

Indicata

Market Watch™

Rapport d'analyse des voitures d'occasion



Février 2025 | Édition 60

Un départ en douceur en 2025 et un potentiel renouvelé pour les véhicules hybrides

indicata
Part of Autorola



Les moteurs à essence restent le type de carburant le plus important pour les voitures d'occasion en Europe, avec une part de marché de 45%.

Les effets de la crise des semi-conducteurs et du marché des acheteurs disparaissent de plus en plus du marché de l'occasion.

Une voiture sur trois et près de 30 % des véhicules utilitaires légers d'occasion ont moins de deux ans.

Aujourd'hui, les hybrides simples bénéficient d'une plus grande attractivité sur le marché et atteignent en moyenne des valeurs supérieures à celles des moteurs à combustion interne.

L'attractivité (MDS) des VUL électriques diminue à nouveau et les indices de désirabilité supérieurs à 100 s'accroissent.

L'effondrement spectaculaire des voitures neuves de -30% diesel en Belgique en 2024 contribue actuellement à la stabilité des prix du marché de l'occasion.

La part des ventes de voitures électriques dans le segment des moins de 2 ans au Danemark dépasse depuis longtemps les 75 % et laisse presque tous les autres types de carburant dans une fourchette de pourcentage à un chiffre.

Alors que la plupart des types de carburants en France ont vu leur indice désirabilité s'améliorer, ou se stabiliser, le cas des véhicules plug-in hybrides, Des véhicules électriques se détériorent, mettant en moyenne 18 jours supplémentaires à se vendre, soit environ le double pour le diesel et l'essence.

La part des véhicules utilitaires électriques en Allemagne n'atteint pas 6 % des ventes de véhicules de moins de deux ans.

Début février, la Pologne a lancé un nouveau programme qui prévoit des subventions allant jusqu'à 40 000 zlotys (environ 9 500 euros) pour l'achat ou la location de VE. Il comprend également un programme de mise à la casse.

Le marché des voitures neuves au Portugal, qui a brièvement atteint une part de marché de véhicules électriques à 5,4 % en 2023, reste actuellement à 5,6 %.

Globalement, environ la moitié des voitures particulières neuves en Suède sont équipées d'une prise (PHEV et véhicules électriques).

Pour la première fois, un modèle à essence de la sous-marque Omoda de Chery - la C5 - figure parmi les trois voitures les plus rapidement vendues en Turquie.

Le nombre de véhicules électriques d'occasion sur le net au UK a augmenté pour atteindre plus de 10 % dans le segment des 3-4 ans.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	78.3pp
Poland	-6.4pp
Spain	-7.7pp
Sweden	-8.4pp
Portugal	-10.9pp
The Netherlands	-9.0pp
Italy	-11.2pp
Belgium	-10.7pp
France	-11.1pp
Austria	-11.2pp
Germany	-10.1pp
United Kingdom	-12.9pp
Denmark	-10.1pp
Average	-3.8pp
EU Region	-10.6pp

Les moteurs thermiques dominant le marché des voitures d'occasion, tandis que les VE dominant « les stratégies » en matière de voitures d'occasion.

Si l'on considère l'ensemble des marchés observés, on constate des évolutions linéaires dans l'évolution des parts de marché des ventes par type de carburant. Les moteurs à essence restent le type de carburant le plus important pour les voitures d'occasion en Europe, avec 45 %, et continuent de fournir une offre suffisante grâce aux nouvelles immatriculations de ces dernières années. Les approvisionnements en diesel diminuent en raison des effets à long terme du Dieselgate et de l'électrification du marché encouragée par la législation, mais représentent encore 27 %.

Les hybrides légers soutiennent cette tendance en remplaçant leurs homologues à moteur thermique, mais avec des émissions de CO2 plus faibles. Du point de vue du marché dans son ensemble, les variantes à propulsion électrique représentent encore des parts de marché à un chiffre en termes de ventes et de nombre de véhicules en circulation. Elles ont besoin d'incitations ciblées pour les modèles d'occasion afin non seulement de stabiliser les

valeurs résiduelles et d'accroître leur attrait, mais aussi, et surtout, de soutenir efficacement les ventes de voitures neuves en contribuant à faire baisser les loyers.

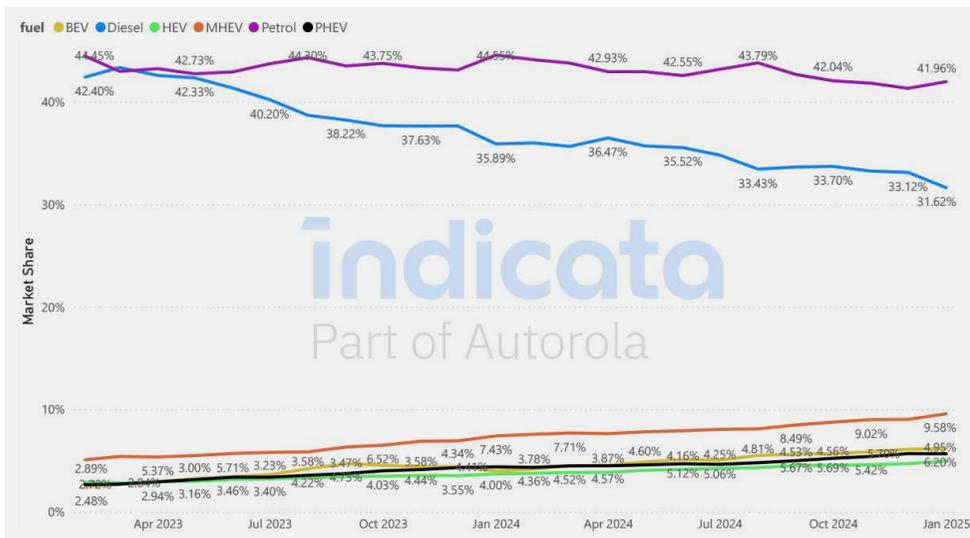
Toutefois, la plupart des programmes de subvention, pour autant qu'ils soient encore valables, visent les ventes de voitures neuves et nuisent généralement au secteur des voitures d'occasion en raison d'une offre excédentaire et d'une pression sur les prix exercée par le haut. La transformation vers la mobilité électrique fonctionne bien et rapidement sur les marchés où la gamme de véhicules proposés s'élargit grâce à diverses mesures, mais aussi lorsque les autres conditions-cadres, telles qu'une infrastructure adéquate, des prix de l'énergie favorables et des cadres juridiques de soutien, sont en place et qu'il existe un large consensus social sur la voie du changement.

Toutefois, une réduction ciblée ou maîtrisée du prix des véhicules électriques est souvent encore nécessaire pour

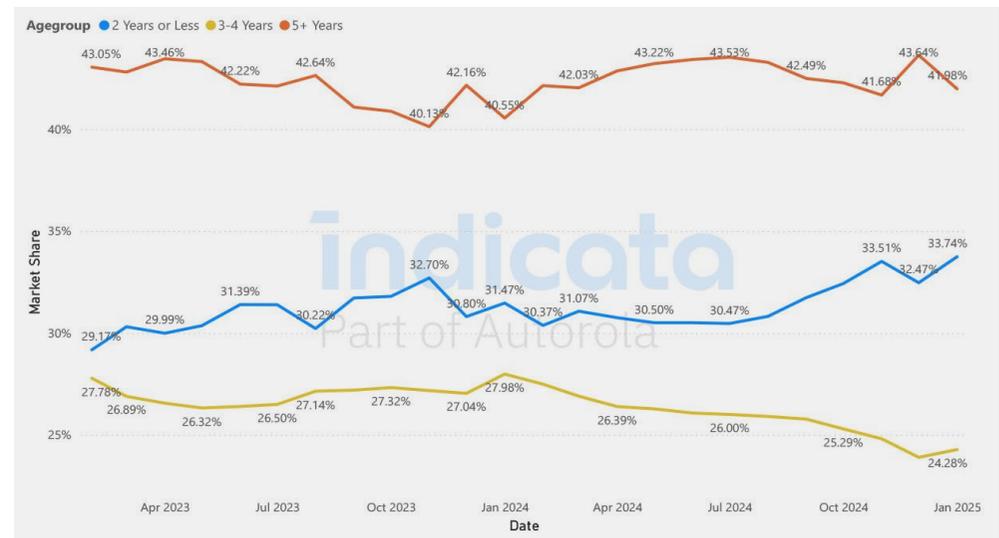
faire des VE une véritable alternative pour la mobilité individuelle quotidienne. Le fait que la tranche d'âge la plus jeune du marché global ait de nouveau augmenté en termes de ventes depuis le milieu de l'année dernière est, bien sûr, d'abord dû à une augmentation de l'offre dans ce segment d'âge, en plus de l'électrification.

Toutefois, cela montre également que les effets de la crise des semi-conducteurs et du marché des acheteurs sont de plus en plus atténués sur le marché de l'occasion également. Une voiture sur trois et près de 30 % de tous les véhicules utilitaires légers sur les portails ont actuellement moins de deux ans. C'est la conséquence de l'arrivée sur le marché d'un plus grand nombre de voitures neuves et de petits véhicules utilitaires ayant fait l'objet de contrats de location à courte durée, qui doivent être remis sur le marché en tant que véhicules d'occasion dans des cycles plus courts.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



L'intérêt pour les hybrides simples améliore l'attractivité (MDS)

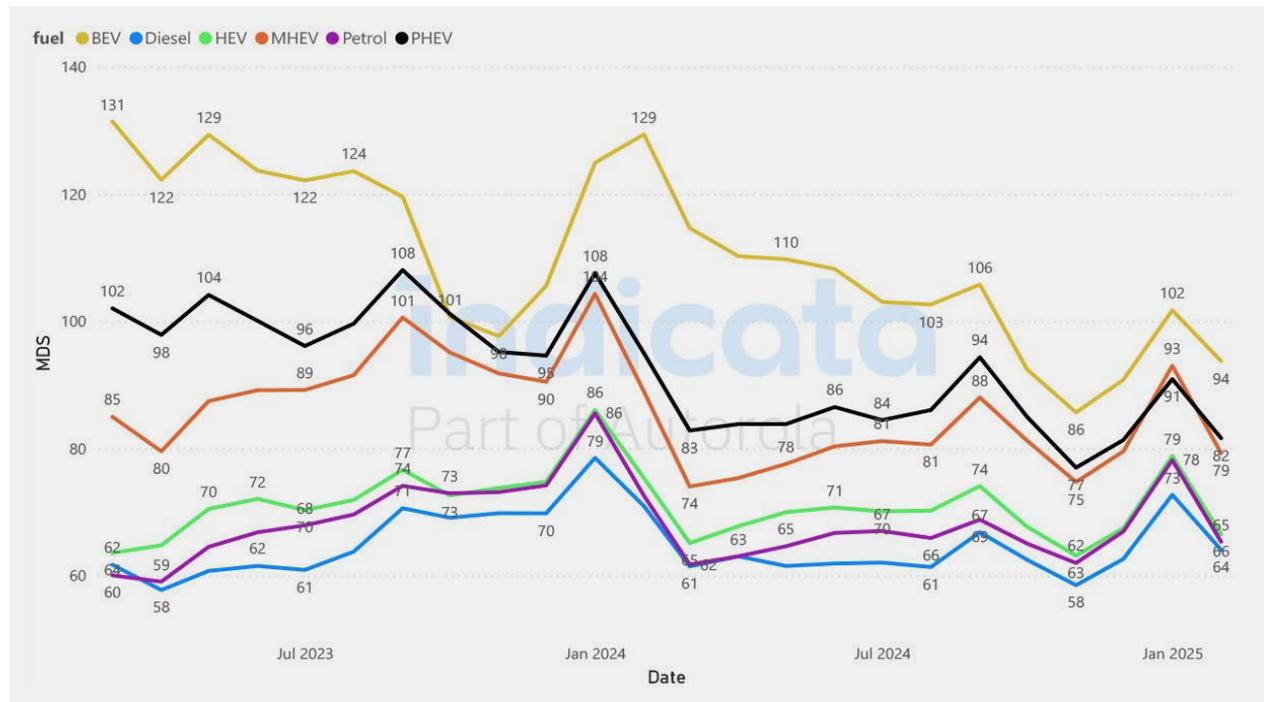
Le rapport entre l'offre et la demande pour l'ensemble du marché observé affiche à nouveau une tendance positive après le fléchissement habituel au début de l'année. La baisse générale des prix des voitures d'occasion et l'amélioration de l'inflation et du pouvoir d'achat après plusieurs années de crise y contribuent. Toutefois, l'incertitude économique actuelle en Europe aura de nouveau un impact sur le comportement d'achat et la demande de biens d'équipement tels que les voitures, en raison des derniers événements politiques et de la guerre en cours en Ukraine.

Aujourd'hui, les hybrides simples bénéficient d'une attractivité particulière sur le marché et atteignent des valeurs maximales au niveau du moteur thermique encore populaire. Du côté de l'offre, les véhicules hybrides ne représentent qu'une petite part du marché. Du côté de la demande, les faibles primes technologiques pour les voitures neuves et le scepticisme de nombreux acheteurs potentiels qui préfèrent jouer la carte de la prudence et sont attirés par l'offre à bas seuil d'une conduite électrifiée sans "angoisse de l'autonomie" soutiennent la demande.

Les hybrides légers restent en moyenne au niveau des hybrides rechargeables et souffrent du même problème que les deux types de carburant qui exigent initialement des prix plus élevés en raison de la technologie plus complexe. Cependant, étant donné que tous les types d'hybrides sont seulement d'une aide limitée pour les constructeurs en termes de problème de réduction de CO2 et de pénalités, d'autre part la pression sur les constructeurs pour générer des immatriculations est limitée, en particulier cette année.

C'est une bonne nouvelle pour leurs valeurs résiduelles dans les années à venir, car les volumes d'offre sur le marché de l'occasion ne seront pas inutilement gonflés et n'exerceront pas une pression supplémentaire sur les prix. Pour les VUL, l'attractivité des motorisations électrifiées est actuellement de nouveau en baisse et les valeurs d'indice désirabilité s'établissent au-dessus de 100. La situation la plus difficile concerne les eLCV d'une valeur de 150, car des quantités toujours plus importantes sont mises sur le marché et seront disponibles en tant que véhicules d'occasion récents dans les années à venir. En outre, le potentiel d'achat des véhicules utilitaires d'occasion est particulièrement sensible au prix et tout ce qui jette le doute sur leur bon fonctionnement au quotidien risque de ramener les acheteurs vers le 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	72.9	Volkswagen Golf	73.1	Toyota Yaris	50.5	Tesla Model 3	42.7
Peugeot 208	74.1	Volkswagen T-ROC	73.7	Toyota C-HR	62.1	Volkswagen ID.3	68.2
Volkswagen T-ROC	73.7	Peugeot 208	67.9	Toyota Corolla	60.4	Fiat 500	102.8

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model 3	42.7	Renault Twingo	43.8	Toyota RAV 4	47.4	Tesla Model 3	42.7
Tesla Model Y	43.0	Dacia Duster	45.6	Hyundai IONIQ	48.7	Tesla Model Y	43.0
Polestar	46.3	Volvo XC40	47.0	Toyota Yaris	50.5	Polestar	46.3

Les marchés européens se diversifient

Les variations de prix ont tendance à s'affaiblir au tournant de l'année. C'était également le cas au début de l'année 2025. Il y a plusieurs raisons à cela, notamment la simple inactivité des distributeurs pendant les inventaires de stocks, les congés et les vacances. Dans l'ensemble, l'évolution d'une année sur l'autre s'est soldée par une tendance négative en moyenne, en particulier sur les principaux marchés, mais on observe aujourd'hui une certaine stabilisation, voire des effets individuels positifs.

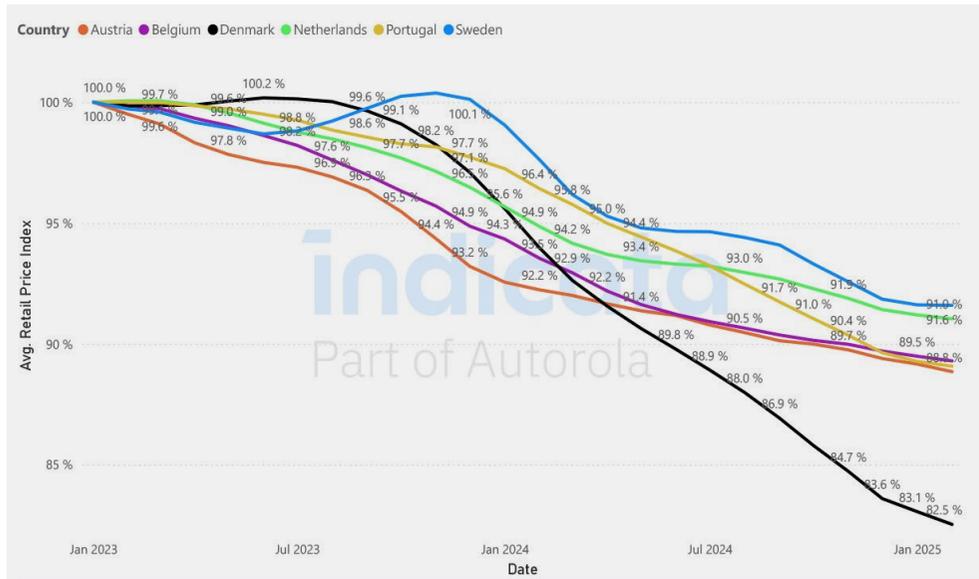
Le Royaume-Uni, par exemple, semble être en territoire nettement négatif par rapport au début de l'année 2023, mais n'a pas connu en 2024 de

nouvelles corrections de prix aussi radicales qu'en 2023. Néanmoins, les perspectives sont mitigées et la résistance du commerce britannique diminue sensiblement. La situation est similaire en Allemagne. La France et l'Italie subissent également une pression considérable sur les prix, et pas seulement pour les VE.

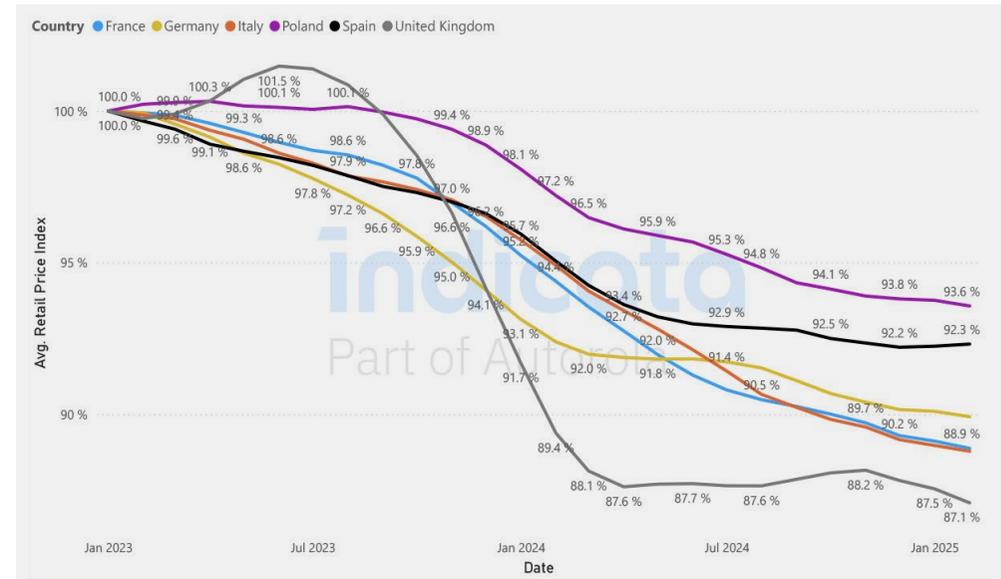
L'Espagne s'est redressée l'année dernière et a entamé l'année 2025 avec une légère tendance à la hausse. Les moteurs de cette tendance sont en effet les véhicules électriques. Le Danemark, en revanche, connaît une attractivité continue à la baisse en raison de la pénétration croissante du marché par les véhicules électriques en particulier. Cependant,

étant donné que l'indice de désirabilité, la vitesse de rotation des stocks et le temps d'immobilisation des véhicules électriques sont plutôt positifs, l'évolution des prix semble avoir développé une dynamique propre, motivée davantage par la crainte que par la nécessité. La Suède, le plus grand marché automobile nordique, présente des indices de prix majoritairement positifs, mais la baisse du niveau de prix des modèles électriques n'a jusqu'à présent pas été suffisante pour stimuler la demande en vue d'une stabilisation. La Belgique et l'Autriche ont connu une plus grande stabilité des prix l'année dernière, après une année 2020 difficile, et cette tendance s'est poursuivie cette année.

