



La mobilité en chiffres

Distribution, réparation, services de l'Automobile



AGIR POUR VOTRE AVENIR



Un outil pour préparer l'avenir

En tant que Président du Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA), il est de mon devoir de représenter l'exceptionnelle diversité des métiers que notre grande organisation rassemble. Le CNPA doit quotidiennement anticiper les transformations à l'œuvre sur le marché de la mobilité, afin d'orienter au mieux nos entreprises et fournir à nos professionnels les meilleurs outils et des repères fondamentaux pour les guider dans leurs choix.

La filière de la distribution et des services de l'automobile, souffre d'un paradoxe : alors qu'elle représente un poids économique considérable, qui n'a rien à envier à la filière industrielle, alors qu'elle accompagne les automobilistes au quotidien, elle reste trop souvent sous le radar des études sur l'automobile. Ce déficit de connaissance de nos propres activités et de leurs évolutions est un frein à notre capacité d'anticipation. Il me semblait primordial de le lever.

C'est donc avec une très grande fierté que je signe l'éditorial du nouveau rapport économique de notre secteur ; un travail considérable réalisé par notre commission économique et statistique, en partenariat étroit avec le Comité des Constructeurs Français de l'Automobile (CCFA) que je tiens ici à saluer. Tous les métiers du CNPA y ont été associés, afin d'aboutir à une étude rigoureuse, qui n'a pas vocation à être exhaustive, mais à donner de grandes indications fiables et précises. Je salue également la Banque de France pour les études qui nous ont permis d'approfondir la santé économique de notre filière automobile.

Avec ce rapport, le CNPA offre évidemment un outil supplémentaire de prospective à ses métiers et une meilleure connaissance de la place de « l'aval » au sein de notre filière automobile française.

A l'aube de la campagne présidentielle, il donne également aux Pouvoirs Publics un formidable baromètre du 5ème secteur économique du pays, au cœur des enjeux de mobilité.

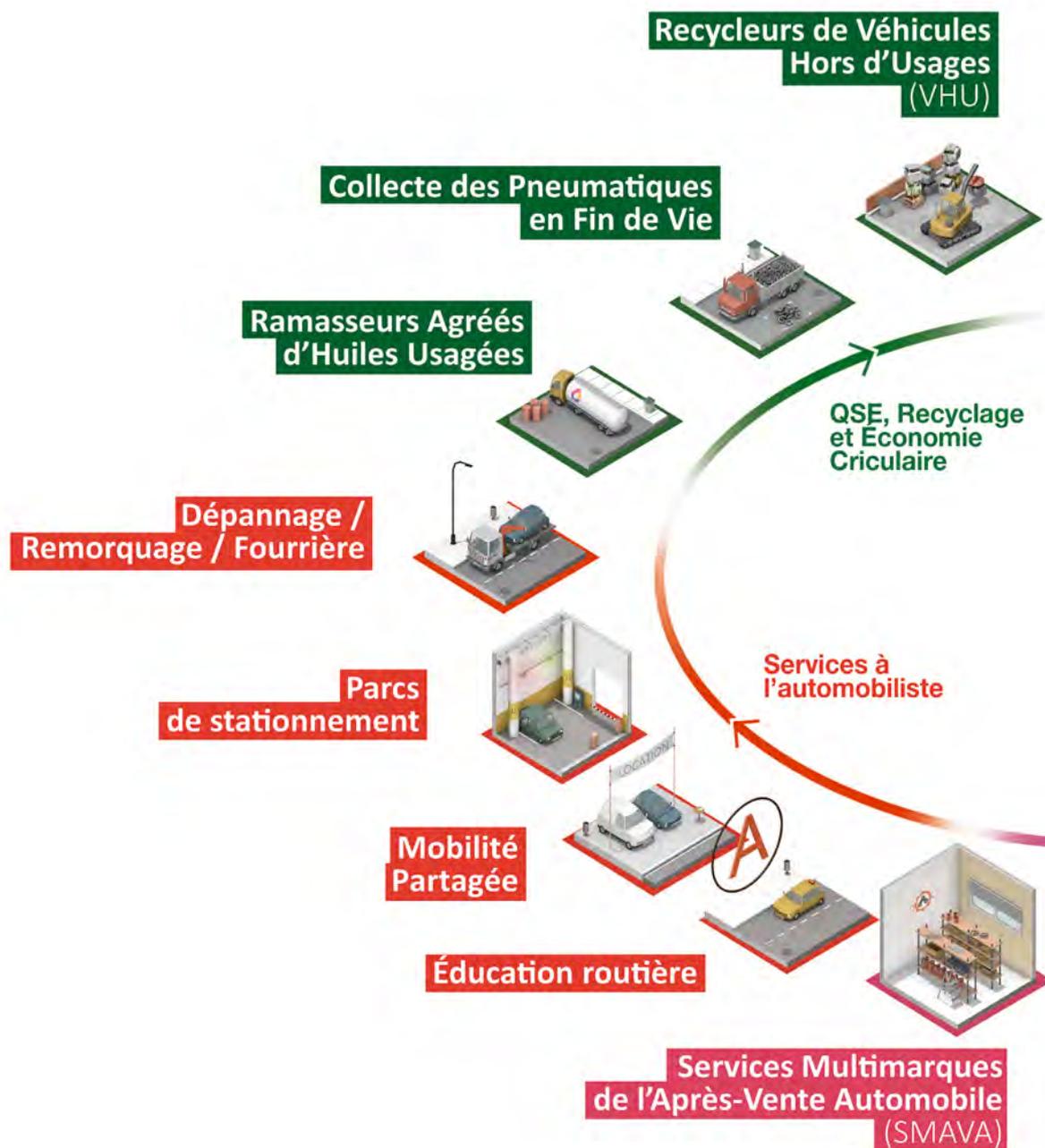
Ce rapport sera publié sur un rythme annuel et constituera ainsi un rendez-vous pour l'ensemble de nos partenaires. Évolutif, il présentera chaque année des zooms sur certaines de nos activités, en fonction de l'actualité, pour apporter un éclairage nécessaire sur un formidable secteur, trop souvent méconnu ou mal connu.

C'est cela, agir pour l'avenir !

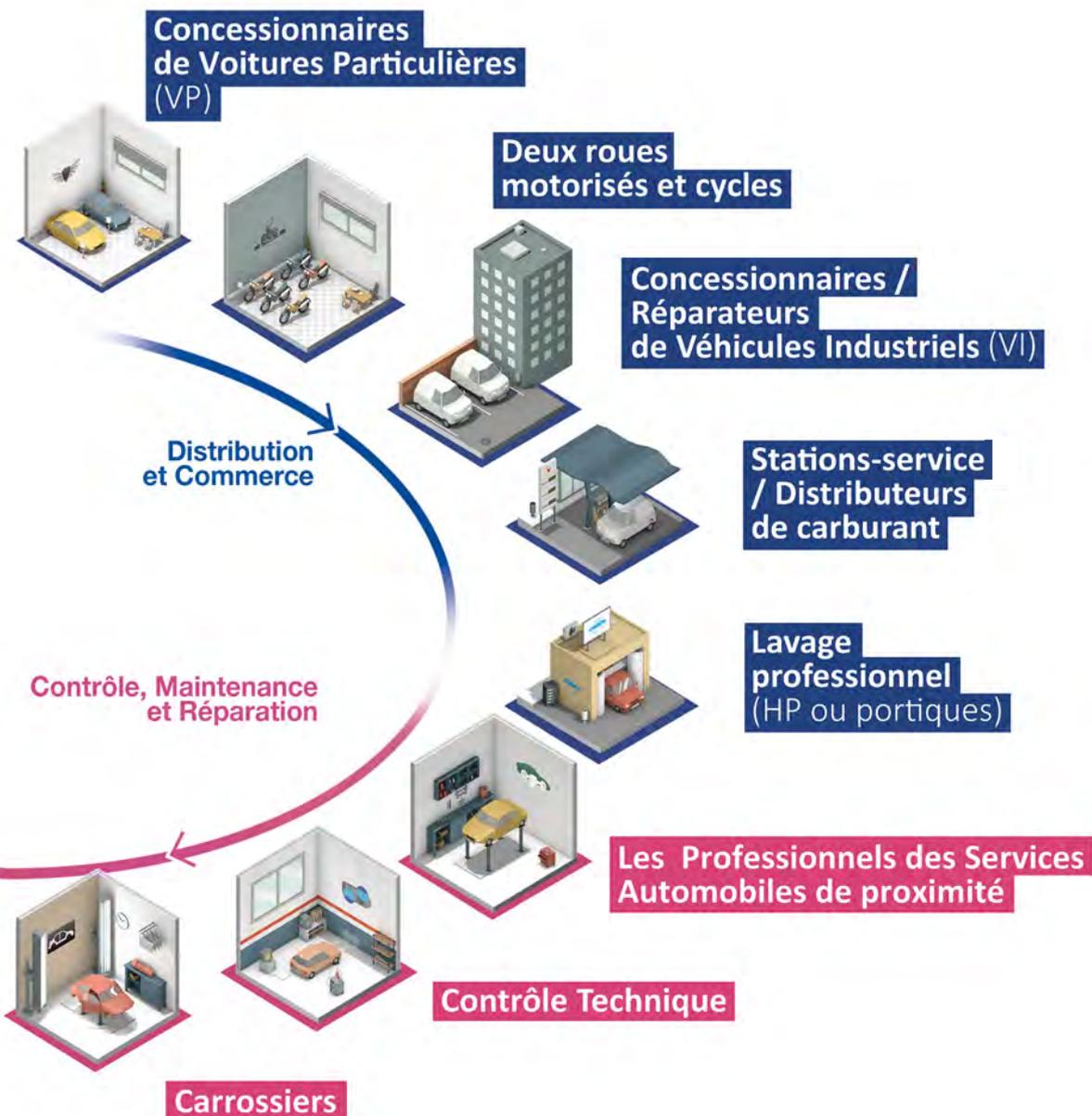
Francis Bartholomé
Président

Le Socle des **Métiers**

Incontournable sur le cycle de l'automobile



Des membres associés :
FNMS, COPMA, COPAHA,
COPACO, SNLVLD, SMCEAA,
DICA, ACLI.



Le CNPA compte également 5 autres métiers :
 Négociants en produits pétroliers, Installateurs GPLC Agréés,
 Pneumatiques, Négociants en VO, Agents de Marques. Leurs
 thématiques sont couvertes par celles des 16 Métiers.

Sommaire



1	Transports intérieurs de voyageurs	9	8	Distribution	63
2	Transports intérieurs de marchandises	15	9	Contrôle technique	67
3	Parcs de véhicules terrestres motorisés	21	10	Carburants	77
4	Immatriculations de véhicules terrestres motorisés (y compris remorques et semi-remorques)	29	11	Lubrifiants	83
5	Dépenses de consommation et indices de prix à la consommation des ménages	39	12	Véhicules hors d'usage (VHU)	87
6	Données sociales de la branche aval	45	13	Auto-écoles	93
7	Données économiques de la branche aval	51	14	Lexique	101



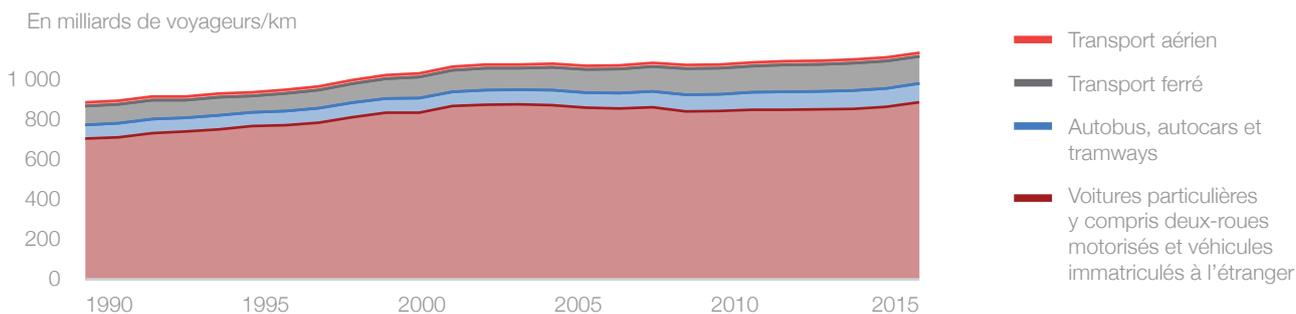
1

Transports intérieurs
de voyageurs

1

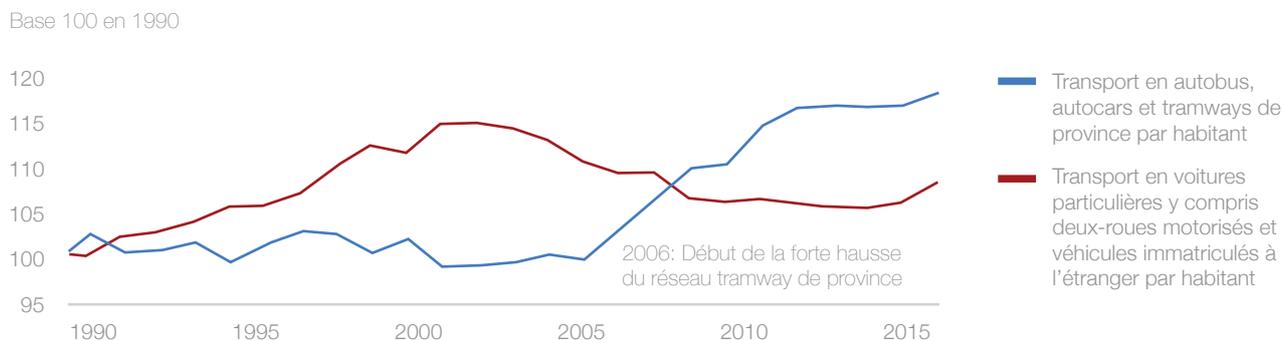
Transports intérieurs de voyageurs

Évolution des transports intérieurs de voyageurs



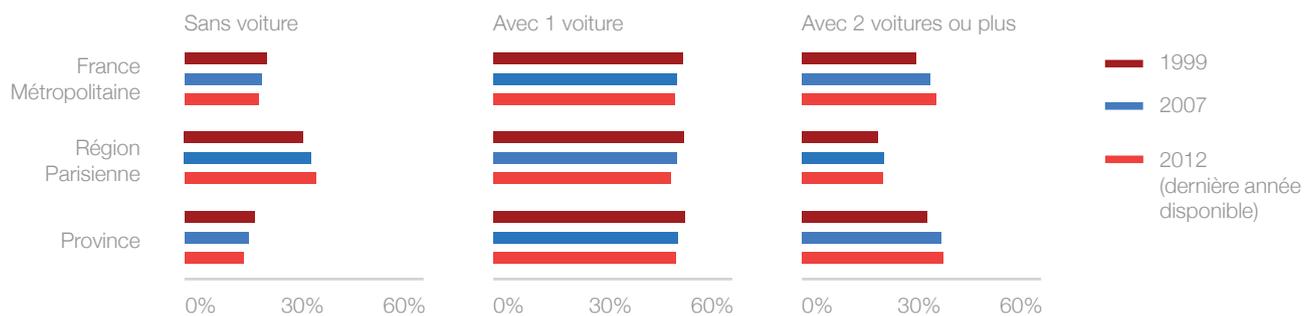
Sources: MEDDE/SOeS, INSEE

Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode routier (indice calculé à partir des voyageurs-kilomètres et corrigé de l'évolution de la population)



Sources: MEDDE/SOeS, INSEE

Taux de motorisation des ménages selon la région

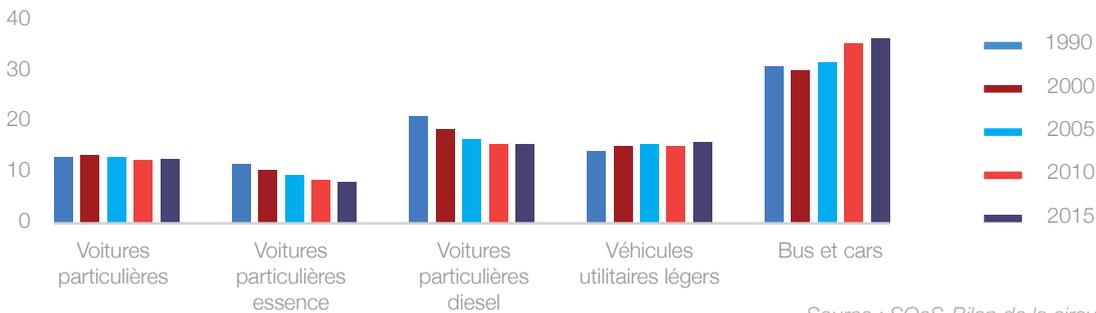


Source : INSEE - Recensement de la population



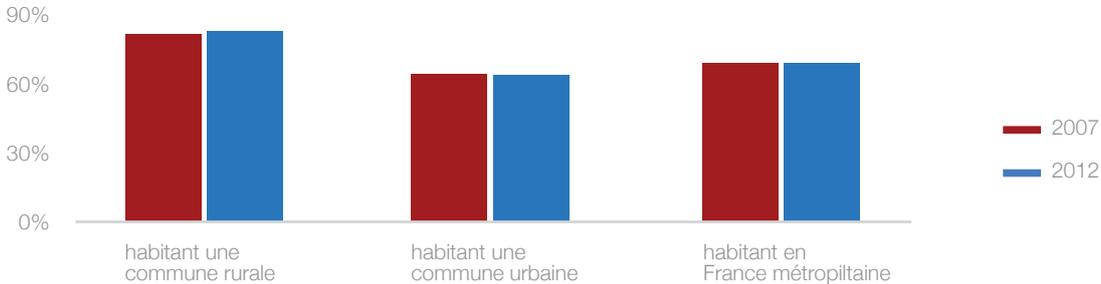
■ Parcours annuel moyen des véhicules immatriculés en France

En milliers de km



Source : SOeS-Bilan de la circulation d'après SOeS, CCFA, Setra, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Soifres, CPDP

■ Part de la population active utilisant principalement la voiture particulière (ou camion, ou fourgonnette) pour se rendre sur son lieu de travail

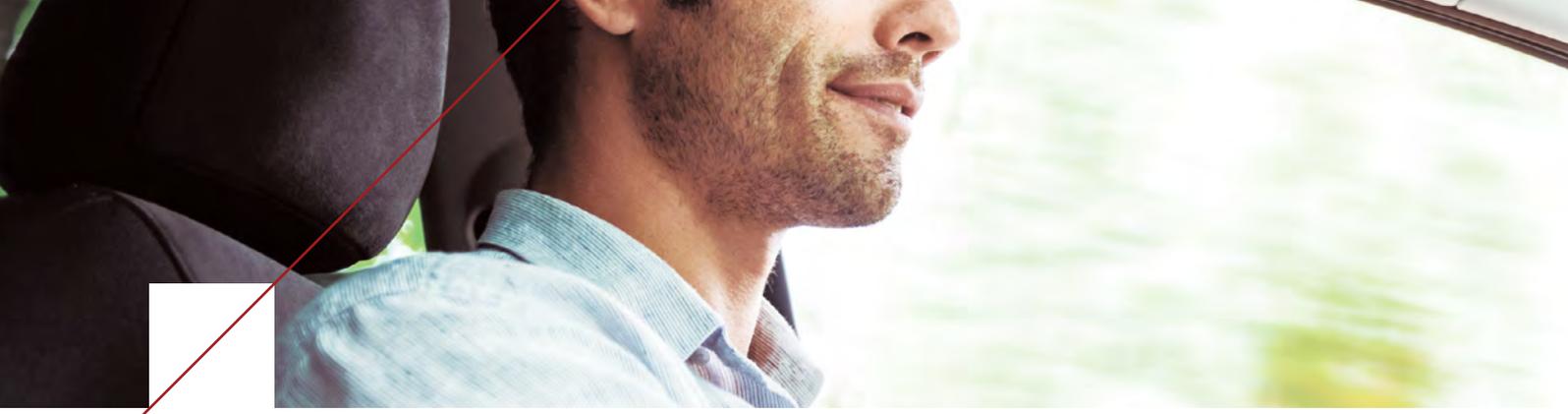


Source : INSEE - Recensement de la population

En partie liée à l'économie, la mobilité des personnes intègre aussi une dimension sociale. Elle permet les échanges entre les Hommes, la création de richesses et d'emplois plus ou moins importante selon les secteurs d'activité (tourisme, santé, ...). L'unité, voyageur-kilomètre, utilisée pour la mesurer, permet de comparer les différents moyens de transport, à l'exception du transport maritime. Elle est égale au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Son principal biais réside dans la sous-représentation de la mobilité urbaine.

Après une période de forte croissance entre 1990 et 2002, la mobilité en voyageurs-kilomètres se stabilise jusqu'en 2009. Une légère

augmentation s'observe à partir de 2010 et s'accélère en 2015. La route a toujours été prépondérante dans les déplacements de personnes, la voiture particulière étant le principal moteur de l'évolution de la mobilité. 80% des déplacements s'opèrent en voiture particulière et 8% en autobus, autocars et tramways en 2015. Le nombre de déplacements en transports collectifs de longue distance hors avions et trains à grande vitesse varie peu, avec un peu plus de 55 milliards de voyageurs-kilomètres. Néanmoins, au sein de cet ensemble composé des trains interurbains et des autocars/autobus, il apparaît que le poids du transport routier augmente considérablement, passant de 70% en 2000 à 87% en 2015.



Il est possible de faire le rapport entre les voyageurs-kilomètres observés sur un mode de transport et le nombre d'habitants. Ce nouvel indice donne un aperçu de la mobilité à population constante. Bien que corrigée, une hausse continue jusqu'en 2002 demeure (+15,2% du nombre de voyageurs-kilomètres par habitant en voitures particulières). Puis une période de baisse (-8,2%) s'observe entre 2002 et 2013, due notamment à la hausse du prix du carburant. L'analyse est quasi inverse pour les autocars, autobus et tramways. Entre 1990 et 2005, l'indice reste stable autour de 100. De 2005 à aujourd'hui, il croît fortement, de 18,5%. L'amélioration qualitative des réseaux urbains – voies dédiées, la multiplication du nombre de lignes d'autobus et d'autocars comme de tramway, expliquent le dynamisme de ce mode de transport. Ces deux modes de transport routier connaissent un regain en 2015 principalement lié à l'augmentation de la mobilité individuelle. La baisse récente du prix des carburants desserre la contrainte budgétaire des ménages ce qui engendre une plus grande utilisation de la voiture.

L'enquête PARCAUTO TNS-Sofres, basée sur un échantillon représentatif, offre un aperçu des tendances du taux d'équipement des ménages. Les ménages sans voiture diminuent fortement entre 2003 et 2009, début de la crise en France, soit - 4 points à 16% avant de se stabiliser autour de ce seuil. Ceci correspond à un marché mature et de renouvellement. Les ménages non motorisés ne forment pas une catégorie homogène : personnes très âgées, jeunes ménages, habitants du centre-ville de grandes agglomérations, des ménages en difficultés économiques provisoires (séparation, chômage, ...). Il est envisageable que le nombre de ménages non motorisés augmente dans le futur étant donné le vieillissement de la population.

La part des ménages disposant d'une seule voiture est restée stable durant l'ensemble de la période observée à environ 47%. La part des ménages multi-équipés, 2 voitures au moins, a cru jusqu'en 2009 (+4 pts) avant de se contracter légèrement (-2 pts à 30%). Cette évolution est principalement due aux ménages disposant de 2 voitures, les autres évoluant peu.

En région parisienne, les données du recensement de l'INSEE montrent une hausse du nombre de ménages sans voiture entre 1999 et 2012. Cette part est supérieure de 10 points à celle des ménages de province. Une certaine homogénéité nationale apparaît pour les ménages disposant d'une voiture. Tandis que la part des ménages équipés de deux voitures au moins, est stable en Île-de-France, elle croît continuellement en province avec certes une croissance plus lente entre 2007 et 2012. La crise et le coût élevé de l'automobile dans le budget des ménages sont les principaux facteurs explicatifs.

Le kilométrage annuel moyen a très peu varié pour les voitures particulières avec une moyenne de 13 200 Km pour les 5 années présentées. Néanmoins, le détail par type de motorisation permet d'avoir un regard plus avisé. Tout d'abord, le kilométrage annuel moyen des voitures particulières à motorisation essence est bien moins élevé que celui des voitures diesel. (11 945 contre 21 277 en 1990, 8 469 contre 15 739 en 2015). Les kilométrages annuels moyens des deux types de motorisation ont considérablement et continuellement baissé de 1990 à 2015, même si la diminution s'avère de moins en moins forte au cours des années.

Le fait que le kilométrage moyen pour l'ensemble des VP semble stable résulte de la composition du parc automobile : environ 8% du parc était



de motorisation diesel en 1990, contre 62% en 2016. Le faible coût du gazole lié à une consommation moindre en carburant de cette motorisation explique le fait que ces ménages effectuent plus de kilomètres à coût identique. Néanmoins, outre le ralentissement de l'activité économique des années 2000, la diminution du kilométrage annuel moyen s'explique aussi par la banalisation de l'achat de voitures diesel, leur achat ne concernant plus uniquement les « gros rouleurs ». Ainsi, les nouveaux conducteurs diesel, conduisant moins que les anciens, font baisser le kilométrage annuel moyen de cette motorisation. Parallèlement, ils étaient de gros conducteurs dans le parc de voitures à essence d'où une diminution du kilométrage moyen de ce parc. Les baisses observées résultent aussi de l'augmentation du multi-équipement. Même si les ménages circulent plus, leurs véhicules roulent, de fait, moins. Le coût élevé des carburants depuis 2008 explique aussi la diminution du kilométrage moyen. À l'inverse, une hausse de 2% du kilométrage annuel moyen est observé en 2015, identique pour les deux types de motorisations, résultant de la baisse du prix des carburants.

Pour les véhicules utilitaires légers, dont la fonction et le mode d'utilisation n'ont pas changé, le kilométrage moyen a très peu évolué entre 1990 et 2015. Pour les autobus et autocars, il augmente depuis 2000. Il devrait progresser ces prochaines années grâce au développement de nouvelles lignes avant tout intra-régionales et à la hausse de la part des véhicules de moins de 5 ans (renouvellement du parc). Les kilomètres annuels moyens varient fortement en fonction de l'âge du véhicule.

