

# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

ANALYSE ET STATISTIQUES **2011**

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

**6,4 MILLIONS**

PERSOMNES: EFFECTIFS  
DES CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS DANS LE MONDE

**335 000**

D'ACTIFS OCCUPÉS EN FRANCE  
EN LIEN AVEC L'AUTOMOBILE  
(EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS)

**2,3 MILLIONS**

POUR LES BUDGETS DE  
RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT  
(EN 2008) EN FRANCE

**1<sup>RE</sup> BRANCHE**



# SOMMAIRE

## 01 ÉDITORIAL

Patrick Blain, président du CCFA

## ➔ ANALYSE ET FAITS

### 04 MONDE

- Production
- Marchés
- Échanges

### 12 EUROPE

- Les marchés par type, par pays, par groupe, etc.
- Le parc de voitures particulières
- L'industrie automobile

### 22 FRANCE

- Les constructeurs français : implantation, production, débouchés, facteurs de

compétitivité de l'industrie automobile française, l'industrie automobile face 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 CO<sub>2</sub>, 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

56 MONDE  
59 EUROPE  
66 FRANCE

Cette brochure a été conçue par le CCFA,  
2, rue de Presbourg, 75008 Paris  
Téléphone : 33 1 49 52 51 00 –  
Télécopie : 33 1 47 23 74 73 –  
Site Internet : [www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr) –  
E-mail : [ccfa@ccfa.fr](mailto:ccfa@ccfa.fr)

Conception, réalisation : **LIGARISL'<GENCE**  
Crédits photo : Peugeot, Citroën,  
Renault, Renault Trucks

Ce document utilise du papier Print speed  
laser, certifié PEFC (*Programme for the  
endorsement of Forest Certification*),  
garantissant la gestion durable des forêts.

Il a été imprimé par un imprimeur  
Imprim'vert, c'est-à-dire qui s'est  
engagé à ne plus utiliser de produits  
toxiques et à sécuriser la collecte,  
le stockage et le traitement des  
produits et déchets dangereux.

## « 2010, les constructeurs français ont fait face à la crise ; le développement dans les pays émergents est très porteur mais les problèmes de compétitivité de l'industrie en France demeurent. »



Patrick Blain,  
Président du CCFA

### Madame, Monsieur,

En 2010, la situation économique s'est redressée et l'industrie automobile mondiale a retrouvé un niveau de production record avec plus de 77 millions de véhicules produits. Les résultats par zone sont toutefois très contrastés : l'Union européenne, l'ALENA ou le Japon restent à des niveaux inférieurs à ceux d'avant crise alors que les émergents comme la Chine et l'Amérique du Sud produisent des volumes jamais atteints dans le passé. La géographie de l'automobile bouge rapidement et, en 2010, plus de la moitié de la production mondiale a été réalisée en Asie contre moins de 30 % en 2000.

Dans ce contexte, les constructeurs français ont produit 6,4 millions de véhicules ce qui constitue, en volume, un nouveau sommet. Les activités se sont réinscrites dans une tendance "normale" après la très dure crise de 2009. Les constructeurs français se sont toujours appuyés sur le pilier du marché européen où, malgré une concurrence très intense, ils ont gagné des parts de marchés (+1,6 point à 25,3 % pour les véhicules légers) ; ils ont dans le même temps accru leurs ventes dans les pays émergents.

En France, la production automobile a progressé de 9 % à plus de 2,2 millions de véhicules. L'activité de la filière automobile, qui rassemble les équipementiers mais aussi tous les autres fournisseurs, en a bénéficié. Les travaux de la Plateforme de la Filière Automobile (PFA), mise en place en 2009 par les constructeurs français d'automobiles, représentés par le CCFA, et leurs fournisseurs, produisent des résultats. Ils s'organisent autour de quatre priorités : le "*lean manufacturing*", les compétences et métiers de demain, la meilleure gestion de l'information et de la communication et, enfin, la stratégie à moyen et long terme sur les produits et sur le développement international.

Malgré la crise, l'industrie automobile a continué d'être le premier secteur en termes d'investissements en recherche et développement et de dépôt de brevets en France. Les mesures publiques de soutien à l'innovation, comme le Crédit d'Impôt Recherche et la consolidation des pôles de compétitivité automobiles (qui ont déjà porté plus d'une centaine de projets) constituent des leviers efficaces pour l'avenir de l'industrie automobile. Les Investissements d'avenir, dont un des volets porte sur les transports du futur et donc l'automobile, seront un complément à cette stratégie vertueuse.

Globalement, l'industrie automobile reste un secteur de poids en France car localement, comme en témoignent les études régionales de l'Insee et des ARIA (Associations Régionales de l'Industrie Automobile), aux effectifs des constructeurs (emplois directs) il faut ajouter ceux de tous les fournisseurs (emplois indirects) et ceux qui en dépendent (emplois induits) pour constituer l'économie de la filière automobile.

Les perspectives pour 2011 semblent encourageantes avec l'effet conjugué de la poursuite de la croissance dans les pays émergents et du renforcement à l'international des constructeurs français. Cependant de nombreuses difficultés sont à prendre en compte : l'incertitude de la croissance demeure, le prix des matières premières reste très élevé, l'accident de Fukushima a pesé significativement... En France, le dangereux problème de la compétitivité perdue. En 2009, les Pouvoirs Publics avaient organisé les États Généraux de l'Industrie qui avaient fait un état des lieux de la compétitivité de l'industrie française par rapport à celle des autres pays de la zone euro ; ils ont notamment mis en évidence le poids élevé des charges sociales sur les salaires et la dérive des coûts salariaux depuis 2000 ainsi que la fiscalité liée à la production. En 2010, ces analyses ont été confirmées et ces handicaps constituent des obstacles majeurs pour la compétitivité des constructeurs français, d'une part, parce que ceux-ci disposent de nombreux sites de production en France, et d'autre part, parce qu'ils s'approvisionnent largement auprès de fournisseurs français, eux aussi pénalisés par cet environnement défavorable.

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'OICA et de l'ACEA 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 capacité à produire des travaux de qualité, conduits avec l'objectif de mieux analyser et faire comprendre les activités automobiles en France et dans le monde. Aussi, n'hésitez pas à nous contacter et à consulter notre site web ([www.ccf.fr](http://www.ccf.fr)) pour toute information complémentaire que nous serons toujours heureux de vous communiquer.

Bien cordialement.

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

**6,4 MILLIONS**

**335 000**

PERSONNES : EFFECTIFS  
DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS  
DANS LE MONDE

**2,4 MILLIONS**

DE PERSONNES DANS  
L'UNION EUROPÉENNE (27 PAYS)  
ÉTAIENT EMPLOYÉES EN 2008  
PAR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

**75 %**

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

**1<sup>RE</sup> BRANCHE**

POUR LES BUDGETS  
DE RECHERCHE  
ET DÉVELOPPEMENT  
(EN 2008) EN FRANCE

**25 %**

PART DES CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS DANS LES VENTES  
DES VOITURES PARTICULIÈRES  
NEUVES EN EUROPE DE L'OUEST

**2,3 MILLIONS**

D'ACTIFS OCCUPÉS EN FRANCE  
EN LIEN AVEC L'AUTOMOBILE  
(EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS)

**39 %**

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

**88 %**

DES TRANSPORTS INTÉRIEURS  
DE VOYAGEURS SONT EFFECTUÉS  
PAR LA ROUTE EN FRANCE

**9 %**

DES VÉHICULES INDUSTRIELS  
VENDUS EN EUROPE DE L'OUEST  
SONT DE MARQUE FRANÇAISE

**85 %**

PART DU ROUTIER DANS  
LE TRANSPORT INTÉRIEUR  
DE MARCHANDISES EN FRANCE,  
EN 2010

# LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

**Le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) est le syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles.** Il a pour adhérents: Alpine, PSA — Automobiles Citroën — Automobiles Peugeot — Panhard, Renault, Renault Trucks. Il a pour vocation l'étude et la défense

des intérêts économiques et industriels de l'ensemble des constructeurs français (à l'exclusion des questions sociales qui sont traitées par l'UIMM) tant sur le plan national qu'au niveau international.

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

Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (FIEV, CNPA, FFC, Fédération des industries électriques électroniques et de communication, Fédération des industries mécaniques, Fondateurs de France, Groupement plasturgie automobile, Syndicat national du caoutchouc et des polymères...). En 2009, dans un contexte de crise, les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs rassemblés au sein du CLIFA (Comité de liaison des fournisseurs de l'automobile) ont mis en place la Plateforme de la filière automobile (PFA).

Les marques étrangères sont, quant à elles, 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.



# 2010 : AVEC UNE CROISSANCE MONDIALE RETROUVÉE, LA PRODUCTION DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS A ATTEINT DE NOUVEAUX SOMMETS

**Avec le retour de la croissance mondiale, les constructeurs français ont réussi à effacer les chutes enregistrées en 2008 et 2009 liées à la crise économique et financière.** Par rapport à 1997, leur production s'est accrue de 57 % à près de 6,4 millions de véhicules, atteignant de nouveaux sommets.

Cette croissance retrouvée repose plus que jamais sur les débouchés hors d'Europe occidentale. Après la baisse de 350 000 véhicules en 2009, ils ont augmenté de 800 000 à plus de 2,7 millions : en 1997, ils ne s'élevaient qu'à 659 000 véhicules. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale, représentent des marchés potentiels importants au sein desquels les investissements doivent être poursuivis et amplifiés. Les débouchés en Europe occidentale, zone automobile mature, demeurent toujours le marché socle des constructeurs français. Ils se sont accrus de 380 000 sur la période à 3,7 millions de véhicules. Si en France, ils ont augmenté de 430 000 véhicules, les gains de parts de marché ont permis de limiter le fléchissement en Europe hors France. Pour faire face au développement de la concurrence étrangère, les constructeurs français ont continué d'investir en France, gage de l'avenir, tant pour la recherche et développement que pour leurs usines.

## PRINCIPALES DONNÉES

	1997	2009	2010	Variation 2010-2009	Variation 2010-1997
En milliers					
<b>Production mondiale des constructeurs français</b>	<b>4 046</b>	<b>5 363</b>	<b>6 353</b>	<b>18,5 %</b>	<b>57,0 %</b>
Voitures particulières	3 472	4 807	5 610	16,7 %	61,6 %
Véhicules utilitaires légers	507	535	711	32,9 %	40,1 %
Total véhicules légers	3 979	5 342	6 321	18,3 %	58,9 %
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	21	32	52,4 %	-10,6 %
<b>Production des constructeurs français en France</b>	<b>2 525</b>	<b>1 691</b>	<b>1 939</b>	<b>14,6 %</b>	<b>-23,2 %</b>
Voitures particulières	2 235	1 490	1 666	11,8 %	-25,5 %
Véhicules utilitaires légers	258	181	243	34,3 %	-5,7 %
Total véhicules légers	2 493	1 671	1 909	14,3 %	-23,4 %
Véhicules industriels	30	21	30	44,2 %	0,0 %
<b>Livraisons hors de France</b>	<b>2 822</b>	<b>3 883</b>	<b>4 786</b>	<b>23,3 %</b>	<b>69,6 %</b>
Voitures particulières	2 526	3 542	4 306	21,6 %	70,5 %
Véhicules utilitaires légers	276	329	460	39,8 %	66,5 %
Total véhicules légers	2 802	3 871	4 766	23,1 %	70,1 %
Véhicules industriels	20	12	21	71,9 %	5,1 %
<b>Livraisons hors de l'Europe ( 17 pays )</b>	<b>659</b>	<b>1 909</b>	<b>2 717</b>	<b>42,3 %</b>	<b>312,5 %</b>
Voitures particulières	563	1 779	2 525	41,9 %	348,8 %
Véhicules utilitaires légers	88	123	180	46,5 %	103,4 %
Total véhicules légers	651	1 902	2 705	42,2 %	315,5 %
Véhicules industriels	8	7	12	62,0 %	56,3 %
<b>Immatriculations en France</b>	<b>2 068</b>	<b>2 719</b>	<b>2 709</b>	<b>-0,4 %</b>	<b>31,0 %</b>
Voitures particulières	1 713	2 302	2 252	-2,2 %	31,4 %
Véhicules utilitaires légers	313	374	418	11,7 %	33,5 %
Total véhicules légers	2 026	2 676	2 669	-0,3 %	31,8 %
Véhicules industriels	39,3	35,5	34,2	-3,7 %	-12,9 %
Cars et bus	3,1	6,7	5,4	-19,2 %	72,3 %
<b>Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays</b>	<b>3 300</b>	<b>3 582</b>	<b>3 678</b>	<b>2,7 %</b>	<b>11,5 %</b>
Voitures particulières	2 841	3 055	3 081	0,9 %	8,5 %
Véhicules utilitaires légers	432	507	577	13,8 %	33,6 %
Total véhicules légers	3 273	3 562	3 658	2,7 %	11,8 %
Véhicules industriels	27	21	20	-3,2 %	-26,7 %

	Unités	2009	2010	Variation 2010-2009
<b>Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)</b>				
En France (marques)	en pourcentage	58,7 %	60,5 %	+ 1,8 point
En Europe hors France	en pourcentage	16,2 %	17,3 %	+ 1,2 point
En Europe	en pourcentage	23,8 %	25,3 %	+ 1,6 point
<b>Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)</b>				
En Europe	en pourcentage	10,0 %	9,5 %	-0,5 point
<b>Poids des constructeurs français dans la production mondiale (PSA Peugeot Citroën, Renault-Dacia-Samsung et Renault Trucks)</b>				
Voitures particulières	en pourcentage	10,1 %	9,6 %	-0,5 point
Véhicules utilitaires	en pourcentage	4,0 %	3,8 %	-0,1 point
Total	en pourcentage	8,7 %	8,2 %	-0,5 point
<b>Commerce extérieure automobile de la France</b>				
Exportations	en milliards d'euros	34,6	40,7	+ 17,6 %
Importations	en milliards d'euros	39,2	44,2	+ 12,6 %
Solde	en milliards d'euros	-4,7	-3,5	1,2
<b>Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens</b>				
Exportations	en pourcentage	10,1 %	10,5 %	0,4 point
Importations	en pourcentage	9,8 %	9,7 %	-0,1 point
<b>Données mondiales des constructeurs français (PSA Peugeot Citroën + Renault)</b>				
Chiffre d'affaires	en milliards d'euros	82,1	95,0	+ 15,7 %
Investissements	en milliards d'euros	3,3	2,8	- 14,6 %
Effectifs	en milliers de personnes	308	321	+ 4,3 %
<b>Les effectifs du secteur automobile en France</b>				
Industrie automobile	en milliers de personnes		220	
En part dans l'industrie manufacturière et énergétique	en pourcentage		8 %	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	en milliers de personnes		2 359	
En part de la population active occupée	en pourcentage		9 %	

### Après le recul historique de 2009 lié à la crise économique et financière, la croissance du PIB mondial a retrouvé le rythme élevé qu'elle avait connu jusqu'en 2007.

Comme au cours des années précédentes, l'évolution a été différenciée entre les pays membres de l'OCDE, où le PIB a augmenté de 3 %, et les pays émergents (+ 7-8 %), tirés par la Chine et l'Inde, côté asiatique, mais aussi par le Brésil et l'Argentine en Amérique du Sud. Les rebonds enregistrés en Europe de l'Est, notamment en Russie n'ont pas permis d'effacer la chute enregistrée en 2009. Les prix des matières premières ont progressé tout au long de l'année 2010 et, avec les hausses observées depuis le début de l'année 2011, les sommets de l'année 2008 ont presque été de nouveau atteints, comme par exemple pour le pétrole. Ces évolutions ont limité le pouvoir d'achat des consommateurs ; en outre, ces derniers restent impactés dans les pays développés par les effets de cette crise, comme le maintien à haut niveau du chômage qui affecte leur confiance. Du côté des entreprises, la reprise des investissements a commencé.

Dans ce contexte d'effondrement du marché socle d'Europe occidentale par rapport au niveau observé avant la crise, les constructeurs français d'automobiles doivent faire face : aux décisions d'arbitrages des différents postes de consommation prises par les consommateurs, aux hausses de prix des matières premières lors du processus de fabrication, au renchérissement de l'argent aggravé par la crise financière et à un maintien de l'euro à haut niveau face aux autres principales monnaies. Ils doivent malgré tout continuer de répondre aux demandes sociétales nécessitant d'importantes dépenses en frais de recherche et développement. 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 et financier, le marché mondial de l'automobile a établi en 2010 un nouveau sommet à 75 millions de véhicules, soutenu principalement par la

vive croissance des marchés des pays émergents. En Europe occidentale, les marchés de la voiture neuve ont fléchi dans un contexte de fin des différents plans gouvernementaux de primes à la casse, alors que ceux des véhicules utilitaires ont rebondi. Les constructeurs français ont réussi à augmenter leur pénétration dans un contexte de concurrence accrue, tout en gérant au mieux leurs stocks.

En Europe de l'Est, la croissance automobile a repris, tirée par la Russie ou la Turquie. 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. L'usine de PSA Peugeot Citroën avec Mitsubishi a produit ses premiers véhicules en Russie et Renault développe un partenariat stratégique avec le constructeur russe AvtoVAZ, étendu désormais à Nissan.

En Asie, les marchés automobiles ont continué de se développer vivement. Outre la Chine, premier marché automobile au monde depuis 2009, la croissance a été observée dans de nombreux autres pays, tels l'Inde, la Thaïlande ou l'Indonésie. Les débouchés des constructeurs français ont vivement progressé à destination de cette zone, dépassant désormais 1,2 million de véhicules. La poursuite des investissements (PSA Peugeot Citroën avec ses deux partenaires en Chine ainsi que Renault en Inde) et des gammes de véhicules renouvelées et adaptées devraient soutenir leur croissance future.

En Amérique latine, où les marchés ont atteint de nouveaux plus hauts, les ventes des constructeurs français ont vivement augmenté à près de 650 000 véhicules, dépassant pour la première fois ceux à destination d'Europe de l'Est y compris la Turquie. De nouveaux investissements et des gammes de véhicules renouvelées et adaptées, ont été décidés par les constructeurs français afin de tenter de répondre à la poursuite du développement automobile de cette zone.

Enfin, les constructeurs français ont réussi à vendre 200 000 véhicules en Afrique.

**+57 %**

HAUSSE  
DE LA PRODUCTION  
MONDIALE DES  
CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS  
D'AUTOMOBILES  
DEPUIS 1997

# LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

**En 2010, la production mondiale de véhicules a progressé de 26 % à 77,9 millions de véhicules,** à une baisse de 9 millions d'unités observée en 2009. La production varie amplement et brutalement, elle suréagit par rapport à la croissance mondiale (-0,8 % en 2009 et + 4,8 % en 2010).

Dans les zones développées, le niveau de production est inférieur à celui de 2007 (Europe occidentale: -17 %, ALENA: -21 %, Japon: -17 %) à l'exception de la Corée du Sud (+5 %).

Dans les zones ou pays émergents qui constituent le pôle d'expansion automobile actuel, la production est très supérieure à celle de l'avant crise. En 2010, elle a progressé par rapport à 2007 de 32 % en Asie-Océanie (elle a doublé en Chine) et de 20 % en Amérique latine.

## LA PRODUCTION MONDIALE

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2009		2010		2009		2010		2009	2010	2010-2009
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
<b>Europe</b>	<b>15 247</b>	<b>31,9</b>	<b>17 266</b>	<b>29,5</b>	<b>1 809</b>	<b>12,9</b>	<b>2 557</b>	<b>13,2</b>	<b>17 056</b>	<b>19 823</b>	<b>16,2</b>
<i>dont:</i>											
Europe occidentale	11 038	23,1	12 139	20,8	1 205	8,6	1 687	8,7	12 243	13 826	12,9
Allemagne	4 965	10,4	5 552	9,5	245	1,7	354	1,8	5 210	5 906	13,4
Belgique	525	1,1	529	0,9	13	0,1	26	0,1	537	555	3,3
Espagne	1 813	3,8	1 914	3,3	357	2,5	474	2,4	2 170	2 388	10,0
France	1 819	3,8	1 924	3,3	228	1,6	305	1,6	2 048	2 229	8,9
Italie	661	1,4	573	1,0	182	1,3	265	1,4	843	838	-0,6
Royaume-Uni	999	2,1	1 270	2,2	91	0,6	123	0,6	1 090	1 393	27,8
Suède	129	0,3	177	0,3	28	0,2	40	0,2	156	217	38,8
Europe centrale et orientale	3 698	7,7	4 524	7,7	245	1,7	378	2,0	3 944	4 902	24,3
Turquie	511	1,1	603	1,0	359	2,6	491	2,5	870	1 095	25,9
<b>Amérique</b>	<b>6 954</b>	<b>14,6</b>	<b>8 477</b>	<b>14,5</b>	<b>5 608</b>	<b>40,0</b>	<b>8 164</b>	<b>42,1</b>	<b>12 562</b>	<b>16 641</b>	<b>32,5</b>
<i>dont:</i>											
ALENA <sup>(1)</sup>	3 961	8,3	5 090	8,7	4 822	34,4	7 087	36,6	8 783	12 178	38,7
Amérique du Sud	2 993	6,3	3 387	5,8	786	5,6	1 077	5,6	3 779	4 464	18,1
<b>Asie-Océanie</b>	<b>25 290</b>	<b>52,9</b>	<b>32 389</b>	<b>55,4</b>	<b>6 470</b>	<b>46,2</b>	<b>8 512</b>	<b>43,9</b>	<b>31 760</b>	<b>40 901</b>	<b>28,8</b>
<i>dont:</i>											
Japon	6 862	14,4	8 307	14,2	1 072	7,6	1 319	6,8	7 934	9 626	21,3
Chine	10 384	21,7	13 897	23,8	3 407	24,3	4 368	22,5	13 791	18 265	32,4
Corée du Sud	3 158	6,6	3 866	6,6	355	2,5	406	2,1	3 513	4 272	21,6
Inde	2 175	4,6	2 815	4,8	466	3,3	722	3,7	2 642	3 537	33,9
<b>Afrique</b>	<b>282</b>	<b>0,6</b>	<b>346</b>	<b>0,6</b>	<b>132</b>	<b>0,9</b>	<b>147</b>	<b>0,8</b>	<b>413</b>	<b>493</b>	<b>19,3</b>
<b>TOTAL</b>	<b>47 773</b>	<b>100,0</b>	<b>58 479</b>	<b>100,0</b>	<b>14 019</b>	<b>100,0</b>	<b>19 379</b>	<b>100,0</b>	<b>61 792</b>	<b>77 858</b>	<b>26,0</b>
VARIATION 2010-2009			+22,4%				+38,2%			+26,0%	

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

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

Sources: CCFP, OICA.

**77,9 millions**  
NIVEAU RECORD DU NOMBRE  
DE VÉHICULES PRODUITS  
DANS LE MONDE EN 2010

**En 2010, la production de voitures particulières a augmenté de 22 %;** celle des véhicules utilitaires, ayant été beaucoup plus affectée par la crise, a plus fortement progressé (+38 %). Ce contraste se retrouve en Europe (respectivement +13 % et +41 %), et dans une moindre mesure en Amérique (respectivement +22 % et +46 %) et en Asie-Océanie (respectivement +28 % et +32 %).

Par pays et tous véhicules confondus, la production a augmenté dans tous les pays d'Europe occidentale à l'exception de la Finlande (-39 %) et de l'Italie (-1 %). La hausse s'est ainsi élevée

de +9 % en France à +45 % en Autriche en passant par +13 % en Allemagne et +28 % au Royaume-Uni.

En Amérique, la production a progressé dans la majorité des pays.

Quant à l'Asie-Océanie, qui représente plus de la moitié de la production mondiale, le développement de la croissance des productions thaïlandaise (+65 %), indienne (+34 %), chinoise (+32 %) et iranienne (+15 %) s'est poursuivi. Les productions en Indonésie (+51 %) et en Malaisie (+16 %) ont nettement rebondi après avoir chuté en 2009 (respectivement -23 % et -8 %).



# LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

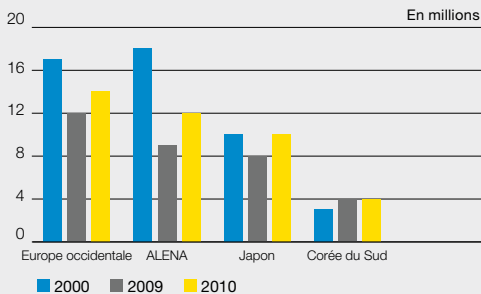
Entre 2000 et 2010, la production mondiale de véhicules (77,9 millions) s'est accrue de près de 20 millions d'unités soit une croissance de plus de 30 % contre 26 % en 2007, année du précédent niveau record de la production.

Dans les zones ou pays développés, la production a chuté de 8 millions de véhicules à 40 (- 17 %), 70 % de cette baisse ayant été enregistrée en 2009. Ils n'ont représenté que 51 % de la production mondiale, soit plus de 30 points de moins qu'en 2000. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a chuté de 30 % (- 6 millions), celle en Europe occidentale de plus de 3 millions, et celle du Japon de plus de 500 000, alors qu'elle progressait en Corée du Sud (+ 1,2 million, soit + 37 %), ce pays bénéficiant d'évolutions de taux de change plus favorables.

Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 27 millions de véhicules, en s'appuyant sur les cinq zones suivantes: la Chine (+ 16,2 millions), qui a représenté 24 % de la production mondiale en 2010, contre moins de 4 % en 2000; la Turquie et l'Europe centrale et orientale (+ 2,9 millions et une part de 8 % contre 5 %), l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+ 3,2 millions et une part de 6 % contre 2 %), l'Amérique du Sud (+ 2,3 millions et une part de 6 % contre 4 %) et l'Inde (+ 2,7 millions et une part de 5 % contre 1 %). Au total, ces zones ou pays émergents ont vu leur part dans la production mondiale de véhicules passer de 16 à 47 % sur la période.

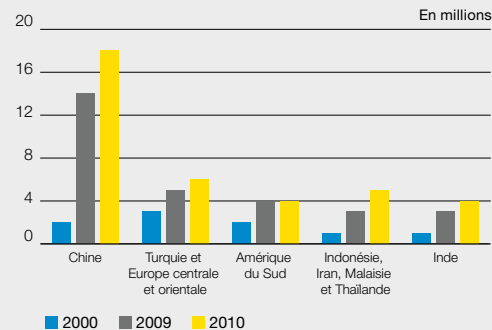
## LA PRODUCTION MONDIALE TOUS VÉHICULES

### ZONES OU PAYS DÉVELOPPÉS

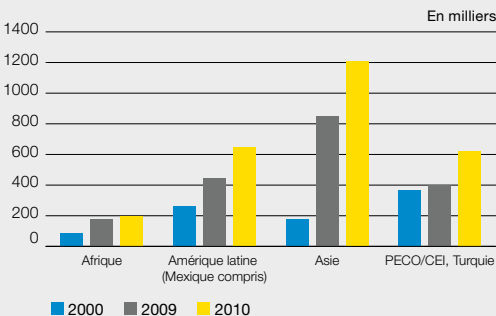


Sources: CCFA, OICA.

### ZONES OU PAYS ÉMERGENTS

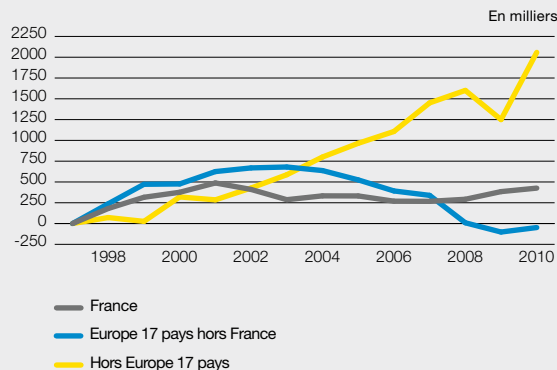


### ÉVOLUTION DES DÉBOUCHÉS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS HORS EUROPE 17 PAYS: TOUS VÉHICULES



Source: CCFA.

### ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 1997 DES DÉBOUCHÉS MONDIAUX DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



Source: CCFA.

Dans ce contexte d'évolution de la production mondiale, les constructeurs français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones. Elles ont progressé de près de 1,8 million d'unités entre 2000 et 2010, hors de l'Europe 17 pays, pour s'élever à 2,7 millions de véhicules.

Les livraisons ont ainsi augmenté d'environ 250 000 unités en Turquie et dans les pays d'Europe centrale et orientale, de plus de 110 000 véhicules en Afrique, de 380 000 en Amérique latine y compris le Mexique et de 1 000 000 en Asie. Les hausses des livraisons étaient moins significatives en 2009, année de crise, notamment vers la Turquie et les pays d'Europe centrale et orientale (+ 30 000) et l'Amérique latine y compris le Mexique (+ 180 000).



PART DES ZONES ET PAYS ÉMERGENTS DANS LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2010

47%

# LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

**Les constructeurs français ont pu s'appuyer notamment sur leur présence dans des zones émergentes dynamiques.** Ils ont pu ainsi limiter l'impact du contrecoup de la fin des systèmes de soutien à la demande (prime à la casse) qui avaient stimulé leurs ventes sur le marché socle en Europe en 2009. PSA Peugeot Citroën a occupé le huitième rang mondial avec une production de 3,6 millions de véhicules en hausse de 19 %. Renault, qui a continué de développer des synergies au sein de son alliance avec Nissan, a construit près de 2,7 millions de véhicules (+18 %) et est classé dixième. La production des constructeurs français a représenté 8,2 % de la production mondiale, soit moins que le plus haut atteint en 2001 avec 9,8 %, mais plus que les 7,3 % de 1997.

PRODUCTION MONDIALE EN 2010 En milliers de véhicules	Rang mondial	Tous véhicules <sup>(1)</sup>	Voitures particulières	Véhicules utilitaires légers <sup>(2)</sup>	Véhicules industriels <sup>(2)</sup>	Autocars et autobus <sup>(2)</sup>
Toyota-Daihatsu-Hino <sup>(3)</sup>	1	8557	7268	1080	204	5
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo)	2	8476	6267	2198	1	10
Groupe Volkswagen	3	7341	7121	221	-	-
Hyundai-Kia	4	5765	5247	394	-	124
Ford	5	4988	2959	1963	67	-
Nissan	6	3982	3142	769	71	-
Honda	7	3643	3592	51	-	-
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>8</b>	<b>3606</b>	<b>3215</b>	<b>391</b>	-	-
Suzuki-Maruti	9	2893	2503	390	-	-
<b>Renault-Dacia-Samsung</b>	<b>10</b>	<b>2716</b>	<b>2396</b>	<b>320</b>	-	-
Fiat-Iveco-Irisbus	11	2410	1781	499	91	38
Daimler (Evobus et Fuso inclus)	12	1940	1351	221	307	61
Chrysler	13	1578	340	1231	7	-
BMW (Mini inclus)	14	1481	1481	-	-	-
Mazda	15	1308	1234	73	1	-
Mitsubishi	16	1174	1057	114	3	-
Chana Automobile Liability (hors Ford)	17	1103	929	173	-	-
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)	18	1011	579	237	171	24
Groupe FAW (hors VW, Toyota)	19	896	781	93	21	1
Zhejiang Geely	20	802	802	-	-	-
Chery Auto	21	692	685	7	-	-
Fuji (Subaru)	22	650	595	54	-	-
Dongfeng (hors PSA, Honda, Kia)	23	650	350	239	59	2
Beijing Automotive	24	616	13	571	29	3
AvtoVAZ	25	546	546	-	-	-
BYD	26	521	521	-	-	-
Isuzu	27	488	-	33	453	2
Anhui Jac Automotive	28	439	201	188	51	-
Brilliance	29	434	227	204	3	-
Great Wall Motor	30	399	294	104	-	-
SAIC-Ssangyong-Nanjing (hors GM, VW)	31	347	240	106	0	-
Mahindra & Mahindra	32	292	167	124	1	-
Hafei Motor	33	216	154	61	-	-
Volvo-Renault Trucks-Mack-UD Trucks	34	192	-	9	171	12
Jiangxi Changhe	35	191	155	36	-	-
Jiangxi Jiangling Automotive	36	174	0	173	-	-
Proton	37	172	143	29	-	-
Hunan Jiangnan Automobile	38	136	136	-	-	-
MAN	39	128	-	-	112	16
Chongqing Lifan	40	126	71	46	10	-
Fujian Motor	41	126	116	7	3	0
Kuozui	42	122	115	4	4	-
Shandong Kaima	43	108	-	99	9	-
Porsche	44	96	96	-	-	-
Chen Zhou Gonow Nanyan Chifeng Motor Vehicle	45	92	49	43	-	-
Ziyang Nanjun Motor	46	82	-	48	33	1
Rongcheng Huatai Motor	47	81	81	-	-	-
<b>Total des constructeurs cités</b>		<b>74781</b>	<b>59812</b>	<b>12772</b>	<b>1897</b>	<b>301</b>
Autres constructeurs (Chine, Inde, Russie, Pologne, Turquie...)		3076				
<b>TOTAL PRODUCTION</b>		<b>77858</b>				

(1) Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs. (2) Limitations de tonnages non homogènes. (3) dont Daihatsu 824 000 et Hino 110 000. Sources : OICA, CCFIA.

**8,2%**  
PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LA PRODUCTION MONDIALE D'AUTOMOBILES EN 2010

**Dans un contexte de reprise, la production mondiale a augmenté de 26 %.** Les variations à la hausse sont contrastées selon les zones géographiques. Le niveau de production des zones développées est inférieur à celui de 2007 à l'exception de la Corée du Sud alors que ceux de l'Asie-Océanie et de l'Amérique latine sont en forte progression.

Le groupe Toyota (+18 %) a occupé comme depuis 2006 la première place du classement devant General Motors (+31 %). Le groupe Volkswagen (+21 %) a consolidé sa troisième place prise en 2007 à Ford (+6 %), dont la production n'incorpore plus celles de Jaguar, de Land Rover et de Volvo.

Chez les constructeurs asiatiques, Hyundai-Kia dont la production a augmenté de 24 % gagne une place aux dépens de Ford. Nissan (+45 %) et Suzuki-Maruti (+21 %) progressent également dans le classement. En revanche, Honda demeure au septième rang. Les constructeurs européens, à l'exception de Fiat (-2 %), ont également connu des évolutions positives ; Daimler (+34 %) et BMW (+18 %) ont fortement rebondi après avoir été plus affectés par la crise que les généralistes. La production des groupes français PSA Peugeot Citroën (+19 %) et Renault (+18 %) s'est aussi améliorée. Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde, Iran) connaissent des progressions significatives.

## LES MARCHÉS MONDIAUX

Après une baisse de 8 % entre 2007 et 2009 liée à la crise économique et financière, le marché automobile mondial s'est vivement redressé à 75 millions de véhicules (+ 14 %, soit 9,4 millions de véhicules supplémentaires), établissant un nouveau niveau record.

La Chine, dont l'accès à la motorisation ne cesse de se développer en lien avec la progression de son niveau de vie, a vu son marché, soutenu en outre par des mesures étatiques, croître de manière exponentielle à 18,3 millions de véhicules (+ 34 %, soit + 4,6 millions de véhicules), contre 9 millions en 2008; son statut de premier marché automobile mondial acquis en 2009 a été ainsi confirmé.

Après avoir chuté de 7 millions de véhicules en 2009, les immatriculations hors Chine ont progressé de près de 5 millions en 2010. Les principaux facteurs ont été les suivants : reprise des véhicules utilitaires, rebond du marché américain et croissance des zones émergentes. Dans les zones émergentes, les marchés d'Amérique du Sud et de l'Asie hors ses trois grands (Chine, Japon et Corée du Sud), qui n'avaient que fléchi en 2009, ont vivement progressé, établissant de nouveaux sommets. En revanche, malgré le rebond de 2010, l'Europe centrale et orientale est restée loin de ses niveaux antérieurs. Dans les principaux pays industrialisés où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, les situations post-crise ont été contrastées.

Dans l'ALENA (États-Unis, Canada et Mexique), les ventes ont rebondi. Malgré la reprise enregistrée dans les véhicules utilitaires, l'Europe occidentale a baissé, en lien avec la fin des systèmes d'aides. Ces derniers ont soutenu temporairement le marché japonais en 2010. Pour ces trois zones, les marchés restent bien inférieurs aux niveaux connus auparavant.

### LES MARCHÉS MONDIAUX

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2009		2010		2009		2010		2009	2010	2010-2009
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
<b>EUROPE</b>	<b>16639</b>	<b>33,5</b>	<b>16457</b>	<b>29,5</b>	<b>2147</b>	<b>13,5</b>	<b>2450</b>	<b>12,7</b>	<b>18786</b>	<b>18907</b>	<b>+0,6</b>
dont:											
Europe occidentale	13664	27,5	12975	23,2	1563	9,8	1712	8,9	15227	14687	-3,5
Europe centrale et orientale	2976	6,0	3482	6,2	584	3,7	738	3,8	3560	4220	+18,6
<b>AMÉRIQUE</b>	<b>10288</b>	<b>20,7</b>	<b>11092</b>	<b>19,9</b>	<b>7113</b>	<b>44,7</b>	<b>8472</b>	<b>44,0</b>	<b>17401</b>	<b>19565</b>	<b>+12,4</b>
dont:											
ALENA <sup>(1)</sup>	6569	13,2	6834	12,2	6291	39,5	7369	38,3	12860	14202	+10,4
États-Unis	5401	10,9	5635	10,1	5200	32,7	6137	31,9	10601	11772	+11,0
Amérique du Sud	3719	7,5	4259	7,6	822	5,2	1104	5,7	4541	5362	+18,1
<b>ASIE-OCÉANIE</b>	<b>22011</b>	<b>44,3</b>	<b>27407</b>	<b>49,1</b>	<b>6315</b>	<b>39,7</b>	<b>7934</b>	<b>41,2</b>	<b>28326</b>	<b>35341</b>	<b>+24,8</b>
dont:											
Chine	10593	21,3	14159	25,4	3078	19,3	4130	21,4	13671	18289	+33,8
Corée du Sud	1235	2,5	1308	2,3	231	1,5	248	1,3	1466	1556	+6,2
Japon	3905	7,9	4203	7,5	704	4,4	753	3,9	4609	4956	+7,5
Autres Asie-Océanie	6278	12,6	7736	13,9	2302	14,5	2803	14,6	8580	10539	+22,8
<b>AFRIQUE</b>	<b>801</b>	<b>1,6</b>	<b>895</b>	<b>1,6</b>	<b>352</b>	<b>2,2</b>	<b>404</b>	<b>2,1</b>	<b>1153</b>	<b>1298</b>	<b>+12,6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>49738</b>	<b>100,0</b>	<b>55851</b>	<b>100,0</b>	<b>15927</b>	<b>100,0</b>	<b>19260</b>	<b>100,0</b>	<b>65666</b>	<b>75111</b>	<b>+14,4</b>
Variation 2010-2009			12,3%				20,9%			14,4%	

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

Source : CCFA.

**Aux États-Unis, les conséquences de la crise financière, qui avait eu raison de la forte propension à consommer des ménages** ont été moins prégnantes et le marché a rebondi à 11,8 millions de véhicules, contre plus de 17 millions entre 2004 et 2006.

En Europe occidentale, le marché a baissé pour la troisième année consécutive à 14,7 millions de véhicules contre 17,3 en 2007. Si le marché de la voiture particulière a baissé de 5 %, en lien avec la fin des différents dispositifs de prime à la casse, le marché des véhicules utilitaires a rebondi de 10 %, tout en restant bien inférieur au niveau record de l'année 2007. Tous véhicules, les variations par pays ont été très disparates, de -21 % en Allemagne à +47 % en Irlande, en passant par -8 % en Italie, une stabilité en France, +3 % au Royaume-Uni et +4 % en Espagne.

En Europe centrale et orientale, la vive croissance s'est poursuivie en Turquie à près de 800 000 véhicules. Avec l'instauration d'une prime à la casse, le marché russe a rebondi à 2 millions de véhicules, alors que le marché ukrainien restait stable à bas niveau après sa chute de 2009.

Au Japon, les ventes ont rebondi à près de 5 millions de véhicules, niveau proche de ceux observés à la fin des années 1970; cette

reprise s'explique par les véhicules utilitaires et l'instauration d'une prime à la casse. Malgré la fin d'un dispositif similaire en Corée du Sud, les immatriculations en Corée du Sud ont poursuivi leur croissance à plus de 1,5 million de véhicules.

Dans la zone Asie-Océanie hors ses trois grands (Chine, Japon et Corée du Sud), le léger fléchissement enregistré en 2009 a laissé place à une vive croissance de 23 % à plus de 10 millions de véhicules. Les croissances ont été exponentielles en Inde, Indonésie, Malaisie, Thaïlande et Iran, ces derniers marchés atteignant de nouveaux sommets.

En Amérique du Sud, la diffusion de l'automobile s'est prolongée et les marchés ont crû de 18 %. Les ventes ont augmenté de 43 % en Argentine et de 12 % au Brésil. Ces marchés ont aussi atteint de nouveaux plus hauts.

En Afrique, sur des volumes plus faibles, les marchés ont rebondi : si de vives croissances ont été enregistrées en Afrique du Sud et en Égypte, les pays du Maghreb dans leur ensemble, ont continué de baisser.

**24%**  
PART DE LA CHINE  
DANS LES VENTES MONDIALES  
EN 2010

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

**Longtemps première, l'Union européenne (27 pays) est devenue en 2010 la deuxième zone productrice au monde, tout en demeurant ouverte.** Si la production et les exportations ont rebondi sans retrouver leur niveau d'avant crise, les importations ont continué de baisser : entre autres, l'appréciation du yen face à l'euro s'est poursuivie et les usines de Hyundai-Kia en Europe de l'est ont produit plus de 400 000 véhicules.

En Amérique du Nord y compris le Mexique, la production, essentiellement destinée au marché local, est restée bien inférieure à ses niveaux d'avant crise. La situation des trois grands s'étant améliorée sur leur marché intérieur, les importations n'ont que faiblement progressé. Les exportations sont restées le moteur de la production japonaise : elles en ont représenté 50 %. Quant aux importations, elles représentent toujours moins de 5 % des immatriculations totales. Au-delà de ces trois pôles historiques, la Chine, qui est devenue la première zone productrice au monde en 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur : les importations, comme les exportations représentant moins de 5 % de la production.

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

VOITURES PARTICULIÈRES	Union européenne <sup>(1)</sup>		États-Unis, Canada et Mexique <sup>(3)</sup>		Japon	
	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
<b>PRODUCTION</b>						
1970	9 876	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
2010	15 284	120	5 090	71	8 307	85
<b>IMPORTATIONS<sup>(2)</sup></b>	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 %
2010	1 800	12 %	2 310	45 %	186	2 %
<b>EXPORTATIONS<sup>(2)</sup></b>	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 %
2010	3 050	20 %	600	12 %	4 272	51 %

## VÉHICULES UTILITAIRES

PRODUCTION	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
	1970	1 180	74	1 734	38	2 110
1980	1 600	100	2 138	47	4 005	113
1990	1 598	100	4 553	100	3 539	100
2000	2 327	146	8 669	190	1 782	50
2010	1 819	114	7 087	156	1 319	37
<b>IMPORTATIONS<sup>(2)</sup></b>	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 %
2010	310	17 %	1 136	16 %	2	0 %
<b>EXPORTATIONS<sup>(2)</sup></b>	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 %
2010	280	15 %	80	1 %	566	43 %

(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 ; le Mexique est inclus à partir de 2009.