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.

Forte concentration sur les jeunes véhicules électriques d'occasion

Les niveaux d'offre et les parts de ventes des véhicules d'occasion continuent de stagner autour de 10% et 7-8% respectivement. La tendance des jeunes véhicules d'occasion de moins de 2 ans continue de baisser, notamment en raison de la faiblesse de la cohorte des nouvelles immatriculations en 2024. Étant donné que plus de 80 % du volume d'approvisionnement en BEV d'occasion proviennent toujours de cette tranche d'âge, il existe une forte corrélation entre les nouvelles immatriculations de l'année précédente et le potentiel des véhicules d'occasion en Autriche, contre environ 65 % pour les BEV dans le reste de l'Europe. Il existe également une forte corrélation entre les nouvelles immatriculations de l'année précédente et le potentiel des voitures d'occasion.

Le ratio est un peu plus équilibré pour les ventes, mais reste supérieur à la moyenne du marché (70%) au lieu de la moyenne habituelle d'environ 58%. Les indices de prix pour tous les types de carburants sont restés relativement stables depuis le début de l'année. Ce n'est pas inhabituel, car janvier est un mois où les ventes sont peu nombreuses. Toutefois, l'évolution des prix des modèles électriques permet d'espérer qu'un premier plancher a été atteint.

Alors que les VE ont perdu près de 18 points de pourcentage en janvier 2023 par rapport à cette année, la perte en 2024 a été beaucoup plus modérée, avec moins de 10 points de pourcentage par rapport au même point de départ. Le début de l'année 2025 a été encore plus surprenant, car l'offre et la demande continuent d'être défavorables. En moyenne, toutes les valeurs d'indice de désirabilité mesurées par type de carburant sont supérieures au seuil de 100, sauf pour les modèles diesel, 141 pour les VE et jusqu'à 164 pour les véhicules occasion récents !

En revanche, les modèles existants et à venir se vendent beaucoup plus rapidement que les modèles de plus de cinq ans. Les modèles Tesla, par exemple, ont un très bon indice de désirabilité actuel de 54. Dans les VUL, les parts de ventes observées des véhicules électriques ont augmenté pour atteindre plus de 5-6 %, mais avec une légère tendance à la baisse. Entre-temps, les parts de stock augmentent à nouveau et représentent désormais près d'un véhicule utilitaire sur huit dans la tranche d'âge la plus jeune, à savoir moins de 2 ans. Les véhicules utilitaires de livraison en ville entièrement électriques tels que le Kangoo Z.E., l'e-Berlingo, etc. jouent un rôle majeur malgré une nouvelle baisse de leur part.

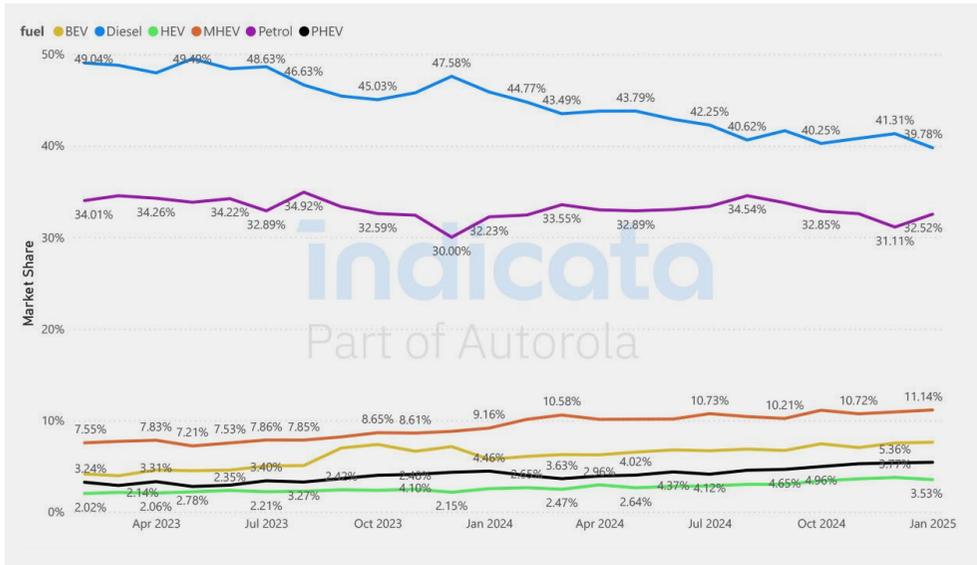
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	67.7
Volkswagen	Golf	100.7
BMW	3 Series	88.5

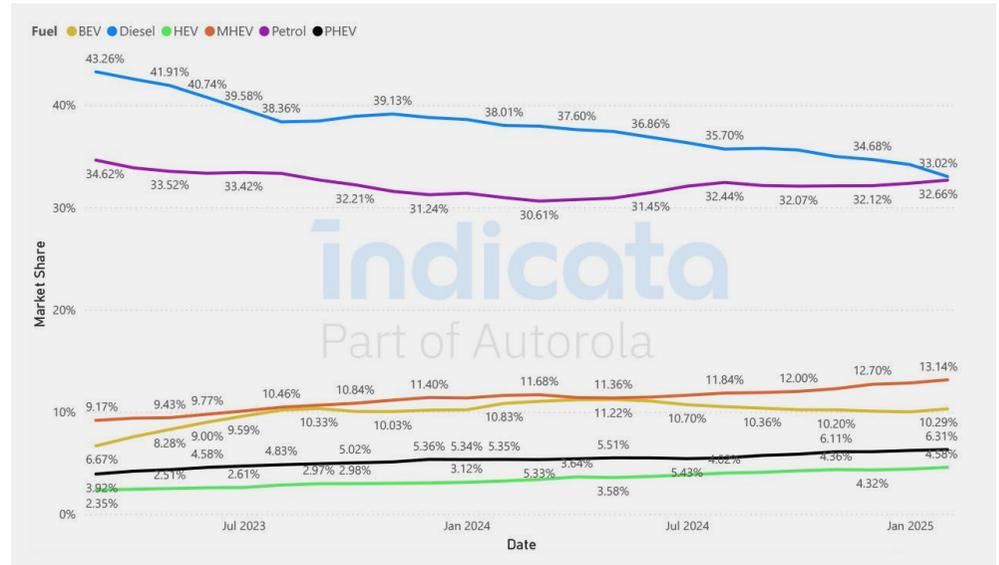
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Citroën	C3	8x	43.5
Tesla	Model 3	7x	50.5
Dacia	Duster	6x	59.8

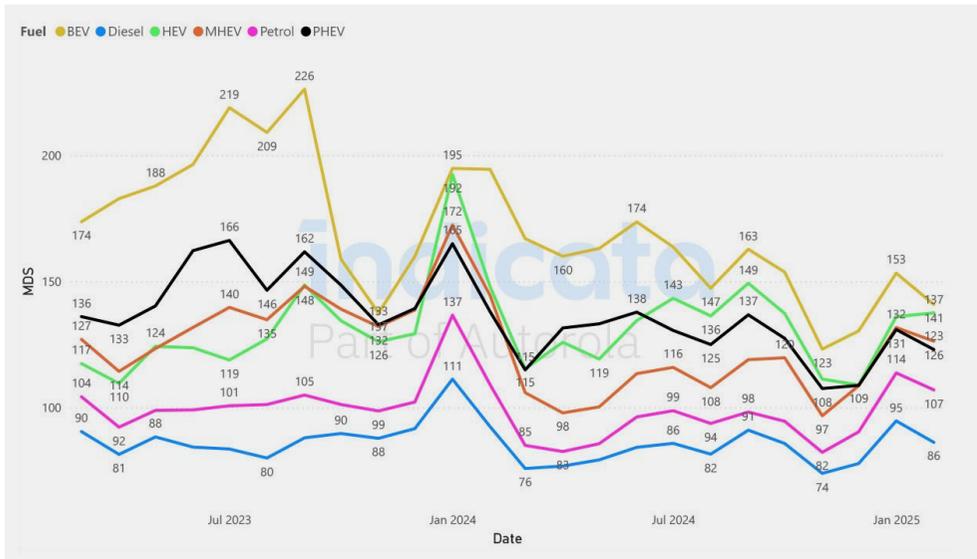
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Austria



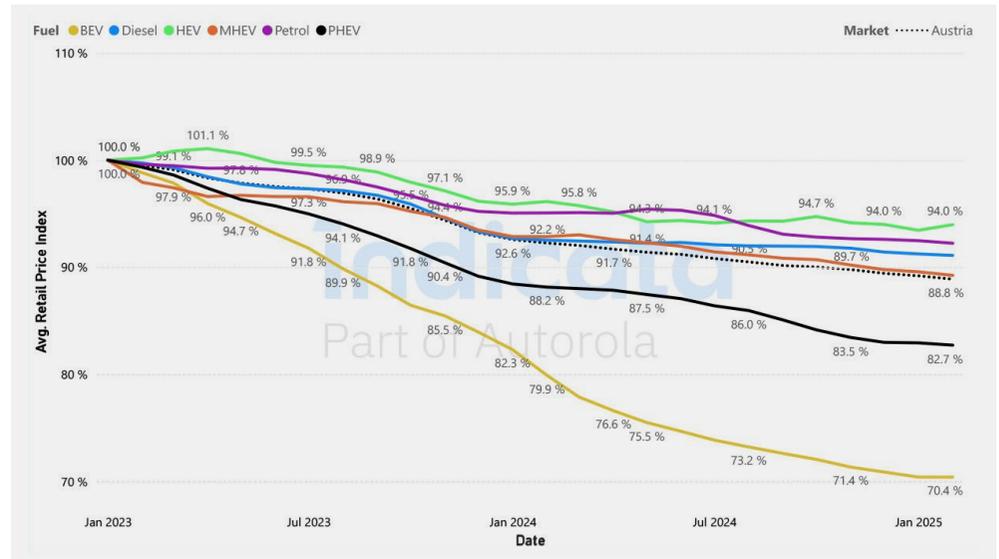
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Austria



MDS by Fuel Type - Austria



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Austria



Les diesels usagés continuent à être retirés du marché

Les ventes de véhicules électriques sur le marché de l'occasion continuent de stagner en ce début d'année, même en Belgique, qui a une affinité pour les voitures électriques avec un peu plus de 6% de la part des ventes totales et guère plus de 11% des très jeunes véhicules d'occasion. La part des immatriculations de voitures neuves a grimpé en flèche pour atteindre plus de 28 % en 2024 ces dernières années.

Le rapport entre l'offre et la demande est à nouveau sur la voie de la reprise après la détérioration temporaire habituelle au tournant de l'année. Comme au milieu de l'année dernière, l'indice des prix des VE montre à nouveau des signes de reprise et de stabilisation, tandis que les hybrides rechargeables continuent de baisser au niveau du prix de l'offre.

En revanche, les concessionnaires fixent les prix des hybrides simples avec de plus en plus d'optimisme, ce qui s'avère payant au vu des très bonnes valeurs d'indice de désirabilité de 57. Dans la tranche d'âge jusqu'à 2 ans maximum, ce type de carburant obtient le meilleur rapport qualité-prix. Entre-temps, la tendance à l'abandon du diesel d'occasion se poursuit et les modèles tout électriques l'ont désormais dépassé en termes de volume.

Cependant, ils restent en tête en termes de parts de ventes en raison de la demande qui existe toujours. Le site dramatique baisse de 30 % des ventes de voitures neuves en 2023 d'une année sur l'autre y a contribué. En conséquence, les prix des véhicules d'occasion diesel sont stables et les concessionnaires les fixent et les vendent avec une saine confiance en soi. Les moteurs à essence représentent toujours une part totale de plus de 40% du stock et des ventes, mais sont actuellement en léger recul en raison de la croissance des types d'entraînement alternatifs, principalement des hybrides légers.

Cependant, l'attractivité du marché et le comportement des prix de l'offre ne montrent aucun signe de faiblesse. Le marché belge des véhicules d'occasion reste également conservateur. Bien que les parts de ventes montrent une tendance à la hausse dans l'analyse à long terme, même dans le segment d'âge le plus jeune, la part de marché est inférieure à 5% - la moitié de la part des voitures particulières.

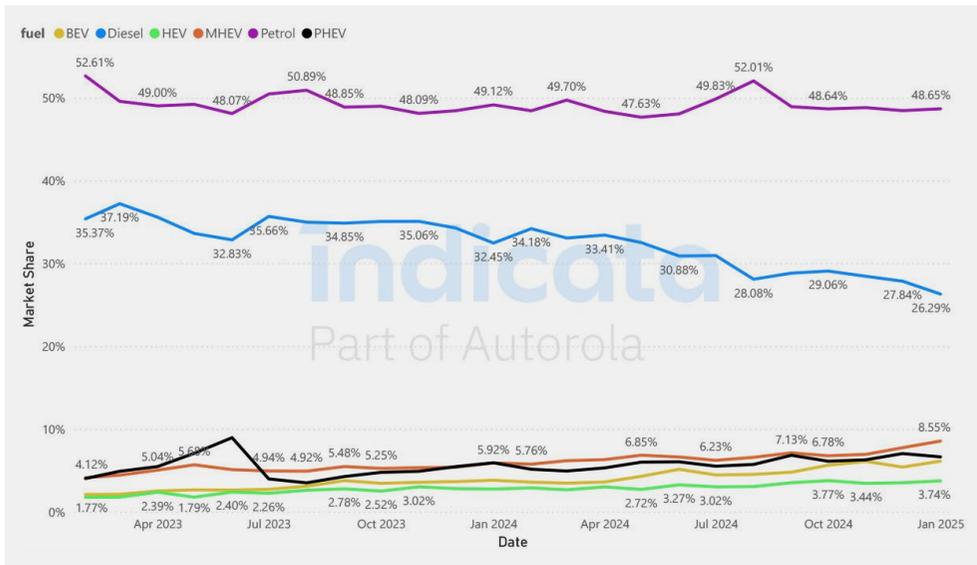
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	62.1
BMW	1 series	75.2
Opel	Corsa	36.5

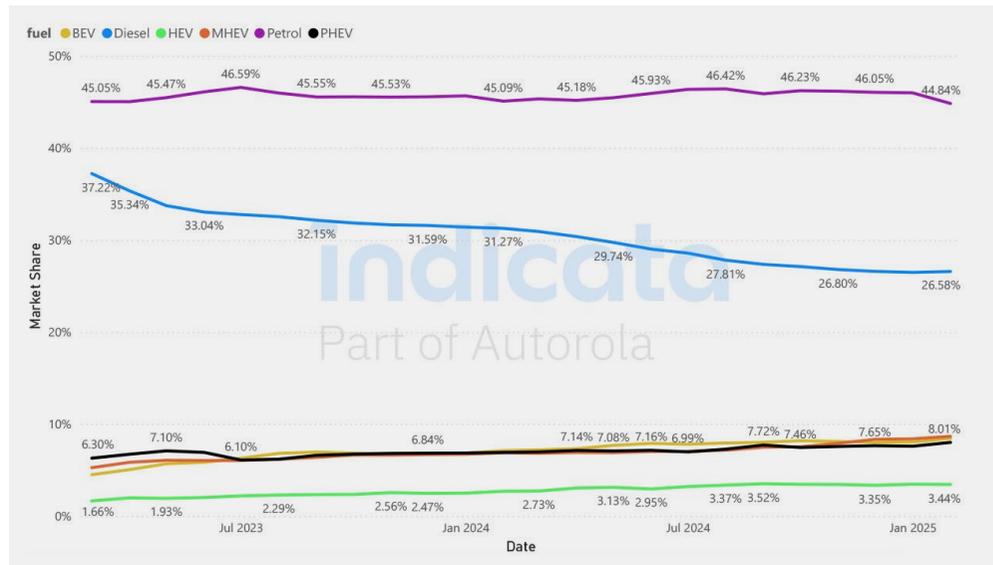
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Jogger	19x	19.4
Dacia	Sandero	15x	23.5
MG	ZS	13x	28.7

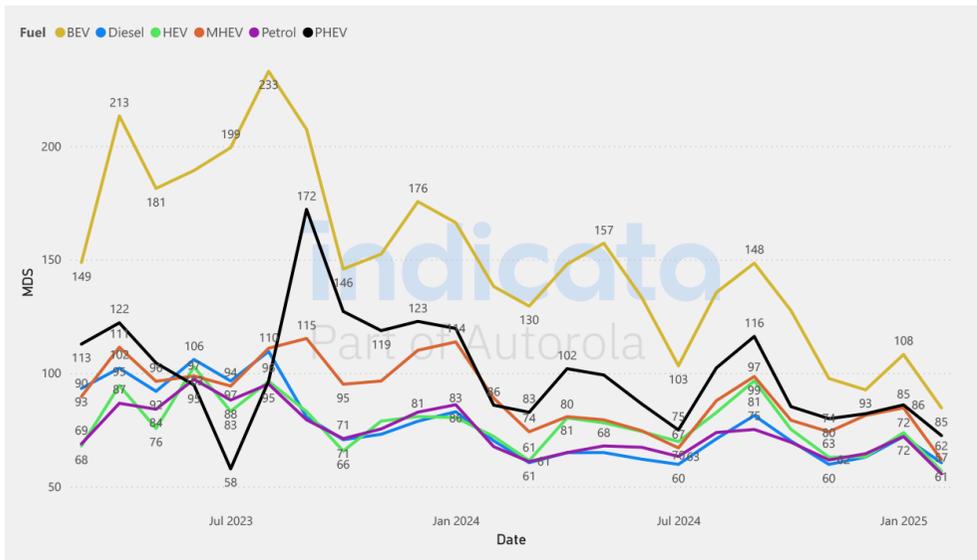
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



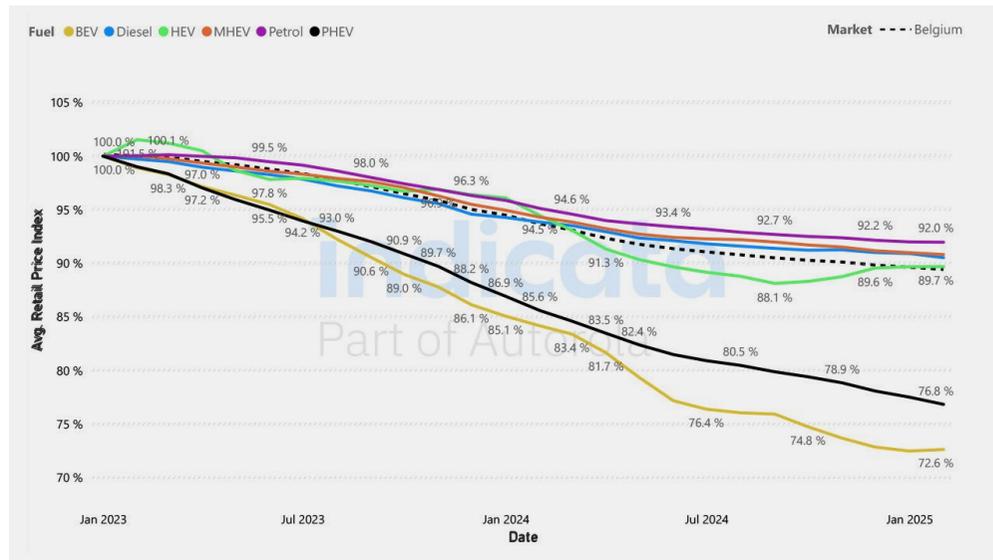
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



MDS by Fuel Type - Belgium



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Belgium



La part des jeunes véhicules électriques d'occasion dépasse les 75%

Au Danemark, les modèles d'occasion entièrement électriques continuent de faire une forte percée dans les ventes des concessionnaires. La part des ventes de voitures dans le segment le plus jeune, celui des moins de 2 ans, dépasse depuis longtemps les 75 % et laisse derrière elle presque tous les autres types de carburant dans une fourchette de pourcentage à un chiffre. Seules les voitures à essence se situent encore juste en dessous du seuil de 10 %.

