

REVUE DE MARCHÉ AUTOMOBILE VP NEUF

Février 2024

SOMMAIRE

1

PERSPECTIVES DU MARCHÉ VPN POUR 2024

- *L'année 2024 : Quel horizon pour le marché VPN ?*
- *Prévisions 2024-2025 : Une hausse probable, mais une répartition incertaine*

FÉVRIER 2024 : Une journée supplémentaire et un usage intensif des canaux tactiques qui peinent à masquer un attentisme inquiétant.

2

- *Vue globale – Mois*
- *Palmarès du marché VPN – Mois*
- *Faits marquants – Mois*
- *Énergies – Mois*
- *Canaux de vente – Mois*
- *Marques – Mois*

3

CUMUL 2024 : Une tendance masquée par les retombées de la fin 2023 et l'incertitude réglementaire du début d'année.

- *Vue globale – Cumul*
- *Énergies – Cumul*

Perspectives du marché VPN pour 2024

L'année 2024 : Quel horizon pour le marché VPN ?

Ce n'est un secret pour personne, les perspectives d'un marché s'établissent en analysant les deux éléments qui le constituent : **l'offre et la demande**.

Après avoir évolué dans un marché automobile qui, historiquement, s'appréciait en évaluant la demande des acheteurs pour le produit automobile, les années **2020-2023** ont marqué un tournant avec une pénurie d'offre qui ne permettait plus aux constructeurs de livrer suffisamment de véhicules pour satisfaire les besoins : **l'offre a pris le dessus sur la demande**. Les remises et autres offres commerciales ont pu laisser place aux stratégies de « **pricing power** », pensées pour faire face à une nouvelle normalité, qui exigeait des constructeurs de forts investissements dans les nouvelles technologies (véhicules électriques & autonomes), alors même qu'ils ne bénéficiaient plus des volumes d'un marché tels qu'ils pouvaient se l'imaginer en période pré-COVID (spoiler : la période fut faste pour les constructeurs avec des résultats économiques historiquement hauts).

L'équilibre se fait à présent plus précaire : l'offre augmente au fur et à mesure que les usines retrouvent leurs capacités de production et la demande baisse dans le cadre d'un contexte inflationniste morose, initié fin 2021.

Après une année 2023 qui a permis au marché automobile de retrouver quelques couleurs (+16% à 1,77M par rapport à un plus bas historique – depuis 1973 – en 2021), **2024 est une année plus qu'incertaine, mais pleine de promesses** : un contexte économique qui se stabilise sans pour autant s'améliorer, des usines qui retrouvent des capacités de productions (trop) importantes, les offres commerciales qui marquent leurs grands retours, les constructeurs qui affichent ouvertement leurs ambitions de croissance, la moitié du top 10 des modèles renouvelé, etc.

Une demande sur la mauvaise pente : Les carnets de commandes sont au plus bas.

- **1,6 millions de commandes sur 2023** à -9% (source CCFA), ce qui représente une projection d'environ **2,5 à 3 mois de livraisons** (en roulement), soit **moins que le niveau le plus bas** depuis que l'indice existe (2015) enregistré sur l'année 2020 (1,72M) qui était pourtant amputée de plus de 2 mois de confinement. Cela laisse augurer **une année compliquée pour le marché automobile en 2024**. Les derniers mois écoulés ne semblent être qu'un écran de fumée : dopées par la fin du bonus EV 2023, les commandes repassent dans le vert depuis novembre et s'offrent même un admirable **+42%** (!) en janvier grâce à la publication tardive du bonus 2024, au leasing social et à une base de comparaison qui n'a jamais été aussi faible (2023). Reste à voir si cela pourra se poursuivre malgré la fin du leasing social pour cette année et l'arrêt du bonus EV pour les **personnes morales** (qui n'auront néanmoins pas d'autre choix que d'**inclure 20% de véhicules propres dans leurs renouvellements de parcs** pour les flottes de plus de 100 véhicules, contre 10% l'année dernière – loi LOM).
- Concernant le contexte économique, **2024 souffrira d'une demande toujours ralentie** par deux années d'inflation, qui ont entraîné une hausse importante de l'épargne et une baisse des intentions d'achat dans l'automobile (étude BVA pour AUTOJM - oct. 2023). **La situation devrait cependant se stabiliser** grâce à des prévisions économiques qui misent sur une stabilité des taux d'intérêts (certains parlent d'une baisse à la rentrée de septembre), une réduction des tensions sur le pouvoir d'achat (et surtout des ménages qui perçoivent cette amélioration contrairement à 2023) et une confiance qui repart sur une pente ascendante.

