

Chiffres Clés 2021

fie

The image features the 'fie' logo in a white, sans-serif font. The letter 'i' has a small green dot above it. The logo is positioned on the left side of the page. A thick white horizontal line extends from the right side of the 'ie' across the top of the image. The background is a dark blue gradient with a series of horizontal, blurred light streaks in shades of blue, teal, and orange, creating a sense of motion and depth. The streaks are more prominent in the lower half of the image.

Sommaire

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT	3
L'ACTIVITÉ DES ÉQUIPEMENTIERS EN FRANCE	3
Chiffre d'affaires global (en millions d'euros)	4
Évolution du chiffre d'affaires des équipementiers en France	4
Part de la première monte dans l'activité totale des équipementiers en France	5
LES FAMILLES DE PRODUITS	5
Répartition du chiffre d'affaires par famille de produits	6
Évolution de l'activité des cinq principales familles de produits depuis 2004	7
LES EFFECTIFS DES ÉQUIPEMENTIERS EN FRANCE	8
LA GESTION DES COMPÉTENCES	10
Les besoins en compétences par domaines-clés	10
Les besoins spécifiques en formation	11
COUT DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE EUROPÉENNE	11
LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA BRANCHE EQUIPEMENT AUTOMOBILE	12
Les échanges de la branche (en millions d'euros)	12
Structure du commerce extérieur de la France en 20	12
LES PAYS PARTENAIRES DES ÉQUIPEMENTIERS	12
LA PRODUCTION DE VÉHICULES LÉGERS DANS LE MONDE	14
LE MARCHÉ DES VÉHICULES LÉGERS DANS LE MONDE EN 2020	16
LE MARCHÉ DES VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS ET OCCASIONS EN FRANCE	17
LE MARCHÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIFIÉ EN EUROPE	19
NOMENCLATURE OFFICIELLE DES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES POUR AUTOMOBILES	19

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT



L'année 2020 a été marquée par une crise sanitaire et économique, sans précédent, déclenchée par l'arrivée de la pandémie de Covid-19 qui a touché, la quasi-totalité des pays dans le monde.

Nous avons ainsi assisté à une récession d'une ampleur inégalée, tant en France que dans le monde. Pour de nombreux pays, 2020 restera comme l'année de la récession la plus forte enregistrée depuis la Seconde Guerre mondiale. En 2020, la France a connu un recul de son activité économique de 8,2 %, tandis qu'à l'échelle mondiale, le FMI fait état d'une baisse de 4,7 % du Produit Intérieur Brut (PIB). Un retour de la croissance est attendu pour 2021, avec une hausse du PIB mondial de 6%. La zone euro a été la plus impactée par la pandémie avec une chute de 6,6% du PIB en 2020. Une reprise modérée de 4,4% est prévue en 2021. Les pays ayant connu une croissance positive au cours de l'année 2020 sont très peu nombreux, la Chine est l'un d'entre eux avec une hausse de 2,3% et une prévision à +8,4% en 2021. Les Etats-Unis qui ont accusé une baisse du PIB de 3,5% en 2020, devraient

retrouver une croissance de 6,4% en 2021.

Dans ce contexte compliqué, la production automobile mondiale a enregistré en 2020 une baisse de 16,7 % par rapport à 2019, avec un volume de 73 millions de véhicules légers produits. Le secteur automobile a subi en 2020 un repli sur l'ensemble de ses zones de production, conséquence de l'impact des mesures de confinement mises en place au premier semestre dans une majorité des pays.

L'année 2021, devrait voir la production mondiale de VL progresser de 10% à 12%. Cette crise de la Covid, aussi inattendue qu'imprévisible a bouleversé le paysage automobile, et il faudra attendre 2022 pour retrouver le niveau de production de 2019, sachant qu'une pénurie de composants vient s'ajouter à la crise sanitaire et impacte profondément les productions entraînant un retard de la reprise.

De plus, les groupes français ont connu une baisse de 42% de leur production en France en 2020, pour atteindre 1,1 million de VL. La production des groupes étrangers en France (Toyota et Smart) a également reculé de 27,5% pour s'établir à 210 000 unités. La production en France pour 2021 devrait ne croître que de 15% à 20%.

Côté marché, les ventes de véhicules en Europe (UE28+AELE) ont baissé de 23,6% en 2020, soit 13,8 millions de VL. La crise sanitaire et la pénurie de certains composants impactent encore fortement les marchés automobiles. En 2021, on estime que le marché mondial automobile devrait progresser de 10% pour atteindre 82 millions de véhicules. L'ensemble des marchés automobiles, devrait ainsi retrouver le chemin de la croissance, mais c'est en Europe que la reprise sera la plus lente.

La conjoncture difficile en Europe en 2020 a, dans l'ensemble, impacté négativement l'activité des équipementiers installés en France. Les usines françaises ont ainsi réalisé un chiffre d'affaires total de 13,02 milliards d'euros, en repli de 28,5% par rapport à l'année précédente.

L'activité des équipementiers en 2021 devrait reprendre mais les perspectives contrastées des marchés automobiles européens et la pénurie de certains composants ne permettront pas de retrouver les niveaux d'avant crise. Cette chute d'activité a entraîné un repli mesuré des effectifs de 10,1% en 2020, grâce à la mise en place à grande échelle du chômage partiel.

Enfin, le solde commercial de la branche « équipements pour automobiles », est en 2020 négatif pour la cinquième année consécutive, même si son solde est supérieur à celui de 2019. Il s'est établi à -1,37 milliards d'euros.

Pour que l'ensemble de la filière automobile retrouve son niveau de production de 2019, il est primordial d'améliorer la compétitivité du site France et de développer une stratégie industrielle ambitieuse.

Dès le début de cette crise, notre profession a su se mobiliser pour mettre en place des actions coordonnées avec l'ensemble des acteurs de la filière. Nous poursuivrons nos efforts, dans le cadre d'une coopération toujours plus étroite avec les constructeurs ainsi qu'avec les soutiens des pouvoirs publics. Les équipementiers constituent un élément indispensable de l'activité économique et industrielle des territoires. Plus que jamais, tout doit être fait pour qu'ils puissent traverser cette crise et en sortir renforcés.

L'ACTIVITE DES ÉQUIPEMENTIERS EN FRANCE

En 2020, les usines françaises ont réalisé un chiffre d'affaires total de 13,02 milliards d'euros, en repli de 28,5% par rapport à l'année précédente. La production à destination des clients présents en France est la plus touchée, avec une baisse de chiffre d'affaires de 31,1%, pour s'établir à 5,91 milliards d'euros. Les sites de production des constructeurs en France ont été à l'arrêt de longues semaines du fait des différentes périodes de confinement.

Les exportations des usines françaises qui ont totalisé 7,10 milliards d'euros, ont un peu moins souffert avec un recul de 26,2% par rapport à 2019.

Cette chute d'activité a entraîné un repli des effectifs de 10,1% en 2020, grâce à la mise en place à grande échelle du chômage partiel. 62 053 personnes étaient employées au 31 décembre 2020. On peut malheureusement s'attendre à une évolution négative des effectifs dans les prochaines années, en raison du niveau historiquement bas de la production de VL en France.

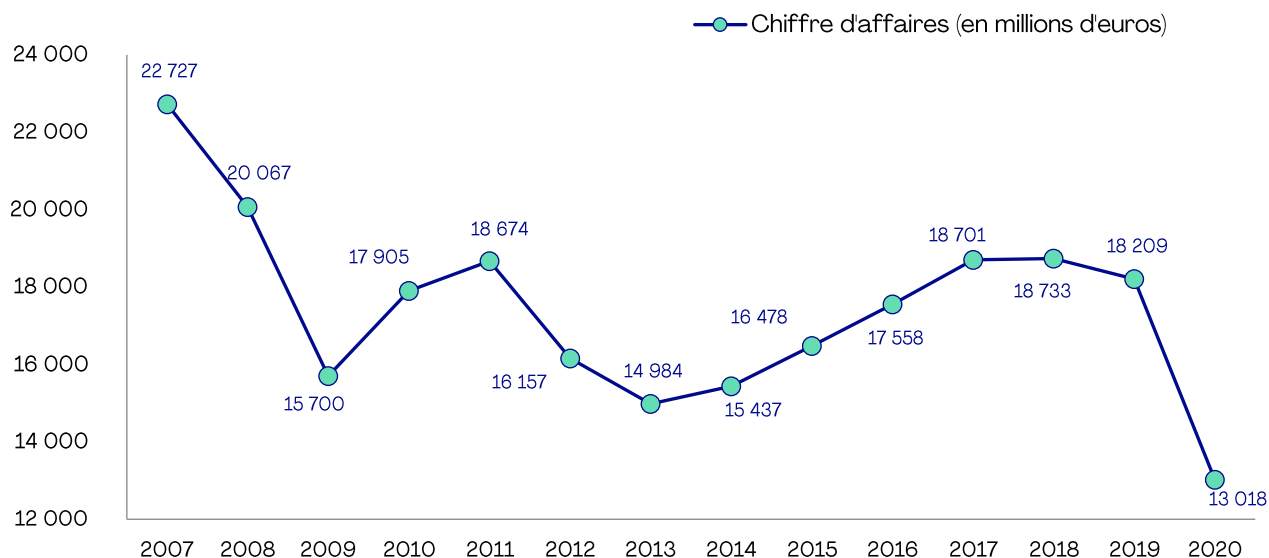
Chiffre d'affaire global (en millions d'euros)

	France	Export	Total
2018	8 690	10 043	18 701
2019	8 579	9 630	18 209
2020	5 912	7 106	13 018
Variation 2019 -2020	-31,1%	-26,2%	-28,5%

Source : enquête de production annuelle de la FIEV

Evolution du chiffre d'affaires des équipementiers en France

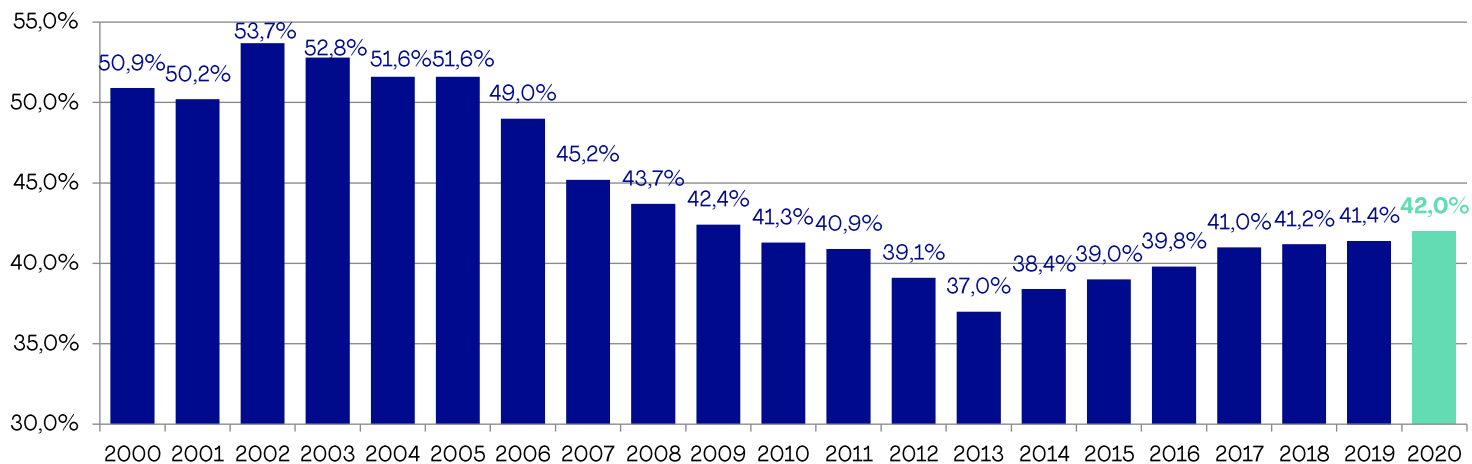
Après une année 2019 compliquée pour l'industrie automobile française, on constate que, pour la deuxième année consécutive, le chiffre d'affaires des équipementiers en France est en repli, il est en baisse de 42% par rapport à 2007.



