



# INDICATA Market Watch

Rapport d'analyse des  
voitures d'occasion

Europe faces major used car challenges

Édition 59 | Janvier 2025



# Résumé

- Une moyenne d'un peu plus de 10 % d'hybrides et de 6 % de véhicules électriques sur l'ensemble des ventes de voitures d'occasion, ce n'est toujours pas une bonne performance.
- Les parts de marché de 16 % (hybrides) et de 11 % (véhicules électriques), même dans le segment des véhicules d'occasion de moins de deux ans, témoignent davantage d'une évolution que d'une croissance exponentielle.
- Volkswagen, qui est la plus grande marque de voitures d'occasion en volume, a une part des ventes d'hybrides nettement inférieure à la moyenne, avec à peine 3,0 %.
- L'attractivité moyenne (MDS) dans les pays observés a évolué vers la fin de l'année.
- De légères améliorations sur les véhicules électriques et un ralentissement sur les moteurs à essence n'indiquent pas encore un renversement des améliorations précédemment obtenues en matière d'indices désirabilités (MDS).
- La plupart des trois modèles les mieux classés dans l'indice MDS appartiennent au segment B ou C, et certains à des générations de véhicules plus anciennes, pour lesquelles l'attractivité tend à être favorisée par l'attrait du prix et les remises accordées.
- Tesla est la seule autre marque parmi les 3 meilleurs à atteindre une bonne moyenne de l'indice MDS de 41,5 sur l'ensemble des marchés avec sa Model 3.
- Les véhicules d'occasion de moins de 2 ans présentent un écart plus important par rapport aux modèles électrifiés.
- Réduire les stocks et améliorer le bilan au moyen d'ajustements de prix est une tactique courante des vendeurs de voitures d'occasion en fin d'année. Les perspectives et les prévisions selon lesquelles les prix des VE continueront à baisser en 2025 pourraient alimenter une guerre des prix précoce.
- Contrairement aux attentes générales, c'est en essence que la concurrence des prix semble la plus forte.
- La stabilité de l'indice des prix des hybrides simples s'explique principalement par leur popularité croissante, car ils attirent des acheteurs plus sensibles au prix et plutôt réfractaires à l'électrique.
- Pour les premiers volumes de voitures d'occasion observables provenant de constructeurs chinois, il n'y a pas de tendance significative à « l'augmentation de la réduction » des prix.
- Bien que les véhicules utilitaires légers ne représentent qu'une faible proportion en volume, ils se caractérisent par une relative stabilité des prix et une tendance plutôt positive sur l'ensemble des marchés.

| Country          | Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023 |
|------------------|---|
| Turkey           | 77.8pp  |
| Poland           | -10.5pp   |
| Spain            | -7.9pp  |
| Sweden           | -8.0pp  |
| Portugal         | -10.5pp   |
| The Netherlands  | -8.7pp  |
| Italy            | -10.9pp   |
| Belgium          | -10.4pp   |
| France           | -10.2pp   |
| Austria          | -10.5pp   |
| Germany          | -9.6pp  |
| United Kingdom   | -12.1pp   |
| Denmark          | -16.5pp   |
| <b>Average</b>   | <b>-3.4pp</b>   |
| <b>EU Region</b> | <b>-10.1pp</b>  |

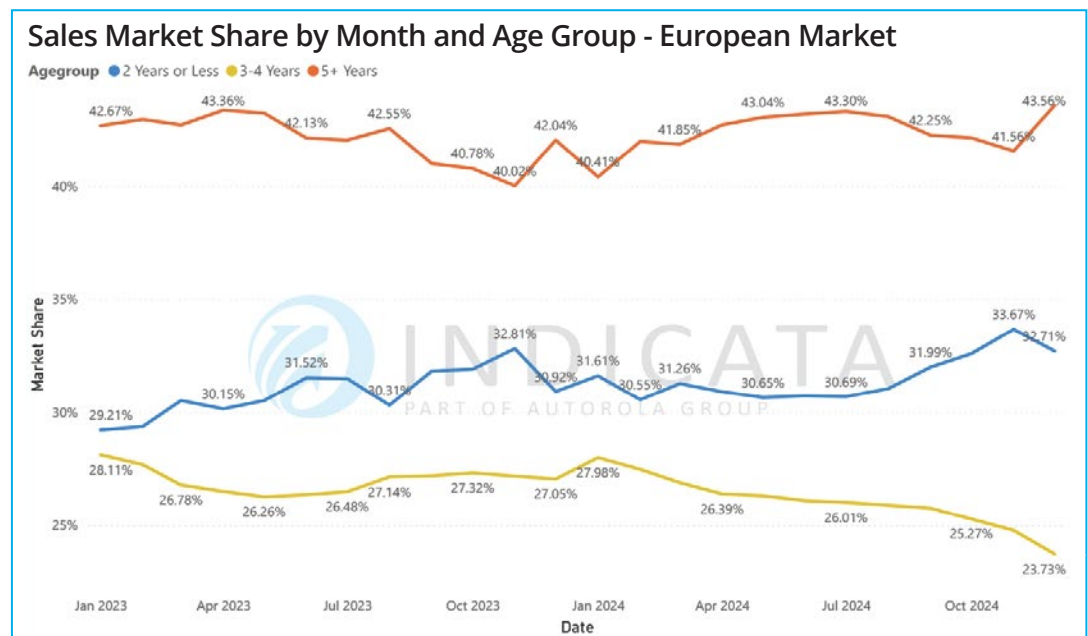
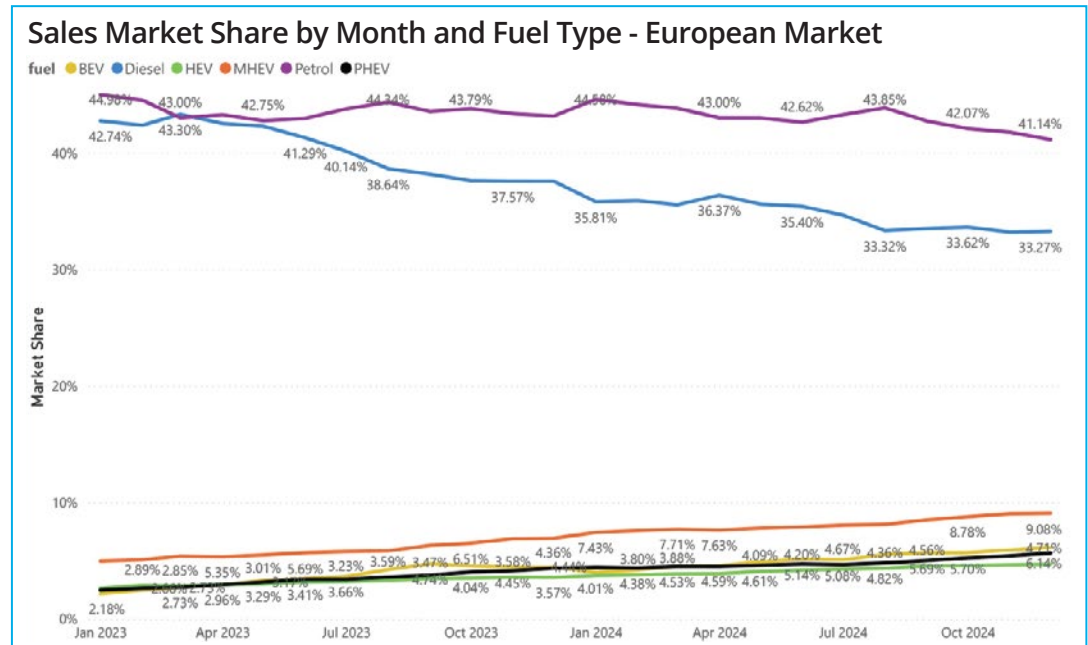
# Marchés européens - Tendances des ventes

## Les véhicules électriques s'essouffent - les hybrides sans prise de courant se multiplient

Les nouvelles immatriculations en Europe ont subi un léger recul sur la voie de l'électrification. En particulier, la faiblesse des voitures 100% électriques sur le marché allemand en décembre (-38,6 % et -27,4 % pour l'ensemble de l'année) est l'une des principales raisons du recul de -5,9 % au sein de l'UE. Si l'on inclut le Royaume-Uni, où les véhicules électriques gagnent en puissance, l'écart global par rapport à l'année précédente est ramené à -1,3 %.

Ce recul - vraisemblablement - temporaire offre au marché de l'occasion une opportunité d'un soulagement lorsque l'année d'immatriculation 2024 plus faible apparaîtra sur les parkings des concessionnaires en vue de sa recommercialisation. La tendance selon laquelle les voitures diesel deviennent de plus en plus rares et sont remplacées soit par leurs homologues hybrides légers, soit, comme dans le cas de Renault, par des hybrides simples, se poursuit actuellement. La part des voitures diesel dans le nombre total de voitures d'occasion vendues est encore légèrement inférieure à un tiers. Les voitures à essence conservent une part de marché moyenne de 41% et restent très présentes même parmi les véhicules d'occasion récents avec une part d'environ 38%. En ce qui concerne la répartition des ventes par âge, la tranche d'âge classique des 3-4 ans a continué à perdre des parts de marché depuis le début de l'année dernière. En revanche, la part des véhicules d'occasion très récents augmente, car la sortie de la crise des semis-conducteurs entraîne une augmentation de la capacité de production et un plus grand potentiel d'immatriculations tactiques. Volumes qui se retrouvent ensuite comme anciens véhicules de démonstration, véhicules de remplacement d'atelier et de location, etc. dans le segment d'âge le plus jeune en tant que véhicules d'occasion à vendre.

En outre, la proportion de contrats de leasing qui ne couvrent plus la période standard de 36 mois est en augmentation, en particulier dans le cas des véhicules électriques.

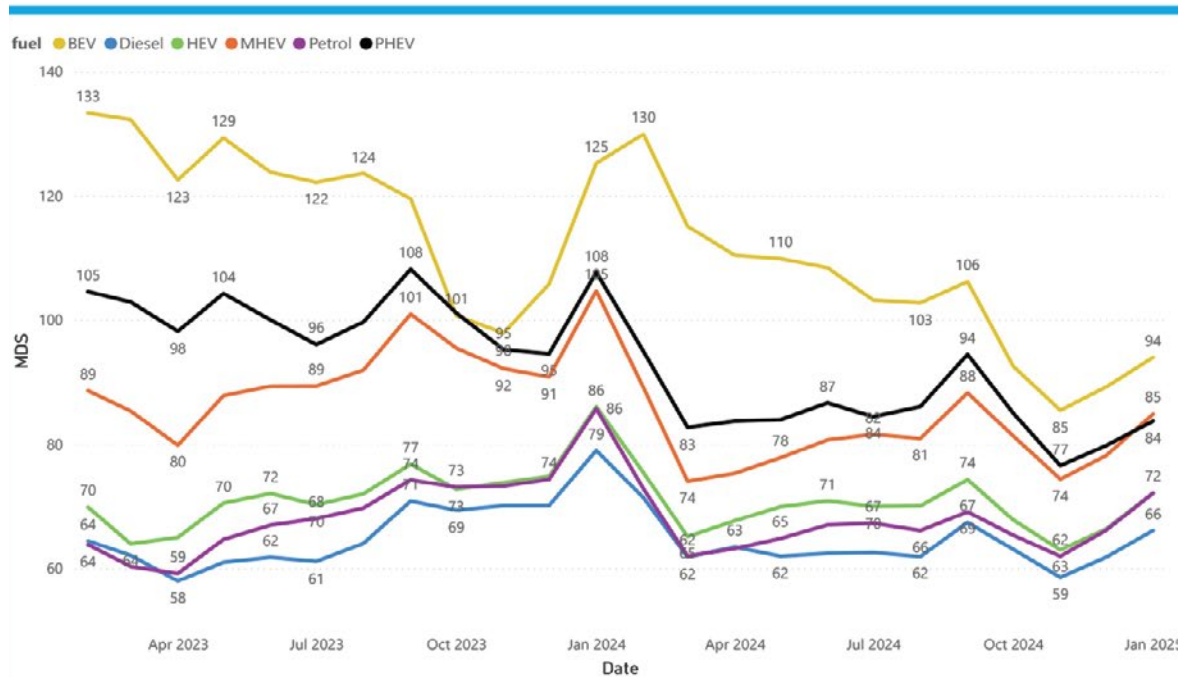


## Baisse saisonnière de l'attractivité (MDS) - les véhicules électriques deviennent plus compétitifs

Avec l'augmentation saisonnière des durées d'immobilisation en fin d'année, l'attractivité moyenne (MDS) a encore perdu de son attrait, mais dans l'ensemble, elle présente toujours une amélioration moyenne par rapport à l'année précédente. Les différents types de carburant se sont également rapprochés en termes d'indice de désirabilité. Les hybrides simples figurent souvent dans le top 3, principalement en raison du faible volume disponible combiné à une demande adéquate, mais parfois aussi parce qu'il existe une affinité générale sur le marché pour le type de motorisation concerné, comme c'est le cas pour les hybrides en Espagne, par exemple.

On remarque également qu'un seul modèle allemand est représenté parmi les "ventes rapides", la BMW i3, et qu'il s'agit en outre d'un modèle assez ancien en termes de concept. Comme attendu, la Tesla Model 3 est sur le podium dans la catégorie des véhicules électriques les plus vendus. Toutefois, elle ne tardera pas à être rejointe par la Model Y, dont les immatriculations ont considérablement augmenté au cours de l'année écoulée et qui a depuis longtemps dépassé la Model 3 en termes de ventes de voitures neuves. Les hybrides simples restent le domaine de Toyota, mais Renault en particulier est un constructeur ambitieux qui rivalise avec des hybrides émettant nettement moins de CO2 que les moteurs diesel.

### MDS BY FUEL TYPE - EUROPEAN MARKET



### Top selling car models up to 4-years-old by volume

| All powertrains | MDS  | ICE              | MDS  | Hybrid         | MDS  | BEV             | MDS  |
|-----------------|------|------------------|------|----------------|------|-----------------|------|
| Volkswagen Golf | 72.3 | Volkswagen Golf  | 71.2 | Toyota C-HR    | 64.9 | Tesla Model 3   | 41.5 |
| Peugeot 208     | 77.0 | Volkswagen T-ROC | 79.8 | Toyota Yaris   | 59.6 | Volkswagen ID.3 | 66.0 |
| Peugeot 2008    | 77.0 | Volkswagen Polo  | 64.1 | Toyota Corolla | 64.6 | Fiat 500        | 96.3 |

### Fastest selling car models up to 4-years-old by Market Days Supply

| All powertrains     | MDS  | ICE                 | MDS  | Hybrid             | MDS  | BEV           | MDS  |
|---------------------|------|---------------------|------|--------------------|------|---------------|------|
| Tesla Model Y       | 40.4 | Opel/Vauxhall Corsa | 47.3 | Toyota Yaris Cross | 50.5 | Tesla Model Y | 40.4 |
| Tesla Model 3       | 41.5 | Renault Twingo      | 50.3 | Hyundai IONIQ      | 51.9 | Tesla Model 3 | 41.5 |
| Opel/Vauxhall Corsa | 48.7 | Dacia Duster        | 51.8 | Toyota RAV 4       | 53.0 | BMW i3        | 50.6 |

# Prix de vente à particulier

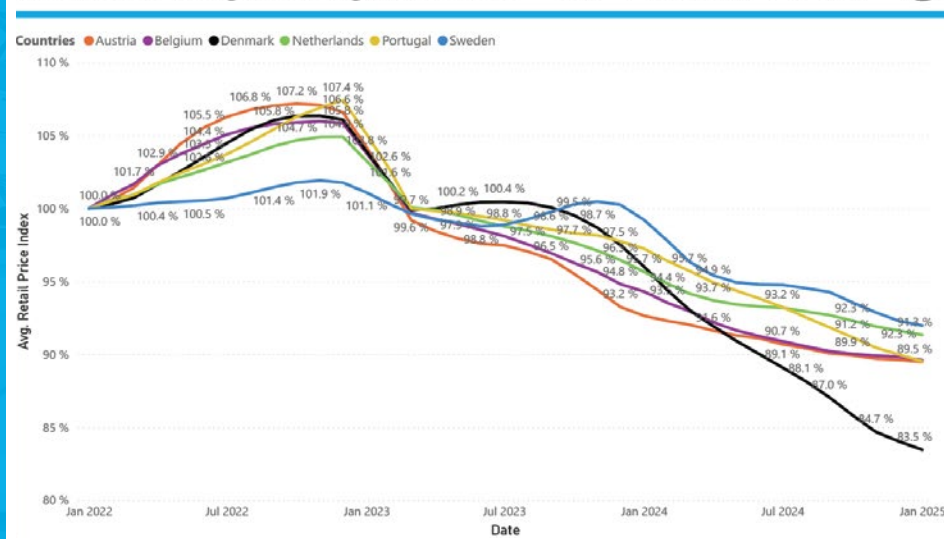
## Les prix reprennent leur souffle

Au cours des derniers mois, les grands marchés ont surtout connu une stabilisation des prix, qui résulte principalement de l'évolution robuste des prix des moteurs thermiques. Une forte attractivité (MDS) et un écoulement rapide permettent aux revendeurs de ces véhicules d'élaborer leur stratégie de prix sans subir la pression accrue d'un rapport défavorable entre l'offre et la demande.

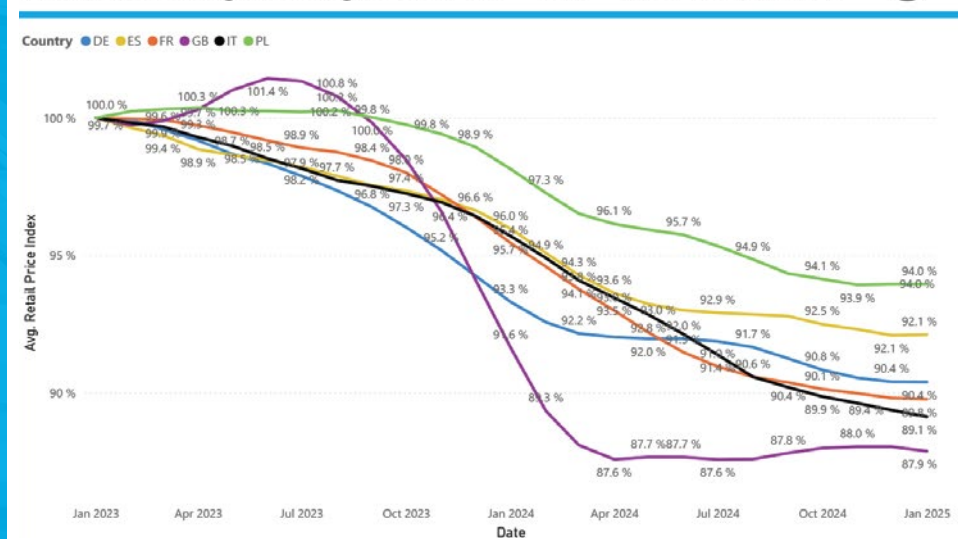
La baisse des parts de marché du diesel soutient cette attractivité (MDS) dans de nombreux pays. Les indices de l'essence ont également montré une tendance modérée au

cours des derniers mois. Le comportement des prix des véhicules électriques à batterie est presque identique dans la plupart des pays. Une demande sous-développée et une évaluation délicate du risque conduisent souvent à des ajustements de prix prématurés pour les véhicules électriques, par prudence et par volonté de se débarrasser rapidement du véhicule. Avec l'indice des prix affiné, les changements dans le portefeuille au fil du temps sont maintenant mieux reflétés et créent une image plus réaliste, avec une influence réduite des cycles de vie des modèles.

Retail Price (weighted. avg.) Index 100 = Jan - AT,BE,DK,NE,PT,SE ⓘ



Retail Price(weighted avg.) Index 100 = Jan - FR,DE,IT,PL,ES,GB ⓘ



Please note that INDICATA is currently in the process of enhancing the Marketwatch Retail Price Index. As a result, there may be variations compared to the versions available in previous months. We appreciate your understanding as we strive to deliver a better experience.

