

Communiqué de Presse

Paris, le 1er mai 2025

## **Immatriculations marché automobile – avril 2025**

### **Le marché français des voitures neuves poursuit son recul en avril**

- **Après les fortes perturbations de février et mars liées aux évolutions du bonus et du malus, le marché français des voitures neuves retrouve sa trajectoire baissière.**
- **Les immatriculations de voitures neuves pour les flottes reculent de 5 % et celles aux particuliers chutent de 18 % sur le mois.**
- **Les motorisations électriques, toujours soutenues par les flottes, progressent légèrement mais leur part s'érode par rapport aux mois précédents.**
- **Le marché de l'occasion reste solide, en progression de 3,1 % sur le mois.**
- **FOCUS : l'offre croissante de modèles électriques entraîne de fortes évolutions des prix moyens selon les segments.**

**Avec un nombre de jours ouvrés identique, le marché français des voitures neuves perd 6 % en avril, presque autant que sa tendance depuis le début de l'année (- 7 %). Cette baisse fait suite à deux mois très perturbés par les évolutions du bonus et du malus et touche surtout les ventes aux particuliers.**

AAA Data, l'expert de la donnée augmentée, enregistre 138 696 immatriculations de voitures particulières neuves (VPN) sur le mois écoulé. Les seuls canaux en progression sont ceux des loueurs courte durée, des transits temporaires et des constructeurs, tandis que les plus importants en volumes – ceux des particuliers et des flottes (sociétés, loueurs longue durée et administration) – s'affichent en forte baisse. Avec une part de marché de 18 %, les motorisations électriques

augmentent légèrement par rapport au même mois de l'an dernier et reculent par rapport aux premiers de 2025, malgré le soutien des flottes.

*« La tendance du marché redevient plus lisible, comme nous l'avions anticipé, mais elle a de quoi inquiéter, »* souligne **Marie-Laure Nivot, Head of automotive market analysis chez AAA Data**. *« La demande est trop faible pour alimenter le marché et les constructeurs comptent sur les canaux dits tactiques, les seuls en progression, pour écouler leurs stocks. Même le leasing à particuliers s'écroule d'au moins 20 % sur le mois, alors qu'il a largement contribué à soutenir leurs achats ces dix dernières années. »*.

Plusieurs points positifs émergent pourtant de cette morosité, à commencer par l'intérêt des flottes pour les modèles électriques, les ventes d'hybrides (hors rechargeables) qui continuent à bien se porter, la demande toujours forte pour les SUV (plus de 52 % des immatriculations en avril), la dynamique des segments C-SUV (+ 21 %) et D-SUV (+ 21 %) grâce à des modèles comme le Peugeot 5008 qui font plus que compenser la chute de Tesla, mais aussi les succès de plusieurs modèles Renault au palmarès des immatriculations d'électriques ou de ceux de Peugeot chez les microhybrides.

#### Les flottes poursuivent leur électrification

Le gouvernement a confirmé le retour en septembre du leasing social, destiné aux ménages modestes. D'ici là, les voitures électriques ne bénéficient plus que d'un bonus réduit, des primes CEE (Certificats d'Economie d'Energie) que certains constructeurs commencent à proposer mais avec des montants faibles pour les particuliers, et d'incitations pour les flottes. Ces dernières accélèrent leur conversion puisque les modèles électrifiés (hybrides et électriques) représentent plus des trois-quarts de leurs immatriculations, dont 22 % pour les électriques (+ 65 % sur le mois). A l'inverse, les particuliers continuent à bouder les électriques (- 44 % sur le mois), avec une part de marché de 18 %.

Plusieurs marques affichent pourtant de fortes progressions sur cette motorisation. C'est de nouveau le cas de celles du groupe Volkswagen (Volkswagen Skoda, Audi, Cupra et même Porsche), de Dacia, Citroën, Mercedes,

Kia, Ford, Mini, BYD et DS. Tout en plaçant deux modèles dans le top 5 des électriques, dont la Renault 5 largement en tête, Renault progresse de 4 % sur cette motorisation. Quant à Tesla, ses immatriculations en avril s'effondrent de 59 %.

