

Communiqué de Presse

Paris, le 15 octobre 2024

### **Mondial de l'Auto 2024 : le marché s'installe dans une nouvelle normalité à volumes réduits**

Malgré des absences remarquées, cette édition 2024 du Mondial de l'Auto signe un retour des constructeurs historiques. Un signal positif après l'annulation de 2020 suivie d'un millésime 2022 bien morose en sortie de pandémie, alors que le salon de Genève a jeté l'éponge et que celui de Munich - et non plus Francfort – a élargi son territoire aux différentes formes de mobilité. Mais le marché français des voitures neuves ne retrouve pas le même dynamisme. Son gain de 14 % au cumul des neuf mois par rapport à 2022 (1 265 904 immatriculations en 2024 contre 1 112 067 deux ans plus tôt) ne doit pas faire oublier son gros décrochage comparé aux années d'avant Covid.

« On ne parle plus de crise mais d'une nouvelle normalité tant le marché s'est transformé, sous la double impulsion du Covid et de la transition vers l'électrique », explique Marie-Laure Nivot, responsable Intelligence marché de AAA DATA. « Rien n'indique que les volumes puissent retrouver leurs niveaux habituels d'avant 2020, souvent au-dessus de 2 millions d'immatriculations annuelles. La filière s'adapte à ce manque de l'ordre d'un demi-million de voitures neuves par an. Le discours et les nouveautés des constructeurs sur ce Mondial nous donnent quelques indications sur leur stratégie, en grande partie guidée par l'obligation de réduire les émissions de CO2 et par l'objectif tout électrique en 2035. Mais en parallèle les discussions autour du projet de loi de finances 2025 ne vont pas dans le sens d'un soutien au marché. »

*\*estimation*

Après le violent coup de frein de 2020, ce sont les pénuries de composants et les difficultés logistiques qui ont bridé les immatriculations de voitures neuves. Les livraisons ont pu reprendre en 2023 et sur le premier semestre 2024, mais c'est maintenant la faiblesse des commandes qui limite les volumes et oriente déjà le marché à la baisse sur les neuf premiers mois de l'année (- 2 %). A ce rythme (hors effet d'annonce des malus 2025) le marché serait en baisse de 6% en 2024 par rapport à 2023.

Une situation qui interroge sur l'adéquation entre une offre qui doit tenir compte des différentes réglementations européennes et une demande - tant pour les particuliers que pour

les entreprises – affectée par un pouvoir d’achat en berne et des perspectives économiques incertaines.

En effet, l’une des principales causes est à chercher du côté du prix des voitures, qui a bondi en moyenne (hors options et négociation) de 26 590 euros en 2018 à 33 529 en 2022 et encore de près de 10 % à 36 082 euros en 2024. Cette inflation touche notamment les électriques, dont le prix moyen atteint 42 828 euros, 2 000 euros de plus qu’en 2022 (40 711 euros) et plus de 10 000 euros de plus qu’en 2018.

*\* 9 mois 2024*

Conséquence de cette envolée tarifaire, conjuguée au ralentissement durable du marché du neuf, les acheteurs se tournent vers le marché de l’occasion, qui se maintient à des niveaux standards après son record de 2021. La chute des immatriculations de voitures neuves depuis 2020 entraîne toutefois des conséquences sur la disponibilité de voitures d’occasion récentes et plus globalement sur le vieillissement du parc. Les Français conservent les voitures plus longtemps comme l’atteste l’âge moyen des voitures d’occasion qui est passé de façon spectaculaire de 11 ans en 2022 à 12 ans en 2024.

*\*estimation 2024*

Le recul des modèles considérés comme les plus polluants – à vignettes Crit’Air 4, 5 et non éligibles – déjà interdits dans plusieurs ZFEm (zones à faibles émissions mobilités) transparait dans les volumes de transactions puisque leurs parts passent de 12 % en 2022 à 9 % en 2024. A l’inverse, les modèles à vignette Crit’Air 1 (véhicules moins polluants) représentent cette année 35 % des transactions, contre 30 % deux ans plus tôt. Les électriques d’occasion sont encore peu représentées, 2,4 % des transactions en 2024 (1,4 % sur l’année 2022) mais en forte croissance.