La voiture particulière tient une place importante dans les communes rurales où plus de 80% de la population active se rend au travail en voiture. La voiture demeure l'unique moyen de transport en ruralité. Ce chiffre s'élève toujours à plus de 60% pour les communes urbaines. Parallèlement, le choix du mode de transport utilisé s'avère constant, les parts évoquées n'évoluant qu'à la marge entre 2007 et 2012 peu importe la localisation du ménage. Hormis le trajet domicile-travail, la voiture est aussi plébiscitée pour aller faire les courses ou pour les loisirs.





2

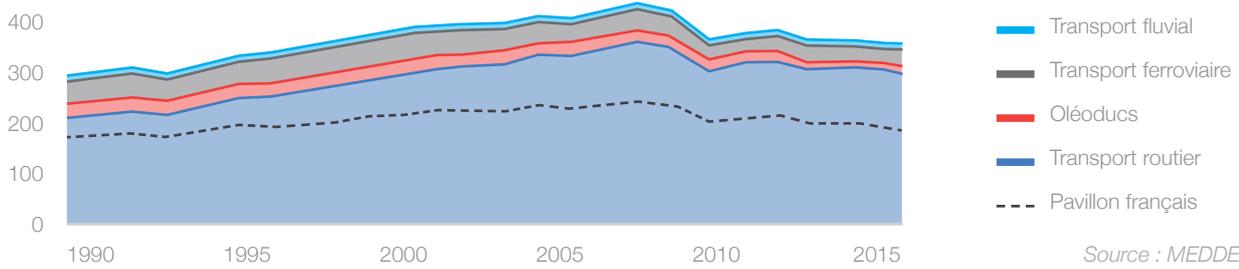
Transports intérieurs
de marchandises

2

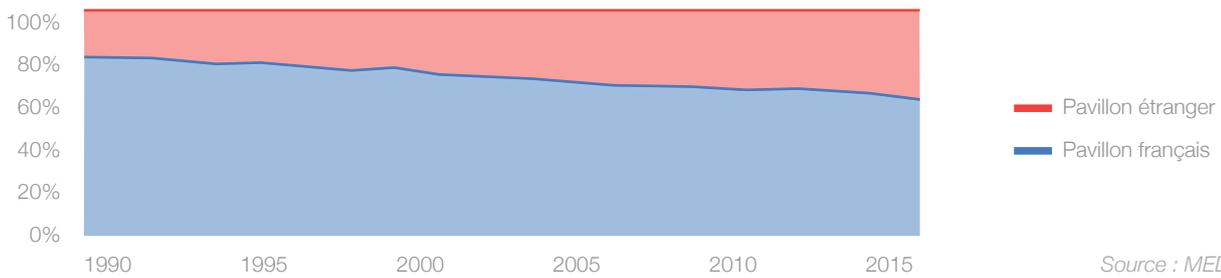
Transports intérieurs de marchandises

Évolution des transports intérieurs de marchandises

En milliards de tonnes/km

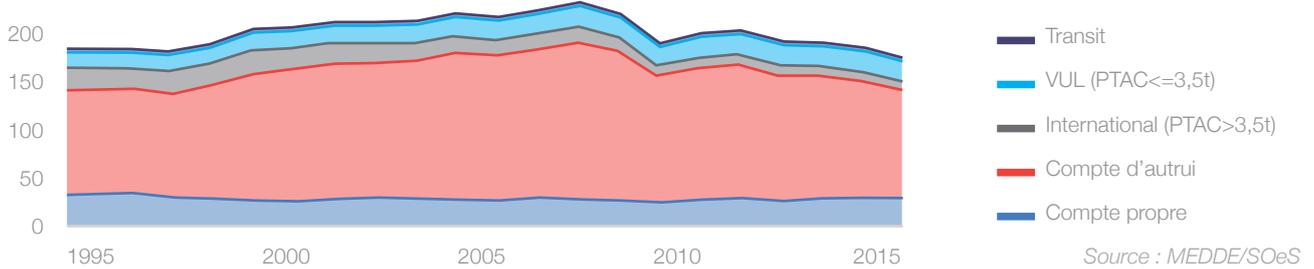


Part des pavillons français et étrangers dans le transport routier de marchandises (TRM)



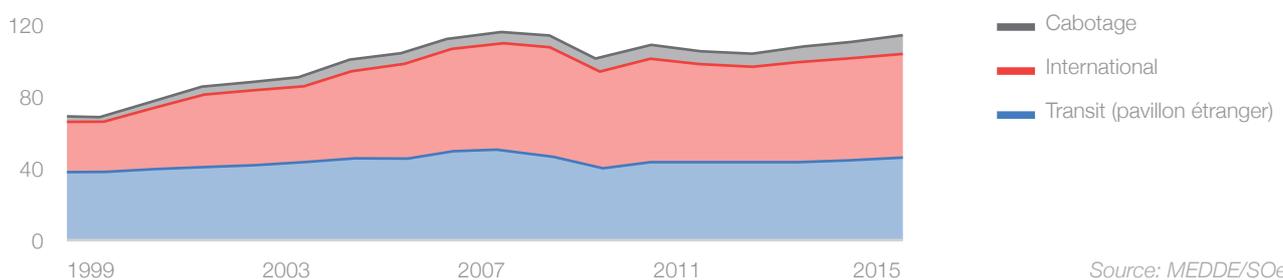
Le transport intérieur de marchandises : pavillon français

En milliards de tonnes/km



Le transport intérieur de marchandises : pavillon étranger

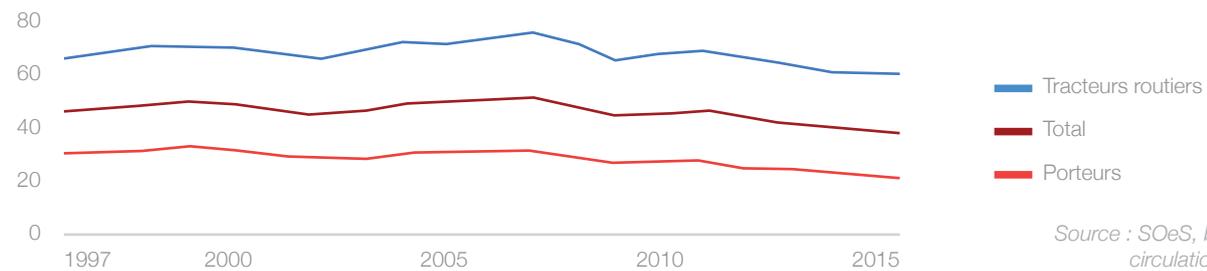
En milliards de tonnes/km





Kilométrage annuel moyen par véhicules industriels en service selon le genre

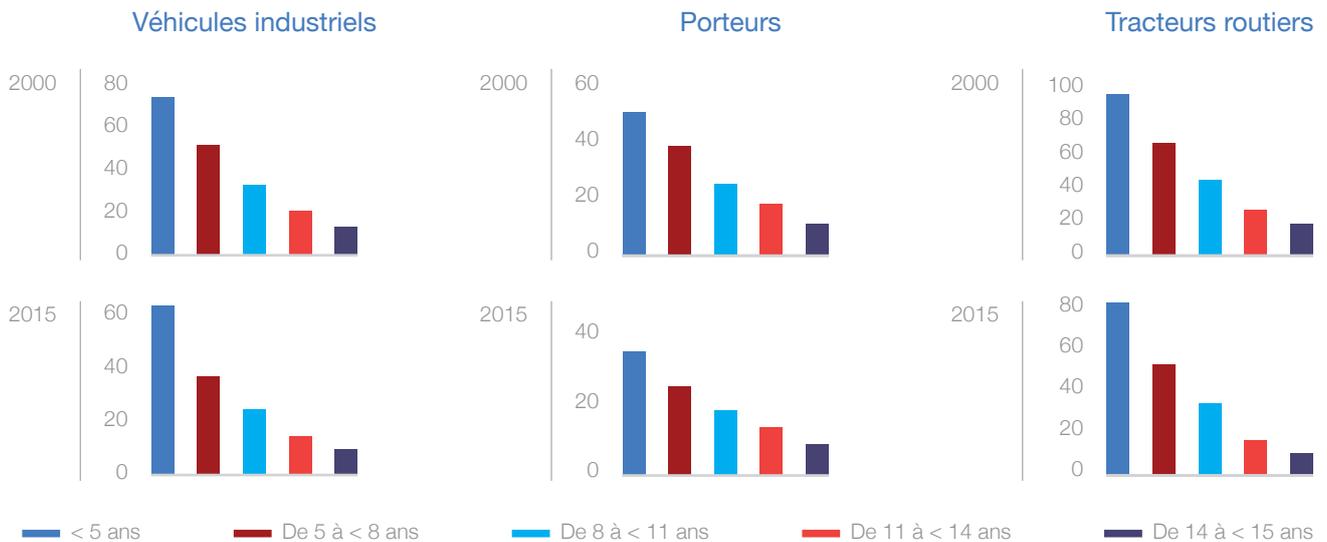
En milliers



Source : SOeS, bilan de la circulation routière

Kilométrage annuel moyen par genre de véhicules industriels en service selon la tranche d'âge

En milliers



Source: SOeS, bilan de la circulation routière

Répartition des tonnes de marchandises transportées et effectuées par le pavillon français selon la distance en charge



Source : Enquête TRM du MEDDE/ SOeS



Le transport de marchandises est en lien étroit avec l'économie d'un pays et de ses interactions avec ses voisins. Il permet de relier physiquement les lieux de production des marchandises entre eux, aux lieux de stockage puis de consommation, puis ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage. Le coût, la destination et le type de marchandises sont les critères prépondérants quant au choix du mode de transport. Le transport de marchandises se mesure en tonnes ou en tonnes-kilomètres pour estimer son intensité. Cette unité est égale au produit du nombre de tonnes transportées par la distance moyenne parcourue par une tonne.

Les tonnes-kilomètres ont augmenté continuellement de 1990 à 2007 à de rares exceptions près avant de diminuer. La part modale du transport routier s'est accrue, passant de 71,2% en 1990 à 84,1% en 2015. Elle s'est maintenue, en volume, au niveau de 2001 tandis que le transport terrestre total retrouve son niveau de 1998.

La part modale du transport ferroviaire est passée de 19,0% en 2000 à 10,3% en 2015.

Le transport par oléoduc, stable depuis 1990, s'est contracté depuis 2007 suite à la fermeture des raffineries en France. Le transport de produits finis a augmenté à l'inverse de celui des produits bruts.

Au vu du coût du transport routier en France, de sa réglementation et de l'accroissement des flottes des nouveaux pays entrés dans l'Union européenne, la concurrence étrangère a fortement affecté le transport routier de marchandises sous pavillon français. Les transporteurs français n'ont pas profité de la croissance du transport routier de marchandises.

Le pavillon français a effectué 80,6% des tonnes-kilomètres en 1990, 67,3% en 2007 et 61,2% en 2015, soit en volume le niveau de 1994.

Le transport national en tonne-kilomètre se fait principalement pour compte d'autrui ce qui n'est pas le cas si l'unité est la tonne. En augmentation jusqu'en 2007, date à laquelle il représentait 70,4% des tonnes-kilomètres sous pavillon français, le transport pour compte d'autrui a vu sa part réduire à 63,4% en 2015. En 2015, les tonnes-kilomètres réalisées pour compte d'autrui ont diminué de 8,4% par rapport à 2014, et de 32,4% par rapport à 2007, atteignant leur niveau le plus bas depuis 1998. Le transport national pour compte propre augmente en moyenne de 1,5 % par an depuis 2009. Très sensible aux fluctuations économiques, il ralentit progressivement sa hausse (+0,4% en 2015).

Faisant face à la concurrence étrangère, la partie française du transport international diminue de 11,1% en 2015 à 7,5 milliards de tonnes-kilomètres. Depuis 1999, année record à 23,6 milliards de tonnes-kilomètres, le transport international sous pavillon français s'est contracté de 68,2%. Le transport en VUL est resté stable jusqu'en 2007 avec environ 10% du transport "pavillon français", il a augmenté depuis pour atteindre 13,6% en 2015.

Le transport intérieur "pavillon étranger" s'est accru entre 1999 et 2007, de 69,5%. À partir de 2013, il est reparti à la hausse (+3,1% pour l'année 2015).

Le volume du transit s'est avéré constant avec environ 40 milliards de tonnes- kilomètres.

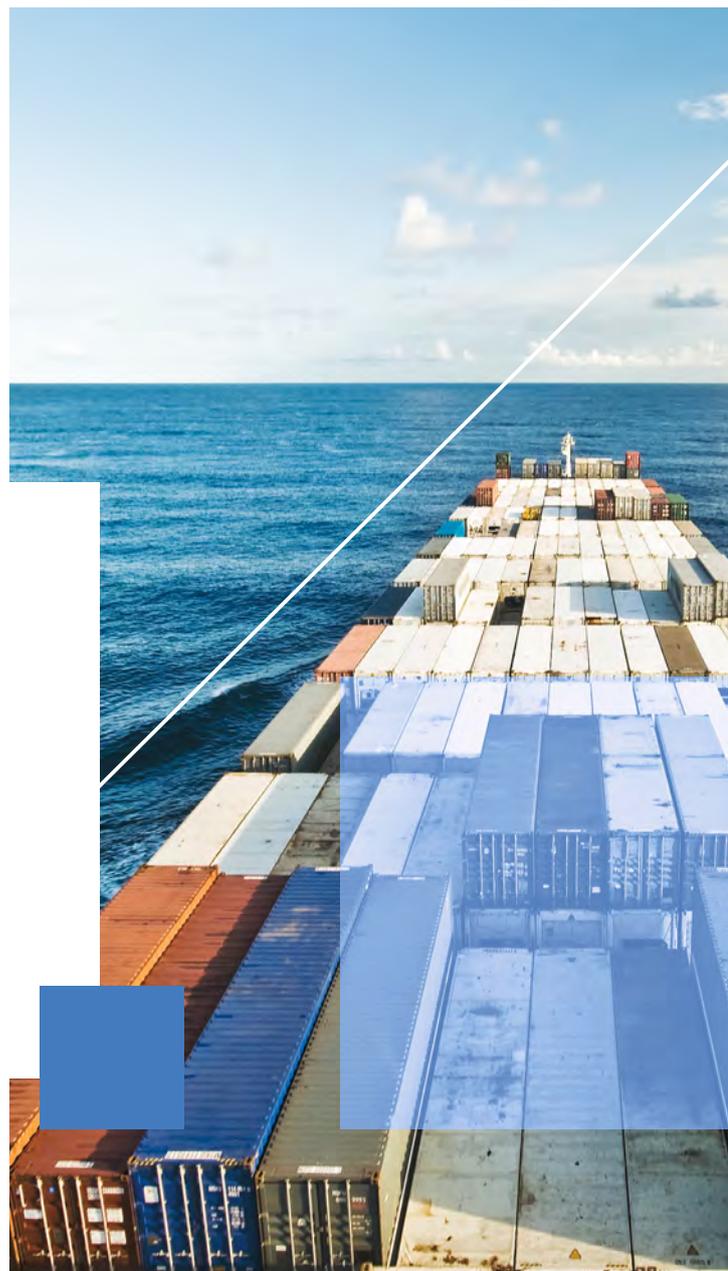


Le transport international s'est accaparé l'ensemble des variations en tonne-kilomètre réalisées sous pavillon étranger (+ 228,8% par rapport à 1990). Le cabotage, augmentant de 5,3% en 2015, est resté négligeable (2,8% du transport routier).

Le kilométrage annuel moyen des porteurs et tracteurs routiers est en légère progression jusqu'en 2007 avant de se contracter durant la crise de 2009. Les tracteurs routiers roulent 2,6 fois plus que les porteurs en 2015. Cette différence se creuse quasi continuellement depuis 1997, date à laquelle ils ne roulaient que 2,1 fois plus. Depuis 2011, une baisse continue du kilométrage annuel moyen s'observe (-15,2%). La baisse est plus prononcée pour les porteurs (-20%) que pour les tracteurs (-13,4%). Le kilométrage annuel moyen varie fortement selon l'âge des véhicules. Les véhicules de moins de 5 ans parcourent 6,4 fois plus de kilomètres que les véhicules de 14/15 ans.

78,3% des tonnes transportées sous pavillon français le sont à moins de 150 km. Cette tendance est constante depuis 1997. Une réduction importante en valeur mais négligeable en part s'est opérée sur les longues distances depuis 2000 (-1,6 point).

Substituer le transport routier par un autre mode peut être avantageux et aisé sur de longues distances pour des marchandises pondéreuses. En revanche, le report modal s'avère onéreux sur les derniers kilomètres, les courtes distances. La capillarité du réseau routier demeure un atout indéniable.





3

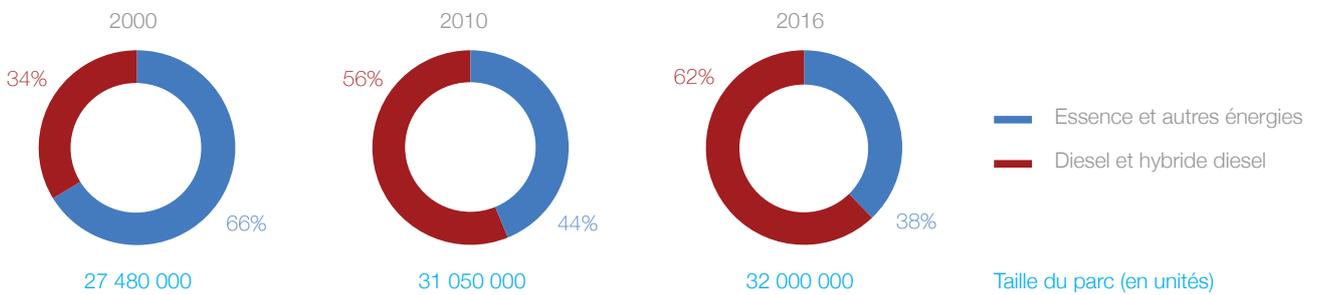
Parcs de véhicules
terrestres motorisés

3

Parcs de véhicules terrestres motorisés

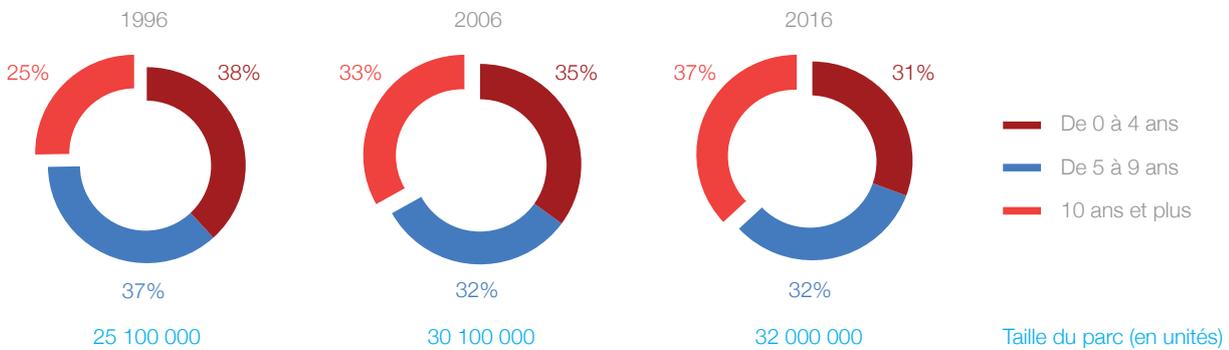
Parc de voitures particulières

■ Parc de voitures particulières (VP) par type de motorisation au 1^{er} janvier



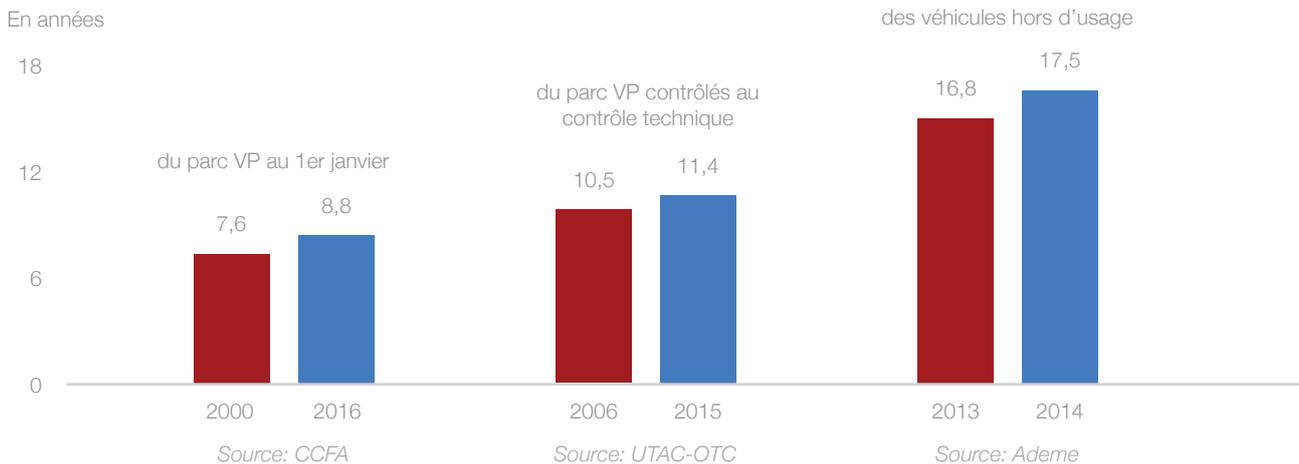
Source: CCFA

■ Parc de VP par classe d'âge au 1^{er} janvier



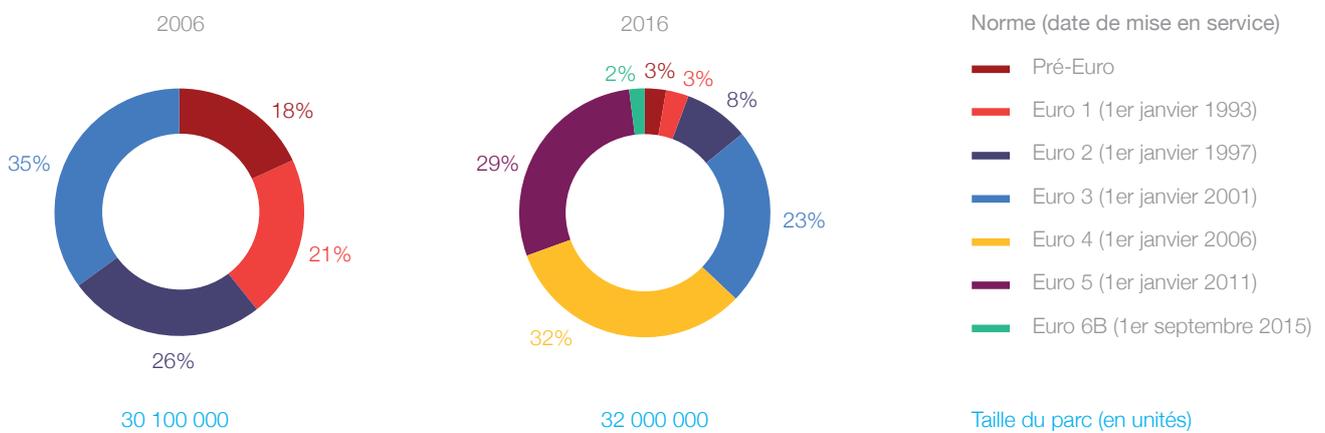
Source: CCFA

■ Âge moyen





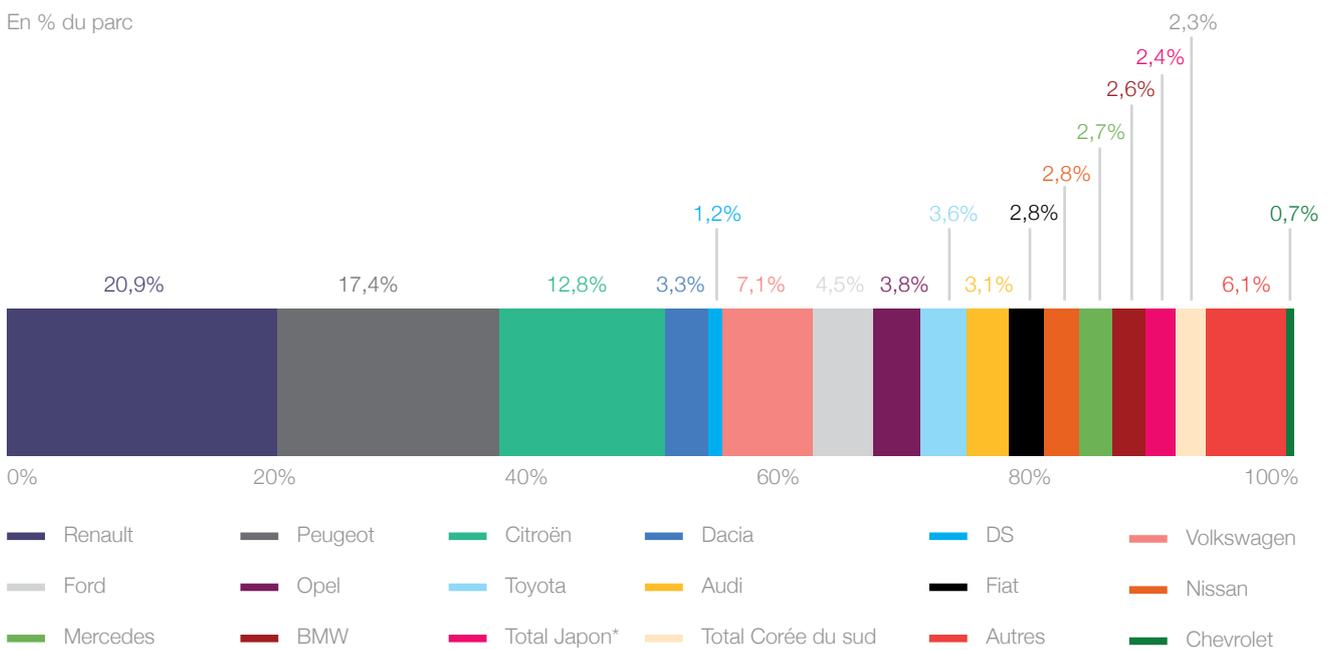
Parc de VP par norme Euro au 1^{er} janvier



Source: estimations

Parc de VP de moins de 10 ans d'âge par marque au 1^{er} janvier 2016

En % du parc



*sans Toyota et Nissan

Sources: estimations CCFA / AAA-DATA





Le parc circulant de voitures particulières en France est en hausse continue.

