CAHIER DES CHARGES POUR UNE ETUDE

Analyse de la dynamique de renouvellement du parc automobile

via l’étude du marché de l'occasion

DVTD / STM

Rédaction : DUCREUX Bertrand-Olivier

29/06/2025 – Version000

Table des matières

[1. Eléments de contexte 3](#_Toc1743482571)

[1.1. Les activités de l’ADEME 3](#_Toc886426334)

[1.2. Contexte de l’étude 3](#_Toc1711832931)

[2. Les attentes de l’ADEME vis-à-vis de la prestation à réaliser 5](#_Toc1217723958)

[2.1 Finalités et objectifs 5](#_Toc1786608833)

[2.2. Périmètre et cible(s) de la prestation ou des prestations 5](#_Toc244043432)

[2.3. Détail de la prestation / des prestations attendue(s) 6](#_Toc293321075)

[3. Organisation et pilotage de la prestation 7](#_Toc636431080)

[3.1. Encadrement et suivi de la prestation 8](#_Toc1229056364)

[3.2. Calendrier de réalisation de la prestation 8](#_Toc1847231171)

[4. Annexes 8](#_Toc636844179)

# Eléments de contexte

## Les activités de l’ADEME

L’ADEME EN BREF

À l’ADEME - l’Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, air, économie circulaire, gaspillage alimentaire, déchets, sols… - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu’au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d’expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L’ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique de la cohésion des territoires, du ministère de l’économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, et du ministère de l’Enseignement supérieur et de la Recherche.

## Contexte de l’étude

Le secteur du transport et des mobilités, responsable pour la France d’environ 30% des émissions de gaz à effet de serre (GES), fait l’objet de nombreuses actions de réduction d’impacts et en particulier de décarbonation. La stratégie « Transport & Mobilités » de l’Agence décrit les 3 axes qui structurent nos actions : la maîtrise de la demande, le report vers des modes moins émetteur, et enfin l’optimisation des solutions existantes pour en minimiser les impacts à l’usage.

Aujourd’hui, le mode prépondérant dans les émissions de GES du secteur reste l’automobile (53% des GES « transport et mobilités » d’après SOES 2023).

En écho aux 3 axes stratégiques décrits ci-dessus, la décarbonation du parc automobile dépend à la fois :

* de l’usage fait des véhicules (profil de mission dont kilométrage annuel, quelle que soit leur technologie de propulsion),
* de leur efficacité énergétique (au sens de leur consommation d’énergie pour un même service rendu en termes de déplacement et de capacité d’emport),
* et de « l’intensité carbone » des vecteurs énergétiques mis en œuvre (sur le cycle de vie complet).

Le parc automobile Français est depuis longtemps un parc de renouvellement : d’après INSEE 2020, plus de 84% des ménages possèdent au moins une voiture, ce taux était de 83,5% en 2010 et déjà supérieur à 80% en 2000).

Les chiffres du SDES montrent que l’effectif du parc (38,5M Véhicules Particuliers en janvier 2024) augmente légèrement (environ +0,8% / an sur les 12 dernières années), traduisant une augmentation de la durée de vie des voitures dans le parc puisque les ventes de véhicules neufs sont, elles, inférieures à 1,8 M par an depuis 2020 (contre plus de 2M/an en moyenne sur la décennie précédente).

Le marché du véhicule neuf se partage entre les achats par les particuliers et par les entreprises, dans deux contextes différents (fiscalité notamment), avec un recours majoritaire au leasing (y compris pour les particuliers chez lesquels cette modalité est en augmentation).

Le leasing rationnalise l’achat pour les entreprises, et améliore l’accessibilité économique pour les particuliers. En effet, le prix moyen des voitures en France a augmenté de 34 % entre 2019 et 2024 toutes énergies confondues, et de 12 % sur les seules motorisations thermiques traditionnelles : ce phénomène contribue à l’évolution globale de la typologie des acheteurs particuliers de VN (âge moyen croissant et décalage vers les déciles de revenus élevés).

Le leasing tend à se répandre également sur le marché de l’occasion, pour des véhicules allant jusqu’à 4 ans d’âge (« 2nde vie » de retour du leasing VN). Le marché de l’occasion, d’un volume de transaction environ 3 fois supérieur à celui du neuf, répond notamment au fil du vieillissement des véhicules et donc de la baisse de leur prix de vente, à rendre l’automobile accessible à l’ensemble des ménages motorisés n’ayant pas tous accès au marché du neuf. Pour les véhicules anciens, le financement de l’achat par leasing disparait des modalités au profit de l’achat comptant ou du crédit.