Source : enquête de production annuelle de la FIEV

Dans ce contexte économique compliqué, la baisse de la production automobile mondiale impacte de manière globale les équipementiers implantés en France. Ainsi, la part de l'activité des équipementiers dédiée à la première monte en France, après avoir atteint près de 54% en 2002 et être tombée à 37% en 2013, augmente de nouveau pour s'établir à 41,4% en 2019.

Part de la première monte dans l'activité totale des équipementiers en France



Source : enquête de production annuelle de la FIEV



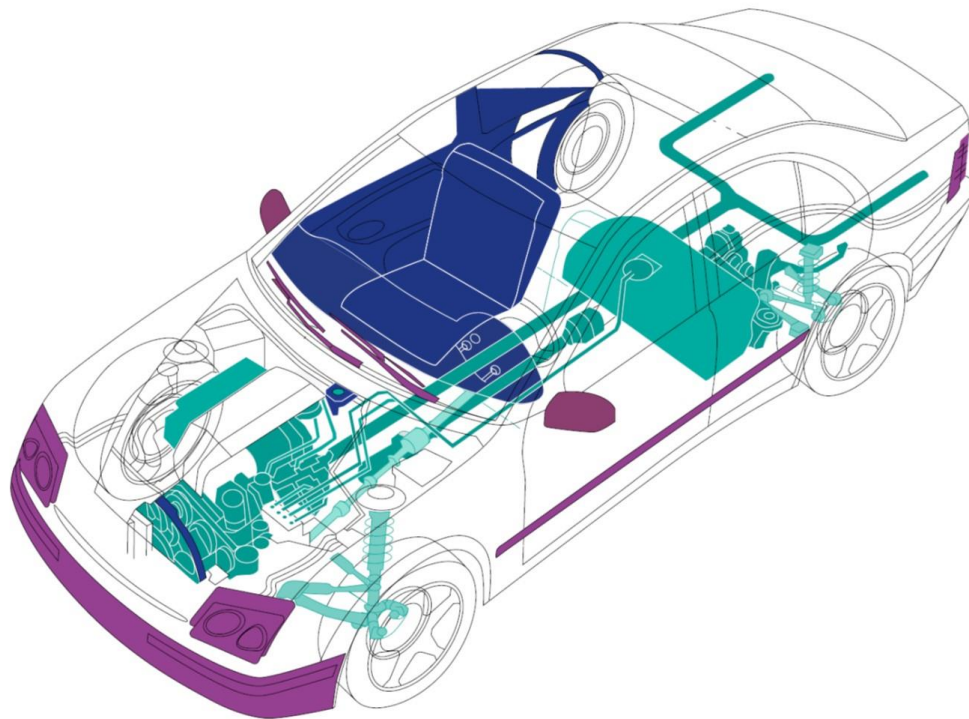
LES FAMILLES DE PRODUITS

Les équipementiers interviennent dans la plupart des fonctions et modules du véhicule : allumage, freinage, éclairage, climatisation, confort de l'habitacle et sécurité.

Répartition du chiffre d'affaires par famille de produits

Equipements pour le groupe motopropulseur	42,3%
Equipements moteur thermique	24,2%
Organes du circuit carburant	1,2%
Systèmes contrôle moteur pour moteur essence, GPL et GNV	1,5%
Systèmes contrôle moteur pour moteur diesel	3,6%
Organes de la ligne d'échappement	3,7%
Organes thermique moteur	3,6%
Composants moteur	2,0%
Organes d'alimentation en air et équipements électriques moteur	4,9%
Organes de filtration et joints métalloplastiques	3,7%
Organes de transmission	17,9%
Organes de commande	0,2%
Equipements de carrosserie	17,8%
Equipements électriques de carrosserie	7,4%
Câblage (y compris le multiplexage)	5,0%
Composants de carrosserie	5,3%
Habitacle	22,5%
Module intérieur (hors cockpit)	8,9%
Cockpit	9,8%
Thermique habitacle	2,5%
Organes de sécurité ou antivol	1,2%
Organes de liaison au sol	12,1%
Equipements de mesure, contrôle, diagnostic et réparation	5,3%

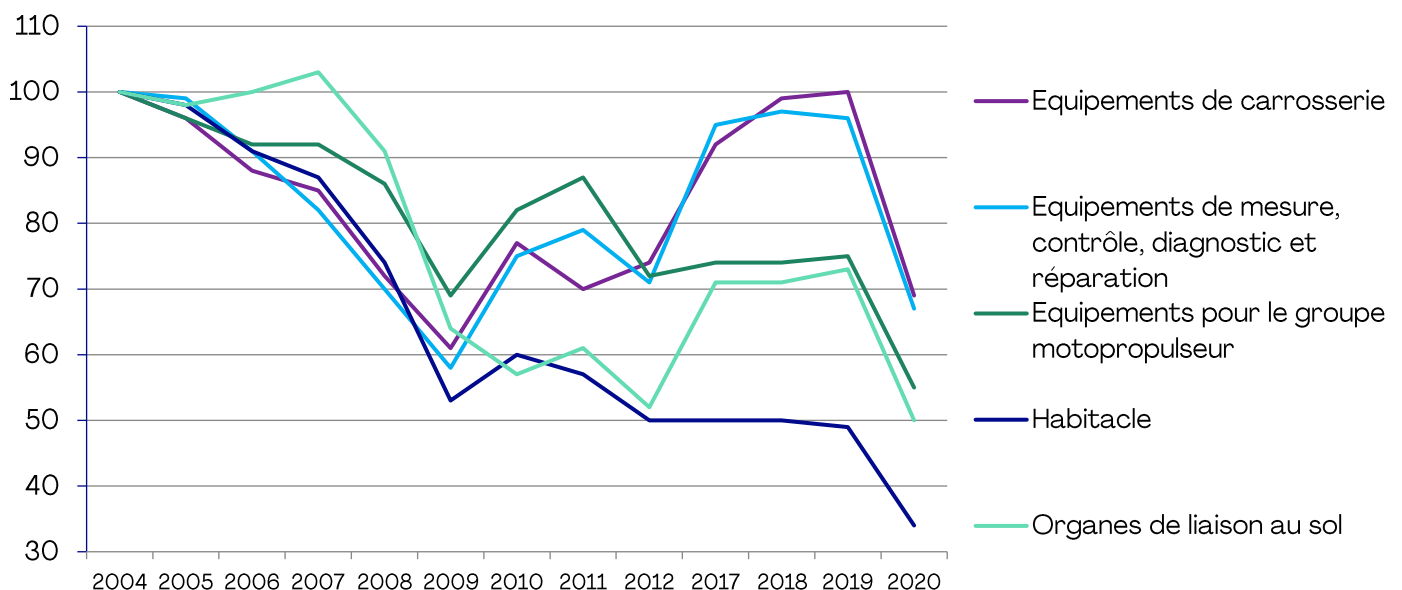
Source : enquête de production annuelle de la FIEV



Evolution de l'activité des cinq principales familles de produits depuis 2004

De 2004 à 2009, l'activité des équipementiers a baissé en moyenne de 40%, par la suite, le secteur a assisté à une hausse uniforme de la production de l'ensemble des familles de produits.

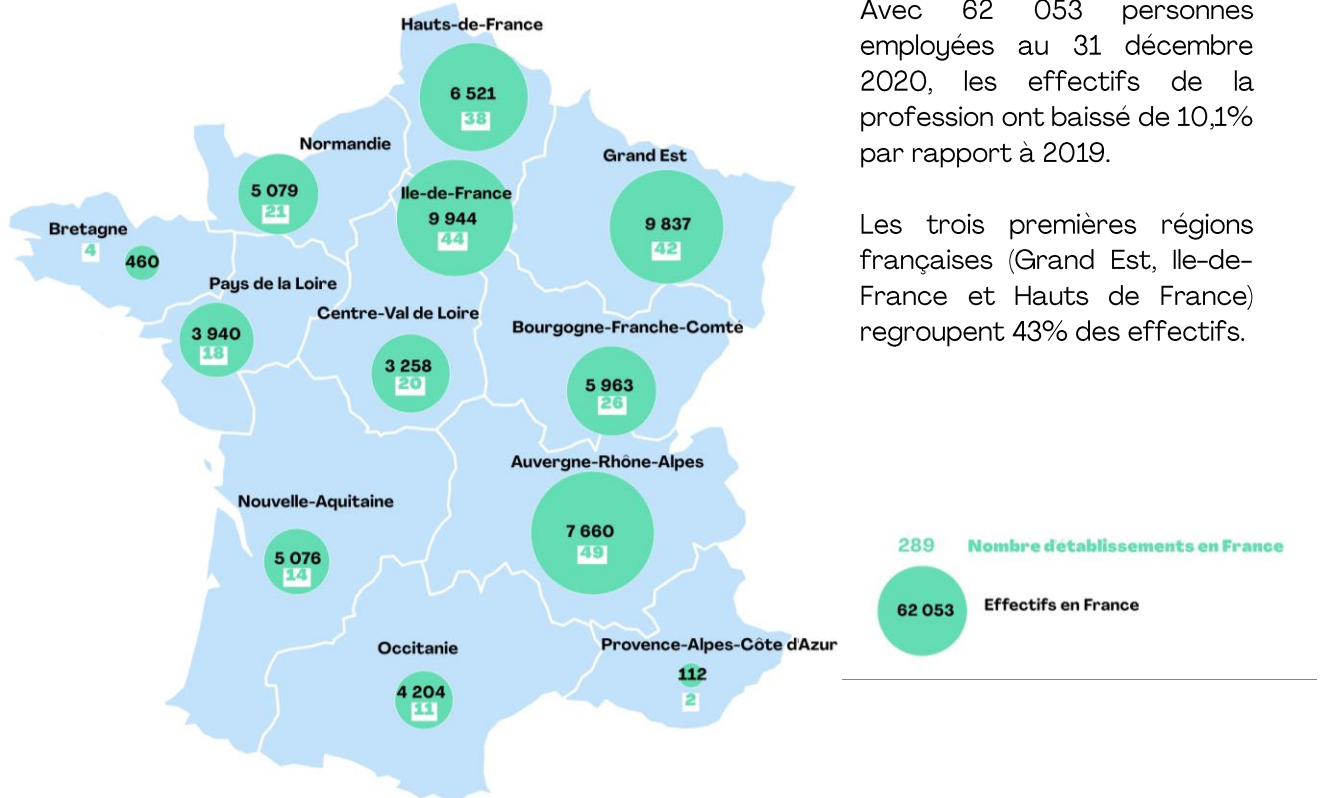
En revanche, l'année 2020 a impacté de façon négative toutes les familles de produits. Ainsi les équipements de carrosserie et les équipements de mesure, contrôle, diagnostic et réparation sont à leur niveau de 2009 ; la famille des organes de liaison au sol fait une belle remontée après une chute importante. Seule la famille habitacle peine à reprendre le chemin de la croissance.



