FÉDÉRATION DES INDUSTRIES DES ÉQUIPEMENTS POUR VÉHICULES

Chiffres clés | 2019 | Facts & Figures

Sommaire | Contents

Le message du Président
Message from the CEO 3

L'activité des équipementiers en France
Automotive equipment suppliers' activities in France 4

Les familles de produits
Product families 6

Evolution de l'activité des cinq principales familles de produits depuis 2004
Variation in the activity of the five main product families since 2004 7

Les effectifs des équipementiers en France
Automotive equipment suppliers' workforce in France 8

Le commerce extérieur de la branche équipement automobile
Foreign trade in the automotive equipment sector 10

Les pays partenaires des équipementiers
Automotive equipment industry's partner countries 11

La production de véhicules légers dans le monde
Production of light-duty vehicles worldwide 12

Evolution de la production mondiale de véhicules légers
Variation in world light-duty vehicle production 13

Le marché des véhicules légers dans le monde
World light-duty vehicle market 14

Evolution du parc mondial de véhicules légers entre 2005 et 2015
Growth of the worldwide light-duty vehicle fleet from 2005 to 2015 15

Analyse du marché des véhicules légers dans la zone UE et AELE
Analysis of the light-duty vehicle market in the EU and EFTA . . 16

Nomenclature officielle des principaux équipements et pièces pour automobiles
Official nomenclature of the main items of automotive equipment and parts 18

Le message du Président
Message from the CEO

Claude Cham

Pour la première fois depuis 2009, la production automobile mondiale a enregistré en 2018 une baisse de 1,3 % par rapport à 2017, avec un volume de 92,12 millions de véhicules légers. Le secteur automobile a subi la baisse de deux des principales zones de production que sont la Chine et l'Europe. Il a cependant su s'adapter aux nouvelles orientations des marchés.

L'état de santé du secteur automobile dépend pour une grande part, de la croissance économique mondiale. Celle-ci a été de 3,6% en 2018 contre 3,8% en 2017. Les écarts de croissance entre les différentes zones économiques sont restés importants : en 2018 la croissance des pays avancés a été de 2,2% contre 4,5% pour les pays émergents et en développement.

Les prévisions de croissance mondiale pour 2019 ont été révisées à la baisse par le FMI à 3,3% et sont maintenues à 3,6% pour 2020. La croissance 2019 résultera principalement des pays émergents et en développement qui se trouvent en Asie, où il est prévu que la croissance y soit de 6,3% en 2019 et en 2020.

La conjoncture européenne en 2018 a profité, dans l'ensemble, aux équipementiers installés en France. Les usines françaises ont ainsi réalisé un chiffre d'affaires total de 18,98 milliards d'euros, en hausse de 1,5% par rapport à l'année précédente.
Le bon positionnement de la production automobile en France, nous permet d'envisager une légère croissance de l'activité des équipementiers en 2019.

En termes d'emplois, les effectifs des équipementiers en France se sont maintenus avec 71 374 personnes employées au 31 décembre 2018. Ce maintien est la conséquence de la conjoncture économique qui alimente la croissance des marchés automobiles européens depuis 2014, ainsi qu'aux perspectives de développement qu'offre le déploiement des véhicules autonomes et électriques. Les effectifs évoluent différemment en fonction du type de salariés, la proportion des ingénieurs et cadres augmente d'un point contre une baisse des agents de maitrise. Ce phénomène découle des stratégies d'innovation mises en œuvre par les équipementiers implantés en France.

Le solde commercial de la branche « équipements pour automobiles », est négatif pour la troisième année consécutive. Calculé sur la base de 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 -3 734 millions d'euros. Ce résultat reflète l'internationalisation croissante des approvisionnements en pièces automobiles.

Bien que l'économie mondiale demeure sujette à d'éventuelles périodes de ralentissement, les besoins en mobilité des consommateurs continuent de croitre. Au niveau mondial, la demande d'automobiles devrait se maintenir à un haut niveau malgré des disparités régionales bien établies.
En France, la capacité de recherche et d'innovation ainsi que le savoir-faire technologique des équipementiers constituent plus que jamais un atout. Pour autant, le transfert de la production de certains véhicules vers des sites d'assemblage situés en Europe, peut avoir un impact négatif sur l'activité des équipementiers installés en France. Dans ce contexte, il est indispensable que le site industriel France continue de se spécialiser dans la production d'automobiles disposant d'un haut niveau d'équipements.

For the first time since 2009, worldwide vehicle production recorded a drop of 1.3% in 2018 compared to 2017, with a volume of 92.12 million light vehicles. The vehicle sector suffered a drop in two of the main production zones, which are China and Europe. It was, however, able to adapt itself to new market orientations.

The state of health of the vehicle sector depends on worldwide economic growth which was 3.6% in 2018 against 3.8% in 2017. The differences in growth between the various economic zones have remained significant: in 2018, the growth in advanced countries was 2.2%, against 4.5% for the emerging and developing countries.

Worldwide growth predictions for 2019 were revised downwards by the IMF to 3.3%, and are maintained at 3.6% for 2020. In 2019 growth will mainly result from the emerging and developing countries in Asia, where it is predicted to be 6.3% in 2019 and in 2020.

The European economic climate in 2018 provided overall benefit to equipment suppliers established in France. The total turnover of French factories was up 1.5% on the previous year, to €18.98 billion.
The good position of vehicle manufacturing in France allows us to envisage slight growth in the activity of equipment suppliers in 2019.

In terms of employment, equipment suppliers' workforces in France remained stable with 71,374 persons employed on 31 December 2018. This stability is the consequence of the economic climate that has fuelled growth in European vehicle markets since 2014, and the prospects for development offered by the spread of electric and self-driving cars. The workforces are developing differently according to the type of employees, with the proportion of engineers and managers increasing by one point against a drop in first-line supervisors. This phenomenon stems from the innovation strategies implemented by equipment suppliers in France.

The trade balance of the automotive equipment sector was negative for the third consecutive year. Calculated on the basis of customs statistics encompassing trade instigated by equipment suppliers, and the total trade in equipment by car manufacturers and distributors, this deficit stands at €3.734 billion. This result reflects the increasing globalisation of auto parts supplies.

Although the world economy may continue to be affected by downturns, consumer mobility requirements are continuing to grow. The global demand for vehicles should remain at a high level in spite of well-established regional disparities.
More than ever, the capacity for research and innovation and the technological expertise of equipment suppliers located in France are a major asset. Even so, the transfer of the production of certain vehicles towards assembly sites located in Europe may have a negative impact on the activity of equipment suppliers established in France. In this context, it is essential that French industrial sites continue to specialise in the production of vehicles with a high level of equipment.

En France, la capacité de recherche et d'innovation ainsi que le savoir-faire technologique des équipementiers constituent plus que jamais un atout.

More than ever, the capacity for research and innovation and the technological expertise of equipment suppliers located in France are a major asset.

L'activité des équipementiers en France

Automotive equipment suppliers' activities in France

La conjoncture économique européenne en 2018 a profité, dans l'ensemble, aux équipementiers installés sur notre territoire. Les usines françaises ont ainsi réalisé un chiffre d'affaires total de 18,98 milliards d'euros, en hausse de 1,5% par rapport à l'année précédente.

La production à destination des clients présents en France croît de 2,7%, soutenue par une production automobile française en hausse de 2% en 2018, pour s'établir à près de 8,69 milliards d'euros. Les exportations, qui ont totalisé 10,29 milliards d'euros, ont légèrement augmenté de 0,5% par rapport à 2017. Leur part dans le total des ventes reste stable à 54,2%. Les perspectives contrastées des marchés automobiles européens devraient entrainer une stabilisation de l'activité des équipementiers en 2019.

En termes d'emplois, les effectifs des équipementiers en France ont progressé de 1,0% avec 71 374 personnes employées au 31 décembre 2018.

The economic climate in Europe in 2018 generally benefited the equipment suppliers established in France. The total turnover of French factories was up 1.5% on the previous year, to €18.98 billion.

Production for the domestic market grew by 2.7%, sustained by French vehicle production that increased by 2% in 2018, to stand at nearly €8.69 billion. Exports, which totalled €10.29 billion, slightly increased by 0.5% compared to 2017. Their share of total revenue remained stable at 54.2%.
The contrasting prospects for European vehicle markets should lead to more stable business for equipment suppliers in 2019.

In terms of employment, equipment suppliers' workforces in France grew by 1.0%, with 71,374 employees on 31 December 2018.

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

Overall turnover (million €)

	France	Export	Total
2016	7 998	9 560	**17 558**
2017	8 462	10 239	**18 701**
2018	**8 691**	**10 287**	**18 978**
Variation 2017 -2018	+2,7%	+0,5%	**+1,5%**

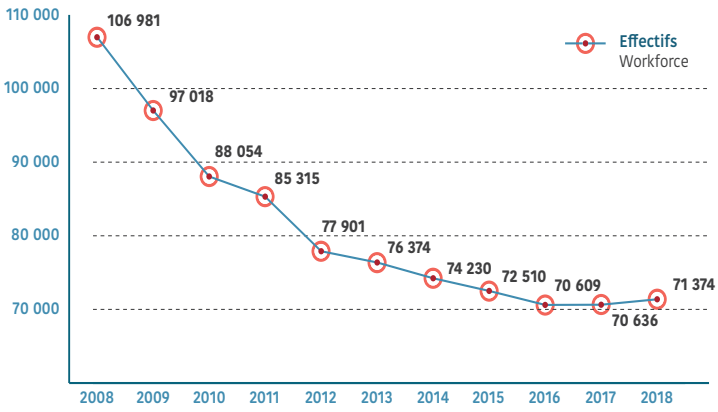
Source : enquête de production annuelle de la FIEV
FIEV annual production survey

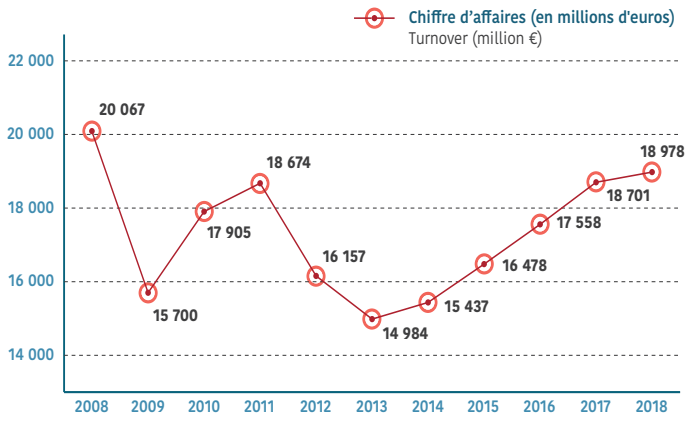
Evolution du chiffre d'affaires et des effectifs des équipementiers en France depuis 2008

Change in turnover and automotive equipment suppliers' workforce in France since 2008

En 2018, les équipementiers ont su maintenir leur chiffre d'affaires, dans un contexte de hausse du marché des VL de +0,3% en Union Européenne tandis que la production de cette même zone géographique baissait de 2,1%. Cette croissance de l'activité a permis une augmentation des effectifs de 1%.

In 2018, suppliers managed to maintain their turnover, with a market increase of +0.3% in the European Union and despite a decrease (-2.1%) in the production of Light Vehicles in the EU28. This growth in activity led to an increase of 1%.





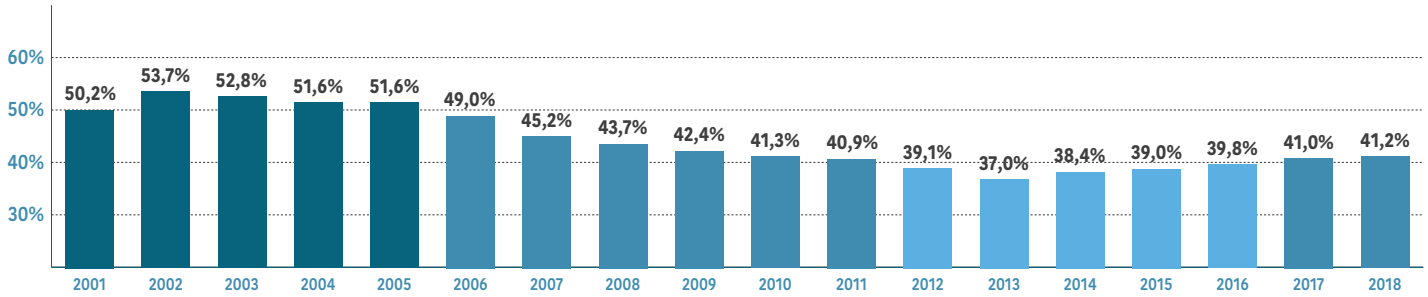
Source : enquête de production annuelle de la FIEV
FIEV annual production survey

La croissance de l'industrie automobile mondiale profite de manière globale aux équipementiers qui ont su s'implanter sur les marchés internationaux et diversifier leur portefeuille de clientèle. En France, la part de l'activité des équipementiers dédiée à la première monte a été directement impactée durant les années où la production de véhicules sur le territoire national était très orientée à la baisse.
Après avoir atteint près de 54% en 2002 et être tombée à 37% en 2013, la part du chiffre d'affaires des équipementiers réalisé auprès de la première monte en France augmente de nouveau pour s'établir à 41,2% en 2018.