En conséquence, les Meilleures ventes comprennent les ID.3 et ID.4 ainsi que leur sœur de groupe, la Skoda Enyaq. En conséquence, les trois premiers rangs de l'indice désirabilité sont occupés par trois modèles électrifiés, dont deux de MG et le VW ID.7. Dans la tranche d'âge la plus jeune, jusqu'à deux ans, les véhicules diesel se situent à l'autre bout de l'échelle et, avec une valeur de 145, montrent que, malgré la faiblesse de l'offre, la demande ne semble même pas suffisante pour cela.

En moyenne, cependant, cela a relativement peu d'impact sur le comportement en matière de prix dans le commerce des véhicules diesel d'occasion. Bien que les prix aient chuté plus fortement ces dernières années que ceux des moteurs thermiques et

des véhicules hybrides, ils ont moins chuté que ceux des véhicules électriques, et ces derniers mois, ils ont même montré des signes de résistance. Les prix des hybrides simples sont restés tout aussi stables, avec une tendance à la hausse.

Cette situation est confortable, en particulier pour Toyota, qui bénéficie d'une part importante de véhicules hybrides. Les indices des prix de l'essence et du diesel de la marque semblent encore plus solides. Dans le segment des véhicules d'âge moyen (3-4 ans), l'électrification est également bien avancée. La part des véhicules électriques dans le marché de l'occasion est supérieure à 40 %, et la part des véhicules à moteur thermique est passée de plus de 40 % pour les véhicules à essence et de plus de 30 % pour les véhicules diesel à respectivement 18 % et 15 % au cours de l'année écoulée.

Par ailleurs, un VUL d'occasion sur trois vendus est un VUL électrique, l'ID.Buzz et l'e-Citan étant de plus en plus populaires. En termes d'attractivité (MDS), les véhicules électriques sont largement en tête, avec un score moyen de 51.

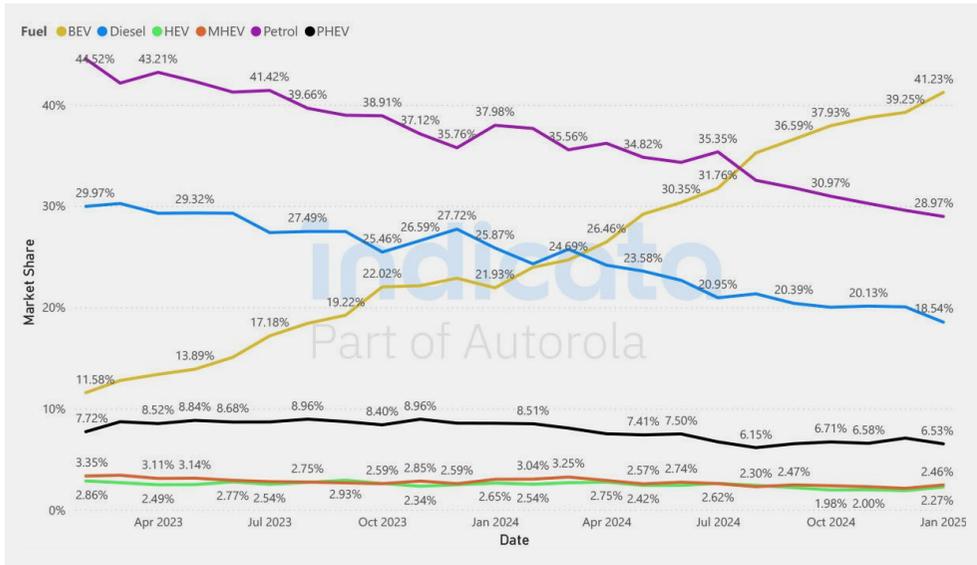
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	32.4
Volkswagen	ID.4	51.7
Škoda	Enyaq	39.7

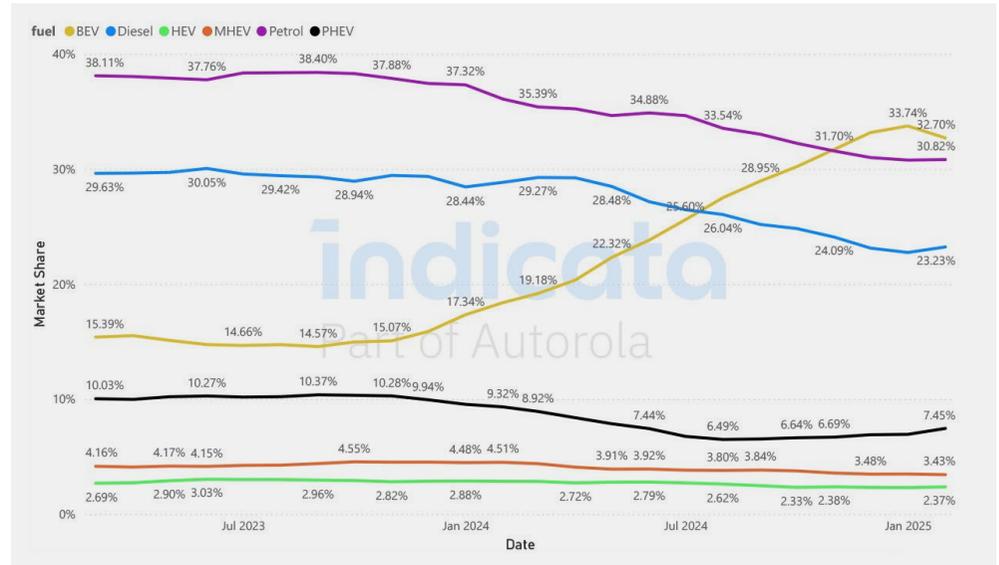
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	4	16x	22.0
MG	ZS	14x	26.0
Volkswagen	ID.7	13x	28.7

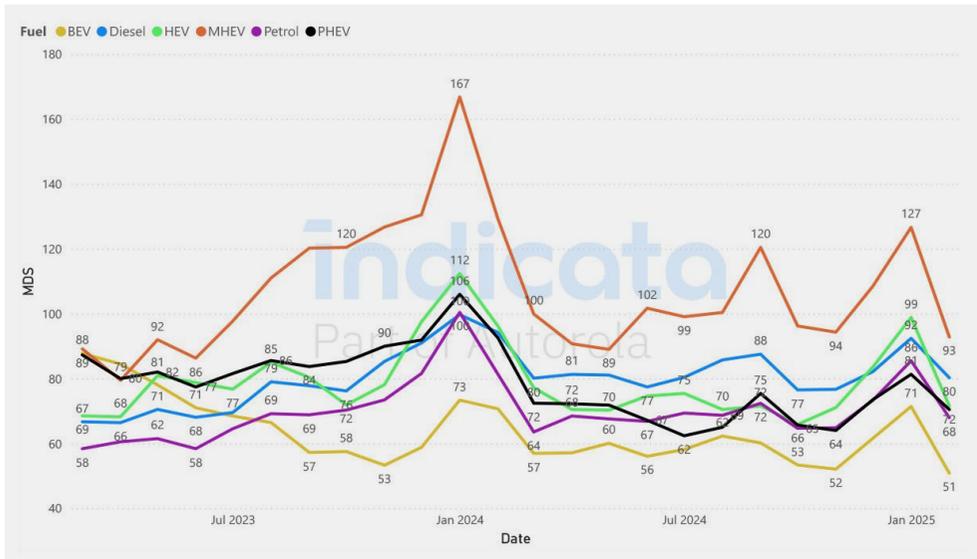
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



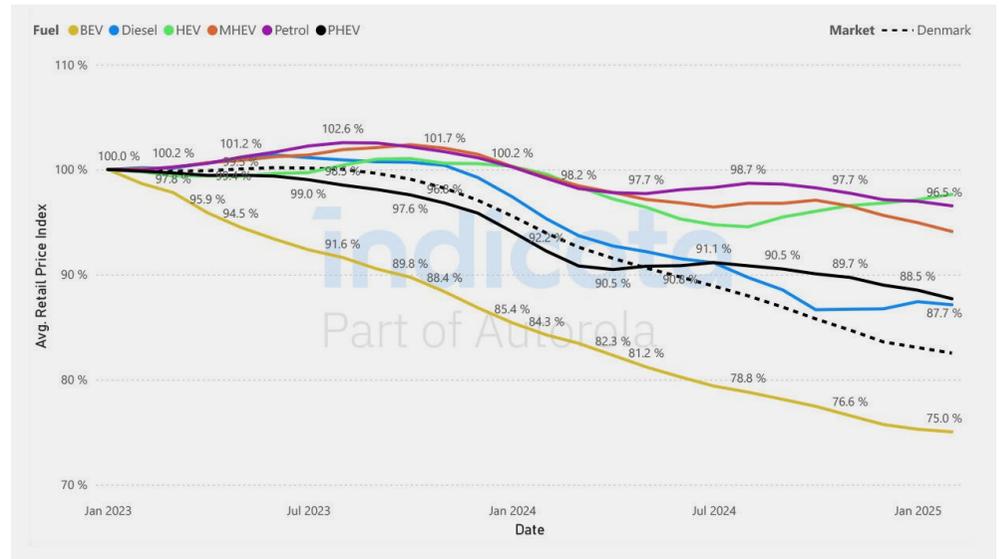
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



MDS by Fuel Type - Denmark



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Denmark



Les hybrides rechargeables et les véhicules électriques continuent de souffrir d'une offre excédentaire

Les voitures à essence et diesel dominent les ventes de voitures d'occasion en France en janvier 2025. Globalement, les ventes des différents types de carburants restent stables en janvier par rapport à décembre 2024, sauf pour les véhicules électriques dont les ventes diminuent.

Quant aux véhicules électriques, ils sont considérés comme trop chers. Dans le même temps, les stocks d'occasion augmentent régulièrement pour atteindre un niveau aussi élevé qu'à l'automne 2024, ce qui entraîne une baisse constante des prix des véhicules électriques.

Alors que la plupart des types de carburants ont vu leur indice désirabilité s'améliorer, ou se stabiliser dans le cas des hybrides rechargeables, les véhicules électriques se détériorent fortement, prenant en moyenne 18 jours supplémentaires, soit environ le double pour le diesel et l'essence. Par conséquent, si la baisse des prix améliore la vitesse de rotation des stocks pour presque tous les types de carburant, ce qui pourrait conduire à une plus grande stabilité des prix des véhicules d'occasion, dans le cas des véhicules électriques, malgré les baisses de prix, l'augmentation de l'indice de désirabilité conduira à l'avenir à de fortes baisses des prix de transaction.

De plus, 2025 pourrait voir beaucoup d'immatriculations tactiques des EV en France pour atteindre les 25% de part de marché requis pour éviter les pénalités,

couplées à de fortes décotes sur les marchés du neuf et de l'occasion, ce qui nuira à la VR des EV d'occasion. Les remises pour les véhicules électriques ont fortement augmenté depuis quelques mois et une réduction du bonus à partir de décembre 2024 a renforcé cette tendance.

Si les règles du malus au poids de 2025 des véhicules de plus de 1,6 tonne restent similaires à celles de 2024, les hybrides rechargeables y sont désormais soumis et les ventes de voitures neuves pourraient chuter, notamment auprès des flottes, ce qui pourrait potentiellement réduire l'offre de véhicules d'occasion. Il n'est pas certain que cela conduise à des impacts positifs sur les prix de l'occasion, notamment avec l'arrivée sur le marché de l'occasion des hybrides rechargeables de nouvelle génération.

Les règles du malus CO2 seront plus strictes en 2025. Par conséquent, les 53 % de voitures neuves éligibles au malus en 2024 passeront à 66 % en 2025. Cependant, cela pourrait avoir un impact positif sur les prix des voitures d'occasion pour les modèles concernés. Nous pourrions observer un basculement du marché du neuf vers le marché de l'occasion pour certains modèles et donc une augmentation de la demande de voitures d'occasion et une réduction de l'offre de voitures neuves, ce qui pourrait conduire à une stabilisation potentielle des prix des voitures d'occasion pour les modèles concernés par le malus, en particulier les voitures à essence et les voitures diesel.

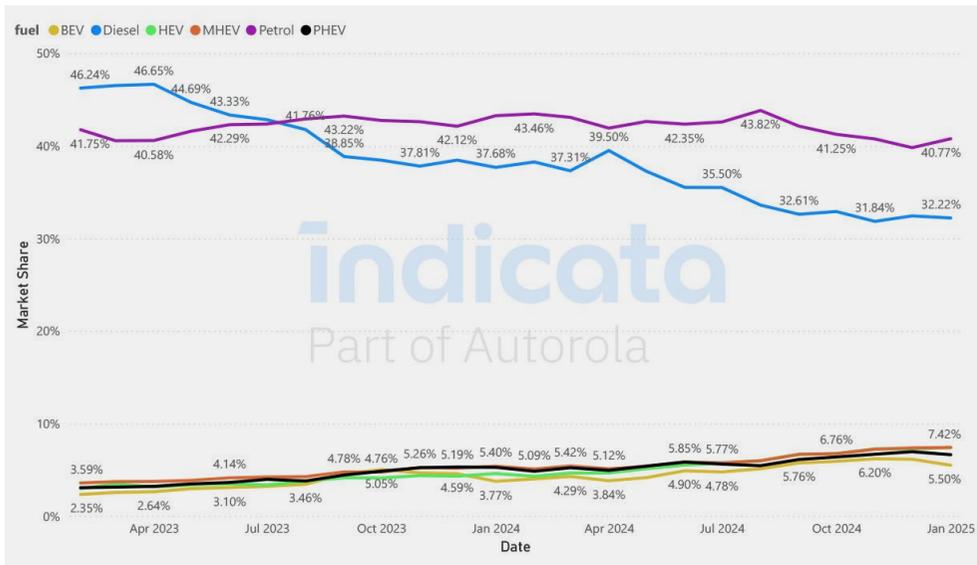
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	81.0
Renault	Clio	47.4
Peugeot	2008	75.6

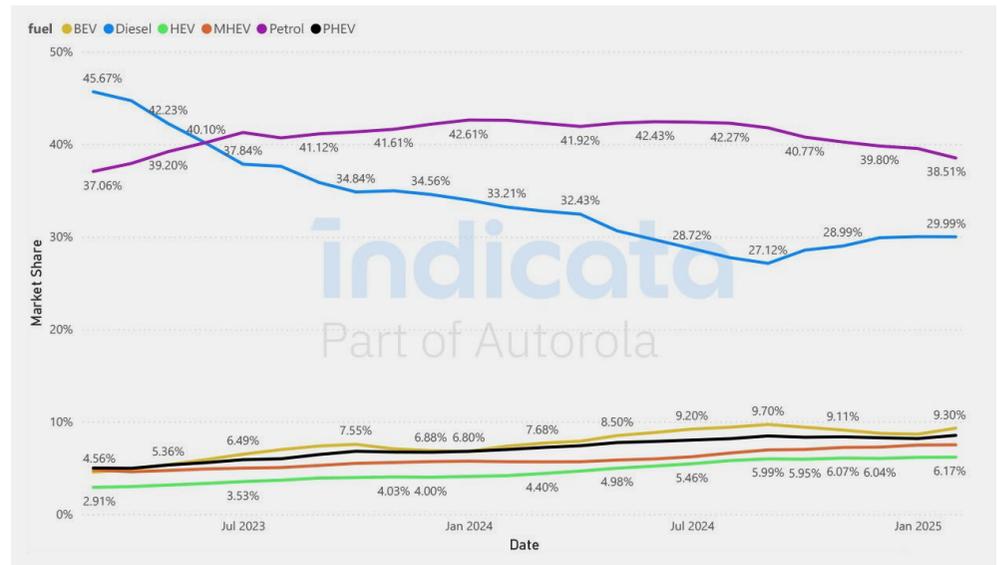
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	10x	34.6
Dacia	Duster	10x	34.7
Volkswagen	Touran	9x	39.5

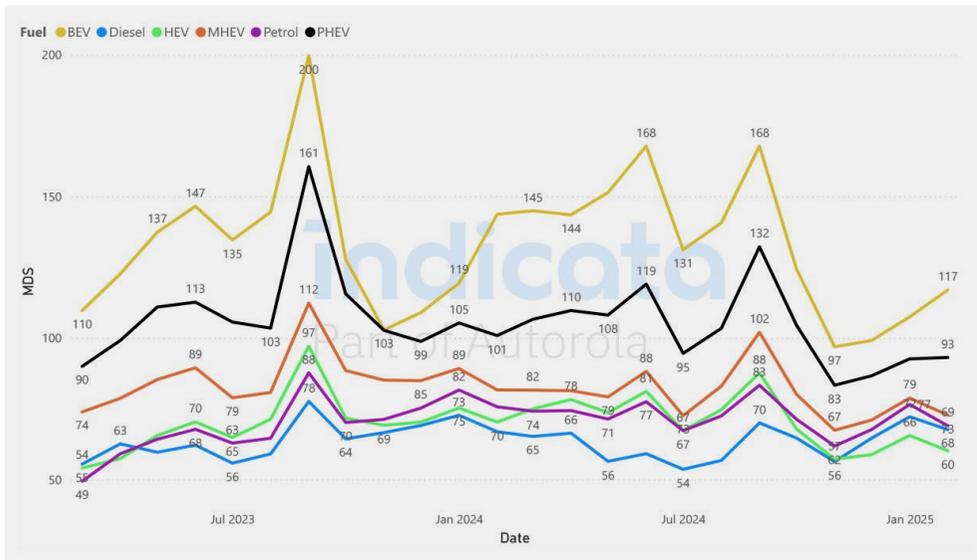
Sales Market Share by Month and Fuel Type - France



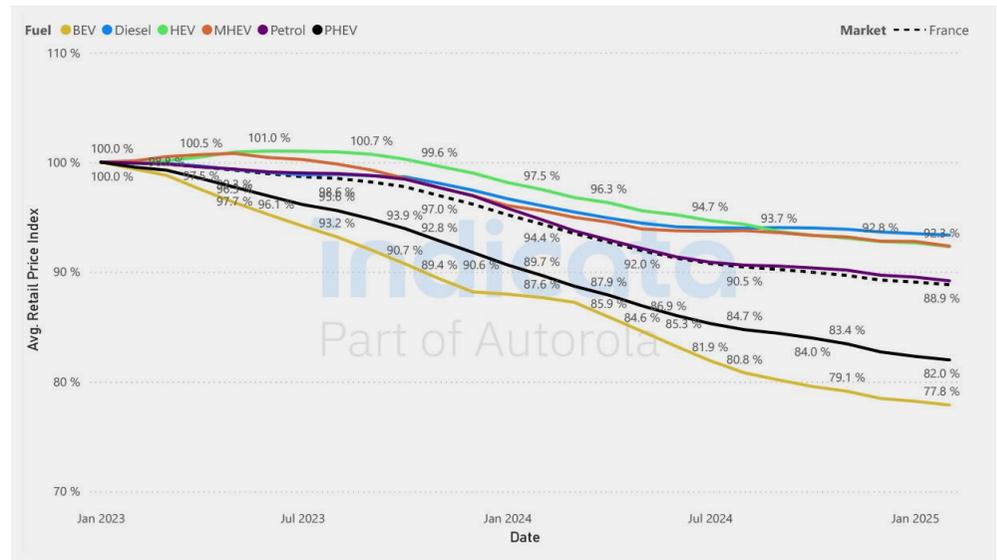
Stock Market Share by Month and Fuel Type - France



MDS by Fuel Type - France



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - France



Les véhicules électriques se vendent plus vite, mais à un certain prix

Alors que le mois de janvier sur le segment des voitures neuves montre les effets des nouvelles immatriculations de véhicules électriques délibérément retardées, l'Allemagne reste plutôt conservatrice sur le marché des voitures d'occasion peu avant les élections fédérales. Selon l'offre de véhicules d'occasion, seuls un peu moins de 10,6 % des tranches d'âge les plus jeunes sont 100 % électriques. C'est nettement moins que la plupart des marchés européens qui, malgré leur manque d'homogénéité, atteignent presque 13 %.