Source : enquête de production annuelle de la FIEV

LES EFFECTIFS DES ÉQUIPEMENTIERS EN FRANCE

Répartition géographique des établissements



Avec 62 053 personnes employées au 31 décembre 2020, les effectifs de la profession ont baissé de 10,1% par rapport à 2019.

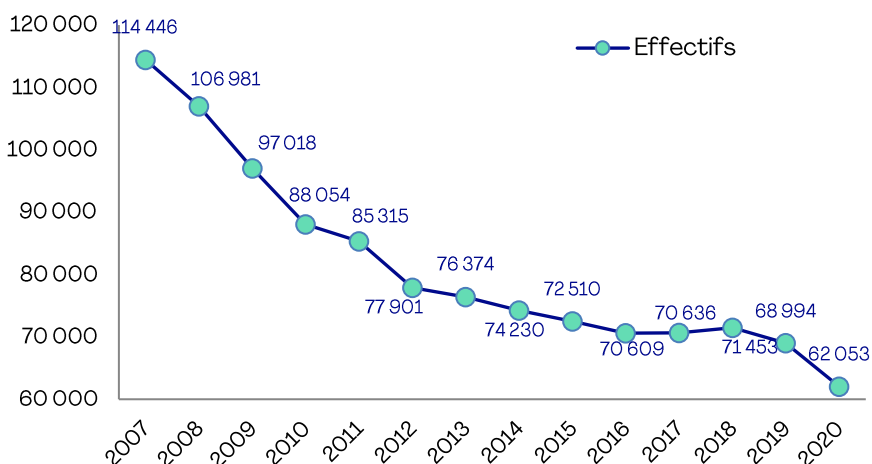
Les trois premières régions françaises (Grand Est, Ile-de-France et Hauts de France) regroupent 43% des effectifs.

Source : enquête de production annuelle de la FIEV

Une forte présence étrangère

Dans un contexte de concurrence de plus en plus forte, les équipementiers doivent être présents sur l'ensemble des marchés. Par sa situation géographique privilégiée, la qualité de sa main-d'œuvre et de ses infrastructures, la France est convoitée par les équipementiers internationaux : **128 entreprises étrangères** y sont implantées. Elles représentent **57% du chiffre d'affaires du secteur**.

Evolution des effectifs des équipementiers en France



Source : enquête de production annuelle de la FIEV

La baisse d'activité a entraîné un repli des effectifs de 0,8% en 2019 après une augmentation en 2018, les effectifs restent supérieurs à ceux de 2016, mais on peut s'attendre à les voir chuter dans les prochaines années suite à la perte de production des constructeurs en France à laquelle on devrait assister.

Évolution du nombre de sociétés par tranche d'effectifs

Les entreprises employant plus de 500 personnes représentent 13% du total des entreprises, mais concentrent 52% du chiffre d'affaires total et 59 % des effectifs du secteur.

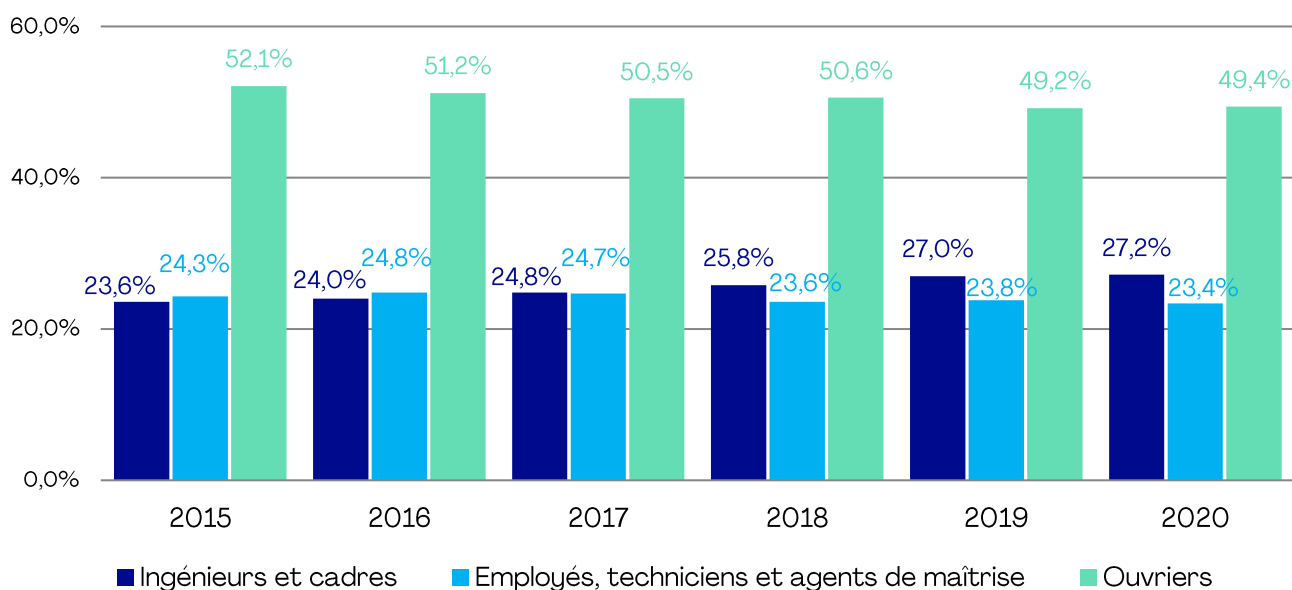
Tranche d'effectifs	Nombre de sociétés				Nombre de salariés (personne)			
	2020	%	2019	%	2020	%	2019	%
< 50	57	28%	55	27%	1 390	2%	1 409	2%
entre 50 et 250	81	40%	75	36%	10 875	18%	9 559	14%
entre 250 et 500	38	19%	42	20%	13 429	22%	14 200	21%
entre 500 et 1000	14	7%	19	9%	9 304	15%	12 606	18%
entre 1000 et 2000	8	4%	8	4%	10 324	17%	9 526	14%
> 2000	5	2%	7	3%	16 731	27%	21 694	31%
Total général	203	100%	206	100%	62 053	100%	68 994	100%

Source : enquête de production annuelle de la FIEV

Evolution de la structure des effectifs de la profession

La population des cadres et ingénieurs représente 27,2% des effectifs totaux. Enfin, il est à noter que le recours à l'apprentissage s'est intensifié pour les ingénieurs.

Entre 2010 et 2020, les effectifs des usines françaises d'équipement automobile se sont contractés de 30% en raison de la tendance baissière de l'activité sur le territoire national, mais aussi des ajustements de l'appareil de production réalisés par les équipementiers pour maintenir leur compétitivité. A noter, qu'après plusieurs années de maintien, les effectifs repartent à la baisse.



Source : enquête de production annuelle de la FIEV

LA GESTION DES COMPÉTENCES

La mise au point des prochaines générations de véhicules nécessite pour les équipementiers de lourds investissements financiers en R&D et de faire évoluer leurs compétences :

- **Dans le domaine des technologies de propulsion**, avec les nouvelles motorisations hybride (notamment légère 48V), le développement des architectures électriques voire hydrogène (nouveaux besoins associés en matière de sonorisation, de freinage, de refroidissement),
- **Pour le développement de l'autonomie et de la connectivité des véhicules**, impliquant de nouvelles fonctions proposées à l'intérieur du véhicule en termes notamment d'éclairage et de connectivité, de volume de données gérées,
- **Dans la mise au point de service de voiture partagée.**

Les besoins en compétences par domaines-clés

Comme mis en exergue par l'observatoire des métiers de la métallurgie¹, à laquelle la FIEV a pris part, la transformation du marché automobile vers **le véhicule électrique, connecté et autonome** entraîne un besoin croissant d'expertise en ingénierie dans les domaines suivants : **big data, l'intelligence artificielle, l'électronique et de l'électricité de puissance, l'électronique embarquée, la sûreté de fonctionnement** (expertise sur les questions de fiabilité, maintenabilité, disponibilité et sécurité des produits conçus), la **programmation informatique, la cybersécurité**.

Concernant l'expertise en cybersécurité, il convient de noter que le manque de compétences en la matière en France et la dépendance vis-à-vis d'autres pays (États-Unis, Chine) pose un problème de sécurité nationale.

En parallèle, pour rester compétitive, la France doit accélérer le passage de ses sites de production à l'usine 4.0. Le développement de systèmes automatisés et robotiques modifie les besoins en compétences des conducteurs de ligne de fabrication, des techniciens de méthodes et de maintenance.

Cela suppose un véritable accompagnement en formation.



Les besoins de formation des salariés de nos adhérents se situent autour du **manufacturing/usine 4.0, de l'électromobilité, d'expertises spécifiques du véhicule autonome et connecté**. Il est également nécessaire d'apprendre à travailler en mode projets agiles avec des profils d'autres spécialisations (Systèmes d'Information, Intelligence Artificielle, infrastructures...).

¹ Analyse prospective des impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les besoins en compétences publiée fin 2018

Les besoins spécifiques en formation

Les besoins en formation qualité (AMDEC, management de projet, analyse des causes et résolution de problèmes, respect des exigences réglementaires applicables au secteur automobile et audit de processus) subsistent.

Les besoins en formation des équipementiers s'intensifient **dans le domaine du manufacturing et de la supply-chain** pour accompagner les mutations en cours et notamment en termes de leadership et management, en management visuel, en lean manufacturing, en outils de calculs et de simulation.