Comme l’expose B. Jullien dans le chapitre « Retour sur les fondamentaux de l’économie de l’automobile » du rapport du Forum Vies Mobiles de mars 2024 sur « le rétrofit électrique des véhicules légers », la dynamique de diffusion des véhicules dans le parc obéit à un faisceau de contraintes et de facteurs, dont la principale est la composante économique (consentement à / aptitude à payer), au fil de la vie du véhicule (achat neuf, puis changements de propriétaires via le marché de l’occasion).

Dans ce contexte, la diffusion dans le parc roulant des évolutions techniques et technologiques apportées par l’industrie automobile sur les véhicules neufs reste progressive, et sa dynamique est soumise à de nombreux facteurs d’influence, qui finalement impactent la décarbonation du parc roulant :

* D’une part des facteurs favorables à la décarbonation :
  + Fiscalité à l’achat : bonus écologique pour les véhicules électriques, malus « CO2 » augmentant avec les émissions de CO2 homologuées, malus « poids » impactant les modèles les plus lourds, mais également lorsque ces mesures étaient ouvertes le bonus pour les véhicules d’occasion ou la prime à la conversion,
  + Les contraintes réglementaires européennes impactant l’offre de véhicules neufs, en enjoignant les constructeurs à réduire les émissions de CO2 homologuées du mix de leur vente,
  + Le déploiement en France d’une infrastructure publique de recharge parmi les plus larges d’Europe, l’introduction dans la loi (LOM, LTECV, autre) du droit à la prise dans les copropriétés, la mise en place d’aides au déploiement d’infrastructures de recharges (pgm Advenir) facilitant l’accès à la recharge pour tous
* D’autre part des facteurs défavorables à la décarbonation :
  + Prix d’achat des véhicules électriques neufs supérieurs à leurs équivalents thermiques, dans un marché automobile national dont les prix moyens sont en hausse tendancielle marquée. Cette hausse des prix du neuf (toutes technologies confondues) incite les ménages ayant un budget automobile contraint à recourir à des achats automobiles d’occasion, voire à reporter leur achat en prolongeant la durée de possession de leur véhicule courant
  + Comportement d’achat des entreprises longtemps réticent au véhicule électrique, et orienté préférentiellement vers les achats de VHR (hybrides rechargeables). A l’origine d’environ la moitié des immatriculations neuves sur le marché Français, les entreprises influencent fortement l’alimentation du marché de l’occasion, avec jusqu’à début 2025 une part réduite de véhicules électriques et une forte proportion d’hybrides rechargeables de taille, de prix et de niveau de gamme très nettement supérieures à la moyenne du marché.
  + Evolution structurelle progressive du marché de l’occasion, avec une influence croissante des acteurs du reconditionnement (Stimcar, Spoticar, Aramis, REfactory) au bénéfice de la prolongation de la durée de vie des véhicules ; on constate depuis plusieurs années une hausse de l’âge moyen des véhicules du parc, en même temps qu’une dynamique forte sur le marché de l’occasion (y compris pour les occasions de + de 15 ans).
  + L’évolution à la hausse des dimensions moyennes des véhicules (+10 cm de large entre 2001 et 2024, source T&E), résultant à la fois d’une réduction de l’offre de petites voitures (quasi disparition du segment A sous prétexte de manque de rentabilité), mais également de tendances marketing et commerciales orientant les acheteurs vers des silhouettes réhaussées porteuses d’une image de sécurité, de robustesse et d’aventure (effet « SUV »), aux dépends de la masse et de l’efficacité énergétique (hausse globale de la masse moyenne de plus de 9% toutes énergies confondues entre 2019 et 2024, et une part de marché des silhouettes SUV frôlant les 50%).

# Les attentes de l’ADEME vis-à-vis de la prestation à réaliser

## 2.1 Finalités et objectifs

L’étude objet du présent cahier des charge vise à améliorer l’analyse et la compréhension de la dynamique de renouvellement du parc automobile, afin d’alimenter et d’enrichir pour l’ADEME et son service Transport et Mobilités les réflexions prospectives et d’éventuelles propositions de mesures de politique publique.

Nos modèles de parc actuels ne prennent en compte que l’introduction initiale des nouveaux véhicules sans détailler leur propagation ultérieure dans le parc, selon leurs caractéristiques économiques, c’est sur ce facteur « prix » ou « coût d’acquisition » que des apports sont recherchés.

Cette étude doit nous apporter des éléments sur :

* L’évolution du prix des véhicules au fil de leurs changements de propriétaires dans le marché de l’occasion, selon plusieurs groupes de paramètres :
  + leur histoire : âge calendaire, kilométrage cumulé, nombre de changements de main
  + leurs caractéristiques techniques : d’une part leur technologie de propulsion (thermique et hybride non rechargeable / hybride rechargeable / électrique), d’autre part leur silhouette et niveau de gamme
  + leur mode de financement à chaque transaction (comptant, crédit ou leasing)
* La diffusion de ces véhicules vers l’ensemble des ménages, selon leur prix, en fonction d’indicateurs socio-économique (de type « décile de revenu disponible » ou tout autre indicateur jugé pertinent). Il s’agit là d’examiner la vitesse de « propagation » des nouveaux véhicules vers les ménages à moindre « pouvoir d’achat automobile » dont une bonne partie est aujourd’hui exclue de l’achat automobile neuf.