On the whole, growth in the worldwide vehicle market is benefiting equipment suppliers who have successfully penetrated international markets and diversified their customer portfolio.
In France, the share of equipment suppliers' business dedicated to original equipment (OE) was directly affected during the slump in domestic vehicle production.
After falling from 54% in 2002 to 37% in 2013, the French OE market share of total turnover has climbed again to 41.2% in 2018.

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

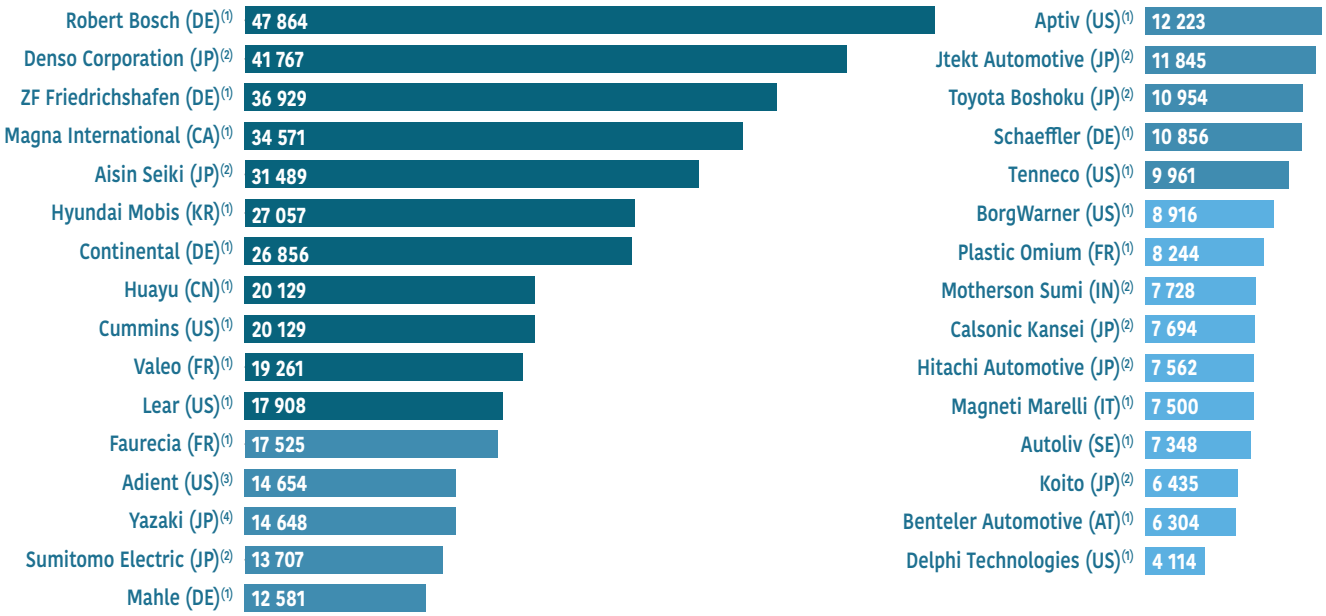
OEM share of total sales in France



Source : enquête de production annuelle de la FIEV
FIEV annual production survey

Chiffre d'affaires des principaux équipementiers mondiaux en 2018 (en millions d'euros)

Turnover of the world's major automotive equipment suppliers in 2018 (million €)



(1) Au 31 décembre 2018. As at 31 December 2018
(2) Au 31 mars 2019. As at 31 March 2019
(3) Au 30 septembre 2018. As at 30 September 2018
(4) Au 20 juin 2018. As at 20 June 2018

NB : seule l'activité automobile de ces sociétés est prise en compte. Les manufacturiers de pneumatiques ne font pas partie du périmètre de ce classement.
N.B. Only the automotive business of these companies is considered. Tyre manufacturers are excluded from this list.

Source : Rapports d'activités des sociétés
Company activity reports

Les familles de produits

Product families

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

Automotive equipment suppliers provide components for most vehicle functions and modules: ignition, braking, lighting, air conditioning, passenger compartment comfort and safety.

Répartition du chiffre d'affaires par famille de produits

Breakdown of turnover by product family

EQUIPEMENTS POUR LE GROUPE MOTOPROPULSEUR — Powertrain equipment — **39,9%**

- **Equipements moteur thermique 22,0%** — Combustion engine equipment
  - **Organes du circuit carburant 1,2%** — Fuel circuit components
  - **Systèmes contrôle moteur pour moteur essence, GPL et GNV 1,3%** — Engine control systems for spark-ignition engines (petrol, LPG and CNG)
  - **Systèmes contrôle moteur pour moteur diesel 3,1%** — Engine control systems for compression-ignition engines (diesel)
  - **Organes de la ligne d'échappement 3,8%** — Exhaust system components
  - **Organes thermique moteur 3,8%** — Engine cooling components
  - **Composants moteur 2,0%** — Engine components
  - **Organes d'alimentation en air et équipements électriques moteur 4,7%** — Engine air supply and electrical equipment
  - **Organes de filtration et joints métalloplastiques 2,1%** — Filter components and ring gaskets
- **Organes de transmission 17,6%** — Transmission components
- **Organes de commande 0,3%** — Controls

EQUIPEMENTS DE CARROSSERIE — Bodywork equipment — **18,4%**

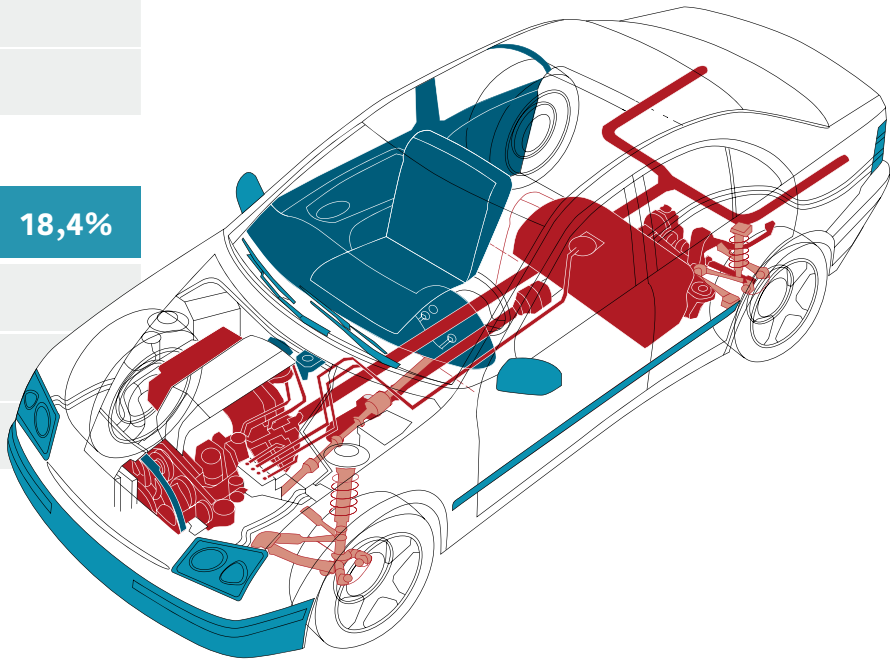
- **Equipements électriques de carrosserie 8,6%** — Electrical bodywork equipment
- **Câblage (y compris le multiplexage) 5,0%** — Wiring (including multiplexing)
- **Composants de carrosserie 4,8%** — Bodywork components

HABITACLE — Passenger compartment — **24,0%**

- **Module intérieur (hors cockpit) 10,7%** — Passenger compartment (except cockpit)
- **Cockpit 9,2%** — Cockpit
- **Thermique habitacle 2,6%** — Passenger compartment air conditioning
- **Organes de sécurité ou antivol 1,5%** — Safety and anti-theft devices

ORGANES DE LIAISON AU SOL — Suspension components — **12,2%**

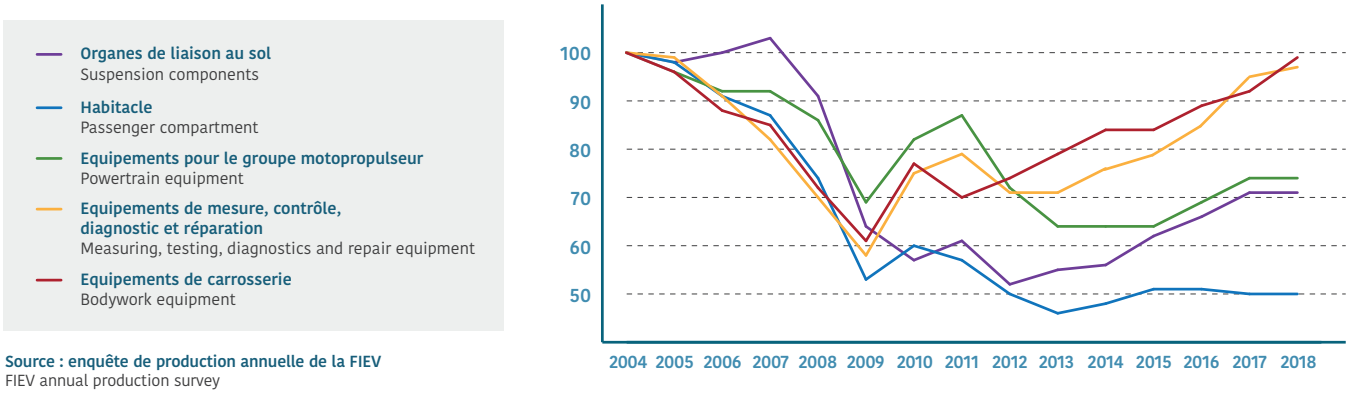
EQUIPEMENTS DE MESURE, CONTRÔLE, DIAGNOSTIC ET RÉPARATION — Measuring, testing, diagnostics and repair equipment — **5,5%**



Source : enquête de production annuelle de la FIEV
FIEV annual production survey

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

Variation in the activity of the five main product families since 2004



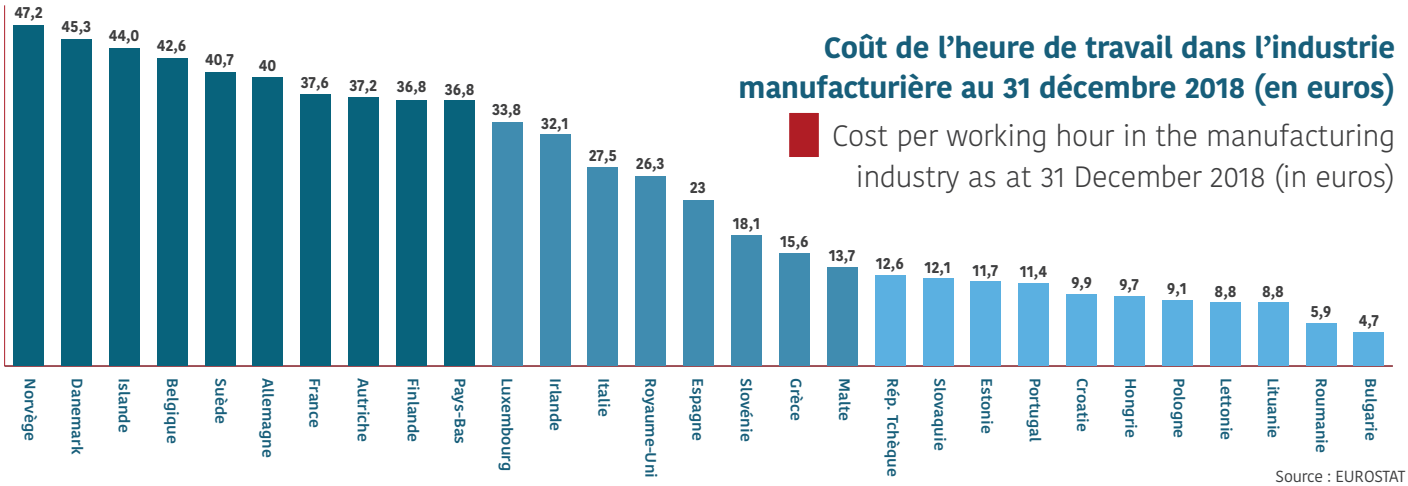
Source : enquête de production annuelle de la FIEV
FIEV annual production survey

Entre 2004 et 2009, l'activité des équipementiers a baissé en moyenne de 40%, puis le secteur a assisté à une hausse de la production de l'ensemble des familles de produits. En revanche, la reprise est différenciée selon les produits, ainsi les équipements de carrosserie et les équipements de mesure, contrôle, diagnostic et réparation voient leur activité se rapprocher de leur niveau d'avant crise. La famille des organes de liaison au sol fait une belle remontée après une chute importante, même si elle marque le pas en 2018 pour tous ses produits. Seule la famille habitacle peine à reprendre le chemin de la croissance.

