

L'ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE MONDIALE, QUI AVAIT REBONDI EN 2023, SE TASSE EN 2024. MALGRÉ UN MARCHÉ MONDIAL EN HAUSSE DE 2,7 %, LA PRODUCTION RECOULE DE 1 % EN 2024.

En 2024, la production mondiale recule pour la première fois depuis la crise du COVID en raison d'une baisse de la production dans les pays matures (Europe, États-Unis, Canada, Corée du Sud, Japon) et d'un ralentissement de la croissance dans les pays dynamiques (Chine, Inde).

Le marché mondial a, en revanche, progressé de plus de 2 % et a retrouvé en 2024 ses volumes d'avant-crise. Ceci s'explique par l'augmentation

des marchés européens pour la seconde année consécutive, après le fort ralentissement enregistré en 2020 et 2022. Cette reprise ne permet cependant pas de retrouver les volumes de 2019, qui restent en retrait de plus de 10 %. En 2024, les marchés d'Europe occidentale sont quasi stables, tandis que ceux d'Europe centrale et orientale progressent plus vivement.

Hors d'Europe, le marché automobile nord-américain progresse en 2024, mais n'a pas non

plus retrouvé son niveau antérieur à la crise. En Asie, tous les marchés progressent en 2024, à l'exception de la Corée et du Japon, et dépassent leurs volumes de 2019. Ces performances contrastées entre les zones, ainsi que les tensions géopolitiques, expliquent celles des groupes Stellantis (hors FCA) et Renault, dont les livraisons progressent vers l'Europe grâce aux bons résultats en Europe centrale et orientale, mais reculent hors d'Europe.

► PRINCIPALES DONNÉES (EN MILLIERS)

| | 1997 | 2007 | 2019 | 2023 | 2024 | Variation 2024/2023 | Variation 2024/2019 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|---------------------|
| Production mondiale : Stellantis (hors FCA) (1), groupe Renault | 4 046 | 6 188 | 7 271 | 5 239 | 5 025 | -4% | -31% |
| Voitures particulières | 3 472 | 5 301 | 6 246 | 4 123 | 3 959 | -4% | -37% |
| Véhicules utilitaires légers | 507 | 830 | 1 025 | 1 116 | 1 066 | -5% | +4% |
| Total véhicules légers | 3 979 | 6 131 | 7 271 | 5 239 | 5 025 | -4% | -31% |
| Véhicules industriels (2) | 36 | 58 | 36 | 41 | 37 | -10% | 2% |
| Production en France : Stellantis (hors FCA), groupe Renault | 2 525 | 2 573 | 1 885 | 1 212 | 1 063 | -12% | -44% |
| Voitures particulières | 2 235 | 2 165 | 1 375 | 735 | 622 | -15% | -55% |
| Véhicules utilitaires légers | 258 | 352 | 510 | 477 | 442 | -7% | -13% |
| Total véhicules légers | 2 493 | 2 518 | 1 885 | 1 212 | 1 063 | -12% | -44% |
| Véhicules industriels (2) | 30 | 55 | 36 | 41 | 37 | -10% | +2% |
| Livraisons hors de France : Stellantis (hors FCA), groupe Renault, Renault Trucks | 2 822 | 4 697 | 5 604 | 3 754 | 3 710 | -1% | -34% |
| Voitures particulières | 2 526 | 4 110 | 4 826 | 2 942 | 2 877 | -2% | -40% |
| Véhicules utilitaires légers | 276 | 549 | 757 | 787 | 812 | +3% | +7% |
| Total véhicules légers | 2 802 | 4 659 | 5 583 | 3 728 | 3 689 | -1% | -34% |
| Véhicules industriels | 20 | 38 | 21 | 26 | 22 | -16% | 3% |
| Livraisons hors de l'UE, AELE, UK : Stellantis (hors FCA), groupe Renault, Renault Trucks | - | - | 2 088 | 1 272 | 1 180 | -7% | -43% |
| Voitures particulières | - | - | 1 903 | 1 050 | 977 | -7% | -49% |
| Véhicules utilitaires légers | - | - | 178 | 215 | 198 | -8% | +11% |
| Total véhicules légers | - | - | 2 081 | 1 265 | 1 174 | -7% | -44% |
| Véhicules industriels | - | - | 7 | 7 | 6 | -12% | -11% |
| Immatriculations en France : toutes marques | 2 068 | 2 629 | 2 756 | 2 209 | 2 155 | -2% | -22% |
| Voitures particulières | 1 713 | 2 110 | 2 214 | 1 775 | 1 718 | -3% | -22% |
| Véhicules utilitaires légers | 313 | 461 | 480 | 379 | 382 | +1% | -20% |
| Total véhicules légers | 2 026 | 2 571 | 2 694 | 2 154 | 2 100 | -2% | -22% |
| Véhicules industriels | 39,3 | 52,5 | 55,2 | 48,9 | 49,0 | +0% | -11% |
| Cars et bus | 3,1 | 5,5 | 6,4 | 5,7 | 5,8 | +2% | -10% |
| Immatriculations en Europe 17 pays : Stellantis, groupe Renault, Renault Trucks | 3 300 | 3 906 | 4 613 | 3 933 | 3 852 | -2% | -16% |
| Voitures particulières | 2 841 | 3 181 | 3 738 | 3 106 | 2 995 | -4% | -20% |
| Véhicules utilitaires légers | 432 | 690 | 849 | 799 | 832 | +4% | -2% |
| Total véhicules légers | 3 273 | 3 871 | 4 587 | 3 905 | 3 827 | -2% | -17% |
| Véhicules industriels | 27 | 35 | 26 | 28 | 25 | -11% | -3% |

