

Immatriculations marché automobile – décembre 2024

Le marché automobile rebondit en décembre mais reste en baisse sur l'année

- Les immatriculations de voitures particulières neuves s'offrent un petit rebond de 1 % en décembre grâce à un jour ouvré de plus que le même mois de l'an dernier et mettent fin à une série de sept mois consécutifs de baisse. Sur l'ensemble de l'année 2024 le marché a perdu 3 %.
- L'offre de leasing électrique soutenue par le gouvernement a bénéficié à 50 000 ménages, pourtant les immatriculations de voitures électriques ont perdu 3 % sur l'année par rapport à 2023 (- 21 % en décembre) et leur part de marché stagne à 17 %. En revanche les hybrides profitent d'une forte demande et représentent près d'une immatriculation sur deux sur le mois (43 % sur l'année).
- Ni les polémiques ni le malus au poids ne semblent freiner la popularité des SUV, qui accaparent plus de la moitié du marché des voitures particulières neuves.
- Contrairement au marché du neuf, celui de l'occasion reste dynamique. Le coup de mou enregistré en décembre (- 2 %) ne l'empêche pas de gagner 3 % sur l'année.
- FOCUS : l'évolution des prix moyens** des voitures neuves selon leur motorisation dans le contexte de l'électrification et de la chute des moteurs thermiques, passés à 40 % de part de marché.

En décembre, les immatriculations de voitures particulières neuves (VPN) affichent une légère progression de 1 % par rapport au même mois de l'année 2023, qui comptait un jour ouvré de moins. Le recul du marché sur l'ensemble de l'année 2024 s'établit à -3 % pour un total de 1 718 412 immatriculations, contre 1 774 722 en 2023.

AAA Data, l'expert de la donnée augmentée, enregistre 183 662 immatriculations de VPN sur le mois écoulé, en petite hausse de 1 % par rapport à décembre 2023, qui comptait 20 jours ouvrés contre 21 cette année. Après avoir retrouvé des couleurs en 2023 avec une progression de 16 % et débuté 2024 sur une tendance positive (de janvier à avril), le marché s'est retourné et perd finalement 3 % sur l'année, soit 56 310 unités en moins. Par rapport à l'ère pré-Covid, près d'un demi-million de voitures neuves ont disparu du bilan annuel.

Les trois principaux canaux de ventes baissent tous à des degrés divers sur l'année, mais c'est celui des sociétés (14 % du marché) qui chute le plus lourdement - de 12 % - soulignant leur manque d'investissement lié aux incertitudes économiques. Les particuliers (46 % du marché) et les loueurs longue durée (15 % du marché), tous deux en recul de 3 %, suivent plus ou moins la tendance globale du marché.

« Il a fallu un jour ouvré supplémentaire en décembre pour assister à un petit rebond du marché, après sept mois consécutifs de baisse. Mais l'érosion continue des commandes augure une poursuite du repli

*dans les prochains mois, hors effets ponctuels liés aux évolutions du bonus ou du malus. Il faut dire que le contexte politique n'incite pas à l'investissement, pour les particuliers comme pour les entreprises, », analyse **Marie-Laure Nivot, Head of automotive market analysis chez AAA Data.** « Malgré un sursis de quelques mois pour le durcissement du malus, les aides à l'achat seront réduites en 2025 et les modalités du leasing social, qui restent à préciser en vue d'un lancement retardé vers le milieu de l'année, s'annoncent aussi plus restrictives. Pourtant l'électrification doit se poursuivre, grâce à une demande solide pour les hybrides, mais aussi au succès attendu de plusieurs nouveautés électriques aux tarifs plus abordables comme les Citroën ë-C3, Dacia Spring et Renault 5. »*