La part des véhicules à énergie diesel et hybride diesel est en progression constante jusqu'en 2014; depuis, elle est quasi stable autour de 62 %.

Au 1^{er} janvier 2016, la tendance entre les deux grandes catégories d'énergie s'est légèrement inversée en part mais pas en volume (les deux motorisations augmentent leurs volumes).

Les énergies alternatives représentent un peu moins de 1% du parc (0,6% pour le parc gaz et hybrides rechargeables, 0,1% pour l'électrique et l'hydrogène).

L'âge moyen du parc de voitures particulières a augmenté de plus d'un an entre 2000 et 2016 (soit 8,8 années) ce qui est une tendance des parcs matures. Celui du parc passant au contrôle technique (voitures de plus de 4 ans et voitures ayant connu une transaction) suit cette tendance, il était supérieur à 11 ans à 2015.

Entre 1996 et 2016, le parc est vieillissant avec une hausse de 12 points (soit en volume une progression de 5,5 millions d'unités). La part des véhicules de plus de 10 ans s'élève à 37%. Cette évolution engendre une plus grande activité des métiers de l'entretien-réparation, dont chez les acteurs indépendants, et du contrôle technique.

Le rôle de la filière aval est donc d'entretenir ce parc de VP de plus de 32 millions de véhicules. Les métiers de l'automobile par leur professionnalisme et leur proximité du consommateur, permettent de maintenir les niveaux de sécurité et d'émissions au plus près des valeurs des véhicules neufs.

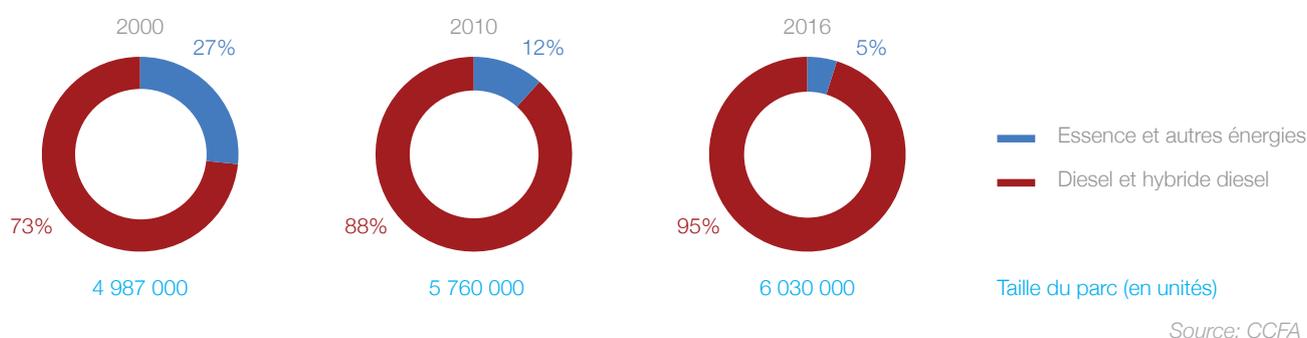
Le contrôle technique est un des outils essentiels de cette gestion du parc roulant. Toutefois, malgré un âge moyen du parc en augmentation, nous constatons la baisse du nombre de contre-visites. Cela peut s'expliquer par une meilleure performance des véhicules; cependant, il convient de s'interroger sur la nécessité de réviser et renforcer le contrôle technique afin d'en assurer la pertinence par rapport à l'efficacité des véhicules. La directive européenne de 2017 engage de premières évolutions.

Les évolutions socio-économiques de l'après crise sont toujours très présentes (l'âge moyen du parc en atteste), mais l'engagement des adhérents du CNPA est d'assurer pour tous une mobilité sûre et plus vertueuse pour l'environnement tout en apportant des solutions économiques adaptées comme par exemple avec les pièces de ré-emploi.

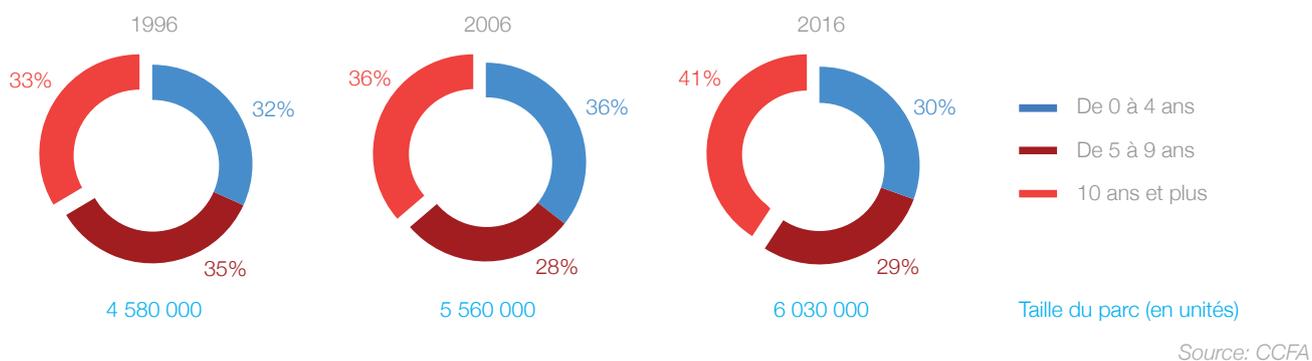


Parc des véhicules industriels, deux-roues motorisés, car, bus et véhicules utilitaires légers

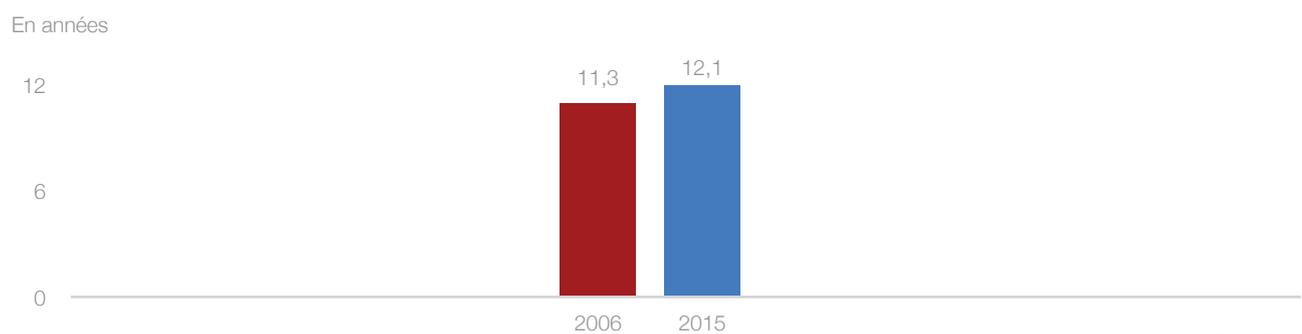
■ Parc de véhicules utilitaires légers (VUL) par type de motorisation au 1^{er} janvier



■ Parc de VUL par classe d'âge au 1^{er} janvier

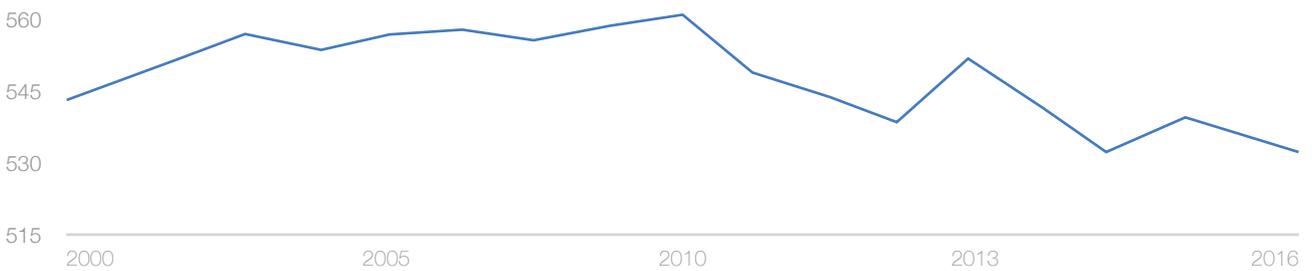


■ Âge moyen du parc de VUL contrôlés au contrôle technique



■ Parc de véhicules industriels (VI) au 1^{er} janvier

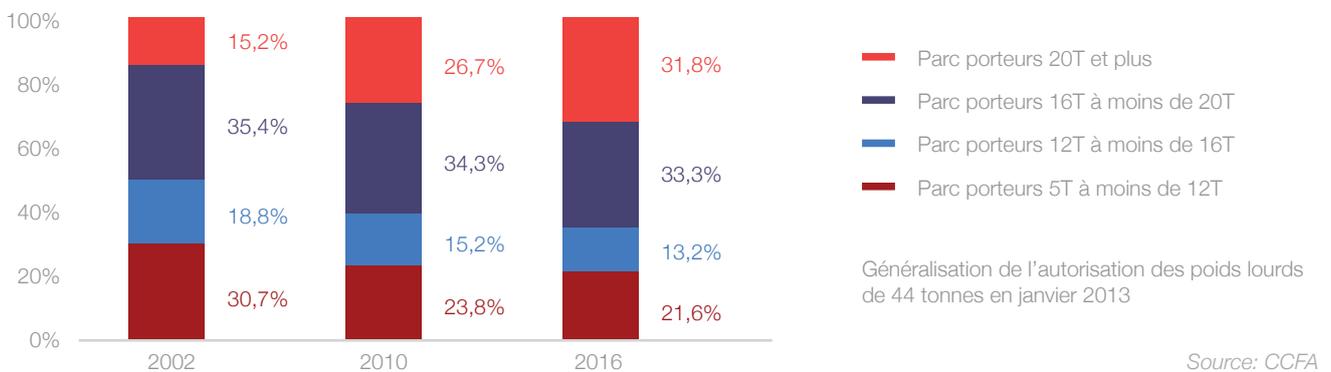
En milliers d'unités



Généralisation de l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes et anticipation de l'entrée en vigueur de la norme Euro VI pour les nouveaux véhicules en janvier 2013

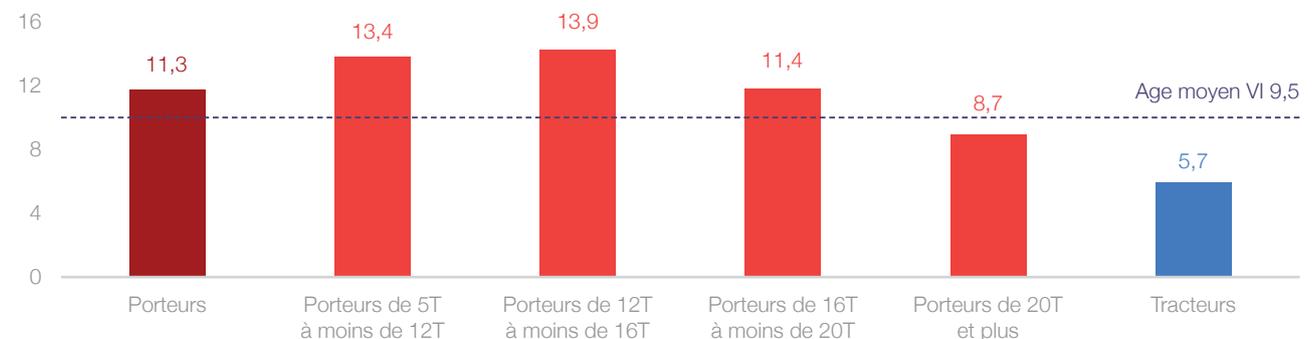
Source: CCFA

■ Répartition du parc de porteurs par tranche de poids total autorisé en charge (PTAC) au 1^{er} janvier



■ Age moyen du parc de VI par genre et PTAC au 1^{er} janvier 2016

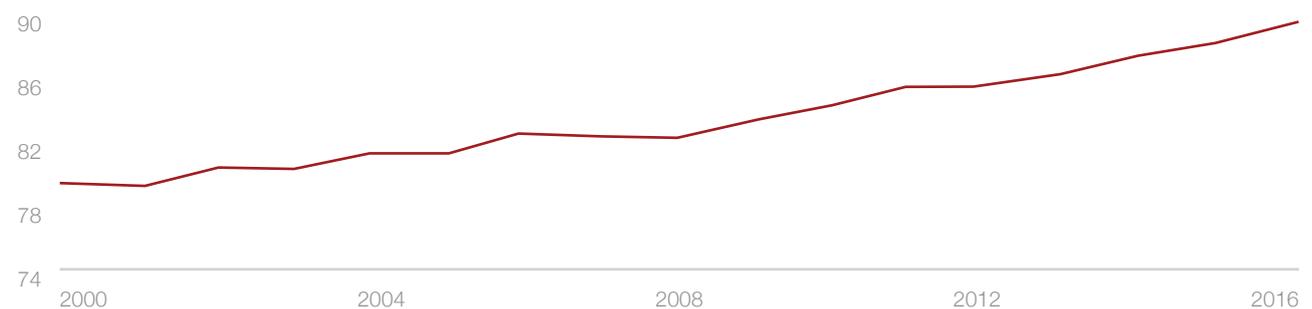
En années



Source: CCFA

■ Parc de cars et de bus au 1^{er} janvier

En milliers d'unités

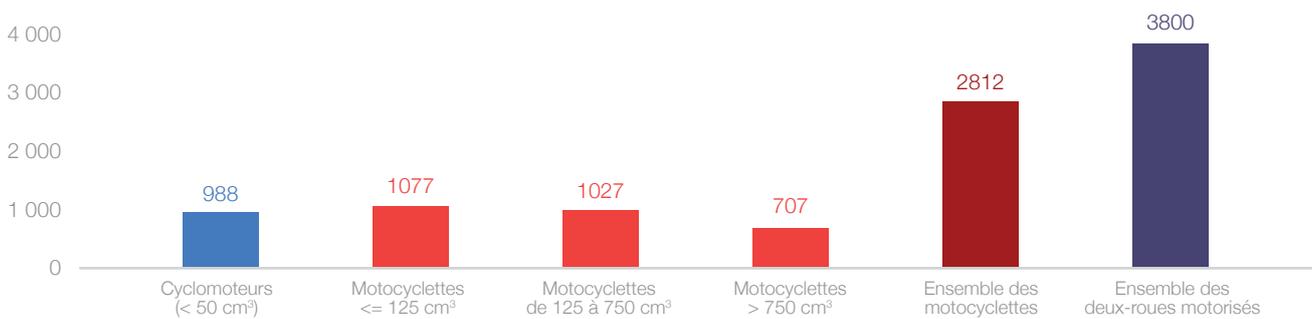


Source: CCFA



■ Parc des deux-roues motorisés au 1^{er} janvier 2012

En milliers d'unités



Source : SOeS, enquête 2RM 2012

Le parc des véhicules utilitaires légers est également en croissance constante. La part des véhicules à énergie essence et autres énergies a baissé de plus de 20 points (soit un niveau de 5 %) entre 2000 et 2016.

La part des véhicules de plus de 10 ans est historiquement supérieure à celle des voitures particulières. Ce ratio a progressé de 8 points pour atteindre 41 %.

Le parc de véhicules industriels est plus sensible à la conjoncture économique et à l'évolution des normes Euro. L'utilisation de ces véhicules est plus intense, la diffusion des innovations y est ainsi plus rapide que dans les autres parcs.

La part des véhicules industriels de plus de 20 tonnes a doublé entre 2002 et 2016.

L'âge moyen des tracteurs est inférieur à la moyenne de celui de l'ensemble des véhicules industriels. Celui des porteurs diminue avec la hausse du poids total autorisé en charge (PTAC).

Le rythme moyen d'augmentation du parc des cars et bus s'est accéléré depuis 2009. La libéralisation de 2015 des transports routiers interurbains devrait contribuer à la poursuite de la croissance.

Pour les deux-roues motorisés, les études et statistiques sont encore à ce stade très parcellaires. Le CNPA avec l'aide de la société AAA a engagé une étude plus large, dont les résultats seront publiés en 2017.



4

Immatriculations de
véhicules terrestres
motorisés
(y compris remorques
et semi-remorques)

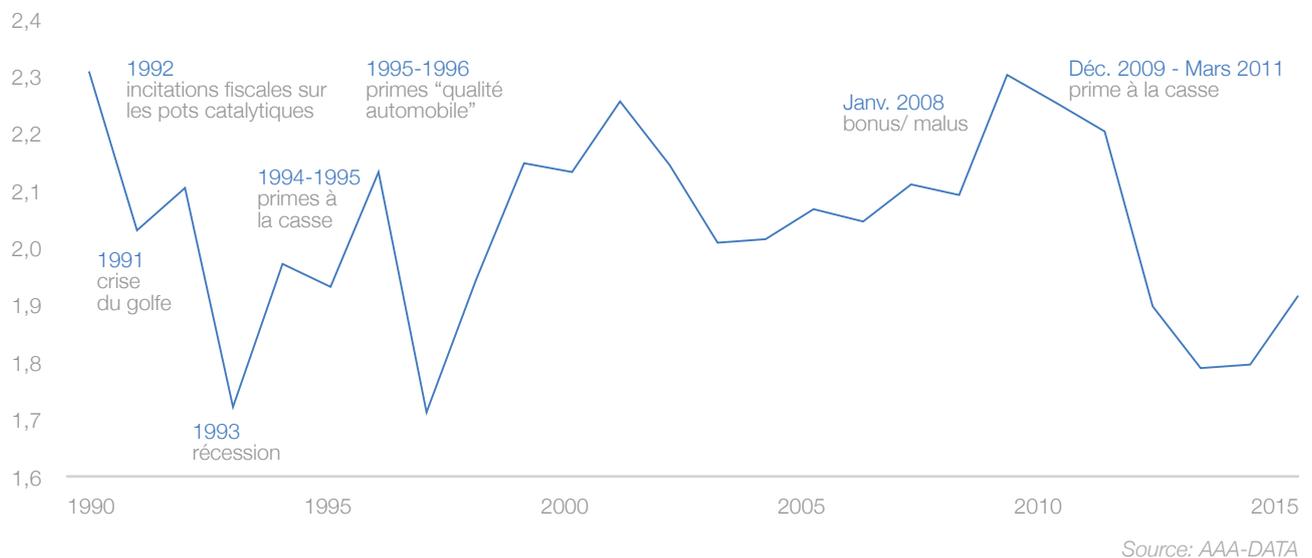
4

Immatriculations de véhicules terrestres motorisés (y compris remorques et semi-remorques)

Immatriculations de voitures particulières

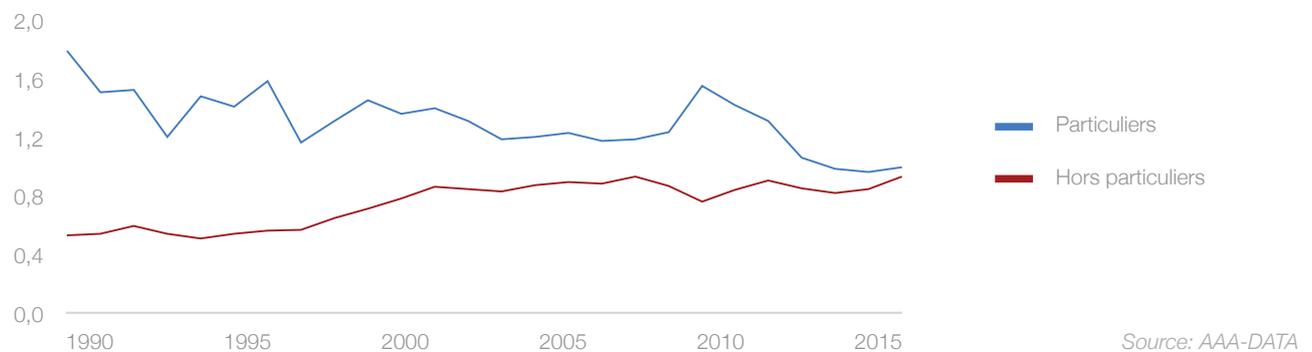
■ Immatriculations de voitures particulières neuves (VPN)

En millions d'unités



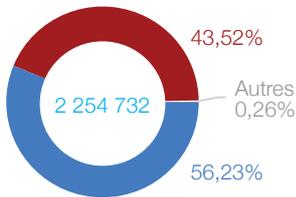
■ Immatriculations de VPN par catégorie de clientèle

En millions d'unités

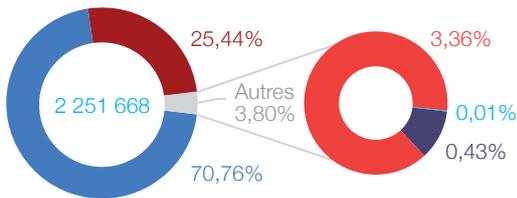


Immatriculations de VPN par énergie en France

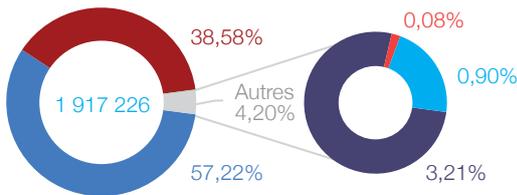
2001



2010

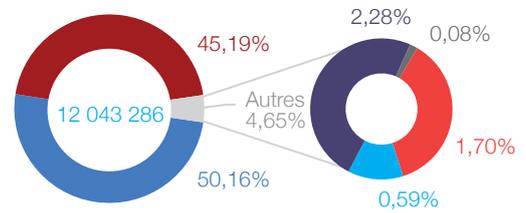


2015

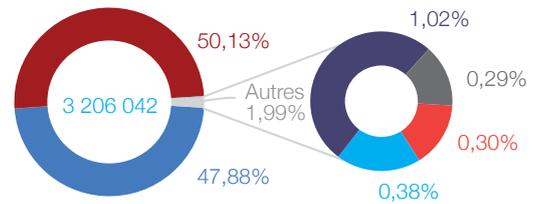


Immatriculations de VPN par énergie en Europe en 2015

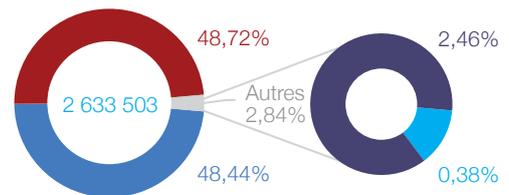
Union Européenne et AELE*



Allemagne



Royaume-Uni

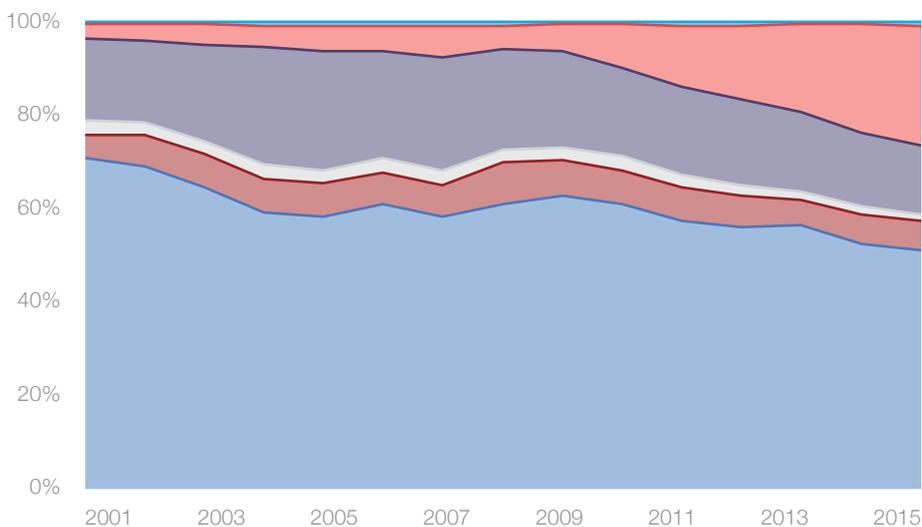


Nombre d'immatriculations (en unités) — Diesel — Essence — Autres — Hybride — Gaz — Électrique — Inconnu

*AELE : Association Européenne de Libre-Échange

Source: AAA-DATA

Immatriculations de VPN par carrosserie

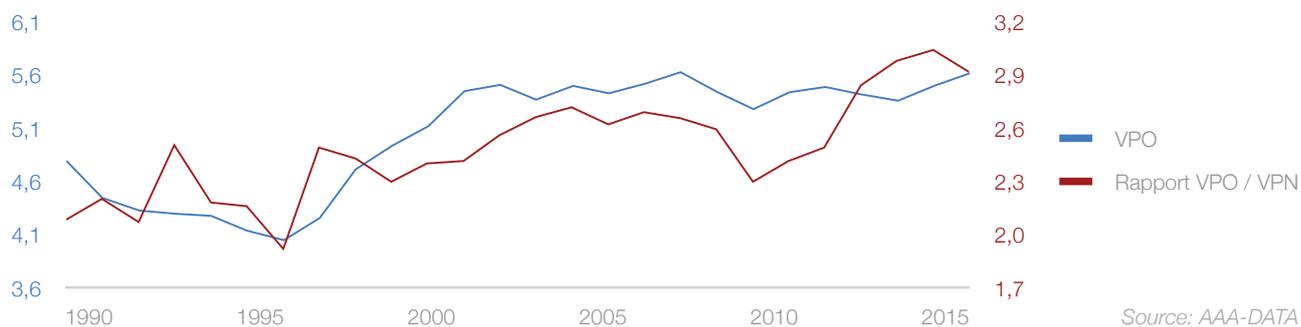


Source: AAA-DATA

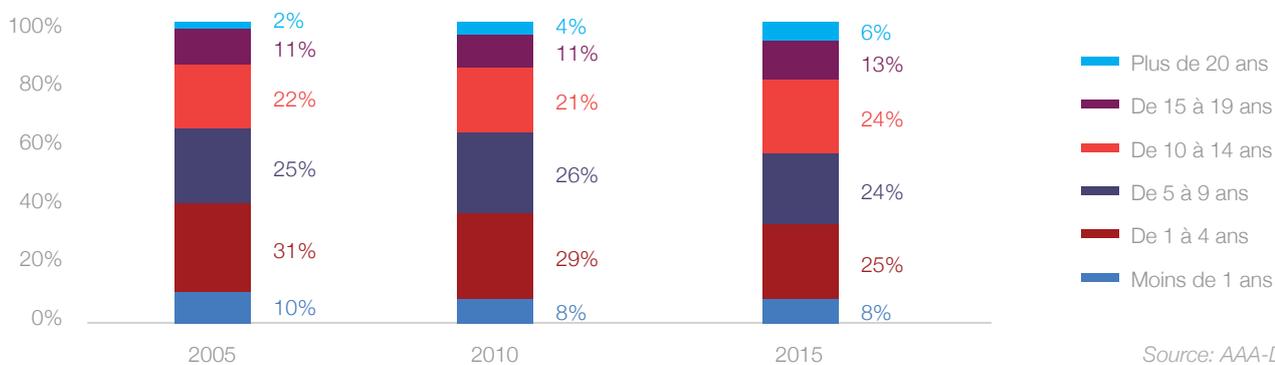


Immatriculations de voitures particulières d'occasion (VPO) et rapport VPO / VPN

En millions d'unités



Immatriculations de VPO par âge





Le marché des voitures particulières neuves fluctue autour de 2 millions d'unités en fonction de la conjoncture économique et des politiques de soutien de la demande. Après avoir atteint un point bas en 2013, le marché se rapproche de ce seuil de long terme.