(1) Le groupe FCA, membre de Stellantis a produit 2,9 millions de véhicules dans le monde en 2024.

(2) À partir de 2012, le périmètre des véhicules industriels porte sur les facturations de 7 tonnes et plus et est exclu de la production totale.

En 2024, le PIB mondial a progressé de 3,2 % et l'inflation, bien que toujours élevée, est entrée dans une phase de décélération. La production automobile mondiale a baissé de 1 % en 2024 et reste à son niveau d'avant-crise. La reprise de l'activité industrielle automobile l'an passé a permis le rebond des marchés mondiaux.

Dans ce contexte, les groupes Renault et Stellantis (hors FCA) ont vu leur production baisser de 4 % en 2024 et leurs livraisons mondiales reculer de 1 %. La baisse des livraisons de voitures particulières de plus de 2 % explique ce recul, tandis que celles de véhicules utilitaires légers augmentent de 3 %.

En 2024, comme en 2023, ce sont principalement les livraisons vers la zone Europe qui tirent l'activité industrielle des constructeurs. Tous véhicules confondus, les livraisons vers la zone UE, AELE, Royaume-Uni, progressent de 2 %, grâce au dynamisme des livraisons de véhicules utilitaires légers (+7 %), tandis que celles de voitures particulières stagnent. À l'inverse, les livraisons hors de cette zone sont en fort recul en 2024 (-7 %), tant pour les voitures particulières (-7 %) que pour les véhicules utilitaires légers (-8 %).

La part de marché des constructeurs français de véhicules légers s'élève désormais à 28,6 % en

Europe occidentale et à 23,8 % si on exclut la France. Pour les véhicules industriels, la part de marché de Renault Trucks en Europe occidentale s'est élevée à 8,1 % en 2024. Sur le segment plus restreint des plus de 16 t, elle s'est établie à 9,1 %.