La situation est similaire pour les VUL, où une offre d'un peu moins de 10 % de véhicules électriques dans la catégorie d'âge la plus jeune semble plus compétitive en comparaison européenne, mais ne représente pas un succès significatif en termes de réduction de CO2. Les ventes de VUL électriques sont encore plus à la traîne, avec moins de 6 % des ventes représentant des véhicules utilitaires de moins de deux ans.

Les rapports entre l'offre et la demande - mesurés en indices de désirabilité - doivent encore être améliorés après le tournant de l'année, allant de 73 à 110, voire de 100 à 129 pour les très jeunes véhicules. Mais les valeurs des VE de tous types, en particulier les modèles électriques à batterie, se sont stabilisées. Les trois meilleures ventes rapides sont des modèles exclusivement

électriques. Le niveau des prix de l'offre s'est stabilisé sur la quasi-totalité de l'année écoulée, même si les véhicules électriques et hybrides rechargeables tirent la moyenne générale vers le bas et affichent toujours une tendance négative. La pression la plus faible en termes de volume s'exerce sur les très jeunes véhicules diesel d'occasion. Ils présentent le meilleur rapport entre l'offre et la demande et se sont révélés extraordinairement stables en termes de prix dans l'analyse ajustée au cours de l'année écoulée, alors que les véhicules électriques, par exemple, ont perdu près de 10 points d'indice.

Les hybrides simples continuent d'afficher une évolution des prix aussi résistante que les véhicules à moteur thermique. Bien que leur rapport entre l'offre et la demande soit défavorable, plus de 85 % d'entre eux ont moins de deux ans, de sorte qu'un nombre relativement important de véhicules coûteux répond à une demande qui croît plus lentement. Les modèles Renault, en particulier, arrivent sur le marché en tant que véhicules d'occasion récents. Les vendeurs sont encore détendus à ce sujet en raison des quantités gérables, ce qui permet d'éviter des ajustements de prix drastiques. Toutefois, compte tenu de l'augmentation constante des nouvelles immatriculations de véhicules hybrides l'année dernière, il faut s'attendre à un ralentissement dans le courant de l'année.

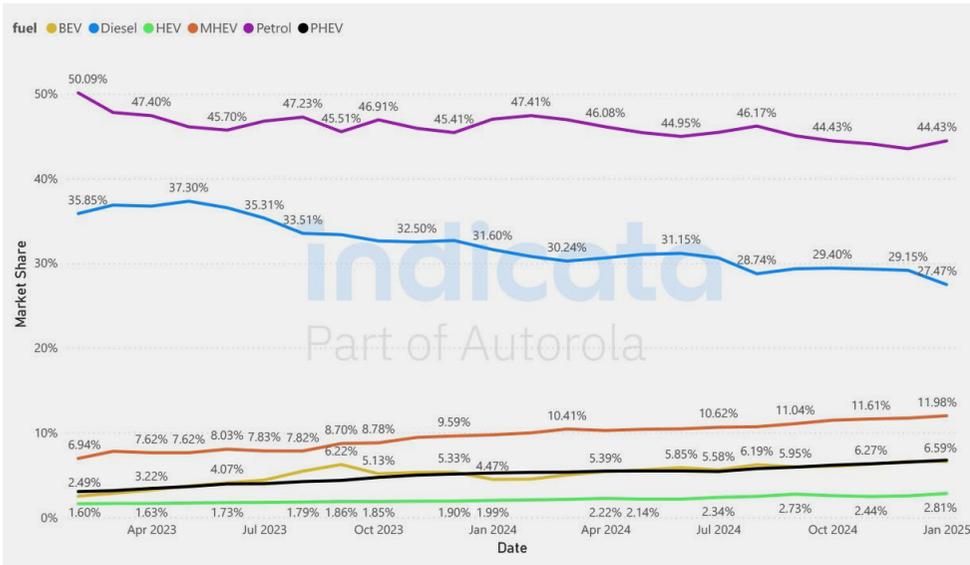
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	88.5
Volkswagen	T-ROC	91.4
Opel	Corsa	73.2

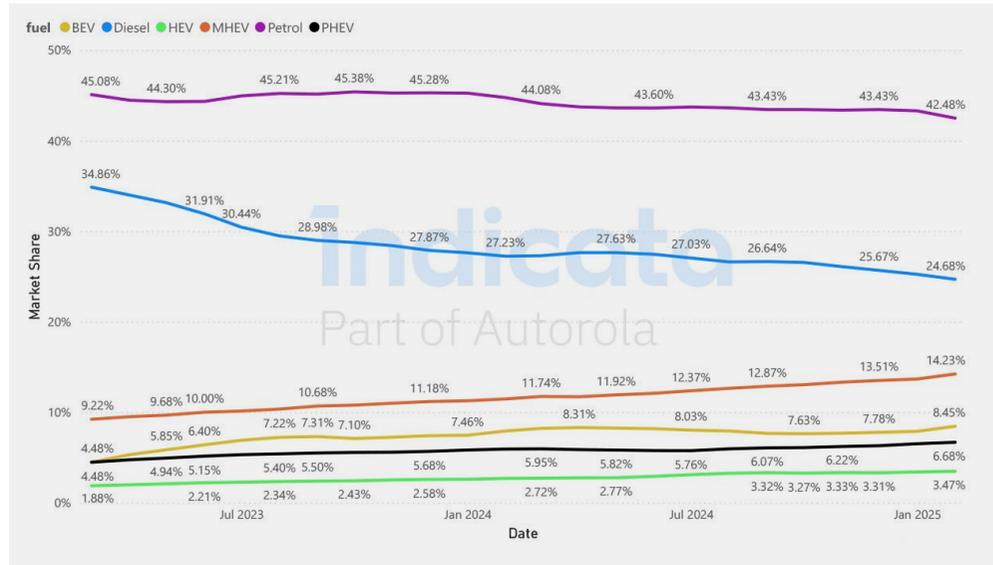
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.5
Tesla	Model Y	12x	29.4
Mercedes-Benz	EQB	10x	36.1

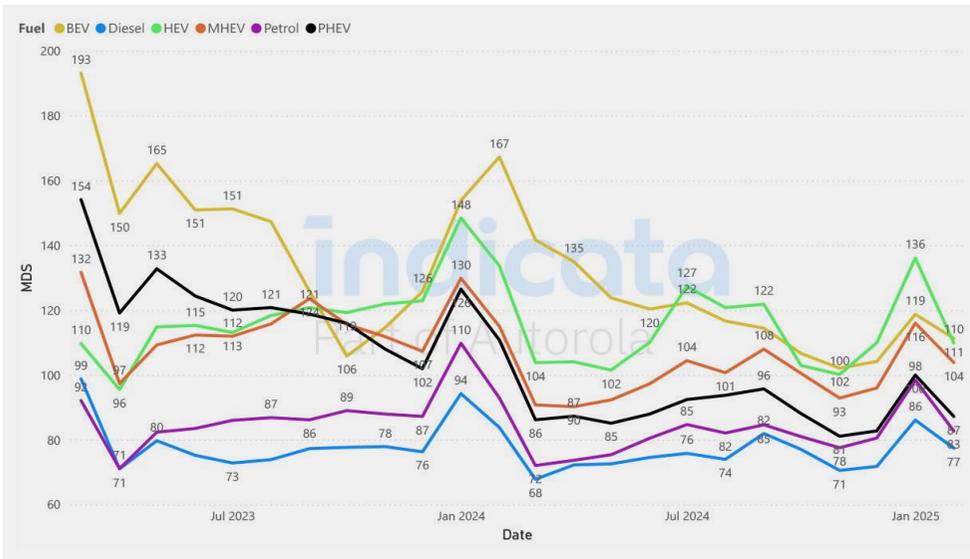
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Germany



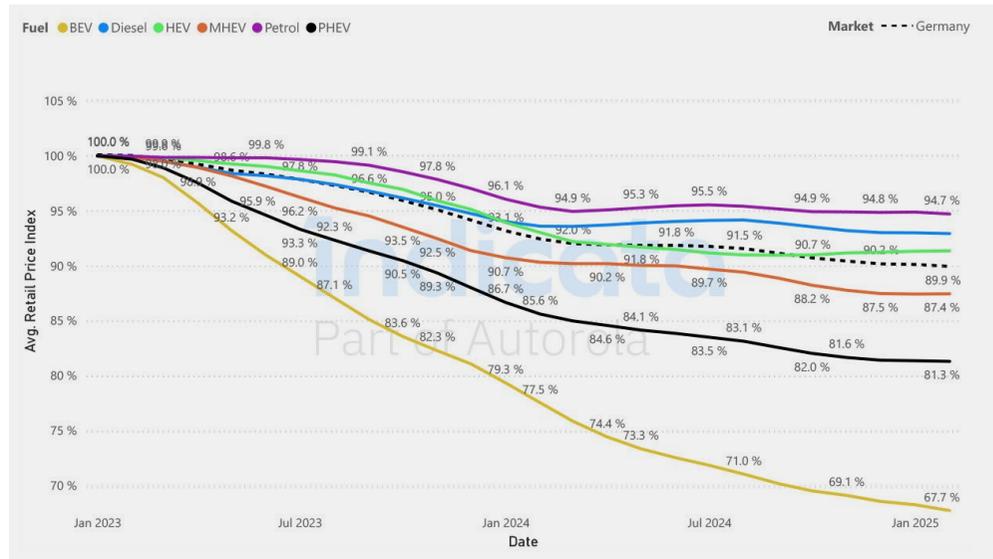
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Germany



MDS by Fuel Type - Germany



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Germany



Electrification is not taking off

Avec la fin des subventions aux véhicules neufs en Italie en décembre et le passage à un soutien financier pour la production nationale de véhicules électriques et de technologies connexes, la tentative infructueuse d'obtenir plus de véhicules neufs à zéro émission sur les routes italiennes a pris fin. Malheureusement, les nouvelles mesures ne stimuleront pas non plus le faible marché des véhicules d'occasion avec des VE purs.

Depuis des mois, la part des ventes de voitures dans le segment d'âge le plus jeune est restée inchangée, à un peu plus de 3 %. L'offre et les prix continuent de baisser et l'attractivité du marché oscille depuis deux ans entre des indices (MDS) de 100 et 200 supérieurs à tous les autres types de carburant. Le commerce des voitures d'occasion se concentre donc encore plus sur les moteurs thermiques et de plus en plus sur les hybrides légers et les hybrides simples. Les hybrides légers ont progressivement remplacé les véhicules diesel et représentent aujourd'hui plus de 20 % des véhicules d'occasion de moins de quatre ans.

En raison du supplément habituel, l'évolution de leur prix est plus tendue que celle des véhicules à moteur thermiques classiques. L'électrification des véhicules

utilitaires légers est aussi faible que celle des voitures particulières. Seuls 4 % des ventes et 7 % de l'offre de jeunes modèles d'occasion sont entièrement électriques, et la tendance n'a guère changé depuis des mois. Même Fiat ne fait pas exception sur son marché domestique. Seuls les véhicules utilitaires de livraison en ville tels que le Citan, le Berlingo et le Proace City élargissent actuellement leur stock en tant que véhicules électriques, mais jusqu'à présent, ils n'ont guère trouvé d'acheteurs.

Compte tenu de la faiblesse de l'offre et de la demande tout aussi faible, il n'est pas surprenant que deux icônes nationales, la Fiat Panda et 500, en tant que modèles moteurs thermiques, et le VW T-ROC prennent place dans le top 3 des modèles les plus vendus, le VW T-ROC devançant la Jeep Renegade à la quatrième place. La Tesla Model 3 n'a pas encore été incluse dans l'évaluation car les ventes de voitures d'occasion sont encore trop faibles. Cette situation devrait changer au fil de l'année.

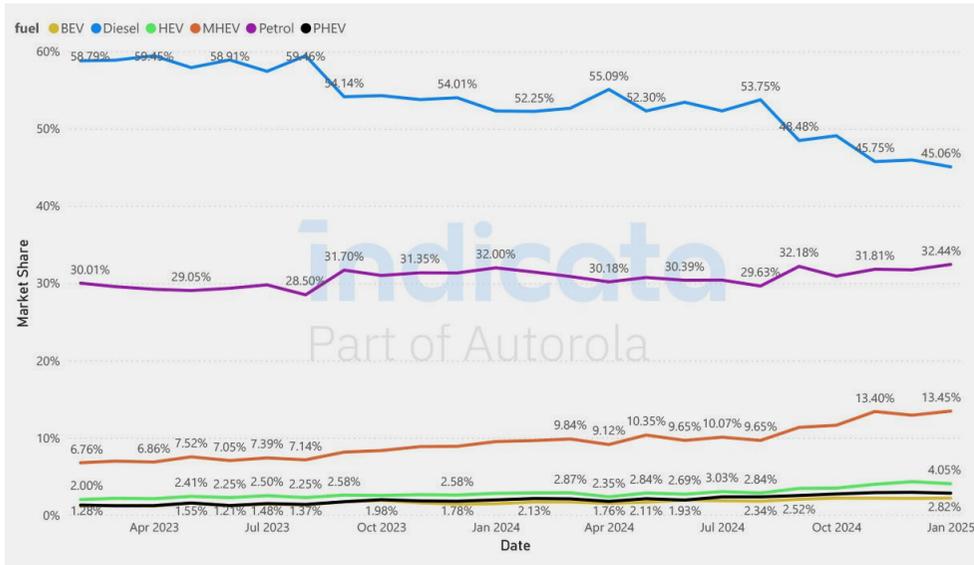
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	60.5
Fiat	500	74.8
Volkswagen	T-ROC	71.0

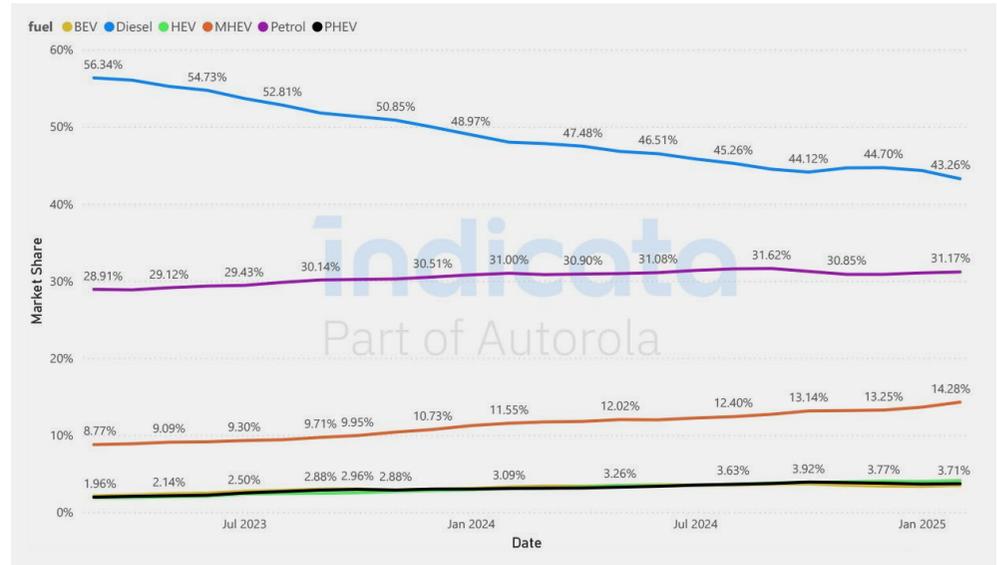
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	i10	10x	37.5
MG	ZS	9x	38.9
Volvo	XC40	9x	39.9

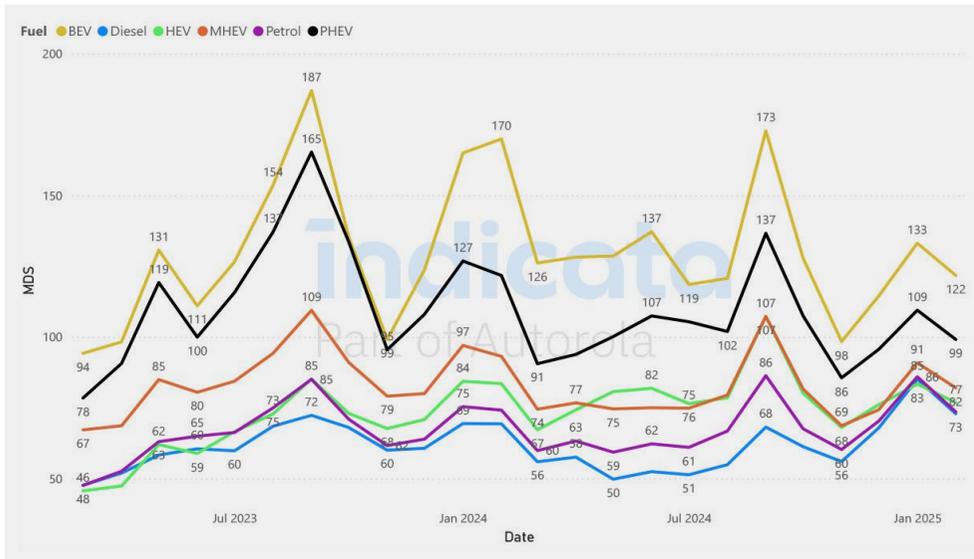
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Italy



