

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 63 (1983)  
**Heft:** 1: Foire européenne de l'horlogerie et de la bijouterie 16-25 avril 1983

**Artikel:** Les marchés français et suisse de l'automobile  
**Autor:** Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-886530>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Les marchés français et suisse de l'automobile

Avec 2 056 490 voitures immatriculées, le marché français a atteint un niveau record en 1982, dépassant les résultats de 1979. Cette croissance du marché automobile, exceptionnelle en Europe, s'est manifestée également dans le secteur des véhicules utilitaires, mais dans une moindre mesure.

Les constructeurs français ont accru leurs ventes en France, tout en subissant une forte concurrence de la part des constructeurs étrangers, attirés par la progression du marché français. Rappelons, par exemple, que le marché allemand des voitures particulières a baissé l'an dernier de 7,5 %, incitant les constructeurs de la République Fédérale à accroître leurs efforts sur les marchés d'exportation, en particulier sur les marchés français et suisse.

Dans un contexte international difficile, les constructeurs français ont réussi à accroître l'an passé leurs exportations, tous véhicules confondus, de 3,4 %. Ils ont exporté 46 000 véhicules vers la Suisse, où ils représentent 15 % du marché des voitures particulières.

### L'industrie automobile française en 1982

Tous véhicules confondus, les constructeurs français ont fabriqué 3 148 807 unités en 1982, soit 4,3 % de plus qu'en 1981. Pour les seules voitures particulières, la production a augmenté de 6,3 %, chiffre significatif si l'on considère les perturbations survenues dans la production au printemps 1982.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, le marché automobile français a connu, en 1982, une expansion exceptionnelle avec une croissance des immatriculations de 12,1 % pour les voitures particulières et de 8,4 % pour les véhicules utilitaires.

Cependant, en raison des difficultés à la production évoquées ci-dessus, les marques françaises n'ont pas pu profiter de la progression du marché de voitures particulières autant que leurs concurrentes étrangères. La part de ces dernières a donc légèrement augmenté. Le niveau de la pénétration

étrangère en France (30,6 %) reste toutefois très inférieur à celui de l'Italie (40,8 %) par exemple.

Malgré les aléas conjoncturels et les difficultés dûs à la crise économique mondiale, les constructeurs français accroissent leurs efforts et maintiennent leurs investissements à un niveau élevé : près de 9 milliards de francs ont été investis en 1982. Ces efforts portent notamment sur les domaines suivants :

- le renouvellement des gammes : après le lancement de la Renault 9 Diesel, de la Talbot Samba, de la Citroën BX, voici apparaître la Peugeot 205 et la Renault 11, chacune offerte en de multiples versions ;
- la mise au point de véhicules de plus en plus économes en carburant : de 1977 à 1981, les voitures françaises ont réduit leur consommation d'essence de 13,7 % ;
- le développement technologique des unités de production (robotisation) : d'ores et déjà, les constructeurs français disposent d'autant de robots que les constructeurs japonais, par exemple.

### Les ventes d'automobiles françaises en Suisse

Le marché automobile suisse qui représente environ 300 000 immatriculations par an, constitue un marché d'exportation traditionnel pour les constructeurs français. Il est significatif à cet égard que ceux-ci choisissent volontiers le salon de l'automobile de Genève pour présenter leurs nouveaux modèles : par exemple, cette année pour présenter en première mondiale la Peugeot 205, la Renault 11 et la Citroën Visa décapotable.

Jusqu'en 1979-1980, les marques françaises représentaient plus de 20 % des immatriculations suisses de voitures particulières. C'est à partir de cette date que l'on observe une progression extrêmement rapide de la pénétration des voitures japonaises, pénétration qui a atteint 27 % en 1982.

Le phénomène de la concurrence japonaise n'est pas particulier au marché suisse. Il tient à des conditions de production, et notamment à des conditions sociologiques non transposables en Europe, qui se traduisent par un prix

# L'AUTOMOBILE EN FRANCE : QUELQUES CHIFFRES

(les statistiques précédés d'un \* proviennent de la Fédération des Syndicats de la distribution automobile - F.E.D.A.)