## Prix stables avec une légère baisse de l'attractivité (MDS)

Alors que le nombre de véhicules électriques à batterie neufs en Autriche a de nouveau légèrement diminué de -6,3% en 2024, une dynamique un peu plus positive peut encore être observée dans le segment des véhicules d'occasion. Ici, la part des ventes augmente lentement et régulièrement depuis près d'un an, passant d'environ 5,9 % à 7,7 % à la fin de 2024. Dans le même temps, la part des véhicules électriques dans le parc automobile diminue, revenant d'un maximum d'environ 11,5 % en 2024 à 10,2 % en décembre. L'attractivité souffre néanmoins et, avec le gonflement saisonnier habituel de la valeur de l'indice désirabilité (MDS) en fin d'année, atteint la plus mauvaise valeur moyenne des marchés observés à 144,9. Par rapport aux valeurs maximales négatives de 2023 et 2024, on peut toutefois considérer qu'il s'agit d'une amélioration. Les véhicules plus anciens de la tranche d'âge 5+ en particulier sont toujours meilleurs en termes d'attractivité du marché dans le champ de comparaison européen et font mieux que les PHEV du même âge dans leur propre pays dans l'analyse de l'offre et de la demande. En ce qui concerne l'évolution des prix par rapport au début de l'année 2023, les véhicules entièrement électriques sont toujours sous pression et ont tendance à être encore plus décotés par les fournisseurs.

Les prix moyens des offres pour presque tous les autres types de

carburant sont restés relativement stables à la fin de l'année dernière. Seuls les hybrides simples ont subi des corrections de prix à la baisse, mais restent en tête si on les compare au niveau de prix du début de l'année 2023. Une part de stock de 4,5 % et une part de vente de 3,8 %, qui en font le plus petit groupe de types de carburant, laisseraient en fait présager un bon rapport entre l'offre et la demande.

Cependant, l'indice de désirabilité le plus bas indique que le niveau de prix est atteint grâce à la résilience des concessionnaires qui proposent les véhicules. Les acheteurs potentiels ne sont pas attirés par des ajustements de prix rapides, mais acceptent au contraire des délais d'attente plus longs. Avec succès, comme vous pouvez le constater, du moins en ce qui concerne les prix et probablement aussi les marges. Avec une part des nouvelles immatriculations de plus de 25 % en 2024, les hybrides simples et légers représentent ensemble le deuxième groupe de carburants en Autriche après les voitures à essence et, avec +26,6 %, affichent également la plus forte croissance en volume par rapport à 2023. L'offre future sur le marché de l'occasion est donc garantie. Il reste à espérer que la demande pour ce type de véhicules continuera d'évoluer positivement. Le nombre de véhicules diesel dans le parc automobile continue de diminuer et ne représente plus qu'un peu plus d'un tiers.

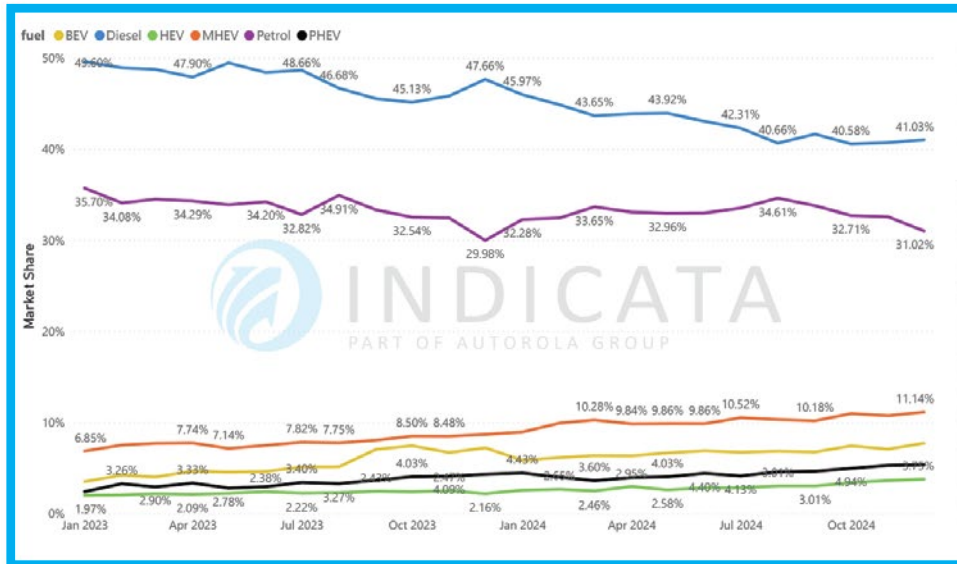
### Top selling < 4-years-old by volume

| Make       | Model   | MDS  |
|------------|---------|------|
| Škoda      | Octavia | 79.2 |
| Volkswagen | Golf    | 85.7 |
| Volkswagen | Passat  | 75.6 |

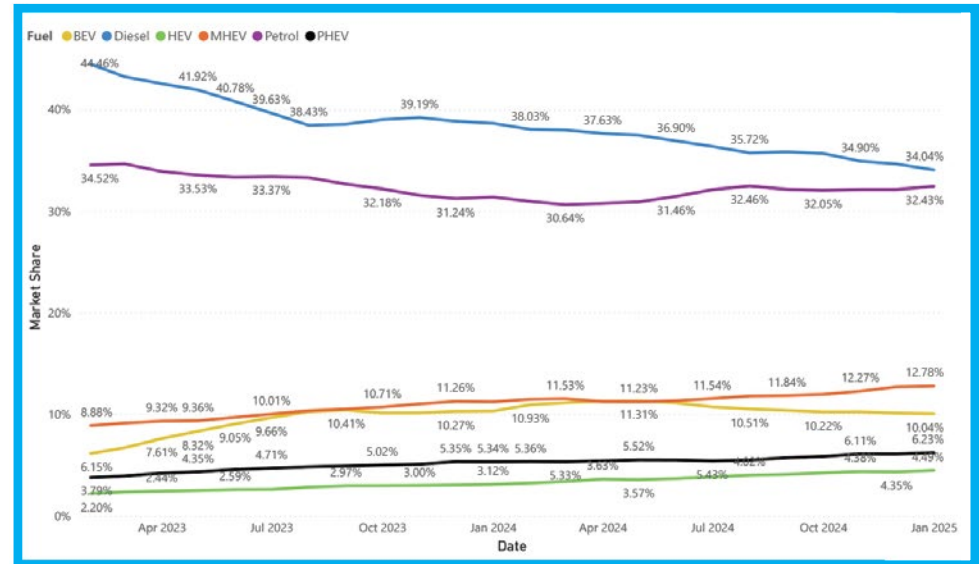
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

| Make    | Model   | Stock turn | MDS  |
|---------|---------|------------|------|
| Tesla   | Model 3 | 7x         | 52.0 |
| Toyota  | RAV 4   | 7x         | 52.2 |
| Citroën | C3      | 6x         | 56.0 |

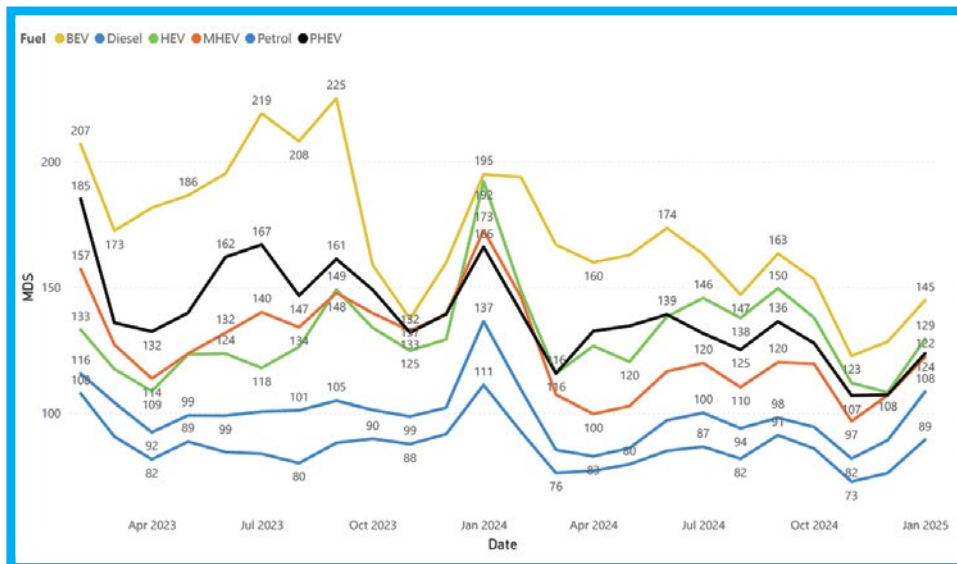
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - AUSTRIA



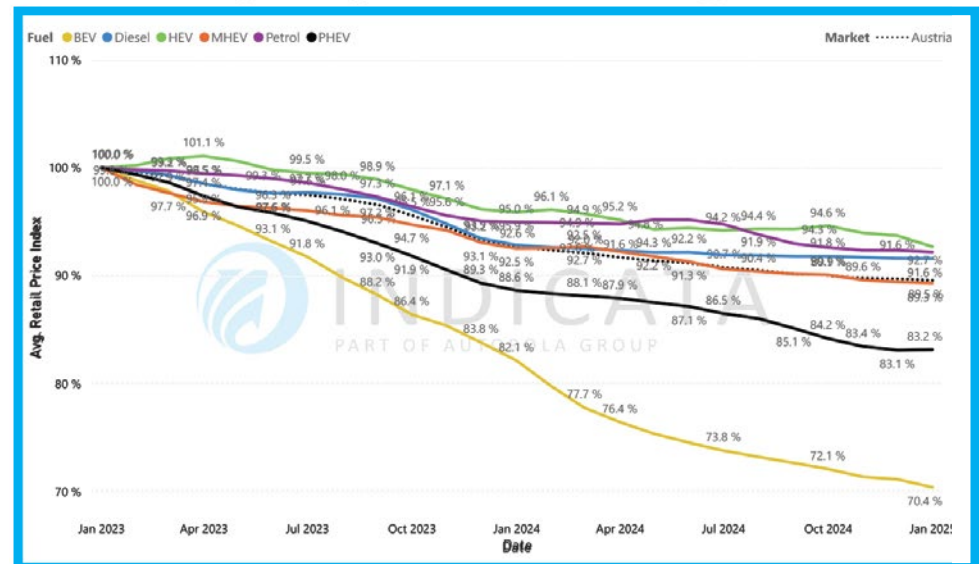
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - AUSTRIA



## MDS BY FUEL TYPE - AUSTRIA



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - AUSTRIA



## Les nouvelles voitures sont de plus en plus électriques, les voitures d'occasion pas encore

Avec une nouvelle croissance de +37%, les nouvelles immatriculations de véhicules électriques de la Belgique en 2024 ont désormais dépassé la Norvège en termes de volume et revendiquent une impressionnante part de marché des voitures particulières de plus de 28%. Cela les place en cinquième position en termes absolus, derrière le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France et les Pays-Bas voisins. Le marché belge des voitures d'occasion est non seulement à la traîne en termes de parts de marché, mais aussi en termes de croissance générique plutôt modérée.

Actuellement, seuls près de 8% des véhicules d'occasion proposés sont entièrement électriques et n'ont pu développer leur part de marché de 4% que depuis le début de l'année 2023. Même dans le segment d'âge des jeunes véhicules d'occasion jusqu'à 2 ans, la part de marché existante n'est que d'un peu moins de 14% et est même actuellement en recul avec une part de vente stagnante, ce qui indique des exportations importantes. La nouvelle année d'immatriculation 2023, qui est désormais de plus en plus vendue comme véhicule d'occasion, recèle un potentiel de pression croissante sur les volumes sur les parvis des concessionnaires en raison du bond de Tesla d'un peu moins de 5 000 en 2022 à 16 000, ou de la série VW ID de 2 600 en 2022 à 11 000 unités. La valeur moyenne

encore relativement faible de l'indice de désirabilité, supérieure à 100, en est un symptôme correspondant et n'a pu être maintenue et améliorée que par la poursuite des baisses de prix. Les hybrides rechargeables s'en sortent un peu mieux en Belgique et continuent d'avoir une pénétration du marché plus modérée que leurs concurrents tout électriques. La baisse des prix est néanmoins nettement plus importante que pour les moteurs thermiques et les hybrides simples, mais moins prononcée que pour les véhicules électriques.

En outre, les nouveaux chiffres d'immatriculation des plug-ins en 2024 sont en baisse, mais avec une part de marché d'un bon 15%, ils sont encore assez importants pour assurer une pression sur les prix dans les années à venir. Les hybrides simples, par contre, ont actuellement une bonne configuration en Belgique aussi. Des volumes gérables et de bonnes valeurs d'attractivité (MDS) pour les véhicules occasion ont apparemment même encouragé les fournisseurs à augmenter légèrement leurs prix de vente au cours des derniers mois. Les modèles diesel, qui n'atteignaient même pas 5 % du marché belge des voitures neuves en 2024 - sans compter les hybrides légers - sont désormais passés sous la barre des 30 % dans l'offre de véhicules d'occasion.

### Top selling < 4-years-old by volume

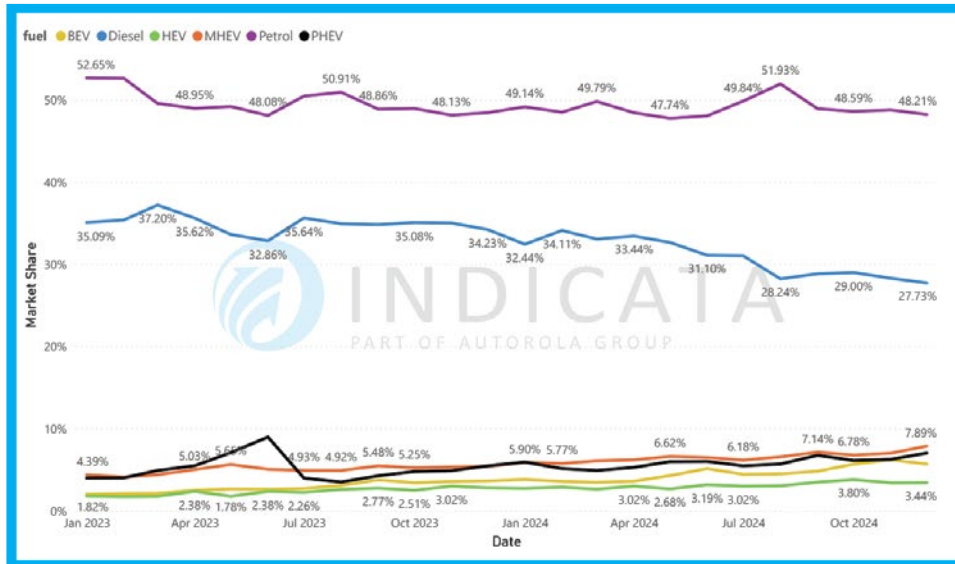
| Make       | Model    | MDS  |
|------------|----------|------|
| Volkswagen | Golf     | 68.5 |
| BMW        | 1 series | 84.6 |
| BMW        | 3 series | 78.3 |

### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

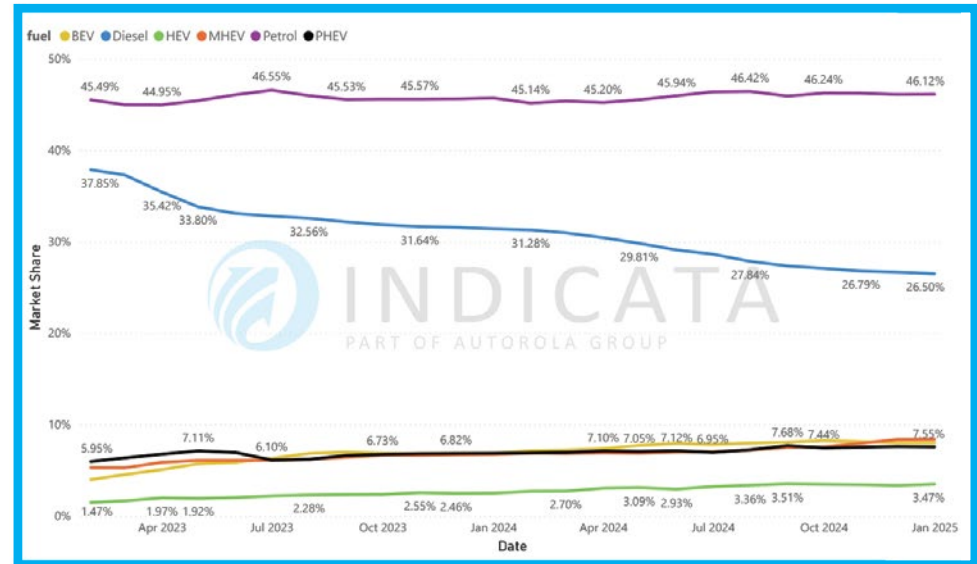
| Make    | Model   | Stock turn | MDS  |
|---------|---------|------------|------|
| Hyundai | Tucson  | 10x        | 34.3 |
| Dacia   | Sandero | 10x        | 35.4 |
| Škoda   | Kodiaq  | 10x        | 37.4 |



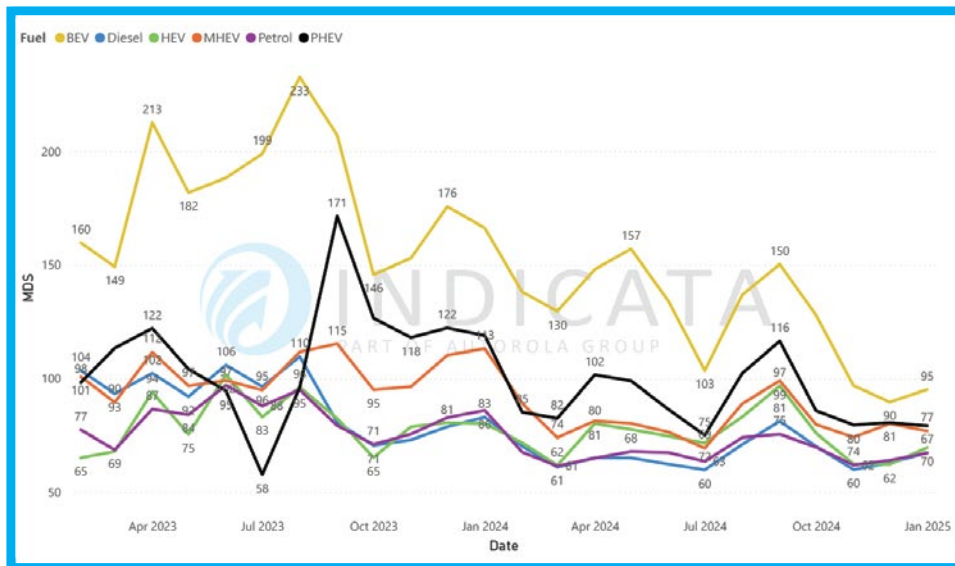
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - BELGIUM



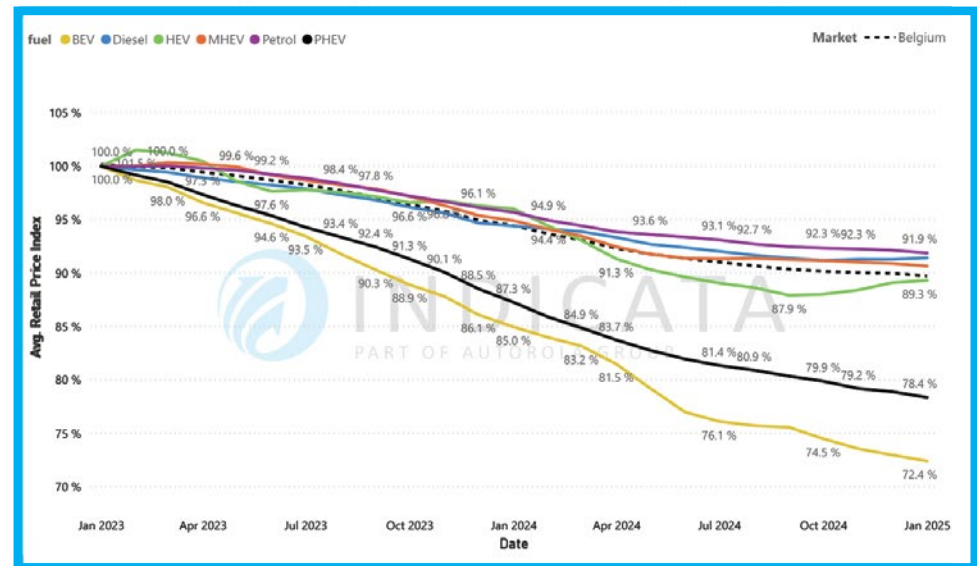
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - BELGIUM



## MDS BY FUEL TYPE - BELGIUM



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - BELGIUM



## Électrification rapide

Le Danemark continue de progresser dans l'électrification de son marché des voitures neuves, à l'instar de la Belgique. Plus d'une voiture neuve sur deux immatriculée en 2024 (51 %) était une voiture électrique à batterie. Les véhicules hybrides rechargeables (PHEV) et les véhicules diesel, dont la part dans les nouvelles immatriculations était inférieure à 5 % l'année dernière, sont de moins en moins pertinents. C'est un ordre de grandeur vers lequel l'offre de jeunes véhicules occasion récents de moins de 2 ans évolue infailliblement depuis quelques mois à 9,9% (diesel) et 8,1% (PHEV).

