

Indicata

Market Watch™

Rapport d'analyse des voitures d'occasion



Juillet 2025 | Édition 65

Un marché en perpétuelle évolution, la révolution des BEV se poursuit lentement

indicata
Part of Autorola



Les gros volumes d'immatriculation EV de 2022 et 2023 se retrouvent parmi les VO âgés de 3 à 4 ans.

Diesel : 70 % des VO diesel en Europe ont plus de 5 ans.

Marché VO Nordique de plus en plus « green » : 1 VO récent sur 2 est électrique et 18% sont des PHEV.

Danemark :
Les voitures essence de moins de 4 ans reste attractif avec un indice MDS d'environ 63.

30% des VUL de moins de 2 ans sont électriques.

Suède : L'indice des prix pour les EV perd 8 points.

Norvège : Les EV représentent 72% de ventes VO.

Suisse : L'offre VO stagne à 19 % de part de marché vs l'offre VN.

Autriche : Depuis mai, pour la 1ère fois il y a plus de VO électriques que de VO Diesel.

Les Full Hybrid affichent de solides performances, avec une bonne et des prix généralement stables.

Belgique : le volume des EV Neufs fait +25%.

Pays-Bas : Les prix des EV sont stables et ils ont un bon indice d'inférieur à 70.

France :
Recul encore cette année des immatriculations EV.

En VO, la part des EV très récents au deuxième trimestre ne dépasse pas 10 %.

Allemagne :
Le marché VN Electrique se réveille et fait +35 % depuis le début de l'année.

En Juin, +28 000 voitures électriques ont été immatriculées vs 2023 année record pour les EV.

Italie :
Les EV font +70 % d'une année sur l'autre, mais ne représentent encore que 5 % du marché.

Faible attractivité des EV récent au-dessus de 130.

Espagne : Les immatriculations PHEV en hausse avec + 60%.

Pays	Evolution des prix VO en %
Türkiye	285.3pp
Spain	11.9pp
Poland	10.7pp
Italy	9.7pp
Germany	7.6pp
Netherlands	5.6pp
Austria	5.0pp
United Kingdom	4.7pp
Belgium	3.9pp
France	3.9pp
Portugal	3.1pp
Sweden	-1.3pp
Denmark	-1.8pp
Moyenne hors Turquie	5.3pp
Finland*	-10.3pp
Switzerland*	-8.0pp
Norway*	-4.1pp

*Finlande et Norvège vs JAN 2024

*Suisse vs MAY 2024

Les moteurs diesel d'occasion disparaissent progressivement

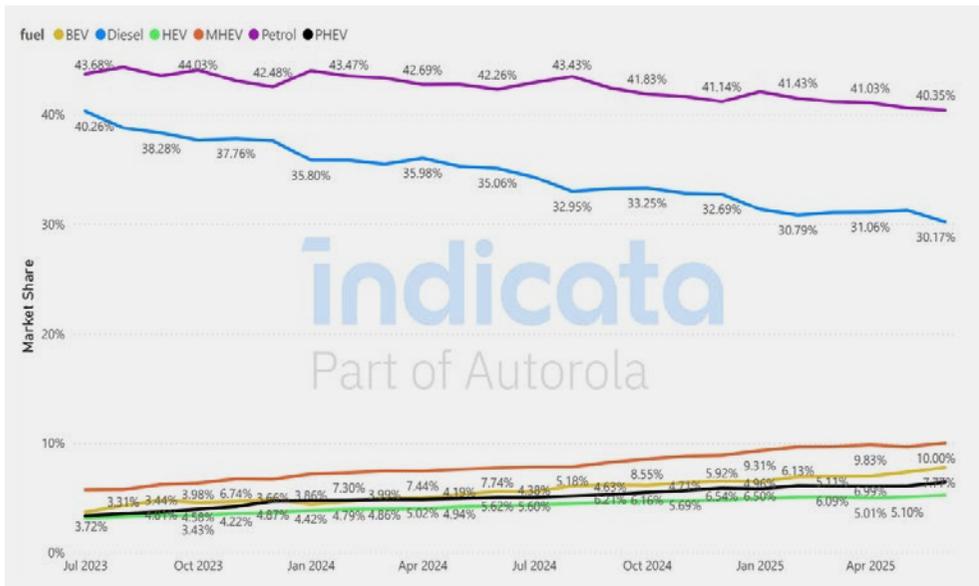
La tendance à la hausse des volumes de véhicules d'occasion récents (jusqu'à deux ans) se confirme. Sur les grands marchés de l'UE en particulier, les véhicules Courte Durée provenant des distributeurs, des constructeurs et des loueurs sont très répandus et témoignent d'une surproduction générale. Cependant, contrairement à ce que l'on pourrait supposer, cette croissance n'est pas

tirée par les véhicules électriques, mais plutôt par les véhicules essence et les full hybrides.

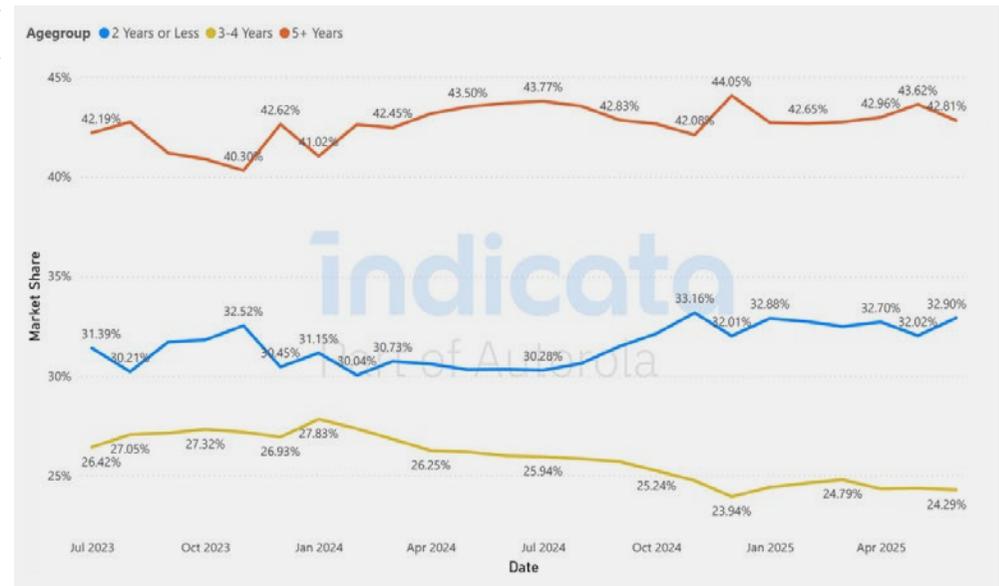
Les véhicules diesel disparaissent progressivement, en particulier dans les tranches d'âge traditionnellement desservies par les concessionnaires de marque, c'est-à-dire les véhicules de moins de 4 ans. Près de 70 % de tous les véhicules diesel d'occasion dans l'UE ont désormais 5 ans et plus.

Dans l'ensemble des pays nordiques, un véhicule d'occasion récent sur deux est désormais entièrement électrique, et 18 % sont des hybrides rechargeables. Les hybrides rechargeables sont en baisse dans l'ensemble des pays nordiques, tandis qu'ils progressent légèrement dans le reste de l'Europe.