Sources : Eurostat, CCFA depuis 1991.

**50 %**  
PART DES VÉHICULES EXPORTÉS  
DANS LA PRODUCTION JAPONAISE  
EN 2010

### 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 19 % (contre + 38 % en 2007) et les échanges, déjà importants, apparaissent en hausse de près de 50 %.

En Amérique du Nord y compris le Mexique depuis 2009, la production a dépassé de 4 % son niveau de 1990. Les importations, déjà très significatives en 1990 et qui avaient par la suite continué de s'accroître, sont très proches de celles de 1990,

sur un marché bien moins important. Quant aux exportations, elles n'ont représenté que 6 % de la production (19 % pour l'UE et 50 % pour le Japon).

Enfin au Japon, la production de véhicules a diminué de 28 % en raison du recul du marché intérieur et de celui des exportations (malgré la reprise de 2010). Auparavant, ces dernières, qui avaient connu une décennie de baisse jusqu'en 2001 (- 29 % par rapport à 1990), s'étaient sensiblement accrues en lien avec la dépréciation du yen, et elles dépassaient en 2008 de 15 % le niveau de 1990 ; en 2010, elles en étaient inférieures de 17 %.

# LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

Après de nombreuses années de croissance soutenue, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, chuté de 32 % en 2009 à 847 milliards de dollars, retrouvant leur niveau de l'année 2004. L'automobile a été le deuxième secteur le plus affecté par la crise financière de 2008. Si les exportations de tous les principaux pays ont diminué significativement, côté importations, celles de la Chine ont en revanche, progressé de 6 % en 2009 à 31 milliards de dollars (contre plus de 20 % les années précédentes). La balance chinoise a été déficitaire de 11 milliards de dollars en 2009 (- 0,4 en 2008). Par zone de destination, la baisse des échanges a été similaire à ceux mondiaux, en Europe, en Amérique et au Moyen-Orient. S'ils se sont effondrés vers la CEI (- 72 %), les diminutions ont été moins sensibles vers l'Afrique (- 24 %) et vers l'Asie (- 17 %).

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

En milliards de dollars US

ZONES	Monde			États-Unis et Canada, puis Amérique du Nord <sup>(1)</sup>			Union européenne <sup>(2)</sup>			Japon			Autres pays <sup>(4)</sup>		
	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde
<b>ÉTATS-UNIS</b>															
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
2008	111,2	199,2	-88,0	63,2	84,2	-21,0	18,3	39,7	-21,4	1,7	53,2	-51,5	28,0	22,2	5,9
2009	72,5	133,3	-60,8	43,7	61,4	-17,8	8,9	23,4	-14,5	0,9	31,9	-31,0	19,1	16,6	2,5
<b>CANADA</b>															
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
2008	51,7	61,0	-9,3	50,3	47,6	2,6	0,4	4,4	-4,0	0,0	5,9	-5,9	1,1	3,1	-2,0
2009	34,2	43,5	-9,3	33,2	32,9	0,3	0,2	3,3	-3,0	0,0	4,6	-4,6	0,7	2,7	-2,0
<b>UNION EUROPÉENNE<sup>(2)</sup></b>															
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
2008	661,3	552,5	108,8	49,8	16,8	33,0	474,1	474,1	0,0	8,2	26,1	-17,8	129,2	35,6	93,6
2009	455,9	387,0	68,8	30,9	8,7	22,2	334,8	334,8	0,0	5,4	14,9	-9,5	84,7	28,6	56,1
<b>ALLEMAGNE<sup>(3)</sup></b>															
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
2008	223,5	95,1	128,3												
2009	153,1	75,7	77,3												
<b>FRANCE<sup>(3)</sup></b>															
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
2008	68,2	72,5	-4,3												
2009	48,2	54,7	-6,5												
<b>ITALIE<sup>(3)</sup></b>															
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
2008	39,2	50,7	-11,5												
2009	24,4	40,2	-15,8												
<b>JAPON</b>															
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
2008	171,0	15,9	155,2	60,0	1,9	58,1	25,0	8,6	16,5				86,0	5,5	80,6
2009	103,4	10,0	93,4	37,6	0,9	36,7	14,4	5,6	8,7				51,5	3,5	48,0
<b>CORÉE DU SUD</b>															
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
2008	48,8	7,3	41,6	12,4	0,7	11,7	7,8	3,2	4,5	0,6	2,0	-1,4	28,1	1,4	26,8
2009	37,0	5,4	31,6	9,8	0,5	9,3	4,5	2,4	2,1	0,4	1,5	-1,1	22,3	1,0	21,3
<b>CHINE (hors Hong Kong)</b>															
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
2008	28,7	29,1	-0,4	6,1	3,1	3,0	4,2	12,8	-8,6	2,3	10,3	-8,0	16,0	2,8	13,3
2009	19,9	30,9	-11,0	4,8	3,5	1,4	2,9	12,9	-10,0	1,7	11,2	-9,6	10,5	3,3	7,2
<b>BRÉSIL</b>															
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
2008	14,8	13,2	1,6	2,3	1,8	0,5	0,8	0,6	0,2	0,0	1,1	-1,1	11,7	9,7	2,0
2009	8,6	11,7	-3,2	1,3	1,6	-0,4	0,3	0,5	-0,2	0,0	1,0	-1,0	7,0	8,6	-1,7

(1) À partir de 2005, exportations vers l'Amérique du Nord, constituée principalement des États-Unis, du Canada et du Mexique. (2) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006. (3) Les montants des exportations et importations des pays de l'Union européenne sont estimés depuis 2001 par le CCFa à partir des données des douanes locales. (4) Le total "autres pays" regroupe les pays non comptés dans les trois grands pôles.  
Source: GATT/OMC.

**En 2009, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile** ont représenté 7 % des exportations mondiales marchandises et 10 % de celles de produits manufacturés. Les différents commerces intrarégionaux de produits de l'industrie automobile ont moins baissé - 27 % à près de 560 milliards de dollars) que les commerces extra-régionaux (- 40 % à plus de 280 milliards). Ils ont ainsi représenté près des deux tiers du commerce mondial de ces mêmes produits. Si en ALENA, en Europe (hors CEI) et en Amérique du Sud, cette part se hisse à plus de 70 %, elle atteint à peine plus de 30 % pour l'Asie-Océanie. L'Allemagne, avec 153 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 103 milliards de dollars, dont 36 % vers l'Amérique du Nord (plus de 50 % au début des

années 2000), dégageant ainsi un solde commercial de 93 milliards de dollars. Ses exportations vers la Chine (10,7 milliards de dollars, + 10 %) sont à comparer aux 14,4 milliards de dollars (- 43 %) à destination de l'UE-27. Les exportations de l'Union européenne 27 pays ont atteint 456 milliards de dollars, dont plus de 70 % d'échanges intracommunautaires. La France a représenté près de 6 % des exportations mondiales avec 48 milliards de dollars. Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 133 milliards de dollars; en lien avec la crise, le déficit en produits automobiles s'est réduit à 61 milliards de dollars (120 milliards entre 2004 et 2006). Les importations chinoises (31 milliards de dollars en 2009) ont été en provenance de l'UE-27 (42 %), devant le Japon (36 %), l'ALENA (11 %) et la Corée du Sud (part pouvant être estimée proche de 10 %).

**66%**  
PART EN 2009 DES COMMERCES INTRARÉGIONAUX DANS LE COMMERCE MONDIAL DES PRODUITS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

# LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

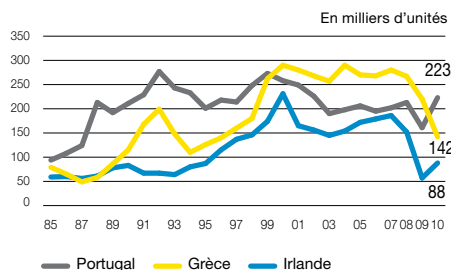
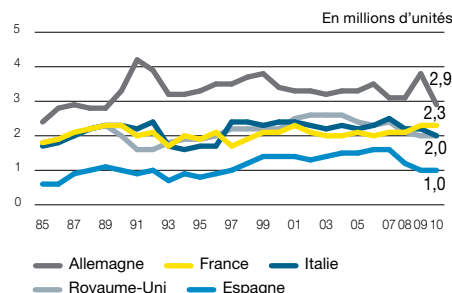
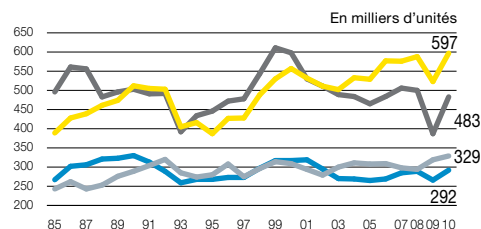
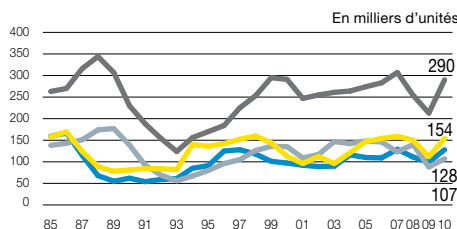
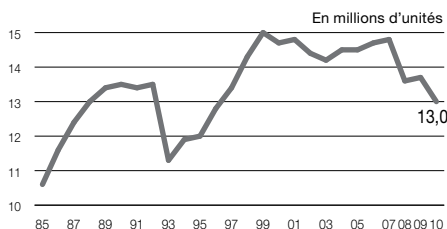
**Avec 13 millions de voitures neuves immatriculées en Europe occidentale,** le marché a baissé de 5 % par rapport à 2009. Il se situe pour la troisième année de suite au-dessous de 14 millions d'unités, seuil correspondant à près d'un quinzième du parc européen de voitures.

Cette situation de baisse est le contrecoup de la fin des systèmes de soutien à la demande (prime à la casse) qui avaient stimulé de nombreux marchés en 2009.

La différence de calendrier et de méthode de fin des primes à la casse (sortie progressive ou non) est à l'origine d'une évolution contrastée des marchés allemand et français. Le premier, en chute de 23 % par rapport à un niveau record, a atteint son niveau de la fin des années 1980. En France, la sortie progressive de la PAC a permis, avec le système de bonus/malus, une baisse des ventes moins brutale de 2 % ; le marché français est comme en 2009 le deuxième marché européen devant le Royaume-Uni et l'Italie.

En Italie, le recul en volume s'est élevé à près 200 000 véhicules (-9 %). Au Royaume-Uni, le marché a progressé de 2 % par rapport à un niveau bas. Le marché espagnol a augmenté de 3 % mais est demeuré à un niveau très faible.

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE



**Le marché européen rassemble les marchés de 17 pays** (les 15 pays membres de l'Union européenne avant 2004, auxquels s'ajoutent la Suisse et la Norvège). Ces pays connaissent un environnement proche et obéissent à des règles économiques comparables. Depuis 1990, l'Allemagne réunifiée est prise en compte.

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. Puis 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. À partir du dernier quadrimestre 2008, le marché se situe dans un contexte de crise mondiale. Ainsi, sur l'ensemble de l'année 2008, il a reculé de 8 % avant de se stabiliser en 2009 (+0,5 %) grâce au succès de la prime à la casse dans de nombreux pays. En 2010, il a diminué de 5 %

avec la fin des systèmes de soutien à la demande. Cependant, la situation a été contrastée entre des pays proches de leurs sommets historiques (Belgique, Autriche) et d'autres qui se sont inscrits en très forte baisse par rapport à leur niveau d'avant crise (Espagne, Grèce, Irlande).

BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE DE L'OUEST EN 2010

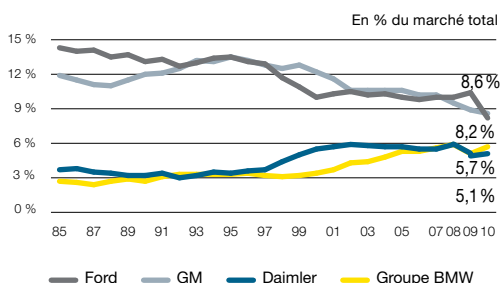
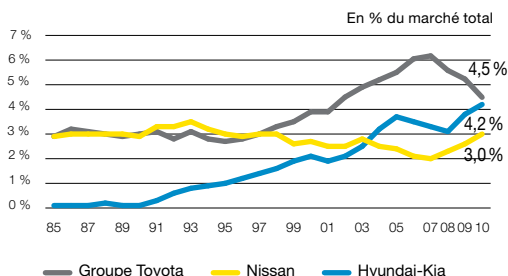
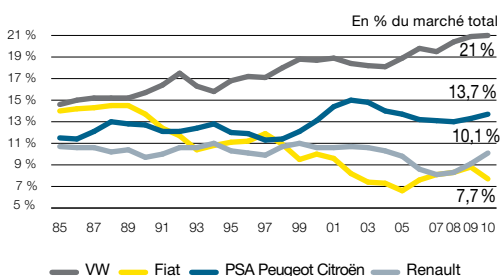
**-5%**



# LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

**Après trois années de recul, la pénétration des groupes français sur le marché européen s'est stabilisée en 2008 avant de rebondir à partir de 2009.** En 2010, elle a atteint 24 %. Le lancement de nouveaux modèles a permis aux constructeurs français d'augmenter leur part de marché de plus d'un point malgré l'intensité de la concurrence et la faiblesse du yen. Ces derniers ont certes subi une baisse de leur pénétration en Allemagne (-1,5 point à 11 %) mais ont surtout profité d'une importante hausse de celle-ci, notamment au Royaume-Uni (+ 1,8 point à 14 %), en Belgique (+ 1,8 point à 31 %) et aux Pays-Bas (+ 1,4 point à 21 %). Six grands groupes « généralistes » européens, produisant une gamme complète de véhicules ont détenu près de 8 % du marché ou plus.

## PÉNÉTRATION DES GROUPES (1) EN EUROPE



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation en 2011. Lire en page 61 pour les définitions des groupes.

VOITURE PARTICULIÈRE NEUVE VENDUE EN EUROPE DE L'OUEST EST PRODUITE PAR UN GROUPE FRANÇAIS

**1 sur 4**

**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 (23,7 % à eux deux) a cessé de diminuer en 2008 et progressé en 2009 et 2010. Elle a retrouvé un niveau proche de celui atteint en 2000 et 2005, après avoir dépassé 25 % entre 2001 et 2003.

General Motors, qui s'est séparé en 2010 de Saab, comprend désormais les marques Opel et Chevrolet dont les parts de marchés s'établissent respectivement à 7,4 % et 1,2 %. Globalement, la pénétration du groupe a été de 8,6 %. De 2000 à 2009, la part de marché du groupe Ford avoisinait les 10 %. En 2010, où elle n'incorpore plus la marque Volvo (1,7 %) acquise par le constructeur chinois Geely, elle s'est élevée à 8,2 %. Ainsi, le groupe Ford est de nouveau derrière General Motors. Au milieu des années 1990, les pénétrations de ces deux groupes américains s'élevaient à quelque 12 % chacun.

Le groupe Fiat, après quatre années consécutives de hausse des parts de marché, a perdu 1,1 point de pénétration à 7,7 % ; elle était à près de 12 % en 1997 et à 15 % en 1989. En 2009, le constructeur italien a acquis 20 % du capital de Chrysler (avant

une montée progressive en 2011), qui représente 0,3 % de part de marché européen.

En 2009, les systèmes des primes à la casse avaient stimulé les marchés des particuliers et des petites voitures. Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, avaient été ainsi plus impactés par la crise. En 2010, Daimler a donc de nouveau consolidé sa progression entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules ; il a gagné 0,2 point de part de marché par rapport à 2009 à 5,1 %. BMW, y compris la marque Mini, a également repris son affermissement ayant débuté en 1999 ; sa pénétration a augmenté de 0,6 point à 5,7 % (-0,2 point par rapport au pic de 2008).

La pénétration du groupe Toyota (y compris Daihatsu), en hausse continue de 1995 à 2007, a diminué pour la troisième année consécutive et s'est élevée à 4,5 %, soit un recul de 1,7 point par rapport à son point haut.

La pénétration du groupe Hyundai-Kia a encore rebondi après trois années de baisse. Sa part de marché, quasi inexistante en 1990 et de 2,1 % en 2000, a ainsi augmenté de 0,3 point à 4,2 %.

## LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2010

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, tel 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 inférieure (Peugeot 3008).

Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
PSA PEUGEOT CITROËN	CITROËN	C-Zéro, C1, C3, DS3, Nemo, Berlingo	Xsara, C4, DS4, Jumpy, Jumper	C5, DS5, C-Crosser	C8, C6
	PEUGEOT	iOn, 107, 206+, 207, Bipper, Partner	308, RCZ, 3008, 5008, Expert, Boxer	407, 4007, 508	807, 607
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Wind, Clio, Modus, Kangoo	Mégane, Fluence, Master	Laguna, Trafic, Koleos	Espace, Latitude
	DACIA	Logan, Sandero, Duster			
BMW	BMW		Série 1	X1	Séries 3, 5, 6, 7, X3, X5, X6, Z4
	MINI	Mini			
CHRYSLER	CHRYSLER-JEEP		PT Cruiser	Wrangler, Compass, Cherokee	(Grand) Voyager, 300C, Sebring, Grand Cherokee
	DODGE			Caliber, Journey, Nitro	
DAIMLER	MERCEDES		Classes A, B, Vito	Viano	Classes C, E, S, CL, SL, CLS, SLS, CLK, SLK, R, G, GL, GLK, ML
	SMART	Fortwo			
	ALFA ROMEO	Mito	147, Guilletta	159, Brera, GT	Spider
FIAT	FIAT	Panda, 500, Punto, Idea, Sedici, Fiorino, Doblo,	Bravo, Multipla, Scudo, Ducato	Croma	
	LANCIA	Ypsilon, Musa	Delta		Phedra
FORD EUROPE	FORD	Ka, Fiesta, Fusion, T. Connect	Focus, (Grand) C-Max Kuga, Transit	Mondeo	Galaxy, S-Max
GEELY	VOLVO		C30	S40, V50	S60, S80, V60, V70, C70, XC60, XC70, XC90
GM EUROPE	CHEVROLET	Spark, Aveo, Matiz	Orlando	Epica, Cruze, Captiva	Corvette, Camaro
	OPEL	Agila, Corsa, Meriva, Tigra, Combo	Astra, Zafira, Movano	Insignia, Antara, Vivaro	
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, FR-V	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	I10, I20, Getz, IX20	I30, Coupe, Matrix, H1	Sonata, IX 35, Santa Fe, Tucson, IX 55	Genesis, Grandeur
	KIA	Picanto, Soul	Rio, Cerato, Venga, Cee'd, Carens	Sportage	Magentis, Carnival, Sorento
MAZDA	MAZDA	2	3, 5, MX5	6, CX-7	RX8
MITSUBISHI	MITSUBISHI	i-MiEV, Colt	ASX, Lancer	Outlander	Pajero
NISSAN	NISSAN	Pixo, Micra, Note, Cube, Juke		Qashqai, X-Trail	370Z, Murano, Pathfinder
PORSCHE	PORSCHE				911, Boxster, Cayman, Cayenne, Panamera
SAIC	SSANGYONG			Actyon, Kyron	Rexton, Stavic
SPYKER	SAAB				9-3, 9-5
SUBARU	SUBARU	Justy		Impreza, Legacy, Forester	
SUZUKI	SUZUKI	Alto, Splash, Swift, SX4, Jimny		Grand Vitara	
GROUPE TATA	JAGUAR				Type X, XJ, XK
	LAND ROVER			Freelander, Defender	Discovery, Range Rover
TOYOTA	DAIHATSU	Cuore, Sirion, Terios			
	LEXUS				GS, IS, LS, RX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris, Urban Cruiser	Verso, Auris	Avensis, Prius, RAV4	Land Cruiser
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI	A1	A3	A4, A5, TT	A6, A7, A8, R8, Allroad, Q5, Q7
	SEAT	Ibiza	Leon, Altea	Toledo, Exeo	Alhambra
	SKODA	Roomster, Yeti	Fabia	Octavia	Superb
	VOLKSWAGEN	Fox, Polo, Caddy	Golf, Jetta, New Beetle, Touran, Eos	Passat, Scirocco, Tiguan, Transporter	Sharan, Phaeton, Touareg

Source: CCFA.

**45 et 86**

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 en 2010, 4 sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën alors qu'en 1997, ces marques n'étaient représentées que par deux modèles. Dans un marché européen en baisse en 2010, l'attractivité de l'offre des constructeurs français en voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure leur a permis d'augmenter leur part de marché.

## LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2010

En pourcentage des immatriculations de voitures neuves par pays	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers
Allemagne	30	34	18	17	1
Autriche	36	34	18	12	0
Belgique	41	30	16	12	0
Danemark	51	26	16	6	0
Espagne	33	39	21	8	0
Finlande	19	34	32	14	1
France	57	28	10	5	0
Grèce	54	25	17	4	0
Irlande	29	36	25	8	2
Italie	63	19	12	6	0
Luxembourg	33	30	19	18	0
Pays-Bas	52	25	15	8	0
Portugal	45	33	14	9	0
Royaume-Uni	39	30	17	13	0
Suède	19	27	26	28	0
<b>Union européenne 15 pays</b>	<b>44</b>	<b>29</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>0</b>
Norvège	21	29	35	15	0
Suisse	35	27	23	14	1
<b>Ensemble 17 pays</b>	<b>43</b>	<b>29</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>0</b>

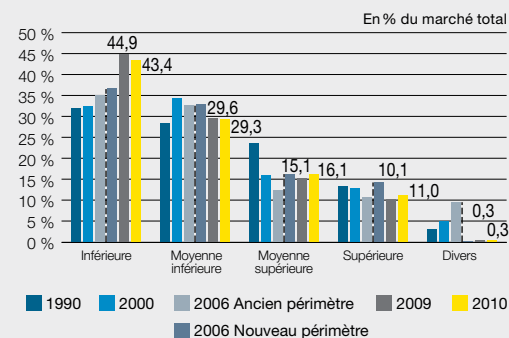
	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Mono-spaces	Autres
Allemagne	47	18	2	3	15	16
Autriche	48	15	1	1	19	16
Belgique	52	15	2	2	18	12
Danemark	59	22	0	0	14	5
Espagne	64	5	2	1	13	15
Finlande	46	28	1	0	8	16
France	61	7	2	1	19	10
Grèce	79	1	2	1	5	12
Irlande	76	5	2	0	5	11
Italie	66	8	1	1	13	12
Luxembourg	51	12	3	1	13	20
Pays-Bas	62	15	1	1	12	9
Portugal	62	18	2	1	8	8
Royaume-Uni	64	7	3	3	12	12
Suède	38	39	1	1	6	15
<b>Union européenne 15 pays</b>	<b>58</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>13</b>
Norvège	38	27	1	0	8	27
Suisse	43	17	2	3	15	20
<b>Ensemble 17 pays</b>	<b>57</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>13</b>

Source: CCFA.

En Europe, 73 % des voitures immatriculées neuves appartiennent à la gamme inférieure et à la gamme moyenne inférieure. L'établissement de fiscalités à l'achat plus environnementales ainsi qu'une grande richesse de l'offre orientent le marché vers la gamme inférieure. Mais, en raison de la fin des systèmes de primes à la casse, la part s'est réduite de deux points en 2010 par rapport à un niveau record. Au cours de la décennie quatre-vingt-dix et du début des années deux mille, un transfert s'est fait de la gamme moyenne supérieure vers la gamme moyenne inférieure plus riche en versions monospaces. La part des berlines, toujours dominante, a régressé ces dernières années au profit de celle des breaks, des monospaces, des cabriolets, des combispaces et des tout-terrain tout-chemin.

De 2006 à 2008, une stabilisation fut observée, en raison de la hausse de la part de la gamme inférieure plus riche en berlines. En 2009, le dynamisme de cette dernière s'est traduit par une forte hausse de la part des berlines qui a crû de cinq points à 61 % avant de baisser de quatre points en 2010. Chaque pays européen a gardé ses caractéristiques jusqu'en 2008 quand l'Europe du Sud continuait de privilégier les gammes inférieure et moyenne inférieure alors que l'Europe du Nord donnait toujours sa préférence aux gammes supérieures et aux breaks. Mais, en 2009, les succès de la gamme inférieure et des berlines notamment en Allemagne et au Royaume-Uni ont réduit le contraste entre les différentes régions. Cette tendance a perduré en 2010 à l'exception de l'Allemagne.

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



## CLASSEMENT DES 15 PREMIERS MODÈLES EN 2010

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	4,3%
<b>Renault Mégane</b>	<b>2</b>	<b>3,3%</b>
<b>Peugeot 206-207</b>	<b>3</b>	<b>3,2%</b>
Ford Fiesta	4	3,0%
Volkswagen Polo	5	2,6%
<b>Renault Clio</b>	<b>6</b>	<b>2,5%</b>
Opel Corsa	7	2,4%
Ford Focus	8	2,4%
<b>Citroën C3</b>	<b>9</b>	<b>2,3%</b>
Opel Astra	10	2,1%
Fiat Panda	11	1,7%
Fiat G. Punto	12	1,6%
<b>Citroën C4-Xsara</b>	<b>13</b>	<b>1,6%</b>
Nissan Qashqai	14	1,5%
BMW Série 3	15	1,4%
<b>Peugeot 308</b>		<b>1,3%</b>
<b>Renault Twingo</b>		<b>1,1%</b>
<b>Dacia Sandero</b>		<b>1,0%</b>
<b>Peugeot 3008</b>		<b>0,9%</b>
<b>Peugeot 107</b>		<b>0,8%</b>
<b>Citroën C1</b>		<b>0,8%</b>
<b>Citroën C5</b>		<b>0,5%</b>
<b>Peugeot 5008</b>		<b>0,5%</b>
<b>Dacia Duster</b>		<b>0,4%</b>
<b>Citroën DS3</b>		<b>0,4%</b>
<b>Renault Modus</b>		<b>0,4%</b>

Source: CCFA.

**43%**  
PART DE LA GAMME INFÉRIEURE DANS LE MARCHÉ EUROPÉEN EN 2010

# 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. Après une année 2008 en quasi-stabilité, il a baissé en 2009 de près de sept points par rapport à l'année précédente avant de rebondir de près de six points en 2010.

Sur ce marché de 6,7 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 28 % en 2010 (27 % en 2009, 23 % en 2007 et 29 % en 2000), soit environ 1,9 million de voitures diesel neuves.

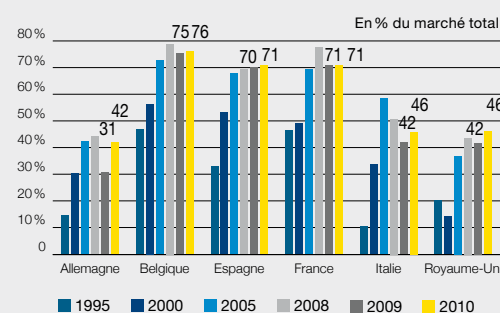
Au niveau du parc de voitures particulières, la part de la motorisation diesel a continué de progresser même si à un rythme moindre que les années précédentes, et s'est élevée à 35 % en 2010, en hausse de plus d'un point.

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2010

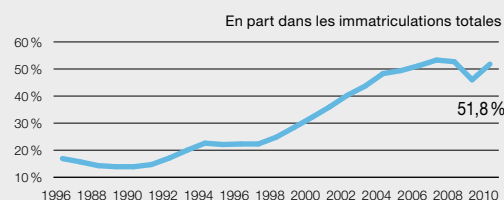
	Cylindrée moyenne cm <sup>3</sup>	Puissance moyenne kW	4X4 %	Diesel %
Allemagne	1 756	96	10,9	41,9
Autriche	1 640	82	13,8	50,9
Belgique	1 640	80	5,6	76,0
Danemark	1 499	76	1,3	47,3
Espagne	1 677	83	7,8	70,7
Finlande	1 721	94	11,1	41,5
France	1 550	74	4,2	70,8
Grèce	1 429		6,7	4,0
Irlande	1 564	77	1,9	62,2
Italie	1 501	74	9,7	45,9
Luxembourg	1 868	103	11,6	75,2
Pays-Bas	1 488	78	3,0	20,4
Portugal	1 534	78	2,4	66,7
Royaume-Uni	1 695	90	8,4	46,1
Suède	1 817	102	17,4	51,0
<b>Union européenne 15 pays</b>	<b>1 634</b>	<b>84</b>	<b>8,2</b>	<b>52,1</b>
Norvège	1 747	90	25,0	74,9
Suisse	1 821	107	27,1	30,4
<b>Ensemble 17 pays</b>	<b>1 639</b>	<b>85</b>	<b>8,8</b>	<b>51,8</b>

Source : CCFA.

## TAUX DE DIESELISATION PAR PAYS



## MARCHÉ EUROPÉEN DES VOITURES DIESEL



DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTORISATION DIESEL DANS LE MARCHÉ TOTAL EN 2010

**52%**

**En Europe, les cylindrées et les puissances moyennes des moteurs des voitures sont très différentes suivant les pays.** Elles dépendent largement des conditions économiques, fiscales et géographiques de chaque marché national. En 2008 et 2009, le lent et régulier mouvement de hausse de la puissance s'était arrêté notamment avec la progression de pénétration des voitures de gamme inférieure. Celui de la cylindrée avait cessé depuis 2006 en raison de la minimisation des moteurs (*downsizing*, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre). En 2010, ces deux éléments ont légèrement progressé en raison de la hausse



de part des gammes supérieures sans toutefois retrouver les niveaux de 2008.

La part des 4x4 a cessé sa tendance à la baisse et a progressé d'un point ; elle s'est établie à 8,8 % sur l'ensemble du marché européen, soit 1,1 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 2010, la part des ventes de voitures diesel s'est redressée de près de six points à 52 %. En Belgique, en Espagne, au Luxembourg, au Portugal, en France et en Norvège, plus de deux voitures neuves sur trois immatriculées sont des voitures diesel. En Allemagne et en Italie, les parts du diesel ont rebondi et ont atteint respectivement 42 % (+ 11 points) et 46 % (+ 4 points).

Traditionnellement peu diésélisés, les pays scandinaves connaissent depuis quelques années une vive progression de cette motorisation, souvent liée à des changements de fiscalité. Cette tendance s'était arrêtée en 2009, à l'exception de la Suède. Elle a repris en 2010 sauf en Finlande où la part des ventes de voiture diesel a perdu près de cinq points. En revanche, ce ratio a augmenté d'environ deux points en Norvège et au Danemark à respectivement 75 % et 47 %, il a progressé de 10 points en Suède à 51 %.

# LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

En Europe occidentale comme en France, le rythme de croissance du parc de voitures particulières s'est ralenti depuis la fin de la décennie 1990 et approche désormais 1 % par an. La crise économique et financière de 2008 a amplifié ce phénomène (+ 0,5 % en 2010).

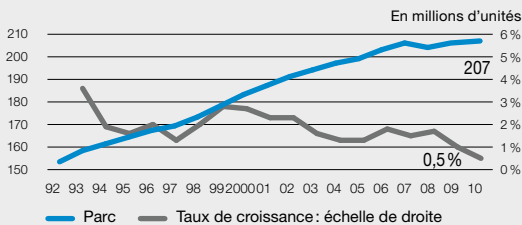
Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie où les taux de motorisation sont moins élevés, cette crise a vivement ralenti le rythme de croissance du parc: moins de 3 % contre 5 à 7 % les années précédentes; la demande à moindre coût restant entre autres satisfaite par des importations de véhicules 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 35 % en 2010.

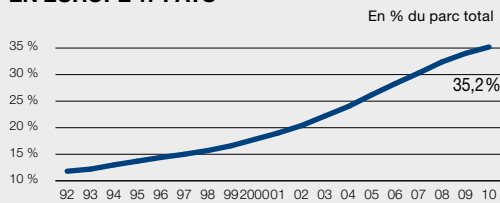
Après avoir oscillé entre 32 et 34 % entre 2000 et 2009, la part des voitures âgées de plus de dix ans en Europe occidentale a augmenté pour la deuxième année consécutive, s'élevant à 34,6 % en 2010; les programmes de primes à la casse dans de nombreux pays européens ont permis, comparativement à 2009, de ralentir cette hausse, dans un contexte de bas niveau des immatriculations de voitures particulières neuves. L'Europe occidentale est devenue un marché de renouvellement.

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

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

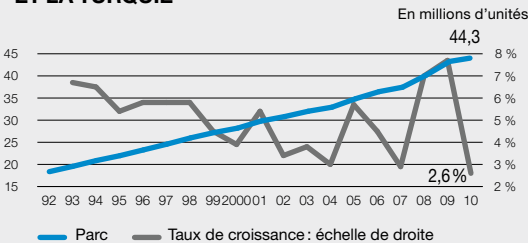


### PART DE LA MOTORISATION DIESEL EN EUROPE 17 PAYS

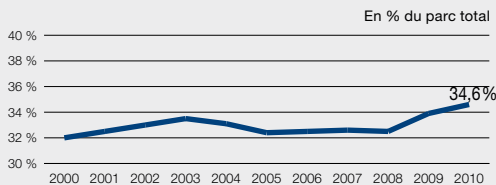


(1) La variation 2008 a été calculée à périmètre comparable.

### DANS LES 12 NOUVEAUX PAYS ENTRANTS ET LA TURQUIE



### PART DES PLUS DE DIX ANS EN EUROPE 17 PAYS



Sources nationales: organismes statistiques, ministères des Transports, de l'Intérieur, sources professionnelles. Les données bulgares et roumaines ont été revues depuis 2007.

**Au 1<sup>er</sup> janvier 2010, le parc de voitures particulières en Europe occidentale** (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) s'est élevé à 207 millions d'unités. La crise économique et financière a amplifié l'infléchissement du rythme de progression du parc (0,5 % en 2010), rythme qui tend à se rapprocher de celui de la population. Par pays, des baisses de parc ont été observées en Espagne et au Royaume-Uni, alors que les effets des primes à la casse sur la croissance du parc ont été contrastés entre l'Allemagne (+ 1 % dans un contexte de dispositif massif, contre +0,3 % l'année précédente) et la France (hausse similaire: +0,6 % vs + 0,5 % en 2009).

La part de la motorisation diesel dans ce parc croît en moyenne de 2 points par an depuis 2002 et s'est élevée à 35 % au 1<sup>er</sup> janvier 2010. Dans cinq pays, cette motorisation est devenue majoritaire: Autriche, Belgique, Espagne, France et Luxembourg. En revanche, elle est légèrement supérieure à 25 % en Allemagne ou au Royaume-Uni.

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc a été fortement ralentie par la crise financière et économique, à moins de 3 % contre 5-7 % les années précédentes. Par pays, des baisses de parc ont été enregistrées en Estonie, Lettonie et Hongrie. En Pologne, la croissance a été de moins de 3 % contre plus de 10 % en 2009. Le parc de la République tchèque est resté stable (+ 0,3 % vs + 3,3 % en 2009).

PART DE LA MOTORISATION DIESEL  
DANS LE PARC DE VOITURES  
PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE  
EN 2010

**35 %**



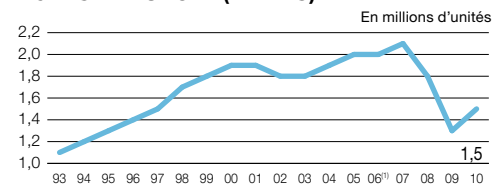
# LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE

**Le marché européen des véhicules utilitaires légers a rebondi de 11 % en 2010 à 1,5 million d'unités.**

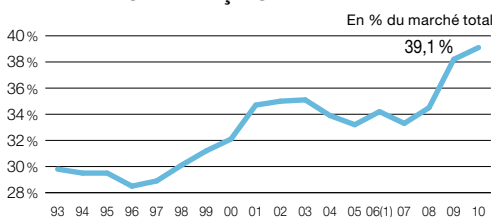
Après avoir atteint un niveau record en 2007 avec 2,1 millions de véhicules, le marché des véhicules utilitaires légers a été très affecté par la crise; il a diminué en 2009 de 36 % en deux ans soit une perte de 800 000 unités pour s'établir à 1,3 million.

Les ventes de marque française se sont redressées de 14 % à 577 000 unités; elles ont occupé 39 % du marché (+1 point). Le renouvellement et l'extension de l'offre dans le segment des fourgonnettes en 2008 (Citroën Berlingo et Nemo, Peugeot Partner et Bipper ainsi que Renault Kangoo) ont permis aux constructeurs français de gagner à nouveau des parts de marché significatives, notamment au Royaume-Uni (+2,5 points), en Espagne (+ 2,4 points), en Belgique (+ 1,5 point) et en Italie (+ 1,2 point), soit un point de plus qu'en 2009 et six points de plus qu'en 2007.

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (17 PAYS)

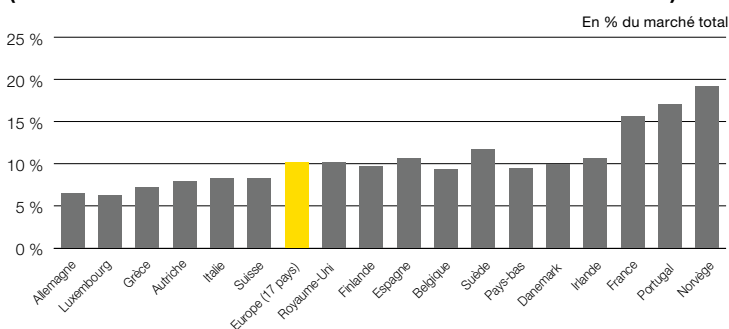


## PÉNÉTRATION FRANÇAISE

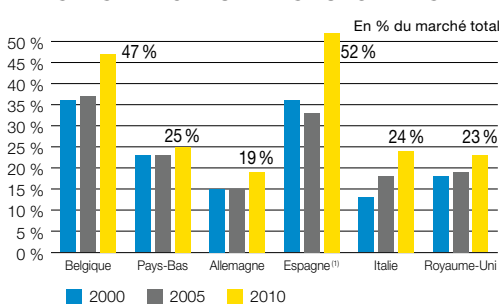


(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne: lire les notes de la page 61.

## PART EN 2010 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



PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES VENTES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2010

**39%**

**Les véhicules utilitaires légers sont définis comme des véhicules de moins de 5 tonnes de poids total autorisé en charge, destinés à transporter des marchandises.** Ils se déclinent en différentes catégories: dérivés utilitaires des voitures particulières, combispaces, camionnettes, fourgons, pick-up et tout-terrain. Les traitements fiscaux ne sont pas identiques dans tous les pays européens, aussi la part des véhicules utilitaires légers dans l'ensemble des véhicules légers varie-t-elle de 6 % au Luxembourg et en Allemagne à autour de 18 % au Portugal et en Norvège. Globalement, elle s'élevait à 10 % en 2010 contre plus de 12 % en 2007.

Depuis de nombreuses années, le renouvellement des produits et la réponse adaptée aux besoins de l'économie d'aujourd'hui en matière de transport, de services et de mobilité ont dynamisé les ventes de ces véhicules. En 2009, la crise avait affecté durement ce marché qui avait retrouvé le niveau observé en 1996 avant de rebondir en 2010.

En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a dépassé 45 % en 2010. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des

constructeurs français se sont établies respectivement à 19 et 24 %, en progression par rapport à l'année 2000. La France demeure toujours le premier marché européen (418 000 unités) devant le Royaume-Uni (232 000 unités), l'Allemagne (202 000 unités), l'Italie (178 000 unités) et l'Espagne (117 000 unités).



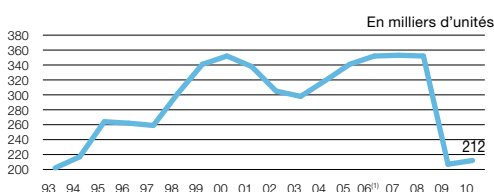
# LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

**Le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a légèrement progressé en 2010.**

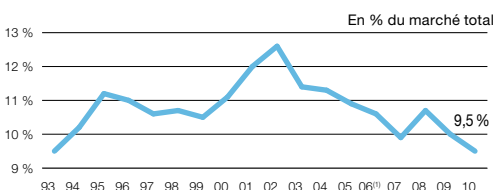
Il s'est élevé à 212 000 unités en baisse de 140 000 unités par rapport à 2008. Après quatre années de hausse entre 2003 et 2007 et un plafonnement à un niveau record en 2007-2008, le marché a retrouvé en 2009 et 2010 un niveau légèrement supérieur à celui observé en 1993, année noire pour le véhicule industriel.

Quant à la production européenne, elle a rebondi de 63 % à 331 000 unités, après la grave crise de 2009 (-64 % par rapport à 2008) succédant à cinq années de stabilité à haut niveau du marché domestique et de poursuite du développement des exportations de véhicules industriels en dehors de l'Union européenne 15 pays, notamment vers l'Europe de l'Est et l'Asie. Par rapport à 2003, elle est en baisse de 13 %.

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE



## PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE



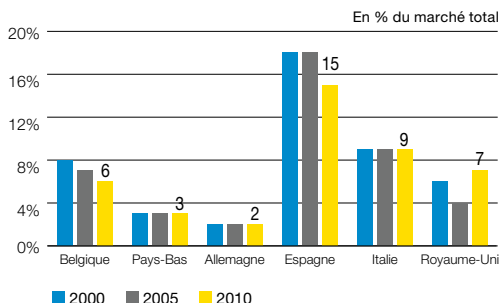
## LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST

En milliers d'unités

	2003	2009	2010	Variation 2010-2009
<b>Immatriculations de véhicules industriels neufs</b>				
de 5,1 t à 15,9 t	83	55	54	-2,0%
16 t et plus	214	152	158	3,8%
<b>TOTAL</b>	<b>298</b>	<b>207</b>	<b>212</b>	<b>2,3%</b>
<b>Production de véhicules industriels</b>				
de 5,1 t à 15,9 t	102	60	77	28,7%
16 t et plus	279	144	254	77,0%
<b>TOTAL</b>	<b>381</b>	<b>203</b>	<b>331</b>	<b>62,8%</b>

Source: CCFA.

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



REBOND DE LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2010 PAR RAPPORT A 2009 (ANNEE NOIRE)

**En Europe, après avoir pâti de la récession économique entre 2001 et 2003,** le marché du véhicule industriel a atteint en 2008 un niveau record pour la troisième année consécutive, soit une hausse de 18 % par rapport à 2003 ; la reprise de l'investissement et celle du commerce mondial depuis le second semestre 2003 avaient été des facteurs favorables à cette reprise. En revanche, il a fortement subi l'impact de la crise financière et économique en 2009 et s'est établi l'année suivante à 29 % au-dessous de son niveau de 2003 malgré le rebond.