Les véhicules électriques, en revanche, représentent déjà plus de 60 % des jeunes voitures proposées au Danemark. Contrairement à la Belgique, ils représentent déjà un tiers de toutes les inscriptions, notamment parce qu'il n'y a pas de moteur d'exportation puissant en raison du niveau absolu des prix. Les ventes ont augmenté proportionnellement, passant d'un peu moins de 12 % au début de 2023 à près de 40 % dans la tranche d'âge la plus jeune. L'attractivité moyenne (MDS) mesurée en indice de désirabilité est de 68, ce qui est mieux que tous les autres types de carburants au Danemark. Cependant, l'indice de prix en baisse montre que l'attractivité des véhicules d'occasion s'est stabilisée au fil du temps, principalement en raison de prix de plus en plus favorables.

Par exemple, le top 3 des modèles comprend deux modèles à propulsion exclusivement électrique et la Renault Mégane, dont près de 90 % des ventes considérées ici ont également été générées par sa version BEV. Le diesel et les plug-ins, en revanche, ont non seulement une part de marché comparable, mais affichent également une tendance négative similaire en matière de prix. Ce n'est qu'en termes d'attractivité du marché que les plug-ins parviennent à mieux séduire les clients et détiennent actuellement la deuxième meilleure valeur nationale d'indice (MDS) après leurs homologues tout électriques.

Pendant ce temps, les véhicules à essence et les hybrides simples ont largement réussi à maintenir leur positionnement de prix depuis 2023. Toutefois, les véhicules hybrides sans bougie semblent moins performants dans la mesure de l'offre et de la demande que les véhicules à essence. Néanmoins, l'indice des prix des voitures d'occasion à essence a également largement maintenu son niveau par rapport à 2023 et occupe donc la première place par rapport à tous les autres types de carburant.

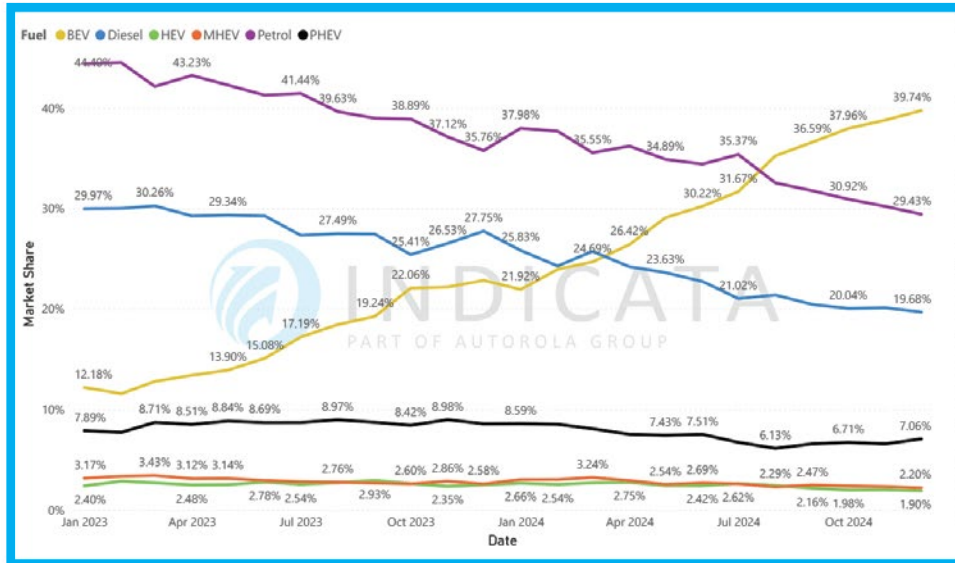
### Top selling < 4-years-old by volume

| Make       | Model | MDS  |
|------------|-------|------|
| Volkswagen | ID.4  | 59.6 |
| Volkswagen | ID.3  | 46.5 |
| Škoda      | Enyaq | 63.3 |

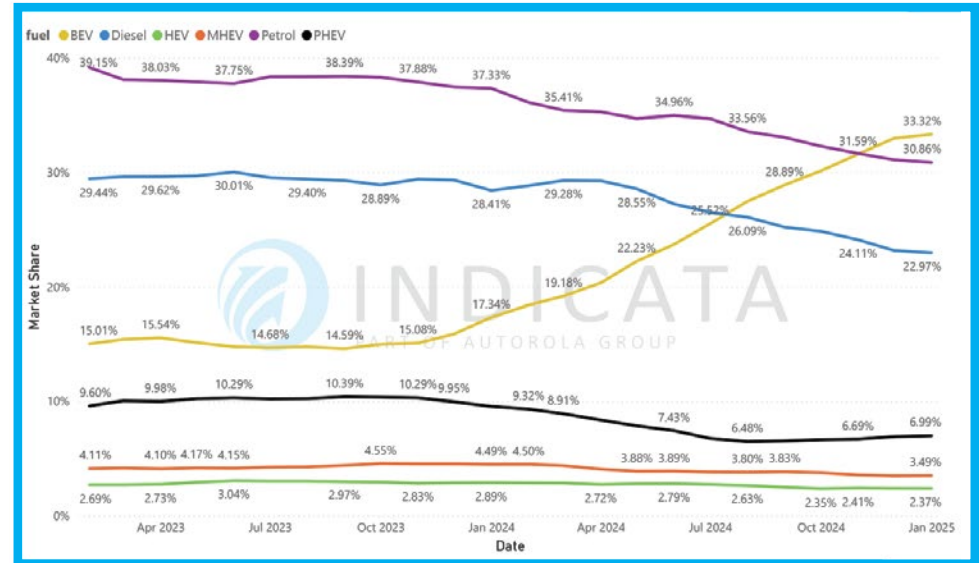
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

| Make    | Model   | Stock turn | MDS  |
|---------|---------|------------|------|
| Tesla   | Model Y | 10x        | 36.2 |
| Renault | Mégane  | 9x         | 39.7 |
| MG      | 4       | 9x         | 40.3 |

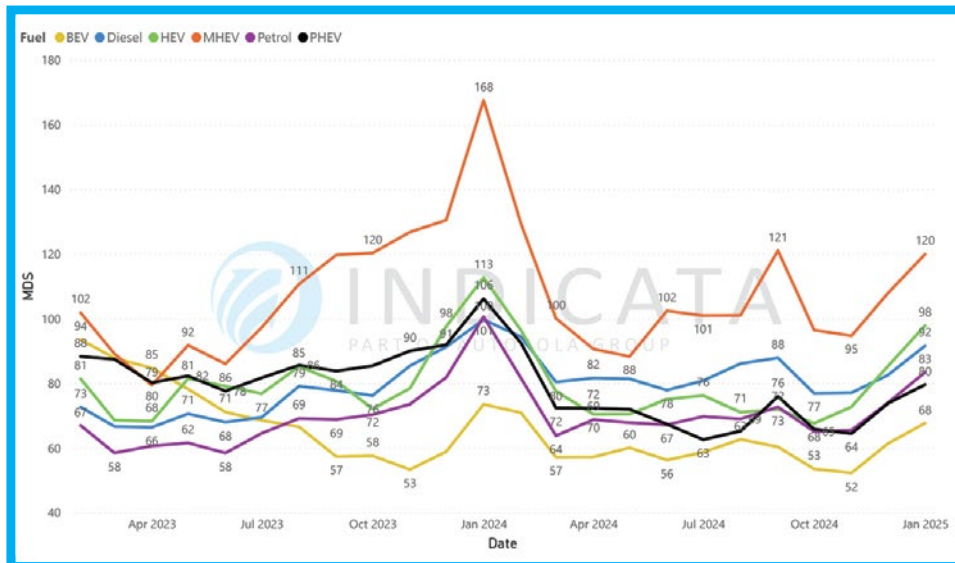
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



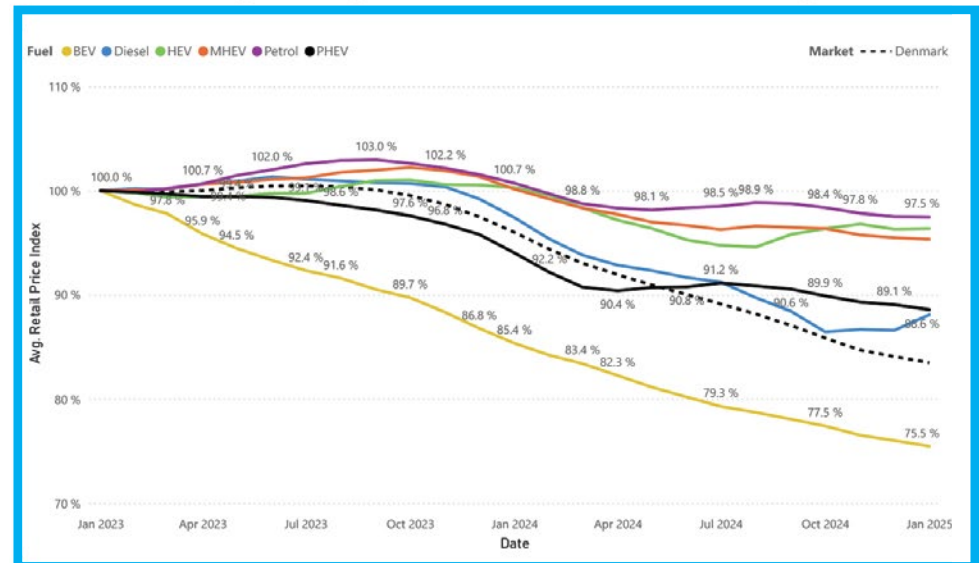
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



## MDS BY FUEL TYPE - DENMARK



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - DENMARK



## Un début d'année 2025 tranquille

Si le marché des immatriculations de voitures neuves en France a baissé d'environ 3 % au total en 2024, la composition du marché des voitures neuves n'a guère changé de manière significative. Si l'on considère la croissance des hybrides légers davantage comme une substitution des moteurs thermiques par des versions plus modernes. La situation était très différente l'année précédente et s'est terminée par un bond significatif des véhicules électriques et des véhicules hybrides légers. Bien que les deux types de motorisation aient enregistré une légère baisse des nouveaux véhicules l'année dernière, à savoir -2,6 % pour les véhicules électriques et -10,2 % pour les véhicules rechargeables, ils restent plus élevés en termes absolus que les années précédentes.

Il en va de même pour le marché des voitures d'occasion. Toutefois, une tendance négative se dessine toujours dans l'évolution des prix de ces deux types de carburant. Toutes les autres motorisations sont entrés dans une phase plus stable en termes de prix au milieu de l'année dernière et ont maintenu leur statut en décembre. Bien que l'attractivité du marché des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables se soit fondamentalement améliorée, ils se trouvent dans la plus mauvaise position par rapport aux moteurs thermiques et aux hybrides simples. Cette constatation s'applique à tous les segments d'âge.

Comme dans de nombreux autres marchés observés, les hybrides simples affichent un développement solide. Non seulement la croissance de la part de marché est régulière et modérée, mais l'attractivité du marché s'est également améliorée. L'attractivité (MDS) du marché s'est également améliorée, de sorte que l'on peut supposer que la demande a pu suivre le rythme de l'afflux d'hybrides d'occasion. Chez Renault en particulier, la part observée de l'offre et des ventes de véhicules d'occasion récents sur le marché domestique est désormais de 25 % et augmente, alors que les véhicules électriques de cette marque ne représentent qu'environ 5 % des ventes et 7 % du stock.

Les voitures à essence, qui représentent encore près de 40 % de l'offre française totale et plus d'un tiers des voitures d'occasion de moins de deux ans, ne montrent généralement pas de signes de pression excessive sur les prix. L'indice des prix de l'offre s'est même redressé vers la fin de l'année. L'électrification est encore faible dans le segment des véhicules utilitaires légers d'occasion. À la fin de l'année, à peine 9 % des véhicules très récents proposés étaient 100% électriques, sans parler des moins de 1 % chacun de HEV et de PHEV. Ce marché restera donc dominé par les véhicules utilitaires à motorisation diesel en 2025.

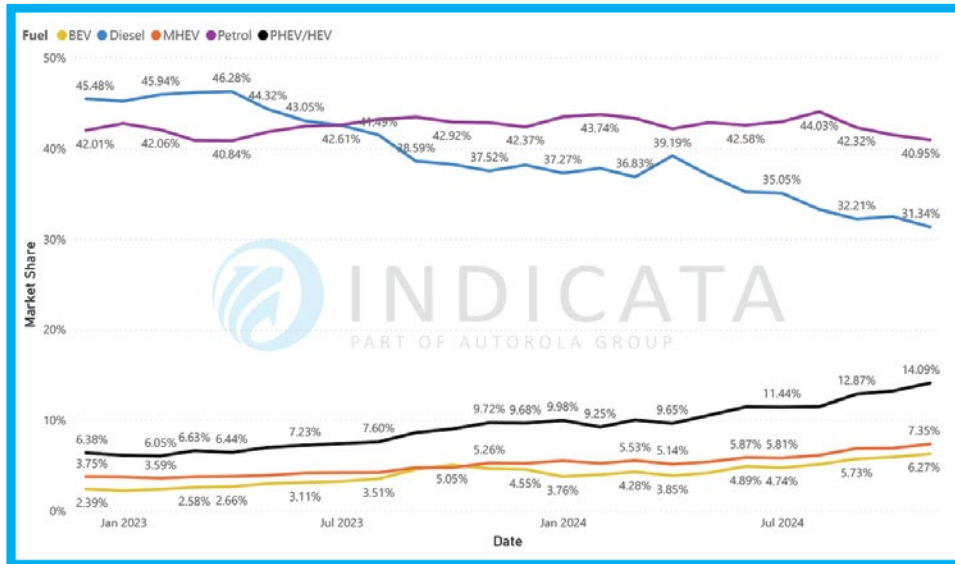
### Top selling < 4-years-old by volume

| Make    | Model | MDS  |
|---------|-------|------|
| Peugeot | 208   | 78.1 |
| Renault | Clio  | 47.3 |
| Peugeot | 2008  | 75.8 |

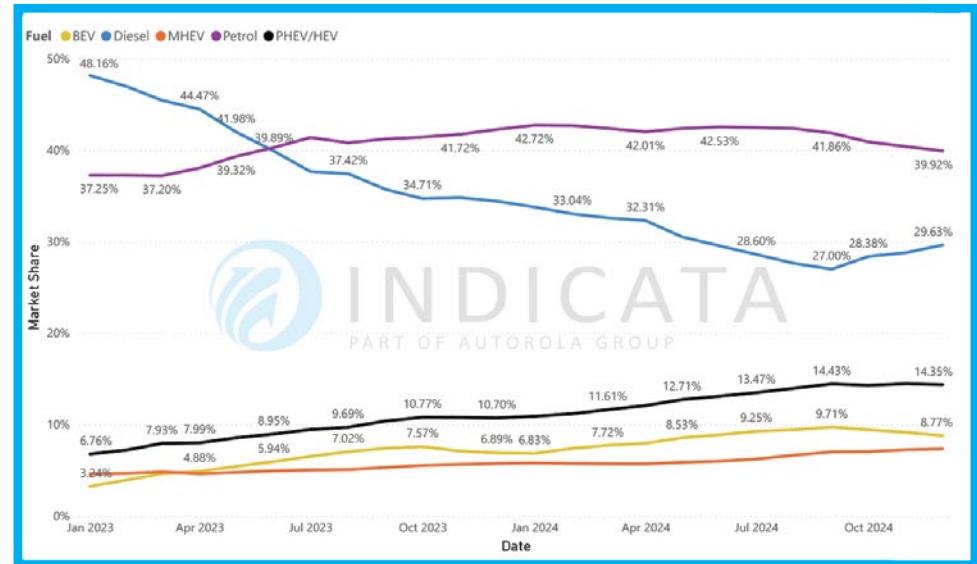
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

| Make  | Model   | Stock turn | MDS  |
|-------|---------|------------|------|
| Dacia | Sandero | 10x        | 36.2 |
| Dacia | Duster  | 10x        | 36.9 |
| Tesla | Model Y | 9x         | 39.7 |

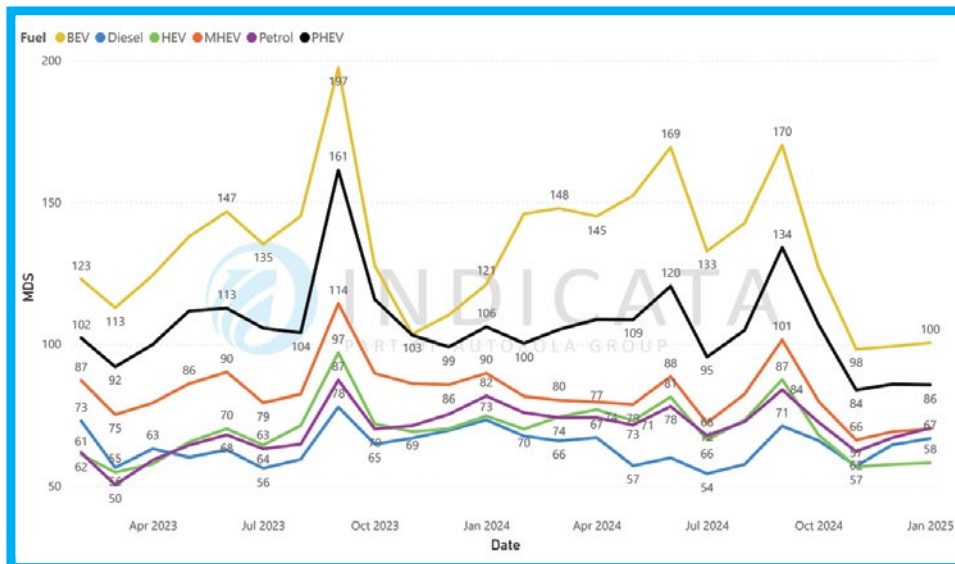
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - FRANCE



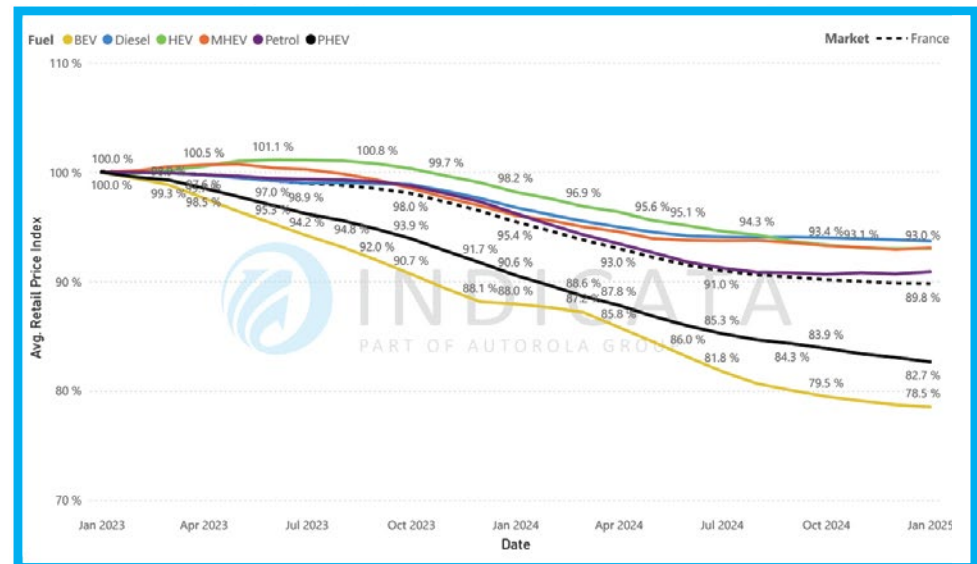
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - FRANCE



## MDS BY FUEL TYPE - FRANCE



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - FRANCE



## Le scepticisme des clients à l'égard de l'e-mobilité se consolide

Le marché des voitures neuves 2024 en Allemagne s'est clôturé presque au même niveau que l'année précédente, suggérant une attractivité (MDS) de -1,0%. Cependant, des changements significatifs ont été observés en termes de types de motorisation. Les motorisations entièrement électriques ont subi une perte sévère de -27,4% par rapport à l'année précédente et le mois de décembre n'a pas fait exception à la règle avec -38,6%. Cette perte a été largement compensée par la croissance de tous les types de véhicules hybrides et par une légère augmentation des véhicules à essence.