LA PRODUCTION			
	Voitures particulières	Véhicules utilitaires	Autobus Autocars
1981	2 611 864	404 690	2 816
1982	2 777 125	369 072	2 610
Variation en %	+ 6,32 %	- 8,8 %	- 7,3 %

  

LES EXPORTATIONS			
	Voitures particulières	Véhicules utilitaires	Autobus Autocars
<b>a) TOTAL GÉNÉRAL</b>			
1981	1 393 602	157 224	-
1982	1 463 502	139 886	-
Variation en %	+ 5,01 %	- 11 %	
<b>b) VERS LE MARCHÉ COMMUN</b>			
	Voitures particulières	Véhicules utilitaires (tracteurs & cars)	
1981	799 452	59 450	
1982	818 222	58 276	
Variation en %	+ 2,3 %	- 1,97 %	
<b>c) VERS LA SUISSE</b>			
	Voitures particulières	Véhicules utilitaires	
1981	43 519	2 947	
1982	42 861	3 140	
Variation en %	- 1,5 %	+ 6,5 %	

  

LES IMPORTATIONS			
	Voitures particulières	Véhicules utilitaires	Autocars Bus
<b>a) TOTAL GÉNÉRAL</b>			
1981	786 306	115 165	1 219
1982	991 676	125 621	1 474
Variation en %	+ 26,1 %	+ 9,07 %	+ 20,9 %
<b>b) EN PROVENANCE DE LA CEE</b>			
1981	509 893	81 642	1 199
1982	632 196	93 233	1 453
Variation en %	+ 24 %	+ 14,2 %	+ 21,2 %

  

LES IMMATRICULATIONS			
	Voitures particulières	Véhicules utilitaires	Autocars Bus
<b>a) Véhicules français</b>			
1981	1 319 852	263 466	4 594
1982	1 427 008	278 650	6 116
Variation en %	+ 8,12 %	+ 5,76 %	+ 33,13 %
<b>b) Véhicules étrangers</b>			
1981	514 974	62 344	4 087
1982	629 482	74 304	3 598
Variation en %	+ 22,24 %	+ 19,18 %	- 11,96 %
<b>c) TOTAL GÉNÉRAL</b>			
1981	1 834 826	325 810	8 681
1982	2 056 490	352 954	9 714
Variation en %	+ 12,08 %	+ 8,33 %	+ 11,90 %

## \* LE PARC (au 1<sup>er</sup> janvier 1982)

**LE PARC (AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1982)** (L'accroissement du parc des voitures particulières et commerciales est d'environ 3 % l'an)

22,466 millions de véhicules dont :

- 19,750 millions de voitures particulières et commerciales,
- 2,655 millions de véhicules utilitaires (camions, véhicules industriels et 134 000 tracteurs routiers),
- 61 000 autocars et autobus.

**STRUCTURE DU PARC VOITURES PARTICULIÈRES ET COMMERCIALES (EN 1981)**

Les voitures françaises représentent environ 80 % du parc, soit à peu près 15 800 000 véhicules. La part des constructeurs français s'établit comme suit :

**a) Répartition par marque**

- Régie Renault ..... 33,5 %
- Citroën ..... 18,9 %
- Peugeot ..... 17,4 %
- Talbot ..... 9,8 %

**b) Répartition par tranche d'âge**

Tranche	Nombre	%
Plus de 6 ans	9 792 000	50,4 %
6 ans et moins	9 958 000	49,6 %

**c) Répartition du parc par cylindrée**

Année	5 CV et moins	6 à 10 CV	11 CV et plus
1972	38,8 %	52,7 %	8,5 %
1982	28,7 %	61,6 %	9,7 %

**ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES (1982)**

Sur 19 500 000 ménages recensés, plus de **70,5 % sont équipés** :

- d'une voiture : environ 52,5 %,
- de 2 voitures ou plus : environ 18 %.

