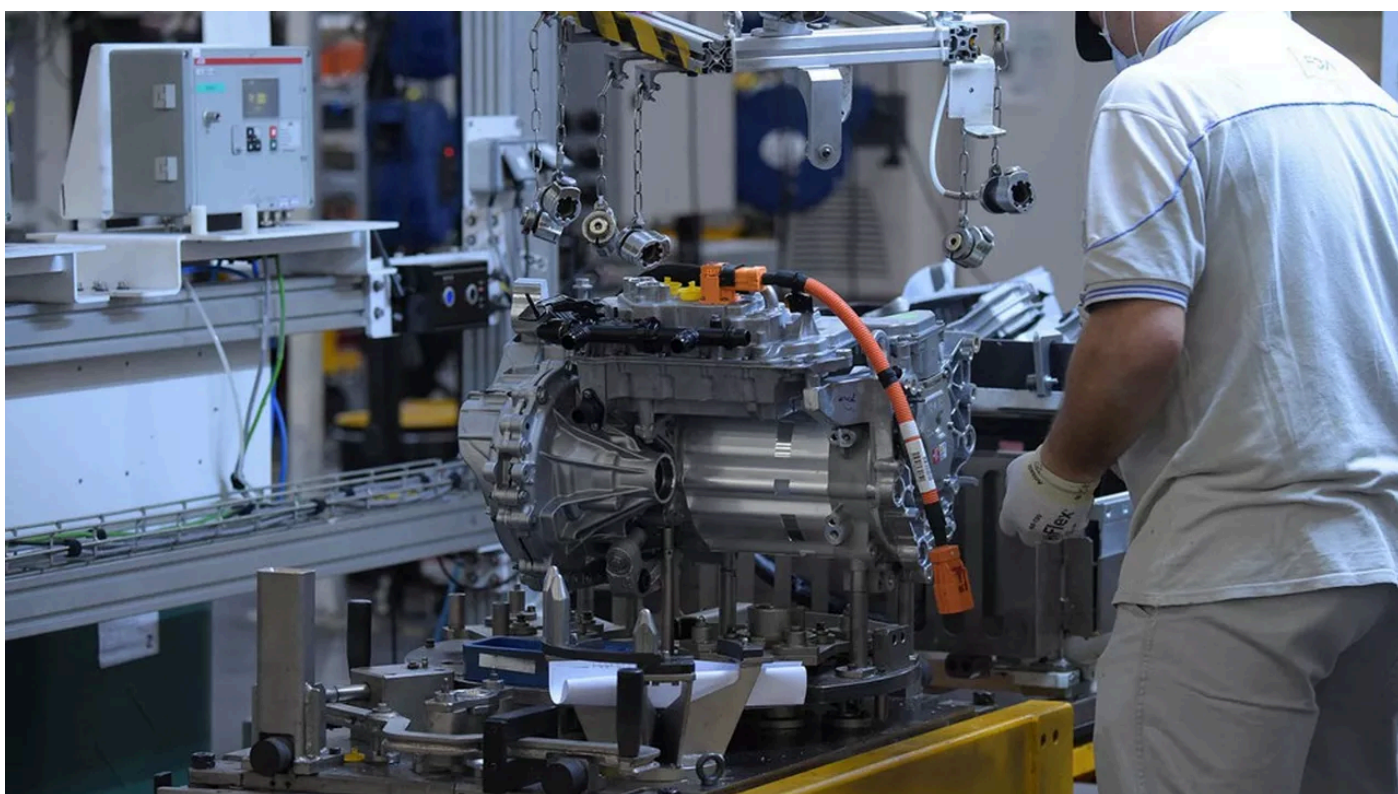


EXCLUSIF

Retour surprise de Stellantis vers le moteur Diesel

D'après nos informations, le constructeur a décidé de réinvestir dans un nouveau moteur aux dernières normes environnementales. Cette motorisation en perte de vitesse représente paradoxalement une occasion pour le groupe.



Le groupe a annoncé lundi renforcer ses moyens de production de boîtes de vitesses automatiques eDCT pour moteurs hybrides. (Eric Piermont/AFP)

Par **Guillaume Guichard**

Publié le 18 févr. 2025 à 19:18 | Mis à jour le 18 févr. 2025 à 19:45

**PREMIUM**

Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article

Le Diesel fait de la résistance chez Stellantis. Le constructeur automobile a décidé ces dernières semaines de relancer les feux sur ses motorisations Diesel, a-t-on appris de plusieurs sources proches du dossier. Plusieurs projets en la matière ont été relancés.