Les hybrides sont en progrès sur le mois, à + 28 % au global, mais avec des évolutions contrastées dans le détail. Ainsi les rechargeables poursuivent leur déclin à - 12 % (- 32 % sur les flottes, leur canal de prédilection) tandis que les microhybrides progressent de 48%. Entre les deux, les hybrides classiques (HEV) gagnent 31 %.

Les motorisations non électrifiées représentent 30 % des immatriculations, dont 21 % pour l'essence (- 39%) et 5 % pour le diesel (- 41 %). Le solde est constitué des ventes de voitures GPL, en fort recul, faute d'un renouvellement significatif de l'offre.

#### L'occasion de nouveau en progrès

Conséquence naturelle d'un marché du neuf en forte baisse, la demande se reporte vers l'occasion, qui confirme en avril sa tendance positive : avec 478 129 transactions, il progresse de 3,1 % sur le mois et de 2,4 % depuis le début de l'année (1 841 789 transactions). La nette croissance des échanges entre particuliers (+ 12,4 % et plus de la moitié des transactions) contraste cependant avec l'activité des professionnels, en légère hausse.

Les débats en cours à propos des ZFE tournent une nouvelle fois les projecteurs vers les catégories Crit'Air. Les modèles à vignette Crit'Air 3, les plus concernés par ces débats compte-tenu de leur nombre, représentent encore 18 % des transactions mais poursuivent leur recul à - 3,6 % sur le mois. Les Crit'Air 4, 5 et non éligibles ne comptent plus que pour 8% des transactions. A l'opposé, les modèles considérés comme moins polluants apparaissent en toute logique plus nombreux chaque mois : près de 38 % des transactions ont concerné des Crit'Air 1 en avril, 33 % des Crit'Air 2 et plus de 3 % des Crit'Air 0 (électriques) qui affichent de très loin la plus forte progression (+ 67 %). Les voitures d'occasion électriques sont surtout vendues par des professionnels (à plus de 76 %) mais les transactions

entre particuliers prennent un poids de plus en plus important puisqu'elles dépassent désormais une vente sur cinq, en progression de 89 % sur le mois.

A l'opposé, les thermiques reculent régulièrement, avec quelques années de retard par rapport au marché du neuf. Le diesel conserve toutefois une large avance (45 % des transactions) suivi de l'essence à 39 %. Les hybrides dans leur ensemble, tous en forte progression, prennent une part notable à 12 % des transactions.

#### FOCUS : l'offre croissante de modèles électriques entraîne de fortes évolutions des prix moyens selon les segments

Alors que le nombre de modèles électriques disponibles sur le marché (modèles qui comptent au moins une immatriculation) était de 114 en mars 2024, il s'élève à 150 en mars 2025. En plus d'un effet évident sur le nombre d'immatriculations, cette forte croissance a une incidence sur les prix moyens (hors options, remises et bonus). Car s'ils ont progressé de 1,2 % sur l'ensemble du marché au cours de la même période, on constate de gros écarts selon les segments. Ainsi les volumes sur le segment B, celui des Renault 5 et Citroën ë-C3, ont bondi de 60 % en un an, avec en parallèle une baisse du prix moyen de 13 %. Le segment A (Renault Twingo, Dacia Spring), affiche la même évolution de prix moyen, mais avec des volumes en forte baisse de 67 %. Sur les autres principaux segments du marché, les C-SUV gagnent 24,5 % en volume d'immatriculations pour un prix moyen en léger recul de 0,8 %, et les D-SUV gagnent 19,9 % en volume pour un prix moyen en hausse de 6,2 %. La démonstration ne se vérifie pas toujours, mais un enrichissement de l'offre et donc une concurrence accrue peut au moins dans certains cas contrecarrer l'inflation souvent reprochée aux voitures électriques neuves.