Avec cette forte baisse, l'Allemagne occupe une position particulière par rapport aux autres grands marchés européens, qui ont par ailleurs clôturé avec des véhicules électriques entre -2,6 % (France) et +21,4 % (MDS) par rapport à l'année précédente. Étant de loin le plus grand marché européen pour les voitures particulières, la perte de plus de 140 000 unités de voitures neuves tout électriques est certainement inquiétante pour les constructeurs, notamment en ce qui concerne leurs objectifs et pénalités en matière de CO2. Tesla en particulier, avec une baisse de 26 000 unités, mais aussi Opel avec 20 000 Corsas et Mokka en moins, ou encore 15 000 Fiat 500 en moins. VW et Porsche n'ont pu compenser que partiellement leurs pertes globales avec de nouveaux modèles - ID.7 et Macan.

Pour le futur marché des véhicules d'occasion, cette baisse pourrait toutefois apporter un soulagement bienvenu, en réduisant la pression des volumes sur les véhicules électriques lorsque l'année d'immatriculation 2024 arrivera chez les concessionnaires de véhicules d'occasion. Actuellement, la part de marché des véhicules électriques dans le commerce stagne autour de 10 %, tant au niveau des ventes que du stock de jeunes véhicules de moins de 2 ans. La valeur moyenne d'attractivité de l'indice de désirabilité s'est nettement améliorée au cours de l'année écoulée, mais elle se situe toujours dans la partie négative du champ comparatif et n'est dépassée que par les hybrides simples. Cette amélioration est notamment due aux fortes adaptations de prix, qui ont attiré un peu plus l'attention des acheteurs potentiels de véhicules d'occasion sur les véhicules électriques, du moins en termes économiques, même si la valeur s'est à nouveau légèrement détériorée en décembre, comme c'est habituellement le cas en cette saison.

Ce qui est inhabituel, même en comparaison européenne, c'est le faible attrait des hybrides simples, dont le niveau de prix stable s'impose apparemment face à un rapport offre/demande plutôt défavorable. Toutefois, leur part de marché dans le portefeuille de l'offre augmente à peine actuellement, de sorte qu'il ne faut pas s'attendre à une détérioration soudaine dans un avenir proche.

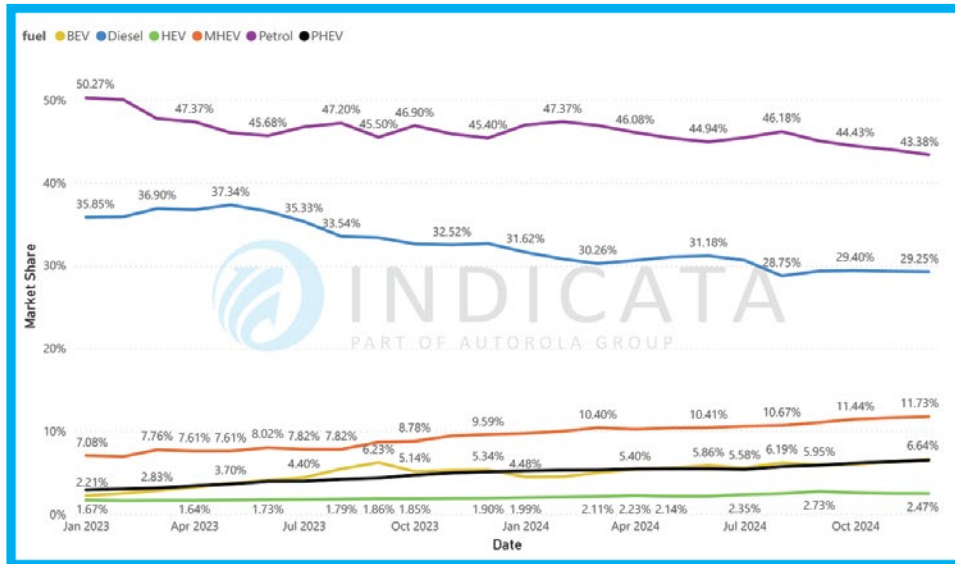
### Top selling < 4-years-old by volume

| Make       | Model    | MDS  |
|------------|----------|------|
| Volkswagen | Golf     | 87.4 |
| BMW        | 3 Series | 65.4 |
| Volkswagen | T-ROC    | 96.4 |

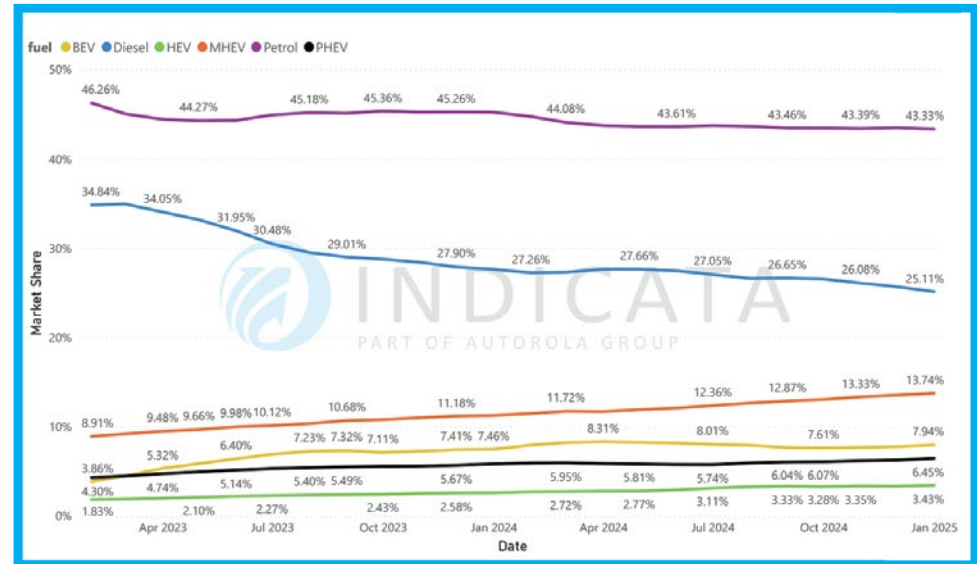
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

| Make  | Model   | Stock turn | MDS  |
|-------|---------|------------|------|
| BMW   | i3      | 14x        | 26.4 |
| Tesla | Model Y | 11x        | 33.2 |
| Tesla | Model 3 | 10x        | 34.4 |

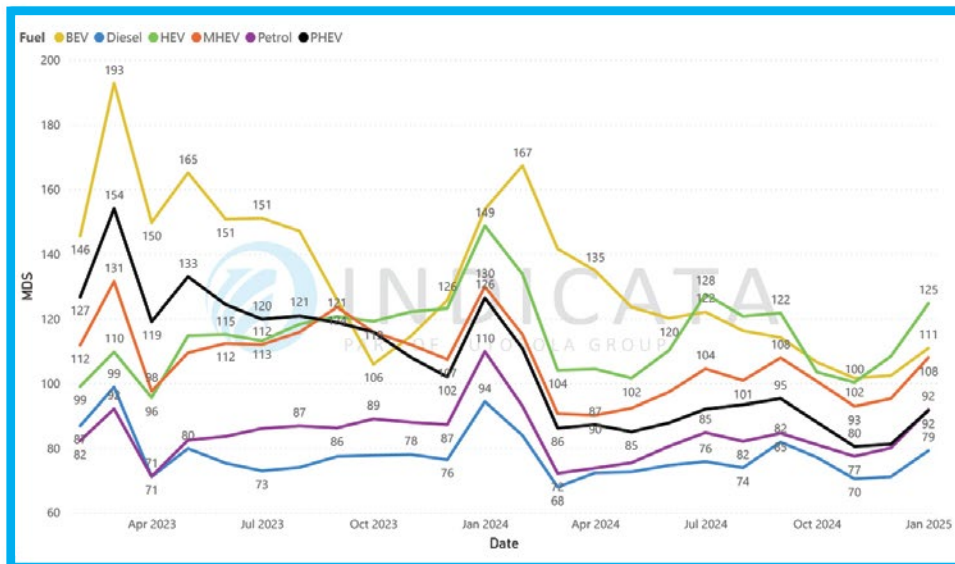
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - GERMANY



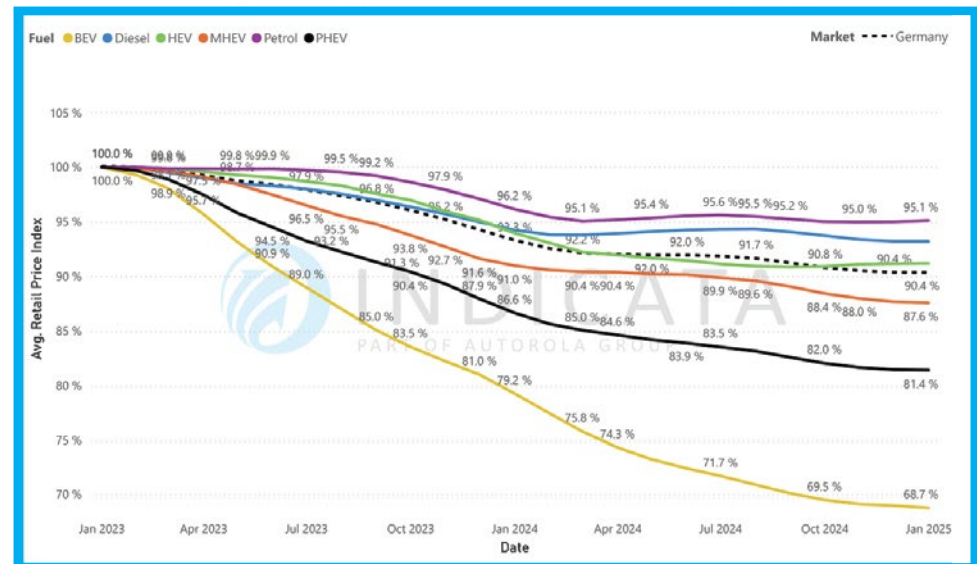
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - GERMANY



## MDS BY FUEL TYPE - GERMANY



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - GERMANY



## Pas encore prête pour les véhicules électriques

Comme en Allemagne, le marché des voitures neuves en Italie a clôturé 2024 à peu près au même niveau que l'année précédente, après un mois de décembre relativement plus faible. Contrairement à son grand voisin du nord de l'Europe, cependant, cela concerne également les voitures électriques, qui ne représentent que 4,2 % du marché jusqu'à présent. La pénétration de ce type de motorisation sur le marché des voitures d'occasion est également faible, à 3,2 % et 2,2 % respectivement pour le stock et les ventes. Cependant, le MDS de 118 est un signe que même ces quantités relativement petites ne trouvent pas d'acheteurs assez rapidement et que des tentatives sont faites pour maintenir un taux de rotation approprié grâce à des prix plus élevés.

Il n'est donc pas surprenant qu'aucun véhicule purement électrique ne figure dans le top 3 des meilleures ventes. Les moteurs thermiques et les hybrides simples sont tout aussi attractifs en termes de valeur d'indice de désirabilité. Les tendances en matière de prix sont également proches les unes des autres. Ces dernières années, cependant, le marché italien des véhicules d'occasion de moins de deux ans a connu une évolution du diesel vers l'essence plutôt que vers l'électrification. Même les marques

nationales du groupe Stellantis n'atteignent qu'un peu plus de 5 % de part de marque avec les véhicules d'occasion récents de moins de deux ans. Les hybrides simples ne jouent également qu'un rôle très mineur parmi les très jeunes véhicules d'occasion. Seuls 4 % du stock total en décembre étaient des HEV et même dans la tranche d'âge la plus jeune, le chiffre est à peine plus élevé avec 4,8 %. Il convient toutefois de noter que les modèles Fiat 500 et Panda Hybrid, qui sont bien représentés en Italie, sont identifiés comme des hybrides légers dans la classification INDICATA, et non comme des HEV.

La vente rapide des hybrides simples jusqu'à présent, reconnaissables à de bonnes valeurs d'indice de désirabilité, a apporté une stabilité de prix correspondante à ce type de carburant. Toutefois, les années d'immatriculation 2022 et 2023 devraient voir une augmentation des ventes de Toyota Yaris Cross Hybrid et d'autres modèles Renault en particulier. Ces derniers sont déjà présents sur le marché avec une part de stock de véhicules occasion récents de moins de 2 ans de près de 40 %, alors que les ventes françaises restent encore bien en retrait avec une part de marque d'un peu moins de 15 % en décembre.

### Top selling < 4-years-old by volume

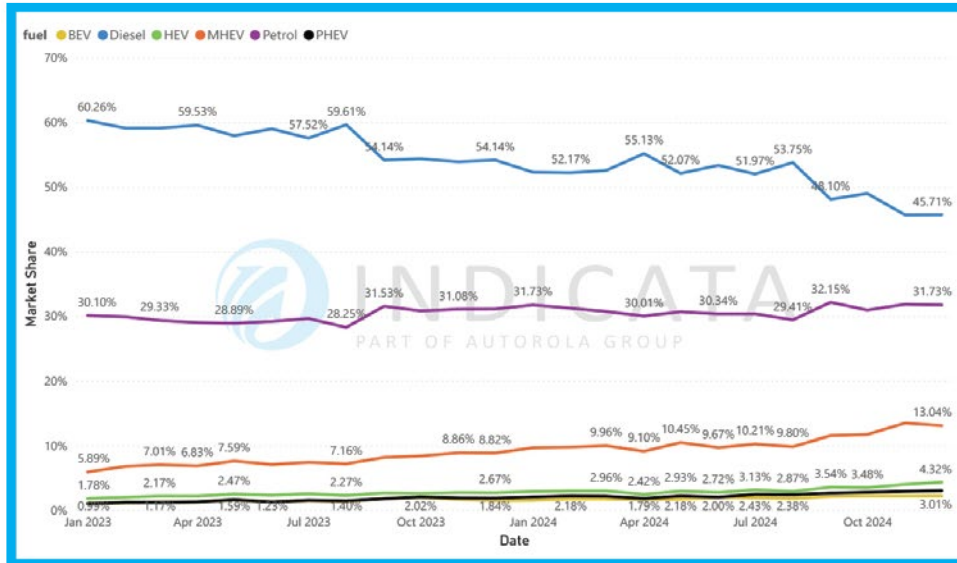
| Make | Model    | MDS  |
|------|----------|------|
| Fiat | Panda    | 56.8 |
| Fiat | 500      | 72.7 |
| Jeep | Renegade | 78.6 |

### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

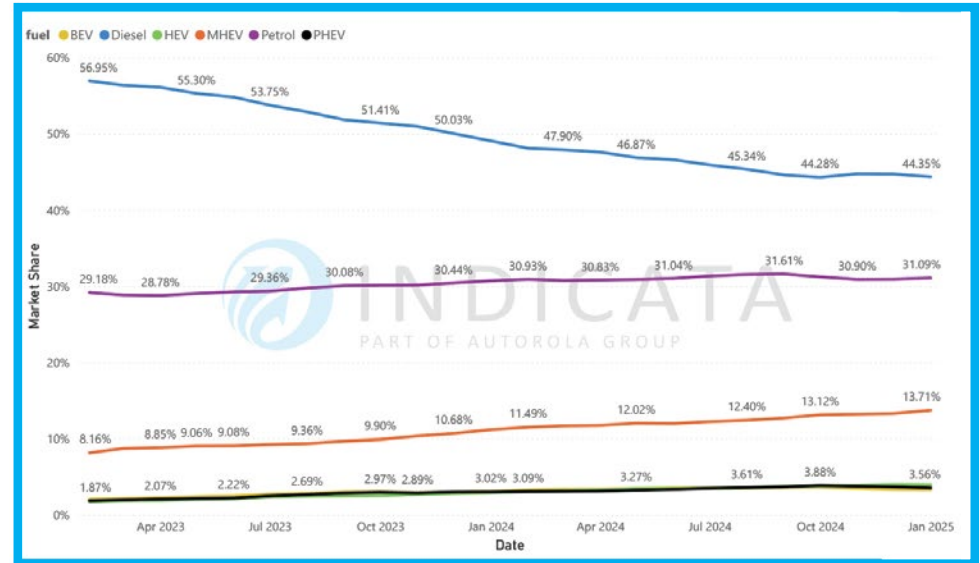
| Make    | Model           | Stock turn | MDS  |
|---------|-----------------|------------|------|
| Mini    | Countryman      | 11x        | 33.7 |
| Mini    | 3-door / 5-door | 10x        | 36.0 |
| Hyundai | i10             | 8x         | 43.5 |



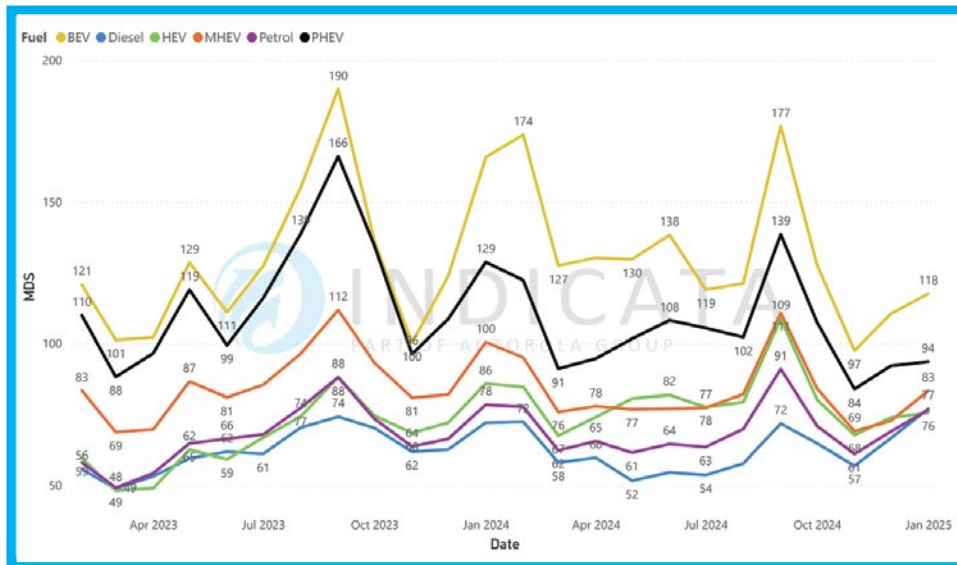
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - ITALY