EUROPE – Parts de marché par mois et par carburant



EUROPE – Parts de marché par mois et par âge

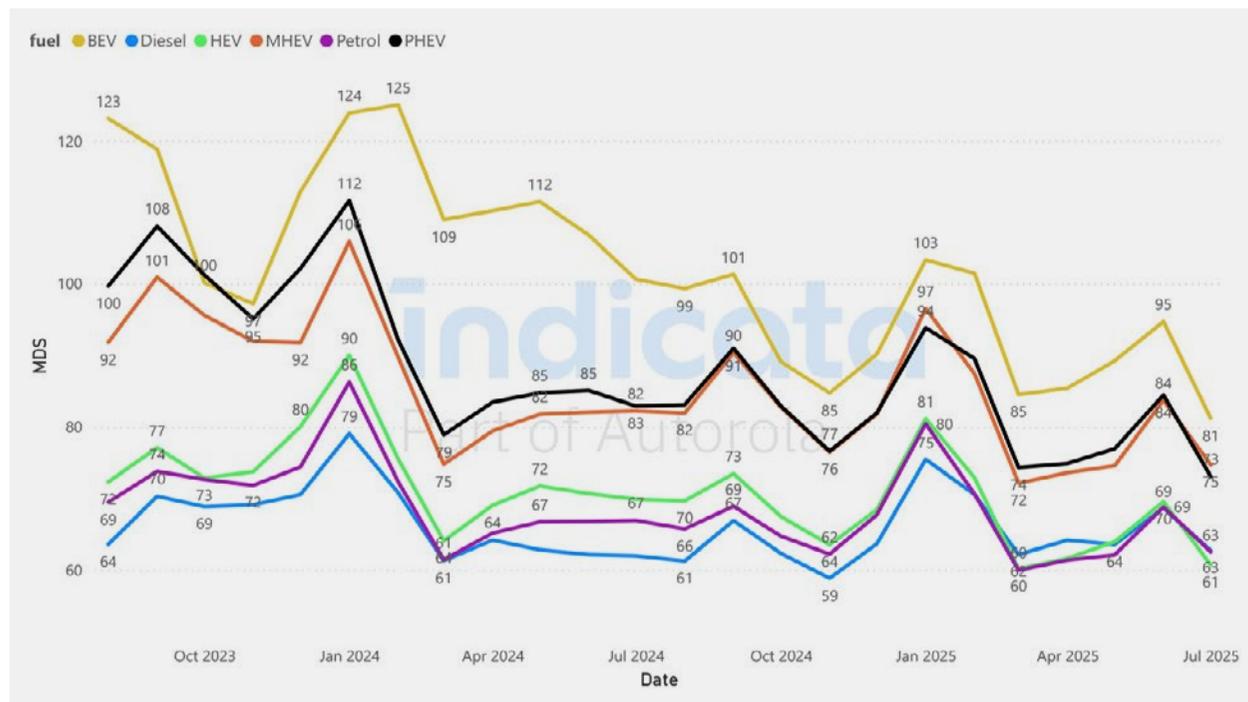


L'indice d'attractivité s'améliore à long terme

Si l'on exclut les facteurs saisonniers, la courbe de l'indice d'attractivité est positive : le rapport entre l'offre et la demande s'améliore. Les véhicules électriques, en particulier, descendent désormais sous la barre des trois chiffres et ne présentent qu'une offre excédentaire modérée. Dans de nombreux pays européens, en particulier sur les marchés moins prospères, les véhicules hybrides jouissent d'une popularité croissante. Dans la tranche d'âge de 0 à 2 ans, l'indice d'attractivité moyen est de 77, et pour les voitures d'occasion de 3 à 4 ans, il descend à 45. Les modèles Toyota et Kia brillent généralement dans ce domaine avec de bons résultats.

Tesla et Volkswagen se disputent souvent les premières places en termes de nombre de ventes et de vitesse de vente mesurée en indice d'attractivité. Toyota domine le segment des hybrides simples en termes de volume, mais il existe des concurrents attractifs, comme la Mini Aceman qui démontre qu'il peut y avoir une demande pour les petites voitures électriques haut de gamme.

Attractivité (Market Day Supply) par type de Carburant



Top des Ventes (VO < 4 ans)

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	70.1	Volkswagen Golf	70.0	Toyota Yaris	49.8	Volkswagen ID.3	57.2
Peugeot 208	65.2	Volkswagen T-ROC	59.8	Toyota C-HR	59.7	Tesla Model 3	33.3
Volkswagen T-ROC	59.8	Peugeot 208	60.0	Toyota Corolla	50.2	Volkswagen ID.4	58.4

Top Rotation (VO < 4 ans)

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Mini Aceman	27.4	MG HS	31.5	Lynk & Co 01	45.5	Mini Aceman	27.4
Tesla Model 3	33.3	Mini Convertible	36.8	Toyota RAV 4	48.5	Tesla Model 3	33.3
Tesla Model Y	35.5	Toyota Corolla	38.9	Hyundai IONIQ	49.4	Tesla Model Y	35.5

La crise est terminée pour l'instant – Retour à la normale

Si l'on revient sur le début de l'année 2020, l'impact des crises majeures, telles que la COVID-19 et la crise d'approvisionnement causée par la guerre en Ukraine, sur l'évolution des valeurs résiduelles apparaît clairement. La situation, jusqu'alors rare, d'un marché en situation de sous-offre est précieuse, et nous en voyons encore aujourd'hui les effets dans le niveau de prix relativement élevé des moteurs thermiques.

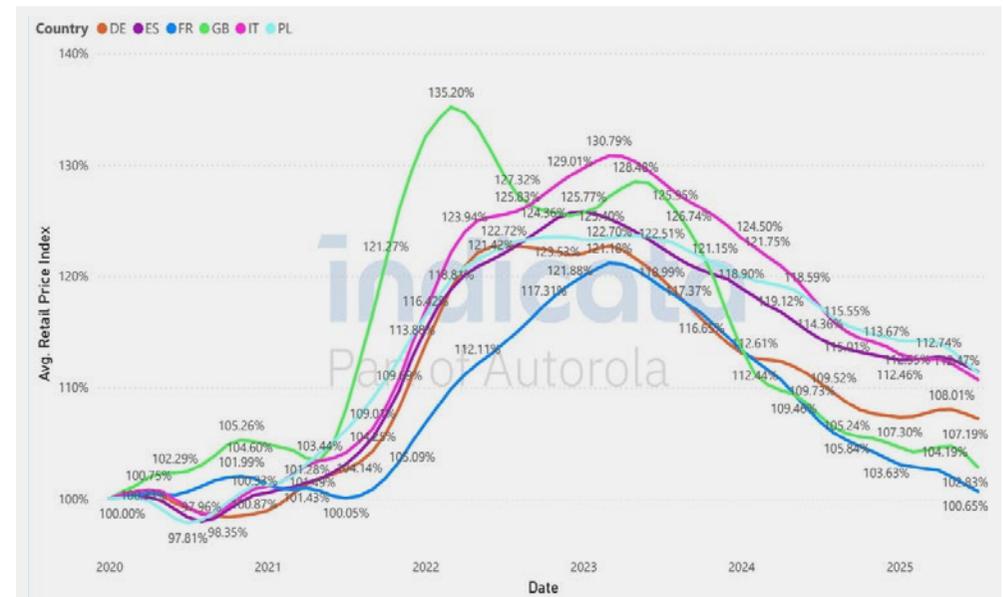
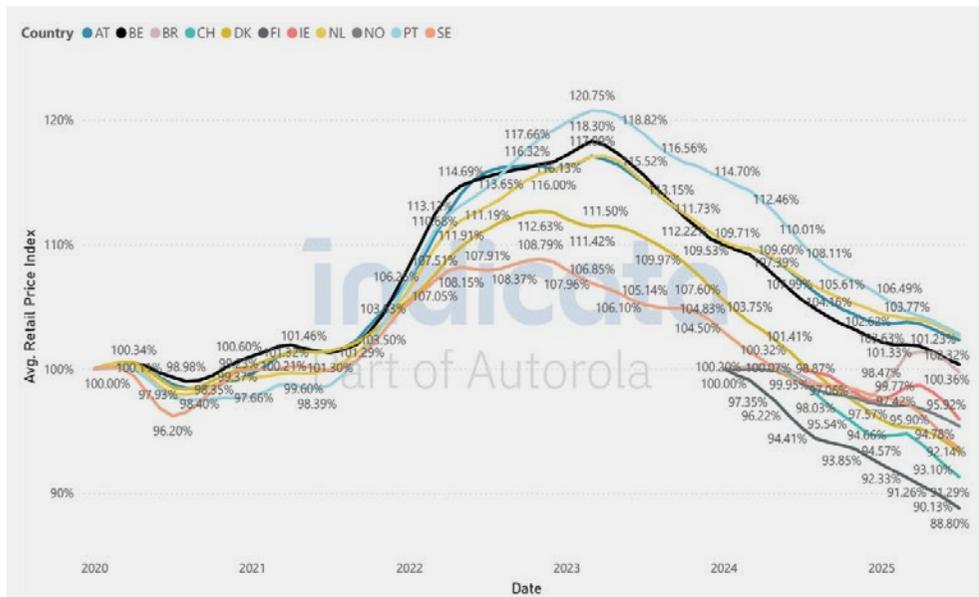
Une comparaison directe de l'indice des prix britannique avec les autres grands marchés européens révèle également la particularité d'un marché qui n'est pas perméable. Dans le cas du Royaume-Uni, cela s'explique par le fait qu'il n'est pas logique d'importer des véhicules avec conduite à gauche en période de pénurie, ni d'exporter des véhicules avec conduite à droite en période d'offre excédentaire. Dans de telles situations exceptionnelles, le marché concerné réagit plus fortement et de manière