Dans le cadre du plan de relance automobile et du **développement de l'électromobilité**, la constitution d'une filière française/européenne de batterie électrique et hydrogène, doit s'accompagner de formations pour les équipes de nos adhérents qui produiront des composants autour ou pour la batterie : bac de batterie, gestion de l'électronique de puissance, système de refroidissement...

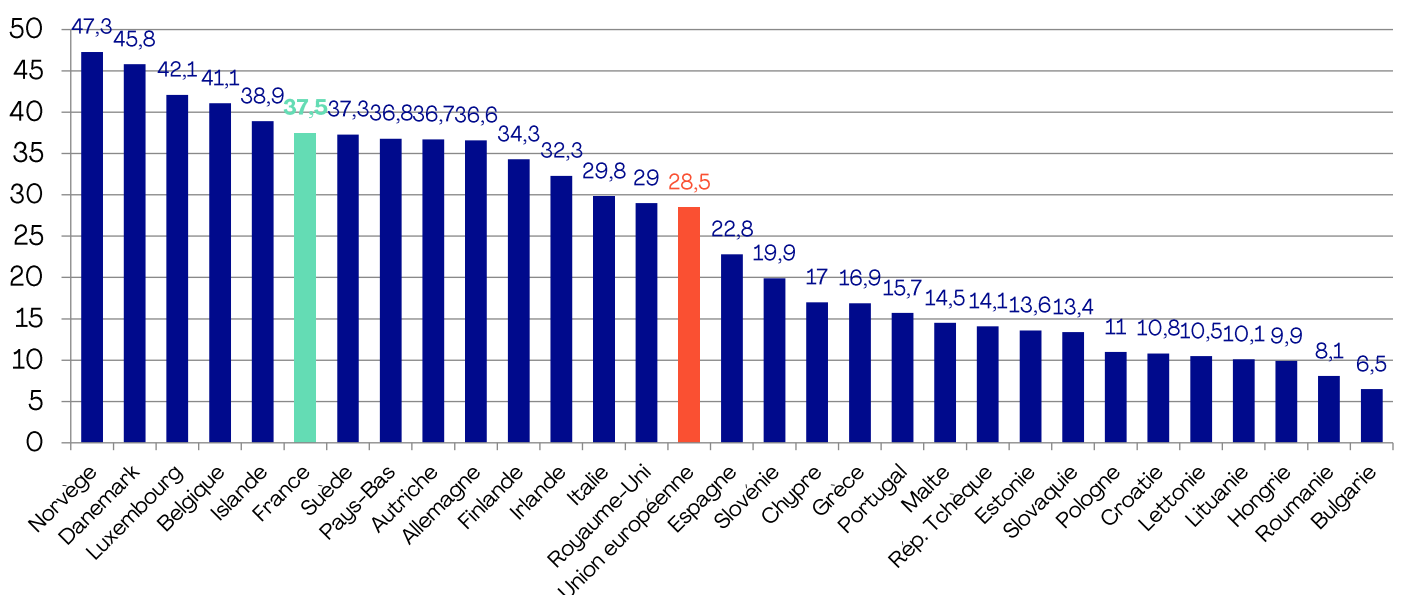
De même, il est important pour les équipes de nos adhérents de savoir travailler avec des profils d'autres spécialisations dans des logiques **de projets « agiles »** avec des spécialistes de systèmes d'information, de services en ligne, d'opérateurs télécoms et de fabricants d'infrastructures de charge qui apportent des briques essentielles aux nouvelles pratiques de mobilité (autopartage, covoiturage, clé électronique pour la location de véhicules...).

S'agissant des ETI et PME, les besoins de formation se situent surtout dans l'ouverture aux nouvelles technologies et au digital liés au véhicule électrique/électrifié, les nouveaux matériaux de l'industrie automobile et l'économie circulaire.

COUT DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE EUROPEENNE

Le coût de l'heure de travail dans l'industrie manufacturière est très différent d'un pays à l'autre y compris à l'intérieur de la zone euro. La France, avec un coût horaire moyen de 37,5 €, fait partie des pays où le coût du travail est le plus élevé, la moyenne dans l'Union Européenne étant de 28,5€ par heure. Ces disparités expliquent pour partie la localisation des sites de production, tant du côté des équipementiers que des constructeurs automobiles.

Coût de l'heure de travail dans l'industrie au 31 décembre 2020 (en euros)

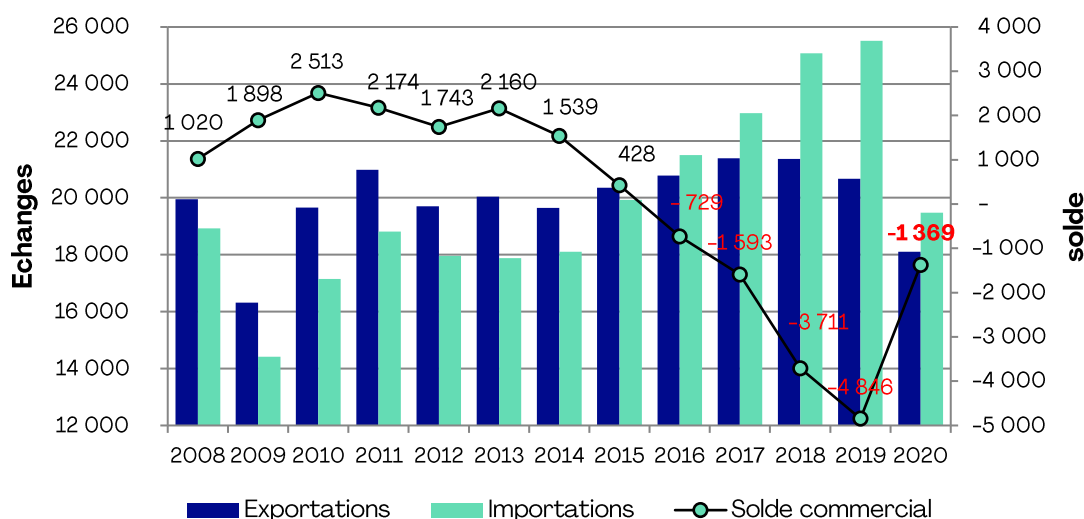


LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA BRANCHE ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE

Le solde commercial de la branche « équipements pour automobiles », se veut négatif pour la cinquième année consécutive. Calculé sur la base des statistiques douanières englobant à la fois les échanges, dont les équipementiers sont à l'origine, et l'ensemble du commerce d'équipements réalisé par les constructeurs et les distributeurs, il s'est établi à -1 369 millions d'euros. Il s'est amélioré de près de 3,5 milliards d'euros par rapport à 2019 en raison d'une baisse moins importante des exportations de 12,4%, qui chutent à 18,1 milliards d'euros. Alors que les importations se sont effondrées de 23,7% suite à la crise de la Covid 19.

Les pays d'Europe (UE, AELE et Turquie) demeurent les principaux partenaires commerciaux de la France dans le domaine de l'équipement automobile. En 2019, 76,0% de nos importations et 81,5% de nos exportations, proviennent de ces pays. Ce résultat reflète l'internationalisation croissante des approvisionnements en pièces automobiles.

Les échanges de la branche (en millions d'euros)



Le contenu des statistiques douanières

- Exportations effectuées par les fabricants eux-mêmes, par vente directe à leurs clients (constructeurs et distributeurs) à l'étranger
- Activités de négoce, très nombreuses dans le domaine de la pièce automobile.

Structure du commerce extérieur de la France en 2020

	Pdm dans les exportations	Pdm dans les importations		Exportation	Importation
UE +RU +Turquie +AELE	79,8%	76,6%	Europe hors UE	82,4%	-2,4%
UE 14	53,8%	52,2%	Royaume-Uni	56,1%	-2,1%
Allemagne	22,8%	23,1%	Russie	24,8%	-1,8%
Belgique	4,7%	4,4%	Turquie	4,8%	0,0%
Espagne	13,2%	7,9%	Asie	8,5%	4,4%
Italie	5,6%	8,1%	Chine	8,7%	-2,9%
Pays-Bas	1,7%	2,8%	Corée du Sud	3,0%	-1,3%
Portugal	1,2%	2,0%	Inde	2,2%	-0,8%
Suède	2,6%	2,3%	Japon	2,5%	0,1%
PECO	13,5%	17,2%	Amérique	18,5%	-4,7%
Pologne	3,3%	4,2%	Brésil	4,5%	-1,2%
République tchèque	2,1%	5,8%	Etats-Unis	6,2%	-3,8%
Roumanie	2,5%	2,3%	Afrique	2,5%	0,0%
Slovaquie	3,0%	2,1%	Maroc	2,3%	0,7%
Europe hors UE	14,3%	8,0%	Tunisie	8,6%	5,3%

LES PAYS PARTENAIRES DES EQUIPEMENTIERS

Parmi les pays avec lesquels l'évolution de nos échanges commerciaux est la plus significative, on compte les Etats-Unis avec une augmentation de 19,9% des importations et la Chine avec une hausse de 19,6% des importations, ce qui entraîne un déficit commercial de 800 millions d'euros. Les exportations avec les PECO sont en hausse de 7,0% et celles de la Chine en baisse de 26%. L'Allemagne est le premier partenaire commercial de la France : les exportations et les importations tournent autour de 5 milliards d'euros, le solde est négatif de 751 millions d'euros. Autre fait notable, la France possède un solde commercial positif avec l'Espagne de 800 millions d'euros, alors qu'elle est en déficit commercial de plus de 1,2 milliard d'euros avec le Japon.

