

LE MOT DU PRÉSIDENT



En 2024, l'activité automobile mondiale poursuit son redressement pour la troisième année consécutive et retrouve désormais des niveaux records observés à la fin des années 2010. Les multiples crises (covid en 2020, pénurie de semi-conducteurs en 2021, guerre en Ukraine en 2022, etc.) et leurs conséquences (inflation, dont énergie) sont globalement absorbées, mais en Europe, malgré une hausse significative en 2023, le marché reste très en deçà des volumes observés auparavant. Par ailleurs, le contexte de surcapacités de production s'est renforcé et a durci la concurrence entre les acteurs. Pour 2025, dans un contexte marqué par des contrastes dans les stratégies de transition énergétique mondiale, il conviendrait de suivre des trajectoires d'électrification cohérentes, pérennes et réalistes, afin d'atteindre les objectifs à long terme en matière de décarbonation des transports.

En ce qui concerne l'analyse des chiffres de l'année 2023, la production automobile mondiale a progressé de 10 %, après +6 % en 2022 et +3 % en 2021. Elle s'élève à 93,6 millions de véhicules, soit le niveau moyen de la période 2015-2019, qui correspondait au pic historique de l'activité automobile. Si le rebond est présent dans toutes les régions en 2023, il y a des contrastes en termes d'ampleur, et cela depuis trois ans. Finalement, si l'activité automobile a très largement dépassé ses précédents pics en Chine, en Inde, dans l'ASEAN, ... elle demeure encore en net repli dans les pays traditionnels de l'automobile comme les États-Unis (-8 %), le Japon (-5 %) et plus particulièrement l'Europe occidentale (-22 %).

Dans ce contexte toujours très favorable à la zone asiatique, les groupes Renault et Stellantis, solidement implantés dans le continent « ouvert » que constitue l'Europe, y affrontent une concurrence intense ; ils continuent à développer leurs débouchés dans les autres zones, notamment l'Amérique du Sud ou l'Afrique.

En 2023, les groupes Renault et Stellantis ont produit 8,3 millions de véhicules légers, soit près de 9% de la production automobile mondiale.

La transition énergétique est en marche et la diffusion des véhicules électrifiés progresse, mais plus modérément qu'auparavant. En Europe occidentale, la part des voitures électriques à batterie a atteint 17 % en 2023 et celle des hybrides (rechargeables et non rechargeables) 34 %. Les groupes Renault et Stellantis ont suivi l'évolution de la demande et ont multiplié les lancements de versions électrique ou hybride.

La mobilité automobile avait subi en 2020 les effets du confinement, et de nouvelles habitudes comme le télétravail étaient apparues. Cependant, dès 2021, les besoins de déplacement Domicile-Travail-Loisirs ont repris, mais se situent encore 5 % en dessous des niveaux pré-covid. En France, dans un contexte de développement de l'offre de transports collectifs, la route représente, en 2023, 82 % des déplacements pour les personnes et 85 % des tonnages transportés pour les marchandises.

Dans cet environnement toujours rempli d'incertitudes et d'instabilité, les groupes Renault et Stellantis continuent de rechercher la création de valeur en appliquant des stratégies de développement durables. Ils doivent s'adapter aux divers changements dans la chaîne de valeur, à la fois dans l'amont et dans l'aval, pour faire face aux trois disruptions.

- La transition énergétique va vers la décarbonation sur l'ensemble du cycle de vie. Elle se traduit d'abord par le développement des ventes de véhicules électriques à batterie, qu'il convient de rendre plus abordables pour les clients. En 2023, en France, les aides gouvernementales et le développement des infrastructures de recharge ont constitué un environnement favorable aux ventes de véhicules électriques ; dans d'autres pays, leur absence ou leur format peu adapté au marché, notamment dans les pays à moindre niveau de vie (Europe du Sud et de l'Est) se traduisent par une émergence plus lente de l'électrification. Dans ce contexte, le suivi de la trajectoire induite par le « Green Deal » devient très difficile. Les soutiens gouvernementaux ont permis aussi la création des sites de production de batteries dans le cadre d'une intégration verticale, mais là encore la concurrence est intense. La stabilité du soutien et la compétitivité du site France (prix de l'énergie, impôts de production) sont des facteurs essentiels pour l'émergence de cette nouvelle activité. Celle-ci imposera aux constructeurs, pour leurs besoins futurs de métaux liés à l'électrification, une stratégie adaptée pour s'assurer de la bonne disponibilité des matières premières et sécuriser leur approvisionnement. Il faudra également réduire l'empreinte carbone liée aux matières et composants des véhicules et développer l'économie circulaire sous toutes ses formes.

- La transition digitale et numérique permet un développement de la connectivité, des services et des aides à la conduite. Les équipements de connectivité et de sécurité active s'imposent dans quasiment tous les nouveaux modèles des constructeurs. Les groupes Renault et Stellantis recrutent

de nombreux ingénieurs spécialisés et développent des partenariats avec des acteurs de ces filières, afin de renforcer leurs compétences dans ces nouveaux métiers de l'industrie automobile (Électronique, Software, Intelligence Artificielle, etc.).

- La transition servicielle poursuit son émergence et mobilise toujours de nombreux projets et recherches ; la production de nouveaux services s'élargit lentement et les acteurs, notamment liés aux constructeurs, se structurent.

Les événements géopolitiques majeurs (COVID, Russie-Ukraine, Moyen-Orient, etc.) affectent l'économie en général mais, pour le secteur automobile, se sont ajoutées notamment la pénurie des composants électroniques, l'instabilité des dispositifs de soutien à l'électrification, la perte de compétitivité du continent européen – socle des groupes français. Dans ce cadre incertain et fortement concurrentiel, les constructeurs doivent continuer à investir pour satisfaire la clientèle, pour adapter le dispositif industriel vers la production de véhicules électriques, pour respecter les normes réglementaires (environnementales, etc.) mais aussi pour faire face aux transitions numérique et servicielle. Les dépenses totales de R&D en France ont résisté durant la crise du covid et s'élèvent à près de 5,7 milliards d'euros en 2022 ; selon l'INPI, sur cette période, quatre des plus importants déposants de brevets sur les dix premiers appartiennent à l'industrie automobile. Dans un contexte concurrentiel défavorable, amélioré par le dispositif du crédit impôt recherche (CIR), la filière y emploie plus de 25 000 chercheurs à temps plein.

Au sein de l'industrie automobile mondiale, la concurrence est toujours aussi intense et la compétitivité des constructeurs français sur leur territoire national doit se maintenir. Malgré tous les efforts du gouvernement, la compétitivité reste en deçà de la moyenne européenne, qui elle-même a beaucoup perdu par rapport aux autres grandes zones automobiles (Chine, Amérique du Nord). Il est nécessaire de poursuivre l'adaptation de l'outil industriel, la maîtrise des prix de l'électricité et la réduction de la fiscalité de production, pour permettre la mutation de la filière vers la production de véhicules électrifiés dans un délai relativement court. En outre, l'accompagnement de la transformation pour les entreprises et les salariés, grâce à la formation et à une meilleure attractivité de la filière, sera nécessaire.

Les groupes Renault, Stellantis et Renault Trucks s'adaptent pour tenir leur place sur le marché des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels en France, en Europe et dans le monde. Ils produisent, ils se transforment, ils innovent et investissent toujours.

Bonne lecture !

JEAN-LUC BROSSARD