plus sensible en raison du manque d'alternatives, comme le montre le graphique de l'indice des prix britannique.

Les trois nouveaux marchés, la Norvège, la Finlande et la Suisse, ne disposent pas d'une série de données aussi longue et sont donc séparés des autres pour plus de clarté, car ils ont une date de référence différente (2024) en raison de leur inclusion ultérieure dans la base de données.

Retail Price (weighted. avg.) Index 100 = Jan - AT,BE,BR,CH,DK,FI, IE, NL, NO,PT,SE

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



Veuillez noter qu'Indicata est actuellement en train d'améliorer l'indice des prix de détail Marketwatch. De ce fait, il peut y avoir des variations par rapport aux versions disponibles les mois précédents. Nous apprécions votre compréhension alors que nous nous efforçons d'offrir une meilleure expérience.

Pour la première fois, les véhicules électriques d'occasion récents dépassent les voitures diesel

Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	59.1
Volkswagen	Golf	75.3
Volkswagen	Passat	72.8

Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	7x	49.6
MG	ZS	7x	50.0
Peugeot	5008	7x	52.7

Alors que la part de marché des voitures à batterie a augmenté de 45 % depuis le début de l'année pour atteindre 22 % en mai, les ventes de véhicules électriques d'occasion récents (moins de deux ans) sont restées loin derrière, avec un peu plus de 12,3 %. Une tendance à la hausse se dessine toutefois.

L'offre de véhicules électriques d'occasion récents affiche quant à elle une part croissante de 15,5 %, ce qui se traduit par une offre excédentaire importante avec un indice d'attractivité qui est repassé à 150 dans cette tranche d'âge. Il s'agit toutefois d'une amélioration par rapport à la même période de l'année dernière, où les valeurs se situaient entre 170 et 180.

Pour la première fois depuis mai, le stock de véhicules d'occasion récents compte désormais plus de véhicules électriques que de véhicules diesel. Compte tenu de la baisse continue de la part de marché des véhicules neufs, qui s'élève actuellement à 12 %, il ne faut plus s'attendre à ce que les véhicules d'occasion récents diesel reprennent l'avantage en termes de volume.

Si l'on en juge par l'évolution des prix selon notre nouvel indice des prix, l'année a été exceptionnellement stable pour les différents types de carburant jusqu'à présent. Seuls les véhicules électriques ont davantage souffert, perdant environ 5 points d'indice depuis le début de l'année.

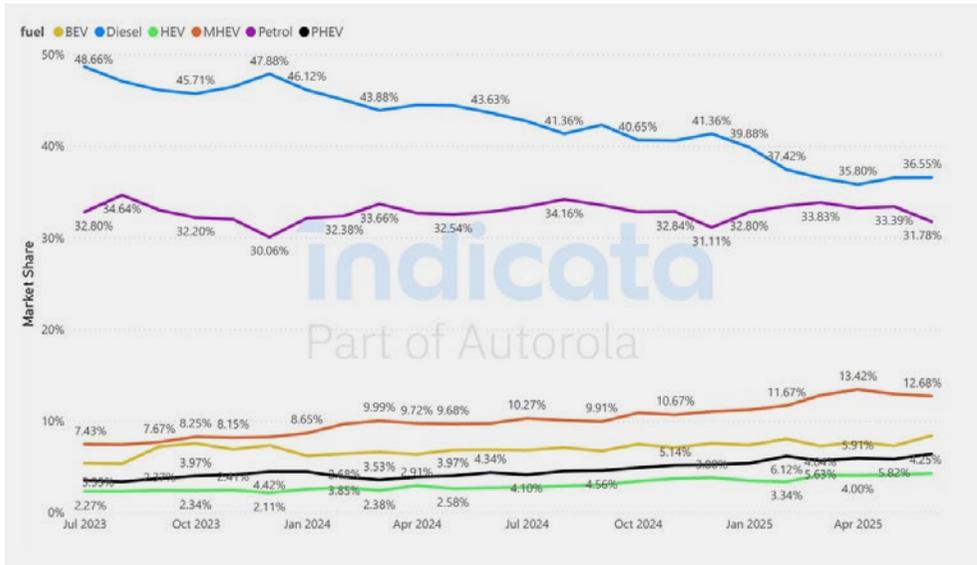
Toutefois, la forte baisse actuelle de l'indice d'attractivité (MDS) des hybrides rechargeables n'est pas de bon augure. Les parts de marché des ventes et de l'offre restent insignifiantes et correspondent, mais le taux de vente peine de plus en plus à suivre le rythme de l'offre. Nous pouvons donc nous attendre à une pression accrue sur les prix des hybrides rechargeables récents au second semestre.

Toutefois, si l'on se réfère à l'année 2020, le niveau des prix des véhicules électriques en Autriche a baissé à un rythme similaire à celui des marchés favorables à l'électrification tels que la Suède, les Pays-Bas et le Danemark, ou les marchés de l'UE5 (Allemagne et Royaume-Uni), qui ont généralement tendance à être en situation de surproduction.

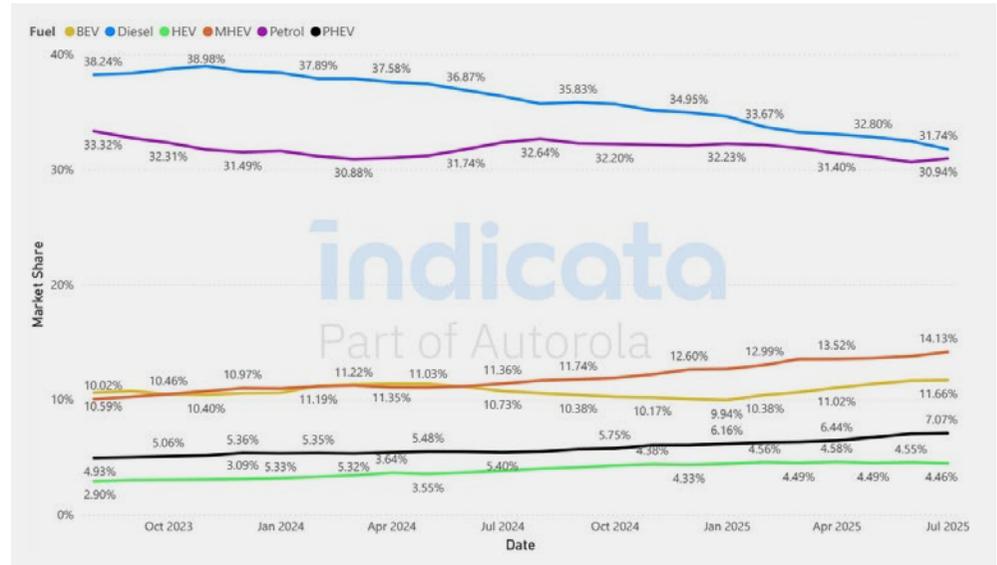
Groupe le plus petit en termes de volume parmi les types de carburants, les hybrides simples maintiennent une présence discrète mais constante, et sont récompensés par de bons indices d'attractivité et des prix généralement stables.