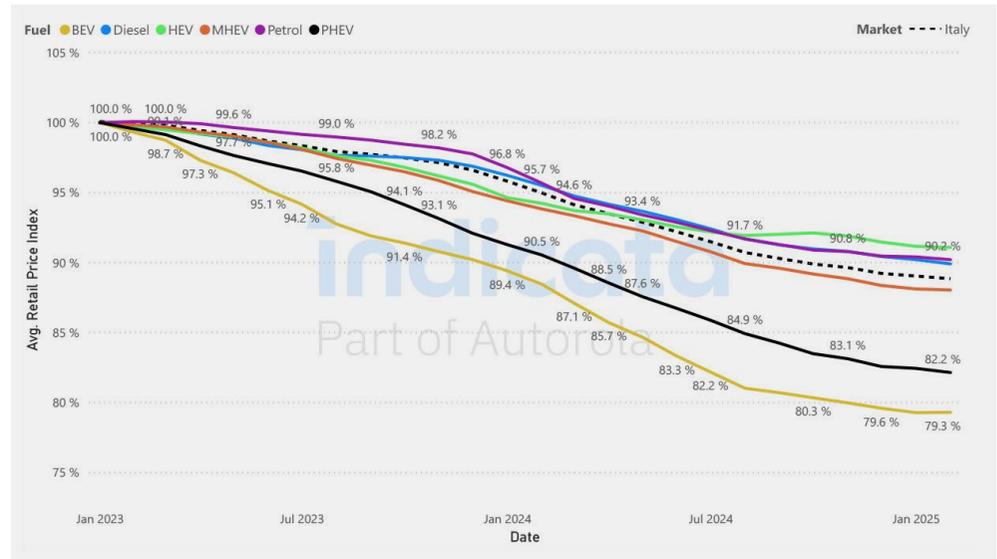
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Italy



MDS by Fuel Type - Italy



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Italy



Malgré une certaine attractivité pour les voitures électriques, le marché de l'occasion est moins développé que celui des voitures neuves

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	72.6
Volkswagen	Polo	60.0
Lynk & Co	01	40.4

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Cupra	Tavascan	32x	11.3
Cupra	Terramar	13x	27.8
Tesla	Model 3	9x	39.1

Bien que les véhicules électriques représentent déjà plus d'un tiers des voitures neuves aux Pays-Bas l'année dernière, ils ne représentent qu'une part de marché comprise entre 18 % et 20 % des véhicules occasion récents. Une image similaire se reflète dans les chiffres de vente, qui sont passés de 14 % à un peu plus de 18 % récemment. La tendance positive des ventes de voitures d'occasion de moins de deux ans a favorisé la situation de l'offre et de la demande de véhicules électriques au second semestre 2024, poussant les valeurs de l'indice de désirabilité en dessous de 100.

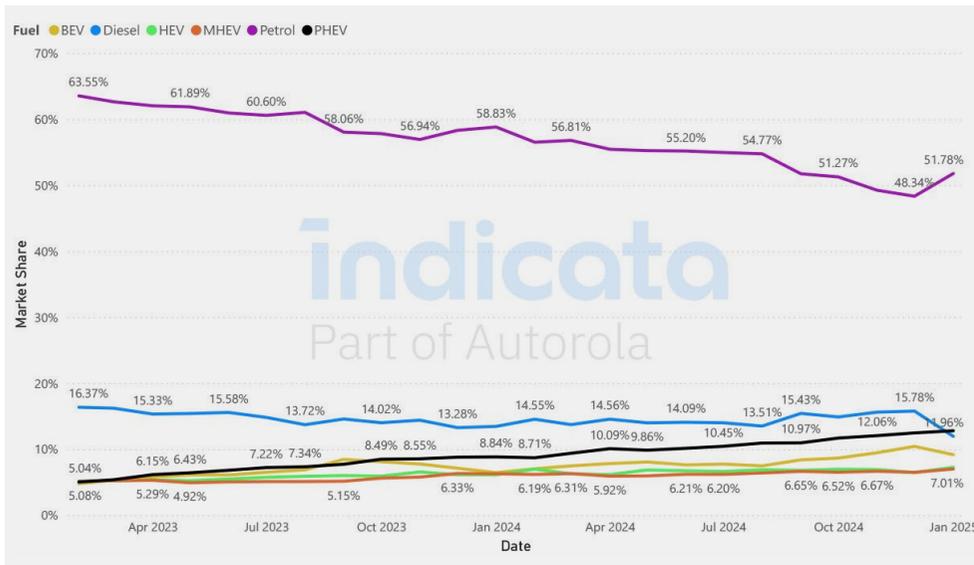
Selon les données, cependant, l'élément déclencheur est la baisse continue des prix, qui rend désormais les véhicules électriques intéressants pour un public plus large. Un bon réseau de recharge public selon les normes européennes et de courtes distances à parcourir au niveau national rendent l'utilisation aux Pays-Bas intéressante.

Bien que les véhicules électriques ne soient plus totalement exonérés de la taxe d'immatriculation (MRB) depuis le début de l'année 2025, une réduction de 25 % continue de s'appliquer. Les subventions publiques pour les voitures neuves ayant été officiellement rejetées pour 2025, les

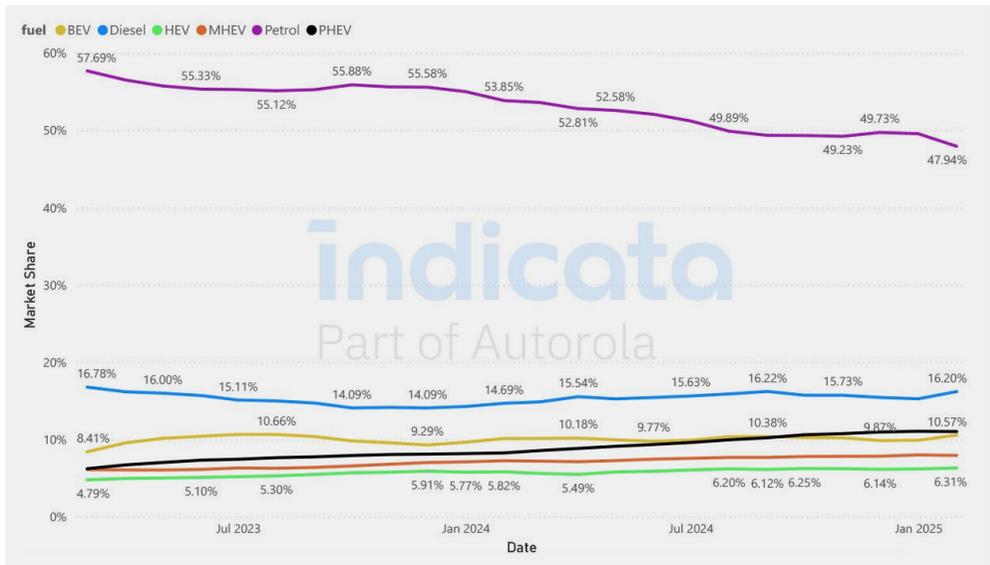
acheteurs intéressés sont désormais davantage orientés vers les véhicules d'occasion récents déjà subventionnés. La pression supplémentaire que ces primes exercent sur les prix dans le segment des voitures neuves est de plus en plus éliminée, ce qui permet une plus grande stabilité des prix.

Comme sur de nombreux autres marchés européens, le marché des eLCV d'occasion reste attractif, même aux Pays-Bas, où l'on observe une affinité pour les véhicules électriques. Bien que la baisse des ventes d'environ 10 % et 11 % de la population indique un rapport acceptable entre l'offre et la demande, il n'y a aucun signe de progrès en termes d'électrification. Le besoin de rattrapage est plus important ici que pour les voitures particulières. Les petites marques de véhicules particuliers telles que Toyota et Nissan remportent des succès notables avec de faibles nombres d'unités et des parts de ventes assez élevées, mais les acteurs plus importants tels que VW, Renault et Mercedes vendent encore des véhicules électriques dans une fourchette de pourcentage à un chiffre.

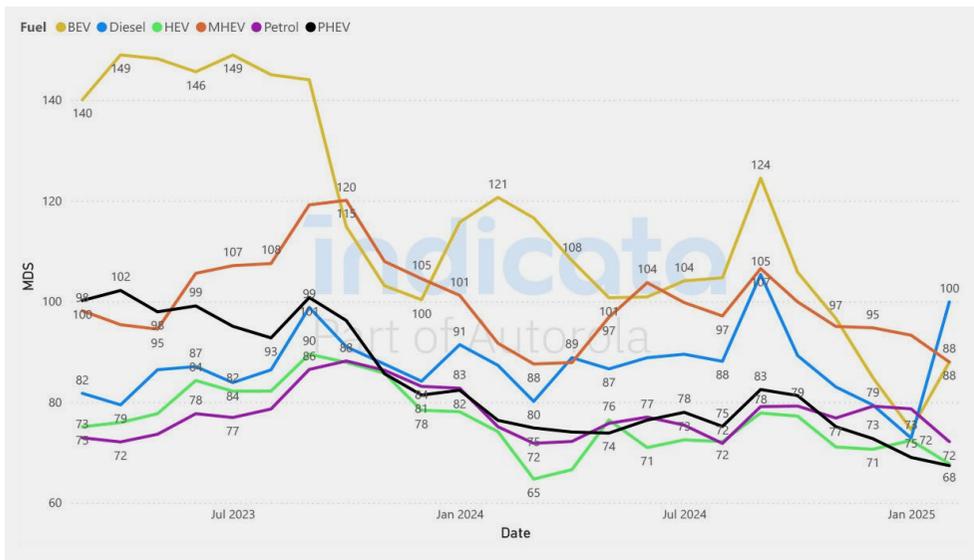
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



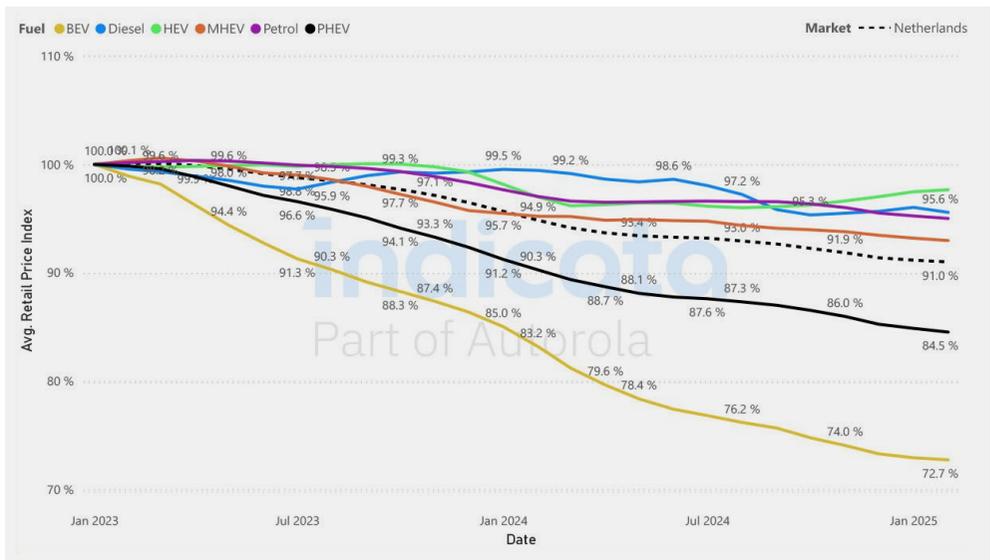
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



MDS by Fuel Type - Netherlands



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Netherlands



La stimulation du marché des véhicules électriques neufs entraîne une baisse de la demande de véhicules d'occasion

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	54.3
Toyota	CH-R	68.9
Škoda	Octavia	55.4

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	9x	39.8
Toyota	Aygo X	8x	43.8
Škoda	Kodiaq	8x	45.6

Début février, la Pologne a lancé un nouveau programme de subventions pour l'achat ou la location de véhicules électriques. Le programme offre jusqu'à 40 000 zlotys (environ 9 500 euros) par véhicule, l'argent provenant de fonds européens, et est disponible pour les nouveaux véhicules entièrement électriques dont le prix net ne dépasse pas 225 000 zlotys (environ 54 000 euros). 225 000 zlotys (environ 54 000 euros). Elle comprend également des éléments d'un programme de mise à la casse des vieux véhicules à moteur thermiques et vise à améliorer rapidement le faible niveau d'électrification du marché polonais des voitures neuves.

Sur la base des expériences de programmes de mise à la casse à plus grande échelle, par exemple lors de la crise financière de 2009/2010 en Allemagne, il faut s'attendre à des effets négatifs pour le marché de l'occasion. D'une part, la réduction significative des prix de transaction des voitures neuves privera le marché des jeunes voitures de clients potentiels et exercera une pression directe sur les prix dans ce segment d'âge, car les prix devront être ajustés à la baisse pour rester attractifs pour les acheteurs potentiels.

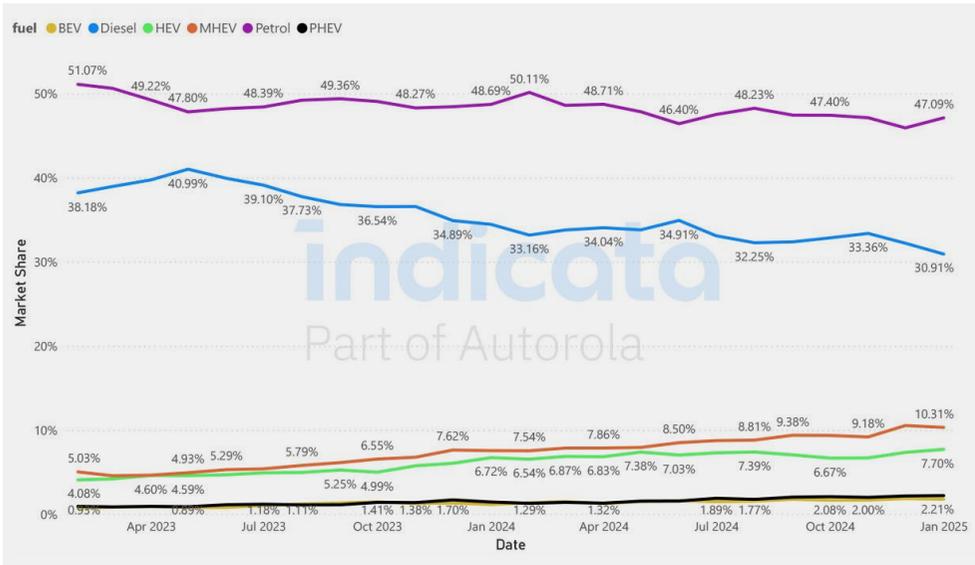
La même chose s'applique ensuite en cascade aux âges inférieurs. En outre, l'offre future de voitures d'occasion est stimulée sans que la demande de véhicules électriques d'occasion ne le soit suffisamment, ce qui provoquera une

offre excédentaire dans les années à venir. L'indice des prix des véhicules électriques, qui est resté relativement stable à un faible niveau au cours des six derniers mois, devrait à nouveau souffrir de manière plus significative l'année prochaine au plus tard.

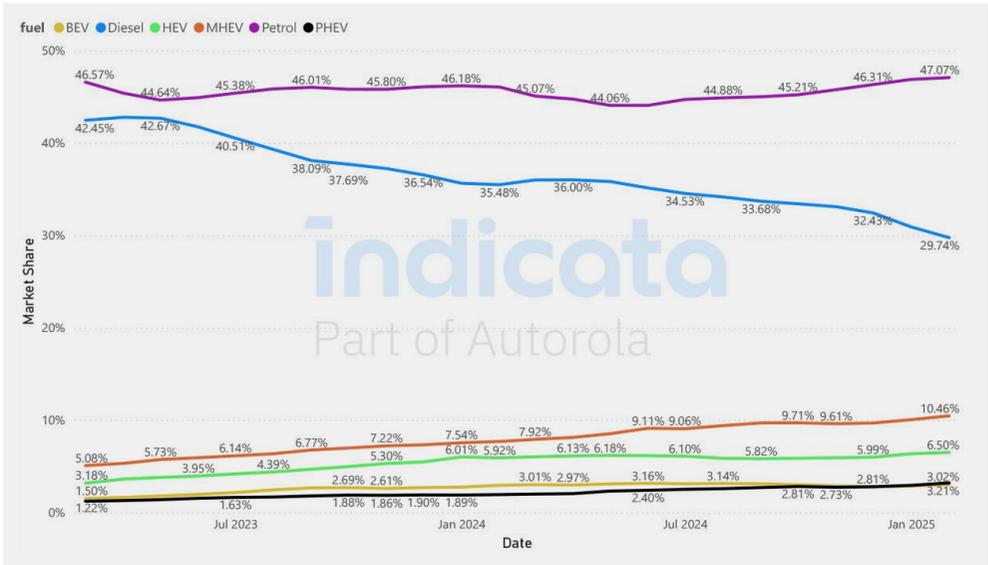
Une importante pierre d'achoppement pour les clients de véhicules électriques neufs et d'occasion reste le réseau de recharge public peu développé. En Pologne, il n'y a que quelques milliers de points de charge au total, dont seulement 15 Tesla Superchargers. Dans l'ensemble, les hybrides simples restent plus performants, avec des stocks d'approvisionnement désormais portés à 13 % pour les véhicules d'occasion les plus jeunes et, avec une part des ventes de plus de 15 % dans ce segment d'âge. C'est également ce que montre l'indice de désirabilité (MDS), qui représente la meilleure valeur dans toutes les tranches d'âge et pour tous les types de carburant.

Les modèles diesel, qui dominaient le marché sur l'occasion il y a encore quelques années, poursuivent leur déclin même à plus de 5 ans. Pour les véhicules d'occasion récents, la part de marché est inférieure à 10 % et les prix sont également de plus en plus bas. Toutefois, les véhicules à motorisation essence constituent une alternative abordable, car les stations-service polonaises ne facturent que 3 centimes de plus par litre pour l'essence que pour le diesel.