En résumé : ce n'est pas la demande qui tirera le marché vers le haut en 2024, mais en lot de consolation, nous pouvons à minima anticiper une situation qui pourrait se stabiliser.

Une offre qui porte de belles promesses pour cette année... ou la suivante.

- La deuxième moitié de l'année 2023 a marqué le **retour des moyens commerciaux. 2024 devrait accélérer la tendance** pour continuer à stimuler une demande en berne. Ce retour attendu des remises, conjugué à leur absence prolongée sur les dernières années pourrait **créer un effet d'aubaine pour les ménages** et permettre de déclencher des achats qui étaient jusqu'alors repoussés.
- La **concurrence sur les prix** a également été déclenchée en ce début 2024 sous une autre forme pour les **véhicules électriques**. Les constructeurs n'étaient jusque-là pas habitués aux baisses de prix « catalogue », agissant plus volontiers sur les prix de transaction, mais les nouveaux arrivants (Tesla en premier lieu) ont installé **une nouvelle dynamique**, à l'instar d'un Free sur le marché de la téléphonie. Cela devrait permettre de **stimuler un marché qui pourrait pâtir d'aides à l'achat qui se tarissent**.
- **Nombre de constructeurs ont affiché des ambitions de croissance pour 2024**. Le Groupe VW, Toyota, Hyundai, Volvo... tous souhaitent capitaliser sur des capacités de production retrouvées, des moyens commerciaux réouverts, des nouveautés à proposer... et des **canaux tactiques qui vont pouvoir être réactivés**. Bien que le marché ne soit pas dans sa meilleure forme, avec la dynamique de croissance apparue depuis fin 2022 et les capacités des constructeurs retrouvées, **les principales marques** du marché affichent des ambitions élevées et il y a toutes les chances qu'**elles se donnent les moyens pour atteindre leurs objectifs**.
- **La moitié (!) des modèles du TOP 10 du marché français va être renouvelée en 2024** : DUSTER, 3008 et 5008, 208 et 2008 facelift et les nouvelles C3 et C3 AIRCROSS. D'autres modèles vont venir épauler ces fers de lance, certains en renouvellement de modèles existants (C-HR, CAPTUR, Série 1, X3, Panda, etc.), d'autres en tant que nouveautés à fort potentiel (SCENIC, RAFALE, R5, MG3 etc.) et enfin certains en 1^{ère} année pleine après un lancement réussi (CORSA, AUSTRAL, X1, etc.).
- **La fin d'année risque cependant de se compliquer pour les véhicules électriques** : avec la baisse programmée du seuil de CO2 à atteindre dans le cadre de la **réglementation CAFE (passage de 95g à 81g à partir de 2025)**, les constructeurs pourraient être tentés de « bloquer » les livraisons de véhicules électriques jusqu'à janvier pour pouvoir en bénéficier sur le calcul de la moyenne 2025, comme ce fut le cas en 2019-2020 (exemple lors du lancement de la e208).

L'année 2024 marque l'une des plus importantes vagues de renouvellement de l'offre du marché automobile. Ce boom de l'offre, couplé au retour des moyens commerciaux et aux quelques coups de pouce dont le marché pourra bénéficier (leasing social, livraisons EV de fin de bonus 2023), laissent entrevoir un marché qui terminera l'année dans le vert... si les plannings de sorties et les livraisons des nouveautés ne prennent pas de retard, au risque de ne voir ces efforts récompensés qu'à partir de 2025.



Perspectives du marché VPN pour 2024

Prévisions 2024-2025 : Une hausse probable, mais une répartition incertaine

Le marché VPN devrait retrouver, à fin 2025, un niveau se rapprochant de celui d'avant crise, aux environs de **1,95 millions** de véhicules particuliers neufs, soit une augmentation d'environ **+10%**.