Bien que cela s'applique à toutes les tranches d'âge, la stabilité des prix varie considérablement selon les marques. Les marques japonaises sont plus résistantes en termes de prix, tandis que les marques coréennes sont soumises à une pression plus forte et que les nouveaux venus de Dacia, dans le groupe Renault-Nissan, connaissent un succès commercial.

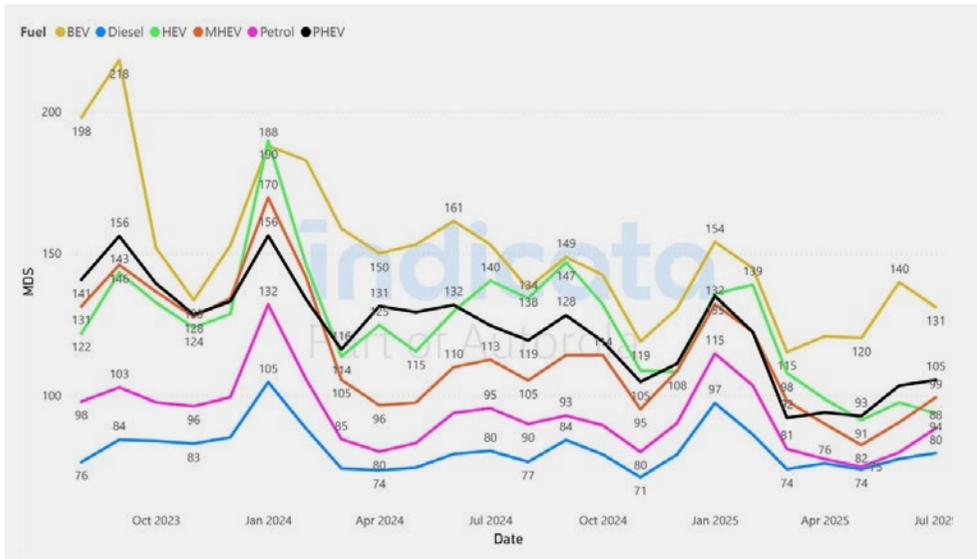
Parts de marchés par mois et par carburant



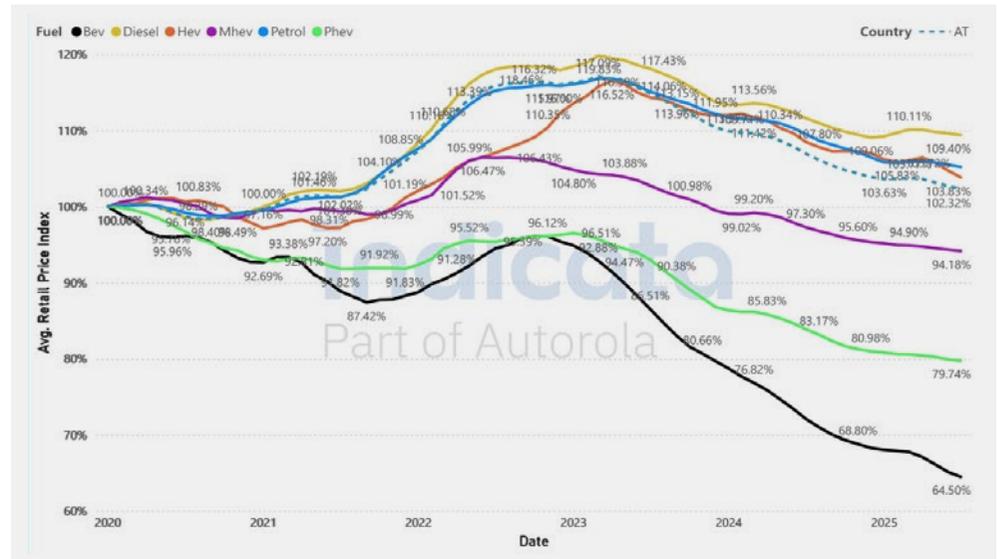
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Les véhicules électriques gagnent des parts de marché, mais subissent une forte pression sur les prix

Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
BMW	3 series	67.3
Volkswagen	Golf	70.7
BMW	1 series	52.5

Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	12x	29.6
Škoda	Kodiaq	10x	35.6
MG	HS / EHS	10x	37.6

À l'instar des pays voisins, le marché belge des véhicules neufs connaît actuellement un léger recul global. En revanche, le nombre de voitures particulières électriques à batterie nouvellement immatriculées a augmenté de plus d'un quart par rapport à la même période de l'année dernière. Cela signifie qu'un véhicule neuf sur trois est désormais 100 % électrique.

Le marché de l'occasion est également en reprise et, dans le segment des véhicules les plus récents (moins de deux ans), la part de marché dans l'offre est déjà passée d'environ 10 % à plus de 17 % cette année. Les ventes sont également en hausse et les véhicules électriques rivalisent déjà avec les hybrides rechargeables pour la troisième place dans les statistiques, avec une part de marché d'environ 13 % chacun.

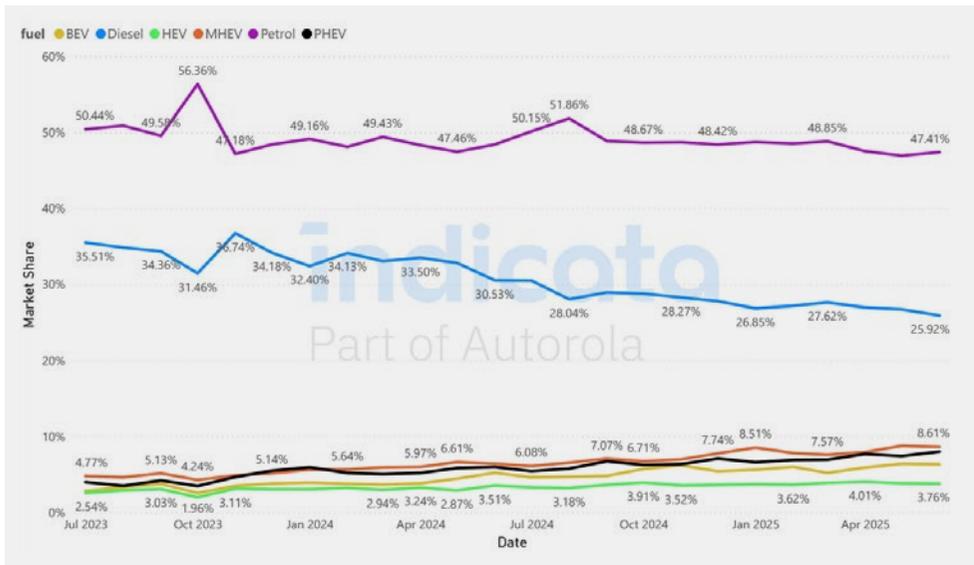
Bien que la hausse des ventes améliore l'attractivité du marché, l'indice d'attractivité (MDS) des véhicules d'occasion de moins de deux ans reste supérieur à 100 malgré cette amélioration, ce qui le place hors de portée des autres types de motorisation. L'augmentation des volumes proposés exerce une pression à la fois sur les exportations et sur les prix. La hausse des exportations au deuxième trimestre 2023 n'a pas empêché l'indice des prix des véhicules électriques de perdre près de 4 points supplémentaires, tandis que les moteurs thermiques et les hybrides

simples n'ont montré que peu de faiblesse et que même les hybrides rechargeables n'ont reculé que de deux points.