**En 1982**, pour une population estimée à 54 millions et un parc de 19,750 millions de voitures, **le nombre de voitures pour 1 000 habitants est de 365**. En 1981, ce nombre était de 355 contre 377 pour l'Allemagne fédérale.

## CONSOMMATION DE CARBURANTS (milliers de m<sup>3</sup>)

	Essence	Super	Gazole
1981	4 015	20 250	11 742
1982	3 841	20 349	11 895
Variation en %	- 4,33 %	+ 0,48 %	+ 1,30 %

## \* PERSONNES OCCUPÉES DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (1981)

Une estimation relative à 1981 donne **2 159 000 personnes travaillant dans l'orbite de l'automobile** :

- **812 000** personnes concourent directement aux activités de production (matières premières, sous-traitement, industrie du caoutchouc, équipementiers, constructeurs, etc.),
- **867 000** relèvent des activités liées aux transports et activités annexes,
- **480 000** sont liées à la maintenance et à l'usage de l'automobile.

La population active française étant de 21,6 millions de personnes, on peut considérer qu'**une personne sur 10 travaille pour l'automobile**.

de revient nettement inférieur aux prix européens (de l'ordre de 30 à 40 % selon certaines estimations).

Les constructeurs européens sont à l'heure actuelle très préoccupés des mesures prises ou envisagées par les autorités fédérales en matière de pollution. Celles-ci ont en effet décidé de renforcer les valeurs limites des émissions de polluants automobiles (hydrocarbures, monoxyde de carbone et oxydes d'azote). Une première réduction a été appliquée au 1<sup>er</sup> octobre 1982 et une seconde est prévue pour octobre 1986. L'entrée en vigueur des premières prescriptions n'ayant pas laissé le temps nécessaire aux constructeurs pour adapter tous les modèles en temps voulu, une partie de la gamme de l'année modèle 1983 n'a pu être vendue en Suisse. Ce sont donc les automobilistes que l'on a pénalisés en ne leur permettant pas de bénéficier, lors de l'achat d'une voiture, du choix de modèles que pouvaient leur proposer les constructeurs.

Les niveaux d'émission prévus en 1986 entraînent impérativement l'usage de catalyseurs et impliquent par conséquent l'utilisation exclusive d'essence sans plomb. Or, les autorités helvétiques n'envisagent pas d'installer sur le territoire de la Confédération un système de production et de distribu-

	Voitures particulières		Véhicules utilitaires	
	1981	1982	1981	1982
<b>Immatriculations totales</b> .....	1 834 826	2 056 490	334 491	362 668
<b>Production française</b> ...	2 611 864	2 777 125	407 506	371 682
<b>Exportations</b> .....	1 393 602	1 463 502	157 224	139 886
<b>dont vers la Suisse</b> ..	43 519	42 861	2 947	3 140

tion d'essence sans plomb. Ce système serait d'autre part inefficace sur les voitures alimentées en essence plombée à l'extérieur des frontières.

Ces réglementations auraient en conséquence de graves inconvénients pour les automobilistes : le prix des voitures serait plus élevé, la gamme des modèles offerts encore moins étendue. Les voitures risqueraient de connaître des difficultés de fonctionnement et ne pourraient pas sortir de Suisse.

Il faut noter que la réduction des pol-

luants automobiles fait l'objet d'une réglementation à l'échelon européen, réglementation dont le but est de concilier ce qui est souhaitable et ce qui est réalisable en la matière.

La réglementation suisse en proposant d'aller plus loin que la réglementation européenne, risque fort de se retourner contre ceux qu'elle était censée protéger. Il faut donc espérer que la Suisse révisera sa politique en matière de pollution automobile et adoptera une attitude plus conforme à celle de ses partenaires européens. ■

### Les immatriculations spéciales « WW » et « TT »

La procédure « normale » d'immatriculation en France d'une voiture comporte le dépôt d'une déclaration de mise en circulation soit auprès de la préfecture du département où la voiture doit être immatriculée, soit auprès de la Préfecture de Police pour les voitures à immatriculer dans le département de la Seine. La fameuse « carte grise » est un récépissé de cette déclaration délivrée par l'autorité compétente.

