

24/03/2025 - [#Renault](#) , [#Tesla](#) , [#Opel](#) , [#Fiat](#) , [#Stellantis](#) , [#Toyota](#)

2024 : confirmation de la marginalisation du site France dans le système de production automobile européen

Par **Bernard Jullien**

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)



Dans le cadre du projet Sochaux 2022, l'usine de Stellantis a été entièrement reconfigurée et annonce un capacitaire de 400 000 véhicules par an.

Rien ne semble pouvoir enrayer la désindustrialisation automobile de la France. Les chiffres 2024 indiquent en effet que la faiblesse des volumes immatriculés s'est combinée avec la baisse des parts de marché de Stellantis et de ses marques en Europe et des arbitrages défavorables aux sites français dans l'affectation des modèles pour amener la production de véhicule léger très en deçà du million et demi de véhicules produits. De minces espoirs subsistent de voir la pente s'inverser avec la montée en puissance de l'électrique mais les décisions prises récemment n'incitent pas à l'optimisme en ce domaine.

[Le bilan de l'année 2024](#) pour l'activité des usines d'assemblage et ses traductions en termes [de production nationale est bouclé.](#)

Il se traduit sans grande surprise par un bilan peu reluisant pour le site France : le déclassement se

confirme et s'accélère. Le marché européen ne repart pas puisque le rattrapage des immatriculations post Covid s'est arrêté en 2023 à un niveau très sensiblement inférieur à celui de 2019. Dans ce contexte de volumes à affecter particulièrement rares et considérés comme durablement bloqués à ces montants très faibles, la concurrence pour l'affectation des modèles est maximale et tourne systématiquement à l'avantage des sites non français.

Ces effets très perceptibles pendant et après la crise Covid chez les deux constructeurs dits "français" se voient accentués en 2024 par une dynamique spécifique à Stellantis. Le groupe a fort mal géré le "retour à la normale" et a fait comme s'il était possible de maintenir une logique de défense de ses marges dans un contexte où les surcapacités de plus en plus problématiques poussaient la concurrence à chercher à nouveau des parts de marché en consentant des rabais. Il en est résulté une espèce de descente aux enfers pour les marques du groupe en termes de volumes et de parts de marché.

Tous les pays où Stellantis est un producteur majeur ont subi les dommages de cet acharnement. Ceux d'entre eux qui étaient privilégiés ces dernières années dans les arbitrages rendus en termes d'affectation des véhicules et volumes ont toutefois confirmé leur avantage. Ceux qui, à l'inverse, étaient plutôt délaissés l'ont été plus encore. La France et -à un degré bien plus fort encore- l'Italie appartiennent à la seconde catégorie.

Nous proposons des chiffres un peu différents de ceux qui sont le plus souvent donnés en considérant que, dans les logiques industrielles déployées par les constructeurs en Europe, ce ne sont pas les frontières de l'UE qui importent mais celles d'une grande région qui, pour Stellantis et Renault en particulier, inclut non seulement l'ancien Etat membre qu'est le Royaume-Uni mais aussi la Turquie et le Maroc qui exportent vers l'UE sans droits de douanes et sont gérés de facto pour la production des Sandero, Clio ou 208 comme des sites européens mis en concurrence avec les alternatives slovaques, roumaines, espagnoles ou françaises. Ainsi, en matière de production de VP en 2024, la France apparaît au 6ème rang derrière l'Allemagne, l'Espagne, la République tchèque, la Slovaquie et la Turquie qui, grâce au succès de la Clio 5 hybride, a produit 935.000 véhicules particuliers là où la France n'en a produit que 850.000. Ajoutons que, en matière de VUL, la France perd sa première place quand on raisonne ainsi puisque le premier producteur est la Turquie.

Ainsi, en termes de part de la production européenne de véhicules légers, le déclin de la France est plus net encore quand on intègre la réalité telle que les constructeurs la perçoivent et la créent. La part de la France en matière de production de VP ressort en effet comme étant descendue cette année à 6,2%. Cela représente une perte de 0,5 point équivalente à celle qu'a subi le Royaume-Uni mais moindre que celle qui a frappée l'Italie dont la part baisse de 1,5 point et descend à 2,3%. L'effet Stellantis est beaucoup plus puissant lorsque l'on est essentiellement concerné par la marque Fiat mais il est également très durement ressenti à Mulhouse, Poissy, Sochaux et Rennes. A l'inverse, les autres grands pays de production de Stellantis souffrent moins : la Slovaquie ne perd que 80.000 voitures (0,2 point) ; l'Espagne maintient ses volumes et Vigo et Sarragosse continuent, avec Kénitra, de bénéficier d'arbitrages favorables. Chez Renault, Douai a enrayé sa descente aux enfers en matière de production de VP en France en l'augmentant de 40.000 voitures pour atteindre presque 90.000 unités mais, avec le décollage très lent de l'électrique, c'est encore en Espagne et en Turquie que l'essentiel des assemblages des véhicules particuliers Renault vendus en France et en Europe est assuré.