Equipment suppliers' activity fell on average by 40% between 2004 and 2009, before production increased uniformly across all product families. However, disparity is observed in the level of recovery between products. For bodywork equipment and measuring, testing, diagnostics and repair equipment, activity is almost back up to their pre-slump level. The suspension components family is picking up well after a sharp fall, even though it marked time in 2018 for all its products. Only the passenger compartment family is struggling to return to growth.

Coût de la main-d'œuvre dans l'industrie européenne

European industry labour costs



Coût de l'heure de travail dans l'industrie manufacturière au 31 décembre 2018 (en euros)

Cost per working hour in the manufacturing industry as at 31 December 2018 (in euros)

Source : EUROSTAT

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 37,6 € fait partie des pays où le coût du travail est le plus élevé, la moyenne de la zone euro étant de 32,9 € par heure. Ces disparités expliquent pour partie la localisation des sites de production tant du côté des équipementiers que des constructeurs automobiles.

The cost per working hour in the manufacturing industry differs greatly from one country to another, even within the euro area. With an hourly average of €37.6, France is among the countries where the cost of labour is highest. The euro area average is €32.9 per hour. These disparities partly explain the location of automotive equipment suppliers' and car manufacturers' production sites.

Les effectifs des équipementiers en France

Automotive equipment suppliers' workforce in France

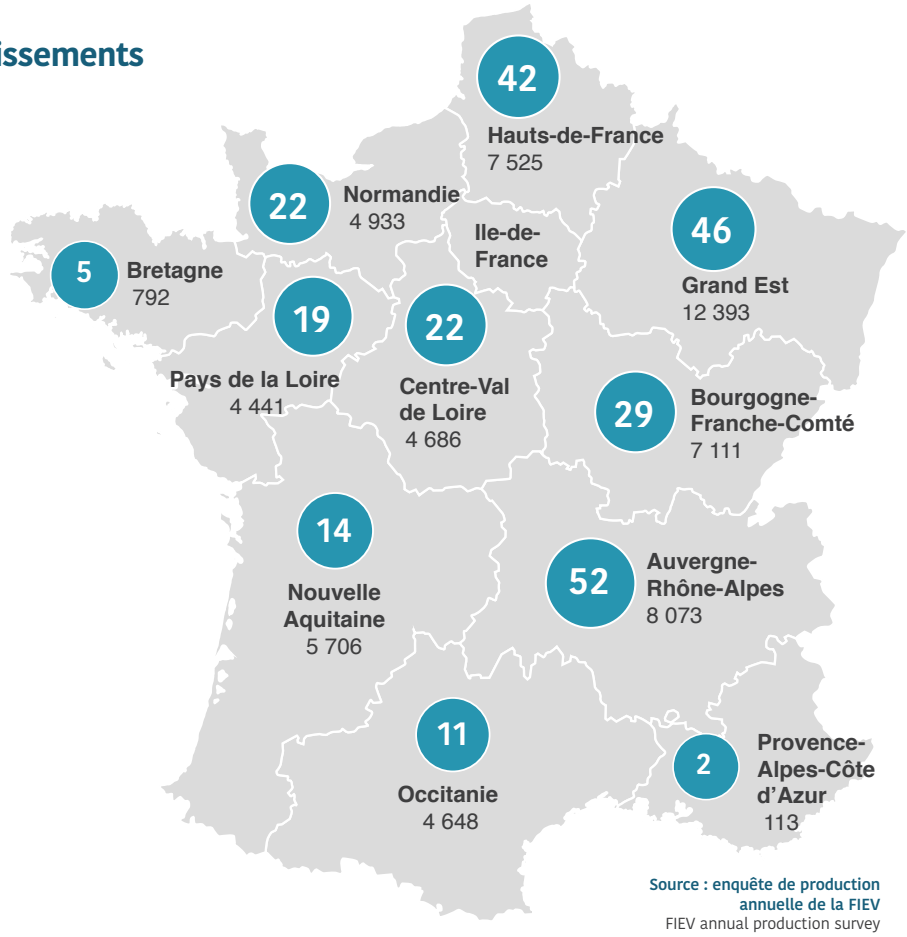
Avec 71 374 personnes employées au 31 décembre 2018, les effectifs de la profession ont augmenté par rapport à 2017.
Les trois premières régions françaises (Grand Est, Ile-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes) regroupent 44% des effectifs.

With 71,374 employees as of 31 December 2018, staffing levels in the profession increased compared to 2017.
The top three regions of France (Grand Est, Ile-de-France and Auvergne-Rhône-Alpes) account for 44% of the workforce.

Répartition géographique des établissements

Geographical distribution of sites

	Ile-de-France	France
Établissements Sites	48	312
Personnes Workforce	10 953	71 374



Source : enquête de production annuelle de la FIEV
FIEV annual production survey

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 : 130 entreprises étrangères y sont implantées. Elles représentent 58% du chiffre d'affaires du secteur.

Strong foreign presence

In a context of increasingly fierce competition, automotive equipment suppliers must be active in all markets. On the strength of its geographical location and the quality of its workforce and infrastructures, France is coveted by international equipment suppliers. As a result, **130 foreign companies** representing **58% of the sector's turnover** have set up in the country.

La gestion des compétences

Compte tenu de l'évolution du mix énergétique et des mutations technologiques (transition énergétique, évolution des matériaux et des procédés d'assemblage, véhicule autonome et connecté, offre de nouveaux services de mobilité...) en cours, les équipementiers consolident leur capacité d'innovation en investissant massivement dans la recherche et le développement. La capacité à travailler en mode projet agile se développe dans une organisation plus collaborative et en réseau, pouvant faire intervenir des start-ups dans une démarche d'innovation ouverte. Avec le développement de l'électrification, les besoins en compétences des équipementiers automobiles évoluent. Ils doivent acquérir ou renforcer de nouvelles compétences-clés en ingénierie, dont notamment : l'expertise Big data, l'intelligence artificielle, l'électricité de puissance, l'électronique de puissance, l'électronique embarquée, la programmation informatique, la sécurité des données, la sûreté de fonctionnement, également très recherchées par tous les secteurs industriels.
En production, le développement des automatismes, de la robotisation et de la cobotisation (collaboration des robots avec l'humain) modifie les compétences nécessaires pour les conducteurs de ligne de fabrication, les techniciens méthodes et les techniciens maintenance. Dans un contexte où des difficultés de recrutement persistent sur certains profils, l'apprentissage ou la formation en alternance (bac pro, BTS, ingénieurs) restent une solution à favoriser.

Skills management

In view of the evolution of the energy mix and ongoing technological changes (energy transition, developments of materials and assembly techniques, self-driving and connected vehicles, new mobility service offerings, etc.), automotive equipment suppliers are consolidating their capacity for innovation by investing massively in research and development. The ability to work in agile project mode is developing within a more collaborative networked organisation, which may include start-ups in a process of open innovation. With the development of electrification, the skills requirements of vehicle equipment manufacturers are changing. They must acquire or strengthen new key skills in engineering, including: expertise in big data, artificial intelligence, power electricity, power electronics, on-board electronics, computer programming, data security and functional security, which are also highly sought after by all industrial sectors.
In production, the development of automated control systems, robotisation and «cobotisation» (collaboration of robots and humans) changes the skills necessary for the controllers of manufacturing lines, method technicians and maintenance technicians. In a context of persistent recruitment difficulties for certain profiles, apprenticeships or work-study training (professional baccalaureate, advanced vocational diplomas (BTS), engineers) should remain the preferred solution.

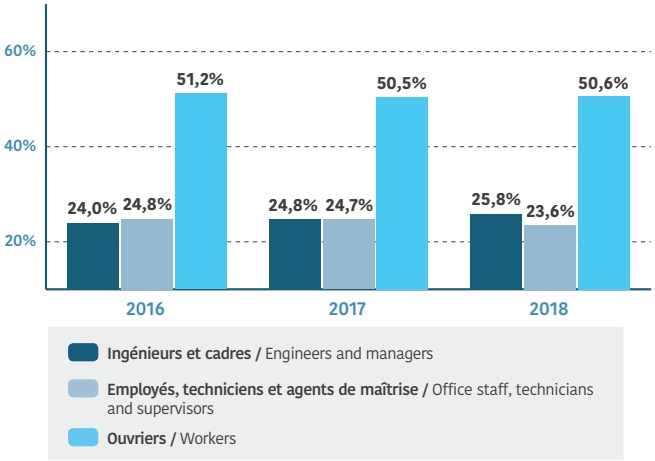
Voir l'étude de l'observatoire des métiers de la métallurgie (nov. 2018) « Analyse prospective des impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les besoins de compétences »

La population des cadres et techniciens représente 49,4% des effectifs totaux. Enfin, il est à noter que le recours à l'apprentissage s'est intensifié pour les ingénieurs.
Entre 2007 et 2018, les effectifs des usines françaises d'équipement automobile se sont contractés de près de 40% 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, que depuis deux ans, les effectifs se maintiennent.

Managers and technicians account for 49.4% of the total workforce. It should be noted that the use of apprenticeships has increased for engineers.
Between 2007 and 2018, French automotive equipment factories have seen job losses totalling almost 40% due to the downturn in activity in the country, and to adjustments in production facilities to maintain a competitive level. It should be noted that, over the last two years, the number of employees has remained stable.

Evolution de la structure des effectifs de la profession

Development of the sector's workforce structure



Source : enquête de production annuelle de la FIEV
FIEV annual production survey

Digital learning

L'offre de formation continue comme initiale doit être adaptée aux nouveaux profils de compétence nécessaires. Il s'agit de développer l'utilisation des modalités offertes par les nouvelles technologies (plateforme de « digital learning » - COOC, MIMO, Réalité virtuelle...) pour accélérer l'acquisition des compétences techniques, métiers et managériales des ETI, PME, grandes entreprises.

Basic training and continuing education programmes must be adapted to the new skill sets required. This means developing the use of new technologies (digital learning platform – COOC, MIMO, Virtual Reality, etc.) to accelerate the acquisition of technical, managerial and trade skills by SMEs, mid-cap companies and large corporations.

Evolution du nombre de sociétés par tranche d'effectifs

Number of companies per workforce bracket

Les entreprises employant plus de 500 personnes représentent 17% du total des entreprises, mais concentrent 57,7% du chiffre d'affaires total et 65 % des effectifs du secteur.

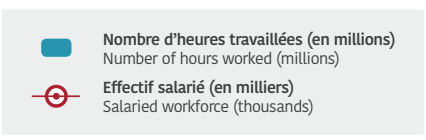
Companies employing more than 500 people represent just 17% of the total number of companies, but account for 57.7% of the total turnover and 65% of the workforce in the sector.