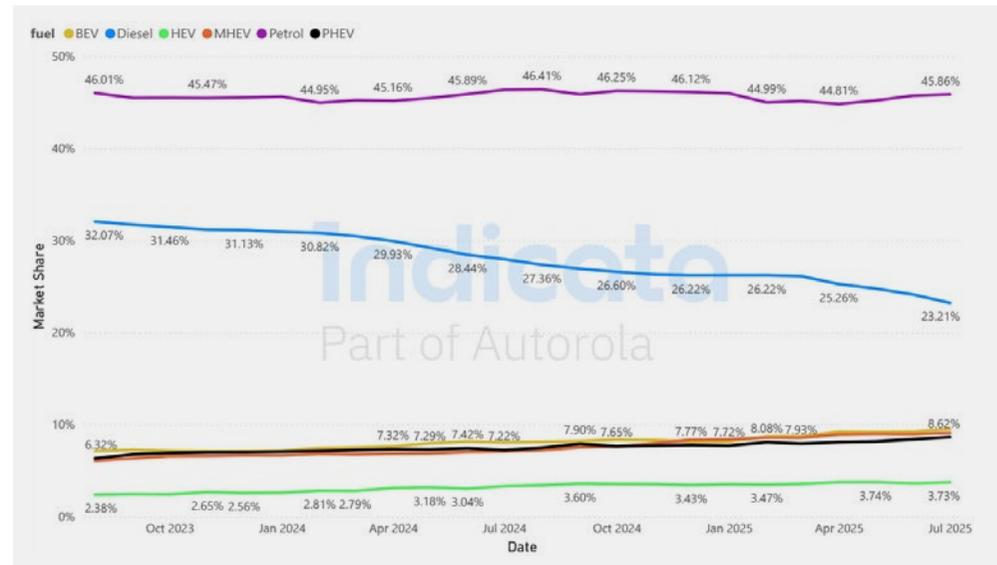
Dans le segment des véhicules d'âge moyen, entre 3 et 4 ans, les parts de marché des véhicules rechargeables progressent en conséquence, grâce aux immatriculations élevées enregistrées en 2023. En raison de la suppression des crédits d'impôt pour les entreprises, 2024 a déjà été une année nettement plus faible pour les hybrides rechargeables, et 2025 affiche actuellement un nouveau recul de près de 60 %. En conséquence, ils ne représentent plus que 8,4 % du marché des véhicules neufs. L'allègement de la pression sur les volumes contribuera à stabiliser la tendance négative des prix.

Le recul des ventes de voitures à essence, tant neuves qu'usagées, a également un impact significatif sur les prix. L'indice des prix des voitures à essence reste stable et n'est guère menacé par les nouvelles immatriculations de 2024 et 2025. Avec des parts de marché comparables dans les ventes de véhicules d'occasion et un stock de plus de 40 %, l'attractivité (MDS) des voitures à essence belges reste solide dans toutes les tranches d'âge. L'offre et la demande intérieures de véhicules d'occasion sont en équilibre, soutenues en partie par une forte activité à l'exportation.

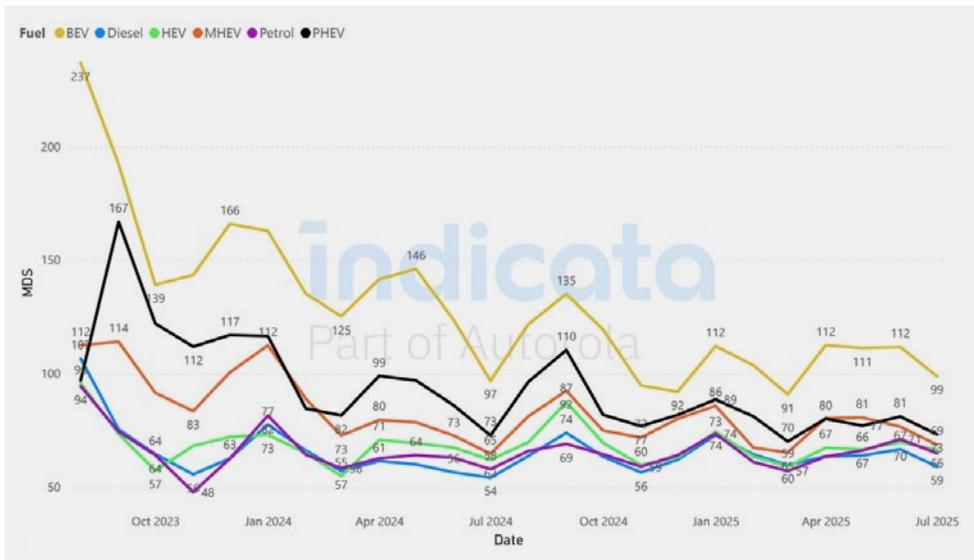
Parts de marchés par mois et par carburant



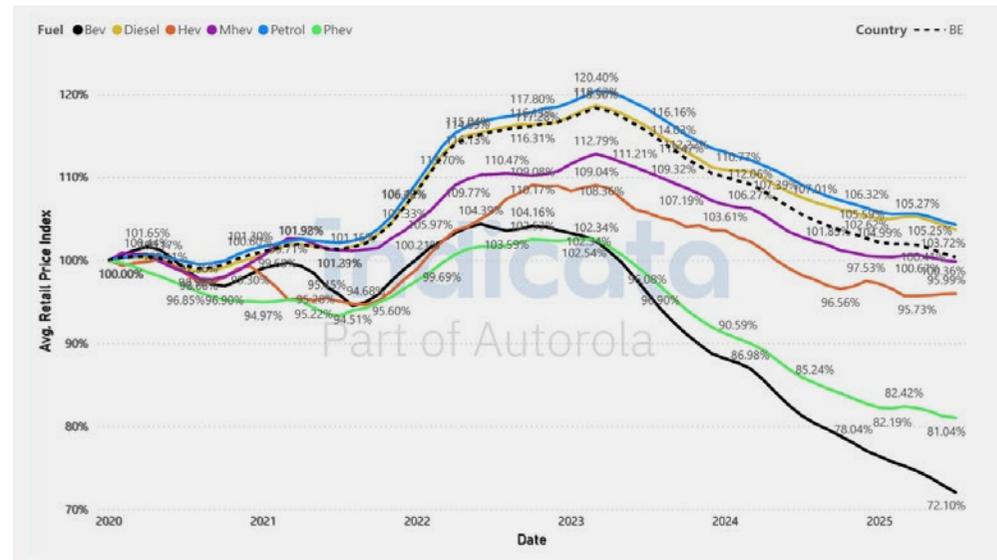
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Pression sur les prix des véhicules électriques malgré une bonne attractivité (MDS)

Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	51.6
Volkswagen	ID.3	52.9
Škoda	Enyaq	35.6

Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	17x	21.7
Tesla	Model Y	16x	21.9
Škoda	Elroq	16x	22.9

Outre la Tesla Model 3, la Model Y figure désormais également parmi les trois voitures les plus rapides à vendre au Danemark, après avoir été le véhicule neuf le plus immatriculé l'année dernière. Mais cette époque est révolue et, pendant six mois consécutifs, le constructeur américain a subi une perte de près de 62 % sur le marché des véhicules neufs par rapport à l'année précédente.