Des numéros d'immatriculation spéciale sont prévus dans certains cas d'immatriculation temporaire après l'achat d'une voiture (la série « WW ») ou en franchise d'impôt (la série « TT »).

L'immatriculation « WW » est un statut temporaire permettant à un acheteur de véhicule de le conduire directement à la frontière pour exportation ou encore au lieu de sa résidence avant d'effectuer lui-même la procédure d'immatriculation normale. La carte grise WW, délivrée directement par le vendeur ou le fabricant de la voiture, est valable pendant

quinze jours. Lorsqu'une voiture est conduite à la frontière pour exportation, la carte est délivrée au service des douanes ; la carte WW ne dispense pas les attributaires des formalités douanières requises. Lorsque la voiture est immatriculée par la suite, la carte grise WW est délivrée au bureau des contributions indirectes compétents.

La carte grise « TT » correspond à une immatriculation française en franchise des impôts et taxes normalement dus sur l'achat ou l'importation en France d'une voiture. Elle peut être délivrée aux personnes non résidentes en France venant séjourner dans ce pays soit à titre touristique, soit pour exercer certaines activités déterminées (employés de compagnies de navigation, d'organisations internationales, d'établissements d'enseignement, etc.). Elle peut également être accordée aux personnes non résidentes dont l'activité en France n'excèdera pas une période de six mois.

Les personnes pouvant bénéficier du régime « TT » peuvent importer des voitures qu'elles ont achetées à l'étranger, ou bien acheter une voiture en France, en franchise d'impôts.

La procédure d'immatriculation TT est introduite auprès du service des douanes, sur présentation d'un exemplaire du certificat (modèle 846 B) et d'une demande d'immatriculation destinée à la préfecture territorialement compétente. Ces documents sont visés par le service des douanes puis remis au demandeur afin d'être soumis aux services préfectoraux.

Le régime prend fin par la réexportation définitive de la voiture importée, par l'expiration de la durée prévue, ou bien lorsque les conditions requises cessent d'être remplies.

Jeff Newmann & Yann Kergall  
Département International  
Bureau d'Études Fiscales et Juridiques  
FRANCIS LEFEBVRE

**L'HUILE DES  
10 000 VICTOIRES**



**MOTUL**

MOTUL S.A. 119, BOULEVARD FÉLIX-FAURE - 93303 AUBERVILLIERS - TÉL. 834.93.29

EDITEUR

## La réglementation suisse relative à l'immatriculation provisoire

1. L'immatriculation des véhicules étrangers en Suisse est régie par deux réglementations différentes, selon qu'il s'agit de l'immatriculation ordinaire ou de l'immatriculation provisoire. Dans le premier cas, l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) prévoit à l'article 115 que les véhicules automobiles et les remorques immatriculés à l'étranger doivent être pourvus d'un permis de circulation suisse et de plaques suisses notamment :

- s'ils ont leur lieu de stationnement depuis plus d'une année en Suisse sans une interruption supérieure à trois mois consécutifs ;
- si le détenteur réside en Suisse depuis plus d'une année sans une interruption supérieure à trois mois consécutifs et y utilise son véhicule depuis plus d'un mois.

2. Pour les véhicules automobiles dont le lieu de stationnement ne se trouve en Suisse que pour une durée limitée ou qui n'y séjournent plus que pour peu de temps, l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV) prévoit un mode d'admission particulier, c'est-à-dire l'immatriculation provisoire.

Selon l'article 16, 2<sup>e</sup> alinéa, de cette ordonnance, les véhicules non dédouanés, dont le détenteur n'est pas au bénéfice des privilèges et immunités diplomatiques, ne peuvent être immatriculés qu'à titre provisoire et seulement avec l'accord des autorités douanières.

