

LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES GROUPES AUTOMOBILES

En 2024, les débouchés hors de France du groupe Renault, de Stellantis (hors FCA) et de Renault Trucks représentent 73 % de leur production mondiale, contre 67 % en 2000 et 60% en 1990. Les livraisons de voitures particulières ont baissé de 2,2 % en 2024, malgré un marché mondial des voitures particulières toujours en croissance, (+3 %), bien que ralenti. Les livraisons de véhicules commerciaux (utilitaires légers et industriels) ont, quant à elles, augmenté de 2,6 % en 2024, grâce au dynamisme des véhicules utilitaires légers.

Pour l'ensemble des véhicules, la part des livraisons vers l'Union européenne s'élève à 56 % en 2024. Pour les voitures particulières, les livraisons vers l'UE

représentent 55 % de l'ensemble des livraisons. Pour les véhicules commerciaux, le poids de l'UE s'élève à 59 % en 2024. En ajoutant les livraisons vers le Royaume-Uni, la part vers cette zone s'élève désormais à 65 % pour les voitures particulières et 74 % pour les véhicules commerciaux. Vers l'ensemble du continent européen, les livraisons atteignent en 2024, 77 % du total pour les voitures particulières et 85 % pour les véhicules commerciaux. Ce poids croissant de l'Europe est essentiellement lié à celui des livraisons vers la Turquie, qui sont passées de 7 % en 2022 à 10 % en 2024, pour les voitures particulières, et de 5 % à 9 % pour les véhicules commerciaux.

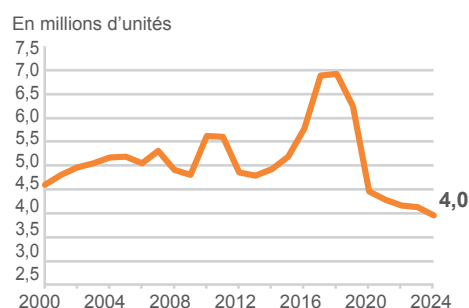
Alors que les livraisons vers les autres continents ont

fortement augmenté entre 2000 et 2017, elles ont commencé à ralentir avant la crise COVID et n'ont pas retrouvé leurs niveaux antérieurs après la crise. Les livraisons de voitures particulières vers l'Asie ont notamment reculé et ne présentent plus que 6 % du total en 2024. Les livraisons de voitures particulières vers l'Amérique représentent quant à elles 12 % du total en 2024.

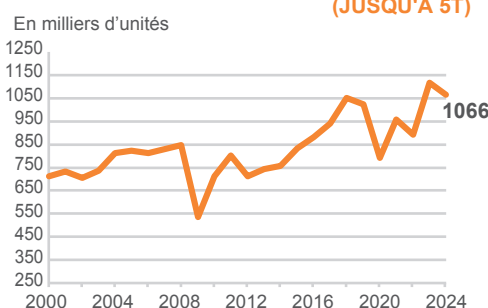
73 %
Part du hors France dans les débouchés du groupe Renault, de Stellantis (hors FCA) et de Renault Trucks

► PRODUCTION MONDIALE DU GROUPE RENAULT, DE RENAULT TRUCKS ET DE STELLANTIS (HORS FCA)

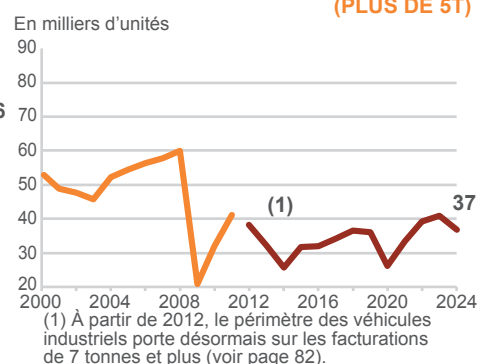
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