La finalité est d’examiner les impacts que la technologie de propulsion et le niveau de gamme, qui sont aujourd’hui fortement déterminants du prix de vente neuf, peuvent avoir sur les parcours de diffusion dans le parc au fil du temps et du kilométrage.

## 2.2. Périmètre et cible(s) de la prestation ou des prestations

L’étude porte sur l’analyse du parc automobile Français actuel et le marché des années passées.

Les évolutions de prix au fil du temps pourront être évaluées de façon rétrospective, mais il sera important de tenir compte de la dynamique particulière du marché ces dernières années. En effet, l’année 2020 a à la fois marqué une rupture très nette dans le volume des immatriculations de VN (crises sanitaire et semiconducteurs notamment), et vu l’offre de voitures électriques se diversifier et prendre des parts de marché significatives. Comme quelques modèles étaient déjà commercialisés une petite dizaine d’années auparavant (Zoé, Tesla, Leaf,…), il conviendra d’inclure ces points dans l’analyse.

En parallèle, toute recommandation ou hypothèse argumentée et justifiée permettant d’éclairer une approche prospective seront bienvenues.

## 2.3. Détail de la prestation / des prestations attendue(s)

Deux axes de travail parallèles devraient structurer l’étude : l’un portant sur les véhicules (leurs caractéristiques techniques, leur prix initial, l’évolution de leur valeur sur le marché de l’occasion), l’autre portant sur les acheteurs des véhicules (personnes morales ou ménages pour le neuf, typologies de ménages pour l’occasion, budget disponible pour l’achat et la possession d’automobiles, …).

Les résultats attendus portent sur l’analyse détaillées des transactions automobiles (immatriculations / changements de carte grise) et donc s’appuieront sur un accès aux données du SIV (directement ou indirectement via un fournisseur de données habilité).

Pour l’aspect économique (prix des véhicules), le prestataire devra justifier de l’accès à des données et/ou une méthode lui permettant de l’évaluer avec un degré de finesse suffisant pour assurer la consistance des résultats obtenus (évolutions du prix avec l’âge / le kilométrage des véhicules). Une interface avec l’écosystème du commerce de véhicules d’occasion semble indispensable à la représentativité de l’analyse à conduire.

Il est attendu que le prestataire justifie d’une connaissance du marché automobile le rendant familier avec les notions de structuration des immatriculations (particuliers/professionnels/réseau/…), de gammes commerciales, ainsi qu’avec les modes de financement d’achats automobiles.

Le rapport final devra apporter des éléments de synthèse sur les résultats suivants :

* Evolution du prix de vente des véhicules au fil de leurs changements de propriétaires, selon leur kilométrage d’une part et leur âge d’autre part. Ces tendances seront évaluées pour plusieurs niveaux de gamme, et en différenciant les technologies de GMP.

En première approche le découpage des motorisations pourra se faire selon leur « taux » d’électrification : thermique « pur » / hybride non rechargeable / hybride rechargeable / électrique pur.

Le cas échéant (si les sources de données le permettent facilement à moindre coût de ressources), les hybrides non rechargeables pourront être segmentés (light/mild/full) en fonction de la taille de leur batterie électrique et donc de leur aptitude au roulage ZEV mais ce point n’est pas prioritaire.

Si le proposant le juge pertinent, l’analyse pourra mettre en évidence, dans l’analyse du prix de vente des véhicules, les effets séparés du segment (dimensions) d’une part, et du niveau de motorisation d’autre part (traditionnellement, un fort ratio puissance/masse traduit un typage sportif / dynamique qui impacte fortement le prix de vente d’un véhicule). Le facteur « poids/puissance » perd toutefois de l’influence pour les motorisations électrifiées (VHR ou électriques) compte tenu des caractéristiques dynamiques de la traction électrique.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Segment B ou - | Segment C | Segment D ou + |
| Thermique pur | X | X |  |
| Hybride non rechargeable | X | X | X |
| Hybride rechargeable |  | X | X |
| Electrique | X | X | X |

* En complément de cette analyse sur les véhicules, il est attendu une analyse du comportement des acheteurs automobiles.