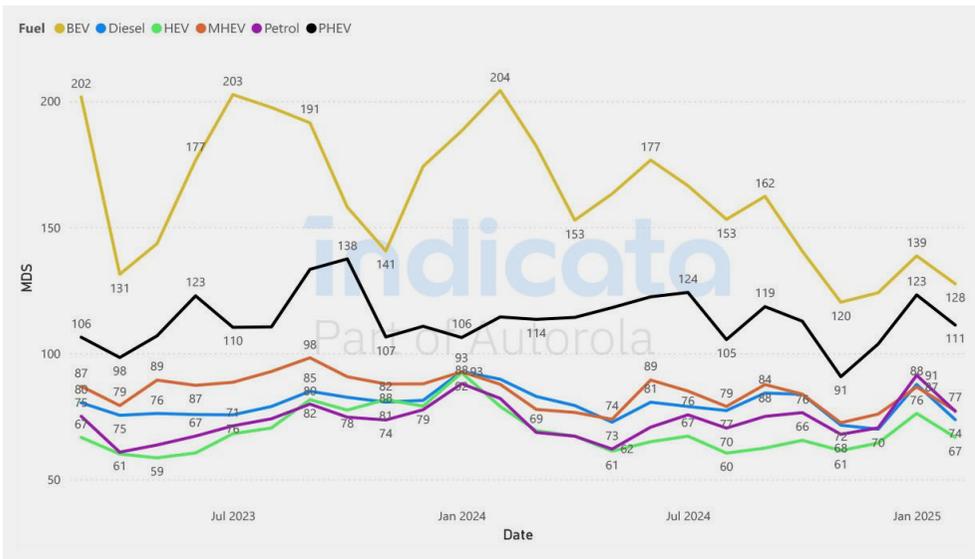
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Poland



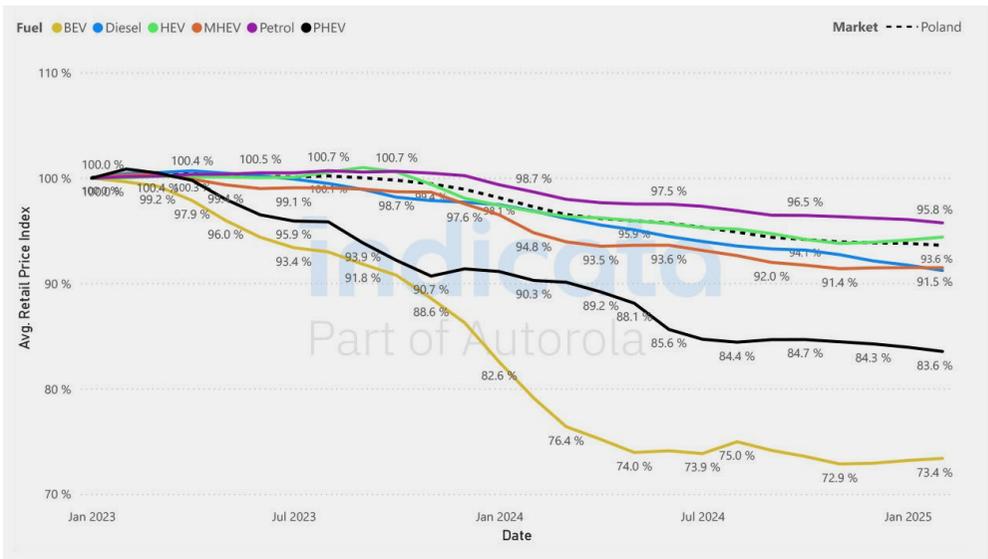
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Poland



MDS by Fuel Type - Poland



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Poland



Le Portugal, champion caché de l'Europe en termes de pénétration des véhicules électriques

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	60.7
Mercedes-Benz	A-Class	61.9
Peugeot	2008	67.0

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

Make	Model	Stock turn	MDS
BYD	ATTO 3	12x	30.8
Mitsubishi	ASX	11x	32.1
Hyundai	Tucson	9x	38.7

Sur le marché des voitures neuves, la tendance à l'électrification au Portugal s'est poursuivie en début d'année. Une part de marché de 22,5 % pour les véhicules électriques dans les voitures particulières et une croissance de plus de 40 % en janvier par rapport à l'année précédente sont le résultat d'un large éventail d'incitations gouvernementales. Le fait que BYD, avec Tesla et BMW, figurent parmi les trois premières marques de BEV en janvier et que Dacia, en tant que seule marque avec un modèle électrique, occupe la sixième place, montre que, malgré les taxes à l'importation, il existe un potentiel pour les marques chinoises en Europe et que les prix sont une question importante.

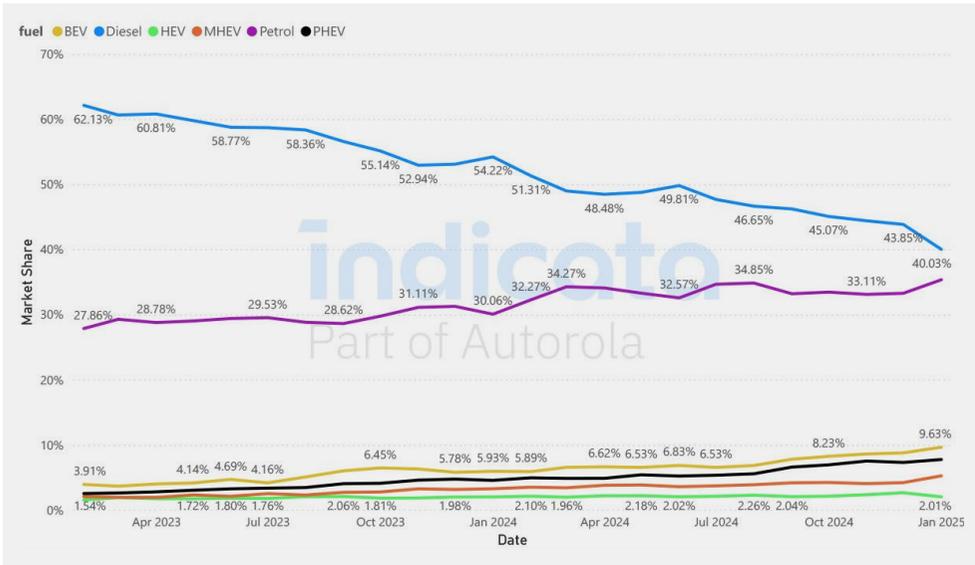
Cependant, la part des ventes sur le marché de l'occasion reste à la traîne, avec un peu moins de 14 %, et la part de l'offre de véhicules d'occasion récents est en baisse, ce qui montre que l'afflux de véhicules n'écrase pas la demande. Par ailleurs, plus de 1 600 véhicules électriques d'occasion importés ont été immatriculés en janvier, soit une augmentation de 80 % par rapport à l'année précédente. Les valeurs moyennes de l'indice de désirabilité des véhicules électriques d'occasion ont continué à s'améliorer dans toutes les catégories d'âge

et sont actuellement même en tête de tous les types de carburant dans le segment d'âge moyen de 3 à 4 ans. Même le tournant de l'année n'a pas entraîné la surabondance saisonnière habituelle.

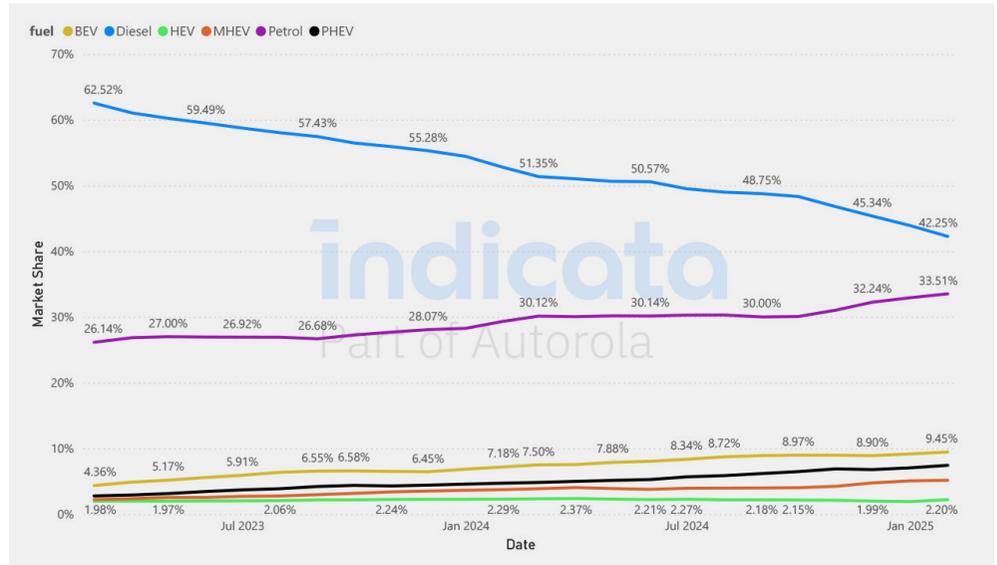
Comme sur d'autres marchés, l'accélération des ventes s'explique par les fortes corrections de prix intervenues ces deux dernières années, qui ont été plus prononcées que l'évolution globale du marché. Néanmoins, le Portugal reste un marché intéressant pour les modèles électriques d'occasion. Et contrairement à de nombreux autres marchés, les véhicules électriques plus anciens y trouvent également preneurs.

Par exemple, les véhicules électriques représentent plus de 20 % des ventes et du stock d'approvisionnement dans le segment des plus de 5 ans. Cependant, la majorité du marché est toujours constituée de véhicules à combustion. Les véhicules diesel perdent des parts de marché, en particulier chez les plus jeunes, tandis que les véhicules à essence gagnent des parts de marché, avec seulement une légère tendance négative des prix et une solide attractivité (MDS).

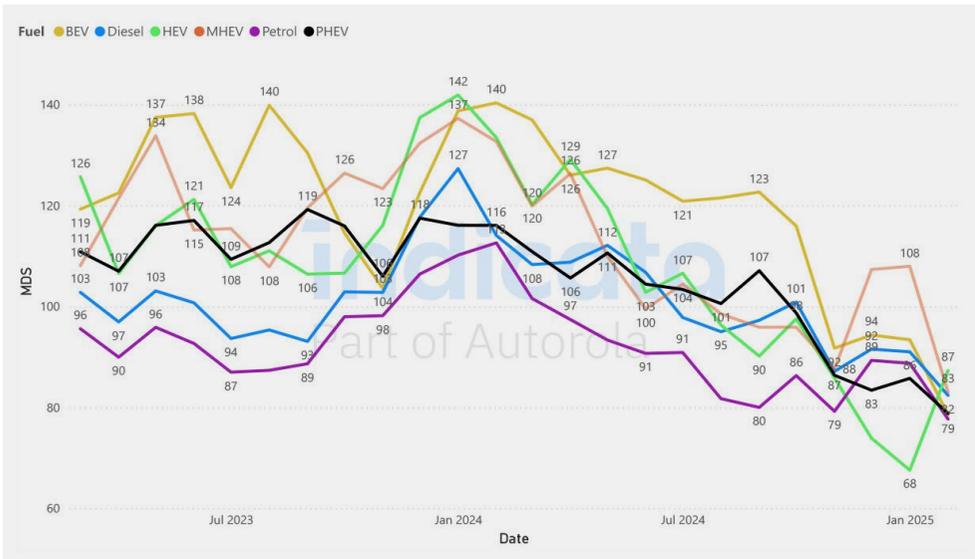
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



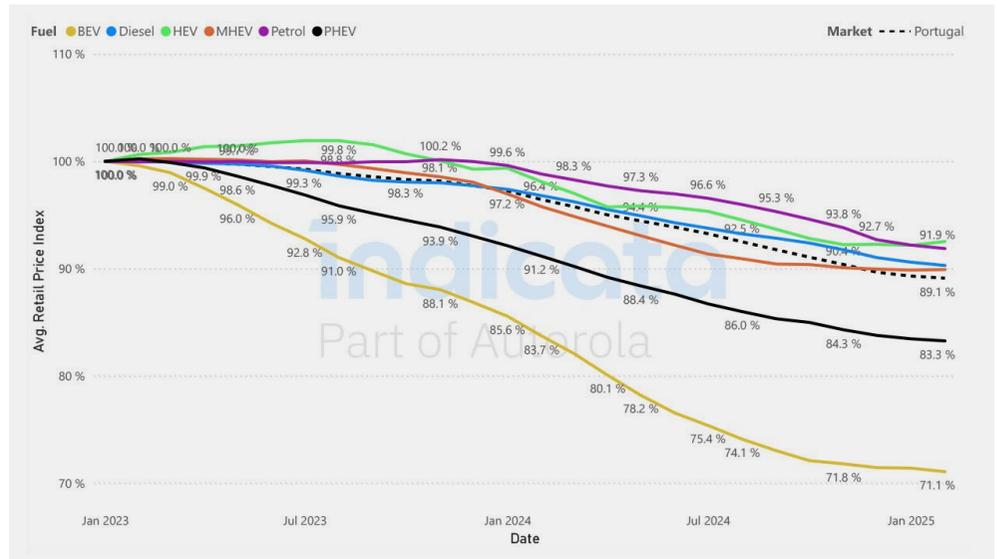
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



MDS by Fuel Type - Portugal



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Portugal



Les véhicules électriques utilitaires s'imposent mieux que les voitures particulières

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	CH-R	55.1
Hyundai	Tucson	58.6
Nissan	Qashqai	95.6

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	7x	48.5
Toyota	RAV 4	7x	49.7
Toyota	Yaris Cross	7x	54.9

Une action gouvernementale accrue, en particulier autour de l'expansion des infrastructures, serait nécessaire pour amener l'électrification du marché automobile espagnol au niveau des autres grands marchés européens. Le programme Moves III, qui vise principalement la demande de voitures neuves et a été prolongé à nouveau à la fin de 2023 jusqu'en juillet 2024, devrait être relancé prochainement pour inclure les voitures d'occasion, entre autres.

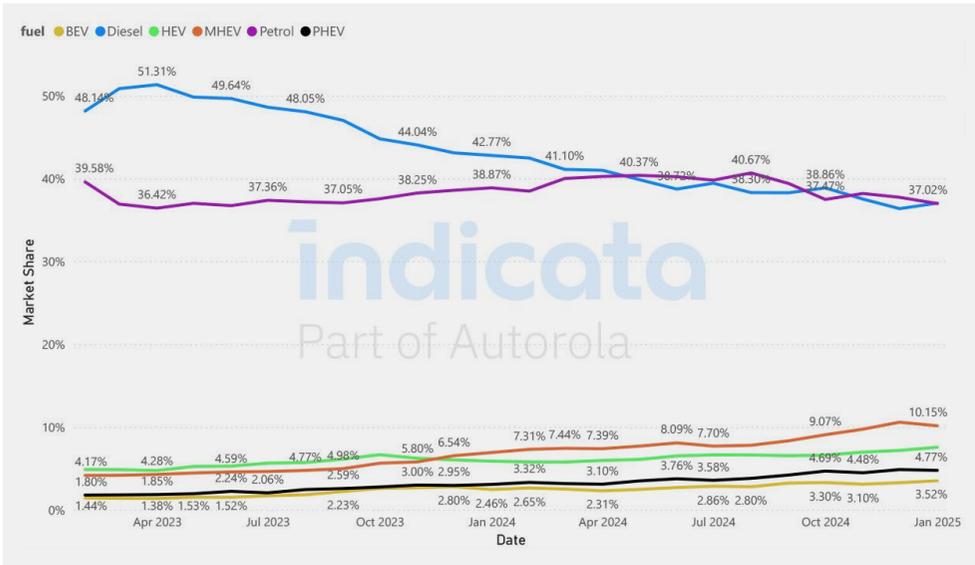
Le gouvernement catalan a lancé un programme de 1,4 milliard d'euros. Jusqu'à présent, les mesures ont permis d'augmenter l'offre de véhicules électriques sur le marché des voitures d'occasion, où ils représentent désormais un peu plus de 9 % des véhicules très jeunes, mais les ventes n'atteignent pas 7 % du marché des jeunes voitures de moins de 2 ans. Même le marché des voitures neuves, qui a brièvement gonflé pour atteindre une part de 5,4 % du marché des voitures neuves en 2023, est resté à 5,6 % l'année dernière. En conséquence, l'attractivité du marché des véhicules électriques reste défavorable, mesurée par un indice désirabilité (MDS) de plus de 150 pour la tranche d'âge la plus jeune et de près de 140 en moyenne pour tous les âges. Entre-temps, l'indice des prix

a peu évolué depuis le début de l'année.

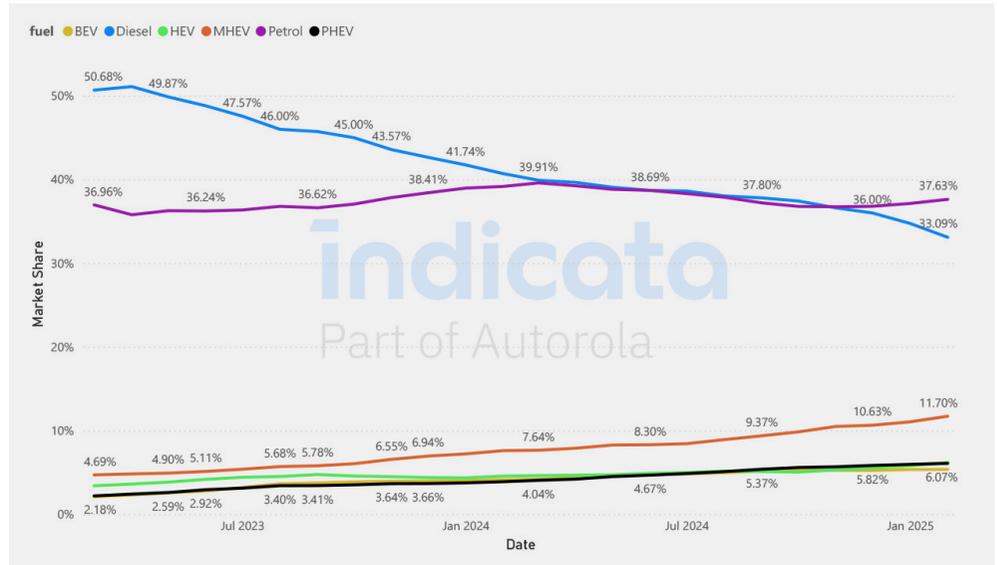
Toutefois, il n'est pas encore possible de dire, si tôt dans l'année, si cela est dû à l'inactivité pure et simple et à la retenue des concessionnaires en matière de prix, ou si cela est dû à des efforts conscients et actifs pour enfin maintenir les prix qui ont baissé pendant plus de deux ans. En revanche, les hybrides simples conservent leur part de marché beaucoup plus favorable dans le segment des véhicules très jeunes. Avec 9,6 % des ventes contre 7,8 % des offres sur le marché, il s'agit non seulement du marché espagnol le plus attractif, mais aussi d'une tendance positive des prix pour ce type de carburant depuis un certain temps déjà.

Le marché des véhicules utilitaires légers d'occasion est nettement plus progressif. La part de vente de plus de 15% pour les véhicules utilitaires de moins de 2 ans n'est dépassée que par le Danemark et la Suède parmi les marchés observés ! À l'exception de Fiat, toutes les marques concernées se portent bien et obtiennent de solides parts de marché. Toutefois, les stocks de véhicules utilitaires récents proposés par les concessionnaires ont désormais atteint une part à deux chiffres pour les eLCV, ce qui, malgré l'augmentation des ventes, entraîne une attractivité difficile pour le marché.