La nouvelle Škoda Elroq, quant à elle, a non seulement pris la première place dans les statistiques des véhicules neufs, mais elle est également entrée dans le top 3 des véhicules d'occasion les plus vendus pour le deuxième mois consécutif. Sa grande sœur, l'Enyaq, figure également parmi les trois véhicules d'occasion récents les plus vendus. La marque tchèque est également l'une des rares marques à afficher une performance relativement stable en termes de niveau de prix des véhicules d'occasion à batterie électrique.

Toutefois, l'ensemble du segment des véhicules à moteur a subi une nouvelle perte de près de 4 points dans l'indice des prix, même si le rapport entre l'offre et la demande se situe dans une fourchette satisfaisante avec un indice d'attractivité (MDS) inférieur à 55. Outre la poursuite des importations d' s en provenance du reste de l'Europe, la principale cause de cette évolution négative des prix est le fait que certains modèles n'ont

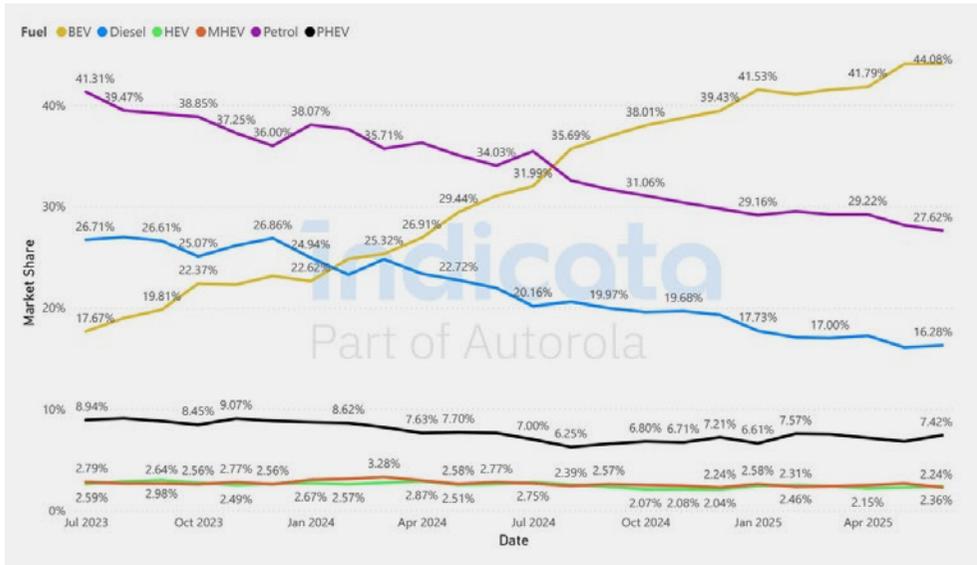
toujours pas atteint la parité des prix sur le marché de l'occasion.

En raison de l'électrification rapide, le deuxième marché automobile de la région nordique après la Suède détient déjà une part de marché des véhicules électriques récents de plus de 70 %, dépassant ainsi le niveau de la Norvège, mais se distingue par la répartition du reste du marché.

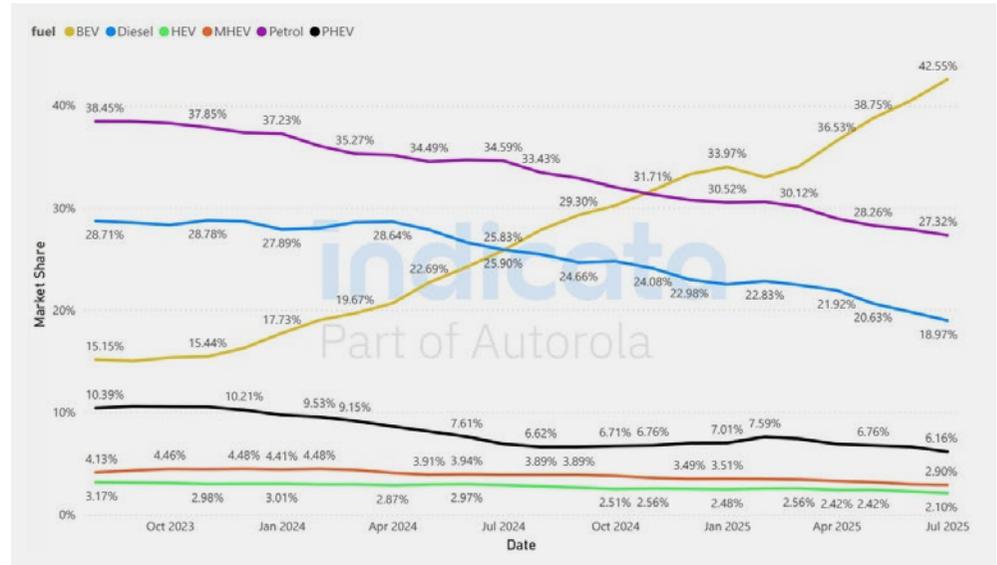
Le Danemark affiche toujours une proportion plus élevée de voitures à essence, qui représentent environ 10 à 12 % de l'offre et des ventes. L'attractivité du marché pour les voitures à essence d'occasion de moins de 4 ans est d'environ 63 sur l'échelle MDS, ce qui semble modéré par rapport au reste de l'Europe, mais inférieur de 8 à 13 points à celle des véhicules électriques danois.

On observe également une tendance à l'électrification dans le segment des véhicules utilitaires légers. Parmi les véhicules utilitaires de moins de deux ans, la part des véhicules électriques d'occasion dans le parc a déjà dépassé 30 %, et dans la tranche d'âge moyenne de trois à quatre ans, les annonces sont passées de 7 % de part de marché à plus de 16 % au cours du dernier trimestre. Les ventes et la demande ayant suivi le rythme, l'indice des prix des véhicules utilitaires électriques affiche une tendance légèrement positive.

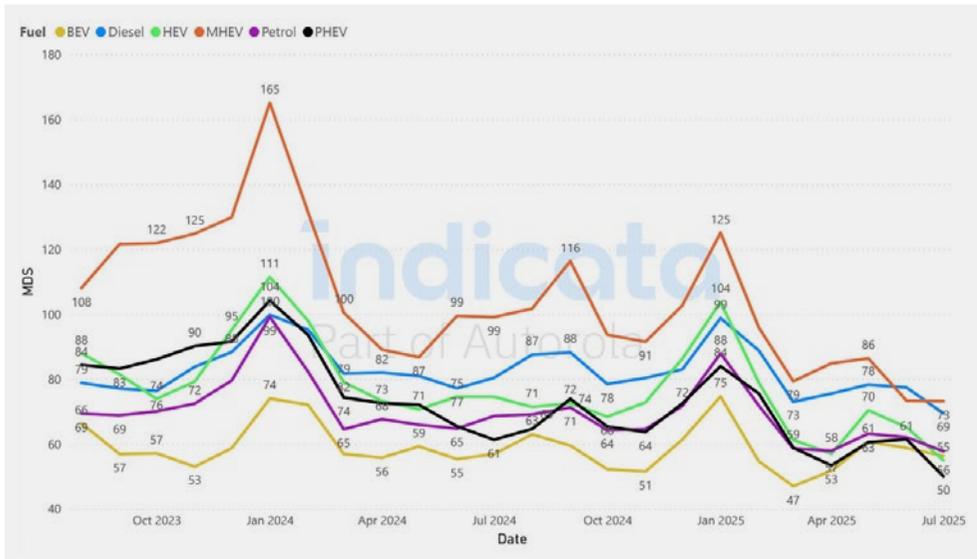
Parts de marchés par mois et par carburant