Les cycles des investissements en poids lourds sont amples : les points hauts des années 2000, 2006 à 2008 représentent ainsi 75 % de plus que le point bas de l'année 1993, soit près de 150 000 véhicules supplémentaires. En 2010, le marché est seulement supérieur de 5 % par rapport à 1993.

La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (75 % des immatriculations totales), qu'ils soient des porteurs ou des tracteurs routiers.

Dans ce contexte, les immatriculations de véhicules industriels de Renault Trucks en 2010 ont légèrement diminué et sa pénétration s'est établie à 9 %, à peine au-dessous de son niveau de 2007. Le développement international de Renault Trucks a été affecté et sa pénétration en Europe hors France est demeurée stable à 5 % contre 6 % en 2008.



# LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT

**En 2010, la production de véhicules est remontée (+9 % à 3,2 millions de véhicules) par rapport à 2009** et s'est établie à un niveau légèrement inférieur au niveau record atteint en 2008 alors que les ventes de véhicules neufs restaient très déprimées (-6 % à 980 000 unités).

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 Slovénie, 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.

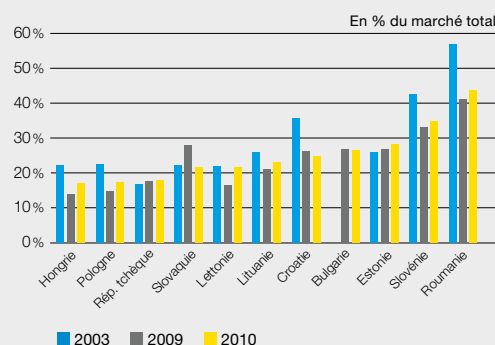
## LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

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

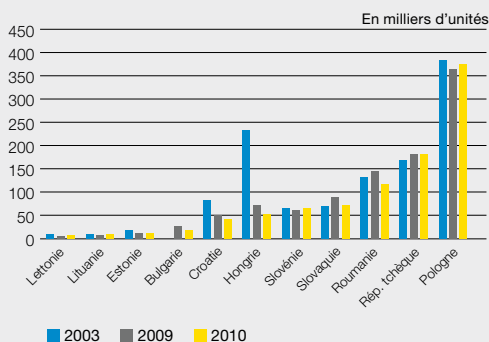
	2009	2010	Variation 2010-2009
<b>Production de véhicules</b>			
Voitures particulières	2 870	3 101	8,0%
Véhicules utilitaires légers	80	114	43,3%
Véhicules industriels	8,4	10,2	21,0%
<b>Immatriculations de véhicules neufs</b>			
Voitures particulières	900	857	-4,8%
Véhicules utilitaires légers	115	95	-17,5%
Véhicules industriels	22,1	28,0	27,0%

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

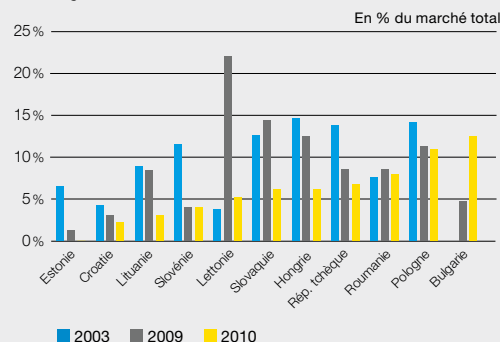
## PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES LÉGERS NEUFS



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



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



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

**Si l'Union européenne à 15 pays fait désormais figure de marché automobile dont la demande concerne essentiellement le renouvellement**, tel n'est pas le cas des nouveaux et futurs pays de l'élargissement et de ceux environnant, où le potentiel d'accès à la motorisation est nettement plus important. Les pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) ont produit 3,2 millions de véhicules en 2010. Leur activité a moins augmenté qu'en Europe occidentale en raison de la fabrication locale des petites voitures moins en phase avec les orientations actuelles du marché ouest européen.

En 2010, en raison de la crise, cette production était supérieure pour la deuxième année consécutive (auparavant elle était équivalente) à la demande intérieure de la zone, celle-ci s'entendant comme la somme des immatriculations de véhicules neufs et des importations de véhicules d'occasion.

En 2010, le marché des véhicules neufs a baissé de 6 % à 980 000 unités, contre -33 % l'année précédente. Les résultats sont cependant contrastés par pays. La Hongrie, la Roumanie et la Slovaquie sont plus affectées par la crise.

**1 sur 4**



# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2008, 2,4 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 27 000 euros dans les six principaux nouveaux pays entrants à plus de 70 000 euros en Allemagne. En France, elle s'élevait à 59 000 euros soit au-dessus de la moyenne européenne (56 000 euros). Les dépenses de personnel par personne occupée évoluaient de 13 000 euros dans les six principaux nouveaux pays entrants à 62 000 euros en Allemagne; en France, elles atteignaient 52 000 euros au-dessus de la moyenne européenne (41 000 euros). Le poids des cotisations sociales employeurs dans les dépenses de personnel s'élevait à 28 % en France contre 20 % en Allemagne.

## L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE (27 PAYS) EN 2008<sup>(1)</sup>

Entreprises de plus de 20 salariés	Unités	Union européenne (27 pays) <sup>(2)</sup>	Allemagne	France	6 principaux nouveaux entrants <sup>(3)</sup>	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
<b>Personnel occupé</b>	<b>milliers</b>	<b>2420</b>	<b>798</b>	<b>260</b>	<b>576</b>	<b>177</b>	<b>164</b>	<b>184</b>	<b>84</b>	<b>43</b>
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 000	482	150	185	77	70	69	47	24
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	199	47	28	-	24	15	17	10	7
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 147	269	82	391	76	80	98	27	11
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>800 000</b>	<b>343 394</b>	<b>111 867</b>	<b>89 111</b>	<b>63 818</b>	<b>58 226</b>	<b>63 880</b>	<b>28 656</b>	<b>17 836</b>
<b>Production</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>700 000</b>	<b>293 528</b>	<b>75 148</b>	<b>86 333</b>	<b>55 267</b>	<b>52 955</b>	<b>53 665</b>	<b>28 678</b>	<b>17 174</b>
Production/Chiffre d'affaires	%	87,5	85,5	67,2	96,9	86,6	90,9	84,0	100,1	96,3
<b>Valeur ajoutée (au coût des facteurs)</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>135 000</b>	<b>58 610</b>	<b>15 390</b>	<b>15 259</b>	<b>12 838</b>	<b>8 985</b>	<b>9 047</b>	<b>5 294</b>	<b>2 847</b>
VA/Production	%	19,3	20,0	20,5	17,7	23,2	17,0	16,9	18,5	16,6
VA par personne occupée	milliers d'euros	55,8	73,5	59,2	26,5	72,4	54,8	49,2	63,3	66,9
base 100: 6 principaux nouveaux entrants		210	277	223	100	273	207	186	239	252
<b>Achats de biens et de services</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>680 000</b>	<b>286 042</b>	<b>95 613</b>	<b>75 055</b>	<b>50 904</b>	<b>50 614</b>	<b>55 968</b>	<b>26 180</b>	<b>14 885</b>
Part des achats dans la production	%	97,1	97,4	127,2	86,9	92,1	95,6	104,3	91,3	86,7
<b>Dépenses de personnel</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>100 000</b>	<b>49 199</b>	<b>13 418</b>	<b>7 651</b>	<b>7 316</b>	<b>6 492</b>	<b>7 169</b>	<b>4 506</b>	<b>2 226</b>
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	41,3	61,7	51,6	13,3	41,2	39,6	39,0	53,9	52,3
base 100: 6 principaux nouveaux entrants		311	464	389	100	310	298	293	405	394
<b>Excédent Brut d'Exploitation (EBE)</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>-</b>	<b>9 411</b>	<b>1 972</b>	<b>7 608</b>	<b>5 522</b>	<b>2 493</b>	<b>1 878</b>	<b>788</b>	<b>621</b>
EBE/VA	%	-	16,1	12,8	49,9	43,0	27,7	20,8	14,9	21,8

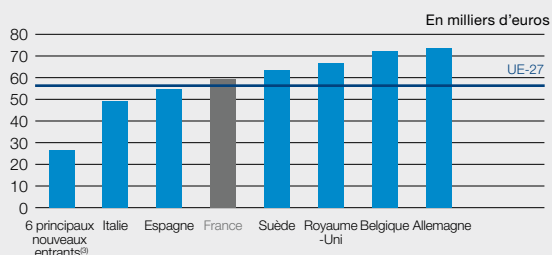
(1) À partir de 2008, les données sont diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique impliquant notamment un changement de périmètre de l'industrie automobile (intégration de la fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles).

(2) Les données de l'Union européenne (27 pays) ont été reconsolidées par le CCFA.

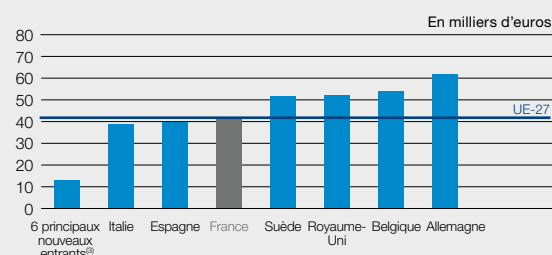
(3) Six principaux nouveaux entrants: Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie.

Les effectifs de la fabrication de carrosseries et de remorques sont inclus dans la construction de véhicules automobiles. Sources: Eurostat et estimations CCFA.

### VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE



### DÉPENSE DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE



**L'industrie automobile**, l'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 2008.

En 2008, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,4 millions de personnes, dont 40 % dans la construction de véhicules automobiles. L'Allemagne et la France regroupaient plus de 40 % des effectifs totaux de l'industrie automobile, avec respectivement 33 % et 11 % chacune. La part des effectifs employés dans les six principaux nouveaux pays entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie

et Slovénie) a atteint 24 %. Les industries automobiles restaient très différentes selon les pays en terme 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 s'établissait autour de 32 % dans les six principaux pays nouveaux entrants. Elle était comprise entre 37 et 43 % en Italie, Espagne et au Royaume-Uni. Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 13 000 euros dans les six nouveaux pays entrants à 62 000 euros en Allemagne, soit un rapport d'environ 1 à 5.

**2,4 millions**

DE PERSONNES DANS L'UNION EUROPÉENNE (27 PAYS) ÉTAIENT EMPLOYÉES EN 2008 PAR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

# LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2010

## LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2010

	Unités	PSA Peugeot Citroën	Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	56061	38971
Investissements	millions d'euros	1688	1133
Résultat net	millions d'euros	1256	3490
<b>Effectifs mondiaux<sup>(1)</sup></b>	<b>nombre de personnes</b>	<b>198220</b>	<b>122615</b>

	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	41 405	13 796	3 351	1 852	218	-4 561	36 889	2 175	-93
Marge opérationnelle	millions d'euros	621	456	198	507	11	3	381	703	15
Investissements <sup>(2)</sup>	millions d'euros	1 672			16			1 130	3	
<b>Effectifs mondiaux<sup>(1)</sup></b>	<b>nombre de personnes</b>	<b>120880</b>	<b>64190</b>	<b>9380</b>	<b>2595</b>	<b>1175</b>		<b>119816</b>	<b>2799</b>	

(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](http://www.psa.fr)

En 2010, dans un contexte de reprise et où le marché socle (hors France) perdait le soutien des systèmes d'aides à la demande, les ventes du groupe PSA Peugeot Citroën ont augmenté de 13 %, soit plus rapidement que le marché mondial. La pénétration du groupe en Europe a progressé sur un marché en baisse; les débouchés en dehors de cette zone ont augmenté grâce notamment aux ventes records en Amérique latine et en Chine. Ces débouchés hors Europe ont ainsi représenté 39 % des ventes totales et PSA Peugeot Citroën est demeuré le deuxième groupe (VP + VUL) européen. Il est le premier constructeur mondial de moteurs diesel.

La stratégie de développement international est basée essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs. En 2006, un accord a été signé avec Dongfeng Motor (deuxième usine d'assemblage en Chine opérationnelle depuis fin 2009). En 2009, PSA Peugeot Citroën a accru sa coopération avec Mitsubishi, notamment sur les véhicules électriques. Les deux constructeurs ont également inauguré en 2010, à Kalouga, une usine destinée à l'assemblage de véhicules. Plus récemment, un contrat de coopération, dont un des objectifs est la construction d'une usine d'assemblage en Chine, a été conclu avec China Changan Automobile Group et approuvé par les autorités chinoises. Par ailleurs, dans sa volonté d'être un acteur global, PSA accélère l'adaptation de ses modèles aux consommateurs non européens.

En outre, le groupe poursuit ses recherches pour diminuer la consommation de carburant des véhicules. Une nouvelle famille de petits moteurs essence un litre trois cylindres sera également développée et industrialisée en France d'ici 2012, avec pour objectif des véhicules émettant moins de 100 g de CO<sub>2</sub>/km. De plus, la deuxième génération de Stop&Start nommée e-HDI équipe progressivement les gammes du Groupe depuis la fin 2010. Enfin, les premières voitures équipées de la technologie hybride HYbrid4 seront commercialisées à partir du deuxième semestre 2011.

Le Plan de Performance pour 2010-2012 reposant sur la dynamique commerciale et la réduction des coûts, le lancement de nouveaux modèles et le renouvellement d'une partie de la gamme devrait permettre au groupe de faire face à une conjoncture encore difficile. Cette stratégie est complétée par de nombreux engagements en matière de développement durable (éco-conception, sécurité et mobilité...). Le groupe poursuit également ses efforts afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle notamment dans ses relations avec les fournisseurs. Après avoir identifié treize fournisseurs stratégiques en 2009, PSA a l'intention de labéliser cent fournisseurs majeurs d'ici 2015 afin de consolider la filière automobile.

### Renault: [www.renault.com](http://www.renault.com)

La reprise des marchés automobiles limitée en Europe par la fin des systèmes de soutien gouvernementaux a impacté les résultats de Renault. Dans un marché en baisse avec un contexte de concurrence intense et de poursuite d'une politique sélective des ventes, ces dernières ont progressé de 7 % dans la région Europe. En dehors de cette zone, elles ont augmenté de 26 % pour représenter 37 % des ventes. Renault occupe la

deuxième place sur le marché des véhicules légers en Europe. La coopération initiée en 1999 avec Nissan au sein de l'Alliance a été optimisée. De nouvelles synergies sont également mises en place. Elles concernent à la fois le niveau industriel (la première usine commune à vocation mondiale a été inaugurée à Chennai en Inde début 2010), mais aussi les achats, la logistique, l'ingénierie, la recherche et études avancées... En 2009, la première pierre de l'usine de Tanger (Maroc) a été posée. De surcroît, les véhicules électriques de Renault et Nissan seront dotés de batteries développées conjointement. En 2010, le groupe a également élargi sa stratégie d'alliance en signant un accord avec Daimler AG. La coopération porte sur le développement des petites voitures y compris électriques, les moteurs à essence et diesel ainsi que dans le domaine des véhicules utilitaires légers. Le partenariat stratégique avec AvtoVAZ, désormais étendu à Nissan, a pour objectif d'accélérer la croissance de ce constructeur et doit permettre de renforcer la présence de Renault et de Nissan en Russie.

En 2011, Renault a lancé un nouveau plan stratégique « Renault 2016 – Drive the change » répondant à deux objectifs: la croissance du groupe et la génération de free cash flow d'ici 2016. Ce plan est basé sur sept leviers en matière notamment de qualité (offre produits et services), de profitabilité (réduction des coûts, optimisation des dépenses de R&D et d'investissement) tout en tenant compte des enjeux sociétaux de l'automobile (mobilité durable). De plus, dans le cadre de sa politique d'innovation, le groupe a débuté la production à Cléon du moteur diesel 1,6 dCi 130 afin de continuer à améliorer l'efficacité des moteurs thermiques.

### Renault Trucks: [www.renault-trucks.com](http://www.renault-trucks.com)

Renault Trucks emploie 14 000 personnes dans le monde dont environ 10 000 salariés en France. Outre des coopérations industrielles, les synergies au sein du groupe AB Volvo entre les quatre marques (Renault, Volvo, Mack et UD Trucks anciennement Nissan Diesel) ont permis de dégager des économies significatives, notamment dans le domaine des achats.

L'année 2010 a été marquée par une reprise après une forte chute du marché des véhicules industriels l'année précédente. En Europe il a retrouvé un niveau légèrement supérieur à celui observé en 1993, année noire pour ce secteur. Dans ce contexte, la pénétration de Renault Trucks se maintient autour de 10 % au sein de l'Union européenne. Le rebond est contrasté selon les zones géographiques. L'activité a été relancée principalement grâce à quatre zones: la Russie, l'Amérique latine, le Moyen-Orient et l'Afrique, y compris le Maghreb.

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

L'offre de produits est orientée 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 ayant pour objectif de réduire la consommation de carburants des véhicules industriels.

**335 000**  
**personnes**  
EFFECTIFS DES CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS DANS LE MONDE



# L'IMPLANTATION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

## EUROPE

### France

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

### Espagne

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

### Italie

- (21) Val di Sangro

### Portugal

- (22) Mangualde

### République tchèque

- (23) Kolín

### Roumanie

- (24) Pitești (Dacia)

### Royaume-Uni

- (25) Luton (General Motors)

### Russie

- (26) Kalouga (PSA-Mitsubishi)
- (27) Moscou (Volvo Trucks)
- (28) Togliatti (AvtoVAZ) (projet)

### Slovaquie

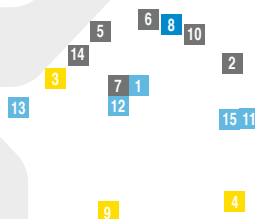
- (29) Trnava

### Slovénie

- (30) Novo Mesto

### Turquie

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



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

**59**

## 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)

## Asie

### Chine

- (41) Shenzhen (projet)
- (42) Wuhan (projet)

### Corée du Sud

- (43) Busan (Renault Samsung Motors)

### Inde

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

### Iran

- (48) Téhéran

### Malaisie

- (49) Gurun



# LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

**En 2010, la production mondiale des constructeurs français a atteint un niveau record de 6,4 millions de véhicules**, le précédent datait de 2007 avec 6,2 millions. En 2008 et 2009, elle a chuté respectivement de 6,1 % et de 7,7 % en raison de la crise mondiale avant de rebondir de 18,5 % en 2010. Cependant, depuis 1996, la production s'est accrue de 68 %, soit une croissance annuelle moyenne de 4 % grâce, tout d'abord à l'augmentation des débouchés en Europe hors France, et par la suite, à ceux hors d'Europe. La production de voitures particulières a rebondi de 16,7 % à 5,6 millions d'unités en 2010 après une baisse les deux années précédentes; celle de véhicules utilitaires légers (+ 32,9 % à 711 000 unités) et celle de véhicules industriels (+ 52,4 % à 32 000 unités), qui avaient encore progressé en 2008, avant d'être durement affectées par la crise en 2009, ont progressé très vigoureusement en 2010.

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

Groupe/ Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2010	Production (en unités) Cumul à fin 2010
<b>PSA PEUGEOT CITROËN</b>				
Peugeot, Citroën	iOn, C-ZERO	2010	Japon (Mitsubishi)	350 / 350
Peugeot, Citroën	107, C1	2005	Kolin (Rép. tchèque)	575 600 / 551 100
Peugeot	206	1998	Mulhouse, Argentine, Iran	7 326 000
Peugeot	207	2006	Poissy, Villaverde (E), Trnava (Slovaquie), Argentine, Brésil, Chine	2 075 700
Citroën	C3	2002/2008	Aulnay, Poissy, Villaverde (E), Porto Real (Br), Trnava (Slovaquie)	2 759 600
Citroën	DS3	2009	Poissy	70 100
Peugeot	307	2001	Argentine	3 610 500
Peugeot	308	2007	Mulhouse, Sochaux, Russie	870 600
Peugeot	RCZ	2010	Autriche (Magna Steyr)	19 200
Peugeot	3008	2009	Sochaux	197 600
Peugeot	5008	2009	Sochaux	91 300
Citroën	Xsara Picasso	1997	Porto Real (Br)	3 353 800
Citroën	ZX	1991	Chine	2 460 000
Citroën	C4	2004/2010	Mulhouse, Vigo (E), Chine, Russie	2 110 700
Peugeot, Citroën	405 / Xantia	1987/1993	Iran	4 236 000 / 1 326 200
Peugeot	407	2004	Rennes-la-Janais	860 200
Peugeot, Citroën	4007, C-Crosser	2007	Japon (Mitsubishi), Russie	39 700 / 38 300
Citroën	C5/C6	2008/2006	Rennes-la-Janais, Chine	1 020 200 / 209 750
Peugeot	408	2010	Chine	43 600
Peugeot	508	2010	Rennes-la-Janais	6 400
Peugeot	607	2000	Rennes-la-Janais	169 400
Peugeot, Citroën	807, C8	2002	Hordain	1 788 000 / 1 380 000
Peugeot, Citroën	Bipper, Nemo	2008	Turquie (Tofas)	1 079 900 / 1 215 530
Peugeot, Citroën	Partner, Berlingo	1996/2008	Vigo (E), Mangualde (P), Turquie, Argentine	1 796 700 / 2 284 100
Peugeot, Citroën	Expert, Jumpy	2007	Hordain	444 400 / 412 100
Peugeot, Citroën	Boxer, Jumper	1994/2006	Val di Sangro (I)	723 400 / 635 900
<b>GROUPE RENAULT</b>				
Renault	Twingo	1993/2007	Novo Mesto (Sl), Colombie	2 482 127 / 535 352
Renault	Wind	2010	Novo Mesto (Sl)	6 388
Renault	Clio	1998/2005	Flins, Turquie, Novo Mesto (Sl), Valladolid (E), Dieppe, Argentine, Colombie, Mexique	7 767 369
Renault	Symbol	2008	Argentine, Turquie	198 419
Renault	Modus	2004	Valladolid (E)	585 556
Renault	Logan	2004	Russie, Brésil, Maroc, Colombie, Iran, Inde	797 763
Renault	Latitude	2010	Corée du Sud	6 010
Renault	Sandero	2007	Brésil, Maroc, Colombie, Afrique du Sud (Rosslyn), Russie	287 911
Renault	Fluence	2009	Turquie	83 553
Renault	Mégane	1995/2002/2008	Douai, Palencia (E), Turquie, Brésil	4 854 351 / 3 788 842 / 881 345
Renault	Laguna	2007	Sandouville	235 001
Renault	Espace	2002	Sandouville	337 206
Renault	Kangoo	1997/2007	Maubeuge, Maroc, Argentine	2 532 409 / 362 713
Renault	Master	1997/2010	Batilly, Brésil	1 064 866 / 506 666
Renault	Trafic II	2001	Luton (R-U, GM), Barcelone (E, Nissan)	473 317
Dacia	Logan	2004	Pitesti (Roumanie)	1 084 338
Dacia	Sandero	2008	Pitesti (Roumanie)	353 942
Dacia	Duster	2010	Pitesti (Roumanie)	83 849
RSM	SM3 / Fluence	2002/2009	Busan (Corée du Sud)	434 894 / 99 770
RSM	SM5 / Latitude	2000/2010	Busan (Corée du Sud)	666 591 / 67 371
RSM	QM5 (Koleos)	2007	Busan (Corée du Sud)	137 903
RSM	SM7	2004	Busan (Corée du Sud)	110 796

Sources : CCF, PSA Peugeot Citroën, Renault.

## 6,4 millions

DE VÉHICULES ONT ÉTÉ PRODUITS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LE MONDE EN 2010

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.

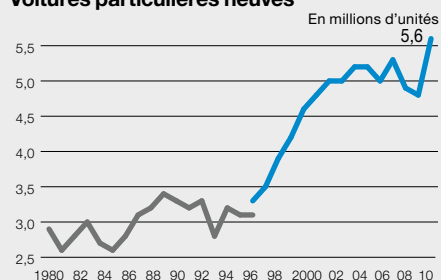
Cette production prend en compte le Renault Trafic II, assemblé par GM Europe au Royaume-Uni ou par Nissan en Espagne. De plus, les périmètres des groupes ont également évolué (voir les notes de la page 66).

# LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES MARQUES FRANÇAISES

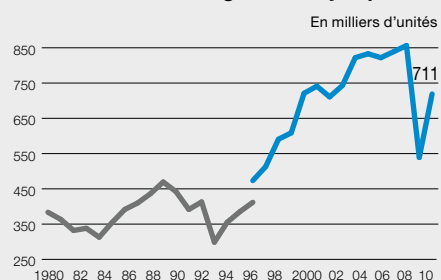
En 2010, pour la troisième année consécutive et contrairement aux années précédentes, les débouchés nationaux des constructeurs français (+ 10 %) ont plus progressé que les ventes hors de France (- 8 %) qui ont davantage subi la crise mondiale. En France, la forte présence des constructeurs français sur les segments bénéficiant des systèmes de soutien au marché (prime à la casse) ou d'amélioration environnementale (bonus/malus) leur ont permis d'augmenter leurs ventes dans un contexte difficile. Les marchés étrangers ont représenté de nouveau environ trois quarts des débouchés des constructeurs français, contre deux tiers entre 1999 et 2001 et moins de 60 % en 1990. Les livraisons hors Europe (c'est-à-dire hors UE-27, Suisse et Norvège) s'établissaient en 2010 à plus de 50 % des débouchés totaux des constructeurs français contre moins de 30 % en 2000.

## LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

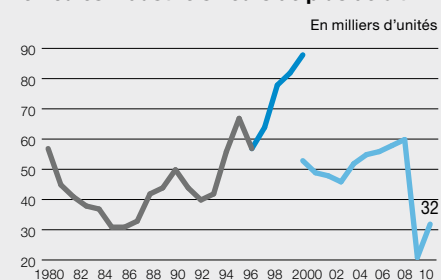
### Voitures particulières neuves



### Véhicules utilitaires légers neuvs jusqu'à 5 t

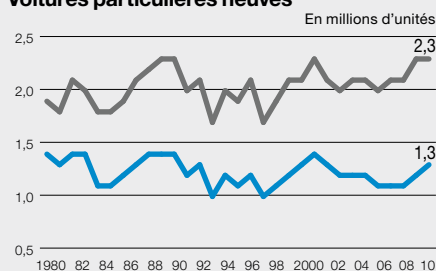


### Véhicules industriels neuvs de plus de 5 t

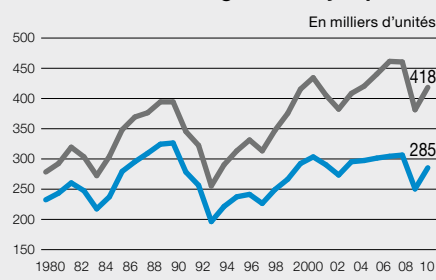


## LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

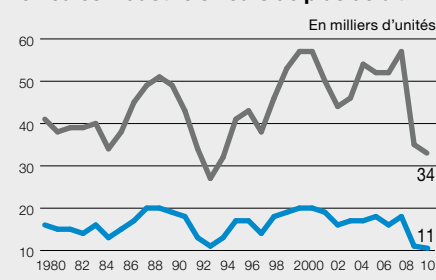
### Voitures particulières neuves



### Véhicules utilitaires légers neuvs jusqu'à 5 t

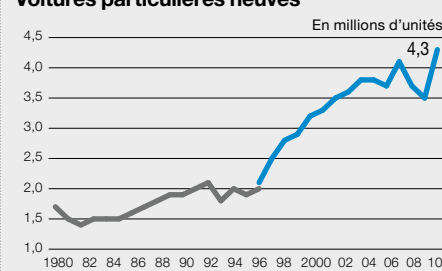


### Véhicules industriels neuvs de plus de 5 t

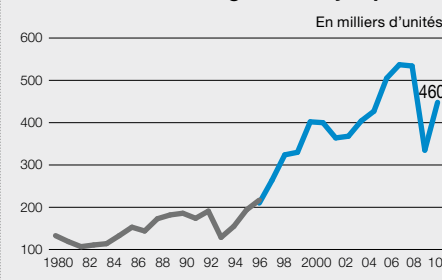


## LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE

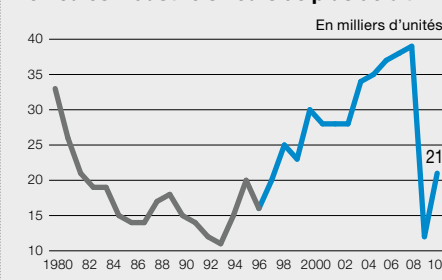
### Voitures particulières neuves



### Véhicules utilitaires légers neuvs jusqu'à 5 t



### Véhicules industriels neuvs 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, la hausse des volumes vendus s'explique par le dynamisme du marché des véhicules utilitaires et l'offre des constructeurs français riches en modèles faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub>, en phase avec le système de bonus/malus. En 2009 et 2010, le couplage de ce dispositif environnemental et du système de la prime à la casse a soutenu les ventes globales de voitures et plus particulièrement celles des groupes français dont l'offre était adaptée.

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

Les livraisons de voitures particulières hors de France se sont élevées à 4,3 millions d'unités, en hausse de 22 %. celles des véhicules utilitaires ont nettement rebondi après avoir été fortement impactées par la crise. La progression est de 40 %, à environ 460 000 unités, pour les véhicules utilitaires légers et de 72 %, à 21 000 unités pour les véhicules industriels.

**3 sur 4**

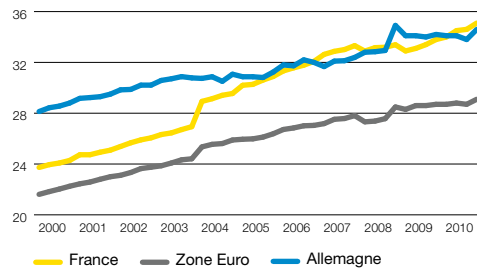
VÉHICULES PRODUITS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS SONT VENDUS À L'ÉTRANGER

# 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 communs à toute l'industrie dont les coûts horaires de main-d'œuvre et le taux de change, ainsi que d'autres propres au secteur automobile comme l'ouverture du marché socle à la concurrence, la difficulté à reporter la hausse des prix des matières premières aux clients finaux...

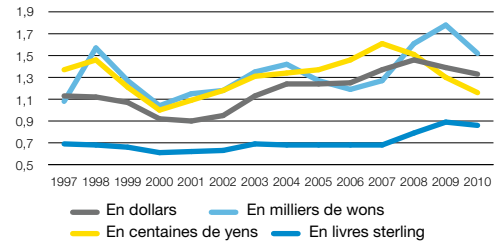
Les États Généraux de l'Industrie ont montré en 2010, par rapport aux autres pays de la zone euro, d'une part, la dérive des coûts horaires de main-d'œuvre depuis 2000 et, d'autre part, le poids particulièrement élevé des charges sociales en France.

## COÛTS DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE (EN EUROS PAR HEURE)



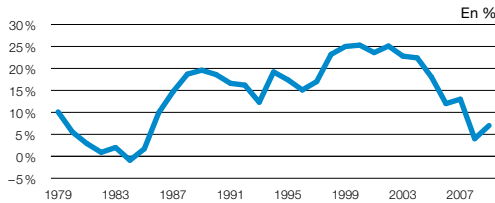
Source: Résultats des enquêtes quadriennales ECMOSS et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main d'œuvre.

## ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE POUR UN EURO



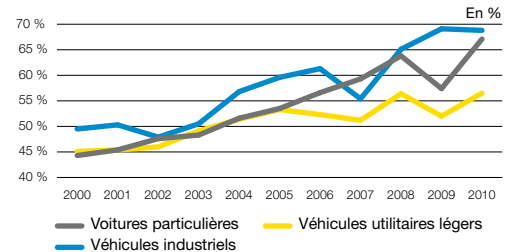
Source: FMI.

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



Source: Insee (base 2005), rétropolation CCFA.

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



Source: CCFA.

DIFFÉRENCE DE LA HAUSSE DES COÛTS HORAIRES DE MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ENTRE 2000 ET 2010 EN DÉFAVEUR DE LA FRANCE PAR RAPPORT À L'ALLEMAGNE



## La compétitivité est la capacité pour une industrie à soutenir la concurrence et à se développer sur les marchés.

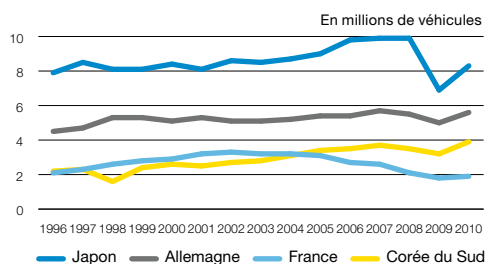
Elle est relative en ce sens qu'elle est le résultat d'une confrontation avec les autres acteurs du secteur présents sur le marché. Ainsi, pour continuer de croître, l'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à celle de ses concurrents européens, américains, japonais, coréens et, à l'avenir, chinois voire indiens.

Au-delà des problèmes de compétitivité globale de l'économie ou de l'industrie (coûts salariaux, sociaux et fiscaux), il existe aussi des facteurs de compétitivité propres à l'industrie automobile française qui résultent à la fois des caractéristiques du bien automobile et de celles de l'industrie automobile mondiale. Du côté des facteurs de compétitivité affectant l'industrie française se situent les coûts horaires de main-d'œuvre. En France, le coût du travail, charges sociales incluses, est un des plus élevés de l'Union européenne y compris de la zone euro. Il est supérieur à ceux du Royaume-Uni, de l'Italie, de l'Espagne... et bien plus encore à ceux de l'Europe de l'est. Or les coûts horaires de main-d'œuvre impactent l'ensemble de la filière industrielle, en particulier via la chaîne des fournisseurs.

De plus, l'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes de l'échange en raison de la part significative et de plus en plus importante de sa production en dehors de la zone euro.

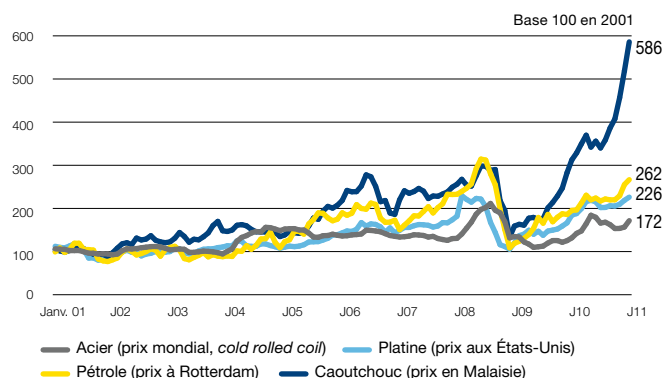
**En outre, les prix des matières premières exprimés en euros** ont connu depuis 2001 des hausses très significatives qu'il est extrêmement difficile de répercuter sur les prix de vente du fait de la concurrence et d'un pouvoir d'achat des ménages affecté par les hausses de prix notoires sur de nombreux postes : alimentaire, énergie, logement... L'ensemble de ces facteurs pèsent sur les taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée) de la branche automobile française depuis plusieurs années ; selon l'Insee, ils passent de 25 % au début des années deux mille à 7 % en 2009 après 4 % en 2008. Le taux de marge dépend notamment de la compétitivité coût et a un lien à moyen terme avec la compétitivité hors prix.

### PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES

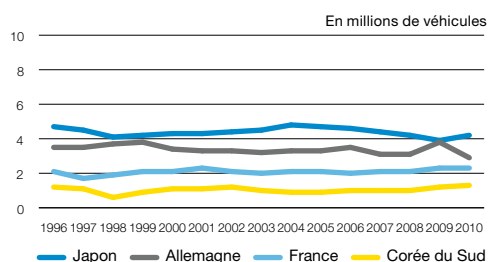


Sources : OICA, CCFA.

### PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS

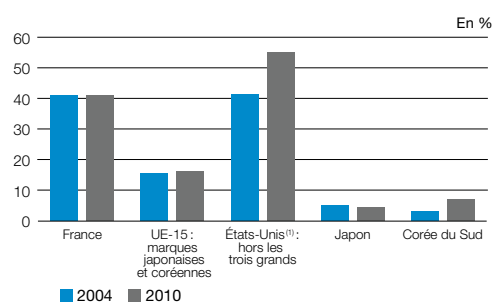


### IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES



Source : CCFA.

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



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

Depuis début 2002, la remontée de l'euro a affecté la compétitivité des exportations françaises et les entreprises ont dû multiplier leurs efforts tant commerciaux qu'industriels pour poursuivre le développement de leurs débouchés hors de la zone euro. 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. 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 rebond. Début 2011, le caoutchouc apparaissait ainsi encore en très forte progression de 486 % atteignant un nouveau niveau record, le pétrole grimpeait de 167 % et l'acier gagnait 72 %. 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 ont été aggravés par la crise financière et économique. Enfin, du côté du secteur du transport routier de marchandises, qui achète des véhicules utilitaires légers et industriels, l'incertitude actuelle pèse sur l'activité et les prix.

**+167%**

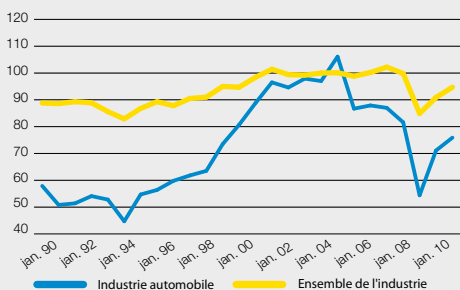
HAUSSE DEPUIS 2001 DU PRIX DU BARIL DE PÉTROLE EN EUROS À ROTTERDAM

# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FACE À LA CRISE

**L'industrie automobile a vu ses ventes dans le monde, notamment dans les pays de l'OCDE,**

particulièrement affectées par la crise financière commencée en 2007, doublée ensuite d'une crise économique. Ainsi le niveau de l'indice de production industrielle en France mesuré par l'Insee s'est dégradé violemment entre l'été 2008 et début 2009 avant de rebondir très nettement sur la fin de l'année et en 2010. De telles fluctuations ont affecté un secteur important et très présent dans certaines régions. En prenant en compte les emplois directs (sites de productions et de recherches des constructeurs), les emplois indirects (sites des fournisseurs) et des emplois induits (générés par l'activité des précédents), l'économie automobile constitue souvent un pilier essentiel de l'économie locale. Depuis 2009, les Pouvoirs Publics ont aidé l'industrie automobile à faire face à la crise. Ils ont mis en place rapidement des mesures à effet conjoncturel (un million de primes à la casse en France, aides à la formation, chômage partiel...) puis instauré des instruments à vocation plus structurelle favorisant par exemple la capacité de recherche et développement (Crédit d'impôt recherche, CIR) et le financement à long terme (Fonds stratégique d'investissement en 2008 et un Fonds de modernisation des équipementiers automobiles en 2009). L'ensemble de ces outils devraient permettre d'accroître la compétitivité de l'économie française dont celle de l'industrie automobile. En outre, la Plateforme de la filière automobile (PFA) a été instaurée en 2009 par les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs rassemblés au sein du CLIFA (Comité de liaison des fournisseurs de l'automobile) afin d'améliorer l'efficacité de la filière automobile.

**INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE - ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE ET INDUSTRIE AUTOMOBILE DONNÉES CVS-CJO PAR L'INSEE**



Régions	Emplois directs	Emplois indirects	Emplois induits	Année de référence	Sources
Nord - Pas-de-Calais	21 100	18 439	nd	2008	Insee NPDC - La filière automobile en Nord - Pas-de-Calais - Septembre 2010
Sud Alsace (Mulhouse) et Nord Franche-Comté	9 400	3 500	2 345	2007	Insee Alsace - Chiffres pour l'Alsace n° 2 - mars 2009
Nord Franche-Comté (Sochaux)	11 800	2 400	6 200	2007	Insee Franche-Comté - L'essentiel n° 113 - mai 2009
Seine-Aval	11 200	3 300	3 600	2006	Insee Ile-de-France - À la page n° 291 - Janvier 2008
Val-d'Oise et Yvelines	75 000	75 000	entre 50 000 et 100 000	2006-2007	RAVY (Réseau automobile Val-d'Oise Yvelines) - Dossier de presse - Édition 2008

## LES FONDS D'INVESTISSEMENT

	Date de création	Objectifs	Dotations
Fonds stratégique d'investissement (FSI)	Novembre 2008	Fonds souverain initié par les pouvoirs publics afin de répondre aux besoins des fonds propres des entreprises ayant un potentiel de croissance et de compétitivité pour l'économie	Capitaux propres de 21 milliards d'euros au 31 décembre 2010
Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA)	Janvier 2009	Prendre des participations minoritaires dans des acteurs de la filière automobile, porteurs de projets industriels créateurs de valeur et de compétitivité pour l'économie	Montant initial de 600 millions d'euros détenu à parité par Renault SA, PSA Peugeot Citroën et le FSI
Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA) Rang 2	Novembre 2009	Fonds spécifiquement dédié aux fournisseurs automobiles de plus petite taille (Rang 2 et plus)	50 millions d'euros assemblés par 5 équipementiers automobiles de référence et les acteurs du FMEA Rang 1

Source : Fonds Stratégique d'Investissement (FSI).

