

Immatriculations marché automobile – février 2025 Le marché automobile français recule encore en février

- **En recul de 1 %, les immatriculations de voitures particulières neuves en février ont été fortement influencées par le changement de barème du bonus.**
- **Les immatriculations de voitures électriques, surtout portées par les flottes, ont bondi sur la première moitié du mois, avant la date limite pour bénéficier des conditions plus généreuses du bonus.**
- **Le malus alourdi à partir du 1er mars a favorisé les immatriculations de certains modèles concernés en raison de leurs émissions de CO2.**
- **Les hybrides rechargeables subissent une réglementation moins avantageuse et qui va encore se durcir en 2027.**
- **Ces évolutions du bonus et du malus contribuent à orienter le marché vers l'occasion.**
- **FOCUS : des délais de revente plus longs pour les voitures électriques d'occasion.**

Après le recul de janvier, les immatriculations de voitures particulières neuves (VPN) sont de nouveau en baisse de 1 % sur le mois de février, avec un jour ouvré en moins. Les effets conjugués de la baisse du bonus dont bénéficient les voitures électriques et de la hausse du malus qui entre en vigueur ce 1er mars n'ont pas suffi pour faire rebondir le marché.

AAA Data, l'expert de la donnée augmentée, enregistre 141 568 immatriculations de VPN sur le mois écoulé, en recul de 1 % par rapport à février 2024 qui avait profité du lancement du leasing social. Depuis le début de l'année, le recul s'accroît à - 3 %.

Après un mois de janvier déjà en recul de 6 %, le marché des voitures confirme son retour à la longue séquence baissière constatée depuis mai dernier et seulement interrompue en décembre. En février, il est largement guidé par les évolutions réglementaires. D'abord la diminution du bonus pour les modèles électriques, puisque les exemplaires immatriculés jusqu'au 14 février (s'ils avaient été commandés avant le 2 décembre) bénéficiaient encore des conditions plus favorables du barème précédent. En parallèle, l'adoption du projet de loi de finances s'est traduite par un alourdissement du malus au 1er mars, donc à quelques immatriculations anticipées pour les modèles concernés.

« On a clairement assisté à deux séquences sur le mois : une vague d'immatriculations de voitures électriques jusqu'au 14 puis qui est retombée dès le lendemain », analyse Marie-Laure Nivot, Head of automotive market analysis chez AAA Data. « La demande reste donc largement guidée par les aides à l'achat. Ces changements de bonus et de malus rendent le marché peu lisible car ces immatriculations anticipées risquent de peser sur la dynamique du mois prochain, alors que la part des motorisations électriques doit progresser encore afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO2. »

Un pic d'immatriculations d'électriques avant la baisse du bonus

Pour bénéficier du précédent barème du bonus, plus favorable, les voitures électriques commandées avant le 2 décembre 2024 devaient être livrées au plus tard le 14 février. Cette échéance a engendré un pic d'immatriculations d'électriques (+ 59 %) et leur part a grimpé à 25 % jusqu'au 14 février, avant de redescendre sur l'ensemble du mois à -2% et une part à 18 %, un niveau à peine supérieur à la moyenne récente (2024) autour de 17 %. L'électrification du marché des flottes (sociétés, administrations et loueurs longue durée) progresse significativement avec une demande pour les modèles électriques qui a bondi de 41 % et une part de marché à 20%, tandis que le canal des ventes aux particuliers, qui concentre à lui seul

plus de la moitié (51 %) des immatriculations de voitures électriques, baisse de 29% sur cette motorisation (le leasing social lancé l'an dernier à cette période ne concernait que les particuliers).

Plusieurs marques observent un dynamisme sur cette motorisation : Renault avec les plus forts volumes d'électriques à + 57%, toujours en grande partie grâce à la Renault 5 et alors que les premiers exemplaires de la Renault 4 apparaissent dans les immatriculations des B-SUV ; d'autres marques ont plus que doublé leurs ventes d'électriques comme Citroën qui place sa ë-C3 en tête , Volkswagen dont le SUV du segment D Tayron apparaît pour la première fois dans les immatriculations, Audi, et Mini . De fortes progressions sont observées pour Skoda (+85%) qui vient de lancer son SUV compact Elroq, ou encore Hyundai (+71 %) et DS (+72%) sur des petits volumes mais qui commence à immatriculer ses premières N°8 sur le segment D. Parmi les nouveautés électriques on note aussi le petit SUV du segment B Opel Frontera, également disponible en hybride.