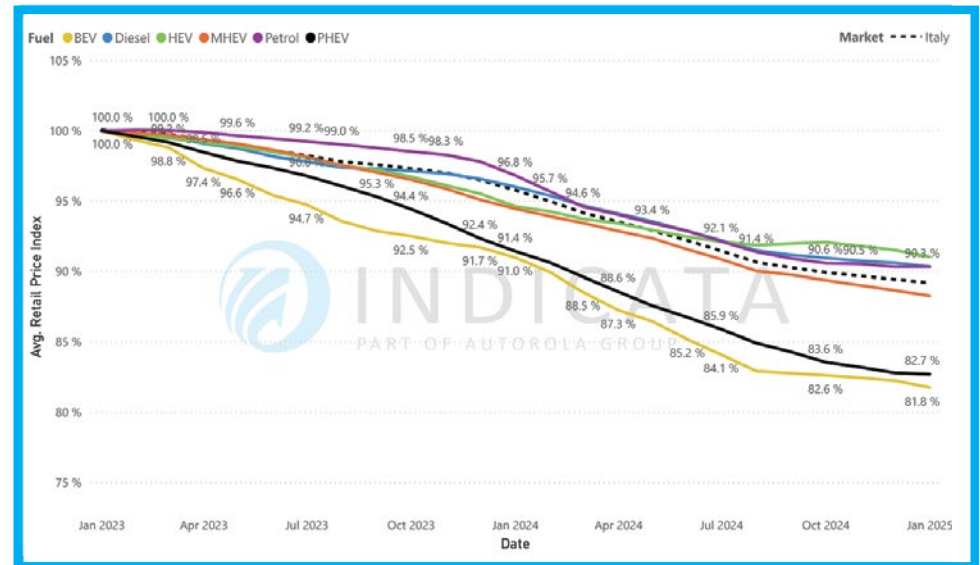
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - ITALY



## MDS BY FUEL TYPE - ITALY



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - ITALY



## Transition rapide vers l'électricité

Les nouvelles immatriculations aux Pays-Bas ont continué à stimuler la transition et l'électrification avec un fort mois de décembre pour les véhicules électriques et les PHEV. Près de 35 % de part de marché des véhicules électriques pour les voitures particulières plus près de 14 % de PHEV en 2024 signifient que près d'une voiture neuve sur deux aux Pays-Bas l'année dernière peut ou doit être rechargée avec une prise. Le réseau de recharge public très bien développé et les distances de conduite relativement courtes à l'intérieur du pays offrent de bonnes conditions pour cela.

Sur le marché de l'occasion, ces chiffres continuent d'arriver avec un temps de retard ou sont absorbés par les exportations. La part des modèles à batterie électrique parmi l'ensemble des véhicules occasion récents proposés s'est récemment élevée à 10 % et est restée constante à environ 19 % pour les jeunes véhicules de moins de deux ans depuis le début de l'année dernière. Toutefois, les volumes de vente et les parts ont augmenté au cours de la même période, en particulier dans la tranche d'âge la plus jeune, pour atteindre près de 18 % de l'ensemble des ventes au cours des derniers mois de l'année dernière. L'accélération des volumes de vente a considérablement amélioré l'attractivité (MDS) des jeunes véhicules électriques, mais elle s'accompagne d'une tendance des prix qui freine le

succès des ventes en dépit d'une demande intérieure croissante.

Cependant, il n'est pas surprenant que la Cupra Tavascan, un nouveau venu attrayant avec des volumes tout à fait respectables, apparaisse assez tôt dans la liste des 3 meilleures ventes rapides aux côtés des Tesla Model 3 et Y bon marché et à vente rapide. L'image KPI est comparable à celle des véhicules électriques pour les PHEV, qui, contrairement au marché actuel des voitures neuves, sont actuellement encore échangés en nombre similaire et parfois même plus important parmi les voitures d'occasion en raison de l'historique des nouvelles immatriculations.

Toutefois, la baisse des prix depuis 2023 est en moyenne nettement moins prononcée que pour les modèles tout électriques. Les hybrides simples n'ont guère pu s'imposer aux Pays-Bas, principalement en raison de l'absence de subventions. Les faibles parts de marché, même dans le groupe d'âge le plus jeune, inférieures à 10 %, avec les valeurs relativement bonnes de l'indice désirabilité, offrent l'opportunité d'une politique de prix robuste du côté des fournisseurs. Le déclin des ventes de voitures à essence dans le segment des voitures neuves depuis un certain temps - tout récemment - 25,7 % en 2024 par rapport à 2023 malgré un mois de décembre fort - a également conduit à des réductions correspondantes dans l'offre et la vente de voitures d'occasion.

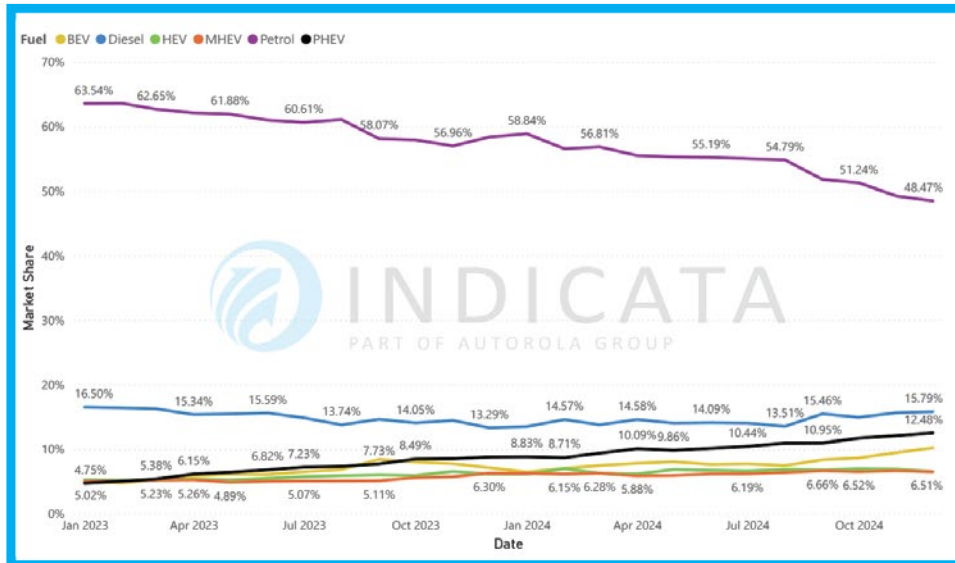
### Top selling < 4-years-old by volume

| Make       | Model | MDS  |
|------------|-------|------|
| Volkswagen | Golf  | 72.0 |
| Lynk & Co  | 01    | 46.8 |
| Volkswagen | Polo  | 65.4 |

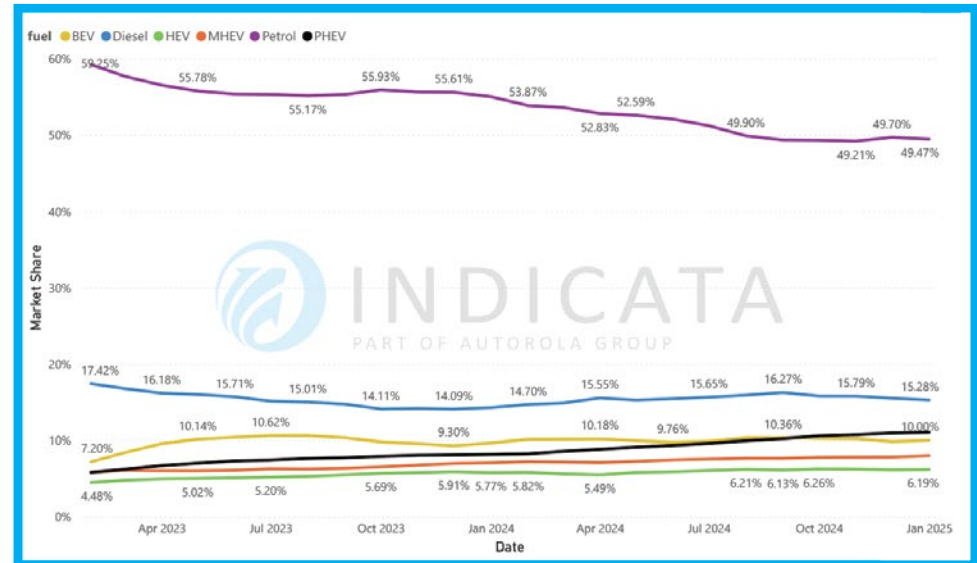
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

| Make  | Model    | Stock turn | MDS  |
|-------|----------|------------|------|
| Cupra | Tavascan | 11x        | 31.9 |
| Tesla | Model 3  | 11x        | 32.3 |
| Tesla | Model Y  | 10x        | 35.5 |

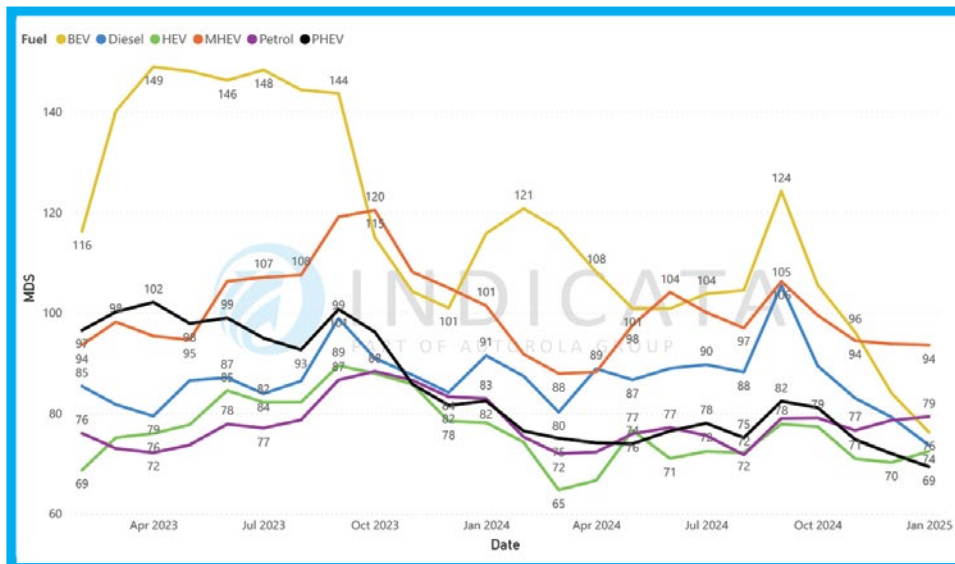
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - NETHERLANDS



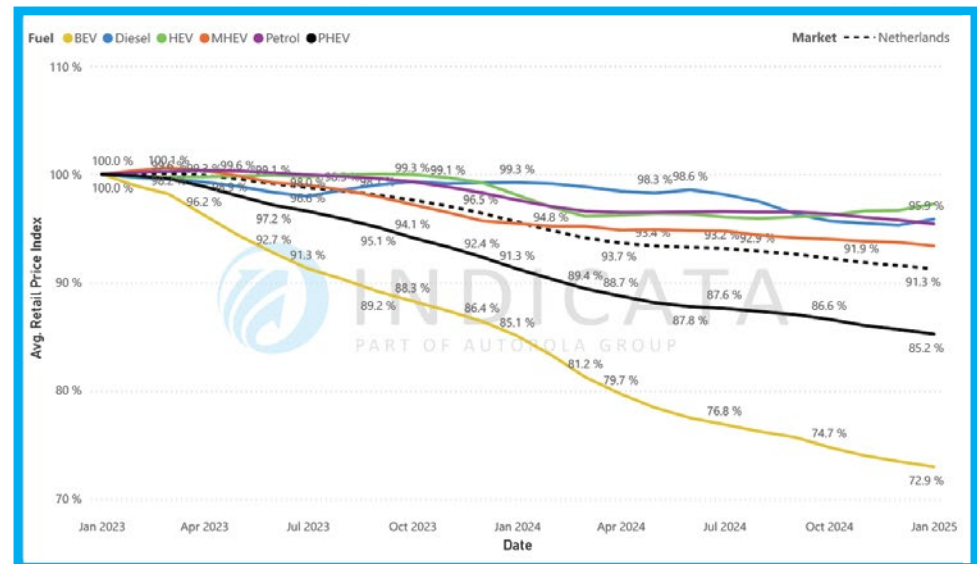
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - NETHERLANDS



## MDS BY FUEL TYPE - NETHERLANDS



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - NETHERLANDS



## Les véhicules hybrides sont une solution de transition

En Pologne, le marché des voitures neuves est encore nettement sous-développé en termes d'électrification. Les voitures particulières entièrement électriques ne représentaient que 3 % des nouvelles immatriculations en 2024, soit une baisse de 3 % par rapport à l'année précédente. Cela signifie que moins de véhicules électriques ont été immatriculés en Pologne l'année dernière qu'en Irlande. Malgré la croissance, les hybrides rechargeables seront encore légèrement inférieurs en 2024. En revanche, les hybrides simples et les MHEV atteignent désormais une part importante. Ensemble, ces types de motorisation représentent plus de 45 % des parts de marché et une croissance de 30 %.

Cette croissance est due à des effets d'attraction en prévision du renforcement des objectifs en matière de CO2. En outre, en Pologne, par exemple, les nouvelles immatriculations de véhicules dotés d'autres types de motorisation, principalement à essence, sont d'une ampleur similaire à celle des modèles tout électriques, que nous n'analysons pas séparément ici. Sur le marché polonais des véhicules d'occasion, le passage des moteurs thermiques aux variantes hybrides légères et complètes s'opère déjà dans la tranche d'âge la plus jeune, celle des moins de 2 ans, et a atteint en décembre une part stock combinée de près de 39 %. Les différents types de moteurs thermiques et d'hybrides simples présentent également une attractivité (MDS) modérée. Parmi le top 3 des Meilleures ventes rapides

jusqu'à 4 ans, on retrouve logiquement deux modèles classiques à moteur thermiques, la Golf et le Kodiaq, mais aussi le Toyota RAV 4, dont 70% ont été vendus avec une motorisation hybride dans la quantité observée. L'amélioration significative de la valeur de désirabilité des véhicules électriques, en particulier pour les véhicules très jeunes au moment de leur offre, permet un certain optimisme concernant les véhicules électriques.

Le marché de l'occasion reste cependant dominé par les modèles à essence. Les offres de voitures à essence plus jeunes sont toutefois de plus en plus sous pression, ce qui se traduit par une détérioration des valeurs d'attractivité. En moyenne, les voitures à essence restent toutefois dans un bon rapport entre l'offre et la demande et se situent au même niveau que les diesels. La proportion de modèles diesel a diminué progressivement au cours des dernières années et était légèrement supérieure à 30 % en décembre.

Parmi les véhicules occasionnels de moins de quatre ans, les diesels ne représentent que 16%, et les toutes jeunes voitures sont composées de seulement 10% de modèles diesel. Du côté des voitures neuves, il ne faut pas non plus s'attendre à une offre générée à l'échelle nationale, avec une part de marché des voitures neuves en 2024 inférieure à 9 % de voitures diesel. Cependant, l'attractivité et l'indice des prix restent solides et sains et ne devraient pas poser de problèmes majeurs au marché de l'occasion polonais.

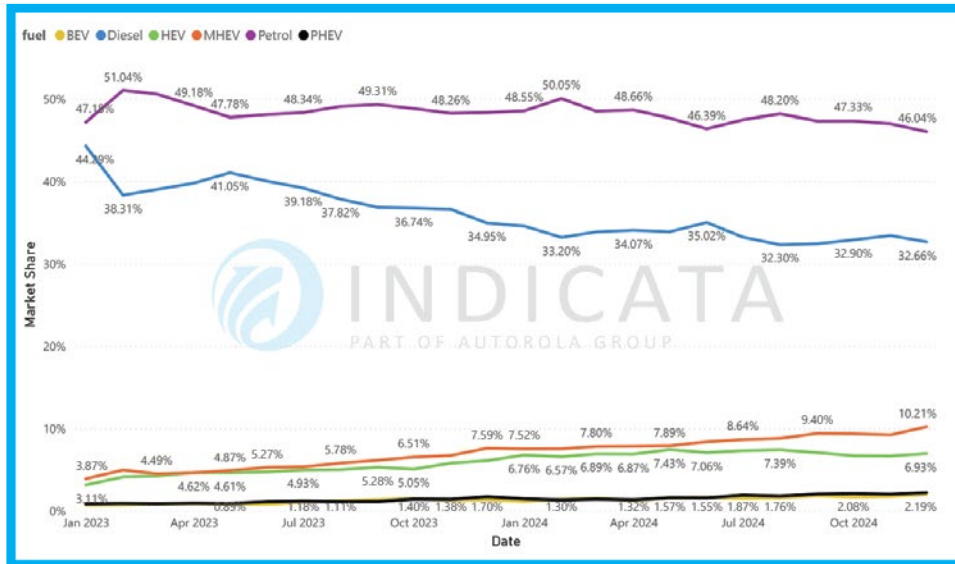
### Top selling < 4-years-old by volume

| Make   | Model    | MDS  |
|--------|----------|------|
| Toyota | Corolla  | 55.5 |
| BMW    | 3 Series | 69.7 |
| Škoda  | Octavia  | 59.7 |

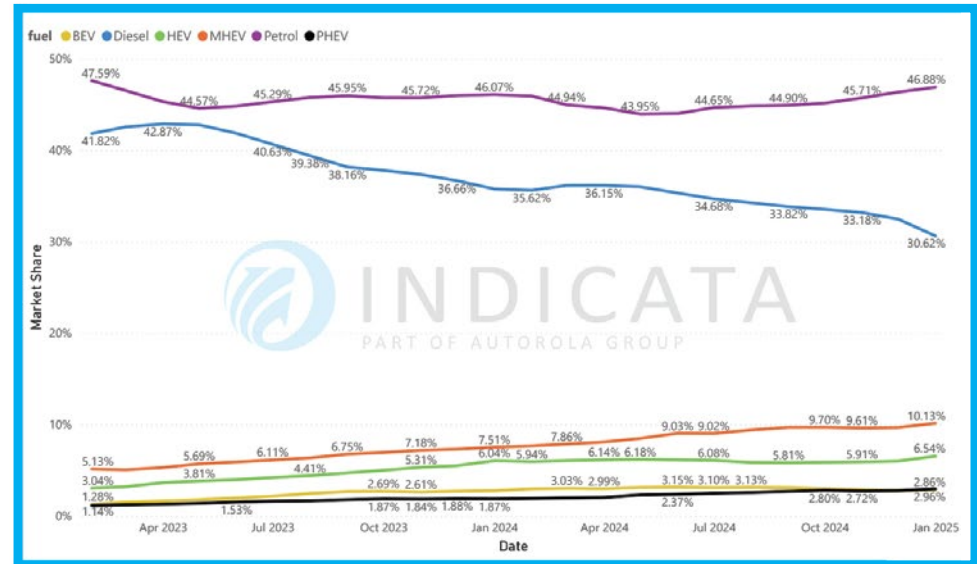
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

| Make       | Model  | Stock turn | MDS  |
|------------|--------|------------|------|
| Škoda      | Kodiaq | 9x         | 41.4 |
| Toyota     | RAV4   | 8x         | 45.4 |
| Volkswagen | Golf   | 8x         | 47.8 |

