

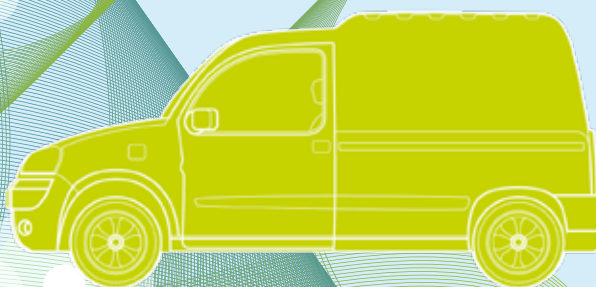
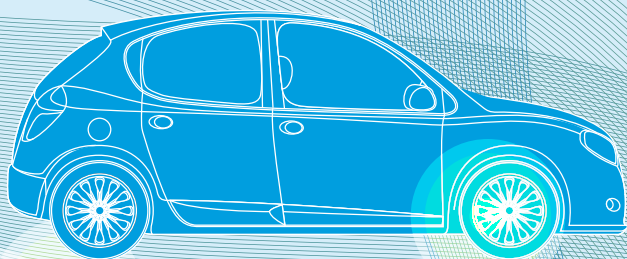
L'industrie automobile française

Analyse et Statistiques

09



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles



ÉDITORIAL 01

Xavier Fels, Président du CCFA

ANALYSE ET FAITS

MONDE 04

Production

Marchés

Échanges

EUROPE 12

Les marchés par type, par pays, par groupe, etc.

Le parc de voitures particulières

L'industrie automobile

FRANCE 22

Les constructeurs français : implantation, production, débouchés, facteurs de compétitivité de l'industrie automobile française, l'industrie automobile face à la crise, etc.

L'industrie en France : recherche et développement, les pôles de compétitivité, le commerce extérieur, etc.

Les marchés : diesel, carrosserie, occasion, DOM, etc.

Utilisation : taux de motorisation, circulation routière et émissions de CO₂, transports intérieurs de voyageurs et de marchandises, coût de la mobilité voyageurs et marchandises, etc.

Dépenses : indices de prix par mode de transport : voyageurs et marchandises, consommation, financement, etc.

Impacts économiques et emploi : distribution, fournisseurs, etc.

STATISTIQUES

MONDE 56

EUROPE 59

FRANCE 66

« DANS LA TOURMENTE, LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES FONT FACE À LA CRISE AVEC DES PRODUITS ADAPTÉS À LA DEMANDE ET EFFICACES EN TERMES DE CONSOMMATION DE CARBURANTS ET DE LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE. ILS SE PRÉPARENT À LA REPRISE EN POURSUIVANT, AU SEIN DE LA FILIÈRE, LEUR DÉMARCHE DE PROGRÈS ET LEURS INVESTISSEMENTS POUR L'AVENIR. »

Chère lectrice, cher lecteur,

L'année 2008 a été marquée par la crise qui a frappé l'industrie automobile mondiale de façon soudaine et violente. Après une longue période de croissance depuis 1998, avec notamment des rythmes de hausse extrêmement forts entre 2003 et 2007, la production mondiale d'automobiles a diminué de 4 % en 2008 pour s'établir à 70 millions de véhicules. Dans les faits, le chiffre de ce recul en moyenne par rapport à l'année 2007 ne reflète pas la brutalité du retournement vécu par l'industrie automobile en 2008, année qui a connu une première partie encore bien orientée mais un quatrième trimestre en chute de plus de 20 %. Toutes les régions du monde ont été touchées : dans les zones traditionnelles de construction automobile comme l'Union européenne ou l'Amérique du Nord, la stabilité a fait place à des reculs très importants ; dans les zones émergentes, qui avaient connu une croissance de leur production automobile très dynamique, le rythme a considérablement ralenti, et à l'expansion s'est substituée une stabilité, voire des reculs significatifs dans des marchés à l'évolution contrastée.

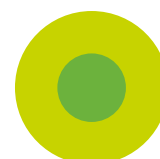
Dans ce contexte, les constructeurs français d'automobiles ont réagi très rapidement et ont, dans un premier temps, ajusté le rythme de production de leurs usines puis, devant l'ampleur et la durée des difficultés, ils ont mis en place des plans plus structurants visant à adapter leur offre, à réduire leurs coûts et à optimiser l'emploi de leur outil de production.

En France, comme dans d'autres grands pays constructeurs d'automobiles, compte tenu de l'importance du secteur à la fois en amont (équipements automobiles, mais aussi autres biens et services) et en aval dans le réseau, l'État a accompagné très rapidement les efforts de l'industrie automobile par un ensemble important de mesures de soutien. Ces dernières font partie du "pacte automobile" qui associe les différents acteurs du secteur et vise à améliorer leur compétitivité dans un contexte de forte concurrence internationale. L'accent a notamment été mis sur la résolution d'urgence des problèmes financiers générés par la crise, sur la diffusion des méthodes d'excellence opérationnelle (*lean manufacturing*) et sur la stimulation de la recherche, porteuse d'avenir. Les constructeurs français d'automobiles, représentés par le CCFA, et leurs fournisseurs rassemblés au sein du CLIFA (Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile) ont signé un Code de Performance et de Bonnes Pratiques (CPBP) et mis en place une plateforme (PFA) qui leur permettra de renforcer leur collaboration et, ainsi, de mieux assurer le développement futur de la filière.

Les perspectives de croissance pour l'industrie automobile française dépendent de facteurs communs à toute l'industrie et de facteurs plus spécifiques. En France, certaines charges, en particulier fiscales ou sociales, pèsent comparativement plus lourdement sur les entreprises, notamment industrielles, et constituent des handicaps pour la compétitivité des sites français de production. Le CCFA, aux côtés du Groupement des Fédérations Industrielles (GFI), attend beaucoup de la suppression de la part liée à l'investissement de la taxe professionnelle. Du côté des facteurs plus spécifiques à l'industrie automobile, les efforts des dépenses de recherche et développement, qui sont déjà significatifs (l'industrie automobile est le premier secteur en termes de dépenses en recherche et développement, comme de dépôt de brevets, en France) doivent se renforcer et être appuyés à la fois par les mesures publiques de soutien à l'innovation, tel le Crédit d'Impôt Recherche, et par la consolidation des pôles de compétitivité automobiles, qui ont déjà porté plus d'une centaine de projets.



Xavier Fels
Président du CCFA





Concernant le marché automobile français, les résultats pour l'année 2008 en année pleine demeurent quasi stables par rapport à l'année 2007 pour les véhicules légers ou en hausse pour les véhicules industriels. Ils ne sont en fait guère représentatifs du contraste existant entre la première partie et la fin de l'année. Ainsi, au premier semestre, les immatriculations de voitures particulières étaient en hausse de 4,5 % et au deuxième semestre elles ont fléchi de 6 % par rapport aux mêmes périodes de 2007. L'évolution annuelle de - 0,7 % est due largement au bonus/malus, qui a stimulé le marché. Pour 2009, la bonne tenue des ventes au premier semestre doit beaucoup à la prime à la casse, dont le montant a été porté à 1 000 euros en décembre 2008. Pour 2010, il convient d'être attentif aux mesures accompagnant la diminution des aides si l'on ne veut pas voir la demande se dégrader comme en 1997, lors de la dernière crise, après la fin des primes. À noter que, en France, sur 2008-2009, la demande s'est orientée massivement vers des véhicules faiblement émetteurs de CO₂ permettant la baisse de 9 grammes en 2008 du CO₂ moyen émis par kilomètre parcouru contre un recul de 1 gramme les années précédentes. Le CO₂ moyen émis par les voitures vendues en France s'établit à 140 g/km et le marché français est ainsi devenu en 2008 le plus vertueux d'Europe sur ce critère, après le Portugal. Autre conséquence, la part des petits véhicules s'apprécie et les dépenses globales d'acquisition d'automobiles des ménages diminuent. Le véhicule utilitaire, quant à lui, qu'il soit léger ou lourd, est extrêmement affecté par la crise ; si les carnets de commandes étaient encore bien remplis à la mi-2008, ils se sont vidés progressivement et l'année 2009 s'annonce difficile.

Le marché européen, pour sa part, principal débouché des constructeurs français d'automobiles, a reculé de 8 % en 2008 pour les voitures particulières, avec des baisses particulièrement marquées dans des pays où les constructeurs français sont bien implantés (Espagne, Royaume-Uni, Italie). La diminution des volumes vendus par ces constructeurs est alors significative, mais il reste que plus d'un véhicule sur cinq vendus en Europe est toujours de marque française. Pour les véhicules utilitaires légers, la baisse du marché européen a atteint 11 % et la part de marché des constructeurs français a progressé d'un point à 35 %. La situation du véhicule industriel s'est dégradée plus tardivement et si le marché n'a reculé que de 0,3 % en 2008, ses perspectives pour 2009 sont très sombres.

Hors Europe, les marchés automobiles, qui sont davantage des marchés de premier équipement, ont mieux tenu, et les débouchés des constructeurs français n'ont pas diminué. Ces régions, beaucoup moins motorisées que les pays développés, représentent des marchés potentiels importants. Aussi le développement et la consolidation d'implantations industrielles demeurent-ils des objectifs stratégiques.

L'année 2008 a également été marquée par un moindre usage des automobiles dans de nombreux pays de l'OCDE. En France, d'un côté, les ménages confrontés à des prix des carburants élevés ont limité leurs déplacements et, de l'autre, les entreprises, frappées par le recul de l'activité, ont réduit l'utilisation de leurs véhicules dans les derniers mois de 2008. Ce repli de la circulation ne remet pas en cause le mouvement régulier d'amélioration de l'efficacité du transport routier, qui émet globalement moins de CO₂ chaque année, et surtout moins de CO₂ par kilomètre parcouru ou par tonne transportée pour les marchandises. Le CCFA et ses adhérents veillent à ce que les discussions sur la fiscalité environnementale (contribution climat énergie parfois appelée taxe carbone) n'entraînent pas de trop fortes augmentations des taxes sur les carburants et notamment sur le gazole – déjà importantes en France par rapport à la moyenne européenne –, ce qui contraindrait ce mouvement vertueux d'économie d'énergie et de baisse des émissions de CO₂.

Le CCFA reste naturellement au cœur du secteur automobile. Sur le plan national, avec les autres associations professionnelles du secteur (CNPA, pour la distribution et la réparation ; FIEV, pour les équipementiers et CSIAM, pour les marques importées) il est toujours très impliqué dans les discussions collectives ainsi que dans les grands projets touchant l'automobile et le cadre dans lequel elle s'inscrit. Avec l'appui de ses adhérents, il intervient au sein de grandes organisations représentatives du monde économique, comme le MEDEF, l'UIMM et le GFI, mais aussi dans les organisations spécialisées comme l'URF ou le GERPISA. Sur le plan international, il défend les intérêts français au sein de l'ACEA et de l'OICA et contribue activement à la production statistique et à la capacité d'analyse de ces organisations.

La lecture de cette nouvelle édition d'*Analyse et Statistiques* devrait, je l'espère, vous convaincre de notre volonté de produire des travaux de qualité, conduits avec l'objectif de mieux comprendre les activités automobiles en France et dans le monde. Aussi, n'hésitez pas à nous contacter et à consulter notre site Web (www.ccfa.fr) pour toutes informations complémentaires que nous serons toujours heureux de vous communiquer.

Bien cordialement.
Xavier Fels
Président du CCFA



LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) est le syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles. Il compte 7 adhérents (Alpine, Automobiles Citroën, Heuliez, Panhard, Automobiles Peugeot, Renault, Renault Trucks) et 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), tant sur le plan national qu'au niveau international.

Le Comité des Constructeurs assure des missions d'information, d'étude et de communication, tant auprès de ses adhérents que des pouvoirs publics, des parlementaires, de la filière automobile, des médias et du grand public. Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie industrielle) sont regroupées au sein d'autres fédérations (FIEV, CNPA, CARCOSERCO, Fédération des Industries Mécaniques, de la plasturgie...).

Les marques étrangères sont représentées par leur propre Chambre Syndicale (CSIAM).

Le Comité des Constructeurs est associé aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA), dont le siège est à Bruxelles.

Le Comité des Constructeurs est également membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), qui réunit l'ensemble des associations professionnelles nationales au niveau mondial.



Téléphone: 33 1 49 52 51 00 – Télécopie: 33 1 47 23 74 73 – Site Internet: www.ccfa.fr – E-mail: ccfa@ccfa.fr

1909

Année de création de
la Chambre syndicale
des constructeurs
d'automobiles

2008 : LA CRISE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE A MIS FIN À LA LONGUE PÉRIODE DE CROISSANCE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

La crise économique et financière a mis fin à la longue période de croissance que les constructeurs français avaient menée entre 1997 et 2007, marquée par une hausse de 53 % de leur production mondiale, soit 2,1 millions de véhicules supplémentaires. En 2008, cette dernière a diminué de 6 % à 5,8 millions, recul accentué par une forte volonté de ne pas laisser les stocks s'accroître en fin d'année au moment où les marchés baissaient le plus.

Depuis 1997, mais surtout à partir de 2002, les débouchés des constructeurs français n'ont cessé d'augmenter significativement hors d'Europe occidentale, amenant un surcroît de ventes de plus de 1,6 million de véhicules, représentant désormais plus des cinq sixièmes de l'accroissement total de leurs ventes. Les zones où, généralement, les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale représentent des marchés potentiels importants au sein desquels les investissements, dans cette période financière tourmentée, doivent être consolidés.

Les débouchés en Europe occidentale, zone automobile mature, ont augmenté de 260 000 unités sur la période, la quasi intégralité de la hausse provenant du marché français, dans un contexte de développement de la concurrence étrangère et d'une politique sélective des ventes. Les constructeurs français ont continué d'investir en France, gage de l'avenir, tant pour la recherche et le développement que pour leurs usines qui, en 2009, dans un contexte très difficile, verront de nombreux modèles renouvelés (Peugeot 206+, 3008, 5008, Renault Scénic et, en fin d'année, Citroën C3).

PRINCIPALES DONNÉES

	1997	2007	2008	Variation 2008-2007	Variation 2008-1997
Production mondiale des constructeurs français					
Voitures particulières	3472	5301	4901	- 7,5 %	41,2 %
Véhicules utilitaires légers	507	830	847	2,1 %	67,0 %
Total véhicules légers	3979	6131	5748	- 6,2 %	44,4 %
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	60	3,9 %	68,4 %
Production des constructeurs français en France					
Voitures particulières	2235	2165	1758	- 18,8 %	- 21,3 %
Véhicules utilitaires légers	258	352	313	- 11,1 %	21,6 %
Total véhicules légers	2493	2518	2071	- 17,7 %	- 16,9 %
Véhicules industriels	30	55	57	3,1 %	92,3 %
Livraisons hors de France					
Voitures particulières	2526	4110	3737	- 9,1 %	47,9 %
Véhicules utilitaires légers	276	549	546	- 0,6 %	97,7 %
Total véhicules légers	2802	4659	4283	- 8,1 %	52,8 %
Véhicules industriels	20	38	39	4,6 %	100,8 %
Livraisons hors de l'Europe 17 pays					
Voitures particulières	563	1958	2056	5,0 %	265,4 %
Véhicules utilitaires légers	88	178	222	24,8 %	151,4 %
Total véhicules légers	651	2136	2278	6,7 %	250,0 %
Véhicules industriels	8	18	22	19,0 %	179,5 %
Immatriculations en France					
Voitures particulières	1713	2065	2050	- 0,7 %	19,7 %
Véhicules utilitaires légers	313	461	460	- 0,3 %	47,1 %
Total véhicules légers	2026	2526	2511	- 0,6 %	23,9 %
Véhicules industriels	39,3	52,5	57,5	9,5 %	46,4 %
Cars et bus	3,1	5,5	5,7	3,0 %	81,0 %
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays					
Voitures particulières	2841	3137	2889	- 7,9 %	1,7 %
Véhicules utilitaires légers	432	690	633	- 8,3 %	46,6 %
Total véhicules légers	3273	3827	3522	- 8,0 %	7,6 %
Véhicules industriels	27	35	37	7,9 %	37,0 %

	Unités	2007	2008	Variation 2008-2007
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France (marques)	(en pourcentage)	54,4 %	55,3 %	+ 0,9 point
En Europe hors France	(en pourcentage)	16,9 %	16,2 %	- 0,7 point
En Europe	(en pourcentage)	22,7 %	22,9 %	+ 0,2 point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe	(en pourcentage)	9,9 %	10,7 %	+ 0,8 point
Poids des constructeurs français dans la production mondiale (PSA Peugeot Citroën, Renault-Dacia-Samsung et Renault Trucks)				
Voitures particulières	(en pourcentage)	10,0 %	9,2 %	- 0,8 point
Véhicules utilitaires	(en pourcentage)	4,4 %	5,1 %	+ 0,6 point
Total	(en pourcentage)	8,4 %	8,2 %	- 0,3 point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	(en milliards d'euros)	51,9	46,6	- 10,3 %
Importations	(en milliards d'euros)	50,5	49,5	- 1,8 %
Solde	(en milliards d'euros)	1,4	- 3,0	- 4,4
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	(en pourcentage)	13,1 %	11,5 %	- 1,6 point
Importations	(en pourcentage)	11,1 %	10,4 %	- 0,8 point
Données mondiales des constructeurs français (PSA Peugeot Citroën + Renault)				
Chiffre d'affaires	(en milliards d'euros)	99,3	92,1	- 7,2 %
Investissements	(en milliards d'euros)	5,2	5,3	+ 1,0 %
Effectifs	(en milliers de personnes)	338	331	- 2,1 %
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	(en milliers de personnes)		257	
En part dans l'industrie manufacturière et énergétique	(en pourcentage)		9,5 %	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(en milliers de personnes)		2 468	
En part de la population active occupée	(en pourcentage)		10 %	

Après plusieurs années de croissance à un rythme élevé, proche de 5 %, le PIB mondial, grâce à l'acquis du premier semestre, a augmenté de 3 % en 2008, impacté par la crise économique et financière. Comme au cours des années précédentes, la croissance a été plus importante dans les pays émergents (Amérique latine, Asie, Europe de l'Est...) que dans les pays membres de l'OCDE, où elle a atteint 1 % aux États-Unis et dans l'Union européenne 15 pays, alors qu'une récession annuelle était observée au Japon (- 1 %).

En moyenne annuelle, les prix des matières premières ont continué de progresser, entraînant notamment dans les pays de l'OCDE une baisse du pouvoir d'achat des consommateurs, affecté par les hausses des prix des carburants, des prix alimentaires et du logement. La vive remontée du chômage entamée à la fin de l'année 2008 devrait impacter de manière notable leur confiance dans un proche avenir.

Les constructeurs français d'automobiles doivent faire face dans ce contexte de chute du marché socle d'Europe occidentale, non seulement aux décisions d'arbitrages des différents postes de consommation prises par les consommateurs, mais aussi aux hausses de prix des matières premières lors du processus de fabrication, au renchérissement de l'argent aggravé par la crise financière et à une appréciation de l'euro face aux autres principales monnaies, tout en continuant de répondre aux demandes sociétales nécessitant d'importantes dépenses en frais de recherche et développement. En outre, cette crise a mis en exergue l'ensemble de la filière automobile, tant en amont, au niveau des fournisseurs, qu'en aval, avec le transport et la vente/entretien des véhicules.

Dans cet environnement économique, le marché mondial de l'automobile a diminué de plus de 4 % à 68 millions de véhicules. En Europe occidentale, les marchés automobiles ont perdu plus de 8 %, avec des chutes plus importantes dans des pays où les constructeurs français sont très présents (Royaume-Uni, Italie et Espagne). Ces derniers ont réussi à maintenir leurs parts de marché dans un contexte de concurrence accrue et de politique sélective de leurs ventes.

En Europe de l'Est, la croissance automobile s'est poursuivie grâce aux acquis de croissance du premier semestre afin de satisfaire les besoins de motorisation. Les constructeurs français continuent de se développer à la fois commercialement et industriellement sur cette zone dont les débouchés devraient, à terme, croître. PSA Peugeot Citroën investit avec Mitsubishi dans la construction d'une usine en Russie et Renault développe un partenariat stratégique avec le constructeur russe AvtoVAZ.

L'Asie, tirée notamment par la Chine et les pays du Proche et Moyen-Orient, a continué de bénéficier d'une croissance automobile et a vu ses marchés progresser, mais moins vigoureusement que les années précédentes, en raison du contexte économique. Les constructeurs français ont pu y accroître leurs ventes. En outre, la poursuite des investissements (PSA Peugeot Citroën pour une deuxième usine en Chine ainsi que Renault en Inde) devrait soutenir leur croissance.

Enfin, en Amérique latine, le développement automobile s'est poursuivi à un moindre rythme et les ventes des constructeurs français ont continué de progresser, notamment au Brésil.

+ 44 %

Hausse de la production mondiale des constructeurs français d'automobiles depuis 1997

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Après de nombreuses années de croissance à un rythme soutenu (+ 15 millions de véhicules entre 2000 et 2007), la production mondiale de véhicules a baissé de 4 % en 2008 à 70,5 millions de véhicules. La crise économique et financière a été à l'origine d'un arrêt brutal de la croissance. Dans les zones développées, elle s'est traduite par des reculs significatifs de production, tant en ALENA (- 16 %) qu'en Europe occidentale (- 9 %) et en Corée du Sud (- 7 %). Seul le Japon, grâce à la diversification de ses débouchés extérieurs, a pu mieux résister en 2008 (- 0,3 %).

Dans les zones ou pays émergents qui constituent le pôle d'expansion automobile actuel, la croissance a été plus que réduite, passant de près de 20 % en 2007 à moins de 7 % en 2008.

En données infra-annuelles, les évolutions de la production mondiale ont été contrastées, avec une première partie de l'année bien orientée (près de 4 % de hausse à la fin du premier semestre), puis un fléchissement de 2 % au troisième trimestre avant une chute de près de 20 % au quatrième. Même les zones ou pays émergents ont vu leur production reculer (- 12 %) au cours de ce dernier trimestre.

LA PRODUCTION MONDIALE

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total	Variation	
	2007		2008		2007		2008		2007	2008	2008-2007
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
Europe	19331	36,3	18374	34,9	3522	17,6	3397	19,0	22853	21 771	- 4,7
dont :											
Europe occidentale	14 216	26,7	12 844	24,4	2 475	12,3	2 326	13,0	16 691	15 170	- 9,1
Allemagne	5 709	10,7	5 527	10,5	504	2,5	514	2,9	6 213	6 041	- 2,8
Belgique	790	1,5	680	1,3	45	0,2	44	0,2	834	724	- 13,2
Espagne	2 196	4,1	1 943	3,7	694	3,5	599	3,3	2 890	2 542	- 12,0
France	2 551	4,8	2 146	4,1	465	2,3	423	2,4	3 016	2 569	- 14,8
Italie	911	1,7	659	1,3	373	1,9	365	2,0	1 284	1 024	- 20,3
Royaume-Uni	1 535	2,9	1 447	2,7	216	1,1	203	1,1	1 750	1 650	- 5,8
Suède	317	0,6	252	0,5	49	0,2	57	0,3	366	309	- 15,6
Europe centrale et orientale	4 479	8,4	4 908	9,3	583	2,9	545	3,0	5 062	5 453	7,7
Turquie	635	1,2	622	1,2	465	2,3	526	2,9	1 099	1 147	4,3
Amérique	9326	17,5	9238	17,6	9828	49,0	7679	42,9	19154	16 917	- 11,7
dont :											
ALENA ⁽¹⁾	6 475	12,2	6 213	11,8	8 979	44,8	6 761	37,8	15 455	12 974	- 16,1
Amérique du Sud	2 850	5,4	3 025	5,7	849	4,2	918	5,1	3 699	3 942	6,6
Asie-Océanie	24 213	45,5	24 647	46,8	6 502	32,4	6 610	36,9	30 715	31 256	1,8
dont :											
Japon	9 945	18,7	9 916	18,8	1 652	8,2	1 647	9,2	11 596	11 564	- 0,3
Chine	6 381	12,0	6 738	12,8	2 501	12,5	2 607	14,6	8 882	9 345	5,2
Corée du Sud	3 723	7,0	3 450	6,6	363	1,8	356	2,0	4 086	3 807	- 6,8
Afrique	333	0,6	379	0,7	212	1,1	204	1,1	545	583	7,0
TOTAL	53 201	100,0	52 637	100,0	20 065	100,0	17 889	100,0	73 266	70 527	- 3,7
VARIATION 2008-2007			- 1,1%				- 10,8%			- 3,7%	

Dans la production par zone géographique, les doubles comptes ont été éliminés.

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

Sources: CCFA, OICA

En Europe occidentale, la production a baissé en 2008 dans tous les pays, de - 1 % au Portugal à - 34 % en Autriche. En Allemagne, comme au Japon, le recul n'a été que de 3 %, profitant de l'acquis de croissance du premier semestre de l'année. En Belgique, en Espagne et en France, la chute a été comprise entre - 12 et - 15 %, alors qu'elle atteignait - 20 % en Italie. En revanche, la production a connu une hausse en Europe centrale et orientale, notamment en Pologne (+ 20 %), en Hongrie (+ 19 %) et en Russie (+ 8 %).

En Amérique, si les productions des États-Unis et du Canada ont diminué de 19 %, celles du Mexique (+ 5 %), du Brésil (+ 8 %) et de l'Argentine (+ 10 %) ont progressé. Quant à l'Asie, le développement de la croissance des productions chinoise (+ 5 %), indienne (+ 3 %) ou iranienne (+ 5 %) s'est poursuivi. Les hausses ont été nettement plus significatives en Malaisie (+ 20 %) et en Indonésie (+ 46 %).

26 %

Part de l'Union européenne (27 pays) dans la production mondiale de véhicules en 2008

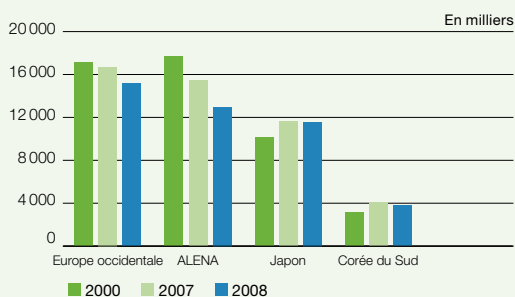
LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Entre 2000 et 2008, la production mondiale de véhicules (70,5 millions) s'est accrue de 12 millions d'unités, soit une croissance de plus de 20 %. Dans les zones ou pays développés, la production a diminué de 4,5 millions de véhicules à 43,5 (- 9 %), la quasi intégralité de la baisse ayant été enregistrée en 2008. Ils n'ont représenté que 62 % de la production mondiale, soit 20 points de moins qu'en 2000. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a chuté de 4,7 millions de véhicules, celle en Europe occidentale de près de 2 millions, alors qu'elle progressait au Japon (+ 1,4 million, soit + 14 %) et en Corée du Sud (+ 700 000, soit + 22 %), ces deux pays bénéficiant d'évolutions de taux de change très favorables.

Au sein des zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 15 millions de véhicules, en s'appuyant sur les cinq zones suivantes : la Chine (+ 7,3 millions), qui a représenté 13 % de la production mondiale en 2008, contre moins de 4 % en 2000 ; la Turquie et l'Europe centrale et orientale (+ 3,5 millions et une part de 9 % contre 5 %), l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+ 2,3 millions et une part de 5 % contre 2 %), l'Amérique du Sud (+ 1,9 million et une part de 6 % contre 4 %) et l'Inde (+ 1,5 million et une part de 3 % contre 1 %). Au total, ces zones ou pays émergents ont vu leur part dans la production mondiale de véhicules passer de 16 à 37 % sur la période.

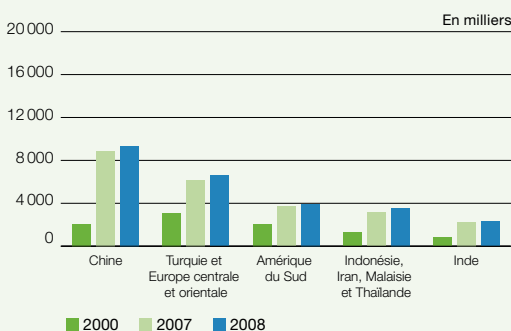
LA PRODUCTION MONDIALE TOUTS VÉHICULES

Zones ou pays développés

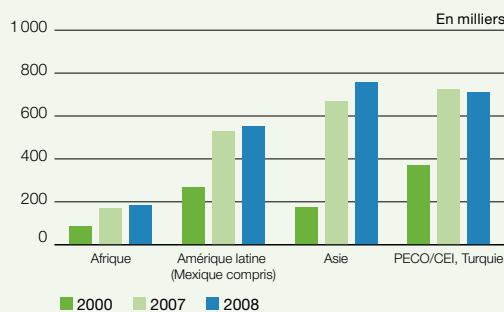


Sources : CCFA, OICA

Zones ou pays émergents



ÉVOLUTION DES DÉBOUCHÉS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS HORS EUROPE 17 PAYS : TOUTS VÉHICULES



Source : CCFA

37 %

Part des zones et pays émergents dans la production mondiale de véhicules en 2008

Dans ce contexte d'évolution de la production mondiale, les constructeurs français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones. Leurs livraisons hors de l'Europe 17 pays ont progressé de plus de 1,3 million entre 2000 et 2008 pour s'élever à 2,3 millions de véhicules. Leurs livraisons ont ainsi augmenté de 100 000 véhicules en Afrique, de près de 300 000 en Amérique latine y compris le Mexique, de 340 000 en Turquie et dans les pays d'Europe centrale et orientale, et de près de 600 000 en Asie.



LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

En 2008, le fort mouvement de déstockage des constructeurs français opéré au cours du 4^e trimestre (voir graphique page 28) explique leur recul dans la production mondiale. Sur les trois premiers trimestres, elle avait davantage augmenté (3,7 % contre 1,8 % pour le monde). La production des constructeurs français a représenté 8,2 % de la production mondiale (9,8 % en 2001 ; 7,3 % en 1997). PSA Peugeot Citroën, dont la stratégie d'internationalisation se poursuit, a produit plus de 3,3 millions de véhicules et est huitième au classement mondial des constructeurs. Renault, qui continue de développer des synergies au sein de son alliance avec Nissan, a construit plus de 2,4 millions de véhicules et est classé onzième.

PRODUCTION MONDIALE EN MILLIERS DE VÉHICULES, EN 2008		Tous véhicules ⁽¹⁾	Voitures particulières	Véhicules utilitaires légers ⁽²⁾	Véhicules industriels ⁽²⁾	Autocars et autobus ⁽²⁾
Toyota-Daihatsu-Hino ⁽³⁾	1	9238	7769	1103	252	115
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo)	2	8283	6015	2230	25	13
Groupe Volkswagen	3	6437	6110	271	46	10
Ford (Volvo cars)	4	5407	3347	1992	69	-
Hyundai-Kia	5	4172	3746	168	152	106
Honda	6	3913	3879	34	-	-
Nissan	7	3395	2789	464	134	8
PSA Peugeot Citroën	8	3325	2841	485	-	-
Suzuki-Maruti	9	2624	2306	317	-	-
Fiat-Iveco-Irisbus	10	2524	1849	516	136	23
Renault-Dacia-Samsung	11	2417	2048	369	-	-
Daimler (Evobus et Fuso inclus)	12	2174	1380	331	395	69
Chrysler	13	1893	529	1357	7	-
BMW (Mini inclus)	14	1440	1440	-	-	-
Mazda	15	1349	1241	106	2	-
Mitsubishi	16	1321	1187	128	6	-
AvtoVAZ	17	802	802	-	-	-
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)	18	798	490	161	128	19
Groupe FAW (hors VW, Toyota)	19	638	638	-	-	-
Fuji (Subaru)	20	616	552	64	-	-
Isuzu	21	539	-	47	488	3
Chana Automobile Liability (hors Ford)	22	531	531	-	-	-
Dongfeng (hors PSA, Honda, Kia)	23	489	489	-	-	-
Beijing AIG (hors Hyundai, Daimler)	24	447	447	-	-	-
Chery Auto	25	351	351	-	-	-
SAIC-Ssangyong-Nanjing (hors GM, VW)	26	282	282	-	-	-
Volvo- Renault Trucks -Mack-Nissan Diesel	27	249	-	18	219	12
Brilliance (hors BMW)	28	242	242	-	-	-
Harbin Hafei Automotive	29	227	227	-	-	-
Zhejiang Geely	30	221	221	-	-	-
Anhui Jianghuai Auto	31	208	208	-	-	-
BYD	32	193	193	-	-	-
GAZ	33	187	22	141	24	-
Mahindra & Mahindra	34	163	101	62	-	-
Proton	35	157	157	0	-	-
Great Wall Motor	36	130	130	-	-	-
Paccar-DAF	37	125	-	-	125	-
Chongqing Lifan	38	123	123	-	-	-
MAN-ERF-NEOMAN Bus	39	108	-	-	101	7
Changhe Aircraft Industrie	40	107	107	-	-	-
China National	41	106	-	106	-	-
Porsche	42	97	97	-	-	-
LUAZ	43	91	88	2	-	-
Navistar	44	90	-	-	76	14
Scania	45	80	-	-	72	8
Shannxi Auto	46	75	75	-	-	-
UAZ	47	72	31	41	-	-
Total des constructeurs cités		68456	55079	10513	2456	408
Autres constructeurs (Chine, Inde, Russie, Pologne, Turquie...)		2070				
TOTAL PRODUCTION		70527				

(1) Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs. (2) Limitations de tonnages non homogènes. (3) Dont Daihatsu 921 000 et Hino 106 000.
Sources : OICA, CCFA

Dans un contexte de retournement brutal de l'activité au cours du dernier trimestre de l'année et d'évolutions contrastées entre zones développées (- 9 %) et zones émergentes (+ 7 %), les variations de production par constructeur ont été disparates. Le groupe Toyota (- 3 %) a occupé, comme depuis 2006, la première place du classement devant General Motors (- 11 %). Le groupe Volkswagen (+ 3 %) a consolidé sa troisième place prise en 2007 à Ford (- 9 %), dont la production n'incorpore plus celle de Jaguar et de Land Rover.

Chez les constructeurs asiatiques, Hyundai-Kia (+ 5 %) est toujours à la 5^e place devant Honda, dont la production est restée stable. Si la production de Nissan a fléchi de 1 %, le développement de Suzuki-Maruti s'est poursuivi (+ 1 %).

Les constructeurs européens ont principalement connu des évolutions négatives : Renault (- 9 % après + 7 %), BMW (- 7 %), Fiat (- 6 %) et PSA Peugeot Citroën (- 4 %). La production de Daimler a, en revanche, continué de progresser (+ 4 %).

8,2 %

Part des constructeurs français dans la production mondiale d'automobiles en 2008

LES MARCHÉS MONDIAUX

La crise économique et financière a mis fin en 2008 à de très nombreuses années de croissance des immatriculations de véhicules neufs. Ces dernières ont baissé de 4 % à 68 millions d'unités, représentant néanmoins 8 millions d'unités de plus qu'en 2003 ou 10 de plus qu'en 2000.

Les croissances vigoureuses préalablement enregistrées dans les zones émergentes ont laissé place à des hausses nettement plus faibles, voire à des stabilités. Les résultats annuels restent bien orientés grâce aux acquis de croissance observés à la fin du premier semestre : Europe centrale et orientale (+ 6 %), Asie hors Corée du Sud et Japon (+ 7 %), Amérique du Sud (+ 6 %) et Afrique [=].

Dans les principaux pays industrialisés, où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, les chutes des marchés ont été impressionnantes, notamment au cours du quatrième trimestre. Dans l'ALENA (États-Unis, Canada et Mexique), les ventes ont diminué de 16 %. En Europe occidentale, les immatriculations ont reculé de plus de 8 %. Enfin, la tendance à la baisse du marché japonais s'est poursuivie (- 5 %), retrouvant un niveau qu'il n'avait pas connu depuis le début des années 1980.

LES MARCHÉS MONDIAUX

		Voitures particulières				Véhicules utilitaires			Total	Variation	
	2007		2008		2007		2008	2007	2008	2008-2007	
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	
EUROPE	19561	39,5	18724	38,7	3466	16,1	3207	16,4	23027	21931	- 4,8
dont:											
Europe occidentale	14775	29,8	13552	28,0	2451	11,4	2215	11,3	17226	15767	- 8,5
Europe centrale et orientale	4786	9,7	5171	10,7	1015	4,7	992	5,1	5801	6164	+ 6,3
AMÉRIQUE	12751	25,8	12059	24,9	11071	51,3	8960	45,9	23822	21019	- 11,8
dont:											
ALENA ⁽¹⁾	9101	18,4	8275	17,1	10201	47,3	7966	40,8	19302	16242	- 15,9
États-Unis	7618	15,4	6814	14,1	8842	41,0	6680	34,2	16460	13493	- 18,0
Amérique du Sud	3650	7,4	3784	7,8	870	4,0	993	5,1	4520	4777	+ 5,7
ASIE-OCÉANIE	16255	32,8	16678	34,5	6589	30,5	6930	35,5	22844	23608	+ 3,3
dont:											
Corée du Sud	1040	2,1	1020	2,1	249	1,2	211	1,1	1289	1231	- 4,5
Japon	4326	8,7	4184	8,6	1028	4,8	898	4,6	5354	5082	- 5,1
Autres Asie-Océanie	10890	22,0	11474	23,7	5312	24,6	5821	29,8	16201	17295	+ 6,7
AFRIQUE	948	1,9	950	2,0	447	2,1	439	2,2	1395	1389	- 0,4
TOTAL	49515	100,0	48411	100,0	21573	100,0	19536	100,0	71089	67947	- 4,4
Variation 2008-2007			- 2,2%				- 9,4%			- 4,4%	

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

Source: CCFA

Aux États-Unis, la crise financière a eu raison de la forte propension à consommer des ménages et, après deux années de baisses de 3 %, le marché s'est effondré de 18 %.

En Europe occidentale, le marché n'a progressé que dans cinq pays : Finlande (+ 12 % après - 14 %), Luxembourg (+ 3 %), Belgique et Suisse (+ 2 %) et Pays-Bas (+ 0 %). Dans tous les autres pays, des diminutions ont été enregistrées, allant de - 0,4 % en France, dont les résultats ont été soutenus par le système de bonus/malus, à - 30 % en Espagne. Si des fléchissements ont été observés en Autriche et en Allemagne, les marchés automobiles ont chuté, outre en Espagne, au Royaume-Uni (- 11 %), en Italie (- 13 %), au Danemark, en Norvège, en Suède (- 15 et - 16 %) et en Irlande (- 21 %). Dans les pays où l'économie a davantage recours aux crédits, les baisses sont plus marquées et risquent d'être plus durables.

Au Japon, les ventes ont retrouvé un niveau similaire à celles du début des années 1980 à 5,1 millions de véhicules (- 5 %).

Celles en Corée du Sud ont baissé de plus de 4 %, après trois années consécutives de hausse.

La croissance de la zone Asie-Océanie est ainsi venue des autres pays (+ 7 %), dont notamment l'Iran et la Chine, mais aussi des pays du Proche et Moyen-Orient. En Chine, le marché a dépassé pour la première fois les 9 millions d'unités. Après la baisse significative observée en 2006, les ventes ont poursuivi leur rebond en Indonésie, dépassant leur niveau de l'année 2005. Si la chute du marché taiwanais a continué, les marchés en Malaisie et au Vietnam ont connu des hausses de plus de 10 %.

En Amérique du Sud, la diffusion de l'automobile s'est prolongée et les marchés ont progressé de 6 %, grâce aux hausses observées en Argentine (+ 8 %) et au Brésil (+ 15 %).

En Afrique, sur des volumes plus faibles, les marchés sont restés stables : la poursuite de la baisse enregistrée en Afrique du Sud, principal marché du continent, a été compensée par le développement des ventes dans les pays du Maghreb et en Égypte.

25 %

Part de l'Asie-Océanie,
hors Japon et Corée
du Sud, dans les ventes
mondiales en 2008

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

En 2008, l'Union européenne (27 pays) est restée une zone ouverte où le développement des exportations s'est poursuivi, en particulier vers les pays asiatiques.

Le Japon constitue désormais le deuxième pôle de production. Comme au cours des années précédentes, les exportations ont augmenté (hors ALENA et UE-27 en 2008), permettant de compenser la poursuite de la baisse du marché intérieur. La part des exportations dans la production est ainsi passée de 44 à 58 % entre 2000 et 2008.

Quant aux importations, elles représentent toujours moins de 5 % des immatriculations totales.

Aux États-Unis et au Canada, la production, essentiellement destinée au marché local, a subi les conséquences de la chute du marché liée à la crise financière et économique. Les importations, qui se sont développées depuis longtemps afin de satisfaire le premier marché du monde, ont moins baissé en 2008 que la production locale.

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

Union Européenne ⁽¹⁾				États-Unis et Canada ⁽³⁾		Japon	
VOITURES PARTICULIÈRES							
PRODUCTION	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	
1970	9876	78	7 474	105	3 179		33
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
2008	15 947	125	4 972	70	9 916		102
IMPORTATIONS ⁽²⁾	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	
1970	148	1 %	1 464	20 %	19		1 %
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 %
2008	2 250	14 %	2 578	52 %	201		2 %
EXPORTATIONS ⁽²⁾	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	
1970	2 397	24 %	49	1 %	726		23 %
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 %
2008	3 750	24 %	1 000	20 %	5 915		60 %
VÉHICULES UTILITAIRES							
PRODUCTION	en milliers	indice	en milliers	indice	en milliers		indice
1970	1 180	74	1 734	38	2 110		60
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
2008	2 485	156	5 811	128	1 647		47
IMPORTATIONS ⁽²⁾	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	
1970			47	3 %	0		0 %
1980	101	6 %	125	6 %	1		0 %
1990	258	16 %	399	9 %	1		0 %
2000	242	10 %	915	11 %	8		0 %
2008	430	17 %	1 249	21 %	2		0 %
EXPORTATIONS ⁽²⁾	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	
1970			64	4 %	361		17 %
1980	362	23 %	114	5 %	2 020		50 %
1990	179	11 %	32	1 %	1 349		38 %
2000	248	11 %	339	4 %	659		37 %
2008	360	14 %	210	4 %	812		49 %

(1) Le nombre de pays pris en compte dans l'ensemble "Union Européenne" est égal au nombre de pays membres de l'année. (2) Les échanges intra-communautaires ne sont pas pris en compte.

(3) Source: Ward's à partir de 1999. - Sources: Eurostat, CCFA depuis 1991

58 %

Part des véhicules exportés dans la production japonaise en 2008

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

Dans l'Union européenne (actuellement 27 pays), la croissance de la production de véhicules a été de 29 % (malgré la baisse de 7 % en 2008) et les échanges, déjà importants, ont continué de se développer, avec désormais un excédent dépassant largement le million de véhicules.

Aux États-Unis et au Canada, la production apparaît désormais en baisse de 8 %, suite à la chute de 19 % enregistrée en 2008. Les importations, déjà très significatives en 1990 et qui avaient par la

suite continué de s'accroître, ont mieux résisté que la production locale en 2008. Quant aux exportations, elles ont quadruplé depuis 1990 mais elles ne représentent que 11 % de la production (22 % pour l'UE et 58 % pour le Japon).

Enfin, au Japon, la production de véhicules a diminué de 13 % en raison du recul du marché intérieur. Après une décennie de baisse jusqu'en 2001 (- 29 % par rapport à 1990), les exportations, en lien avec la dépréciation du yen, se sont sensiblement accrues depuis et dépassent à présent de 15 % le niveau de 1990. En outre, les constructeurs japonais ont créé de nombreux sites de production à l'étranger.