### -/+ 40%

AMPLITUDE DE L'INDICE DE PRODUCTION INDUSTRIELLE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DURANT LA CRISE

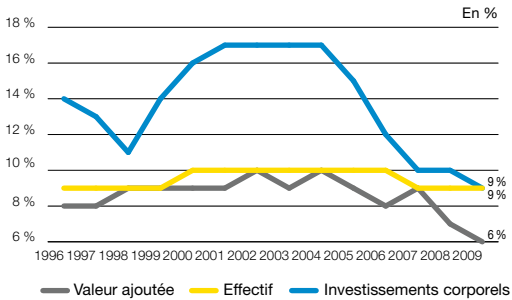
**La crise financière et économique a eu d'importantes répercussions sur le secteur automobile**, de l'amont en partant des fournisseurs à l'aval jusqu'à la vente/entretien de véhicules, en passant par le transport de marchandises, les fabricants de biens d'équipements ou les services aux entreprises, dont la recherche et le développement. Industrie capitaliste par essence, l'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production...), amortis sur de longues périodes. Lors de leur conception et avant commercialisation, les véhicules ont nécessité des travaux sur plusieurs années dans les centres de recherches, dans une démarche de progrès permanent, afin de pouvoir notamment répondre aux demandes sociétales, qu'elles soient liées à la sécurité ou à l'environnement (réduction des gaz à effet de serre, etc.). Par ailleurs, un site industriel engendre une activité économique locale ne se limitant pas aux à ses seuls salariés (emploi direct). Des divisions régionales de l'Insee ont produit des travaux décrivant d'une part les emplois indirects correspondant au personnel employé par les fournisseurs, les sous-traitants et les prestataires de services et d'autre part les emplois induits c'est-à-dire ceux nécessaires à la satisfaction de la consommation des salariés (directs et indirects) et de leurs familles. Une étude de l'Insee Franche-Comté montre qu'une population de 58 800 personnes dépend de l'existence de 11 800 emplois dans la construction automobile. L'effondrement du marché européen en 2008 est à l'origine de la chute de la production de l'industrie automobile mesurée par l'Insee, dégradation plus marquée que dans l'ensemble de l'industrie. Durant la crise, l'indice

s'est détérioré de 40 % avant de rebondir d'autant et de +10 % en 2010 (respectivement -14 %, + 2 % et + 6 % pour l'industrie). Cette brutalité de l'activité et des ressources a été difficile à mettre en phase avec par exemple le besoin de continuité des importants travaux de recherches réalisés par l'industrie automobile. An niveau local, la baisse des cadences dans les usines d'assemblage se diffuse largement et de nombreuses régions ont été davantage affectées par l'ampleur des fluctuations de l'industrie automobile. Concernant les difficultés de financement à long terme, le Fonds stratégique d'investissement (FSI) avait investi à fin 2010 dans trois entreprises du secteur de l'automobile (investissement de 20 millions d'euros et une prise de capital à hauteur de 5,9 %). Quant au Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA) auquel les constructeurs français ont apporté 400 millions d'euros, il a déjà apporté près de 200 millions d'euros à 13 entreprises équipementières. La Plateforme de la Filière Automobile (PFA) a quatre priorités : le "lean manufacturing", les compétences et métiers de demain, meilleure gestion de la communication et la stratégie à moyen et long terme la compétitivité des constructeurs et de leurs fournisseurs. Depuis 2010, elle s'appuie au niveau régional sur les Associations régionales de l'industrie automobile (ARIA). Elle a de plus organisé des journées métiers notamment sur l'emboutissage et au niveau local a coopéré avec les Pouvoirs Publics (DIRECCTE et le référent automobile régional, médiateur du crédit, OSEO, CDC), l'UIMM et les autres organisations professionnelles, et les pôles de compétitivité dans le cadre du Comité opérationnel régional automobile animé par l'ARIA.

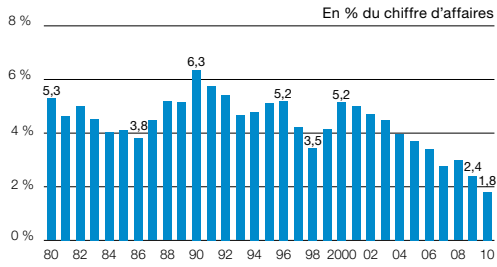
# LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

**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 9 % en 2009, dans un contexte de stagnation, puis de chute des marchés occidentaux de véhicules neufs. Compte tenu du développement des demandes sociétales (environnement, sécurité routière...), l'industrie automobile investit davantage dans l'incorporel ou les frais de recherche et développement (*lire les deux pages suivantes*) pour lesquels les pôles de compétitivité « automobiles » sont particulièrement bien adaptés.

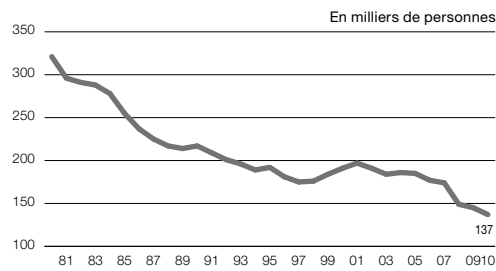
## LA PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ET ÉNERGÉTIQUE



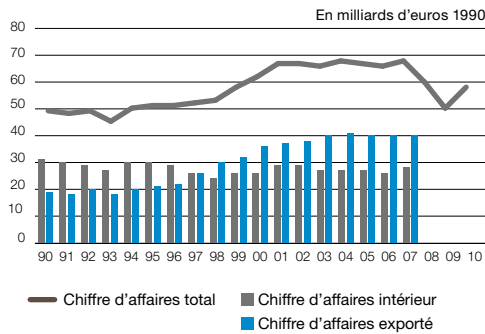
## INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE



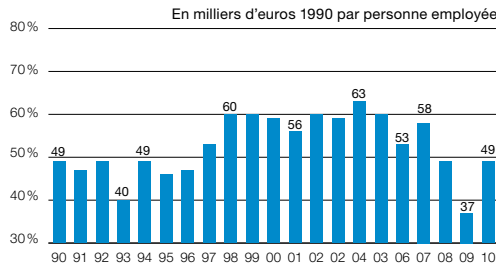
## EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE



## CHIFFRE D'AFFAIRES INTERIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES A L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE



## VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE



NOTA BENE – Sur ces graphiques : estimations du CCFa pour 2010 et certaines variables des années 2008 et 2009. Lire aussi les pages 72 et 73 (notamment pour des changements de concept).

**Le SESSI, anciennement service statistique du secrétariat d'État à l'industrie et désormais rattaché à l'Insee, produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise**, qui fournissent une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Une importante rénovation de ces enquêtes a été opérée, avec le nouveau système d'informations ESANE. En outre, une nouvelle nomenclature d'activité économique a été instaurée début 2008 (*lire les pages 72 et 73*). L'industrie automobile regroupe la construction de véhicules automobiles, celle de carrosseries automobiles, de caravanes et de véhicules de loisirs, mais aussi en amont, la fabrication d'équipements automobiles. Cependant, les statistiques présentées ne couvrent pas l'ensemble du champ des fournisseurs de l'industrie automobile, certains produits tels que les pneus, la plasturgie, les biens d'équipement et le verre étant classés dans d'autres nomenclatures d'activités (*lire aussi la page 53*).

**La construction automobile.** Après avoir vivement progressé entre 1996 et 2004 (+ 30 %), en phase avec l'accroissement

de la production de véhicule, la valeur ajoutée (hors taxe) de la construction automobile en euros constas et par employé, a diminué sous l'impact de différents facteurs : frais liés aux nouvelles normes environnementales, stagnation puis chute du marché d'Europe occidentale de véhicules neufs accentuée par la crise, hausse du coût des matières premières. Après avoir retrouvé en 2009 son point bas de l'année 1993, elle a rebondi en 2010, restant néanmoins inférieure aux niveaux d'avant crise. Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré près de 2 % de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit 1,5 milliard 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 %. Actuellement, le nouveau système d'informations ESANE ne permet pas de pouvoir actualiser ces données.

**9%**  
PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ET ÉNERGÉTIQUE EN 2009 EN FRANCE

# LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

En 2008, l'industrie automobile est redevenue la première branche en terme de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises. Ses dépenses se sont élevées à 5,7 milliards d'euros, soit plus de 17 % de l'ensemble des dépenses de R&D des entreprises. Après avoir fortement augmenté entre 2001 et 2006 (+24 %), les dépenses intérieures de R&D de l'industrie automobile ont atteint par la suite un palier autour de 4 milliards d'euros avant de rebondir de 9 % en 2008 où elles ont représenté 37 % 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 2008

	DIRDE (1)	DERDE (2)	Budget Total		Dont financement public (3)	
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	4 310	1 430	5 741	17,4%	32	1,0%
Industrie pharmaceutique	3 439	1 525	4 964	15,0%	76	2,4%
Construction aéronautique et spatiale	2 738	1 056	3 794	11,5%	1 196	38,6%
Industrie chimique	1 437	297	1 734	5,3%	81	2,6%
Fab. d'instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 205	362	1 568	4,7%	363	11,7%
Composants, cartes électro., ordinateurs, équipements périph.	1 384	180	1 564	4,7%	158	5,1%
Fab. d'équipements de communication	1 167	285	1 451	4,4%	281	9,1%
Activités informatiques et services d'information	1 291	61	1 352	4,1%	100	3,2%
Fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	934	148	1 082	3,3%	32	1,0%
Fabrication d'équipements électriques	759	203	962	2,9 %	24	0,8 %
Télécommunications	847	s	s	s	22	0,7 %
Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique	695	105	800	2,4 %	17	0,6 %
Autres branches	5 561	1 603	7 165	21,7%	719	23,2%
<b>TOTAL</b>	<b>25 768</b>	<b>7 255</b>	<b>33 023</b>	<b>100,0%</b>	<b>3 102</b>	<b>100,0%</b>

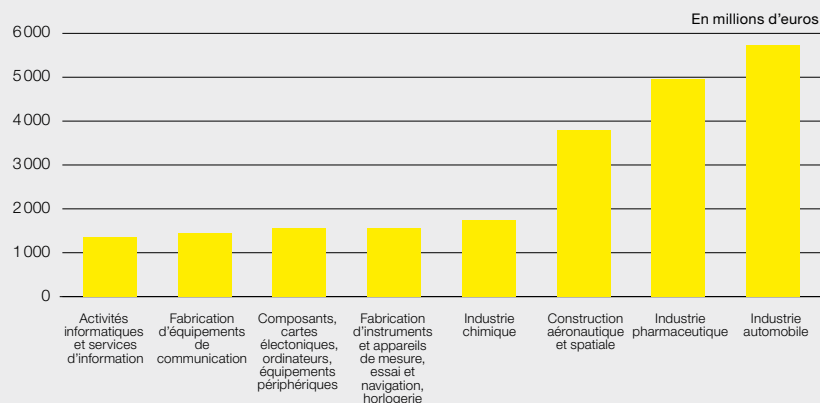
(1) DIRDE: Dépenses intérieures de recherche et développement.  
 (2) DERDE: Dépenses extérieures de recherche et développement.

(3) Hors crédits d'impôt recherche.

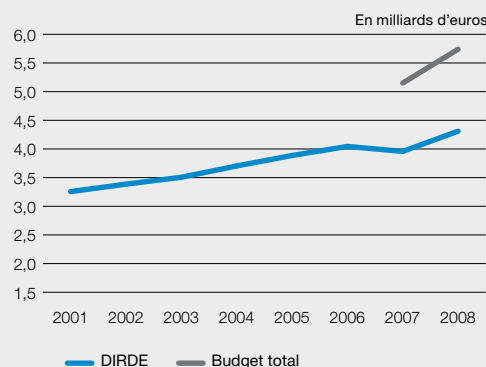
s: secret statistique.

Source: ministère de l'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 2007 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE



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



**5,7 milliards d'euros**

BUDGET DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2008

**Le Bureau des études statistiques sur la recherche** (ministère de l'Éducation nationale) mène des enquêtes sur les dépenses de R&D effectuées par les entreprises et la sphère publique élargie. Le budget total de R&D se décompose en dépenses intérieures (DIRDE), qui correspondent aux travaux effectués en France, quelle que soit l'origine des fonds et en dépenses extérieures (DERDE), correspondant aux travaux de R&D confiés à d'autres entreprises ou à des organismes publics de recherche; une partie de ces dernières dépenses peut être réalisée à l'étranger. En outre, à partir de 2008, les données sont diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique. Depuis 1999, la première branche de R&D en France est l'industrie automobile à l'exception de 2007 où elle était deuxième. En outre, cette dernière a un effet d'entraînement sur ses four-

nisseurs, telles les entreprises de plasturgie, d'électronique... En 2008, 22 % de la DIRDE de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital). 35 000 personnes en équivalent temps plein (dont 17 900 chercheurs) faisaient partie en 2008 des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont progressé de 6 % par rapport à 2003 (+ 29 % 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 2010 aux deux premières places du palmarès des principaux déposants de brevets; il convient de souligner que trois grands équipementiers étaient classés dans les vingt premiers.



# LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE, LE CRÉDIT D'IMPÔT RECHERCHE, LES INVESTISSEMENTS D'AVENIR

**Les pouvoirs publics ont mis en place et développer durablement trois types d'instruments afin d'accroître la capacité de recherche et de développement des entreprises françaises.**

Ce renforcement permet d'améliorer l'innovation de ces dernières et donc leur compétitivité.

Initiés par l'État et les collectivités territoriales en 2005, les pôles de compétitivité fédèrent des entreprises (grands groupes et PME/PMI), des unités de recherche et des centres de formation dans une logique de projets collaboratifs.

Ils offrent par ailleurs de nombreux services : intelligence économique, aide au dépôt de brevets, mise en réseau...

Leur rôle est d'être un levier de la compétitivité de l'économie française en accentuant ses capacités d'innovation et en encourageant l'ancrage et la structuration sur leurs territoires.

Les pouvoirs publics soutiennent également le développement de la Recherche et Développement des entreprises via les incitations fiscales du Crédit d'Impôt Recherche, mesure fiscale créée en 1983, améliorée en 2004 mais surtout simplifiée et amplifiée par la loi de Finances 2008.

Les Investissements d'avenir ont été lancés fin 2009 suite au rapport Juppé-Rocard préconisant de relancer l'innovation en France. L'objectif de ce programme d'investissements de 35 milliards d'euros, dont 750 millions d'euros dédiés au secteur automobile, est donc de renforcer la productivité et d'accroître la compétitivité des entreprises françaises.

## LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE EN 2009<sup>(1)</sup>

	Mov'eo	Véhicule du Futur	LUTB <sup>(2)</sup>	iDforCAR <sup>(2)</sup>
À vocation	mondiale	nationale	nationale	nationale
Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle	168	118	85	72
dont PME (moins de 250 salariés)	108	64	42	35
Effectifs des établissements d'entreprises impliqués dans le pôle (en nombre de personnes)	26 361	45 919	28 854	18 155
Dépenses des organismes publics sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros)	64 462	53 342	12 930	1 709
Dépenses des établissements d'entreprises sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros)	17 386	61 286	23 382	5 482
Dépenses totales	81 848	114 628	36 312	7 191
Nombre de projets labellisés	67	39	21	14

(1) Les informations relatives aux effectifs salariés des salariés correspondent à l'année 2008.

(2) Les informations relatives aux dépenses correspondent à l'année 2008.

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

**En 2010, l'industrie automobile a poursuivi ses efforts de recherche et de développement** au travers des pôles au sein desquels elle est mobilisée pour répondre aux défis de l'excellence industrielle et de la mobilité durable. L'action est transversale et associe les constructeurs, les équipementiers, les PME/PMI innovantes, les laboratoires de recherche et les organismes de formation dont les universités.

Le pôle Mov'eo ([www.pole-moveo.org](http://www.pole-moveo.org)), à vocation mondiale, s'étend sur les régions Ile-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie. Mov'eo a pour objet de fédérer les projets portant sur l'optimisation de la mobilité. Le pôle Véhicule du Futur ([www.vehiculedefutur.com](http://www.vehiculedefutur.com)) mobilise les bassins automobiles historiques que sont l'Alsace et la Franche-Comté, en interaction 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. L'ambition du pôle Lyon Urban Truck & Bus ([www.lutb.fr](http://www.lutb.fr)) est d'apporter des réponses aux défis posés par la croissance des besoins de mobilité des personnes et des marchandises en ville. Il coordonne des activités structurantes pour la région. Implanté dans l'ouest de la France (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes), le pôle iDforCAR ([www.id4car.org](http://www.id4car.org)) vise l'excellence de la filière automobile par le développement du savoir-faire dans les véhicules de petite série et les véhicules spécifiques, domaine fortement concurrentiel à l'échelle mondiale.

L'industrie manufacturière bénéficiait en 2009 de 70 % du montant total du Crédit d'Impôt Recherche (CIR) qui s'élevait à 4,7 milliards d'euros. L'industrie automobile était en 2009 le troisième secteur bénéficiaire du CIR à hauteur de 6,7 %.

L'enveloppe de 750 millions d'euros des Investissements d'avenir dédiée au secteur automobile concerne le véhicule du futur qui doit être plus économe et plus performant sur le plan environnemental. L'industrie automobile bénéficie également de sections qui lui sont ouvertes parmi les autres programmes d'investissement d'avenir.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EST LE TROISIÈME SECTEUR BÉNÉFICIAIRE DU CRÉDIT D'IMPÔT RECHERCHE (CIR)

3



# LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

**L'année 2010 a été une année de reprise du commerce mondial après une contraction sans précédent en 2009.**

Dans ce contexte, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France ont rebondi de 18 % à 41 milliards d'euros. L'industrie automobile est restée un des premiers secteurs exportateurs au côté des secteurs de l'aéronautique, de l'agroalimentaire... En 2009, deux entreprises du secteur se situaient parmi les trois premiers exportateurs.

Le solde de la branche automobile s'est redressé (-3,5 milliards d'euros) grâce au dynamisme des marchés hors Union européenne mais demeure affecté notamment par le dynamisme de la demande du marché français en petites voitures produites dans des pays à structure de coûts moins élevés, et par le recul des gammes supérieures en Europe limitant les débouchés des usines domestiques des constructeurs français.

Le solde positif du poste « pièces et moteurs » a progressé à 5,1 milliards d'euros; il profite notamment de hausse de la production sur les sites hors de France des constructeurs français, qui s'appuient sur des approvisionnements français, par exemple en matière de groupes motopropulseurs (excédent de 2 milliards d'euros).

## LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

En milliards d'euros

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile	Ensemble des biens <sup>(1)</sup>	Part de l'automobile
<b>EXPORTATIONS</b>									
(FAB)									
2009	13,7	1,4	1,8	16,7	33,6	1,0	34,6	341,1	10,1 %
2010	15,2	1,7	2,3	20,4	39,6	1,1	40,7	387,6	10,5 %
Variation 2010/2009 en %	+ 11,4	+ 19,9	+ 28,8	+ 21,9	+ 17,9	+ 8,0	+ 17,6	+ 13,6	
<b>IMPORTATIONS</b>									
(CAF)									
2009	20,8	2,1	2,3	12,8	38,0	1,2	39,2	400,3	9,8 %
2010	22,4	2,9	2,4	15,3	43,0	1,2	44,2	455,6	9,7 %
Variation 2010/2009 en %	+ 7,4	+ 38,1	+ 6,1	+ 19,3	+ 13,0	- 0,7	+ 12,6	+ 13,8	
<b>SOLDES</b>									
2009	- 7,2	- 0,7	- 0,5	+ 3,9	- 4,4	- 0,2	- 4,7	- 59,3	
2010	- 7,1	- 1,2	- 0,1	+ 5,1	- 3,4	- 0,1	- 3,5	- 68,1	
<b>TAUX DE COUVERTURE<sup>(2)</sup></b>									
2009	66	67	79	131	88	81	88	85	
2010	68	58	95	133	92	88	92	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 2010, la part des exportations (importations) de la branche automobile** dans l'ensemble des exportations (importations) de biens a représenté 10 %. En 1997, année de crise sur le marché français des véhicules neufs, elle atteignait respectivement 12 et 9 %. 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 traduites par une vive baisse de l'excédent, devenu un déficit en 2007. La crise mondiale a aggravé le déficit en 2008 et 2009. La reprise de l'activité en 2010 a permis une stabilisation du solde négatif.

Le déficit de la balance des échanges de véhicules utilitaires légers s'est accentué pour s'établir à 1,2 milliard d'euros dans un contexte de hausse des exportations. Après une forte chute en 2009, les exportations de véhicules utilitaires légers et véhicules industriels ont respectivement augmenté de 19,9 % à 1,7 milliard d'euros et 28,8 % à 2,3 milliards d'euros.

Les flux de pièces et moteurs ont rebondi: + 19,3 % pour les importations et + 21,9 % pour les exportations. Le solde s'est ainsi amélioré de 30,3 % à 5,1 milliards d'euros.

Le palmarès des exportateurs des Douanes montre la présence de deux entreprises françaises du secteur de la construction automobile parmi les trois premiers exportateurs. En raison de la crise de 2009 et de la contraction sans précédent du commerce mondial, Automobiles Peugeot et Renault Trucks ont respectivement occupé la quinzième et vingt-septième place contre la neuvième et la septième en 2008.

## PALMARÈS DES EXPORTATEURS – ANNÉE 2009

Rang	Entreprise <sup>(1)</sup>
2	Peugeot Citroën Automobiles SA
3	Renault SAS
15	Automobiles Peugeot
27	Renault Trucks

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

Source: Douanes.

PART DES PRODUITS AUTOMOBILES  
DANS LES EXPORTATIONS DE BIENS  
DE LA FRANCE EN 2010

10 %



## LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

**Le solde négatif des échanges automobiles industriels** (hors véhicules d'occasion) s'est redressé en 2010 à -3,4 milliards d'euros (-4,4 milliards en 2009). Il s'est réparti en un déficit de 6,5 milliards d'euros avec l'UE-27 et en un excédent de 3,1 milliards d'euros avec l'extra UE-27.

La réduction du déficit du solde automobile provient du résultat observé hors UE-27, qui croît en raison de la fin de la crise des marchés automobiles en dehors de l'Union européenne.

Le solde positif avec l'extra UE-27 augmente à 3,1 milliards d'euros contre 1,2 milliard en 2009. Le déficit avec la Turquie s'est réduit de 300 millions d'euros après trois années d'accroissement. Les échanges dans de nombreux pays se soldent toujours par des excédents significatifs : Algérie (820 millions d'euros), Iran (640 millions d'euros), Suisse (610 millions d'euros) et Brésil (450 millions d'euros).

### SOLDES AUTOMOBILES INDUSTRIELS

En milliards d'euros

	1985	1990	2000 <sup>(1)</sup>	2005	2007	2008	2009	2010
Ensemble	4,57	4,13	9,84	8,21	1,02	-3,19	-4,42	-3,36
<b>INTRA CEE (12 pays)</b>	<b>0,29</b>	<b>0,45</b>						
<b>INTRA UE (15 pays)</b>			<b>5,80</b>	<b>4,11</b>	<b>-1,18</b>	<b>-5,04</b>	<b>-3,11</b>	<b>-3,45</b>
<b>INTRA UE (25 pays)</b>				<b>4,42</b>	<b>-2,10</b>	<b>-6,24</b>	<b>-5,41</b>	<b>-6,08</b>
<b>INTRA UE (27 pays)</b>					<b>-1,83</b>	<b>-6,06</b>	<b>-5,63</b>	<b>-6,49</b>
dont : Allemagne	-1,62	-2,20	-3,75	-5,54	-7,46	-8,07	-6,09	-6,78
Autriche			0,33	0,43	0,38	0,37	0,31	0,25
Belgique-Luxembourg	0,26	0,68	0,35	2,23	2,47	2,42	2,12	1,94
Danemark		0,12	0,23	0,34	0,31	0,29	0,10	0,23
Espagne	-0,55	-0,14	1,55	0,46	-1,44	-2,92	-1,62	-1,98
Finlande			0,17	0,23	0,15	0,13	0,06	0,11
Italie	0,59	0,13	0,58	1,56	0,70	0,21	0,77	0,69
Pays-Bas	0,34	0,57	1,54	0,37	0,17	0,27	-0,01	0,2
Pologne				0,15	0,13	0,01	-0,38	-0,5
Portugal	0,12	-0,12	0,50	0,51	0,35	0,26	0,04	0,02
République tchèque				-0,21	-0,65	-0,69	-1,00	-1,08
Royaume-Uni	0,98	1,21	3,56	2,81	2,94	2,04	1,06	1,66
Slovénie				0,05	-0,16	-0,27	-0,46	-0,42
Suède			0,14	0,07	-0,24	-0,43	-0,01	-0,02
<b>EXTRA CEE (12 pays)</b>	<b>4,27</b>	<b>3,69</b>						
<b>EXTRA UE (15 pays)</b>			<b>4,04</b>	<b>4,10</b>	<b>2,20</b>	<b>1,85</b>	<b>-1,31</b>	<b>0,09</b>
<b>EXTRA UE (25 pays)</b>				<b>3,79</b>	<b>3,12</b>	<b>3,05</b>	<b>0,99</b>	<b>2,72</b>
<b>EXTRA UE (27 pays)</b>					<b>2,85</b>	<b>2,87</b>	<b>1,21</b>	<b>3,13</b>
dont : Autriche	0,15	0,22						
Finlande		0,10						
Norvège		0,06	0,13	0,20	0,20	0,12	0,08	0,17
Pologne			0,25					
République tchèque			-0,01					
Slovénie			0,15					
Suède		0,05						
Suisse	0,27	0,50	0,59	0,57	0,47	0,45	0,46	0,61
Turquie		0,17	0,55	0,13	-0,66	-0,86	-0,94	-0,61
Yougoslavie	0,03	0,07						
Canada	0,12	0,15	-0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	-0,01
États-Unis	0,81	0,41	0,46	0,41	0,15	0,07	0,22	0,23
Mexique	0,00	-0,01	0,03	0,13	0,10	0,05	0,03	0,03
Argentine		0,06	0,38	0,17	0,33	0,27	0,19	0,32
Brésil		0,07	0,25	0,19	0,32	0,36	0,29	0,45
Algérie	0,56	0,47	0,29	0,52	0,65	0,81	0,77	0,82
Maroc		0,18	0,12	0,17	0,21	0,27	0,28	0,27
Nigeria		0,14	0,15	0,08	0,12	0,06	0,02	0,02
Tunisie		0,11	0,17	0,08	0,07	0,08	0,10	0,12
Arabie Saoudite		0,06	0,06	0,06	0,07	0,08	0,06	0,07
Chine		0,05	0,09	0,26	0,30	0,16	0,19	0,3
Corée du Sud		0,02	-0,22	-0,47	-0,48	-0,40	-0,30	-0,23
Iran		0,10	0,15	0,92	0,53	0,80	0,59	0,64
Japon	-0,43	-0,63	-1,04	-1,67	-1,63	-1,42	-1,60	-1,5
Taiwan	0,03	0,14	0,02	-0,02	-0,02	-0,04	-0,03	-0,02

(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 creusé en 2008 à -5 milliards d'euros réduit à -3,1 milliards d'euros en 2009 avant de se détériorer à nouveau en 2010 à -3,4 milliards d'euros. Entre 2009 et 2010, l'augmentation du solde négatif s'explique notamment par la dégradation des échanges avec l'Allemagne (de -6,1 milliards d'euros à -6,8 et avec l'Espagne (de -1,6 milliard d'euros à -2,0) en raison de l'arrêt des primes à la casse qui soutenaient le marché dans ces pays. Néanmoins, il existe des excédents conséquents avec l'ensemble

Belgique-Luxembourg (1,9 milliard d'euros), le Royaume-Uni (1,7 milliard d'euros) et l'Italie (0,7 milliard d'euros).

Avec les 12 nouveaux pays de l'Union européenne, le solde automobile industriel est déficitaire de 3 milliards d'euros en 2010 après -2,5 milliards en 2009, en raison de la montée en puissance des implantations locales.

Hors Union européenne 27 pays, l'excédent automobile industriel a atteint 3,1 milliards d'euros. Les échanges avec l'Amérique latine et l'Afrique du nord demeurent favorables. Le déficit avec le Japon et la Corée du Sud réunis s'est légèrement réduit à -1,7 milliard d'euros.

**31 milliards d'euros**

EXCÉDENT DES ÉCHANGES AUTOMOBILES INDUSTRIELS DE LA FRANCE EN 2010 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. En 2010, elles ont représenté 71 % des immatriculations totales en stabilité par rapport à 2009 en raison notamment du poids toujours élevé de la gamme inférieure sur le marché français.

Au niveau du parc, 58 % des voitures en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2011 étaient équipées d'un moteur diesel. En 2010, 2,2 millions de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit une baisse de 10 % par rapport au niveau record de 2004. La part des voitures diesel dans leur production totale (39 %) est en hausse par rapport à 2009 mais reste en baisse significative par rapport à 2004 (47 %). Pour les constructeurs allemands, elle s'élève à 35 %.

### LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	1995	2000	2005	2008	2009	2010	Variation 2010-2009 en %
<b>Production</b>							
En unités	1 036 796	1 648 448	2 328 108	2 018 059	1 823 626	2 178 408	+19,5
En % de la production totale	34,0 %	35,8 %	45,0 %	41,2 %	37,9 %	38,8 %	
<b>Exportations</b>							
En unités	472 087	975 038	1 500 989	1 400 805	1 211 875	1 607 974	+32,7
En % des exportations totales	25,5 %	33,7 %	39,1 %	34,7 %	31,1 %	34,0 %	
<b>Immatriculations</b>							
En unités	897 698	1 046 485	1 466 296	1 620 980	1 628 495	1 593 173	-2,2
En % des immatriculations totales	46,5 %	49,0 %	69,2 %	77,5 %	70,7 %	70,8 %	
<b>Parc</b>							
En unités	6 938 000	9 980 000	14 348 000	16 753 000	17 458 000	18 165 000	+4,0
Parc total			30 100 000	30 850 000	31 050 000	31 300 000	
En % du parc total	27,6 %	35,6 %	47,7 %	54,3 %	56,2 %	58,0 %	

Source: CCFA.

### CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2010

Rang	Marque	Modèle	% marché du diesel
1	Renault	Mégane	9,1
2	Peugeot	206-207	8,3
3	Renault	Clio	7,0
4	Citroën	C3	5,8
5	Renault	C4-Xsara	5,1
6	Citroën	308	3,6
7	Peugeot	3008	3,1
8	Volkswagen	Golf	2,2
9	Ford	Fiesta	2,2
10	Volkswagen	Polo	2,1

Source: CCFA.

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES  
IMMATRICULÉES EN FRANCE EN 2010  
SONT À MOTORISATION DIESEL

En 2010, la France occupe toujours la première place sur le marché mondial de la motorisation diesel avec 1 593 000 immatriculations de voitures particulières neuves de ce type de motorisation, devant l'Allemagne avec 1,2 million d'unités. Les nouveaux moteurs diesel plus sobres et plus performants suscitent toujours un réel engouement.

En Europe, la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves a augmenté de près de 6 points à 52 %, soit 6,8 millions d'unités. Sur ce marché, la part des constructeurs français s'élève à 28 %. En raison du rebond après la crise, la production de voitures à motorisation diesel et les exportations ont progressé respectivement de 20 et 33 %.

**7 sur 10**



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

**La structure des voitures neuves par gamme a fortement évolué ces vingt dernières années.** La gamme moyenne supérieure représentait 24 % du marché en 1990, 14 % en 2000 et environ 10 % en 2009 et 2010.

Depuis 2008, les systèmes de bonus/malus et de prime à la casse ont favorisé le développement des gammes inférieures qui représentent désormais 85 % du marché contre moins de 80 % en 2007.

La structure des voitures par carrosserie s'est également modifiée depuis 1990. La part des berlines s'établissait à plus de 90 % du marché en 1990 contre 72 % en 2000 et 61 % aujourd'hui.

Les constructeurs s'adaptent ces dernières années à l'évolution de la demande en proposant une offre large en petits véhicules et de nouveaux modèles dans les segments différents des premiers (Gamme DS, 3008, 5008, 508, Wind, Latitude, Duster).

## CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2010

Rang	Marque	Modèle	% marché	Rang	Marque	Modèle	% marché
1	Peugeot	206-207	8,1	16	Citroën	C5	1,2
2	Renault	Clio	7,2	17	Renault	Modus	1,2
3	Renault	Mégane	6,9	18	Peugeot	5008	1,2
4	Citroën	C3	5,8	19	Citroën	DS3	1,2
5	Renault	Twingo	4,1	20	Ford	Focus	1,1
6	Citroën	C4-Xsara	3,7	21	Nissan	Qashqai	1,1
7	Dacia	Sandero	3,0	22	Renault	Laguna	1,0
8	Peugeot	308	2,8	23	Fiat	500	1,0
9	Peugeot	3008	2,2	24	Fiat	Panda	0,9
10	Volkswagen	Polo	2,2	25	Fiat	Punto	0,9
11	Ford	Fiesta	2,0	26	Dacia	Duster	0,9
12	Volkswagen	Golf	1,9	27	Seat	Ibiza	0,8
13	Opel	Corsa	1,7	28	Toyota	Yaris	0,8
14	Peugeot	107	1,5	29	Renault	Kangoo	0,8
15	Citroën	C1	1,4	30	Mini	Mini	0,8

Source: CCFA.

PART DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES IMMATRICULÉES EN 2010 APPARTENANT À LA GAMME INFÉRIEURE

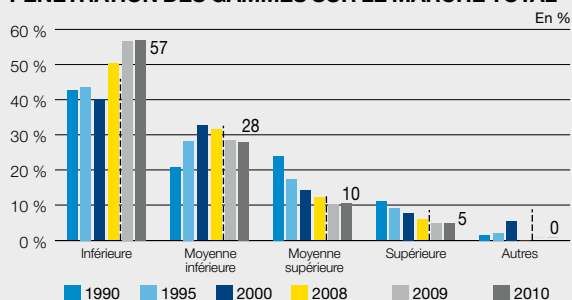
**57%**

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

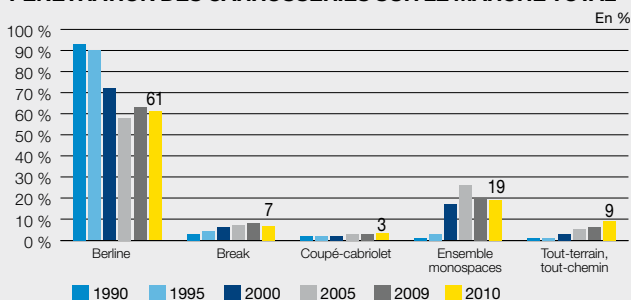
Gammes	1990		2000		2008 <sup>(1)</sup>		2009		2010	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Inférieure	986 532	42,7	855 161	40,1	1 052 757	50,3	1 304 706	56,7	1 283 902	57,0
Moyenne inférieure	477 631	20,7	695 146	32,6	661 655	31,6	654 079	28,4	627 694	27,9
Moyenne supérieure	555 053	24,0	303 028	14,2	254 475	12,2	233 460	10,1	234 664	10,4
Supérieure	256 381	11,1	163 293	7,7	122 442	5,9	110 104	4,8	105 313	4,7
Autres	33 533	1,5	117 256	5,5	40	0,0	49	0,0	96	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>2 309 130</b>	<b>100,0</b>	<b>2 133 884</b>	<b>100,0</b>	<b>2 091 369</b>	<b>100,0</b>	<b>2 302 398</b>	<b>100,0</b>	<b>2 251 669</b>	<b>100,0</b>

(1) La série spéciale Transit Temporaire est intégrée à partir de 2004. Source: CCFA.

## PÉNÉTRATION DES GAMMES SUR LE MARCHÉ TOTAL



## PÉNÉTRATION DES CARROSSERIES SUR LE MARCHÉ TOTAL



## IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	1990		1995		2000		2008		2009		2010	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Berline	2 155 724	93,4	1 731 191	89,7	1 527 676	71,6	1 266 633	60,6	1 446 314	62,8	1 377 498	61,2
Break	61 418	2,7	78 278	4,1	119 739	5,6	192 377	9,2	172 800	7,5	153 476	6,8
Coupé-cabriolet	36 269	1,6	30 067	1,6	50 527	2,4	53 969	2,6	68 969	3,0	70 353	3,1
Ensemble monospaces	28 682	1,2	58 376	3,0	369 434	17,3	459 342	22,0	468 644	20,4	430 857	19,1
<i>dont monospace compact</i>	-	-	-	-	241 190	11,3	278 033	13,3	240 828	10,5	233 363	10,4
Tout-terrain, tout-chemin	17 129	0,7	25 684	1,3	57 116	2,7	102 493	4,9	132 942	5,8	205 106	9,1
Autres	9 908	0,4	6 908	0,4	9 392	0,4	16 555	0,8	12 729	0,6	14 379	0,6
<b>TOTAL</b>	<b>2 309 130</b>	<b>100,0</b>	<b>1 930 504</b>	<b>100,0</b>	<b>2 133 884</b>	<b>100,0</b>	<b>2 091 369</b>	<b>100,0</b>	<b>2 302 398</b>	<b>100,0</b>	<b>2 251 669</b>	<b>100,0</b>

Source: CCFA.

## LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En 2010, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont comme au cours des années précédentes dépassé cinq millions d'unités, atteignant 5 386 000 unités (+3 % par rapport à 2009). En 2009, le marché de l'occasion a diminué de 3 % quand le marché du neuf stimulé par les aides progressait de 10 %.

Chaque année, il s'échange entre deux et trois voitures d'occasion pour une voiture neuve : par rapport au parc de voitures en circulation, environ 18 % des voitures changent de main chaque année. Les ménages conservent en moyenne le véhicule cinq ans.

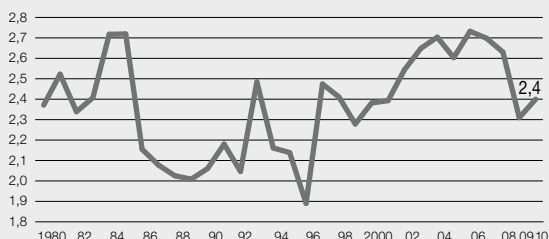
59 % des voitures possédées ou mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion contre 51 % en 1991. En outre, les ménages disposant d'une voiture d'occasion la renouvelant par une voiture d'occasion représentent 45 % des véhicules renouvelés.

### LES VOITURES D'OCCASION

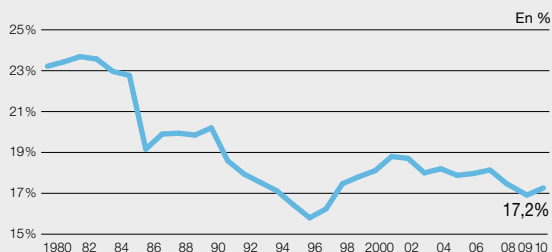
	Unités	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
<b>IMMATRICULATIONS</b>									
Voitures neuves	milliers	1 873	2 309	2 134	2 046	2 110	2 091	2 302	2 252
Voitures d'occasion	milliers	4 441	4 759	5 082	5 466	5 571	5 393	5 240	5 386
Rapport O/N		2,4	2,1	2,4	2,7	2,6	2,6	2,3	2,4
<b>Voitures de moins de cinq ans</b>	<b>% VO</b>		<b>52</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>38</b>	<b>37</b>
dont : voitures de moins de un an	% VO		12	12	9	9	8	7	8
voitures de moins de un an	% VN		25	29	24	23	21	17	19
<b>Voitures de plus de cinq ans</b>	<b>% VO</b>		<b>48</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>62</b>	<b>63</b>	<b>62</b>	<b>63</b>
Parc de voitures (au 31/12)	milliers	19 130	23 550	28 060	30 400	30 700	30 850	31 050	31 300
Rapport occasion/parc	%	23,2%	20,2%	18,1%	18,0%	18,1%	17,5%	16,9%	17,2%

Source : CCFA.

#### LE RAPPORT OCCASION/NEUF



#### LE RAPPORT OCCASION/PARC



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

**59%**



**La voiture particulière est un bien durable** que le ménage achète, utilise, entretient et revend éventuellement sur le marché de l'occasion.

Ces ventes de voitures d'occasion se font par l'intermédiaire d'un professionnel de l'automobile ou directement entre particuliers. Les professionnels assurent généralement les transactions des voitures d'occasion « jeunes », c'est-à-dire de moins de 5 ans. Ils représentent environ la moitié du marché total.

Il s'échange ainsi entre 5 et 6 millions de voitures d'occasion par an. Ce marché subit de moins amples fluctuations que celui du neuf. En 2010, la demande en voitures neuves a diminué de 2,2 % à 2,3 millions d'unités, et celle en voitures d'occasion a augmenté de 2,8 % à 5,4 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf a légèrement progressé à 2,4 (soit +0,1 point). La demande en véhicules d'occasion est généralement plus proche de l'évolution du parc ; elle est moins influencée par les facteurs économiques que la demande en voitures neuves. Elle 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 5 ans dans les transactions d'occasion. Cette part est ainsi passée de 48 % en 1990 à 63 % en 2010.

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 438 000 immatriculations, soit 19 % du marché du neuf, en hausse de deux points par rapport à l'année précédente suite à l'impact moindre de la prime à la casse sur les prix des véhicules neufs.

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 2010 (12 % en 2001).

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

**D'un développement plus récent qu'en métropole**, les marchés annuels de véhicules neufs dans les quatre départements d'outre-mer (la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion) sont désormais compris entre 60 000 et 75 000 immatriculations depuis 1998.

La part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (1,0 %) qu'en France métropolitaine (1,5 %) compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est un peu supérieure (15,9 % contre 15,4 % en métropole).

En 2010, le nombre d'immatriculations de véhicules légers neufs a diminué de 3 % par rapport à l'année précédente. La dégradation du marché outre-mer a été significative, alors que la métropole a bénéficié d'une hausse de 1 %.

La prime à la casse a également soutenu les ventes de voitures particulières, mais la crise a pesé plus lourdement.

Les constructeurs français font face à une concurrence intense sur le marché des véhicules particuliers; leur part de marché est ainsi passée en dessous de 50 % depuis 2006. En revanche, ils résistent mieux sur celui des véhicules utilitaires légers (plus de 50 % du marché), ce qui reste beaucoup plus faible qu'en métropole (environ les deux tiers du marché). En revanche sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks s'élève à près 40 % (environ 33 % en métropole).

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

Voitures particulières neuves	2000	2005	2008	2009	2010	Variation 2010-2000	Variation 2010-2009
Guadeloupe	13 691	14 359	14 295	14 084	13 438	-1,8%	-4,6%
Guyane	4 031	4 085	4 357	4 446	4 382	8,7%	-1,4%
Martinique	14 424	14 749	13 679	13 142	13 147	-8,9%	0,0%
Réunion	21 463	25 142	23 267	20 935	20 295	-5,4%	-3,1%
<b>TOTAL DOM</b>	<b>53 609</b>	<b>58 335</b>	<b>55 598</b>	<b>52 607</b>	<b>51 262</b>	<b>-4,4%</b>	<b>-2,6%</b>

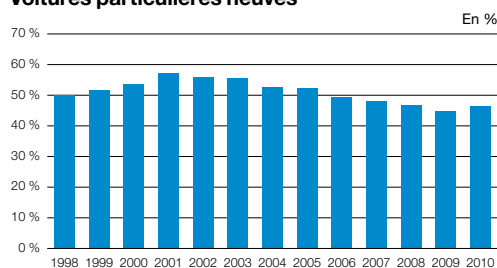
Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 t)	2000	2005	2008	2009	2010	Variation 2010-2000	Variation 2010-2009
Guadeloupe	2 685	2 772	3 120	2 632	2 394	-10,8%	-9,0%
Guyane	1 143	1 169	1 509	1 355	1 239	8,4%	-8,6%
Martinique	2 368	2 732	2 793	2 247	2 016	-14,9%	-10,3%
Réunion	5 200	6 021	6 060	4 412	4 166	-19,9%	-5,6%
<b>TOTAL DOM</b>	<b>11 396</b>	<b>12 694</b>	<b>13 482</b>	<b>10 646</b>	<b>9 815</b>	<b>-13,9%</b>	<b>-7,8%</b>

Véhicules utilitaires, dont cars et bus (plus de 5 t)	2000	2005	2008	2009	2010	Variation 2010-2000	Variation 2010-2009
Guadeloupe	146	196	232	212	135	-7,5 %	-36,3 %
Guyane	66	99	128	146	85	28,8 %	-41,8 %
Martinique	187	183	296	257	84	-55,1 %	-67,3 %
Réunion	362	464	652	492	293	-19,1 %	-40,4 %
<b>TOTAL DOM</b>	<b>761</b>	<b>942</b>	<b>1 308</b>	<b>1 107</b>	<b>597</b>	<b>-21,6%</b>	<b>-46,1%</b>

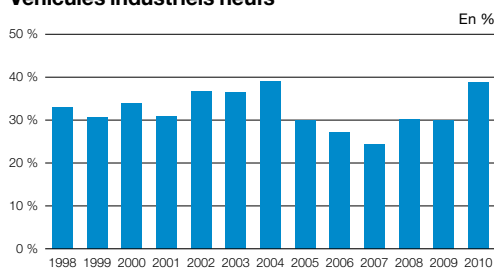
Source: CCFSA.