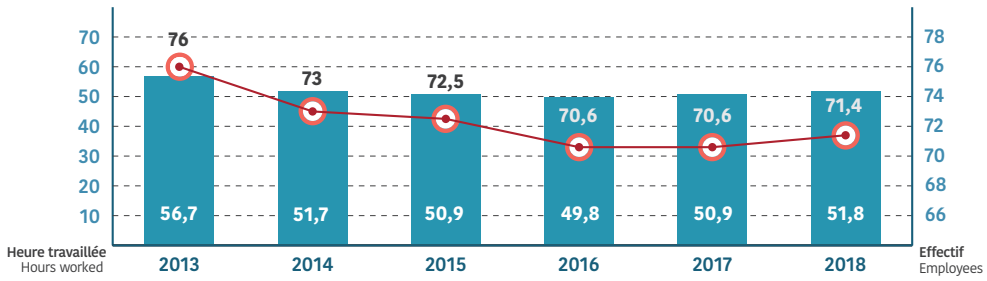
Tranche d'effectifs Workforce bracket	Nombre de sociétés (unités) Number of companies (units)				Nombre de salariés (personnes) Number of employees (persons)			
	2017		2018		2017		2018	
< 50	60	28%	59	28%	1 435	2%	1 466	2%
50-250	81	38%	76	36%	11 227	16%	10 122	14%
250-500	34	16%	38	18%	11 965	17%	13 273	19%
500-1000	22	10%	21	10%	15 056	21%	14 623	20%
1000-2000	7	3%	8	4%	8 369	12%	9 588	13%
>2000	7	3%	7	3%	22 584	32%	22 302	31%
Total	211	100%	209	100%	70 636	100%	71 374	100%

Source : enquête de production annuelle de la FIEV
FIEV annual production survey

Nombre d'heures travaillées (en millions)

Number of hours worked





Le commerce extérieur de la branche équipement automobile

Foreign trade in the automotive equipment sector

Le solde commercial de la branche « équipements pour automobiles », est négatif pour la troisième année consécutive. Calculé sur la base de 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 -3 734 millions d'euros. Il s'est dégradé de plus de deux milliards d'euros par rapport à 2017 en raison d'une forte hausse des importations de 7,2% (à 24,6 milliards d'euros) et d'une baisse de 2,2% des exportations, qui chutent à 20,9 milliards d'euros.

Les pays d'Europe (UE, AELE et Turquie) demeurent les principaux partenaires commerciaux de la France dans le domaine de l'équipement automobile. En 2018, 78,3% de nos importations et 80,9% de nos exportations, proviennent de ces pays.

Ce résultat reflète l'internationalisation croissante des approvisionnements en pièces automobiles.

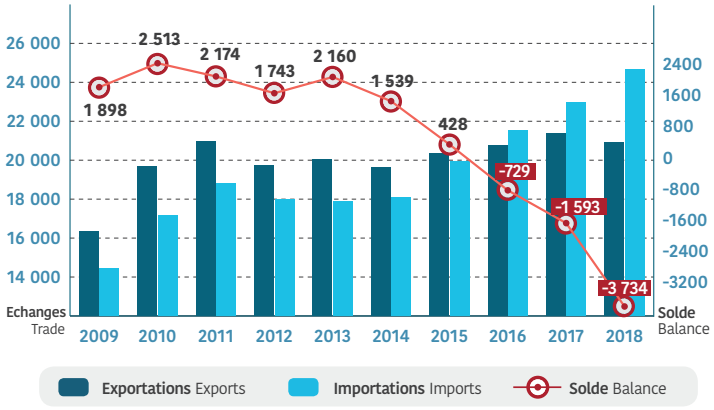
The trade balance of the automotive equipment sector was negative for the third consecutive year. Calculated on the basis of customs statistics encompassing trade instigated by equipment suppliers, and the total trade in equipment by car manufacturers and distributors, this deficit stands at €3.734 billion. It worsened by more than two billion euros compared to 2017 due to a strong increase in imports of 7.2% (to €24.6 billion) and a 2.2% drop in exports, which fell to €20.9 billion.

European countries (EU, EFTA and Turkey) remain France's main trading partners in the field of automotive equipment. In 2018, 78.3% of our imports and 80.9% of our exports were with these countries.

This result reflects the increasing globalisation of auto parts supplies.

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

Sector trade (million €)



Source : statistiques douanières traitées par la FIEV
customs statistics processed by FIEV

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.

Content of customs statistics

- Exports made by the manufacturers themselves, by direct sale to their customers (car manufacturers and distributors) abroad.
- Trading activities (substantial in the field of automotive parts).

Structure du commerce extérieur de la France en 2018

Breakdown of foreign trade in France in 2018

2018	Importations Imports	Exportations Exports
EUROPE	**78,3%**	**80,9%**
Europe Occidentale Western Europe	**55,8%**	**62,3%**
Allemagne Germany	22,4%	22,9%
Italie Italy	8,9%	5,8%
Espagne Spain	7,5%	13,8%
Royaume-Uni United Kingdom	3,6%	7,9%
PECO CEEC	**18,3%**	**12,4%**
République Tchèque Czech Republic	6,3%	2,1%
Pologne Poland	4,0%	2,9%
Roumanie Romania	2,6%	3,2%
CEI CIS	**4,2%**	**6,2%**
Turquie Turkey	**2,7%**	**3,2%**
Amérique Americas	**3,7%**	**7,3%**
Alena Nafta	**3,4%**	**4,4%**
Etats-Unis USA	2,6%	3,2%
Amérique du Sud South America	**0,3%**	**3,0%**
Asie-Océanie-Moyen Orient Asia - Ocenia - Middle East	**12,2%**	**8,0%**
Asie - Océanie Asia - Ocenia	**12,1%**	**6,5%**
Chine China	4,0%	2,7%
Japon Japan	5,5%	0,6%
Moyen Orient Middle East	**0,1%**	**1,5%**
Afrique Africa	**4,3%**	**3,6%**
Maroc Morocco	1,8%	0,8%
Tunisie Tunisia	2,3%	0,6%
Autres Others	**1,5%**	**0,1%**
TOTAL MONDE WORLD TOTAL	**100,0%**	**100,0%**

Les pays partenaires des équipementiers

Automotive equipment industry's partner countries

Les pays d'Europe (UE, AELE et Turquie) demeurent les principaux partenaires commerciaux de la France dans le domaine de l'équipement automobile et représentent environ 80% des échanges. A noter :

- **L'Allemagne est le premier partenaire commercial de la France, avec des exportations et importations qui oscillent entre 5 et 6 milliards d'euros, mais notre déficit avec ce pays s'est considérablement accru en 2018 ;**
- **Les PECO, avec lesquels nous avons un solde commercial négatif de près de 2 milliards d'euros. Alors que, nous étions à l'équilibre il y a 15 ans ;**
- **La Turquie avec qui le solde commercial devient négatif ;**
- **La Chine dont le solde commercial passe de -195 M€ en 2017 à – 424 M€ en 2018, suite à la forte hausse des importations (+22,4%) et à la baisse des exportations (-7,6%).**

European countries (EU, EFTA and Turkey) remain the main trading partners for France in the automotive equipment sector , accounting for about 80% of trade.
Note that :

- Germany is France's largest trading partner, with exports and imports ranging from €5 billion to €6 billion, but our deficit with this country increased significantly in 2018;
- CEEC, with which we have a negative trade balance of nearly 2 billion euros. Whereas, we were in balance 15 years ago
- Turkey with which the trade balance becomes negative ;
- China, whose trade balance rose from -€195 million in 2017 to – €424 million in 2018, following the sharp increase in imports (+22.4%) and the decline in exports (-7.6%).

Répartition géographique des échanges (en milliers d'euros)

Geographical distribution of trade (thousand €)

Source : statistiques douanières traitées par la Fiev
customs statistics processed by FIEV

	Importations Imports			**Exportations** Exports			**Solde** Balance			**Taux de couverture** Coverage
	2017	2018	Evolution	2017	2018	Evolution	2017	2018	Evolution	
EUROPE EU	**17 966 433**	**19 290 922**	**+7,4%**	**17 220 865**	**16 921 251**	**-1,7%**	**-745 568**	**-2 369 671**	**-217,8%**	**87,7%**
Europe Occidentale Western Europe	**12 870 499**	**13 737 686**	**+6,7%**	**13 432 896**	**13 033 613**	**-3,0%**	**562 397**	**-704 072**	**-225,2%**	**94,9%**
Belgique Belgium	720 970	752 968	+4,4%	976 428	1 003 378	+2,8%	255 457	250 410	-2,0%	133,3%
Allemagne Germany	5 171 530	5 516 639	+6,7%	5 035 434	4 796 127	-4,8%	-136 096	-720 512	-429,4%	86,9%
Italie Italy	2 061 638	2 198 375	+6,6%	1 191 985	1 206 254	+1,2%	-869 653	-992 121	-14,1%	54,9%
Pays-Bas Netherlands	811 069	920 120	+13,4%	327 344	350 988	+7,2%	-483 724	-569 132	-17,7%	38,1%
Portugal Portugal	525 594	529 439	+0,7%	200 757	189 486	-5,6%	-324 837	-339 953	-4,7%	35,8%
Espagne Spain	1 740 653	1 840 301	+5,7%	2 978 022	2 883 899	-3,2%	1 237 369	1 043 598	-15,7%	156,7%
Suède Sweden	664 519	716 631	+7,8%	562 336	584 532	+3,9%	-102 183	-132 099	-29,3%	81,6%
Royaume-Uni United Kingdom	820 573	887 471	+8,2%	1 785 187	1 642 835	-8,0%	964 613	755 364	-21,7%	185,1%
PECO CEEC	**4 160 392**	**4 516 781**	**+8,6%**	**2 489 235**	**2 598 480**	**+4,4%**	**-1 671 157**	**-1 918 301**	**-14,8%**	**57,5%**
République Tchèque Czech Republic	1 308 055	1 550 895	+18,6%	440 468	446 952	+1,5%	-867 587	-1 103 943	-27,2%	28,8%
Pologne Poland	915 756	992 845	+8,4%	549 395	596 326	+8,5%	-366 361	-396 519	-8,2%	60,1%
Roumanie Romania	630 274	638 366	+1,3%	638 010	659 851	+3,4%	7 736	21 484	+177,7%	103,4%
Slovaquie Slovakia	553 475	547 343	-1,1%	562 655	516 255	-8,2%	9 180	-31 088	-438,7%	94,3%
CEI CIS	**935 542**	**1 036 455**	**+10,8%**	**1 298 734**	**1 289 158**	**-0,7%**	**363 192**	**252 703**	**-30,4%**	**124,4%**
Russie Russia	9 248	9 031	-2,3%	277 797	316 574	+14,0%	268 549	307 544	+14,5%	3505,5%
Turquie Turkey	**627 623**	**674 573**	**+7,5%**	**736 676**	**661 284**	**-10,2%**	**109 053**	**-13 288**	**-112,2%**	**98,0%**
Amérique Americas	**851 729**	**903 987**	**+6,1%**	**1 438 075**	**1 534 720**	**+6,7%**	**586 345**	**630 732**	**+7,6%**	**169,8%**
Alena Nafta	**769 496**	**831 149**	**+8,0%**	**800 998**	**909 789**	**+13,6%**	**31 502**	**78 640**	**+149,6%**	**109,5%**
Etats-Unis USA	538 908	647 590	+20,2%	584 189	675 491	+15,6%	45 282	27 901	-38,4%	104,3%
Amérique du Sud South America	**82 233**	**72 838**	**-11,4%**	**637 076**	**624 931**	**-1,9%**	**554 843**	**552 092**	**-0,5%**	**858,0%**
Brésil Brazil	73 290	64 470	-12,0%	324 049	334 481	+3,2%	250 759	270 011	+7,7%	518,8%
Asie-Océanie-Moyen Orient Asia - Ocenia - Middle East	**2 652 451**	**2 995 652**	**+12,9%**	**1 980 736**	**1 671 203**	**-15,6%**	**-671 714**	**-1 324 448**	**-97,2%**	**55,8%**
Asie - Oceanie Asia - Oceania	**2 632 938**	**2 975 833**	**+13,0%**	**1 560 595**	**1 360 653**	**-12,8%**	**-1 072 343**	**-1 615 180**	**-50,6%**	**45,7%**
Chine China	812 589	994 806	+22,4%	617 399	570 458	-7,6%	-195 190	-424 348	-117,4%	57,3%
Inde India	256 466	262 471	+2,3%	134 934	127 551	-5,5%	-121 532	-134 920	-11,0%	48,6%
Japon Japan	1 207 954	1 365 422	+13,0%	145 419	128 033	-12,0%	-1 062 535	-1 237 389	-16,5%	9,4%
Corée du Sud South Korea	142 432	133 090	-6,6%	373 939	235 433	-37,0%	231 506	102 343	-55,8%	176,9%
Moyen Orient Middle East	**19 513**	**19 819**	**+1,6%**	**420 141**	**310 550**	**-26,1%**	**400 628**	**290 731**	**-27,4%**	**1566,9%**
Afrique Africa	**1 133 282**	**1 069 088**	**-5,7%**	**714 364**	**746 760**	**+4,5%**	**-418 918**	**-322 327**	**+23,1%**	**69,9%**
Maroc Morocco	432 353	452 592	+4,7%	150 131	163 631	+9,0%	-282 221	-288 961	-2,4%	36,2%
Tunisie Tunisia	653 027	561 512	-14,0%	123 001	134 984	+9,7%	-530 026	-426 529	+19,5%	24,0%
Autres Others	**372 522**	**379 421**	**+1,9%**	**29 714**	**30 653**	**+3,2%**	**-342 808**	**-348 768**	**-1,7%**	**8,1%**
TOTAL MONDE WORLD TOTAL	**22 976 417**	**24 639 070**	**+7,2%**	**21 383 754**	**20 904 587**	**-2,2%**	**-1 592 663**	**-3 734 482**	**-134,5%**	**84,8%**