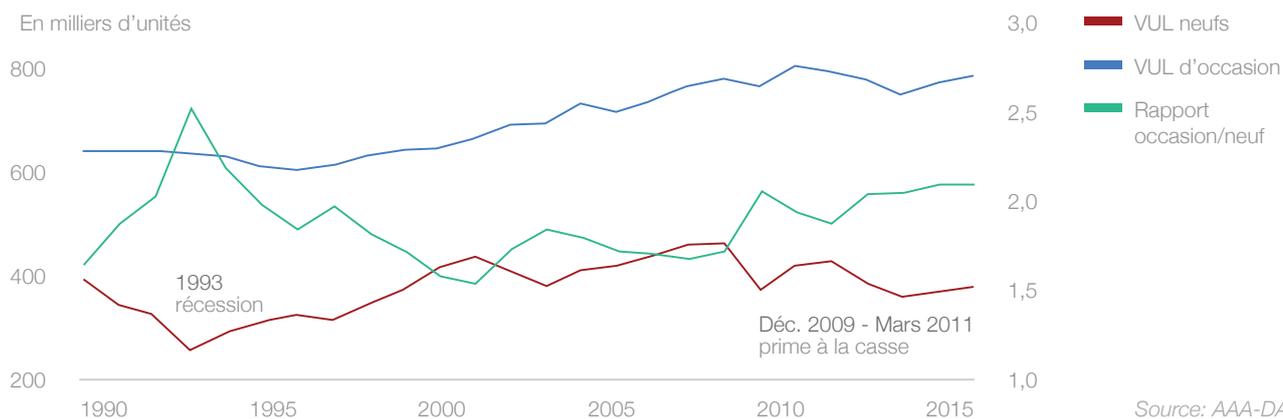
La part des voitures particulières neuves à énergie diesel a augmenté jusqu'à 72 % en 2012 avant de décroître à 57 % en 2015. En 2010, le niveau élevé des immatriculations des véhicules fonctionnant au GPL était lié à une politique publique. Le ratio des véhicules électriques et hybrides croît ces dernières années même si l'impact sur le parc est pour l'instant minime. Les marchés européens ont des similitudes avec le marché français.

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 véhicules neufs. Elle a été néanmoins affectée par des mesures de stimulation du marché du neuf (système bonus/malus, prime à la casse, etc.).

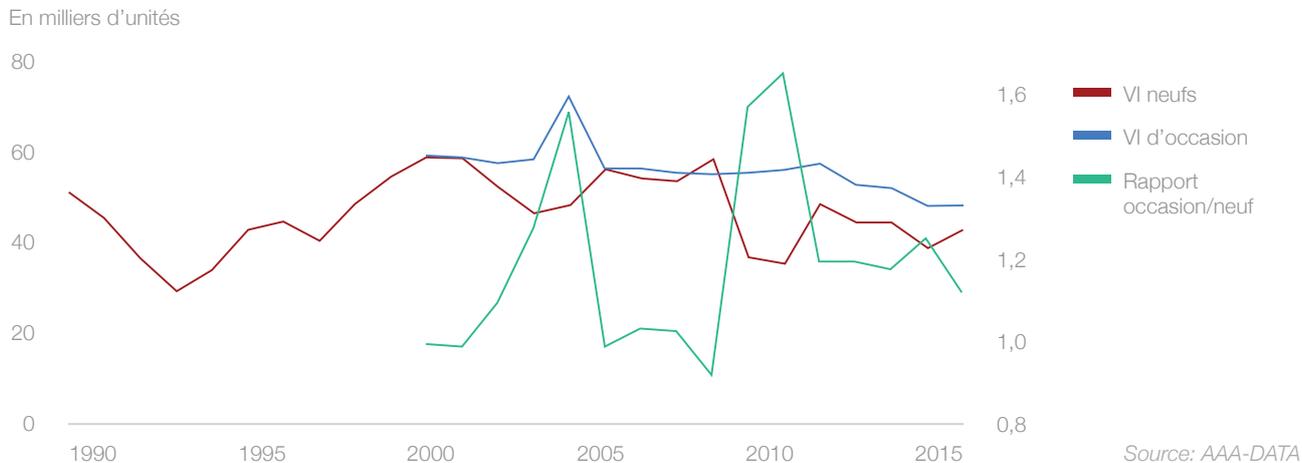
Ces ventes de véhicules d'occasion se font par l'intermédiaire d'un professionnel de l'automobile ou directement entre particuliers ; dans tous les cas, le véhicule vendu doit effectuer un contrôle technique. Les professionnels assurent généralement les transactions des véhicules d'occasion de moins de 5 ans. Le marché des voitures particulières d'occasion se situe autour de 5,4 millions d'unités depuis 2001. Depuis 2013, le rapport occasion / neuf est à environ 3. La part des immatriculations des véhicules âgés de plus de 20 ans a triplé depuis 10 ans pour s'élever à 6 % en 2015. Celle des moins de 5 ans a, elle, chuté de 8 points pour s'établir à 33 %. Le segment des véhicules tout-terrain, tout-chemin s'est nettement développé ces dernières années et représente 26 % du marché en 2015 contre 6 % en 2009.

Immatriculations des véhicules utilitaires légers, véhicules industriels, porteurs, tracteurs routiers, remorques, semi-remorques, bus, cars, deux-roues motorisés et voitures

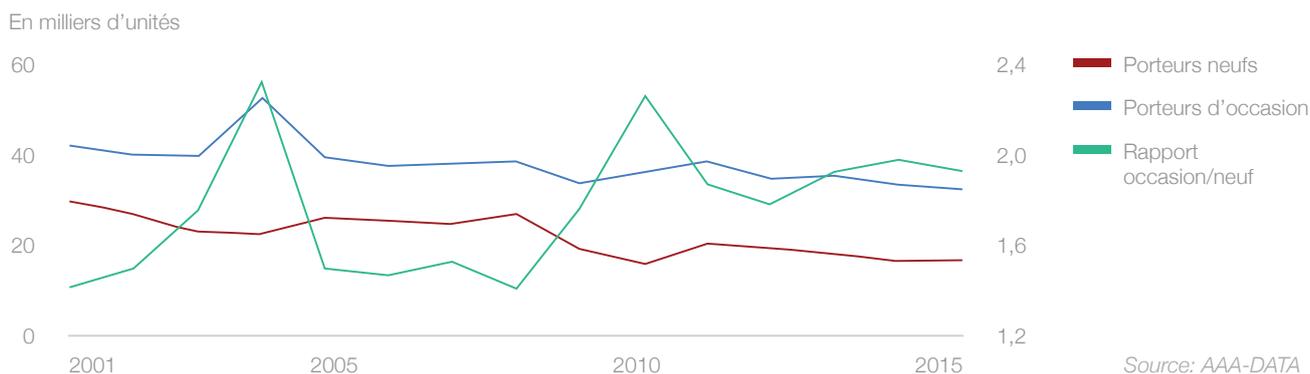
Immatriculations de véhicules utilitaires légers (VUL)



Immatriculations de véhicules industriels (VI)

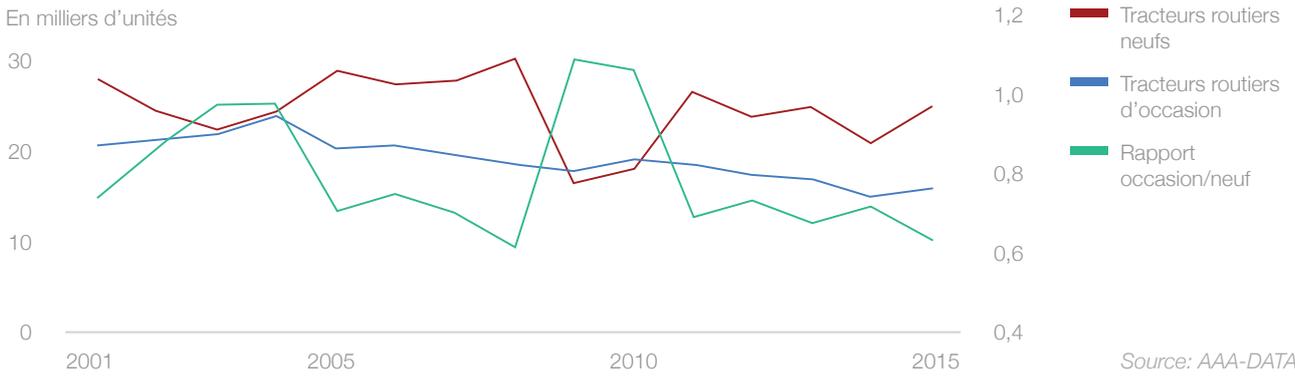


Immatriculations de porteurs



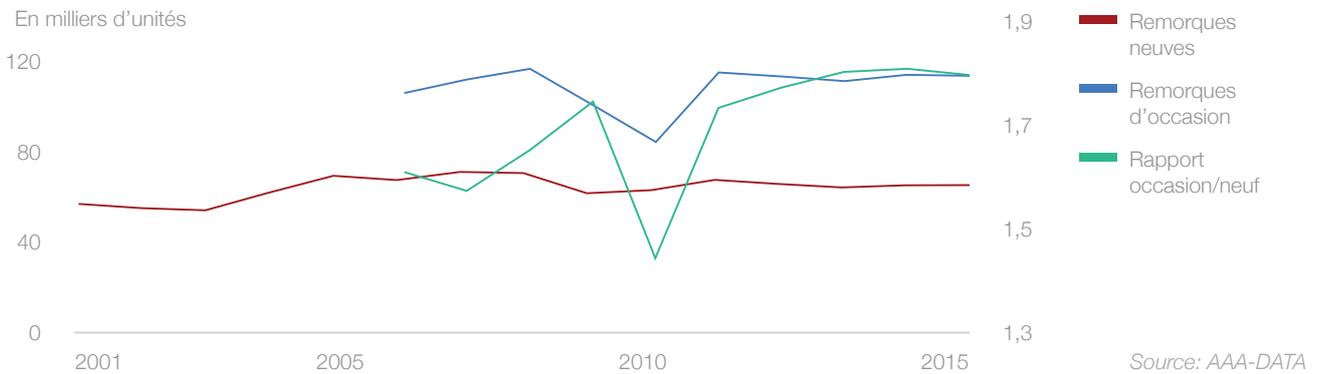
Immatriculations de tracteurs routiers

En milliers d'unités



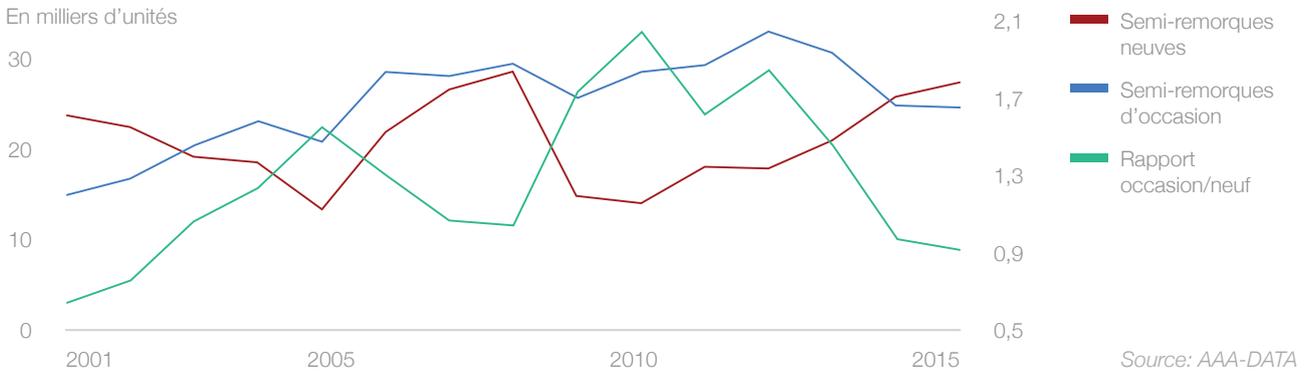
Immatriculations de remorques

En milliers d'unités



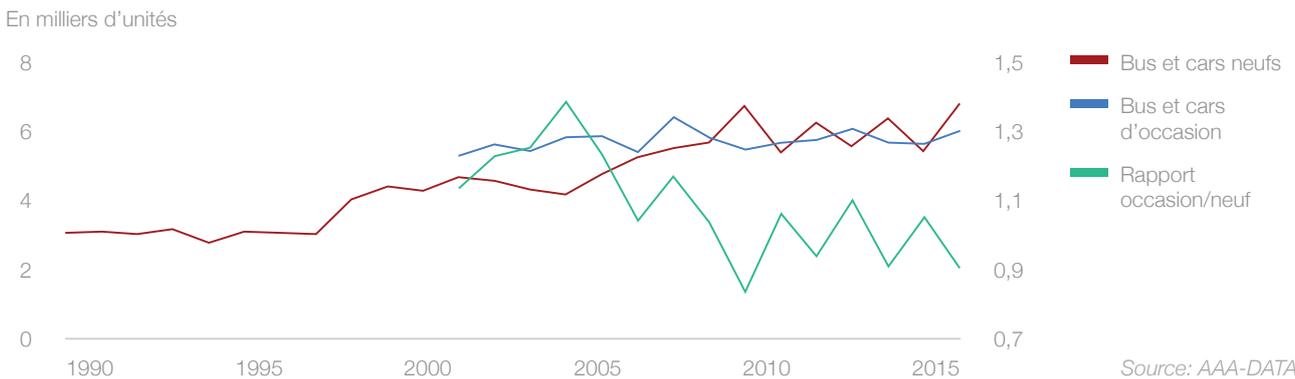
Immatriculations de semi-remorques

En milliers d'unités



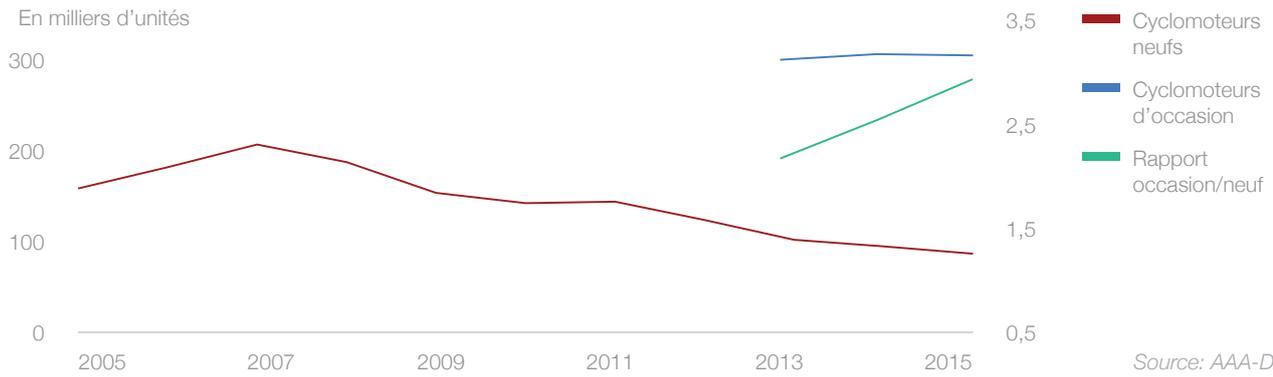
Immatriculations de bus et cars

En milliers d'unités

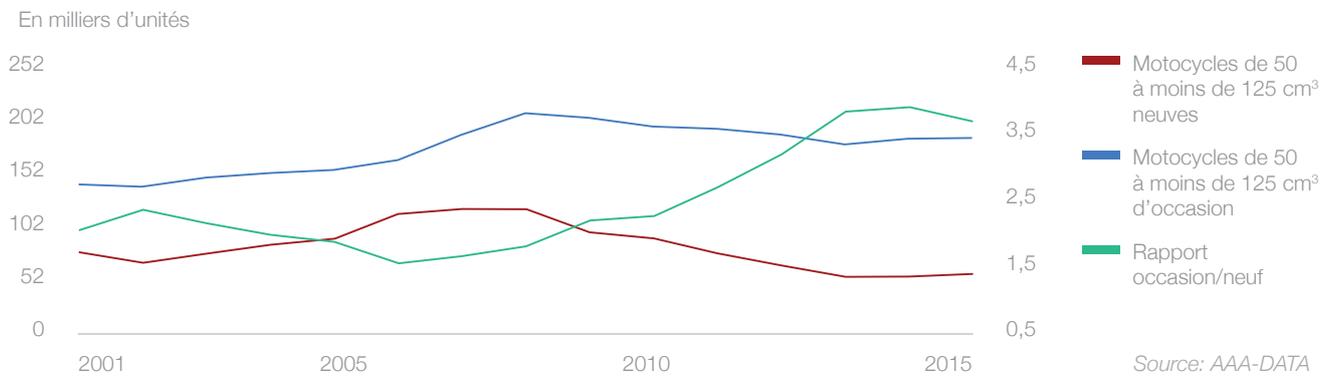




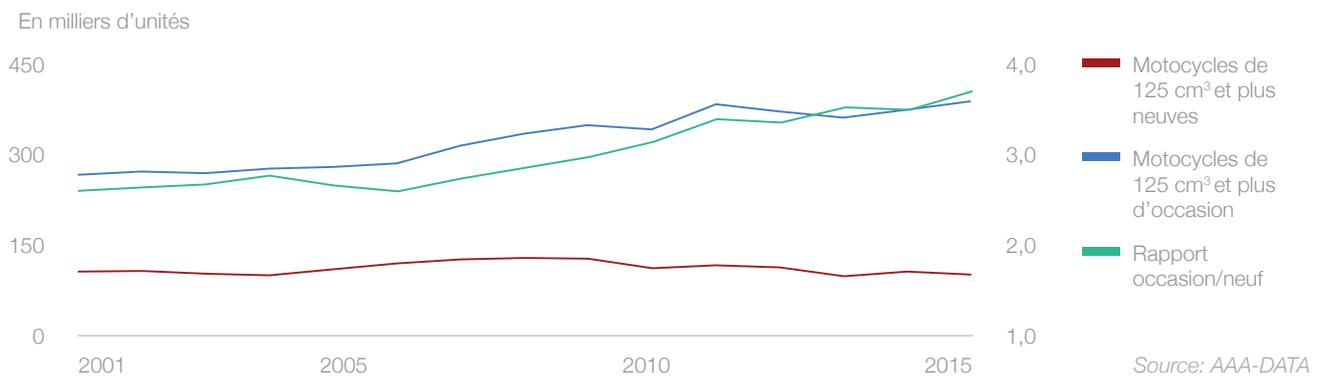
Immatriculations de cyclomoteurs



Immatriculations de motos de 50 à moins de 125 cm³

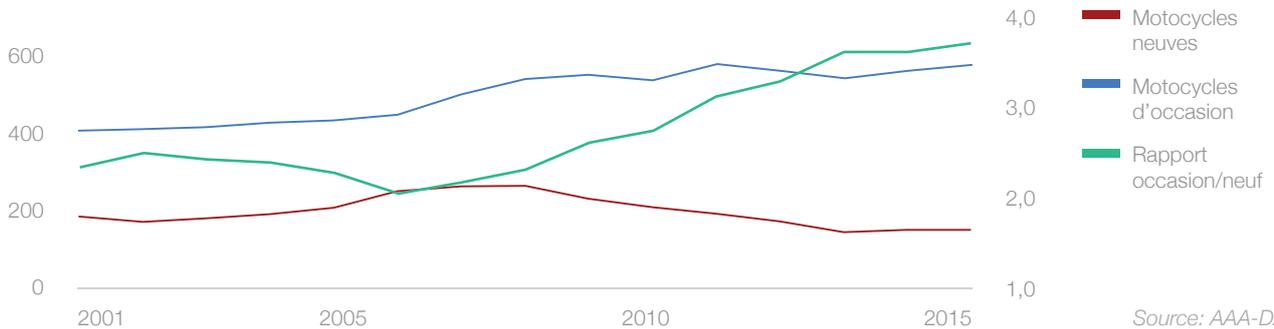


Immatriculations de motos de 125 cm³ et plus



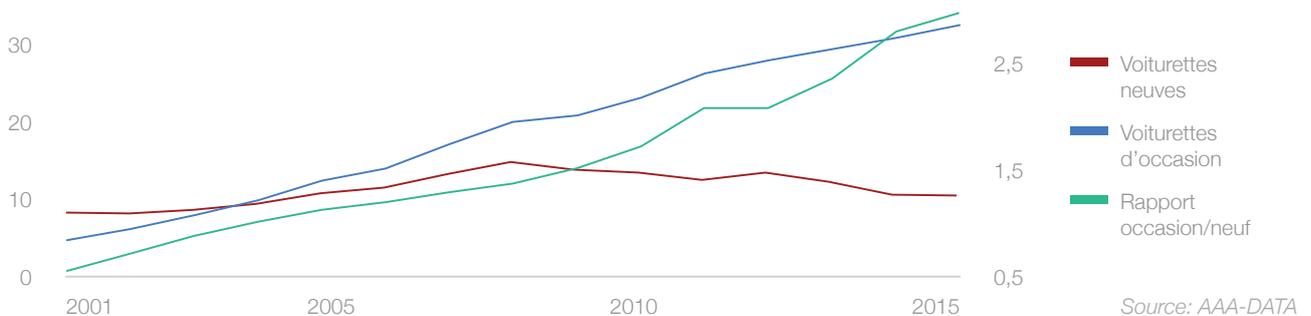
Immatriculations de motocycles

En milliers d'unités



Immatriculations de voitures

En milliers d'unités



Les marchés des véhicules utilitaires légers et industriels neufs sont fortement liés à la conjoncture économique.

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs est proche en 2015 de son niveau de 1999, le niveau fluctue autour 410 000 unités sous cette période. Celui des immatriculations d'occasion croît de manière quasi continue depuis 1996.

Les évolutions des immatriculations des véhicules industriels peuvent être très fortes en fonction de l'activité économique. Le marché de l'occasion décroît depuis 2011.

Le marché des cars et bus neufs a augmenté depuis 1998 jusqu'en 2009 avant de fluctuer les années suivantes.

Après avoir atteint un pic en 2009, les immatriculations de l'ensemble des motocycles a chuté jusqu'en 2013 avant de légèrement rebondir les années suivantes. Le marché de l'occasion a sensiblement progressé de 2006 à 2011 avant de se replier les deux années suivantes.

Les immatriculations des remorques et des semi-remorques neuves évoluent de la même manière. Les premières évoluent autour de 61 000 unités contre 20 000 pour les secondes. Ces deux marchés ont subi la crise en 2009.