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

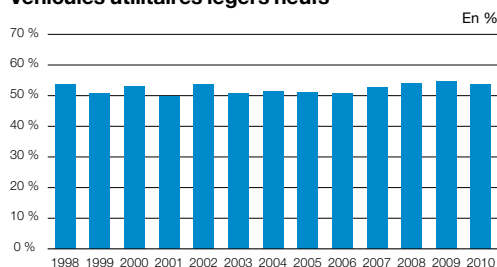
### Voitures particulières neuves



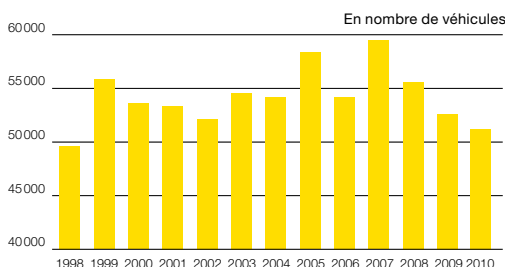
### Véhicules industriels neufs



### Véhicules utilitaires légers neufs



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



**62 000**

# LA MOTORISATION DES MÉNAGES

En 2010, les ménages multimotorisés ont représenté 36 % de l'ensemble des ménages contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980.

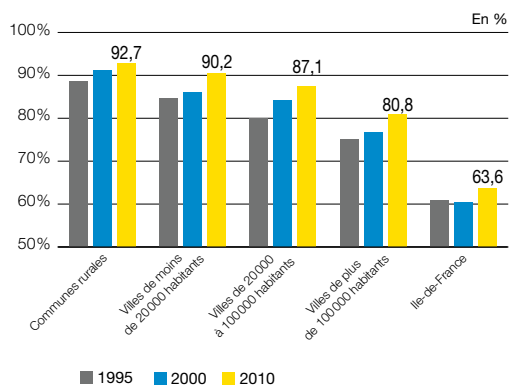
93 % des ménages habitant les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) possèdent un véhicule. 64 % des ménages vivant en région parisienne sont motorisés (60 % en 2000). 65 % des ménages jeunes sont équipés d'un véhicule en 2010 (49 % en 2000). 76 % des ménages âgés sont motorisés contre 69 % en 2000.

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

	1980	1990	1995	2000	2005	2010
<b>SELON LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE</b>						
Exploitants agricoles	87,3 %	95,9 %	98,9 %	91,1 %	100,0 %	92,1 %
Salariés agricoles	72,6 %	74,7 %	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	91,1 %	95,2 %	89,4 %	90,6 %	91,2 %	91,1 %
Professions libérales, cadres supérieurs	93,6 %	94,4 %	85,5 %	84,6 %	83,7 %	84,1 %
Professions intermédiaires, contremaîtres	90,2 %	93,3 %	88,7 %	90,8 %	87,6 %	89,8 %
Employés	75,4 %	78,3 %	75,9 %	77,5 %	80,9 %	82,5 %
Ouvriers	80,4 %	87,2 %	89,7 %	88,7 %	89,1 %	91,2 %
Personnels de service	57,9 %	59,3 %	-	-	-	-
Autres actifs	91,2 %	90,2 %	-	-	-	-
Inactifs	39,6 %	54,6 %	65,8 %	70,9 %	72,8 %	77,1 %
dont retraités	-	59,4 %	70,9 %	76,0 %	76,2 %	80,1 %
<b>SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE</b>						
Communes rurales	71,7 %	82,1 %	88,6 %	91,1 %	92,4 %	92,7 %
Villes de moins de 20000 habitants	69,6 %	76,6 %	84,7 %	86,1 %	88,4 %	90,2 %
Villes de 20000 à 100000 habitants	72,3 %	77,3 %	80,0 %	84,2 %	83,7 %	87,1 %
Villes de plus de 100000 habitants	69,5 %	74,2 %	75,1 %	76,6 %	78,5 %	80,8 %
Agglomération parisienne	69,3 %	77,0 %	60,8 %	60,4 %	61,5 %	63,6 %
Ville de Paris	48,8 %	47,3 %				
<b>SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT</b>						
Centre-ville	-	-	67,6 %	69,4 %	69,2 %	73,0 %
Banlieue	-	-	79,3 %	80,5 %	80,9 %	83,2 %
Périurbain	-	-	88,5 %	89,8 %	91,2 %	91,6 %
Rural	-	-	85,3 %	90,4 %	92,6 %	94,8 %
<b>SELON L'ÂGE DU CHEF DE FAMILLE</b>						
Moins de 25 ans	-	-	51,2 %	49,3 %	63,3 %	64,9 %
25 à 34 ans	-	-	85,1 %	82,4 %	82,3 %	83,9 %
35 à 44 ans	-	-	86,7 %	86,3 %	87,5 %	88,0 %
45 à 54 ans	-	-	87,5 %	87,4 %	86,1 %	88,1 %
55 à 64 ans	-	-	84,9 %	87,0 %	86,7 %	86,9 %
Plus de 65 ans	-	-	61,9 %	69,0 %	70,8 %	76,2 %
<b>ENSEMBLE</b>	<b>69,3 %</b>	<b>76,5 %</b>	<b>78,4 %</b>	<b>80,3 %</b>	<b>81,2 %</b>	<b>83,5 %</b>
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	-	-	-	40,4 %	40,7 %	41,5 %

Sources : Insee jusqu'en 1993, PARCAUTO TNS-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 composant le ménage.

- Si les 20 % des ménages les plus aisés ont un taux de motorisation supérieur à 90 % en 2010 ; les 20 % les plus modestes sont équipés d'au moins une voiture à plus de 60 %.
- Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100000 habitants ne baissent pas : 81 % d'entre eux étaient motorisés en 2010 contre 75 % en 1995.
- Les ménages ruraux, les familles nombreuses et les ouvriers constituent des catégories très multimotorisées.
- Les catégories des employés et des inactifs sont relativement moins équipées mais, depuis 2000, leur taux de motorisation s'est significativement accru (respectivement + 5,0 et + 6,2 points).



**84 %**



# LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES

**L'utilisation quotidienne de la voiture a fléchi régulièrement ces dernières années:** la part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'établit à 72 % en 2010 contre 79 % en 2000. Depuis 2006, les véhicules du parc total roulant au gazole (60 %) sont plus nombreux que ceux roulant à l'essence. Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc s'élève à environ de 103000 kilomètres, soit 10000 kilomètres de plus qu'en 2000 et 34000 kilomètres de plus qu'en 1990. Le parc est composé à 78 % 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	2005	2010
Parc total	millions	16,7	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6
Âge moyen du parc	ans	5,8	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0

## RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE

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

## RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010
2 et 3 CV	%	12,3	3,4	1,6	0,7	43,3	44,3
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	10,1	13,1

## RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME

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

## RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010
Super sans plomb	%		15,5	38,4	49,1	51,1	40,4
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	48,9	59,6
Kilométrage au compteur	km		69500	84080	93140	99460	103470
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque	%		75,1	77,4	78,7	75,7	71,8
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile-travail	%		55,4	54,3	55,1	55,2	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 PARCAUTO TNS-Sofres traitée par le CCFA et l'IFSTTAR.

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

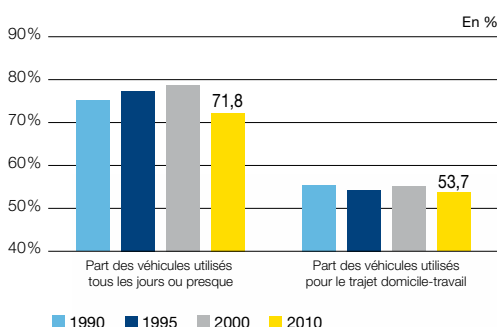
Ce parc comprend principalement des voitures particulières, mais aussi des véhicules utilitaires légers, environ 5 % de l'ensemble. Il continue de croître.

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. Les deux années suivantes, il a légèrement baissé et s'est établi à 8 années en 2009 et 2010.

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 4 et 7 CV. Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure sont appréciées depuis quelques années et leur part dans le parc a de nouveau augmenté au détriment de celles de gammes supérieures: elles ont représenté en 2010 respectivement 47 % et 31 % du parc, contre 12 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure.

Les équipements de confort sont de plus en plus diffusés; en 2010, 64 % des voitures bénéficient d'un système de climatisation. Quant aux équipements de sécurité, les taux ont également progressé; 59 % des véhicules possèdent un ABS et 30 % un limiteur de vitesse. En ce qui concerne l'environnement, 26 % des voitures ont un filtre à particule.

## L'UTILISATION DES VÉHICULES



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

**72% et 54%**



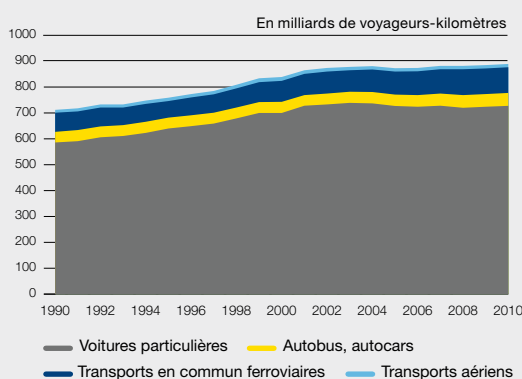
## LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

**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 2010.

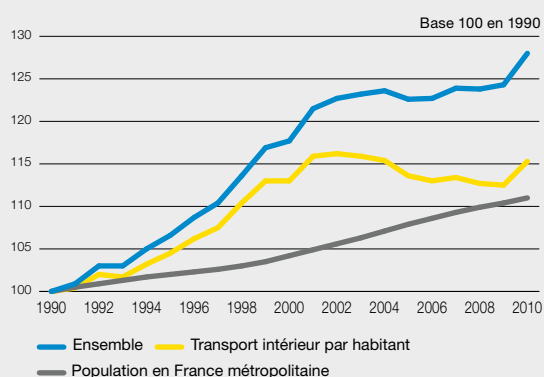
La voiture particulière mais aussi le véhicule utilitaire léger qui permet de transporter ses affaires, fournissent une réponse adaptée à la mobilité d'aujourd'hui, notamment dans les zones d'habitation peu denses ou lorsque les flux ne sont pas assez importants pour que les transports en commun soient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

### LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



Sources: MEEDDM/SOeS, Insee.

### ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS



Sources: MEEDDAT/SOeS, Insee.

BAISSE ENTRE 2002 ET 2010  
DES TRANSPORTS INTÉRIEURS  
DE VOYAGEURS TOUTS MÔDES  
PAR HABITANT EXPRIMÉS EN  
VOYAGEURS-KILOMÈTRES

**-2%**

**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, le temps et les quantités/volumes des affaires transportées.

Le transport de personnes nécessite pour chaque mode des investissements importants amortis généralement sur longue période pour construire et entretenir les infrastructures.

En exprimant la mobilité en voyageurs-kilomètres, les véhicules légers apparaissent dominants dans les transports intérieurs de voyageurs. L'expression en nombre de déplacements quotidiens, notamment en zone urbaine dense où les transports en commun et d'autres modes (vélos, motos...) jouent un rôle important, ou en voyageurs-kilomètres pour les déplacements internationaux à longue distance montrent le champ de pertinence de chaque mode: l'Enquête nationale transport déplacement (ENTD 2007), dont les premiers résultats commencent à être diffusés va permettre de réactualiser au niveau national des chiffres datant de 1994.

Par personne, le transport intérieur de voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres a progressé continuellement jusqu'en 2002 (+ 18 % 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 2 % a été observée entre 2002 et 2010.



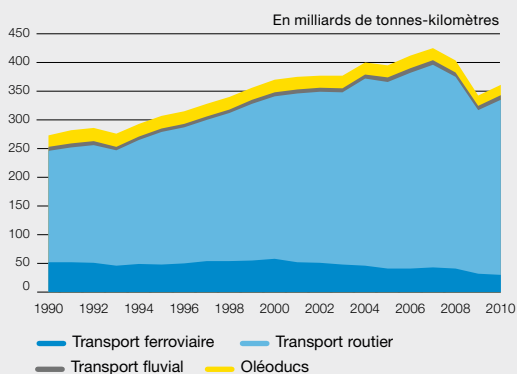
# LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

**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 longue période.

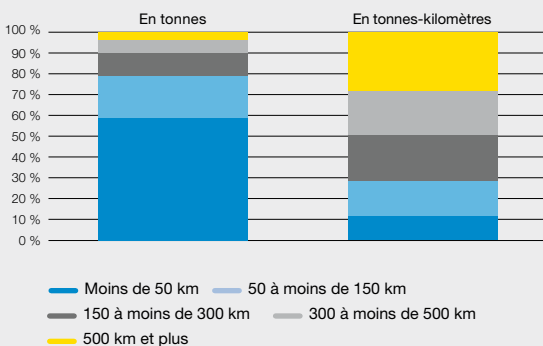
Le transport routier de marchandises répond à de nombreux critères intervenant dans le choix modal. Selon l'enquête Transport routier de marchandises du ministère en charge des Transports, 58 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 kilomètres et 49 % des tonnes-kilomètres réalisés par celui-ci le sont à moins de 300 kilomètres.

## 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 2009



Source: enquête TRM du MEEDDM/SOeS.

**La demande de transport de marchandises est en lien étroit avec l'économie du pays et de ses interactions avec les autres;** elle correspond d'une part à la demande intérieure des différents acteurs économiques et d'autre part aux exportations des entreprises produisant dans le pays. En outre, certains pays, comme l'Allemagne ou la France sont, de par leur position géographique, des zones où le transit de marchandises joue un rôle prépondérant. 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, enfin de ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage: en France notamment, l'interaction avec l'aménagement du territoire n'en est que plus prégnante.

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

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

duits frais doivent être transportées rapidement, et le sont donc essentiellement par le mode routier;

- le lieu de départ et d'arrivée des marchandises, tant au cours de la phase de production (lien avec l'aménagement du territoire) que durant celle de consommation. Cette dernière se situe majoritairement en zone urbaine, en raison des lieux de résidence des ménages;

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

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

Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises: la tonne mesurée lors du chargement, et les tonnes-kilomètres. L'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère en charge des Transports montre que près de 60 % des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 kilomètres et que 51 % des tonnes-kilomètres effectuées par le pavillon français le sont sur une distance de moins de 300 kilomètres.

PART DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LE PAVILLON ROUTIER FRANÇAIS À MOINS DE 150 KILOMÈTRES MESURÉE SELON LES TONNES CHARGÉES

**79 %**

## LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Alors que la circulation avait en moyenne annuelle augmenté de 2,5 % entre 1980 et 2005, celle-ci est restée quasi stable depuis (+ 0,1 % par an). En 2010, un rebond de la circulation a été enregistré après deux années de baisse liée à la plus grave crise économique et financière depuis la seconde guerre mondiale. En niveau, elle est restée inférieure à celle observée en 2007. La reprise économique en 2010 s'est notamment traduite par de plus nombreux déplacements domicile-travail, mais aussi par un rebond du transport routier de marchandises, qui reste néanmoins très loin de son niveau d'avant crise (2007). Par type de véhicule, la circulation des voitures particulières immatriculées en France a progressé de + 0,8 % : cette hausse modérée repose principalement sur la croissance du parc, le kilométrage annuel moyen étant resté stable pour la deuxième année consécutive, après plusieurs années de baisse tout au long de la décennie 2000. Reflet de l'activité économique, la circulation des poids lourds sous pavillon français a repris : + 3,9 % après deux années de chute dépassant les - 11 %. Le kilométrage annuel moyen d'un véhicule industriel reste toujours inférieur à celui observé au début de la décennie 1990.

### BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE<sup>(1)</sup>

	Unités	1990	2000	2009	2010	Variation annuelle moyenne en %		
						2000-1990	2010-2000	2010-2009
<b>PARCS (moyennes annuelles)</b>	milliers de véhicules	<b>28106</b>	<b>33464</b>	<b>37356</b>	<b>37625</b>	<b>+1,8</b>	<b>+1,2</b>	<b>+0,7</b>
Voitures		23280	27770	30950	31175	+1,8	+1,2	+0,7
dont : essence		19760	18150	13845	13364	-0,8	-3,0	-3,5
diesel		3520	9621	17106	17812	+10,6	+6,4	+4,1
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4223	5062	5766	5810	+1,8	+1,4	+0,8
dont : essence		2279	1302	711	631	-5,4	-7,0	-11,3
diesel		1944	3761	5055	5179	+6,8	+3,3	+2,5
Poids lourds (> 5 t)		535	551	552	551	+0,3	+0,0	-0,2
Bus et cars		68	81	87	88	+1,8	+0,9	+1,2
<b>KILOMÉTRAGES ANNUELS MOYENS</b>	milliers de km							
Voitures		13,4	13,5	12,8	12,8	+0,1	-0,6	+0,1
dont : essence		11,9	10,7	8,8	8,7	-1,1	-2,1	-0,6
diesel		21,3	18,8	16,0	15,8	-1,2	-1,7	-1,1
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	15,2	15,6	+0,6	+0,0	+2,6
dont : essence		9,9	8,3	7,5	7,7	-1,7	-0,9	+1,5
diesel		20,2	18,0	16,3	16,6	-1,1	-0,8	1,8
Poids lourds (> 5 t)		36,1	41,2	33,9	35,3	+1,3	-1,5	+4,1
Bus et cars		31,0	30,2	35,5	35,9	-0,3	+1,7	+1,0
<b>CONSOMMATIONS UNITAIRES</b>	litres aux 100km							
Voitures essence		8,68	8,12	7,76	7,82	-0,7	-0,4	+0,7
Voitures gazole		6,73	6,74	6,58	6,56	+0,0	-0,3	-0,4
VUL essence		9,39	9,29	8,38	8,44	-0,1	-1,0	+0,7
VUL gazole		9,77	9,67	9,36	9,37	-0,1	-0,3	+0,1
Poids lourds gazole		36,23	36,62	35,13	35,33	+0,1	-0,4	+0,6
Bus et cars gazole		32,00	32,99	32,81	32,99	+0,3	+0,0	+0,6
<b>CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (tous transports routiers)</b>	millions de litres							
Essence		24 110	18 729	11 817	11 500	-2,5	-4,8	-2,7
Gazole		17 977	30 779	36 881	38 198	+5,5	+2,2	+3,6
Total		42 086	49 508	48 697	49 698	+1,6	+0,0	+2,1
<b>CIRCULATION TOTALE</b>	milliards de véhicules-km	<b>420</b>	<b>518</b>	<b>552</b>	<b>560</b>	<b>+2,1</b>	<b>+0,8</b>	<b>+1,5</b>
dont : voitures et véhicules utilitaires légers français		373	455	482	489	+2,0	+0,7	+1,3
<b>TRAFICS ROUTIERS</b>								
Voyageurs en véhicules particuliers	milliards de voyageurs-km	568,1	686,9	721,4	727,3	+1,9	+0,6	+0,8
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	41,3	43,0	48,9	49,9	+0,4	+1,5	+2,2
Marchandises	milliards de tonnes-km	192,6	282,5	291,4	305,1	+3,9	+0,8	+4,7

(1) Les données du bilan de la circulation routière ont été rebasées.  
Source : Les comptes des transports de la Nation MEDDTL/SOeS, Insee.

**85%**  
PART DU ROUTIER DANS  
LE TRANSPORT INTÉRIEUR  
DE MARCHANDISES EN 2010

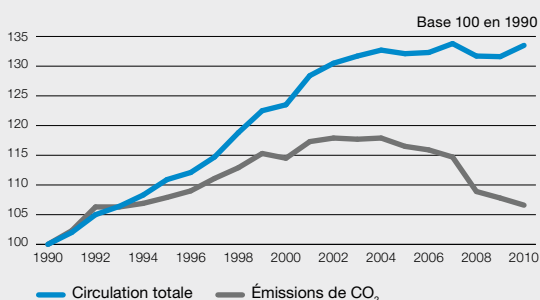
La circulation routière est estimée en recoupant les informations provenant des comptages de véhicules sur les différents réseaux routiers (national, départemental, local et urbain) avec les kilométrages annuels moyens parcourus par les véhicules du parc et les données de la consommation de carburants. 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 2010 à 87 % pour les voyageurs et à près de 85 % pour les marchandises. En 2010, 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 62 % de ces véhicules étaient équipés d'un moteur diesel. En terme de circulation, la part du diesel a représenté 75 % de la circulation des véhicules légers immatriculés en France, contre 55 % en 2000 et 31 % en 1990. Les consommations unitaires présentées dans le tableau ci-dessus incorporent les effets de surconsommation liés aux biocarburants, le pouvoir énergétique de ces derniers étant moindre que celui des carburants conventionnels. Entre 2009 et 2010, les objectifs de taux d'incorporation des biocarburants, mesurés en pouvoir calorifique (PCI), sont passés de 6,25 à 7 %.

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

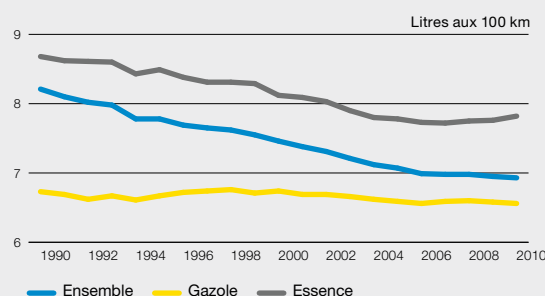
Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 34 % ; leurs émissions de CO<sub>2</sub> associées nettes des énergies renouvelables n'ont quant à elles cru que de 7 %. Différents facteurs sont à l'origine de cette amélioration de l'efficacité énergétique. Ainsi, au niveau des voitures particulières immatriculées en France et en circulation, la baisse de leur consommation unitaire moyenne a été de 16 % entre 1990 et 2010 (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 CO<sub>2</sub> nécessaire pour le déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par un véhicule industriel sur le territoire français a baissé de 24 % entre 1990 et 2010, malgré la crise économique et financière. En 2010 comme en 2009, et contrairement aux deux années précédentes, l'augmentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants — proche des taux objectifs annuels français — a joué un rôle nettement plus faible dans la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> nettes des énergies renouvelables.

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



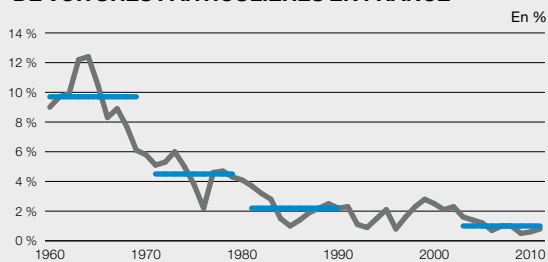
Sources : CITEPA et Bilan de la circulation routière.

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



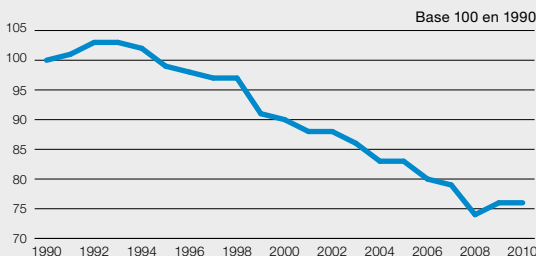
Source : Bilan de la circulation routière.

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



Source : CCFA.

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

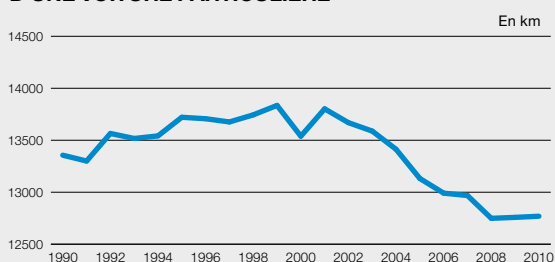


(1) La consommation unitaire incorpore les effets de surconsommation liés aux biocarburants.

(2) La diminution de CO<sub>2</sub> 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.

**La circulation des voitures particulières résulte de deux composantes :** le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur longue période, le taux de croissance du parc s'est fortement ralenti après la phase d'accès à la motorisation, se rapprochant désormais du rythme de croissance de la population. Le développement de la multimotorisation puis les hausses significatives des prix des carburants sont les principaux facteurs à la baisse du kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière. En 2010, les premières estimations fournies par le CITEPA pour les transports routiers font état d'émissions de CO<sub>2</sub> nettes des

énergies renouvelables de 116 millions de tonnes. Après la stabilisation observée au début des années 2000, une nette inflexion à la baisse est enregistrée, liée entre autres, aux effets de la crise économique et à l'augmentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants. Portant sur l'année 2009, les émissions de CO<sub>2</sub> nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon les estimations du CITEPA, à 56 % pour les voitures, 18 % pour les véhicules utilitaires légers et 25 % pour les poids lourds y compris les cars et les bus.

BAISSE DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DES TRANSPORTS ROUTIERS ENTRE 2004 ET 2010 SELON LE CITEPA

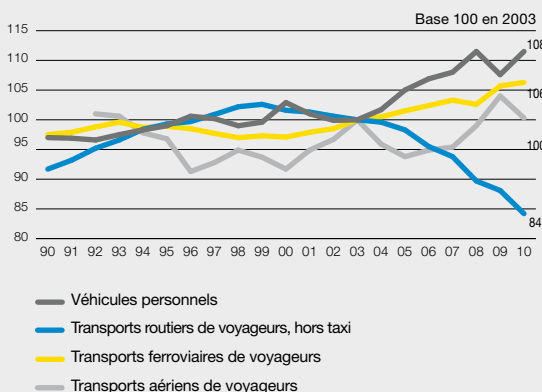
**-10%**

# LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

En 2010, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté de plus de 5 % en raison de la hausse des prix des carburants. L'indice des prix des transports ferroviaires de voyageurs a progressé de 2 %, soit un rythme similaire à celui observé au cours des années précédentes à l'exception de 2009. L'indice des prix du transport aérien de voyageurs a diminué de 2 % après quatre années de hausse. Quant à l'indice des prix des transports routiers de voyageurs (hors taxi), il a accéléré sa baisse (-3 %).

Depuis 2003, les indices de prix réels des différents modes de transports de voyageurs évoluent de manière très différenciée: de -16 % pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à +12 % pour les véhicules personnels, en passant par une quasi-stabilité pour le transport aérien et +6 % pour le transport ferroviaire.

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



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

	Véhicules personnels	Transports routiers de voyageurs, hors taxi	Transports ferroviaires de voyageurs	Transports routiers de voyageurs	Transports aériens de voyageurs
1991	3,1 %	4,9%	3,6%	5,1%	-
1992	2,1%	4,6%	3,4%	4,8%	-
1993	3,0%	3,6%	2,9%	4,0%	1,6 %
1994	2,4%	3,6%	0,7%	3,5%	-1,2 %
1995	2,5%	2,6%	1,9%	2,6%	0,8 %
1996	3,6%	2,4%	1,6%	2,4%	-3,9 %
1997	0,9%	2,4%	0,5%	2,4%	2,9 %
1998	-0,5%	2,0%	-0,1%	2,1%	3,0 %
1999	1,2%	0,9%	0,9%	1,1%	-0,8 %
2000	5,1%	0,6%	1,4%	1,0%	-0,5 %
2001	-0,2%	1,4%	2,5%	1,8%	5,2 %
2002	0,8%	1,2%	2,6%	1,4%	3,9 %
2003	2,2%	1,5%	3,6%	1,7 %	5,6 %
2004	3,9%	1,7%	2,7%	1,9%	-2,0 %
2005	5,1%	0,4%	2,8%	1,3%	-0,4 %
2006	3,5%	-1,2%	2,4%	0,1%	2,8 %
2007	2,5%	-0,4%	2,4%	0,4%	2,0 %
2008	6,2%	-1,6%	2,1%	-0,4%	6,6 %
2009	-3,4%	-1,7%	3,1%	-0,1%	5,2 %
2010	5,2%	-3,0%	2,1%	-1,6%	-2,1 %

En %

Source: Insee.

ÉVOLUTIONS RESPECTIVES ENTRE 2003 ET 2010 DES INDICES DES PRIX RÉELS LIÉS AUX VÉHICULES PERSONNELS ET AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS

Les indices de prix des différents modes de transport voyageurs retracent les évolutions de prix toutes taxes comprises. Ainsi, pour l'aérien, les taxes d'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 sont bien incorporées dans le suivi de l'indice des transports aériens de voyageurs.

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

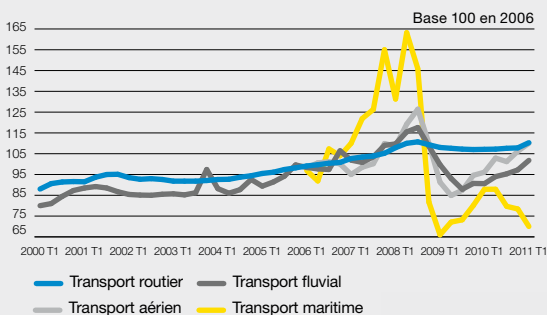
Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices des prix réels des différents modes de transports de voyageurs connaissent depuis 2003 des évolutions distinctes: entre 2003 et 2010, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation de véhicules personnels) a augmenté de 12 %, dépassant largement son niveau de l'année 2000. Malgré quatre années de hausse et un contexte d'augmentation du coût du pétrole, celui attaché aux transports aériens de voyageurs est quasi stable. Celui des transports ferroviaires a crû de 6 %, poursuivant sa progression entamée depuis 2000 alors que celui des transports routiers de voyageurs (hors taxi) a baissé de 16 %; il convient de se rappeler que seule la partie payée directement par les ménages est prise en compte.



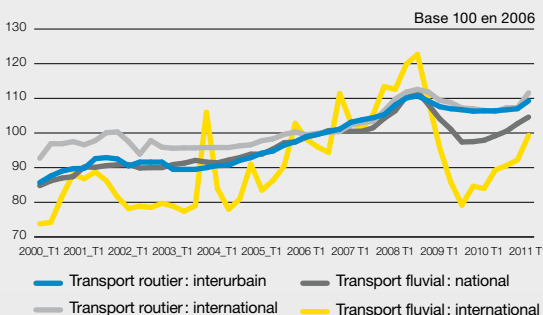
## LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

En 2008, le fret routier dont les variations sont traditionnellement les plus modérées a progressé de 5 % par rapport à l'année précédente avant de baisser de 2 % en 2009 et d'être stable en 2010. En revanche, au cours des derniers trimestres, les évolutions des indices de prix du transport de fret autre que routier ont été beaucoup plus amples qu'auparavant. Depuis 2000, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de près de 2 % par an, allant de 1,1 % pour l'international à 1,9 % pour l'interurbain et pour le transport routier de marchandises de proximité. Sur la même période, la variation de l'indice fluvial a été moins importante (+ 1,3 % par an), variant de 1,1 % pour l'international à 1,5 % pour le national. 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 observé au cours de la dernière année sont séparés de 11 % (13 % en 2009 et 39 % en 2008). La forte volatilité des prix des carburants en est à l'origine ; côté fluvial le rapport entre l'offre et la demande l'explique davantage.

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



### INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET



EN 2010 DE L'INDICE DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET INTERURBAIN

**Stabilité**



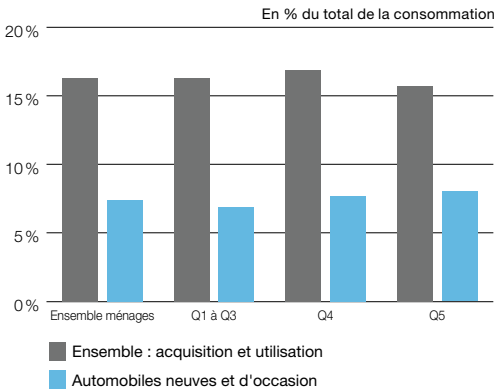
Les indices des prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SOeS du ministère en charge des Transports. En ce qui concerne les transports routier et fluvial, seules les activités réalisées pour compte d'autrui par des entreprises domiciliées en France et dont le fret est l'activité principale sont suivies ; une entreprise acheminant ses produits par ses propres moyens n'est ainsi pas prise en compte. Les indices sont déterminés sur la base de prestations représentatives définies notamment par les lieux de chargement et de déchargement, le type de marchandises ainsi que les caractéristiques du contrat liant le chargeur et le transporteur. Les données utilisées correspondent aux prix pratiqués 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 est définie par le lieu de déchargement et par la compagnie aérienne en charge de l'expédition. Contrairement aux données liées au transport de fret routier ou fluvial, les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite de la valeur unitaire. Ils intègrent les surcharges carburant et sécurité versées à la compagnie aérienne assurant l'acheminement. L'indice du prix du transport maritime est également suivi depuis le début de l'année 2006. Il est composé des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le fret maritime (vrac et ferry). Il est basé sur des indices de prix internationaux, de prix unitaires et de tarifs. En lien avec la forte volatilité des prix des carburants, l'indice des prix du fret aérien a connu depuis 2006 d'amples variations ; sur les trois dernières années, les différences entre les points bas et les points hauts se sont élevées respectivement à 39 %, 13 %

et 14 %. Après avoir progressé de 16 % en moyenne annuelle entre 2006 et 2008, l'indice a diminué de 23 % en 2009 par rapport à l'année précédente avant d'augmenter à nouveau en 2010 (+13 %). L'indice des prix du fret maritime est très volatil en lien avec l'évolution des prix du vrac. En moyenne annuelle, après avoir progressé de 31 % entre 2006 et 2008, il a chuté de 44 % par rapport à l'année précédente avant de rebondir de 15 % en 2010. Disponible depuis 2000, l'indice des prix du fret fluvial a connu une hausse annuelle moyenne de plus de 1 % jusqu'en 2009 et 2010 contre près de 4 % jusqu'en 2008. Son augmentation de l'indice a été bien inférieure entre 2000 et 2008 sur le national (+3 % par an) que sur l'international (+5 %). En revanche, ce dernier a chuté en 2009 avant de remonter en 2010, ainsi sur la période 2000-2010, il n'a augmenté que de 1,1 % alors que l'indice pour le national a progressé de 1,5 %. 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 1,7 % contre 1,9 % en 2009. Celle-ci s'est étagée de 1,1 % pour l'international à 1,9 % 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 2010, respectivement 26 et 18 % des coûts totaux du transport routier de marchandises longue distance et régional.

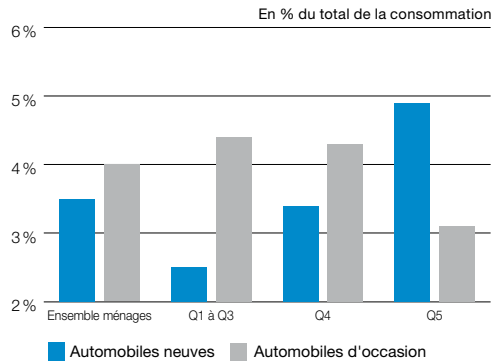
# LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

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.

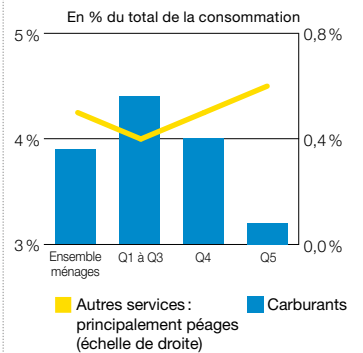
## BUDGET AUTOMOBILE



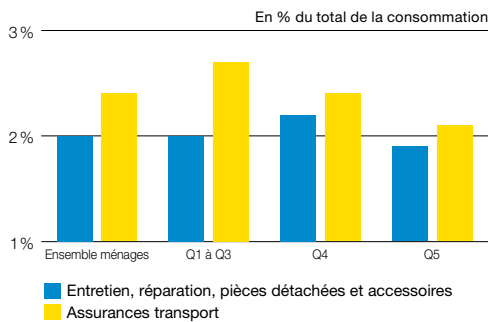
## ACHATS AUTOMOBILES



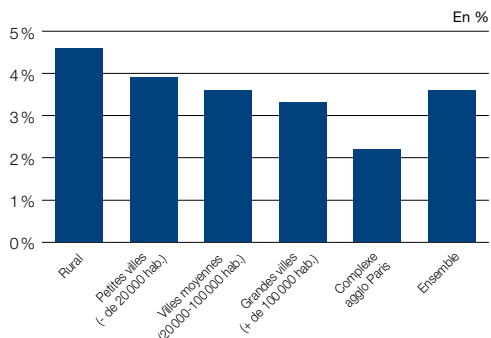
## CARBURANTS ET AUTRES SERVICES LIÉS À L'UTILISATION (principalement péages)



## 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.

**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, remboursements déduits) est comptabilisé au niveau macroéconomique. Concernant les dépenses de véhicules d'occasion, leur totalité est comptabilisée dans les enquêtes, alors qu'au niveau macroéconomique, celles-ci correspondent principalement aux marges des professionnels intervenant lors d'une transaction et ne prennent pas en considération les échanges entre particuliers.

Certains graphiques montrent la répartition des différents postes automobiles en pourcentage de la consommation totale, équivalent de la consommation individuelle hors loyers imputés en fonction des revenus, ventilés par tranche de population de 20 % : Q5 correspond au 5<sup>e</sup> quintile, 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 équivalait à 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<sup>e</sup> quintile. Pour les ménages de Q1-Q3, près des deux tiers des achats sont effectués dans l'occasion, alors que près des deux tiers le sont dans le neuf pour Q5.

Si près de 4 % de la consommation totale sont consacrés 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 s'avère 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.

POIDS DU POSTE CARBURANTS DANS LA CONSOMMATION DES MÉNAGES VIVANT EN COMMUNES RURALES

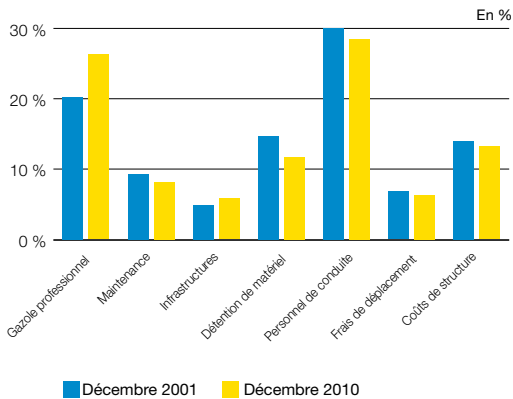
5%



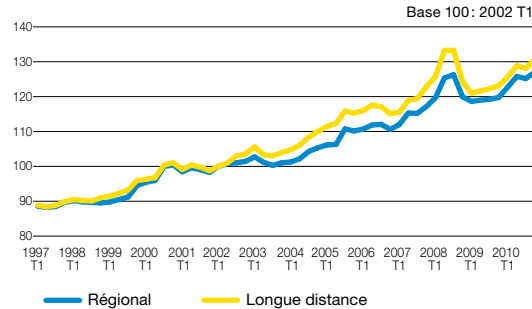
# PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

**Selon le CNR, entre 2002 et 2010, les coûts de revient en moyenne annuelle du transport routier de marchandises longue distance ont augmenté de 26 %, soit en moyenne 2,9 % par an.** Sur cette même période, la croissance de ces coûts pour le transport régional s'est élevée à 24 %, soit en moyenne 2,7 % par an. 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 %. Ensuite, cette part a perdu près de 5 points et s'est établie autour de 23 % en 2008-2009 avant de rebondir de plus de trois points à 26 % en 2010. Sur la période 2001-2010, la part liée aux infrastructures a augmenté de 0,9 point pour atteindre 5,8 % en 2010. Le coût de détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) a vu sa part baisser de 3 points à 11,7 %.

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

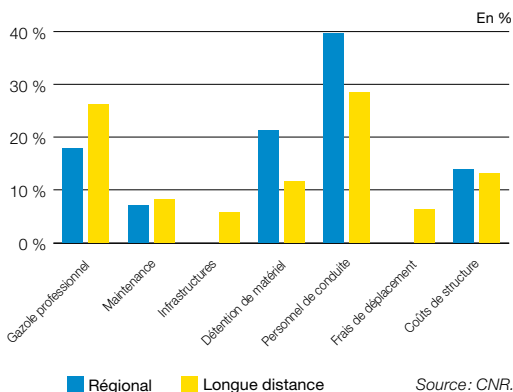


## COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



● PART DU GAZOLE DANS L'INDICE CNR DES COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LONGUE DISTANCE

## STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2010



Source: CNR.



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

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

Le transport régional, effectué au moyen de véhicules porteurs de poids total compris entre 3,5 et 19 tonnes, correspond à des transports au sein d'une région et des régions limitrophes et dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

Entre décembre 2001 et 2007, le gazole professionnel, en lien avec les hausses significatives du prix du pétrole, a pris une place de plus en plus prépondérante dans les coûts de revient du transport routier de marchandises à longue distance; sa part est passée de 20 à près de 28 %. Un an après, en raison de la baisse des cours du pétrole à partir de l'été, cette dernière est retombée à 22 % avant de remonter à 23 % en 2009 puis à 26 % en 2010.

Sur la période 2001-2010, la part des coûts des infrastructures a progressé de 0,9 point à 5,8 %.

En revanche, la détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) et la maintenance (entretien et réparation) ont vu leur part respective baisser de 3 et de 1,1 point, soit plus que celle observée au niveau du personnel de conduite (-1,6 point). Au niveau du transport régional, la part des carburants représentait 18 % de l'ensemble des coûts en décembre 2010; cette moindre part est l'un des facteurs d'explication de la plus faible progression de 2 points de l'indice régional entre 2002 et 2010 par rapport à l'indice longue distance. La part de la détention de matériel a évolué entre 20 et 22 % sur la même période.

# LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

**En 2010, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 0,3 %, soit 1,3 point de moins que l'inflation.**

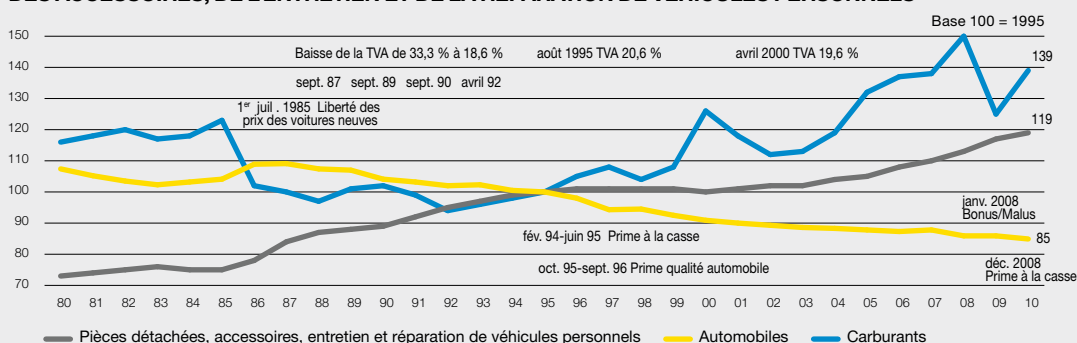
Depuis 1995, l'indice des prix réels des voitures neuves a baissé de 15 %. Dans la continuité de la remontée du cours du pétrole après la baisse du deuxième semestre 2009, les prix des carburants ont fortement augmenté en 2010 (+13,4 %). L'indice des prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules a progressé de 3 % en 2010, 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
2008	2,8 %	0,6 %	5,1 %	12,2 %
2009	0,1 %	0,2 %	4,1 %	-17,1 %
2010	1,5 %	0,3 %	3,0 %	13,4 %

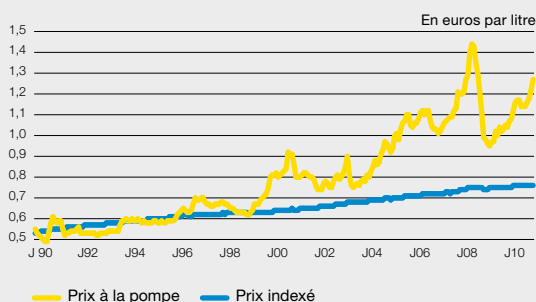
Source: Insee, calculs CCFA.

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



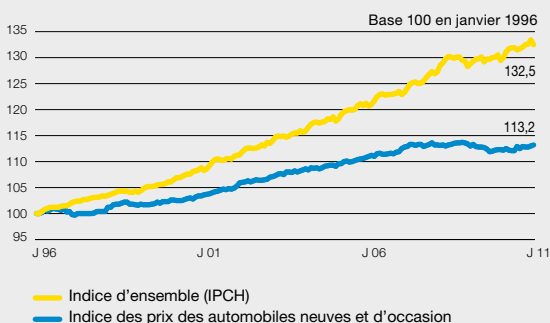
Source: Insee, présentation CCFA.

## LE PRIX À LA POMPE DU GAZOLE EN FRANCE ET CELUI OBSERVÉ EN JANVIER 1999 INDEXÉ 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.

**+11% et +19%**  
HAUSSES RESPECTIVES  
DES INDICES DES PRIX DES  
AUTOMOBILES NEUVES ET DE  
L'ENSEMBLE DES PRIX À LA  
CONSOMMATION DEPUIS 2000

### Le tableau donne des variations annuelles des indices :

- des prix à la consommation ;
- du prix des automobiles neuves ;
- du prix des pièces détachées, accessoires et de l'entretien et 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 premier graphique ci-dessus. 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 diminution du prix réel des voitures.

Depuis, le prix réel des voitures neuves a continué à décroître régulièrement sous l'effet régulier de la concurrence et occasionnel des mesures de soutien au marché (système de bonus/malus et prime à la casse depuis 2008).

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. 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 sur les prix lié, comme en France, à l'intensité de la concurrence. En 2010, l'indice général des prix a gagné 23 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 9 %.

# LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

**En 2010, le rebond de la croissance économique (+1,5%) n'a pas effacé la chute (-2,7% en 2009) sans précédent depuis la seconde guerre mondiale liée à la crise économique et financière.** La consommation des ménages s'est redressée (+1,3% vs +0,6%), à un rythme inférieur aux plus de 2% observés entre 2001 et 2007. Ce surcroît a été rendu possible par une baisse du taux d'épargne, alors que les ménages voyaient une stagnation de leur pouvoir d'achat par unité de consommation et un maintien à haut niveau du chômage. Dans ce contexte, les achats d'automobiles des ménages, soutenus par les différents dispositifs de primes à la casse (PAC) et de bonus/malus, se sont maintenus au niveau de 2009 (41 milliards d'euros); la diminution du prix moyen de vente (plus de modèles petits et moins chers) observée 2008 et 2009 semble s'être interrompue. Il convient de préciser que ces dépenses sont estimées nettes, à savoir hors PAC. Sous l'influence des vives variations de prix, les achats de carburants des ménages ont fortement augmenté (+12% à 37 milliards d'euros), mais sont restés inférieurs à ceux de 2008 (41 milliards d'euros). Ces dépenses représentent des montants proches des achats d'automobiles neuves et d'occasion, alors qu'en 1990, elles leur étaient inférieures de plus d'un quart.

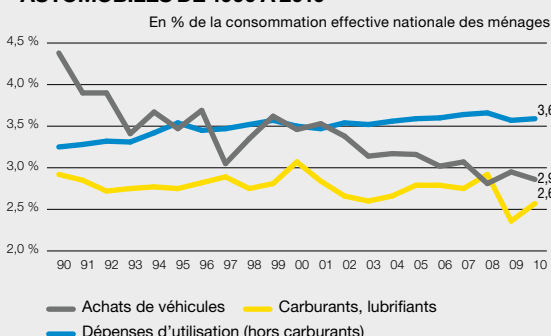
## LA CONSOMMATION DE TRANSPORTS DES MÉNAGES

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

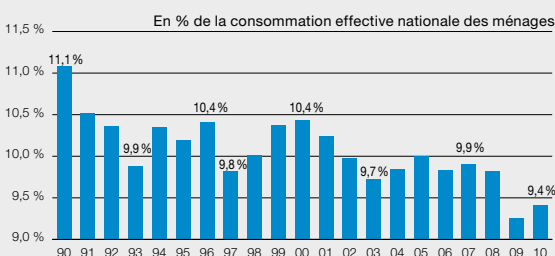
	Unité	1990	2000	2009 (1)	2010 (1)	variation 2010-2009
ACHATS DE VÉHICULES	milliards d'euros	31,9	35,0	41,2	41,0	-0,5%
- Automobiles neuves et d'occasion		29,6	31,8	37,1	37,0	-0,3%
dont automobiles neuves		24,7	23,6	27,3	26,0	-4,4%
- Caravanes, motocycles, cycles		2,3	3,2	4,2	4,0	-2,4%
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	milliards d'euros	44,9	66,5	82,9	88,4	+6,6%
- Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		19,3	27,9	39,3	40,7	+3,4%
dont fabrication d'équipements automobiles		9,3	14,3	21,9	22,7	+3,7%
dont services d'entretien de véhicules automobiles		8,1	10,5	13,7	14,2	+3,7%
- Carburants et lubrifiants		21,2	31,1	33,0	36,9	+11,8%
- Péages, stationnement, location, auto-écoles		4,4	7,5	10,6	10,8	+2,4%
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards d'euros	3,9	4,1	5,4	5,7	+4,9%
<b>TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO</b>	<b>milliards d'euros</b>	<b>80,7</b>	<b>105,7</b>	<b>129,5</b>	<b>135,0</b>	<b>+4,3%</b>
Services de transports collectifs	milliards d'euros	10,3	15,2	23,6	24,0	+1,7%
<b>CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES</b>	<b>milliards d'euros</b>	<b>728</b>	<b>1 013</b>	<b>1 398</b>	<b>1 435</b>	<b>+2,6%</b>
NOMBRE DE MÉNAGES (métropole)	milliers	21 632	24 256	27 025	27 298	+1,0%
Consommation automobile par ménage	euros	3 729	4 356	4 792	4 947	+3,2%
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	4 855	5 425	5 759	5 924	+2,9%

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans. Source : Insee - La consommation des ménages, 2010 - base 2005.

### LES COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 1990 À 2010



### LES DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



**En 2010, les ménages ont dépensé 135 milliards d'euros (+4%) pour leurs transports individuels** effectués le plus souvent en voiture. Cette somme a représenté 85% de l'ensemble des dépenses que les ménages ont consacré pour leurs transports (individuels et collectifs). La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale est appelée "coefficient budgétaire automobile". Ce coefficient varie entre 9% 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 2010, le coefficient budgétaire des achats de véhicules a été de 2,9%, très proche du plus bas (2008) observé depuis le début de la décennie 1990. Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et réparations de véhicules personnels, qui avait augmenté lors de la décennie 1990 en phase avec le développement de la motorisation et l'augmentation de l'âge moyen des véhicules du parc, oscille depuis 2002 entre 2,8% et 2,9%. Après plusieurs années de croissance, les dépenses en assurances automobiles des ménages, qui correspondent au service, à savoir les dépenses moins les remboursements, ont augmenté de 5% en 2010 à 5,7 milliards d'euros; elles atteignent 3,6 milliards en 1999.

PART DE L'AUTOMOBILE  
DANS LES DÉPENSES  
DE CONSOMMATION  
DES MÉNAGES EN 2010

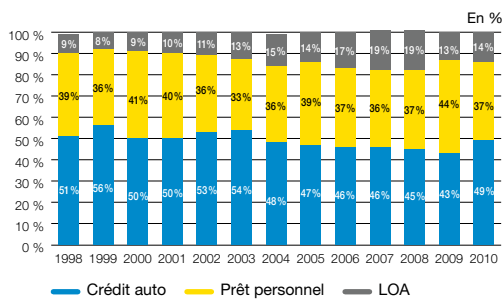
**9,4%**

# LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

**En 2010, 59 % des voitures achetées neuves par les ménages l'ont été au moyen d'un crédit (+ 1 point par rapport à l'année 2009), contre plus de 60 % entre 2003 et 2008.**

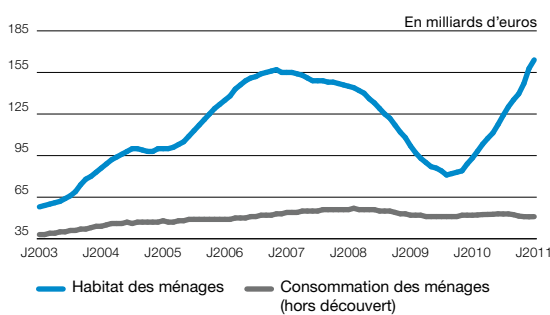
Comme au cours des années précédentes, le crédit automobile affecté (ou crédit classique) est resté le mode de financement le plus utilisé (49 %), devant le prêt personnel (37 % des financements) et la location avec option d'achat (14 %). Dans un contexte de très bas niveau des taux d'intérêt (sans tenir compte de l'inflation), les prêts personnels ont reperdu en 2010 ce qu'ils avaient gagné en 2009, en lien notamment avec les importantes renégociations de crédits à l'habitat. Concernant les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou les véhicules industriels), l'année 2010 s'est traduite par un rebond, ne compensant pas les vives baisses de production de crédits observées en 2009. Suite à la crise financière, les difficultés de financements, qui avaient conduit à la prolongation de nombreux contrats de location longue durée, ont été nettement moins ressenties.

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

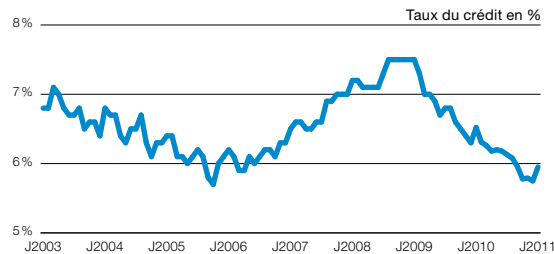


Sources : ASF, CCFA.

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



## COÛT DU CRÉDIT DE TRÉSORERIE (HORS DÉCOUVERT)



Source : Banque de France.

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

**59%**

**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 57 à 145 milliards d'euros, soit une hausse moyenne de 20 % par an. Cet endettement croissant avait notamment permis de compenser les moindres hausses de pouvoir d'achat mesurées par l'Insee sur l'ensemble des ménages. Entre les débuts des années 2008 et 2010, en lien avec la crise financière puis économique, les ménages avaient eu moins recours au crédit et des baisses significatives avaient été enregistrées, de -8 % pour les crédits à la consommation à -36 % pour ceux liés à l'habitat (retour au niveau observé fin 2004). Puis, dans le contexte particulier des dettes souveraines européennes, les taux de crédits nominaux ont vivement baissé au cours de l'année 2010. Si la production de crédits à la consommation n'en a pas bénéficié (-2 % à 51 milliards d'euros), celle de crédits à l'habitat a battu des records historiques (+ 76 % à 164 milliards d'euros), soutenues par de nombreuses renégociations de crédits.

## 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 15000 établissements dont plus de 10000 pour les marques françaises.** Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2010 un chiffre d'affaires de 80 milliards d'euros (+ 2,5 % par rapport à l'année 2009) : par type de véhicules, les variations ont été disparates : fléchissement pour les voitures particulières dans un marché à haut niveau soutenu par les dispositifs gouvernementaux, reprise du marché des véhicules utilitaires légers, mais repli à très bas niveau pour les véhicules industriels. L'entretien/réparation de véhicules a effacé l'année 2009 très difficile, retrouvant ses niveaux de l'année 2008.

Selon l'Insee, le commerce et la réparation automobile (nomenclature J10) comportait, au 1<sup>er</sup> janvier 2008, 77 035 entreprises, dont 6 % évoluaient au sein d'un groupe (hors franchisés). Ces dernières employaient 47 % des effectifs de ce secteur. Les quatre premiers groupes (respectivement 10 premiers) employaient 8 % des effectifs (resp. 13 %) et ils réalisaient 7 % de la valeur ajoutée au coût des facteurs (resp. 14 %).

### LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2010

MARQUES	Réseau primaire
Renault	759
Peugeot	433
Citroën	435
<b>Marques françaises</b>	<b>1627</b>
Ford	312
Opel	280
Fiat	232
Volkswagen	372
BMW	181
Mercedes-Benz	156
Marques japonaises	1287
Marques coréennes	472
Autres marques	1616
<b>TOTAL</b>	<b>6535</b>

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
<b>TOTAL</b>	<b>399</b>	<b>766</b>

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

En milliards d'euros courants TTC

Activités	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variation 2010-2009
Commerce de véhicules automobiles	71,3	72,4	77,1	76,8	78,1	80,1	2,5 %
Entretien et réparation de véhicules automobiles	18,5	19,3	20,1	20,4	19,7	20,4	3,5 %
Commerce de détail d'équipements automobiles	7,4	7,5	7,9	8,0	8,1	8,6	5,7 %
Commerce et réparation de motocycles	2,6	2,7	2,7	2,7	2,5	2,5	-0,4 %
Commerce de détail de carburants	14,1	14,8	14,9	17,2	12,4	14,0	13,0 %
<b>TOTAL</b>	<b>113,9</b>	<b>116,7</b>	<b>122,7</b>	<b>125,1</b>	<b>120,9</b>	<b>125,6</b>	<b>3,9 %</b>

Source : Insee - Comptes du commerce, base 2005 des comptes nationaux : les résultats sont provisoires.

**L'automobile demande un service très particulier :** pendant toute sa durée de vie, elle nécessite d'être suivie à tout moment et en tout lieu pour être entretenue ou 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.

**80 milliards d'euros**

CHIFFRE D'AFFAIRES TTC EN 2010  
DU COMMERCE DE VÉHICULES  
AUTOMOBILES EN FRANCE  
SELON L'INSEE



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

**De 2000 à 2007, la production de l'industrie automobile oscillait entre 71 et 77 milliards d'euros.** En 2008, elle a baissé de 9 % avant de chuter, en raison de la crise, de 21 % à 53 milliards d'euros en 2009.

Dans un contexte de marché automobile très difficile, la valeur ajoutée (VA) de l'industrie automobile a poursuivi sa baisse, atteignant les 9 milliards d'euros en 2009 (soit 17 % de la production). Ses achats totaux (ou consommation intermédiaire), en baisse de 24 %, ont représenté cinq fois la VA avec 44 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 7 % en 2009, largement inférieur à la moyenne observée au tournant des années 2000 (25 %).

Industrie fortement capitalistique, le taux d'investissement (rapport entre la FBCF et la VA) de la branche automobile a été de 28 % (20 % pour l'ensemble de l'industrie, voire 18 % pour l'industrie hors énergie).

## ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

		2000	2005	2006	2007	2008	2009 <sup>(1)</sup>
<b>ACHATS AUX AUTRES BRANCHES</b>	%	<b>75,4</b>	<b>80,6</b>	<b>79,9</b>	<b>79,9</b>	<b>78,8</b>	<b>80,5</b>
<b>Equipements électriques, électroniques, informatiques ; machines</b>	%	19,8	19,9	18,6	18,7	18,1	18,3
dont : fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,3	4,0	3,8	3,9
fabrication d'équipements électriques	%	3,6	3,8	3,5	3,5	3,6	3,6
<b>fabrication de machines et équipements non compris ailleurs</b>	%	11,4	11,2	10,8	11,2	10,7	10,8
<b>Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)</b>	%	37,4	40,9	39,7	39,7	39,2	39,9
dont : métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	17,8	18,4	18,3	18,5	18,3	18,3
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	9,4	11,0	10,5	10,4	10,2	10,3
autres industries manufacturière (yc réparation et installation)	%	3,5	4,4	3,9	4,1	4,1	4,2
industrie chimique	%	2,2	2,4	2,3	2,3	2,2	2,5
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,6	1,7	1,8	1,5	1,5	1,5
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,5	1,5	1,4	1,5	1,6	1,6
<b>Industries extractives, énergie, eau</b>	%	1,3	1,2	1,3	1,5	1,5	1,7
dont : électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,8
eau, assainissement, gestion déchets et dépollution	%	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8
<b>Construction</b>	%	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6
<b>Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles</b>	%	0,6	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8
<b>Transports et entreposage</b>	%	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7
<b>Information et communication</b>	%	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7
<b>Activités financières et d'assurance</b>	%	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8
<b>Activités immobilières</b>	%	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
<b>Soutien aux entreprises</b>	%	11,6	12,9	14,5	14,2	14,4	14,8
dont : juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ...	%	1,4	1,8	1,8	1,7	1,8	1,9
recherche-développement scientifique	%	4,1	5,4	7,0	6,9	7,0	8,0
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	%	2,7	2,7	2,6	2,5	2,6	2,6
activités de services administratifs et de soutien	%	3,3	3,1	3,1	3,1	3,1	2,3
<b>Autres du secteur tertiaire</b>	%	1,9	1,6	1,9	1,8	1,8	1,9
<b>Ensemble des achats au secteur tertiaire</b>	%	16,4	18,0	19,7	19,4	19,5	20,1
<b>ACHATS À LA BRANCHE</b>	%	<b>24,6</b>	<b>19,4</b>	<b>20,1</b>	<b>20,1</b>	<b>21,2</b>	<b>19,5</b>
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	71,4	76,7	74,6	74,0	67,3	53,2
En pourcentage de la production aux prix de base	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>ACHATS TOTAUX <sup>(2)</sup></b>	<b>milliards € courants</b>	<b>58,0</b>	<b>64,7</b>	<b>64,5</b>	<b>63,7</b>	<b>57,9</b>	<b>44,1</b>
En pourcentage de la production aux prix de base	%	81,3	84,4	86,5	86,2	86,1	82,9
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	13,4	12,0	10,1	10,2	9,4	9,1
En pourcentage de la production aux prix de base	%	18,7	15,6	13,5	13,8	13,9	17,1
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants	-	-	1,2	1,4	0,4	0,6
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	-	11,7	13,4	4,4	6,9
Formation Brute de Capital Fixe (FBCF)	milliards € courants	-	-	-	-	-	-
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux d'investissement), en base 2000	%	31,4	24,6	26,1	26,7	30,8	28,4

(1) Les comptes de l'année 2009 sont semi-définitifs.

(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.

Source : Insee - Les comptes de la Nation (base 2005).

**-50%**

BAISSE DU TAUX DE MARGE  
ENTRE 2007 ET 2009

**Les achats totaux en pourcentage de la production** se sont élevés en 2009 à 83 % soit un niveau légèrement inférieur à ceux de 2006 à 2008 et équivalent à celui de 2001.

En 2009, 20 % des achats totaux de l'industrie automobile ont été faits au sein de la branche et 80 % en dehors de la branche automobile. Les achats aux autres industries s'élevaient à 40 % de l'ensemble des achats, parmi lesquels la métallurgie et la fabrication de produits métalliques sont demeurées le premier fournisseur (18 % des achats totaux).

L'industrie automobile a consacré 20 % de ses achats au secteur tertiaire : recherche et développement (8 %), autres activités spécialisées scientifiques et techniques (3 %) et activités de services administratifs et de soutien (2 %) ont été les secteurs les plus demandés.

Les achats aux fabricants de machines et équipements (hors produits électriques, électroniques et informatiques) ont représenté 11 % des achats totaux de l'industrie automobile.

# ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS INDUSTRIELS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

**La construction automobile est une industrie structurante pour ses fournisseurs et pour l'économie française.** En 2010, la FIEV évalue les effectifs des fournisseurs de l'automobile regroupés au sein du CLIFA à 260 000 emplois. L'évolution de la construction automobile française entraîne le secteur des équipementiers et des autres fournisseurs tels que la plasturgie, le caoutchouc industriel, la fonderie, les services industriels des métaux... Selon Eurostat, si la construction automobile française occupe le deuxième rang en Europe en termes de chiffre d'affaires, l'industrie équipementière française se positionne également au deuxième rang européen.

## LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (2010)

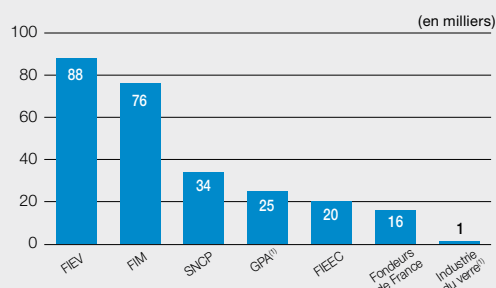
En milliards d'euros

<b>FIEV</b>	
Fédération des industries des équipements pour véhicules	17,9
<b>FIM</b>	
Fédération des industries mécaniques	8,7
<b>SNCP</b>	
Syndicat national du caoutchouc et des polymères	5,5
<b>GPA</b>	
Groupement plasturgie automobile	5,0 <sup>(1)</sup>
<b>FIEEC</b>	
Fédération des industries électriques, électroniques et de communication	4,0
<b>Fondeurs de France</b>	2,2
<b>Industrie du verre</b>	0,21 <sup>(1)</sup>

(1) Données 2009.

Sources : FIEV, Organisations professionnelles.

## EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2010



(1) Données 2009.

Sources : FIEV, Organisations professionnelles.



L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE EST LE PREMIER CLIENT DE NOMBREUX SECTEURS ÉCONOMIQUES COMME LA PLASTURGIE, LE CAOUTCHOU INDUSTRIEL, LES SERVICES INDUSTRIELS DU TRAVAIL DES MÉTAUX

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

En outre, les modes de partenariats peuvent être très variés comme le montraient les travaux du Service des études et des statistiques industrielles (SESSI), en 2006, sur la chaîne des fournisseurs de l'automobile et les travaux actuels de la Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules (FIEV). La construction automobile et l'ensemble de ses fournisseurs forment la filière automobile.

Les fournisseurs ont deux types de marché : celui de la première monte pour un montant s'élevant à 15,1 milliards d'euros en 2010 dont les équipements sont destinés aux chaînes d'assemblage et celui de la deuxième monte ou de rechange dont le niveau s'établissait à 2,8 milliards d'euros. Ces dernières années, le processus d'externalisation s'est traduit par un recours encore plus important aux fournisseurs dont les prestations représentent une part élevée et en croissance du coût global de la fabrication d'un véhicule (environ les trois quarts selon la FIEV).

L'industrie automobile française s'appuie toujours sur son socle industriel français ; le chiffre d'affaires des fournisseurs de l'automobile estimé par la FIEV a atteint 43,5 milliards d'euros. Elle représente des parts significatives de l'activité des pièces techniques en matières plastiques, des marchés du caoutchouc industriel, de la fonderie, des services industriels des métaux qui sont composés notamment par les secteurs du découpage, de l'emboutissage, de la mécanique industrielle, du décolletage, de la forge, de l'estampage, du matriçage et des revêtements des métaux. Pour exprimer le poids industriel total de la filière automobile, il convient d'ajouter à ces fournisseurs automobiles rassemblés au sein du Comité de liaison des fournisseurs de l'automobile

(CLIFA) ce que représentent, par exemple, les achats en France de l'industrie automobile auprès d'autres filières comme la sidérurgie, la chimie ou encore les producteurs d'énergie (voir page 54).



# L'EMPLOI

**Au sens large, plus de 2,3 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2010, soit plus de 9 % de la population active occupée.** Au sens strict, l'industrie automobile employait 220 000 personnes, soit plus de 8 % de l'emploi salarié de l'industrie manufacturière et énergétique. L'impact de la crise économique et financière entamée en 2008 s'est fait particulièrement ressentir depuis dans les activités industrielles, ainsi que dans les activités liées à l'usage de l'automobile, notamment pour le secteur s'occupant du véhicule industriel, et aussi dans la partie transport.

## EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2010



**L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France**, a généré 593 000 emplois de par sa production et ses achats auprès des autres branches. Il convient de noter que, désormais, les effectifs liés à l'industrie automobile sont hors intérimaires, ces derniers étant maintenant comptabilisés dans les achats au niveau des services. En outre, suite au changement de nomenclature (lire la page 73), les effectifs des équipementiers automobiles intègrent ceux en provenance des fabricants de sièges automobiles et ceux de matériels électriques pour moteurs et véhicules, qui figuraient auparavant dans les achats au niveau de l'industrie manufacturière et énergétique.

Selon des chiffres diffusés par la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules), les effectifs pour l'année 2010 liés à la filière automobile industrielle hors constructeurs étaient de 259 000 personnes, dont notamment 88 000 pour les équipements (FIEV), 76 000 pour la mécanique (FIM), 34 000 pour les pneumatiques et caoutchouc (SNCP) et 25 000 pour la plasturgie (GPA, chiffres 2009).

L'usage de l'automobile a concerné 653 000 emplois qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles...), des carburants et du recyclage (huiles, démolisseurs...). Ces chiffres correspondent à la fois aux salariés, mais aussi aux entrepreneurs individuels (ou non salariés).

Enfin, les transports routiers (voyageurs et marchandises) et leurs infrastructures ont employé plus d'un million de personnes; ces emplois touchent les activités de 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 représentaient en 2007 plus que 12 % des effectifs totaux de la branche, selon les données des enquêtes auprès des entreprises (EAE) de l'ex-SESSI.

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

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

**9%**



Sources : CCFA, CNPA, SESSI, Insee, SOeS, URF et USIRF.



# STATISTIQUES 2011

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

**6,4 MILLIONS**

PERSONNES: EFFECTIFS  
DES CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS DANS LE MONDE

**335 000**

D'ACTIFS OCCUPÉS EN FRANCE  
EN LIEN AVEC L'AUTOMOBILE  
(EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS)

**2,3 MILLIONS**

POUR LES BUDGETS DE  
RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT  
(EN 2008) EN FRANCE

**1<sup>RE</sup> BRANCHE**





# LA PRODUCTION

## PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2010

En milliers

Constructeurs / Zones	Amérique du Nord ALENA	Amérique du Sud	Union européenne 27 pays	Autres pays européens et la Turquie	Japon	Corée du Sud	Chine	Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique	TOTAL
<b>Constructeurs européens</b>	823	2588	12210	751	188	276	2286	855	19977
BMW	159		1217				56	49	1481
Fiat-Iveco-Irisbus		866	1254	156			110	24	2410
MAN		68	59	1					128
Daimler	209	101	1371	15	140		51	54	1940
Porsche			96						96
PSA Peugeot Citroën		273	2344	107	18		376	487	3606
Renault-Dacia-Samsung		327	1622	394		276		96	2716
Scania		20	48						68
Volkswagen	428	913	4110	78			1693	120	7341
Volvo	26	19	90		30			25	192
<b>Constructeurs américains</b>	6898	1283	2588	405	0	744	2673	599	15189
Chrysler	1572	1	5						1578
Ford	2402	449	1304	242			407	183	4988
General Motors	2809	832	1247	163		744	2266	416	8476
Navistar	71								71
Paccar	45		31						76
<b>Constructeurs japonais</b>	4018	367	1244	106	9520	0	3066	4374	22696
Fuji Heavy (Subaru)	158				492				650
Honda	1288	134	139	20	993		677	393	3643
Isuzu	13	13		2	204		38	219	488
Mazda	54	13			913		229	98	1308
Mitsubishi	29	36	29		660		124	296	1174
Nissan	1018	18	528		1134		941	343	3982
Suzuki-Maruti			170		1078		287	1358	2893
Toyota-Daihatsu-Hino	1458	151	378	83	4047		772	1667	8557
<b>Constructeurs coréens</b>	454	0	430	77	0	3160	1043	600	5765
Hyundai-Kia	454		430	77		3160	1043	600	5765
<b>Constructeurs chinois</b>	0	0	367	0	0	80	700	2	1149
Geely (Volvo cars)			367				433	2	802
SAIC (Ssangyong)						80	266		347
<b>Constructeurs indiens</b>	0	0	241	0	0	9	0	761	1011
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			241			9		761	1011
<b>TOUS CONSTRUCTEURS</b>	<b>12178</b>	<b>4464</b>	<b>17102</b>	<b>2720</b>	<b>9626</b>	<b>4272</b>	<b>18265</b>	<b>9231</b>	<b>77858</b>
<b>En part de la production totale</b>									
<b>Constructeurs européens</b>	<b>4%</b>	<b>13%</b>	<b>61%</b>	<b>4%</b>	<b>1%</b>	<b>1%</b>	<b>11%</b>	<b>4%</b>	<b>100%</b>
BMW	11%		82%				4%	3%	100%
Fiat-Iveco-Irisbus		36%	52%	6%			5%	1%	100%
MAN		53%	46%	1%					100%
Daimler	11%	5%	71%	1%	7%		3%	3%	100%
Porsche			100%						100%
PSA Peugeot Citroën		8%	65%	3%	1%		10%	14%	100%
Renault-Dacia-Samsung		12%	60%	15%		10%		4%	100%
Scania		30%	70%						100%
Volkswagen	6%	12%	56%	1%			23%	2%	100%
Volvo	14%	10%	47%		16%			13%	100%
<b>Constructeurs américains</b>	<b>45%</b>	<b>8%</b>	<b>17%</b>	<b>3%</b>	<b>0%</b>	<b>5%</b>	<b>18%</b>	<b>4%</b>	<b>100%</b>
Chrysler	100%	0%	0%						100%
Ford	48%	9%	26%	5%			8%	4%	100%
General Motors	33%	10%	15%	2%		9%	27%	5%	100%
Navistar	100%								100%
Paccar	59%		41%						100%
<b>Constructeurs japonais</b>	<b>18%</b>	<b>2%</b>	<b>5%</b>	<b>0%</b>	<b>42%</b>	<b>0%</b>	<b>14%</b>	<b>19%</b>	<b>100%</b>
Fuji Heavy (Subaru)	24%				76%				100%
Honda	35%	4%	4%	1%	27%		19%	11%	100%
Isuzu	3%	3%		0%	42%		8%	45%	100%
Mazda	4%	1%			70%		17%	8%	100%
Mitsubishi	3%	3%	2%		56%		11%	25%	100%
Nissan	26%	0%	13%		28%		24%	9%	100%
Suzuki-Maruti			6%		37%		10%	47%	100%
Toyota-Daihatsu-Hino	17%	2%	4%	1%	47%		9%	19%	100%
<b>Constructeurs coréens</b>	<b>8%</b>	<b>0%</b>	<b>7%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>55%</b>	<b>18%</b>	<b>10%</b>	<b>100%</b>
Hyundai-Kia	8%		7%	1%		55%	18%	10%	100%
<b>Constructeurs chinois</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>32%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>7%</b>	<b>61%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>
Geely (Volvo cars)			46%				54%	0%	100%
SAIC (Ssangyong)						23%	77%		100%
<b>Constructeurs indiens</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>24%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>75%</b>	<b>100%</b>
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			24%			1%		75%	100%
<b>TOUS CONSTRUCTEURS</b>	<b>16%</b>	<b>6%</b>	<b>22%</b>	<b>3%</b>	<b>12%</b>	<b>5%</b>	<b>23%</b>	<b>12%</b>	<b>100%</b>

Sources: CCF, OICA.



# LA PRODUCTION

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

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 +	
<b>ALLEMAGNE</b>													
1990	3998650	3747	779288	2521197	338965	355453		662007	11986	504025	117413	28583	
2009	2737233	28776	866375	1150466	135907	555709		2227276	109165	1649484	210401	258226	14
2010	2999637	9939	783251	1283682	135894	786871		2552693	128774	1903064	228026	292829	79
<b>BELGIQUE</b>													
1990	1003028		207398	727812	65542	2276		157384	2764	126394	28226		
2008	294953		48494	169672	74866	1921		385178	26857	315842	42479		
2009	220564		58936	101983	35207	24438		304031	15550	228875	59606		
<b>ESPAGNE</b>													
1990	1529080	25908	329437	12739			1160996	150221	18753	42155			89313
2009	1029520	12271	721966	278243	3846	637	12557	803479	387191	381132	18468	9	16679
2010	970295		735069	220815		5027	9384	981086	410136	515706	41418	6050	7776
<b>FRANCE</b>													
1990	2490808	259104	1315307	853195	21266	41936		804007	50851	547002	206154		
2009	2982986	281054	1264823	1227523	19396	1787	188403	1823626	890604	910733	16545	5608	136
2010	3431186	296091	1186775	1698814	62074	916	186516	2178408	1054837	1097072	20235	6231	33
<b>ITALIE</b>													
1990	1756118	685385	644895	402929	38	20614	2257	118427	25299	75891	17169		68
2009	436652		402604	20389	1558	12101		224448	111146	109935	3367		
2010	332268		300198	16578	1096	14396		240901	129262	109729	1910		
<b>ROYAUME-UNI</b>													
1990	1173660	56860	489355	449008		68744	109693	121951		93644	8610		19697
2009	658558		215580	373377	4598	64886	117	340730	116372	100733	71350	52232	43
2010	799917		206879	474292	5016	113692	38	474153	154146	135797	99571	80820	3819

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

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Constructeurs français</b>								
Citroën	33996	213010	453604	567042	628713	585347	542860	586769
Peugeot	133332	334469	593349	709440	680576	556254	484583	622644
PSA Peugeot Citroën <sup>(1)</sup>	167328	547479	1046953	1276482	1309289	1141601	1027443	1209413
Renault	69335	256528	601495	867011	902957	754033	716955	812306
Dacia				61777	95358	81153	66948	132548
Renault Samsung Motors				0	5197	41272	12280	24141
Renault-Dacia-Samsung				928788	1003512	876458	796183	968995
<b>Total<sup>(2)</sup></b>	<b>236663</b>	<b>804007</b>	<b>1648448</b>	<b>2205270</b>	<b>2312801</b>	<b>2018059</b>	<b>1823626</b>	<b>2178408</b>
<b>TOTAL ESSENCE + DIESEL</b>	<b>2938581</b>	<b>3294815</b>	<b>4598617</b>	<b>5047274</b>	<b>5300597</b>	<b>4900579</b>	<b>4806612</b>	<b>5610340</b>
Part du diesel	8,1%	24,4%	35,8%	43,7%	43,6%	41,2%	37,9%	38,8%
<b>Allemagne</b>								
Mercedes <sup>(2)</sup>	216053	141547	278772	391758	414675	397553	329107	391194
Opel	32742	76441	288651	310346	310802	238910	200410	236982
Volkswagen-Audi-Seat	211199	325767	847652	1131175	1278671	1238822	985365	1102852
Ford	5344	90117	179130	333022	342580	348715	317161	347553
BMW	33520	28135	194794	388577	483359	416432	386557	464065
<b>Total<sup>(2)</sup></b>	<b>465788</b>	<b>662007</b>	<b>1788999</b>	<b>2554878</b>	<b>2830087</b>	<b>2640456</b>	<b>2227276</b>	<b>2552693</b>
<b>TOTAL ESSENCE + DIESEL</b>	<b>3520934</b>	<b>4660657</b>	<b>5131918</b>	<b>5398508</b>	<b>5709139</b>	<b>5532030</b>	<b>4964509</b>	<b>5552330</b>
Part du diesel	13,2%	14,2%	34,9%	47,3%	49,6%	47,7%	44,9%	46,0%
<b>Italie</b>								
Alfa Romeo	3851	11176	77532	111896	114212	72405	49822	60095
Fiat	76513	87985	223889	306414	328545	207314	142357	150786
Lancia		17679	40891	32699	31002	36817	31229	28571
Divers	0	297	0	115	5089	4763	1040	1449
<b>Total<sup>(2)</sup></b>	<b>80364</b>	<b>117137</b>	<b>342312</b>	<b>451124</b>	<b>478848</b>	<b>321299</b>	<b>224448</b>	<b>240901</b>
<b>TOTAL ESSENCE + DIESEL</b>	<b>1445221</b>	<b>1874672</b>	<b>1422243</b>	<b>892502</b>	<b>910860</b>	<b>659221</b>	<b>661100</b>	<b>573169</b>
Part du diesel	5,6%	6,2%	24,1%	50,5%	52,6%	48,7%	34,0%	42,0%

(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 2010, HORS CARS ET BUS

En unités

Groupe, constructeur et pays	PTMA <sup>(1)</sup> 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	78837			78837	-
Renault Trucks	0	5447	24255	29702	29702
Scania			9594	9594	9594
Etalmobil	0	0		0	0
<b>TOTAL FRANCE</b>	<b>78837</b>	<b>5447</b>	<b>33849</b>	<b>118133</b>	<b>39296</b>
Daimler	113873	21548	57095	192516	78643
MAN			29891	29891	29891
Iveco Magirus			7762	7762	7762
Volkswagen	30333			30333	-
Multicar	1273			1273	-
<b>TOTAL ALLEMAGNE</b>	<b>145479</b>	<b>21548</b>	<b>94748</b>	<b>261775</b>	<b>116296</b>
MAN - OAF - Steyr		11912	6867	18779	18779
<b>TOTAL AUTRICHE</b>		<b>11912</b>	<b>6867</b>	<b>18779</b>	<b>18779</b>
Volvo Trucks		2300	22972	25272	25272
Autres			66	66	66
<b>TOTAL BELGIQUE</b>		<b>2300</b>	<b>23038</b>	<b>25338</b>	<b>25338</b>
Iveco	32920	23000	4948	60868	27948
<b>TOTAL ITALIE (Y COMPRIS DIVERS)</b>	<b>32955</b>	<b>23000</b>	<b>4948</b>	<b>60903</b>	<b>27948</b>
Ford	2569			2569	-
Leyland Trucks, Foden (DAF)		4981	4309	9290	9290
Dennis DSV			826	826	826
LDV	0			0	-
<b>TOTAL ROYAUME-UNI</b>	<b>2569</b>	<b>4981</b>	<b>5135</b>	<b>12685</b>	<b>10116</b>
Volvo Trucks			21300	21300	21300
Scania			9700	9700	9700
<b>TOTAL SUÈDE</b>			<b>31000</b>	<b>31000</b>	<b>31000</b>
DAF			22168	22168	22168
Scania			21715	21715	21715
Autres			881	881	881
<b>TOTAL PAYS-BAS</b>			<b>44764</b>	<b>44764</b>	<b>44764</b>
Iveco	10350	3540	9599	23489	13139
<b>TOTAL ESPAGNE</b>	<b>10350</b>	<b>3540</b>	<b>9599</b>	<b>23489</b>	<b>13139</b>
<b>Véhicules utilitaires</b>					
Daimler (y compris FUSO)	116773	24477	57095	198345	81572
Iveco	43270	26540	22309	92119	48849
MAN	0	11912	36758	48670	48670
Volvo Trucks	0	2300	44272	46572	46572
Scania	0	0	41009	41009	41009
DAF	0	4981	26477	31458	31458
Renault Trucks	0	5447	24255	29702	29702
<b>Véhicules utilitaires légers de plus de 3,5 t</b>					
Renault	78837	-	-	78837	-
Volkswagen	30333	-	-	30333	-
Ford	2569	-	-	2569	-
Autres	3198	1311	2053	6562	3364
<b>TOTAL GÉNÉRAL UE-15 PAYS</b>	<b>274980</b>	<b>76968</b>	<b>254228</b>	<b>606176</b>	<b>331196</b>

(1) PTMA: poids total maximum autorisé.

Source: CCFA.