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

Selon l'OMC, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont continué de progresser vivement en 2007 : + 16 % à 1 183 milliards de dollars. Ils ont représenté 9 % des exportations mondiales de marchandises et 12 % des exportations mondiales de produits manufacturés. Exprimés en dollars, les différents commerces intrarégionaux de produits de l'industrie automobile se sont élevés à plus de 760 milliards (+ 15 %), soit 64 % du commerce mondial de ces mêmes produits. Cependant, de fortes disparités existent entre les différentes zones : si en Amérique du Nord (Mexique compris) et en Europe (hors Communauté des États indépendants), cette part se hisse à près de 80 %, elle atteint 64 % pour l'Amérique du Sud (+ 8 points par rapport à 2006) et à peine plus de 20 % pour l'Asie-Océanie. Les échanges extra-régionaux se sont élevés à moins de 430 milliards de dollars (+ 18 %) : de nouveaux débouchés se sont développés, comme la CEI, l'Amérique du Sud, le Moyen-Orient et l'Afrique. L'Asie-Océanie est toujours le principal contributeur à la hausse des échanges extra-régionaux mondiaux ; cette augmentation a représenté les trois quarts de la hausse de l'ensemble des exportations asiatiques en 2007.

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		
	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde
ÉTATS-UNIS															
1990	32,6	78,5	- 46,0	19,5	27,7	- 8,2	2,9	11,5	- 8,6	1,5	30,1	- 28,6	8,6	9,2	- 0,5
2000	67,2	170,2	- 103,0	38,2	58,8	- 20,5	6,3	28,9	- 22,6	2,7	44,5	- 41,8	19,9	38,0	- 18,1
2007	108,8	220,8	- 112,0	68,6	99,8	- 31,2	16,8	43,5	- 26,7	1,7	56,5	- 54,9	21,7	20,9	0,8
CANADA															
1990	28,4	24,6	3,8	27,8	18,9	8,9	0,1	1,0	- 0,9	0,1	3,5	- 3,4	0,5	1,3	- 0,8
2000	60,7	46,3	14,4	59,2	37,6	21,6	0,3	1,7	- 1,4	0,1	3,5	- 3,4	1,1	3,6	- 2,4
2007	65,8	66,8	- 0,9	63,9	53,8	10,1	0,5	4,0	- 3,4	0,0	6,1	- 6,0	1,4	3,0	- 1,6
UNION EUROPÉENNE⁽²⁾															
1990	159,5	138,1	21,4	12,4	2,3	10,1	109,4	103,7	5,7	5,2	12,6	- 7,4	32,5	19,5	13,0
2000	270,1	231,4	38,7	27,4	5,6	21,9	186,7	186,7	0,0	5,9	14,8	- 8,9	50,1	24,3	25,8
2007	635,5	543,1	92,4	53,6	15,9	37,7	466,3	466,3	0,0	8,5	26,3	- 17,8	107,2	34,6	72,6
ALLEMAGNE⁽³⁾															
1990	68,8	30,3	38,6	8,9	0,9	8,0	39,6	20,2	19,4	4,2	5,2	- 1,0	16,1	4,0	12,1
2000	92,2	42,2	49,9	16,6	1,8	14,8	51,0	26,3	24,7	3,9	3,4	0,5	20,6	10,8	9,8
2007	216,3	91,7	124,6												
FRANCE⁽³⁾															
1990	26,2	21,6	4,6	1,1	0,4	0,7	19,3	18,5	0,8	0,2	0,9	- 0,7	5,6	1,8	3,7
2000	39,9	30,5	9,4	0,9	0,4	0,5	31,7	26,3	5,5	0,2	1,2	- 1,0	7,0	2,6	4,4
2007	71,1	69,1	2,0												
ITALIE⁽³⁾															
1990	13,0	18,1	- 5,1	0,9	0,1	0,8	9,4	16,8	- 7,4	0,2	0,1	0,1	2,6	1,1	1,5
2000	18,4	25,3	- 7,0	0,9	0,2	0,7	13,3	20,3	- 7,1	0,3	1,5	- 1,3	4,0	3,3	0,7
2007	37,3	53,7	- 16,4												
JAPON															
1990	66,2	7,3	58,9	34,0	0,9	33,1	11,0	5,8	5,2				21,2	0,6	20,7
2000	88,1	10,0	78,1	47,2	2,3	44,9	13,2	6,0	7,2				27,7	1,6	26,1
2007	158,8	15,4	143,4	65,6	1,7	63,9	25,3	8,9	16,4				68,0	4,8	63,1
CORÉE DU SUD															
1990	2,3	0,9	1,4	1,6	0,2	1,4	0,2	0,2	0,0	0,1	0,5	- 0,4	0,5	0,1	0,4
2000	15,2	1,8	13,4	6,2	0,3	5,9	3,0	0,4	2,7	0,2	0,7	- 0,5	5,8	0,4	5,4
2007	49,5	6,7	42,8	13,2	0,8	12,4	11,0	3,0	8,0	0,5	1,8	- 1,3	24,8	1,1	23,7
CHINE (hors Hong Kong)															
2000	1,6	3,8	- 2,2	0,6	0,6	0,0	0,2	1,3	- 1,1	0,3	1,5	- 1,2	0,5	0,4	0,1
2007	23,0	24,0	- 1,0	5,9	2,6	3,2	3,4	10,3	- 6,9	1,9	8,0	- 6,1	11,9	3,1	8,8
BRÉSIL															
2000	4,7	4,3	0,4	0,8	0,4	0,4	0,7	1,4	- 0,7	0,0	0,4	- 0,4	3,2	2,1	1,1
2007	13,5	8,6	4,9	2,7	1,1	1,7	1,6	2,7	- 1,1	0,0	0,8	- 0,8	9,2	4,0	5,2

(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.

Le total "autres pays" regroupe les pays non comptés dans les trois grands pôles.

Source: GATT/OMC

Entre 2006 et 2007, le dollar s'est déprécié de plus de 8 % face à l'euro, et de près de 3 % devant le won coréen, alors qu'il a continué de s'apprécier (+ 1 %) par rapport au yen. En 2007, l'Allemagne, avec 216 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de 18 %. Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 159 milliards de dollars, dont 41 % vers l'Amérique du Nord (47 % en 2006), dégageant ainsi un solde commercial de 143 milliards de dollars.

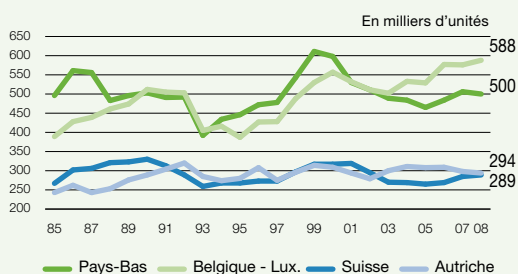
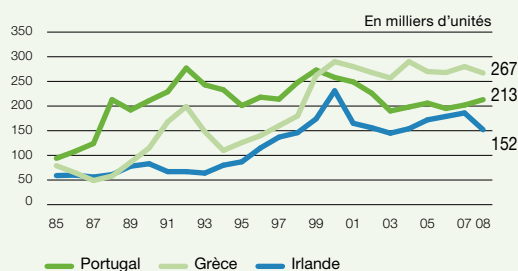
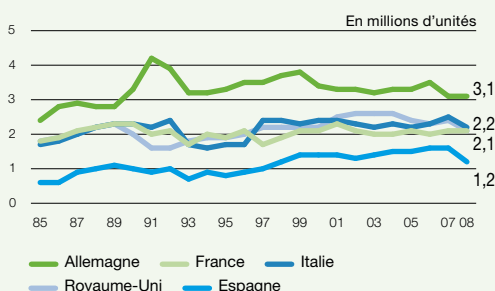
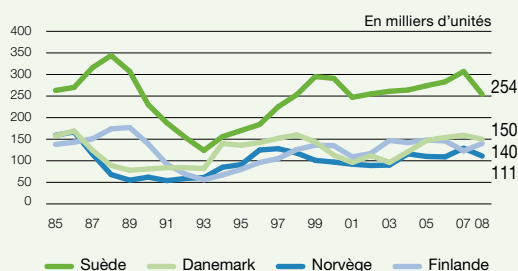
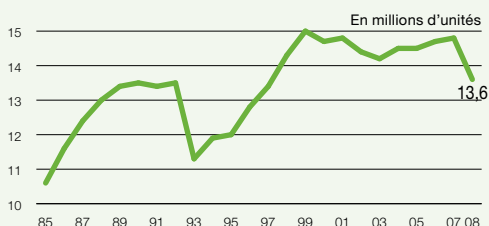
Les États-Unis sont restés le premier importateur mondial de produits automobiles, avec 221 milliards de dollars ; le déficit en produits automobiles s'est un peu réduit à 112 milliards de dollars, soit près de 10 milliards par mois. Les exportations de l'Union européenne 27 pays se sont élevées à 636 milliards de dollars, dont plus de 70 % d'échanges intracommunautaires. La France a représenté 6 % des exportations mondiales avec 71 milliards de dollars.

64 %
Part des commerces intrarégionaux dans le commerce mondial des produits de l'industrie automobile

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

Avec 13,6 millions de voitures neuves immatriculées en Europe occidentale, le marché a fortement diminué par rapport à 2007 (- 8,3 %, soit - 1,2 million de voitures). Il se situe pour la première fois depuis 1997 au-dessous de 14 millions d'unités, seuil correspondant à près d'un quinzième du parc européen de voitures. Si le marché a résisté au premier semestre de l'année 2008 (- 3 %), il a chuté au deuxième semestre (- 15 %). Le marché espagnol s'est effondré de 28 %, soit une baisse de plus de 450 000 unités. En Italie (- 13 %), le recul en volume s'est élevé à 330 000 unités, et au Royaume-Uni (- 11 %), à 270 000 unités. Quant au marché allemand (- 2 %), il a atteint son niveau le plus bas depuis la réunification. Enfin, le système de bonus/malus a permis au marché français de mieux résister à la crise (- 1 %).

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE



Le marché européen rassemble les marchés de 17 pays (les 15 pays membres de l'Union européenne, 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. En 2006, des reclassifications de véhicules utilitaires légers en voitures particulières ont été effectués en Espagne : les variations à périmètre comparable par rapport à l'année 2005 ont été de - 1,9 % en Espagne et de + 0,9 % en Europe occidentale.

Ce marché a connu des années de croissance, de 1986 à 1989, consécutives à la baisse du prix du pétrole et à l'élargissement de la Communauté européenne. Lui a succédé une période de stabilité à un niveau élevé. En 1993, une grave crise a entraîné une chute de 16 % des immatriculations. Par la suite, ce marché a progressé constamment et, de 1998 à 2007, les immatriculations ont régulièrement dépassé le palier de 14 millions d'unités dans des contextes économiques plus ou moins favorables. En 2008, le marché a reculé de 8 % en raison de la crise mondiale.

- 8 %

Baisse des immatriculations de voitures particulières neuves en Europe de l'Ouest en 2008

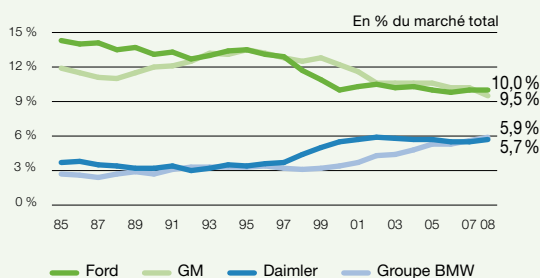
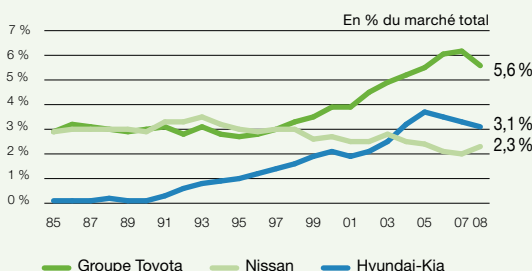
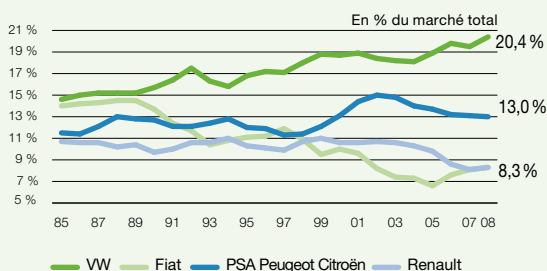


LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

L'année 2008 a été marquée par la stabilisation de la pénétration des groupes français sur le marché européen, à 21 %, après quatre années consécutives de baisse, qui succédaient à un palier haut situé à 25 % entre 2001 et 2003. Cette tendance à la baisse, qui s'explique par une vive concurrence, par une politique sélective des ventes, ainsi que par la faiblesse du yen, a été enrayée par les constructeurs français en 2008 grâce aux lancements de nouveaux véhicules.

Six grands groupes « généralistes » européens produisant une gamme complète de véhicules ont détenu chacun plus de 8 % du marché.

PÉNÉTRATION DES GROUPES⁽¹⁾ EN EUROPE



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation en 2008. Lire en page 61 pour les définitions des groupes.

1 sur 5

voitures particulières
neuves vendues en Europe
de l'Ouest est produite
par un groupe français

Depuis 1999, le groupe Volkswagen, avec ses quatre principales marques, conforte ses positions et a dépassé le seuil des 20 % de part de marché.

La pénétration des groupes français (21,3 % à eux deux) a cessé de diminuer en 2008. Elle a retrouvé un niveau proche de celui atteint en 1997, après avoir dépassé 25 % entre 2001 et 2003.

Depuis 2000, la part de marché du groupe Ford, désormais sans Jaguar et Land Rover, avoisine les 10 %. Elle a devancé pour la première fois depuis 1997 celle de General Motors (en chute de 0,7 point à 9,5 % en 2008). Au milieu des années 1990, les pénétrations de ces deux groupes s'élevaient à plus de 13 % chacun.

Le groupe Fiat a repris pour la troisième année successive des parts de marché, et sa pénétration a dépassé, à 8,3 %, son niveau de 2002 (près de 12 % en 1997 et 15 % en 1989).

Le groupe Daimler a consolidé sa progression, entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules ; il a occupé 5,7 % du marché.

Le groupe BMW, y compris la marque Mini, a continué sa progression et sa pénétration s'est élevée à 5,9 %. Il devance Toyota (incluant désormais Daihatsu), dont la pénétration, en hausse continue de 1995 à 2007, a diminué de 0,6 point à 5,6 %.

La pénétration du groupe Hyundai-Kia a baissé pour la troisième année consécutive et sa part de marché a atteint 3,1 % en 2008, soit un recul de 0,2 point par rapport à 2007.



LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2008

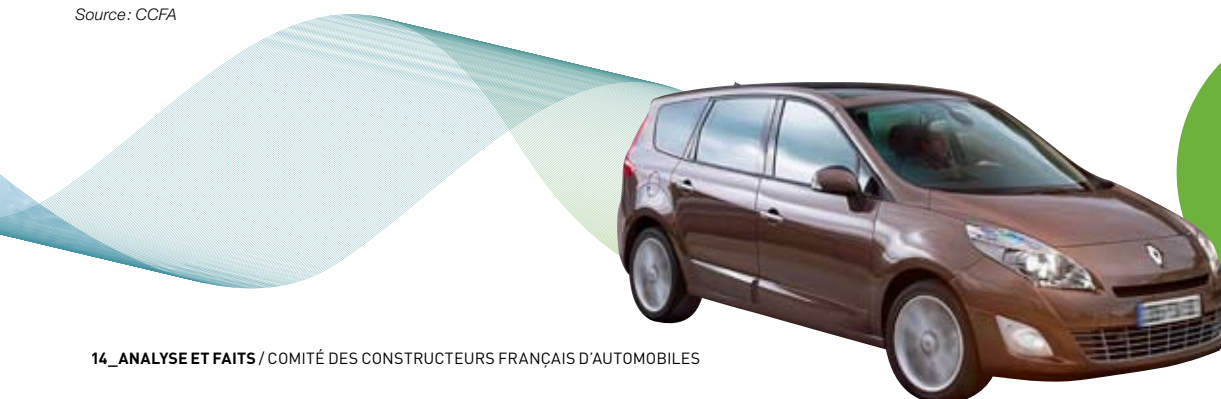
En 2007, une nouvelle segmentation par gamme a été introduite, visant à supprimer l'ancienne gamme « autres ».

D'une part, les « combispaces » tel le Citroën Berlingo ont été reclassés dans la gamme inférieure ; les autres véhicules dérivés de véhicules utilitaires comme le Renault Trafic ont été reclassés dans les autres gammes.

D'autre part, les véhicules dont la carrosserie est tout-terrain tout-chemin figurent désormais dans les différentes gammes, de la gamme inférieure à la gamme supérieure en passant par la gamme moyenne supérieure (Peugeot 4007).

Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
PSA PEUGEOT CITROËN	CITROËN	C1, C2, C3, Nemo, Berlingo	Xsara, C4, Jumpy, Jumper	C5, C-Crosser	C8, C6
	PEUGEOT	107, 1007, 206, 207, Bipper, Partner	307, 308, 3008, Expert, Boxer	407, 4007	807, 607
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Clio, Modus, Kangoo	Mégane, Master	Laguna, Trafic, Koleos	Espace, Vel Satis
	DACIA	Logan, Sandero			
BMW	BMW		Série 1		Séries 3, 5, 6, 7, X3, X5, X6, Z4
	MINI	Mini			
CHRYSLER	CHRYSLER-JEEP		PT Cruiser	Wrangler, Compass, Cherokee	(Grand) Voyager, Crossfire, 300C, Sebring, Grand Cherokee, Commander
	DODGE			Caliber, Journey, Nitro	
DAIMLER	MERCEDES		Classes A, B, Vito	Viano	Classes C, E, S, CL, SL, CLS, SLR, CLK, SLK, R, G, GL, GLK, ML
	SMART	Fortwo			
FIAT	ALFA ROMEO	Mito	147	159, Brera, GT	166, Spider
	FIAT	Seicento, Panda, 500, Punto, Idea, Sedici, Fiorino, Doblo,	Stilo, Bravo, Multipla, Scudo, Ducato	Croma	Ulysse
	LANCIA	Ypsilon, Musa			Phedra, Thesis
FORD EUROPE	FORD	Ka, Fiesta, Fusion, T. Connect	Focus, Kuga, Transit	Mondeo	Galaxy, S-Max
	VOLVO		C30	S40, V50	S60, S80, V70, C70, XC60, XC70, XC90
GM EUROPE	CHEVROLET	Aveo, Matiz, Kalos	Tacuma	Lacetti, Nubira, Epica, Captiva	Corvette
	OPEL	Agila, Corsa, Meriva, Tigra, Combo	Astra, Zafira, Movano	Vectra, Insignia, Signum, Antara, Vivaro	
	SAAB				9-3, 9-5
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, FR-V	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	Atos, I10, Getz	Accent, I30, Coupe, Matrix	Sonata, Santa Fe, Tucson	Trajet
	KIA	Picanto, Soul	Rio, Cerato, Cee'd, Carens	Sportage	Magentis, Carnival, Sorento
MAZDA	MAZDA	2	3, 5, MX5	6	RX8
MITSUBISHI	MITSUBISHI	Colt	Lancer	Outlander	Grandis, Pajero
NISSAN	NISSAN	Micra, Note		Qashqai, X-Trail	350Z, Murano, Pathfinder, Patrol
PORSCHE	PORSCHE				911, Boxster, Cayman, Cayenne
SAIC	SSANGYONG			Actyon, Kyron	Rexton, Stavic
SUBARU	SUBARU	Justy		Impreza, Legacy, Forester	
SUZUKI	SUZUKI	Alto, Splash, Swift, SX4, Jimny, Ignis		Grand Vitara	
GROUPE TATA	JAGUAR				Type X, Type S, XJ, XK
	LAND ROVER			Freelander, Defender	Discovery, Range Rover
TOYOTA	DAIHATSU	Cuore, Sirion, Terios			
	LEXUS				GS, IS, LS, RX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris	Corolla, Auris	Avensis, Prius, RAV4	Land Cruiser
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI		A3	A4, A5, TT	A6, A8, R8, Allroad, Q5, Q7
	SEAT	Ibiza	Cordoba, Leon, Altea	Toledo	Alhambra
	SKODA	Roomster	Fabia	Octavia	Superb
	VOLKSWAGEN	Fox, Polo, Caddy	Golf, Jetta, New Beetle, Touran, Eos	Passat, Scirocco, Tiguan, Transporter	Sharan, Phaeton, Touareg

Source : CCFa



41 et 77

Nombres respectifs de modèles et de variantes de carrosseries proposés par les constructeurs français

LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

Sur les 10 modèles les plus vendus en Europe, 5 sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën, alors qu'en 1997 ces marques n'étaient représentées que par 2 modèles sur les 10 les plus vendus. Dans un marché européen très affecté par la crise à la fin de l'année 2008, l'attractivité de l'offre des constructeurs français en voitures de gamme inférieure leur permet de conserver leur part de marché.

LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2008

En pourcentage des immatriculations de voitures neuves par pays	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers
Allemagne	28	34	19	18	1
Autriche	32	34	20	14	0
Belgique	36	32	17	15	0
Danemark	44	29	20	6	0
Espagne	30	42	18	10	0
Finlande	16	36	33	14	2
France	50	32	12	6	0
Grèce	43	30	19	7	0
Irlande	20	38	29	12	1
Italie	59	21	12	8	0
Luxembourg	29	32	19	20	0
Pays-Bas	42	29	19	9	1
Portugal	41	38	13	9	0
Royaume-Uni	36	33	17	14	0
Suède	15	29	26	30	0
Union européenne 15 pays	39	32	17	12	0
Norvège	14	30	42	14	0
Suisse	32	27	24	16	0
Ensemble 17 pays	39	32	17	12	0

	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Mono-spaces	Autres
Allemagne	44	21	2	4	17	12
Autriche	44	17	1	2	22	13
Belgique	48	17	1	3	22	9
Danemark	56	23	0	1	15	5
Espagne	67	6	1	1	15	10
Finlande	48	29	1	0	10	12
France	61	9	1	2	22	6
Grèce	73	0	1	2	7	16
Irlande	74	3	1	1	9	12
Italie	63	10	1	1	15	10
Luxembourg	52	13	4	2	16	14
Pays-Bas	55	18	1	1	15	10
Portugal	61	21	1	2	11	4
Royaume-Uni	63	8	2	4	15	8
Suède	38	43	1	1	7	10
Union européenne 15 pays	57	13	1	3	16	9
Norvège	36	32	1	1	9	21
Suisse	41	20	2	4	17	16
Ensemble 17 pays	56	14	2	3	16	10

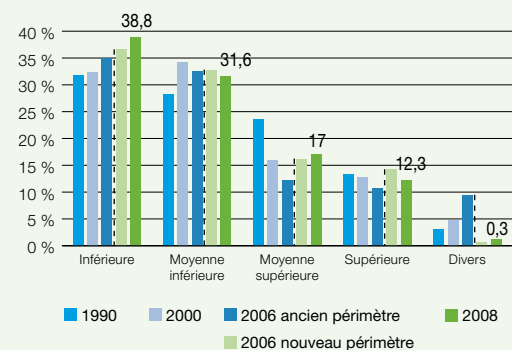
Source : CCFA

En Europe, 71 % des voitures immatriculées neuves appartiennent à la gamme inférieure et à la gamme moyenne inférieure.

Le contexte de prix élevé des carburants, l'établissement de fiscalités à l'achat plus environnementales, ainsi qu'une grande richesse de l'offre orientent le marché vers la gamme inférieure, dont la part s'est accrue de deux points en 2008.

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. Le développement récent de la carrosserie tout-terrain tout-chemin a ralenti ce phénomène, même si pour la première fois sa part a baissé en 2008.

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



CLASSEMENT DES 15 PREMIERS MODÈLES EN 2008

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	3,9 %
Peugeot 206-207	2	3,3 %
Ford Focus	3	3,3 %
Citroën C4-Xsara	4	2,6 %
Opel Corsa	5	2,5 %
Renault Clio	6	2,3 %
Ford Fiesta	7	2,3 %
Renault Mégane	8	2,3 %
Opel Astra	9	2,2 %
Peugeot 307-308	10	2,0 %
Volkswagen Polo	11	1,9 %
Audi A4	12	1,8 %
BMW série 3	13	1,8 %
Volkswagen Passat	14	1,8 %
Fiat Punto	15	1,6 %
Citroën C3		1,2 %
Renault Twingo		0,9 %
Citroën C1		0,8 %
Peugeot 107		0,7 %
Renault Laguna		0,6 %
Dacia Logan		0,5 %
Citroën C5		0,5 %
Peugeot 407		0,5 %
Renault Modus		0,5 %
Citroën C2		0,4 %
Renault Kangoo		0,4 %

Source : CCFA

39 %

Part de la gamme inférieure dans le marché européen en 2008

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES

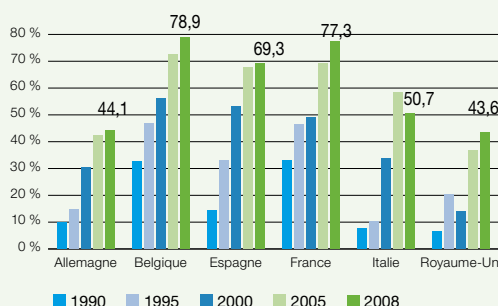
En Europe, de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales a progressé de façon considérable. Ce taux d'équipement en moteur diesel n'était que de 22 % en 1997 et a atteint 53 % dix ans plus tard. En 2008, il est en quasi stabilité par rapport au niveau observé en 2007. Sur ce marché de 7,1 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 25 % en 2008 (23 % en 2007, 27 % en 2005 et 29 % en 2000), soit près de 1,8 million de voitures neuves diesel. Au niveau du parc de voitures particulières, la part de la motorisation diesel continue de progresser, et elle s'est élevée à 32 % en 2008, en hausse de 2 points pour la sixième année consécutive.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2008

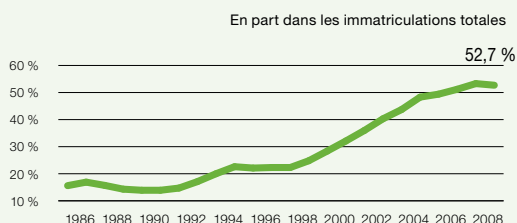
	Cylindrée moyenne cm³	Puissance moyenne kW	4X4 %	Diesel %
Allemagne	1 832	96	10,8	44,1
Autriche	1 730	84	14,2	54,6
Belgique	1 710	81	6,0	78,9
Danemark	1 587	79	2,0	46,2
Espagne	1 746	86	8,5	69,3
Finlande	1 815	93	9,4	49,6
France	1 611	76	4,6	77,3
Grèce	1 536		11,3	3,6
Irlande	1 623	82	6,6	33,5
Italie	1 547	75	10,1	50,7
Luxembourg	1 938	102	12,0	77,0
Pays-Bas	1 640	83	5,3	25,1
Portugal	1 550	76	2,3	69,3
Royaume-Uni	1 743	90	7,9	43,6
Suède	1 904	102	13,4	36,2
Union européenne 15 pays	1 700	85	8,5	52,9
Norvège	1 820	91	24,2	72,4
Suisse	1 924	107	24,7	32,3
Ensemble 17 pays	1 706	86	9,0	52,7

Source : CCFA

TAUX DE DIESELISATION PAR PAYS



MARCHÉ EUROPÉEN DES VOITURES DIESEL



1 sur 2

voitures particulières neuves immatriculées en 2008 sur le marché européen est à motorisation diesel



En Europe, les cylindrées et les puissances moyennes des moteurs des voitures sont très différents suivant les pays. Elles dépendent largement des conditions économiques, fiscales et géographiques de chaque marché national. En 2008, le lent et régulier mouvement de hausse de la puissance s'est arrêté (hausse de pénétration des voitures de gamme inférieure et baisse des gammes supérieures). Celui de la cylindrée s'était arrêté depuis 2006 en raison de la minimisation des moteurs (*downsizing*, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre).

La part des 4x4 a diminué et s'est élevée à 9 % sur l'ensemble du marché européen, soit 1,2 million d'unités. Le taux d'équipement varie très largement en fonction de caractéristiques nationales. En Suisse, en Norvège et en Autriche, cette part est plus élevée pour répondre aux besoins du relief géographique montagneux.

La part du diesel est largement influencée par les réglementations et par la fiscalité de chaque pays.

En Europe, sur un marché en baisse en 2008, la part des ventes de voitures diesel est restée stable autour de 53 %. En Belgique, en Espagne, au Luxembourg, au Portugal, en France et en Norvège, plus de 2 voitures neuves sur 3 immatriculées sont des voitures diesel. En Allemagne et en Italie, les parts du diesel ont baissé et elles ont atteint respectivement 44 % (- 5 points) et 51 % (- 5 points).

Traditionnellement peu dieselisés, les pays scandinaves connaissent depuis quelques années une vive progression de cette motorisation, souvent liée à des changements de fiscalité. Entre 2004 et 2008, la part des ventes de voitures diesel a augmenté de 22 points à 46 % au Danemark (dont + 7 points en 2008), de 34 points à 50 % en Finlande (dont + 21 points en 2008), et de 28 points à 36 % en Suède (dont + 1 point en 2008). La Norvège semble avoir atteint un plafond, après une progression de 46 points de 2004 à 2007 ; elle a perdu 2 points en 2008.

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

En Europe occidentale comme en France le rythme de croissance du parc de voitures particulières a ralenti depuis la fin de la décennie 1990, et elle est désormais comprise entre 1 et 2 % par an.

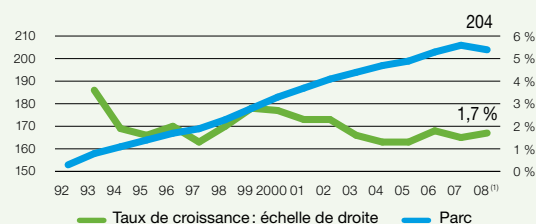
Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, où les taux de motorisation sont moins élevés, les besoins de mobilité se traduisent par des croissances plus soutenues du parc (5-6 %) ; la demande à moindre coût est, entre autres, satisfaite par des importations de véhicules d'occasion.

Les ventes de voitures diesel en Europe occidentale se sont considérablement développées ces dernières années et la part de la motorisation diesel dans le parc a progressé à plus de 32 % en 2008.

Depuis 2000, la part des voitures âgées de plus de dix ans reste stable en Europe occidentale, comprise entre 32 et 34 % ; le marché de la voiture neuve en Europe occidentale est devenu un marché de renouvellement.

PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE 17 PAYS (UE-15, SUISSE ET NORVÈGE)

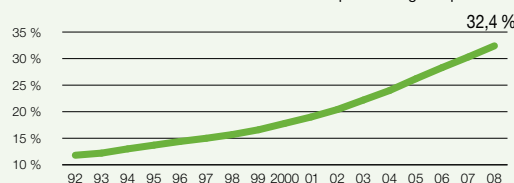
En millions d'unités



(1) : La variation 2008 a été calculée à périmètre comparable.

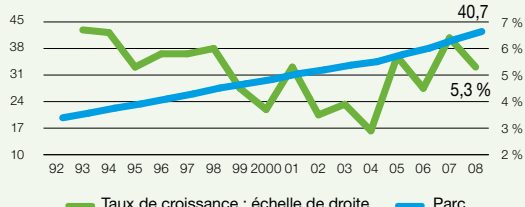
PART DES VOITURES PARTICULIÈRES À MOTEUR DIESEL EN EUROPE 17 PAYS

En pourcentage du parc total



PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES DANS LES 12 NOUVEAUX PAYS ENTRANTS ET LA TURQUIE

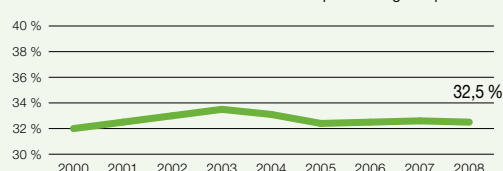
En millions d'unités



Sources nationales : organismes statistiques, ministères des Transports, de l'Intérieur, sources professionnelles

PART DES VOITURES PARTICULIÈRES ÂGÉES DE PLUS DE DIX ANS EN EUROPE 17 PAYS

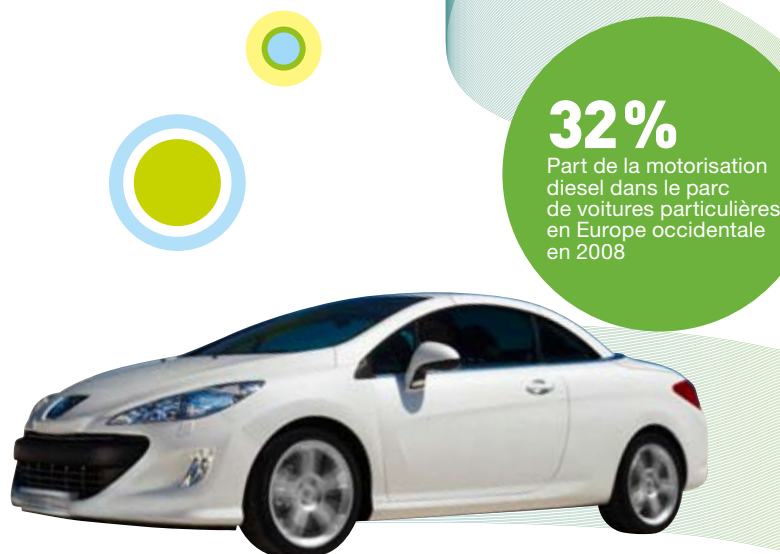
En pourcentage du parc total



Au 1^{er} janvier 2008, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) a atteint 204 millions d'unités. La baisse par rapport au 1^{er} janvier 2007 s'explique par une nouvelle comptabilisation des voitures en Allemagne ; à périmètre comparable, la croissance du parc peut être estimée à 1,7 %. Près de 80 % de ces voitures se trouvaient dans les 5 grands pays : Allemagne, Espagne, France, Italie et Royaume-Uni. Si, désormais, la croissance de ce parc se rapproche de 1 %, elle peut être élevée dans certains pays, comme en Irlande ou en Grèce (plus de 5 %).

La part de la motorisation diesel dans ce parc croît de 2 points par an depuis 2002 et a atteint 32 % en 2008. Dans 4 pays, cette motorisation est devenue majoritaire : Autriche, Belgique, France et Luxembourg. En revanche, elle est légèrement inférieure à 25 % en Allemagne et au Royaume-Uni.

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc est désormais plus proche de 5-6 %. Elle a été de 9 % en Pologne, pays qui représente plus d'un tiers de ce parc. En revanche, les rythmes sont moins soutenus en République tchèque (3-4 %) et en Slovaquie (2-3 %) ; ces pays, dont la densité automobile est plus importante, disposent d'un niveau de vie plus élevé et d'une industrie automobile locale.



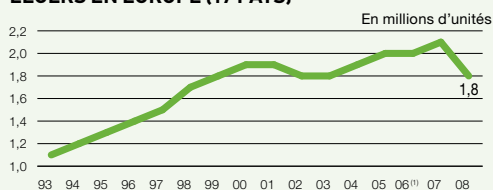
LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE

Le marché européen des véhicules utilitaires légers a chuté de 11,4 % à 1 800 000 véhicules neufs, après avoir atteint un niveau record en 2007.

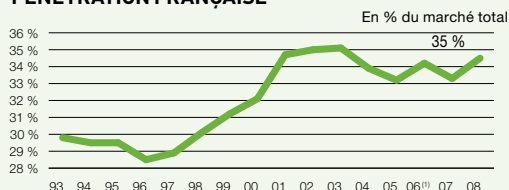
Les ventes de marque française ont baissé de 8 % à 633 000 unités ; elles ont occupé 35 % du marché (+ 1,2 point). Le renouvellement et l'extension de l'offre dans le segment des fourgonnettes (Citroën Berlingo et Nemo, Peugeot Partner et Bipper, et Renault Kangoo) ont permis aux constructeurs français de gagner des parts de marché significatives, notamment en Belgique (+ 1,7 point), en Espagne (+ 1,8 point), aux Pays-Bas (+ 2,2 points) et en Allemagne (+ 1,2 point).

En 2009, l'impact de la crise mondiale sur la demande de véhicules utilitaires légers se poursuivra.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (17 PAYS)

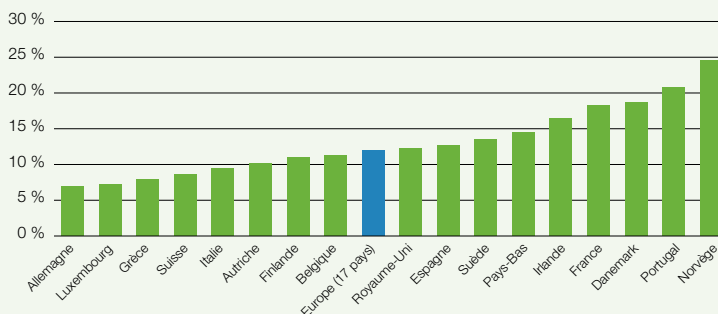


PÉNÉTRATION FRANÇAISE

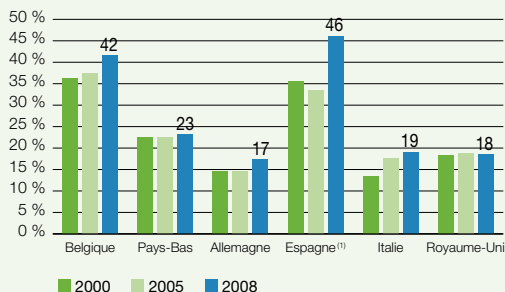


(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne : lire les notes de la page 61.

PART EN 2008 DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)



PART DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



35 %

Part des constructeurs français dans les ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest en 2008

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 % au Luxembourg et en Allemagne, à 21 % au Portugal et à près de 25 % en Norvège.

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 2008, la crise a affecté durement ce marché, qui a retrouvé le niveau observé entre 2001 et 2003.

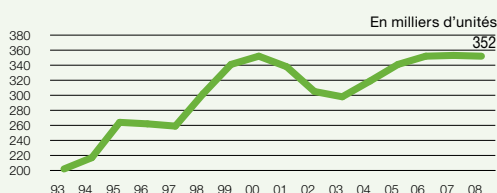
En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a dépassé 40 % en 2008. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, leurs pénétrations se sont établies à 17 et 19 % respectivement, en progression par rapport à l'année 2000.

LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

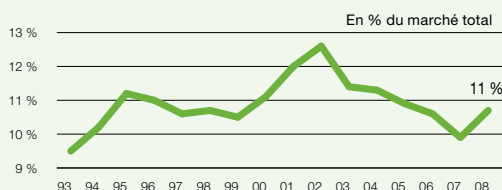
Après quatre années de hausse, le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a légèrement diminué en 2008 (- 0,3 %). Il s'est élevé à 352 000 unités (+ 18 % par rapport à 2003), égalisant ainsi son niveau de l'année 2000. Par rapport à 1993 (année noire pour le véhicule industriel), le marché est en hausse d'environ 75 %. L'année 2008 a été contrastée avec un premier semestre à un niveau record (+ 8 % en glissement annuel) et un deuxième semestre moins bien orienté, annonçant une année 2009 difficile.

Quant à la production européenne, elle a augmenté de 1,9 % à près de 560 000 unités, reflétant la stabilité à haut niveau du marché domestique et la poursuite du développement des exportations de véhicules industriels en dehors de l'Union européenne 15 pays, notamment vers l'Europe de l'Est et l'Asie. Par rapport à 2003, elle est en progression de 46 %.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE



PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE



557 000

Production de véhicules industriels neufs en Europe de l'Ouest en 2008 (nouveau record)

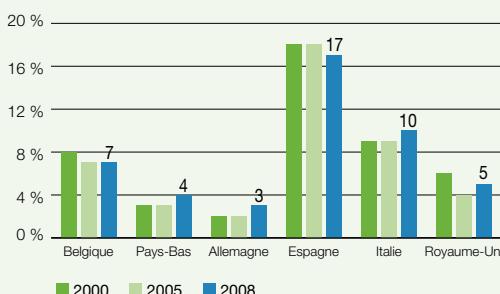
LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST

En milliers d'unités

	2003	2007	2008	Variation 2008-2007
Immatriculations de véhicules industriels neufs				
de 5,1 t à 15,9 t	83	83	80	- 2,8 %
16 t et plus	214	270	271	0,5 %
TOTAL	298	353	352	- 0,3 %
Production de véhicules industriels				
de 5,1 t à 15,9 t	102	125	117	- 6,5 %
16 t et plus	279	422	440	4,4 %
TOTAL	381	547	557	1,9 %

Source : CCFA

PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



En Europe, après avoir pâti de la récession économique entre 2001 et 2003, le marché du véhicule industriel est resté pour la troisième année consécutive à un niveau record, 18 % au-dessus du niveau de l'année 2003 ; la reprise de l'investissement et celle du commerce mondial depuis le second semestre 2003 avaient été des facteurs favorables à cette reprise.

Les cycles des investissements en poids lourds sont amples : les points hauts des années 2000 et 2006 à 2008 représentent ainsi 75 % de plus que le point bas de l'année 1993, soit 150 000 véhicules supplémentaires.

La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (77 % des immatriculations totales), qu'ils soient des porteurs ou des tracteurs routiers.

Dans ce contexte, les immatriculations de véhicules industriels de Renault Trucks ont augmenté de 8 % en 2008 et sa pénétration s'est établie à 11 %, au-dessus du niveau observé à la fin des années 1990.

Le développement international de Renault Trucks s'est poursuivi et sa pénétration en Europe hors France a été consolidée à 6,2 % en 2008 contre seulement 5 % en 1996.



LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT

Depuis le 1^{er} mai 2004 et le 1^{er} janvier 2007, 12 nouveaux pays ont rejoint l'Union européenne, dont le centre de gravité se déplace vers l'Est. De nouveaux marchés tels ceux de la Communauté des États indépendants et des Balkans apparaissent plus proches.

Les constructeurs français sont présents commercialement dans cette zone depuis de nombreuses années et y développent des implantations industrielles : PSA Peugeot Citroën en Slovaquie, en Russie et, avec Toyota, en République tchèque ; Renault en Slovaquie, en Roumanie par l'intermédiaire du rachat du constructeur Dacia, et en Russie (usine et partenariat avec AvtoVAZ).

Ces installations industrielles permettront de répondre à la demande automobile de ces pays qui devrait croître, compte tenu des faibles densités automobiles observées (nombre de véhicules pour 1 000 habitants) lorsqu'elles sont comparées à celles de la France ou de l'Allemagne.

En 2008, le rythme de croissance de la production de véhicules a fortement ralenti (+ 8 % à 3,25 millions de véhicules). Par rapport à 2003, l'accroissement de la production a été de près de 2 millions de véhicules.

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

	2007	2008	Variation
Production de véhicules			
Voitures particulières	2 887	3 103	7,5 %
Véhicules utilitaires légers	130	131	0,9 %
Véhicules industriels	9,2	19,5	111,1 %

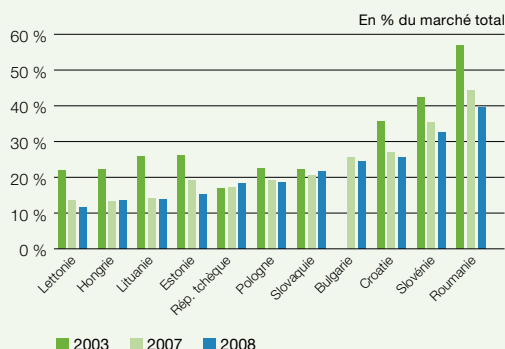
Immatriculations de véhicules neufs

Voitures particulières	1 292	1 267	- 2,0 %
Véhicules utilitaires légers	198	208	5,0 %
Véhicules industriels	78,0	67,7	- 13,2 %

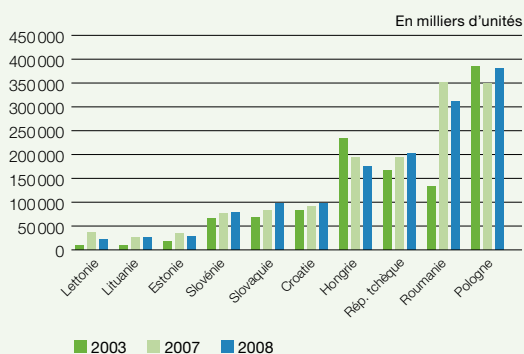
(1) Hors Malte et Chypre.

