

La mini-voiture au Mondial : dans l'air du temps !

Loin des feux de la rampe des constructeurs automobiles, la voiture sans permis a connu une réelle croissance ces dernières années. Au salon, le secteur affichait un réel dynamisme, malgré un certain tassement des ventes depuis un an. Visite guidée...



Voilà un chiffre qui a de quoi faire rêver les professionnels de l'automobile : + 55 % entre 2002 et 2008 ! Cette croissance, le marché de la VSP l'a de plus connu sans braderie particulière des prix véhicules, sauf épiphénomène local... Bref, si la "mini" représente toujours des volumes modestes (14 600 immatriculations en 2008), on peut réellement parler d'une enclave protégée du marché VP.

Cela étant, compte tenu du contexte économique, l'embellie a été stoppée l'an passé (13 800 unités, soit -5,7 %), et pour le moment, le tassement se poursuit, avec une nouvelle contraction du marché de 4 % sur les 8 premiers mois de 2010...

55 % de hausse entre 2002 et 2008 !

Contrairement aux idées reçues, cette hausse n'est pas directement liée aux retraits de permis. En effet, si durant la même période leur nombre a littéralement explosé (de 13 000 à 98 000 !), pour autant la VSP n'en a pas tiré un si

grand profit sur le plan commercial. Ou plus exactement de façon indirecte. En cas de permis invalidé, rares sont les automobilistes qui achètent une mini neuve, compte tenu des prix, toujours aussi élevés (entre 10 000 et 15 000 euros). La durée de la suspension n'excédant généralement pas quelques mois, les automobilistes concernés préfèrent se tourner vers un véhicule d'occasion moins coûteux, ou recourir à la location. Evidemment, le développement de cette formule fait vendre un certain nombre de VSP aux loueurs, mais avec des volumes relativement modestes, Aixam, Ligier et Microcar étant au départ les seuls à avoir vraiment développé leurs ventes dans cette direction.

Nouveaux clients en vue !

Il a donc bien fallu que le quadricycle aille à la conquête d'une nouvelle cible de clientèle pour gagner du terrain... La maturation des véhicules a en fait largement coïncidé avec une remise en cause globale de l'automobile et de son usage, du fait de la pression croissante des contraintes qu'elle implique... Tous les constructeurs voient l'émergence de nouvelles cibles de clientèle : périurbains et nouveaux ruraux principalement. Car, même en banlieue, y compris lorsque le maillage de transports en commun reste suffisamment dense, ces nouveaux usagers des VSP ont parfois besoin d'un véhicule leur permettant d'être autonomes, pour le ravitaillement hebdomadaire, aller chercher l'enfant à l'école, etc. Pour autant, le temps et l'argent nécessaires pour obtenir le permis font vite défaut lorsque l'on a démarré dans la vie active, ce qui fait les affaires de la mini-voiture. Qui profite en prime du renchérissement du prix du carburant, de la multiplication des radars et des difficultés croissantes de stationnement !

Un avenir électrique ?

Autant de facteurs favorables, qui expliquent qu'un constructeur automobile tel que Renault annonce tout simplement son arrivée sur le marché du quadricycle avec le Twizy, dont le lancement se profile pour fin 2011, avec une motorisation électrique.

Une première, qui rejoint l'accent mis au Mondial par tous les exposants du secteur sur ce type d'énergie ! En effet, alors que l'avenir de l'automobile "zéro émission" semble encore incertain à moyen terme, les technologies disponibles en matière de batteries permettent d'ores et déjà d'offrir une autonomie suffisante pour une "mini", dont le champ d'action naturel est en général circonscrit à quelques dizaines de kilomètres autour du domicile. A condition bien entendu que le particulier dispose d'un garage avec prise de courant, en l'absence d'infrastructures adaptées dans les parkings publics. Et, bien sûr, en tenant compte du surcoût inévitable de ces versions, dont le potentiel commercial reste pour le moment très limité. Mais voyons plus en détail les principales nouveautés du secteur...

Une offre déjà pléthorique !

Reste à savoir s'il est possible de vendre en quantité à des prix aussi élevés, en l'absence de notoriété de ces marques auprès du grand public... C'est pourquoi la très grande majorité des constructeurs s'en tient encore aux accus plomb/gel, beaucoup plus abordables, malgré une autonomie plus faible (50 à 100 km). A commencer par Mega et Ligier ! Pourtant, les aspirants au succès ne manquent pas. On note encore les semi-utilitaires de l'Espagnol Comarth, dans un esprit "SSV" (quads à places côte à côte et volant), les "scooters 4 roues" du Français Bi-Scot (dont un modèle à deux selles doubles, seul VSP à 4 places !), l'intéressante micro-urbaine toute vitrée de l'Italien Estrima (Biro, à moteurs-roues), l'ambitieuse gamme Simplicity d'Eco & Mobilité (quadricycles lourds, projet soutenu par la région Poitou-Charentes), la 3 places norvégienne Buddy ou encore les propositions d'hybrides de Damien Biro, sur base de véhicules Little. Basés près d'Orléans, ces derniers ont résolu astucieusement le problème de la distribution. En effet, plutôt que de constituer un réseau pour leur gamme de quadricycles de loisirs ("Mehari" Little 4, "buggy" Shifter, utilitaire E Box), la société Little préfère vendre des micro-licences régionales, pour une production et une diffusion à échelle locale. Une initiative originale pour sortir du lot au sein d'une offre électrique incroyablement pléthorique !