Après la motion de censure du 4 décembre et la démission du gouvernement, les mesures discutées en projet de loi finance sont suspendues et la loi spéciale promulguée dans l'attente d'un nouveau budget maintient le malus à son niveau de 2024. Les travaux parlementaires reprendront mi-janvier et il faut s'attendre à ce que le futur projet de loi de finance reprenne la hausse prévue initialement, pour une possible entrée en vigueur au printemps. Toutefois, le PLF 2024 prévoyait déjà un durcissement pour les hybrides rechargeables, qui ne sont plus exonérés de malus au poids mais ne bénéficient plus que d'un abattement de 200 kg. Quant au nouveau barème du bonus, il est appliqué depuis le 2 décembre, dès le lendemain de la parution du décret au Journal officiel. Son montant maximal est réduit de 7 000 à 4 000 euros pour les foyers les plus modestes, dont le revenu fiscal de référence par part ne dépasse pas 16 300 euros. Pour un revenu fiscal compris entre 16 300 et 26 200 euros, l'aide est de 3 000 euros. Au-dessus de ce revenu fiscal elle est réduite à 2 000 euros, soit 2 000 euros de moins que le barème précédent. Les modèles livrés au plus tard le 14 février 2025 peuvent encore bénéficier des conditions plus favorables en vigueur avant le 2 décembre s'ils ont été commandés avant cette date.

L'électrique stagne malgré le leasing social tandis que l'hybride s'envole

Souvent dénommé « leasing social » car destiné aux ménages les plus modestes, le principal dispositif inauguré en 2024 pour soutenir les immatriculations de voitures électriques permettait d'accéder à une location longue durée pour une mensualité maximale de 100 euros par mois, voire 150 euros pour des modèles de plus grand gabarits adaptés aux familles. Son succès a été tel qu'il a dû être clos dès le 12 février, après avoir atteint 50 000 commandes, plus du double des estimations préliminaires du gouvernement. Ces 50 000 commandes, censées avoir été livrées au plus tard fin septembre, représentent 17 % des 290 614 immatriculations de voitures électriques sur l'année (environ une sur six). Et pourtant le marché de l'électrique a légèrement reculé de 3 % en 2024, pour retrouver une part de 17 %, identique à son niveau de 2023. Son recul est particulièrement marqué sur les derniers mois de l'année avec -21 % en décembre, après -18 % en octobre et -24 % en novembre. La dynamique électrique pourrait toutefois reprendre en 2025, non pas en raison des évolutions du bonus et du malus, mais de l'obligation des constructeurs de réduire leurs émissions moyennes de CO₂ de 95 à 81 g/km. Même si cet objectif européen, avec des niveaux variables d'un constructeur à l'autre, fait l'objet de discussions en vue d'un éventuel report ou changement de mode de calcul.

Si ces derniers mois deux voitures neuves sur trois sont électrifiées, c'est avant tout grâce à l'engouement pour les motorisations hybrides, qui pèsent plus de la moitié du marché en décembre (en progression de 44 %) et 43 % sur l'ensemble de 2024 (+ 24 % par rapport à 2023). Parmi elles, les hybrides rechargeables reculent de 10 % sur l'année à 9 % de part de marché globale mais rebondissent de 45 % sur décembre (13 % de part de marché) avant la fin de leur exonération de malus au poids.

Corollaire de cette électrification massive du marché des voitures neuves, les motorisations thermiques poursuivent leur recul et passent à 40 % de part de marché. La part de l'essence reste significative à

30 % en 2024, contre 36 % l'année précédente. Quant au diesel, qui représentait encore 10 % des immatriculations en 2023 et même plus des trois quarts il y a moins de vingt ans, sa part dépasse à peine 7 % cette année.

Les SUV toujours plébiscités

Ni le malus au poids, ni les polémiques ni même les appels à leur interdiction ne semblent pouvoir freiner l'engouement pour la catégorie des SUV, qui dépassent désormais 50 % du marché, comme c'est encore le cas en décembre (53 %, en progression de 14 %). Derrière, les berlines représentent 40 % des immatriculations (en recul de 9 % en décembre), suivis de loin par les breaks à 4 % de part de marché. Toutes les autres catégories de carrosserie (minibus, combispace, monospace...) restent sous la barre des 1 %.

Les solutions de financement locatives confortent leur position chez les particuliers

A l'origine plutôt dédiées aux entreprises, les solutions de financements locatives (location avec option d'achat et location longue durée) sont en forte progression depuis plusieurs années pour les particuliers, au point d'être désormais largement majoritaires, avec une part qui se stabilise cette année autour de 58 %, au détriment des modes traditionnels (financement personnel et crédit classique). Ces solutions locatives, promues par les constructeurs, permettent de contourner la problématique de l'inflation des prix du neuf, convertis en loyers calculés selon la dépréciation attendue. En contrepartie, elles font peser pour le loueur un risque sur la valeur résiduelle, surtout avec l'amélioration rapide du rapport prix/prestations des nouveaux modèles électriques.