	Volumes produits						Parts des volumes produits					
	2023			2024			2023			2024		
	VP	VUL	Total	VP	VUL	Total	VP	VUL	Total	VP	VUL	Total
UE	12 158 666	2 137 466	14 296 132	11 408 469	2 011 288	13 419 757						
Allemagne	3 957 061	259 376	4 216 437	3 942 396	281 078	4 223 474	27,3%	9,5%	24,5%	28,7%	10,9%	25,9%
France	970 183	375 510	1 345 693	849 437	379 747	1 229 184	6,7%	13,7%	7,8%	6,2%	14,7%	7,5%
Espagne	1 859 355	146 144	2 005 499	1 872 988	166 157	2 039 145	12,8%	5,3%	11,6%	13,6%	6,4%	12,5%
Italie	546 440	196 732	743 172	309 336	198 517	507 853	3,8%	7,2%	4,3%	2,3%	7,7%	3,1%
République Tchèque	1 397 631	6 685	1 404 316	1 446 855	6 500	1 453 355	9,6%	0,2%	8,1%	10,5%	0,3%	8,9%
Slovaquie	1 075 379	-	1 075 379	993 750	-	993 750	7,4%	0,0%	6,2%	7,2%	0,0%	6,1%
Roumanie	506 099	-	506 099	473 110	-	473 110	3,5%	0,0%	2,9%	3,4%	0,0%	2,9%
Autres	1 846 518	1 153 019	2 999 537	1 520 597	979 289	2 499 886	12,7%	42,0%	17,4%	11,1%	37,8%	15,3%
Royaume-Uni	905 117	93 488	998 605	780 000	106 494	886 494	6,2%	3,4%	5,8%	5,7%	4,1%	5,4%
Turquie	952 667	447 994	1 400 661	935 000	405 769	1 340 769	6,6%	16,3%	8,1%	6,8%	15,7%	8,2%
Maroc	471 950	63 875	535 825	614 000	64 000	678 000	3,3%	2,3%	3,1%	4,5%	2,5%	4,2%
TOTAL	14 488 400	2 742 823	17 231 223	13 737 469	2 587 551	16 325 020						

Pour l'instant, de fait, la résilience du site France est plus due aux Diesel – qui continuent d'équiper la très grande majorité des VUL – et à l'hybride non rechargeable qu'à l'électrique. En effet, les sites qui s'en sortent le mieux sont les trois sites VUL de Renault (Sandouville, Batilly et Maubeuge), celui de Stellantis (Hordain) et l'usine de Toyota à Onnaing qui produit une part majeure des hybrides non rechargeables du segment B de la marque.

De manière générale, la hiérarchie ne semble pas bouleversée pour l'instant par l'électrification.

L'Allemagne se targue déjà d'être le plus gros producteur de VEB en Europe et profite à plein de l'implantation de Tesla et de sa production de 600.000 Model Y à Berlin en 2024 pour cela.

L'essentiel des volumes de VEB vendus par Stellantis avec des modèles comme la 208, la 2008, la Corsa ou la ë-C3 sont assemblés en Espagne ou en Slovaquie. L'Opel Mokka qui était assemblée à Poissy ne semble pas, dans sa nouvelle version, destinée à y rester. Du reste, la catastrophe industrielle que Stellantis a fait subir à l'Italie a suscité des réactions politiques suffisamment vives pour qu'un plan de redressement soit proposé. Ce n'est pas pour l'heure le cas en France.

Renault pourrait faire faire au site France une part de ce redémarrage fondé sur le VE que l'on espère encore si la R5 faisait effectivement à terme en Europe des volumes équivalents à ceux d'une Clio (216.000 en 2024) et si la 4L redoublait ce succès. Toutefois, le choix de la Slovaquie pour la production de la Twingo comme celui de la Chine pour une bonne part de sa conception de même que les effets du calcul du CAFE sur la moyenne des années 2025 à 2027 risquent d'émousser l'effet attendu de Electricity en matière de relocalisation des assemblages de VP en France. Les changements intervenus dans le choix des chimies de batterie qui se traduiront par un décollage plus lent et compliqué de la Gigafactory AESC dont les batteries n'équiperont plus qu'une part des R5 qui sortiront de Douai ternissent de même les perspectives enthousiasmantes que les annonces de départ recélaient.

Du côté de Stellantis, on se refuse jusqu'à aujourd'hui à suivre Renault puisque l'on a décidé de n'affecter à la France, en VEB comme en véhicules thermiques, que des véhicules du segment C, chers, lourds et positionnés sur des segments dominés par les concurrents allemands ou Tesla. Il en résulte - comme c'est le cas d'ailleurs pour les Megane et Scenic de Renault - des volumes très limités et l'idée de faire du VE un marchepied pour remonter une pente très défavorable en matière de production en France n'est clairement pas compatible avec cette doctrine : si le B de Stellantis continue d'échapper à la France, la marginalisation des sites VP dans l'organisation industrielle du groupe en Europe s'accroîtra. C'est en Espagne, en Italie, en Slovaquie et au Maroc que les usines importantes seront. Le fait que la gigafactory développée avec CATL se fasse en Espagne confirme ce diagnostic.

Reste au fond à savoir comment Toyota va décider de développer son offre européenne de VEB du segment B et la place que tiendront respectivement le site de Onnaing dans les Hauts de France et celui de Kolin en République Tchèque pour savoir si la France a quelques chances à terme de ne pas voir sa part dans les assemblages européens descendre en deçà des 5%.