D'une part, le moteur produit notamment à Trémery, près de Metz, sera adapté à la dernière norme Euro 7. Alors que sa production devait s'arrêter en 2025, il verrait sa vie prolongée jusqu'en 2030. D'autre part, un moteur jusqu'à présent installé sur les véhicules utilitaires est en train d'être adapté pour les voitures particulières. Une autre source indique qu'un nouveau plus petit moteur diesel pourrait enfin être développé.

Une occasion à saisir

En apparence, le Diesel n'a pas franchement le vent en poupe. Les immatriculations de voitures dotées de cette motorisation à long rayon d'action et faibles émissions de CO₂ ont reculé de 11,4 % dans l'Union européenne en 2024, à 1,3 million de véhicules, d'après les statistiques de l'ACEA. Soit moins que le 1,4 million de voitures électriques vendues l'an dernier.

Si les ventes se contractent, les amateurs sont maintenant confrontés à un choix de modèles en forte décroissance. Il y a donc une opportunité à saisir dans un marché de plus en plus abandonné par les marques. Surtout pour un grand constructeur comme Stellantis, qui peut amortir le développement d'une nouvelle motorisation sur plusieurs continents et 14 marques.

LIRE AUSSI :

- **Comment Stellantis compte regagner du terrain en France**

Déjà, le groupe a annoncé début février la création d'une équipe supplémentaire à l'usine de Rennes, du fait du succès de la vieillissante Citroën C5 Aircross, l'un des rares modèles accessibles et propulsés au diesel. Autre rareté, la Peugeot 308 Diesel se vend également comme des petits pains, se félicite-t-on du côté du constructeur.

Augmentation des capacités de production

Depuis [le départ du directeur général de Stellantis Carlos Tavares](#), qui avait mis le cap à fond sur l'électrique, le groupe a entamé un virage vers le thermique. Outre le développement d'un Diesel adapté à Euro 7, le groupe a annoncé lundi renforcer ses moyens de production de boîtes de vitesses automatiques eDCT pour moteurs hybrides. Une ligne supplémentaire de production sera installée à Termoli, en Italie, pour produire 300.000 boîtes supplémentaires par an.

« « Je veux des moteurs thermiques » »

Jean-Philippe Imparato, Responsable Europe chez Stellantis

Le groupe se prépare également à rajouter des capacités de production pour son moteur 3 cylindres dans une ou deux des cinq usines qui le produisent, a-t-on appris de source proche du dossier. Outre l'usine de Tremery près de Metz, le moteur est assemblé en Pologne, en Hongrie, en Inde et au Maroc. L'augmentation de cette production engendrera également davantage de production pour les fonderies du groupe qui produisent certaines pièces.

LIRE AUSSI :

- **Décryptage – Les défis des trois nouveaux hommes forts de Stellantis**

Ces décisions sont le fruit d'un constat dressé par le nouveau patron de l'Europe chez Stellantis, Jean-Philippe Imparato. Le groupe manque de motorisations thermiques, alors que les ventes de voitures électriques progressent moins qu'attendu. « Je veux des moteurs thermiques », a-t-il martelé à ses troupes.

Moins de voitures électriques que prévu

Il n'y a pas si longtemps, le groupe tablait en interne sur 50 % de ventes d'électriques en 2025. Il sera plutôt autour de 20 %, seuil nécessaire pour remplir l'objectif réglementaire de baisse des émissions de CO₂. Stellantis se trouve par conséquent en surcapacité de production sur la chaîne de traction électrique et en sous-capacité sur le thermique, décrypte une source au fait du dossier.

Les projets de futures voitures sont également touchés par ce virage vers davantage d'essence et de diesel. La future plateforme STLA Small, qui viendra équiper les citadines du groupe, ne sera finalement pas 100 % électrique. Après le départ de Carlos Tavares, la direction intérimaire a décidé de la modifier afin qu'elle puisse accueillir une version thermique.

Guillaume Guichard

THÉMATIQUES ASSOCIÉES

Stellantis

Production industrielle

Environnement

Carlos Tavares

Italie

Maroc

Inde