Répartition géographique des échanges (en millions d'euros)

	Export			Import			SOLDE		
	2 019	2 020	VAR	2 019	2 020	VAR	2 019	2 020	VAR
UE + RU + Turquie + AELE	20 666	18 106	-12,4%	25 512	19 476	-23,7%	- 4 846	- 1 370	+71,7%
UE 14	11 156	9 748	-12,6%	12 774	10 166	-20,4%	- 1 618	- 419	+74,1%
Allemagne	4 767	4 136	-13,3%	5 558	4 494	-19,2%	- 791	- 358	+54,7%
Belgique	925	854	-7,7%	867	863	-0,5%	58	9	-116,1%
Espagne	2 758	2 388	-13,4%	1 958	1 541	-21,3%	800	847	+5,9%
Italie	1 148	1 015	-11,5%	2 072	1 579	-23,8%	- 925	- 564	+39,0%
Pays-Bas	331	308	-7,2%	809	552	-31,7%	- 478	- 245	+48,8%
Portugal	275	226	-17,8%	506	391	-22,7%	- 231	- 165	+28,7%
Suède	550	462	-16,0%	625	444	-28,9%	- 75	18	+123,8%
PECO	2 833	2 441	-13,9%	4 630	3 353	-27,6%	- 1 797	- 912	+49,2%
Pologne	678	589	-13,1%	997	815	-18,2%	- 320	- 226	+29,1%
République tchèque	470	384	-18,3%	1 728	1 131	-34,6%	- 1 258	- 747	+40,6%
Roumanie	570	458	-19,7%	650	451	-30,7%	- 80	7	+109,0%
Slovaquie	582	541	-7,1%	570	409	-28,3%	- 12	132	+959,8%
Europe hors UE	2 837	2 585	-8,9%	1 963	1 549	-21,1%	- 874	- 1 037	+18,6%
Royaume-Uni	1 584	1 337	-15,6%	831	650	-21,7%	- 753	- 687	-8,8%
Russie	295	262	-11,1%	13	14	+10,0%	282	248	-12,1%
Turquie	612	646	+5,5%	711	519	-27,1%	- 99	127	+228,4%
Asie	1 263	1 283	+1,6%	3 301	2 285	-30,8%	- 2 039	- 1 001	+50,9%
Chine	451	432	-4,3%	1 292	1 162	-10,1%	- 841	- 730	+13,2%
Corée du Sud	228	278	+22,0%	114	100	-12,4%	114	178	+56,6%
Inde	134	191	+43,0%	244	217	-10,8%	- 110	- 26	+76,4%
Japon	132	107	-18,3%	1 415	596	-57,9%	- 1 284	- 489	+61,9%
Amérique	1 488	1 111	-25,3%	1 188	876	-26,2%	- 301	- 235	-21,8%
Brésil	267	199	-25,4%	56	44	-21,2%	211	155	-26,5%
Etats-Unis	760	551	-27,5%	918	665	-27,5%	- 158	- 114	+27,6%
Afrique	814	737	-9,4%	1 224	897	-26,7%	- 410	- 161	+60,8%
Maroc	199	227	+14,1%	546	366	-33,0%	- 347	- 139	+59,9%
Tunisie	127	94	-25,9%	612	472	-22,9%	- 485	- 378	+22,1%
Moyen orient	238	166	-30,4%	27	22	-18,2%	- 212	- 144	-32,0%
Total général	20 666	18 106	-12,4%	25 512	19 476	-23,7%	- 4 846	- 1 370	+71,7%

Source : Statistiques douanières traitées par la FIEV

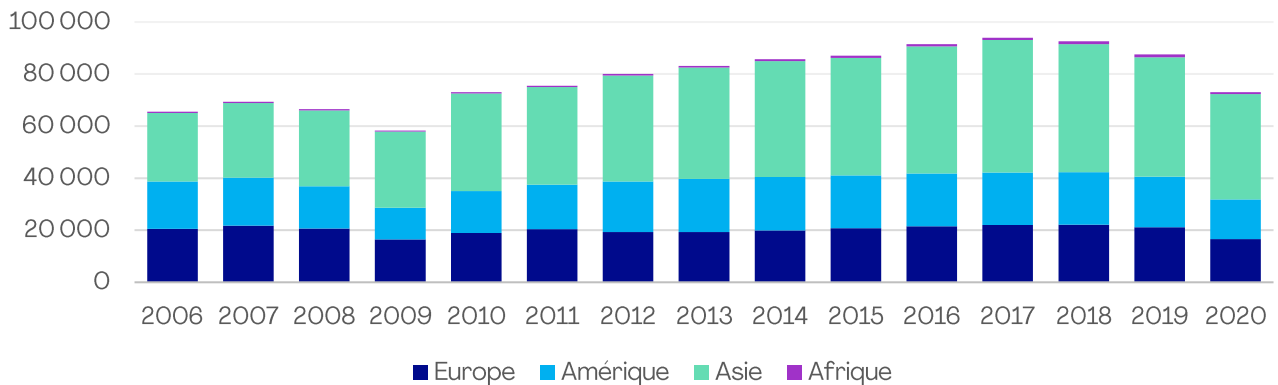
LA PRODUCTION DE VEHICULES LEGERS DANS LE MONDE

À la suite des mesures de confinement liés à la crise de la Covid 19, la production automobile mondiale a enregistré une forte baisse de 16,6 % par rapport à 2019 avec un volume de 73 millions de véhicules légers, soit le volume de production de 2010. Toutes les zones subissent un repli important due à la crise sanitaire. Ainsi, la production en Asie chute de 12% et représente désormais 55,4% de la production mondiale de véhicules légers, dont 30,3% pour la Chine (en baisse de 5,2%) et 10,5% pour le Japon. L'UE27 qui est l'une des zones les plus impactées, représente encore près de 17,3% de la production mondiale avec une baisse de 22,6% de sa production de VL, dont 5,1% pour l'Allemagne, qui voit sa production chuter de 22,8%. La France, qui descend au 13ème rang des pays producteur de VL, est en repli de 40,2% à 1,316 millions d'unités. L'Alena représente 17,8% de la production mondiale, dont 11,8% pour les Etats-Unis dont la production chute à 8,6 millions de véhicules légers en 2020.

	VP			VUL			VL		
	2019	2020	▲	2019	2020	▲	2019	2020	▲
EUROPE	18 722 527	14 545 985	-22,3%	2 439 318	2 109 940	-13,5%	21 161 845	16 655 925	-21,3%
Union Européenne 27	14 533 947	11 113 909	-23,5%	1 815 251	1 539 718	-15,2%	16 349 198	12 653 627	-22,6%
Union Européenne 14	10 384 012	7 710 790	-25,7%	1 607 449	1 373 273	-14,6%	11 991 461	9 084 063	-24,2%
France	1 675 198	927 718	-44,6%	527 262	388 653	-26,3%	2 202 460	1 316 371	-40,2%
Allemagne*	4 661 328	3 515 372	-24,6%	185 165	227 082	+22,6%	4 846 493	3 742 454	-22,8%
Italie	542 007	451 826	-16,6%	312 377	277 067	-11,3%	854 384	728 893	-14,7%
Espagne	2 248 019	1 800 664	-19,9%	524 504	430 616	-17,9%	2 772 523	2 231 280	-19,5%
Nouveaux membres	4 149 935	3 403 119	-18,0%	207 802	166 445	-19,9%	4 357 737	3 569 564	-18,1%
République Tchèque	1 427 563	1 152 901	-19,2%				1 427 563	1 152 901	-19,2%
Hongrie	498 158	406 497	-18,4%				498 158	406 497	-18,4%
Pologne	434 700	278 900	-35,8%	207 802	166 445	-19,9%	642 502	445 345	-30,7%
Roumanie	490 412	438 107	-10,7%				490 412	438 107	-10,7%
Slovaquie	1 100 000	985 000	-10,5%				1 100 000	985 000	-10,5%
Royaume-Uni	1 303 135	920 928	-29,3%	57 442	51 244	-10,8%	1 360 577	972 172	-28,5%
Russie	1 523 594	1 260 517	-17,3%	118 494	109 188	-7,9%	1 642 088	1 369 705	-16,6%
Turquie	982 642	855 043	-13,0%	447 874	409 646	-8,5%	1 430 516	1 264 689	-11,6%
Amérique	6 973 304	4 967 177	-28,8%	12 404 698	10 227 545	-17,6%	19 378 002	15 194 722	-21,6%
ALENA	4 356 864	3 221 955	-26,0%	11 842 924	9 767 515	-17,5%	16 199 788	12 989 470	-19,8%
Canada	461 370	327 681	-29,0%	1 431 904	1 034 223	-27,8%	1 893 274	1 361 904	-28,1%
Mexique	1 382 714	967 479	-30,0%	2 390 147	2 072 699	-13,3%	3 772 861	3 040 178	-19,4%
Etats-Unis	2 512 780	1 926 795	-23,3%	8 020 873	6 660 593	-17,0%	10 533 653	8 587 388	-18,5%
Amérique du Sud	2 616 440	1 745 222	-33,3%	561 774	460 030	-18,1%	3 178 214	2 205 252	-30,6%
Brésil	2 448 490	1 608 870	-34,3%	355 351	295 844	-16,7%	2 803 841	1 904 714	-32,1%
Asie	40 666 078	35 837 271	-11,9%	5 275 812	4 656 131	-11,7%	45 941 890	40 493 402	-11,9%
Chine	21 360 193	19 994 081	-6,4%	2 002 284	2 151 347	+7,4%	23 362 477	22 145 428	-5,2%
Inde	3 623 335	2 851 268	-21,3%	571 428	384 017	-32,8%	4 194 763	3 235 285	-22,9%
Indonésie	1 045 666	551 400	-47,3%	146 150	84 767	-42,0%	1 191 816	636 167	-46,6%
Iran	770 000	826 210	+7,3%	40 800	43 778	+7,3%	810 800	869 988	+7,3%
Japon	8 328 756	6 960 025	-16,4%	839 895	697 423	-17,0%	9 168 651	7 657 448	-16,5%
Corée du Sud	3 612 587	3 211 706	-11,1%	338 030	229 040	-32,2%	3 950 617	3 440 746	-12,9%
Thaïlande	795 254	537 633	-32,4%	1 218 456	889 441	-27,0%	2 013 710	1 427 074	-29,1%
Afrique	787 287	484 023	-38,5%	288 992	212 822	-26,4%	1 076 279	696 845	-35,3%
Maroc	360 110	221 299	-38,5%	34 542	27 131	-21,5%	394 652	248 430	-37,1%
Afrique du Sud	348 665	238 216	-31,7%	254 450	185 691	-27,0%	603 115	423 907	-29,7%
TOTAL MONDE	67 149 196	55 834 456	-16,9%	20 408 820	17 206 438	-15,7%	87 558 016	73 040 894	-16,6%

