



# Décryptage : un marché VO de nouveau chahuté en 2025, par 5 tendances majeures

**Communiqué de presse, Paris, le 10 décembre 2024** – L'expert de la data, de la cotation automobile et du remarketing, dévoile son analyse prospective pour l'année 2025 et le secteur du VO. Déstabilisé par la pandémie puis par les soubresauts du marché VN, les ventes de VO sont revenues vers plus de stabilité en 2024, mais cela ne saurait durer. autobiz met en avant 5 tendances majeures qui pourraient, de nouveau, impacter et secouer le secteur en 2025.

## 1. Vers une baisse du marché...

Fin novembre 2024, les immatriculations VO étaient en hausse par rapport à 2023 (+3,6% sur 11 mois), mais elles demeuraient inférieures au niveau "normal" pré-Covid (4,93 millions d'unités en 11 mois en 2024 contre entre 5,23 et 5,31 entre 2017 et 2019).

Cette progression tend également à s'amoinrir et ce malgré la bonne tenue des ventes des professionnels (+5,9% depuis le début de l'année).

**>>> « Il y a fort à parier que nous pourrions constater une baisse du marché global à un niveau compris entre 4,7 et 5,1 millions de véhicules en 2025 (contre un atterrissage 2024 à 5,3 millions, dans la fourchette basse de nos prévisions éditées l'an passé). »**, explique Emmanuel Labi, Président d'autobiz.

## 2. ... portée par un tassement global de l'offre

L'incertitude entourant les politiques fiscales sur les VN, combinée aux difficultés actuelles de ce marché, devrait pousser toujours plus la demande de VO, en particulier les véhicules d'occasion récents, faute d'alternative accessible sur le neuf.

En parallèle, autobiz constate, depuis quelques mois, une baisse des stocks chez les professionnels. Avec un peu plus de 408K unités de moins de 7 ans en stock à fin octobre, les professionnels ont touché le point le plus bas depuis plus de 4 ans. On est par exemple très loin des plus de 510K VO qui étaient la norme fin 2019 et début 2020, juste avant la pandémie mondiale.

Ce phénomène devrait continuer à s'accélérer dans les prochains mois, en raison du renouvellement des stocks via les retours de locations de courte et longue durée. Cela concerne des véhicules immatriculés entre 2020 et 2023, soit trois des pires années sur le marché VN depuis 30 ans marquées par la crise Covid puis par des pénuries de composants électroniques.

Ainsi, c'est non par baisse de la demande, mais bien par manque d'offre que le marché pourrait être contraint l'année prochaine.

## 3. Le retour de l'inflation des prix...

De manière classique, ce déséquilibre grandissant entre offre et demande devrait avoir un effet important sur les prix.

**>>> « Comme nous l'avions anticipé l'an passé, la baisse des prix a été forte au 1<sup>er</sup> semestre 2024, les voitures entrant sur le marché étant positionnées à un niveau inférieur de -400€ à celles déjà**

*en vente (contre une moyenne de -250€ avant Covid). Depuis cet été, ce mouvement s'est inversé (en octobre, l'indice "repricing" était remonté à -350€). Avec la pénurie potentielle de véhicules et une demande toujours forte, il n'est pas improbable que ce mouvement s'accélère dans les prochains mois.* », étaye Emmanuel Labi.

Un retour progressif à un niveau compris entre -250€ et 0€, sur le premier semestre 2025, semble plausible. Il n'est pas non plus impossible que, sur le second semestre, l'inflation des prix – un mouvement inédit en 50 ans connu uniquement durant 18 mois entre 2022 et 2023 – revienne.

#### 4. ... sauf pour l'électrique

Si inflation il y a, ce phénomène ne devrait pas impacter les VO 100% électriques (BEV). Si l'augmentation des ventes des BEV neuves est trop récente pour modifier significativement l'ensemble du marché VO, les occasions électriques deviennent une réalité sur les véhicules récents.

**Fin octobre 2024, 14% des stocks de moins de 4 ans des professionnels étaient composés de BEV.** Une hausse spéculative si on la compare à la même période en 2020 (1% des stocks). Ces volumes sont également assez importants pour calculer des données solides. Or, ces dernières montrent des spécificités fortes liées à la vente de ces véhicules : en moyenne, ils sont 22% plus chers que leurs équivalents thermiques et prennent 32% de temps supplémentaires pour être vendus.

>>> Selon Emmanuel Labi : « **Nous projetons, pour 2025, une augmentation soutenue des stocks BEV qui pourrait faire perdurer les difficultés de vente de ces VO. Cela devrait pousser les professionnels à continuer leurs efforts marketing d'évangélisation ainsi qu'à adopter une politique de prix très active pour amortir les spécificités de ce marché.** ».

#### 5. Une demande de véhicules plus anciens qui ne faiblit pas

Dans un marché beaucoup moins stable que par le passé, un seul élément, apparu depuis 2020, ne change pas : l'attrait des ménages pour les VO plus âgés. Lorsque l'on regarde les chiffres des 11 premiers mois de 2024, près de 54% des immatriculations VO (53,8%) se sont portées sur des véhicules de 8 ans ou plus. Ce niveau est cohérent avec celui enregistré depuis 2022. Or, avant crise Covid, ces ventes oscillaient à des niveaux beaucoup plus restreints (entre 49,5% en 2019 et 52,5% en 2017). « **Concrètement, face à l'augmentation des prix et aux problématiques globales de pouvoir d'achat, les ménages se voient contraints de porter leur choix sur des voitures plus âgées et kilométrées que par le passé.** ».

Emmanuel Labi conclut ainsi : « **Si les tensions entre offre et demande se font jour en 2025 comme nous en faisons l'hypothèse plus haut, les professionnels et le marché en général devront s'attendre à deux phénomènes : une tenue des prix sur les véhicules de plus de 8 ans supérieure au reste du marché et des efforts notables à faire par les professionnels pour se sourcer en véhicules de ce type, en particulier via le rachat cash à particulier.** ».

---

#### À propos d'autobiz

Depuis 2004, autobiz accompagne tous les acteurs de l'industrie automobile en Europe, grâce à des solutions de valorisation et de reprise. Cet accompagnement est basé sur 20 ans d'historique data ainsi que le savoir-faire web, logiciel et métier des 320 collaborateurs de l'entreprise. Aujourd'hui basée à La Défense (92), autobiz dispose également de bureaux à Berlin, à Valence (Espagne), Milan et Tunis. autobiz accompagne plus de 20 leaders du remarketing occasion (constructeurs, banques, leasers, enchérisistes...) ainsi que 6.000 points de vente dans 22 pays en Europe.

---