Les motorisations hybrides toujours très demandées, sauf les rechargeables

Ce sont les hybrides qui portent le marché des voitures neuves, puisqu'elles représentent toutes ensemble 48 % des immatriculations. Dans le détail, les microhybrides (MHEV : 22 % du marché) profitent d'une offre large que les constructeurs continuent d'enrichir, à des tarifs moins élevés que ceux des hybrides classiques. Elles affichent de loin la plus forte progression (+81%), notamment grâce à une forte demande des flottes. Beaucoup d'entre elles, à l'image de la Peugeot 3008, subissent le changement du seuil de déclenchement du malus (de 118 à 113 g) ou son augmentation au 1er mars. Les hybrides (HEV), dont les modèles les plus diffusés sont moins concernés par le malus, gagnent 28% et représentent près d'un quart des immatriculations. A l'inverse, les hybrides rechargeables poursuivent leur chute (- 45 %) en raison de l'application du malus au poids (avec un abattement de 200 kg), de la fin de certaines exonérations pour les sociétés, leur principal débouché, mais aussi de l'application progressive de la nouvelle norme Euro 6e-bis : elle se traduit depuis le 1er janvier par des émissions de CO2 plus élevées pour les modèles nouvellement homologués, qui deviennent donc moins intéressants pour les flottes d'entreprises. En 2027, la future norme Euro 6e-bis-FCM imposera des tests encore plus sévères et les hybrides rechargeables auront perdu l'essentiel de leur avantage sur les hybrides simples en termes d'émissions de CO2.

Le barème durci du malus à partir du 1er mars touche surtout les motorisations non électrifiées, essence et diesel, dont les volumes ont déjà fortement baissé. Ainsi le diesel ne pèse plus que 5% du marché et quasi moitié moins pour les particuliers et recule de 34 %. Quant aux modèles essence, ils poursuivent aussi leur recul (- 27%). Ce repli des motorisations thermiques apparaît plus important chez certaines marques comme Peugeot (- 63 % en essence, - 45% en diesel), Citroën (- 43 % en essence, - 37 % en diesel), BMW (- 41% en essence, - 59 % en diesel) et Opel (- 54 % en essence, - 67 % en diesel).

Le marché de l'occasion reste positif depuis le début de l'année

Ces évolutions réglementaires qui renchérissent le coût des voitures neuves continuent de favoriser le marché de l'occasion. Avec 439 348 transactions, il recule de 0,8 % sur le mois mais reste positif de 3,4 % depuis le début de l'année. Il est toujours porté par les modèles à vignettes Crit'Air 1 (principalement moteurs à essence immatriculés à partir de janvier 2011) qui représentent 38 % du marché VO mensuel (+ 9 %). Les électriques progressent encore plus vite (+ 39 % sur le mois) mais sur des volumes encore modestes et une part de marché qui tend vers 3 %.

FOCUS : des délais de revente plus longs pour les voitures électriques d'occasion

Selon le baromètre VEO Avère France-Mobiliens, en collaboration avec AAA DATA paru en janvier, l'arrivée des modèles électriques sur le marché de l'occasion en volumes significatifs s'est amorcée en 2019 et s'accélère progressivement. Une grande part est revendue par des professionnels, à hauteur de plus de 45 % (contre 35 % pour les voitures thermiques d'occasion récentes). La durée moyenne de revente de ces voitures électriques d'occasion chez les professionnels du VO et constate un délai nettement supérieur à celui des autres motorisations : elle atteint 147 jours en moyenne, contre 101 jours pour les voitures thermiques d'occasion. Toutefois des disparités importantes selon l'ancienneté et le segment semblent indiquer une sensibilité au prix de la part des acheteurs. Ainsi les voitures électriques d'occasion âgées de 3 à 5 ans se revendent en moins de 120 jours, tandis que les plus récentes, de moins de 3 ans, nécessitent environ 50 jours de plus. Et les petits modèles du segment A trouvent preneurs plus rapidement que ceux des segments supérieurs. La zone géographique joue aussi puisque les délais de revente apparaissent plus courts que la moyenne nationale dans les régions Ile-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes.

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. Grâce à son référentiel de données et à son expertise, AAA DATA a su développer des solu