Dans tous ces cas d'immatriculation provisoire, il est délivré un permis spécial de circulation, dont la durée de validité est limitée de telle sorte qu'elle expire au plus tard le jour indiqué par l'attestation d'assurance, mais toujours à la fin du mois (Art. 17 OAV). En principe, la validité du permis de circulation prend fin au plus tard douze mois après sa délivrance. Une prolongation est toutefois possible, lorsque des raisons suffisantes le justifient.

3. Les véhicules immatriculés provisoirement sont munis de *plaques spéciales*. Celles-ci présentent, à la suite du numéro de contrôle, une bande verticale rouge sur laquelle figurent, en relief et peints en blanc, les deux derniers chiffres de l'année d'échéance (ou, s'il s'agit de motocycles, les 4 chiffres du millésime).

Lorsque le détenteur est dispensé de payer les droits de douane pour son véhicule, les plaques portent en plus la lettre « Z » à droite de la bande rouge verticale (ou, s'il s'agit de motocycles, à droite du numéro de contrôle).

4. Le service qui délivre les plaques doit les munir d'une *vignette* indiquant le mois à la fin duquel expire l'immatriculation provisoire (art. 18, alinéa 2 OAV). Pour la police, il est ainsi très facile de déceler les véhicules dont les plaques – et en principe l'assurance



Plaque avant pour voiture automobile dédouanée



Plaque arrière pour voiture automobile non dédouanée



Plaques de contrôle pour motocycles



Vignette

r.c. – sont échues. Relevons dans ce contexte qu'à l'égard des lésés, la garantie d'assurance s'éteindra au plus tôt le 15<sup>e</sup> jour après l'échéance de l'immatriculation provisoire (art. 19, alinéa 3 OAV).

5. La validité des plaques de contrôle échoit en même temps que celle du permis de circulation (art. 18, 1<sup>er</sup> alinéa OAV). Contrairement aux plaques d'immatriculation ordinaires, les plaques provisoires échues ne doivent pas être restituées à l'autorité qui les a délivrées. La mention de l'année et du mois d'échéance sur la plaque même est en effet considérée comme garantie suffisante pour

éviter une utilisation de ces plaques au-delà de leur validité. Si, contre toute attente, un usage abusif devait tout de même être constaté, la police procéderait à la saisie d'office des plaques échues. Lorsque ces circonstances se produisent à l'étranger, il appartient à la police du pays concerné de procéder aux vérifications d'usage et, le cas échéant, de saisir d'office les plaques échues.

OFFICE FÉDÉRAL DE LA POLICE  
Division principale  
de la Circulation Routière  
BERNE

# La Suisse compte environ

## 3 millions de véhicules à moteur

Il ressort des relevés de l'Office fédéral de la statistique (O.F.S.) qu'à la fin du mois de septembre 1982, la Suisse comptait, dans l'ensemble des catégories, 2,998 millions de véhicules à moteur, soit 121 000 ou 4,2 % de plus qu'une année auparavant et 1,2 million ou 63,5 % de plus qu'il y a dix ans<sup>1</sup>.

En ce qui concerne les voitures de tourisme, le *degré de motorisation* de la Suisse correspond à peu près à celui de la République fédérale d'Allemagne, de la France et de la Suède. En moyenne nationale, il y a 385 voitures (année précédente: 376) sur 1 000 habitants. En d'autres termes, il existe une voiture pour 2,6 habitants (1970: 4,5; 1975: 4,0; 1981: 2,7).

Dans 9 cantons, cette densité de voitures est supérieure à la moyenne nationale. Elle est de 419 voitures de tourisme sur 1 000 habitants en Suisse romande et italienne et de 372 en Suisse alémanique. C'est le canton de Genève qui présente le taux de motorisation le plus élevé (478 unités), puis celui du Tessin (455) et celui d'Argovie (405).

La répartition des voitures de tourisme dans l'ensemble des ménages, établie lors du recensement de la population de 1980, montre que presque deux cinquièmes des ménages ne possèdent pas de voiture, alors que près de la moitié en ont une et un peu plus d'un dixième deux.

