

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En milliers	2023	2024	Variation 2024/2023	Niveau base 100 = 2019
EUROPE	18 116	17 237	-4,9	80
Europe occidentale dont :	11 160	10 243	-8,2	75
Allemagne*	4 109	4 069	-1,0	82
Belgique	332	240	-27,6	84
Espagne	2 451	2 377	-3,0	84
France	1 505	1 358	-9,8	62
Italie	873	591	-32,3	65
Portugal	318	333	4,5	96
Royaume-Uni	1 026	905	-11,8	66
Suède*	277	268	-3,0	96
Europe centrale et orientale et Turquie	6 956	6 994	0,5	88
PECO membres de l'UE dont :	4 179	4 065	-2,7	93
République tchèque	1 405	1 459	3,9	102
Slovaquie	1 080	993	-8,1	90
Russie	730	983	34,7	57
Turquie	1 468	1 365	-7,0	93
AMÉRIQUE	19 165	19 187	0,1	95
ACEUM	16 195	16 107	-0,5	96
Canada	1 554	1 343	-13,6	70
Mexique	4 002	4 203	5,0	105
USA	10 639	10 562	-0,7	97
Amérique du Sud	2 970	3 080	3,7	92
Brésil	2 325	2 550	9,7	87
ASIE-OCÉANIE	55 020	54 908	-0,2	111
ASEAN (1)	4 293	3 758	-12,5	91
Chine	30 161	31 282	3,7	121
Corée du Sud	4 244	4 127	-2,7	104
Inde	5 852	6 015	2,8	133
Japon	8 999	8 235	-8,5	85
AFRIQUE	1 171	1 190	1,6	107
TOTAL	93 472	92 522	-1,0	100

(1) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam.

* VP uniquement.

Source : OICA

En Europe, la production a reculé de 4,9 % en 2024, s'établissant à 17,2 millions de véhicules, soit seulement 18,6 % du total, en recul d'un point et demi par rapport à l'an dernier, de 4,4 points par rapport à 2019 et de 12,4 points par rapport à 2008. L'Europe occidentale, qui ne produit plus que 10,2 millions de véhicules, soit 11 % de la production mondiale, représente désormais 60 % des volumes produits en Europe. L'Allemagne demeure le plus gros producteur de véhicules avec 4,1 millions de voitures particulières, les véhicules utilitaires n'étant plus comptabilisés dans les statistiques allemandes. Elle est suivie par l'Espagne, qui produit 2,4 millions d'unités, dont 1,9 million de voitures particulières. La France, avec 1,4 million de véhicules produits (dont 910 000 voitures particulières), est désormais derrière la République tchèque, qui a produit 1,5 million de voitures particulières en 2024, et au même niveau que la Turquie. Enfin, la production du Royaume-Uni est tombée à 900 000 véhicules en 2024, soit en dessous de celle de la Slovaquie (993 000 véhicules).

Sur le continent américain, la production représente 19,2 millions de véhicules en 2024 (21 % du total), en hausse de 0,1 %, contre +8 % en 2023. La production dans la zone ACEUM a très fortement ralenti en 2024 (-0,5 %, après +9,5 % en 2023), avec 16,1 millions de véhicules. Elle recule au Canada (-13,6 %) et aux États-Unis (-0,7 %), mais progresse de 5 % au Mexique, pour atteindre 4,2 millions de véhicules. La production des États-Unis et du Canada représente néanmoins 75 % de la production de la zone ACEUM. En Amérique du Sud, la production, qui stagnait en 2023, progresse en 2024, grâce au rebond de la production brésilienne (+9,7 %, après -1,9 % en 2023), qui pèse 80 % des volumes produits dans la zone.