5

Dépenses de
consommation et
indices de prix à la
consommation des
ménages

5

Dépenses de consommation et indices de prix à la consommation des ménages

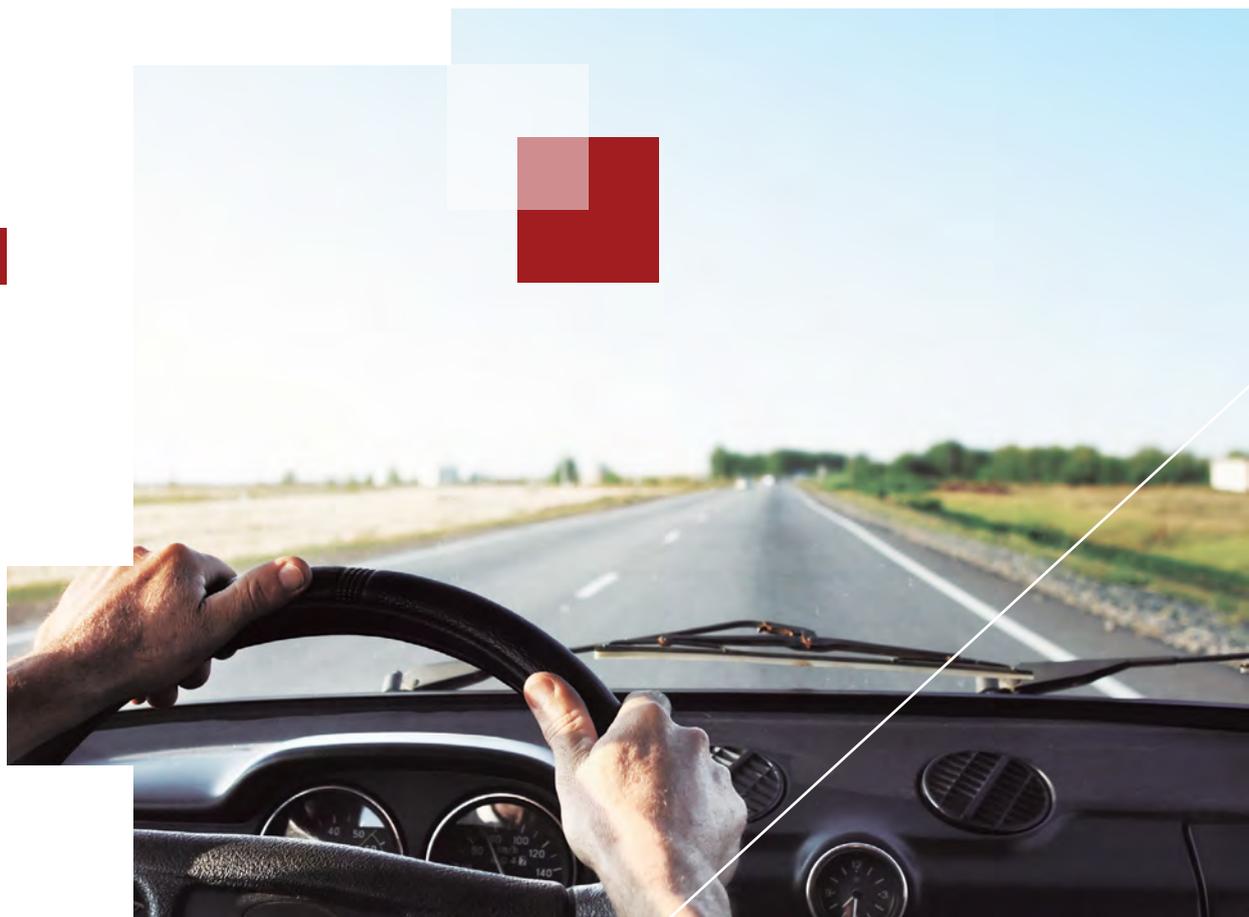
Dépenses automobiles totales et consommation effective

En % de la consommation effective nationale des ménages

En milliards d'euros



Source : INSEE, La consommation des ménages, 2015 - base 2010

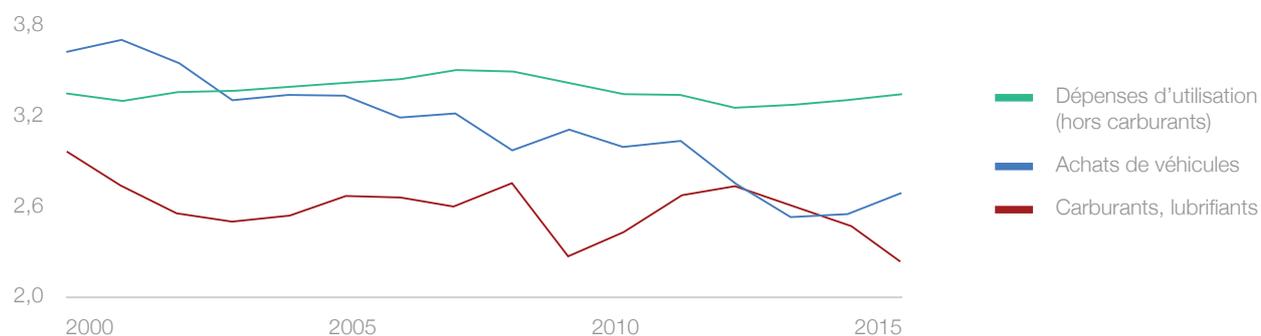




Les coefficients budgétaires automobiles

Ensemble

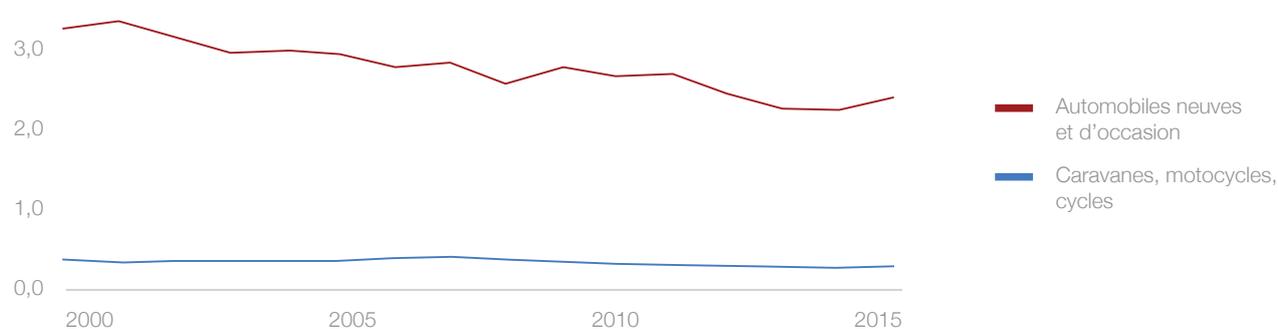
En % de la consommation effective nationale des ménages



Source : INSEE, La consommation des ménages, 2015 - base 2010

Achats de véhicules

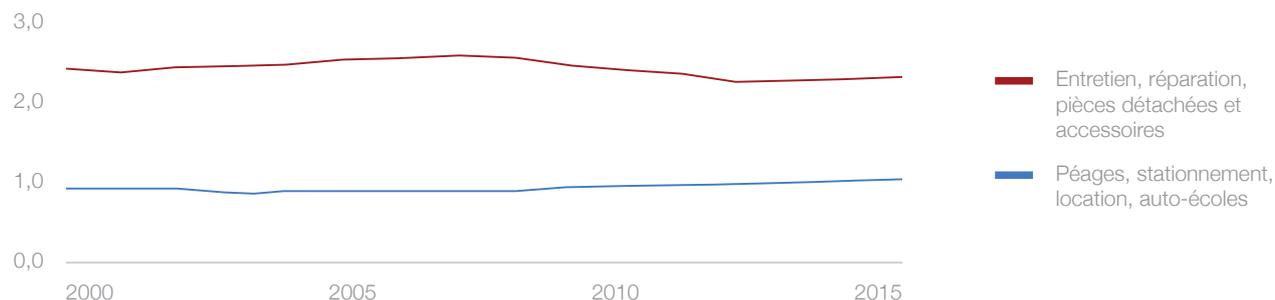
En % de la consommation effective nationale des ménages



Source : INSEE, La consommation des ménages, 2015 - base 2010

Dépenses d'utilisation (hors carburants)

En % de la consommation effective nationale des ménages

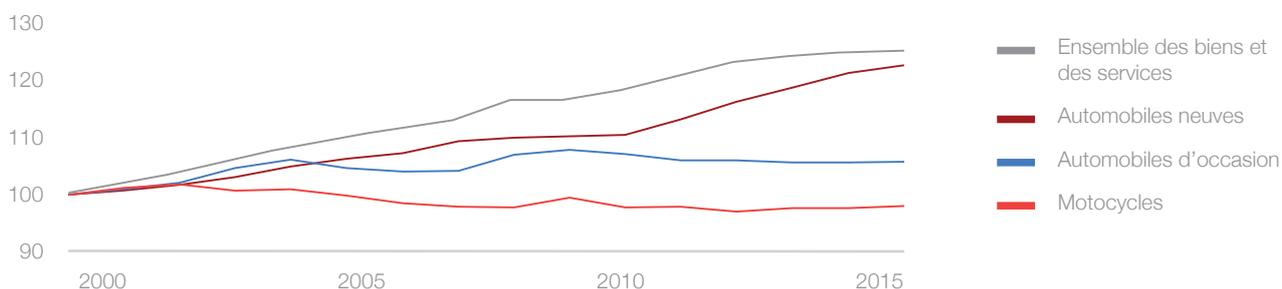


Source : INSEE, La consommation des ménages, 2015 - base 2010

Indice annuel des prix à la consommation des ménages

Achat de véhicules

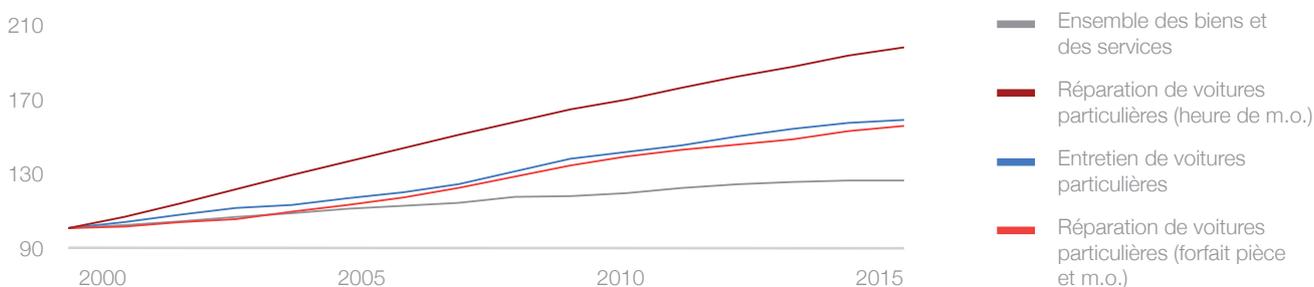
Champ géographique : Ensemble des ménages - France métropolitaine
Base 100 : 2000



Source : INSEE / Les données INSEE sont fournies en base 100 en 2015

Entretien et réparation de voitures particulières

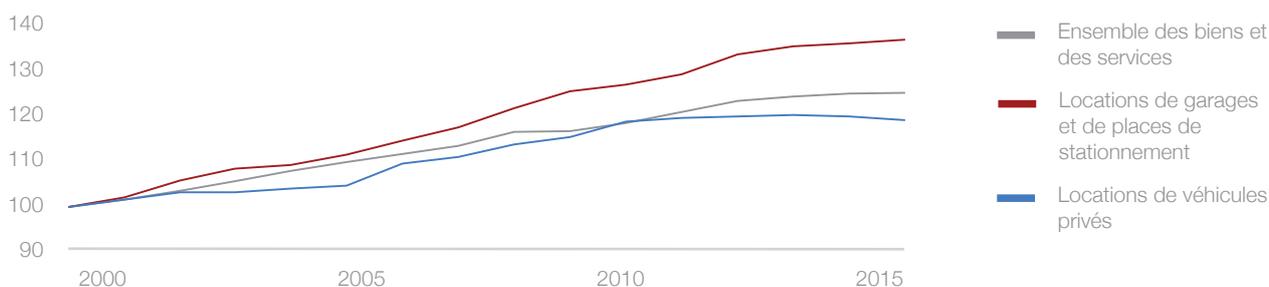
Champ géographique : Ensemble des ménages - France y compris l'outre-mer
Base 100 : 2000



Source : INSEE / Les données INSEE sont fournies en base 100 en 2015

Location de garages, de places de stationnement et de véhicules personnels

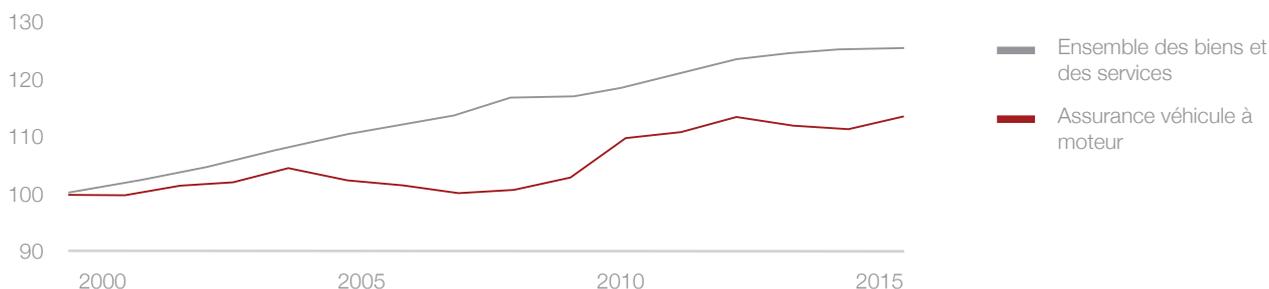
Champ géographique : Ensemble des ménages - France y compris l'outre-mer
Base 100 : 2000



Source : INSEE / Les données INSEE sont fournies en base 100 en 2015

Assurance de véhicule à moteur

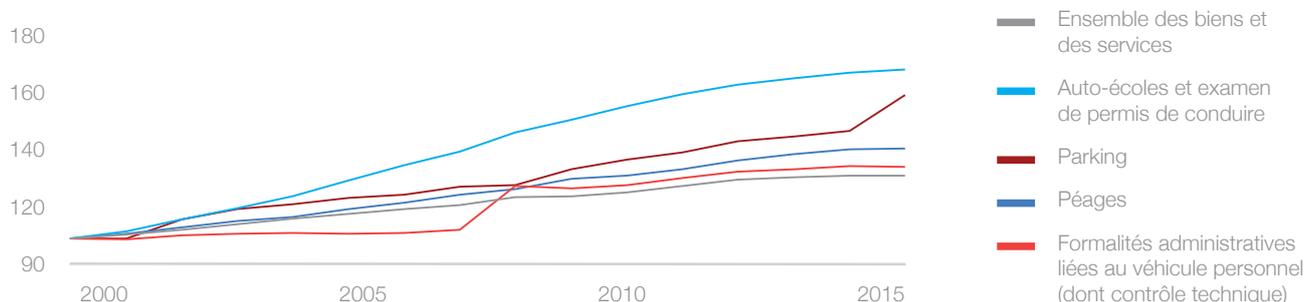
Champ géographique : Ensemble des ménages - France métropolitaine
Base 100 : 2000



Source : INSEE / Les données INSEE sont fournies en base 100 en 2015

Autres indices concernant les véhicules motorisés

Champ géographique : Ensemble des ménages - France y compris l'outre-mer
Base 100 : 2000



Source : INSEE / Les données INSEE sont fournies en base 100 en 2015

L'indice des prix à la consommation (IPC) est l'instrument de mesure de l'inflation. Il permet d'estimer, entre deux périodes données, la variation moyenne des prix des biens et services en tenant compte de leur part dans la consommation moyenne des ménages. L'indice d'ensemble reflète le prix moyen de l'ensemble des consommations.

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.

Le champ géographique est soit la France métropolitaine, soit le territoire national de la France y compris les départements d'outre-mer (hors Mayotte).

La base des indices est l'an 2000, année sélectionnée comme point de comparaison. Cela signifie que l'ensemble des indices est égal à 100 à cette date.

L'indice de prix à la consommation de l'entretien des voitures particulières pour véhicules personnels a augmenté entre 2000 et 2016 en raison notamment de la hausse du coût de la main d'œuvre. Pourtant, du fait de la moindre fréquentation des ateliers de réparation (kilométrage moyen annuel en baisse, pas des

entretiens plus élevés, véhicules plus fiables...), la part des dépenses des ménages consacrées aux services d'entretien de véhicules automobiles a baissé de 0,1 point à 0,8% de l'ensemble de leurs dépenses de consommation (cf. thème dépenses de consommation des ménages).

L'entrée en vigueur de la tarification au quart-d'heure explique la hausse de 14% en 2015 de l'indice des parkings.

L'introduction du contrôle des informations fournies par le système de diagnostic embarqué « OBD », (arrêté ministériel du 13 octobre 2006, entré en vigueur le 1er janvier 2008), impliquant une augmentation du temps nécessaire pour effectuer un contrôle technique, explique la hausse de l'indice des formalités administratives liées au véhicule personnel en 2008.

La courbe ascendante des auto-écoles entre 2000 et 2015 s'explique par 3 facteurs essentiels:

- La réforme du code de la route qui en a accru la difficulté
- L'augmentation du nombre d'heures de formation (l'examen pratique est aussi passé de 22 minutes à 35 minutes)
- La mauvaise gestion des places d'examen du à un temps de travail des inspecteurs consacré à l'examen.



6

Données sociales
de la branche aval

6

Données sociales de la branche aval

Détails et commentaires dans le **Pacte de Mobilité** de Janvier 2016

Nombre d'entreprises

Métiers	Codes	Intitulés	2009*	2013	2014**
Commerce et distribution	45.11Z	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	27 049	31 413	33 591
	45.19Z	Commerce d'autres véhicules automobiles	1 121	1 504	1 681
	45.40Z	Commerce et réparation de motocycles	5 754	6 155	6 469
Après-vente et réparation	45.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	37 787	45 253	48 454
	45.20B	Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles	1 327	2 093	2 594
	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles (hors démolisseurs-recycleurs)	4 267	5 369	6 072
Services	52.21Z	Services auxiliaires des transports terrestres	-	1 135	1 456
	71.20A	Contrôle technique automobile	4 094	4 788	5 037
	77.11A	Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	2 198	3 275	3 641
	77.11B	Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers	-	453	451
	85.53Z	Enseignement de la conduite	8 883	10 311	10 947
Distribution de carburants	47.30Z	Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	3 802	3 436	3 418
Économie circulaire	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles (démolisseurs-recycleurs)	170	184	184
	46.77Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) de déchets et débris	-	193	205
	38.12Z	Collecte des déchets dangereux	nd	nd	nd
	38.22Z	Traitement et élimination des déchets dangereux	nd	nd	nd
	38.31Z	Démantèlement d'épaves	nd	nd	nd
	38.32Z	Récupération de déchets triés	nd	nd	nd

* : Création du statut d'autoentrepreneur le 1er janvier 2009

** : Estimations

Source : INSEE - SIRENE



Nombre de salariés

Métiers	Codes	Intitulés	2009	2013	2014	2015
Commerce et distribution	45.11Z	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	169 118	152 966	149 530	149 183
	45.19Z	Commerce d'autres véhicules automobiles	15 893	14 997	14 868	14 457
	45.40Z	Commerce et réparation de motocycles	12 800	10 832	10 665	10 745
Après-vente et réparation	45.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	101 949	102 384	102 385	105 498
	45.20B	Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles	7 429	8 504	8 628	8 943
	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles (hors démolisseurs-recycleurs)	25 779	27 894	27 340	28 709 ⁽¹⁾
Services	52.21Z	Services auxiliaires des transports terrestres	-	-	4 886	nd
	71.20A	Contrôle technique automobile	11 214	11 184	11 271	11 350
	77.11A	Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	12 093	12 303	11 961	12 119
	77.11B	Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers	4 014	3 639	3 914	3 901
	85.53Z	Enseignement de la conduite	23 471	25 608	25 898	27 033
Distribution de carburants	47.30Z	Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	20 705	18 205	17 952	17 857
Économie circulaire	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles (démolisseurs-recycleurs)	1 033	1 266	1 735	nd
	46.77Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) de déchets et débris	-	1 841	1 719	nd
	38.12Z	Collecte des déchets dangereux	nd	nd	nd	nd
	38.22Z	Traitement et élimination des déchets dangereux	nd	nd	nd	nd
	38.31Z	Démantèlement d'épaves	nd	nd	nd	nd
38.32Z	Récupération de déchets triés	nd	nd	nd	nd	

(1) : Donnée agrégée avec les démolisseurs-recycleurs pour l'année 2015

Source : INSEE - SIRENE



Nombre de créations d'entreprises ⁽¹⁾

Métiers	Codes	Intitulés	2011	2012	2013	2014*
Commerce et distribution	45.11Z	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	5 844	6 970	7 384	7 277
	45.19Z	Commerce d'autres véhicules automobiles	251	279	253	170
	45.40Z	Commerce et réparation de motocycles	742	647	602	662
Après-vente et réparation	45.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	5 258	5 865	5 832	6 266
	45.20B	Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles	317	392	471	280
	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles (y.c. démolisseurs-recycleurs)	834	853	1 002	1 526
Services	71.20A	Contrôle technique automobile	336	269	202	127
	77.11A	Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	582	633	650	620
	77.11B ⁽²⁾	Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers		40	35	20
	85.53Z	Enseignement de la conduite	795	882	931	896
Distribution de carburants	47.30Z	Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	99	111	82	34

(1) y compris les auto-entrepreneurs

(2) : code analysé à partir de 2012

*Les données en bleu en 2014 ne sont pas exhaustives car elles comportent une partie de secret statistique
Données disponibles uniquement pour les codes non partagés

Source : INSEE - SIRENE







Données économiques de la branche aval

7

Données économiques de la branche aval

Chiffre d'affaires hors taxe (en milliards d'euros)

Métiers	Codes	Intitulés	2009	2013
Commerce et distribution	45.11Z	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	97,9	98,6
	45.19Z	Commerce d'autres véhicules automobiles	8,5	9,8
	45.40Z	Commerce et réparation de motocycles	4,3	4,3
Après-vente et réparation	45.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	18,0	17,1
	45.20B	Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles	2,8	2,8
	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles	6,1	7,9
Services	52.21Z	Services auxiliaires des transports terrestres	13,4	19,2
	71.20A	Contrôle technique automobile	1,2	1,2
	77.11A	Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	nd	3,3
	77.11B	Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers	nd	5,9
	85.53Z	Enseignement de la conduite	1,6	1,8
Distribution de carburants	47.30Z	Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	10,8	16,7
Économie circulaire	46.77Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) de déchets et débris	0,8	1,3
	38.12Z	Collecte des déchets dangereux	0,4	0,7
	38.22Z	Traitement et élimination des déchets dangereux	1,7	1,5
	38.31Z	Démantèlement d'épaves	0,6	0,5
	38.32Z	Récupération de déchets triés	6,5	10,3

Source : INSEE - Esane



Valeur ajoutée hors taxe (en milliards d'euros)

Métiers	Codes	Intitulés	2009	2013
Commerce et distribution	45.11Z	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	7,7	7,6
	45.19Z	Commerce d'autres véhicules automobiles	0,9	1,0
	45.40Z	Commerce et réparation de motocycles	0,6	0,6
Après-vente et réparation	45.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	5,5	5,4
	45.20B	Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles	0,8	0,8
	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles	1,7	2,1
Services	52.21Z	Services auxiliaires des transports terrestres	7,6	11,0
	71.20A	Contrôle technique automobile	0,8	0,7
	77.11A	Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	nd	0,9
	77.11B	Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers	nd	3,9
	85.53Z	Enseignement de la conduite	nd	nd
Distribution de carburants	47.30Z	Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	0,9	1,1
Économie circulaire	46.77Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) de déchets et débris	0,1	0,2
	38.12Z	Collecte des déchets dangereux	nd	nd
	38.22Z	Traitement et élimination des déchets dangereux	nd	nd
	38.31Z	Démantèlement d'épaves	nd	nd
	38.32Z	Récupération de déchets triés	nd	nd

Source : INSEE - Esane



Taux d'investissement

Métiers	Codes	Intitulés	2009	2013
Commerce et distribution	45.11Z	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	7,8%	9,0%
	45.19Z	Commerce d'autres véhicules automobiles	9,4%	9,0%
	45.40Z	Commerce et réparation de motocycles	7,7%	8,0%
Après-vente et réparation	45.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	10,5%	9,0%
	45.20B	Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles	12,8%	15,0%
	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles	5,5%	6,0%
Services	52.21Z	Services auxiliaires des transports terrestres	74,7%	80,0%
	71.20A	Contrôle technique automobile	nd	7,0%
	77.11A	Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	nd	201,0%
	77.11B	Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers	nd	151,0%
	85.53Z	Enseignement de la conduite	nd	nd
Distribution de carburants	47.30Z	Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	7,1%	15,0%
Économie circulaire	46.77Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) de déchets et débris	22,5%	27,0%
	38.12Z	Collecte des déchets dangereux	nd	nd
	38.22Z	Traitement et élimination des déchets dangereux	nd	nd
	38.31Z	Démantèlement d'épaves	nd	nd
	38.32Z	Récupération de déchets triés	nd	nd

Source : INSEE - Esane

Taux d'endettement

Métiers	Codes	Intitulés	2009	2013
Commerce et distribution	45.11Z	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	23,7%	22,0%
	45.19Z	Commerce d'autres véhicules automobiles	18,2%	17,0%
	45.40Z	Commerce et réparation de motocycles	23,3%	26,0%
Après-vente et réparation	45.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	26,6%	24,0%
	45.20B	Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles	15,8%	20,0%
	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles	25,7%	19,0%
Services	52.21Z	Services auxiliaires des transports terrestres	64,8%	60,0%
	71.20A	Contrôle technique automobile	nd	29,0%
	77.11A	Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	58,7%	45,0%
	77.11B	Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers	68,0%	68,0%
	85.53Z	Enseignement de la conduite	nd	nd
Distribution de carburants	47.30Z	Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	17,7%	19,0%
Économie circulaire	46.77Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) de déchets et débris	21,5%	27,0%
	38.12Z	Collecte des déchets dangereux	nd	nd
	38.22Z	Traitement et élimination des déchets dangereux	nd	nd
	38.31Z	Démantèlement d'épaves	nd	nd
	38.32Z	Récupération de déchets triés	nd	nd

Source : INSEE - Esane

Résultat d'exploitation (en millions d'euros)

Métiers	Codes	Intitulés	2009	2013
Commerce et distribution	45.11Z	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	438,6	343,9
	45.19Z	Commerce d'autres véhicules automobiles	76,0	2,7
	45.40Z	Commerce et réparation de motocycles	86,6	40,5
Après-vente et réparation	45.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	726,0	654,4
	45.20B	Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles	35,7	-0,1
	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles	205,8	252,6
Services	52.21Z	Services auxiliaires des transports terrestres	5 676,8	5 852,6
	71.20A	Contrôle technique automobile	183,4	88,5
	77.11A	Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	nd	56,3
	77.11B	Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers	nd	281,0
	85.53Z	Enseignement de la conduite	164,8	135,3
Distribution de carburants	47.30Z	Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	73,9	77,6
Économie circulaire	46.77Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) de déchets et débris	4,5	20,0
	38.12Z	Collecte des déchets dangereux	19,6	22,5
	38.22Z	Traitement et élimination des déchets dangereux	101,0	117,5
	38.31Z	Démantèlement d'épaves	-1,6	12,2
	38.32Z	Récupération de déchets triés	-56,5	33,3

Source : INSEE - Esane



Données comptables et financières de la filière aval de l'automobile

Les données comptables et financières proviennent depuis 2008 du dispositif d'informations ESANE (Élaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprises) de l'INSEE qui combine à la fois des données administratives et des enquêtes. Ces statistiques sont une des principales sources de connaissance de

l'économie française. Ces données reflètent l'activité des entreprises à capitaux français et étrangers installées sur le territoire français. Ces données varient en fonction des cycles économiques, de la vie des entreprises (création, réorganisation, rachat, cession) et de la nature de leurs activités économiques.



Zoom sur l'étude de la Banque de France 2016

Cette étude porte sur les entreprises ayant réalisé plus de 750 000€ de chiffre d'affaires.