La production de véhicules légers dans le monde

Worldwide light-duty vehicle production

Pour la première fois depuis 2009, la production automobile mondiale a enregistré une baisse de 1,3 % par rapport à 2017 avec un volume de 92,12 millions de véhicules légers. Le secteur automobile a pris un nouveau tournant, avec une baisse de la production des principaux pays producteurs. Ainsi, la production en Asie-Océanie chute de 2,5% et représente désormais 53,6% de la production mondiale de véhicules légers, dont 27,5% pour la Chine (en baisse de 3%) et 9,9% pour le Japon. L'UE28 représente encore près de 20% de la production mondiale, malgré une baisse de 2,1% de sa production de VL. La production allemande représente quant à elle 5,7% de la production mondiale avec un repli de 9,1%. La France, qui est le 10ème pays producteur de VL, a progressé de 2,0% à 2,269 millions d'unités. L'Alena représente 18,3% de la production mondiale, dont 11,9% pour les Etats-Unis qui se sont maintenus à 10,986 millions de véhicules légers en 2018.

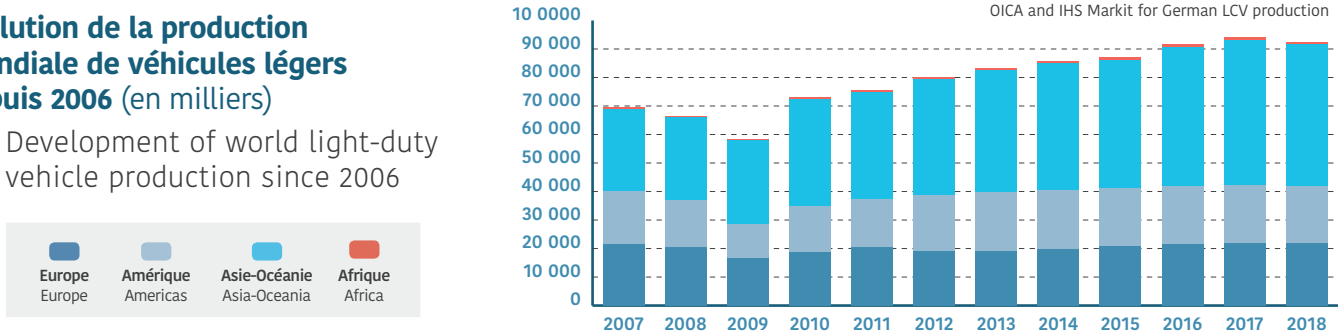
For the first time since 2009, worldwide vehicle production recorded a drop of 1.3% compared to 2017, with a volume of 92.12 million light vehicles. The vehicle sector reached a new turning point, with a drop in production in the main producing countries. Thus, Asia-Oceania production fell by 2.5% and now represents 53.6% of worldwide production of light vehicles, with China representing 27.5% (down by 3%) and 9.9% for Japan. The EU 28 still represents nearly 20% of worldwide production, in spite of the 2.1% drop in its production of light vehicles, with Germany's output down 9.1% to 5.7%. France – the world's tenth-highest producer of light-duty vehicles – has progressed by 2.0% to 2.269 million units. The NAFTA represents 18.3% of worldwide production, including 11.9% for the United States, where light vehicle output was maintained at 10.986 million in 2018.

	Véhicules particuliers Passenger cars			Véhicules utilitaires légers Light commercial vehicles			Véhicules légers Light-duty vehicles		
	2017	2018	Evolution	2017	2018	Evolution	2017	2018	Evolution
EUROPE	**19 638 336**	**19 382 686**	**-1,3%**	**2 391 463**	**2 441 968**	**+2,1%**	**22 029 799**	**21 824 654**	**-0,9%**
Union Européenne 28 European Union – 28	**17 015 551**	**16 608 066**	**-2,4%**	**1 751 182**	**1 823 681**	**+4,1%**	**18 766 733**	**18 431 747**	**-1,8%**
Union Européenne 15 European Union – 15	**13 190 600**	**12 604 290**	**-4,4%**	**1 581 409**	**1 621 540**	**+2,5%**	**14 772 009**	**14 225 830**	**-3,7%**
France France	1 754 000	1 763 000	+0,5%	471 000	506 000	+7,4%	2 225 000	2 269 000	+2,0%
Italie Italy	5 645 584	5 120 409	-9,3%	185 810	180 100	-3,1%	5 831 394	5 300 509	-9,1%
Allemagne Germany	742 642	670 932	-9,7%	332 112	324 875	-2,2%	1 074 754	995 807	-7,3%
Espagne Spain	2 291 474	2 267 396	-1,1%	495 217	496 671	+0,3%	2 786 691	2 764 067	-0,8%
Royaume-Uni UK	1 671 166	1 519 440	-9,1%	59 795	64 050	+7,1%	1 730 961	1 583 490	-8,5%
Nouveaux membres New members	**3 824 951**	**4 003 776**	**+4,7%**	**169 773**	**202 141**	**+19,1%**	**3 994 724**	**4 205 917**	**+5,3%**
République Tchèque Czech Republic	1 305 865	1 345 041	+3,0%				1 305 865	1 345 041	+3,0%
Pologne Poland	514 700	451 600	-12,3%	169 773	202 141	+19,1%	684 473	653 741	-4,5%
Roumanie Romania	363 654	476 769	+31,1%				363 654	476 769	+31,1%
Slovaquie Slovakia	1 032 445	1 090 000	+5,6%				1 032 445	1 090 000	+5,6%
Russie Russia	**1 233 017**	**1 424 572**	**+15,5%**	**122 278**	**131 754**	**+7,7%**	**1 355 295**	**1 556 326**	**+14,8%**
Turquie Turkey	**1 142 906**	**1 026 461**	**-10,2%**	**517 425**	**486 295**	**-6,0%**	**1 660 331**	**1 512 756**	**-8,9%**
Amérique Americas	**8 237 152**	**7 650 006**	**-7,1%**	**11 913 845**	**12 475 325**	**+4,7%**	**20 150 997**	**20 125 331**	**-0,1%**
Alena NAFTA	**5 691 163**	**5 027 675**	**-11,7%**	**11 325 817**	**11 866 618**	**+4,8%**	**17 016 980**	**16 894 293**	**-0,7%**
Canada Canada	751 048	655 896	-12,7%	1 424 524	1 344 033	-5,7%	2 175 572	1 999 929	-8,1%
Mexique Mexico	1 906 899	1 575 808	-17,4%	2 025 220	2 332 331	+15,2%	3 932 119	3 908 139	-0,6%
Etats-Unis USA	3 033 216	2 795 971	-7,8%	7 876 073	8 190 254	+4,0%	10 909 289	10 986 225	+0,7%
Amérique du Sud South America	**2 545 989**	**2 622 331**	**+3,0%**	**588 028**	**608 707**	**+3,5%**	**3 134 017**	**3 231 038**	**+3,1%**
Brésil Brazil	2 267 443	2 344 758	+3,4%	313 672	345 981	+10,3%	2 581 115	2 690 739	+4,2%
Asie-Océanie Asia/Oceania	**45 044 498**	**43 496 201**	**-3,4%**	**5 140 422**	**5 627 686**	**+9,5%**	**50 184 920**	**49 123 887**	**-2,1%**
Chine China	24 585 687	23 305 423	-5,2%	1 772 800	1 995 776	+12,6%	26 358 487	25 301 199	-4,0%
Inde India	3 961 327	4 064 774	+2,6%	504 220	663 193	+31,5%	4 465 547	4 727 967	+5,9%
Indonésie Indonesia	982 337	1 055 774	+7,5%	145 183	166 338	+14,6%	1 127 520	1 222 112	+8,4%
Iran Iran	1 418 550	1 027 313	-27,6%	77 205	54 503	-29,4%	1 495 755	1 081 816	-27,7%
Japon Japan	8 347 836	8 358 220	+0,1%	815 136	843 071	+3,4%	9 162 972	9 201 291	+0,4%
Corée du Sud South Korea	3 735 399	3 661 730	-2,0%	379 514	367 104	-3,3%	4 114 913	4 028 834	-2,1%
Thaïlande Thailand	818 440	877 015	+7,2%	1 170 383	1 290 679	+10,3%	1 988 823	2 167 694	+9,0%
Afrique Africa	**671 782**	**747 788**	**+11,3%**	**278 684**	**296 270**	**+6,3%**	**950 466**	**1 044 058**	**+9,8%**
Maroc Morocco	307 318	368 601	+19,9%	34 484	33 484	-2,9%	341 802	402 085	+17,6%
Afrique du Sud South Africa	294 358	290 090	-1,4%	242 300	261 086	+7,8%	536 658	551 176	+2,7%
TOTAL MONDE WORLD TOTAL	**73 591 768**	**71 276 681**	**-3,1%**	**19 724 414**	**20 841 249**	**+5,7%**	**93 316 182**	**92 117 930**	**-1,3%**

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

Development of world light-duty vehicle production since 2006

Source : OICA et IHS MARKIT pour la production de VUL en Allemagne
OICA and IHS Markit for German LCV production

