



« LE MODÈLE "GÉNÉRALISTE" FRANÇAIS A MONTRÉ SON EFFICACITÉ ET LE RÉCENT RENOUVELLEMENT DES GAMMES A IMPACTÉ LE MARCHÉ DE MANIÈRE POSITIVE. »

Chère lectrice, cher lecteur,

Plus que jamais, l'automobile est au cœur de l'activité et des réflexions dans nos sociétés. Plus de 70 millions de véhicules neufs ont été vendus dans le monde en 2007. L'Europe, l'Amérique du Nord et le Japon constituent des marchés de renouvellement avec leur lot d'innovations, tandis que les pays émergents, notamment les BRIC (Brésil, Russie, Inde, Chine), connaissent une très forte croissance. Sur les six premiers mois de 2008, près de 9 millions de véhicules ont été immatriculés en Europe occidentale, dont plus de 1,4 million en France. On note que le secteur automobile, en Europe, représente un tiers des dépenses de Recherche et Développement industrielles. En France, le critère des dépôts de brevets à l'INPI est éloquent : en 2007, les deux premiers sont PSA Peugeot Citroën (921 brevets) et Renault (865 brevets).

En France, où 83% des transports de voyageurs sont réalisés en voiture, un salarié français sur dix travaille, directement ou indirectement, pour le secteur automobile au travers de ses activités de production et de services ou pour le transport routier. Dans ce document, vous pourrez constater combien les constructeurs français sont dynamiques, tant sur les marchés traditionnels que sur les marchés émergents. Le modèle "généraliste" français a montré son efficacité et le récent renouvellement des gammes a impacté le marché de manière positive, pour les véhicules particuliers comme pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules industriels. PSA Peugeot Citroën, Renault et Renault Trucks ont su proposer les produits, technologiques mais abordables, que les clients demandaient, notamment dans le nouveau contexte énergétique et de développement durable. En 2007, cela s'est traduit par une hausse significative de 4,6% de la production mondiale des constructeurs français, en adéquation avec la hausse du marché mondial. Le marché français des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, de son côté, a été bien orienté au premier semestre 2008 (+4,6%), grâce à l'attractivité des nouveaux modèles, accompagnée par le système de financement public de Bonus-Malus favorisant les voitures économes en carburant et donc peu émettrices de gaz à effet de serre. Les véhicules industriels sont restés, quant à eux, sur la forte progression entamée l'année dernière et terminent le premier semestre à +22,1%. Au sein du marché des voitures particulières en croissance, l'attrait du bonus fiscal, qui amplifie l'effet de la hausse du prix des carburants, a contribué à déplacer de 10% la part des voitures émettant moins de 130 g de CO₂/km (modèles compacts et économes) au détriment de celle de plus de 160 g (grandes berlines et tout-terrain notamment). C'est un changement spectaculaire, la gamme économique et inférieure représentant maintenant une immatriculation de voiture sur deux. Cette tendance durable est favorable à l'environnement et à la moindre dépendance énergétique de notre pays. Notons que, sur ce marché vertueux, les constructeurs français sont particulièrement performants.

L'action réglementaire et fiscale de l'Union européenne et des pays membres, dans le secteur de l'automobile et des transports, est restée très soutenue cette année. Elle se développe tant sur le plan national, notamment sur la fiscalité (Bonus-Malus) et la politique des transports, qu'au niveau des instances communautaires. Parlement, Conseil et Commission européens sont en train de finaliser la réglementation visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet prévoit une réduction à 120 g des émissions de CO₂ des nouveaux véhicules à partir de 2012 (les technologies des



Xavier Fels
Président du CCFA





moteurs contribuant jusqu'à 130 g, et 10 g étant trouvés par d'autres initiatives comme l'utilisation de biocarburants ou la conduite écologique). Les actions européennes des constructeurs portent aussi sur les modalités d'application des normes Euro 5 (2009) et Euro 6 (2014) pour les véhicules particuliers, et Euro VI (2014 en projet) pour les véhicules industriels. De même, les discussions se poursuivent sur le droit de la concurrence, notamment pour le régime de la distribution automobile, la protection de la propriété intellectuelle et les négociations à l'OMC sur le commerce international.

L'augmentation du prix des carburants et des matières premières (celui de l'acier en particulier) affecte tout spécialement l'industrie automobile. Produire et transporter devient plus cher et 2008 ne sera pas une année facile pour la construction automobile. La croissance globale du marché est liée aux pays émergents, qui la soutiennent. La Chine a un peu ralenti sa croissance, mais celle-ci reste très soutenue en Amérique du Sud et la Russie est en train de devenir le premier marché européen devant l'Allemagne.

En Europe occidentale, on observe une situation contrastée où, si l'Allemagne et la France se maintiennent, plusieurs marchés chutent (l'Espagne et l'Italie en particulier), tandis que l'Europe centrale et l'Europe de l'Est gardent un bon développement. L'Amérique du Nord est, quant à elle, entrée dans une crise profonde aux répercussions aussi importantes pour les constructeurs nationaux que pour les étrangers. Dans ce contexte, le Japon (qui connaît un marché intérieur morose) voit, de plus, ses constructeurs affectés par la chute du marché américain.

Le CCFA est 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 et les grands projets touchant l'automobile et le cadre dans lequel elle s'inscrit. Avec l'appui de ses adhérents, il intervient au sein de grandes organisations représentatives du monde économique, comme le MEDEF, l'UIMM et le GFI, mais aussi dans les organisations spécialisées comme l'URF ou le GERPISA. Sur le plan international, il défend les intérêts français au sein de l'ACEA et de l'OICA et contribue activement à la production statistique de ces organisations.

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

Bien cordialement.

Xavier Fels

Président du CCFA