Sources : CCFA, OICA

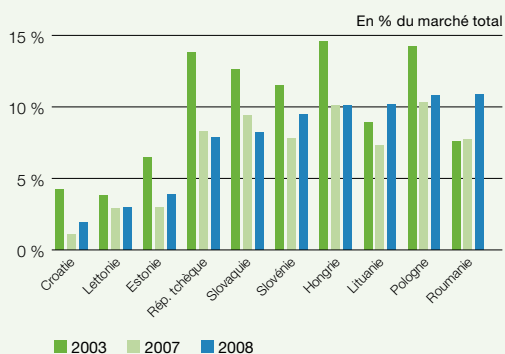
PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES LÉGERS NEUFS



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



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS



Si l'Union européenne 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, ni de ceux environnant, où le potentiel d'accès à la motorisation est nettement plus important.

Les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) ont produit plus de 3,2 millions de véhicules en 2008. Leur activité, contrairement à l'Europe occidentale, a encore été en hausse. D'une part, des petites voitures, en phase avec les orientations actuelles du marché ouest européen, sont fabriquées loca-

lement et, d'autre part, des flux d'investissement y compris de constructeurs non européens se sont concrétisés.

En 2008, comme au cours des années précédentes, cette production correspondait globalement à la demande intérieure de la zone, celle-ci s'entendant comme la somme des immatriculations de véhicules neufs et des importations de véhicules d'occasion.

En 2008, le marché des véhicules neufs a baissé de 1,6 %. Les résultats sont cependant contrastés par pays. La Hongrie, la Roumanie et les pays baltes sont affectés par la crise.

1 sur 4
véhicules légers
neufs vendus dans
les principaux pays
de l'élargissement
provient d'un groupe
français

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2006, 2,2 millions de personnes travaillaient au sein de l'Union européenne (27 pays) pour l'industrie automobile dans les entreprises de plus de 20 salariés.

La valeur ajoutée par personne occupée variait de 29 000 euros dans les 6 principaux nouveaux pays entrants (+ 9 % par rapport à 2005) à plus de 80 000 euros en Allemagne ; elle approchait cette dernière valeur en Belgique. En France, elle s'élevait à 61 000 euros, en dessous de la moyenne européenne (64 000 euros).

Les dépenses de personnel par personne occupée évoluaient de 11 000 euros dans les 6 principaux nouveaux pays entrants à 66 000 euros en Allemagne ; en France, elles atteignaient 50 000 euros, au-dessus de la moyenne européenne (47 000 euros).

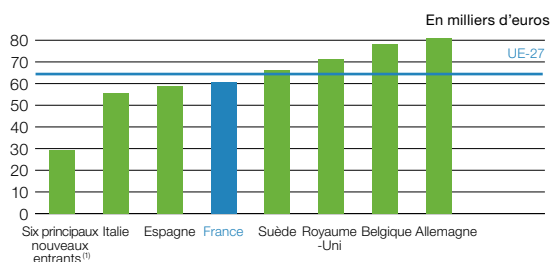
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 27 PAYS EN 2006

Entreprises de plus de 20 salariés	Unités	Union européenne (27 pays)	Allemagne	France	6 principaux nouveaux entrants ⁽¹⁾	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	milliers	2235	840	268	384	178	158	166	86	47
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 102	497	164	134	79	73	68	48	29
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	187	40	28	-	23	16	17	9	7
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	945	304	76	179	76	69	81	28	11
Chiffre d'affaires	millions d'euros	780 001	338 016	110 838	62 971	67 599	58 754	58 311	31 028	19 323
Production	millions d'euros	689 554	281 629	105 324	62 131	58 091	52 645	50 496	29 029	18 038
Production/Chiffre d'affaires	%	88,4	83,3	95,0	98,7	85,9	89,6	86,6	93,6	93,4
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	143 992	68 225	16 271	11 188	12 766	9 284	9 264	5 668	3 672
VA/Production	%	20,9	24,2	15,4	18,0	22,0	17,6	18,3	19,5	20,4
VA par personne occupée	milliers d'euros	64,4	81,2	60,8	29,1	71,5	58,7	55,8	66,0	78,1
base 100: 6 principaux nouveaux entrants		221	279	209	100	246	202	192	227	268
Achats de biens et de services	millions d'euros	638 400	269 533	93 815	53 102	54 554	50 511	49 561	25 831	15 760
Part des achats dans la production	%	92,6	95,7	89,1	85,5	93,9	95,9	98,1	89,0	87,4
Dépenses de personnel	millions d'euros	105 316	55 626	13 271	4 231	9 121	5 954	6 478	4 125	2 376
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	47,1	66,2	49,6	11,0	51,1	37,6	39,0	48,1	50,5
base 100: 6 principaux nouveaux entrants		428	601	451	100	464	342	354	437	459
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	38 675	12 599	3 000	6 958	3 644	3 329	2 786	1 401	1 297
EBE/VA	%	26,9	18,5	18,4	62,2	28,5	35,9	30,1	24,7	35,3

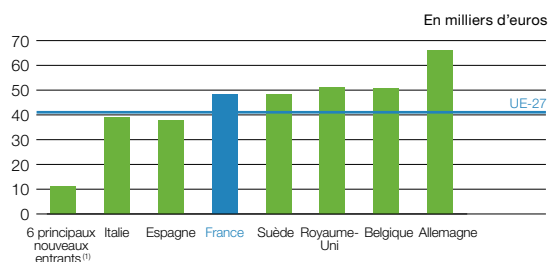
(1) 6 principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie. Les effectifs de la fabrication de carrosseries et de remorques sont inclus dans la construction de véhicules automobiles.

Sources : Eurostat et estimations CCFA

VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE



DÉPENSE DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE



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 2006.

En 2006, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,2 millions de personnes, dont la moitié dans la construction de véhicules automobiles. L'Allemagne et la France regroupaient la moitié des effectifs totaux de l'industrie automobile, avec respecti-

vement 38 % et 12 % chacune. À 17 % contre 15 % les deux années précédentes, la part des effectifs employés dans les 6 principaux nouveaux pays entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) a progressé de 2 points. Les industries automobiles restaient très différentes selon les pays en termes de structure et de coûts salariaux.

En Allemagne, Belgique, France et Suède, environ 60 % des effectifs de l'industrie automobile étaient employés par la construction automobile, alors que cette part n'était que de 35 % dans les 6 principaux nouveaux pays entrants. Elle était comprise entre 41 et 47 % en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni.

Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 11 000 euros dans les 6 nouveaux pays entrants à 66 000 euros en Allemagne, soit un rapport de 1 à 6.

2,2 millions
de personnes dans l'Union européenne (27 pays) étaient employées en 2006 par l'industrie automobile

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2008

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2008

	Unités	PSA Peugeot Citroën	Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	54 356	37 791
Investissements	millions d'euros	2 094	3 191
Résultat net	millions d'euros	- 500	599
Effectifs mondiaux⁽¹⁾	nombre de personnes	201 700	129 068

	Unités	PSA Peugeot Citroën						Renault		
		Activité automobile: Peugeot et Citroën	Équipement automobile: Faurecia	Transport: Gefco	Financement: PSA Finance	Autres	Éliminations	Branche automobile	Branche financière	Éliminations
Chiffre d'affaires	millions d'euros	41 643	12 011	3 536	2 088	276	- 5 198	35 757	2 034	
Marge opérationnelle	millions d'euros	- 685	- 353	127	556	- 9	- 3	- 275	487	
Investissements ⁽²⁾	millions d'euros	2 080			14			3 043	152	- 4
Effectifs mondiaux⁽¹⁾	nombre de personnes	129 890	58 140	10 060	2 390	1 220		125 992	3 076	

(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.

PSA Peugeot Citroën: www.psa.fr

En 2008, dans un contexte de crise à partir du second semestre, les ventes du groupe PSA Peugeot Citroën ont baissé de 4,9 %, soit moins rapidement que le marché mondial (- 5,4 %). Si la pénétration du groupe en Europe occidentale a été maintenue sur un marché en forte diminution, les débouchés en dehors de cette zone ont continué de croître, grâce aux livraisons d'éléments détachés. Ces débouchés hors Europe ont ainsi représenté 36,2 % des ventes totales (24,9 % en 2003). PSA Peugeot Citroën demeure le deuxième groupe (VP + VUL) en Europe. Il est le premier constructeur mondial de moteurs diesel. La complémentarité des produits Peugeot et Citroën, des modèles en phase avec la demande, la politique de plateformes génératrices de réduction des coûts et le programme d'amélioration de la productivité industrielle aident le groupe à faire face à la crise dans un contexte de concurrence exacerbée sur le marché européen, de hausse des coûts des matières premières et d'effet de change négatif (livre sterling).

La stratégie de développement international a été poursuivie, basée essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs, comme celles signées en 2006 avec Dongfeng Motor (deuxième usine d'assemblage en Chine), puis, plus récemment, grâce à une coopération accrue avec Mitsubishi, notamment sur les véhicules électriques. En outre, le groupe poursuit ses recherches pour diminuer la consommation de carburant des véhicules. Ainsi, une nouvelle famille de petits moteurs à motorisation essence à trois cylindres sera développée et industrialisée en France d'ici 2011, avec pour objectif des véhicules émettant moins de 100 g de CO₂/km. De plus, les premières phases "pilote" de l'industrialisation de la technologie hybride HYbrid4 sont menées. L'année 2009 sera aussi marquée par la mise en production de nombreux modèles assemblés en France.

La poursuite du plan CAP 2010 définit autour de quatre axes prioritaires [qualité, produits, compétitivité et développement international], les mesures complémentaires [CASH 2009] basées sur la réduction des stocks et la préservation de la trésorerie, ainsi que le maintien de la dynamique commerciale devraient permettre au groupe de résister à une conjoncture très difficile.

Renault: www.renault.com

L'impact de la crise a affecté les résultats de Renault au cours du second semestre 2008. Si les ventes dans la région Europe ont diminué de 7,2 % [soit moins que le marché] dans un contexte de concurrence intense et de poursuite d'une politique sélective des ventes, elles ont augmenté de 1,7 % en dehors de cette zone pour représenter près de 37 % des ventes. En outre, la prise en compte des ventes de Lada, liée à la participation de 25 % dans le capital du constructeur AvtoVAZ, renforcerait encore le degré d'internationalisation du groupe.

En 2006, le plan "Renault Contrat 2009", articulé autour de trois axes, a été mis en place: qualité [offre produits et services], rentabilité [maîtrise des coûts] et croissance. À l'été 2008, ce plan a été complété pour s'adapter à la nouvelle situation en améliorant la maîtrise de ses stocks et en réduisant les coûts. Renault a cependant maintenu en 2008 à 11 % du chiffre d'affaires ses efforts sur les coûts de préparation de l'avenir.

La coopération avec Nissan au sein de l'Alliance a été renforcée. Si, compte tenu du contexte économique et financier, les projets d'implantation ont été retardés à Tanger (Maroc) ou gelés à Chennai (Inde) par Renault, de nouvelles synergies sont recherchées. Elles concernent à la fois le niveau industriel (production de la Sandero dans une usine Nissan en Afrique du Sud, de deux modèles Nissan supplémentaires dans l'usine Renault du Brésil et une plateforme commune pour fabriquer deux véhicules utilitaires en Europe), mais aussi les achats, la logistique, l'ingénierie, la recherche et études avancées, etc. De surcroît, les véhicules électriques de Renault et Nissan seront équipés de batteries développées conjointement. De nombreux projets pour le développement grand public de véhicules zéro émission ont été mis en place: le premier protocole d'accord a été signé en Israël, d'autres ont suivi partout dans le monde, des États-Unis (Tennessee) au Japon, en passant par le Portugal ou le Danemark.

La poursuite du programme Logan et la fin du renouvellement de la famille Mégane (Scénic produit en France) donnant à Renault l'une des gammes les plus jeunes d'Europe devraient lui permettre de faire face à la crise.

Renault Trucks: www.renault-trucks.com

Renault Trucks emploie plus de 14 000 personnes, dont plus d'un millier dans la recherche et développement. Outre des coopérations industrielles, les synergies au sein du groupe AB Volvo entre les quatre marques (Renault, Volvo, Mack et Nissan Diesel) ont permis de dégager des économies significatives, notamment dans le domaine des achats.

L'année 2008 a été contrastée avec un premier semestre à un niveau record et un second laissant augurer des temps à venir très difficiles, comme pour l'ensemble du secteur du véhicule industriel. Dans ce contexte, Renault Trucks a consolidé sa pénétration sur le marché européen hors France et augmenté ses ventes au grand international, grâce à trois zones: Moyen-Orient, Algérie et Tunisie, Communauté des États indépendants et Russie.

Depuis 2009, Renault Trucks peut s'appuyer sur deux nouveaux sites en dehors de l'Europe occidentale: le premier, faisant suite à l'accord signé en 2007 avec Karsan pour l'assemblage de plusieurs milliers de véhicules par an en Turquie et le second, résultant de l'ouverture d'une usine Volvo en Russie.

Les investissements de Renault Trucks se sont poursuivis: après le lancement réussi du Magnum, les demandes sont orientées par l'entrée en vigueur des normes Euro V en octobre 2009 et Euro VI fin 2012, ainsi que par la mise en place de solutions pour réduire la consommation de carburants des véhicules industriels.

Heuliez: www.heuliez.com

Heuliez a développé ses activités de partenariat avec les constructeurs d'automobiles. Les capacités de ferrage et d'emboutissage ont été étendues et le groupe s'est lancé dans la production de modules de carrosserie. Actuellement, l'activité se concentre sur deux aspects: assemblage d'un coupé-cabriolet de la marque Opel et développement de véhicules électriques.

346 000

Effectifs des constructeurs français dans le monde

L'IMPLANTATION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

57

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

EUROPE

France

- (1) Aulnay
- (2) Batilly
- (3) Blainville
- (4) Bourg-en-Bresse
- (5) Cerizay
- (6) Dieppe
- (7) Douai
- (8) Flins
- (9) Hordain
- (10) Limoges
- (11) Maubeuge
- (12) Mulhouse
- (13) Poissy
- (14) Rennes
- (15) Sandouville
- (16) Sochaux

Espagne

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

Italie

- (22) Val di Sangro

Portugal

- (23) Mangualde

République tchèque

- (24) Kolín

Roumanie

- (25) Pitesti (Dacia)

Royaume-Uni

- (26) Luton (General Motors)

Russie

- (27) Kalouga
- (28) Moscou

Slovaquie

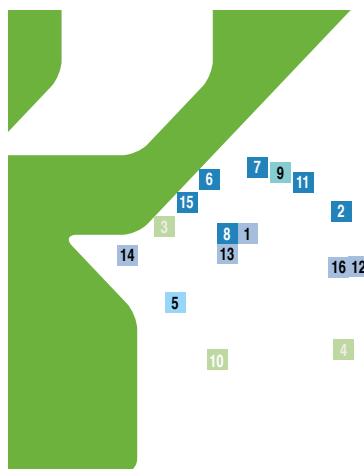
- (29) Trnava

Slovénie

- (30) Novo Mesto

Turquie

- (31) Bursa
- (Tofas)
- (Karsan)



Amérique

Argentine

- (32) Buenos Aires
- (33) Santa Isabel

Brésil

- (34) Curitiba
- (35) Porto Real

Colombie

- (36) Medellín

Mexique

- (37) Aguascalientes
- (Nissan)

Afrique

Afrique du Sud

- (38) Rosslyn (Nissan)

Maroc

- (39) Casablanca
- (40) Tanger
- (Renault-Nissan)
- (projet)

Nigeria

- (41) Kaduna

Asie

Chine

- (42) Wuhan

Corée du Sud

- (43) Busan (Renault
- Samsung Motors)

Inde

- (44) Chakan
- (Renault-Nissan-Bajaj Auto) (projet)
- (45) Chennai
- (Renault-Nissan) (projet)
- (46) Nahsik

Iran

- (47) Téhéran

Malaisie

- (48) Gurun

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Depuis 2004, la production mondiale des constructeurs français oscille autour de 6 millions ; en 2008, elle a chuté de 6,1 % en raison de la crise mondiale. Cependant, depuis 1996, la production s'est accrue de 54 %, soit une croissance annuelle moyenne de près de 4 % grâce, tout d'abord, à l'augmentation des débouchés en Europe hors France et, par la suite, à ceux hors d'Europe. Si la production des voitures particulières a baissé de 7,5 % à 4,9 millions d'unités, celle des véhicules utilitaires légers (+ 2,1 % à 847 000 unités) et celle des véhicules industriels (+ 3,9 % à plus de 60 000 unités) ont continué d'augmenter significativement.

LIEUX DE PRODUCTION OU D'ASSEMBLAGE EN 2008

Groupe / Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2008
PSA PEUGEOT CITROËN			
Peugeot	107	2005	Kolín (Rép. tchèque)
Peugeot	1007	2005	Poissy
Peugeot	206	1998	Mulhouse, Argentine, Porto Real (Br), Chine, Iran
Peugeot	207	2006	Poissy, Villaverde (E), Trnava (Slovaquie)
Peugeot	307	2001	Sochaux, Argentine, Chine
Peugeot	308	2007	Mulhouse, Sochaux
Peugeot	3008	2009	Sochaux
Peugeot	405	1987	Iran
Peugeot	406	1995	Nigeria
Peugeot	407	2004	Rennes-la-Janaïs
Peugeot	4007	2007	Japon (Mitsubishi)
Peugeot	607	2000	Sochaux
Peugeot	807	2002	Hordain
Peugeot	Bipper	2008	Turquie (Tofas)
Peugeot	Partner	1996	Vigo (E), Mangualde (P), Turquie, Argentine, Maroc
Peugeot	Expert	2007	Hordain
Peugeot	Boxer	1994-2006	Val di Sangro (I), Porto Real (Br)
Citroën	C1	2005	Kolín (Rép. tchèque)
Citroën	C2	2003	Aulnay, Chine
Citroën	C3	2002	Aulnay, Villaverde (E), Porto Real (Br)
Citroën	Xsara	1997	Rennes-la-Janaïs, Vigo (E), Porto Real (Br), Chine
Citroën	ZX	1991	Chine
Citroën	C4	2004	Mulhouse, Vigo (E), Argentine, Chine
Citroën	Xantia	1993	Iran
Citroën	C5	2001	Rennes-la-Janaïs
Citroën	C-Crosser	2007	Japon (Mitsubishi)
Citroën	C6	2006	Rennes-la-Janaïs
Citroën	C8	2002	Hordain
Citroën	Nemo	2008	Turquie (Tofas)
Citroën	Berlingo	1996	Vigo (E), Mangualde (P), Argentine, Maroc
Citroën	Jumpy	2007	Hordain
Citroën	Jumper	1994-2006	Val di Sangro (I), Porto Real (Br)
GROUPE RENAULT			
Renault	Twingo	1993-2007	Novo Mesto (SI), Colombie
Renault	Clio	1998-2005	Flins, Turquie, Novo Mesto (SI), Valladolid (E), Dieppe, Argentine, Colombie, Mexique
Renault	Modus	2004	Valladolid (E)
Renault	Logan	2004	Russie, Brésil, Colombie, Iran, Inde
Renault	Sandero	2008	Brésil, Colombie
Renault	Mégane	1995-2002-2008	Douai, Palencia (E), Turquie, Brésil, Dieppe, Argentine, Colombie
Renault	Laguna	2007	Sandouville
Renault	Vel Satis	2002	Sandouville
Renault	Espace	2002	Sandouville
Renault	Kangoo	1997-2007	Maubeuge, Maroc, Argentine, Malaisie
Renault	Master/Mascott	1997-1999	Batilly, Brésil
Renault	Trafic II	2001	Luton (R-U, GM), Barcelone (E, Nissan)
Dacia	Logan	2004	Pitești (Roumanie), Maroc
Dacia	Sandero	2008	Pitești (Roumanie)
RSM	SM3	2002	Busan (Corée du Sud)
RSM	SM5	2000	Busan (*)
RSM	QM5 (Koleos)	2007	Busan (*)
RSM	SM7	2004	Busan (*)

À partir de 1996, les constructeurs français d'automobiles ont modifié la présentation de leur production. Ils ont fourni le nombre de véhicules montés suivant la localisation de la tombée de ligne. Les notions de petites collections ont été supprimées.

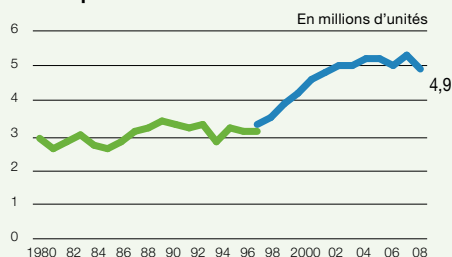
Cette production prend en compte le Renault Trafic II, assemblé par GM Europe au Royaume-Uni ou par Nissan en Espagne. De plus, les périmètres des groupes ont également évolué (lire les notes de la page 66).

LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DE MARQUE FRANÇAISE

En 2008, contrairement aux années précédentes, les débouchés nationaux des constructeurs français ont plus progressé (+ 1 %) que les ventes hors de France, qui ont davantage subi la crise mondiale (- 8 %). Les marchés étrangers ont représenté de nouveau trois quarts des débouchés des constructeurs français, contre deux tiers entre 1999 et 2001 et moins de 60 % en 1990.

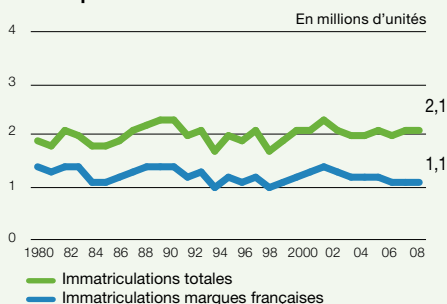
LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Voitures particulières neuves



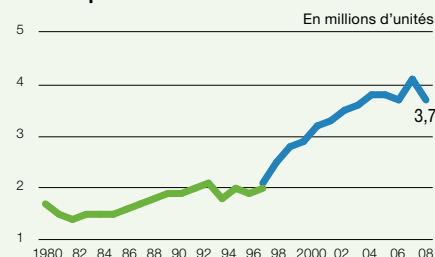
LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

Voitures particulières neuves

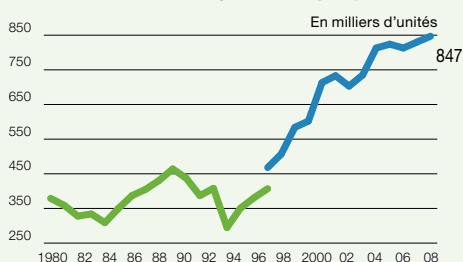


LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE

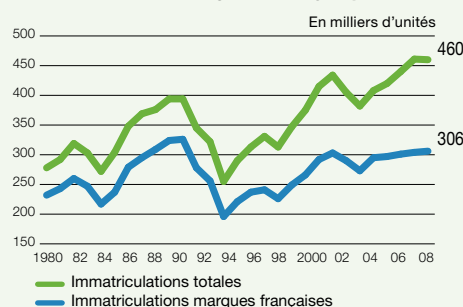
Voitures particulières neuves



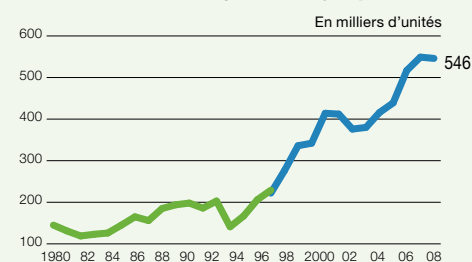
Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



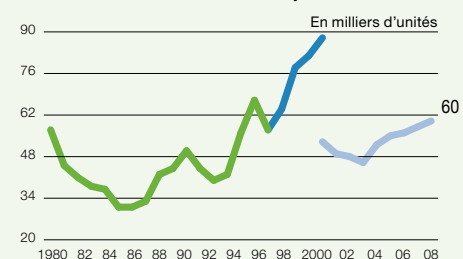
Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



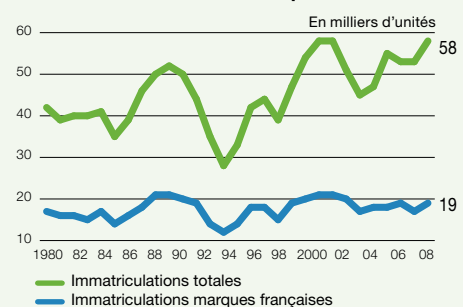
Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



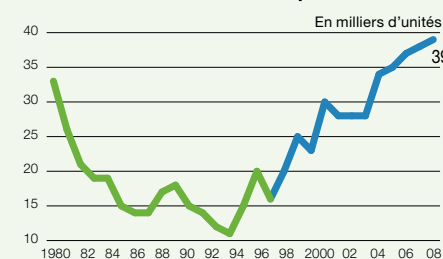
Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



De 1997 à 2001, les immatriculations des véhicules des constructeurs français en France étaient en phase ascendante. Une offre à la fois riche en nouveaux modèles, performante et financièrement avantageuse avait permis de regagner des points de pénétration par rapport à 1997. 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, le dynamisme du marché des véhicules utilitaires et l'offre des constructeurs français riches en modèles faiblement émetteurs en CO₂, en phase avec le système de bonus/malus, se sont traduits par une hausse des volumes vendus.

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

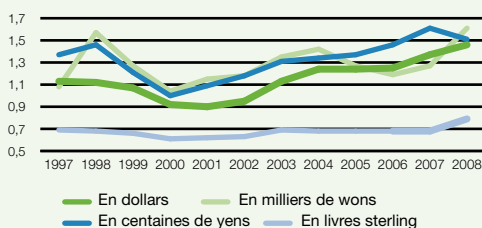
Les livraisons hors de France de voitures particulières se sont élevées à 3,7 millions d'unités, en baisse de 9 %. Si celles de véhicules utilitaires légers ont fléchi de 0,6 % à près de 550 000 unités, celles de véhicules industriels ont continué d'augmenter significativement de 4,6 % à 39 400 unités.

3 sur 4
véhicules produits par les constructeurs français sont vendus à l'étranger

DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

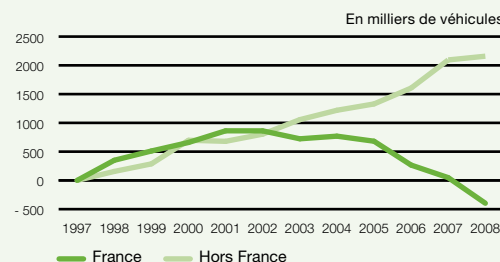
Dans un marché mondial très concurrentiel, les constructeurs français d'automobiles doivent être compétitifs et donc faire face à des facteurs comme le haut niveau de l'euro, qui a gêné les exportateurs français depuis 2002, ou comme l'ouverture du marché socle, comparativement plus importante, qui peut représenter une contrainte supplémentaire dans le développement international.

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE POUR UN EURO



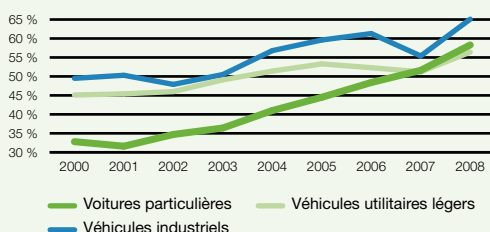
Source: FMI

ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 1997 DE LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



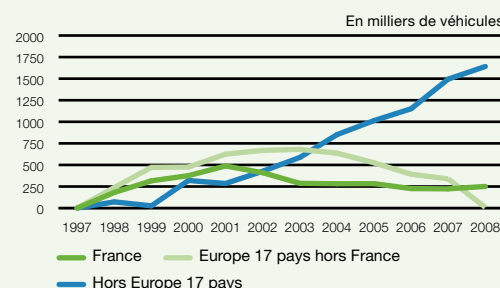
Source: CCFA

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



Source: CCFA

ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 1997 DES DÉBOUCHÉS MONDIAUX DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



Source: CCFA

58 %

Part du hors zone euro dans les débouchés extérieurs des constructeurs français en 2008 (+ 24 points par rapport à 2000)



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 pouvoir continuer de croître, l'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à ses concurrents européens, américains, japonais, coréens et, à l'avenir, chinois voire indiens.

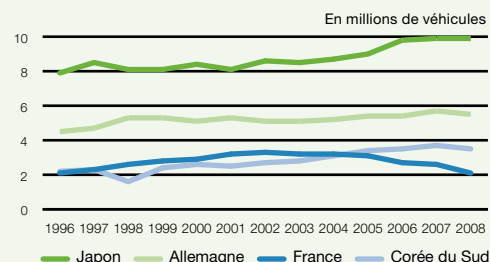
Au-delà des problèmes de compétitivité globale de l'économie ou de l'industrie (coûts salariaux, sociaux et fiscaux), il existe des facteurs de compétitivité propres à l'industrie automobile française, qui résultent à la fois des caractéristiques du bien automobile et de celles de l'industrie automobile mondiale.

Du côté des facteurs de compétitivité affectant l'industrie automobile française, qui vend une part significative et de plus en plus importante de sa production en dehors de la zone euro, l'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes de l'échange.

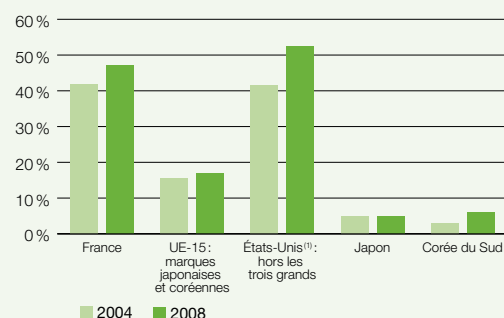
Depuis début 2002, la remontée de l'euro a affecté la compétitivité des exportations françaises et les entreprises ont

En outre, les prix des matières premières exprimés en euros ont connu depuis 2001 des hausses très significatives qu'il est extrêmement difficile de répercuter sur les prix de vente du fait de la concurrence et d'un pouvoir d'achat des ménages affecté par les hausses de prix notoires sur de nombreux postes : alimentaire, énergie, logement, etc.

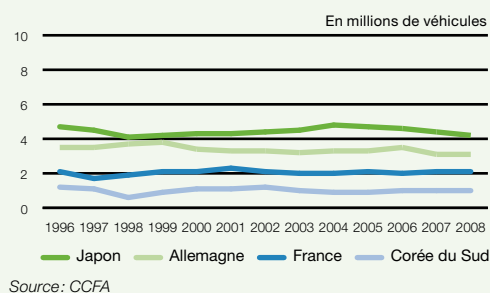
PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES



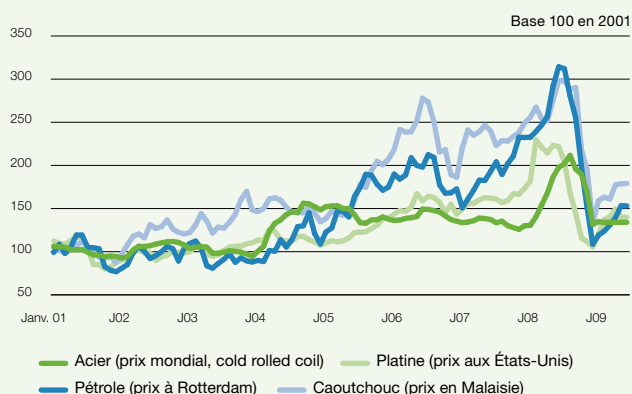
PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES



PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



dû multiplier leurs efforts commerciaux ou industriels pour poursuivre le développement de leurs débouchés hors de la zone euro.

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, l'accès au marché est plus difficile et les constructeurs locaux disposent donc d'un marché socle plus étendu sur lequel peut se reposer leur développement international.

Enfin, les prix des matières premières exprimés en euros ont connu des hausses manifestes depuis le début de l'année 2001, malgré la chute observée sur le second semestre de l'année 2008, suivie d'un léger rebond. Début 2009, le caout-

chouc apparaissait ainsi encore en progression de 79 %, le pétrole de 53 % et l'acier de 34 %. La répercussion de ces hausses dans les prix de ventes finaux s'avère difficile dans un contexte de concurrence intense. Elle n'est guère plus aisée à mettre en place dans les pays dits développés, car de multiples arbitrages en matière de consommation ont lieu au sein des ménages, et sont aggravés par la crise économique et financière.

+ 53 %

Haussé depuis 2001
du prix du baril de pétrole
en euros à Rotterdam

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FACE À LA CRISE

L'automobile nécessite des besoins de liquidité, à court et long termes, liés aux différents stades de sa vie : de sa conception jusqu'à sa vente, en passant par les différentes étapes de sa production. Bien durable, l'automobile a vu ses ventes dans le monde, notamment dans les pays de l'OCDE, particulièrement affectées par la crise financière commencée en 2007, qui s'est couplée par la suite à une crise économique. Ces baisses significatives de chiffres d'affaires ont des répercussions similaires sur l'ensemble du secteur automobile au sens large.

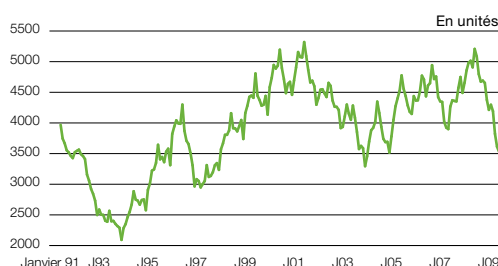
Le taux de marge de la branche automobile, mesuré par l'INSEE, devrait dans ce contexte continuer à se dégrader, rendant l'exercice des investissements et de la recherche plus difficile. Les mesures gouvernementales (primes à la casse...) soutiennent ce secteur aux besoins particuliers.

TAUX DE MARGE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE : RAPPORT ENTRE L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION ET LA VALEUR AJOUTÉE (EBE / VA)



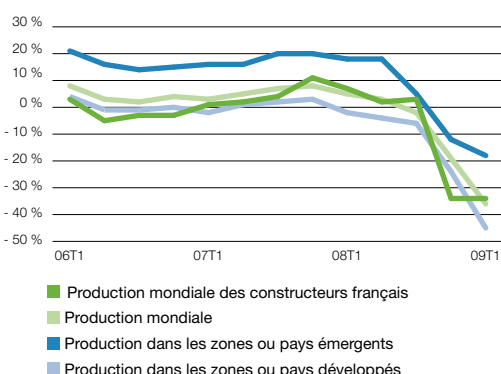
Source: INSEE

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN FRANCE (MOYENNE SUR LES SIX DERNIERS MOIS DES DONNÉES BRUTES)



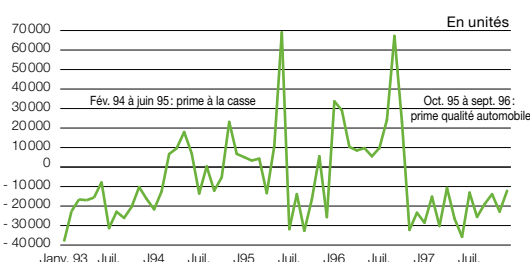
Source: CCFA

VARIATION EN GLISSEMENT ANNUEL DE LA PRODUCTION TOUS VÉHICULES



Sources: OICA, CCFA

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE (POUR CHAQUE MOIS, ÉCART À LA MOYENNE DES MÊMES MOIS DES ANNÉES 1991 À 1999)



Source: CCFA

La crise économique et financière a 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 développement.

Le besoin de liquidités intervient aux différents stades susmentionnés. Depuis le processus de fabrication physique du véhicule jusqu'aux lieux de vente, de nombreux financements, dont les crédits inter entreprises, interviennent déjà. Lors de la vente, les ménages et les sociétés ont très souvent recours aux crédits pour pouvoir financer ce bien durable.

Industrie capitaliste par essence, l'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production...), amortis sur de longues périodes. Les véhicules, lors de leur conception et avant commercialisation, ont nécessité des phases de recherche sur plusieurs années, dans une démarche de progrès permanent, afin de pouvoir notamment répondre aux demandes sociétales, tant celles liées à la sécurité qu'à l'environnement, comme la réduction des gaz à effet de serre. Des recherches sont ainsi actuellement menées pour des applications à plus long terme.

La baisse de la pénétration des constructeurs français sur le marché socle européen à partir de 2004, après la hausse significative observée entre 1997 et 2003, ainsi que les difficultés à répercuter sur les prix de vente l'accroissement du coût des matières premières sont des explications à la baisse du taux de marge de la branche automobile mesurée par l'INSEE. Il convient de rappeler que l'excédent brut d'exploitation (EBE) est, avec le financement, l'une des sources de liquidités pour les investissements futurs.

La consolidation de la pénétration des groupes français en 2008 au sein d'un marché européen en forte baisse, les chutes de la production mondiale de véhicules observées depuis le quatrième trimestre 2008 ou celles des immatriculations de véhicules industriels neufs, tant en France qu'en Europe, laissent augurer des baisses significatives de chiffres d'affaires, et certainement une poursuite de celle du taux de marge. Les soutiens mis en place dans nombre de pays européens (France, Allemagne...) permettent de limiter la chute du marché. Mais, comme le montrent les précédents français du milieu des années 1990, une sortie progressive des systèmes pourrait être mise en place afin d'essayer d'éviter une nouvelle année 1997.

- 36 %

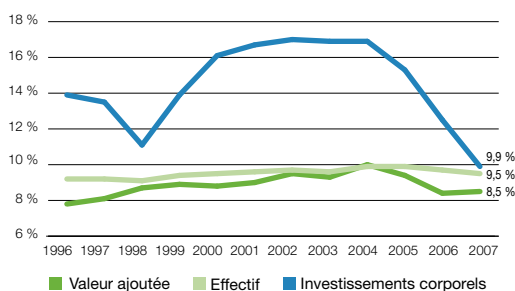
Baisse de la production mondiale de véhicules au premier trimestre 2009 en glissement annuel

LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

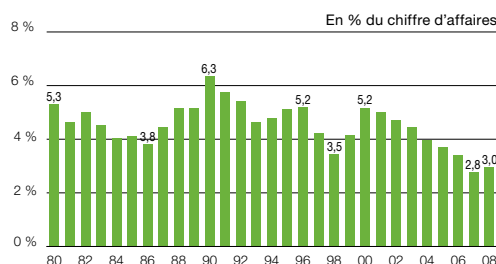
À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : après avoir été supérieure à 16 % depuis le début de la décennie 2000, la part de l'industrie automobile dans les investissements corporels réalisés par l'industrie manufacturière et énergétique a reculé à 10 % en 2007, dans un contexte de stagnation, puis de chute des marchés occidentaux de véhicules neufs.

Compte tenu du développement des demandes sociétales, l'industrie automobile investit davantage dans l'incorporel ou les frais de recherche et développement (*lire les deux pages suivantes*) pour lesquels les pôles de compétitivité "automobiles" (Lyon Urban Truck & Bus 2015, Mov'eo, Véhicule du Futur, iDforCAR et Mobilité et Transports Avancés) sont particulièrement bien adaptés.

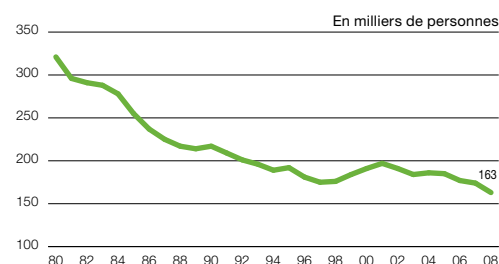
LA PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ET ÉNERGÉTIQUE



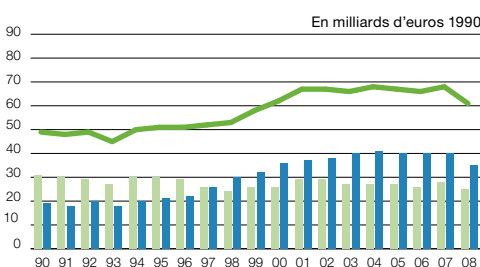
INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE⁽¹⁾



EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE⁽¹⁾

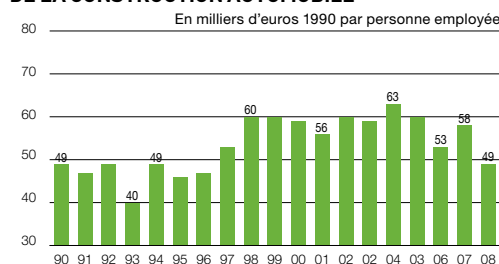


CHIFFRE D'AFFAIRES INTÉRIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES À L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE⁽¹⁾



(1) Estimations du CCFA pour l'année 2008 : lire aussi les pages 72 et 73.

VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE⁽¹⁾



Le service statistique du secrétariat d'État à l'Industrie (SESSI) produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise, qui fournissent une des principales sources de connaissance de l'industrie française.

L'industrie automobile regroupe la construction de véhicules automobiles, celle de carrosseries automobiles, de caravanes et de véhicules de loisirs, mais aussi en amont, la fabrication d'équipements automobiles. Cependant, les statistiques présentées ne couvrent pas l'ensemble du champ des fournisseurs de l'industrie automobile, certains produits tels que les sièges automobiles, les pneus et le verre étant classés dans d'autres nomenclatures d'activités (*lire aussi la page 53*).

La construction automobile

Après avoir vivement progressé entre 1996 et 2004 (+ 30 %), en phase avec l'accroissement de la production de véhicules, la valeur ajoutée (hors taxe) de la construction automobile

en euros constants et par employé a diminué sous l'impact de différents facteurs : frais liés aux nouvelles normes environnementales, stagnation puis chute du marché d'Europe occidentale de véhicules neufs, hausse du coût des matières premières. Elle a retrouvé son niveau du début des années 1990, qui est bien supérieur au point bas de l'année 1993. Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré 3 % de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit 2,5 milliards d'euros. Les frais de recherche et développement (*lire la page suivante*) 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 %.

9,5%

Part de l'industrie automobile dans les effectifs de l'industrie manufacturière et énergétique en 2007 en France, selon le SESSI

LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

En 2006, l'industrie automobile est restée, comme depuis 1999, la première branche en terme de budget de recherche et développement (R&D) au sein des entreprises. Ses dépenses se sont élevées à 5,1 milliards d'euros, soit 17 % de l'ensemble des dépenses de R&D des entreprises.

Entre 1998 et 2006, les dépenses intérieures de R&D de l'industrie automobile ont été multipliées par deux, représentant 32 %, en 2006, 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 et préserver l'environnement. Les budgets de R&D de l'industrie automobile ont précédé ceux de l'industrie pharmaceutique et ceux de la construction aéronautique et spatiale.

RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2006

	DIRDE ⁽¹⁾ en millions d'euros	DERDE ⁽²⁾ en millions d'euros	Budget Total en millions d'euros	en % du total	Dont financement public ⁽³⁾ en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	4207	940	5147	17,2 %	15	0,6 %
Industrie pharmaceutique	3311	1246	4558	15,3 %	37	1,4 %
Construction aéronautique et spatiale	2425	1261	3685	12,3 %	1134	44,2 %
Fabrication d'équipements radio, télé et communication	2608	536	3145	10,5 %	343	13,3 %
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	1506	340	1846	6,2 %	366	14,2 %
Industrie chimique	1291	145	1436	4,8 %	60	2,3 %
Fabrication de machines et équipements	1180	235	1415	4,7 %	377	14,7 %
Services informatiques	1091	79	1170	3,9 %	56	2,2 %
Services de transport et de communications	804	s	804	2,7 %	6	0,2 %
Fabrication de machines et appareils électriques	974	133	1107	3,7 %	6	0,2 %
Énergie et extraction de produits énergétiques	758	240	998	3,3 %	9	0,4 %
Caoutchouc et plastiques	779	r	779	2,6 %	2	0,1 %
Autres branches	2982	786	3768	12,6 %	158	6,1 %
TOTAL	23915	5943	29858	100,0 %	2567	100,0 %

(1) Dirde : Dépenses intérieures de recherche et développement.