Source: OICA et IHS MARKIT pour la production de VUL en Allemagne

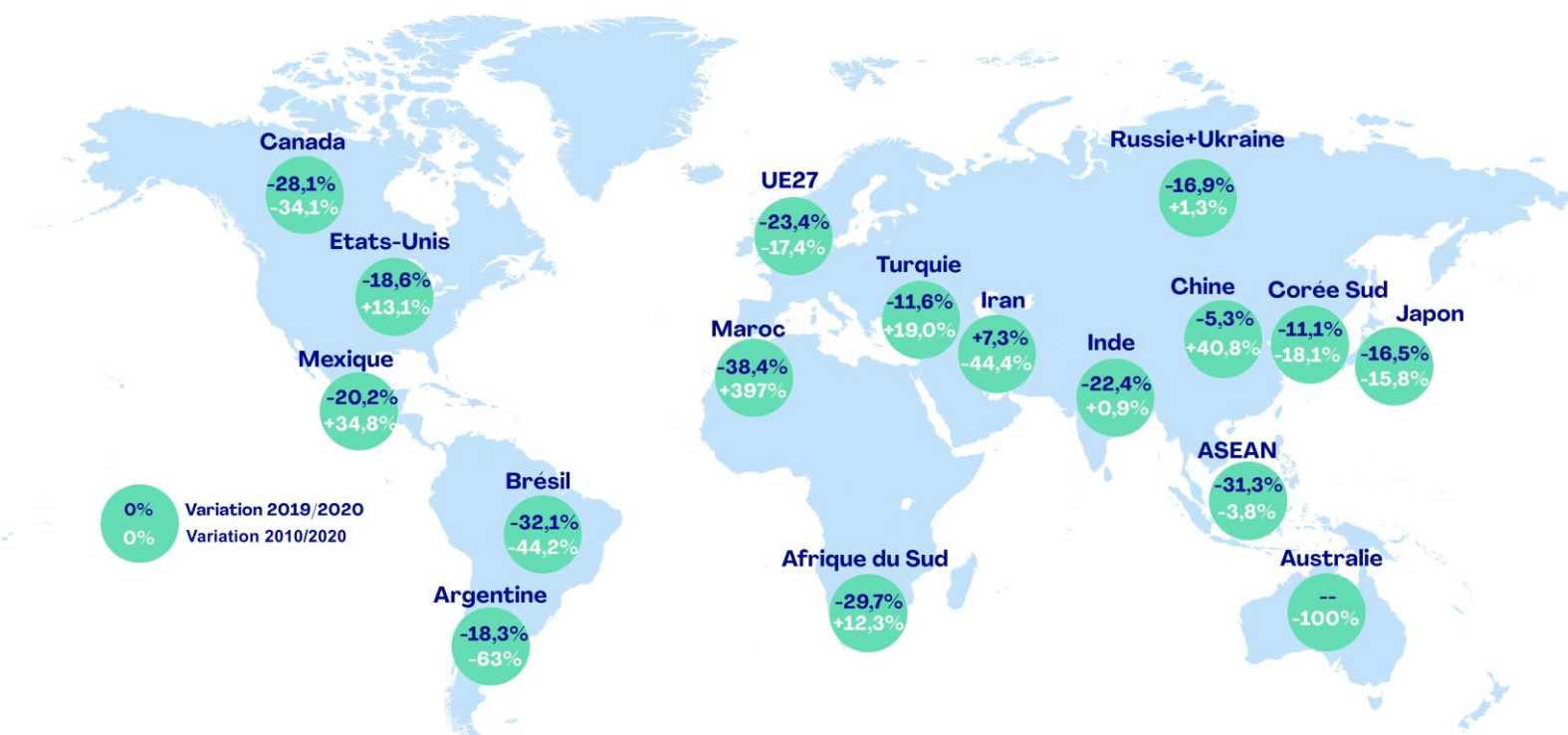
Evolution de la production mondiale de véhicules légers depuis 2006 (en milliers)



Il est intéressant de constater que sur la décennie 2010-2020, le niveau de production a fortement augmenté aux Etats-Unis, et ce malgré la baisse importante de 2020. Le Mexique et la Turquie profitent respectivement des marchés nord-américains et européens pour mettre en avant leur très bonne compétitivité coût, ainsi que le développement de leur capacité de recherche et développement. A l'inverse, L'Europe et l'Amérique du Sud très impactées par la crise sanitaire retrouvent des niveaux de production inférieurs à 2010.

La carte montre que le barycentre de la production mondiale de VL se déplace vers l'Asie. Ce continent concentre plus de 55% de la production mondiale en 2020, contre 50% en 2010 ; ceci principalement du fait de la production de la Chine qui a progressé de 40% en 10 ans et qui a été l'un des premiers pays à effectuer un redémarrage de son industrie automobile au second semestre 2020 après plusieurs mois de confinement. A noter que la Russie voit sa production augmentée de 1,3% en 10 ans malgré une production très instable entre temps.

Evolution de la production mondiale de VL entre 2010 et 2020



Source : OICA

Le marché des véhicules légers dans le monde en 2020

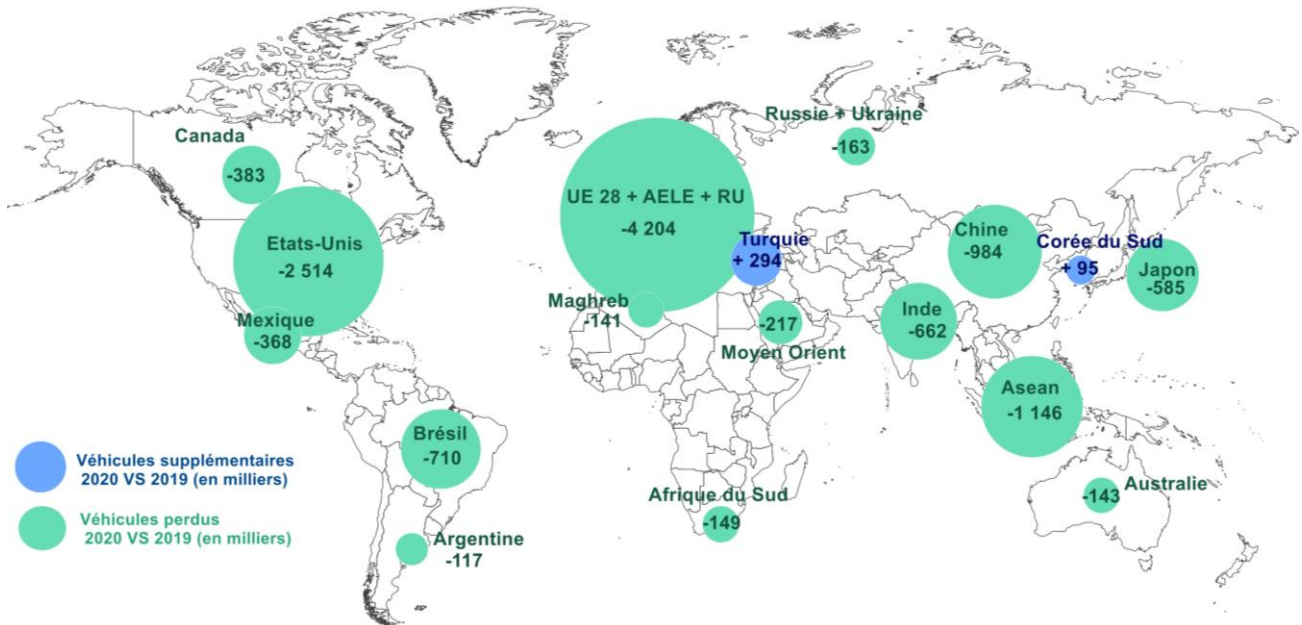
La Chine garde sa place de premier marché mondial. L'impact de la crise sanitaire sur ses ventes de VL n'a entraîné qu'une baisse de 1,9% suite à une bonne reprise de son marché au second semestre 2020 (soit 25,3 millions d'unités). Ce marché représente 28% des immatriculations de véhicules légers dans le monde. Les Etats-Unis, avec 14,5 millions de véhicules et une part de marché de 16% ont été un plus impactés par la conjoncture. Mais ce sont les ventes en Europe et en Amérique du Sud qui subissent le plus l'impact de la crise de la Covid. Le marché Européen accuse une baisse de 24% par rapport à 2019, et l'Amérique du Sud un repli de 27%. Le marché français est le 6ème marché mondial, et ne représente plus que 2,3% des immatriculations de VL. Très peu de marchés sont en progression en 2020. A noter cependant celui de la Turquie en hausse de 61%, après une très mauvaise année 2019, et celui de la Corée du Sud +6,2%, qui a su éviter les périodes de confinement.

		2019	2020	Var	Part de marché			2019	2020	Var	Part de marché
1	Chine	25 797	25 311	-1,9%	28,0%	31	Philippines	410	244	-40,5%	0,3%
2	Etats-Unis	17 037	14 453	-15,2%	16,0%	32	Danemark	264	233	-11,7%	0,3%
3	Japon	5 195	4 599	-11,5%	5,1%	33	République Tchèque	281	229	-18,7%	0,3%
4	Allemagne	4 017	3 268	-18,6%	3,6%	34	Taiwan	204	227	+10,9%	0,3%
5	Inde	3 817	2 939	-23,0%	3,2%	35	Israël	268	226	-15,7%	0,3%
6	France	2 756	2 100	-23,8%	2,3%	36	Egypte	171	220	+28,8%	0,2%
7	Brésil	2 788	2 058	-26,2%	2,3%	37	Ouzbékistan	197	195	-1,1%	0,2%
8	Royaume-Uni	2 737	1 965	-28,2%	2,2%	38	Portugal	268	177	-33,9%	0,2%
9	Corée du Sud	1 795	1 906	+6,2%	2,1%	39	Norvège	179	161	-10,2%	0,2%
10	Russie	1 779	1 631	-8,3%	1,8%	40	Emirats Arabes Unis	232	159	-31,7%	0,2%
11	Italie	2 133	1 565	-26,6%	1,7%	41	Hongrie	190	154	-19,0%	0,2%
12	Canada	1 937	1 528	-21,1%	1,7%	42	Roumanie	187	145	-22,4%	0,2%
13	Espagne	1 501	1 030	-31,4%	1,1%	43	Maroc	166	133	-19,7%	0,1%
14	Mexique	1 360	976	-28,2%	1,1%	44	Pakistan	188	124	-33,7%	0,1%
15	Australie	1 063	917	-13,7%	1,0%	45	Nouvelle Zélande	149	115	-22,7%	0,1%
16	Turquie	492	796	+61,8%	0,9%	46	Finlande	134	113	-15,4%	0,1%
17	Thaïlande	1 008	792	-21,4%	0,9%	47	Irlande	145	112	-22,7%	0,1%
18	Indonésie	1 030	532	-48,4%	0,6%	48	Pérou	156	109	-29,9%	0,1%
19	Malaisie	604	529	-12,4%	0,6%	49	Colombie	249	107	-57,1%	0,1%
20	Pologne	656	510	-22,3%	0,6%	50	Porto Rico	102	103	+1,5%	0,1%
21	Belgique	644	504	-21,7%	0,6%	51	Kazakhstan	78	102	+30,0%	0,1%
22	Arabie Saoudite	534	453	-15,2%	0,5%	52	Ukraine	103	99	-3,5%	0,1%
23	Pays-Bas	539	430	-20,1%	0,5%	53	Grèce	123	89	-27,8%	0,1%
24	Afrique du Sud	537	378	-29,6%	0,4%	54	Kuwait	113	85	-24,3%	0,1%
25	Argentine	409	334	-18,3%	0,4%	55	Slovaquie	114	85	-25,4%	0,1%
26	Suède	418	330	-21,1%	0,4%	56	Equateur	119	78	-34,4%	0,1%
27	Autriche	372	302	-18,9%	0,3%	57	Croatie	74	44	-40,3%	0,0%
28	Suisse	356	275	-22,7%	0,3%	58	Bulgarie	45	30	-34,0%	0,0%
29	Vietnam	277	262	-5,6%	0,3%	Total Monde		90 424	77 971	-13,8%	
30	Chili	349	259	-25,7%	0,3%						

Source: OICA

Tous les spécialistes s'accordaient à annoncer un marché automobile mondial très compliqué en 2020, ce fut le cas. Avec un peu plus de 78 millions de VL vendus, ce marché accuse un repli de 13,8% par rapport à 2019. Cette chute des ventes témoigne de l'impact de la crise sanitaire sur le marché automobile, qui retrouve ainsi son niveau de 2011.