L'Asie-Océanie a produit 55 millions de véhicules en 2024, un niveau stable par rapport à 2023. La Chine, poids lourd de cette zone, continue de progresser, avec 31,3 millions de véhicules produits en 2024. Le Japon qui se trouve en deuxième position en Asie a

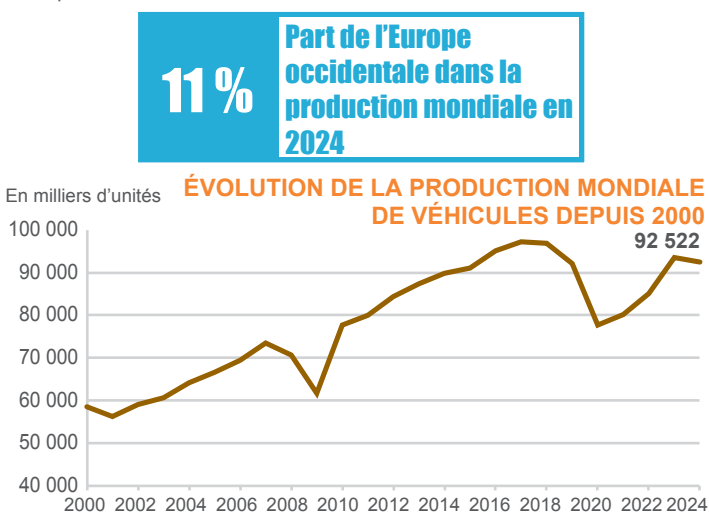
En 2024, la production mondiale de véhicules recule pour la première fois depuis la crise du COVID et revient à son niveau de 2019 à 92,5 millions de véhicules. Cela correspond à une baisse de 1 %, après la croissance de 10 % observée en 2023. Ce recul s'explique par la baisse de la production européenne (19 % de la production mondiale), mais aussi par la stagnation de la production sur le continent américain (21 % du total) et en Asie (60 % du total). Dans ces deux grandes zones, les évolutions sont cependant très contrastées avec des hausses enregistrées au Mexique, en Amérique du Sud, en Chine et en Inde, et des baisses dans les pays les plus matures (Canada, États-Unis, Corée et Japon).

En Europe, la production a baissé de 4,9 % et reste en retrait de 20 % par rapport à son niveau d'avant-crise. Tous les pays de l'Europe des 27, à l'exception du Portugal, sont concernés par le recul. Sur le continent européen, seule la Russie connaît un rebond de sa production, qui avait fortement baissé en 2022.

En Amérique, la production automobile a stagné en 2024. Elle recule de 0,5 % en Amérique du Nord, mais aurait reculé davantage sans le Mexique, dont la production augmente de 5 %. En Amérique du Sud, elle progresse de 3,7 % grâce au dynamisme du Brésil, tandis qu'elle recule en Argentine.

En Asie, où se trouve désormais 60 % de la production automobile mondiale, l'activité a également stagné en 2024 (-0,2 %), mais avec de forts contrastes entre les pays. La Chine connaît une croissance ininterrompue depuis 2020 et progresse de 3,7 % en 2024, à 31,3 millions de véhicules. La production chinoise dépasse désormais de 20 % son niveau de 2019 et représente 34 % de la production mondiale. L'Inde connaît une dynamique similaire et voit sa production croître de 2,8 % en 2024, pour dépasser de 33 % son niveau d'avant-crise. À l'inverse, la Corée et le Japon, qui avaient rebondi en 2023, sont en recul, de respectivement 2,7 % et 8,5 %. Si la Corée se situe au même niveau de production qu'en 2019, le Japon, de son côté, est de 15 % en dessous.