(2) Derde : Dépenses extérieures de recherche et développement.

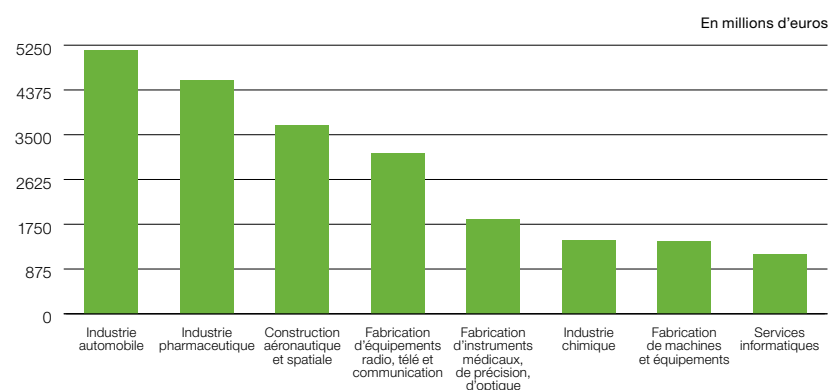
(3) Hors crédits d'impôt recherche.

s : secret statistique.

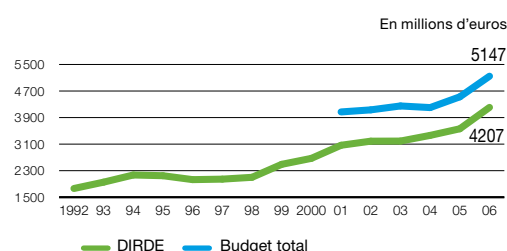
r : réserve.

Source : ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MEN-MESR-DEPP C2)

BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2006 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE



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



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) – correspondant aux travaux effectués en France, qu'elle 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.

Depuis 1999, la première branche de R&D en France est l'industrie automobile. En outre, cette dernière a un effet d'entraînement sur ses fournisseurs, telles les entreprises de plasturgie, d'électronique... En 2006, 15 % de la Dirde de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital).

32000 personnes en équivalent temps plein (dont 14500 chercheurs) faisaient partie en 2006 des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont progressé de 45 % par rapport à 1998 (+ 125 % 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 2008, aux 2 premières places du palmarès des principaux déposants de brevets ; il convient de souligner que 3 grands équipementiers étaient classés dans les 20 premiers.

5,1 milliards d'euros

Budget de recherche et développement de l'industrie automobile en France en 2006



LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE

Initiés par l'État et les collectivités en 2005, les pôles de compétitivité fédèrent des entreprises, 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. En 2008, l'industrie automobile a poursuivi ses efforts de recherche et de développement au travers des cinq pôles au sein desquels elle est mobilisée pour répondre aux défis de l'excellence industrielle et de la mobilité durable.

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE EN 2007

	Véhicule du Futur	Mov'eo	LUTB 2015	iDforCAR	MTA
Nombre d'entreprises impliquées	229	75	59	58	46
Dont PME (moins de 250 salariés)	154	51	43	42	24
Effectifs des entreprises impliquées dans le pôle (en nombre de personnes)	187 751	168 057	161 212	60 852	351 797
Dépenses des organismes publics dans des projets du pôle (en milliers d'euros)	9 971	-	19 797	1 927	14 670
Dépenses des entreprises dans des projets du pôle (en milliers d'euros)	2 250	-	38 279	7 863	22 121
Nombre de projets labellisés	22	47	20	8	17

Sources : enquête DGCIS, INSEE, DIACT



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, avec le développement des complémentarités entre les modes individuels et collectifs et l'amélioration des performances : consommation, environnement, sécurité routière, mobilité et services, filière mécatronique. L'ampleur du périmètre géographique de ce pôle ouvre de vastes opportunités en termes de développement des bassins d'emploi existants et de création de nouvelles activités.

Également à vocation mondiale, le pôle Véhicule du Futur (www.vehiculedefutur.com) mobilise les bassins automobiles historiques que sont l'Alsace et la Franche-Comté, en interaction croissante avec l'Allemagne et la Suisse. Le pôle vise à anticiper pour les années à venir les activités industrielles, les orientations technologiques et les attentes du client autour de plusieurs axes : réduction de la consommation et des émissions des moteurs, pile à combustible, amélioration de l'habitacle, développement de nouveaux types de véhicules, outils de gestion du trafic, systèmes de conception et de production, recherches sur les matériaux et les procédés, excellence industrielle au service des entreprises.

L'ambition du pôle Lyon Urban Truck & Bus 2015 (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 activités du pôle LUTB 2015 portent sur l'optimisation des filières énergétiques (moteur diesel, hybridation, gaz, biocarburants...) pour les véhicules industriels (camions et bus), la sécurité, la sûreté (utilisateurs des transports collectifs, chauffeurs routiers, marchandises, matières dangereuses...), l'architecture et le confort, les systèmes télématiques (ITS) et la modélisation des déplacements.

Le pôle Mobilité et Transports Avancés (www.pole-mta.com), basé en Poitou-Charentes, bénéficie d'une forte expertise sur les modes de propulsion alternatifs : véhicules hybrides et électriques, biocarburants, électrique embarquée. L'expérimentation, le développement, la production et l'exploitation des véhicules électriques constituent une activité phare. Depuis le 1^{er} février 2009, les pôles MTA et MOV'EO ont mis en commun leurs efforts de recherche et développement du fait du caractère complémentaire de leurs activités respectives.

Implanté dans l'ouest de la France (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes), le pôle iDforCAR (www.id4car.org) vise l'excellence de la filière automobile par le développement du savoir-faire dans le haut de gamme, les véhicules de petite série et les véhicules spécifiques, domaine fortement concurrentiel à l'échelle mondiale. Le pôle intervient à la fois sur les processus et les produits : systèmes embarqués (aide à la conduite, interfaces de communication, fiabilité), recherche sur les matériaux utilisés et l'architecture (poids, solidité, recyclabilité), maîtrise de l'ingénierie et des processus industriels pour les petites séries, qualité perçue, notamment sensorielle, du véhicule fini, éco-conception des véhicules.



LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

L'année 2008 a connu jusqu'à l'été une hausse du prix des matières premières et un euro fort et lors du dernier quadrimestre le monde a subi une forte crise économique touchant sensiblement le secteur automobile. Dans ce contexte, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France ont chuté de 10 %, à 47 milliards d'euros, en 2008. Les importations ont également diminué (- 1,8 %). Le solde de la branche automobile est devenu négatif à - 3 milliards d'euros.

La dégradation provient essentiellement du solde des échanges de voitures particulières neuves (de - 2,7 à - 6 milliards d'euros) affecté notamment par le dynamisme de la demande du marché français en petites voitures produites dans des pays à structure de coûts moins élevés, par le fort recul des gammes supérieures en Europe limitant les débouchés des usines domestiques des constructeurs français, et par un cycle produit des usines moins riche en nouveautés.

Le solde positif du poste « pièces et moteurs » baisse de 12 %, à 4 milliards d'euros, mais il profite partiellement de la hausse de la production sur les sites hors de France des constructeurs français.

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)									
2007	21,7	2,8	3,5	22,5	50,5	1,4	51,9	396,3	13,1 %
2008	18,1	2,4	3,7	21,2	45,4	1,2	46,6	405,0	11,5 %
Variation 2008-2007 en %	- 16,8	- 14,0	+ 6,3	- 5,8	- 10,2	- 13,5	- 10,3	+ 2,2	
IMPORTATIONS									
(CAF)									
2007	24,4	3,4	3,7	18,0	49,5	1,0	50,5	452,9	11,1 %
2008	24,1	3,4	3,8	17,2	48,5	1,0	49,5	476,9	10,4 %
Variation 2008-2007 en %	- 1,3	- 0,3	+ 4,6	- 4,3	- 1,9	- 0,4	- 1,8	+ 5,3	
SOLDES									
2007	- 2,7	- 0,6	- 0,2	+ 4,5	+ 1,0	+ 0,4	+ 1,4	- 56,7	
2008	- 6,0	- 1,0	- 0,1	+ 4,0	- 3,2	+ 0,2	- 3,0	- 71,9	
TAUX DE COUVERTURE⁽²⁾									
2007	89	83	95	125	102	141	103	87	
2008	75	72	97	123	93	123	94	85	

(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 CCFA, les comptes de la Nation, base 2000

En 2008, la part de la branche automobile dans l'ensemble des exportations de biens a retrouvé son niveau de 1997 (12 %). Quant aux importations de la branche automobile, elles ont représenté 10 %, contre 9 % en 1997, année de crise sur le marché français des véhicules neufs.

Le solde du commerce extérieur des voitures particulières s'était considérablement amélioré entre 1996 et 2004. Le déficit de 350 millions d'euros observé en 1996 avait fait place à des excédents significatifs (plus de 7 milliards d'euros). Depuis 2005, le recul de la production en France et la hausse des importations consécutive à la grande ouverture du marché français aux constructeurs étrangers se sont traduits par une vive baisse de l'excédent, qui est devenu en 2007 un déficit. La crise mondiale a aggravé ce déficit en 2008.

Le déficit de la balance des échanges de véhicules utilitaires s'est à nouveau dégradé – à 1 milliard d'euros – dans ce contexte de crise. Les exportations de véhicules utilitaires légers ont nettement diminué de 14 %, à 2,4 milliards d'euros. En revanche, celles des véhicules industriels ont progressé de 6,3 %, à 3,7 milliards d'euros, après deux années de croissance à 2 chiffres.

Les flux de pièces et moteurs ont baissé : - 4,3 % pour les importations et - 5,8 % pour les exportations. Le solde a donc baissé à 4 milliards d'euros.



LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Le solde des échanges automobiles industriels (hors véhicules d'occasion) est devenu négatif en 2008, à - 3,2 milliards d'euros, et correspond au premier déficit depuis plus de trente ans. Il s'est réparti en un déficit de 6,1 milliards d'euros avec l'UE-27 et en un excédent de 2,9 milliards d'euros avec l'extra UE-27.

La baisse de ce solde provient du résultat observé au niveau de l'UE-27, qui décroît en raison de la crise des marchés automobiles et de l'intensité de la concurrence.

Le solde positif avec l'extra UE-27 est quasi stable à 2,9 milliards d'euros. Le déficit avec la Turquie a encore augmenté de 200 millions d'euros. Mais il a été comblé par les améliorations des excédents observés en Iran (+ 270 millions d'euros), en Algérie (+ 160 millions) et au Brésil (+ 40 millions d'euros).

SOLDES AUTOMOBILES INDUSTRIELS

	1985	1990	2000 ⁽¹⁾	2004	2005	2006	2007	2008
Ensemble	4,57	4,13	9,84	11,80	8,21	5,28	1,02	- 3,19
INTRA CEE (12 pays)	0,29	0,45						
INTRA UE (15 pays)			5,80	6,68	4,11	1,80	- 1,18	- 5,04
INTRA UE (25 pays)				7,67	4,42	1,38	- 2,10	- 6,24
INTRA UE (27 pays)						1,79	- 1,83	- 6,06
dont : Allemagne	- 1,62	- 2,20	- 3,75	- 5,06	- 5,54	- 5,94	- 7,46	- 8,07
Autriche			0,33	0,60	0,43	0,39	0,38	0,37
Belgique - Luxembourg	0,26	0,68	0,35	2,37	2,23	2,49	2,47	2,42
Danemark		0,12	0,23	0,34	0,34	0,32	0,31	0,29
Espagne	- 0,55	- 0,14	1,55	0,55	0,46	- 0,15	- 1,44	- 2,92
Finlande			0,17	0,24	0,23	0,18	0,15	0,13
Italie	0,59	0,13	0,58	2,11	1,56	0,49	0,70	0,21
Pays-Bas	0,34	0,57	1,54	0,54	0,37	0,22	0,17	0,27
Pologne				0,34	0,15	- 0,20	0,13	0,01
Portugal	0,12	- 0,12	0,50	0,34	0,51	0,28	0,35	0,26
République tchèque				- 0,03	- 0,21	- 0,43	- 0,65	- 0,69
Royaume-Uni	0,98	1,21	3,56	3,70	2,81	3,10	2,94	2,04
Slovénie				0,20	0,05	0,11	- 0,16	- 0,27
Suède			0,14	0,25	0,07	- 0,09	- 0,24	- 0,43
EXTRA CEE (12 pays)	4,27	3,69						
EXTRA UE (15 pays)			4,04	5,13	4,10	3,48	2,20	1,85
EXTRA UE (25 pays)				4,13	3,79	3,90	3,12	3,05
EXTRA UE (27 pays)						3,49	2,85	2,87
dont : Autriche	0,15	0,22						
Finlande		0,10						
Norvège		0,06	0,13	0,21	0,20	0,18	0,20	0,12
Pologne			0,25					
République tchèque			- 0,01					
Slovénie			0,15					
Suède		0,05						
Suisse	0,27	0,50	0,59	0,60	0,57	0,47	0,47	0,45
Turquie		0,17	0,55	0,36	0,13	- 0,26	- 0,66	- 0,86
Yougoslavie	0,03	0,07						
Canada	0,12	0,15	- 0,02	- 0,02	0,02	0,05	0,02	0,02
États-Unis	0,81	0,41	0,46	0,35	0,41	0,35	0,15	0,07
Mexique	0,00	- 0,01	0,03	0,12	0,13	0,12	0,10	0,05
Argentine		0,06	0,38	0,16	0,17	0,28	0,33	0,27
Brésil		0,07	0,25	0,18	0,19	0,27	0,32	0,36
Algérie	0,56	0,47	0,29	0,55	0,52	0,67	0,65	0,81
Maroc		0,18	0,12	0,12	0,17	0,17	0,21	0,27
Nigéria		0,14	0,15	0,07	0,08	0,16	0,12	0,06
Tunisie		0,11	0,17	0,11	0,08	0,09	0,07	0,08
Arabie Saoudite		0,06	0,06	0,05	0,06	0,06	0,07	0,08
Chine		0,05	0,09	0,24	0,26	0,51	0,30	0,16
Corée du Sud		0,02	- 0,22	- 0,44	- 0,47	- 0,50	- 0,48	- 0,40
Iran		0,10	0,15	1,30	0,92	0,66	0,53	0,80
Japon	- 0,43	- 0,63	- 1,04	- 1,71	- 1,67	- 1,78	- 1,63	- 1,42
Taiwan	0,03	0,14	0,02	0,00	- 0,02	- 0,02	- 0,02	- 0,04

(1) À partir de 1996, les DOM sont compris dans le périmètre douanier de la France.

Sources : données des douanes traitées par le CCFA

Après avoir été supérieur à 4 milliards d'euros entre 1997 et 2005, l'excédent avec l'Union européenne 15 pays a laissé place à un déficit de 1,2 milliard d'euros en 2007. Ce dernier s'est amplifié en 2008 à - 5 milliards d'euros. Entre 2007 et 2008, l'explication de la baisse du solde a résidé essentiellement dans la détérioration des échanges avec l'Espagne (de - 1,4 milliard d'euros à - 2,9) et dans l'aggravation du déficit avec l'Allemagne (de - 7,5 milliards d'euros à - 8,1). Avec les 12 nouveaux pays de l'Union européenne, le solde automobile industriel est

déficitaire de 1 milliard d'euros en 2008 après - 650 millions en 2007 (contre un quasi équilibre en 2006), en raison de la montée en puissance des implantations locales et d'une forte concurrence.

Hors Union européenne 27 pays, l'excédent automobile industriel a atteint 2,9 milliards d'euros. La bonne tenue de l'activité en Amérique latine et en Afrique du Nord a été favorable à l'évolution du solde automobile industriel. Celui du Japon et de la Corée du Sud réunis s'est réduit à - 1,8 milliard d'euros.

2,9 Mds€

Excédent des échanges automobiles industriels de la France en 2008 avec le hors UE-27

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

Depuis 2002, les immatriculations de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel en France ont été supérieures à celles des autres motorisations ; elles ont représenté 77 % des immatriculations totales en 2008. Au niveau du parc, 54 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2009 étaient équipées d'un moteur diesel. En 2008, plus de 2 millions de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit 41 % de leur production totale.

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	1990	1995	2000	2007	2008	Variation 2008-2007 en %
Production						
En unités	804007	1 036 796	1 648 448	2 312 801	2 018 059	- 12,7
En % de la production totale	24,4 %	34,0 %	35,8 %	43,6 %	41,2 %	
Exportations						
En unités	292 061	472 087	975 038	1 527 972	1 400 805	- 8,3
En % des exportations totales	15,5 %	25,5 %	33,7 %	37,2 %	34,7 %	
Immatriculations						
En unités	762 054	897 698	1 046 485	1 525 439	1 584 438	+ 3,9
En % des immatriculations totales	33,0 %	46,5 %	49,0 %	73,9 %	77,3 %	
Parc						
En unités	3 775 000	6 938 000	9 980 000	15 922 000	16 753 000	+ 5,2
En % du parc total	16,0 %	27,6 %	35,6 %	51,9 %	54,3 %	

Source : CCFA

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2008

Rang	Marque	Modèle	Volume	% marché
1	Citroën	C4-Xsara	131 464	8,3
2	Peugeot	206-207	123 280	7,8
3	Renault	Clio	118 174	7,5
4	Renault	Mégane	115 809	7,3
5	Peugeot	307-308	80 928	5,1
6	Citroën	C3	43 840	2,8
7	Ford	Focus	40 256	2,5
8	Volkswagen	Golf	38 914	2,5
9	Volkswagen	Polo	33 612	2,1
10	Renault	Laguna	31 321	2,0

Source : CCFA

3 sur 4

voitures particulières neuves immatriculées en France sont à motorisation diesel



En 2008, la France occupe toujours la première place sur le marché mondial de la motorisation diesel, avec 1 584 000 immatriculations de voitures particulières neuves de ce type de motorisation, devant l'Allemagne avec 1,4 million d'unités. Les nouveaux moteurs diesel, plus sobres et plus performants, suscitent un réel engouement dans le contexte de prix élevés des carburants. En Europe, la pénétration du diesel stagne à 53 %, soit 7,1 millions d'unités. En raison de la crise, la production de voitures à motorisation diesel diminue de 13 %, et les exportations de 8 % à 1,4 million d'unités.

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

Sur un marché concurrentiel, les constructeurs français renouvellent régulièrement leur offre (nouveaux modèles, restylages) tout en l'élargissant. Ils conservent toutefois au catalogue d'anciens modèles et en proposent de nouvelles versions (monospace court, monospace long, break, cabriolet, coupé, crossover) tournées vers la "multifonctionnalité"; ils peuvent ainsi satisfaire une demande de plus en plus diversifiée. Les performances en matière d'environnement ou de sécurité active et passive de l'offre des constructeurs français s'améliorent avec ce renouvellement intense.

Pour l'année 2009, la forte présence des groupes français dans une gamme inférieure dynamisée par le bonus/malus et la prime à la casse, le renouvellement actif des modèles existants et le lancement de nouveaux modèles (Citroën C3 Picasso, Peugeot 3008, Renault Laguna Coupé) devraient leur permettre de faire face à la forte concurrence.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2008

Rang	Marque	Modèle	Volume	% marché	Rang	Marque	Modèle	Volume	% marché
1	Peugeot	206-207	167 931	8,2	16	Toyota	Yaris	30 430	1,5
2	Renault	Clio	152 578	7,4	17	Peugeot	107	26 758	1,3
3	Citroën	C4-Xsara	137 026	6,7	18	Peugeot	407	25 789	1,3
4	Renault	Mégane	121 062	5,9	19	Citroën	C5	25 697	1,3
5	Peugeot	307-308	92 266	4,5	20	Citroën	C1	25 009	1,2
6	Renault	Twingo	65 333	3,2	21	Fiat	Punto	22 759	1,1
7	Citroën	C3	60 136	2,9	22	Renault	Kangoo	21 501	1,0
8	Ford	Focus	42 106	2,1	23	Fiat	500	21 451	1,0
9	Volkswagen	Polo	41 491	2,0	24	Volkswagen	Passat	19 730	1,0
10	Volkswagen	Golf	41 228	2,0	25	Citroën	C2	19 233	0,9
11	Ford	Fiesta	38 070	1,9	26	Volkswagen	Touran	19 193	0,9
12	Opel	Corsa	35 373	1,7	27	Mini	Mini	18 999	0,9
13	Renault	Modus	35 034	1,7	28	Seat	Ibiza	18 385	0,9
14	Dacia	Logan	34 095	1,7	29	Nissan	Qashqai	17 861	0,9
15	Renault	Laguna	33 011	1,6	30	BMW	Série 3	17 830	0,9

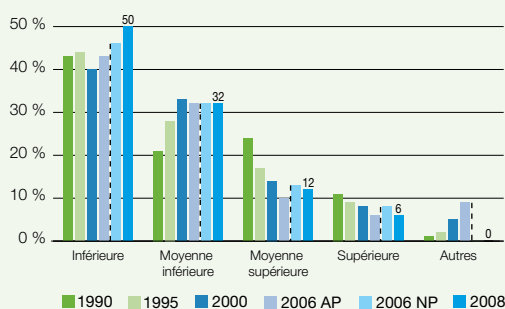
Source: CCFA

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

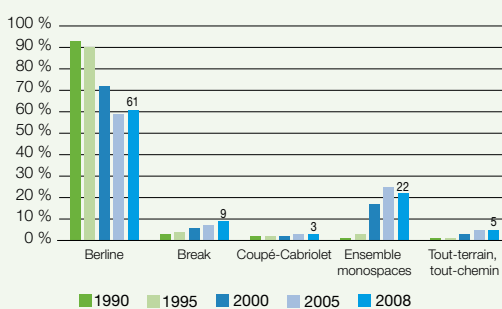
Gammes	1990		2000		2006 AP ⁽¹⁾		2006 NP ⁽¹⁾		2007		2008	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Inférieure	986 532	42,7	855 161	40,1	854 963	42,7	919 665	46,0	923 559	44,7	1 034 708	50,5
Moyenne inférieure	477 631	20,7	695 146	32,6	644 929	32,2	650 047	32,5	694 326	33,6	646 380	31,5
Moyenne supérieure	555 053	24,0	303 028	14,2	199 009	9,9	260 728	13,0	269 711	13,1	249 287	12,2
Supérieure	256 381	11,1	163 293	7,7	122 794	6,1	170 013	8,5	176 882	8,6	119 868	5,8
Autres	33 533	1,5	117 256	5,5	178 854	8,9	96	0,0	65	0,0	40	0,0
TOTAL	2 309 130	100,0	2 133 884	100,0	2 000 549	100,0	2 000 549	100,0	2 064 543	100,0	2 050 283	100,0

(1) En 2007, une nouvelle segmentation par gamme a été introduite. Lire en page 14 (AP: ancien périmètre, NP: nouveau périmètre). Source: CCFA

PÉNÉTRATION DES GAMMES SUR LE MARCHÉ TOTAL



PÉNÉTRATION DES CARROSSERIES SUR LE MARCHÉ TOTAL



50 %
des voitures particulières
neuves immatriculées
en France en 2008
appartiennent à la gamme
inférieure

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	1990		1995		2000		2005		2007		2008	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Berline	2 155 724	93,4	1 731 191	89,7	1 527 676	71,6	1 209 830	58,5	1 202 498	58,2	1 247 155	60,8
Break	61 418	2,7	78 278	4,1	119 739	5,6	144 485	7,0	138 207	6,7	184 808	9,0
Coupé-Cabriolet	36 269	1,6	30 067	1,6	50 527	2,4	59 382	2,9	68 093	3,3	53 290	2,6
Ensemble monospaces	28 682	1,2	58 376	3,0	369 434	17,3	525 487	25,4	498 939	24,2	448 372	21,9
dont monospace compact	-	-	-	-	241 190	11,3	284 310	13,7	325 458	15,8	273 084	13,3
Tout-terrain, tout-chemin	17 129	0,7	25 684	1,3	57 116	2,7	113 406	5,5	138 266	6,7	101 508	5,0
Autres	9 908	0,4	6 908	0,4	9 392	0,4	15 199	0,7	18 540	0,9	15 150	0,7
TOTAL	2 309 130	100,0	1 930 504	100,0	2 133 884	100,0	2 067 789	100,0	2 064 543	100,0	2 050 283	100,0

LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

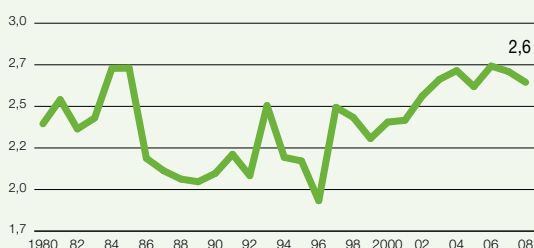
Cette année encore, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont dépassé 5 millions d'unités, atteignant 5 393 000 unités en 2008, soit une légère baisse par rapport à 2007, qui était à un niveau record. Chaque année, il s'échange entre 2 et 3 voitures d'occasion pour 1 voiture neuve : par rapport au parc de voitures en circulation, près de 18 % des voitures changent de main chaque année. 62 % des voitures possédées ou mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion, contre 51 % en 1991.

LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
IMMATRICULATIONS									
Voitures neuves	milliers	1 873	2 309	2 134	2 014	2 068	2 001	2 065	2 050
Voitures d'occasion	milliers	4 441	4 759	5 082	5 444	5 383	5 466	5 571	5 393
Rapport O/N		2,4	2,1	2,4	2,7	2,6	2,7	2,7	2,6
Voitures de moins de cinq ans	% VO		52	40	41	40	40	38	37
dont : Voitures de moins de un an	% VO		12	12	10	10	9	9	8
Voitures de moins de un an	% VN		25	29	28	25	25	23	22
Voitures de plus de cinq ans	% VO		48	60	59	60	60	62	63
Parc de voitures (au 31/12)	milliers	19 130	23 550	28 060	29 900	30 100	30 400	30 700	30 850
Rapport occasion/parc	%	23,2 %	20,2 %	18,1 %	18,2 %	17,9 %	18,0 %	18,1 %	17,5 %

Source : CCFA

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 cinq ans. Ils représentent environ la moitié du marché total. Il s'échange ainsi entre 4 et 6 millions de voitures d'occasion par an. Ce marché subit de moins amples fluctuations que celui du neuf. En 2008, la demande en voitures neuves a diminué de

0,7 %, à 2,05 millions d'unités, et celle en voitures d'occasion de 3,2 %, à 5,4 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf est resté quasiment stable à 2,6. La demande en véhicules d'occasion est généralement plus proche de l'évolution du parc ; en général, elle est moins influencée par les facteurs économiques que la demande en voitures neuves. Elle est affectée néanmoins par des mesures de stimulation du marché du neuf (système bonus/malus, prime à la casse...). Le vieillissement du parc et le développement de la multimotorisation des ménages ont eu pour conséquence une hausse de la part des voitures de plus de cinq ans dans les transactions d'occasion. Cette part est ainsi passée de 48 % en 1990 à 63 % en 2008. 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 441 000 immatriculations, soit 22 % du marché du neuf. 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 2008 (12 % en 2001).

5 ans

Durée moyenne de détention d'un véhicule par un ménage en France.



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 départements d'Outre-Mer sont désormais compris entre 60 000 et 75 000 immatriculations depuis 1998. Les quatre DOM sont la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion.

Compte tenu du contexte géographique, la part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les départements d'Outre-Mer (1,9 % en 2008) qu'en France métropolitaine (2,5 %) ; en revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est supérieure (19,2 % contre 17,9 % en métropole). En 2008, le nombre d'immatriculations de véhicules légers neufs a diminué de 7 % par rapport à l'année précédente. La dégradation du marché Outre-Mer a été significative, alors qu'en métropole la baisse a été plus limitée (moins de 1 %). Les constructeurs français font face à une concurrence intense sur le marché des véhicules particuliers. Leur part de marché est passée au-dessous des 50 % depuis 2006. Mais, comme en métropole, ils résistent mieux sur celui des véhicules utilitaires légers.

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

Voitures particulières neuves	2000	2005	2006	2007	2008	Variation 2008-2000	Variation 2008-2007
Guadeloupe	13 691	14 359	13 562	15 539	14 295	4,4 %	- 8,0 %
Guyane	4 031	4 085	4 071	4 437	4 357	8,1 %	- 1,8 %
Martinique	14 424	14 749	14 132	14 666	13 679	- 5,2 %	- 6,7 %
Réunion	21 463	25 142	22 437	24 819	23 267	8,4 %	- 6,3 %
TOTAL DOM	53 609	58 335	54 202	59 461	55 598	3,7 %	- 6,5 %
Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 t)	2000	2005	2006	2007	2008	Variation 2008-2000	Variation 2008-2007
Guadeloupe	2 685	2 772	2 834	3 192	3 120	16,2 %	- 2,3 %
Guyane	1 143	1 169	1 452	1 645	1 509	32,0 %	- 8,3 %
Martinique	2 368	2 732	2 724	2 841	2 793	17,9 %	- 1,7 %
Réunion	5 200	6 021	6 827	6 749	6 060	16,5 %	- 10,2 %
TOTAL DOM	11 396	12 694	13 837	14 427	13 482	18,3 %	- 6,6 %
Véhicules utilitaires, dont cars et bus (plus de 5 t)	2000	2005	2006	2007	2008	Variation 2008-2000	Variation 2008-2007
Guadeloupe	146	196	148	157	232	58,9 %	47,8 %
Guyane	66	99	81	100	128	93,9 %	28,0 %
Martinique	187	183	295	333	296	58,3 %	- 11,1 %
Réunion	362	464	518	581	652	80,1 %	12,2 %
TOTAL DOM	761	942	1 042	1 171	1 308	71,9 %	11,7 %

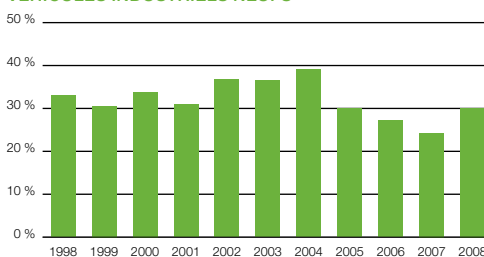
Source : CCFA

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

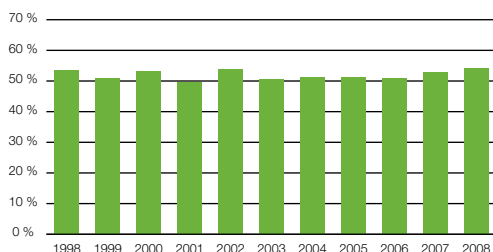
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



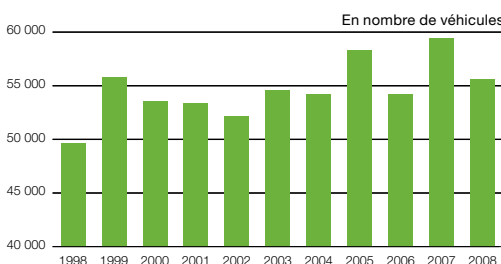
VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS



IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER



70 000

immatriculations de véhicules neufs dans les départements d'Outre-Mer français en 2008

LA MOTORISATION DES MÉNAGES

En 2008, les ménages multimotorisés ont représenté 36 % de l'ensemble des ménages, contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980.

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

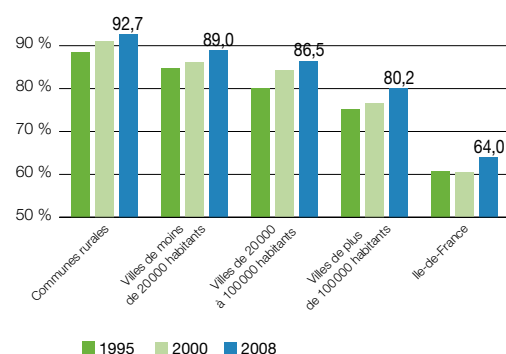
64 % des ménages de la région parisienne sont motorisés (60 % en 2000).

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

	1980	1985	1990	1995	2000	2008
SELON LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE						
Exploitants agricoles	87,3 %	92,4 %	95,9 %	98,9 %	91,1 %	95,8 %
Salariés agricoles	72,6 %	72,4 %	74,7 %	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	91,1 %	94,3 %	95,2 %	89,4 %	90,6 %	94,6 %
Professions libérales, cadres supérieurs	93,6 %	95,0 %	94,4 %	85,5 %	84,6 %	83,8 %
Professions intermédiaires, contremaîtres	90,2 %	92,4 %	93,3 %	88,7 %	90,8 %	90,7 %
Employés	75,4 %	75,7 %	78,3 %	75,9 %	77,5 %	80,3 %
Ouvriers	80,4 %	85,1 %	87,2 %	89,7 %	88,7 %	91,3 %
Personnels de service	57,9 %	51,5 %	59,3 %	-	-	-
Autres actifs	91,2 %	84,8 %	90,2 %	-	-	-
Inactifs	39,6 %	48,9 %	54,6 %	65,8 %	70,9 %	75,0 %
dont retraités	-	-	59,4 %	70,9 %	76,0 %	78,1 %
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE						
Communes rurales	71,7 %	77,8 %	82,1 %	88,6 %	91,1 %	92,7 %
Villes de moins de 20 000 habitants	69,6 %	75,0 %	76,6 %	84,7 %	86,1 %	89,0 %
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	72,3 %	73,9 %	77,3 %	80,0 %	84,2 %	86,5 %
Villes de plus de 100 000 habitants	69,5 %	73,5 %	74,2 %	75,1 %	76,6 %	80,2 %
Agglomération parisienne	69,3 %	71,7 %	77,0 %	60,8 %	60,4 %	64,0 %
Ville de Paris	48,8 %	48,5 %	47,3 %			
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT						
Centre-ville	-	-	-	67,6 %	69,4 %	72,9 %
Banlieue	-	-	-	79,3 %	80,5 %	81,4 %
Périurbain	-	-	-	88,5 %	89,8 %	91,8 %
Rural	-	-	-	85,3 %	90,4 %	92,6 %
SELON L'ÂGE DU CHEF DE FAMILLE						
Moins de 25 ans	-	-	-	51,2 %	49,3 %	61,1 %
25 à 34 ans	-	-	-	85,1 %	82,4 %	84,4 %
35 à 44 ans	-	-	-	86,7 %	86,3 %	87,5 %
45 à 54 ans	-	-	-	87,5 %	87,4 %	88,9 %
55 à 64 ans	-	-	-	84,9 %	87,0 %	87,4 %
Plus de 65 ans	-	-	-	61,9 %	69,0 %	73,2 %
ENSEMBLE						
	69,3 %	73,4 %	76,5 %	78,4 %	80,3 %	82,7 %
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	-	-	-	-	40,4 %	41,7 %

Sources : INSEE jusqu'en 1993, SOFRES à partir de 1994.

LES TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE



Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'une voiture au moins.

Il est largement lié au revenu, à l'âge du chef de ménage, à la catégorie socioprofessionnelle, aux zones d'habitation et aux nombres de personnes par ménage.

- Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100 000 habitants ne baissent pas : 80 % d'entre eux étaient motorisés en 2008, contre 75 % en 1995.
- Les ménages âgés qui étaient moins motorisés sont de plus en plus équipés : en 2008, leur taux de motorisation a atteint 73 %, contre 62 % en 1995.
- Les ménages ruraux, les familles nombreuses et les ouvriers constituent des catégories très multimotorisées.
- Les catégories des inactifs et des employés sont relativement moins équipées mais, depuis 2000, leur taux de motorisation s'est significativement accru (respectivement + 4,1 et + 2,8 points).

83 %
des ménages disposent
d'au moins une voiture

LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES

L'utilisation quotidienne de la voiture a fléchi ces dernières années : la part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'établit à 73 % en 2008, contre 79 % en 2000.

Depuis 2006, les véhicules du parc total roulant au gazole (56 %) sont plus nombreux que ceux roulant à l'essence. Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc se stabilise et s'élève à 107 000 kilomètres, soit quelque 37 000 kilomètres de plus qu'en 1990.

Le parc est composé à 77 % de voitures de gammes inférieure et moyenne inférieure, contre 60 % en 1990.

PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	unités	1980	1990	1995	2000	2008
Parc total	millions	16,7	23,0	25,1	27,4	33,0
Âge moyen du parc	ans	5,8	5,8	6,6	7,3	8,1

RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE

Renault	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,3
PSA Peugeot Citroën (y compris Talbot)	%	47,1	38,3	36,2	35,2	36,5
Marques étrangères	%	16,7	28,4	30,5	31,4	33,2

RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE

2 et 3 CV	%	12,3	3,4	1,6	0,7	42,8
4 et 5 CV	%	23,2	38,4	38,9	40,5	
6 et 7 CV	%	47,0	47,1	48,6	50,0	
8 CV et plus	%	17,5	12,8	10,9	8,8	12,5

RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME

Petites voitures	%		39,4	43,4	45,1	45,3
Moyenne inférieure	%		20,8	24,3	27,3	31,6
Moyenne supérieure	%		26,0	22,2	19,9	13,2
Haut de gamme	%		8,7	7,0	7,0	4,5
Divers	%		5,1	3,2	0,8	5,4
Part de voitures achetées neuves	%	55,7	50,4	45,2	43,9	38,1

RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ

Super sans plomb	%		15,5	38,4	49,1	44,0
Super plombé - ARS	%		62,9	28,8	11,9	
Essence ordinaire	%		4,1	1,3	-	
GPL-GNV	%		0,1	0,0	0,7	
Gazole	%		17,4	30,9	38,1	56,0
Kilométrage au compteur	km		69 500	84 080	93 140	106 930
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque	%		75,1	77,4	78,7	72,6
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile-travail	%		55,4	54,3	55,1	53,7

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 SOFRES traitée par le CCFA et l'INRETS

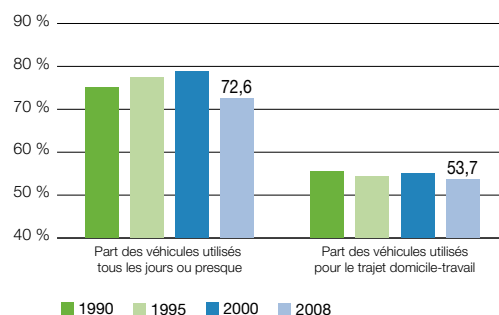
Une enquête menée par la SOFRES tous les ans fournit une description détaillée du parc automobile, possédé ou mis à la disposition des ménages.

Ce parc comprend principalement des voitures particulières, mais aussi des véhicules utilitaires légers, environ 5 % de l'ensemble. Il continue de croître.

L'âge moyen d'un véhicule du parc avait progressé au cours de la décennie 1990. Le retour à une meilleure conjoncture automobile a permis de le stabiliser entre 2000 et 2002. À partir de 2003, il est reparti à la hausse et s'est élevé à 8,2 années en 2007. En 2008, il est resté quasi stable.

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 4 et 7 CV. Les voitures de gammes 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 2008 respectivement 45 % et 32 % du parc, contre 13 % pour celles de la gamme moyenne supérieure.

L'UTILISATION DES VÉHICULES



73 % et 54 %

Parts respectives des véhicules du parc utilisés tous les jours (ou presque) et servant pour les trajets domicile-travail



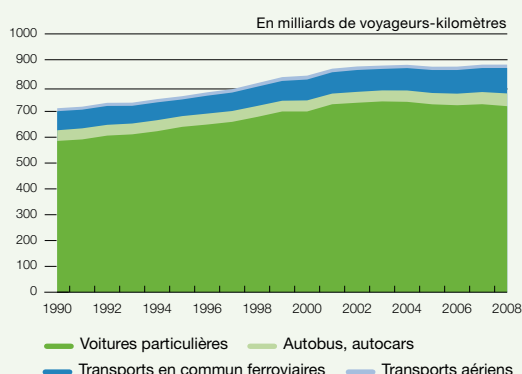
LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

La mobilité des personnes est la courroie de transmission de l'économie : elle participe à la facilitation des échanges économiques et sociaux, source de création de richesse, et elle est particulièrement adaptée dans nombre de secteurs, comme par exemple 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 : 82 % pour la voiture particulière et 6 % pour les autobus et autocars en 2008.

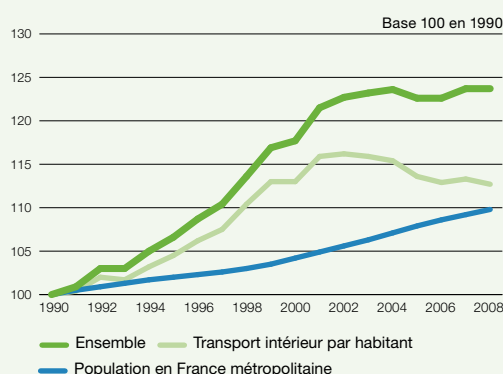
La voiture particulière mais aussi le véhicule utilitaire léger, qui permet de transporter ses affaires, fournissent une réponse adaptée à la mobilité d'aujourd'hui, notamment dans les zones d'habitation peu denses ou lorsque les flux ne sont pas assez importants pour que les transports en commun soient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

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



Sources : MEEDDM/SOeS, INSEE

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS



Sources : MEEDDAT/SOeS, INSEE

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

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

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

Les déterminants du choix des modes de transport se situent, comme pour le transport de marchandises, dans l'origine-destination, la distance et le temps. Le transport de personnes nécessite pour chaque mode des investissements

importants amortis généralement sur une longue période pour construire et entretenir les infrastructures.

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

L'Enquête Nationale Transport Déplacement (ENTD 2007) permettra de réactualiser au niveau national des chiffres datant de 1994.

Par personne, le transport intérieur de voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres a progressé continûment jusqu'en 2002 (+ 16 % 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 3 % a été observée entre 2002 et 2008.

- 3 %

Baisse entre 2002 et 2008 des transports intérieurs de voyageurs tous modes par habitant exprimés en voyageurs-kilomètres



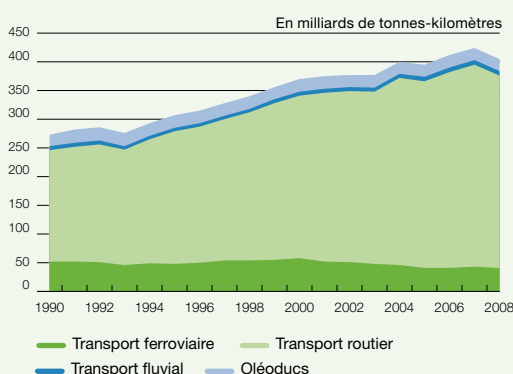
LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

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

Chaque mode de transport, routier, ferroviaire, fluvial, canalisation... nécessite des infrastructures, synonymes d'investissements importants, amortis généralement sur une longue période.