La prévision de hausse peut s'évaluer entre 10% et 12% sur les deux années à venir, sous réserve que la situation économique ne soit pas confrontée à un nouvel évènement d'ampleur.

Concernant la projection du marché à fin 2024, l'incertitude reste importante et principalement due au calendrier de sortie des principales nouveautés du marché. Si le calendrier des constructeurs est respecté, nous pouvons **envisager une année 2024 avec un atterrissage entre +5% et +7%**, soit **aux environs de 1,88 millions de VPN** (entre 1,86M et 1,89M).

En fonction des performances sur 2024, l'année 2025 verrait quant à elle les volumes croître entre **+4% et +7%** pour atteindre un niveau aux alentours des **1,95M**.

Prévision 2024 :

Variation (vs 2023) :
+5% à +7%

Volume :
1,86M à 1,89M

2024 - Trimestre 1



- Livraison des véhicules BEV bénéficiant du bonus 2023
- Livraison des véhicules BEV du leasing social
- Premiers bénéfices des baisses des prix de transaction
- Immatriculations tactiques

2024 - Trimestre 2



- Fin de vie des modèles destinés à être remplacés
- Allocation des moyens aux lancements des nouveautés
- Prises de commandes pour les nouveautés 2024
- Contre-coup des livraisons et commandes anticipées de 2023

2024 - Trimestre 3



- Véhicules de démonstration et premières livraisons des nouveautés 2024
- Allocation de moyens commerciaux pour sortir les anciens stocks

