



Changer de voiture : ce sera pour plus tard



Automobile

Constructeur. Près de deux-tiers des français préfèrent remettre à des jours meilleurs l'achat d'une nouvelle voiture. En cause, l'inflation et une volonté de faire durer leur véhicule actuel.

- Publié le 17 novembre 2023
- Dominique Marée



La Dacia Sandero est la voiture la moins chère du marché français et la voiture la plus vendue aux clients particuliers (Crédit : DR)

L'âge moyen du parc automobile français ne cesse d'augmenter. Fin 2022, il atteignait 11,3 ans pour la petite quarantaine de millions de véhicules en circulation. Au 31 décembre prochain, il devrait avoir pris de nouveau quelques mois de plus. Si on en croit une étude réalisée par BVAS Xsight pour AutoJM, spécialiste du neuf et de l'occasion depuis 1975, la tendance n'est pas près de s'inverser à court et à moyen terme.



65% des sondés estiment ne pas envisager d'achat automobile dans l'immédiat alors que seulement 5% disent être disposé à changer de voiture. Confirmation à une échéance plus lointaine avec 55% des personnes interrogées qui déclarent s'abstenir au cours des douze prochains mois et 79% affirmant qu'ils ne passeront pas de commande dans l'année à venir.

Pour la moitié d'entre eux, le contexte inflationniste avec des tarifs automobiles en forte hausse, ne pèse pas dans leur décision de surseoir à un achat, il constitue cependant un frein, voire un obstacle, pour près d'un tiers des clients potentiels. 32% très exactement. Pas négligeable.

77% des personnes interrogées mettent en avant leur volonté de conserver plus longtemps leur véhicule actuel. Ils prévoient de rester fidèles à leur voiture pendant huit ans en moyenne. Plus longtemps que certains mariages... Question de moyens ou préoccupation de s'inscrire dans une démarche de durabilité dans l'air du temps ? Le volet financier est une certitude à défaut d'être déterminant pour les deux tiers des sondés.

Ceux qui déclarent être disposés à un achat automobile dans l'année à venir donnent la préférence à un modèle d'occasion. C'est le cas de 63% d'entre eux. Le prix moyen qu'ils sont prêts à mettre dans l'achat d'un nouveau véhicule les dirige de fait vers les secondes mains : 18 869 €. Un seuil où les modèles neufs, hormis quelques citadines, sont rares.

On ne parle même pas des voitures 100% électriques qui, sauf exception, n'entrent pas dans ce cadre budgétaire, même avec le bonus généreusement accordé par l'Etat. Les clients l'ont bien compris puisque 61% affirment qu'il n'est pas intéressant de choisir un véhicule à batterie dans le contexte actuel. Un cinglant désaveu vis à vis de la propagande des pouvoirs publics en faveur des 100% électriques. Des contraintes budgétaires avant tout

Par ailleurs, ils délaissent la LOA ou la LLD, supposée rendre indolore l'addition : seulement 11% des acheteurs potentiels consultés envisagent d'y recourir alors que la moitié d'entre eux indiquent qu'ils achèteront leur nouvelle voiture en la payant « comptant ».

Autre élément confirmant le budget limité dont disposent les acheteurs, quasiment la moitié d'entre eux est disposée à se restreindre sur les options et plus de 40% à se tourner vers des modèles d'entrée de gamme. Les optimistes mettront en avant le fait que presque autant de clients refusent de se résigner à une voiture d'entrée de gamme et que 39% refusent de se priver des options dont ils ont envie. Verre à moitié vide ou verre à moitié plein : une vieille histoire. De quoi permettre à AutoJM de considérer que les Français n'ont pas renoncé à se faire plaisir malgré un contexte économique difficile.

Quand on fait profession de vendre des voitures, mieux vaut voir les choses du bon côté...78% des sondés se disent attentifs au bonus écologique avant de se décider. Ou plutôt au malus, puisque la plupart des modèles thermiques y sont assujettis. À partir du 1er janvier prochain, ce sera pire avec seulement quelques exceptions. Si on met bout à bout ces différents éléments, on comprend que la partie ne s'annonce pas facile pour les professionnels de l'automobile mais qu'un coin de ciel bleu n'est cependant pas exclu.

Certitude qui a peu de risque d'être démentie à court terme : le vieillissement du parc automobile est parti pour durer. Quant à la mise en place des Zones à Faibles Emissions qui a déjà du (sans) plomb dans l'aile, on voit mal comment elle pourrait résister à la réalité de la situation. On souhaite bien du plaisir à ceux qui voudront les imposer coûte que coûte. Les Français préféreraient rouler dans des voitures récentes, émettant peu de CO2 mais ils n'en ont pas les moyens pour une majorité d'entre eux. L'étude de BVA Xsight pour AutoJM le confirme, si besoin était.



MG pulvérise ses objectifs



(Crédit : DR)

20 827 MG, essentiellement des SUV électriques, ont été immatriculés par le constructeur chinois au 30 septembre dernier. Une progression de près de 220% par rapport à l'exercice précédent à la même date. MG avait projeté de vendre 20 000 voitures en France en 2023. Cet objectif initial a été littéralement pulvérisé, faisant de la marque un acteur qui compte sur le marché national devant des noms réputés, présents depuis des décennies dans l'hexagone.

Mieux encore, MG a réussi à séduire la clientèle des particuliers, un élément majeur pour évaluer la place conquise par le constructeur chinois, avec 75% de ses ventes réalisées auprès de ces acheteurs que convoitent toutes les marques. Cette réussite, MG la doit notamment à sa bonne implantation sur l'ensemble du territoire avec pas moins de 163 points de distribution et d'entretien, un maillage satisfaisant encore complété au fil du temps pour atteindre 180 panonceaux en fin d'année.

Mais sans des produits appréciés, pas de réussite commerciale. La jeune gamme MG repose sur une gamme de cinq modèles en tête desquels pointe la récente MG4 qui a été la plus vendue au premier semestre avec 7 701 immatriculations. Elle a même pointé le bout de sa calandre dans le top 20 des meilleures ventes du mois avec près de 2 000 unités écoulées. Sur le marché spécifique des voitures 100% électriques, MG occupe une place de choix. En septembre, près d'une électrique sur dix était une MG.

Cette trajectoire météorique risque d'être affectée par la réforme du bonus électrique à partir du 1er janvier prochain, visant à écarter des primes les véhicules assemblés au bout du monde en général et en Chine en particulier à cause d'un bilan carbone global trop élevé. En parallèle, MG a officialisé sa décision d'implanter une usine d'assemblage en Europe, dans un pays qui n'a pas encore été confirmé.