Périmètre de l'étude

	Codes	Intitulés
Commerce et distribution	45.11Z	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers
	45.19Z	Commerce d'autres véhicules automobiles
	45.40Z	Commerce et réparation de motocycles
Après-vente et réparation	45.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers
	45.20B	Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles
	45.32Z	Commerce de détail d'équipements automobiles
Services	52.21Z*	Services auxiliaires des transports terrestres
	71.20A	Contrôle technique automobile
	77.11A	Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers
	77.11B	Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers
	85.53Z	Enseignement de la conduite

* compte tenu du large champs, hors automobile, des activités référencées, intégration des seuls adhérents CNPA pour le code 52.21Z

Source : Banque de France Eurosysteme



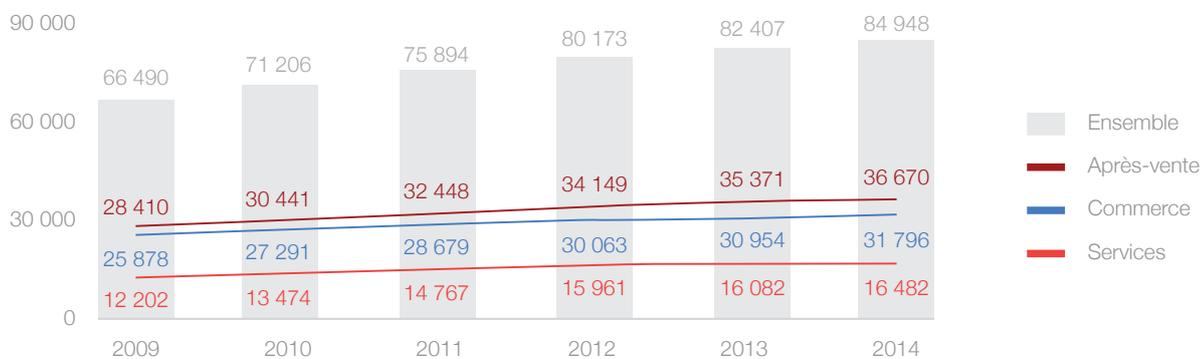
Périmètre de l'étude : volet économique

Panorama du secteur : 84 948 entreprises en 2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Commerce	25 878	27 291	28 679	30 063	30 954	31 796
Après-vente	28 410	30 441	32 448	34 149	35 371	36 670
Services	12 202	13 474	14 767	15 961	16 082	16 482
Ensemble	66 490	71 206	75 894	80 173	82 407	84 948

Source : Banque de France Eurosysteme

Évolution du nombre d'entreprises



Évolution 2010-2015 : Ensemble +27,8% Après-vente +29,1% Commerce +22,9% Services +35,1%

Source : Banque de France Eurosysteme

Périmètre de l'étude : volet financier

12 422 entreprises avec bilan (chiffre d'affaires > 750 k€)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Commerce	7 521	7 614	7 625	7 223	7 194	7 045
Après-vente	4 458	4 768	4 848	4 798	4 840	4 792
Services	645	688	629	572	601	585
Ensemble	12 624	13 070	13 102	12 593	12 635	12 422

Source : Banque de France Eurosysteme

Représentativité de l'échantillon

Analyse des bilans de 12 422 entreprises dont le chiffre d'affaires 2015 est supérieur à 750 k€

Effectifs :

237 392 salariés

Chiffre d'affaires :

126,2 milliards d'euros
environ 10,2 millions d'euros
en moyenne par entreprise

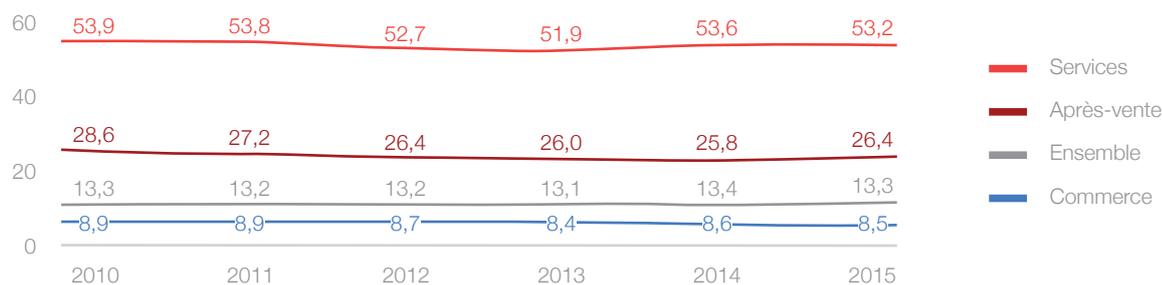
Valeur ajoutée :

16,8 milliards d'euros

Source : Banque de France Eurosysteme

Taux de valeur ajoutée

En % (valeur ajoutée / chiffre d'affaires)

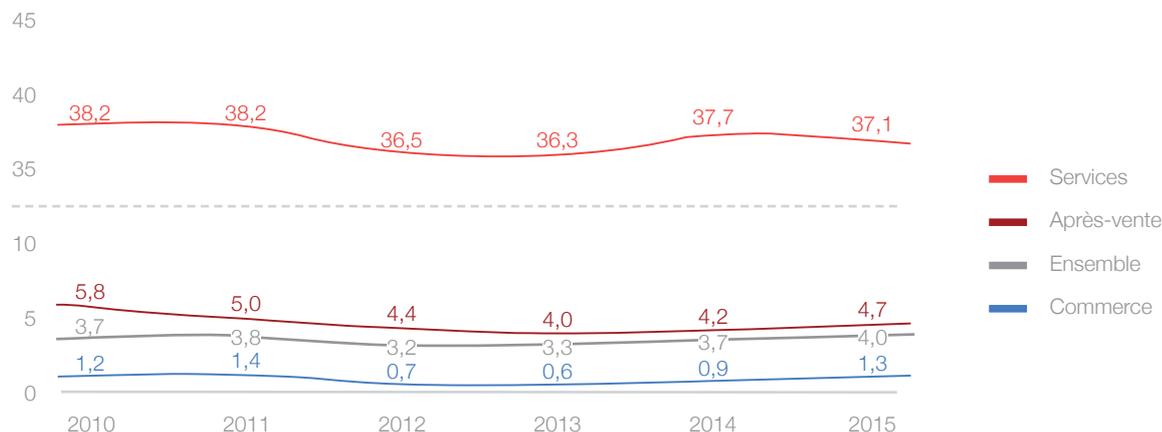


Source : Banque de France Eurosysteme

Après un rattrapage en 2014, le taux de valeur ajoutée se stabilise sur son niveau historique.

Taux de marge brute d'exploitation

En % (EBE / chiffre d'affaires HT)



Source : Banque de France Eurosysteme



Taux de marge brute d'exploitation Services

En % (EBE / chiffre d'affaires HT)



Source : Banque de France Eurosysteme

L'année 2015 est marquée par une nouvelle amélioration sensible des résultats d'exploitation, notamment dans le commerce et l'après-vente : + 40% dans le commerce, + 14% dans l'après-vente.

Seuls les services accusent un léger repli (-1,6%) mais les performances restent supérieures à la moyenne des 4 derniers exercices. L'enseignement de la conduite améliore ses performances pour la quatrième année consécutive.

Structure financière

Taux d'endettement financier

En % (Endettement financier / Fonds propres nets)

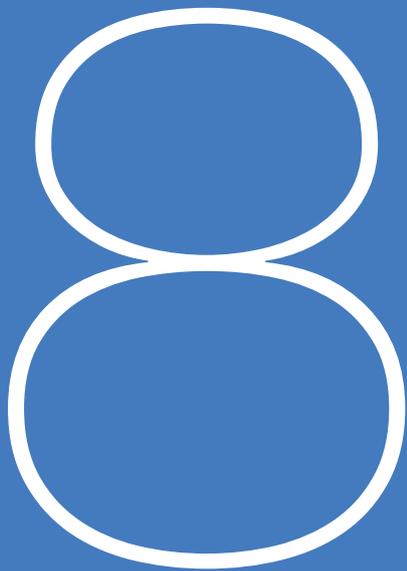


La croissance d'activité génère des besoins en fonds de roulement impactant le taux d'endettement financier qui s'accroît une nouvelle fois.

L'endettement de la filière est structurellement élevé au regard de la moyenne nationale. Taux d'endettement moyen France de Province : 74,6% (63,9% dans le commerce ; 84,8% dans les services)

Source : Banque de France Eurosysteme





Distribution

Nombre de points de vente

Au 1 ^{er} janvier	2005	2010	2015
Filiales/Succursales	421	406	332
Distributeurs VN	4 770	5 386	5 183
Total réseau primaire	5 191	5 782	5 515
Autres revendeurs	9 584	6 949	5 709
Total points de vente	14 775	12 651	11 147

Source : AutoInfos - Résoscopie 2005, 2010 et 2015

Types d'opérateurs indépendants

	2005	2010	2015
Nombre total de MRA	13 800	14 700	14 400
Dont sous enseigne(1)	7 430	8 170	8 330
Dont indépendants	6 370	6 530	6 070
Nombre de centres-auto	1 100	1 300	1 250
Nombre de fast-fits	850	845	870
Nombre de spécialistes du pneumatique	2 800	2 600	2 740

(1) Les réseaux multimarques des constructeurs (Motrio, Eurorepar Car Service, Motorcraft) sont pris en compte dans cette catégorie
 NB: les centres-autos se distinguent des fast-fits par leur magasin de pièces et d'accessoires en libre service
 La stratégie des différentes enseignes rend parfois complexe le distinguo entre fast-fit et spécialiste du pneumatique
 Le nombre de spécialistes du pneumatique comprend les sites appartenant aux grandes enseignes (Euromaster, Point S...) ainsi que les spécialistes indépendants non identifiés en tant que MRA

Source : CCFA-CNPA



On note une diminution nette des points de vente. On peut raisonnablement penser que cela reflète les mouvements de concentration des acteurs du marché. Cette tendance s'observe aussi bien pour les voitures particulières (VP) que pour les véhicules industriels (VI).

La crise économique et l'apparition de nouveaux canaux de distribution (plateformes internet, mandataires...), notamment chez les VP, expliquent aussi cette tendance.

Le nombre de mécaniciens réparateurs automobile (MRA) a augmenté, entre 2005 et 2010, du fait notamment de la rationalisation des réseaux constructeurs.

Les 'ex-agents' n'ont pas disparus pour la plupart mais ont continué leurs activités, notamment dans les réseaux dit 'multimarkes'. Depuis 2010, l'érosion du nombre de MRA a repris. Elle est due notamment à la disparition naturelles de ces entreprises: pyramide des âges des entrepreneurs, difficultés de transmission de l'activité etc.

La proportion de MRA sous enseigne multimarque est en augmentation constante.

Du fait de la complexité des véhicules, du champ concurrentiel accru, les MRA trouvent, au travers de ces franchises dites 'souples', un support en matière de marketing, de formation et de moyens techniques.

Le nombre de centres-auto, de fast-fits est resté relativement stable. Les zones de chalandise où ces concepts sont viables sont occupées pour la plupart.

Les opérateurs des réseaux de centres-auto développent des formules différentes permettant d'exploiter de nouvelles zones : centres plus petits ou approches 'low-cost'.

Les spécialistes du pneumatique ont réagi après une période de perturbation générée par les acteurs de la vente en ligne.

L'intérêt des manufacturiers sur le canal de distribution s'amplifie. Cette tendance s'illustre par le rachat récent de groupe Massa Pneus par Continental et le développement du réseau Best Drive, ainsi que par la prise de contrôle de Speedy France par Bridgestone mi-2016.



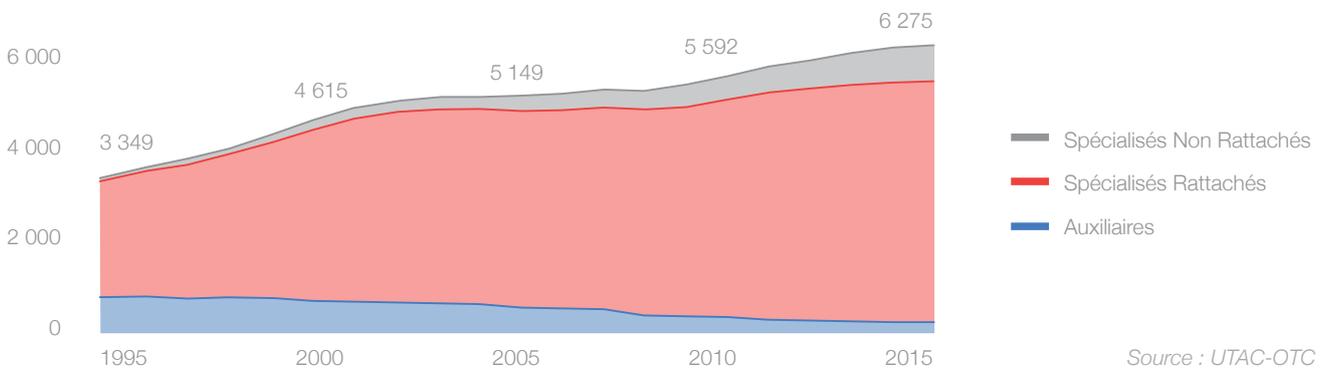


9

Contrôle technique

Voitures particulières et véhicules utilitaires légers

■ Nombre de centres au 31 décembre



■ Visites techniques périodiques

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
VP	12 872 311	13 920 530	15 119 155	15 594 169	15 657 078	16 206 632	16 844 930	17 183 785
en % du parc de voitures particulières	46	46	49	49	50	51	53	54
VUL	1 774 535	2 093 862	2 274 814	2 397 464	2 430 137	2 463,910	2 580 135	2 605 394
en % du parc de véhicules utilitaires légers	35	38	39	41	41	42	43	43
Véhicules soumis à réglementation spécifique		76 000	95 700	101 000	105 502	111 674	117 092	123 785
Véhicules de collection	0	0	0	30 000	21 170	18 965	20 326	23 434
Total visites périodiques	14 646 846	16 090 392	17 489 669	18 112 633	18 213 887	18 801 181	19 562 483	19 936 398

Source : UTAC-OTC

Résultats pour les défauts soumis à l'obligation de contre-visite VP



Résultats pour les défauts soumis à l'obligation de contre-visite véhicules utilitaires légers



Contre-visites

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
VP	2 145 404	2 226 210	2 634 358	2 641 615	2 665 701	2 530 353	2 586 153	2 481 081
VUL	341 878	356 927	434 904	450 947	457 196	436 989	438 952	416 117
Véhicules soumis à réglementation spécifique	-	-	-	-	9 501	9 545	9 298	9 343
Véhicules de collection	-	-	-	-	3 380	2 842	3 208	3 609
Total contre-visites	2 487 282	2 583 137	3 069 262	3 092 562	3 135 778	2 979 729	3 037 611	2 910 150
Visites complémentaires	448 691	727 192	1 137 711	1 208 535	1 302 735	1 469 922	1 536 935	1 614 091
Contre-visites complémentaires	2 437	2 016	3 950	8 294	5 889	5 026	4 630	4 354

Source : UTAC-OTC

Pourcentage de non conformité par fonction

Fonction	2000		2005		2010		2015	
	% non conformité	Rang						
Liaison au sol	6,9	3	7,6	3	9,2	2	9,2	2
Eclairage, signalisation	8,0	2	8,0	2	9,7	1	8,5	3
Freinage	9,6	1	8,4	1	7,0	3	5,1	4
Pollution, niveau sonore	4,8	4	4,7	4	4,5	4	3,4	5
Direction	1,6	8	1,5	8	2,5	5	2,4	6
Organes mécaniques	2,7	5	2,5	5	2,4	6	1,8	7
Visibilité	1,7	7	1,6	7	1,6	7	1,6	8
Equipements	1,8	6	1,6	6	1,5	9	1,2	9
Identification du véhicule	-	-	0,4	10	1,6	8	1,1	10
Structure carrosserie	1,1	9	1,1	9	1,1	10	0,8	11
Véhicules gaz	-	-	-	-	-	-	13,2	1
Véhicules électriques ou hybrides	-	-	-	-	-	-	0,2	12

Source : UTAC-OTC



Le contrôle technique a concerné en 2015 :

- les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers atteignant 4 ans dans le courant de l'année 2015,
- les voitures particulières ainsi que les véhicules utilitaires légers contrôlés en 2013 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2015,
- les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers de plus de 4 ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de 6 mois,
- les véhicules de collection pour lesquels le délai de validité du contrôle arrive à échéance en 2015,
- les véhicules de dépannage, les véhicules utilisés pour les transports sanitaires terrestres, les taxis et voitures de tourisme avec chauffeur, les véhicules de remise et les véhicules de moins de 10 places, conducteur compris, affectés au transport public de personnes atteignant 1 an dans le courant de l'année 2015 ou pour lesquels le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2015.

Par ailleurs, depuis le 1er janvier 2000, les véhicules utilitaires légers doivent procéder à une visite technique complémentaire pollution dans les deux mois qui précèdent le premier anniversaire d'une visite technique périodique favorable.

En 2015, les contrôles techniques portent sur 12 fonctions, comprenant 141 points de contrôle pouvant conduire à 459 défauts dont 203 sont soumis à l'obligation de contre-visite.

En 2015, pour l'ensemble des véhicules, 24 464 993 contrôles techniques ont été réalisés.

L'ensemble de ces contrôles techniques a été réalisé dans les 6 275 installations de contrôle agréées en 2015 (6 197 centres de contrôle et 78 installations auxiliaires).

Parmi ces contrôles, les véhicules soumis à réglementation spécifique, les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers et les véhicules de collection représentent 19 936 398 visites techniques périodiques.

Pour les 19 936 398 visites techniques périodiques réalisées, nous recensons :

- des voitures particulières non soumis à réglementation spécifique pour 17 183 785 visites techniques périodiques,
- des véhicules utilitaires légers pour 2 605 394 visites techniques périodiques
- des véhicules soumis à réglementation spécifique pour 123 785 visites techniques périodiques,
- des véhicules de collection pour 23 434 visites techniques périodiques.

Ces résultats traduisent une augmentation de 1,91% du nombre de visites techniques périodiques par rapport à 2014.

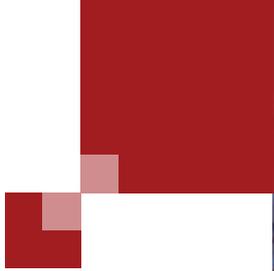
En 2015, concernant les voitures particulières, le pourcentage de visites techniques périodiques ne présentant aucun des défauts élémentaires de la nomenclature est en augmentation par rapport à 2014. Il s'établit à 14,19% en 2015 alors qu'il était de 13,65% en 2014. Ces chiffres reflètent bien le fait que les véhicules sont plus performants /conçus mais également qu'ils sont mieux entretenus.

En 2015, concernant les véhicules utilitaires légers, le pourcentage de visites techniques périodiques ne présentant aucun des défauts élémentaires de la nomenclature est en légère diminution par rapport à 2014. Il s'établit à 6,53% en 2015 alors qu'il était de 6,54% en 2014.

En ce qui concerne les défauts soumis à l'obligation de contre-visite, pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, sur 19 789 179 visites techniques périodiques 3 583 204 soit 18,11% sont déclarées non-conformes. Le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est en diminution par rapport à 2014. Il s'établit à 17,65% en 2015 alors qu'il était de 18,43% en 2014.

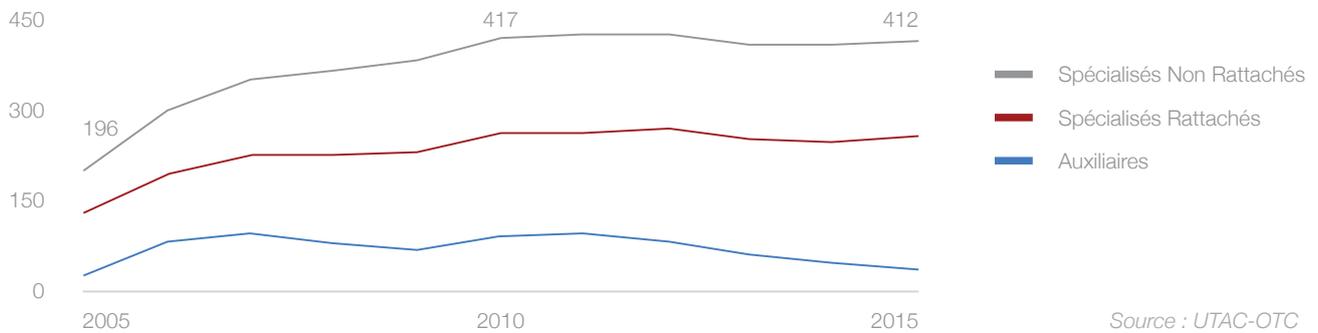
Pour les véhicules utilitaires légers, on constate également une diminution du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2014: il est de 21,11% en 2015 contre 22,22% en 2014.

(Résumé - UTAC – OTC_16-01 Bilan 2015 Véhicules Légers)

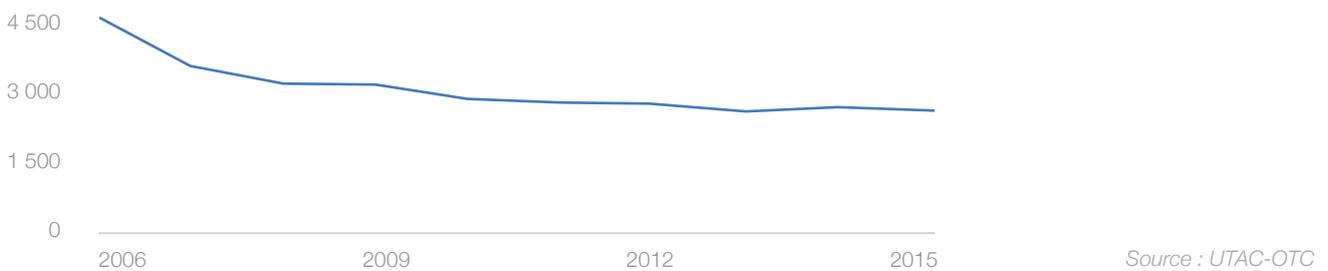


Véhicules industriels

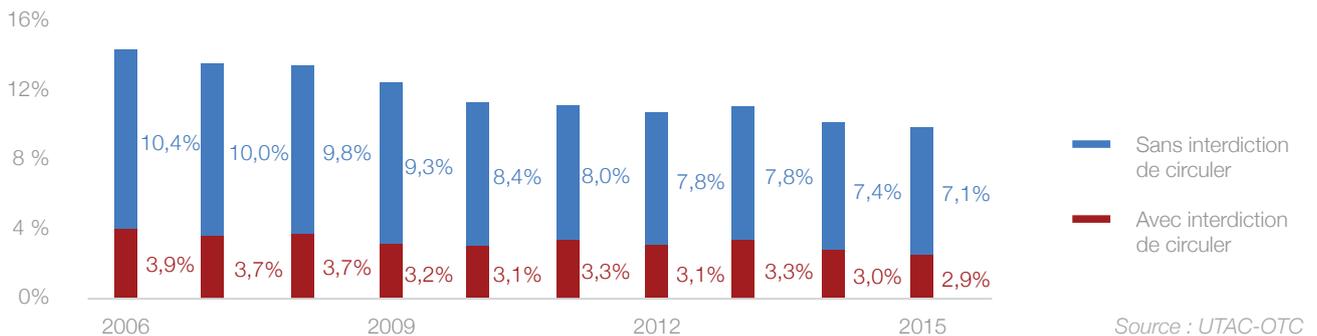
■ Nombre de centres au 31 décembre



■ Nombre moyen de contrôles par installation



■ Taux de contre-visites





Pourcentage de non conformité par fonction

Fonction	2011		2015	
	% non conformité	rang	% non conformité	rang
Freinage	6,0	1	5,0	1
Contrôles complémentaires TCP	2,6	3	3,2	2
Contrôles complémentaires marchandises dangereuses	3,9	2	3,0	3
Liaison au sol	2,6	3	2,3	4
Identification du véhicule	1,7	6	1,5	5
Équipements	1,4	7	1,4	6
Éclairage, signalisation	1,3	8	1,3	7
Direction	1,0	9	1,1	8
Contrôles complémentaires véhicules écoles	1,9	5	1,0	9
Chassis et accessoires du chassis	0,9	10	0,8	10
Visibilité	0,7	11	0,7	11
Contrôles complémentaires véhicules électriques ou hybrides	-	-	0,6	12
Organes mécaniques	0,6	12	0,5	13
Pollution, niveau sonore	0,3	13	0,2	14
Contrôles complémentaires véhicules de dépannage	0,0	14	0,0	15

Source : UTAC-OTC

Le contrôle technique des véhicules industriels a concerné en 2015 :

- les véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes, atteignant 1 an dans le courant de l'année 2015 ou dont le délai de validité de contrôle arrivait à échéance en 2015,
- les véhicules de transport en commun de personnes, dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes, atteignant 6 mois dans le courant de l'année 2015 ou dont le délai de validité de contrôle arrivait à échéance en 2015.
- les véhicules de collection, dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes et dont le délai de validité de contrôle arrivait à échéance en 2015.

En 2015, les contrôles techniques portent sur 16 fonctions, comprenant 316 points de contrôle pouvant conduire à 1504 défauts dont 669 défauts soumis à l'obligation de contre-visite,

- sans interdiction de circulation pour 467 d'entre eux,
- assorties d'une interdiction pour 202 d'entre eux.

Au 31 décembre 2015, le dispositif français de contrôle technique des véhicules industriels comporte 412 installations de contrôle dont 375 centres de contrôle et 37 installations auxiliaires.

Les 375 centres de contrôle se répartissent en 216 centres rattachés à l'un des 2 réseaux agréés, (AUTO BILAN France et VIVAUTO PL) et 159 centres non rattachés.

Ces chiffres traduisent une augmentation du nombre d'installations de contrôle agréées de 0,73% sur l'année 2015.

En 2015, il a été réalisé 1 161 094 contrôles techniques dont 1 069 756 visites techniques périodiques et 91 338 contre-visites.

Ces volumes représentent une diminution de 0,54% du nombre de contrôles techniques par rapport à 2014, année au cours de laquelle le nombre de contrôles réalisés était de 1 167 375 (1 072 877 visites techniques périodiques et 94 498 contre-visites).

En 2015, sur les 1 069 756 visites techniques périodiques, 107 011 soit 10,00% sont déclarées non conformes.

Ce taux de prescription de contre-visites constaté en 2015 est en baisse par rapport à celui de 2014 qui était de 10,36%.

En 2015, 7,13% des visites techniques périodiques, 7,39% en 2014, ont fait l'objet d'une prescription de contre-visites sans interdiction de circuler.

