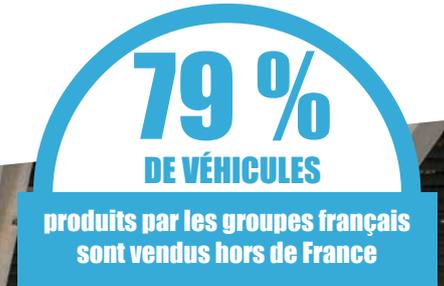


L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2020



SOMMAIRE

Monde

| | |
|-----------------------|----|
| Production | 6 |
| Marchés & parcs | 10 |
| Échanges | 12 |

Europe

| | |
|--|----|
| Marchés & parcs | 14 |
| Données sur l'industrie automobile | 23 |

France

| | |
|---|----|
| Les groupes français | 24 |
| Données sur l'industrie automobile | 28 |
| Compétitivité | 30 |
| Filière | 32 |
| Recherche & développement | 34 |
| Échanges | 36 |
| Marchés & parcs | 38 |
| Transport : voyageurs et marchandises | 46 |
| Achats d'automobiles | 60 |
| Environnement | 64 |
| Impact économique & emploi | 66 |

Statistiques

| | |
|---------------------------|----|
| Monde | 70 |
| Europe | 73 |
| France | 82 |
| Les adresses utiles | 96 |

LE MOT DU PRÉSIDENT



2019, 2020, 2021, un édito bien difficile...

Un édito en 2021 pour l'année 2019, illustre bien cette folle année 2020 que nous venons de connaître ! Il ne nous a pas été possible de sortir notre brochure Analyse et Statistiques au premier semestre, cette année. De nombreuses données n'étaient pas disponibles. Nous espérons vivement que cette situation ne se renouvellera pas en 2021.

En 2019, les marchés automobiles mondiaux se sont contractés à 91 millions de véhicules, soit une baisse de 4,5 %, après huit années consécutives de hausse. Cette baisse s'explique par le recul des ventes en Asie, entamée en 2018 (-1,4 %), qui s'est accélérée en 2019 (-7,6 %). Ainsi, même si les ventes résistent en Europe (+0,4 %), notamment en Europe occidentale (+1,0 %), cela ne suffit pas à compenser la chute des marchés américain et asiatique.

Les groupes français, qui occupent 28 % du marché européen des véhicules légers, ont disposé d'un pilier solide pour faire face aux fluctuations des marchés émergents. Néanmoins, le ralentissement des marchés automobiles mondiaux affecte la production des groupes français par rapport au niveau record atteint en 2018. Les constructeurs français ont produit 7,3 millions de voitures en 2019, soit plus de 8 % de la production automobile mondiale.

Pour l'année 2020, la crise de la Covid-19 affecte profondément le marché mondial, qui devrait baisser de 15 %, avec une chute du marché européen de 25 %, plus marquée qu'en Amérique du Nord ou qu'en Asie qui bénéficie du repli plus limité en Chine. En France, premier débouché des groupes français, le marché baisse comme le marché européen.

Dans ce contexte, les ventes mondiales des groupes français reculeront très significativement, malgré les stratégies spécifiques déployées par les constructeurs pour y faire face. Celles-ci ont modifié la cadence des plans précédents liés aux trois disruptions attendues :

- La transition énergétique s'est accélérée, avec le développement des ventes de véhicules électriques et hybrides rechargeables, qui, grâce à une offre élargie, ont fortement progressé en 2020. Il faut toutefois tenir un rythme compatible avec celui de l'industrie et des clients. Le niveau du marché doit rester élevé pour garantir un bon renouvellement du parc.

- La transition numérique suit, quant à elle, une voie très engagée sur la connectivité, qui s'impose dans quasiment tous les nouveaux modèles des constructeurs. Les projets liés aux véhicules autonomes ont pris un rythme différent, avec la modération des budgets de R&D qui s'impose face à la crise.

- La transition servicielle est encore plus affectée par la crise sanitaire. Covoiturage et autopartage sont directement touchés. On pressent donc que leur émergence sera plus lente.

Plus que jamais, nous sommes dans une période d'investissements majeurs. Les constructeurs doivent investir actuellement, non seulement pour satisfaire la clientèle et respecter les normes réglementaires environnementales et autres, mais aussi pour faire face aux transitions numériques et servicielles. Depuis 2015, les dépenses totales de R&D ont progressé de 25 % et s'élèvent à près de 7 milliards d'euros en 2018.

Le défi peut être relevé si la compétitivité des groupes français n'est pas trop affectée par leur ancrage national. Force est de constater que, malgré les efforts du gouvernement avec le CICE et sur la fiscalité de production, la compétitivité reste dégradée. Dans ce contexte, les menaces sur le crédit impôt recherche (CIR) sont à prendre au sérieux, car sa disparition entraînerait, inévitablement, une chute importante de l'écosystème de R&D de l'industrie automobile en France.

2019, 2020, que nous réserve 2021 ? Les constructeurs français sont armés pour tenir leur place sur le marché des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels. Les formidables défis techniques et environnementaux sont difficiles mais pas inatteignables, à condition que les pouvoirs publics gardent la raison sur la transition écologique et desserrent le carcan fiscal qui dégrade la compétitivité de l'industrie française.

Bonne lecture !

Thierry COGNET

LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

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

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

Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules - FIEV, Conseil National des Professions de l'Automobile - CNPA, Fédération Française de Carrosserie, Industries et Services - FFC, Fédération des Industries Électriques

Electroniques et de Communication - FIEEC, Fédération des Industries Mécaniques - FIM, Fédération Forge Fonderie, Groupement Plasturgie Automobile - GPA, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères - SNCP, etc.). En 2009, lors de la crise, les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs ont mis en place la PFA, Filière Automobile & Mobilités, dont la mission est de contribuer au renforcement de la filière automobile française. En 2012, le Comité Technique Automobile (CTA) et ses deux conseils, le Conseil de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Conseil de Recherche Automobile (CRA), ayant pour vocation de structurer la recherche et développement, sont créés. Fin 2017, dans le contexte des transitions énergétique, numérique et servicielle, la PFA entre dans une nouvelle étape avec pour missions : l'animation de la dynamique d'innovation, l'action en faveur de la compétitivité tout au long de la filière, le travail d'anticipation en matière d'emplois et de compétences, l'expression des positions communes de la filière, la coordination de l'organisation des salons professionnels et la communication filière.

Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle (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.