Un report de plus en plus fort des achats des particuliers vers l'occasion

Face à la morosité du marché du neuf, celui de l'occasion-conserve sa dynamique positive sur l'année à + 3 %, malgré un coup de mou en décembre (- 2 %). Avec un total de 5 354 168 transactions sur douze mois **il reste proche de ses meilleurs niveaux**, y compris ceux de la période d'avant Covid (près de 5 800 000 en 2019).

Malgré le vieillissement rapide du parc (12 ans en moyenne en 2024), les voitures considérées comme les moins polluantes et qui ne sont pas concernées par les restrictions de circulation des ZFE en 2025 assurent désormais une large majorité des transactions. C'est le cas des modèles à vignette Crit'Air 1 (voitures essence immatriculées à partir de 2011), en tête avec une part de 36 % et en progression de 18 % sur l'année. Viennent ensuite les Crit'Air 2 (essence de 2006 à 2010, diesel à partir de 2011) avec une part de 34 % (-1 %). La plus forte progression concerne toutefois les électriques (Crit'Air 0) qui gagnent 54 % sur l'année et commencent à prendre une part significative de 2,5 % (et même 3 % en décembre).

Interdites de circulation à partir du 1^{er} janvier dans les ZFE de plusieurs métropoles* (métropole du Grand Paris, Eurométropole de Strasbourg, métropole de Lyon, Grenoble Alpes Métropole, Montpellier Méditerranée Métropole), les voitures particulières à vignette Crit'Air 3 (essence de 1997 à 2005, diesel de 2006 à 2010) représentent encore 19 % des transactions sur l'année écoulée, en recul de 8 %. Les modèles considérés comme les plus polluants, à vignettes Crit'Air 4, 5 et non éligibles, n'apparaissent plus que dans 9 % des transactions.

La plus grande part du marché (48 %) reste entre particuliers, sur un volume presque constant d'une année sur l'autre, tandis que les transactions de professionnels à particuliers pèsent près de 40 % et progressent de 6 %, portées notamment par le développement des formules de financement locatives sur l'occasion.

FOCUS : l'évolution des prix moyens des voitures neuves selon leur motorisation

La forte inflation depuis le Covid est souvent citée – à juste titre – comme la principale cause de la chute du marché des voitures neuves. En parallèle, les voitures électriques continuent à subir des critiques en raison de leurs prix élevés. AAA Data s'est donc penché sur le prix moyen (hors options et remises) selon les motorisations et son évolution sur l'année écoulée**. De fait, et malgré les lancements récents de plusieurs modèles plus abordables, ce sont bien les électriques qui affichent les prix les plus élevés en 2024, à 42 930 euros, en hausse sensible de 3,7 %. Suivent les hybrides à 41 043 euros (- 1,6 %), qui pourtant affichent des chiffres d'immatriculation très enviables. Les voitures essence se vendent à des prix plus abordables – 26 774 euros en moyenne – en baisse de 4,3 %. Enfin les diesels, qui disparaissent peu à peu du marché du neuf, ont augmenté de 5,1 % sur un an pour atteindre 39 761 euros en moyenne.

* Dans la ZFE de l'Eurométropole de Strasbourg il s'agit pendant deux ans d'une phase pédagogique donc sans sanction financière. Dans les autres ZFE les sanctions financières ne devraient pas être appliquées avant plusieurs mois (2026 pour celle de la métropole du Grand Paris).

** Période de janvier à novembre 2024

Contact Presse :

aaadata@rumeurpublique.fr

Léo Chompré – 06 14 35 41 74

À propos de AAA DATA :

AAA DATA, acteur historique et de référence de la donnée valorisée, détecte et identifie les comportements, les besoins et tendances des consommateurs pour anticiper les usages de demain et proposer à ses clients des modèles sur-mesure. AAA DATA s'appuie sur une base de données fiable et avérée. Grâce à son référentiel de données et à son expertise, AAA DATA a su développer des solutions innovantes et anticiper les besoins de demain, et ce dans une grande variété de domaines de consommation. aaa-data.fr