# LES IMMATRICULATIONS

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE EN EUROPE

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

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

	1985	1990	2000	2006 <sup>(1)</sup>	2007	2008	2009	2010
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>1225</b>	<b>1719</b>	<b>1930</b>	<b>1971</b>	<b>1970</b>	<b>1792</b>	<b>1818</b>	<b>1776</b>
	11,5%	12,7%	13,1%	13,3%	13,3%	13,2%	13,3%	13,7%
<b>Groupe Renault</b>	<b>1135</b>	<b>1315</b>	<b>1559</b>	<b>1281</b>	<b>1211</b>	<b>1138</b>	<b>1237</b>	<b>1305</b>
	10,7%	9,7%	10,6%	8,7%	8,2%	8,4%	9,1%	10,1%
Groupe Fiat	1487	1854	1477	1120	1195	1121	1200	1000
	14,0%	13,7%	10,0%	7,6%	8,1%	8,2%	8,8%	7,7%
Groupe Ford	1266	1540	1248	1214	1219	1147	1229	1063
	11,9%	11,4%	8,5%	8,2%	8,2%	8,4%	9,0%	8,2%
General Motors	1201	1560	1720	1415	1427	1223	11883	1119
	11,3%	11,5%	11,7%	9,6%	9,6%	9,0%	8,7%	8,6%
Groupe Volkswagen	1553	2120	2755	2921	2881	2761	2854	2721
	14,6%	15,7%	18,7%	19,7%	19,4%	20,3%	20,9%	21,0%
Daimler	394	438	811	815	810	771	671	662
	3,7%	3,2%	5,5%	5,5%	5,5%	5,7%	4,9%	5,1%
Groupe BMW	290	364	499	784	834	804	695	735
	2,7%	2,7%	3,4%	5,3%	5,6%	5,9%	5,1%	5,7%
Nissan	306	395	392	311	290	314	349	384
	2,9%	2,9%	2,7%	2,1%	2,0%	2,3%	2,6%	3,0%
Toyota-Lexus-Daihatsu	303	406	576	893	912	756	715	582
	2,9%	3,0%	3,9%	6,0%	6,2%	5,6%	5,2%	4,5%
Autres marques japonaises	534	789	701	886	905	806	769	651
	5,0%	5,8%	4,8%	6,0%	6,1%	5,9%	5,6%	5,0%
Hyundai-Kia	7	18	303	519	488	422	520	539
	0,1%	0,1%	2,1%	3,5%	3,3%	3,1%	3,8%	4,2%
Volvo	255	235	230	236	255	213	196	222
	2,4%	1,7%	1,6%	1,6%	1,7%	1,6%	1,4%	1,7%
Groupe Tata	21	44	112	127	136	110	97	97
	0,2%	0,3%	0,8%	0,9%	0,9%	0,8%	0,7%	0,7%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	634	720	424	299	287	215	136	118
	6,0%	5,3%	2,9%	2,0%	1,9%	1,6%	1,0%	0,9%
<b>TOTAL EUROPE 17 PAYS</b>	<b>10611</b>	<b>13517</b>	<b>14738</b>	<b>14791</b>	<b>14820</b>	<b>13593</b>	<b>13664</b>	<b>12975</b>
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle		0,9%	-2,1%	1,8%	0,2%	-8,3%	0,5%	-5,0%

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

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

	1985	1990	2000	2006 <sup>(1)</sup>	2007	2008	2009	2010
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>186</b>	<b>251</b>	<b>349</b>	<b>369</b>	<b>387</b>	<b>365</b>	<b>299</b>	<b>326</b>
	16,9%	16,5%	18,1%	18,8%	18,7%	19,9%	22,5%	22,1%
<b>Groupe Renault</b>	<b>175</b>	<b>278</b>	<b>272</b>	<b>304</b>	<b>303</b>	<b>268</b>	<b>208</b>	<b>251</b>
	15,8%	18,3%	14,1%	15,5%	14,6%	14,6%	15,6%	17,0%
Groupe Fiat	114	156	262	270	299	277	198	212
	10,3%	10,3%	13,6%	13,8%	14,4%	15,1%	14,9%	14,4%
Groupe Ford	123	195	180	236	258	219	151	161
	11,1%	12,9%	9,3%	12,0%	12,5%	11,9%	11,4%	10,9%
General Motors	55	81	92	144	147	132	70	75
	5,0%	5,3%	4,8%	7,3%	7,1%	7,2%	5,3%	5,1%
Groupe Volkswagen	113	134	202	204	223	200	136	170
	10,2%	8,9%	10,5%	10,4%	10,8%	10,9%	10,2%	11,5%
Daimler	64	71	163	149	171	163	118	130
	5,8%	4,7%	8,4%	7,6%	8,2%	8,9%	8,9%	8,8%
Nissan	61	105	100	98	89	62	41	41
	5,5%	6,9%	5,2%	5,0%	4,3%	3,4%	3,1%	2,8%
Toyota-Lexus-Daihatsu	66	81	69	51	65	56	35	37
	6,0%	5,3%	3,6%	2,6%	3,2%	3,1%	2,7%	2,5%
Autres marques japonaises	67	72	117	75	70	46	34	39
	6,1%	4,8%	6,0%	3,8%	3,4%	2,5%	2,5%	2,6%
Hyundai-Kia	1	0	44	20	13	9	5	5
	0,1%	0,0%	2,3%	1,0%	0,6%	0,5%	0,4%	0,4%
Autres marques	80	91	82	44	45	36	34	29
	7,2%	6,0%	4,2%	2,3%	2,2%	2,0%	2,5%	2,0%
<b>TOTAL EUROPE 17 PAYS</b>	<b>1104</b>	<b>1516</b>	<b>1931</b>	<b>1964</b>	<b>2069</b>	<b>1833</b>	<b>1327</b>	<b>1475</b>
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle		-2,6%	5,6%	-2,0%	5,4%	-11,4%	-27,6%	11,1%

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 + divers Ford / General Motors = Opel + Vauxhall + 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 2011.





# LES IMMATRICULATIONS

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DIESEL PAR PAYS

En unités et en part dans les immatriculations totales

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 535 886	1 502 282	1 361 958	1 167 447	1 220 675
	8,0%	9,8%	30,3%	44,3%	47,7%	44,1%	30,7%	41,9%
Autriche	7 425	74 197	191 402	191 766	176 752	160 465	146 949	167 106
	3,3%	25,7%	61,9%	62,1%	59,3%	54,6%	46,0%	50,9%
Belgique	54 897	154 804	290 301	392 328	404 297	422 681	358 400	415 728
	13,8%	32,7%	56,3%	74,6%	77,0%	78,9%	75,3%	76,0%
Danemark	2 352	3 305	14 898	41 365	61 825	69 347	50 729	72 670
	3,2%	4,1%	13,2%	26,8%	38,8%	46,2%	45,2%	47,3%
Espagne <sup>(1)</sup>	-	140 740	734 256	1 143 512	1 144 265	804 499	668 022	693 905
		14,2%	53,1%	70,0%	70,9%	69,3%	70,1%	70,7%
Finlande	-	7 215	-	29 487	34 780	69 291	40 852	44 574
		5,2%		20,2%	28,2%	49,6%	46,2%	41,5%
<b>France</b>	<b>186 050</b>	<b>762 054</b>	<b>1 046 485</b>	<b>1 463 666</b>	<b>1 563 061</b>	<b>1 620 980</b>	<b>1 628 495</b>	<b>1 593 177</b>
	9,9%	33,0%	49,0%	71,5%	74,1%	77,5%	70,7%	70,8%
Grèce	-	60	2 006	5 852	8 116	9 590	7 237	5 661
		0,1%	0,7%	2,2%	2,9%	3,6%	3,3%	4,0%
Irlande	-	12 413	23 259	43 620	50 328	50 741	29 953	55 016
		15,0%	10,1%	24,4%	27,0%	33,5%	52,1%	62,2%
Italie	138 562	179 779	812 203	1 352 585	1 389 391	1 096 485	904 275	901 310
	8,1%	7,8%	33,6%	58,2%	55,7%	50,7%	41,9%	45,9%
Luxembourg	-	8 206	21 110	39 280	39 753	40 314	34 480	37 403
		21,4%	50,4%	77,3%	77,4%	77,0%	73,0%	75,2%
Norvège	-	1 581	8 761	52 770	96 051	80 096	71 752	95 733
		2,6%	9,0%	48,3%	74,3%	72,4%	72,7%	74,9%
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	129 292	142 770	125 377	77 674	98 477
	6,8%	10,9%	22,5%	26,7%	28,2%	25,1%	20,1%	20,4%
Portugal	-	10 426	62 417	126 704	139 877	147 896	107 178	149 046
		4,9%	24,2%	65,1%	69,3%	69,3%	66,6%	66,7%
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	897 374	965 517	928 737	832 590	936 448
	0,4%	6,4%	14,1%	38,3%	40,2%	43,6%	41,7%	46,1%
Suède	-	1 335	18 325	55 805	106 382	91 874	87 518	147 802
		0,6%	6,3%	19,7%	34,7%	36,2%	41,0%	51,0%
Suisse	-	9 998	29 466	80 732	92 568	93 493	78 307	88 760
		3,0%	9,3%	30,0%	32,5%	32,4%	29,4%	30,4%
<b>EUROPE 17 PAYS<sup>(1)</sup></b>	<b>619 427</b>	<b>1 866 021</b>	<b>4 726 461</b>	<b>7 582 024</b>	<b>7 918 015</b>	<b>7 173 824</b>	<b>6 291 858</b>	<b>6 723 491</b>
Part du diesel en Europe	7,1%	13,9%	32,1%	51,3%	53,4%	52,8%	46,0%	51,8%
Variation annuelle		+0,7%	+10,7%	+5,3%	+4,4%	-9,4%	-12,3%	+6,9%

(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	2006	2007	2008	2009	2010
Allemagne	2 527 580	3 475 172	3 590 633	3 670 406	3 376 019	3 320 059	3 981 805	3 118 705
Autriche	243 021	310 157	336 670	339 078	330 703	326 633	345 132	356 693
Belgique	429 849	525 996	569 294	587 125	593 555	604 326	530 509	603 346
Danemark	89 485	100 303	145 780	220 003	219 047	184 582	128 060	170 431
Espagne	592 093	1 218 091	1 680 761	1 909 241	1 891 243	1 328 219	1 060 263	1 098 785
Finlande	115 741	166 602	149 702	163 074	140 778	156 913	97 898	118 896
<b>France</b>	<b>2 151 089</b>	<b>2 702 925</b>	<b>2 548 850</b>	<b>2 485 776</b>	<b>2 571 134</b>	<b>2 551 641</b>	<b>2 676 384</b>	<b>2 669 281</b>
Grèce	80 824	144 960	313 230	291 765	304 262	290 091	234 647	152 436
Irlande	102 203	106 720	272 463	219 748	230 911	181 552	66 751	98 931
Italie	1 826 702	2 464 050	2 641 117	2 559 006	2 730 142	2 384 652	2 336 362	2 139 465
Luxembourg	22 514	40 285	44 979	53 958	54 874	56 447	50 368	53 017
Norvège	106 945	82 483	129 003	153 028	175 835	146 716	123 196	158 176
Pays-Bas	483 574	555 812	694 210	548 830	586 575	584 881	438 710	532 390
Portugal	96 954	275 160	410 670	259 279	270 414	268 991	200 050	269 220
Royaume-Uni	1 725 803	2 256 662	2 466 833	2 678 943	2 752 187	2 431 300	2 189 726	2 262 385
Suède	204 626	256 303	322 383	322 745	351 438	293 790	241 266	328 227
Suisse	297 855	352 652	340 640	293 142	310 721	315 602	289 909	318 960
Union européenne <sup>(1)</sup>	9 358 799	14 523 790	16 187 575	16 308 977	16 403 282	14 964 077	14 577 931	13 972 208
<b>EUROPE 17 PAYS</b>	<b>11 096 858</b>	<b>15 034 333</b>	<b>16 657 218</b>	<b>16 755 147</b>	<b>16 889 838</b>	<b>15 426 395</b>	<b>14 991 036</b>	<b>14 449 344</b>

(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

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Allemagne	101 393	125 384	212 290	202 445	227 856	230 019	174 630	202 446
Autriche	15 473	21 539	27 243	30 484	32 521	32 936	25 729	28 130
Belgique	30 609	52 490	54 090	60 984	68 760	68 379	54 315	56 006
Danemark	15 711	19 649	33 092	65 620	59 706	34 439	15 861	16 848
Espagne <sup>(1)</sup>	88 042	229 821	299 246	274 633	276 408	167 043	107 491	116 770
Finlande	12 574	27 507	15 056	17 385	17 615	17 302	9 554	11 550
<b>France</b>	<b>277 887</b>	<b>393 795</b>	<b>414 966</b>	<b>440 031</b>	<b>461 462</b>	<b>460 273</b>	<b>373 986</b>	<b>417 612</b>
Grèce	45 124	29 480	23 008	24 096	24 517	22 796	14 917	10 935
Irlande	8 640	24 136	41 474	40 982	44 576	29 949	9 296	10 486
Italie	109 270	156 995	225 517	233 288	237 368	222 979	176 926	177 887
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	3 121	3 542	4 088	3 103	3 291
Norvège	11 395	20 582	31 627	43 864	46 640	36 099	24 521	30 422
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	64 860	81 035	84 963	51 555	49 863
Portugal	38 597	64 236	152 836	64 577	68 598	55 602	39 037	45 756
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	334 079	348 180	299 505	194 727	231 539
Suède	12 038	26 362	31 854	39 979	44 639	39 808	27 858	38 543
Suisse	18 091	22 753	24 121	23 690	26 033	27 045	23 860	26 507
Union européenne <sup>(2)</sup>	790 064	1 398 657	1 875 488	1 896 564	1 996 783	1 770 081	1 278 985	1 417 662
<b>EUROPE 17 PAYS<sup>(1)</sup></b>	<b>1 031 398</b>	<b>1 517 400</b>	<b>1 931 236</b>	<b>1 964 118</b>	<b>2 069 456</b>	<b>1 833 225</b>	<b>1 327 366</b>	<b>1 474 591</b>

(1) Lire les notes de la page 61.

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

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Allemagne	59 061	73 770	96 830	96 747	101 320	99 907	62 518	75 014
Autriche	5 642	7 222	8 508	7 548	8 289	8 506	4 691	5 138
Belgique	8 604	10 690	11 061	10 282	11 953	11 868	8 271	7 133
Danemark	3 179	3 539	4 597	5 924	6 798	6 563	3 175	2 682
Espagne	23 208	30 432	33 700	40 424	44 384	31 226	11 675	13 215
Finlande	4 497	4 218	3 072	3 290	3 081	4 018	2 572	2 368
<b>France</b>	<b>41 846</b>	<b>50 028</b>	<b>57 918</b>	<b>53 123</b>	<b>52 539</b>	<b>57 504</b>	<b>35 533</b>	<b>34 221</b>
Grèce	1 178	497	1 633	1 899	2 071	2 344	1 578	1 081
Irlande	3 511	2 748	4 666	5 563	5 092	3 602	1 104	1 011
Italie		31 973	38 388	35 409	35 237	33 852	18 685	17 532
Luxembourg	690	1 136	1 451	1 392	1 609	1 742	898	803
Norvège	3 056	2 106	3 564	4 835	5 650	5 729	3 429	3 126
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	19 075	15 099	18 023	11 692	9 390
Portugal	8 370	7 186	7 403	5 403	5 623	5 516	3 195	3 116
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	50 776	43 111	49 558	28 539	27 988
Suède	6 703	5 998	5 549	6 052	6 484	6 749	5 357	4 605
Suisse	3 955	4 832	4 733	4 733	4 230	4 942	4 276	3 388
Union européenne <sup>(2)</sup>	187 726	272 597	343 475	342 907	342 690	340 978	199 328	205 297
<b>EUROPE 17 PAYS</b>	<b>244 335</b>	<b>296 973</b>	<b>351 772</b>	<b>352 475</b>	<b>352 570</b>	<b>351 649</b>	<b>207 188</b>	<b>211 811</b>

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

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Allemagne	6 058	4 235	5 684	5 241	4 940	5 073	5 030	4 697
Autriche	676	450	706	761	699	861	606	733
Belgique	585	580	974	813	951	1 029	845	909
Danemark	579	311	419	421	363	463	549	450
Espagne	1 511	2 376	2 738	3 469	3 671	3 098	2 284	2 119
Finlande	625	429		266	248	312	325	300
<b>France</b>	<b>3 558</b>	<b>3 160</b>	<b>4 320</b>	<b>5 243</b>	<b>5 491</b>	<b>5 655</b>	<b>6 664</b>	<b>5 382</b>
Grèce		625	374	396	542	430	893	325
Irlande		24	121	412	345	459	166	47
Italie		3 825	4 152	4 324	3 943	3 581	2 779	3 931
Luxembourg	53	57	108	162	164	216	196	173
Norvège	684	380	427	544	718	802	812	1 052
Pays-Bas	1 082	1 069	949	778	1 141	1 153	957	524
Portugal		482	806	492	569	612	515	418
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	4 641	3 888	4 400	4 277	3 203
Suède	943	863	1 071	1 163	800	920	890	1 302
Suisse	371	580	491	509	457	802	539	476
Union européenne <sup>(2)</sup>	17 707	20 068	26 918	28 582	27 755	28 262	26 976	24 513
<b>EUROPE 17 PAYS</b>	<b>22 517</b>	<b>22 770</b>	<b>27 836</b>	<b>29 635</b>	<b>28 930</b>	<b>29 866</b>	<b>28 327</b>	<b>26 041</b>

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

# LES IMMATICULATIONS

## IMMATICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE

	En unités							
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bulgarie				32 481	41 042	43 758	21 478	15 646
Estonie	10 600	16 436	19 640	25 363	30 912	24 579	9 946	10 295
Hongrie	133 233	207 055	198 982	187 676	171 661	153 278	60 189	43 476
Lettonie	7 300	11 217	16 602	25 582	32 771	19 831	5 367	6 365
Lituanie	6 158	9 493	10 467	14 234	21 606	22 217	7 515	7 970
Pologne	478 752	318 111	235 522	238 993	293 305	320 040	320 206	333 490
République tchèque	148 592	143 622	151 699	156 686	174 456	182 554	167 708	169 580
Roumanie				256 364	315 621	270 995	130 195	106 333
Slovaquie	55 090	57 430	57 125	59 084	59 700	70 040	74 717	64 033
Slovénie	67 665	62 002	59 324	59 578	68 719	71 575	57 967	61 142
<b>TOTAL NOUVEAUX PAYS UE<sup>(1)</sup></b>	<b>907 400</b>	<b>825 366</b>	<b>749 361</b>	<b>1 056 041</b>	<b>1 209 793</b>	<b>1 178 867</b>	<b>855 288</b>	<b>818 330</b>
Roumanie	64 432	145 130	215 554					

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

	En unités							
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bulgarie				9 959	10 697	11 478	4 275	3 211
Estonie	1 500	2 429	2 944	3 768	4 693	3 041	1 206	1 406
Hongrie	26 686	23 595	20 479	21 604	21 920	21 559	10 619	9 337
Lettonie	900	1 437	1 753	2 645	3 615	2 151	555	649
Lituanie	1 270	2 347	3 371	4 341	4 445	3 201	884	1 044
Pologne	33 653	37 025	35 985	41 027	56 312	61 221	43 764	42 852
République tchèque	14 786	17 288	16 024	16 229	19 722	20 648	13 258	11 318
Roumanie				32 702	36 431	40 876	15 397	10 404
Slovaquie	5 812	10 204	14 428	19 518	23 618	26 907	15 722	6 953
Slovénie	6 274	7 034	6 897	6 080	6 860	7 331	4 452	4 744
<b>TOTAL NOUVEAUX PAYS UE<sup>(1)</sup></b>	<b>90 900</b>	<b>101 359</b>	<b>101 881</b>	<b>157 873</b>	<b>188 313</b>	<b>198 413</b>	<b>110 132</b>	<b>91 918</b>
Roumanie	14 789	31 012	35 842					

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

	En unités							
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bulgarie				42 440	51 739	55 236	25 753	18 857
Estonie	12 100	18 865	22 584	29 131	35 605	27 620	11 152	11 701
Hongrie	159 919	230 650	219 461	209 280	193 581	174 837	70 808	52 813
Lettonie	8 200	12 654	18 355	28 227	36 386	21 982	5 922	7 014
Lituanie	7 428	11 840	13 838	18 575	26 051	25 418	8 399	9 014
Pologne	512 405	355 136	271 507	280 020	349 617	381 261	363 970	376 342
République tchèque	163 378	160 910	167 723	172 915	194 178	203 202	180 966	180 898
Roumanie				289 066	352 052	311 871	145 592	116 737
Slovaquie	60 902	67 634	71 553	78 602	83 318	96 947	90 439	70 986
Slovénie	73 939	69 036	66 221	65 658	75 579	78 906	62 419	65 886
<b>TOTAL NOUVEAUX PAYS UE<sup>(1)</sup></b>	<b>998 300</b>	<b>926 725</b>	<b>851 242</b>	<b>1 213 914</b>	<b>1 398 106</b>	<b>1 377 280</b>	<b>965 420</b>	<b>910 248</b>
Roumanie	79 221	176 142	251 396					

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

	En unités							
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bulgarie				2 000	3 600	3 400	800	600
Estonie	400	631	927	1 623	1 875	1 380	337	502
Hongrie	2 900	4 600	4 400	4 900	5 400	5 500	1 800	2 408
Lettonie	1 000	1 095	1 284	2 216	3 304	2 103	322	520
Lituanie	1 000	1 714	2 297	3 169	5 039	3 467	519	1 355
Pologne	7 464	11 865	11 079	14 988	22 661	19 971	8 172	11 611
République tchèque	6 400	7 324	8 200	10 716	12 860	12 249	5 824	5 750
Roumanie				8 096	14 766	12 220	2 370	2 686
Slovaquie	1 796	3 105	3 754	4 917	5 776	5 431	2 322	2 870
Slovénie	1 876	1 567	1 635	2 178	2 819	2 725	867	985
<b>TOTAL NOUVEAUX PAYS UE<sup>(1)</sup></b>	<b>22 800</b>	<b>31 900</b>	<b>33 500</b>	<b>54 900</b>	<b>78 100</b>	<b>68 400</b>	<b>23 300</b>	<b>29 300</b>
Roumanie	3 113	4 809	5 019					

(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	2006	2007	2008	2009	2010
Citroën	536415	783224	1 168470	1 406485	1 464559	1 377392	1 302881	1 452847
Peugeot	734461	1 369359	1 708968	1 950374	1 992499	1 947822	1 739430	2 152331
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>1 647221</b>	<b>2 152583</b>	<b>2 877438</b>	<b>3 356859</b>	<b>3 457058</b>	<b>3 325214</b>	<b>3 042311</b>	<b>3 605178</b>
Renault (y compris Trafic II)	1 659099	1 571264	2 356616	2 142710	2 265099	1 986052	1 796624	2 099027
Dacia	-	-	55 183	188 461	222 913	241 991	307 052	341 090
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	161 299	181 028	189 308	192 333	276 169
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(2)</sup></b>	<b>1 659099</b>	<b>1 571 264</b>	<b>2 426 316</b>	<b>2 492 470</b>	<b>2 669 040</b>	<b>2 417 351</b>	<b>2 296 009</b>	<b>2 716 286</b>
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks <sup>(3)</sup>	54 086	60 263	96 040	67 593	62 227	65 328	24 314	31 874
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	28	21	7	9	0
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez <sup>(4)</sup>	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault <sup>(4)</sup>	-	-	2 547	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>3 378 433</b>	<b>3 784 416</b>	<b>5 402 776</b>	<b>5 916 950</b>	<b>6 188 346</b>	<b>5 807 900</b>	<b>5 362 643</b>	<b>6 353 338</b>
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	2006	2007	2008	2009	2010
Citroën	49034	93259	192238	200111	213549	236830	138864	180462
Peugeot	127428	81439	186917	195311	218956	247693	140941	210252
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>200979</b>	<b>174698</b>	<b>379155</b>	<b>395422</b>	<b>432505</b>	<b>484523</b>	<b>279805</b>	<b>390714</b>
Renault (y compris Trafic II)	166760	254334	312801	395126	385530	343507	235223	302706
Dacia	-	-	12580	11507	7466	13956	16680	17704
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(2)</sup></b>	<b>166760</b>	<b>254334</b>	<b>325381</b>	<b>406633</b>	<b>392996</b>	<b>357463</b>	<b>251903</b>	<b>320410</b>
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks <sup>(3)</sup>	54 086	60 263	96 040	67 593	62 227	65 328	24 314	31 874
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	28	21	7	9	0
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez <sup>(4)</sup>	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault <sup>(4)</sup>	-	-	2 547	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>439852</b>	<b>489601</b>	<b>803558</b>	<b>869676</b>	<b>887749</b>	<b>907321</b>	<b>556031</b>	<b>742998</b>
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. L'entité Renault V.I. a été renommée Renault Trucks.

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

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

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Constructeurs étrangers</b>								
Bugatti	-	-	-	44	83	82	38	40
Fiat	-	-	10377	5321	4504	2688	1717	888
Heuliez-Opel	-	-	-	14470	11770	8840	3218	0
Lancia	-	-	2265	4825	4238	4068	1996	1561
Smart	-	-	101365	68672	102588	140072	115469	97373
Toyota	-	-	0	249934	262313	232406	207456	158512
<b>Voitures particulières</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>114007</b>	<b>343266</b>	<b>385496</b>	<b>388156</b>	<b>329894</b>	<b>258374</b>
<b>Véhicules utilitaires légers (Fiat)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>39428</b>	<b>20874</b>	<b>41008</b>	<b>35856</b>	<b>17837</b>	<b>19450</b>
<b>Véhicules industriels (Scania)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>10710</b>	<b>10133</b>	<b>12002</b>	<b>12629</b>	<b>4724</b>	<b>9594</b>
Irisbus-Heuliez	-	-	-	420	458	404	407	451
Irisbus	-	-	-	3130	3321	3117	2875	2473
Evobus	-	-	535	522	557	630	742	551
<b>Cars et bus</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>535</b>	<b>4072</b>	<b>4336</b>	<b>4151</b>	<b>4024</b>	<b>3475</b>
<b>TOTAL VÉHICULES ÉTRANGERS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>164680</b>	<b>378345</b>	<b>442842</b>	<b>440792</b>	<b>356479</b>	<b>290893</b>
<b>Constructeurs français</b>								
<b>TOTAL VÉHICULES FRANÇAIS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3183681</b>	<b>2790918</b>	<b>2573023</b>	<b>2128186</b>	<b>1691214</b>	<b>1938528</b>
<b>Constructeurs français et étrangers</b>								
<b>TOTAL TOUS VÉHICULES</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3348361</b>	<b>3169263</b>	<b>3015865</b>	<b>2568978</b>	<b>2047693</b>	<b>2229421</b>

En unités

Source: CCFA.

# LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

## PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Citroën	536366	689965	976232	1 206374	1 251 010	1 140 562	1 164 017	1 272 385
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 755 063	1 773 543	1 700 129	1 598 489	1 942 079
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>1 446 242</b>	<b>1 977 885</b>	<b>2 498 283</b>	<b>2 961 437</b>	<b>3 024 553</b>	<b>2 840 691</b>	<b>2 762 506</b>	<b>3 214 464</b>
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 747 584	1 879 570	1 642 551	1 561 446	1 796 321
Dacia	-	-	42 603	176 954	215 447	228 035	290 372	323 386
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	161 299	181 027	189 302	192 288	276 169
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(1)</sup></b>	<b>1 492 339</b>	<b>1 316 930</b>	<b>2 100 935</b>	<b>2 085 837</b>	<b>2 276 044</b>	<b>2 059 888</b>	<b>2 044 106</b>	<b>2 395 876</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2 938 581</b>	<b>3 294 815</b>	<b>4 599 218</b>	<b>5 047 274</b>	<b>5 300 597</b>	<b>4 900 579</b>	<b>4 806 612</b>	<b>5 610 340</b>
<b>Petites collections</b>	<b>467 879</b>	<b>208 241</b>	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	2 765 803	2 379 974	2 165 384	1 757 779	1 489 603	1 665 797
Citroën	-	-	504 323	583 919	540 171	520 319	404 049	468 398
Peugeot	-	-	1 094 756	906 878	835 167	708 459	657 226	722 214
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 599 079</b>	<b>1 490 797</b>	<b>1 375 338</b>	<b>1 228 778</b>	<b>1 061 275</b>	<b>1 190 612</b>
Renault	-	-	1 166 724	889 177	790 046	529 001	428 328	475 185
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(1)</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 166 724</b>	<b>889 177</b>	<b>790 046</b>	<b>529 001</b>	<b>428 328</b>	<b>475 185</b>

(1) Lire les notes de la page 66.

## PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2010

En unités

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France	Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
<b>PSA Peugeot Citroën</b>		<b>3 214 464</b>	<b>1 190 612</b>	<b>2 023 852</b>	<b>Renault-Dacia-Samsung</b>		<b>2 395 876</b>	<b>475 185</b>	<b>1 920 691</b>
Citroën		1 272 385	468 398	803 987	Renault		1 796 321	475 185	1 321 136
	C-ZERO	347		347		TWINGO	159 201		159 201
	C1	102 247		102 247		WIND	6 388		6 388
	C2	8 158		8 158		CLIO	504 479	145 732	358 747
	C3	375 249	224 406	150 843		MODUS	47 251		47 251
	DS3	68 391	68 391			LOGAN	192 535		192 535
	DS4	233	233			SANDERO	159 057		159 057
	C4	363 778	89 623	274 155		MEGANE	487 838	194 191	293 647
	ZX	72 001		72 001		FLUENCE	63 402		63 402
	XSARA	34 628		34 628		LAGUNA	52 267	52 267	
	XANTIA	4 032		4 032		ESPACE	16 876	16 876	
	C5	112 374	79 106	33 268		KANGOO	84 201	64 189	20 012
	C-CROSSER	8 609		8 609		TRAFIC	17 263		17 263
	C6	1 114	1 114			MASTER	1 915	1 915	
	C8	5 525	5 525			DIVERS	3 648	15	3 633
	NEMO	20 450		20 450	Dacia		323 386	0	323 386
	BERLINGO	95 249		95 249		LOGAN	95 446		95 446
Peugeot		1 942 079	722 214	1 219 865		SANDERO	141 661		141 661
	ION	350		350		DUSTER	86 130		86 130
	107	110 554		110 554		DIVERS	149		149
	1007	15	15		Renault Samsung Motors		276 169	0	276 169
	206	464 024	127 080	336 944		SM3	66 811		66 811
	207	328 382	128 322	200 060		FLUENCE	58 139		58 139
	307	87 739		87 739		SM5	14 945		14 945
	308	223 480	222 946	534		LATITUDE	73 381		73 381
	RCZ	19 065		19 065		QM5 (KOLEOS)	48 599		48 599
	3008	132 543	132 543			SM7	14 288		14 288
	5008	69 345	69 345			DIVERS	6		6
	405	302 235		302 235	<b>TOTAL</b>		<b>5 610 340</b>	<b>1 665 797</b>	<b>3 944 543</b>
	407	28 898	28 898		Source : CCFa, données constructeurs.				
	408	43 581		43 581					
	4007	8 975		8 975					
	508	6 385	6 385						
	607	956	956						
	807	5 724	5 724						
	BIPPER	22 926		22 926					
	PARTNER	86 902		86 902					

# LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Citroën	49034	93259	192238	200111	213549	236830	138864	180462
Peugeot	127428	81439	186917	195311	218956	247693	140941	210252
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>200979</b>	<b>174698</b>	<b>379155</b>	<b>395422</b>	<b>432505</b>	<b>484523</b>	<b>279805</b>	<b>390714</b>
Renault (y compris Trafic II <sup>(2)</sup> )	166760	254334	312801	395126	385530	343507	235223	302706
Dacia	-	-	12580	11507	7466	13956	16680	17704
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(1)</sup></b>	<b>166760</b>	<b>254334</b>	<b>325381</b>	<b>406633</b>	<b>392996</b>	<b>357463</b>	<b>251903</b>	<b>320410</b>
Renault Trucks <sup>(1)</sup>	11632	7464	8321	11378	4439	5271	3405	0
<b>Divers</b>	<b>86</b>	<b>71</b>	<b>42</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>379457</b>	<b>436567</b>	<b>712899</b>	<b>813459</b>	<b>829957</b>	<b>847260</b>	<b>535118</b>	<b>711124</b>
<b>Petites collections</b>	<b>68587</b>	<b>79271</b>	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	370538	365638	352246	313275	181010	243029
Citroën	-	-	53561	64794	63887	67348	33037	42882
Peugeot	-	-	67629	62903	66012	52675	26348	38514
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	-	-	<b>121190</b>	<b>127697</b>	<b>129899</b>	<b>120023</b>	<b>59385</b>	<b>81396</b>
Renault	-	-	240985	226537	217891	187978	118215	161633
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(1)</sup></b>	-	-	<b>240985</b>	<b>226537</b>	<b>217891</b>	<b>187978</b>	<b>118215</b>	<b>161633</b>
<b>Renault Trucks<sup>(1)</sup></b>	-	-	<b>8321</b>	<b>11378</b>	<b>4439</b>	<b>5271</b>	<b>3405</b>	<b>0</b>
Divers	-	-	42	26	17	3	5	0

(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 2010

En unités

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
<b>PSA Peugeot Citroën</b>		<b>390714</b>	<b>81396</b>	<b>309318</b>
Citroën		180462	42882	137580
	C3	13042	13042	
	C4	1930	1930	
	NEMO	22753		22753
	BERLINGO	75289		75289
	JUMPY	27910	27910	
	JUMPER	39538		39538
Peugeot		210252	38514	171738
	206	13791	6533	7258
	207	16524		16524
	308	3088	3088	
	BIPPER	19926		19926
	PARTNER	77682		77682
	EXPERT	28893	28893	
	BOXER	50348		50348
<b>Renault-Dacia-Samsung</b>		<b>320410</b>	<b>161633</b>	<b>158777</b>
Renault		302706	161633	141073
	TWINGO	3851		3851
	CLIO	32697	7693	25004
	MEGANE	6340		6340
	KANGOO	97142	75054	22088
	TRAFIC	58583		58583
	MASTER	89821	78872	10949
	DIVERS	14272	14	14258
Dacia		17704		17704
	LOGAN	17704		17704
<b>TOTAL</b>		<b>711124</b>	<b>243029</b>	<b>468095</b>

Source : CCFA.

# LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Renault Trucks <sup>(1)</sup>	39475	50493	87719	56215	57788	60057	20909	31874
<i>dont Mack Trucks</i>	-	15423	34562	-	-	-	-	-
Divers <sup>(2)</sup>	17836	4	2	2	4	4	4	0
<b>TOTAL</b>	<b>57311</b>	<b>50497</b>	<b>87721</b>	<b>56217</b>	<b>57792</b>	<b>60061</b>	<b>20913</b>	<b>31874</b>
<i>dont production en France</i>	-	-	44402	45306	55393	57132	20601	29702
Renault Trucks <sup>(1)</sup>	-	-	44400	45304	55389	57128	20597	29702
Divers <sup>(2)</sup>	-	-	2	2	4	4	4	0

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

(2) Y compris Unic jusqu'en 1984.

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

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Renault Trucks <sup>(1)</sup>	2979	2306	-	-	-	-	-	-
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez <sup>(2)</sup>	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault <sup>(2)</sup>	-	-	2547	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>3084</b>	<b>2537</b>	<b>2938</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>dont production en France</i>	-	-	2938	-	-	-	-	-
Renault Trucks <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez <sup>(2)</sup>	-	-	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault <sup>(2)</sup>	-	-	2547	-	-	-	-	-

(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 2010

En unités

	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
<b>Porteurs</b>				
Gamme intermédiaire: 7 à 16 t		7 505	6 789	716
	Midlum	7 505	6 789	716
Gamme haute: plus de 16 t		8 041	7 157	884
	Premium	3 322	3 218	104
	Magnum	144	144	-
	Kerax	2 907	2 615	292
	Lander	1 668	1 180	488
<b>TOTAL PORTEURS RENAULT TRUCKS</b>		<b>15 546</b>	<b>13 946</b>	<b>1 600</b>
<b>Tracteurs routiers</b>				
	Premium	10 197	9 643	554
	Magnum	2 658	2 658	-
	Kerax	1 329	1 329	-
	Lander	2 144	2 126	18
<b>TOTAL TRACTEURS ROUTIERS RENAULT TRUCKS</b>		<b>16 328</b>	<b>15 756</b>	<b>572</b>

Source: CCFa.

# LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

	1980	1990	2000 <sup>(1)</sup>	2006	2007	2008	2009	2010	En unités
Moins de 3,5 t	318633	402994	577926	624579	645852	623579	419326	531452	
E	281031	128422	55883	42191	45533	49354	50212	61998	
D	37602	274572	521229	582388	600319	574225	369114	469178	
EL			814	0	0	0	0	276	
De 3,5 t à moins de 5,1 t	60824	33573	134973	188880	184105	223681	115793	179672	
E	14675	1961	1724	134	0	14	17	0	
D	46149	31612	133249	188746	184105	223667	115776	179672	
De 5,1 t à 12 t	25538	6377	13593	10192	7659	5724	3174	2453	
De 12 t à 16 t	12541	8251	5009	4912	4212	4562	2483	3066	
De 16 t à 20 t	6909	5518	7304	6999	7294	8356	3179	4484	
Plus de 20 t	3054	3650	6255	10591	10678	10690	3437	5543	
Tracteurs routiers	9269	11278	20998	23523	27949	30729	8639	16328	
Autocars-autobus	3084	2548	2938	-	-	-	-	-	
D	3035	2548	2606	-	-	-	-	-	
G			332	-	-	-	-	-	
EL	49			-	-	-	-	-	
Total essence	295706	130383	57607	42325	45533	49368	50229	61998	
Total diesel	144097	343806	710243	827351	842216	857953	505802	680724	
Total électrique	49	0	814	0	0	0	0	276	
Total GNV ou GPL			332	-	-	-	-	-	
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>439852</b>	<b>474189</b>	<b>768996</b>	<b>869676</b>	<b>887749</b>	<b>907321</b>	<b>556031</b>	<b>742998</b>	

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'A 5 TONNES) PAR TYPE

	1980	1990	2000 <sup>(1)</sup>	2006	2007	2008	2009	2010	En unités
<b>Dérivés de voitures</b>									
Citroën	26904	22942	29449	27866	26689	26314	13139	14972	
Peugeot	69411	55208	41451	35462	34075	30979	22864	33403	
PSA Peugeot Citroën <sup>(2)</sup>	103229	78150	70900	63328	60764	57293	36003	48375	
Renault <sup>(3)</sup>	30420	56245	60320	52737	69515	69804	68996	67844	
<b>TOTAL</b>	<b>133649</b>	<b>134395</b>	<b>131220</b>	<b>116065</b>	<b>130279</b>	<b>127097</b>	<b>104999</b>	<b>116219</b>	
<b>Camionnettes</b>									
Citroën	45573	67257	100832	90230	91874	112254	80729	98042	
Peugeot	27002	18537	70443	79106	87932	113638	73525	97608	
PSA Peugeot Citroën <sup>(2)</sup>	90178	85794	171275	169336	179806	225892	154254	195650	
Renault	126779	129335	147670	118219	120457	108734	74476	97142	
<b>TOTAL</b>	<b>216957</b>	<b>215129</b>	<b>318945</b>	<b>287555</b>	<b>300263</b>	<b>334626</b>	<b>228730</b>	<b>292792</b>	
<b>Fourgons</b>									
Citroën	23813	32209	61957	82015	94986	98262	44996	67448	
Peugeot	33031	47623	75023	80743	96949	103076	44552	79241	
PSA Peugeot Citroën <sup>(2)</sup>	56844	79832	136980	162758	191935	201338	89548	146689	
Renault	40508	84681	104811	224469	203024	172502	101412	148404	
Renault Trucks	-	-	8321	11378	4439	5271	3405	0	
Sovam-Etalmobil	86	71	42	26	17	3	5	0	
<b>TOTAL</b>	<b>97438</b>	<b>164584</b>	<b>250154</b>	<b>398631</b>	<b>399415</b>	<b>379114</b>	<b>194370</b>	<b>295093</b>	
<b>4x4</b>									
Peugeot		1730							
<b>Pick-ups, camionnettes</b>									
Dacia	-	-	12580	11208	-	6423	7019	7020	

(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 DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

**Les données physiques et financières provenaient des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile.** Depuis 2008, elles sont remplacées par le dispositif d'informations ESANE, combinant à la fois des données administratives et des enquêtes.

Ces statistiques sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Le SESSI, anciennement service statistique du secrétariat d'État à l'Industrie et désormais rattaché à l'Insee, les exploite. Ces données reflètent l'activité des entreprises à capitaux français et étrangers, installées sur le territoire français et dont l'activité principale peut s'étendre hors de France.

La vie des entreprises (création, réorganisation, rachat, cession) peut entraîner d'importantes variations d'une année sur l'autre.

L'introduction d'une nouvelle nomenclature économique, la prise en compte conjointe de données d'enquêtes et de données administratives (en particulier leur confrontation) ainsi que de nouvelles règles statistiques (donneurs d'ordre...) sont à l'origine d'une légère réduction du périmètre du secteur entre 2007 et 2008.

	Unités	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010 <sup>(1)</sup>
<b>DONNÉES PHYSIQUES</b>									
Effectifs employés <sup>(2)</sup>	unités	320922	216848	190830	176803	173621			
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim) <sup>(1)</sup>							148898	145000	137000
Production en France	milliers			3348	3169	3016	2569	2048	2229
<b>Production par personne</b>				<b>17,5</b>	<b>17,9</b>	<b>17,4</b>	<b>17,3</b>	<b>14,1</b>	<b>16,3</b>
<b>DONNÉES FINANCIÈRES</b>									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	19251	49472	73684	87085	91770	82838	69800	82000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7511	18817	42290	52577	54237			
<b>Part du chiffre d'affaires exporté</b>	<b>%</b>	<b>39,0%</b>	<b>38,0%</b>	<b>57,4%</b>	<b>60,4%</b>	<b>59,1%</b>			
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	5883	10650	13282	12516	13456	10076	7391	9500
<b>Valeur ajoutée / chiffre d'affaires</b>	<b>%</b>	<b>30,6%</b>	<b>21,5%</b>	<b>18,0%</b>	<b>14,4%</b>	<b>14,7%</b>	<b>12,2%</b>	<b>10,6%</b>	<b>11,6%</b>
Valeur ajoutée / par personne	milliers €	18	49	70	71	78	68	51	69
Charges sociales	millions €	1452	1860	2153	2550	2597	2271		
Charges sociales par personne	milliers €	4,5	8,6	11,3	14,4	15,0	15,3		
Rémunération	millions €	3254	4271	5093	6331	6511	5972		
Rémunération par personne	milliers €	10,1	19,7	26,7	35,8	37,5	40,1		
Frais de personnel	millions €	4706	6132	7246	8881	9108	8242		
Frais de personnel par personne	milliers €	14,7	28,3	38,0	50,2	52,5	55,4		
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	80,0%	57,6%	54,6%	71,0%	67,7%	81,8%		
Excédent brut d'exploitation	millions €	928	3855	5201	2522	3374	886	-1 196	
<b>Excédent brut d'exploitation / VA</b>	<b>%</b>	<b>15,8%</b>	<b>36,2%</b>	<b>39,2%</b>	<b>20,2%</b>	<b>25,1%</b>	<b>8,8%</b>	<b>-16,2%</b>	
Charges financières	millions €	484	1170	1178	704	874			
Charges financières / VA	%	8,2%	11,0%	8,9%	5,6%	6,5%			
Produits financiers	millions €	207	1095	2508	1157	1851			
Produits financiers / VA	%	3,5%	10,3%	18,9%	9,2%	13,8%			
Résultat financier	millions €	-276	-74	1330	453	977			
Résultat financier / VA	%	-4,7%	-0,7%	10,0%	3,6%	7,3%			
Capacité d'autofinancement	millions €	638	2918	5499	1682	3504			
Capacité d'autofinancement / VA	%	10,8%	27,4%	41,4%	13,4%	26,0%			
<b>Résultat net comptable</b>	<b>millions €</b>	<b>-26</b>	<b>969</b>	<b>2851</b>	<b>-243</b>	<b>160</b>	<b>-3702</b>	<b>-4900</b>	
Résultat net comptable / CA	%	-0,1%	2,0%	3,9%	-0,3%	0,2%	-4,5%	-7,0%	
Investissements	millions €	1018	3139	3807	2967	2545	2500	1800	1500
<b>Investissements / CA</b>	<b>%</b>	<b>5,3%</b>	<b>6,3%</b>	<b>5,2%</b>	<b>3,4%</b>	<b>2,8%</b>	<b>3,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>1,8%</b>
<b>Investissements / VA</b>	<b>%</b>	<b>17,3%</b>	<b>29,5%</b>	<b>28,7%</b>	<b>23,7%</b>	<b>18,9%</b>	<b>24,8%</b>	<b>24,4%</b>	<b>15,8%</b>

(1) Estimations du CCFEA, de même pour les variables effectifs en 2009 et investissements depuis 2008.

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

## LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DES ÉQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES

Les données physiques et financières reprises dans le tableau ci-dessous proviennent des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur des équipementiers automobiles, puis à partir de 2008, du nouveau système d'informations sur les entreprises ESANE.