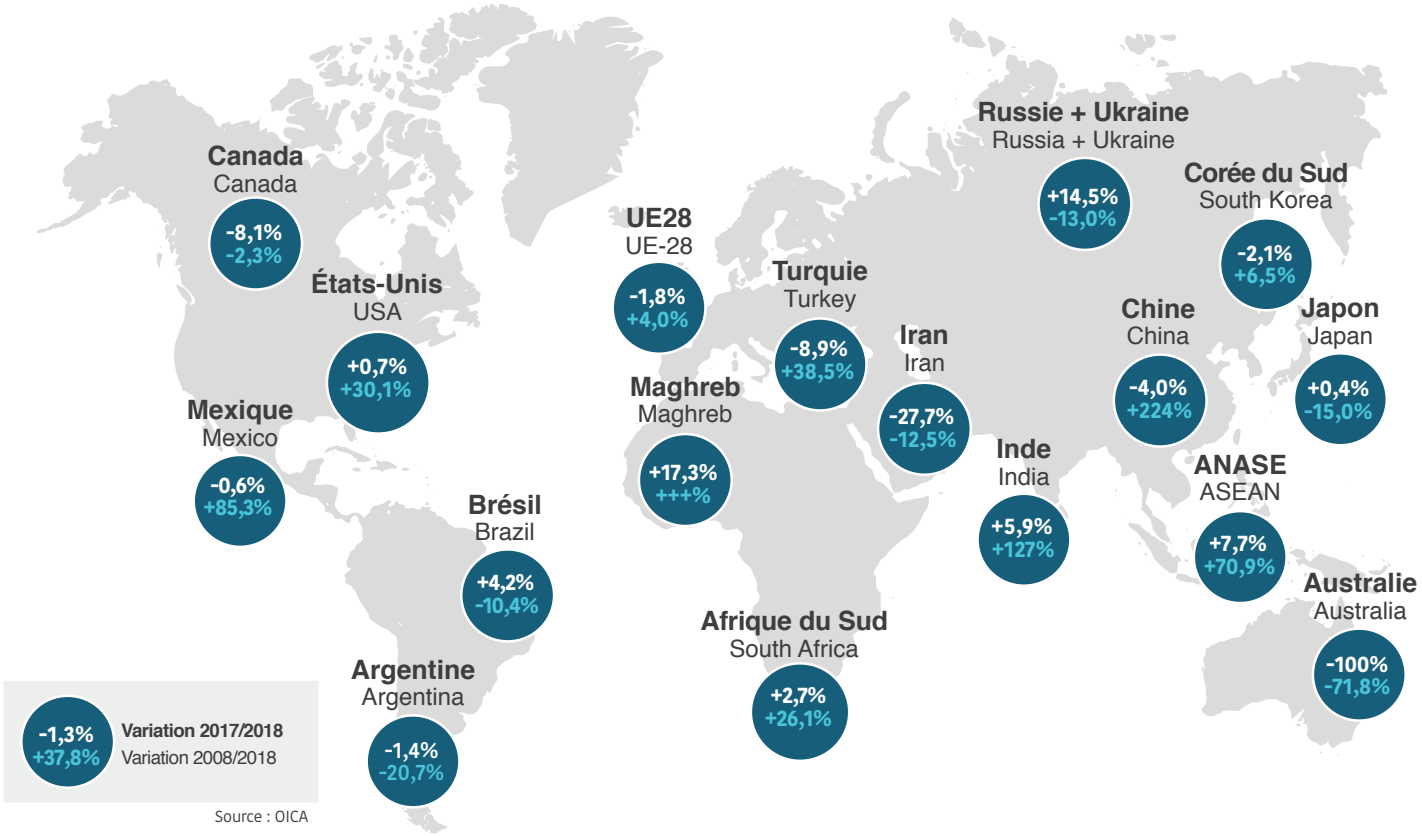


Evolution de la production mondiale de VL entre 2017 et 2018

Variation in world light-duty vehicle production between 2017 and 2018

Cette carte permet de visualiser le retour à la croissance de deux des cinq pays constituant les BRICS qui ont vu leur production augmenter, +14,5% pour la Russie, et +4,2% pour le Brésil. L'Inde affiche une croissance de 6,1% alors que la production en Chine chute pour la première fois de 4,0%. La production de l'ALENA se maintient (-0,7%), alors que dans l'Union Européenne la production est en baisse (-1,8%).

This map shows the return to growth of two of the five BRICS countries, which have seen their production increase by 14.5% for Russia and 4,2% for Brazil. India had growth of 6.1%, while production in China fell for the first time by 4,0%. Production in the NAFTA held steady (-0.7%), while it was down in the European Union (-1,8%).



Source : OICA

Evolution de la production mondiale de VL entre 2008 et 2018

Variation in world light-duty vehicle production between 2008 and 2018

Il est intéressant de constater que sur la décennie 2008-2018, le niveau de production a fortement augmenté aux Etats-Unis, du fait de la forte baisse de la production survenue en 2008 au moment de la crise. 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.

La carte montre que le barycentre de la production mondiale de VL se déplace vers l'Asie. Ce continent concentre 53,6% de la production mondiale en 2018, contre 43% en 2008 ; ceci principalement du fait de la production de la Chine qui a été multipliée par 3,2 en 10 ans.

It is interesting to note that over the decade 2008-2018, the level of production strongly increased in the historical production zones of the United States and Europe, following the drop in worldwide production in 2008 by 4.1%; growth reappeared in 2016 although it dropped in Japan. Mexico and Turkey benefit from the North American and European markets respectively to showcase their high cost competitiveness and the expansion of their research and development capacity.

The map shows that the centre of gravity of worldwide light-duty vehicle production is shifting towards Asia. This continent accounted for 53.6% of global production in 2018 – up from 43% in 2008. This increase is mainly fuelled by Chinese production which has multiplied by 3.2 in ten years.

Le marché des véhicules légers dans le monde

World light-duty vehicle market

La Chine garde sa place de premier marché mondial malgré des ventes de véhicules légers en baisse de 1,8% en 2018 (soit 27 millions d'unités). Ce marché représente 29,1% des immatriculations de véhicules légers dans le monde. Les Etats-Unis, avec 17,3 millions de véhicules et une part de marché de 18,6% ont un marché qui se maintient en 2018. Le marché français est le 7ème marché mondial, et représente 2,8% des immatriculations de VL. A noter, l'effondrement des marchés iranien (-32,9%) et turque (-35,1%) pour des raisons politiques pour le premier et économiques pour le second.

China retained its place as the biggest global market, in spite of a drop in the sales of light vehicles by 1.8% in 2018 (representing 27 million units). This represents 29.1% of all light-duty vehicle registrations worldwide. The United States, with 17.3 million vehicles and a market share of 18.6%, saw its market hold steady in 2018. France is the world's seventh-largest market, representing 2.8% of light-duty vehicle registrations. Note the collapse in the Iranian market (-32.9%) and the Turkish market (-35.1%) for political reasons for the first and economic reasons for the second.

Le marché des véhicules légers dans le monde en 2018 (en milliers)

World light-duty vehicle market in 2018 (thousands)

		2017	2018	Variation	Part de marché Market share
1	**Chine** China	27 497	**27 008**	-1,8%	29,1%
2	**État-Unis** USA	17 241	**17 299**	0,3%	18,6%
3	**Japon** Japan	5 122	**5 167**	0,9%	5,6%
4	**Inde** India	3 675	**3 984**	8,4%	4,3%
5	**Allemagne** Germany	3 715	**3 725**	0,3%	4,0%
6	**Royaume-Uni** United Kingdom	2 910	**2 734**	-6,1%	2,9%
7	**France** France	2 549	**2 633**	3,3%	2,8%
8	**Brésil** Brazil	2 173	**2 468**	13,6%	2,7%
9	**Italie** Italy	2 166	**2 091**	-3,5%	2,3%
10	**Canada** Canada	2 039	**1 996**	-2,1%	2,1%
11	**Russie** Russia	1 596	**1 800**	12,8%	1,9%
12	**Corée du Sud** South Korea	1 762	**1 785**	1,3%	1,9%
13	**Espagne** Spain	1 435	**1 537**	7,1%	1,7%
14	**Mexique** Mexico	1 530	**1 421**	-7,1%	1,5%
15	**Australie** Australia	1 162	**1 121**	-3,5%	1,2%
16	**Indonésie** Indonesia	986	**1 051**	6,6%	1,1%
17	**Thaïlande** Thailand	849	**1 018**	19,9%	1,1%
18	**Iran** IRAN	1 429	**960**	-32,9%	1,0%
19	**Argentine** Argentina	864	**774**	-10,4%	0,8%
20	**Belgique+Luxembourg** Belgium+Luxembourg	685	**690**	0,7%	0,7%
21	**Turquie** Turkey	956	**621**	-35,1%	0,7%
22	**Malaisie** Malaysia	577	**603**	4,6%	0,6%
23	**Pologne** Poland	547	**599**	9,6%	0,6%
24	**Afrique du Sud+Namibie** South Africa+Namibia	534	**525**	-1,6%	0,6%
25	**Pays-bas** Netherlands	488	**523**	7,2%	0,6%
26	**Chili** Chile	369	**417**	13,1%	0,4%
27	**Arabie Saoudite** Saudi Arabia	523	**411**	-21,3%	0,4%
28	**Suède** Sweden	435	**411**	-5,6%	0,4%
29	**Autriche** Austria	394	**385**	-2,2%	0,4%
30	**Suisse** Switzerland	349	**336**	-3,6%	0,4%
31	**République Tchèque** Czech Republic	291	**282**	-3,1%	0,3%
32	**Israël** Israel	286	**270**	-5,8%	0,3%
33	**Portugal** Portugal	261	**268**	2,6%	0,3%
34	**Pakistan** Pakistan	240	**256**	6,8%	0,3%
35	**Danemark** Denmark	259	**253**	-2,1%	0,3%
36	**Colombie** Colombia	228	**246**	7,9%	0,3%
37	**Vietnam** Vietnam	212	**242**	14,4%	0,3%
38	**Norvège** Norway	196	**187**	-4,8%	0,2%
39	**Roumanie** Romania	149	**182**	21,9%	0,2%
40	**Egypte** Egypt	129	**180**	39,6%	0,2%
41	**Maroc** Morocco	169	**177**	5,2%	0,2%
42	**Dubai (UAE)**	180	**161**	-10,8%	0,2%
43	**Hongrie** Hungary	136	**160**	17,0%	0,2%
44	**Nouvelle Zélande** New Zealand	155	**156**	1,1%	0,2%
45	**Irlande** Ireland	156	**151**	-2,8%	0,2%
46	**Pérou** Peru	163	**148**	-9,3%	0,2%
47	**Finlande** Finland	135	**137**	1,6%	0,1%
48	**Equateur** Ecuador	99	**131**	31,6%	0,1%
49	**Algérie** Algeria	101	**127**	25,8%	0,1%
50	**Grèce** Greece	95	**111**	16,6%	0,1%
51	**Slovaquie** Slovakia	104	**107**	3,4%	0,1%
52	**Koweït** Kuwait	102	**103**	1,0%	0,1%
53	**Singapour** Singapore	116	**93**	-19,5%	0,1%
54	**Porto Rico** Puerto Rico	91	**90**	-0,7%	0,1%
55	**Ukraine** Ukraine	88	**87**	-1,2%	0,1%
56	**Slovénie** Slovenia	83	**86**	3,0%	0,1%
57	**Abu Dhabi**	90	**79**	-12,2%	0,1%
58	**Croatie** Croatia	59	**69**	16,3%	0,1%
59	**Oman** Oman	77	**63**	-18,3%	0,1%
60	**Ouzbékistan** Uzbekistan	59	**61**	4,4%	0,1%
	TOTAL MONDE WORLD TOTAL	**93 230**	**92 913**	**-0,3%**	**100,0%**

Source : OICA

Evolution du parc mondial de véhicules légers entre 2005 et 2015

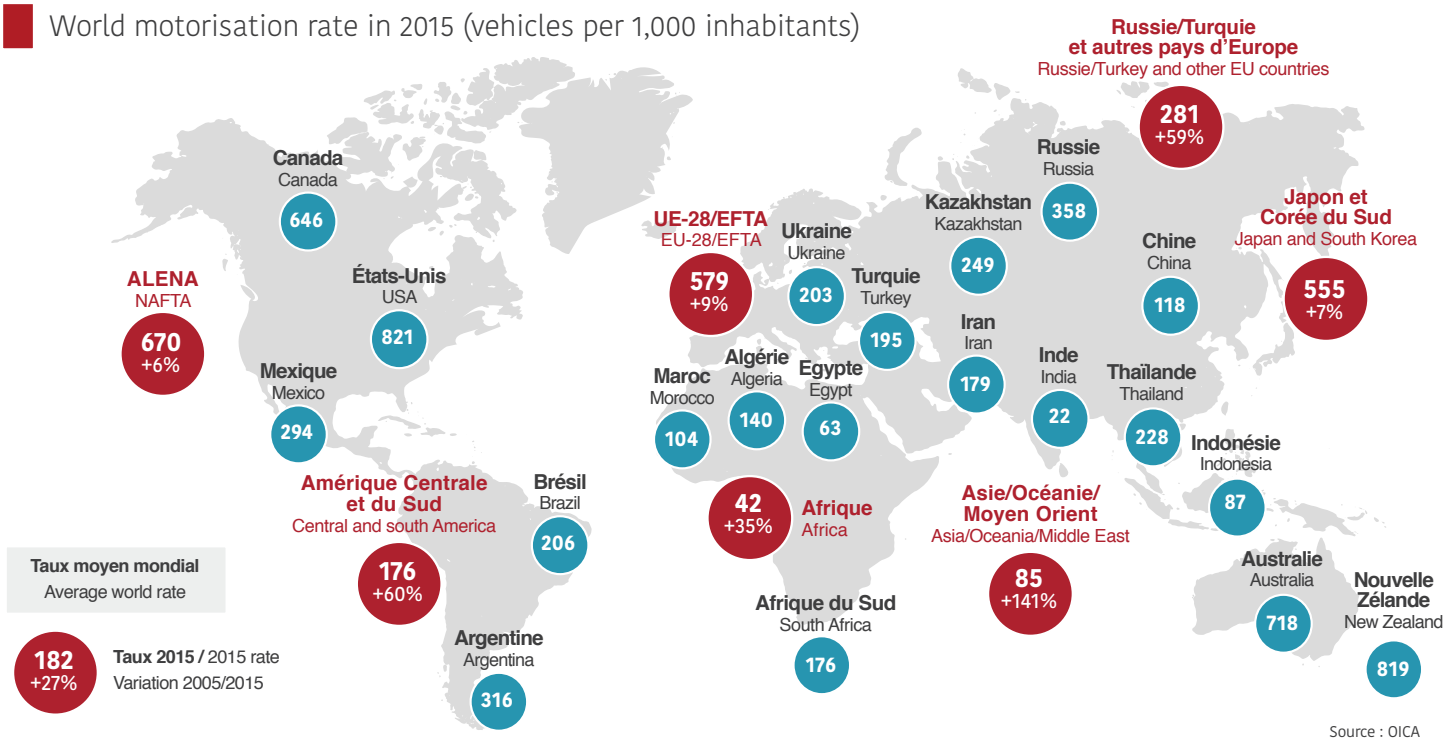
Growth of the worldwide light-duty vehicle fleet from 2005 to 2015

En 2015, la densité moyenne du nombre de véhicules pour 1000 habitants est de 182 voitures dans le monde. Le record est détenu par les Etats-Unis avec 821 véhicules pour 1000 habitants.