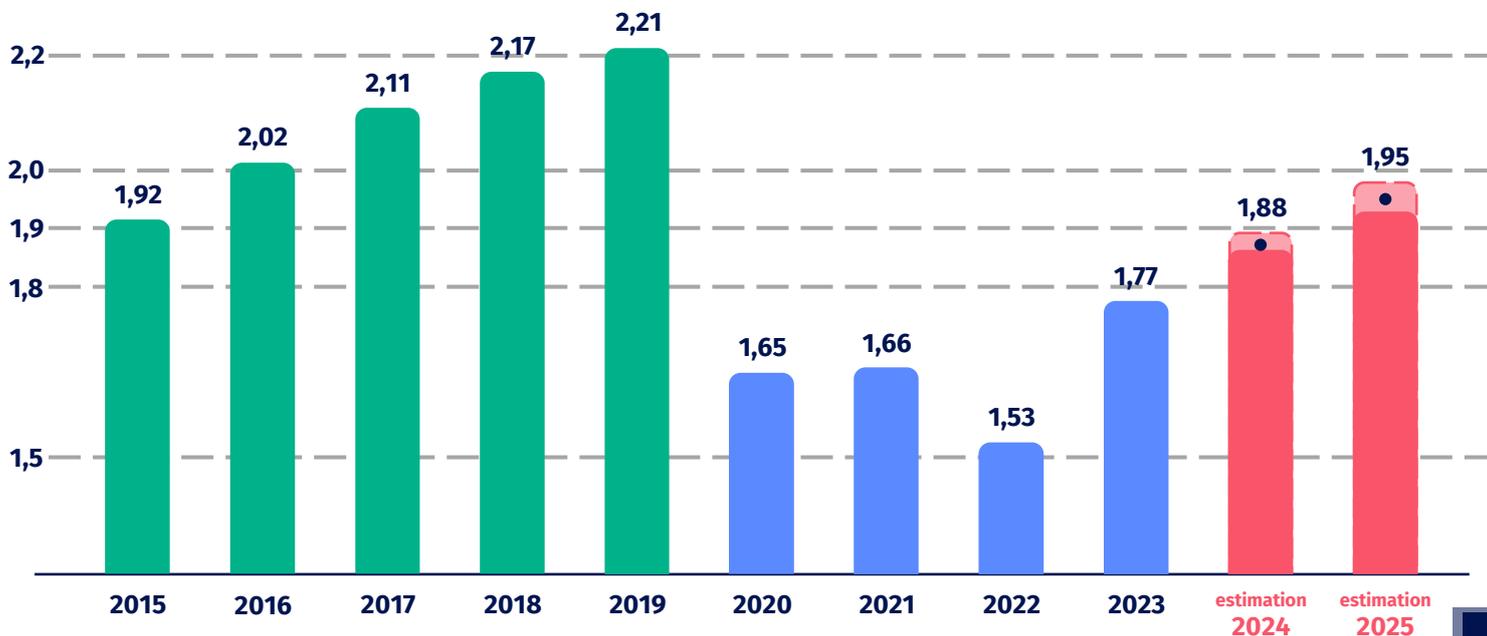
2024 - Trimestre 4



- Livraison des nouveautés 2024 aux particuliers & sociétés
- Push des modèles PHEV qui ne seront plus exemptés du malus au poids en 2025
- Limitation des livraisons de BEV en prévision du nouveau seuil CAFE 2025

volumes en millions d'immatriculations

- Années pré-COVID
- Années post-COVID
- Estimations DATANEQ



FÉVRIER 2024 : Une journée supplémentaire et un usage intensif des canaux tactiques qui peinent à masquer un attentisme inquiétant.

Vue globale – Mois :

- Le marché VPN termine le mois en hausse en février 2024 par rapport aux 126 236 unités de février 2023. Cela est à mettre en perspective d'une base de comparaison 2023 ridiculement faible, proche du plus bas historique atteint en 2022 (115 385 unités).
- Cette hausse tombe à **7,2%** (est.) sur une base de jours ouvrés comparables (1 JO supplémentaire en 2024).
- Par rapport à février 2020 (pré-Covid) où il s'était immatriculé 167 797 VPN, le marché est en baisse de **15,3%** (est.) et cela tombe à **17,6%** (est.) (!) par rapport à février 2019 (172 435 unités). 2020 et 2019 comptaient pourtant 1 JO de moins.



Estimation :

+12,5%

Immatriculations en fév. 2024

2024		est. 142 078
2023		126 236
2020		167 797
2019		172 435

Palmarès du marché VPN à J-1 – Mois :

(variations des marques calculées sur la base de J-1 2024 VS J-1 2023)



16 735 unités

+10,0% • 13,4% PDM

18 908 unités

+12,2% • 15,2% PDM

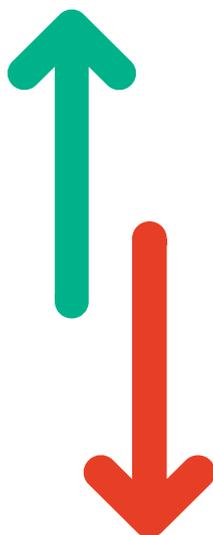
11 338 unités

+2,3% • 9,1% PDM

	Marque	Volume	Variation
#4	TOYOTA	9 532	22,1%
#5	CITROEN	9 450	36,4%
#6	VOLKSWAGEN	6 987	-8,4%
#7	BMW	5 022	48,1%
#8	KIA	3 975	25,1%
#9	FIAT	3 694	101,4%
#10	FORD	3 578	8,4%

Faits marquants – Mois :

- BMW continue de marcher sur l'eau.** Aidée par une gamme presque entièrement renouvelée (- de 2 ans en moyenne) et une approche commerciale pertinente et stable dans le temps pour sécuriser les valeurs de reprise, la **marque** continue sa progression à deux chiffres, entamée en juin 2023, et **n'a depuis cette date pas terminé un mois en dessous de +28%**.
- Boostées par le leasing social, les commandes étaient en hausse de +42% sur le mois de janvier à 198 015 unités (source CCFA), un niveau proche de celui de janvier 2019 (203 394).
- Le marché doit une partie de sa réussite du mois à la location courte durée.** Le canal continue sur sa lancée du mois de janvier et bénéficie de vannes qui se sont ouvertes chez Renault & Stellantis à partir du 15 février.
- Que ce soit en full hybride ou microhybride, **l'hybride auto-rechargeable continue de performer.** L'énergie bénéficie de l'arrivée du e-DCS6 sur les modèles de la gamme PEUGEOT et de la santé retrouvée de Toyota avec ses Yaris et Yaris Cross.