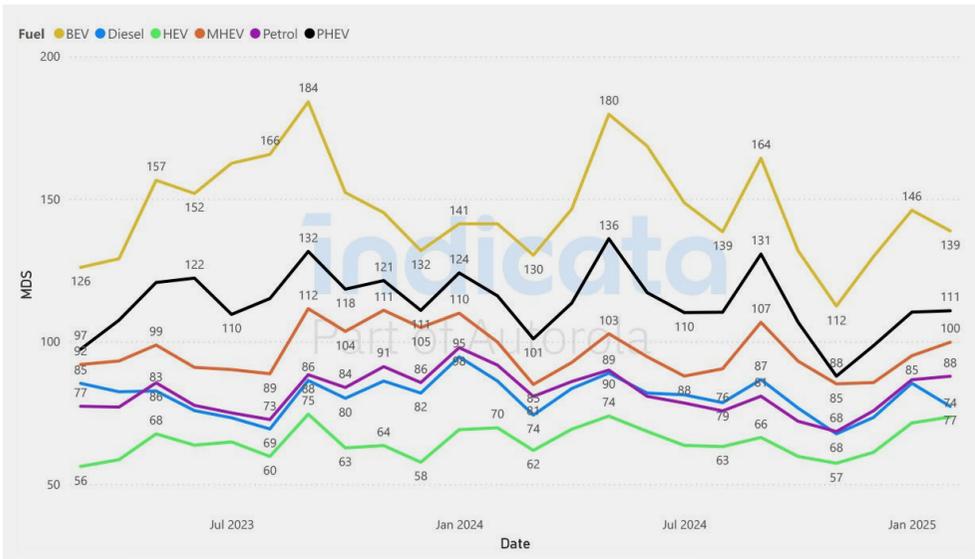
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Spain



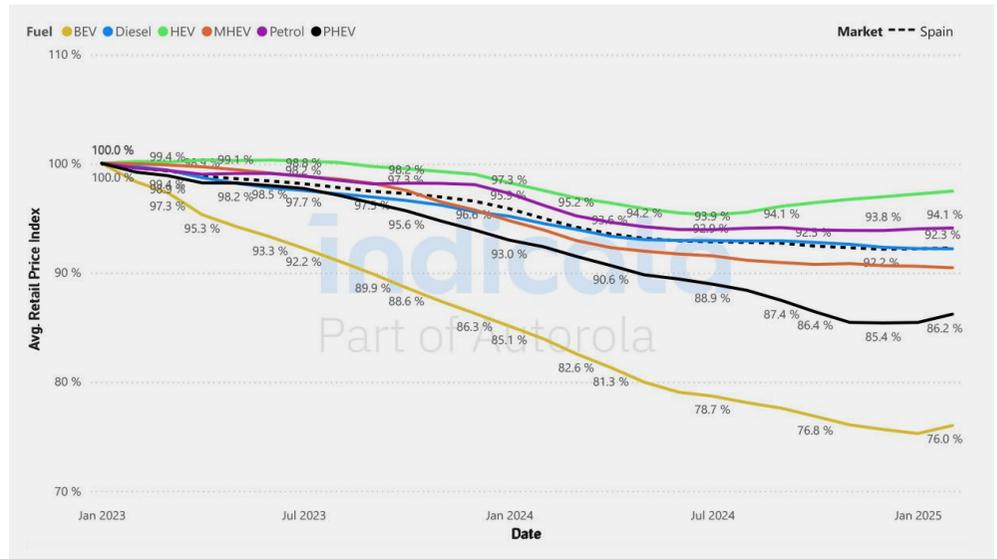
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Spain



MDS by Fuel Type - Spain



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Spain



L'électrification en toute sérénité

La Suède, comme ses voisins nordiques, la Norvège et le Danemark, est fermement engagée sur la voie de l'électrification généralisée de l'automobile. Outre la part des voitures neuves entièrement électriques, forte et en légère amélioration, de 28,8 % en janvier 2025, les hybrides rechargeables représentent encore une part non négligeable, en légère baisse, de 22,7 %. Au total, près de la moitié des voitures particulières neuves seront donc équipées d'une prise électrique.

Cependant, l'année 2024 s'est terminée par une baisse de près de 16 % des BEV neufs en dessous du niveau de 2022, qui était encore caractérisé par le " bonus climatique " pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables qui était valable jusqu'à cette date. En conséquence, les véhicules électriques se sont imposés comme le groupe le plus important dans la tranche d'âge la plus jeune au cours des deux dernières années, représentant plus de 30 % de tous les véhicules occasion récents. Étant donné que la part des ventes n'a pas augmenté aussi rapidement, il y a toujours une offre excédentaire qui submerge la demande.

Les indices de désirabilité restent supérieurs à 100 pour les jeunes véhicules électriques d'occasion. L'indice des prix de l'offre de ces véhicules, qui continue de

baisser régulièrement, pose des problèmes aux concessionnaires. En février 2024, le gouvernement suédois a lancé un programme d'incitation pour les véhicules utilitaires légers qui expirera en octobre 2025, mais qui a créé une pression supplémentaire sur les volumes et les prix dans l'intervalle. La part croissante des ventes d'eLCV des véhicules utilitaires les plus récents, a maintenant atteint plus de 20%, est compensée par une part de l'offre de plus de 28%. Dans ce contexte, le rôle de pionnier des Suédois en matière d'infrastructure de recharge est également intéressant.

Non seulement de nouvelles conditions juridiques pour l'installation de bornes de recharge au sein des unités résidentielles entreront en vigueur cette année, mais le premier tronçon de la première route électrifiée en permanence devrait être achevé en 2025, ce qui pourrait potentiellement être utilisé pour fournir une technologie de recharge sans fil sur l'autoroute E20, qui est cruciale pour la logistique. Une piste d'essai sur les routes publiques est en place en Suède depuis 2018.

La part des véhicules diesel ne cesse de diminuer pour atteindre un peu moins de 27 % à l'heure actuelle, alors que la part des ventes est toujours légèrement inférieure à 30 %.

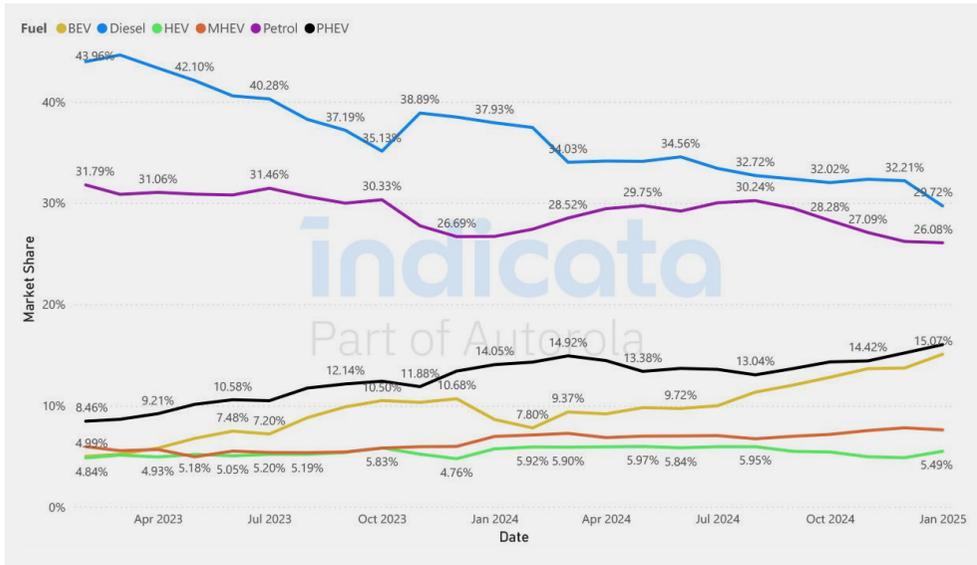
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	55.9
Volvo	XC60	60.7
Volvo	XC40	64.3

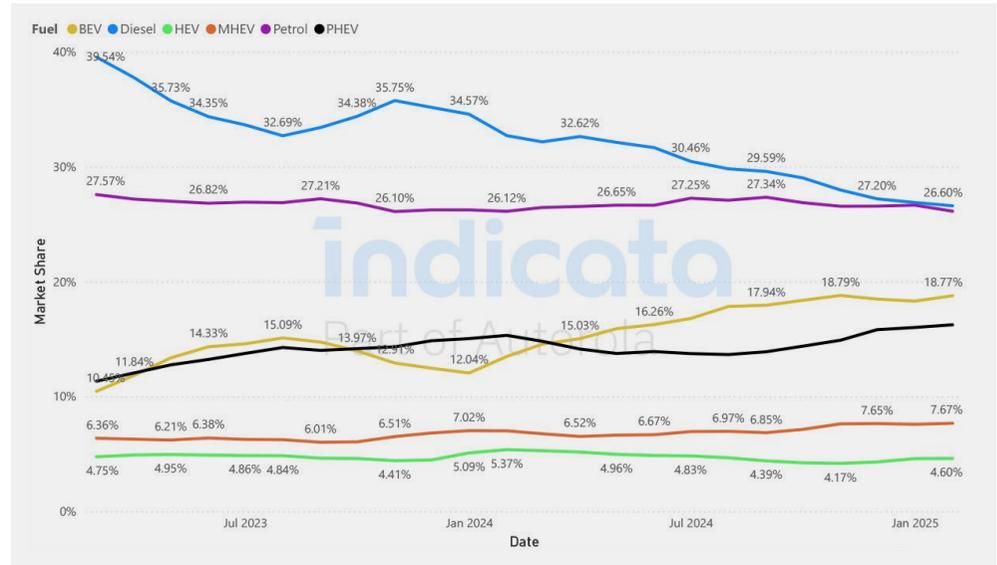
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	10x	35.8
Renault	Clio	10x	37.5
Škoda	Kodiaq	9x	38.6

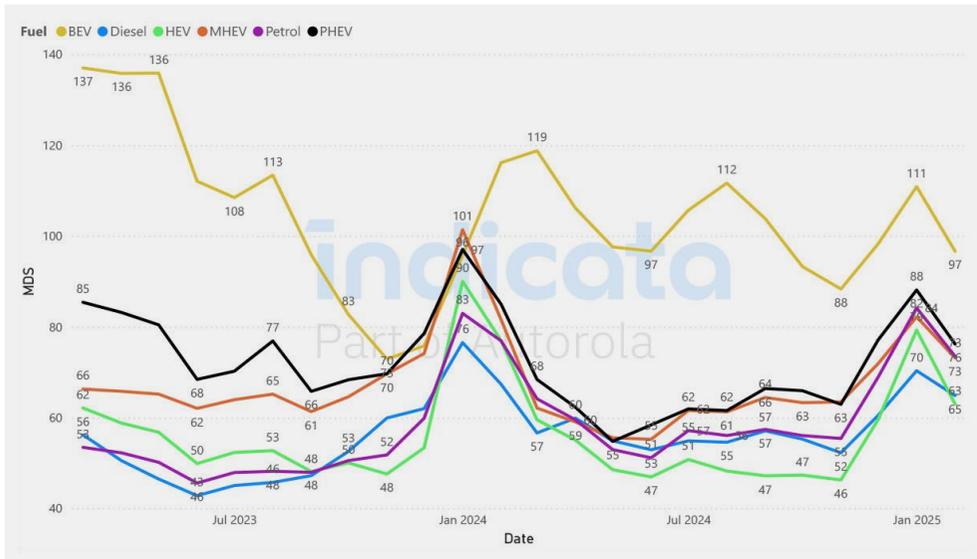
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



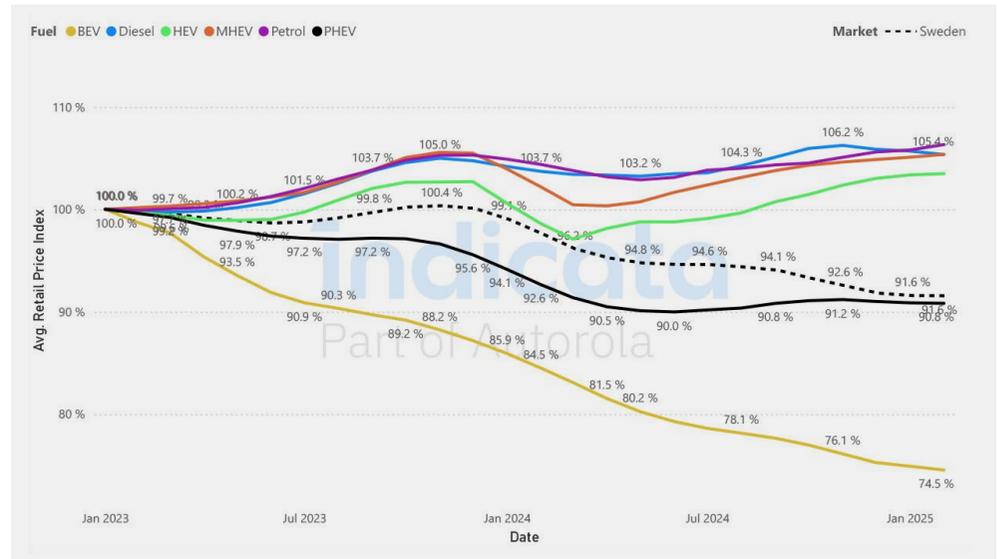
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



MDS by Fuel Type - Sweden



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Sweden



Pas de fin à l'hyperinflation en vue ?

L'hyperinflation, l'un des principaux facteurs influençant le marché de l'occasion en Turquie, a ralenti au cours des derniers mois. Toutefois, la banque centrale turque a revu à la hausse ses prévisions d'inflation annuelle des prix à la consommation pour l'année en cours, à 24 %. À long terme, cependant, l'inflation devrait diminuer et atteindre un taux à un chiffre à partir de 2027.

Conformément à l'inflation précédente, les prix des véhicules d'occasion ont augmenté en moyenne d'environ 75 % depuis 2023, tandis que l'indice des prix des véhicules électriques est resté presque inchangé depuis plus d'un an, avec seulement un tiers de plus que le point de référence. En revanche, le groupe encore très restreint des véhicules hybrides simples, avec une part de marché de moins de 2 %, a connu une augmentation de prix indexée de plus de 100 %.

Il est intéressant de noter qu'un Chery de la sous-marque Omoda C5 est apparu pour la première fois dans la liste des trois meilleures ventes en début d'année. Contrairement à ce que l'on pourrait attendre des marques chinoises, ces SUV ne sont en aucun cas entièrement électriques ou même électrifiés, mais sont au contraire des véhicules à essence très abordables fabriqués en Turquie.

Les véhicules diesel, toujours très populaires, représentent près de 30 % du volume de l'offre sur le marché des véhicules occasion, même dans la tranche d'âge la plus jeune, et constituent le deuxième type de carburant le plus répandu après les véhicules à essence, qui représentent 44 %, et bien avant les véhicules électriques, qui sont maintenant passés à près de 9 %. Les parts de marché des ventes sont également légèrement supérieures à 30 %, de sorte que l'attractivité (MDS) des très jeunes diesels est très bonne avec un indice désirabilité de 37,8. L'indice des prix des diesels est proportionnellement fort avec +80 points par rapport au début de 2023 et domine l'évolution globale du marché.

Toutefois, l'effet sur le niveau des prix évolue à un rythme particulièrement élevé, tentant de suivre la dépréciation liée à l'inflation. Les hybrides rechargeables, en revanche, continuent d'être un produit de niche absolu en Turquie et ne peuvent pas se vanter d'avoir une part de marché, des prix stables ou un rapport offre/demande sain.

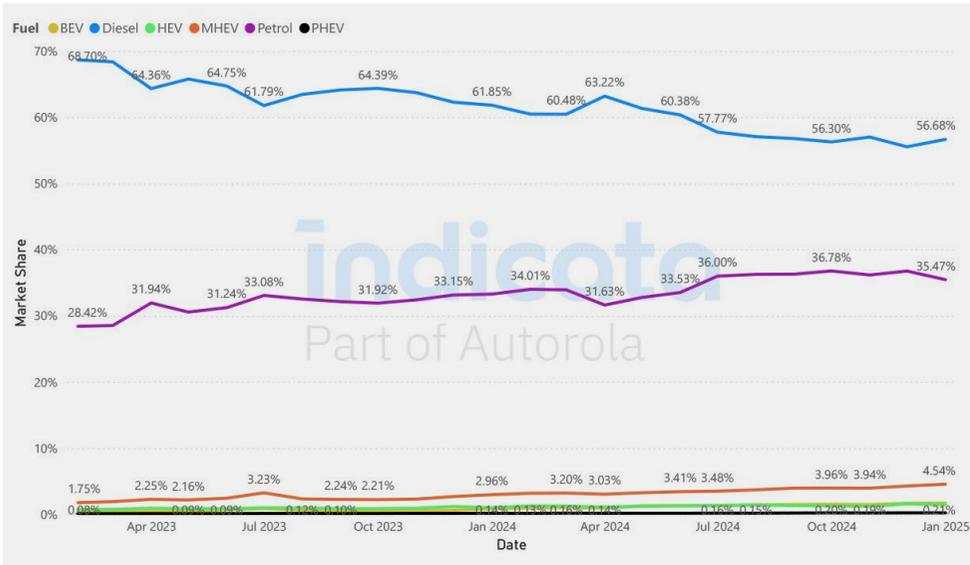
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Egea/Tipo	34.7
Renault	Clio	28.3
Renault	Mégane	34.1

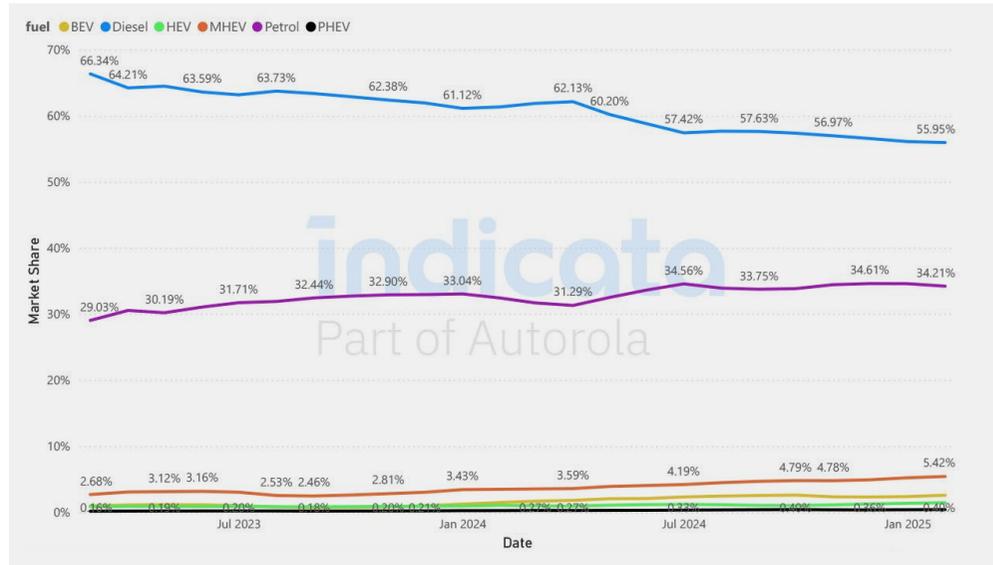
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	A-Class	15x	24.3
Kia	Stonic	15x	24.4
Chery	Omoda 5	14x	25.2

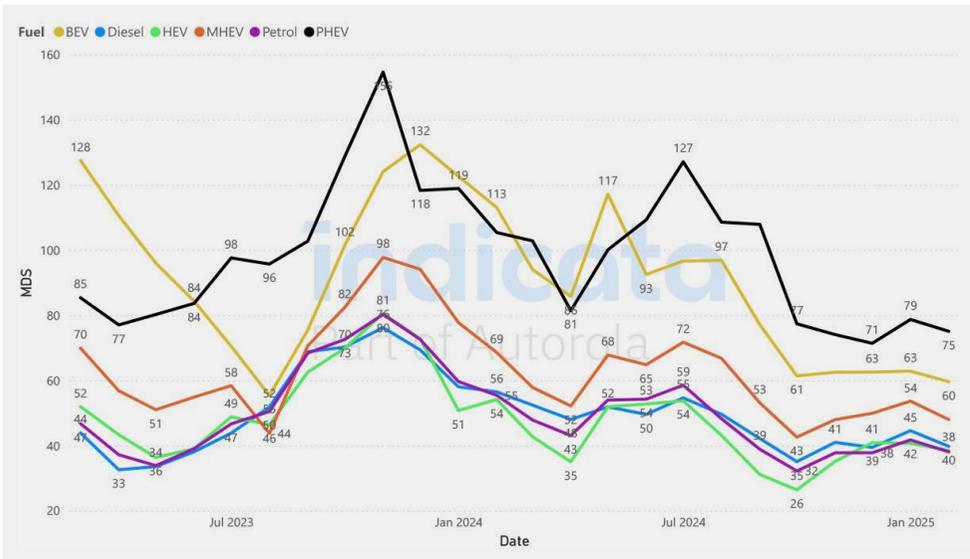
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