En 2015, 2,87% des visites techniques périodiques, 2,97% en 2014, ont fait l'objet d'une prescription de contre-visites avec interdiction de circuler.

En 2015, concernant les véhicules industriels, le pourcentage de visites techniques périodiques ne présentant aucun des défauts de la nomenclature est en diminution par rapport à 2014. Il s'établit à 11,16% en 2015 alors qu'il était de 11,68% en 2014.

(Résumé UTAC – OTC_16-03 Bilan 2015 Véhicules Lourds)





10

Carburants

10

Carburants

Consommation, prix et taxes sur les carburants routiers

Consommation de carburants

En millions de litres	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Super sans plomb	14,097	13,566	13,037	12,054	10,871	9,501	8,582	7,335	6,650	6,397	6,336
Super sans plomb 95-E10	-	-	-	-	727	1,379	1,754	2,331	2,714	2,971	3,146
En % du total essences	-	-	-	-	6,3	12,7	17,0	24,1	29,0	31,7	33,2
Total essences	14,529	13,678	13,063	12,054	11,598	10,880	10,337	9,666	9,363	9,368	9,482
Gazole	36,744	37,740	39,004	38,849	38,913	39,749	40,327	40,382	40,559	40,718	41,048
Total carburants routiers	51,273	51,419	52,067	50,902	50,510	50,629	50,664	50,047	49,922	50,086	50,530

Source : CPDP

Prix des carburants à la pompe (moyenne annuelle)

En euro/litre	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Super sans plomb 98	1,20	1,27	1,31	1,39	1,24	1,38	1,54	1,62	1,59	1,54	1,42
Taxes en %	65	62	63	60	65	60	56	54	55	56	61
Essences	1,18	1,24	1,28	1,36	1,21	1,35	1,51	1,58	1,54	1,48	1,35
Taxes en %	67	63	63	61	66	61	57	55	56	58	63
Gazole	1,02	1,08	1,09	1,27	1,00	1,15	1,34	1,40	1,35	1,29	1,15
Taxes en %	57	55	55	50	59	54	49	47	49	51	59

Source : Soes

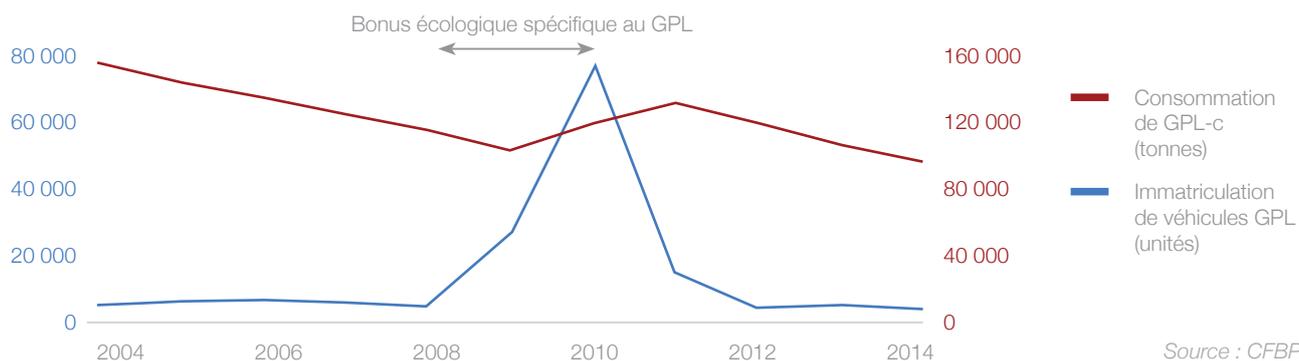


Ventes totales en France de GPL-c

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
En milliers de tonnes	115	127	115	102	91	81

Source : CFBP

Évolution de la consommation de GPL-c



Nombre de points de vente dans le réseau (au 31 décembre)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pétroliers	7 055	6 774	6 489	6 090	5 734	5 514	5 227	5 114	4 968	4 843
Indépendants	1 543	1 539	1 481	1 410	1 561	1 679	951	853	823	824
Pétroliers et indépendants	8 598	8 313	7 970	7 500	7 295	7 093	6 178	5 967	5 791	5 667
Grandes et moyennes surfaces (GMS)	4 672	4 717	4 737	4 833	4 863	4 907	7 990	4 983	5 069	5 098
Total	13 270	13 030	12 707	12 333	12 158	12 000	14 168	10 950	10 860	10 765

Source : DGEC

Volumes distribués par le réseau

Ventes en millions de m³

Supercarburants	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pétroliers	6,3	5,8	5,5	4,9	3,8	3,5	-	2,5	2,5	-	-
Indépendants	0,7	0,6	0,7	0,6	-	-	-	0,6	0,6	-	-
Pétroliers et indépendants	7,0	6,4	6,2	5,5	3,8	3,5	3,7	3,1	3,0	3,1	3,1
Grandes et moyennes surfaces (GMS)	7,4	7,2	6,9	6,6	7,2	6,9	6,4	6,2	5,9	6,0	6,0
Autres / Enseignes non identifiées ⁽¹⁾	0,1	0,1	0,1	0,0	0,4	0,4	-	0,3	0,3	0,3	-
Total	14,5	13,7	13,2	12,1	11,4	10,9	10,1	9,6	9,2	9,3	9,1
Gazole	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pétroliers	19,7	19,3	20,2	19,4	11,5	12,3	-	10,0	10,3	-	-
Indépendants	3,7	4,1	4,6	4,1	-	-	-	1,6	1,6	-	-
Pétroliers et indépendants	23,4	23,4	24,8	23,5	11,5	12,3	14,2	11,6	11,9	12,2	3,1
Grandes et moyennes surfaces (GMS)	12,1	13,0	13,7	14,4	17,2	18,1	17,7	18,4	18,4	18,5	18,6
Autres / Enseignes non identifiées ⁽¹⁾	0,8	0,8	0,8	0,5	1,5	1,3	-	3,1	3,2	3,0	-
Total	36,3	37,2	39,3	38,3	30,2	31,7	31,9	33,1	33,5	33,67	21,7
TOTAL	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pétroliers	26,0	25,1	25,7	24,3	15,3	15,8	-	12,5	12,7	-	-
Indépendants	4,4	4,7	5,3	4,7	-	-	-	2,2	2,2	-	-
Pétroliers et indépendants	30,4	29,8	31,0	28,9	15,3	15,8	17,9	14,7	14,9	15,3	6,2
Grandes et moyennes surfaces (GMS)	19,5	20,2	20,6	21,0	24,4	25,0	24,1	24,6	24,3	24,5	24,6
Autres / Enseignes non identifiées ⁽¹⁾	0,9	0,9	0,9	0,5	1,9	1,7	-	3,4	3,6	3,2	-
Total	50,8	50,9	52,5	50,4	41,6	42,6	42,0	42,7	42,8	43,0	30,8

⁽¹⁾ Enseignes non identifiées : ventes recensées par l'enquête annuelle de la DGEC pour lesquelles la répartition entre les pompes blanches (petits indépendants), les stations aux enseignes de la grande distribution et des pétroliers ne peut être déterminée. Cet item apparaît à partir des données de l'année 2012 dans les publications de Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Source : DIDEME puis DGEC à partir de 2008

Ventes en pourcentage

Supercarburants	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pétroliers	43,4	42,3	41,8	40,6	33,4	32,3	-	26,1	26,5	-	-
Indépendants	4,8	4,4	5,3	4,5	-	-	-	6,2	6,2	-	-
Pétroliers et indépendants	48,3	46,7	47,1	45,1	33,4	32,3	36,7	32,3	32,7	32,9	34,1
Grandes et moyennes surfaces (GMS)	51,0	52,6	52,5	54,5	63,0	63,8	63,3	64,2	63,6	64,1	65,9
Autres / Enseignes non identifiées ⁽¹⁾	1,7	1,7	0,4	0,3	3,6	3,9	0,0	3,4	3,7	3,0	0,0
Gazole	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pétroliers	54,3	51,9	51,4	50,6	38,2	38,8	-	30,2	30,7	-	-
Indépendants	10,2	11,0	11,7	10,7	-	-	-	4,8	4,7	-	-
Pétroliers et indépendants	64,5	62,9	63,1	61,3	38,2	38,8	44,5	35,0	35,4	36,2	14,3
Grandes et moyennes surfaces (GMS)	33,3	34,9	34,9	37,5	56,9	57,1	55,5	55,7	54,9	55,0	85,7
Autres / Enseignes non identifiées ⁽¹⁾	2,2	2,2	2,0	1,2	4,9	4,1	0,0	9,2	9,6	8,8	0,0
TOTAL	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pétroliers	51,2	49,3	49,0	48,2	36,9	37,1	-	29,3	29,8	-	-
Indépendants	8,7	9,2	10,1	9,2	-	-	-	5,2	5,1	-	-
Pétroliers et indépendants	59,8	58,5	59,1	54,7	36,9	37,1	42,6	34,4	34,8	35,5	20,1
Grandes et moyennes surfaces (GMS)	38,4	39,7	39,3	41,6	58,6	58,8	57,4	57,6	56,8	56,9	79,9
Autres / Enseignes non identifiées ⁽¹⁾	1,8	1,8	1,6	1,0	4,5	4,1	0,0	7,9	8,3	7,5	0,0

⁽¹⁾ Enseignes non identifiées : ventes recensées par l'enquête annuelle de la DGEC pour lesquelles la répartition entre les pompes blanches (petits indépendants), les stations aux enseignes de la grande distribution et des pétroliers ne peut être déterminée. Cet item apparaît à partir des données de l'année 2012 dans les publications de Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Source : DIDEME puis DGEC à partir de 2008

Volumes distribués dans les stations par tranches de volume : nombre de stations

	0 - 500	501 - 1 000	1 001 - 3 000	3 001 - 6 000	6 001 - 10 000	> 10 000	Total
2010	2 503	1 350	3 600	2 505	1 400	800	12 158
2014	1 888	1 080	3 378	2 466	1 262	786	10 860

Source : DGEC



11

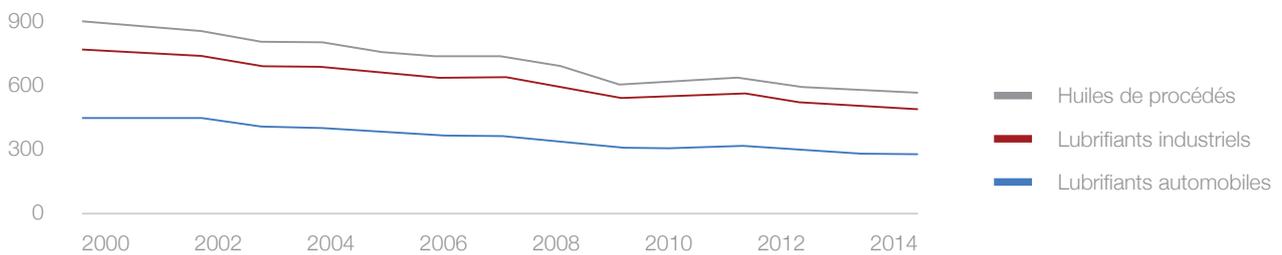
Lubrificants

11

Lubrifiants

Marché intérieur de l'ensemble des lubrifiants

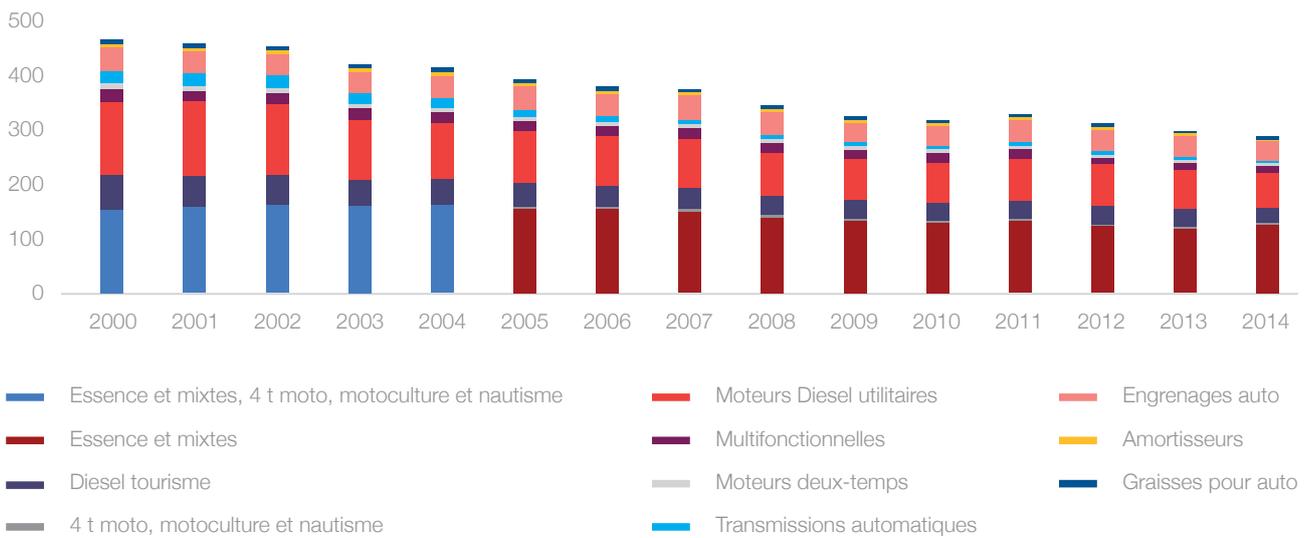
En milliers de tonnes



Source : Centre Professionnel des Lubrifiants (CPL)

Marché intérieur des lubrifiants automobiles

En milliers de tonnes



Source : Centre Professionnel des Lubrifiants (CPL)



Le Centre Professionnel des Lubrifiants (CPL) explique que les lubrifiants sont constitués d'huiles de base minérales, soit issues du raffinage ou régénérées en France, soit importées de l'étranger. Afin d'améliorer leurs performances techniques, des additifs de lubrification et divers constituants (produits chimiques ou minéraux, corps gras, etc.).

Entre 2000 et 2014, les achats sur le marché intérieur (France métropolitaine) ont globalement chuté de 36 %. Ceux des lubrifiants automobiles ont également nettement baissé (-38 %).

Leur part par rapport à l'ensemble des lubrifiants

consommés est ainsi demeurée légèrement supérieure à 50 % sur cette période. A l'exception des engrenages pour automobiles (-13 %), des essences et mixtes (-27 %) et des graisses pour automobiles (-31 %), le repli est supérieur à plus de 50 % pour toutes les catégories de lubrifiants automobiles. Cette baisse est due à plusieurs facteurs, dont deux principaux : la diminution du kilométrage annuel effectué par le parc automobile, mais aussi et surtout l'augmentation des pas de vidange recommandés par les constructeurs, aussi bien pour les moteurs essence que Diesel.





12

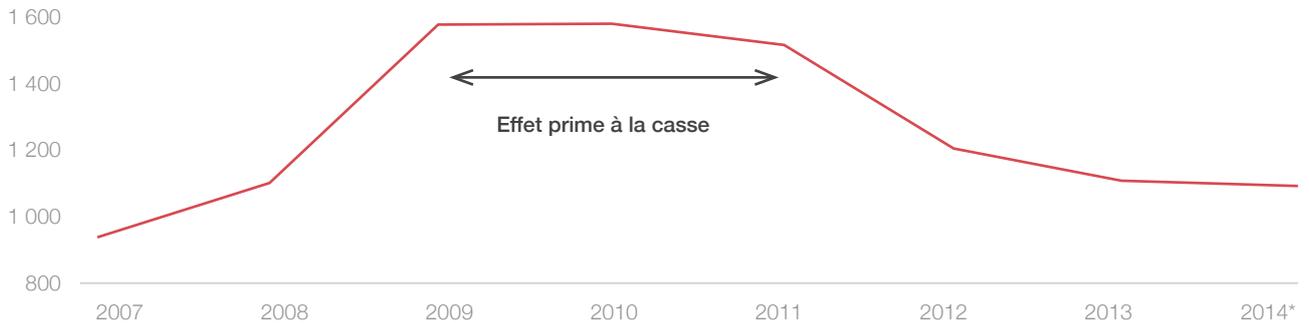
Véhicules hors
d'usage (VHU)

12

Véhicules hors d'usage (VHU)

■ Nombre de véhicules hors d'usage (VHU) pris en charge

En milliers d'unités



* donnée provisoire

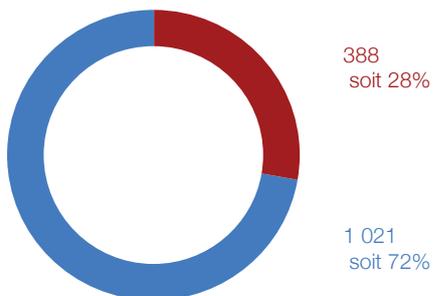
Source : ADEME

■ Age moyen des VHU pris en charge

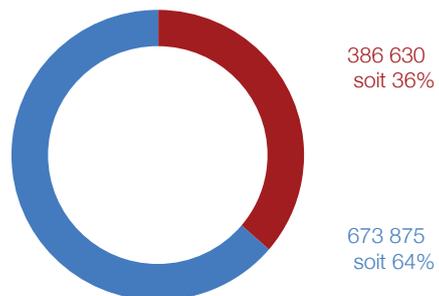
	2013	2014
En années	16,8	17,5

Source : ADEME

■ Répartition des centres VHU par type



■ Répartition des VHU traités par type de centre

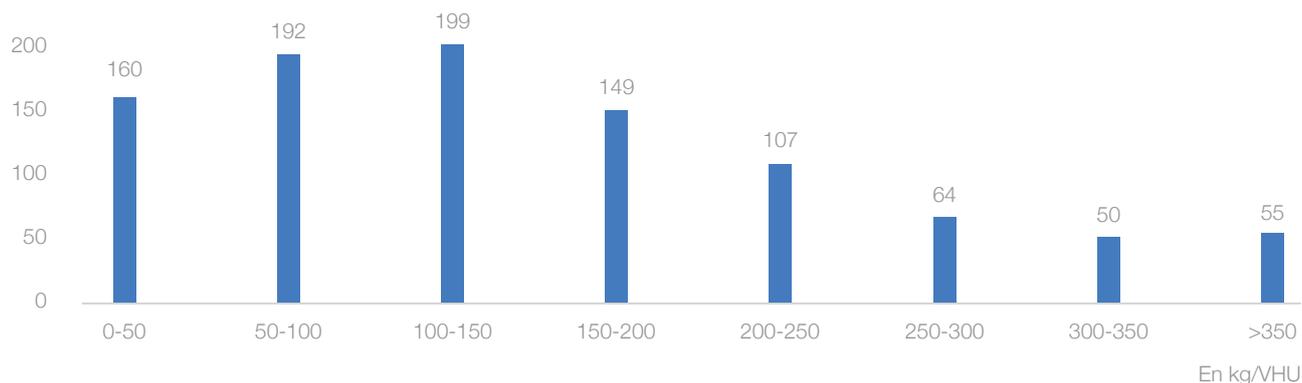


■ Centres VHU démonteurs de pièce de réutilisation

■ Centres VHU non démonteurs de pièce de réutilisation

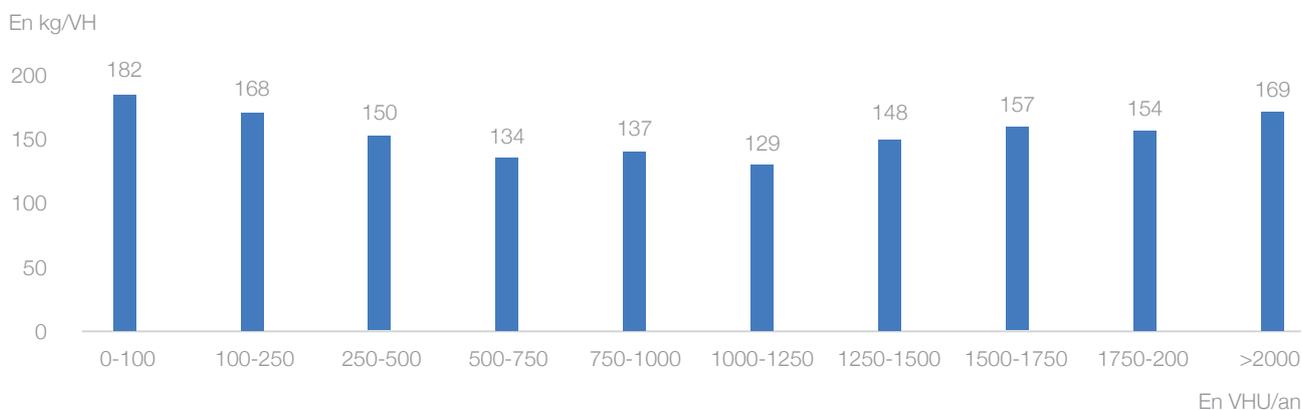
Source : ADEME - SYDEREP Rapport 2013 Observatoire VHU

Nombre de centres VHU par tranches de masse moyenne de pièces de réutilisation extraites par VHU



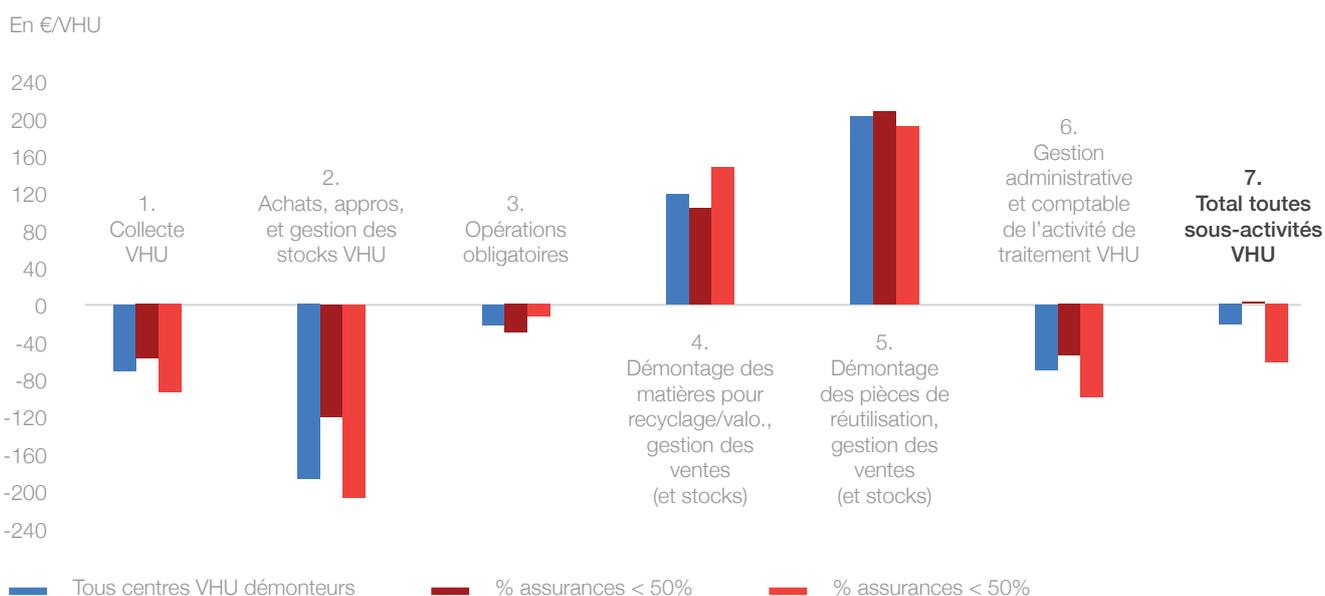
Source : ADEME - SYDEREP Rapport 2013 Observatoire VHU

Masse moyenne de pièces de réutilisation extraites par VHU par tranches de nombre de VHU traités



Source : ADEME - SYDEREP Rapport 2013 Observatoire VHU

Résultats d'exploitation 2012 des centres VHU démolisseur/démonteur % origine Assurances (Moy. arithmétique)



% assurances : part des véhicules provenant des compagnies d'assurances

Source : Evaluation économique de la filière du traitement des véhicules hors d'usage (VHU) - Octobre 2015

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : TERRA SA - DELOITTE - BIOIS

Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier détenteur destine à la destruction. En 2014, le nombre de VHU pris en charge par la filière agréée s'élevait à environ 1,1 million contre 1,5 million entre 2009 et 2011 (période de prime à la casse) et moins d'un million d'unités en 2007.

Les centres VHU peuvent se répartir en deux principales catégories :

- ceux qui démontent des pièces de réutilisation car c'est leur cœur de métier ;
- ceux qui n'en démontent pas.

Près de six centres VHU sur 10 (56,5 %) extraient moins de 150 kg de pièces de réutilisation en moyenne par VHU. Une marge de progression est ainsi possible avec la mise en oeuvre début 2017 du décret sur les pièces de réemploi et l'objectif de 95% de valorisation des VHU à atteindre.

Il n'y a pas de lien très clair entre la masse moyenne de pièces de réutilisation par VHU et le nombre de VHU traités pendant l'année.

On notera toutefois que les centres VHU qui traitent peu de VHU par an démontent plus de pièces que la moyenne tout comme ceux, à l'autre extrême, qui en traitent beaucoup. Les premiers démontent sans doute beaucoup de pièces pour s'assurer un minimum de chiffre d'affaires compensant la faiblesse du nombre de VHU pris en charge. Les derniers démontent beaucoup de pièces sans doute parce que l'importance en volume du nombre de pièces extraites leur permet d'accéder plus facilement à certains marchés comme celui de la rénovation ou de l'export.

La baisse des cours des matières premières de ces dernières années impacte la rentabilité économique des démolisseurs / démonteurs par VHU.