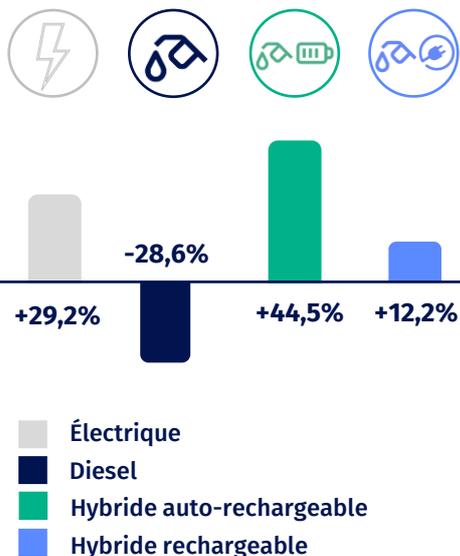


- Attentisme**, un mot qui pourrait résumer l'ambiance de ce mois de février. Entre un décret du bonus 2024 publié tardivement le 13 février, une loi LOM nécessitant des éclaircissements pour les entreprises et **un marché tiré par la LCD alors que les entreprises et particuliers sont absents**, le marché va devoir tenir avant l'arrivée des nouveautés majeures de l'année. Malgré un mois dans le vert (merci l'année bissextile),
- Pour le 6^{ème} mois consécutif** (7 en comptant le mois d'août à +0,5%), les ventes à sociétés (hors canal LLD) sont en baisse. Inquiétant à l'heure où le rajeunissement du parc devient une priorité, sachant que les sociétés sont pourvoyeuses de VO récents.
- Mauvaise nouvelle pour certains, nécessité pour d'autres, **l'arrêt du bonus pour les véhicules électriques achetés par les personnes morales a été acté**, victime du succès du leasing social. Coup de chance pour la transition écologique, cela arrive en même temps que le passage à 20% du seuil de véhicules propres à intégrer lors du renouvellement de flottes (à partir du 1^{er} janvier 2024).

Énergies – Mois :

- Les premiers effets du nouveau bonus version 2024 se font ressentir sur les immatriculations de **véhicules électriques**. Sur l'année 2023, à l'exception des mois d'avril, juillet et septembre qui affichaient une hausse « limitée » à +30%, l'énergie a systématiquement performé à plus de +50%. Sur ce mois de février, l'**électrique**, bien que toujours en hausse (1 JO supplémentaire à prendre en compte), marque le pas et peine à voir arriver les premiers bénéficiaires des différents repositionnements tarifaires (hors MEGANE E-TECH). La première victime : la DACIA SPRING dont les volumes se sont effondrés sur le mois de février. Les MG 4 et TESLA MODEL 3 continuent leurs livraisons de commandes passées, tandis que les e-208 et MEGANE E-TECH retrouvent des couleurs et le BMW X1 ne connaît pas la crise.
- C'est un petit évènement : les **hybrides auto-rechargeables** (HEV & MHEV) affichent pour la première fois depuis (très) longtemps une performance supérieure à celle des véhicules électriques sur le mois. S'approchant irrémédiablement des 30% de PDM (27,8% sur février 2024, 20,9% sur février 2023), l'énergie devrait dépasser l'essence, en baisse sur ce mois, dans le courant de l'année 2024 si la tendance se confirme. L'énergie est portée par TOYOTA (Yaris & Yaris Cross) qui a retrouvé ses capacités de livraisons, RENAULT (Clio, Captur et Austral) qui séduit par la pertinence de sa gamme et plus récemment par PEUGEOT avec l'arrivée de sa nouvelle offre e-DCS6 sur 208, 2008, 3008 et 5008.
- On en oublierait presque de parler du **Diesel** qui poursuit sa baisse, encore et toujours, tombant à **7,2% de PDM** sur le mois et qui risque de s'effondrer un peu plus dans le courant de l'année avec l'arrivée du nouveau DUSTER qui n'offrira plus de motorisation Diesel, alors qu'il s'agit actuellement du 1^{er} modèle de l'énergie avec plus de 10% de PDM et l'un des seuls à terminer le mois en hausse, comme un baroud d'honneur avant de se retirer.

