

LE MOT DU PRÉSIDENT



En 2025, l'activité automobile mondiale poursuit son redressement pour la quatrième année consécutive et retrouve désormais les niveaux records observés à la fin des années 2010. Depuis 2020, les perturbations se suivent (covid en 2020, pénurie de semi-conducteurs en 2021, guerre en Ukraine en 2022 et maintenant conflit au Proche-Orient), mais leurs conséquences (inflation dont hausse des prix de l'énergie) sont globalement absorbées, et la production mondiale a dépassé 96 millions d'unités en 2025. Par zone, des contrastes existent entre les pays « matures » comme notamment l'Europe dont les volumes restent très en deçà de l'avant Covid, et les « nouveaux » pays de l'automobile comme la Chine ou l'Inde où les progressions significatives persistent. L'Europe de l'Ouest est toujours la zone la plus affectée avec des volumes en repli de 25 % par rapport à 2019. Dans ce cadre, le contexte de surcapacités de production s'est renforcé et a durci la concurrence entre les acteurs. Si les flux d'échange automobiles pour l'Amérique du Nord et l'Europe restent dominés par le commerce intra régional (75 % des échanges), ils le sont moins pour l'Asie (30 %) et, sous l'impulsion de la Chine, se développent très rapidement vers les autres continents.

Pour 2026, les contrastes de gestion des événements géopolitiques, des surcapacités de production et de la transition énergétique s'amplifient mais 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.

Dans ce contexte toujours 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 de s'appuyer sur leur socle et de développer leurs débouchés dans les autres zones notamment l'Amérique du Sud, l'Inde ou l'Afrique.

En 2024, les groupes Renault et Stellantis ont produit 8 millions de véhicules légers, soit près de 8,6 % de la production automobile mondiale.

La transition énergétique est en marche et la diffusion des véhicules électrifiés progresse. En Europe occidentale, la part des voitures électriques à batterie se stabilise à 17 % en 2024 avec des contrastes entre l'Europe du Nord à plus de 30 % et l'Europe du Sud à moins de 10 %. En revanche, la part des hybrides (rechargeables et non rechargeables), qui sont plus accessibles, progressent à nouveau pour atteindre 39 %. 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, et se situent désormais seulement 4 % en dessous des niveaux pré-covid. En France, dans un contexte de développement de l'offre de transports collectifs, la route représente toujours, en 2024, 82 % des déplacements pour les personnes et 86 % des tonnages transportés pour les marchandises.

Dans cet environnement 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, tout en restant compétitif et ouvert sur le monde.

- 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 2025, 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 encore par une émergence plus lente de l'électrification. Dans ce contexte, le suivi de la trajectoire induite par le « Green Deal » devient très difficile malgré les efforts des constructeurs dans le développement d'une offre plus abordable. 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 est construite mais elle doit trouver un modèle économique pertinent.

Les événements géopolitiques majeurs (COVID, Russie-Ukraine, Moyen-Orient, ...) 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, ...) et aussi pour être présents dans les zones en croissance économique.

Les dépenses totales de R&D en France ont résisté durant la crise du covid et s'élèvent à près de 5,8 milliards d'euros en 2023 ; selon l'INPI, sur cette période, quatre des plus importants dépositaires 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 22 000 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. Sur le périmètre européen, la Commission Européenne doit tenir compte de la nécessité d'adopter des flexibilités (pour les voitures particulières mais aussi pour les véhicules utilitaires légers) et un contenu local adapté afin d'assurer un marché automobile futur en phase avec la demande dans un cadre de concurrence équitable. 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-ANDRÉ BARBOSA