Zones les plus impactées par la chute du marché automobile

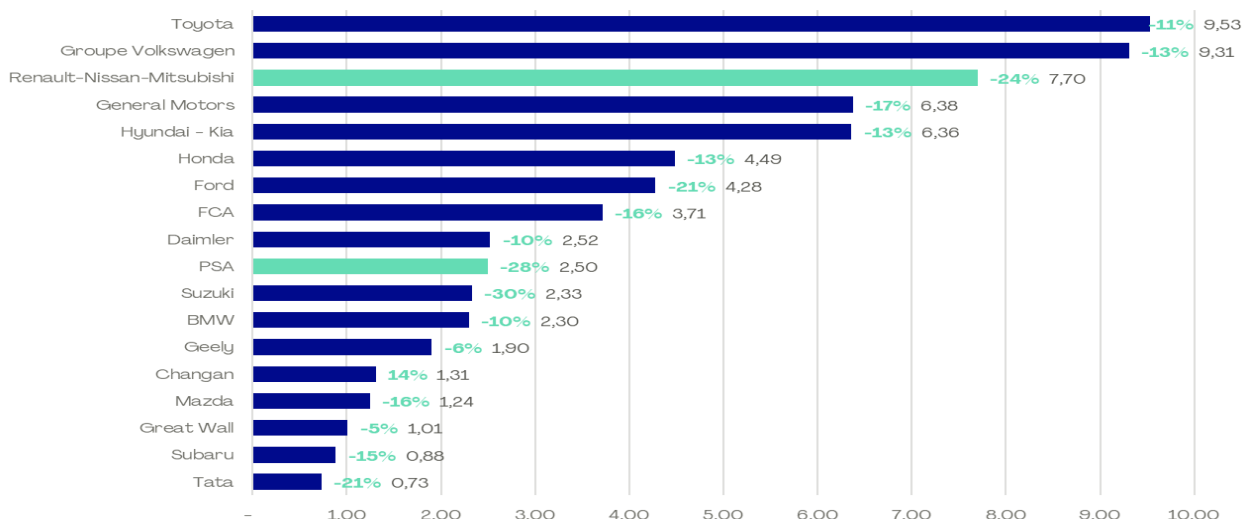


Cette carte laisse apparaître clairement les zones les plus touchées par la crise sanitaire. Le marché des véhicules légers dans le monde a perdu près de 12,5 millions de véhicules légers. La zone la plus touchée est l'Europe avec un tiers des volumes mondiaux perdus sur un an. Viennent ensuite les États-Unis avec 2,5 millions de VL en moins, soit un peu moins de 20% des volumes mondiaux perdus et la Chine moins d'1 million de VL perdus en 2020 (soit 8% des volumes).

L'Asean dépasse quant à elle le million, suivi de l'Inde et du Brésil, qui totalisent presque 1,4 million de VL en moins à eux deux. Les volumes gagnés par la Turquie et la Corée du Sud ne suffisent pas à compenser les volumes perdus au niveau mondial.

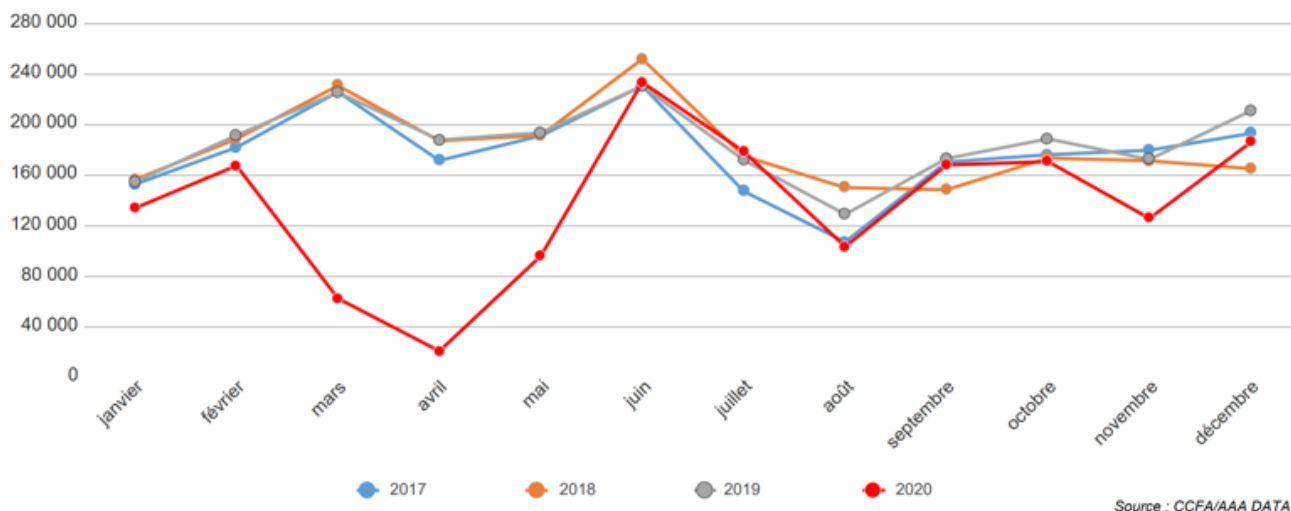
Au niveau des constructeurs, Toyota a repris à Volkswagen la première place sur le marché automobile mondial en volume, en écoulant environ 9,53 millions de véhicules, toutes marques confondues.

Ventes de véhicules légers par constructeurs en 2020 (en millions)



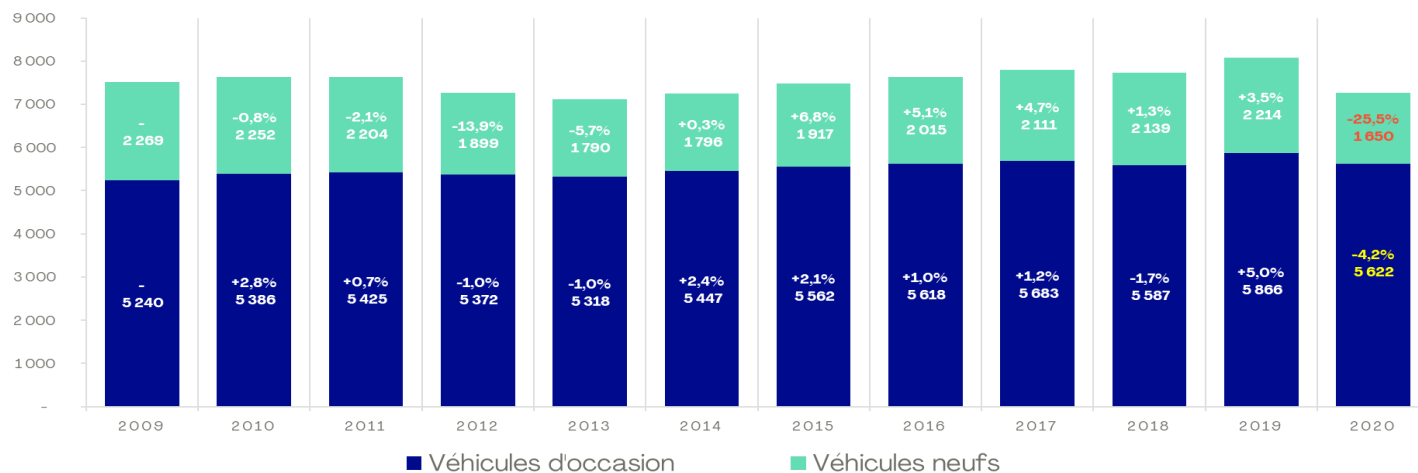
LE MARCHÉ DES VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS ET OCCASIONS EN FRANCE

Evolution mensuel du marché français



Le marché français en 2020 a été lourdement impacté par les périodes de confinement liés à la crise sanitaire. Il est en repli de 25% par rapport à 2019. La mise en place des 200 000 primes n'ont pas suffi à rattraper la perte du premier semestre. Avec 1,65 millions de véhicules particuliers vendus le marché régresse à son niveau de 1975.

Evolution du marché global des véhicules particuliers (neufs et occasions) en France



En parallèle, sur l'évolution du marché du neuf et de l'occasion en France, on constate ici que le marché de l'occasion booste le marché de l'automobile, qui se tient toujours très bien à l'instar du marché du neuf, et malgré la pandémie actuelle. En effet, sur l'année 2020, il n'a chuté que de 4,2% contre 25,5% pour le marché du neuf. Soit 3,34 véhicules de seconde main vendus pour un neuf contre un ratio de 2,61 en 2019. Si le marché du neuf a logiquement été pénalisé par les fermetures d'usines et des concessions lors du premier confinement 2020, cela n'a pas été le cas pour l'occasion : les transactions entre particuliers se sont poursuivies sur cette période alors que l'économie était globalement paralysée.

LE MARCHE DU VEHICULE ELECTRIQUE EN EUROPE

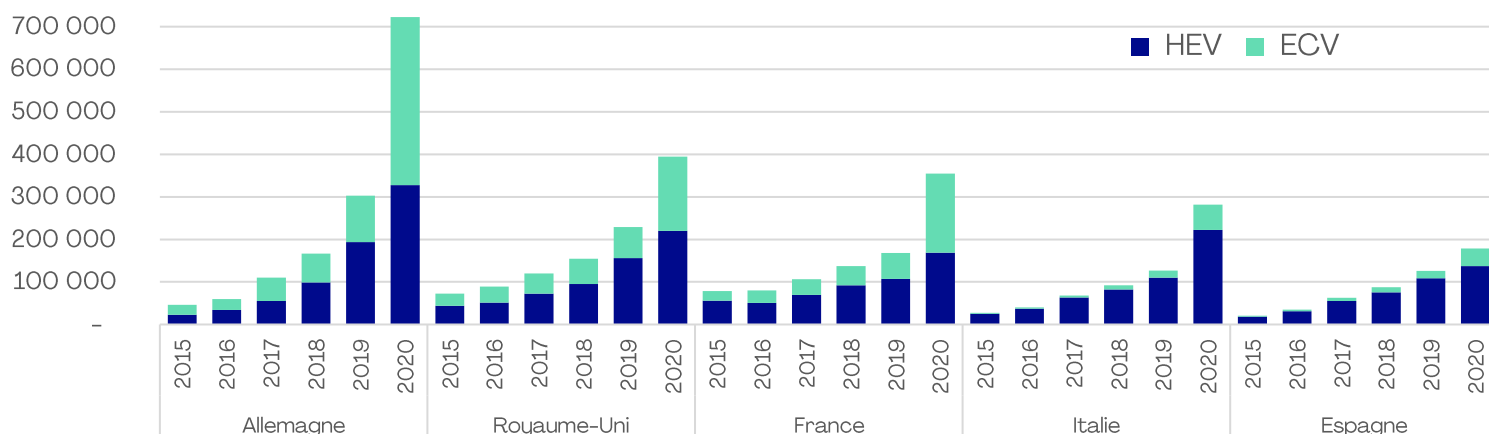
En Union Européenne – AELE et Royaume-Uni, il s'est vendu 728 600 véhicules 100% électrique en 2020 soit une augmentation de 106% par rapport à 2019, et ce, malgré la chute du marché global. A cela s'ajoute les 608 800 véhicules hybrides rechargeables, dont les ventes ont progressé de 209% en un an, et les 1,3 million de véhicules hybrides non rechargeables. Le cap des 2,8 millions de véhicules électrifiés a ainsi été passé, mais de nombreuses disparités subsistent. L'Union Européenne de l'est a du mal à faire décoller ce marché alors que l'Europe de l'ouest, dont le réseau de bornes de recharge est plus adapté, se développe rapidement.