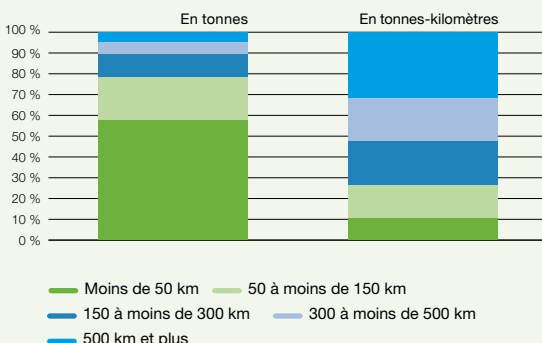
Le transport routier de marchandises répond à de nombreux critères intervenant dans le choix modal. Selon l'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère en charge des Transports, 58 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 km, et 48 % des tonnes-kilomètres réalisées par celui-ci le sont à moins de 300 km.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



Source: MEEDDM/SOeS

RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS, SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2007



Source: enquête TRM du MEEDDM/SOeS

78 %

Part des marchandises transportées par le pavillon routier français à moins de 150 km mesurée selon les tonnes chargées

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

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

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

Les marchandises et biens transportés sont très variés. 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;

- le temps de livraison: les denrées périssables telles que les produits frais doivent être transportées rapidement, et le sont donc essentiellement par le mode routier;
- le lieu de départ et d'arrivée des marchandises – tant dans la phase de production (lien avec l'aménagement du territoire) que dans celle de consommation –, où majoritairement les ménages vivent en zone urbaine.

En outre, les différents modes de transport nécessitent des infrastructures, synonymes d'investissements importants généralement amortis sur une longue période, et qui doivent être utilisés 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-il pas envisageable pour une grande partie des transports, plus particulièrement dans les derniers kilomètres.

Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises: la tonne mesurée lors du chargement et les tonnes-kilomètres.

L'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère en charge des Transports montre que près de 60 % des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 km et que 48 % des tonnes-kilomètres effectuées par le pavillon français le sont sur une distance de moins de 300 km.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Alors que la circulation avait en moyenne annuelle augmenté de 2,6 % entre 1980 et 2001, celle-ci est restée quasi stable depuis 2001 (+ 0,2 % par an). En 2008, année marquée par la plus grave crise économique et financière depuis la seconde guerre mondiale et d'une hausse très élevée en moyenne annuelle des prix des carburants, la circulation a reculé de 1,4 % par rapport à 2007.

Après le léger rebond de l'année 2007, la tendance à la baisse de la circulation des voitures particulières a repris, avec un recul de 1,1 %. Le parc ayant progressé de 0,7 %, le kilométrage annuel moyen a continué de diminuer (- 1,8 %), soit 0,6 point de plus que la moyenne observée entre 2001 et 2007.

Reflet de la crise économique, la circulation des poids lourds sous pavillon français a décliné de 5,5 % en 2008.

En outre, la chute de l'activité a été particulièrement marquée lors du quatrième trimestre (- 13 %, contre - 3 % au cumul des neuf premiers mois), selon les résultats de l'enquête TRM exprimés en tonnes-kilomètres.

BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1990	2000	2007	2008	Variation en % 2008-1990	Variation annuelle moyenne en % 2008-1990	2008-2007
PARCS (moyennes annuelles)								
milliers de véhicules								
Voitures		28109	33452	36847	37123	+ 32	+ 1,6	+ 0,7
dont : essence		19760	18150	15018	14438	- 27	- 1,7	- 3,9
diesel		3520	9620	15533	16338	+ 364	+ 8,9	+ 5,2
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4223	5055	5655	5711	+ 35	+ 1,7	+ 1,0
dont : essence		2279	1299	873	790	- 65	- 5,7	- 9,5
diesel		1944	3756	4783	4921	+ 153	+ 5,3	+ 2,9
Poids lourds (> 5 t)		538	547	559	554	+ 3	+ 0,2	- 0,9
Bus et cars		69	80	83	84	+ 21	+ 1,1	+ 0,6
KILOMÉTRAGES ANNUELS MOYENS								
milliers de km								
Voitures		13,6	13,8	13,0	12,8	- 6	- 0,4	- 1,8
dont : essence		12,1	11,1	9,5	9,4	- 23	- 1,4	- 1,9
diesel		22,2	18,9	16,4	15,8	- 29	- 1,9	- 3,4
Véhicules utilitaires légers (VUL)		15,9	15,9	16,4	16,1	+ 1	+ 0,1	- 1,8
dont : essence		11,6	8,5	8,1	7,9	- 32	- 2,1	- 2,7
diesel		20,6	18,4	17,9	17,4	- 16	- 0,9	- 2,7
Poids lourds (> 5 t)		36,2	48,4	50,1	47,8	+ 32	+ 1,6	- 4,6
Bus et cars		31,0	29,7	32,0	32,8	+ 6	+ 0,3	+ 2,4
CONSOMMATIONS UNITAIRES								
litres aux 100 km								
Voitures essence		8,70	8,07	7,58	7,61	- 13	- 0,7	+ 0,4
Voitures gazole		6,90	6,67	6,39	6,41	- 7	- 0,4	+ 0,3
VUL essence		9,20	9,51	8,87	8,91	- 3	- 0,2	+ 0,4
VUL gazole		10,50	9,72	9,39	9,42	- 10	- 0,6	+ 0,3
Poids lourds gazole		34,40	37,69	35,87	35,14	+ 2	+ 0,1	- 2,0
Bus et cars gazole		42,70	32,60	31,20	31,11	- 27	- 1,7	- 0,3
CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (tous transports routiers)								
millions de litres								
Essence		25292	18954	13154	12409	- 51	- 3,9	- 5,7
Gazole		19438	32355	38609	38101	+ 96	+ 3,8	- 1,3
CIRCULATION TOTALE								
milliards de véhicules-km		432	526	560	553	+ 28	+ 1,4	- 1,4
dont : voitures et véhicules utilitaires légers français		403	463	491	486	+ 21	+ 1,0	- 1,0
TRAFFICS ROUTIERS								
milliards de voyageurs-km								
Voyageurs en véhicules particuliers		585,6	699,6	727,8	720,2	+ 23	+ 1,2	- 1,1
Voyageurs en autobus ou autocars		41,3	43,0	47,1	49,4	+ 20	+ 1,0	+ 4,8
milliards de tonnes-km								
Marchandises⁽¹⁾		193,9	282,5	352,5	335,3	+ 73	+ 3,1	- 4,9

(1) De nouveaux travaux ont conduit à un relèvement du niveau du transport routier de marchandises (internationaux et transit) réalisé par les pavillons étrangers.
Source : les comptes des transports de la Nation MEEDDM/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 2008 à 87 % pour les voyageurs et à 83 % pour les marchandises.

En 2008, le parc de véhicules immatriculés en France s'est accru de 0,7 %, soit à un rythme comparable aux années précédentes, mais bien inférieur à celui observé au cours de la décennie

1990. La dieselisation du parc de véhicules légers s'est poursuivie et 58 % de ces véhicules sont équipés d'un moteur diesel. En terme de circulation, la part du diesel a représenté plus de 70 % de la circulation des véhicules légers immatriculés en France, contre 54 % en 2000 et 30 % en 1990.

Les consommations unitaires présentées dans le tableau ci-dessus incorporent les effets de surconsommation liés aux biocarburants, le pouvoir énergétique de ces derniers étant moindre que celui des carburants conventionnels. Selon les premières estimations réalisées par l'Observatoire de l'énergie, les livraisons d'essences mesurées en Joules seraient en baisse de 9,1 %, contre - 8,2 % en litres, et celles de gazole en diminution de 1,2 %, contre - 0,9 % en litres.

-1 000 km

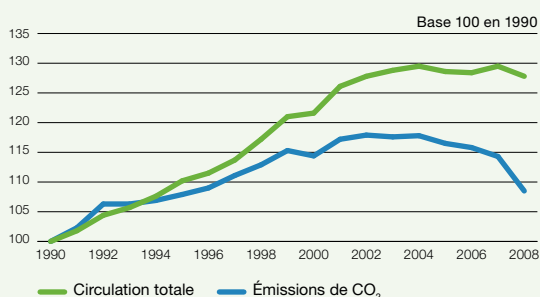
Baisse du kilométrage annuel moyen d'une voiture en France entre 2000 et 2008

LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO₂

Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 28 % ; leurs émissions de CO₂ associées nettes des énergies renouvelables n'ont quant à elles crû que de 8 %. Différents facteurs sont à l'origine de cette amélioration de l'efficacité énergétique. Ainsi, au niveau des voitures particulières immatriculées en France et en circulation, la baisse de leur consommation unitaire moyenne a été de 17 % entre 1990 et 2008 (dieselisation du parc automobile, efforts des constructeurs et des conducteurs). D'autre part, et sans tenir compte de l'impact des biocarburants, la quantité de CO₂ nécessaire pour le déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par un véhicule industriel sur le territoire français a baissé de plus d'un quart entre 1990 et 2008.

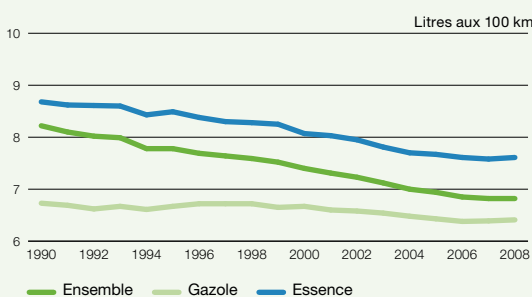
En 2008, un peu plus qu'en 2007, l'augmentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants – proche des taux objectifs annuels français – a joué elle aussi un rôle dans la baisse des émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables.

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



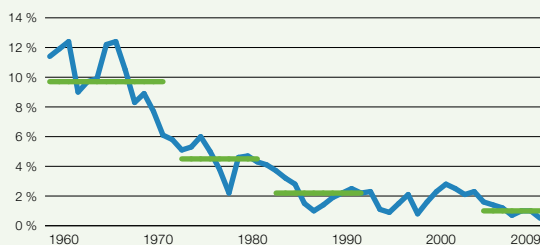
Sources : CITEPA et Bilan de la circulation routière

CONSUMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION



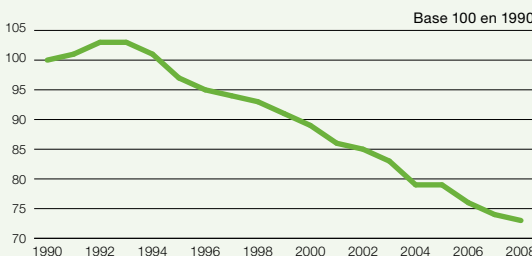
Source : Bilan de la circulation routière

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



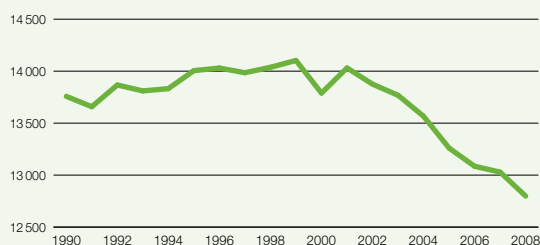
Source : CCFA

ÉVOLUTION DE LA QUANTITÉ DE CO₂⁽¹⁾ POUR LE DÉPLACEMENT D'UNE TONNE DE MARCHANDISES SUR UN KILOMÈTRE PAR LES VÉHICULES INDUSTRIELS CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS



(1) La diminution de CO₂ liée aux biocarburants n'est pas prise en compte.
Sources : MEEDDM/SOeS, calculs CCFA

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE



Source : Bilan de la circulation routière

- 5 %

Baisse des émissions de CO₂ des transports routiers en 2008 par rapport à 2007, selon le CITEPA



La circulation des voitures particulières résulte de deux composants : le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur une longue période, le taux de croissance du parc s'est fortement ralenti après la phase d'accès à la motorisation, se rapprochant désormais du rythme de croissance de la population. Le développement de la multimotorisation, puis les hausses significatives des prix des carburants sont les principaux facteurs à la baisse du kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière. En 2008, les premières estimations fournies par le CITEPA pour les transports routiers font état d'émissions de CO₂ nettes des

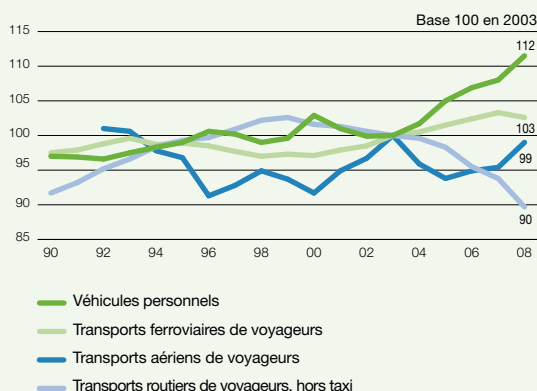
énergies renouvelables de 118 millions de tonnes. En les comparant aux niveaux observés depuis le début des années 2000, une nette inflexion est enregistrée (- 5 % par rapport à 2007 et 2000), liée, entre autres, aux effets de la crise économique et à l'augmentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants. Portant sur l'année 2007, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon les estimations du CITEPA, à 54 % pour les voitures, 17 % pour les véhicules utilitaires légers et un peu plus de 27 % pour les poids lourds, y compris les cars et les bus.

LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

En 2008, notamment en raison de l'impact de la hausse des prix des carburants, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) a progressé de plus de 6 %, tout comme celui lié au transport aérien de voyageurs. La hausse a été nettement moins importante pour les transports ferroviaires de voyageurs (+ 2 %), soit un rythme similaire aux années précédentes et l'indice des prix des transports routiers de voyageurs (hors taxi) a poursuivi sa baisse (près de 2 %).

L'année 2008 a donc globalement continué sur les tendances enregistrées au cours des années précédentes et, depuis 2003, les indices de prix réels des différents modes de transports de voyageurs ont évolué de manière très différenciées : de - 10 % pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à + 12 % pour les véhicules personnels, en passant par - 1 % pour le transport aérien et + 3 % pour le transport ferroviaire.

INDICES DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS



Source : INSEE

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

	Véhicules personnels	Transports routiers de voyageurs, hors taxi	Transports ferroviaires de voyageurs	Transports aériens de voyageurs
1991	3,1 %	4,9 %	3,6 %	-
1992	2,1 %	4,6 %	3,4 %	-
1993	3,0 %	3,6 %	2,9 %	1,6 %
1994	2,4 %	3,6 %	0,7 %	- 1,2 %
1995	2,5 %	2,6 %	1,9 %	0,8 %
1996	3,6 %	2,4 %	1,6 %	- 3,9 %
1997	0,9 %	2,4 %	0,5 %	2,9 %
1998	- 0,5 %	2,0 %	- 0,1 %	3,0 %
1999	1,2 %	0,9 %	0,9 %	- 0,8 %
2000	5,1 %	0,6 %	1,4 %	- 0,5 %
2001	- 0,2 %	1,4 %	2,5 %	5,2 %
2002	0,8 %	1,2 %	2,6 %	3,9 %
2003	2,2 %	1,5 %	3,6 %	5,6 %
2004	3,9 %	1,7 %	2,7 %	- 2,0 %
2005	5,1 %	0,4 %	2,8 %	- 0,4 %
2006	3,5 %	- 1,2 %	2,4 %	2,8 %
2007	2,5 %	- 0,4 %	2,4 %	2,0 %
2008	6,2 %	- 1,6 %	2,1 %	6,6 %

Source : INSEE

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'aéroports sont incluses ; de même, pour les autres modes les charges liées aux infrastructures ne figurent qu'à hauteur de ce qui peut être incorporé dans le prix de vente. En outre, seule la partie directement payée par le ménage est suivie. Par exemple, si une région ou une collectivité locale décide dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire ou de mesures sociales de subventionner une partie des frais liés aux transports, une baisse sera enregistrée dans les dépenses des ménages. Les surcharges carburants ont bien évidemment été incorporées dans le suivi de l'indice des transports aériens de voyageurs. Les indices de transports ferroviaires et transports routiers de voyageurs ne concernent que les liaisons interurbaines. L'indice sur les véhicules personnels a été établi en tenant compte à la fois de la partie achats, mais aussi de la partie

utilisation des véhicules personnels. Pour retrouver les évolutions des prix réels de ces principaux modes de transports, ces différents indices ont été corrigés par l'indice général des prix à la consommation dans le graphique. 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 2008, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation de véhicules personnels) a augmenté de 12 %, dépassant largement son niveau de l'année 2000. Malgré trois années de hausse et un contexte d'augmentation du coût du pétrole, celui attaché aux transports aériens de voyageurs a diminué de 1 %. Celui des transports ferroviaires a crû de 3 %, poursuivant sa hausse entamée depuis 2000, alors que celui des transports routiers de voyageurs baissait de 10 % ; il convient de se rappeler que seule la partie payée directement par les ménages est prise en compte.

**+ 12 %
et - 10 %**

Évolutions respectives entre 2003 et 2008 des indices des prix réels liés aux véhicules personnels et aux transports routiers de voyageurs hors taxi



LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

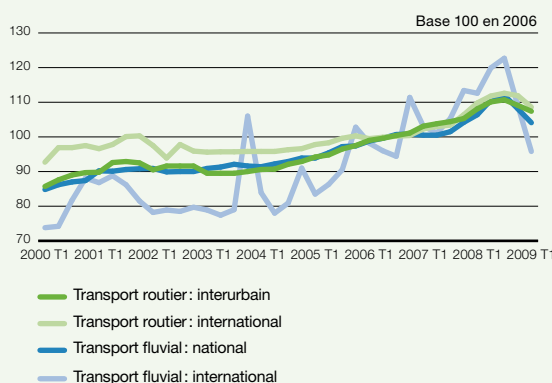
Depuis 2000, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de 2,4 % par an, allant de 2 % pour l'international à près de 3 % pour l'interurbain, en passant par 2,3 % pour le transport routier de marchandises de proximité. Sur la même période, la variation de l'indice fluvial a été plus importante (+ 4 % par an), variant de 3 % pour le national à 5 % pour l'international. L'aérien, puis le fluvial et dans une moindre mesure le routier connaissent des variations infra-annuelles amples de leurs indices de fret. Ainsi, les points hauts et bas de l'indice aérien observés au cours de la dernière année sont séparés de 39 %. La forte volatilité des prix des carburants et plus le rapport entre l'offre et la demande côté fluvial en sont à l'origine.

INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE



Source: MEEDDM/SOeS

INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET



Source: MEEDDM/SOeS

+ 3 %

Hausse annuelle moyenne depuis 2000 de l'indice des prix du transport routier de fret interurbain

Les indices de prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SOeS du ministère en charge des Transports. Hors aérien, seules les activités réalisées pour compte d'autrui par des entreprises domiciliées en France et dont le fret est l'activité principale sont suivies ; une entreprise transportant ses produits par ses propres moyens n'est ainsi pas prise en compte.

Les indices sont calculés sur la base de prestations représentatives définies notamment par les lieux de chargement et de déchargement, le type de marchandises transportées, ainsi que les caractéristiques du contrat liant le chargeur et le transporteur. Les données utilisées correspondent au prix pratiqués en fin de chaque trimestre.

Suivis depuis le début de l'année 2006, les indices concernant le fret aérien sont constitués des prestations de transport de fret au départ de la France par lettre de transport aérien. La prestation de transport est définie par le lieu de déchargement et par la compagnie aérienne en charge du transport. Contrairement aux données liées au transport de fret routier ou fluvial, les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite de la valeur unitaire. Ils intègrent les surcharges carburant et sécurité versées à la compagnie aérienne assurant le transport.

En lien avec la forte volatilité des prix des carburants, l'indice des prix du fret aérien a connu depuis 2006 d'amples variations ; entre le point bas du premier trimestre 2009 et le point haut du troisième trimestre de l'année 2008, il existe un écart de 39 %. Après avoir progressé de 16 % en moyenne annuelle entre 2006 et 2008, il a retrouvé au premier trimestre 2009 un niveau bien inférieur à celui observé en 2006.

Disponible depuis 2000, l'indice des prix du fret fluvial a connu une hausse annuelle moyenne de près de 4 % jusqu'en 2008.

L'augmentation a été bien inférieure sur l'indice national (+ 3 % par an) que sur celui relatant l'international (+ 5 %). Dans une moindre mesure que dans l'aérien, de fortes variations infra-annuelles existent aussi dans le fluvial, plus souvent en raison de l'offre et de la demande.

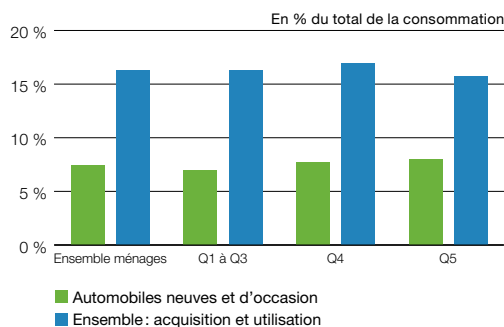
L'indice des prix du fret routier de marchandises a connu depuis 2000 une hausse annuelle moyenne de 2,4 %. Celle-ci s'est étagée de 2 % pour l'international à près de 3 % pour l'interurbain. Par rapport au fluvial ou à l'aérien, les variations infra-annuelles sont moins importantes même si, comme le montre la structure des prix de revient du transport routier de marchandises du CNR (lire la page 47), le carburant représentait en décembre 2008 respectivement 22 et 15 % des coûts totaux du transport routier de marchandises longue distance et régional.



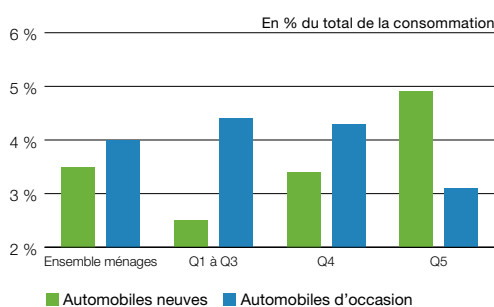
LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Sur l'ensemble des ménages, le poste achats de carburants est d'autant plus élevé que le ménage vit dans une petite commune. Au niveau des ménages motorisés, la part attribuée au poste achats de carburants est la plus faible en matière de consommation pour les 20 % des ménages les plus aisés (3 %), contre plus de 4 % pour les autres ménages. Compte tenu du poids de la fiscalité dans les carburants et les assurances, les ménages motorisés disposant des revenus les moins élevés paient pour l'usage de leurs véhicules, proportionnellement à leur consommation, plus de taxes que les 20 % de ménages les plus riches.

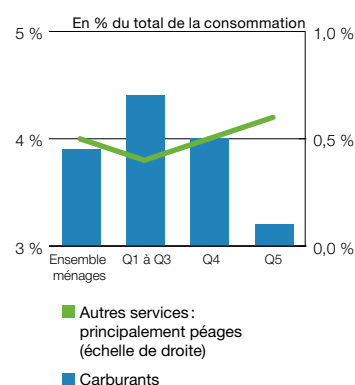
BUDGET AUTOMOBILE



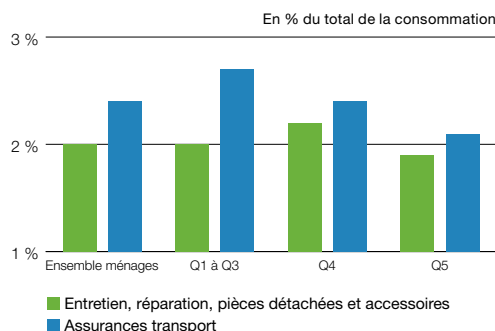
ACHATS AUTOMOBILES



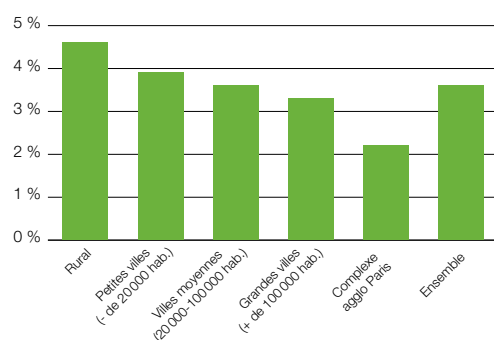
CARBURANTS ET AUTRES SERVICES LIÉS À L'UTILISATION (principalement péages)



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 2006

5 %

Poids du poste carburants dans la consommation des ménages vivant en commune rurale

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 équivaut au 5^e quintile, soit les 20 % de ménages disposant des revenus les plus élevés, devant Q4 et le regroupement Q1 à Q3.

En 2005-2006, le budget automobile de l'ensemble des ménages motorisés a représenté un peu plus de 16 % 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 8 % pour le 5^e quintile. Pour les ménages de Q1-Q3, près des deux tiers des achats sont effectués dans l'occasion, alors que près des deux tiers se sont dans le neuf pour Q5.

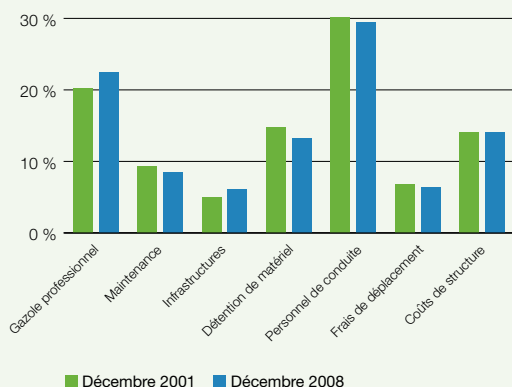
Si près de 4 % de la consommation totale est consacrée aux carburants, seul le quintile le plus riche consacre dans sa consommation une part bien inférieure à ce poste. Le même phénomène se reproduit pour les assurances de transport. Comme ces deux postes sont les plus taxés, il apparaît ainsi que les 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 2 % de leur consommation, contre 5 % dans les communes rurales.

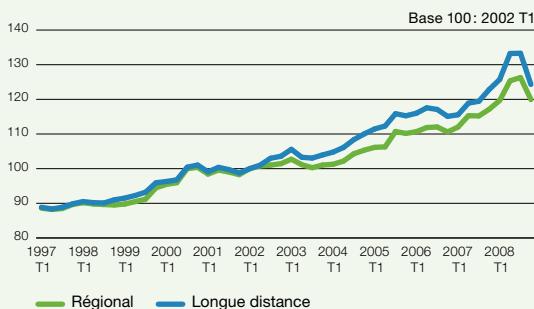
PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Selon le CNR, la part du gazole professionnel dans les prix de revient du transport routier de marchandises longue distance a augmenté de 7 points entre décembre 2001 et 2007 pour s'élever à près de 28 %. Un an plus tard, cette part a perdu plus de 5 points pour s'établir à 22 %. Sur la période 2001-2008, la part liée aux infrastructures a pris 1,2 point pour atteindre 6,1 % en 2008. Le coût de détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) a vu sa part baisser de 1,5 point à 13 %. Entre 2002 et 2008, et en moyenne annuelle, les coûts de revient ont progressé de 27 %, soit en moyenne 4 % par an.

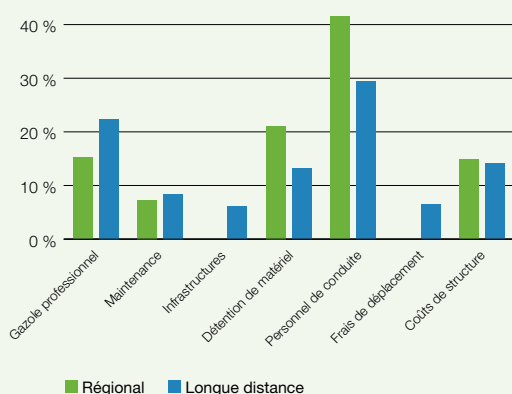
STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LONGUE DISTANCE



COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2008



Source : CNR



13 %

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

Le Comité national routier (CNR) publie, entre autres, deux indices reflétant l'évolution du coût du transport professionnel routier de marchandises portant sur la longue distance ou sur le régional. La longue distance correspond à des transports nationaux ou internationaux effectués par un ensemble articulé maxi-code, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile. Le transport régional, effectué au moyen de véhicules porteurs de poids total compris entre 3,5 et 19 tonnes, correspond à des transports au sein d'une région et des régions limitrophes et dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile. Entre décembre 2001 et 2007, le gazole professionnel, en lien avec les hausses significatives du prix du pétrole, a pris une place de plus en plus prépondérante dans les coûts de revient du transport routier de marchandises à longue distance ; sa part est passée de 20 à près de 28 %. Un an après, à cause de

la baisse des cours du pétrole à partir de l'été, cette dernière est retombée à 22 %. Sur la période 2001-2008, le coût des infrastructures a connu une augmentation plus importante que l'ensemble des coûts, puisque sa part est passée de 4,9 à 6,1 %. En revanche, la détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) et la maintenance (entretien et réparation) ont vu leur part respective baisser de 1,5 et de 0,9 point, soit plus que celle observée au niveau du personnel de conduite (- 0,7 point). Entre 2002 et 2008 et en moyenne annuelle, le transport routier de marchandises à longue distance a connu une hausse de ses coûts de revient de 27 %, soit + 4 % par an. Au niveau du transport régional, la part des carburants a représenté 15 % de l'ensemble des coûts en décembre 2008 ; cette moindre part est l'un des facteurs d'explication de la plus faible progression de 5 points de l'indice régional entre 2002 et 2008 par rapport à l'indice longue distance.

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

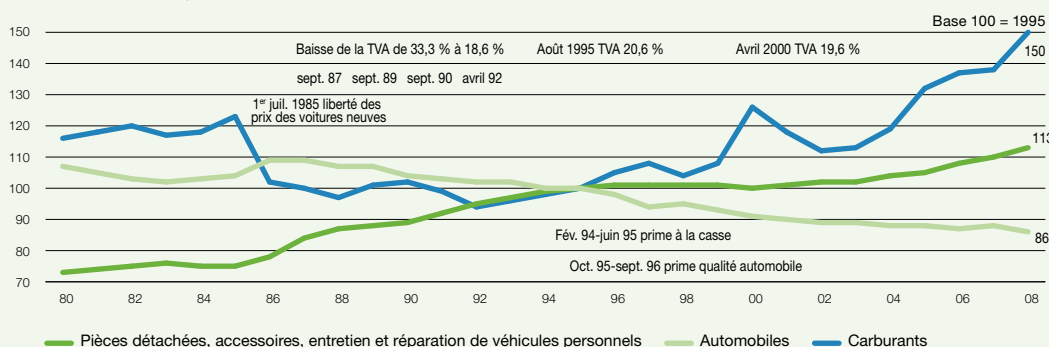
En 2008, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 0,6 %, soit 2,2 points de moins que l'inflation ; le système du bonus/malus a été pris en compte. Depuis 1995, l'indice des prix réels des voitures neuves a baissé de 14 %. La tendance à la hausse des prix des carburants s'est intensifiée en 2008 (+ 12,2 %), son niveau a été supérieur de 40 % à celui observé en 2000, année où il avait augmenté de plus de 18 %. En outre, les variations infra-annuelles au cours de l'année 2008 ont été amples ; le cours du pétrole a atteint un pic en juillet avant de refluer fortement. L'indice des prix des pièces détachées, des accessoires, de l'entretien et de la réparation de véhicules a progressé de 5,1 % en 2008, reflétant entre autres le renchérissement des matières premières, des investissements techniques indispensables et une qualification accrue de la main-d'œuvre.

VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, des accessoires, de l'entretien et de la réparation de véhicules personnels	Prix des carburants
2006	1,6 %	1,1 %	3,6 %	6,0 %
2007	1,5 %	2,0 %	4,2 %	1,8 %
2008	2,8 %	0,6 %	5,1 %	12,2 %

Source: INSEE, calculs CCFA

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

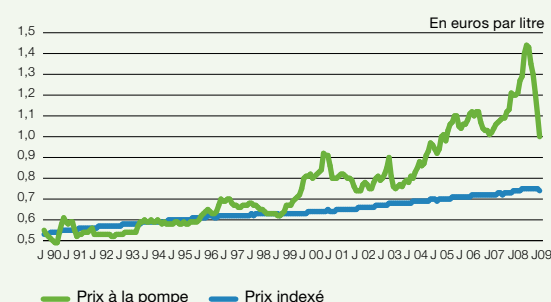


Source: INSEE, présentation CCFA

**+ 33 %
et + 60 %**

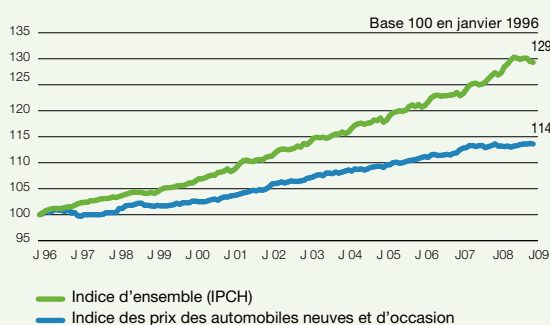
Hausses respectives des prix du super sans plomb 95 et du gazole depuis 2003

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



Sources: DGEMP, INSEE, calculs CCFA

LES INDICES DE PRIX HARMONISÉS EN ZONE EURO (13 PAYS)



Source: Eurostat

Le tableau donne des variations annuelles des indices :

- des prix à la consommation ;
- du prix des automobiles neuves ;
- du prix des pièces détachées, des accessoires, de l'entretien et de la réparation des véhicules personnels ;
- du prix des carburants.

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 graphique.

Après la libération du prix des voitures neuves, intervenue en 1985, une hausse de leur prix réel avait été constatée. Par la suite, les baisses successives du taux de TVA, passant de 33,3 % à 18,6 % entre 1987 et 1992, ont entraîné la baisse du prix réel des voitures.

Depuis, le prix réel des voitures neuves a continué à diminuer régulièrement sous l'effet de la concurrence et des primes à la casse entre 1994 et 1996. La hausse de 2 points de TVA en avril 1995 a ralenti temporairement cette tendance de fond.

Les prix réels des réparations et de l'entretien ont progressé régulièrement depuis 1985, en liaison avec le développement des investissements techniques indispensables et avec l'augmentation de la qualification de la main-d'œuvre. Entre 1996 et 2000, ces prix se sont stabilisés. Les baisses de l'indice des prix réels des pièces ont compensé les augmentations des prix de la main-d'œuvre. Depuis 2002, cet indice est reparti à la hausse, à l'image de ce qui avait été observé entre 1985 et 1996.

Dans la zone euro (13 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, comme en France, sur les prix liés à l'intensité de la concurrence. En 2008, cette tendance s'est poursuivie et si l'indice général des prix a progressé de 3,3 %, celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion est resté quasi stable (+ 0,2 %).

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Conséquences de la crise économique et financière et des fortes hausses des prix alimentaires et énergétiques, le pouvoir d'achat des ménages n'a progressé que de 0,6 % en 2008, soit sa plus faible hausse depuis 1996.

En tenant compte de l'évolution du nombre de ménages et de leur composition, il a même stagné. Le rythme de croissance de la consommation des ménages (en volume) s'est ainsi sensiblement infléchi à + 1 %, contre plus de 2 % entre 2001 et 2007.

Dans ce contexte, les achats d'automobiles des ménages ont baissé de 4 % à 40 milliards d'euros ; le fléchissement des immatriculations a été accentué par une diminution du prix moyen de vente (plus de modèles petits et moins chers), tendance favorisée par la mise en place du système de bonus/malus.

Malgré la baisse en volume la plus marquée depuis 1974, les achats de carburants des ménages ont vivement augmenté (+ 9 %, à 39 milliards d'euros), en lien avec les fortes hausses de prix enregistrées. Ces dépenses ont représenté 10 % de plus que les achats d'automobiles neuves et d'occasion, alors qu'en 1990 elles leur étaient inférieures d'un tiers.

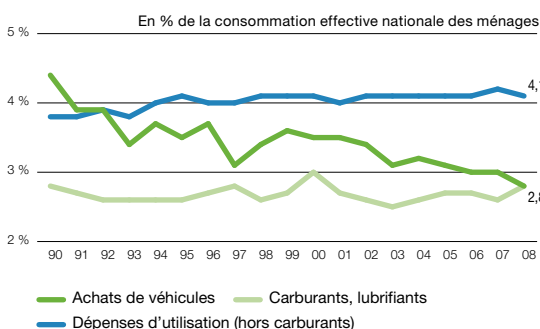
LA CONSOMMATION DE TRANSPORTS DES MÉNAGES

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

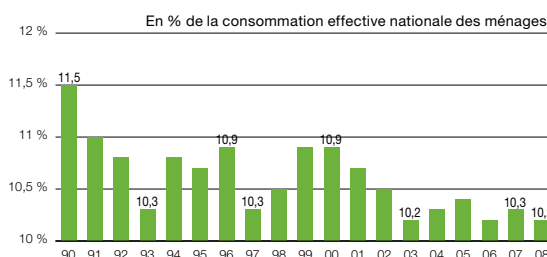
	Unité	1990	1995	2007 ⁽¹⁾	2008 ⁽¹⁾	Variation 2008-2007
ACHATS DE VÉHICULES	milliards d'euros	31,9	29,7	41,3	39,8	- 3,7 %
- Automobiles neuves et d'occasion		29,6	27,3	36,9	35,3	- 4,2 %
dont automobiles neuves		24,7	21,8	24,8	23,6	- 5,1 %
- Caravanes, motocycles, cycles		2,3	2,4	4,5	4,5	+ 0,8 %
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	milliards d'euros	47,9	57,5	92,5	97,4	+ 5,3 %
- Pièces détachées et accessoires		12,3	16,1	27,6	28,6	+ 3,5 %
- Carburants et lubrifiants		20,3	22,5	35,8	39,1	+ 9,2 %
- Entretien et réparation de véhicules automobiles		11,1	13,3	19,6	20,0	+ 2,0 %
- Péages, stationnement, location, auto-écoles		4,1	5,6	9,5	9,7	+ 2,4 %
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards d'euros	4,1	3,9	5,9	6,0	+ 0,8 %
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	milliards d'euros	83,8	91,0	139,8	143,2	+ 2,4 %
Services de transports collectifs	milliards d'euros	10,3	11,1	21,8	22,9	+ 5,1 %
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	milliards d'euros	726	852	1359	1410	+3,7 %
NOMBRE DE MÉNAGES (métropole)	milliers	21 632	22 908	26 623	27 000	+ 1,4 %
Consommation automobile par ménage	euros	3 875	3 974	5 250	5 302	+ 1,0 %
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	5 065	5 068	6 371	6 411	+ 0,6 %

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.
Source : INSEE – La consommation des ménages, 2008 – base 2000.

LES COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 1990 À 2008



LES DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



En 2008, les ménages ont dépensé 143 milliards d'euros (+ 2,4 %) pour leurs transports individuels, effectués le plus souvent en voiture. Cette somme a représenté 86 % de l'ensemble des dépenses que les ménages ont consacrées à leurs transports (individuels et collectifs).

La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale est appelée "coefficient budgétaire automobile". Ce coefficient varie entre 10 % et 11,5 % depuis le début de la décennie 1990 ; ces données macroéconomiques sont basées sur des concepts différents de celles obtenues par enquête (lire la page 46).

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

tendanciellement en baisse. En 2008, le coefficient budgétaire des achats de véhicules a diminué de 0,2 point à 2,8 % ; ce niveau correspond au nouveau point bas observé depuis le début de la décennie 1990, bien inférieur à celui enregistré en 1997.

Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et réparation de véhicules personnels, qui avait augmenté lors de la décennie 1990 en phase avec la fin de l'accès à la motorisation et l'augmentation de l'âge moyen des véhicules du parc, oscille désormais entre 3,4 % et 3,5 % depuis déjà quelques années. Après plusieurs années de croissance, les dépenses en assurances automobiles des ménages n'ont que faiblement progressé en 2008 (+0,8 % à 6 milliards d'euros) ; ces dépenses atteignaient 3,7 milliards en 1999.

39 Mds€

Dépenses de consommation des ménages liées aux carburants et lubrifiants en France, selon l'INSEE en 2008

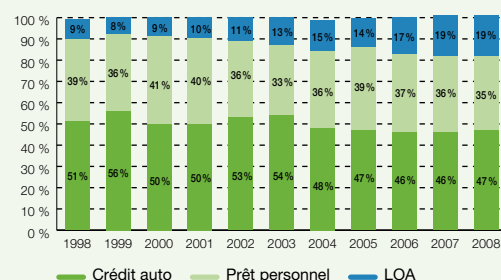
LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2008, 61 % des voitures achetées neuves par les ménages l'ont été au moyen d'un crédit, contre moins de 60 % en 2001-2002. Le crédit automobile affecté (ou crédit classique) est toujours le mode de financement le plus utilisé (moins d'une fois sur deux), devant le prêt personnel (35 % des financements) et la location avec option d'achat (19 %, contre 8-9 % à la fin de la décennie 1990).

Les financements affectés sont soutenus par des formules couplant financement, assurance, entretien et/ou assistance.

Pour les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou les véhicules industriels), le besoin de liquidités pour les financer est encore plus prépondérant et la crise a renforcé les difficultés de financement.

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

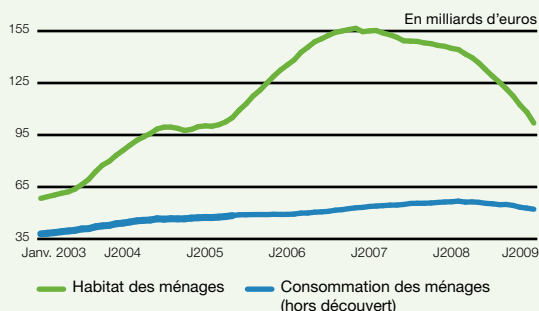


Sources : ASF, CCFA

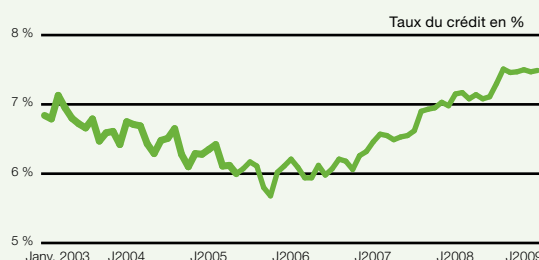
61 %

Part des voitures achetées neuves par les ménages en France à l'aide d'un crédit

MONTANTS CUMULÉS SUR DOUZE MOIS DES CRÉDITS NOUVEAUX AUX RÉSIDENTS



COÛT DU CRÉDIT DE TRÉSORERIE (HORS DÉCOUVERT)



Source : Banque de France

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

Trois possibilités de financement s'offrent à eux :

- Le crédit automobile affecté ou crédit classique : il est accordé par des sociétés financières, filiales des constructeurs et des importateurs, ou par des sociétés financières indépendantes des constructeurs, mais filiales de groupes financiers ou bancaires ;
- la location avec option d'achat (LOA) ou leasing : le bénéficiaire de cette formule dispose d'une voiture et paie un loyer pendant la période du bail, qui peut aller jusqu'à soixante-douze mois, soit six ans. Il peut lever l'option d'achat en cours de bail ou à son terme ;
- les prêts personnels ou bancaires.

Des résultats provenant de sources diverses (associations professionnelles, statistiques d'immatriculations, enquêtes...) permettent d'estimer l'utilisation du crédit par les ménages achetant une voiture neuve.

Entre 2003 et 2007, le recours aux crédits des ménages résidents en France s'était particulièrement accru : en données cumulées sur douze mois, les crédits nouveaux à la consommation (hors découvert) étaient passés de 38 milliards d'euros en janvier 2003 à plus de 56 milliards d'euros début 2008, soit une croissance annuelle moyenne de 8 %. Sur la même période, ceux destinés à l'habitat des ménages résidents avaient progressé de 58 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. En 2008, en raison de la crise financière puis économique, les ménages ont eu moins recours au crédit et des baisses significatives ont été enregistrées, de 8 % pour les crédits à la consommation à 30 % pour ceux liés à l'habitat, dont le niveau a retrouvé celui de la fin 2004.

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

La distribution et la réparation de tous les véhicules automobiles sont assurées par les réseaux des marques, soit plus de 15 000 établissements, dont plus de 10 000 pour les marques françaises.

Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2008 un chiffre d'affaires de 95 milliards d'euros, en stabilité par rapport à l'année 2007, reflétant le fléchissement des immatriculations de véhicules légers neufs et la vive hausse des immatriculations de véhicules industriels neufs. Selon l'INSEE, le commerce et la réparation automobile (nomenclature J10) comportait, au 1^{er} janvier 2006, 72510 entreprises, dont un peu plus de 6 % évoluaient au sein d'un groupe (hors franchisés). Ces dernières employaient 43 % des effectifs de ce secteur. Au sein du seul commerce automobile, un cinquième des entreprises employaient 77 % des effectifs, selon les enquêtes annuelles auprès des entreprises.

LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2008

MARQUES	Réseau primaire
Renault	737
Peugeot	442
Citroën	440
Marques françaises	1619
Ford	316
Opel	290
Fiat	228
Volkswagen	389
BMW	186
Mercedes-Benz	154
Marques japonaises	1297
Marques coréennes	454
Autres marques	1706
TOTAL	6639

Sources : CNPA, CCFA

STRUCTURE DES RÉSEAUX POUR VÉHICULES INDUSTRIELS PAR MARQUE

MARQUES	Distribution et service	Après-vente seul
Renault Trucks	147	339
Volvo Trucks	12	118
Mercedes-Benz	82	74
Iveco	50	77
Scania	48	57
DAF Trucks	32	42
MAN	28	59
TOTAL	399	766

Sources : CNPA, Le Commerce et la réparation de véhicules industriels en France, édition de mars 2006, et CCFA

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

Activités	En milliards d'euros courants TTC						Variation 2008-2007
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Commerce de véhicules automobiles	77,7	81,9	87,8	89,2	94,7	94,6	- 0,1 %
Entretien et réparation de véhicules automobiles	18,7	20,0	20,5	21,4	22,2	22,5	1,4 %
Commerce de détail d'équipements automobiles	5,3	5,2	5,7	5,8	6,0	6,1	1,5 %
Commerce et réparation de motocycles	3,7	3,9	3,8	3,9	4,0	4,0	0,7 %
Commerce de détail de carburants	11,2	11,7	13,1	13,8	13,9	15,4	11,0 %
TOTAL	116,6	122,8	130,8	134,0	140,7	142,6	1,3 %

Source : INSEE - Comptes du commerce : 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 même réparée dans les meilleures conditions possibles afin de maintenir ses qualités initiales.

La coopération entre les constructeurs, les distributeurs et les 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 de l'information sur les évolutions techniques.

Pour assurer la vente et l'après-vente, les réseaux de distribution automobile reposent sur la sélection de distributeurs et de réparateurs capables d'appliquer les exigences de la marque et du produit.

95 Mds€

Chiffre d'affaires TTC en 2008 du commerce de véhicules automobiles en France, selon l'INSEE



LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE

Depuis le début de la décennie 2000, la production de l'industrie automobile oscille entre 85 et 95 milliards d'euros. Son niveau de 2008 (88 milliards d'euros) dépasse, en euros courants, celui de l'année 1996 de 58 %. Dans un contexte de marché automobile très difficile et en lien aussi avec la hausse des prix des matières premières, la valeur ajoutée (VA) de l'industrie automobile a poursuivi sa baisse, atteignant les 11 milliards d'euros en 2008 (soit 12 % de la production). Ses achats totaux (ou consommation intermédiaire) ont représenté 7 fois la VA avec 77 milliards d'euros, profitant à nombre de secteurs de l'économie. Le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) a été de 17 % en 2007, inférieur à celui observé en 1993 (20 %), ainsi qu'à la moyenne observée au cours des vingt dernières années (30 %). Industrie fortement capitalistique, la formation brute de capital fixe (FBCF) de la branche automobile a été de 3,5 milliards d'euros en 2008, soit un taux d'investissement (rapport entre la FBCF et la VA) de 32 % (19 % pour l'ensemble de l'industrie, voire 17 % pour l'industrie hors énergie).

ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

		1990	1995	2000	2005	2007 ⁽¹⁾	2008 ⁽¹⁾
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	-	-	59,9	66,9	61,7	-
Industries des biens de consommation	%	-	-	2,7	3,8	3,0	-
dont : habillement, cuir	%	-	-	0,3	0,3	0,2	-
équipement du foyer	%	-	-	2,2	3,2	2,6	-
Industries de biens d'équipement	%	-	-	9,1	10,3	8,8	-
dont : biens d'équipement mécanique	%	-	-	6,0	6,9	6,0	-
équipements électriques et électroniques	%	-	-	2,9	3,4	2,7	-
construction navale, aéronautique et ferroviaire	%	-	-	0,1	0,1	0,1	-
Industries des biens intermédiaires	%	-	-	32,3	34,8	32,2	-
dont : métallurgie et transformation des métaux	%	-	-	16,1	17,0	16,1	-
chimie, caoutchouc, plastiques	%	-	-	8,9	10,3	9,4	-
composants électriques et électroniques	%	-	-	4,1	3,9	3,4	-
produits minéraux	%	-	-	1,4	1,7	1,6	-
textile	%	-	-	1,3	1,4	1,1	-
Énergie	%	-	-	1,2	1,3	1,3	-
dont : eau, gaz, électricité	%	-	-	0,6	0,7	0,7	-
combustibles et carburants	%	-	-	0,5	0,6	0,6	-
Construction	%	-	-	0,1	0,2	0,2	-
Transports	%	-	-	0,5	0,6	0,6	-
Activités financières	%	-	-	0,8	0,8	0,8	-
dont : intermédiation financière	%	-	-	0,6	0,5	0,5	-
assurances et auxiliaires financiers	%	-	-	0,2	0,3	0,3	-
Activités immobilières	%	-	-	0,3	0,3	0,3	-
dont : location immobilière	%	-	-	0,3	0,3	0,3	-
Services aux entreprises	%	-	-	11,3	12,6	12,2	-
dont : conseils et assistance	%	-	-	3,9	4,6	3,7	-
services opérationnels	%	-	-	3,2	3,1	2,9	-
recherche et développement	%	-	-	4,0	4,7	5,3	-
postes et télécommunications	%	-	-	0,3	0,3	0,2	-
Autres du secteur tertiaire	%	-	-	1,6	2,1	2,2	-
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	-	-	14,5	16,5	16,1	-
ACHATS À LA BRANCHE	%	-	-	40,1	33,1	38,3	-
Production de la branche aux prix de base	milliards €	49,7	55,3	85,8	91,4	95,0	87,7
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 €	38,9	43,3	69,8	76,5	82,1	76,8
En pourcentage de la production aux prix de base	%	78,1	78,3	81,3	83,7	86,4	87,6
Valeur ajoutée de la branche	milliards €	10,9	12,0	16,0	14,9	12,9	10,9
En pourcentage de la production aux prix de base	%	21,9	21,7	18,7	16,3	13,6	12,4
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards €	3,4	3,5	6,6	4,2	2,1	-
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	30,8	28,9	41,2	28,1	16,6	-
Formation Brute de Capital Fixe (FBCF)	milliards €	-	-	5,0	3,7	3,3	3,5
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux d'investissement)	%	-	-	31,4	24,6	25,9	32,2

Source : INSEE - Les comptes de la Nation (base 2000). (1) Les comptes de l'année 2007 sont semi-définitifs, ceux de l'année 2008 provisoires. (2) Achats totaux (consommation intermédiaire) : valeur des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

En 2007, plus d'un tiers des achats totaux de l'industrie automobile ont été faits au sein de la branche et moins des deux tiers en dehors de la branche automobile. Moins d'un tiers des achats ont concerné des biens intermédiaires, parmi lesquels la métallurgie ; la transformation de métaux est restée le premier fournisseur (16 % des achats totaux).

L'industrie automobile a consacré 16 % de ses achats au secteur tertiaire : recherche et développement (5 %), conseils et assistance (4 %) et services opérationnels (3 %) ont été les services aux entreprises les plus demandés. Les achats aux industries de biens d'équipements (mécaniques, électriques et électroniques) ont représenté plus de 9 % des achats totaux de l'industrie automobile.

17 %

Taux de marge en 2007 de l'industrie automobile, soit près de 2 fois moins que la moyenne observée au cours des vingt dernières années

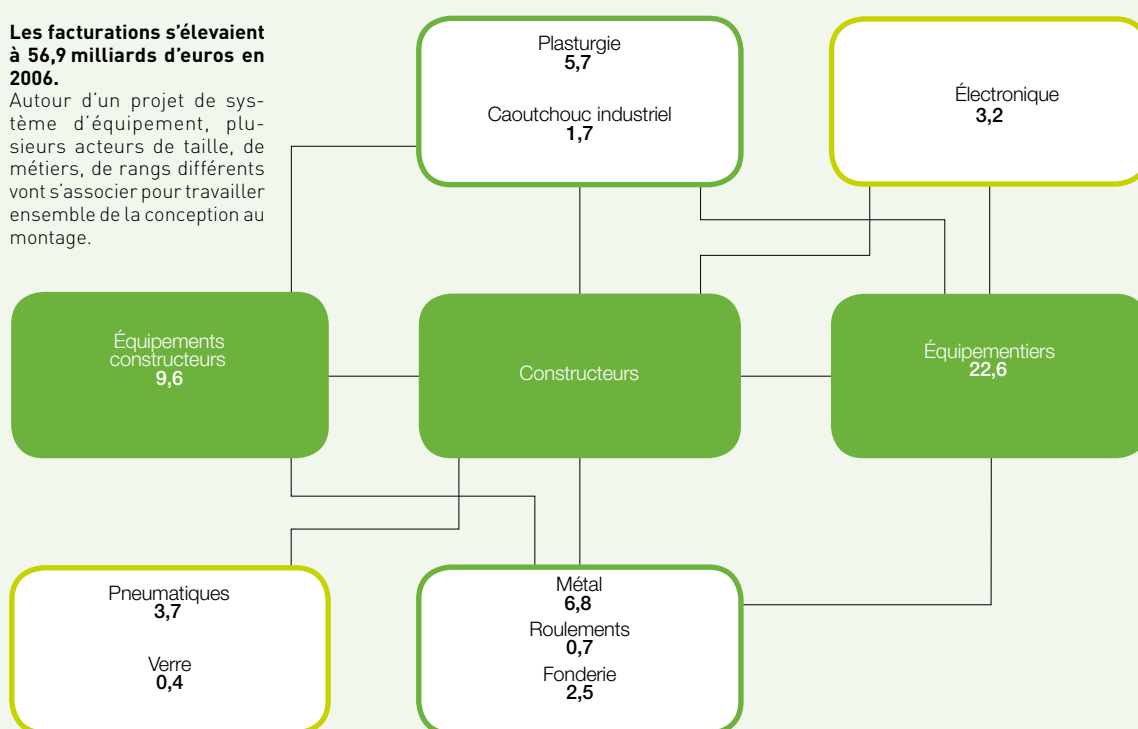
ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS INDUSTRIELS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

La construction automobile française 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, etc. Si la construction automobile française occupe le septième rang mondial et le deuxième rang en Europe, l'industrie équipementière française au sens large occupe le quatrième rang mondial et le deuxième rang européen.

LA CHAÎNE DES FOURNISSEURS EN FRANCE, SELON LE SESSI

Les facturations s'élevaient à 56,9 milliards d'euros en 2006.

Autour d'un projet de système d'équipement, plusieurs acteurs de taille, de métiers, de rangs différents vont s'associer pour travailler ensemble de la conception au montage.



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

En outre, les modes de partenariats peuvent être très variés comme le montrent les travaux du Service des études et des statistiques industrielles (SESSI) sur la chaîne des fournisseurs de l'automobile. La construction automobile et l'ensemble de ses fournisseurs forment la filière automobile.

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, qui s'appuie sur le socle industriel français, a effectué en 2006, selon le SESSI, près de 57 milliards d'euros de facturations auprès de ses fournisseurs en France. Elle représente plus de la moitié de l'activité des pièces techniques en matières plastiques, et environ la moitié des marchés du caoutchouc industriel, de la fonderie et 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. Ces achats exprimés en emplois soulignent l'importance de l'automobile dans l'industrie et dans l'économie française.

1er

L'industrie automobile française est le premier client de nombreux secteurs économiques comme la plasturgie, le caoutchouc industriel, les services industriels du travail des métaux

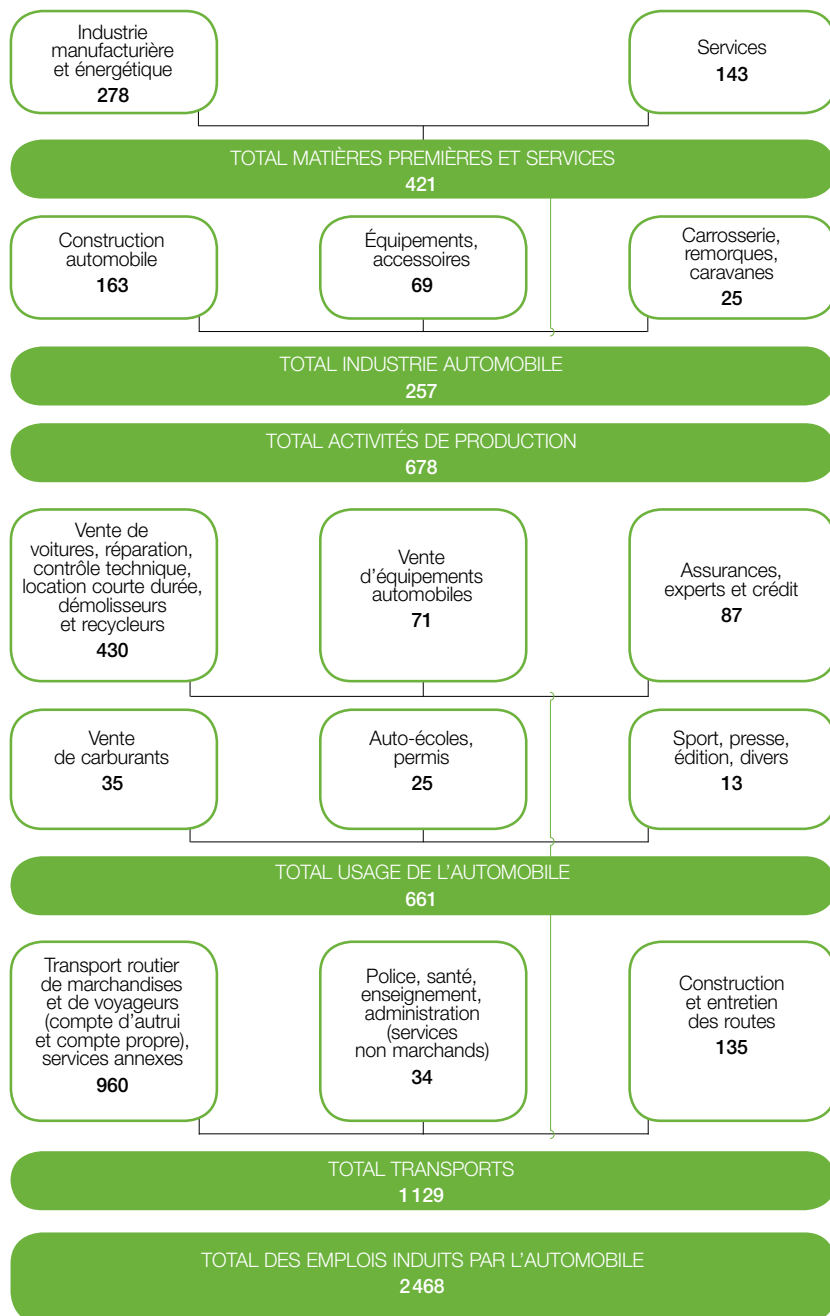


L'EMPLOI

Au sens large, plus de 2,4 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2008, soit près de 10 % de la population active occupée. Au sens strict, l'industrie automobile employait 257 000 personnes, soit plus de 9 % de l'emploi salarié de l'industrie manufacturière et énergétique. Ces estimations, correspondant à des moyennes annuelles, ne montrent que partiellement l'impact de la crise économique et financière de 2008, qui a été particulièrement fort au quatrième trimestre.

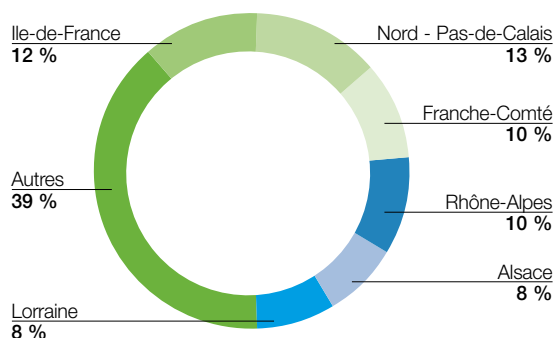
EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2008

En milliers de personnes



Sources : CCFA, CNPA, SESSI, INSEE, SOeS, URF et USIRF

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EFFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2007



Source : SESSI

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 678 000 emplois de par sa production et ses achats auprès des autres branches. L'usage de l'automobile a concerné plus de 660 000 emplois, qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles...), des carburants et du recyclage (huiles, démolisseurs...).

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. Fortement concentrés aux alentours de la capitale dans le passé, les effectifs de l'industrie automobile (construction et équipements) de l'Ile-de-France ont diminué et ne représentent désormais plus que 12 % des effectifs totaux de la branche.

Les principales autres régions de l'industrie automobile sont le Nord - Pas-de-Calais (13 %), la Franche-Comté (10 %), la Normandie (Haute et Basse pour 10 %), Rhône-Alpes (10 %), la Lorraine et l'Alsace (8 % chacune).

10 %

Part de la population active occupée en France liée à l'automobile (emplois directs et indirects)

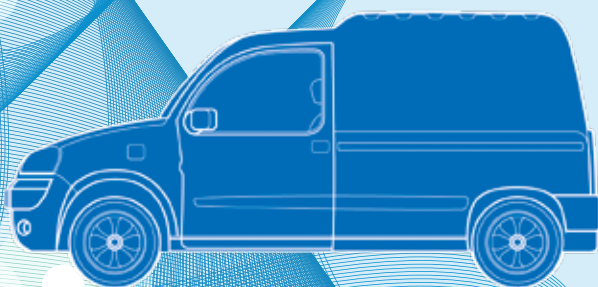
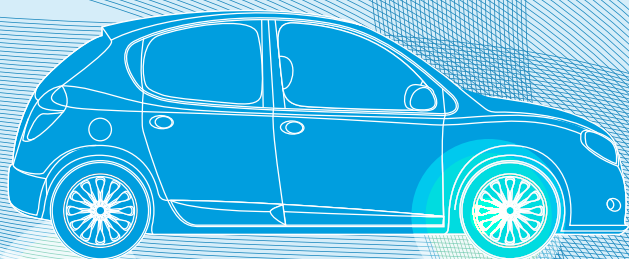


Statistiques

09



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles



LA PRODUCTION

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

VOITURES PARTICULIÈRES

	1980	1990	2000 ⁽²⁾	2004	2005 ⁽²⁾	2006	2007	2008
EUROPE	11 983 548	15 231 409	17 407 047	17 829 721	17 677 904	18 099 954	19 330 513	18 373 538
EUROPE OCCIDENTALE	10 401 320	13 061 853	14 778 879	14 664 891	14 222 460	13 934 905	14 216 262	12 844 151
Allemagne	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 192 101	5 350 187	5 398 508	5 709 139	5 526 882
Belgique	882 001	1 160 412	912 233	857 119	895 109	881 929	789 674	680 131
Espagne	1 028 813	1 679 301	2 366 359	2 402 501	2 098 168	2 078 639	2 195 780	1 943 049
France⁽¹⁾	2 938 581	3 294 815	2 879 810	3 227 416	3 112 961	2 723 196	2 550 869	2 145 935
Italie	1 445 221	1 874 672	1 422 284	833 578	725 528	892 502	910 860	659 221
Pays-Bas	80 779	121 300	215 085	187 600	115 121	87 332	61 912	59 223
Portugal	61 000	60 221	178 509	150 781	137 602	143 478	134 047	132 242
Royaume-Uni	923 744	1 295 611	1 641 452	1 647 246	1 596 356	1 442 085	1 534 567	1 446 619
Suède	235 320	335 853	259 959	290 383	288 659	288 583	316 850	252 287
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	1 582 228	2 002 000	2 330 692	2 717 678	3 001 781	3 619 367	4 479 368	4 907 820
TURQUIE	31 529	167 556	297 476	447 152	453 663	545 682	634 883	621 567
AMÉRIQUE	8 663 060	8 450 862	10 022 089	8 566 853	8 816 463	9 302 895	9 325 594	9 238 009
ALENA	7 526 658	7 747 823	8 371 806	6 468 454	6 523 591	6 892 197	6 475 498	6 213 082
dont : Canada	846 777	1 072 281	1 550 500	1 335 516	1 356 271	1 427 582	1 342 133	1 195 436
États-Unis	6 376 825	6 077 449	5 542 217	4 229 625	4 321 272	4 366 996	3 924 268	3 776 358
Mexique	303 056	598 093	1 279 089	903 313	846 048	1 097 619	1 209 097	1 241 288
AMÉRIQUE DU SUD	1 136 402	703 039	1 650 283	2 098 399	2 292 872	2 410 698	2 850 096	3 024 927
dont : Argentine	218 516	81 107	238 921	171 400	182 761	263 120	350 735	399 577
Brésil	977 697	663 097	1 351 998	1 862 780	2 011 817	2 092 029	2 391 354	2 561 496
ASIE-OCÉANIE	8 796 971	11 910 333	13 573 073	17 870 039	20 049 013	22 175 957	24 212 695	24 646 730
dont : Chine	-	-	605 000	2 480 231	3 931 807	5 233 132	6 381 116	6 737 745
Corée du Sud	55 000	986 751	2 602 008	3 122 600	3 357 094	3 489 136	3 723 482	3 450 478
Inde	30 538	176 015	517 957	1 178 354	1 264 111	1 473 235	1 713 479	1 829 677
Japon	7 038 108	9 947 972	8 359 434	8 720 385	9 016 735	9 754 903	9 944 637	9 916 149
AFRIQUE	277 058	209 603	213 444	287 655	319 598	339 772	332 544	378 929
dont : Afrique du Sud	277 058	209 603	230 577	300 963	324 875	334 482	276 018	321 124
TOTAL	29 720 637	35 802 207	41 215 653	44 554 268	46 862 978	49 918 578	53 201 346	52 637 206

VÉHICULES UTILITAIRES

	1980	1990	2000 ⁽²⁾	2004	2005 ⁽²⁾	2006	2007	2008
EUROPE	2 563 596	2 688 509	2 783 468	3 004 979	3 140 884	3 299 335	3 522 065	3 397 247
EUROPE OCCIDENTALE	1 663 080	1 671 915	2 326 653	2 186 349	2 246 463	2 341 198	2 474 948	2 326 207
Allemagne	357 619	315 895	394 697	377 853	407 523	421 106	504 321	513 700
Belgique	47 029	91 784	121 061	43 154	31 419	36 127	44 729	44 367
Espagne	152 846	374 049	666 515	609 673	654 332	698 796	693 923	598 595
France⁽¹⁾	439 852	474 178	468 551	438 574	436 047	446 023	464 985	423 043
Italie	166 635	246 178	316 031	308 527	312 824	319 092	373 452	364 553
Pays-Bas	32 102	29 832	52 234	59 903	65 627	72 122	76 656	73 271
Portugal	58 000	77 466	68 215	75 947	83 458	83 847	42 195	42 913
Royaume-Uni	389 170	270 133	172 442	209 293	206 753	207 707	215 686	202 896
Suède	63 080	74 415	41 384	49 887	50 570	44 489	49 170	56 747
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	900 516	975 000	323 203	442 374	468 632	516 039	582 587	545 497
TURQUIE	19 352	41 594	133 471	376 256	425 789	442 098	464 530	525 543
AMÉRIQUE	2 599 948	5 032 605	9 761 798	10 380 452	10 492 212	9 761 754	9 828 465	7 678 506
ALENA	2 349 318	4 775 818	9 325 214	9 809 628	9 795 192	9 016 810	8 979 266	6 760 976
dont : Canada	527 522	850 566	1 411 136	1 376 020	1 331 621	1 143 784	1 236 657	882 153
États-Unis	1 634 846	3 702 787	7 257 640	7 759 762	7 625 381	6 925 127	6 856 461	4 928 881
Mexique	186 950	222 465	656 438	673 846	838 190	947 899	886 148	949 942
AMÉRIQUE DU SUD	250 630	256 787	436 584	570 824	697 020	744 944	849 199	917 530
dont : Argentine	63 153	5 337	100 711	89 002	136 994	168 981	193 912	197 509
Brésil	187 477	251 450	329 519	454 447	519 023	519 005	585 796	658 979
ASIE-OCÉANIE	4 344 363	4 492 406	4 497 938	6 421 509	5 784 312	6 013 551	6 502 163	6 609 654
dont : Chine	-	-	1 464 000	2 754 265	1 776 614	2 044 767	2 501 340	2 607 356
Corée du Sud	65 012	334 879	512 990	346 864	342 256	350 966	362 826	356 204
Inde	83 379	186 640	283 403	332 803	374 563	543 276	540 250	484 985
Japon	4 004 776	3 538 824	1 781 362	1 791 133	1 782 924	1 729 330	1 651 690	1 647 480
AFRIQUE	127 698	125 174	115 305	135 012	202 053	229 757	212 022	203 918
dont : Afrique du Sud	127 698	125 174	126 787	154 739	200 352	253 237	258 472	241 841
TOTAL	9 675 970	12 399 000	17 158 509	19 941 952	19 619 461	19 304 397	20 064 715	17 889 325

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

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

Sources : CCFA, OICA



LA PRODUCTION

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2008

En milliers

Zones/Constructeurs	Amérique du Nord ALENA	Amérique du Sud	Union européenne 27 pays	Autres pays européens et la Turquie	Japon	Corée du Sud	Chine	Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique	TOTAL
Constructeurs européens	923	2 277	12 753	694	267	189	1 127	622	18 852
BMW	171		1 221					48	1 440
Fiat-Iveco-Irisbus		774	1 501	184			59	6	2 524
MAN			106	2					108
Daimler	258	125	1 506	20	185		25	55	2 174
Porsche			97						97
PSA Peugeot Citroën		266	2 478	65	34		172	311	3 325
Renault-Dacia-Samsung	9	238	1 511	360		189		110	2 417
Scania	0	22	58						80
Volkswagen	451	836	4 125	62			872	92	6 437
Volvo	34	16	151		48				249
Constructeurs américains	7 673	1 125	3 882	429	0	813	1 282	595	15 798
Chrysler	1 865		28						1 893
Ford	2 217	410	2 142	269			255	114	5 407
General Motors	3 443	715	1 644	161		813	1 027	481	8 283
Navistar	90			0					90
Paccar	58		67						125
Constructeurs japonais	4 129	368	1 682	183	11 399	0	1 759	3 475	22 995
Fuji Heavy (Subaru)	92				525				616
Honda	1 421	133	230	50	1 264		473	341	3 913
Isuzu	2	25		6	254		17	234	539
Mazda	91	13			1 079		105	61	1 349
Mitsubishi	59	39	62		854		47	261	1 321
Nissan	996	6	544		1 293		379	176	3 395
Suzuki-Maruti	12		285		1 218		186	922	2 624
Toyota-Daihatsu-Hino	1 455	152	562	127	4 912		551	1 479	9 238
Constructeurs coréens	237	0	214	81	0	2 729	437	475	4 172
Hyundai-Kia	237		214	81		2 729	437	475	4 172
Constructeurs chinois	0	0	0	0	0	81	201	0	282
SAIC (Ssangyong)						81	201		282
Constructeurs indiens	0	0	261	0	0	11	0	526	798
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			261	0		11		526	798
TOUS CONSTRUCTEURS	12 974	3 942	18 432	3 339	11 564	3 807	9 345	7 124	70 527
En part de la production totale									
Constructeurs européens	5 %	12 %	68 %	4 %	1 %	1 %	6 %	3 %	100 %
BMW	12 %		85 %					3 %	100 %
Fiat-Iveco-Irisbus		31 %	59 %	7 %			2 %	0 %	100 %
MAN			98 %	2 %					100 %
Daimler	12 %	6 %	69 %	1 %	9 %		1 %	3 %	100 %
Porsche			100 %						100 %
PSA Peugeot Citroën		8 %	75 %	2 %	1 %		5 %	9 %	100 %
Renault-Dacia-Samsung	0 %	10 %	63 %	15 %		8 %		5 %	100 %
Scania	0 %	27 %	72 %						100 %
Volkswagen	7 %	13 %	64 %	1 %			14 %	1 %	100 %
Volvo	14 %	6 %	61 %		19 %				100 %
Constructeurs américains	49 %	7 %	25 %	3 %	0 %	5 %	8 %	4 %	100 %
Chrysler	99 %		1 %						100 %
Ford	41 %	8 %	40 %	5 %			5 %	2 %	100 %
General Motors	42 %	9 %	20 %	2 %		10 %	12 %	6 %	100 %
Navistar	100 %			0 %					100 %
Paccar	46 %		54 %						100 %
Constructeurs japonais	18 %	2 %	7 %	1 %	50 %	0 %	8 %	15 %	100 %
Fuji Heavy (Subaru)	15 %				85 %				100 %
Honda	36 %	3 %	6 %	1 %	32 %		12 %	9 %	100 %
Isuzu	0 %	5 %		1 %	47 %		3 %	43 %	100 %
Mazda	7 %	1 %			80 %		8 %	5 %	100 %
Mitsubishi	4 %	3 %	5 %		65 %		4 %	20 %	100 %
Nissan	29 %	0 %	16 %		38 %		11 %	5 %	100 %
Suzuki-Maruti	0 %		11 %		46 %		7 %	35 %	100 %
Toyota-Daihatsu-Hino	16 %	2 %	6 %	1 %	53 %		6 %	16 %	100 %
Constructeurs coréens	6 %	0 %	5 %	2 %	0 %	65 %	10 %	11 %	100 %
Hyundai-Kia	6 %		5 %	2 %		65 %	10 %	11 %	100 %
Constructeurs chinois	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	29 %	71 %	0 %	100 %
SAIC (Ssangyong)						29 %	71 %		100 %
Constructeurs indiens	0 %	0 %	33 %	0 %	0 %	1 %	0 %	66 %	100 %
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			33 %	0 %		1 %		66 %	100 %
TOUS CONSTRUCTEURS	18 %	6 %	26 %	5 %	16 %	5 %	13 %	10 %	100 %

Sources : CCFA, OICA

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	En unités 2008
Allemagne	2426187	3349788	3378343	3266825	3319259	3467961	3148163	3090040
Autriche	227548	288618	309427	311292	307915	308594	298182	293697
Belgique	399240	473506	515204	484757	480088	526141	524795	535947
Danemark	73774	80654	112688	121491	146881	154383	159341	150143
Espagne ⁽¹⁾	504051	988270	1381515	1517286	1528877	1634608	1614835	1161176
Finlande	103167	139095	134646	142439	147949	145689	123163	139611
France	1873202	2309130	2133884	2013709	2067789	2000549	2064543	2050282
Grèce	35700	115480	290222	289691	269728	267669	279745	267295
Irlande	93563	82584	230989	154136	171741	178766	186335	151603
Italie	1717432	2307055	2415600	2263693	2237272	2325718	2492774	2161673
Luxembourg	21500	38422	41896	48234	48517	50837	51332	52359
Norvège	95550	61901	97376	115645	109907	109164	129195	110617
Pays-Bas	450076	502732	597640	483750	465160	483970	505540	499918
Portugal	58357	210924	257834	197584	206488	194702	201816	213389
Royaume-Uni	1513761	2008934	2221670	2567269	2439717	2344864	2404007	2131795
Suède	192588	229941	290529	264246	274301	282766	306799	253982
Suisse	279764	329899	316519	269385	264941	269452	284688	288557
Union européenne 15 pays	9690146	13125133	14312087	14126402	14111682	14367217	14361370	13152910
Europe 17 pays	10065460	13516933	14725982	14511432	14486530	14745833	14775253	13552084
Europe centrale et orientale	1900000	1600474	2551000	3145116	3368221	3892851	4785713	5171416
Canada	948967	886217	849132	819413	842322	858826	841585	872866
États-Unis	8760937	9300678	8846625	7505932	7667066	7820854	7618413	6813536
Mexique	286000	353000	603010	741617	714047	680942	641394	589051
Argentine	215177	77306	224950	223466	290648	336296	422230	452894
Brésil	793028	532791	1188818	1316697	1440696	1634396	2086681	2341709
Corée du Sud	45972	626126	1057620	884532	944451	976211	1040372	1020457
Japon	2854185	5102659	4259771	4768097	4748482	4612318	4325508	4184266
Turquie	31000	215000	456696	451209	438597	373219	357465	305998
MONDE	28500000	34825967	38689767	42043635	44015119	46602403	49515309	48411148

Source : CCFA

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	En unités 2008
Allemagne	175687	203389	314804	283401	295627	304433	334116	334999
Autriche	21821	29211	36457	39507	37678	38793	41509	42303
Belgique	34478	46670	66125	70093	75083	72079	81664	81276
Danemark	19469	23031	38108	51210	64293	71965	66867	41465
Espagne ⁽¹⁾	105934	249185	335684	374058	430611	318526	324463	201367
Finlande	17699	32154	18128	22096	19955	20941	20944	21632
France	323291	446983	477204	459851	480122	498397	519492	523432
Grèce	53500	30075	25015	26284	25538	26391	27130	25570
Irlande	11905	28087	46261	34416	41965	46957	50013	34010
Italie	122293	159322	268057	254712	246894	273021	276548	260412
Luxembourg	1300	2961	4642	3834	4605	4675	5315	6046
Norvège	15135	23035	35618	38408	42681	49243	53008	42630
Pays-Bas	47926	68791	114354	101455	80771	84713	97275	104139
Portugal	46967	71904	161045	76611	71982	70472	74790	61730
Royaume-Uni	274143	293473	301523	392225	388410	389496	395179	353463
Suède	19684	33133	38474	37371	41807	47194	51923	47477
Suisse	22418	28165	29345	25651	26702	28932	30720	32789
Union européenne 15 pays	1276097	1718369	2245881	2227124	2305341	2268053	2367228	2139321
Europe 17 pays	1313650	1769569	2310844	2291183	2374724	2346228	2450956	2214740
Europe centrale et orientale	850000	874072	579060	776898	847773	888951	1015478	992476
Canada	335827	416041	736951	755390	787820	807182	848760	800100
États-Unis	2476777	4845360	8965048	9792641	9777263	9228127	8841902	6679600
Mexique	166000	198000	302944	381628	452600	507180	510290	486712
Argentine	59881	17481	81995	88495	112042	124182	142696	158876
Brésil	187233	180000	302288	262078	273948	293342	376047	478641
Corée du Sud	58502	328151	372840	244832	244332	244000	249000	211000
Japon	2161305	2674834	1703114	1085219	1103552	1127202	1028140	897969
Turquie	19000	43015	199825	290060	319940	292296	276741	220546
MONDE	9150000	13410615	18723143	21040669	21945086	21309891	21573201	19535782

(1) À partir de 2006, des véhicules auparavant classés en véhicules utilitaires légers ont été reclassés en voitures particulières.

Source : CCFA

LA PRODUCTION

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE, PAR TRANCHE DE CYLINDRÉE ET PAR PAYS

En unités

En unités														
Essence et divers, sauf diesel et électrique													Diesel	Électrique
	TOTAL	1000 et -	1001 à 1500	1501 à 2000	2001 à 2500	2501 et +	non déterminé	TOTAL	1500 et -	1501 à 2000	2001 à 2500	2501 et +	non déterminé	
ALLEMAGNE														
1990	3998650	3747	779288	2521197	338965	355453		662007	11986	504025	117413	28583		
2007	2879052	17274	567983	1355696	209505	728594		2830087	164943	1995769	263858	405517		
2008	2891574	18939	575402	1382255	168764	746191	23	2640456	149938	1885420	276629	328469		
BELGIQUE														
1990	1003028		207398	727812	65542	2276		157384	2764	126394	28226			
2007	359271		51144	205511	102278	338		430403	32279	357718	40406			
2008	294953		48494	169672	74866	1921		385178	26857	315842	42479			
ESPAGNE														
1990	1529080	25908	329437	12739			1160996	150221	18753	42155			89313	
2007	1388751		303122	270510		5873	809246	920023	250646	466561	100429	570	101817	
2008	1173541		359122	205615		2749	606055	840320	287253	342280	63539	319	146929	
FRANCE														
1990	2490808	259104	1315307	853195	21266	41936		804007	50851	547002	206154			
2007	2987796	216372	1162106	1435660	16281	11948	145429	2312801	961546	1299962	42568	8725		
2008	2882520	253665	1072551	1362382	7843	3854	182225	2018059	886569	1075275	48204	7867	144	
ITALIE														
1990	1756118	685385	644895	402929	38	20614	2257	118427	25299	75891	17169		68 127	
2007	432012		355267	48453	8174	20118		478848	224363	236736	17749			
2008	337922		277089	36337	4282	20214		321299	132423	180920	7956			
ROYAUME-UNI														
1990	1173660	56860	489355	449008		68744	109693	121951		93644	8610		19697	
2007	968893		174401	647993	10507	135908	84	565501	117500	169515	197557	80929		
2008	912253		182510	584967	32952	111658	166	535297	148156	140698	161640	83703	1100	

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

En unités

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Constructeurs français								
Citroën	33996	213010	453604	578528	546021	567042	628713	585347
Peugeot	133332	334469	593349	775861	805490	709440	680576	556254
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	167328	547479	1046953	1354389	1351511	1276482	1309289	1141601
Renault	69335	256528	601495	1059944	966687	867011	902957	739828
Dacia				3681	9824	61777	95358	95358
Renault Samsung Motors				2557	86	0	5197	41272
Renault-Dacia-Samsung				1066182	976597	928788	1003512	876458
Total⁽²⁾	236663	804007	1648448	2420571	2328108	2205270	2312801	2018059
TOTAL ESSENCE + DIESEL	2938581	3294815	4598617	5168330	5177852	5047274	5300597	4900579
Part du diesel	8,1 %	24,4 %	35,8 %	46,8 %	45,0 %	43,7 %	43,6 %	41,2 %

Allemagne

Mercedes ⁽²⁾	216053	141547	278772	371100	365403	391758	414675	397553
Opel	32742	76441	288651	351370	361112	310346	310802	238910
Volkswagen-Audi-Seat	211199	325767	847652	1092674	1112321	1131175	1278671	1238822
Ford	5344	90117	179130	304714	372133	333022	342580	348715
BMW	33520	28135	194794	282032	345998	388577	483359	416432
Total⁽²⁾	465788	662007	1788999	2401890	2556967	2554878	2830087	2640456
TOTAL ESSENCE + DIESEL	3520934	4660657	5131918	5192101	5344098	5398508	5709139	5532030
Part du diesel	13,2 %	14,2 %	34,9 %	46,3 %	47,8 %	47,3 %	49,6 %	47,7 %

Italie

Alfa Romeo	3851	11176	77532	109782	92589	111896	114212	72405
Fiat	76513	87985	223889	235355	267801	306414	328545	207314
Lancia		17679	40891	49930	37932	32699	31002	36817
Divers	0	297	0	0	164	115	5089	4763
Total⁽²⁾	80364	117137	342312	395067	398486	451124	478848	321299
TOTAL ESSENCE + DIESEL	1445221	1874672	1422243	833578	725528	892502	910860	659221
Part du diesel	5,6 %	6,2 %	24,1 %	47,4 %	54,9 %	50,5 %	52,6 %	48,7 %

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

LA PRODUCTION

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET INDUSTRIELS PAR POIDS, PAR CONSTRUCTEUR ET PAR PAYS EN 2008, HORS CARS ET BUS

En unités

Groupe, constructeur et pays	PTMA ⁽¹⁾ de 3,5 t inclus à 5 t inclus	PTMA plus de 5 t à 16 t exclus	PTMA 16 t et plus et tracteurs routiers tous tonnages	PTMA 3,5 t et plus	PTMA plus de 5 t
Renault	94 445			94 445	-
Renault Trucks	5 271	9 874	47 254	62 399	57 128
Scania			12 629	12 629	12 629
Etalmobil	3	4		7	4
TOTAL FRANCE	99 719	9 878	59 883	169 480	69 761
Daimler	143 506	28 458	91 989	263 953	120 447
MAN			60 521	60 521	60 521
Iveco Magirus			22 403	22 403	22 403
Volkswagen	47 869			47 869	-
Multicar	1 265			1 265	-
TOTAL ALLEMAGNE	192 640	28 458	174 913	396 011	203 371
MAN - OAF - Steyr		16 935	9 729	26 664	26 664
TOTAL AUTRICHE		16 935	9 729	26 664	26 664
Volvo Trucks		3 871	39 197	43 068	43 068
Autres			13	13	13
TOTAL BELGIQUE		3 871	39 210	43 081	43 081
Iveco	41 982	37 516	8 497	87 995	46 013
TOTAL ITALIE	41 982	37 516	8 497	87 995	46 013
Ford	5 972			5 972	-
Leyland Trucks, Foden (DAF)		9 083	15 579	24 662	24 662
Dennis DSV			903	903	903
LDV	6 874			6 874	-
TOTAL ROYAUME-UNI	12 846	9 083	16 482	38 411	25 565
Volvo Trucks			25 344	25 344	25 344
Scania			11 812	11 812	11 812
TOTAL SUÈDE			37 156	37 156	37 156
DAF			39 751	39 751	39 751
Scania			29 562	29 562	29 562
Autres			1 575	1 575	1 575
TOTAL PAYS-BAS			70 888	70 888	70 888
Iveco	24 909	4 623	22 923	52 455	27 546
TOTAL ESPAGNE	24 909	4 623	22 923	52 455	27 546
Véhicules utilitaires					
Daimler (y compris FUSO)	149 586	33 264	91 989	274 839	125 253
Iveco	66 891	42 139	53 823	162 853	95 962
MAN	0	16 935	70 250	87 185	87 185
Volvo Trucks	0	3 871	64 541	68 412	68 412
DAF	0	9 083	55 330	64 413	64 413
Renault Trucks	5 271	9 874	47 254	62 399	57 128
Scania	0	0	54 003	54 003	54 003
Véhicules utilitaires légers de plus de 3,5 t					
Renault	94 445	-	-	94 445	-
Volkswagen	47 869	-	-	47 869	-
Ford	5 972	-	-	5 972	-
Autres	12 999	1 687	2 867	17 553	4 554
TOTAL GÉNÉRAL : UE-15 PAYS	383 033	116 853	440 057	939 943	556 910

(1) PTMA : poids total maximum autorisé.