Evolution des énergies Fév. 2024 à J-1



Canaux de vente - Mois :



Premiers à attendre que la situation sur l'électrique s'éclaircisse, le **canal des particuliers** termine le mois à l'équilibre, aidé des performances sur les hybrides auto-rechargeables. Les premiers acteurs du canal se maintiennent (Dacia, Renault, Peugeot, Toyota), tandis que Volkswagen connaît un début d'année compliqué et subit la baisse la plus importante du TOP10.

+8,2%

À J-1 pour les particuliers sur Fév. 2024



Rebelotte, comme un écho du mois de janvier, Stellantis (DS, PEUGEOT, CITROEN & FIAT) a ouvert les vannes sur le canal de la **location courte durée** à partir du 15 février. Les loueurs réalisent un nouveau mois dantesque grâce à Stellantis (principalement) et RENAULT, mais reste loin des niveaux d'avant crise COVID (23 517 unités en 2020 et 26 704 unités en 2019).

+83,9% À J-1 pour la location courte durée sur Fév. 2024



Le canal **des sociétés** connaît un début d'année compliqué, peu aidé par l'incertitude du bonus et la clarification nécessaire sur la loi LOM. Les achats sont en baisse pour le 7^{ème} mois consécutif, tout comme les formules LOA qui sont en baisse également pour le 4^{ème} mois consécutif. Heureusement, le canal de la LLD permet aux ventes à sociétés de rester dans le vert grâce à une forte hausse.

-18,0%

À J-1 pour les immatriculations sociétés sur Fév. 2024



Le canal de la **LLD** porte à nouveau le marché en février, seul canal affichant une bonne performance avec la LCD. Le canal continue de séduire aussi bien les particuliers que les sociétés en ce début d'année avec une augmentation d'1/3 de ses volumes pour atteindre plus d'une vente sur 5 !

+28,6%

À J-1 de véhicules sur le canal LLD en Fév. 2024

Marques – Mois :

FIAT

FIAT présente une des meilleures performances du mois. La marque profite du lancement de sa nouvelle 600 et de la stabilité de sa 500e pour afficher des volumes solides. Cependant, la source de cette forte hausse est à chercher ailleurs : la base de comparaison 2023 est faible et plus de la moitié de la hausse du mois est à mettre au crédit de livraisons de versions MHEV des 500 et 500X sur le canal de la location courte durée.

VOLVO

VOLVO a affiché de fortes ambitions de croissance pour 2024 (objectif de 22 000 unités, contre 15 000 sur 2023). La marque termine le mois avec une belle hausse qui n'est le fait que d'un seul de ses modèles : le nouvel EX30, dont plus de 200 unités ont été livrées sur le canal de la location courte durée. Le mois a été plus compliqué pour ses générateurs de volume habituels : XC40 et XC60.

TOYOTA

En attendant la montée en régime de son nouveau C-HR dont les VD ont été livrés le mois dernier, la marque profite des capacités de livraison retrouvées sur ses YARIS et YARIS CROSS, pari gagnant du full hybride moins sujet aux aléas des bonus/malus, pour afficher une performance au-dessus de celle du marché.

CITROEN

Plus d'une vente sur 3 en location courte durée sur le mois, qui en fait le 1^{er} canal de livraison de la marque. CITROEN termine le mois en hausse, mais cela ne se fait pas de la meilleure des façons. La majorité des volumes LCD sont sur C3 et C3 AIRCROSS... en attendant les remplaçantes.

TESLA

Pour la première fois depuis (très) longtemps, TESLA affiche une contre-performance sur le mois de février. Habitée à des croissances à 2 ou 3 chiffres sur 2023, la marque souffre de livraisons ralenties sur son MODEL Y avec notamment des approvisionnements coupés sur les productions en provenance de Chine. Cependant, TESLA ayant un type d'approvisionnement et de livraison singulier sur le marché, il n'est pas impossible que cet épisode négatif soit effacé dès le mois prochain. La MODEL 3 continue quant à elle sa croissance avec la livraison des commandes accumulées sur la fin 2023.