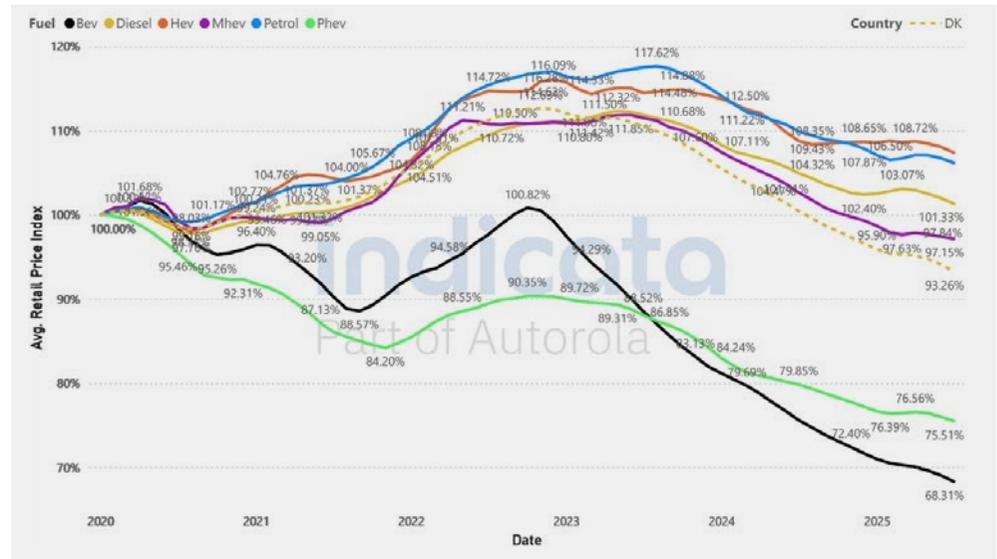
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Plus de véhicules hybrides que de véhicules à moteur thermique

Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	40.8
Polestar	2	43.2
Volvo	XC60	49.1

Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Rio	14x	26.3
Seat	León	13x	27.4
Mercedes-Benz	EQC	11x	32.2

Plus petit des marchés nordiques, la Finlande a pris des mesures importantes en faveur de l'électrification ces dernières années. Avec un volume total d'immatriculations comparable à celui de la Croatie ou de la Slovénie, les Finlandais atteignent actuellement une part de 34 % de véhicules électriques et de 21 % d'hybrides rechargeables dans les nouvelles immatriculations grâce à des incitations fiscales et à des subventions pour les infrastructures, ce qui est comparable à la Suède. Les subventions pour l'achat de véhicules électriques ont pris fin à la fin de 2022.

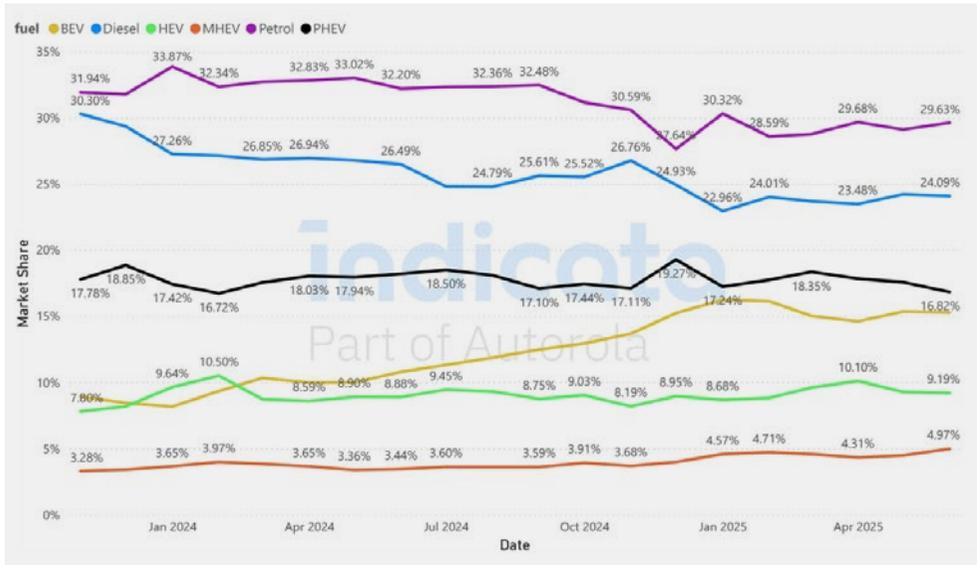
Néanmoins, les ventes de véhicules électriques sur le marché de l'occasion ont augmenté pour atteindre plus de 40 % dans la tranche d'âge des moins de 2 ans, stabilisant l' du marché avec un indice d'attractivité (MDS) de 85. Bien que la tranche d'âge des 3 à 4 ans ait également progressé pour atteindre un peu moins de 30 % des ventes, elle répond à une demande raisonnable parmi les Finlandais sensibles aux prix, ce qui ramène l'indice MDS à 56. L'analyse par tranche d'âge ne montre aucune croissance notable du volume dans la tranche la plus jeune, de sorte que l'on peut actuellement supposer qu'il n'y a pas d'activités des constructeurs visant à augmenter le volume sur le marché ;

toutefois, la Finlande est peut-être tout simplement un marché cible trop petit pour de tels efforts.

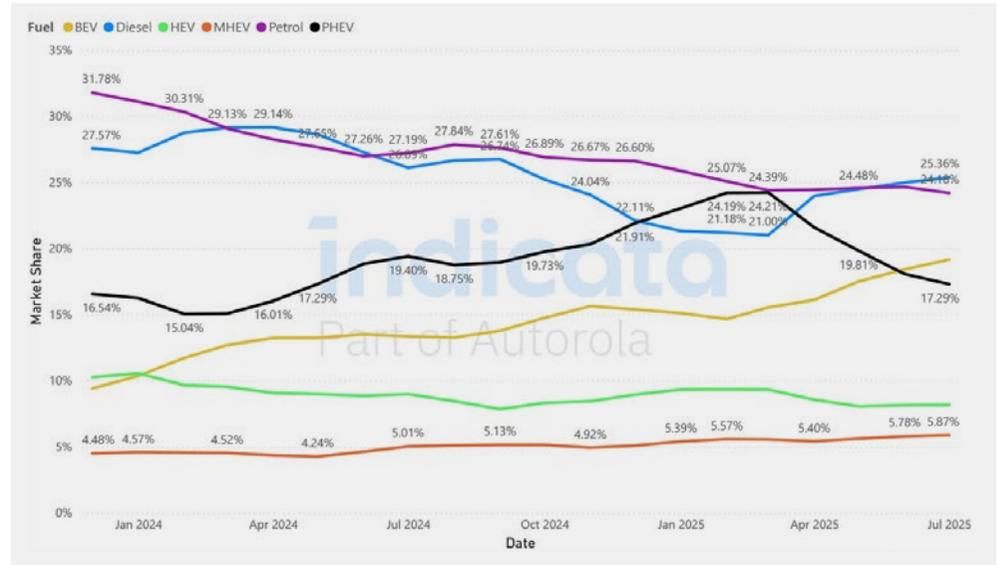
Les hybrides rechargeables, qui représentent encore environ un quart des ventes de voitures d'occasion dans la tranche d'âge jusqu'à 4 ans, sont en baisse, mais ont réussi à réduire leur offre d'un tiers à un peu moins d'un quart au deuxième trimestre. En conséquence, la pression sur les prix et leur baisse cette année ont été moins importantes, avec 4,5 points d'indice, que pour les véhicules électriques, qui ont perdu 6,1 points.