Source : CCFA

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE EN EUROPE

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

	1985	1990	2000	2004	2005	2006 ⁽¹⁾	2007	2008
PSA Peugeot Citroën	1 225	1 719	1 930	2 036	1 985	1 943	1 942	1 766
	11,5 %	12,7 %	13,1 %	14,0 %	13,7 %	13,2 %	13,1 %	13,0 %
Groupe Renault	1 135	1 315	1 559	1 489	1 420	1 265	1 195	1 124
	10,7 %	9,7 %	10,6 %	10,3 %	9,8 %	8,6 %	8,1 %	8,3 %
Groupe Fiat	1 487	1 854	1 477	1 058	951	1 120	1 195	1 121
	14,0 %	13,7 %	10,0 %	7,3 %	6,6 %	7,6 %	8,1 %	8,3 %
Groupe Ford	1 521	1 774	1 478	1 495	1 453	1 450	1 474	1 360
	14,3 %	13,1 %	10,0 %	10,3 %	10,0 %	9,8 %	10,0 %	10,0 %
General Motors	1 261	1 617	1 799	1 533	1 539	1 503	1 509	1 286
	11,9 %	12,0 %	12,2 %	10,6 %	10,6 %	10,2 %	10,2 %	9,5 %
Groupe Volkswagen	1 553	2 120	2 755	2 622	2 743	2 920	2 881	2 761
	14,6 %	15,7 %	18,7 %	18,1 %	18,9 %	19,8 %	19,5 %	20,4 %
Daimler	394	438	811	823	819	815	810	771
	3,7 %	3,2 %	5,5 %	5,7 %	5,7 %	5,5 %	5,5 %	5,7 %
Groupe BMW	290	364	499	698	761	784	834	804
	2,7 %	2,7 %	3,4 %	4,8 %	5,3 %	5,3 %	5,6 %	5,9 %
Nissan	306	395	392	366	342	310	290	314
	2,9 %	2,9 %	2,7 %	2,5 %	2,4 %	2,1 %	2,0 %	2,3 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	303	406	576	750	792	892	912	756
	2,9 %	3,0 %	3,9 %	5,2 %	5,5 %	6,1 %	6,2 %	5,6 %
Autres marques japonaises	534	789	701	790	820	886	905	806
	5,0 %	5,8 %	4,8 %	5,4 %	5,7 %	6,0 %	6,1 %	5,9 %
Hyundai-Kia	7	18	303	462	530	519	488	422
	0,1 %	0,1 %	2,1 %	3,2 %	3,7 %	3,5 %	3,3 %	3,1 %
Groupe Tata	21	44	112	131	125	127	136	110
	0,2 %	0,3 %	0,8 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,8 %
Autres marques (y compris MG-Rover)	575	663	345	259	205	211	205	152
	5,4 %	4,9 %	2,3 %	1,8 %	1,4 %	1,4 %	1,4 %	1,1 %
TOTAL EUROPE (17 PAYS)	10 611	13 517	14 738	14 511	14 487	14 746	14 775	13 552
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		0,9 %	-2,1 %	2,2 %	-0,2 %	1,8 %	0,2 %	-8,3 %

(1) En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers, dont aucun de marque française, ont été reclassés en voiture particulière en Espagne. Regroupement des constructeurs utilisé :

PSA Peugeot Citroën = Peugeot + Citroën + Talbot / Groupe Renault = Renault + Dacia / Groupe Fiat = Alfa Romeo + Fiat + Iveco + Lancia + Ferrari + divers. / Groupe Ford = Ford Europe + Ford États-Unis + Volvo + divers Ford. / General Motors = Opel + Vauxhall + Saab + GM Daewoo + Chevrolet + Pontiac + divers. / Groupe Volkswagen = Volkswagen + Audi + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini + Bugatti. / Daimler = Mercedes-Benz + Smart + divers. / Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce. / Autres marques japonaises : Mazda, Mitsubishi, Subaru, Suzuki, etc. / Groupe Tata = Jaguar + Land-Rover + Tata. Le périmètre des groupes correspond à leur situation en 2008.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE

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

	1985	1990	2000	2004	2005	2006 ⁽¹⁾	2007	2008
PSA Peugeot Citroën	186	251	349	368	370	369	387	365
	16,9 %	16,5 %	18,1 %	18,9 %	18,4 %	18,8 %	18,7 %	19,9 %
Groupe Renault	175	278	272	290	296	304	303	268
	15,8 %	18,3 %	14,1 %	14,9 %	14,7 %	15,5 %	14,6 %	14,6 %
Groupe Fiat	114	156	262	251	256	270	299	277
	10,3 %	10,3 %	13,6 %	12,9 %	12,8 %	13,8 %	14,4 %	15,1 %
Groupe Ford	126	196	181	216	225	237	259	219
	11,4 %	13,0 %	9,4 %	11,1 %	11,2 %	12,1 %	12,5 %	12,0 %
General Motors	55	81	92	140	146	144	147	132
	5,0 %	5,3 %	4,8 %	7,2 %	7,3 %	7,3 %	7,1 %	7,2 %
Groupe Volkswagen	113	134	202	162	189	204	223	200
	10,2 %	8,9 %	10,5 %	8,3 %	9,4 %	10,4 %	10,8 %	10,9 %
Daimler	64	71	163	156	152	149	171	163
	5,8 %	4,7 %	8,4 %	8,0 %	7,6 %	7,6 %	8,2 %	8,9 %
Nissan	61	105	100	99	101	98	89	62
	5,5 %	6,9 %	5,2 %	5,1 %	5,1 %	5,0 %	4,3 %	3,4 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	66	81	69	64	62	51	65	56
	6,0 %	5,3 %	3,6 %	3,3 %	3,1 %	2,6 %	3,2 %	3,1 %
Autres marques japonaises	67	72	117	90	85	75	70	46
	6,1 %	4,8 %	6,0 %	4,6 %	4,2 %	3,8 %	3,4 %	2,5 %
Hyundai-Kia	1	0	44	38	48	20	13	9
	0,1 %	0,0 %	2,3 %	2,0 %	2,4 %	1,0 %	0,6 %	0,5 %
Autres marques	76	90	81	71	76	44	45	36
	6,9 %	6,0 %	4,2 %	3,6 %	3,8 %	2,2 %	2,2 %	2,0 %
TOTAL EUROPE 17 PAYS	1 104	1 516	1 931	1 943	2 004	1 964	2 069	1 833
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		-2,6 %	5,6 %	9,5 %	3,1 %	-2,0 %	5,4 %	-11,4 %

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS ET PAR GROUPE, EN 2008

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

	Total	PSA Peugeot Citroën	Citroën	Peugeot	Groupe Renault	Groupe Fiat	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	General Motors	BMW- Mini	Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	3090	168	73	95	147	101	1037	245	286	285	362	325	87
	100 %	5,4 %	2,4 %	3,1 %	4,8 %	3,3 %	33,6 %	7,9 %	9,3 %	9,2 %	11,7 %	10,5 %	2,8 %
Autriche	294	25	11	14	19	19	91	23	24	13	12	47	14
	100 %	8,6 %	3,8 %	4,8 %	6,6 %	6,3 %	31,1 %	8,0 %	8,3 %	4,6 %	4,2 %	15,8 %	4,7 %
Belgique	536	102	49	53	52	22	105	52	53	38	25	58	20
	100 %	19,0 %	9,2 %	9,9 %	9,8 %	4,2 %	19,6 %	9,6 %	9,8 %	7,1 %	4,7 %	10,8 %	3,8 %
Danemark	150	28	12	16	3	7	26	13	14	4	3	36	14
	100 %	18,6 %	8,0 %	10,6 %	2,0 %	4,9 %	17,3 %	9,0 %	9,4 %	2,6 %	2,3 %	24,1 %	9,2 %
Espagne	1161	205	102	103	108	42	267	116	97	59	45	154	49
	100 %	17,7 %	8,8 %	8,9 %	9,3 %	3,6 %	23,0 %	10,0 %	8,4 %	5,1 %	3,9 %	13,2 %	4,3 %
Finlande	140	11	5	6	2	5	32	20	6	5	5	40	10
	100 %	8,1 %	3,9 %	4,2 %	1,6 %	3,8 %	23,0 %	14,0 %	4,7 %	3,4 %	3,6 %	28,6 %	7,0 %
France	2050	633	289	344	493	89	245	123	102	68	60	187	35
	100 %	30,9 %	14,1 %	16,8 %	24,0 %	4,3 %	11,9 %	6,0 %	5,0 %	3,3 %	2,9 %	9,1 %	1,7 %
Grèce	267	20	10	10	3	17	47	18	27	10	13	80	27
	100 %	7,6 %	3,7 %	3,9 %	1,1 %	6,3 %	17,6 %	6,7 %	10,1 %	3,6 %	4,9 %	30,1 %	10,0 %
Irlande	152	8	2	5	6	2	28	22	15	7	4	47	9
	100 %	5,2 %	1,6 %	3,6 %	4,0 %	1,5 %	18,7 %	14,5 %	9,7 %	4,6 %	2,8 %	31,3 %	6,1 %
Italie	2162	210	116	94	102	690	243	187	192	87	105	257	43
	100 %	9,7 %	5,4 %	4,4 %	4,7 %	31,9 %	11,2 %	8,6 %	8,9 %	4,0 %	4,8 %	11,9 %	2,0 %
Luxembourg	52	7	3	4	6	2	14	4	3	6	3	4	3
	100 %	13,3 %	6,1 %	7,2 %	10,5 %	3,9 %	26,0 %	8,0 %	5,0 %	11,5 %	6,6 %	8,0 %	4,9 %
Pays-Bas	500	65	24	40	42	27	86	60	51	19	13	100	30
	100 %	12,9 %	4,9 %	8,1 %	8,5 %	5,3 %	17,1 %	12,1 %	10,1 %	3,7 %	2,5 %	20,0 %	6,0 %
Portugal	213	32	15	17	26	12	43	18	22	12	10	32	6
	100 %	14,8 %	7,0 %	7,9 %	12,0 %	5,5 %	19,9 %	8,7 %	10,3 %	5,4 %	4,8 %	15,2 %	2,8 %
Royaume-Uni	2132	200	81	119	90	63	348	356	334	154	82	367	60
	100 %	9,4 %	3,8 %	5,6 %	4,2 %	2,9 %	16,3 %	16,7 %	15,7 %	7,2 %	3,9 %	17,2 %	2,8 %
Suède	254	20	7	13	7	3	54	63	30	13	7	41	13
	100 %	7,8 %	2,7 %	5,1 %	2,9 %	1,3 %	21,2 %	24,8 %	11,7 %	4,9 %	2,8 %	16,0 %	5,2 %
UNION EUR. 15 PAYS	13153	1735	801	933	1107	1101	2666	1321	1256	778	751	1776	420
	100 %	13,2 %	6,1 %	7,1 %	8,4 %	8,4 %	20,3 %	10,0 %	9,5 %	5,9 %	5,7 %	13,5 %	3,2 %
Norvège	111	7	2	6	1	1	28	17	6	5	4	38	3
	100 %	6,7 %	1,7 %	5,1 %	0,6 %	0,7 %	25,2 %	15,4 %	5,2 %	4,8 %	3,5 %	34,1 %	2,5 %
Suisse	289	24	10	14	16	19	67	22	24	20	17	62	10
	100 %	8,2 %	3,4 %	4,8 %	5,6 %	6,7 %	23,3 %	7,6 %	8,3 %	7,0 %	5,8 %	21,4 %	3,3 %
EUROPE 17 PAYS	13552	1766	813	953	1124	1121	2761	1360	1286	804	771	1876	432
	100 %	13,0 %	6,0 %	7,0 %	8,3 %	8,3 %	20,4 %	10,0 %	9,5 %	5,9 %	5,7 %	13,8 %	3,2 %
Bulgarie	44	4	2	2	4	1	8	3	7	1	1	10	3
	100 %	8,9 %	3,5 %	5,4 %	10,0 %	1,7 %	17,2 %	6,4 %	17,1 %	2,5 %	3,1 %	23,4 %	6,8 %
Estonie	25	2	2	1	1	1	4	2	1	1	1	10	2
	100 %	8,9 %	6,7 %	2,2 %	4,0 %	2,4 %	17,3 %	6,2 %	5,1 %	2,6 %	2,2 %	41,3 %	8,0 %
Hongrie	153	10	4	6	7	6	27	19	26	3	3	47	5
	100 %	6,7 %	2,8 %	3,9 %	4,9 %	3,8 %	17,4 %	12,7 %	16,9 %	1,7 %	1,6 %	30,7 %	3,2 %
Lettonie	20	1	1	0	1	0	4	1	1	1	1	7	2
	100 %	4,6 %	3,5 %	1,0 %	5,0 %	1,0 %	21,6 %	6,7 %	5,5 %	4,1 %	3,0 %	35,4 %	8,3 %
Lituanie	22	2	1	1	1	1	5	1	2	1	0	8	1
	100 %	8,2 %	3,9 %	4,3 %	3,8 %	4,1 %	23,5 %	5,6 %	7,4 %	2,4 %	1,6 %	36,5 %	5,8 %
Pologne	320	30	14	17	22	30	68	27	35	4	5	74	22
	100 %	9,5 %	4,3 %	5,2 %	6,8 %	9,4 %	21,2 %	8,5 %	10,8 %	1,4 %	1,4 %	23,2 %	6,7 %
Rép. tchèque	183	17	9	8	14	5	76	15	9	3	3	23	16
	100 %	9,4 %	4,7 %	4,6 %	7,6 %	2,8 %	41,5 %	8,3 %	5,0 %	1,8 %	1,7 %	12,4 %	8,6 %
Roumanie	271	13	3	10	95	10	50	18	33	3	3	22	22
	100 %	4,6 %	1,0 %	3,7 %	34,9 %	3,8 %	18,6 %	6,6 %	12,2 %	1,0 %	1,1 %	8,3 %	8,0 %
Slovaquie	70	9	4	5	6	3	22	4	5	1	1	13	6
	100 %	12,4 %	5,9 %	6,5 %	8,5 %	4,4 %	31,1 %	6,3 %	6,6 %	1,0 %	2,0 %	17,9 %	8,9 %
Slovénie	72	10	5	5	12	5	14	5	8	1	1	9	5
	100 %	14,1 %	7,5 %	6,7 %	16,7 %	6,5 %	20,0 %	6,8 %	11,0 %	1,7 %	1,9 %	13,0 %	7,7 %
10 nouveaux pays entrants	1179	98	44	54	163	62	278	96	127	18	19	224	84
	100 %	8,3 %	3,7 %	4,6 %	13,8 %	5,2 %	23,6 %	8,1 %	10,8 %	1,5 %	1,6 %	19,0 %	7,1 %
EUROPE 27 PAYS	14731	1864	857	1007	1287	1183	3039	1456	1413	822	790	2099	516
	100 %	12,7 %	5,8 %	6,8 %	8,7 %	8,0 %	20,6 %	9,9 %	9,6 %	5,6 %	5,4 %	14,3 %	3,5 %

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

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DIESEL PAR PAYS

En unités et en part dans les immatriculations totales

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Allemagne	193841	327046	1 023 997	1 429 737	1 401 479	1 535 886	1 502 282	1 361 958
	8,0 %	9,8 %	30,3 %	43,8 %	42,2 %	44,3 %	47,7 %	44,1 %
Autriche	7425	74197	191 402	220 249	199 908	191 766	176 752	160 465
	3,3 %	25,7 %	61,9 %	70,8 %	64,9 %	62,1 %	59,3 %	54,6 %
Belgique	54 897	154 804	290 301	339 578	348 630	392 328	404 297	422 681
	13,8 %	32,7 %	56,3 %	70,1 %	72,6 %	74,6 %	77,0 %	78,9 %
Danemark	2 352	3 305	14 898	29 147	35 356	41 365	61 825	69 347
	3,2 %	4,1 %	13,2 %	24,0 %	24,1 %	26,8 %	38,8 %	46,2 %
Espagne ⁽¹⁾	-	140 740	734 256	992 067	1 036 789	1 143 512	1 144 265	804 499
		14,2 %	53,1 %	65,4 %	67,8 %	70,0 %	70,9 %	69,3 %
Finlande	-	7 215	-	22 065	25 110	29 487	34 780	69 291
		5,2 %		15,5 %	17,0 %	20,2 %	28,2 %	49,6 %
France	186 050	762 054	1 046 485	1 392 925	1 429 037	1 427 697	1 525 439	1 584 438
	9,9 %	33,0 %	49,0 %	69,2 %	69,1 %	71,4 %	73,9 %	77,3 %
Grèce	-	60	2 006	8 371	4 189	5 852	8 116	9 590
		0,1 %	0,7 %	2,9 %	1,6 %	2,2 %	2,9 %	3,6 %
Irlande	-	12 413	23 259	28 207	36 953	43 620	50 328	50 741
		15,0 %	10,1 %	18,3 %	21,5 %	24,4 %	27,0 %	33,5 %
Italie	138 562	179 779	812 203	1 322 561	1 308 548	1 352 585	1 389 391	1 096 485
	8,1 %	7,8 %	33,6 %	58,4 %	58,5 %	58,2 %	55,7 %	50,7 %
Luxembourg	-	8 206	21 110	34 977	36 561	39 280	39 753	40 314
		21,4 %	50,4 %	72,5 %	75,4 %	77,3 %	77,4 %	77,0 %
Norvège	-	1 581	8 761	32 542	43 146	52 770	96 051	80 096
		2,6 %	9,0 %	28,1 %	39,3 %	48,3 %	74,3 %	72,4 %
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	118 890	123 990	129 292	142 770	125 377
	6,8 %	10,9 %	22,5 %	24,6 %	26,7 %	26,7 %	28,2 %	25,1 %
Portugal	-	10 426	62 417	111 782	131 731	126 704	139 877	147 896
		4,9 %	24,2 %	56,6 %	63,8 %	65,1 %	69,3 %	69,3 %
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	835 198	897 887	897 374	965 517	928 737
	0,4 %	6,4 %	14,1 %	32,5 %	36,8 %	38,3 %	40,2 %	43,6 %
Suède	-	1 335	18 325	21 141	26 527	55 805	106 382	91 874
		0,6 %	6,3 %	8,0 %	9,7 %	19,7 %	34,7 %	36,2 %
Suisse	-	9 998	29 466	69 976	75 247	80 732	92 568	93 493
		3,0 %	9,3 %	26,0 %	28,4 %	30,0 %	32,5 %	32,4 %
EUROPE 17 PAYS⁽¹⁾	619 427	1 866 021	4 726 461	7 009 413	7 161 088	7 546 055	7 880 393	7 137 282
Part du diesel en Europe	7,1 %	13,9 %	32,1 %	48,3 %	49,4 %	51,2 %	53,3 %	52,7 %
Variation annuelle		+0,7 %	+10,7 %	+12,8 %	+2,2 %	+5,4 %	+4,4 %	-9,4 %

(1) Lire les notes de la page 61.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Allemagne	2 527 580	3 475 172	3 590 633	3 461 914	3 521 631	3 670 406	3 376 019	3 320 059
Autriche	243 021	310 157	336 670	340 349	336 793	339 078	330 703	326 633
Belgique	429 849	525 996	569 294	544 232	542 760	587 125	593 555	604 326
Danemark	89 485	100 303	145 780	167 795	204 957	220 003	219 047	184 582
Espagne	592 093	1 218 091	1 680 761	1 851 502	1 916 080	1 909 241	1 891 243	1 328 219
Finlande	115 741	166 602	149 702	160 812	164 160	163 074	140 778	156 913
France	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 422 159	2 487 854	2 440 580	2 526 005	2 510 555
Grèce	80 824	144 960	313 230	312 714	293 102	291 765	304 262	290 091
Irlande	102 203	106 720	272 463	184 448	208 814	219 748	230 911	181 552
Italie	1 826 702	2 464 050	2 641 117	2 478 480	2 444 339	2 559 006	2 730 142	2 384 652
Luxembourg	22 514	40 285	44 979	50 933	51 581	53 958	54 874	56 447
Norvège	106 945	82 483	129 003	149 534	146 928	153 028	175 835	146 716
Pays-Bas	483 574	555 812	694 210	570 946	531 392	548 830	586 575	584 881
Portugal	96 954	275 160	410 670	268 964	273 262	259 279	270 414	268 991
Royaume-Uni	1 725 803	2 256 662	2 466 833	2 903 236	2 770 153	2 678 943	2 752 187	2 431 300
Suède	204 626	256 303	322 383	295 677	309 399	322 745	351 438	293 790
Suisse	297 855	352 652	340 640	290 963	287 369	293 142	310 721	315 602
Union européenne ⁽¹⁾	9 358 799	14 523 790	16 187 575	16 014 161	16 056 277	16 263 781	16 358 153	14 922 991
EUROPE 17 PAYS	11 096 858	15 034 333	16 657 218	16 454 658	16 490 574	16 709 951	16 844 709	15 385 309

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



LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 T) PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Allemagne	101 393	125 384	212 290	195 089	202 372	202 445	227 856	230 019
Autriche	15 473	21 539	27 243	29 057	28 878	30 484	32 521	32 936
Belgique	30 609	52 490	54 090	59 475	62 672	60 984	68 760	68 379
Danemark	15 711	19 649	33 092	46 304	58 076	65 620	59 706	34 439
Espagne ⁽¹⁾	88 042	229 821	299 246	334 216	387 203	274 633	276 408	167 043
Finlande	12 574	27 507	15 056	18 373	16 211	17 385	17 615	17 302
France	277 887	393 795	414 966	408 450	420 065	440 031	461 462	460 273
Grèce	45 124	29 480	23 008	23 023	23 374	24 096	24 517	22 796
Irlande	8 640	24 136	41 474	30 312	37 073	40 982	44 576	29 949
Italie	109 270	156 995	225 517	214 787	207 067	233 288	237 368	222 979
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	2 699	3 064	3 121	3 542	4 088
Norvège	11 395	20 582	31 627	33 889	37 021	43 864	46 640	36 099
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	87 196	66 232	64 860	81 035	84 963
Portugal	38 597	64 236	152 836	71 380	66 774	64 577	68 598	55 602
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	335 967	330 436	334 079	348 180	299 505
Suède	12 038	26 362	31 854	31 431	35 098	39 979	44 639	39 808
Suisse	18 091	22 753	24 121	21 578	22 428	23 690	26 033	27 045
Union européenne ⁽²⁾	790 064	1 398 657	1 875 488	1 887 759	1 944 595	1 896 564	1 996 783	1 770 081
EUROPE 17 PAYS⁽¹⁾	1 031 398	1 517 400	1 931 236	1 943 226	2 004 044	1 964 118	2 069 456	1 833 225

(1) Lire les notes de la page 61.

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

En unités

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Allemagne	59 061	73 770	96 830	83 597	88 364	96 747	101 320	99 907
Autriche	5 642	7 222	8 508	9 591	8 235	7 548	8 289	8 506
Belgique	8 604	10 690	11 061	9 831	11 657	10 282	11 953	11 868
Danemark	3 179	3 539	4 597	4 557	5 902	5 924	6 798	6 563
Espagne	23 208	30 432	33 700	36 556	39 753	40 424	44 384	31 226
Finlande	4 497	4 218	3 072	3 435	3 492	3 290	3 081	4 018
France	41 846	50 028	57 918	47 188	55 281	53 123	52 539	57 504
Grèce	1 178	497	1 633	1 873	1 589	1 899	2 071	2 344
Irlande	3 511	2 748	4 666	3 764	4 621	5 563	5 092	3 602
Italie		31 973	38 388	35 664	35 313	35 409	35 237	33 852
Luxembourg	690	1 136	1 451	1 016	1 394	1 392	1 609	1 742
Norvège	3 056	2 106	3 564	3 935	4 952	4 835	5 650	5 729
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	13 334	13 405	19 075	15 099	18 023
Portugal	8 370	7 186	7 403	4 681	4 588	5 403	5 623	5 516
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	51 774	53 344	50 776	43 111	49 558
Suède	6 703	5 998	5 549	5 060	5 688	6 052	6 484	6 749
Suisse	3 955	4 832	4 733	3 519	3 817	4 733	4 230	4 942
Union européenne ⁽²⁾	187 726	272 597	343 475	311 921	332 626	342 907	342 690	340 978
EUROPE 17 PAYS	244 335	296 973	351 772	319 375	341 395	352 475	352 570	351 649

IMMATRICULATIONS D'AUTOCARS ET D'AUTOBUS NEUFS (PLUS DE 5 T) PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Allemagne	6 058	4 235	5 684	4 715	4 891	5 241	4 940	5 073
Autriche	676	450	706	859	565	761	699	861
Belgique	585	580	974	787	754	813	951	1 029
Danemark	579	311	419	349	315	421	363	463
Espagne	1 511	2 376	2 738	3 286	3 655	3 469	3 671	3 098
Finlande	625	429		288	252	266	248	312
France	3 558	3 160	4 320	4 213	4 776	5 243	5 491	5 655
Grèce		625	374	1 388	575	396	542	430
Irlande		24	121	340	271	412	345	459
Italie		3 825	4 152	4 261	4 514	4 324	3 943	3 581
Luxembourg	53	57	108	119	147	162	164	216
Norvège	684	380	427	584	708	544	718	802
Pays-Bas	1 082	1 069	949	925	1 134	778	1 141	1 153
Portugal		482	806	550	620	492	569	612
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	4 484	4 630	4 641	3 888	4 400
Suède	943	863	1 071	880	1 021	1 163	800	920
Suisse	371	580	491	554	457	509	457	802
Union européenne ⁽²⁾	17 707	20 068	26 918	27 444	28 120	28 582	27 755	28 262
EUROPE 17 PAYS	22 517	22 770	27 836	28 582	29 285	29 635	28 930	29 866

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

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bulgarie						32 481	41 042	43 758
Estonie	10 600	14 474	15 602	16 436	19 640	25 363	30 912	24 579
Hongrie	133 233	172 604	208 426	207 055	198 982	187 676	171 661	153 278
Lettonie	7 300	7 829	8 713	11 217	16 602	25 582	32 771	19 831
Lituanie	6 158	8 142	7 543	9 493	10 467	14 234	21 606	22 217
Pologne	478 752	308 158	358 432	318 111	235 522	238 993	293 305	320 040
République tchèque	148 592	147 630	152 981	143 622	151 699	156 686	174 456	182 554
Roumanie						256 364	315 621	270 995
Slovaquie	55 090	65 318	59 742	57 430	57 125	59 084	59 700	70 040
Slovénie	67 665	58 849	59 548	62 002	59 324	59 578	68 719	71 575
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	907 400	783 004	870 987	825 366	749 361	1 056 041	1 209 793	1 178 867
Roumanie	64 432	89 023	106 765	145 130	215 554			

En unités

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 T) EN EUROPE

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bulgarie						9 959	10 697	11 478
Estonie	1 500	2 122	2 607	2 429	2 944	3 768	4 693	3 041
Hongrie	26 686	28 833	24 978	23 595	20 479	21 604	21 920	21 559
Lettonie	900	1 123	1 064	1 437	1 753	2 645	3 615	2 151
Lituanie	1 270	1 474	1 680	2 347	3 371	4 341	4 445	3 201
Pologne	33 653	20 736	25 769	37 025	35 985	41 027	56 312	61 221
République tchèque	14 786	13 970	14 566	17 288	16 024	16 229	19 722	20 648
Roumanie						32 702	36 431	40 876
Slovaquie	5 812	5 634	9 318	10 204	14 428	19 518	23 618	26 907
Slovénie	6 274	6 174	6 676	7 034	6 897	6 080	6 860	7 331
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	90 900	80 066	86 658	101 359	101 881	157 873	188 313	198 413
Roumanie	14 789	20 230	25 435	31 012	35 842			

En unités

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) EN EUROPE

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bulgarie						42 440	51 739	55 236
Estonie	12 100	16 596	18 209	18 865	22 584	29 131	35 605	27 620
Hongrie	159 919	201 437	233 404	230 650	219 461	209 280	193 581	174 837
Lettonie	8 200	8 952	9 777	12 654	18 355	28 227	36 386	21 982
Lituanie	7 428	9 616	9 223	11 840	13 838	18 575	26 051	25 418
Pologne	512 405	328 894	384 201	355 136	271 507	280 020	349 617	381 261
République tchèque	163 378	161 600	167 547	160 910	167 723	172 915	194 178	203 202
Roumanie						289 066	352 052	311 871
Slovaquie	60 902	70 952	69 060	67 634	71 553	78 602	83 318	96 947
Slovénie	73 939	65 023	66 224	69 036	66 221	65 658	75 579	78 906
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	998 300	863 070	957 645	926 725	851 242	1 213 914	1 398 106	1 377 280
Roumanie	79 221	109 253	132 200	176 142	251 396			

En unités

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES DE PLUS DE 5 T (CARS ET BUS COMPRIS) EN EUROPE

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bulgarie						2 000	3 600	3 400
Estonie	400	516	465	631	927	1 623	1 875	1 380
Hongrie	2 900	4 200	4 100	4 600	4 400	4 900	5 400	5 500
Lettonie	1 000	1 054	948	1 095	1 284	2 216	3 304	2 103
Lituanie	1 000	1 071	1 437	1 714	2 297	3 169	5 039	3 467
Pologne	7 464	6 805	8 523	11 865	11 079	14 988	22 661	19 971
République tchèque	6 400	7 200	6 700	7 324	8 200	10 716	12 860	12 249
Roumanie						8 096	14 766	12 220
Slovaquie	1 796	2 549	2 802	3 105	3 754	4 917	5 776	5 431
Slovénie	1 876	1 864	1 276	1 567	1 635	2 178	2 819	2 725
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	22 800	25 300	26 300	31 900	33 500	54 900	78 100	68 400
Roumanie	3 113	2 849	3 055	4 809	5 019			

En unités

(1) Nouveaux états membres : huit pays en 2000, 10 à partir de 2006.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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.

PRODUCTION MONDIALE DE TOUS VÉHICULES PAR MARQUE

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Citroën	536 415	783 224	1 168 470	1 349 064	1 379 082	1 406 485	1 464 559	1 377 392
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	2 056 181	1 996 284	1 950 374	1 992 499	1 947 822
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	1 647 221	2 152 583	2 877 438	3 405 245	3 375 366	3 356 859	3 457 058	3 325 214
Renault (y compris Trafic II)	1 659 099	1 571 264	2 356 616	2 391 749	2 326 359	2 142 710	2 265 099	1 986 052
Dacia	-	-	55 183	94 698	172 021	188 461	222 913	241 991
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	80 906	118 438	161 299	181 028	189 308
Renault-Dacia-Samsung⁽²⁾	1 659 099	1 571 264	2 426 316	2 567 353	2 616 818	2 492 470	2 669 040	2 417 351
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽³⁾	54 086	60 263	96 040	60 676	63 961	67 593	62 227	65 328
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	40	27	28	21	7
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽⁴⁾	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽⁴⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	3 378 433	3 784 416	5 402 776	6 033 314	6 056 172	5 916 950	6 188 346	5 807 900
Petites collections	616 466	287 512	-	-	-	-	-	-

En unités

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

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Citroën	49 034	93 259	192 238	203 472	205 376	200 111	213 549	236 830
Peugeot	127 428	81 439	186 917	197 063	187 300	195 311	218 956	247 693
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	200 979	174 698	379 155	400 535	392 676	395 422	432 505	484 523
Renault (y compris Trafic II)	166 760	254 334	312 801	381 181	401 785	395 126	385 530	343 507
Dacia	-	-	12 580	22 552	19 871	11 507	7 466	13 956
Renault-Dacia-Samsung⁽²⁾	166 760	254 334	325 381	403 733	421 656	406 633	392 996	357 463
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽³⁾	54 086	60 263	96 040	60 676	63 961	67 593	62 227	65 328
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	40	27	28	21	7
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽⁴⁾	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽⁴⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	439 852	489 601	803 558	864 984	878 320	869 676	887 749	907 321
Petites collections	68 587	79 271	-	-	-	-	-	-

En unités

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

(2) En 1999, Renault a pris le contrôle de Dacia puis, en septembre 2000, celui des actifs de Samsung Motors.

Le Renault Trafic II est produit par IBC, filiale de General Motors au Royaume-Uni, et par Nissan en Espagne.

Depuis 2006, une partie de sa production est comptabilisée en voiture particulière.

(3) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault V.I. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo.

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

PRODUCTION DE VÉHICULES EN FRANCE PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Constructeurs étrangers								
Bugatti	-	-	-	-	5	44	72	82
Fiat	-	-	10 377	13 433	8 304	5 321	4 504	2 688
Heuliez-Opel	-	-	-	14 904	37 390	14 470	11 770	8 840
Lancia	-	-	2 265	7 594	5 713	4 825	4 238	4 068
Smart	-	-	101 365	95 666	77 015	68 672	102 588	140 072
Toyota	-	-	0	203 713	180 643	249 934	262 313	232 406
Voitures particulières	-	-	114 007	335 310	309 070	343 266	385 485	388 156
Véhicules utilitaires légers (Fiat)	-	-	39 428	24 302	20 680	20 874	41 008	35 856
Véhicules industriels (Scania)	-	-	10 710	9 987	9 391	10 133	12 002	12 629
Irisbus-Heuliez	-	-	-	409	291	420	458	404
Irisbus	-	-	-	1 970	2 869	3 130	3 321	3 117
Evobus	-	-	535	613	527	522	557	630
Cars et bus	-	-	535	2 992	3 687	4 072	4 336	4 151
TOTAL VÉHICULES ÉTRANGERS	-	-	164 680	372 591	342 828	378 345	442 831	440 792
Constructeurs français								
TOTAL VÉHICULES FRANÇAIS	-	-	3 183 681	3 293 399	3 206 180	2 790 918	2 573 023	2 128 186
Constructeurs français et étrangers								
TOTAL TOUS VÉHICULES	-	-	3 348 361	3 665 990	3 549 008	3 169 263	3 015 854	2 568 978

En unités

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Citroën	536366	689965	976232	1 145 592	1 173 706	1 206 374	1 251 010	1 140 562
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 859 118	1 808 984	1 755 063	1 773 543	1 700 129
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	1 446 242	1 977 885	2 498 283	3 004 710	2 982 690	2 961 437	3 024 553	2 840 691
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	2 010 568	1 924 574	1 747 584	1 879 570	1 642 551
Dacia	-	-	42 603	72 146	152 150	176 954	215 447	228 035
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	80 906	118 438	161 299	181 027	189 302
Renault-Dacia-Samsung⁽¹⁾	1 492 339	1 316 930	2 100 935	2 163 620	2 195 162	2 085 837	2 276 044	2 059 888
TOTAL	2 938 581	3 294 815	4 599 218	5 168 330	5 177 852	5 047 274	5 300 597	4 900 579
Petites collections	467 879	208 241	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	2 765 803	2 892 106	2 803 891	2 379 974	2 165 384	1 757 779
Citroën	-	-	504 323	594 896	605 988	583 919	540 171	520 319
Peugeot	-	-	1 094 756	1 213 362	1 155 292	906 878	835 167	708 459
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	-	-	1 599 079	1 808 258	1 761 280	1 490 797	1 375 338	1 228 778
Renault	-	-	1 166 724	1 083 848	1 042 611	889 177	790 046	529 001
Renault-Dacia-Samsung⁽¹⁾	-	-	1 166 724	1 083 848	1 042 611	889 177	790 046	529 001

(1) Lire les notes de la page 66.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2008

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		2 840 691	1 228 778	1 611 913
Citroën		1 140 562	520 319	620 243
	C1	108 074		108 074
	C2	59 253	53 099	6 154
	C3	224 625	174 175	50 450
	C4	384 676	136 482	248 194
	ZX	59 220		59 220
	XSARA	73 371	47 846	25 525
	XANTIA	13 728		13 728
	C5	98 602	98 602	
	C-CROSSER	16 238		16 238
	C6	1 667	1 667	
	C8	8 448	8 448	
	NEMO	5 075		5 075
	BERLINGO	87 585		87 585
Peugeot		1 700 129	708 459	991 670
	107	108 179		108 179
	1007	10 396	10 396	
	206	298 495	75 602	222 893
	207	457 836	187 794	270 042
	307	137 772	33 903	103 869
	308	300 653	300 653	
	3008	406	406	
	405	194 784		194 784
	406	1 560		1 560
	407	81 756	81 756	
	4007	17 764		17 764
	607	4 565	4 565	
	807	13 384	13 384	
	BIPPER	2 652		2 652
	PARTNER	69 927		69 927
Renault-Dacia-Samsung		2 059 888	529 001	1 530 887
Renault		1 642 551	529 001	1 113 550
	TWINGO	134 400	2	134 398
	CLIO	476 285	160 056	316 229
	MODUS	72 590		72 590
	LOGAN	267 373		267 373
	SANDERO	9 189		9 189
	MÉGANE	428 435	170 912	257 523
	LAGUNA	81 311	81 311	
	VEL SATIS	1 693	1 693	
	ESPACE	21 668	21 668	
	KANGOO	109 755	88 832	20 923
	TRAFIC	25 770		25 770
	MASTER	4 527	4 527	
	DIVERS	9 555		9 555
Dacia		228 035	0	228 035
	LOGAN	171 886		171 886
	SANDERO	56 149		56 149
Renault Samsung Motors		189 302	0	189 302
	SM3	65 190		65 190
	SM5	54 188		54 188
	QM5 (KOLEOS)	55 195		55 195
	SM7	14 687		14 687
	DIVERS	42		42
TOTAL		4 900 579	1 757 779	3 142 800

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Citroën	49034	93259	192238	203472	205376	200111	213549	236830
Peugeot	127428	81439	186917	197063	187300	195311	218956	247693
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	200979	174698	379155	400535	392676	395422	432505	484523
Renault (y compris Trafic II ⁽²⁾)	166760	254334	312801	381181	401785	395126	385530	343507
Dacia	-	-	12580	22552	19871	11507	7466	13956
Renault-Dacia-Samsung⁽¹⁾	166760	254334	325381	403733	421656	406633	392996	357463
Renault Trucks ⁽¹⁾	11632	7464	8321	8430	9460	11378	4439	5271
Divers	86	71	42	37	24	26	17	3
TOTAL	379457	436567	712899	812735	823816	813459	829957	847260
Petites collections	68587	79271	-	-	-	-	-	-
dont: production en France	-	-	370538	361137	361521	365638	352246	313275
Citroën	-	-	53561	56709	58223	64794	63887	67348
Peugeot	-	-	67629	69312	68166	62903	66012	52675
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	-	-	121190	126021	126389	127697	129899	120023
Renault	-	-	240985	226649	225648	226537	217891	187978
Renault-Dacia-Samsung⁽¹⁾	-	-	240985	226649	225648	226537	217891	187978
Renault Trucks⁽¹⁾	-	-	8321	8430	9460	11378	4439	5271
Divers	-	-	42	37	24	26	17	3

(1) Lire les notes de la page 66.

(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 2008

En unités

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		484523	120023	364500
Citroën		236830	67348	169482
	C2	5943	5943	
	C3	15352	15351	1
	C4	5019	5019	
	NEMO	28400		28400
	BERLINGO	83854		83854
	JUMPY	41035	41035	
	JUMPER	57227		57227
Peugeot		247693	52675	195018
	107	8		8
	206	4944	4933	11
	207	22549	189	22360
	308	3478	3478	
	BIPPER	26846		26846
	PARTNER	86792		86792
	EXPERT	44075	44075	
	BOXER	59001		59001
Renault-Dacia-Samsung		357463	187978	169485
Renault		343507	187978	155529
	TWINGO	4326		4326
	CLIO	39203	3620	35583
	MÉGANE	7439	1	7438
	LAGUNA	141	141	
	KANGOO	108734	89770	18964
	TRAFIC	70332		70332
	MASTER	93777	86053	7724
	MASCOTT	8393	8393	
	DIVERS	11162		11162
Dacia		13956		13956
	LOGAN	13956		13956
Renault Trucks		5271	5271	
	MASCOTT	5271	5271	
Autres		3	3	
Etalmobil		3	3	
TOTAL		847260	313275	533985

Source: CCFA



LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Renault Trucks ⁽¹⁾	39 475	50 493	87 719	52 246	54 501	56 215	57 788	60 057
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Divers ⁽²⁾	17 836	4	2	3	3	2	4	4
TOTAL	57 311	50 497	87 721	52 249	54 504	56 217	57 792	60 061
dont production en France	-	-	44 402	40 156	40 768	45 306	55 393	57 132
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	44 400	40 153	40 765	45 304	55 389	57 128
Divers ⁽²⁾	-	-	2	3	3	2	4	4

(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.

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

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
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	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	2 938	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽²⁾	-	-	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽²⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-

(1) De 1986 à 1990, les soubassements d'autobus fournis par Renault V.I. sont comptés dans la production d'Heuliez.
(2) Depuis le 1/1/1999, Renault V.I. (Renault Trucks) a cédé son activité autocars/autoBUS à Irisbus, qui est rattachée à Iveco.

PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS (PLUS DE 5 TONNES) EN 2008

	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Porteurs				
Véhicules utilitaires: 5 à 6 t		1 592	1 592	0
	Mascott	1 592	1 592	
Gamme intermédiaire: 7 à 16 t		10 918	9 797	1 121
	Midlum	10 918	9 797	1 121
Gamme haute: plus de 16 t		16 818	15 090	1 728
	Premium	6 514	6 082	432
	Magnum	414	414	
	Kerax	7 016	6 632	384
	Lander	2 874	1 962	912
TOTAL PORTEURS RENAULT TRUCKS		29 328	26 479	2 849
Tracteurs routiers				
	Premium	18 140	18 140	
	Magnum	7 763	7 763	
	Kerax	2 147	2 067	80
	Lander	2 679	2 679	
TOTAL TRACTEURS ROUTIERS RENAULT TRUCKS		30 729	30 649	80

Source: CCFA



LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2004	2005	2006	2007	2008
Moins de 3,5 t	318633	402994	577926	669430	670654	624579	645852	623579
E	281031	128422	55883	41500	39019	42191	45533	49354
D	37602	274572	521229	627799	631499	582388	600319	574225
EL			814	131	136	0	0	0
De 3,5 t à moins de 5,1 t	60824	33573	134973	143305	153162	188880	184105	223681
E	14675	1961	1724	816	719	134	0	14
D	46149	31612	133249	142489	152443	188746	184105	223667
De 5,1 t à 12 t	25538	6377	13593	12936	11820	10192	7659	5724
De 12 t à 16 t	12541	8251	5009	5777	5685	4912	4212	4562
De 16 t à 20 t	6909	5518	7304	6259	7115	6999	7294	8356
Plus de 20 t	3054	3650	6255	7805	9647	10591	10678	10690
Tracteurs routiers	9269	11278	20998	19472	20237	23523	27949	30729
Autocars-autobus	3084	2548	2938	-	-	-	-	-
D	3035	2548	2606	-	-	-	-	-
G			332	-	-	-	-	-
EL	49			-	-	-	-	-
Total essence	295706	130383	57607	42316	39738	42325	45533	49368
Total diesel	144097	343806	710243	822537	838446	827351	842216	857953
Total électrique	49	0	814	131	136	0	0	0
Total GNV ou GPL			332	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	439852	474189	768996	864984	878320	869676	887749	907321

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⁾	2004	2005	2006	2007	2008
Dérivés de voitures								
Citroën	26904	22942	29449	27278	26227	27866	26689	26314
Peugeot	69411	55208	41451	44003	38133	35462	34075	30979
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	103229	78150	70900	71281	64360	63328	60764	57293
Renault ⁽³⁾	30420	56245	60320	53666	55009	52737	69515	69804
TOTAL	133649	134395	131220	124947	119369	116065	130279	127097
Camionnettes								
Citroën	45573	67257	100832	99945	97954	90230	91874	112254
Peugeot	27002	18537	70443	71186	70480	79106	87932	113638
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	90178	85794	171275	171131	168434	169336	179806	225892
Renault	126779	129335	147670	120093	118404	118219	120457	108734
TOTAL	216957	215129	318945	291224	286838	287555	300263	334626
Fourgons								
Citroën	23813	32209	61957	76249	81195	82015	94986	98262
Peugeot	33031	47623	75023	81874	78687	80743	96949	103076
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	56844	79832	136980	158123	159882	162758	191935	201338
Renault	40508	84681	104811	207422	228372	224469	203024	172502
Renault Trucks	-	-	8321	8430	9460	11378	4439	5271
Sovam-Etalmobil	86	71	42	37	24	26	17	3
TOTAL	97438	164584	250154	374012	397738	398631	399415	379114
4x4								
Peugeot		1730						
Pick-ups, camionnettes								
Dacia	-	-	12580	22552	19871	11208		6423

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

(2) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(3) y compris des Dacia Logan.