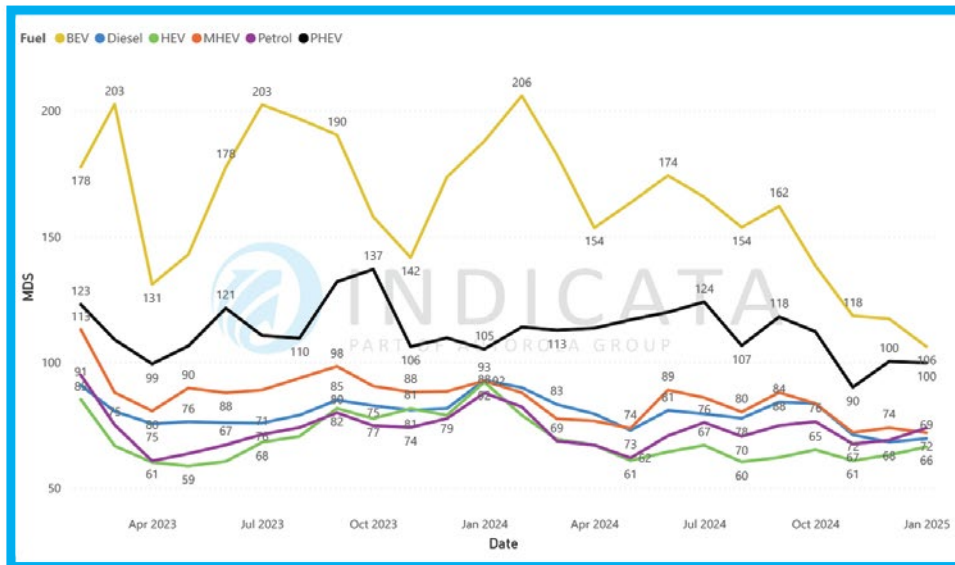
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



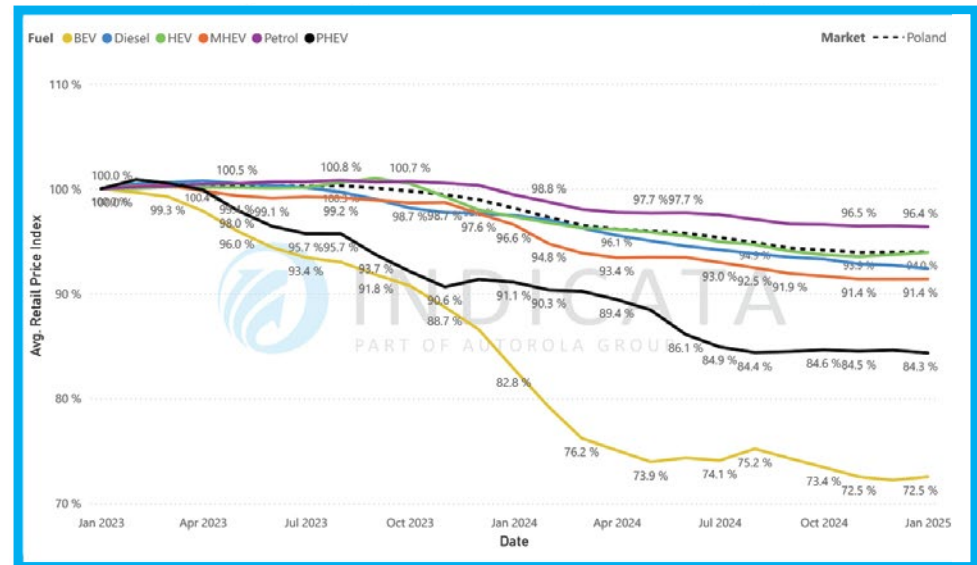
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



## MDS BY FUEL TYPE - POLAND



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - POLAND



# L'adoption des véhicules électriques est plus forte que chez son voisin espagnol

Le Portugal fait un nouveau pas en avant vers l'électrification du marché des voitures neuves, notamment avec un mois de décembre fort et une augmentation mensuelle de près de 30 %, ainsi qu'une part de marché annuelle de près de 20 % avec les véhicules électriques en 2024. Avec une part de marché de 14% et un taux de croissance annuel de +4,4%, les PHEV ne pourront peut-être pas égaler le taux de croissance de +15% des véhicules électriques à batterie, mais ils font preuve d'un développement beaucoup plus ambitieux, notamment par rapport à leur grand voisin espagnol.

En décembre, les véhicules électriques ont dépassé les modèles diesel en termes de volume dans les annonces de véhicules d'occasion récents de moins de 2 ans, représentant plus de 14% des annonces observées. Le fait que les ventes dans cette tranche d'âge se maintiennent bien, avec une part de marché similaire de près de 14 %, a encore renforcé la commercialité et l'attractivité des voitures d'occasion à batterie. Le prix à payer est une baisse significative des prix, qui ne semble s'être stabilisée que vers la fin de l'année dernière.

Cependant, les modèles VW et Audi sont plus touchés par ces

ajustements de prix que les Teslas attendues. Au Portugal, cependant, la liste du top 3 des meilleures ventes ne comprend que des modèles vendus majoritairement en tant qu'hybrides : Toyota CH-R et Yaris, ainsi que la DS7, dont plus de 90 % ont trouvé un client en tant qu'hybride rechargeable d'occasion. En termes d'attractivité (MDS) à la fin de l'année dernière, les hybrides simples se distinguent positivement. Dans toutes les tranches d'âge, ils sont en tête malgré des prix stables.

Cependant, avec une part de marché de moins de 2% de l'offre, le nombre d'unités par modèle est également plus que négligeable. Les modèles diesel jouent un rôle nettement plus important dans le commerce portugais des voitures d'occasion. Bien que leur part dans le volume de ventes observé soit en baisse constante depuis longtemps, ils représentaient encore 44 % du marché européen en décembre.

Les hybrides rechargeables, avec 10 % de voitures d'occasion très neuves, sont déjà assez proches de la part des voitures neuves, mais ont plus de mal à trouver un client aux prix initialement estimés. Comme souvent, leur attractivité passe par une tarification plus agressive.

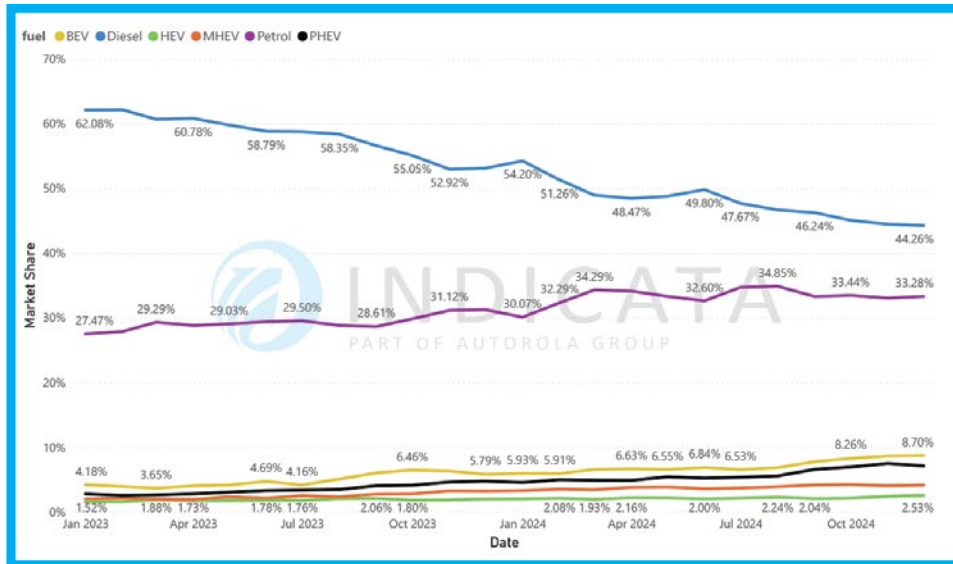
## Top selling < 4-years-old by volume

| Make    | Model | MDS  |
|---------|-------|------|
| Peugeot | 2008  | 52.8 |
| Peugeot | 208   | 66.7 |
| Renault | Clio  | 66.0 |

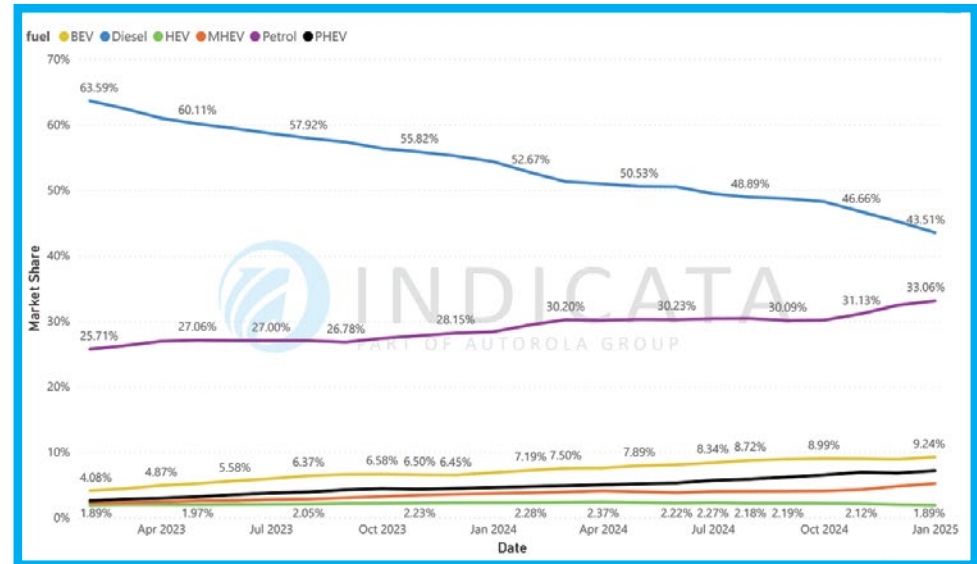
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

| Make           | Model             | Stock turn | MDS  |
|----------------|-------------------|------------|------|
| DS Automobiles | DS7/DS7 Crossback | 11x        | 31.6 |
| Toyota         | CH-R              | 10x        | 35.5 |
| Toyota         | Yaris             | 10x        | 36.0 |

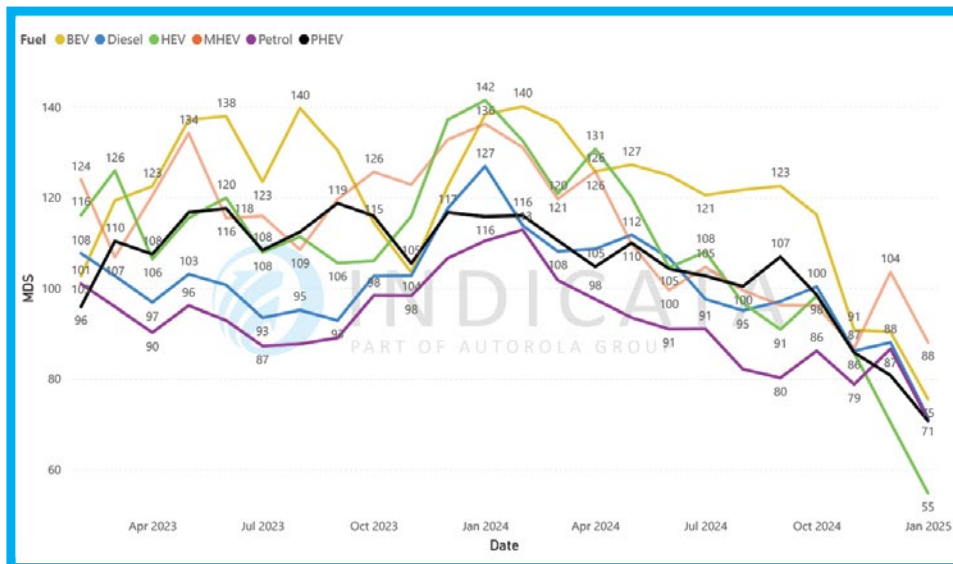
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - PORTUGAL



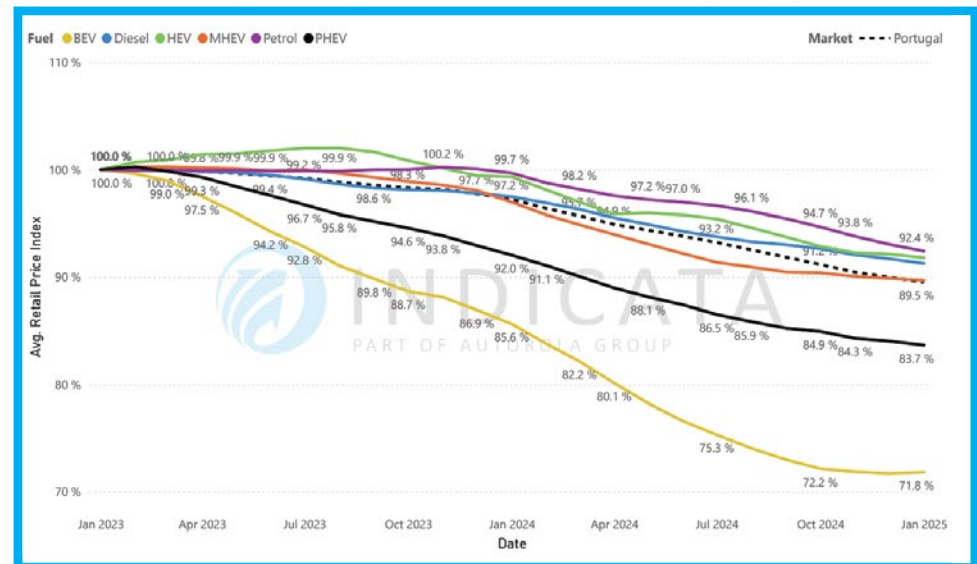
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - PORTUGAL



## MDS BY FUEL TYPE - PORTUGAL



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - PORTUGAL



## Les hybrides sont préférés

En décembre 2024, l'Espagne a réussi à franchir à nouveau le seuil du million de nouvelles immatriculations avec un mois de décembre presque 30% plus fort en termes d'immatriculations. Bien que les modèles de voitures particulières électriques à batterie affichent une croissance légèrement supérieure à la moyenne, la part de marché globale encore faible de 5,6 % pour les BEV et un peu plus élevée de 5,8 % pour les PHEV signifie que le marché des voitures d'occasion continuera à se concentrer sur le remplacement des modèles thermiques par des hybrides légers, complétés par des hybrides simples, dans un avenir prévisible.

Du côté de l'offre, les hybrides légers prennent depuis longtemps des parts de marché aux véhicules à moteur thermique dans la tranche d'âge la plus jeune, et les hybrides simples rattrapent lentement les ventes unitaires de BEV et de PHEV. L'évolution positive et la part de marché plus élevée des ventes de véhicules hybrides légers d'occasion garantissent non seulement leur attractivité élevée et constante sur le marché, mais aussi une stabilité des prix supérieure à la moyenne avec une tendance à la hausse.

Trois modèles Toyota occupent à nouveau les trois premières places parmi les véhicules d'occasion de 4 ans. En particulier dans les tranches

d'offre au-delà de 3 ans d'âge, les hybrides rechargeables développent une attractivité proche de celle des véhicules à moteur thermique. En termes de prix, les PHEV ont suivi la tendance générale et ont en moyenne perdu plus de valeur que les véhicules à moteur thermiques et les autres hybrides au cours des deux dernières années, mais moins que les véhicules électriques à batterie d'occasion.

Notre indice des prix ne montre encore aucun signe de stabilisation, ni pour les véhicules rechargeables, ni pour les modèles électriques. Dans le cas des véhicules électriques, les nouvelles immatriculations de 2023 ont connu un bond d'environ 30 000 à plus de 50 000 unités et, avec une nouvelle augmentation en 2024 à plus de 57 000 voitures particulières, il existe un potentiel de tension continue sur les prix et l'attractivité (MDS) pendant un certain temps. Si, dans l'intervalle, la demande de véhicules électriques d'occasion est trop faible, une reprise des prix des véhicules d'occasion pour ID, Tesla & Co. est à prévoir. Il sera également intéressant de voir davantage de modèles MG ZS 2023 arriver sur le marché de l'occasion. Cette année, le modèle à bas prix s'est spontanément hissé dans le top 5 des nouvelles immatriculations en Espagne après sa première année sur le marché.

### Top selling < 4-years-old by volume

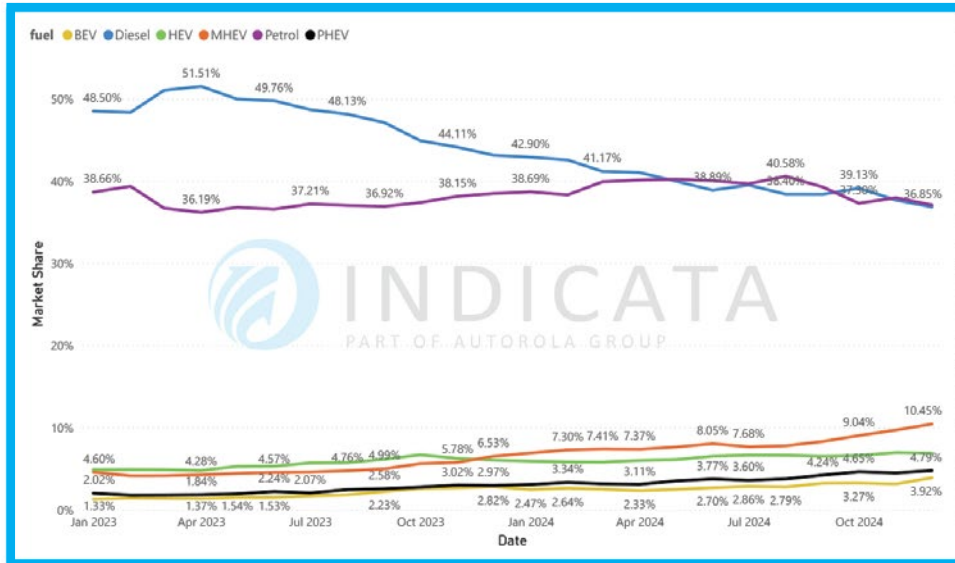
| Make    | Model   | MDS  |
|---------|---------|------|
| Hyundai | Tucson  | 47.5 |
| Nissan  | Qashqai | 81.6 |
| Fiat    | 500     | 66.1 |

### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

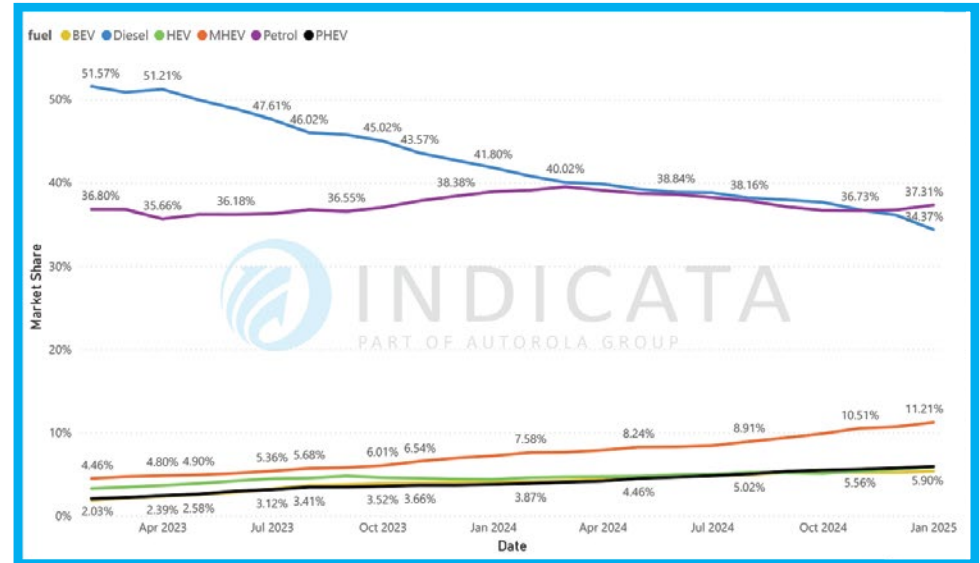
| Make   | Model       | Stock turn | MDS  |
|--------|-------------|------------|------|
| Toyota | Yaris Cross | 11x        | 32.5 |
| Toyota | RAV 4       | 11x        | 33.0 |
| Toyota | Corolla     | 9x         | 39.3 |