SUZUKI

Imperturbable, SUZUKI poursuit sa remontada grâce à des ventes (saines) principalement orientées vers les particuliers via ses fers de lance SWIFT & VITARA pour gagner 0,5% de PDM par rapport à l'année dernière. Cette hausse se poursuit donc malgré un positionnement singulier de la marque, qui est l'une des rares à ne pas proposer de déclinaison 100% EV au sein de sa gamme.

BMW

Depuis le mois de juin 2023, BMW n'a pas connu un mois en dessous de +28% ! Et il faut remonter au mois d'août 2022 pour trouver le dernier mois où la marque a terminé en baisse (-1,5%), soit 18 mois consécutifs dans le vert. Au début d'une année qui verra l'arrivée de son nouveau X3 et l'année pleine de ses nouveaux X1 et iX1 qui tirent les volumes vers le haut encore une fois sur ce mois, la marque risque de ne pas arrêter sa progression de sitôt.

MG MOTOR

Sans connaître les proportions des volumes qui sont liés aux commandes 2023 VS moyens commerciaux déployés sur le début de l'année 2024, MG MOTOR continue malgré tout de profiter de la forme de sa MG 4 qui termine à nouveau le mois en forte hausse. Le reste de la gamme (EHS, MG 5 et ZS) suit la tendance à la hausse, mais les volumes restent confidentiels par rapport à la MG 4 qui représente près de 75% de la marque.

VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN termine un nouveau mois dans le rouge. Mais contrairement au mois précédent, cette contre-performance s'explique presque exclusivement par un volume LCD important en février 2023 (1 132 unités) qui n'a pas été renouvelé sur cette année.

Pour rappel, le groupe VGF affiche une ambition forte pour l'année 2024 et assure disposer d'un niveau de commande en meilleure forme que le marché 2023.

CUMUL 2024 : Une tendance masquée par les retombées de la fin 2023 et l'incertitude règlementaire du début d'année.

Global – Cumul :

- Au cumul, le marché VPN commence l'année en hausse avec **+10,9%** (est.) par rapport aux 238 175 unités de 2023.
- Par rapport à la même période 2019 où il s'était immatriculé 327 521 VPN, le marché est en baisse de **19,3%** (est.) soit environ 63 200 unités de moins.

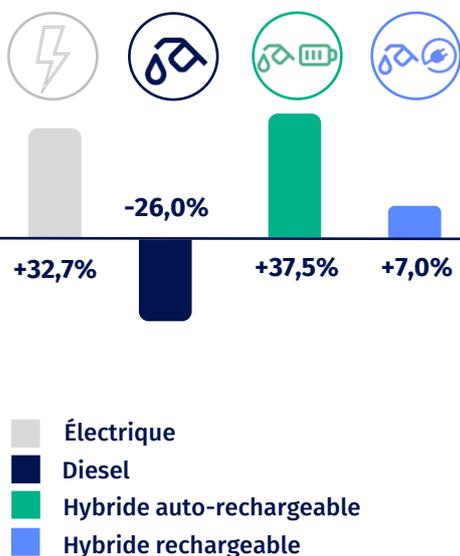


Estimation :
+10,9%

Immatriculations au cumul 2024

2024		est. 264 284
2023		238 175
2020		301 996
2019		327 521

Evolution des énergies depuis au cumul 2024



Énergies – Cumul :

Concernant la course à la performance au cumul, changement de leader entre **l'électrique et l'hybride auto-rechargeable**. La performance de l'électrique s'est essoufflée sur février, tandis que l'hybride a poursuivi sur sa lancée. L'hybride s'installe au-dessus des 25% de PDM (26,8%), contre 21,3% de PDM l'année dernière.

- Le **Diesel** affiche une perte d'un tiers de ses volumes au cumul. L'énergie délaissée par la plupart des acteurs du marché se dirige lentement mais sûrement vers les 5% de PDM (7,5% au cumul).
- L'**essence** continue dans le rouge au cumul est perd des parts de marché au profit des véhicules hybrides (MHEV & HEV) en se dirigeant vers 30% de PDM contre 37% un an plus tôt.
- Les **hybrides rechargeables** restent à l'équilibre sur ce début d'année. Hors Peugeot 308, l'énergie est portée par les SUV des segments C et D et souffre de l'attente sur le marché des flottes lié aux incertitudes réglementaires concernant la loi LOM.