Enfin, en Afrique, le nombre de véhicules produits n'augmente que de 1,6 % en 2024, ne comptabilisant toujours que 1,2 millions de véhicules, soit environ 1,3 % de la production mondiale.



produit 8,2 millions de véhicules en 2024, en baisse de 8,5 %. L'Inde est passée à la troisième place devant la Corée du Sud, depuis 2021. Sa production s'élève à 6 millions de véhicules, en hausse de 2,8 % sur un an (après +7,2 % en 2023). La Corée, comme le Japon, voit sa production reculer en 2024 pour s'établir à 3,7 millions de véhicules ; ces deux pays, qui pesaient plus de la moitié de la production de l'Asie en 2008, n'en représentent plus que 23 %. Dans l'ASEAN, la Thaïlande et l'Indonésie sont les plus gros producteurs, avec respectivement 1,5 et 1,2 million de véhicules produits, en forte baisse en 2024, après un premier recul en 2023.

Enfin, la production sur le continent africain reste faible avec 1,2 millions de véhicules produits en 2024, répartis essentiellement entre le Maroc et l'Afrique du Sud.

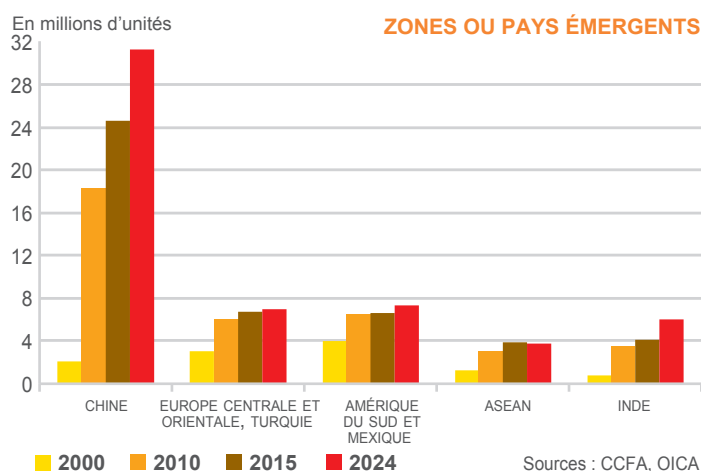
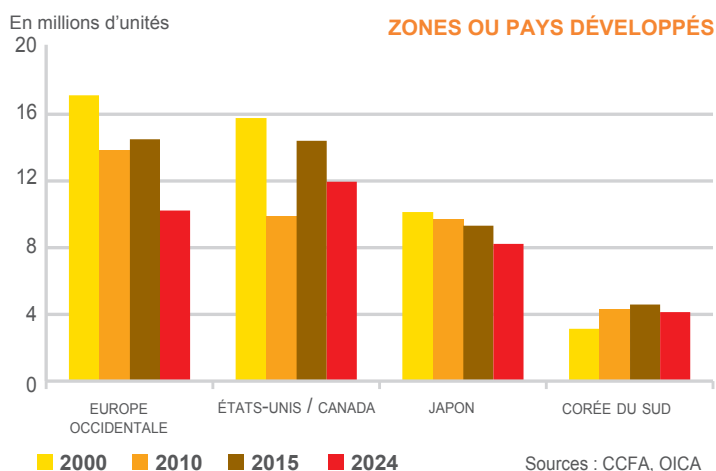
LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Depuis le début des années 2000, la production mondiale de véhicules connaît des phases d'évolution contrastées. Entre 2000 et 2010, elle s'accroît de 20 millions de véhicules, principalement grâce au développement de l'industrie automobile dans les pays émergents comme l'Europe centrale et orientale ou la Chine. Cette dernière, en multipliant sa production par dix, gagne 16 millions de véhicules en dix ans. En Europe centrale et orientale et Turquie, la production double également durant les années 2000. A l'inverse, dans les pays matures, l'activité se contracte durant cette période, passant de 46 millions à 38 millions de véhicules. En 2010, les pays matures (Europe occidentale, Canada/États-