Evolution des immatriculations de véhicules électrifiés en Europe de 2015 à 2020

ECV+HEV	2015	2016	2017	2018	2019	2020
UE 14 + RU	357 172	415 773	612 710	844 103	1 267 229	2 453 002
UE nouveaux membres	9 786	18 713	35 360	54 883	89 006	170 331
AELE	56 908	76 243	99 618	113 281	139 791	189 453
Union Européenne + AELE + RU	423 866	510 729	747 688	1 012 267	1 496 026	2 812 786

Source : ACEA

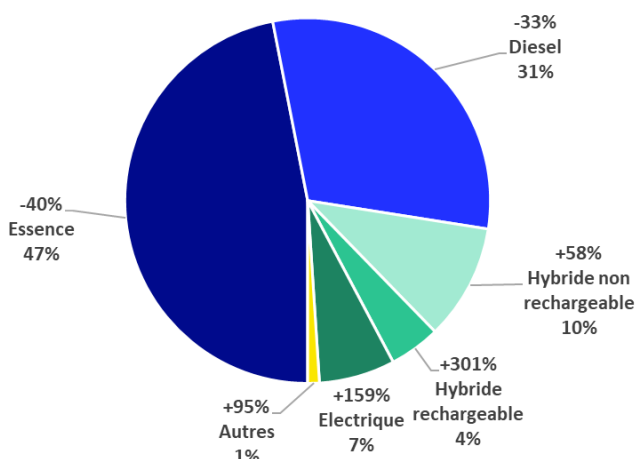
Evolution des immatriculations de véhicules électrifiés en Europe de 2015 à 2020



Immatriculations de VP neufs par énergie en France en 2020

Le cap des 110 000 immatriculations de véhicules 100% électriques a été dépassé en 2020 en France. Un record pour cette énergie alternative. L'envol des immatriculations de véhicules électriques est à mettre au seul crédit du marché des voitures particulières.

L'année 2020 a été très dynamique pour la mobilité électrique et 2021 s'ouvre sur des enjeux forts en matière de réglementation CO2 et d'offre de nouveaux modèles.



	2020	Variation
Véhicules électriques particuliers	110 916	+159%
Véhicules électriques utilitaires	8 792	+31%
Total véhicules légers électriques	119 709	+142%
Véhicules hybrides rechargeables	74 587	+301%
Total véhicules légers rechargeables	194 295	+185%

NOMENCLATURE OFFICIELLE DES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS ET PIECES POUR AUTOMOBILES

Organes du circuit carburant : Pompes électriques ou mécaniques à carburant; réservoirs à combustible; conduite de remplissage; canalisations ; raccords sur canalisations; canisters; système pour additifs.

Systèmes de contrôle moteur pour moteur à allumage commandé (essence, gpl, gnv) : Bougies d'allumage ; distributeurs, bobines d'allumage, faisceaux d'allumage ; parties d'appareils et de dispositifs d'allumage ou de démarrage ; carburateurs, détendeurs ; systèmes d'injection : débitmètres, boîtiers papillon, corps d'injection monopoint, rampes carburant, injecteurs, tubes d'injection, capteurs, régulateurs de pression.

Systèmes de contrôle moteur pour moteur à allumage par compression (diesel) : Bougies de préchauffage ; pompes de distribution, pompes en ligne, injecteurs, porte-injecteurs, tubes d'injection ; systèmes à rampe commune ; systèmes injecteur/pompe ; systèmes pompe/tube/injecteur ; systèmes de recirculation des gaz d'échappement (EGR).

Organes de la ligne d'échappement : Lignes d'échappement complètes ; silencieux ; descentes ; catalyseurs ; filtres à particules ; flexibles de suspension d'échappement ; tubes arrière ; canules.

Organes pour thermique moteur : Thermostats automatiques électroniques; thermostats automatiques autres qu'électroniques ; radiateurs à eau, vannes motorisées ; échangeurs sur circuit d'huile ; échangeurs sur circuit air ; échangeurs sur circuit EGR ; groupe moto ventilateur.

Composants moteur : Pompes à huile, à eau, pour moteur ; blocs cylindres, chemises, carters pour moteur à étincelles ; culasses pour moteur à étincelles ; pistons, segments de pistons pour moteur à étincelles ; bielles pour moteur à étincelles ; vilebrequins, coussinets pour moteur ; arbres à cames, soupapes, culbuteurs, poussoirs pour moteur ; blocs cylindres, chemises, carters pour moteur Diesel ; culasses pour moteur Diesel ; pistons, segments de pistons pour moteur Diesel ; bielles pour moteur Diesel.

Organes d'alimentation en air/équipements électriques moteur (n. c. accumulateurs) : Systèmes de suralimentation (turbocompresseurs, compresseurs) ; boîtiers de filtre à air ; répartiteurs ; tubulures d'admission ; volets ; alternateurs, dynamos magnétos ; démarreurs (alterno-démarreurs), autres équipements électriques pour moteurs (y c. régulateurs de tension).

Organes de filtration et joints métalloplastiques : Filtres à carburant (gazole, essence...) ; filtres à huile ; filtres à air moteur, joints métalloplastiques.

Organes de transmission : Boîtes de vitesses (manuelles ou automatiques) ; ponts avec différentiel, arbres de transmission ; essieux porteurs et leurs parties ; embrayages et leurs parties ; joints de cardan, autres organes de transmission.

Organes de commande : Pédalier (accélérateur/frein/embrayage).

Équipements électriques de carrosserie : Optiques avant, projecteurs antibrouillard et éléments de signalisation avant ; optiques arrière et éléments de signalisation arrière ; essuie-glaces (avant, arrière), essuie-phares avant ; dégivreurs et dispositifs antibuée ; lève-glaces et lave-glaces ; parties des appareils d'éclairage ou de signalisation.

Câblage (y c. multiplexage) : Faisceaux et jeux de fils (y c. câbles munis de connecteurs et multiplexage).

Composants de carrosserie : Miroirs et rétroviseurs extérieurs ; modules blocs avant complets (y c. en plastique) ; pare-chocs ; calandres ; équipements extérieurs (enjolveurs, accessoires, protection).

Module intérieur (hors cockpit) : Mécanismes de portes ; serrures ; garnitures, ferrures autres que charnières ; panneaux de portes ; pavillons (avec les pare-soleil) ; tablettes arrière ; sièges complets ; armatures ; mécanismes (glissières, articulations) ; coiffes (tissus, cuirs) ; appui-tête.

Cockpit : Compteurs de tours, taximètres ; indicateurs de vitesse ; planches de bord ; traverses ; consoles ; commandes/commodos ; régulateurs de vitesse ; volants, colonnes et boîtiers de direction ; cockpit/tableaux de bord complets avec leurs instruments.

Thermique habitacle : Organes de climatisation (condenseurs, évaporateurs, compresseurs, filtres déshydrateurs) ; filtres à air pour habitacle.

Organes de sécurité ou antivol : Appareils de signalisation acoustique ; équipements électriques de sécurité ou antivol (y c. radar de recul) ; coussins gonflables (y c. système de gonflage) ; équipements non électriques de sécurité ou antivol (y c. bouchons de carburant) ; ceintures de sécurité et prétendeurs.

Organes de liaison au sol : ressorts paraboliques et leurs lames en fer ou en acier, formés à chaud ; ressorts à lames formés à chaud ; ressorts à lames formés à froid ; ressorts en hélice, en fer ou en acier formés à chaud ; ressorts en hélice, en fer ou en acier formés à froid ; valves pour pneumatiques et chambres à air ; capteurs et indicateurs de pression des pneumatiques ; garnitures de freins montées ; systèmes de freinage (hydraulique, pneumatique, électro- hydraulique, électrique, électronique associée, capteurs, calculateurs, freinage d'urgence, système antipatinage) ; roues, leurs parties et accessoires ; amortisseurs de suspension, silentbloks ; systèmes et organes de direction (crémaillères, assistance, capteurs, calculateurs) ; organes de suspension autres qu'amortisseurs (moyeux, porte moyeux, berceaux) ; barres de torsion, barres stabilisatrices et autres éléments des trains avant et arrière.

Équipements de mesure, contrôle, diagnostic et réparation : Élévateurs fixes de voiture ; crics et vérins hydrauliques ; crics et vérins autres qu'hydrauliques ; installations complètes de lavage ; installations dégraissage ; machines pour écarter les pneus ; manomètres ; analyseurs de gaz ou de fumées, électroniques ; analyseurs de gaz ou de fumées, autres qu'électroniques ; tachymètres ; machines à équilibrer les pièces mécaniques ; bancs d'essais ; contrôleurs d'allumage ; contrôleurs de batteries ; appareils optiques de mesure ou de contrôle ; autres instruments de mesure de grandeurs non géométriques.

* ne sont pas compris : batteries d'accumulateurs et chargeurs de batteries ; fils et câbles électriques ; lampes électriques ; chaînes de transmission ; roulements ; petits ressorts ; coussinets ; pneumatiques ; carrosseries ; glaces et pare-brise ; appareils autoradio et accessoires ; extincteurs ; produits d'entretien ; compresseurs d'air ; volucompteurs de carburant ; outillage à main.



EQUIP AUTO 2022

RÉINVENTER LES SERVICES À LA MOBILITÉ

18 - 22 OCTOBRE 2022

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES



DESSINONS L'AVENIR
DE L'AUTOMOTIVE

www.equipauto.com

#EQUIPAUTO



Un salon de :

Fiev
ÉQUIPER LE FUTUR
DE L'AUTOMOTIVE



Édition Française de Carissimo
Industrie et Services

Avec le soutien de :

bpifrance



La FRENCH FAB

Organisé par :

COMEXPOSIUM