En 1993, la nomenclature française d'activité (NAF1), harmonisée dans l'Union européenne, a été instaurée.

Le reclassement de certaines entreprises (travail des métaux, équipements électriques, sièges automobiles) dans d'autres nomenclatures entraîne une rupture statistique.

Depuis 2008, cette nomenclature a évolué vers la NAF2, toujours harmonisée au niveau européen :

ont été notamment ajoutés aux équipementiers automobiles les fabricants de matériels électriques pour moteurs et véhicules, ainsi que les fabricants de sièges pour véhicules automobiles.

Les entreprises classées dans ce nouveau secteur « fabrication d'équipements automobiles » ne constituent toutefois pas l'ensemble des fournisseurs de l'industrie automobile. Il faudrait leur ajouter notamment les producteurs de verre, de pneus et de fermetures et ressorts automobiles...

Outre, ces différentes activités industrielles, la construction automobile et la fabrication d'équipements automobiles achètent aux autres branches de nombreuses consommations intermédiaires (métaux, caoutchouc, matières plastiques...), des services (conseils, recherche, publicité...) et également des biens d'équipement.

	Unités	1980	1990	2000	2006	2007 <sup>(1)</sup>	2008	2009	2010 <sup>(2)</sup>
<b>DONNÉES PHYSIQUES</b>									
Nombre d'entreprise (>20p.)	unités	320	320	243	200	192	653	556	
Effectifs employés (3)	unités	143347	112963	94 171	82273	73 110			
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim) <sup>(2)</sup>							73210	66000	60000
<b>DONNÉES FINANCIÈRES</b>									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	5 637	14 452	17 766	19 372	18 149	20 464	14 741	16 800
Chiffre d'affaires exporté	millions €	1 301	4 018	7 512	8 452	8 676			
<b>Part du chiffre d'affaires exporté</b>	%	<b>23,1 %</b>	<b>27,8 %</b>	<b>42,3 %</b>	<b>43,6 %</b>	<b>47,8 %</b>			
<b>Part de la production exportée (source FIEV)</b>							<b>53 %</b>	<b>54 %</b>	<b>51 %</b>
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	2 251	4 530	4 643	4 691	4 276	4 403	3 442	
<b>Valeur ajoutée(HT)/Chiffre d'affaires(HT)</b>	%	<b>39,9 %</b>	<b>31,3 %</b>	<b>26,1 %</b>	<b>24,2 %</b>	<b>23,6 %</b>	<b>21,5 %</b>	<b>23,3 %</b>	
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	16	40	49	57	58	60	52	
Charges sociales	millions €	503	867	902	996	880	1 046		
Charges sociales par personne	milliers €	3,5	7,7	9,6	12,1	12,0	14,3		
Rémunération	millions €	1 239	2 060	2 213	2 354	2 086	2 489		
Rémunération par personne	milliers €	8,6	18,2	23,5	28,6	28,5	34,0		
Frais de personnel	millions €	1 742	2 926	3 115	3 350	2 967	3 535		
Frais de personnel par personne	milliers €	12,2	25,9	33,1	40,7	40,6	48,3		
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	77,4 %	64,6 %	67,1 %	71,4 %	69,4 %	80,3 %		
Excédent brut d'exploitation	millions €	418	1 337	1 206	979	1 014	541	3	
<b>Excédent brut d'exploitation/VA</b>	%	<b>18,6 %</b>	<b>29,5 %</b>	<b>26,0 %</b>	<b>20,9 %</b>	<b>23,7 %</b>	<b>12,3 %</b>	<b>0,1 %</b>	
Charges financières	millions €	186	387	440	288	262			
Charges financières/VA	%	8,2 %	8,5 %	9,5 %	6,1 %	6,1 %			
Produits financiers	millions €	36	213	337	336	268			
Produits financiers/VA	%	1,6 %	4,7 %	7,3 %	7,2 %	6,3 %			
Résultat financier	millions €	-150	-174	-103	48	5			
Résultat financier/VA	%	-6,7 %	-3,8 %	-2,2 %	1,0 %	0,1 %			
Capacité d'autofinancement	millions €	237	883	889	777	697			
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,5 %	19,5 %	19,2 %	16,6 %	16,3 %			
<b>Résultat net comptable</b>	<b>millions €</b>	<b>54</b>	<b>400</b>	<b>-92</b>	<b>103</b>	<b>141</b>	<b>-248</b>	<b>-466</b>	
Résultat net comptable/CA	%	1,0 %	2,8 %	-0,5 %	0,5 %	0,8 %	-1,2 %	-3,2 %	
Investissements	millions €	328	899	1 024	651	485			
<b>Investissements/CA</b>	%	<b>5,8 %</b>	<b>6,2 %</b>	<b>5,8 %</b>	<b>3,4 %</b>	<b>2,7 %</b>			
<b>Investissements/VA</b>	%	<b>14,6 %</b>	<b>19,8 %</b>	<b>22,0 %</b>	<b>13,9 %</b>	<b>11,3 %</b>			

(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 ; de même pour la variable effectifs en 2009.

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

# LES IMMATICULATIONS

## IMMATICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR MARQUE

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

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Citroën	270983	266822	261 508	262048	281 480	295431	346437	328 146
Peugeot (1)	414335	498481	397547	380869	373303	364523	391944	400663
Dacia				18753	32641	43525	61217	104641
Renault	759312	639440	602415	487969	459349	463019	517093	497820
Divers France	56	146	63	84	68	33	73	54
<b>TOTAL FRANCE (2)</b>	<b>1 444 686</b>	<b>1 404 889</b>	<b>1 261 533</b>	<b>1 149 723</b>	<b>1 146 841</b>	<b>1 166 531</b>	<b>1 316 764</b>	<b>1 331 324</b>
Alfa Romeo	25380	15916	12774	14909	13959	10316	11732	13033
Audi	17455	32762	34937	44021	48121	47871	49109	50936
BMW	17239	29580	31576	40749	49602	49194	43414	46074
Chrysler	16	4084	4827	4877	4014	2485	1085	880
Daewoo	-	-	11 731	1				
GM Daewoo				3				
Chevrolet				7617	8971	9156	21 074	21 247
Daihatsu	-	0	1 043	1 902	2 848	1 853	1 914	1 083
Dodge				1 323	2 867	2 564	1 358	857
Fiat	53 147	128 822	95 983	50 405	53 119	73 504	82 290	72 717
Ford	68 426	159 575	117 061	96 123	103 078	112 128	133 079	114 810
Honda	8 293	14 002	8 716	11 720	15 653	12 382	14 669	11 251
Hyundai	-	0	11 019	26 812	26 835	18 454	21 516	18 785
Jaguar	269	1 290	1 939	1 769	1 567	1 678	1 169	1 126
Jeep	-	3 824	3 001	3 561	4 894	2 278	1 183	1 177
Kia	-	0	2 631	15 021	15 476	15 750	21 164	24 056
Lada	13 069	15 758	1 867	1 043	622	176	98	346
Lancia	6 801	18 225	5 864	4 011	4 260	4 765	4 839	3 368
Land Rover	237	3 611	7 570	5 320	7 480	3 177	2 419	2 735
Mazda	13 021	18 563	6 366	13 869	14 529	13 473	13 096	10 232
Mercedes	14 430	28 605	43 389	58 881	61 755	51 584	50 927	45 612
Mini	-	-	-	9 621	16 041	19 015	17 777	18 007
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	3 118	5 463	2 571	2 131	3 514
Nissan-Infiniti	17 700	25 707	31 330	31 418	32 821	38 302	46 070	54 351
Opel	32 709	113 490	133 576	99 266	99 680	89 790	89 265	94 877
Porsche	1 060	1 297	825	2 305	2 879	1 645	2 112	2 073
Rover	20 690	41 147	13 474	239	13	0	0	0
Saab	179	2 459	3 265	3 037	3 369	3 174	1 585	574
Santana	-	1 746	4 231	101	183	144	99	27
Seat	306	48 052	40 562	35 017	37 996	34 774	38 364	30 645
Skoda	1 636	1 825	11 570	16 305	18 367	17 399	19 003	18 533
Smart	-	-	6 645	10 080	8 062	8 669	7 920	6 408
Ssangyong	-	0	19	4 509	3 878	595	472	451
Subaru	-	0	2 312	1 509	1 791	1 234	1 405	1 146
Suzuki	-	0	11 355	25 536	30 874	25 353	29 056	22 070
Toyota-Lexus	13 095	15 839	43 698	97 217	103 460	92 279	90 320	67 311
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	140 803	142 634	144 506	150 392	146 538
Volvo	8 207	12 415	6 777	10 616	13 772	11 001	12 007	11 841
<b>TOTAL ÉTRANGER (2)</b>	<b>428 516</b>	<b>904 241</b>	<b>872 351</b>	<b>896 022</b>	<b>962 831</b>	<b>924 838</b>	<b>985 634</b>	<b>920 345</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>1 873 202</b>	<b>2 309 130</b>	<b>2 133 884</b>	<b>2 045 745</b>	<b>2 109 672</b>	<b>2 091 369</b>	<b>2 302 398</b>	<b>2 251 669</b>
dont Transit Temporaire	-	-	-	45 196	45 129	41 086	33 727	39 011
TOTAL FRANCE en %	77,1 %	60,8 %	59,1 %	56,2 %	54,4 %	55,8 %	57,2 %	59,1 %
TOTAL ÉTRANGER en %	22,9 %	39,2 %	40,9 %	43,8 %	45,6 %	44,2 %	42,8 %	40,9 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

## IMMATICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>4 441 423</b>	<b>4 758 750</b>	<b>5 082 122</b>	<b>5 465 603</b>	<b>5 570 764</b>	<b>5 393 045</b>	<b>5 240 411</b>	<b>5 386 007</b>
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,7	2,6	2,6	2,3	2,4

## IMMATICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>644 925</b>	<b>651 033</b>	<b>742 366</b>	<b>768 538</b>	<b>781 720</b>	<b>766 764</b>	<b>806 398</b>
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	2,1	1,9

# LES IMMATRICULATIONS

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

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

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Citroën	24 158	111 881	138 628	182 296	217 725	239 593	256 454	243 841
Peugeot (1)	65 199	189 322	206 153	277 412	276 877	278 689	295 599	307 518
Dacia				9 329	21 603	33 846	35 483	53 737
Renault	45 862	205 374	257 909	344 627	332 703	369 788	377 769	352 530
<b>TOTAL FRANCE (2)</b>	<b>135 219</b>	<b>506 577</b>	<b>602 711</b>	<b>813 697</b>	<b>848 908</b>	<b>921 916</b>	<b>965 305</b>	<b>957 626</b>
Alfa Romeo	–	2 524	7 444	12 436	12 132	9 079	8 307	8 432
Audi	19 591	13 495	25 901	40 085	42 496	43 243	44 403	45 201
BMW-Mini	–	8 271	21 065	37 648	47 783	52 348	46 578	50 906
Chrysler-Dodge-Jeep	–	–	4 161	8 278	11 069	7 135	3 536	2 863
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	30 580	33 054	42 262	35 445	28 240
Ford	1 833	56 331	58 896	72 572	77 414	96 417	98 745	89 334
Honda	–	–	413	7 586	10 442	7 298	6 575	5 029
Hyundai	–	–	5 510	22 628	22 961	12 675	11 099	13 174
Kia	–	–	1 200	10 493	12 168	12 025	12 750	15 428
Land Rover	–	2 980	5 656	5 110	7 330	3 138	2 368	2 637
Mazda	–	5 200	3 204	9 189	9 480	8 615	8 519	6 768
Mercedes	10 635	15 676	30 007	51 120	55 140	46 859	46 125	41 460
Mitsubishi	–	1 623	3 227	2 332	4 730	2 053	1 370	3 102
Nissan-Infiniti	694	4 982	15 533	18 101	21 858	26 832	30 361	35 092
Opel	6 178	28 218	63 726	69 812	72 605	64 629	59 335	63 751
Rover	–	4 419	7 480	154	5	0	0	0
Seat	–	14 367	27 861	28 882	32 128	30 402	33 170	25 462
Skoda	–	–	7 741	12 627	15 146	15 548	15 362	14 781
Suzuki	–	–	3 165	16 514	17 544	14 240	13 282	9 263
Toyota-Lexus	–	3 594	12 282	58 789	64 843	55 623	43 266	35 744
Volkswagen	–	50 975	89 487	114 029	119 077	129 683	123 629	118 702
Volvo	1 198	4 097	4 786	9 845	12 717	10 590	11 799	11 614
<b>TOTAL ÉTRANGER (2)</b>	<b>50 815</b>	<b>255 477</b>	<b>443 774</b>	<b>649 969</b>	<b>714 153</b>	<b>699 064</b>	<b>663 190</b>	<b>635 547</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>186 034</b>	<b>762 054</b>	<b>1 046 485</b>	<b>1 463 666</b>	<b>1 563 061</b>	<b>1 620 980</b>	<b>1 628 495</b>	<b>1 593 173</b>
dont Transit Temporaire	–	–	–	35 969	37 622	36 542	30 759	34 432
Part des immatriculations diesel	9,9%	33,0%	49,0%	71,5%	74,1%	77,5%	70,7%	70,8%
TOTAL FRANCE en %	72,7%	66,5%	57,6%	55,6%	54,3%	56,9%	59,3%	60,1%
TOTAL ÉTRANGER en %	27,3%	33,5%	42,4%	44,4%	45,7%	43,1%	40,7%	39,9%

(1) Dont Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

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

En unités

	1980	1990	2000	2006 (3)	2007	2008	2009	2010
Citroën	53 245	80 958	77 048	74 786	71 901	78 593	66 833	70 838
Peugeot (1)	58 986	60 813	74 950	75 295	81 050	82 256	66 436	72 228
Dacia					2	53	5 237	5 434
Renault	116 602	162 549	139 752	151 058	150 532	144 750	116 498	135 591
Divers France	256	415	40	300	488	460	532	528
<b>TOTAL FRANCE</b>	<b>229 089</b>	<b>304 735</b>	<b>291 790</b>	<b>301 439</b>	<b>303 973</b>	<b>306 112</b>	<b>255 536</b>	<b>284 619</b>
Fiat	8 326	10 139	25 253	24 321	33 071	36 403	32 373	34 659
Ford	9 099	16 080	18 110	25 024	26 458	24 765	20 197	20 437
Hyundai	–	–	588	1 614	996	659	374	237
Isuzu	–	–	108	1 654	2 280	1 950	1 711	1 961
Iveco	2 941	11 543	16 534	16 175	18 828	17 845	10 505	11 610
Land Rover	645	2 718	1 857	1 090	1 218	1 211	1 078	1 550
Mazda	579	1 067	916	745	760	620	424	482
Mercedes	5 495	11 156	23 139	20 177	23 422	22 509	16 929	19 051
Mitsubishi	–	–	3 392	3 263	3 766	2 916	2 111	2 639
Nissan	861	5 063	5 197	11 647	10 050	8 449	6 498	7 307
Opel	664	2 408	7 561	12 936	12 646	11 606	6 772	7 195
Toyota-Lexus	7 112	6 099	1 771	3 232	6 204	7 019	4 348	4 013
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	11 939	13 178	13 713	11 506	13 249
<b>TOTAL ÉTRANGER (2)</b>	<b>48 798</b>	<b>89 060</b>	<b>123 176</b>	<b>138 592</b>	<b>157 489</b>	<b>154 161</b>	<b>118 450</b>	<b>132 993</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>277 887</b>	<b>393 795</b>	<b>414 966</b>	<b>440 031</b>	<b>461 462</b>	<b>460 273</b>	<b>373 986</b>	<b>417 612</b>
TOTAL FRANCE en %	82,4%	77,4%	70,3%	68,5%	65,9%	66,5%	68,3%	68,2%
TOTAL ÉTRANGER en %	17,6%	22,6%	29,7%	31,5%	34,1%	33,5%	31,7%	31,8%

(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

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

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

En unités

	1980	1990	2000	2006 <sup>(1)</sup>	2007	2008	2009	2010
Citroën	324 228	347 780	338 556	336 834	353 381	374 024	413 270	398 984
Peugeot	473 321	559 294	472 497	456 164	454 353	446 779	458 380	472 891
Dacia				18 753	32 643	43 578	66 454	110 075
Renault	875 914	801 989	742 167	639 027	609 881	607 769	633 591	633 411
<b>TOTAL FRANCE</b>	<b>1 673 775</b>	<b>1 709 624</b>	<b>1 553 323</b>	<b>1 451 162</b>	<b>1 450 814</b>	<b>1 472 643</b>	<b>1 572 300</b>	<b>1 615 943</b>
Fiat	61 473	138 961	121 236	74 726	86 190	109 907	114 663	107 376
Ford	77 525	175 655	135 171	121 147	129 536	136 893	153 276	135 247
Land Rover	882	6 329	9 427	6 410	8 698	4 388	3 497	4 285
Mercedes	19 925	39 761	66 528	79 058	85 177	74 093	67 856	64 663
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	43 065	42 871	46 751	52 568	61 658
Opel	33 373	115 898	141 137	112 202	112 326	101 396	96 037	102 072
Rover	20 812	41 343	13 564	239	13	0	0	0
Seat	306	51 999	42 230	35 464	38 432	35 150	38 813	31 080
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	100 449	109 664	99 298	94 668	71 324
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	152 742	155 812	158 219	161 898	159 787
<b>TOTAL ÉTRANGER</b>	<b>477 314</b>	<b>993 301</b>	<b>995 527</b>	<b>1 034 614</b>	<b>1 120 320</b>	<b>1 078 999</b>	<b>1 104 084</b>	<b>1 053 338</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>2 151 089</b>	<b>2 702 925</b>	<b>2 548 850</b>	<b>2 485 776</b>	<b>2 571 134</b>	<b>2 551 642</b>	<b>2 676 384</b>	<b>2 669 281</b>
TOTAL FRANCE en %	77,8 %	63,3 %	60,9 %	58,4 %	56,4 %	57,7 %	58,7 %	60,5 %
TOTAL ÉTRANGER en %	22,2 %	36,7 %	39,1 %	41,6 %	43,6 %	42,3 %	41,3 %	39,5 %

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

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

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	18 805	16 843	19 359	12 158	10 908
<b>TOTAL FRANCE</b>	<b>18 312</b>	<b>20 738</b>	<b>20 992</b>	<b>18 966</b>	<b>16 971</b>	<b>19 472</b>	<b>12 295</b>	<b>10 964</b>
DAF	1 881	3 460	4 365	5 464	5 995	6 579	3 752	4 464
Iveco	6 578	7 204	6 998	5 795	5 385	5 838	4 120	4 003
MAN	327	1 433	3 498	3 763	5 171	5 530	3 630	2 729
Mercedes	8 014	9 500	9 976	9 119	8 879	9 610	5 482	5 229
Scania	1 389	2 711	4 963	3 893	4 200	4 156	2 176	2 553
Volvo	3 724	4 647	6 739	5 691	5 522	5 739	3 615	3 938
<b>TOTAL ÉTRANGER</b>	<b>23 534</b>	<b>29 290</b>	<b>36 924</b>	<b>34 157</b>	<b>35 568</b>	<b>38 032</b>	<b>23 238</b>	<b>23 257</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>41 846</b>	<b>50 028</b>	<b>57 916</b>	<b>53 123</b>	<b>52 539</b>	<b>57 504</b>	<b>35 533</b>	<b>34 221</b>
TOTAL FRANCE en %	43,8 %	41,5 %	36,2 %	35,7 %	32,3 %	33,9 %	34,6 %	32,0 %
TOTAL ÉTRANGER en %	56,2 %	58,5 %	63,8 %	64,3 %	67,7 %	66,1 %	65,4 %	68,0 %

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

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
<b>TOTAL</b>	–	–	59 056	55 946	55 012	54 586	49 452	55 591
Rapport occasion/neuf	–	–	1,0	1,1	1,0	0,9	1,4	1,6

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

En unités

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Renault	2 126	1 692	1 633	–	–	–	–	–
Divers France	107	255	367	–	–	–	–	–
Kässbohrer-Setra	479	392	261	–	–	–	–	–
Mercedes	554	245	602	–	–	–	–	–
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>3 558</b>	<b>3 160</b>	<b>4 320</b>	–	–	–	–	–
Groupe Irisbus <sup>(1)</sup>	–	–	–	2 793	2 861	2 914	3 092	2 412
Groupe Evobus <sup>(2)</sup>	–	–	–	915	974	1 346	1 851	1 433
Groupe Neoman Bus <sup>(3)</sup>	–	–	–	475	550	527	658	559
Bova	–	–	–	217	262	155	150	116
Ponticelli	–	–	–	29	1	0	0	0
Temsa	–	–	–	371	343	284	384	309
Van Hool	57	250	230	212	151	157	117	169
Autres	–	–	–	231	349	272	412	384
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	–	–	–	<b>5 243</b>	<b>5 491</b>	<b>5 655</b>	<b>6 664</b>	<b>5 382</b>

(1) Groupe Irisbus : Irisbus, Irisbus-Heulez, 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 1000 habitants au 1<sup>er</sup> janvier

	1985	1995	2005	2009
Union européenne 27 pays	–	–	525	552
Union Européenne 15 pays à partir de 1995	380	473	577	587
12 nouveaux pays entrants	–	–	333	421
Allemagne	450	529	593	545
Belgique	363	463	531	562
Espagne	276	430	569	610
<b>France</b>	<b>446</b>	<b>520</b>	<b>596</b>	<b>599</b>
Italie	412	541	656	688
Royaume-uni	379	474	567	570
Suède	400	445	507	525
Pologne	117	229	378	509
Turquie	27	65	111	142
Canada	559	562	584	619
Etats-Unis	708	759	819	814
Corée du sud	25	177	315	359
Japon	375	527	586	592
Argentine	173	167	182	222
Brésil	86	89	121	153
Chine	3	8	21	47
Inde	3	6	13	16

Source: CCFA.

## PARC AUTOMOBILE (AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2011)

En milliers

	Toutes énergies	Diesel
<b>VOITURES PARTICULIÈRES (VP)</b>		
5CV et moins	13351	7130
6CV à 10CV	16422	10354
11CV et plus	1528	681
<b>Total voitures particulières (VP)</b>	<b>31 300</b>	<b>18 165</b>
<b>VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL)</b>		
Moins de 2,5 t	3708	3156
De 2,5 t à 3,5 t	2101	2073
De 3,6 t à 5 t	11	11
<b>TOTAL VUL jusqu'à 5 T</b>	<b>5820</b>	<b>5240</b>
<b>Total véhicules légers (VP + VUL )</b>	<b>37 120</b>	<b>23 405</b>
<b>VÉHICULES INDUSTRIELS (VI) DE PLUS DE 5 T</b>		
<b>Porteurs</b>		
De 5 t à moins de 12 t	80	80
De 12 t à moins de 16 t	50	50
De 16 t à moins de 20 t	116	116
20 t et plus	93	93
<b>Total porteurs</b>	<b>339</b>	<b>339</b>
<b>Tracteurs routiers</b>	<b>199</b>	<b>199</b>
<b>Total véhicules industriels (VI)</b>	<b>538</b>	<b>537</b>
<b>Autocars et autobus</b>	<b>86</b>	<b>83</b>
<b>Total véhicules utilitaires plus de 5 t</b>	<b>624</b>	<b>620</b>
<b>Total véhicules utilitaires tous tonnages</b>	<b>6 444</b>	<b>5 861</b>
<b>TOTAL TOUS VÉHICULES</b>	<b>37 744</b>	<b>24 025</b>

Source: estimations CCFA.

## MOTORISATION

	unité	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010 <sup>(1)</sup>
Ménages non motorisés	%	29,2%	23,2%	19,7%	18,0%	17,6%	17,3%	16,8%	16,5%
Ménages motorisés	%	70,8%	76,8%	80,3%	82,0%	82,4%	82,7%	83,2%	83,5%
Ménages monomotorisés	%	54,3%	50,5%	50,7%	46,3%	46,6%	46,9%	47,5%	47,6%
Ménages bimotorisés	%	14,8%	23,0%	25,4%	30,2%	30,3%	30,5%	30,5%	30,7%
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7%	3,3%	4,2%	5,5%	5,5%	5,3%	5,2%	5,2%
Âge moyen du véhicule	année		5,90	7,25	7,9	8,2	8,1	8,0	8,0
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	4,9	4,9	4,9	4,9	5,0
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	60,8	61,9	61,9	59,6	58,9
Kilométrage moyen total	km	12200	13041	13560	12430	12198	12015	11793	11755
Kilométrage moyen essence	km	11600	11651	10780	9122	8832	8658	8176	8108
Kilométrage moyen diesel	km	26200	20950	18140	15917	15590	15106	14819	14542
<b>TRAFIC INTÉRIEUR DE VOYAGEURS</b>									
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	443,8	568,1	686,9	718,0	723,9	716,9	721,4	727,3
En autocars-autobus	milliards voy.-km	38,0	41,3	43,0	44,8	47,0	48,5	48,9	49,9
<b>TRAFIC TOTAL</b>	milliards voy.-km	<b>549,5</b>	<b>712,2</b>	<b>838,5</b>	<b>874,0</b>	<b>882,3</b>	<b>881,7</b>	<b>884,8</b>	<b>889,2</b>
Part du trafic routier dans le trafic total	%	87,7	85,6	87,1	87,3	87,4	86,8	87,1	87,4
<b>ÉVOLUTION ANNUELLE DU TRAFIC</b>									
En véhicules particuliers	%	–	+2,6	+0,1	–0,3	0,8	–1,0	0,6	0,8
En autocars-autobus	%	–	+2,7	+3,2	1,6	5,0	3,1	0,8	2,2

(1) Provisoire.

Sources: PARCAUTO TNS-Sofres, calculs IFSTTAR-ADEME, Insee et SOeS.

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

En milliers

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
<b>VOITURES PARTICULIÈRES</b>								
Jusqu'à 5 CV	5090	8312	10572	12236	12323	12537	12946	13351
6 à 10 CV	11460	13385	15723	16720	16864	16789	16583	16422
Plus de 10 CV	1890	1313	1186	1444	1513	1523	1521	1528
<b>TOTAL VP</b>	<b>18440</b>	<b>23010</b>	<b>27480</b>	<b>30400</b>	<b>30700</b>	<b>30850</b>	<b>31050</b>	<b>31300</b>
<b>dont diesel</b>	<b>730</b>	<b>3265</b>	<b>9261</b>	<b>15143</b>	<b>15922</b>	<b>16753</b>	<b>17458</b>	<b>18165</b>
<b>VÉHICULES UTILITAIRES</b>								
Jusqu'à 3,5 t	1985	4125	4974	5609	5680	5720	5750	5809
De 3,5 t à 5 t	103	20	12	11	10	10	10	11
De 5 t à 20 t	250	334	287	264	259	253	250	246
20 t et plus	26	41	46	81	86	89	91	93
Tracteurs routiers	129	160	210	213	215	206	202	199
<b>TOTAL VU</b>	<b>2493</b>	<b>4680</b>	<b>5529</b>	<b>6178</b>	<b>6250</b>	<b>6278</b>	<b>6303</b>	<b>6358</b>
<b>dont diesel</b>	<b>976</b>	<b>2342</b>	<b>4202</b>	<b>5273</b>	<b>5410</b>	<b>5538</b>	<b>5632</b>	<b>5777</b>
<b>AUTOCARS-AUTOBUS</b>	<b>57</b>	<b>68</b>	<b>80</b>	<b>83</b>	<b>83</b>	<b>84</b>	<b>85</b>	<b>86</b>
<b>TOTAL TOUS VÉHICULES</b>	<b>20990</b>	<b>27758</b>	<b>33090</b>	<b>36661</b>	<b>37033</b>	<b>37212</b>	<b>37438</b>	<b>37744</b>
<b>dont diesel</b>	<b>1763</b>	<b>5675</b>	<b>13543</b>	<b>20497</b>	<b>21413</b>	<b>22373</b>	<b>23172</b>	<b>24025</b>

Source: estimations CCFA.

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

## CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	Unités	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
<b>CONSOMMATION DE CARBURANTS</b>									
Essence ordinaire	millions de litres	4 216	959						
Super plombé - ARS	millions de litres	20 007	19 911	3 924	112	26	0	0	0
Super sans plomb	millions de litres		3 406	14 329	13 566	13 037	12 054	10 871	9 501
Super sans plomb 95-E10	millions de litres							727	1 379
<b>Total essences</b>	<b>millions de litres</b>	<b>24 223</b>	<b>24 276</b>	<b>18 253</b>	<b>13 678</b>	<b>13 063</b>	<b>12 054</b>	<b>11 598</b>	<b>10 880</b>
<b>Gazole</b>	<b>millions de litres</b>	<b>11 415</b>	<b>20 664</b>	<b>32 373</b>	<b>37 740</b>	<b>39 004</b>	<b>38 849</b>	<b>38 913</b>	<b>39 749</b>
<b>TOTAL CARBURANTS ROUTIERS</b>	<b>millions de litres</b>	<b>35 638</b>	<b>44 940</b>	<b>50 627</b>	<b>51 419</b>	<b>52 067</b>	<b>50 902</b>	<b>50 510</b>	<b>50 629</b>

Source: CPDP.

	Unités	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
<b>PRIX DES CARBURANTS À LA POMPE (MOYENNE ANNUELLE)</b>									
<b>Essence ordinaire TTC</b>	<b>euros/litre</b>	<b>0,49</b>	<b>0,80</b>	-	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	57	73	-	-	-	-	-	-
<b>Super plombé - ARS</b>	<b>euros/litre</b>	<b>0,52</b>	<b>0,81</b>	<b>1,17</b>	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	57	74	71	-	-	-	-	-
<b>Super sans plomb 98</b>	<b>euros/litre</b>	-	<b>0,79</b>	<b>1,11</b>	<b>1,27</b>	<b>1,31</b>	<b>1,39</b>	<b>1,24</b>	<b>1,38</b>
Taxes en %	%	-	71	69	62	63	60	65	60
<b>Essences</b>	<b>euros/litre</b>	<b>0,52</b>	<b>0,81</b>	<b>1,12</b>	<b>1,24</b>	<b>1,28</b>	<b>1,36</b>	<b>1,21</b>	<b>1,35</b>
Taxes en %	%	57	74	69	63	63	61	66	61
<b>Gazole</b>	<b>euros/litre</b>	<b>0,37</b>	<b>0,54</b>	<b>0,85</b>	<b>1,08</b>	<b>1,10</b>	<b>1,27</b>	<b>1,00</b>	<b>1,15</b>
Taxes en %	%	46	61	62	55	55	50	59	54

Source: SOeS.

## ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2010

En milliers de tonnes

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010 <sup>(1)</sup>	Variation 2010-1990	Variation 2010-2009
<b>ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE</b>										
SO <sub>2</sub>	140	114	22	4	4	4	1	1	-99%	0%
CO	6 237	4 470	2 599	1 411	1 032	883	745	616	-90%	-17%
NO <sub>x</sub>	1 133	1 048	908	753	703	643	598	557	-51%	-7%
COVNM	1 039	791	497	252	180	149	126	101	-90%	-20%
Plomb	3 881	1 139	7	0	0	0	0	0	-100%	-
PM10: particules	68	80	68	53	49	46	44	42	-38%	-4%

## AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE

En millions de tonnes

CO <sub>2</sub>	109	117	125	127	125	119	117	116	7%	-1%
-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-----

(1) Estimations pour l'année 2010.

Source: données CITEPA/Secten (mise à jour d'avril 2011).

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

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

	1990	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 <sup>(1)</sup>
Production énergie	68	59	64	63	68	64	64	62	59	60
Industries	110	104	105	100	100	97	96	92	82	85
Résidentiel/tertiaire	85	88	89	98	99	92	86	90	87	93
Transports	116	125	133	137	135	134	133	126	125	124
<b>dont route</b>	<b>109</b>	<b>117</b>	<b>125</b>	<b>128</b>	<b>127</b>	<b>126</b>	<b>125</b>	<b>119</b>	<b>117</b>	<b>116</b>
dont autres transports	7,6	7,9	8,4	8,3	8,2	8,0	8,0	7,9	7,8	7,8
Agriculture/sylviculture	9,4	9,8	10,1	10,2	10,2	9,9	9,8	10,1	9,7	9,7
<b>TOTAL HORS UTCF<sup>(2)</sup></b>	<b>389</b>	<b>386</b>	<b>401</b>	<b>408</b>	<b>411</b>	<b>397</b>	<b>388</b>	<b>381</b>	<b>364</b>	<b>372</b>
UTCf <sup>(2)</sup>	-44	-56	-56	-71	-73	-77	-76	-77	-72	-75
<b>TOTAL AVEC UTCF<sup>(2)</sup></b>	<b>344</b>	<b>331</b>	<b>345</b>	<b>337</b>	<b>339</b>	<b>320</b>	<b>312</b>	<b>304</b>	<b>292</b>	<b>297</b>

(1) Estimations pour l'année 2010.

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

Source: CITEPA/CORALIE/format Secten édition avril 2011.

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

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

	1995	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>France</b>										
Essence	177	168	163	162	159	155	153	141	131	130
Diesel	175	155	151	149	149	147	148	139	134	130
<b>TOTAL</b>	<b>176</b>	<b>162</b>	<b>155</b>	<b>153</b>	<b>152</b>	<b>149</b>	<b>149</b>	<b>140</b>	<b>133</b>	<b>130</b>
<b>Union européenne 15 pays</b>										
<b>TOTAL</b>	<b>186</b>	<b>171</b>	<b>164</b>	<b>162</b>	<b>161</b>	<b>161</b>	<b>159</b>	<b>154</b>	<b>146</b>	<b>141</b>

Source: ADEME (mai 2011).



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

## LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE EN VALEUR

En millions d'euros et en variation annuelle en %

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile							
<b>Exportations (FAB)</b>														
1986	7 286	701	658	6 560	15 204	129	15 333							
1990	10 818	6%	846	-6%	988	7%	9 919	10%	22 571	7%	490	67%	23 060	8%
1995	11 343	-1%	769	9%	2 609	94%	11 357	2%	26 078	5%	441	32%	26 519	6%
2000	19 828	12%	2 146	32%	2 328	34%	18 213	11%	42 515	14%	1 125	-6%	43 640	13%
2005	26 187	-5%	2 630	-8%	2 669	-5%	19 543	1%	51 031	-3%	1 571	0%	52 602	-3%
2009	13 679	-24%	1 405	-43%	1 809	-51%	16 704	-21%	33 597	-26%	973	-19%	34 570	-26%
2010	15 241	11%	1 684	20%	2 330	29%	20 361	22%	39 616	18%	1 051	8%	40 667	18%
<b>Importations (CAF)</b>														
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	1%	18 439	3%	638	21%	19 077	3%
1995	10 838	4%	1 189	2%	2 903	75%	6 687	13%	21 616	12%	349	28%	21 965	13%
2000	16 961	14%	1 997	9%	2 695	26%	11 024	11%	32 678	14%	959	-8%	33 637	13%
2005	20 671	4%	2 969	12%	3 285	6%	15 897	6%	42 822	5%	765	18%	43 587	6%
2009	20 836	-14%	2 100	-39%	2 300	-40%	12 785	-26%	38 022	-22%	1 204	23%	39 226	-21%
2010	22 380	7%	2 901	38%	2 440	6%	15 254	19%	42 975	13%	1 196	-1%	44 171	13%
<b>Soldes (exportations - importations)</b>														
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							
2009	- 7 157	-695	-491	+ 3 919	- 4 425	-232	- 4 656							
2010	- 7 139	- 1 217	- 110	+ 5 107	- 3 359	- 144	- 3 504							
<b>Taux de couverture (exportations / importations * 100)</b>														
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							
2009	66	67	79	131	88	81	88							
2010	68	58	95	133	92	88	92							

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	2006	2007	2008	2009	2010
Les taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	33 294	33 742	34 619	32 260	31 301
Les taxes sur les assurances automobiles	478	2 780	3 429	3 898	3 900	3 933	3 934	4 096
Les taxes sur certificats d'immatriculations (cartes grises)	157	846	1 373	1 832	1 939	1 968	1 917	1 919
Les taxes à la circulation (vignettes)	866	1 901	539	19	0	0	0	0
Les taxes sur les voitures de société	199	345	644	1 126	1 140	1 086	1 098	996
Les taxes à l'essieu	59	75	223	215	216	226	172	168
Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires	154	317	720	1 162	1 163	1 435	1 201	1 255
Les taxes sur les permis de conduire	88	86	4	-	-	-	-	-
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	512	526	521	528	539
Redevances domaniales	-	30	132	163	169	174	180	186
<b>TOTAL</b>	<b>11 079</b>	<b>27 716</b>	<b>38 136</b>	<b>42 221</b>	<b>42 795</b>	<b>43 962</b>	<b>41 290</b>	<b>40 460</b>
TVA sur les dépenses d'acquisition et d'utilisation liées à l'automobile	-	-	15 300 <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-
Les péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	610	2 592	5 330	8 193	8 838	9 078	9 305	9 700

(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

Peugeot

75, avenue de la Grande Armée – 75116 Paris

Tél.: 01 40 66 55 11 – Télécopie: 01 40 66 54 14

[www.psa.fr](http://www.psa.fr) – [www.peugeot.com](http://www.peugeot.com)

Citroën

Immeuble Colisée III – 12, rue Fructidor

75835 Paris cedex 17

Tél.: 01 58 79 79 79 – Télécopie: 01 58 79 72 25

[www.psa.fr](http://www.psa.fr) – [www.citroen.com](http://www.citroen.com)

Renault

13–15, quai Le Gallo – 92153 Boulogne Billancourt cedex

Tél.: 01 76 84 04 04

Renault Communication

1967, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres

92109 Boulogne Billancourt Cedex

Tél.: 01 76 84 34 34

[www.renault.com](http://www.renault.com)

Renault Trucks

99, route de Lyon – 69800 Saint-Priest

Tél.: 04 72 96 51 11

Direction des Relations extérieures

15, bd de l'Amiral-Bruix – 75016 Paris

Tél.: 01 58 44 19 71 – Télécopie: 01 58 44 19 75

[www.renault-trucks.com](http://www.renault-trucks.com)

Alpine-Renault

Avenue de Bréauté – 76885 Dieppe Cedex

Tél.: 01 76 86 31 00 – Télécopie: 01 76 86 34 01

### LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE L'AUTOMOBILE EN FRANCE

Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV)

10, rue Saint-Florentin – 75001 Paris

Tél.: 01 42 97 97 99 – Télécopie: 01 42 97 40 60

[www.afgnv.com](http://www.afgnv.com)

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

12, rue Léon-Jost – 75017 Paris

Tél.: 01 44 29 71 14 – Télécopie: 01 42 67 69 33

[www.carcoserco.org](http://www.carcoserco.org)

Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle (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 motorcycle et des sports (AMC Promotion)

9, 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](http://www.cnpa.fr)

Fédération des industries d'équipements pour véhicules (FIEV)

77–81, rue Jean-Jacques-Rousseau

92158 Suresnes Cedex

Tél.: 01 46 25 02 30 – Télécopie: 01 46 97 00 80

[www.fiev.fr](http://www.fiev.fr)

Plateforme de la Filière Automobile

96, avenue du Général-Leclerc

92154 Boulogne-Billancourt Cedex

Tél.: 01 41 31 68 68 – Télécopie: 01 41 31 68 60

[www.pfa-auto.fr](http://www.pfa-auto.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](http://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 47 66 22 74

[www.uimm.fr](http://www.uimm.fr)

Union routière de France (URF)

79, rue Jean-Jacques-Rousseau

92150 Suresnes

Tél.: 01 46 25 00 50 – Télécopie: 01 46 25 02 62

[www.unionroutiere.fr](http://www.unionroutiere.fr)

Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (UTAC)

BP 212 – 91311 Monthéry Cedex

Tél.: 01 69 80 17 00 – Télécopie: 01 69 80 17 17

[www.utac.com](http://www.utac.com)

### LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA)

85, avenue des Nerviens – 1040 Bruxelles (Belgique)

Tél.: 00 32 2 732 55 50 –

Télécopie: 00 32 2 738 73 10

[www.acea.be](http://www.acea.be)

Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA)

4, rue de Berri – 75008 Paris

Tél.: 01 43 59 00 13 – Télécopie: 01 45 63 84 41

[www.oica.net](http://www.oica.net)

### LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

118, bd Haussmann – 75008 Paris

Tél.: 01 44 90 00 24 – Télécopie: 01 44 90 96 09

[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)

L'Automobile Club – Association française des automobilistes

Siège: 5, avenue de la Paix – 67000 Strasbourg

Bureau parisien: 14, avenue de la Grande Armée – 75017 Paris

Tél.: 0821 74 11 11

[www.automobileclub.org](http://www.automobileclub.org)

Fédération française du sport automobile (FFSA)

32, avenue de New-York – 75781 Paris Cedex 16

Tél.: 01 44 30 24 00 – Télécopie: 01 42 24 16 80

[www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)

La Prévention routière

6, avenue Hoche – 75008 Paris

Tél.: 01 44 15 27 00 – Télécopie: 01 42 27 98 03

[www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)

Société des Ingénieurs de l'Automobile (SIA)

79, rue Jean-Jacques Rousseau – 92158 Suresnes cedex

Tél.: 01 41 44 93 70 – Télécopie: 01 41 44 93 79

[www.sia.fr](http://www.sia.fr)

## LES ORGANISMES DE RECHERCHE SUR L'AUTOMOBILE EN FRANCE

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

14-16 rue de la Tour-des-Dames  
75009 Paris  
Tél. : 01 53 25 00 60

[www.avere-france.org](http://www.avere-france.org)

### Fondation sécurité routière

[www.fondationsecuriteroutiere.org](http://www.fondationsecuriteroutiere.org)

### Groupe d'études et de recherches permanent sur l'industrie et les salariés de l'automobile (Gerpisa)

École normale supérieure de Cachan – Bât. Desjardin  
61, avenue du Président-Wilson – 94235 Cachan Cedex  
Tél. : 01 47 40 20 00

[www.leblog.gerpisa.org](http://www.leblog.gerpisa.org)

### Institut français du pétrole énergies nouvelles (IFPEN)

1 & 4, avenue de Bois-Préau  
92852 Rueil-Malmaison Cedex  
Tél. : 01 47 52 60 00 – Télécopie : 01 47 52 70 00

[www.ifpennergiesnouvelles.fr](http://www.ifpennergiesnouvelles.fr)

### Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

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.ifsttar.fr](http://www.ifsttar.fr)

Siège de l'IFSTTAR  
Boulevard Newton  
Champs sur Marne  
F77447 Marne la vallée Cedex 2

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

Tour Voltaire – 92055 La Défense Cedex  
Tél. : 01 40 81 14 17 – Télécopie : 01 40 81 15 22

[www.predit.prd.fr](http://www.predit.prd.fr)

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

Toutes ces publications sont consultables sur notre site

[www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr)



# 2012

PARIS

## MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

### 29 SEPT - 14 OCT



NISSAN



[www.mondial-automobile.com](http://www.mondial-automobile.com)