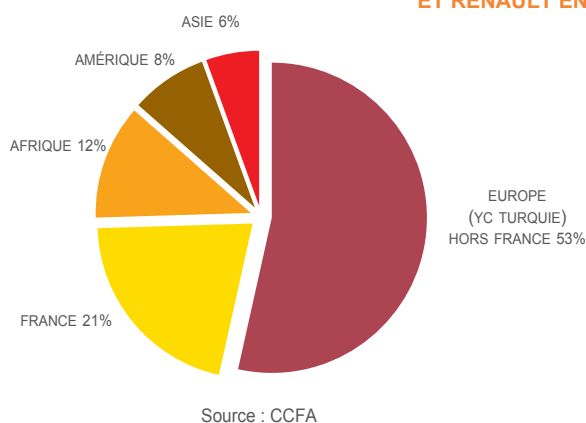
Unis, Japon et Corée du Sud) ne représentent plus que la moitié de la production mondiale, contre 80 % dix ans plus tôt.

Puis, entre 2010 et 2018, la production automobile redevient dynamique dans l'ensemble des zones et gagne 20 millions de véhicules. Si les pays matures produisent 4 millions de véhicules en plus durant cette période, les pays émergents augmentent leur production de 15 millions de véhicules. La Chine, dont la production s'est accrue de 10 millions d'unités entre 2010 et 2018, représente 30 % de la production mondiale en 2018, contre 3,5 % en 2000.

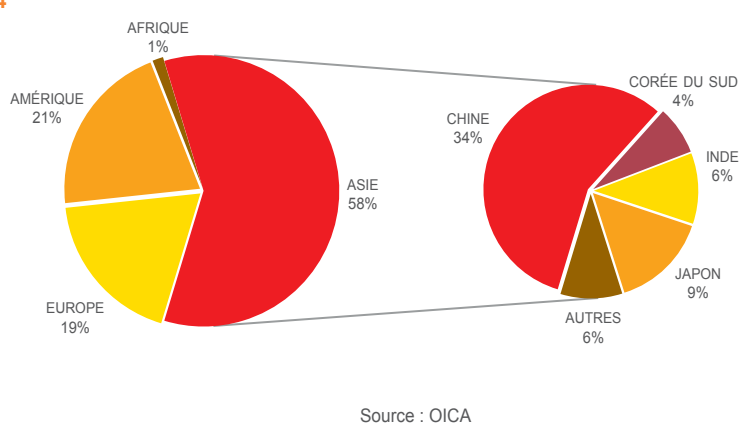
Le ralentissement des échanges commerciaux et de la croissance en 2019, puis la crise sanitaire en 2020, fait chuter la production mondiale de 20 millions d'unités en deux ans. La crise des semi-conducteurs l'empêche de rebondir en 2021-2023 notamment dans les zones matures, tandis que les pays émergents résistent et continuent de gagner des parts de marché. Après un rebond en 2023, la production recule à nouveau en 2024. Elle chute de 6 % dans les pays avancés, tandis qu'elle augmente de 2 % dans les pays émergents, qui représentent aujourd'hui 60 % de la production mondiale.



PRODUCTION MONDIALE DE STELLANTIS (HORS FCA) ET RENAULT EN 2024



LA PRODUCTION MONDIALE EN 2024



La production des groupes Renault et Stellantis (hors FCA) s'adapte à l'évolution de la géographie mondiale de l'industrie automobile et se déploie sur les cinq continents. Elle reste toutefois réalisée à 74 % sur le continent européen, dont en France, qui fournit un peu plus du cinquième de leur production mondiale. L'Afrique abrite 12 % de la production des deux groupes (hors FCA), tandis que l'Amérique et l'Asie représentent respectivement 8 % et 6 % de leur production en 2024.

Ces chiffres reflètent les efforts continus d'internationalisation des constructeurs depuis de nombreuses années. Sur une longue période, ce développement connaît des succès (Turquie, Maroc, Amérique du Sud) et des zones à confirmer (Inde). Historiquement, il faut aussi composer avec l'intensité de la concurrence locale (Chine) ou les événements géopolitiques (Iran, Russie), qui se traduisent par des hausses et des baisses de production très significatives.