Les estimations de l'Ademe et du CNPA montrent une dégradation du résultat entre 2015 et octobre 2015 de plus de 130 euros







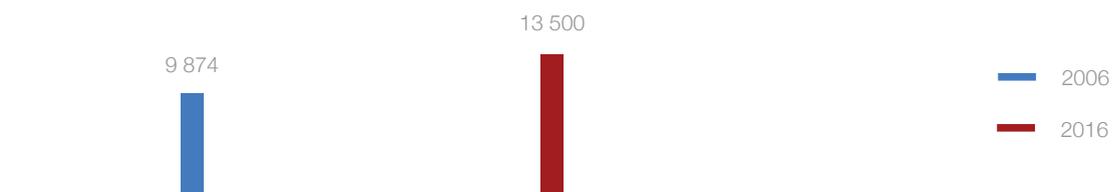
13

Auto-écoles

13

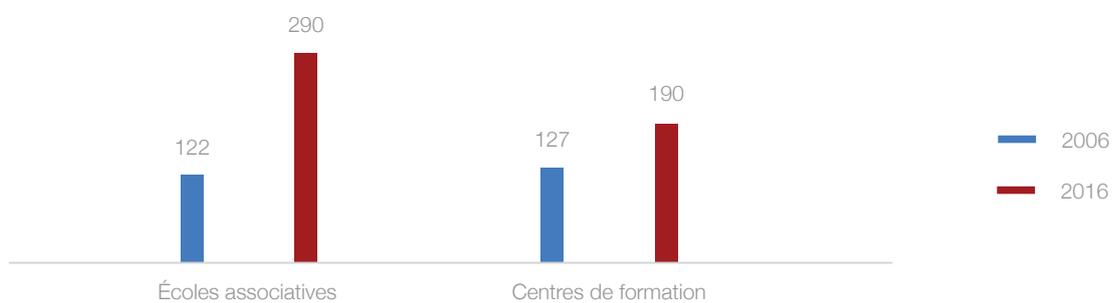
Auto-écoles

Nombre d'écoles de conduite



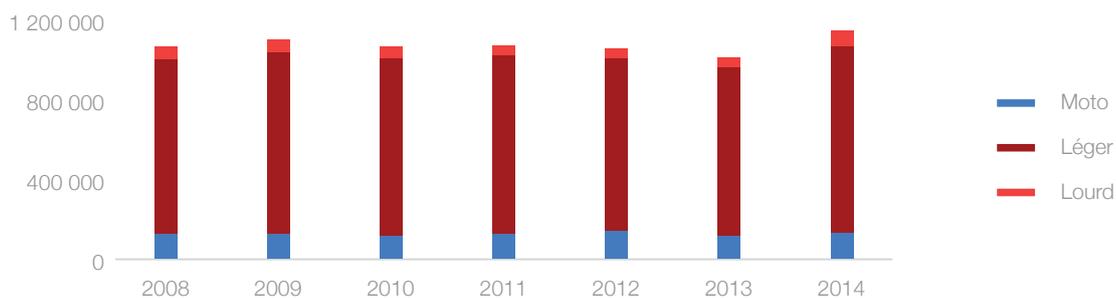
Source : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières - Bureau du permis de conduire

Nombre d'écoles associatives et de centres de formation



Source : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières - Bureau du permis de conduire

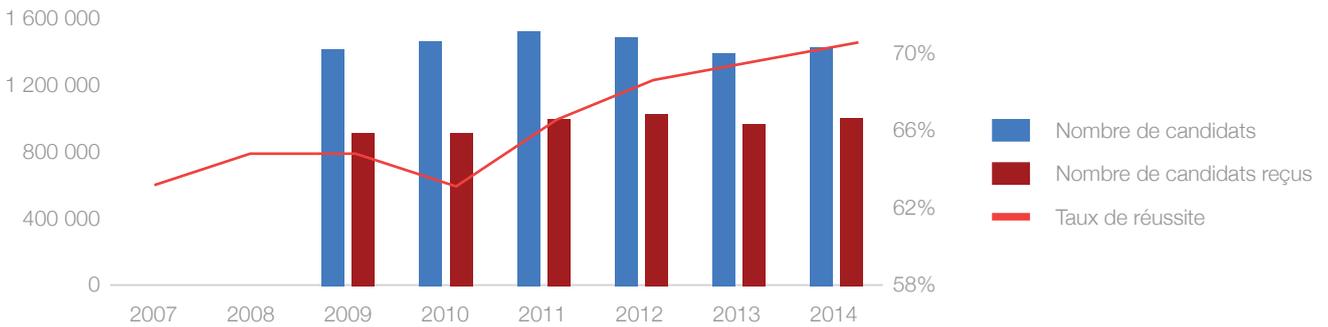
Nombre d'inscriptions en préfecture



Source : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières - Bureau du permis de conduire

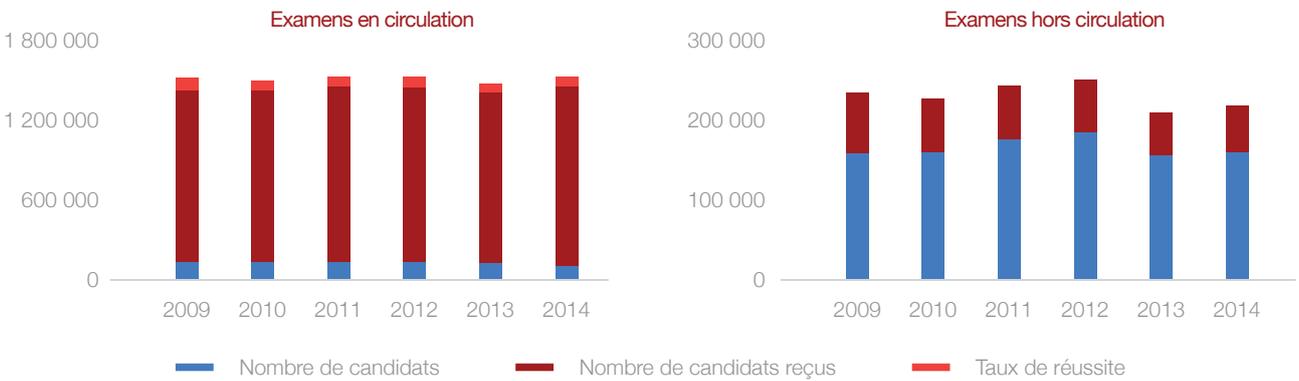


Épreuves théoriques



Source : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières - Bureau du permis de conduire

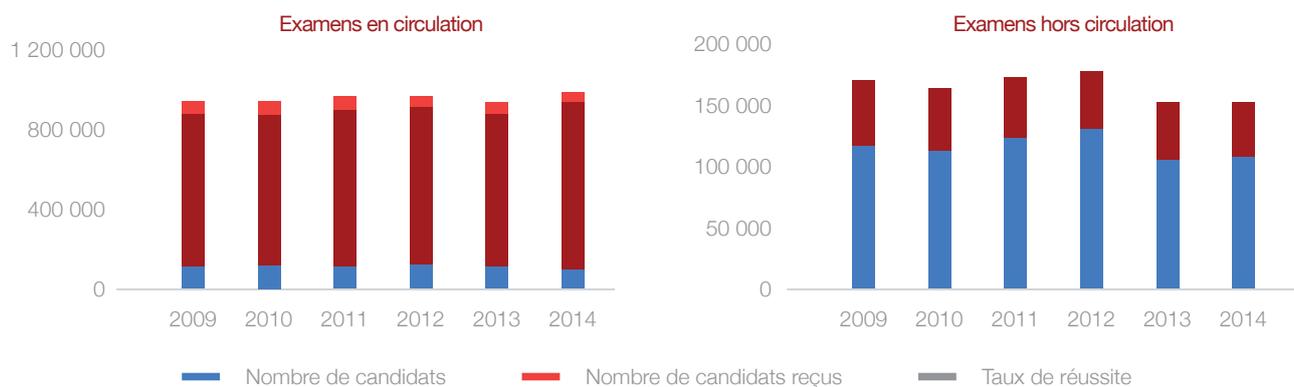
Nombre de candidats examinés toutes présentations confondues



		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Circulation	Moto	106 861	107 854	116 410	119 098	110 265	102 214
	Léger	762 493	768 432	791 401	802 647	794 428	827 325
	Lourd	67 709	68 173	69 649	69 021	58 633	63 319
Hors circulation	Moto	123 492	120 199	132 653	140 627	114 803	117 361
	Lourd	55 061	53 208	50 954	49 651	45 391	47 764

Source : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières - Bureau du permis de conduire

Nombre de candidats reçus toutes présentations confondues



Source : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières - Bureau du permis de conduire

% TF		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Circulation	Moto	91,3	91,7	92,1	92,4	91,0	91,1
	Léger	56,6	57,3	57,5	58,5	58,9	60,2
	Lourd	81,4	82,1	82,5	83,4	79,4	77,4
Hors circulation	Moto	72,4	71,5	71,1	71,2	68,3	66,1
	Lourd	73,1	73,2	73,9	73,5	85,8	84,8
TF1D		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Circulation	Moto	98 283	99 474	107 790	110 596	101 104	93 720
	Léger	437 690	447 366	461 707	474 637	474 705	504 425
	Lourd	56 134	56 911	58 257	58 364	47 369	50 022
Hors circulation	Moto	90 796	87 362	96 196	101 676	80 127	79 482
	Lourd	41 444	40 163	38 746	37 520	39 827	41 386
%TF1D		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Circulation	Moto	92,0	92,2	92,6	92,9	91,7	91,7
	Léger	57,4	58,2	58,3	59,1	59,8	61,0
	Lourd	82,9	83,5	83,6	84,6	80,8	79,0
Hors circulation	Moto	73,5	72,7	72,5	72,3	69,8	67,7
	Lourd	75,3	75,5	76,0	75,6	87,7	86,6

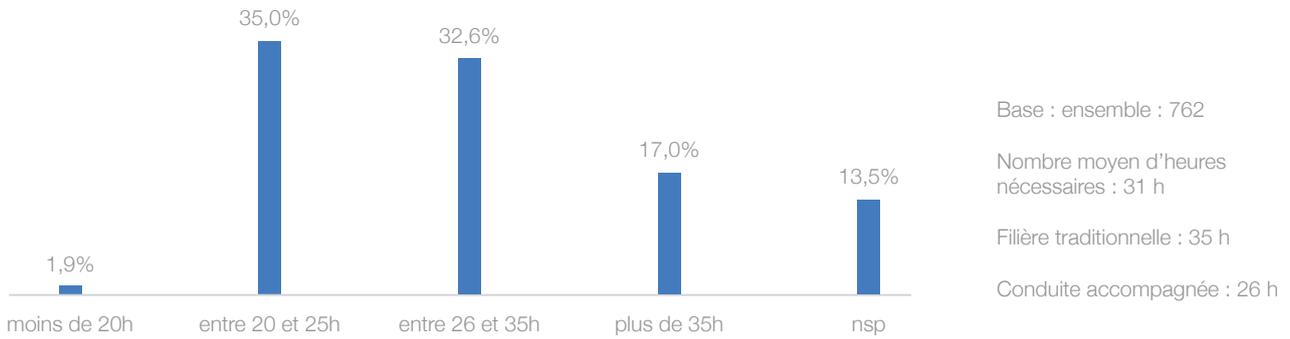
% TF : taux de réussite toutes présentations confondues

TF1D : nombre de candidats reçus en première présentation

%TF1D : taux de réussite en première présentation

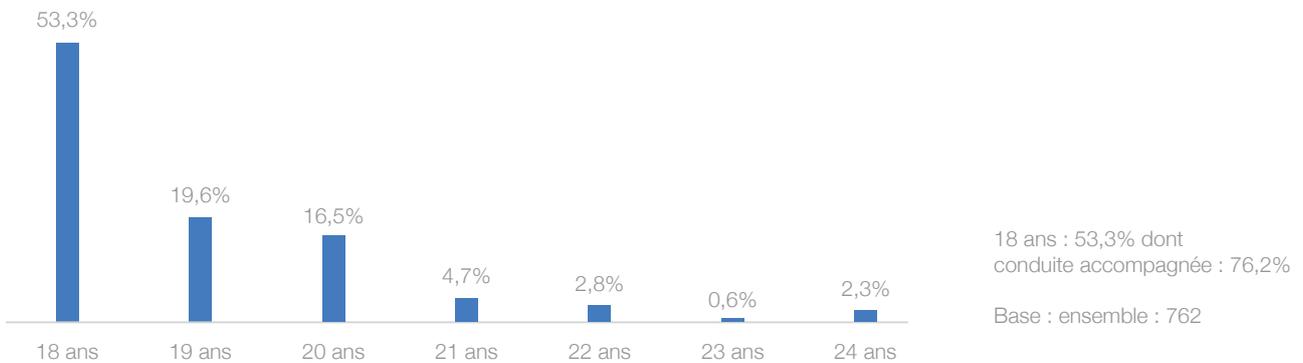
Source : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières - Bureau du permis de conduire

Nombre d'heures de conduite nécessaires en auto-école avant de réussir l'examen pratique de conduite



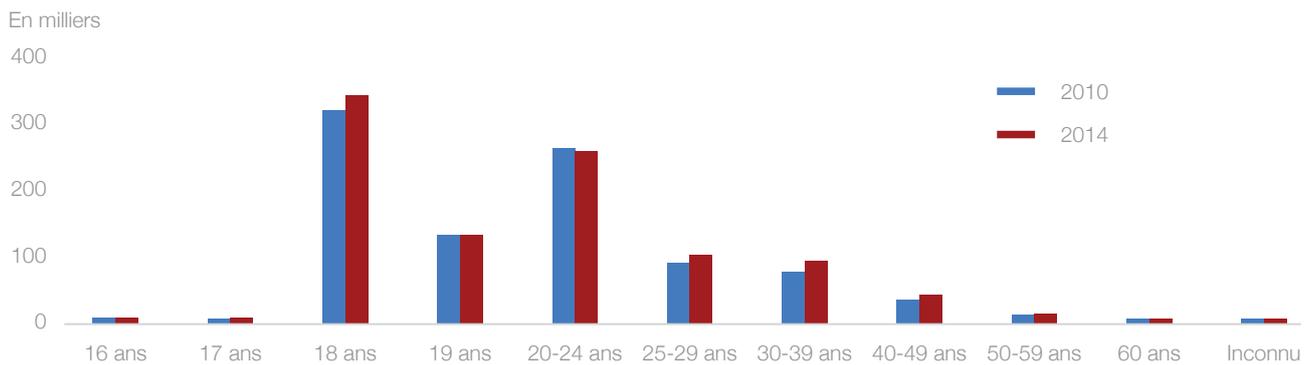
Source : Prévention routière - Etude accessibilité permis B - 2012

Quel âge aviez-vous lorsque vous avez obtenu le permis de conduire?



Source : Prévention routière - Etude accessibilité permis B - 2012

Répartition par tranche d'âge des permis délivrés (en unité)



Source : Prévention routière - Etude accessibilité permis B - 2012

La possession du permis et la conduite par tranche d'âge



■ Possède le permis et conduit

■ Possède le permis et ne conduit pas

Source: IFSTTAR



Les catégories de permis

Depuis le 19 janvier 2013, la définition des catégories du permis de conduire a été modifiée afin de respecter la directive n° 2006-126 CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire harmonisant les règles de gestion du permis de conduire au sein de l'Union européenne.

Les catégories de permis de conduire restent divisées en trois groupes:

- le groupe moto ;
- le groupe léger;
- le groupe lourd.

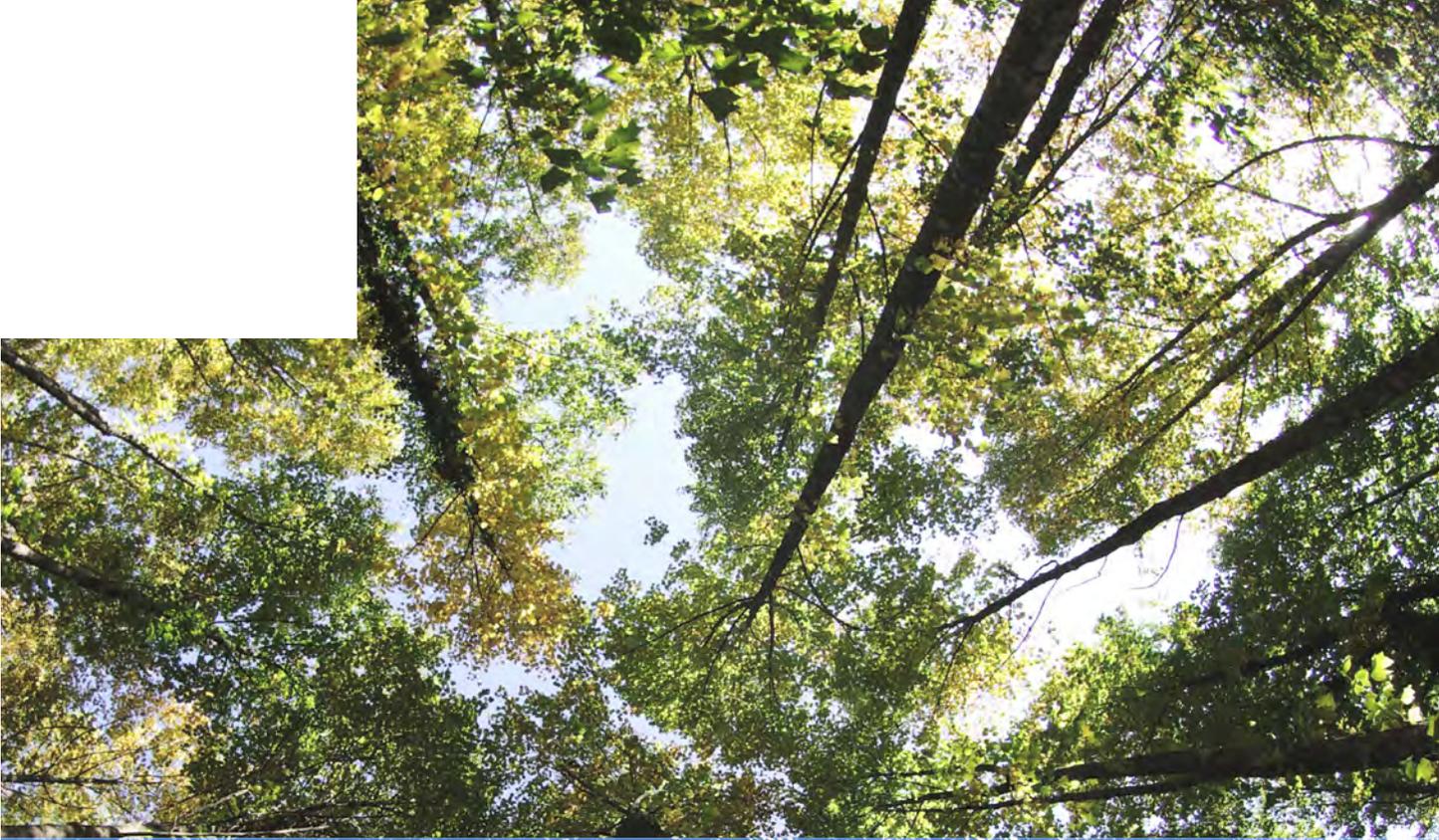
1 181 647 nouveaux candidats ont été enregistrés par les services préfectoraux toutes catégories de permis confondues au cours de l'année 2014.

Ces nouvelles inscriptions en préfecture se répartissent entre les groupes léger, moto et poids lourd de la manière suivante :

- pour le groupe léger, 959 896 nouveaux candidats ;
- pour le groupe moto, 147 507 nouveaux candidats ;
- pour le groupe lourd, 74 244 nouveaux candidats.

L'année 2014 marque une rupture dans la méthode de collecte du nombre de candidats inscrits en préfecture.

Dorénavant, le recueil des données s'effectue à partir des données automatisées issues du système national du permis de conduire (SNPC). Les graphiques des pages 94 à 98 présentent le nombre de candidats inscrits en préfecture par groupe de permis.



14

Lexique

Bus

Le Bus (ou autobus) est un véhicule spécialisé pour la ville. Il effectue des transports urbains à vitesse réduite avec des arrêts fréquents. Il est possible de voyager debout.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

Cars

Le car (ou autocar) effectue des transports interurbains ou des trajets longs comme des voyages de tourisme. En terme d'équipement, le car possède une soute à bagages, éventuellement des toilettes et des sièges couchettes. Il est obligatoire de voyager assis et de porter la ceinture.

Chiffre d'affaires hors taxe

Montant hors taxes des affaires réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle.

Le chiffre d'affaires est constitué par les ventes de marchandises, de la production des biens et des services (France + Exportations et livraisons intracommunautaire).

Indice des prix à la consommation

Le champ géographique est le territoire national de la France y compris les départements d'outre-mer (hors Mayotte). Le champ de l'indice des prix à la consommation (IPC) est celui des biens et services marchands consommés sur l'ensemble du territoire, par les ménages résidents et non-résidents (comme les touristes).

Indice des prix à la consommation - Accessoires pour véhicules personnels

Accessoires pour véhicules personnels, mais achetés séparément. Dispositifs GPS conçus pour être utilisés dans les véhicules personnels ; extincteurs pour le matériel de transport ; produits spécifiques pour le nettoyage et l'entretien des équipements du véhicule tels que la peinture, le nettoyage des chromes, produits d'étanchéité et produits pour la carrosserie ; housse pour voitures, motos, etc.

Indice des prix à la consommation - Auto-écoles et examen de permis de conduire

Leçons de conduite dans des auto-écoles ou moto-écoles.

Indice des prix à la consommation - Automobiles d'occasion

Automobiles d'occasion, fourgonnettes pour passager, breaks, monospaces, etc..., avec deux ou quatre roues motrices.

Indice des prix à la consommation - Automobiles neuves

Automobiles neuves, fourgonnettes pour passager, breaks, monospaces, etc..., avec deux ou quatre roues motrices.

Indice des prix à la consommation - Entretien de voitures particulières

Services pour l'entretien et la réparation de véhicules personnels tels que : montage de pièces et accessoires, équilibrage des roues, visite de contrôle, services de dépannage, vidange, graissage et lavage...

Valeur totale du service (y compris coûts de la main d'œuvre et des fournitures)

Indice des prix à la consommation - Formalités administratives liées au véhicule personnel

Certificats d'immatriculation, contrôle technique automobile, épreuves de conduite et délivrance du permis, essais routiers.

Indice des prix à la consommation - Locations de garages et de places de stationnement

Location de garages ou de places de parking ne servant pas de parking à l'habitation.

Indice des prix à la consommation - Locations de véhicules privés

Location de véhicules personnels sans chauffeur.

Indice des prix à la consommation - Motocycles

Motocycles de tous types, scooters et vélomoteurs.

Indice des prix à la consommation - Parking

Place de stationnement payante.

Indice des prix à la consommation - Péages

Péages (ponts, tunnels, navettes maritimes, autoroutes).

Indice des prix à la consommation - Pièces de rechange pour véhicules personnels

Bougies, batteries, amortisseurs, filtres, pompes et autres pièces de rechange pour l'équipement de transport personnel.

Indice des prix à la consommation - Pneumatiques

Neufs, d'occasion ou rechapés, y compris les chambres à air pour voitures, vélos, motos, etc.

Indice des prix à la consommation - Réparation de voitures particulières (forfait pièce et m.o.)

Réparation des véhicules personnels : forfait des pièces et de la main-d'œuvre. Valeur totale du service (y compris coûts de la main d'œuvre et des fournitures).

Indice des prix à la consommation - Réparation de voitures particulières (heure de m.o.)

Coût de l'heure de main-d'œuvre pour la réparation de véhicules personnels.

Indice des prix de consommation - Ensemble

Tous les biens et services marchands consommés sur l'ensemble du territoire.

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule.

Porteurs (ou camions)

Les porteurs possèdent sur le même châssis la cabine et un volume de chargement pour transporter les marchandises.

Remorque

Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule.

Résultat d'exploitation

Différence entre les produits et les charges d'exploitation.

Semi-remorque

Véhicule routier non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Taux d'endettement

Taux mesurant la part des dettes dans les ressources totales de l'entreprise.

Calcul : Emprunts et dettes assimilées/Total passif.

Taux d'investissement

Part de la valeur ajoutée consacré à l'investissement corporel (hors apports reçus des autres sociétés)/Valeur ajoutée hors taxes.

Tonne-kilomètre (t-km)

La t-km correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

Tracteurs routiers

Les tracteurs sont la partie motrice comprenant la cabine et un châssis auxquels une semi-remorque est attelée, cet ensemble constitue un véhicule articulé.

Transport intérieur de marchandises

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule). Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français (Paris-Valenciennes pour un transport d'échange Paris-Berlin, Vintimille-Portbou pour un transport de transit Turin-Barcelone).

Transport intérieur de voyageurs

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment de la nationalité des personnes et du véhicule, et de l'origine ou de la destination des personnes et du véhicule). Ainsi, en France, les transports intérieurs de voyageurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français : par exemple, seuls les kilomètres parcourus sur le territoire français par les lignes ferroviaires internationales (comme Eurostar ou Thalys) sont prises en compte.

Transport international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public. Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Valeur ajoutée hors taxe

- y compris autres produits et autres charges

Valeur ajoutée hors taxe - y compris autres produits et autres charges : Différence entre la production globale de l'entreprise (marge commerciale + production de l'exercice) et les consommations de biens et de services en provenance des tiers + autres produits - autres charges.

Véhicules légers

Regroupement des voitures particulières et les véhicules utilitaires (jusqu'à 5 tonnes).

Véhicules industriels

Regroupement des autobus et des autocars, des camions, des tracteurs routiers, des véhicules automoteurs spécialisés, des remorques et des semi-remorques.

Véhicules utilitaires légers

Véhicules à moteur ayant au moins quatre roues, affectés au transport de marchandises et ayant un poids total autorisé en charge jusqu'à 5 tonnes. Les minibus, véhicules jusqu'à 5 tonnes de poids total autorisé en charge, sont compris dans cette catégorie ; ils sont affectés au transport de personnes et comportent, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises.

Voitures particulières

Véhicules à moteur ayant au moins quatre roues, affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

Voiturette

Véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

Voyageur-kilomètre (voy-km)

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. C'est aussi égal au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment usité est le passager kilomètre transporté (PKT).

ADEME

Agence de L'Environnement et de La Maitrise de L'Energie
www.ademe.fr

CGDD

Commissariat Général du Développement Durable
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

INSEE

Institut national de la statistique et des études économiques est une direction générale du ministère de l'Économie et des finances
www.insee.fr

MEDDE

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Sécurité Routière

www.securite-routiere.gouv.fr

SOeS

Service de l'Observation et des Statistiques du MEDDE
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

UTAC-OTC

OTC : Organisme Technique Central
www.utac-otc.com