In 2015, the average number of vehicles per thousand people in the world was 182. The country with the highest density is the USA (821 vehicles per 1,000 inhabitants).

Taux de motorisation dans le monde en 2015 (véhicules/1000 habitants)

World motorisation rate in 2015 (vehicles per 1,000 inhabitants)



Source : OICA

Parc de véhicules légers dans les principaux pays du monde (en milliers)

Light-duty vehicle fleet in the main countries of the world (thousands)

	2005	2010	2015	2015/ 2005
Europe EU	**321 716**	**353 602**	**387 519**	**20,5%**
UE 28 + AELE EU 28 + EFTA	**269 572**	**285 997**	**302 582**	**12,2%**
UE 15 + AELE EU 15 + EFTA	**232 269**	**240 024**	**250 037**	**7,6%**
France France	36 298	**37 744**	38 652	6,5%
Allemagne Germany	49 223	**45 262**	48 427	-1,6%
Italie Italy	39 089	**41 650**	42 242	8,1%
Espagne Spain	25 158	**27 513**	27 463	9,2%
Royaume-Uni United Kingdom	34 394	**35 479**	38 220	11,1%
Europe nouveaux membres Europe new members	**37 303**	**45 973**	**52 545**	**40,9%**
République Tchèque Czek Republic	4 489	**5 197**	5 890	31,2%
Pologne Poland	14 820	**20 459**	24 250	63,6%
Roumanie Romania	3 897	**5 028**	6 009	54,2%
Russie/Turquie/autre Europe Russia/ Turkey/other Europe	**52 144**	**67 606**	**84 937**	**62,9%**
Russie Russia	31 212	**40 661**	51 355	64,5%
Turquie Turkey	8 427	**11 266**	15 361	82,3%
Ukraine Ukraine	6 733	**8 128**	9 100	35,2%
Amérique America	**327 787**	**368 200**	**413 725**	**26,2%**
ALENA NAFTA	**278 157**	**299 945**	**324 763**	**16,8%**
Canada Canada	18 910	**21 231**	23 215	22,8%
Mexique Mexico	21 550	**30 482**	37 354	73,3%
États-Unis USA	237 697	**248 232**	264 194	11,1%
Amérique Centrale et du Sud Central & South America	**49 630**	**68 255**	**88 962**	**79,3%**
Argentine Argentina	7 005	**10 116**	13 736	96,1%
Brésil Brazil	23 039	**32 110**	42 743	85,5%
Asie/Océanie/Moyen Orient Asia/Oceania/Middle East	**216 799**	**298 552**	**436 222**	**101,2%**
Australie Australia	13 612	**15 401**	17 201	26,4%
Chine China	31 597	**78 018**	162 845	415,4%
Inde India	10 332	**17 950**	28 860	179,3%
Indonésie Indonesia	9 062	**15 829**	22 513	148,4%
Iran Iran	7 360	**9 181**	14 130	92,0%
Japon Japan	75 687	**75 361**	77 404	2,3%
Malaisie Malaysia	7 415	**10 253**	13 309	79,5%
Corée du Sud South Korea	15 397	**17 942**	20 990	36,3%
Thaïlande Thailand	9 539	**10 600**	15 491	62,4%
Afrique Africa	**25 726**	**35 346**	**44 803**	**74,2%**
TOTAL MONDE	**892 028**	**1 055 700**	**1 282 270**	**43,7%**

Source : OICA

Marché des véhicules légers dans la zone UE et AELE

Light-duty vehicle market in the EU and EFTA

Afin de mieux comprendre l'évolution de l'activité des équipementiers installés en France, il est important d'avoir à l'esprit l'évolution du marché européen des VL. En effet, la quasi-totalité de la production des équipementiers en France est destinée à approvisionner le marché européen. Que ce soit pour la première monte ou pour la rechange, les clients des équipementiers installés en France se trouvent en Europe. A l'exception de quelques constructeurs premium qui exportent hors d'Europe, toutes les productions européennes de VL sont destinées quasi exclusivement au marché européen.

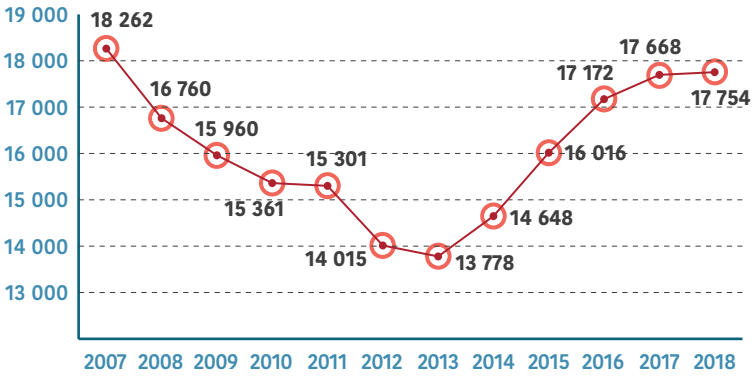
To gain a clearer understanding of the activity of automotive equipment suppliers established in France, it is important to bear in mind the development of the European light-duty vehicle market. Effectively, almost all production of equipment suppliers in France is intended to supply the European market. Whether as original equipment or spare parts, the customers of equipment suppliers located in France are in Europe. Apart from a few premium car manufacturers who export outside Europe, almost all light-duty vehicles built in Europe are sold on the European market.

Evolution des ventes de véhicules légers en UE et AELE depuis 2007

Light-duty vehicle sales in the EU and EFTA since 2007

Le marché n'a pas encore retrouvé son niveau record de 2007. La croissance est cependant soutenue depuis 2014, mais il est probable que celle-ci se ralentisse désormais. Si l'on considère que le potentiel de marché en Europe est en moyenne de 17,5 millions de VL par an, il apparait nettement qu'entre 2008 et 2013, la perte a été de 18,5 millions d'unités par rapport à ce qu'aurait dû être le marché, soit une année complète de ventes. La typologie des usages de l'automobile en Europe et les forts besoins de mobilité qui en ressort, nous permettent d'envisager l'avenir avec optimisme, même si le marché est aujourd'hui en mutation.

The market has not yet got back to its record level of 2007. Growth has nevertheless been sustained since 2014, but it is probable that it will now start to slow. If we consider that the market potential in Europe is an average of 17.5 million light vehicles per year, we clearly see that between 2008 and 2013, the loss was 18.5 million units compared to what the market should have been, representing a full year of sales. A study of the types of vehicle use in Europe and the resulting mobility requirements allows us to be optimistic regarding the future, even though the market is currently undergoing change.



Source : ACEA

Part de marché des véhicules particuliers 100% électrique (BEV) et des hybrides rechargeables (PHEV) dans les principaux pays d'Europe en 2018

Market share of battery (BEV) and plug-in hybrid (PHEV) electric passenger vehicles in the main European countries in 2018

La part de marché des véhicules électrifiés dans l'Union européenne est de 1,4% malgré les incitations financières à l'achat mises en place par certains états. L'exception norvégienne notamment en ce qui concerne les ventes de véhicules 100% électriques s'explique par 4 facteurs :

- **Mise à disposition d'un grand nombre de stations de charge par les autorités locales**
- **Exemption de la TVA sur les véhicules neufs**
- **Péages gratuits**
- **Autorisation de rouler dans les couloirs de bus**

The market share of electric vehicles in the European Union is 1.4%, in spite of the financial incentives to purchase put in place in certain countries. The Norwegian exception – especially regarding sales of battery electric vehicles – can be explained by four factors:

- A high number of charging stations opened by local authorities
- VAT exemption on new vehicles
- Free use of toll roads
- Permission to use bus lanes

	% BEV	% PHEV	Total ECV
Autriche Austria	2,0%	0,6%	2,5%
Belgique Belgium	0,7%	1,8%	2,4%
Bulgarie Bulgaria	0,6%	0,1%	0,6%
Danemark Denmark	0,7%	1,4%	2,1%
Finlande Finland	0,6%	4,1%	4,7%
France France	1,4%	0,7%	2,1%
Allemagne Germany	1,1%	0,9%	2,0%
Hongrie Hungary	1,0%	0,6%	1,5%
Irlande Ireland	1,0%	0,6%	1,6%
Italie Italy	0,3%	0,2%	0,5%
Pays-Bas Netherlands	6,0%	0,7%	6,7%
Pologne Poland	0,1%	0,1%	0,2%
Portugal Portugal	1,8%	1,7%	3,4%
Roumanie Romania	0,5%	-	0,5%
Slovénie Slovenia	0,6%	0,3%	0,9%
Espagne Spain	0,5%	0,4%	0,9%
Suède Sweden	2,0%	6,0%	8,0%
République Tchèque Czech Republic	0,3%	0,1%	0,4%
Royaume-Uni United Kingdom	0,7%	1,9%	2,5%
Union Européenne European Union	1,0%	1,0%	2,0%
Union Européenne 15 European Union – 15	1,1%	1,1%	2,1%
UE Nouveaux membres EU New members	0,3%	0,1%	0,5%
Norvège Norway	31,2%	17,9%	49,1%
Suisse Switzerland	1,7%	1,5%	3,2%

BEV = Battery electric vehicles **PHEV = Plug-in hybrid electric vehicles**

Source : ACEA

Analyse du marché européen par marque et groupe automobile

Analysis of the European market by make and automotive group

Les données sont en base 100. En rouge, figure l'évolution du marché VL dans l'UE+AELE. Nous constatons qu'en 2018 le marché n'a toujours pas retrouvé son niveau de 2007 (point haut historique), soit un retrait de 3,3%.

Au-dessous de l'évolution du marché, se trouvent les marques dont les ventes ont baissé encore plus que le marché. Les plus touchées étant Alfa-Romeo et Honda avec des ventes qui sur 12 ans ont baissé de 43% et 57%. Les cases noires représentent le point bas atteint par chaque marque.Par exemple, on note que la chute des marques peu performantes a été continue jusqu'en 2013 et pour certaines 2014 et 2015. La reprise de leurs ventes n'a commencé qu'en 2014-2015. Pour ces marques la chute a été constante et longue. Pour la plupart, on remarque que ce sont des marques généralistes. A l'opposé, nous avons des marques dont l'évolution des ventes est positive voire très positive. Ce sont les marques représentées au-dessus de la moyenne du marché. On voit que leur point bas a été atteint très vite, au moment de l'épicentre de la crise en 2008 – 2009, pour ensuite laisser place à une série ininterrompue d'années positives. En 2017 et 2018, leurs ventes atteignent leur point haut, avec des records pour des marques comme Jeep, Dacia, Jaguar, KIA, etc. On remarque que les vainqueurs du marché sont les marques Premium ou orientées Low Cost. Celles également qui promeuvent les SUV. Ces résultats sont d'autant plus remarquables que certaines marques réalisent de gros volumes (Volkswagen, BMW, Mercedes).

The data has a basis of 100. Red shows the development of the light vehicle market in the EU + EFTA. We note that in 2018, the market had still not returned to its 2007 level (the historical high point), representing a drop of 3.3%.