Le marché du neuf se partageant par moitiés entre les entreprises et les ménages, pourra être rapidement décrit, mais c’est surtout à partir de la « seconde main » que l’étude est à approfondir. On sait que les entreprises commencent à s’intéresser à des achats d’occasion, et que rapidement le marché de l’occasion est quasi exclusivement animé par les achats des ménages. Le financement par leasing est également présent lors des transactions de 2nde main puis tend à disparaitre.

L’analyse des achats d’occasion par les entreprises mettra en évidence leur sensibilité au contexte fiscal et réglementaire, notamment pour les achats de VHR jusqu’à début 2025, et sous les nouvelles contraintes visant le verdissement effectif des flottes.

Ce chapitre sera à compléter par l’analyse des achats d’occasion par les ménages Français, selon leurs niveaux de revenus (découpage à préciser, pour la clarté de présentation des résultats, par exemple par quartiles) : fréquence des transactions, critères de déclenchement (véhicule précédent trop vieux / trop kilométré / trop coûteux à maintenir / modification du besoin automobile / … etc), budget moyen, intensité d’usage.

La nature pluridisciplinaire de ces travaux rend délicate une structuration a priori de leur organisation : il est attendu du répondant qu’il propose une structuration adéquate de l’étude pour atteindre les objectifs visés sur les deux axes « marché des véhicules » / « caractéristiques des acheteurs », en mettant en évidence les ressources et compétences qui seront mobilisés sur ces différents aspects de l’étude.

Les compétences à mettre en œuvre portent à la fois sur la connaissance technique et commerciale des gammes automobiles, ainsi que sur les comportements de consommation automobile des acheteurs (entreprises et ménages) sous l’angle du « pouvoir d’achat » et des différentes modalités de financement accessibles, ainsi que du contexte fiscal environnant le marché automobile (incluant les incitations financières).

Comme évoqué dans l’introduction du présent cahier des charges, les résultats de l’étude ont comme premier objectif d’alimenter les connaissances et réflexions internes du service Transport & Mobilités, au bénéfice notamment de nos travaux de prospective ou d’éventuelles propositions de politiques publiques. Ils pourront dans ce contexte être partagés avec les pouvoirs publics, ou faire l’objet de communications publiques dédiées.

Les livrables prendront la forme d’un rapport final détaillé (document texte mis en page dans un format ADEME, modifiable, par exemple Word ou LibreOffice), accompagné par une présentation sous forme de diaporama synthétique.

# Organisation et pilotage de la prestation

## 3.1. Encadrement et suivi de la prestation

La prestation sera suivie et accompagnée exclusivement par l’ADEME, au cours de réunions périodiques (éventuellement en distanciel) au moins trimestrielles. La réunion de lancement des travaux d’une part, et la réunion finale de restitution des résultats d’autre part, seront toutefois envisagées en présentiel (a priori sur le site de l’ADEME à Montrouge), pour favoriser la fluidité des échanges et le partage des objectifs et conclusions.

L’ordre du jour de ces points sera partagé en amont avec l’ADEME et comportera un exposé de l’avancement courant des travaux, la liste des questions éventuelles auxquelles la séance doit apporter des réponses, ainsi qu’une prévision des étapes suivantes sur un horizon de quelques semaines ou mois. Le prestataire mettra à disposition de l’ADEME les documents présentés en séance, ainsi qu’un compte rendu des échanges.

Des échanges ponctuels par téléphone pourront également être mis en place autant que l’avancement des travaux le justifiera.

## 3.2. Calendrier de réalisation de la prestation

Il est souhaité que les travaux aboutissent courant 2026 (idéalement à l’été), soit une durée d’environ 10 mois. Ils seront conclus par la remise du rapport final à relire et valider par l’ADEME, en amont d’une réunion de présentation des conclusions (il est demandé un délai d’au moins 2 semaines de relecture entre la remise et la validation du rapport).

# Annexes

Quelques ressources documentaires pertinentes pour éclairer les travaux attendus sont présentées ci-dessous. Ces documents ne sont pas limitants, ni exhaustifs, mais visent simplement à donner une estimation de l’état des connaissances internes à l’ADEME sur le sujet traité.

<https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/Rapport/fs-2024-na_139-vehicules_electriques-juin.pdf>

<https://forumviesmobiles.org/sites/default/files/Forum%20Vies%20Mobiles%20Etude%20r%C3%A9trofit%202024.pdf> (notamment chapitre 1.2.1. p.17)

<https://www.autoactu.com/actualites/cgi-finance-analyse-l-evolution-du-profil-des-acheteurs-de-vo>

et la publication associée <https://www.autoactu.com/documents/telecharger/barometre-vo-cgi-finance>

<https://www.avere-france.org/wp-content/uploads/2025/04/Barometre-VEO-T1-2025.pdf>

<https://www.avere-france.org/wp-content/uploads/2025/07/Etude_marche_VEO_VF.pdf> (AVERE du 23 juillet 2025)