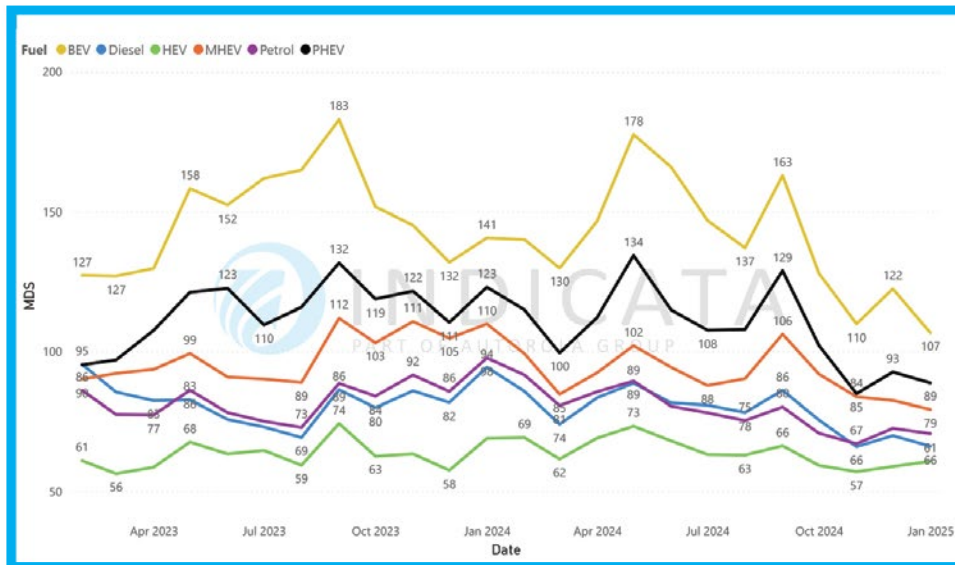
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SPAIN



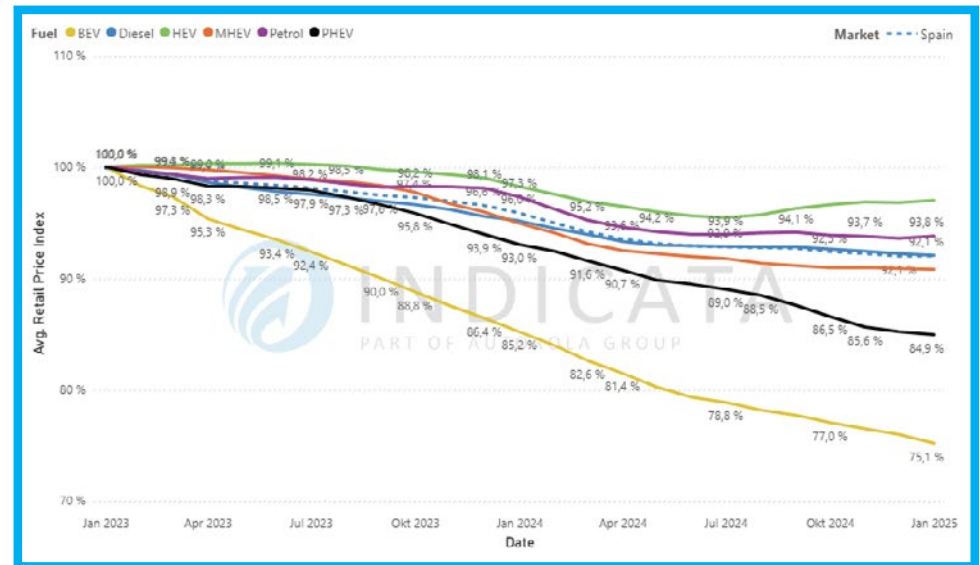
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SPAIN



## MDS BY FUEL TYPE - SPAIN



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - SPAIN



## Poursuivre la transition vers les véhicules électriques

Bien que le nouveau gouvernement conservateur suédois, entré en fonction fin 2022, ait mis fin aux subventions accordées aux nouvelles voitures électriques, les Suédois ont continué sur la voie de l'électrification même sans ces subventions. En 2024, les voitures particulières entièrement électriques représentaient à nouveau la plus grande part des nouvelles immatriculations en Suède, avec une part de marché de près de 35 %. En outre, les hybrides rechargeables représentent plus de 24 %, ce qui signifie que près de 60 % des nouvelles voitures en circulation sont des véhicules à faibles émissions, améliorant ainsi l'empreinte CO2 des constructeurs dans l'UE.

Cependant, après une forte année précédente, les véhicules électriques ont subi une baisse supérieure à la moyenne de près de -16% l'année dernière, tandis que les PHEV ont été en mesure d'améliorer légèrement leurs chiffres de voitures neuves de +3,4%. Le succès continu des véhicules d'occasion ces dernières années a naturellement laissé des traces sur le marché de l'occasion. Dans la tranche d'âge des véhicules occasion récents de moins de 2 ans, les véhicules électriques représentaient déjà environ 30% en décembre, tandis que les hybrides rechargeables constituent près de 23%. Mais aussi chez les 3 à 4 ans, la

part du stock d'offre a explosé, passant d'environ 10 % au début de l'année à 25 % à la fin de l'année dernière. Bien que les ventes se soient également bien redressées, elles sont encore un peu à la traîne, avec une part d'environ 20 % de l'ensemble des ventes. La moins bonne attractivité (MDS) par rapport à tous les autres types de carburants est probablement un symptôme des changements rapides. Un écart encore plus important se creuse entre les différents types de moteurs dans l'indice des prix, car les moteurs thermiques et les hybrides simples en particulier ont réduit leurs stocks très rapidement au cours des deux dernières années. La demande restante donne aux concessionnaires un pouvoir de fixation des prix en raison de l'absence d'une disponibilité suffisante, qu'ils utilisent pour maintenir des prix stables et en légère augmentation.

Deux modèles à moteur thermiques, le Kodiaq et le Taigo, figurent dans le top 3 des ventes rapides. Pendant ce temps, les vendeurs de véhicules électriques suivent le mantra de l'offre excédentaire et baissent continuellement leurs niveaux de prix. Au-delà de 4 ans, le marché suédois des voitures d'occasion semble encore assez traditionnel, avec plus de 50 % de diesels et 37 % de voitures à essence.

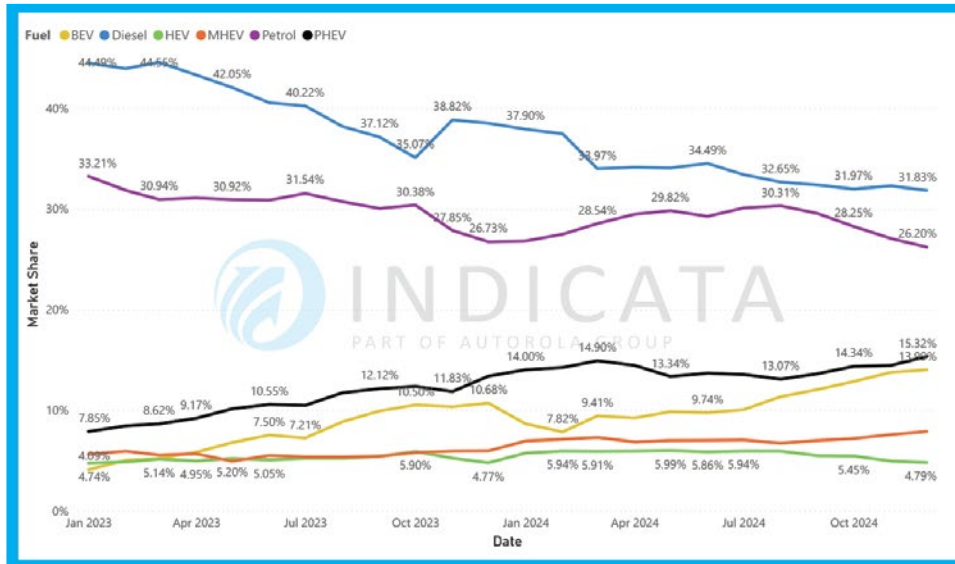
### Top selling < 4-years-old by volume

| Make  | Model | MDS  |
|-------|-------|------|
| Volvo | V60   | 56.7 |
| Volvo | XC60  | 60.1 |
| Volvo | XC40  | 75.4 |

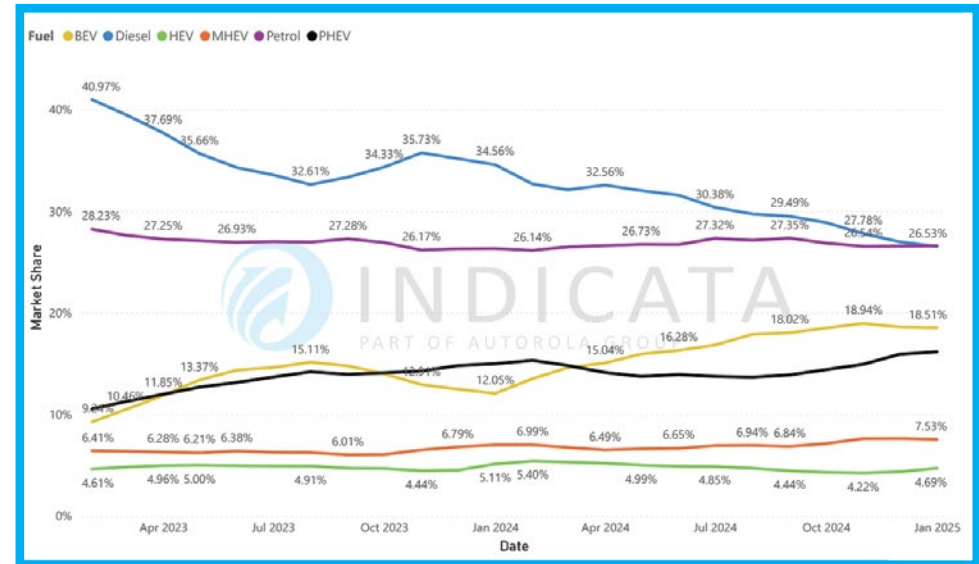
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

| Make       | Model   | Stock turn | MDS  |
|------------|---------|------------|------|
| Škoda      | Kodiaq  | 12x        | 29.1 |
| Tesla      | Model Y | 11x        | 32.6 |
| Volkswagen | Taigo   | 9x         | 39.5 |

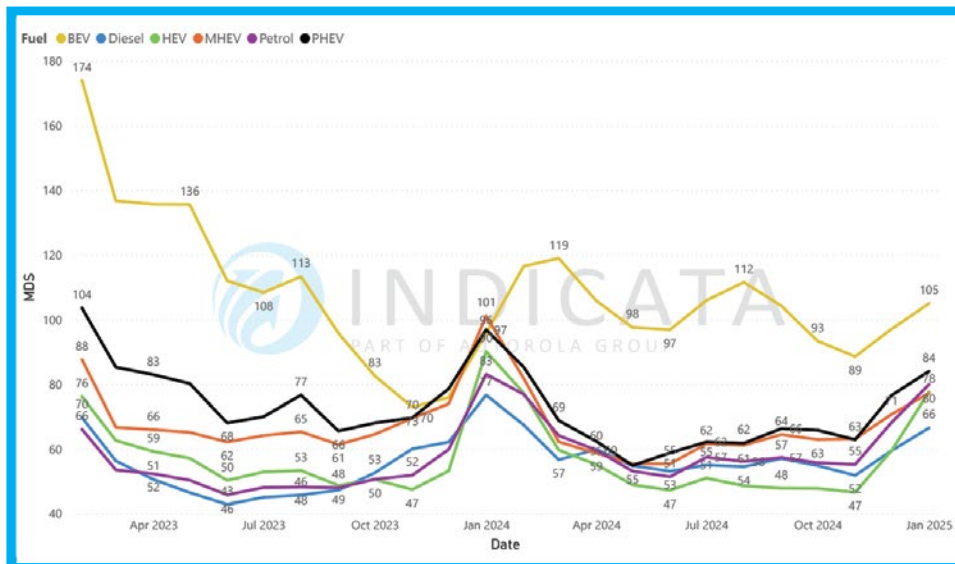
### SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SWEDEN



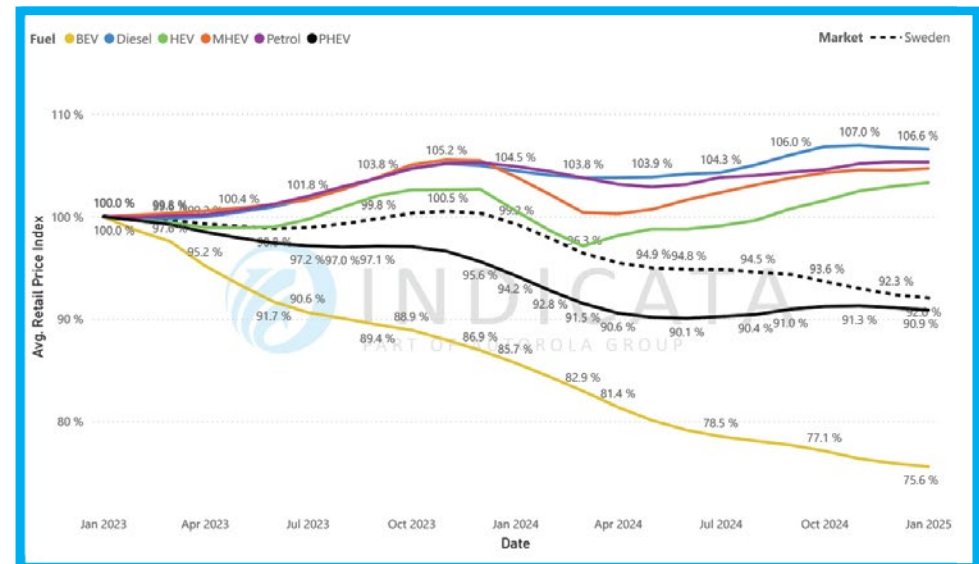
### STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SWEDEN



### MDS BY FUEL TYPE - SWEDEN



### RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - SWEDEN



## L'électrification à la sauce locale

Malgré les difficultés rencontrées jusqu'à présent pour implanter les véhicules électriques en Turquie, l'année 2024 a été partiellement couronnée de succès à cet égard. +46% de voitures tout électriques ont été immatriculées par rapport à l'année précédente, atteignant une attractivité (MDS) de 10,7%. Le premier modèle du constructeur automobile national Togg a joué un rôle majeur à cet égard, avec un peu plus de 30 000 unités, obtenant une part de marché électrique remarquable d'environ 29%. Le marché des véhicules d'occasion suit lentement ces changements avec le retour de ces véhicules dans le processus de recommercialisation, et la part des BEV dans les très jeunes véhicules de moins de 2 ans est déjà de 8,2 %.

La part des ventes de 6,3 %, quelque peu en retrait, est apparemment suffisante pour améliorer encore l'attractivité (MDS) dans ce segment d'âge. Bien que l'indice des prix des modèles électriques à batterie soit nettement supérieur à 100, il ne suffit certainement pas à compenser la perte de valeur réelle, étant donné que les taux d'inflation restent élevés. Depuis mai 2024, l'inflation diminue toutefois par petites étapes et se situe actuellement à 44,3 %. En termes de prix, l'évolution la plus marquée parmi les types de carburant reste celle des hybrides simples, mais même dans le groupe des véhicules d'occasion très jeunes, ils ne

représentaient récemment que moins de 2% de l'offre, avec des parts de vente à un niveau comparable.

Cependant, le rapport entre l'offre et la demande semble être correct, ce qui confère aux HEV de très bonnes valeurs d'attractivité (MDS) au niveau des voitures à moteur thermiques qui dominent le marché. Les hybrides rechargeables, encore plus rares, ont vu leur prix augmenter en 2023, mais stagnent depuis l'année dernière, l'hyperinflation ayant érodé ces ajustements de prix. Ils obtiennent également des valeurs d'indice de désirabilité relativement médiocres malgré un faible nombre d'unités.

En revanche, les trois meilleures ventes rapides sont des modèles à combustion avec des valeurs impressionnantes entre 21 et 23 et une vitesse rotation de 16-17. L'évolution des prix des diesels et des moteurs à essence suit de plus près la dévaluation continue de la monnaie, mais n'affecte pas la forte attractivité des moteurs thermiques d'occasion. Dans l'ensemble, le marché turc des véhicules d'occasion est davantage axé sur les véhicules plus anciens, en partie importés. À la fin de l'année dernière, la part des véhicules de plus de 5 ans était légèrement supérieure à 60 %, contre une moyenne de 42 % sur les marchés européens que nous suivons.