D'octobre 1981 à septembre 1982, l'effectif des voitures de tourisme s'est accru de 79 000 ou 3,3 % pour atteindre 2,473 millions. C'est en 1974/75 qu'on a constaté pour la dernière fois un recul de la demande par rapport à l'année précédente; depuis, la demande a augmenté sans discontinuer d'année en année. Le dernier résultat

record de 1980/81 a même été dépassé de 0,5 %, 293 900 nouvelles immatriculations ayant été enregistrées d'octobre 1981 à septembre 1982. Alors que jusqu'au mois d'août, le nombre de voitures vendues ne s'écartait que peu de celui de l'année précédente, en septembre, il y a eu 14 % de nouvelles immatriculations de plus qu'en septembre 1981. Le fait que les nouvelles prescriptions relatives aux gaz d'échappement et au bruit sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre et l'augmentation de l'impôt sur le chiffre d'affaires ont sans doute influé sur ce développement.

44 % des voitures de tourisme circulant en Suisse proviennent de la République fédérale d'Allemagne. Les autres fournisseurs importants sont, par ordre décroissant, la France (18 %), le Japon (15 %) et l'Italie (11 %).

Les voitures économiques de la classe moyenne supérieure dont la cylindrée ne dépasse pas 2 000 cm<sup>3</sup> sont de plus en plus recherchées. Ainsi, 37,5 % (année précédente: 39,5 %) seulement des voitures de tourisme ont une cylindrée ne dépassant pas 1 350 cm<sup>3</sup>, mais 49,5 % (48 %) une cylindrée de 1 351 cm<sup>3</sup> à 2 250 cm<sup>3</sup> et 13 % (12,5 %) une cylindrée supérieure à 2 251 cm<sup>3</sup>. 44 % (année précédente: 42 %) des voitures de tourisme ont la traction sur les roues

avant et 14,0 % (13,5 %) sont équipées d'une transmission automatique.

A la fin du mois de septembre 1982, la catégorie des *autocars* comprenait environ 11 300 unités (5 774 minibus, 2 419 autocars et 3 148 autobus), soit 2 % de plus que l'année précédente. Parallèlement, le nombre de places assises dans l'ensemble des autocars a passé à 309 000 (+ 5,5 %).

Le groupe des *véhicules utilitaires* est formé en majeure partie de voitures de livraison, camions et tracteurs à sellette; on en compte 178 313 (10 467 ou 6,2 % de plus que l'année précédente). Trois quarts d'entre eux sont des transporteurs légers (poids total de 3,5 t au maximum) et un quart des véhicules moyens ou lourds (poids total supérieur à 3,5 t). 7 % sont équipés de superstructures et 96 % des camions moyens et lourds sont munis d'un moteur diesel. La capacité de transport (la charge utile totale de tous les véhicules utilitaires) a augmenté de 11,5 % par rapport à l'année précédente et passé à 498 000 tonnes. La charge utile moyenne par véhicule est toujours de 2,9, comme les dernières années.

A la fin du mois de septembre, on comptait environ 100 000 *tracteurs* industriels et agricoles, ainsi que 54 000 *chariots à moteur* et *voitures automobiles de travail*.

(1) Effectif des véhicules à moteur en Suisse, 1982; Statistiques de la Suisse, fascicules 698 et 699 (à paraître en avril 1983).

	Effectif en septembre 1982	Variation par rapport à 1981
Voitures de tourisme .....	2 473 318	+ 3,3 %
Minibus, autocars et autobus .....	11 341	+ 2,0 %
Voit. de livr., camions et tracteurs à sellette .....	178 313	+ 6,2 %
Tracteurs industriels et agricoles, chariots à moteur et voitures automobiles de travail .....	156 631	+ 3,6 %
Total des voitures automobiles .....	2 819 603	+ 3,5 %
Total des motocycles (sans les cyclomoteurs) .....	178 398	+ 17 %
Total des véhicules à moteur .....	2 998 001	+ 4,2 %