**Electrification à deux vitesses et extinction du diesel sur le marché du neuf**

Depuis 2022, la progression de l'électrique est significative, de 13 à 17 %. Le leasing social – une offre de location longue durée à 100 euros par mois soutenue par le Gouvernement pour les ménages modestes - y a bien contribué, à hauteur de 50 000 commandes en 2024. Les livraisons de ces modèles devaient s'achever fin septembre, d'où une part des immatriculations qui a atteint 20 % sur ce mois. Toutefois cette trajectoire ne semble pas encore compatible avec l'objectif de la fin du thermique en 2035.

*\* GPL, GNV, superéthanol*

Le succès de l'électrification concerne surtout les hybrides, qui représentent 40 % du marché sur les neuf premiers mois de cette année, dont, 18 % pour les HEV, 14 % pour le MEHV et enfin 8 % pour les PHEV) contre 29 % en 2022

Ce gain doit être mis au crédit des hybrides non rechargeables y compris les microhybrides, les hybrides rechargeables eux stagnent à 8 % sur la période.

L'essence, en recul de 37 à 31 % en deux ans, résiste de moins en moins à cette vague d'électrification. Le diesel disparaît peu à peu du paysage automobile neuf puisque sa part de marché chute de 16 à 8 % en deux ans.

### **Les financements traditionnels poursuivent leur érosion sur le marché du neuf**

L'augmentation des prix favorise les solutions locatives, de plus en plus promues par les constructeurs comme par les établissements bancaires, au détriment des modes de financement traditionnels (financement personnel et crédit classique). A elles deux, la location longue durée et la location avec option d'achat représentent désormais plus de la moitié des financements en 2024.

*\* particuliers et entreprises*

*\*\* location crédit-bail – entreprises, location courte durée, LLD par un loueur courte durée*

### **Les marques historiques résistent à une nouvelle concurrence**

L'édition 2022 du Mondial de l'Auto s'était distinguée par la forte visibilité des marques chinoises. Bien que présentes sur le marché, les volumes restent à ce jour encore faibles. Parmi elles, seule **MG**, lancée en 2020 sur le marché français, est la seule à atteindre des volumes significatifs et dépasser 1 % de part de marché malgré l'exclusion de leur gamme électrique d'éligibilité au bonus. Avec 13 514 immatriculations sur les neuf premiers mois de l'année, la marque fait déjà mieux que sur toute l'année 2022, mais est logiquement en fort recul de 33 % par rapport à 2023, après avoir perdu le bénéfice du bonus écologique en début d'année.

**BYD** exposait pour la première fois sa gamme au Mondial 2022, avant d'investir le marché français l'année suivante. 2 444 voitures particulières ont été immatriculées de janvier à septembre 2024. Les autres marques chinoises présentes dans l'hexagone – **Lynk & Co**, **Leapmotor**, **Aiways**, **Seres**, **Xpeng**... - ne dépassent pas quelques dizaines ou petites centaines d'immatriculations, le plus souvent en électrique. **Leapmotor** devrait toutefois accroître ses volumes dans les prochains mois grâce à son partenariat avec Stellantis et à un réseau de concessionnaires des marques du groupe, ainsi qu'à ses deux nouveaux modèles électriques présentés sur ce Mondial de l'Auto.

L'arrivée de cette nouvelle concurrence n'a donc pas bouleversé la hiérarchie du marché. Côté groupes, **Stellantis** profite de son important portefeuille de marques pour rester en tête, mais avec une part de marché en net recul. De 31,3 % en 2022, elle est passée à 27,9 % sur les neuf premiers mois de cette année. **Le groupe Renault** progresse légèrement sur la période, de 24,2 à 24,7 %.

Au classement des marques, **Renault** reste en tête avec une part de marché de 16,1 % (15,5 % en 2022), toujours suivi de **Peugeot** à 14 % (16,1 % en 2022). Alors que la Renault 5 E-Tech vient d'être lancée en remplacement de la Zoé et s'expose au Mondial de l'Auto aux côtés de la nouvelle Renault 4 E-Tech et d'un prototype qui préfigure une future Twingo E-Tech, la part des électriques chez Renault a reculé entre 2022 et 2024 (de 17 à 16 %) tandis que celle des hybrides non rechargeables passe de 36 % en 2022 à 47 % en 2024. Chez Peugeot les hybrides non rechargeables représentent déjà 29 % en 2024 (9 mois). Et la proportion d'électrique dans ses ventes a presque doublé en deux ans, de 11 à 19 %.