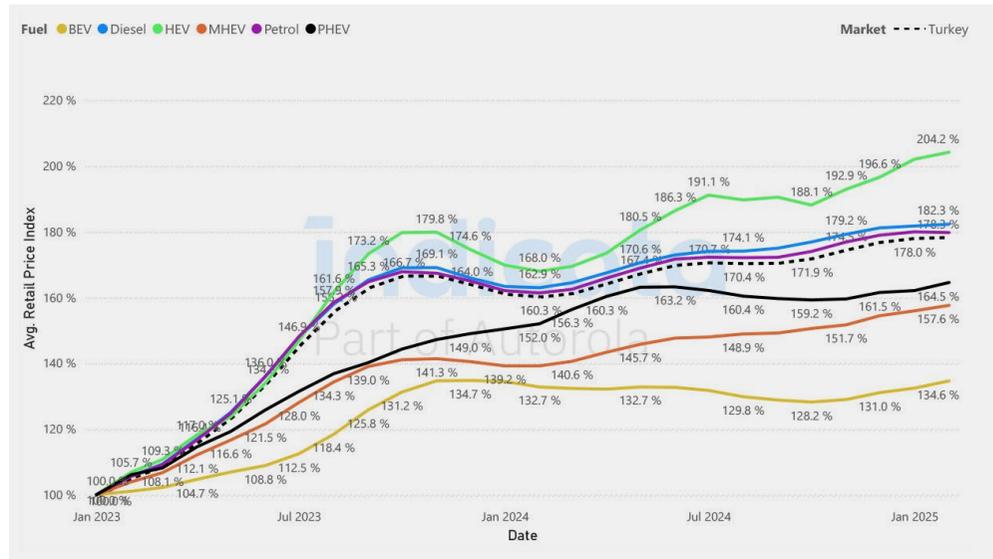
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



MDS by Fuel Type - Türkiye



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Türkiye



La popularité des véhicules hybrides sauve les objectifs du mandat ZEV

Malgré le fort impact du mandat ZEV et tous les efforts déployés à ce jour, les objectifs principaux pour les nouvelles immatriculations de voitures au Royaume-Uni ne sont toujours pas atteints, malgré un effort massif à la fin de l'année dernière. En janvier, plus de 21 % des nouvelles immatriculations de voitures étaient entièrement électriques, mais ce chiffre reste inférieur à l'objectif de 22 % de l'année précédente et bien en deçà de l'objectif de 28 % de part de marché pour cette année.

L'écart est encore plus important pour les véhicules utilitaires légers. Sur l'objectif d'une part de marché de 10 % pour les VUL en 2024, seuls 4,9 % ont été atteints. Le début de l'année 2025, pour lequel une augmentation à 20 % de la part de marché électrique pour les véhicules utilitaires est nécessaire, est une amélioration à 7 %, mais montre qu'il y a une course à rattraper encore plus grande que pour les voitures particulières. Tout cela a un impact massif sur le marché des véhicules d'occasion (MDS). Actuellement, 15 % de l'offre de véhicules occasion récents âgés de 2 ans au maximum sont déjà dotés d'une batterie électrique. Dans le segment des 3-4 ans, l'offre de véhicules électriques d'occasion à vendre en ligne a également augmenté récemment pour atteindre plus de 10 %. Le niveau de prix nettement plus bas par rapport à 2023 maintient le rapport entre l'offre et la demande dans toutes les tranches d'âge dans une fourchette modérée, sans qu'il soit nécessaire de procéder à de nouvelles corrections négatives, même après le tournant de l'année.

Pour les autres types de carburant, le diesel continue de perdre des parts de marché de manière linéaire. Dans la tranche d'âge des plus de 5 ans, les diesels représentent actuellement 46%, alors que ce chiffre est inférieur à 20% pour les 3-4 ans et à peine supérieur à 10% pour les véhicules occasionnels très jeunes. L'attractivité (MDS) se situe à un niveau inférieur à 50, surtout pour les modèles plus anciens, mais avec un indice de désirabilité actuel de 63, les très jeunes diesels montrent une légère faiblesse de la demande.

Les hybrides rechargeables et les hybrides simples sont des ajouts bienvenus au marché des voitures neuves, avec des parts de marché croissantes, et il est plus facile de les commercialiser pour contribuer à la réalisation de l'objectif global en matière de ZEV. Ces immatriculations peuvent également contribuer au système de points britannique, qui récompense également les réductions d'émissions des véhicules non électriques. Bien que leur indice des prix des voitures d'occasion ne soit pas au niveau des moteurs thermiques, il s'est également stabilisé depuis le milieu de l'année 2024 et se situe dans la fourchette moyenne entre les voitures à essence et diesel d'une part et la valeur légèrement inférieure des véhicules électriques d'autre part. Il en va de même pour l'attractivité (MDS) du marché. Les hybrides simples peuvent se maintenir ici et atteignent actuellement une valeur moyenne d'indice de désirabilité de 46 en fonction de l'âge.

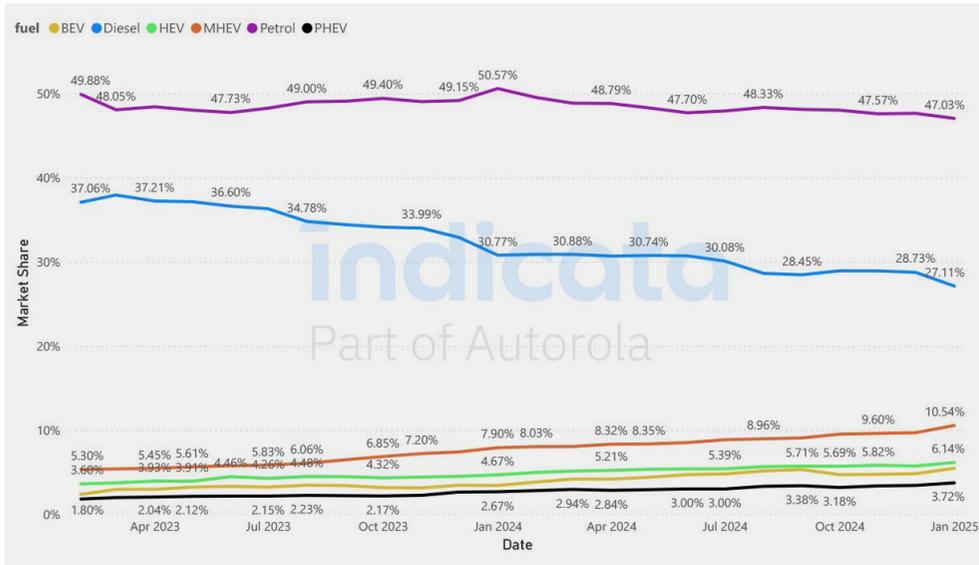
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	31.2
Ford	Puma	37.3
Nissan	Qashqai	44.0

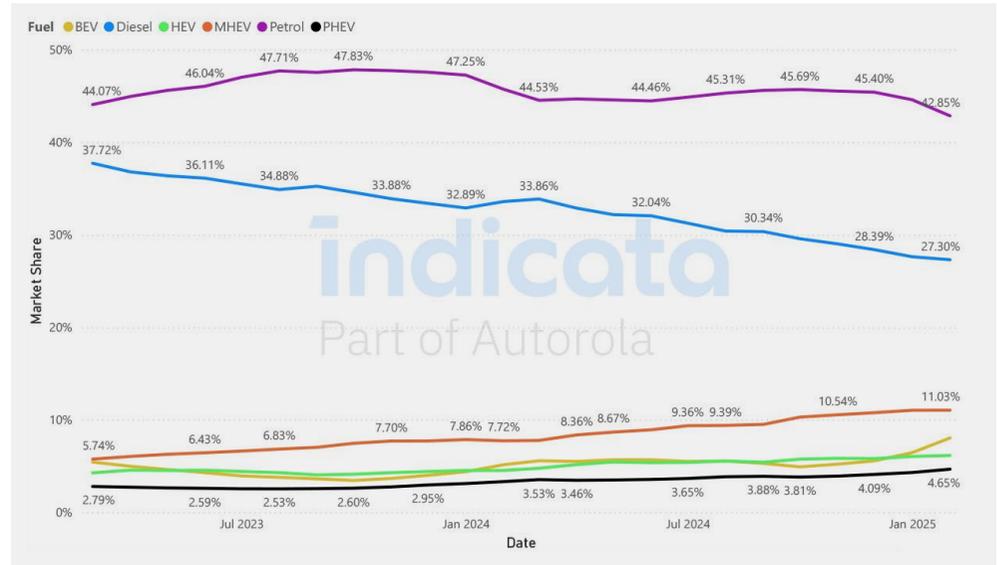
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Duster	12x	29.9
Audi	Q2	12x	30.8
Hyundai	i30	12x	31.0

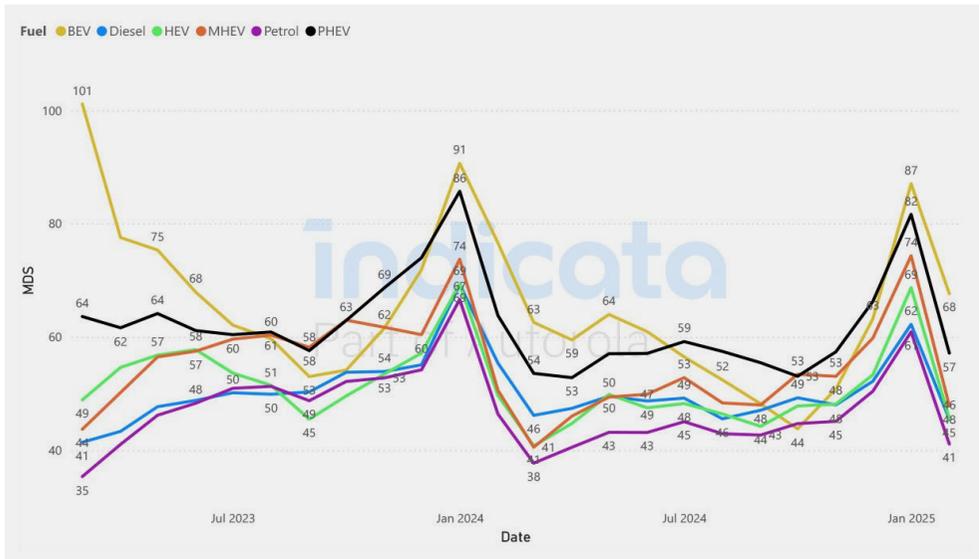
Sales Market Share by Month and Fuel Type - UK



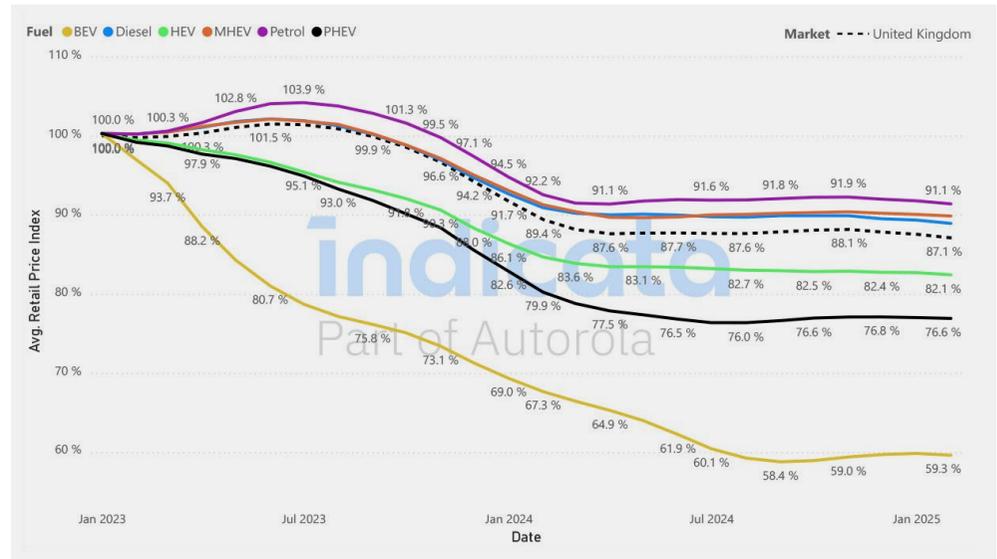
Stock Market Share by Month and Fuel Type - UK



MDS by Fuel Type - UK



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - UK



Si vous souhaitez contacter Indicata, veuillez consulter ci-dessous la liste des contacts nationaux ou vous inscrire via [Indicata.com](https://indicata.com)

Austria

Andreas Steinbach

Autorola - Market Intelligence - Indicata

Office: +43 1 2700 211-90

Mobile: +43 664 411 5642

Email: ash@autorola.at

Belgium

Filip Dobbeleir

Senior Manager Indicata

Mobile: +32 (0)475/40 40 47

Phone: +32 (0)3/887 19 00

Email: fdo@autorola.be

Denmark

Palle Elgaard

Email: pel@indicata.com

France

Jean-Rémi Thomas

Sales Director

Email: jrt@autorola.fr

Germany

Jonas Maik

Senior Key Account Manager

Mobile: +49 151-402 660 18

Email: jmk@indicata.de

Italy

Davide Ghedini

Key Account Manager Indicata Italy
Autorola.it

Phone: +39 030 9990459

Mobile: +39 331 1343893

Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli

Autorola.it

Mobile: +39 3332495899

Email: psp@indicata.it

The Netherlands

Jan Jaap Koops

Head of Indicata Netherlands
indicata.nl

Mobile: +31 (0)6 47 52 1686

Email: jjk@autorola.nl

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development
Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & Indicata Business
Unit Manager

Phone: +351 271 528 135

Mobile: +351 925 299 243

Email: sas@autorola.pt

Spain

Juan Menor de Gaspar

Indicata Business Consultant

Phone: +34 609 230 236

Email: jmd@autorola.es

Sweden

Yngvar Paulsen

Autorola.se

Email: yjn@autorola.se

Denmark / Nordic

Palle Elgaard

Head of Indicata, Nordic

Mobile: +45 2927 0640

Email: pel@indicata.com

Turkey

Aslı GÖKER

Deputy General Manager - Indicata

Phone: +90 212 290 35 30

Mobile: +90 533 157 86 05

Email: asl@indicata.com.tr

UK

Dean Merritt

Head of Sales - Indicata

Mobile: +44 (0)7739 047706

Email: dm@autorola.co.uk

Le 24 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 itération de notre **"Indicata Market Watch"**.

Qu'est-ce que l'attractivité (MDS) d'Indicata ?

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

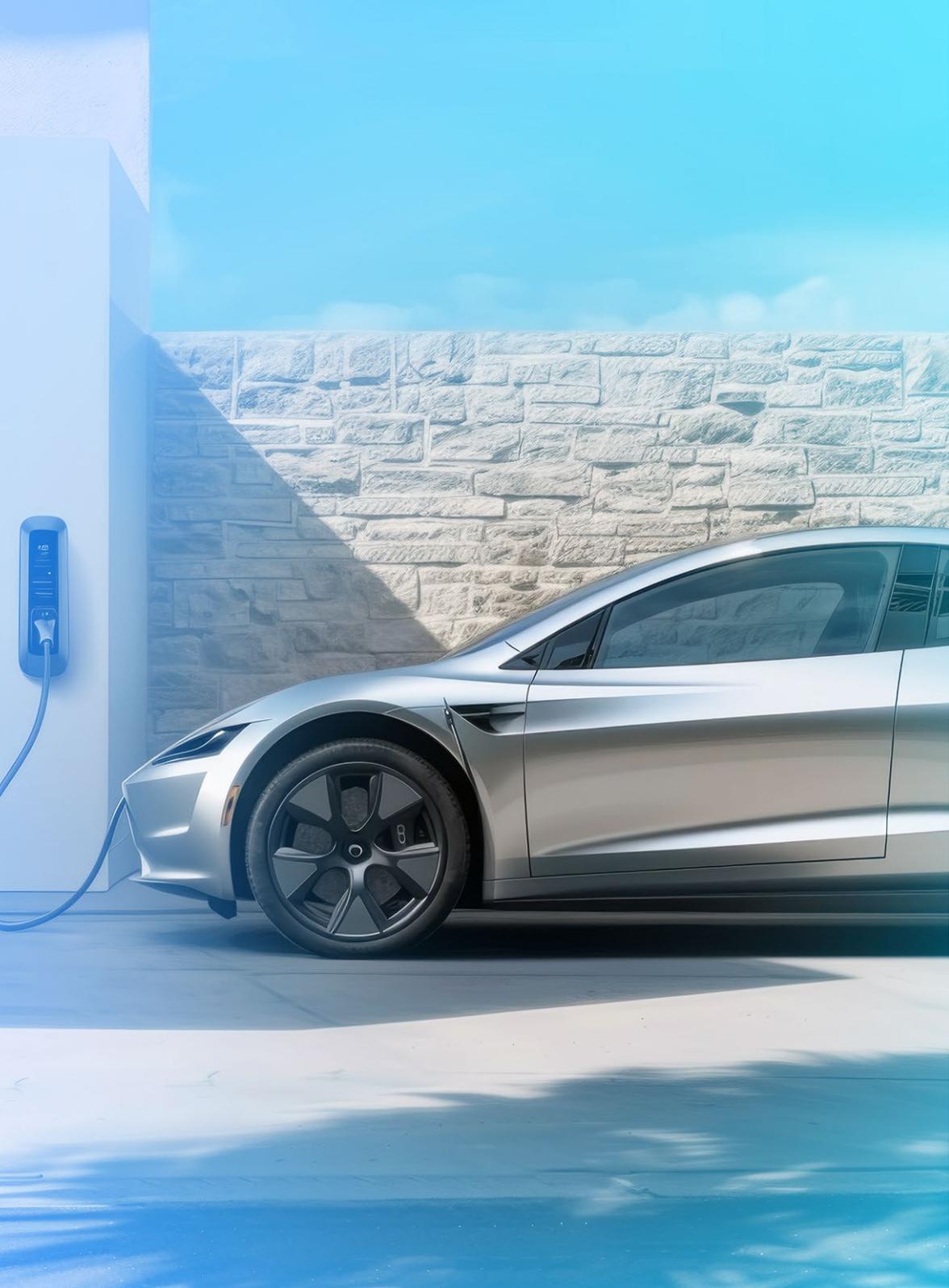
Disponibles pour les cadres supérieurs de tous les principaux groupes de leasing, de location, d'équipementiers et de concessionnaires.

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".



Indicata

Market Watch™

Rapport d'analyse des voitures d'occasion



Pour plus
d'informations
sur les tendances
du marché B2B,
veuillez visiter
indicata.com/market-watch

indicata
Part of Autorola