

Fiche sectorielle

SECTEUR AUTOMOBILE ROUMANIE - 2025

TABLE DES MATIERES

- 1. Contexte général**
- 2. Principaux indicateurs et tendances du secteur**
- 3. Mobilité électrique et évolution du mix technologique**
- 4. Perspectives du marché et défis logistiques**
- 5. Les centres technologiques pour la recherche-développement-innovation**
- 6. Présence locale principale**
- 7. Principaux équipementiers en Roumanie**
- 8. Innovations et investissements récents**

1. Contexte général

- **L'industrie automobile** roumaine reste l'un des piliers de l'économie nationale, produisant 5 % du total des voitures immatriculées dans l'Union européenne. En 2024, la Roumanie s'est classée cinquième producteur automobile en Europe, avec une production de 560 000 véhicules (+9,17 % par rapport à 2023), principalement grâce aux usines Dacia et Ford Otosan. Le secteur a généré un chiffre d'affaires de **33 milliards d'euros** en 2023 (**environ 13 % du PIB**) et vise une croissance à 35 milliards d'euros en 2024, tout en représentant plus de 27 % des exportations nationales.

2. Principaux indicateurs et tendances du secteur

- **Poids dans l'économie** : L'automobile contribue à environ 13 % du PIB roumain et emploie 230 000 personnes.
 - **Production** : 560 000 véhicules produits en 2024, soit 5 % du total des voitures immatriculées dans l'UE, ce qui place la Roumanie au 5e rang européen.
 - **Exportations** : Le secteur auto représente plus de 27 % des exportations nationales, avec une balance commerciale largement excédentaire : 30–31 milliards d'euros d'export contre 23–24 milliards d'euros d'import.
 - **Maillage industriel** : Plus de 500 entreprises, allant des grands constructeurs aux sous-traitants spécialisés.
 - **Position dans l'UE** : La Roumanie est un exportateur net de véhicules et de composants, avec une balance commerciale favorable malgré des difficultés ponctuelles liées à l'infrastructure douanière et de transport.
-

3. Mobilité électrique et évolution du mix technologique

- **Production EV** : 2025 marque le lancement des premières livraisons de véhicules 100 % électriques produits localement (Ford Puma Gen-E, E-Transit Courier, E-Tourneo Courier à Craiova).
- **Marché local EV** : Malgré une hausse attendue, les immatriculations EV ont chuté au T1 2025, la part de marché tombant à 2,7 %. Les hybrides dominent le segment électrifié.
- **Composants EV** : Présence croissante de fournisseurs de pièces pour la mobilité électrique, mais la production locale de batteries à grande échelle reste en développement.

4. Perspectives du marché et défis logistiques

- **Infrastructures de transport** : Le développement des infrastructures routières et ferroviaires reste un défi majeur. Les temps d'attente élevés aux frontières (notamment avec la Turquie) et la lenteur du transport ferroviaire (25 km/h en moyenne pour le fret) limitent la compétitivité logistique du secteur.
 - **Objectifs d'exportation** : Les perspectives restent positives, mais la croissance dépendra de l'amélioration des infrastructures et de la fluidité des échanges avec l'UE et les marchés tiers.
-

5. Les centres technologiques pour la recherche-développement-innovation

1. Centre de Technologie Renault ;
2. Centre de Recherche et développement Continental à Timisoara ;
3. Centre de recherche Bosch à Cluj-Napoca ;
4. Centre de Recherche et développement Continental à Iasi ;
5. Centre d'ingénierie et Développement Autoliv à Brasov.

6. Présence locale principale

DACIA-RENAULT

- **Unité de production** : Mioveni, département d'Argeş, sud de la Roumanie. L'usine, inaugurée en 1968 et reprise par Renault en 1999, constitue le principal complexe industriel de la marque Dacia, avec des ateliers de carrosserie, d'assemblage et de logistique.
- **Capacité et modèles** : En 2024–2025, l'usine de Mioveni produit les modèles Duster (troisième génération, sur la plateforme CMF-B), Jogger, Sandero et, à partir de 2025, le nouveau SUV Bigster. Le modèle Spring, première Dacia électrique, continue d'être fabriqué en Chine, mais des discussions avancées sont en cours pour la production d'un modèle électrique de segment A à Mioveni, avec un prix cible inférieur à 18 000 EUR et un lancement estimé pour 2026.

-
- **Production récente** : Au premier trimestre 2025, Dacia a produit 75 812 unités, soit une baisse d'environ 16 % par rapport à la même période en 2024, en raison de la transition vers les nouveaux modèles et des conditions de marché difficiles.
 - **Exportations** : 86 % de la production de l'usine de Mioveni est exportée, Dacia restant l'un des leaders de l'exportation automobile en Roumanie.
 - **Effectifs** : Fin 2023, l'usine de Mioveni comptait 11 457 employés directs, auxquels s'ajoute un écosystème de plus de 1 000 fournisseurs représentant environ 150 000 emplois en Roumanie.
 - **Innovation et durabilité** : Le nouveau Duster 2024, finaliste du prix « Car of the Year 2025 », propose des motorisations hybrides (HYBRID 140), des matériaux recyclés et des technologies innovantes telles que Starkle® (plastique recyclé).
 - Dacia-Renault demeure **un pilier de l'industrie automobile roumaine**.

FORD OTOSAN

- **Unité de production** : Craiova, département de Dolj, dans le sud de la Roumanie. L'usine est l'une des plus modernes et flexibles d'Europe, capable de produire sur les mêmes lignes des véhicules particuliers et utilitaires, en versions thermiques et électriques.
- **Investissements** : Depuis 2008, Ford a investi près de 2 mld. EUR dans l'usine de Craiova, dont 500 M EUR apportés par Ford Otosan depuis la reprise officielle en 2022 pour la modernisation, la diversification de la production et la création d'une ligne d'assemblage de batteries.

