Immatriculations marché automobile – mai 2025 Coup de froid printanier sur le marché automobile français

- Le marché français des voitures neuves chute lourdement de 12 % en mai
- Les immatriculations de voitures neuves aux particuliers perdent 17 % par rapport au même mois de l’an dernier, celles des flottes reculent de 18 %
- Ce coup de froid touche particulièrement les modèles électriques, en baisse de 19 %
- Le marché de l’occasion reste stable à + 0,3 % sur le mois
- FOCUS : Comment les constructeurs ont fait évoluer leur offre de modèles (2001 à 2024) sous la contrainte de la transition écologique

Avec un nombre de jours ouvrés identique, le marché français des voitures neuves perd 12 % en mai et accentue son recul depuis le début de l’année (- 8 %). Cette forte baisse concerne surtout le canal des particuliers, dont la part ne s’élève qu’à 40 %, mais aussi des flottes (-18 %), alors que les constructeurs se tournent vers les canaux dits tactiques pour soutenir leurs volumes.

AAA Data, l’expert de la donnée augmentée, enregistre 123 918 immatriculations de voitures particulières neuves (VPN) sur le mois écoulé. Tous les principaux canaux de ventes s’affichent en baisse. Les motorisations électriques ne sont plus soutenues que par les flottes et les ventes tactiques.

« Presque tous les indicateurs sont au rouge sur le mois de mai, » détaille Marie-Laure Nivot, Head of automotive market analysis chez AAA Data. « Avec des commandes de voitures particulières neuves en baisse de 14 % selon les données du CCFA (janvier à avril 2025 vs 2024), nous n’attendons pas de redressement de la tendance des immatriculations dans les prochains mois. Les changements de politiques publiques ont rendu les acheteurs prudents et les opportunistes attendent le leasing électrique annoncé pour septembre. »

Les particuliers se détournent des voitures électriques

Est-ce l’effet du vote européen qui assouplit les objectifs de réduction des émissions de CO2 des constructeurs en les lissant sur trois ans ? Ou l’attentisme des clients alors que le nouveau leasing électrique se précise pour septembre ? Sur le mois de mai, les immatriculations de voitures électriques à particuliers s’effondrent de 58 % et ne représentent plus que 14 % de leurs achats. Celles aux flottes progressent, en revanche, fortement à + 15 % pour atteindre 19 % de leurs achats. Mais cela reste insuffisant. Les constructeurs se tournent vers les canaux tactiques (loueurs courte durée, véhicules de démonstration...) pour soutenir les immatriculations d’électriques, qui chutent toutefois au global de 19 % et ne pèsent que 16 % du marché.

Quelques constructeurs parviennent toutefois à progresser sur cette motorisation (Citroën grâce à ses ë-C3 et ë-C3 Aircross, Audi, Skoda, Mini, Kia, BYD, Ford, Mercedes, Xpeng, Dacia...), tandis que Tesla chute encore de 67 %. Même Renault est en recul de 17% malgré le succès de ses Renault 5 et Scenic.

Tout en restant majoritaires (51 % du marché), les hybrides progressent de 9% mais avec de fortes différences selon le niveau d'hybridation. Les hybrides rechargeables s'effondrent (- 20 %), alors que les hybrides classiques gagnent encore +10 % (22 % de part de marché) et les ventes d'hybrides légères sont en hausse de 20% avec une part de 22%.

Avec seulement 34 % des immatriculations, les motorisations non électrifiées baissent plus que l'ensemble du marché. L'essence représente encore presque un quart des ventes de voitures neuves, tandis que le diesel n'atteint plus qu'une part globale de 6 % et seulement 3 % sur le canal des particuliers.

Baisse de forme pour l'occasion

Redevenu plus attractif par rapport au neuf, le marché de l'occasion bénéficie d'une offre enrichie de modèles récents à des prix plus raisonnables après plusieurs années de forte inflation. En solide progression depuis le début de l'année, il subit pourtant un ralentissement en mai puisqu'il stagne (+0,3%) avec 426 307 transactions. Les ventes de voitures thermiques continuent de reculer (diesel - 5 % et l'essence - 3%, mais à eux deux assurent 85 % des transactions), tandis que les motorisations électrifiées sont toutes en forte progression. Les ventes de professionnels à particuliers sont en retrait de 3%, mais celles entre particuliers restent dynamiques, en progression de 11 %.

Le vote de l'Assemblée nationale en faveur de la suppression des ZFE reste encore à confirmer par l'adoption finale de la loi de simplification. Selon les métropoles, l'enjeu concerne surtout les modèles à vignette Crit'Air 3, les plus nombreux avec 19 % des transactions (- 4 %) tandis que ceux à vignettes Crit'Air 4, 5 et non classés n'en représentent plus que 8 %. Les éventuelles conséquences de ces décisions sur le marché seront à suivre dans les prochains mois.

FOCUS : Comment les constructeurs ont fait évoluer leur offre de modèles (2001 à 2024) sous la contrainte de la transition écologique.

Notre étude (à paraître en juin) apporte un éclairage sur l'évolution de la structure de l'offre des constructeurs à long terme. Il en ressort qu'à la fin de l'année 2024, l'essence demeure la motorisation la plus représentée en termes de nombre de modèles (221) et de versions (635) disponibles, qui se traduit avec +38% des modèles et +75% des versions par rapport à l'offre de voitures électriques. Cette situation reflète un équilibre encore en transition entre les dynamiques industrielles et les objectifs de décarbonation portés par les pouvoirs publics et montre le rôle structurant joué par l'offre dans l'évolution des chiffres et de la composition du marché. Dans un contexte d'immatriculations globalement plus modérées, les constructeurs privilégient des stratégies leur permettant de préserver rentabilité et compétitivité. Cette orientation contribue donc à renforcer la présence de segments à plus forte valeur ajoutée, tels que les SUV, et à ralentir la disparition des moteurs thermiques. En outre, nous observons un processus de concentration des ventes au niveau de marques, avec des gammes moins larges et/ou moins profondes : par exemple Peugeot et Renault ont augmenté la part de leur modèle phare (208 et Clio V) d'environ +25% entre 2020 et 2024 ; Toyota a choisi une stratégie différente mais toujours tournée vers la concentration : la part du modèle phare (YARIS) a diminué mais les ventes de ce modèle se concentrent sur une seule version, la Yaris hybride, 68 ch, boîte mécanique, soit 94% des ventes globales de Yaris. En 2024, aucune des 10 premières marques n'affiche son couple modèle/version leader en motorisation électrique sur la première marche du podium.

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 solutions innovantes et anticiper les besoins de demain, et ce dans une grande variété de domaines de consommation. aaa-data