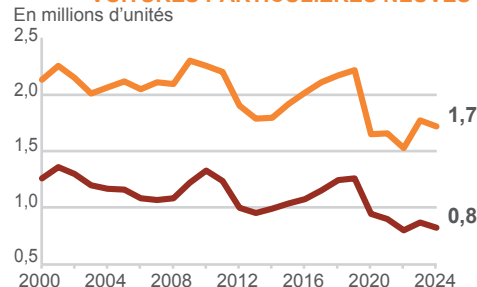


VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

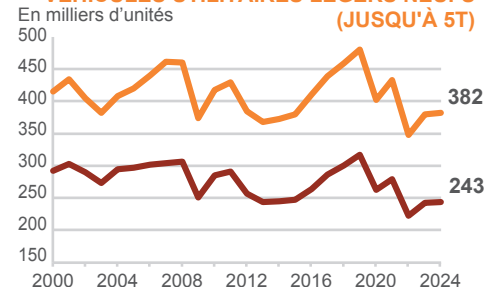


► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

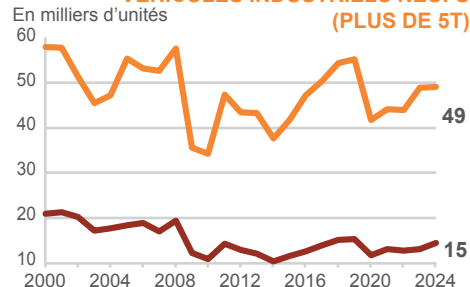
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)



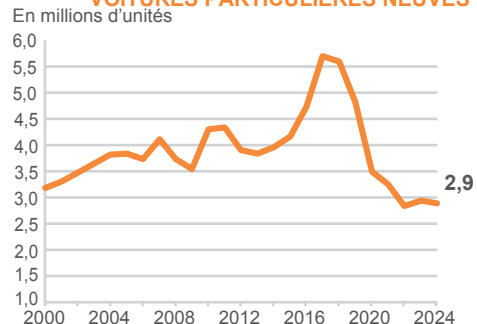
VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)



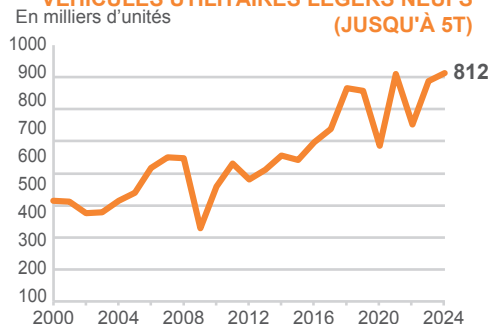
— TOTAL — GROUPES FRANÇAIS

► LIVRAISONS HORS DE FRANCE

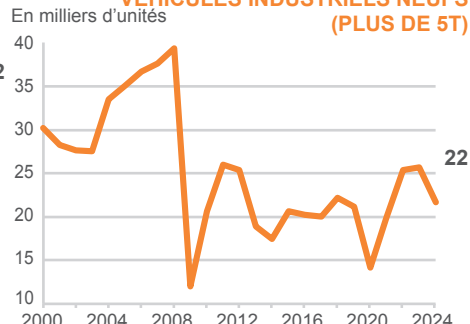
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)



Source : CCFA

Les groupes Renault et Stellantis (hors FCA) ont développé leurs activités dans le monde entier, suite à l'ouverture et au développement des marchés des pays émergents. Le marché français occupe donc mécaniquement une place moins importante qu'auparavant dans leurs ventes. En 1990, le marché français des voitures particulières neuves représentait 2,3 millions d'unités, tandis que les groupes PSA et Renault produisaient 3,3 millions d'unités dans le monde. En 2019,

ces données s'élevaient à 2,2 millions pour le marché français et à 6,2 millions de voitures produites par les deux groupes français. Depuis la crise sanitaire, les immatriculations en France sont tombées autour de 1,7 million de voitures particulières en moyenne et la production mondiale de ces véhicules par les groupes Renault et Stellantis (hors FCA) à 3,9 millions en 2024.

En 2024, les livraisons hors France de voitures

particulières du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) sont tombées à 2,9 millions d'unités, en baisse de 2,2 %. Elles sont désormais à un niveau inférieur à leur point bas de 2013. Les livraisons de véhicules utilitaires légers ont cependant augmenté en 2024 (+3,2 %), à 812 000 unités. Enfin, les livraisons de véhicules industriels ont connu un fort recul en 2024 à 21 679 unités, soit une baisse de 16 % par rapport à l'année précédente.