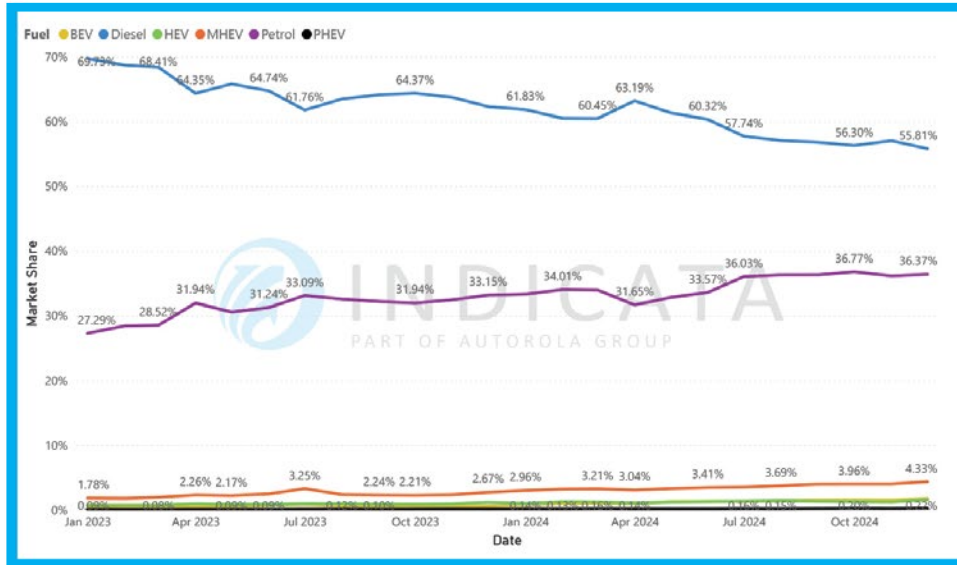
### Top selling < 4-years-old by volume

| Make    | Model  | MDS  |
|---------|--------|------|
| Fiat    | Tipo   | 34.9 |
| Renault | Clio   | 30.1 |
| Renault | Mégane | 33.9 |

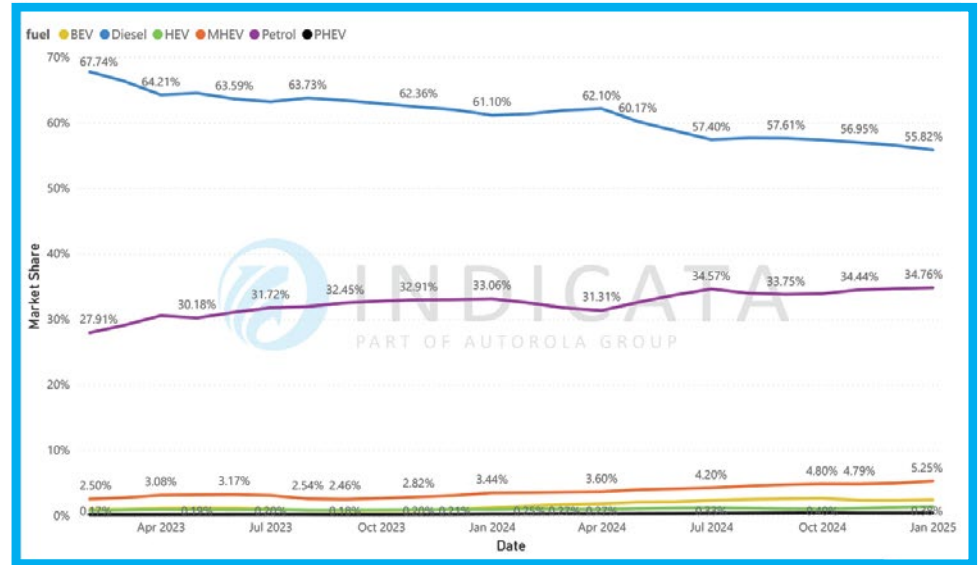
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

| Make  | Model    | Stock turn | MDS  |
|-------|----------|------------|------|
| Kia   | Picanto  | 17x        | 21.3 |
| MG    | HS / EHS | 16x        | 22.6 |
| Škoda | Kamiq    | 15x        | 23.4 |

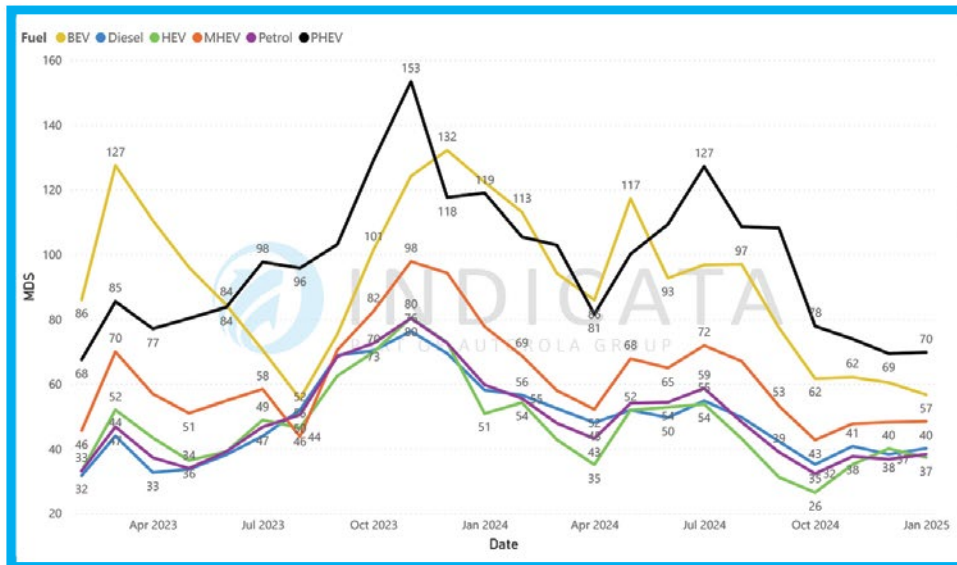
### SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - TURKEY



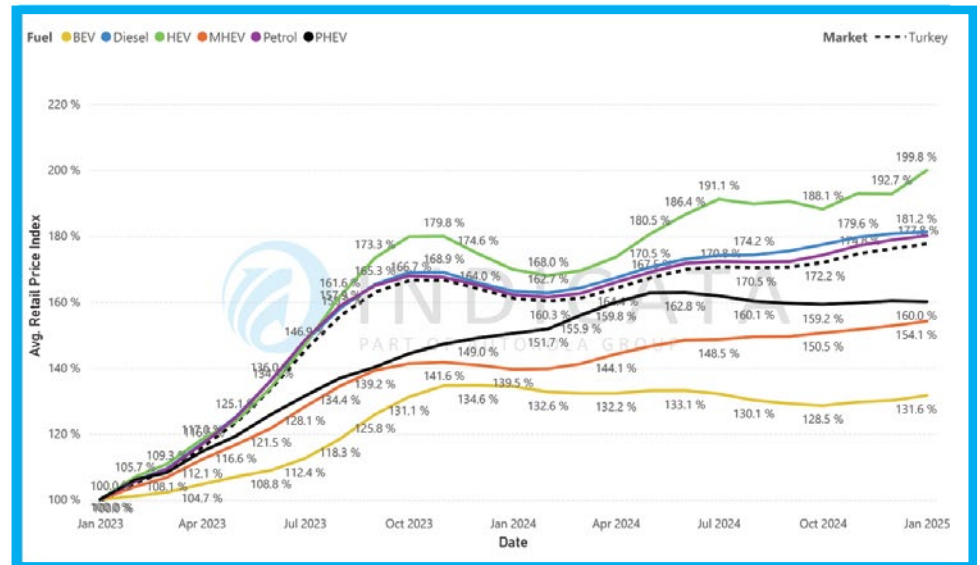
### STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - TURKEY



### MDS BY FUEL TYPE - TURKEY



### RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - TURKEY



## L'objectif pour les véhicules électriques n'a pas été atteint, mais c'est quand même une victoire

Le marché automobile britannique est fortement influencé par plusieurs facteurs. Outre le problème de pouvoir vendre presque exclusivement des véhicules avec conduite à droite, le mandat ZEV a été introduit à partir de janvier 2024. Ce mandat a entraîné une forte augmentation des immatriculations de véhicules électriques sans émissions locales, c'est-à-dire des véhicules électriques, à la fois pendant et surtout à la fin de l'année dernière. Comme prévu, le mois de décembre a ensuite permis de terminer l'année écoulée en beauté avec une hausse de +57% en glissement annuel.

Dans l'ensemble, les nouvelles immatriculations de voitures particulières à batterie ont augmenté de 21,4 % par rapport à 2023. Mais comme le règlement récompense également une réduction des émissions du parc automobile pour les autres types de carburant, les hybrides rechargeables ont également eu du succès avec +18,3% et les hybrides simples et légers ensemble avec +14,8%. La part de marché annuelle

totale des modèles entièrement électriques était donc de 19,6 %, ce qui est inférieur à l'objectif annuel de 22 % de véhicules électriques, mais est toujours considéré comme atteint en raison de l'attribution de crédits pour d'autres réductions de CO2. Cependant, ces volumes croissants n'ont pas encore atteint le marché des véhicules occasion, de sorte que même parmi les très jeunes véhicules occasion en décembre, la part de marché des BEV n'était que de 12 %. La part des ventes était encore plus faible, à environ 10 %, ce qui entraîne déjà une plus forte augmentation de la valeur de l'indice (MDS), c'est-à-dire un affaiblissement de l'attractivité.

En termes de prix, les véhicules électriques britanniques se sont stabilisés à un niveau bas malgré la fin de l'année et ont continué à montrer des signes de reprise en décembre. La parité des prix, qui a été atteinte dans de nombreux cas, donne apparemment suffisamment confiance aux vendeurs pour qu'il ne soit pas nécessaire de proposer des prix plus bas.

### Top selling < 4-years-old by volume

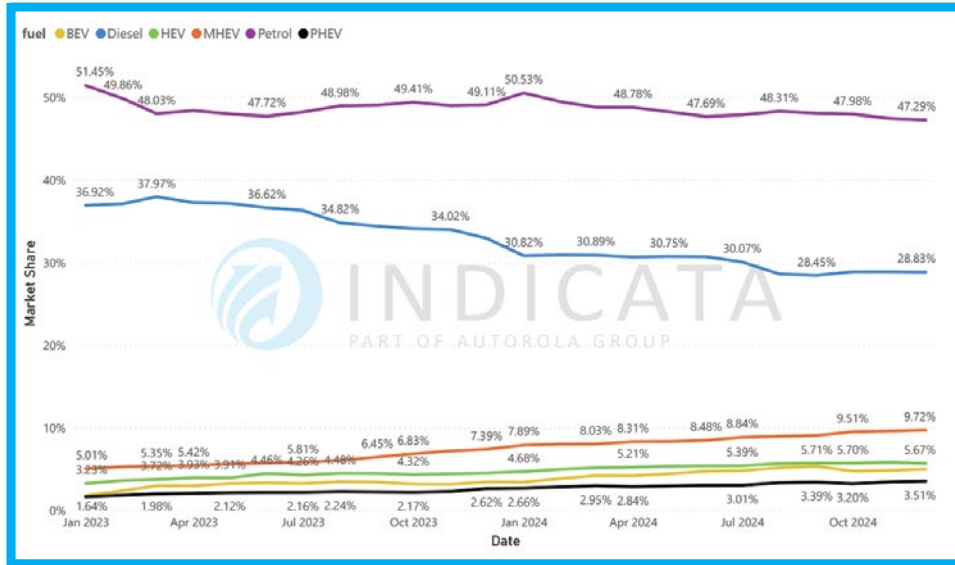
| Make          | Model   | MDS  |
|---------------|---------|------|
| Vauxhall      | Corsa   | 48.7 |
| Volkswagen    | Golf    | 45.9 |
| Mercedes-Benz | A-Class | 49.2 |

### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

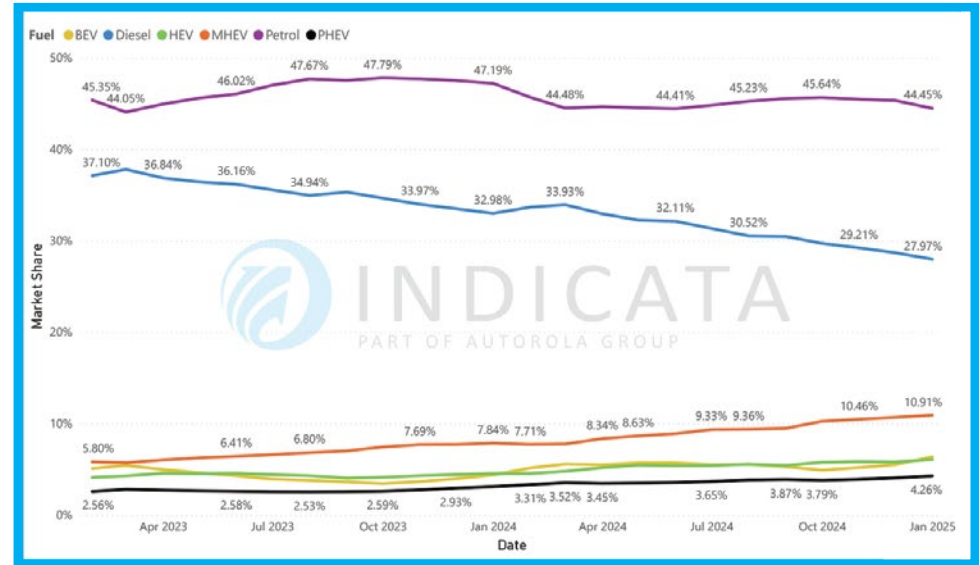
| Make       | Model     | Stock turn | MDS  |
|------------|-----------|------------|------|
| Hyundai    | IONIQ     | 9x         | 38.5 |
| Mitsubishi | Outlander | 9x         | 40.6 |
| Tesla      | Model 3   | 8x         | 42.4 |



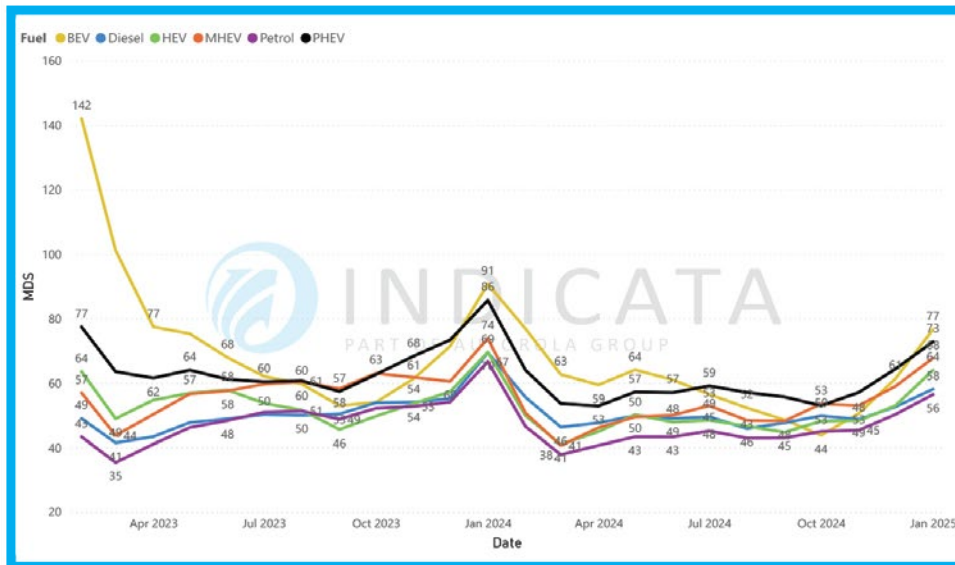
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - UK



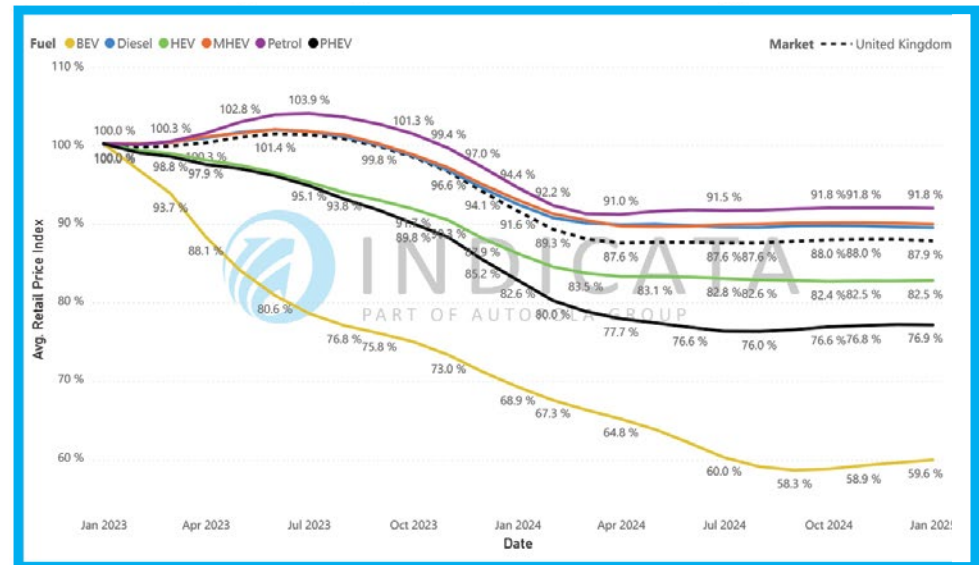
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - UK



## MDS BY FUEL TYPE - UK



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - UK



# INDICATA les contacts dans les pays

Si vous souhaitez contacter INDICATA, veuillez consulter ci-dessous une liste de pays contacts ou inscrivez-vous via [Indicata.com](https://indicata.com)

**Dean Merritt – UK**

Head of Sales ~ INDICATA  
Mobile: +44 (0)7739 047706  
Email: [dm@autorola.co.uk](mailto:dm@autorola.co.uk)

**Jean-Rémi Thomas – France**

Sales Director  
Email: [jrt@autorola.fr](mailto:jrt@autorola.fr)

**Juan Menor de Gaspar – Spain**

INDICATA Business Consultant  
Phone: +34 609 230 236  
Email: [jmd@autorola.es](mailto:jmd@autorola.es)

**Sandra Sequerra – Portugal**

Solutions & INDICATA Business  
Unit Manager  
Phone: +351 271 528 135  
Mobile: +351 925 299 243  
Email: [sas@autorola.pt](mailto:sas@autorola.pt)

**Davide Ghedini – Italy**

Key Account Manager INDICATA Italy  
[Autorola.it](https://autorola.it)  
Phone: +39 030 9990459  
Mobile: +39 331 1343893  
Email: [dag@indicata.it](mailto:dag@indicata.it)

**Pietro Sportelli – Italy**

[Autorola.it](https://autorola.it)  
Mobile: +39 3332495899  
Email: [psp@indicata.it](mailto:psp@indicata.it)

**Andreas Steinbach – Austria**

Autorola | Market Intelligence |  
INDICATA  
Office: +43 1 2700 211-90  
Mobile: +43 664 411 5642  
Email: [ash@autorola.at](mailto:ash@autorola.at)

**Jonas Maik – Germany**

Senior Key Account Manager  
Mobile: +49 151-402 660 18  
Email: [jmk@indicata.de](mailto:jmk@indicata.de)

**Filip Dobbeleir – Belgium**

Senior Manager INDICATA  
Mobile: +32 (0)475/40 40 47  
Phone: +32 (0)3/887 19 00  
Email: [fdo@autorola.be](mailto:fdo@autorola.be)

**Jan Jaap Koops – The Netherlands**

Head of INDICATA Netherlands  
[indicata.nl](https://indicata.nl)  
Mobile: +31 (0)6 47 52 1686  
Email: [jjk@autorola.nl](mailto:jjk@autorola.nl)

**Yngvar Paulsen – Sweden**

[Autorola.se](https://autorola.se)  
Email: [ypn@autorola.se](mailto:ypn@autorola.se)

**Palle Elgaard**

Head of INDICATA, Nordic  
Mobile: +45 2927 0640  
Email: [pel@indicata.com](mailto:pel@indicata.com)

**Krzysztof Stańczak – Poland**

Indicata Business Development  
Manager  
Mobile: +48 505 029 381  
Email: [kst@indicata.pl](mailto:kst@indicata.pl)

**Aslı GÖKER - Turkey**

Deputy General Manager, INDICATA  
Phone: +90 212 290 35 30  
Mobile: +90 533 157 86 05  
Email: [asl@indicata.com.tr](mailto:asl@indicata.com.tr)



# Contexte

Le 24th de mars, Indicata a publié son livre blanc "**COVID-19 Dans quelle mesure le marché de l'occasion sera-t-il affecté (et comment y survivre) ?**"

Ce document explore :

- **Les premières tendances du marché** - L'impact initial du virus et les mesures de distanciation sociale mises en œuvre.
- **Scénarios de marché** - Une série d'impacts basés sur l'évolution des taux d'infection et les données historiques du marché.
- **Atténuation** - Évaluation des risques par secteur et mesures correctives potentielles.

Nous nous engageons à mettre à jour le marché avec des données en direct et à fournir des informations sur les ventes, les stocks et les prix afin de vous tenir au courant de l'évolution rapide de l'environnement.

Nous avons le plaisir de vous présenter la dernière version de notre "**INDICATA Market Watch**".

# Qu'est-ce que l'Indicata Market Watch ?

INDICATA Market Watch se présente sous deux formes :

1. **Un PDF régulier** - Des aperçus réguliers du marché sont disponibles pour tous sur les sites web des pays d'Indicata (ce document).
2. **Rapports en ligne gratuits** - Disponibles pour les cadres supérieurs de tous les principaux groupes de location, de leasing, d'équipementiers et de concessionnaires.

## Comment produisons-nous nos données ?

INDICATA analyse quotidiennement 9 millions d'annonces de véhicules d'occasion à travers l'Europe, et notre système passe par des processus de nettoyage de données étendus afin de garantir l'intégrité des données.

Les ventes (données de désinstallation) de ce rapport sont basées sur les annonces de détaillants automobiles reconnus pour des véhicules d'occasion réels. Il n'inclut donc pas les données relatives aux annonces privées (P2P).

Lorsqu'une annonce est retirée de l'internet, elle est considérée comme une "vente".



[www.indicata.com](http://www.indicata.com)