Above the developments to the market are the brands whose sales dropped still further than the market. The most affected were Alfa Romeo and Honda, with sales over 12 years that dropped by 43% and 57%. The black boxes represent the low point reached by each brand. For example, we note that the drop in underperforming brands was continuous until 2013 and lasted until 2014 and 2015 for some. The resumption of their sales only began in 2014-2015. For these brands in grey, the drop was constant and long. For most, we notice that these are the generalist brands. On the other hand, we have brands for which the development of sales is positive or very positive. These are the brands represented above the market average. We see that their low point was reached very quickly, at the time of the epicentre of the crisis in 2008 – 2009, to then give way to an uninterrupted series of positive years. In 2017 and 2018, their sales reached their high point, with records for brands such as Jeep, Dacia, Jaguar, KIA, etc. We notice that the market winners are the premium or the low-cost brands. Also those that promote SUVs. These results are even more remarkable as certain brands sell large volumes (Volkswagen, BMW, Mercedes).

Marques Makes	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	variation 2018/2007
JEEP	100	76,7	34,7	31,5	50,0	58,5	51,5	85,4	180,5	217,7	226,2	352,6	253%
DACIA	100	107,6	140,3	155,5	148,2	137,9	174,4	214,3	224,1	246,2	274,8	304,9	205%
JAGUAR	100	111,1	83,0	82,6	68,3	71,5	80,9	86,7	119,1	202,8	207,0	254,7	155%
PORSCHE	100	109,3	102,5	117,7	129,7	139,6	136,6	166,7	210,2	219,0	225,5	217,1	117%
KIA	100	92,0	99,9	100,3	111,5	131,7	134,0	136,4	149,7	168,9	181,2	191,7	92%
HYUNDAI	100	88,3	110,7	112,5	125,7	136,2	132,8	133,9	148,4	159,6	164,4	170,6	71%
MINI	100	99,4	93,8	97,6	116,3	107,3	105,8	108,6	129,6	144,3	148,2	149,9	50%
LAND ROVER	100	70,4	55,5	66,8	70,3	97,1	107,1	129,1	155,7	170,0	165,5	149,6	50%
SKODA	100	96,5	99,7	95,8	101,3	100,6	104,4	119,1	126,3	135,5	143,7	148,4	48%
NISSAN	100	99,2	101,4	109,5	125,9	118,9	114,7	128,4	148,2	150,5	154,7	135,4	35%
VOLVO	100	84,1	77,4	86,8	95,9	86,7	86,6	96,0	107,3	109,1	113,3	120,9	21%
MERCEDES	100	94,2	78,1	79,4	80,7	79,6	84,1	89,3	100,1	113,1	121,4	118,8	19%
BMW	100	96,1	81,1	86,5	90,8	91,2	90,9	95,7	105,8	116,3	117,0	115,4	15%
SEAT	100	86,4	80,9	77,3	78,2	66,4	73,8	83,8	86,3	89,4	102,0	115,0	15%
AUDI	100	100,3	92,6	94,5	102,6	106,2	104,6	109,5	115,6	125,3	124,6	109,2	9%
VOLKSWAGEN	100	95,8	90,2	92,0	101,4	97,3	93,8	98,4	103,8	104,9	104,5	107,5	7%
SMART	100	109,7	100,8	87,9	83,2	73,9	69,3	58,9	101,6	111,4	105,8	105,0	5%
Marché Market	**100**	**91,8**	**87,4**	**84,1**	**83,8**	**76,7**	**75,4**	**80,2**	**87,7**	**94,0**	**96,8**	**96,7**	**-3%**
MAZDA	100	100,9	86,7	74,5	56,1	50,1	59,3	70,5	85,3	95,6	93,4	94,5	-6%
PEUGEOT	100	91,9	89,2	90,1	83,3	73,4	68,5	72,9	79,4	81,5	88,0	92,4	-8%
RENAULT	100	90,5	85,8	91,1	85,3	68,6	66,0	72,1	81,1	90,9	94,5	92,2	-8%
MITSUBISHI	100	80,5	62,9	70,0	73,7	49,7	52,1	63,6	83,3	76,3	75,3	89,7	-10%
FORD	100	93,1	92,3	82,0	80,9	70,6	68,9	74,2	82,1	86,4	86,9	86,3	-14%
SUZUKI	100	86,3	86,2	67,5	61,9	53,2	52,5	55,9	62,1	69,8	84,3	85,9	-14%
TOYOTA	100	80,2	85,9	61,6	56,4	54,0	54,0	56,1	59,4	63,2	72,2	75,3	-25%
FIAT	100	97,6	97,0	82,3	71,3	59,6	58,6	60,7	67,3	77,4	79,6	73,5	-26%
CITROEN	100	91,4	89,4	86,9	81,4	71,0	64,4	59,5	60,6	62,2	66,1	69,2	-31%
OPEL	100	86,5	76,1	72,5	72,3	61,0	60,0	64,8	69,6	73,3	69,5	65,3	-35%
ALFA ROMEO	100	70,8	76,5	76,1	90,2	62,2	44,5	40,8	39,2	45,7	59,4	57,3	-43%
HONDA	100	84,7	77,9	59,7	47,8	44,6	44,2	42,1	41,9	50,8	44,1	43,2	-57%

Source : ACEA / FIEV

Pour plus d'information vous pouvez consulter l'étude complète disponible sur le site www.fiev.fr.

Nomenclature officielle des principaux équipements et pièces pour automobiles*

Official nomenclature of the main items of automotive equipment and parts*

Organes du circuit carburant : Pompes électriques ou mécaniques à carburant ; réservoirs à combustible ; conduites de remplissage ; canalisations ; raccords surcanalisations ; 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 motoventilateur.

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, dynamosmagnétos ; 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), essuiephares 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 (enjoliveurs, 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) ; appuis-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 acier formés à chaud ; ressorts en hélice, en fer ou 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, silentblocs ; systèmes et organes de direction (crémaillères, assistance, capteurs, calculateurs) ; organes de suspension autres qu'amortisseurs (moyeux, portemoyeux, 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 degraissage ; 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.**

Fuel circuit components: Fuel pumps (electrical or mechanical); fuel tanks; feed lines; pipes; couplings; canisters; systems for additives.

Engine management systems for sparkignition engines (petrol, LPG, natural gas): Spark plugs; distributors, ignition coils, ignition harnesses; constituent parts of starting or ignition systems; carburettors, pressure reducers; injection systems: flow meters, throttle housings, single-point injection bodies, fuel ramps, injectors, injection tubes, sensors, pressure regulators.

Engine management systems for compression-ignition engines (Diesel): Glow plugs; fuel pumps, in- line pumps, injectors, injection-nozzle holders, injector tubes; common rail injection systems; injector-pump systems; pump-tube-injector systems; exhaust gas recirculation (EGR) systems.

Exhaust line components: Complete exhaust lines; silencing systems; exhaust down pipes; catalytic converters; particulate filters; exhaust line suspension hoses; rear tubes; rear pipes.

Engine cooling components: Automatic thermostats (electronic); automatic thermostats (other than electronic); water radiators, valves; oil circuit exchangers; air supply circuit exchangers; EGR circuit exchangers; motor-driven fans.

Engine components: Oil, water pumps for engines; cylinder blocks, liners, cylinder housings for spark-ignition engines; cylinder heads for spark- ignition engines; pistons and piston rings for spark-ignition engines; connecting rods for spark-ignition engines; engine crankshafts and bearings; camshafts, valves, rocker arms and tappets for engines; cylinder blocks, liners and housings for Diesel engines; cylinder heads for Diesel engines; pistons and piston rings for Diesel engines; connecting rods for Diesel engines.

Air supply components/electrical equipment for engines (excluding batteries): Supercharging systems (turbochargers, compressors); air filter boxes; air distributors; intake pipes; flaps; alternators; magnetogenerators; starters (starter-generators); other electrical equipment for engines (including voltage regulators).

Filtering systems and ring gaskets: Fuel filters (Diesel fuel, petrol…); oil filters; engine air filters; ring gaskets.

Transmission components: Manual or automatic gearboxes; axles with differential, drive shafts; supporting axles and parts thereof; clutches and parts thereof; universal joints; other transmission components.

Controls: pedal brackets (speed pedal, brake pedal, clutch pedal).

Electrical body equipment: Front headlights, fog lights and front light- signalling devices; rear lights and rear light-signalling devices; windscreen wipers (front and rear) front headlight wipers; defrosters; window lifts and window washers; constituent parts of lighting and light-signalling systems.

Wiring (including multiplexing): Cable harnesses and wires (including cables equipped with connectors and multiplexing).

Body components: Exterior mirrors and rearview mirrors; complete front-end modules (including plastic modules); bumpers; front grilles; exterior equipment (trim parts, accessories, protection devices).

Interior module (except cockpit): Door mechanisms; locks; linings and fittings, other than hinges; door panels; roofs (with sun roofs); rear shelves; complete seats; seat frames; mechanisms (sliding rails, hinges); seat covers (fabric and leather); headrests.

Cockpit: Tachometers, taximeters; speed indicators; dashboards; crossrails; consoles; controls and switches; cruise controls; steering wheels, steering columns and steering-gear housings; complete cockpits and dashboards with instruments.

Climate control: Air conditioning devices (condensers, evaporators, compressors, filters); air filters for passenger compartment.

Safety or anti-theft devices: Sound- warning systems (horns); electrical safety or anti-theft equipment (including reversing radar); safety airbags (including inflating system); non- electrical safety or anti-theft equipment (including fuel caps); safety belts and pretensioners.

Tyre-to-road link components: Parabolic springs and their leaves (iron or steel, hot forged); hot forged leaf springs; cold formed leaf springs; iron or steel coil springs, hot forged; iron or steel coil springs, cold formed; valves for tyres and tubes; tyre pressure sensors and indicators; brake linings (fitted); braking systems (hydraulic, pneumatic, electro-hydraulic, electric, electronic) and sensors, calculators, emergency braking systems, antiskid systems; wheels, parts and accessories thereof; suspension shockabsorbers, silentblock; steering systems and components (racks, sensors, calculators); suspension devices other than shockabsorbers (hubs, hub carriers, cradles); torsion bars, stabiliser bars and other constituent parts of front and rear axles.

Equipment for measurements, checks, diagnostics and repairs: Fixed car lifts; hydraulic jacks and cylinders; non-hydraulic jacks and cylinders; complete washing units; complete lubricating units; tyre spreaders; pressure gauges; gas or smoke analysers, electronic; gas or smoke analysers, other than electronic; tacho-meters; mechanical parts balancers; test benche; ignition checking devices; battery checking devices; optical measurement and checking devices; other measurement devices.

***The following equipment and parts are not included in the statistics: storage batteries and battery chargers; electric wires and cables; bulbs; drive chains; bearings; small springs; bushes; pneumatic tyres; bodyworks; windscreens and windows; car radios and accessories; fire extinguishers; maintenance products; air compressors; fuel volumeters; hand tooling.**

EQUIP AUTO 2019

SALON INTERNATIONAL DE L'APRÈS-VENTE AUTOMOBILE
ET DES SERVICES POUR LA MOBILITÉ

15-19 OCTOBRE | **PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES** | **PARIS**

38 millions de véhicules – 50 millions d'opérations d'entretien annuelles.

Restez dans la course, retrouvez les offres et les solutions innovantes dédiées à l'après-vente pour tous les véhicules.

1 200 exposants se mobilisent pour vous

Maintenance électronique
connectivité des véhicules, ADAS, atelier connecté

Nouvelles motorisations
électrique, hydrogène, gnv

Économie circulaire
remanufacturing, recyclage, réemploi

Diversification du business
réseaux, lavage, VO, carrosserie, location

Formation et emploi

BUSINESS
INNOVATION
CONVIVIALITÉ

N'ATTENDEZ PLUS
DEMANDEZ VOTRE BADGE
www.equipauto.com
code : PGPEAFR

Un salon de :
FIEV – Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules
FFC – Fédération Française de Carrosserie Industrie et Services

www.equipauto.com
#EQUIPAUTO

Organisé par :
COMEXPOSIUM

79, rue Jean-Jacques Rouseau - F 92158 Suresnes Cedex
Tél. : +33 (0)1 46 25 02 30 - Fax : +33 (0)1 46 97 00 80
www.fiev.fr

FÉDÉRATION DES INDUSTRIES DES ÉQUIPEMENTS POUR VÉHICULES