

REFINITIV Annotations:

La fête est finie pour le marché automobile français. Lire aussi : Les constructeurs français n'ont jamais vendu autant de voitures Cela ne veut pas dire que le marché hexagonal continuera de progresser en 2019, comme ces quatre dernières années. En fait, c'est même le contraire : une normalisation se profile, selon les prévisions des constructeurs automobile. Depuis la rentrée, les ventes sont d'ailleurs en repli en France. Avec une chute de 14,5 % des volumes, le mois de décembre a confirmé la tendance, qui prévaut également dans d'autres grands pays européens (dont l'Allemagne). Concrètement, plusieurs facteurs plus ou moins exceptionnels expliquent le retournement du cycle. Il y a bien sûr le contrecoup de l'arrivée début septembre de la nouvelle formule d'homologation WLTP. Cette étape a poussé les constructeurs à immatriculer eux-mêmes pendant l'été les voitures ne franchissant pas la barre, puis à retirer de leurs gammes les modèles ne répondant pas encore aux nouvelles normes. En France, Nissan, Audi, Porsche ou BMW notamment ont perdu du terrain sur la concurrence dans cette bataille. « Environ 70.000 voitures de plus que la normale ont été immatriculées en deux mois, il faut les déstocker. Côté catalogue, les constructeurs devraient avoir quasiment tous achevé leurs ajustements en janvier ou février », explique Christophe Maurel, le responsable de la branche Concessionnaires du CNPA. Lire aussi : Le grand écart du marché automobile français Il y a aussi le contexte macroéconomique local, « gilets jaunes » et autres, qui n'incite guère à l'enthousiasme. « Les carnets de commandes sont tendus en cette fin d'année, notamment sur le marché des professionnels. Des points de ventes n'étaient pas accessibles avec les blocages », note Christophe Maurel. « Nous sommes dans un marché mature, du renouvellement. Les clients peuvent repousser sans problème leurs achats en fonction du contexte », précise Flavien Neuvy. En gros, en trente ans, la part de marché des particuliers est passée de 70 % à 50 %, tandis que la proportion des ménages qui achètent dans l'année une voiture neuve a été divisée par 2. Année électrique, ou pas Si les SUV et les crossovers devraient continuer ces prochains mois à faire fureur en concession, plus délicate sera la question de leur motorisation. Les observateurs se demandent tous si les constructeurs activeront des promotions sur le diesel (pour soulager les appareils industriels et ménager leurs objectifs CO2), et si les voitures électriques passeront enfin la barre des 2 % du marché global. Pour l'instant, les déboires du gazole font surtout le miel de l'essence. En 2018, environ 31.000 voitures électriques et 106.000 véhicules hybrides ont trouvé preneur. « Aujourd'hui, l'offre est encore à 95 % thermique », souffle Christophe Maurel. Si 2019 ne sera pas l'année de vérité pour la voiture lithium-ion, on devrait obtenir quelques indications sur l'avenir avec l'étoffement de l'offre en la matière. À noter L'an dernier, il s'est vendu 459.130 véhicules utilitaires en France, une progression de 4,7 %. PSA renforcé par Opel a remporté la palme de la croissance, avec un gain de 12,3 %. Julien Dupont-Calbo.

QWAM Annotations:

La fête est finie pour le marché automobile français. Lire aussi : Les constructeurs français n'ont jamais vendu autant de voitures Cela ne veut pas dire que le marché hexagonal continuera de progresser en 2019, comme ces quatre dernières années. En fait, c'est même le contraire : une normalisation se profile, selon les prévisions des constructeurs automobile. Depuis la rentrée, les ventes sont d'ailleurs en repli en France. Avec une chute de 14,5 % des volumes, le mois de décembre a confirmé la tendance, qui prévaut également dans d'autres grands pays européens (dont l'Allemagne). Concrètement, plusieurs facteurs plus ou moins exceptionnels expliquent le retournement du cycle. Il y a bien sûr le contrecoup de l'arrivée début septembre de la nouvelle formule d'homologation WLTP. Cette étape a poussé les constructeurs à immatriculer eux-mêmes pendant l'été les voitures ne franchissant pas la barre, puis à retirer de leurs gammes les modèles ne répondant pas encore aux nouvelles normes. En

France, Nissan, Audi, Porsche ou BMW notamment ont perdu du terrain sur la concurrence dans cette bataille. « Environ 70.000 voitures de plus que la normale ont été immatriculées en deux mois, il faut les déstocker. Côté catalogue, les constructeurs devraient avoir quasiment tous achevé leurs ajustements en janvier ou février », explique Christophe Maurel, le responsable de la branche Concessionnaires du CNPA. Lire aussi : Le grand écart du marché automobile français Il y a aussi le contexte macroéconomique local, « gilets jaunes » et autres, qui n'incite guère à l'enthousiasme. « Les carnets de commandes sont tendus en cette fin d'année, notamment sur le marché des professionnels. Des points de ventes n'étaient pas accessibles avec les blocages », note Christophe Maurel. « Nous sommes dans un marché mature, du renouvellement. Les clients peuvent repousser sans problème leurs achats en fonction du contexte », précise Flavien Neuvy. En gros, en trente ans, la part de marché des particuliers est passée de 70 % à 50 %, tandis que la proportion des ménages qui achètent dans l'année une voiture neuve a été divisée par 2. Année électrique, ou pas Si les SUV et les crossovers devraient continuer ces prochains mois à faire fureur en concession, plus délicate sera la question de leur motorisation. Les observateurs se demandent tous si les constructeurs activeront des promotions sur le diesel (pour soulager les appareils industriels et ménager leurs objectifs CO2), et si les voitures électriques passeront enfin la barre des 2 % du marché global. Pour l'instant, les déboires du gazole font surtout le miel de l'essence. En 2018, environ 31.000 voitures électriques et 106.000 véhicules hybrides ont trouvé preneur. « Aujourd'hui, l'offre est encore à 95 % thermique », souffle Christophe Maurel. Si 2019 ne sera pas l'année de vérité pour la voiture lithium-ion, on devrait obtenir quelques indications sur l'avenir avec l'étoffement de l'offre en la matière. À noter L'an dernier, il s'est vendu 459.130 véhicules utilitaires en France, une progression de 4,7 %. PSA renforcé par Opel a remporté la palme de la croissance, avec un gain de 12,3 %. Julien Dupont-Calbo.