Source: CCFA

LES LIVRAISONS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS HORS DE FRANCE ⁽¹⁾

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Europe ⁽²⁾	1 202 834	1 645 276	2 636 150	2 878 753	2 835 899	2 660 616	2 777 968	2 266 279
dont : Union européenne ⁽³⁾	946 760	1 479 316	2 261 904	2 580 944	2 424 350	2 343 310	2 420 691	1 906 629
Allemagne	202 939	277 424	337 743	325 457	365 860	316 509	306 231	287 149
Autriche	35 775	36 175	41 510	51 174	48 779	42 720	43 406	43 189
Belgique-Luxembourg	105 966	144 896	172 806	178 562	171 552	173 205	165 486	168 273
Danemark	4 059	13 919	30 239	35 308	34 477	38 020	37 827	31 722
Espagne	100 640	297 846	556 934	581 952	577 439	523 571	519 017	326 495
Grèce		11 458	54 270	45 639	32 681	32 723	31 769	26 713
Italie	381 626	324 952	353 616	428 494	377 100	341 043	388 295	293 976
Pays-Bas	84 063	95 340	120 438	119 814	99 707	97 673	105 103	99 265
Portugal	14 729	59 459	68 375	66 279	66 524	58 732	57 473	55 084
Royaume-Uni	156 071	245 989	432 507	472 007	413 743	364 967	376 050	262 015
Suède	13 060	18 001	31 473	42 037	43 062	34 518	38 209	18 121
10 nouveaux États membres				184 082	147 859	142 234	162 776	153 332
12 nouveaux États membres					276 433	283 512	321 102	266 698
dont : PECO/CEI ⁽⁴⁾	23 619	31 569	164 814	99 284	214 335	154 964	195 460	224 787
Hongrie		2 040	23 887	40 674	26 926	26 660	20 064	17 766
Pologne		806	59 093	63 884	47 521	46 373	54 784	53 025
Roumanie			7 520	19 882	122 930	135 140	148 290	103 502
Russie			6 042	14 910	42 637	110 308	139 576	177 610
dont : Suisse	51 821	43 832	45 654	40 507	41 231	38 113	40 352	38 812
dont : Turquie		13 069	148 264	140 873	142 160	111 852	108 890	87 572
Afrique	133 213	45 675	69 865	110 483	103 130	133 996	145 483	151 256
dont : Afrique du Sud	22 439	0	13 913	29 539	32 941	28 216	11 686	5 637
Maghreb	15 542	20 432	37 236	65 455	42 881	85 805	111 815	132 101
Nigeria	61 133	8 319	8 860	4 661	6 159	11 091	12 270	6 244
Amérique	145 204	29 360	230 270	288 902	314 505	363 711	471 245	483 777
dont : Argentine	11 899	516	97 605	54 418	70 099	98 588	121 282	122 942
Brésil			80 205	127 465	144 030	160 949	197 369	280 258
Colombie	11 885	9 112	16 659	26 512	36 499	49 853	5 819	2 807
Mexique		20	1 408	60 607	39 871	28 623	44 601	23 298
Asie ⁽²⁾	26 178	96 645	166 261	461 879	512 772	499 791	659 491	751 237
dont : Japon	883	14 264	15 976	18 751	16 323	14 534	11 785	9 910
Chine		3 960	54 334	91 431	143 756	205 247	211 457	180 179
Iran	12 836	29 852	45 722	292 514	304 326	235 652	199 701	358 694
Inde							16 934	17 592
Corée du Sud						121 106	120 013	104 028
Océanie	6 290	5 761	9 984	16 409	16 698	16 532	20 320	15 591
dont : Australie	2 398	820	2 765	9 354	11 872	12 614	15 063	10 762
TOTAL GÉNÉRAL	1 529 652	1 881 998	3 174 447	3 819 541	3 841 448	3 738 684	4 109 972	3 736 921
Petites collections	471 744	208 241						

VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Europe ⁽²⁾	88 235	174 998	379 289	379 999	401 860	471 483	490 820	473 705
dont : Union européenne ⁽³⁾	74 382	156 268	312 421	323 495	326 077	414 855	448 562	411 784
Allemagne	17 490	23 581	50 081	43 788	40 760	56 511	60 927	59 809
Autriche	2 185	3 702	4 697	5 290	6 206	6 131	6 830	7 956
Belgique-Luxembourg	11 455	18 383	22 857	20 863	24 827	30 049	30 963	34 012
Espagne	71	44 110	57 516	61 931	71 185	77 179	63 691	40 419
Italie	26 207	19 923	35 910	31 047	29 706	36 882	45 457	41 408
Pays-Bas	8 234	7 995	23 087	17 188	11 630	16 574	19 729	20 926
Portugal	2 805	14 291	34 551	26 672	25 410	24 738	22 334	19 242
Royaume-Uni	8 390	21 127	55 647	63 951	64 554	75 574	69 972	62 972
10 nouveaux États membres				28 844	24 939	35 439	45 694	49 057
12 nouveaux États membres					51 099	55 569	64 926	75 366
dont : PECO/CEI ⁽⁴⁾	361	2 781	25 100	24 366	46 685	25 932	13 392	20 370
Pologne	301	97	5 624	9 971	9 039	14 762	19 019	21 606
dont : Suisse	3 317	2 921	4 293	5 033	5 934	7 371	8 123	8 174
Afrique	75 802	18 320	16 074	27 779	22 597	26 118	24 055	30 466
dont : Maghreb	18 334	8 588	13 509	24 360	18 345	20 141	21 107	26 601
Amérique	5 875	5 453	36 682	27 283	33 328	42 367	59 664	68 808
dont : États-Unis	1 999	2 000	1 099					
Asie ⁽²⁾	6 930	11 302	8 260	11 200	11 781	7 622	7 481	7 356
Océanie	776	1 364	1 797	1 877	1 967	2 377	3 512	3 238
TOTAL GÉNÉRAL	178 126	213 502	444 516	449 321	474 532	553 680	586 686	585 270
Petites collections	39 428	12 207						

(1) 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 (180 973 VP). En outre, certaines livraisons sont affectées aux zones, mais pas aux pays.

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

(3) 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 à partir de 2006.

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

Source : CCFA

LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

Les données physiques et financières proviennent des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile. Ces enquêtes sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Elles sont exploitées par le Service statistique du secrétariat d'État à l'Industrie (SESSI). 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.

CONSTRUCTION AUTOMOBILE

	Unités	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008 ⁽¹⁾
DONNÉES PHYSIQUES									
Effectifs	unités	320922	216848	190830	186123	185061	176803	173621	163000
Production en France	milliers			3348	3666	3549	3169	3016	2569
Production par personne				17,5	19,7	19,2	17,9	17,4	15,8
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	19251	49472	73684	87667	86944	87085	91770	84000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7511	18817	42290	52751	51988	52577	54237	49000
Part du chiffre d'affaires exporté	%	39,0 %	38,0 %	57,4 %	60,2 %	59,8 %	60,4 %	59,1 %	58,3 %
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	5883	10650	13282	15123	14481	12516	13456	11000
Valeur ajoutée / chiffre d'affaires	%	30,6 %	21,5 %	18,0 %	17,2 %	16,7 %	14,4 %	14,7 %	13,1 %
Valeur ajoutée / par personne	milliers €	18	49	70	81	78	71	78	67
Charges sociales	millions €	1452	1860	2153	2491	2546	2550	2597	
Charges sociales par personne	milliers €	4,5	8,6	11,3	13,4	13,8	14,4	15,0	
Rémunération	millions €	3254	4271	5093	6109	6216	6331	6511	
Rémunération par personne	milliers €	10,1	19,7	26,7	32,8	33,6	35,8	37,5	
Frais de personnel	millions €	4706	6132	7246	8600	8761	8881	9108	
Frais de personnel par personne	milliers €	14,7	28,3	38,0	46,2	47,3	50,2	52,5	
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	80,0 %	57,6 %	54,6 %	56,9 %	60,5 %	71,0 %	67,7 %	
Excédent brut d'exploitation	millions €	928	3855	5201	5487	4613	2522	3374	
Excédent brut d'exploitation / VA	%	15,8 %	36,2 %	39,2 %	36,3 %	31,9 %	20,2 %	25,1 %	
Charges financières	millions €	484	1170	1178	898	900	704	874	
Charges financières / VA	%	8,2 %	11,0 %	8,9 %	5,9 %	6,2 %	5,6 %	6,5 %	
Produits financiers	millions €	207	1095	2508	2234	2029	1157	1851	
Produits financiers / VA	%	3,5 %	10,3 %	18,9 %	14,8 %	14,0 %	9,2 %	13,8 %	
Résultat financier	millions €	- 276	- 74	1330	1336	1128	453	977	
Résultat financier / VA	%	- 4,7 %	- 0,7 %	10,0 %	8,8 %	7,8 %	3,6 %	7,3 %	
Capacité d'autofinancement	millions €	638	2918	5499	4960	4236	1682	3504	
Capacité d'autofinancement / VA	%	10,8 %	27,4 %	41,4 %	32,8 %	29,3 %	13,4 %	26,0 %	
Résultat net comptable	millions €	-26	969	2851	2358	1086	- 243	160	
Résultat net comptable / CA	%	- 0,1 %	2,0 %	3,9 %	2,7 %	1,2 %	- 0,3 %	0,2 %	
Investissements	millions €	1018	3139	3807	3483	3214	2967	2545	2500
Investissements / CA	%	5,3 %	6,3 %	5,2 %	4,0 %	3,7 %	3,4 %	2,8 %	3,0 %
Investissements / VA	%	17,3 %	29,5 %	28,7 %	23,0 %	22,2 %	23,7 %	18,9 %	22,7 %

(1) Estimations du CCFA.



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.

Depuis 1993, une nouvelle nomenclature française d'activité (NAF), 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.

Les entreprises classées dans le secteur « fabrication d'équipements automobiles » ne constituent donc pas l'ensemble des fournisseurs de l'industrie automobile. Il faudrait leur ajouter notamment les producteurs de matériels électriques (pour moteurs et véhicules), de sièges automobiles, de verre, de pneus et de fermetures et ressorts automobiles *(lire en page 53)*.

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.

FABRICATION D'ÉQUIPEMENTS AUTOMOBILES

	Unités	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2008 ⁽²⁾
DONNÉES PHYSIQUES									
Nombre d'entreprises (> 20 personnes)	unités	320	320	243	219	204	200	192	188
Effectifs	unités	143347	112963	94171	91491	85928	82273	73110	68500
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	5637	14452	17766	20623	19889	19372	18149	16000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	1301	4018	7512	8745	8291	8452	8676	7800
Part du chiffre d'affaires exporté	%	23,1 %	27,8 %	42,3 %	42,4 %	41,7 %	43,6 %	47,8 %	48,8 %
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	2251	4530	4643	5309	4869	4691	4276	
Valeur ajoutée (HT) / chiffre d'affaires (HT)	%	39,9 %	31,3 %	26,1 %	25,7 %	24,5 %	24,2 %	23,6 %	
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	16	40	49	58	57	57	58	
Charges sociales	millions €	503	867	902	1011	1009	996	880	
Charges sociales par personne	milliers €	3,5	7,7	9,6	11,1	11,7	12,1	12,0	
Rémunération	millions €	1239	2060	2213	2431	2374	2354	2086	
Rémunération par personne	milliers €	8,6	18,2	23,5	26,6	27,6	28,6	28,5	
Frais de personnel	millions €	1742	2926	3115	3442	3383	3350	2967	
Frais de personnel par personne	milliers €	12,2	25,9	33,1	37,6	39,4	40,7	40,6	
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	77,4 %	64,6 %	67,1 %	64,8 %	69,5 %	71,4 %	69,4 %	
Excédent brut d'exploitation	millions €	418	1337	1206	1511	1121	979	1014	
Excédent brut d'exploitation / VA	%	18,6 %	29,5 %	26,0 %	28,5 %	23,0 %	20,9 %	23,7 %	
Charges financières	millions €	186	387	440	214	253	288	262	
Charges financières / VA	%	8,2 %	8,5 %	9,5 %	4,0 %	5,2 %	6,1 %	6,1 %	
Produits financiers	millions €	36	213	337	239	285	336	268	
Produits financiers / VA	%	1,6 %	4,7 %	7,3 %	4,5 %	5,9 %	7,2 %	6,3 %	
Résultat financier	millions €	-150	-174	-103	24	32	48	5	
Résultat financier / VA	%	-6,7 %	-3,8 %	-2,2 %	0,5 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	
Capacité d'autofinancement	millions €	237	883	889	1085	834	777	697	
Capacité d'autofinancement / VA	%	10,5 %	19,5 %	19,2 %	20,4 %	17,1 %	16,6 %	16,3 %	
Résultat net comptable	millions €	54	400	-92	414	83	103	141	
Résultat net comptable / CA	%	1,0 %	2,8 %	-0,5 %	2,0 %	0,4 %	0,5 %	0,8 %	
Investissements	millions €	328	899	1024	650	687	651	485	
Investissements / CA	%	5,8 %	6,2 %	5,8 %	3,2 %	3,5 %	3,4 %	2,7 %	
Investissements / VA	%	14,6 %	19,8 %	22,0 %	12,2 %	14,1 %	13,9 %	11,3 %	

(1) En 2007, une partie de la baisse s'explique par le reclassement de certaines entreprises dans d'autres nomenclatures d'activité.

(2) Estimations de la FIEV.

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR MARQUE

En unités

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Citroën	270983	266822	261 508	256 705	271 273	257 927	277 347	289 397
Peugeot	293 461	498 481	397 547	363 224	362 157	356 801	349 390	343 904
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	685 318	765 303	659 055	619 929	633 430	614 728	626 737	633 301
Renault	759 312	639 440	602 415	549 192	524 415	472 105	443 536	449 334
Divers France	56	146	63	551	148	85	69	35
TOTAL FRANCE⁽²⁾	1 444 686	1 404 889	1 261 533	1 169 672	1 157 993	1 086 918	1 070 342	1 082 670
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	13 454	13 845	14 900	13 956	10 313
Audi	17 455	32 762	34 937	36 461	44 283	43 980	48 086	47 850
BMW	17 239	29 580	31 576	37 108	40 462	40 682	49 548	49 145
Chrysler	16	4 084	4 827	5 751	5 058	4 872	4 010	2 483
Dacia	-	-	-	-	9 758	18 742	32 635	43 514
Daewoo	-	-	11 731	158	2	1	-	-
GM Daewoo	-	-	-	7 783	933	3	-	-
Chevrolet	-	-	-	-	7 939	7 616	8 943	9 140
Daihatsu	-	0	1 043	1 297	1 538	1 899	2 847	1 842
Dodge	-	-	-	-	13	1 323	2 866	2 563
Fiat	53 147	128 822	95 983	48 283	46 154	50 391	53 113	73 499
Ford	68 426	159 575	117 061	101 631	103 587	96 115	103 065	112 125
Honda	8 293	14 002	8 716	6 756	8 879	11 715	15 631	12 358
Hyundai	-	0	11 019	27 814	27 389	26 799	26 814	18 442
Jaguar	269	1 290	1 939	2 912	2 112	1 765	1 565	1 674
Jeep	-	3 824	3 001	2 995	3 522	3 556	4 886	2 272
Kia	-	0	2 631	8 846	18 067	15 016	15 461	15 739
Lada	13 069	15 758	1 867	1 405	1 671	1 042	622	176
Lancia	6 801	18 225	5 864	3 061	4 414	4 009	4 257	4 764
Land Rover	237	3 611	7 570	5 644	6 932	5 298	7 461	3 160
Mazda	13 021	18 563	6 366	12 179	11 437	13 859	14 486	13 391
Mercedes	14 430	28 605	43 389	49 187	54 628	58 698	61 629	51 495
Mini	-	-	-	10 858	12 613	9 608	16 033	18 999
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	7 751	6 752	3 112	5 457	2 563
Nissan-Infiniti	17 700	25 707	31 330	37 568	40 806	30 967	32 265	38 176
Opel	32 709	113 490	133 576	110 329	106 454	99 254	99 661	89 774
Porsche	1 060	1 297	825	2 117	2 375	2 284	2 863	1 632
Rover	20 690	41 147	13 474	4 562	1 980	239	13	0
Saab	179	2 459	3 265	3 296	2 701	3 037	3 364	3 171
Santana	-	1 746	4 231	-	-	101	183	144
Seat	306	48 052	40 562	32 642	32 738	35 005	37 990	34 770
Skoda	1 636	1 825	11 570	12 131	15 042	16 296	18 362	17 393
Smart	-	-	6 645	12 721	12 646	10 078	8 061	8 669
Ssangyong	-	0	19	467	3 969	4 506	3 873	590
Subaru	-	0	2 312	1 447	1 462	1 508	1 782	1 233
Suzuki	-	0	11 355	18 140	21 110	25 523	30 841	25 308
Toyota-Lexus	13 095	15 839	43 698	78 667	87 406	97 140	103 355	92 209
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	124 145	135 975	140 737	142 593	144 465
Volvo	8 207	12 415	6 777	11 858	11 089	10 591	13 749	10 992
TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾	428 516	904 241	872 351	844 037	909 796	913 631	994 201	967 613
TOTAL GÉNÉRAL	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 013 709	2 067 789	2 000 549	2 064 543	2 050 283
Marques françaises (en %)	77,1 %	60,8 %	59,1 %	58,1 %	56,0 %	54,3 %	51,8 %	52,8 %
Marques étrangères (en %)	22,9 %	39,2 %	40,9 %	41,9 %	44,0 %	45,7 %	48,2 %	47,2 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
TOTAL GÉNÉRAL	4 441 423	4 758 750	5 082 122	5 444 076	5 383 361	5 465 603	5 570 764	5 393 045
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,7	2,6	2,7	2,7	2,6

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
TOTAL GÉNÉRAL		644 925	651 033	732 378	718 948	742 366	768 538	781 720
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7



LES IMMATRICULATIONS

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Citroën	24 158	111 881	138 628	175 235	182 569	178 719	214 083	234 354
Peugeot	65 199	189 322	206 153	255 397	258 712	258 587	257 478	260 482
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	89 357	301 203	344 781	430 632	441 281	437 306	471 561	494 836
Renault	45 862	205 374	257 909	380 754	357 094	331 999	319 076	357 084
TOTAL FRANCE⁽²⁾	135 219	506 577	602 711	811 511	798 437	769 338	790 637	851 920
Alfa Romeo	-	2 524	7 444	10 607	10 845	12 429	12 130	9 077
Audi	19 591	13 495	25 901	32 362	39 365	40 052	42 471	43 227
BMW/Mini	-	8 271	21 065	33 276	36 731	37 587	47 734	52 301
Chrysler/Dodge/Jeep	-	-	4 161	6 844	6 556	8 269	11 059	7 126
Dacia	-	-	-	-	0	9 326	21 600	33 838
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	23 645	27 196	30 568	33 048	42 258
Ford	1 833	56 331	58 896	74 578	76 476	72 564	77 401	96 415
Honda	-	-	413	2 430	4 470	7 583	10 433	7 292
Hyundai	-	-	5 510	20 832	22 129	22 615	22 943	12 665
Kia	-	-	1 200	4 866	10 597	10 488	12 156	12 016
Land Rover	-	2 980	5 656	5 364	6 560	5 091	7 312	3 122
Mazda	-	5 200	3 204	7 158	6 061	9 186	9 460	8 591
Mercedes	10 635	15 676	30 007	41 078	44 079	50 994	55 056	46 798
Mitsubishi	-	1 623	3 227	5 759	4 793	2 326	4 724	2 046
Nissan-Infiniti	694	4 982	15 533	22 946	23 454	17 657	21 376	26 798
Opel	6 178	28 218	63 726	74 147	75 944	69 803	72 590	64 613
Rover	-	4 419	7 480	3 416	1 482	154	5	0
Seat	-	14 367	27 861	26 019	26 378	28 872	32 123	30 398
Skoda	-	-	7 741	9 901	12 381	12 620	15 142	15 543
Suzuki	-	-	3 165	11 910	11 969	16 507	17 531	14 228
Toyota-Lexus	-	3 594	12 282	48 217	54 560	58 723	64 770	55 582
Volkswagen	-	50 975	89 487	98 330	106 909	113 969	119 040	129 650
Volvo	1 198	4 097	4 786	10 666	10 247	9 823	12 694	10 582
TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾	5 0815	255 477	443 774	581 414	630 600	658 359	734 802	732 518
TOTAL GÉNÉRAL	186 034	762 054	1 046 485	1 392 925	1 429 037	1 427 697	1 525 439	1 584 438
Part des immatriculations diesel	9,9 %	33,0 %	49,0 %	69,2 %	69,1 %	71,4 %	73,9 %	77,3 %
Marques françaises en %	72,7 %	66,5 %	57,6 %	58,3 %	55,9 %	53,9 %	51,8 %	53,8 %
Marques étrangères en %	27,3 %	33,5 %	42,4 %	41,7 %	44,1 %	46,1 %	48,2 %	46,2 %

(1) Dont Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

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

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Citroën	53 245	80 958	77 048	71 688	73 166	74 786	71 901	78 593
Peugeot	49 318	60 813	74 950	76 952	73 778	75 295	81 050	82 256
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	112 231	141 771	151 998	148 640	146 944	150 081	152 951	160 849
Renault	116 602	162 549	139 752	139 567	140 059	151 058	150 532	144 750
Divers France	256	415	40	6 539	10 076	300	488	460
TOTAL FRANCE	229 089	304 735	291 790	294 746	297 079	301 439	303 971	306 059
Fiat	8 326	10 139	25 253	12 880	12 497	24 321	33 071	36 403
Ford	9 099	16 080	18 110	16 837	19 695	25 024	26 458	24 765
Hyundai	-	-	588	1 377	1 380	1 614	996	659
Isuzu	-	-	108	883	1 370	1 654	2 280	1 950
Iveco	2 941	11 543	16 534	14 840	15 721	16 175	18 828	17 845
Land Rover	645	2 718	1 857	1 357	1 256	1 090	1 218	1 211
Mazda	579	1 067	916	454	635	745	760	620
Mercedes	5 495	11 156	23 139	19 231	18 973	20 177	23 422	22 509
Mitsubishi	-	-	3 392	1 487	1 350	3 263	3 766	2 916
Nissan	861	5 063	5 197	8 484	9 746	11 647	10 050	8 449
Opel	664	2 408	7 561	10 372	12 617	12 936	12 646	11 606
Toyota-Lexus	7 112	6 099	1 771	2 420	2 587	3 232	6 204	7 019
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	9 627	10 043	11 939	13 178	13 713
TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾	48 798	89 060	123 176	113 704	122 986	138 592	157 491	154 214
TOTAL GÉNÉRAL	277 887	393 795	414 966	408 450	420 065	440 031	461 462	460 273
Marques françaises en %	82,4 %	77,4 %	70,3 %	72,2 %	70,7 %	68,5 %	65,9 %	66,5 %
Marques étrangères en %	17,6 %	22,6 %	29,7 %	27,8 %	29,3 %	31,5 %	34,1 %	33,5 %

(1) Dont Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

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



LES IMMATRICULATIONS

VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VP + VUL) PAR MARQUE

	1980	1990	2000	2004	2005	2006 ⁽¹⁾	2007	2008
Citroën	324 228	347 780	338 556	328 393	344 439	332 713	349 248	367 990
Peugeot	342 779	559 294	472 497	440 176	435 935	432 096	430 440	426 160
PSA Peugeot Citroën	797 549	907 074	811 053	768 569	780 374	764 809	779 688	794 150
Renault	875 914	801 989	742 167	688 759	664 474	623 163	594 068	594 084
TOTAL FRANCE	1 673 775	1 709 624	1 553 323	1 464 418	1 455 072	1 388 357	1 374 313	1 388 729
Fiat	61 473	138 961	121 236	61 163	58 651	74 712	86 184	109 902
Ford	77 525	175 655	135 171	118 468	123 282	121 139	129 523	136 890
Land Rover	882	6 329	9 427	7 001	8 188	6 388	8 679	4 371
Mercedes	19 925	39 761	66 528	68 418	73 601	78 875	85 051	74 004
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	46 052	50 552	42 614	42 315	46 625
Opel	33 373	115 898	141 137	120 701	119 071	112 190	112 307	101 380
Rover	20 812	41 343	13 564	4 579	1 982	239	13	0
Seat	306	51 999	42 230	33 148	33 024	35 452	38 426	35 146
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	81 087	89 993	100 372	109 559	99 228
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	133 772	146 018	152 676	155 771	158 178
TOTAL ÉTRANGER	477 314	993 301	995 527	957 741	1 032 782	1 052 223	1 151 692	1 121 827
TOTAL GÉNÉRAL	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 422 159	2 487 854	2 440 580	2 526 005	2 510 556
Marques françaises en %	77,8 %	63,3 %	60,9 %	60,5 %	58,5 %	56,9 %	54,4 %	55,3 %
Marques étrangères en %	22,2 %	36,7 %	39,1 %	39,5 %	41,5 %	43,1 %	45,6 %	44,7 %

(1) Lire la note (3) de la page 75.

VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS PAR MARQUE (PLUS DE 5 TONNES)

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	17 696	18 339	18 805	16 843	19 359
TOTAL FRANCE	18 312	20 738	20 992	17 780	18 465	18 966	16 971	19 472
DAF	1 881	3 460	4 365	5 046	6 321	5 464	5 995	6 579
Iveco	6 578	7 204	6 998	5 407	5 901	5 795	5 385	5 838
MAN	327	1 433	3 498	3 021	4 545	3 763	5 171	5 530
Mercedes	8 014	9 500	9 976	7 246	9 325	9 119	8 879	9 610
Scania	1 389	2 711	4 963	3 382	4 417	3 893	4 200	4 156
Volvo	3 724	4 647	6 739	4 976	5 870	5 691	5 522	5 739
TOTAL ÉTRANGER	23 534	29 290	36 924	29 408	36 819	34 157	35 568	38 032
TOTAL GÉNÉRAL	41 846	50 028	57 916	47 188	55 284	53 123	52 539	57 504
Marques françaises en %	43,8 %	41,5 %	36,2 %	37,7 %	33,4 %	35,7 %	32,3 %	33,9 %
Marques étrangères en %	56,2 %	58,5 %	63,8 %	62,3 %	66,6 %	64,3 %	67,7 %	66,1 %

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

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
TOTAL	-	-	59 056	72 714	55 975	55 946	55 012	54 586
Rapport occasion/neuf	-	-	1,0	1,5	1,0	1,1	1,0	0,9

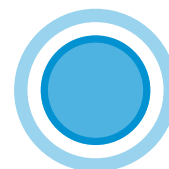
AUTOCARS ET AUTOBUS NEUFS PAR GROUPE (PLUS DE 5 TONNES)

	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
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⁾	-	-	-	2 341	2 459	2 793	2 861	2 914
Groupe Evobus ⁽²⁾	-	-	-	700	888	915	974	1 346
Groupe Neoman Bus ⁽³⁾	-	-	-	237	404	475	550	527
Bova	-	-	-	115	198	217	262	155
Ponticelli	-	-	-	190	48	29	1	0
Temsa	-	-	-	191	301	371	343	284
Van Hool	57	250	230	263	238	212	151	157
Autres	-	-	-	176	237	231	349	272
TOTAL GÉNÉRAL	-	-	-	4 213	4 773	5 243	5 491	5 655

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

(2) Evobus : Kässbohrer et Mercedes.

(3) Neoman Bus : MAN et Neoplan.



LA MOTORISATION

DENSITÉ AUTOMOBILE (COMPARAISONS INTERNATIONALES)

Nombre de voitures et de véhicules utilitaires
pour 1 000 habitants au 1^{er} janvier

	1985	1995	2000	2008
Union européenne ⁽¹⁾	380	473	534	585
Allemagne	450	529	553	535
Belgique	363	463	505	550
Espagne	276	430	517	632
France	446	520	564	598
Italie	412	541	615	685
Royaume-Uni	379	474	525	580
Suède	400	445	481	525
Pologne	117	229	287	454
Turquie	27	65	84	129
Canada	559	562	573	624
États-Unis	708	759	774	818
Corée du sud	25	177	240	341
Japon	375	527	566	592
Argentine	173	167	181	209
Brésil	86	89	109	133
Chine	3	8	12	34
Inde	3	6	7	14

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



PARC AUTOMOBILE (AU 1^{ER} JANVIER 2009)

En milliers

	Toutes énergies	Diesel
VOITURES PARTICULIÈRES (VP)		
5 CV et moins	12 537	6 308
6 CV à 10 CV	16 789	9 839
11 CV et plus	1 523	606
Total voitures particulières (VP)	30 850	16 753
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL)		
Moins de 2,5 t	3 721	3 018
De 2,5 t à 3,5 t	1 999	1 963
De 3,6 t à 5 t	10	10
TOTAL VUL jusqu'à 5 t	5 730	4 991
Total véhicules légers (VP + VUL)	36 580	21 744
VÉHICULES INDUSTRIELS DE PLUS DE 5 T		
Porteurs		
De 5 t à moins de 12 t (tous diesel)	82	82
De 12 t à moins de 16 t (tous diesel)	54	54
De 16 t à moins de 20 t (tous diesel)	117	117
20 t et plus (tous diesel)	89	89
Total porteurs (tous diesel)	342	342
Tracteurs routiers (tous diesel)	206	206
Autocars et autobus	84	82
Total véhicules utilitaires plus de 5 t	632	630
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6 362	5 620
TOTAL TOUS VÉHICULES	37 212	22 373

Source : estimations CCFA

MOTORISATION

	Unité	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008 ⁽¹⁾
Ménages non motorisés	%	29,2 %	23,2 %	19,7 %	19,5 %	18,8 %	18,0 %	17,6 %	17,3 %
Ménages motorisés	%	70,8 %	76,8 %	80,3 %	80,5 %	81,2 %	82,0 %	82,4 %	82,7 %
Ménages monomotorisés	%	54,3 %	50,5 %	50,7 %	46,8 %	46,4 %	46,3 %	46,6 %	46,9 %
Ménages bimotorisés	%	14,8 %	23,0 %	25,4 %	28,4 %	29,4 %	30,2 %	30,3 %	30,5 %
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7 %	3,3 %	4,2 %	5,3 %	5,4 %	5,5 %	5,5 %	5,3 %
Âge moyen du véhicule	année		5,90	7,25	7,55	7,71	7,9	8,2	8,1
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	4,64	4,73	4,9	4,9	4,9
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	59,7	59,9	60,8	61,9	61,9
Kilométrage moyen total	km	12 200	13 041	13 560	12 843	12 613	12 430	12 198	12 015
Kilométrage moyen essence	km	11 600	11 651	10 780	9 710	9 546	9 122	8 832	8 658
Kilométrage moyen diesel	km	26 200	20 950	18 140	16 758	16 174	15 917	15 590	15 106
TRAFFIC INTÉRIEUR DE VOYAGEURS									
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	452,5	585,6	699,6	736,9	727,4	723,8	727,8	720,2
En autocars-autobus	milliards voy.-km	36,0	41,3	43,0	44,0	43,8	44,9	47,1	49,4
Trafic total	milliards voy.-km	586,9	712,2	838,5	880,3	873,4	873,4	881,0	881,1
Part du trafic routier dans le trafic total	%	83,2	88,0	88,6	88,7	88,3	88,0	88,0	87,3
ÉVOLUTION ANNUELLE DU TRAFIC									
En véhicules particuliers	%	-	+ 2,6	+ 0,0	- 0,2	- 1,3	- 0,5	0,6	- 1,0
En autocars-autobus	%	-	+ 2,7	+ 3,4	3,0	- 0,4	2,3	5,0	4,8

(1) Provisoire.

Sources : SOFRES, calculs INRETS-ADEME, INSEE et SOeS

PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER

En milliers

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
VOITURES PARTICULIÈRES								
Jusqu'à 5 CV	5 090	8 312	10 572	12 040	12 096	12 236	12 323	12 537
6 à 10 CV	11 460	13 385	15 723	16 519	16 618	16 720	16 864	16 789
Plus de 10 CV	1 890	1 313	1 186	1 341	1 386	1 444	1 513	1 523
TOTAL VP	18 440	23 010	27 480	29 900	30 100	30 400	30 700	30 850
Dont diesel	730	3 265	9 261	13 590	14 348	15 143	15 922	16 753
VÉHICULES UTILITAIRES								
Jusqu'à 3,5 t	1 985	4 125	4 974	5 489	5 549	5 609	5 680	5 720
De 3,5 t à 5 t	103	20	12	12	11	11	10	10
De 5 t à 20 t	250	334	287	274	267	264	259	253
20 t et plus	26	41	46	68	75	81	86	89
Tracteurs routiers	129	160	210	215	213	213	215	206
TOTAL VU	2 493	4 680	5 529	6 057	6 115	6 178	6 250	6 278
Dont diesel	976	2 342	4 202	5 030	5 149	5 273	5 410	5 539
AUTOCARS-AUTOBUS	57	68	80	82	83	83	83	84
TOTAL TOUS VÉHICULES	20 990	27 758	33 090	36 039	36 298	36 661	37 033	37 212
Dont diesel	1 763	5 675	13 543	18 700	19 579	20 497	21 413	22 373

Source : estimations CCFA

LES CARBURANTS, LES TAXES SUR L'AUTOMOBILE, LES ÉMISSIONS ET LE CO₂

CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	Unités	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
CONSOMMATION DE CARBURANTS									
Essence ordinaire	millions de litres	4216	959						
Super plombé - ARS	millions de litres	20007	19911	3924	1072	433	112	26	0
Super sans plomb	millions de litres		3406	14329	14392	14097	13566	13037	12056
Total essences	millions de litres	24223	24276	18253	15463	14529	13678	13063	12056
Gazole	millions de litres	11415	20664	32373	36405	36744	37740	39004	38910
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	35638	44940	50627	51868	51273	51419	52067	50966

Source: CPDP, estimations pour l'année 2008

	Unités	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
PRIX DES CARBURANTS À LA POMPE (MOYENNE ANNUELLE)									
Essence ordinaire TTC	euros/litre	0,49	0,80	-	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	57	73	-	-	-	-	-	-
Super plombé - ARS	euros/litre	0,52	0,81	1,17	1,14	1,27	-	-	-
Taxes en %	%	57	74	71	72	67	-	-	-
Super sans plomb 98	euros/litre	-	0,79	1,11	1,08	1,20	1,27	1,31	1,39
Taxes en %	%	-	71	69	71	65	62	63	60
Essences	euros/litre	0,52	0,81	1,12	1,07	1,18	1,24	1,28	1,36
Taxes en %	%	57	74	69	72	67	63	63	61
Gazole	euros/litre	0,37	0,54	0,85	0,88	1,02	1,08	1,10	1,27
Taxes en %	%	46	61	62	63	57	55	55	50

Source: DIREM

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2008

En milliers de tonnes

	1990	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008 ⁽¹⁾	Variations 2008-1990	Variations 2008-2007
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE										
SO ₂	139	114	22	24	4	4	4	4	- 97 %	-
CO	6201	4475	2613	1717	1427	1212	1033	874	- 86 %	- 15 %
NO _x	1141	1045	895	792	756	734	712	675	- 41 %	- 5 %
COVNM	1040	793	492	295	247	209	177	148	- 86 %	- 16 %
Plomb	3887	1143	7	0	0	0	0	0	- 100 %	-
PM10: particules	65	78	67	59	53	51	50	46	- 29 %	- 8 %

AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE

En millions de tonnes

CO ₂	109	117	125	128	127	126	124	118	8 %	- 5 %
-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------

(1) Estimations pour l'année 2008.

Source: données CITEPA/Secten: mise à jour de juin 2009

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

En millions de tonnes de CO₂

	1990	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 ⁽¹⁾
Production énergie	69	60	65	62	64	64	68	65	66	61
Industries	113	106	104	101	102	100	101	99	97	95
Résidentiel/tertiaire	83	87	88	87	91	96	95	92	84	89
Transports	116	125	133	137	136	137	135	134	133	126
Dont route	109	117	125	128	128	128	127	126	124	118
Dont autres transports	8	8	8	9	8	8	8	8	8	8
Agriculture/sylviculture	9	9	9	9	8	9	8	8	8	8
TOTAL AVEC UTCF	344	327	346	327	328	330	330	320	309	301

(1) Estimations pour l'année 2008.

Source: CITEPA/CORALIE/format Secten édition juin 2009. UTCF: Utilisation des Terres, leur Changement et la Forêt

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

En grammes de CO₂/km

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
France										
Essence	177	168	164	164	163	162	159	155	153	141
Diesel	175	155	154	152	151	149	149	147	148	139
TOTAL	176	162	156	155	155	153	152	149	149	140
Union européenne 15 pays										
TOTAL	186	171	168	166	164	162	161	161	159	154

Source: ADEME (mars 2009)

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

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE EN VALEUR

Les départements d'Outre-Mer sont inclus dans le périmètre douanier à partir de 1997

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)							
1986	7 286	701	658	6 560	15 204	129	15 333
1990	10 818	6 %	846	- 6 %	988	7 %	9 919
1995	11 343	- 1 %	769	9 %	2 609	94 %	11 357
2000	19 828	12 %	2 146	32 %	2 328	34 %	18 213
2005	26 187	- 5 %	2 630	- 8 %	2 669	- 5 %	19 543
2007	21 700	- 8 %	2 844	12 %	3 482	18 %	22 465
2008	18 056	- 17 %	2 447	- 14 %	3 703	6 %	21 154
Importations (CAF)							
1986	5 534	871	1 115	3 520	11 040	284	11 323
1990	9 813	7 %	1 467	3 %	1 564	- 9 %	5 596
1995	10 838	4 %	1 189	2 %	2 903	75 %	6 687
2000	16 961	14 %	1 997	9 %	2 695	26 %	11 024
2005	20 671	4 %	2 969	12 %	3 285	6 %	15 897
2007	24 407	12 %	3 429	9 %	3 663	11 %	17 973
2008	24 093	- 1 %	3 421	0 %	3 833	5 %	17 201
Soldes (exportations-importations)							
1986	+ 1 752	- 170	- 457	+ 3 040	+ 4 165	- 155	+ 4 010
1990	+ 1 005	- 621	- 576	+ 4 323	+ 4 131	- 148	+ 3 983
1995	+ 505	- 420	- 293	+ 4 670	+ 4 462	+ 92	+ 4 554
2000	+ 2 867	+ 149	- 367	+ 7 189	+ 9 837	+ 166	+ 10 003
2005	+ 5 517	- 338	- 616	+ 3 646	+ 8 208	+ 807	+ 9 015
2007	- 2 706	- 586	- 180	+ 4 492	+ 1 020	+ 405	+ 1 425
2008	- 6 038	- 974	- 130	+ 3 954	- 3 188	+ 222	- 2 966
Taux de couverture (exportations-importations *100)							
1986	132	80	59	186	138	45	135
1990	110	58	63	177	122	77	121
1995	105	65	90	170	121	126	121
2000	117	107	86	165	130	117	130
2005	127	89	81	123	119	205	121
2007	89	83	95	125	102	141	103
2008	75	72	97	123	93	123	94

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	2004	2005	2006	2007	2008
Les taxes sur les produits pétroliers à usage routier (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	31 531	32 111	33 195	33 657	34 735
Les taxes sur les assurances automobiles	478	2 780	3 429	4 025	4 057	3 898	3 900	3 933
Les taxes sur certificats d'immatriculations (cartes grises)	157	846	1 373	1 479	1 623	1 832	1 939	1 888
Les taxes à la circulation (vignettes)	866	1 901	539	129	145	19	0	0
Les taxes sur les voitures de société	199	345	644	843	867	1 126	1 140	1 070
Les taxes à l'essieu	59	75	223	216	205	215	216	226
Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires	154	317	720	1 076	1 266	1 162	1 163	1 435
Les taxes sur les permis de conduire	88	86	4	-	-	-	-	-
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	494	499	512	526	521
Redevances domaniales	-	30	132	149	154	163	169	174
TOTAL	11 079	27 716	38 136	39 942	40 927	42 122	42 710	43 982
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	7 296	7 666	8 193	8 838	9 484

(1) Montant pour l'année 1998.

Sources : Direction générale des Impôts - CCFA - URF - Compte satellite des Transports (SOEs)
- Commission des Comptes des Transports de la Nation

LES ADRESSES UTILES

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

PSA Peugeot Citroën

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 04 04

Renault Communication

1967, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres
92109 Boulogne-Billancourt Cedex
Tél.: 01 76 84 34 34
www.renault.com

Renault Trucks

99, route de Lyon – 69800 Saint-Priest
Tél.: 04 72 96 51 11
Direction des Relations extérieures
15, bd de l'Amiral-Bruix – 75016 Paris
Tél.: 01 58 44 19 71 – Télécopie: 01 58 44 19 75
www.renault-trucks.com

Alpine-Renault

Avenue de Bréauté – 76885 Dieppe Cedex
Tél.: 02 35 06 81 50 – Télécopie: 02 35 84 56 17

Groupe Henri Heuliez

7, rue Louis-Heuliez – BP 70209 – 79142 Cerizay Cedex
Tél.: 05 49 81 33 11 – Télécopie: 05 49 80 04 17
www.heuliez.com

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

Chambre syndicale nationale des carrossiers et constructeurs de semi-remorques et conteneurs (CARCOSERCO)

12, rue Léon-Jost – 75017 Paris
Tél.: 01 44 29 71 14 – Télécopie: 01 42 67 69 33
www.carcoserco.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

Comité d'organisation des salons internationaux de l'automobile, du cycle, du motocycle et des sports (AMC Promotion)

23, avenue Franklin-Roosevelt – 75008 Paris
Tél.: 01 56 88 22 40 – Télécopie: 01 42 56 50 80

Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)

50, rue Rouget-de-l'Isle – 92158 Suresnes Cedex
Tél.: 01 40 99 55 00 – Télécopie: 01 47 28 44 15
www.cnpa.fr

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

Syndicat des constructeurs de véhicules et de loisirs (SICVERL)

3, rue des Cordelières – 75013 Paris
Tél.: 01 43 37 86 61 – Télécopie: 01 45 35 07 39
www.syndicat-vehicules-loisirs.com

Union des industries et métiers de la métallurgie (UIMM)

56, avenue de Wagram – 75017 Paris
Tél.: 01 40 54 20 20 – Télécopie: 01 40 54 21 81
www.uimm.fr

Union routière de France (URF)

28, rue Vignon – 75009 Paris
Tél.: 01 40 70 05 45 – Télécopie: 01 47 23 77 57
www.urf.asso.fr

Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (Utac)

BP 212 – 91311 Monthéry 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.: 01 44 90 00 24 – Télécopie: 01 44 90 96 09
www.40millionsdautomobilistes.com

Fédération française des Automobile Clubs et des usagers de la route (FFAC)

76, avenue Marceau – 75008 Paris
Tél.: 01 56 89 20 70
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

6, avenue Hoche – 75008 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 SUR L'AUTOMOBILE EN FRANCE

Groupe d'études et de recherches permanent
sur l'industrie et les salariés de l'automobile (Gerpisa)
Université d'Évry-Val d'Essonne – rue du Facteur-Cheval
– 91025 Evry Cedex
Tél. : 01 69 47 78 95 – Télécopie : 01 69 47 78 99
www.gerpisa.univ-evry.fr

Institut français du pétrole (IFP)
1-4, avenue de Bois-Préau
92852 Rueil-Malmaison Cedex
Tél. : 01 47 52 60 00 – Télécopie : 01 47 52 70 00
www.ifp.fr

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets)

Département économie et sociologie des transports (DEST)
2, rue de la Butte-Verte
93166 Noisy-le-Grand Cedex
Tél. : 01 45 92 55 00 – Télécopie : 01 45 92 55 01
www.inrets.fr
Siège de l'Inrets
25, avenue François-Mitterrand – Case 24 – 69675 Bron Cedex
Tél. : 04 72 14 23 00 – Télécopie : 04 72 37 68 37

Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit)

Tour Pascal B – 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 communications, le CCFA
édite régulièrement des brochures sur différents thèmes
automobiles : revue de presse, tableau de bord, etc.

Toutes ces publications sont consultables sur notre site

www.ccfa.fr



2010

PARIS

MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

2-17 OCTOBRE



www.mondial-automobile.com