- **Modèles produits** : En 2025, l'usine fabrique les Ford Puma (y compris la version électrique Puma Gen-E), E-Transit Courier et E-Tourneo Courier, en versions thermique et électrique. C'est la première usine Ford en Europe à offrir cette flexibilité sur une même ligne.
 - **Production et capacité** : En 2024, Craiova a contribué au record national de plus de 560 000 véhicules produits. Au premier trimestre 2025, Ford Otosan a assemblé 36 678 véhicules, soit une baisse de 14 % par rapport à la même période de 2024, principalement due à une demande plus faible pour le Puma.
 - **Production de véhicules électriques** : La production en série des modèles électriques a débuté fin 2024. En 2025, jusqu'à 50 000 véhicules électriques (Puma Gen-E, E-Transit Courier, E-Tourneo Courier) pourraient sortir de l'usine, la capacité d'assemblage de batteries étant actuellement le principal facteur limitant.
 - **Exportations** : Plus de 90 % de la production est exportée, Ford Otosan étant le deuxième plus grand exportateur de Roumanie.
 - **Effectifs** : L'effectif a dépassé 5 581 employés en 2023.
 - **Innovations et logistique** : L'usine dispose de plus de 600 robots et d'une nouvelle ligne de pressage (investissement de 30 M de dollars). Ford Otosan a également lancé une nouvelle route logistique intermodale avec la Turquie, optimisant le transport de composants et de véhicules finis par rail.
 - **Perspectives** : La capacité technique de l'usine permet d'atteindre 300 000 véhicules/an, avec des possibilités d'augmenter la production de batteries à moyen terme. Ford Otosan joue un rôle stratégique dans la transformation électrique de l'industrie automobile roumaine et européenne.
-

7. Principaux équipementiers en Roumanie

Systèmes électriques & électroniques

- **Continental** (8 usines et 3 centres R&D en Roumanie, leader du segment électronique et du software automobile)
- **Hella** (usines à Timișoara, Lugoj, Arad – modules électroniques, capteurs, systèmes d'éclairage)
- **Siemens Automotive, Yazaki, Sumitomo, Leoni, SEWS-R, Kromberg & Schubert** (câblages, faisceaux électriques, électronique embarquée)
- **Johnson Controls, Faurecia** (composants électroniques et intérieurs)

Systèmes HVAC & échappement

- **Valeo** (usines à Timișoara et Târgu Jiu – systèmes de climatisation, modules thermiques)
- **Denso, Eberspächer** (présents dans la chaîne de sous-traitance)

Plastique, caoutchouc, pneus

- **Continental** (usine de pneus à Timișoara, extensions récentes)
 - **Michelin** (usines à Zalău, Florești, et centre logistique à București)
 - **Pirelli** (usine à Slatina, deuxième site inauguré, investissement de 250 M€)
 - **Baumeister & Ouslet, MP Industry Group (Metaplast)** (composants plastiques, injection, pièces pour Renault et Ford)
 - **IAC Group** (intérieurs automobiles, Olt)
-

Boîtes de vitesses, volants, transmissions

- **Daimler/Mercedes-Benz (Star Transmission, Star Assembly à Sebeș et Cugir** – boîtes de vitesses automatiques, transmissions hybrides)
- **Autoliv** (volants, systèmes de sécurité)
- **Faurecia, Euro APS, Johnson Controls** (sièges, intérieurs, pièces de structure)

Systèmes de sécurité et airbags

- **Autoliv** (leader mondial, 11 000 employés en Roumanie)
- **TRW Automotive, GST Automotive Safety, Dura Automotive** (airbags, ceintures, modules de sécurité)

Câbliers

- **Hirschmann Automotive, Yazaki, Leoni, SEWS-R, Kromberg & Schubert** (faisceaux électriques pour Dacia, Ford, Mercedes, VW, etc.)

Pièces pour camions et véhicules utilitaires

- **Daf Trucks** (présence dans la chaîne logistique)
- **Iveco Defence** (nouvelle usine près de Pitești pour assembler une partie des 2 900 camions destinés à l'armée roumaine)
- **Roman Autocamioane Brașov** (fabrication de camions, activité réduite mais toujours présente)

Pièces ornementales pour les classes premium

- **Rolem** (pièces décoratives pour BMW, Mercedes, Audi, Porsche)

8. Innovations et investissements récents

- **Yazaki** (nouvelle usine à Caracal, investissement de plus de 10 M€)
- **IAC Romania** (intérieurs, Olt, 58 M€ investis)
- **Continental** (extensions à Timișoara, investissements dans la R&D)
- **Pirelli** (nouvelle ligne de production à Slatina)
- **MP Industry Group/Metaplast** (usine inaugurée à Tanger, Maroc, pour le réseau Renault)

L'industrie automobile roumaine en 2025 est à la croisée des chemins : confrontée à une conjoncture difficile, à la pression de la transition verte et à la concurrence mondiale, mais soutenue par des investissements majeurs, une tradition industrielle forte et un potentiel d'innovation élevé. Le maintien de la compétitivité passera par la flexibilité industrielle, l'accélération de l'électrification, la digitalisation, la stabilité réglementaire et le soutien à la formation et à la R&D. Sans ces leviers, le risque de décrochage industriel et social est réel, mais les opportunités de repositionnement régional restent substantielles.