-1%

Baisse des livraisons hors de France des constructeurs français en 2024

LE POIDS DES GROUPES STELLANTIS ET RENAULT DANS LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES S'ÉTABLIT À 8,6 % EN 2024.

| | Unités | 2019 | 2023 | 2024 | Variation 2024/2023 |
|--|----------------------------|-------|-------|-------|---------------------|
| Pénétration de Stellantis (1) et du groupe Renault (véhicules légers) | | | | | |
| En France | (En pourcentage) | 58,5% | 55,0% | 54,3% | -0,7 point |
| En Europe (17 pays) hors France | (En pourcentage) | 22,1% | 24,5% | 23,8% | -0,6 point |
| En Europe (17 pays) | (En pourcentage) | 28,1% | 29,4% | 28,6% | -0,8 point |
| Pénétration de Renault Trucks (véhicules industriels neufs) | | | | | |
| En Europe (17 pays) | (En pourcentage) | 8,2% | 8,4% | 8,1% | -0,3 point |
| Poids des groupes Stellantis (1) et Renault dans la production mondiale | | | | | |
| Voitures particulières | (En pourcentage) | 9,3% | - | - | - |
| Véhicules utilitaires | (En pourcentage) | 4,2% | - | - | - |
| Total | (En pourcentage) | 7,9% | 8,8% | 8,6% | -0,3 point |
| Commerce extérieur automobile de la France | | | | | |
| Exportations | (En milliards d'euros) | 51,7 | 60,6 | 56,4 | - 6,9% |
| Importations | (En milliards d'euros) | 66,9 | 87,3 | 81,5 | - 6,6% |
| Solde | (En milliards d'euros) | -15,2 | -26,7 | -25,2 | - |
| Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens | | | | | |
| Exportations | (En pourcentage) | 10,4% | 10,1% | 9,6% | -0,6 point |
| Importations | (En pourcentage) | 11,6% | 12,1% | 11,9% | -0,3 point |
| Données mondiales des groupes Stellantis et Renault | | | | | |
| Chiffre d'affaires | (En milliards d'euros) | 130,3 | 241,9 | 213,1 | - 11,9% |
| Investissements | (En milliards d'euros) | 5,7 | 9,7 | 8,5 | - 12,4% |
| Effectifs | (En milliers de personnes) | 388 | 364 | 348 | - 4,5% |
| Les effectifs du secteur automobile en France | | | | | |
| Industrie automobile | (En milliers de personnes) | 232 | 213 | 207 | - 1,9% |
| En part dans l'industrie manufacturière | (En pourcentage) | 7% | 7% | 7% | - |
| Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile) | (En milliers de personnes) | 2 219 | 2 368 | 2 371 | + 5,8% |
| En part de la population active occupée | (En pourcentage) | 8% | 8% | 8% | - |

(1) Hors FCA avant 2021.

En France, l'activité économique, qui avait ralenti en 2023, freine à nouveau en 2024 à +1,2 %, contre +1,4 % en 2023, dans un contexte politique particulièrement instable et peu propice aux décisions de consommation et d'investissement.

Le taux d'épargne des ménages est resté à un niveau particulièrement élevé de 18 % du revenu disponible brut. Cela n'a pas favorisé les dépenses des ménages pour l'achat de voitures neuves, qui ont reculé de 5,2 % dans un contexte de relative stabilité des prix et donc d'une baisse des volumes toute aussi forte (-5,8 %).

Sur l'ensemble du marché des voitures particulières, les immatriculations ont reculé de 3,2 %, tandis que les immatriculations de véhicules utilitaires légers ont progressé de 0,7 %. Tous véhicules confondus (y compris véhicules lourds), le marché français est en recul de 2,4 % en 2024.

En France, la part de marché de Renault et de Stellantis pour les véhicules légers s'est établie à 54,3 %, en recul de 0,7 point par rapport à 2023, et leur production locale a également baissé.

Les exportations automobiles totales de la France ont également reculé de 6,9 % en 2024 pour s'établir à 56,4 milliards d'euros, dont 52,4 milliards d'euros pour la branche industrielle (excluant les véhicules d'occasion). Cela représente 9,6 % des exportations totales, contre 10,1 % l'année précédente. Coté importations, celles-ci ont également suivi la baisse de la demande, en chutant de 6,6 % à 81,5 milliards d'euros, ce qui représente 11,9 % des importations totales. Le solde automobile français (-25 milliards d'euros) se réduit très légèrement, gagnant seulement 1,6 milliards d'euros en 2024.



9,6 %

Poids de l'automobile dans les exportations de biens en 2024