**Citroën**, qui vient de lancer sa petite électrique ë-C3, quitte en revanche le podium en passant de 10,3 à 7 % de part de marché. Elle est doublée par **Dacia**, qui progresse de 7 à 8,4 % en deux ans, mais aussi par **Toyota** (7,3 %). La marque japonaise bénéficie de l'engouement croissant pour l'hybride, qui représente 80 % de ses immatriculations contre seulement 2 % pour l'électrique et 3 % pour l'hybride rechargeable.

Vient ensuite **Volkswagen**, qui conserve une part de marché solide de 6,8 % (6,4 % en 2022). La marque affiche une part de modèles électrifiés inférieure à la moyenne (11 % en électrique, 5 % en hybride rechargeable et 11 % en hybride). L'ensemble du groupe pèse 14,6 % en 2024

grâce aux bonnes performances de **Skoda** (2,4 %), **Seat** (1,4 %) et dans une moindre mesure **Cupra** qui approche 1 % de part de marché, tandis qu'**Audi** se maintient à 2,8 %.

Les deux autres marques « premium » allemandes inversent leurs positions par rapport à 2022. **BMW**, dont la part de marché était alors de 3 %, monte à 3,7 % cette année en vendant plus d'une voiture sur quatre en électrique et presque autant en hybride rechargeable. A l'inverse, **Mercedes** recule de 3,1 à 2,8 % (33 % d'immatriculations en hybride rechargeable et 11 % en électrique).

Plusieurs marques historiquement fortes sur le marché français voient leur part de marché s'éroder encore. C'est le cas de **Fiat** (de 3,2 à 2,1 %), dont 61 % des immatriculations se font en électrique, plus encore de **Ford** (de 4 à 2,7 %), l'une des rares marques à associer hybride et superéthanol pour ses motorisations (62 % de ses immatriculations), tandis qu'**Opel** se reprend légèrement (de 2,4 à 2,7 %), avec près de 25 % des ventes en électrique.

**Le groupe Hyundai-Kia**, après une longue période de croissance régulière, est en recul sensible avec une part de marché de 5,2 % (6,1 % en 2022), à parts quasi-égales entre Hyundai et Kia, comme c'était déjà le cas en 2022. Sur la période, les deux marques ont accru leurs immatriculations de voitures hybrides, mais sensiblement réduit celles d'électriques.

Quant au pionnier du tout-électrique **Tesla**, il poursuit sa progression et double presque sa part de marché en deux ans, puisqu'elle atteint aujourd'hui 2,3 %. La marque américaine, dont les livraisons restent irrégulières d'un mois sur l'autre, place souvent son Model Y en tête des ventes d'électriques et même parmi les dix meilleures toutes motorisations confondues, comme c'était le cas sur l'année 2023. Produite en Allemagne, elle bénéficie donc toujours du bonus écologique, contrairement à la Model 3, importée de Chine.

### **L'avenir du marché suspendu aux discussions sur le bonus et le malus**

Le Mondial de l'Automobile 2024 se tient dans un contexte de discussions politiques autour du projet de loi de finances pour l'année 2025. Parmi les mesures à l'étude, on note un renforcement progressif du malus écologique, avec un abaissement du seuil de déclenchement de 5 g l'an prochain (à 113 g de CO2 par km), suivi de réductions supplémentaires en 2026 (106 g/km) et 2027 (99 g/km). Parallèlement, une augmentation de 10 000 euros par an du tarif maximal du malus jusqu'en 2027 est envisagée, ainsi qu'un abaissement du seuil de déclenchement de la taxe sur la masse en ordre de marche (le « malus masse ») et une réduction des avantages fiscaux accordés aux véhicules hybrides non-rechargeables pour les entreprises.

Ces mesures visent à encourager la transition énergétique et à promouvoir des véhicules plus respectueux de l'environnement. Cependant, elles risquent de se traduire par une pression fiscale accrue sur le marché des voitures neuves, avec des effets potentiels sur les volumes d'immatriculations et, par conséquent, sur la structure du parc automobile. Ce phénomène pourrait être amplifié si ces réformes s'accompagnent de règles plus strictes et de réductions des incitations liées au bonus écologique pour les véhicules électriques.