Dans l'ensemble, le recul des immatriculations d'hybrides rechargeables devrait continuer à atténuer la pression concurrentielle sur les véhicules d'occasion, car la demande reste clairement présente. Les hybrides simples conservent une base solide d'acheteurs intéressés dans toutes les tranches d'âge. L'indice d'attractivité occupe la première place dans chaque tranche et n'a pratiquement pas perdu de points dans l'indice des prix cette année. Il est à noter que 16 % des véhicules d'occasion récents vendus ont moins de deux ans sont des véhicules hybrides, soit plus que les véhicules diesel et essence réunis.

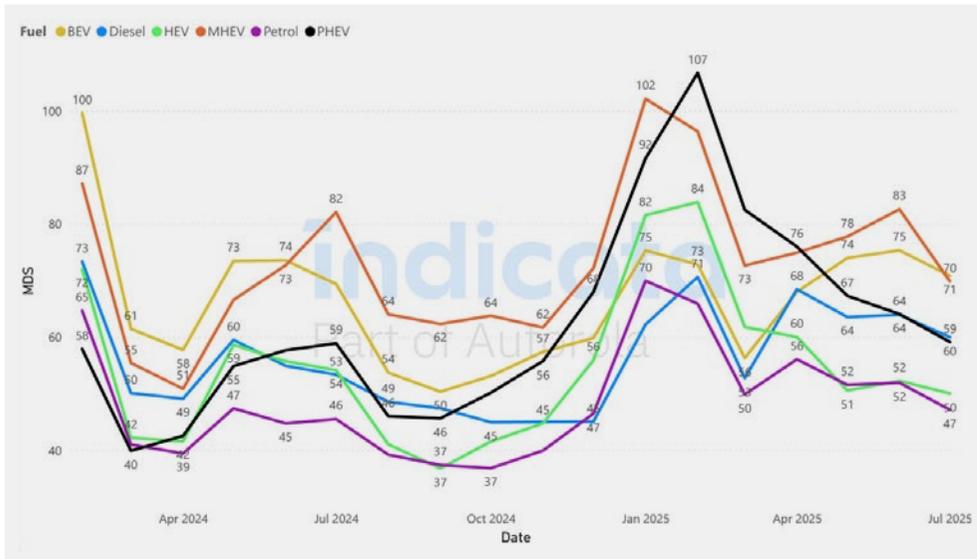
Parts de marchés par mois et par carburant



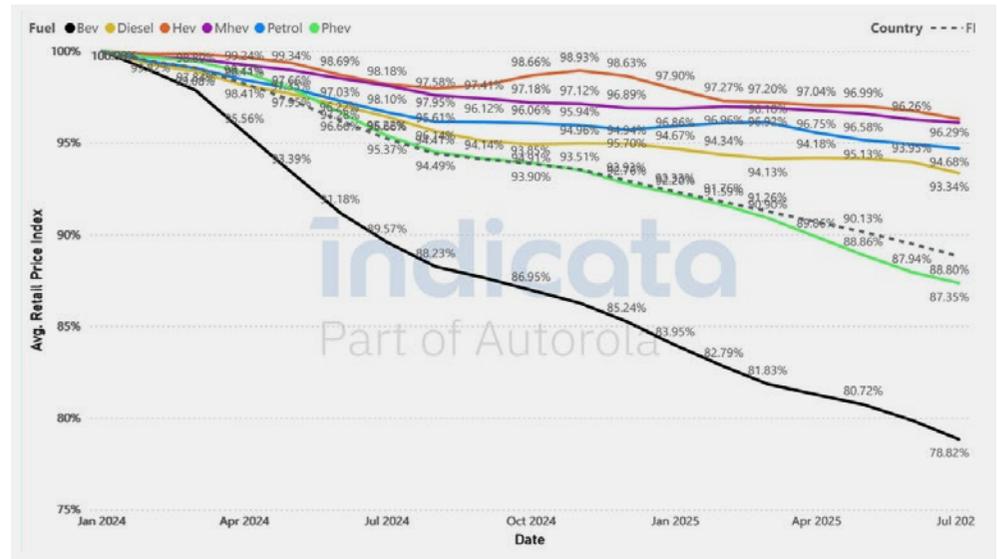
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Signes de parité des prix

Avec quelques marchés plus modestes comme la Croatie, l'Estonie, Malte et la Roumanie, la France est l'un des rares pays européens à avoir enregistré en mai une baisse des immatriculations de véhicules électriques par rapport à l'année précédente. Compte tenu de la baisse des immatriculations déjà observée en 2024, il est compréhensible que la part de marché des véhicules d'occasion récents (jusqu'à 2 ans) soit inférieure à celle du segment d'âge moyen (entre 3 et 4 ans), avec moins de 15 % contre plus de 17 %.

Il est préoccupant que la part des ventes de véhicules d'occasion récents 100% électriques n'ait pas dépassé 10% en France au deuxième trimestre 2024. Bien que le rapport entre l'offre et la demande se soit amélioré, l'indice d'attractivité reste haut à 133 et rend la vie difficile aux concessionnaires.

Le segment des véhicules d'âge moyen, avec une part des ventes de véhicules électriques d'un peu plus de 10 % et un indice d'attractivité de 117, ne performe pas beaucoup mieux. L'indice des prix des modèles électriques reste sous pression et a perdu 4 points supplémentaires cette année. Toutefois, on observe également les

premiers signes d'une parité des prix, en particulier pour les modèles étrangers, qui laissent présager un ralentissement de la tendance à la baisse au second semestre.

La tendance des prix cette année n'affiche qu'une légère tendance négative pour les véhicules utilitaires électriques. Après la perte spectaculaire d'environ 30 points d'indice l'année dernière, les concessionnaires s'abstiennent actuellement de baisser les prix. Toutefois, l'offre excédentaire et la faible demande, continuent de faire peser le risque de nouvelles baisses de prix à venir.

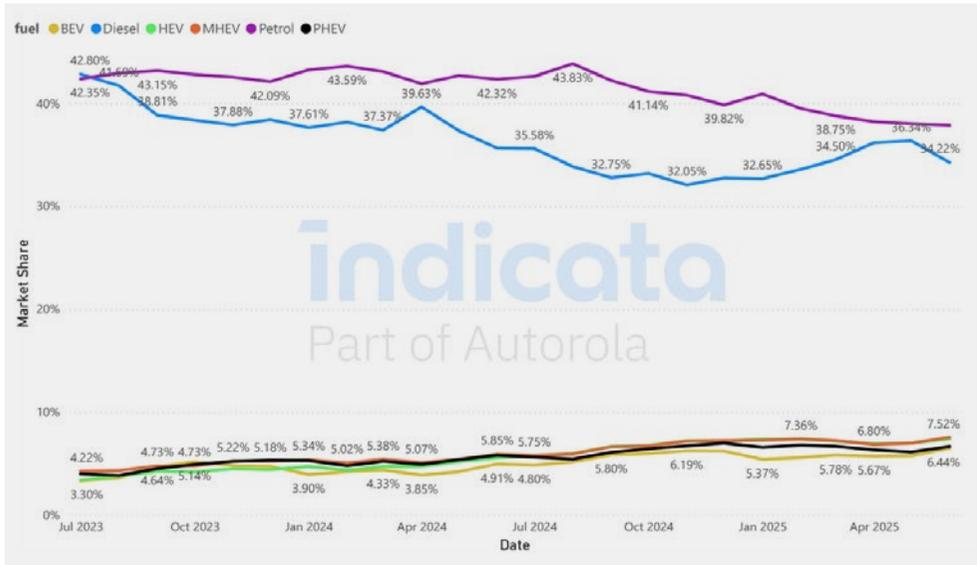
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Peugeot	208	70.9
Renault	Clio	53.4
Peugeot	2008	77.6

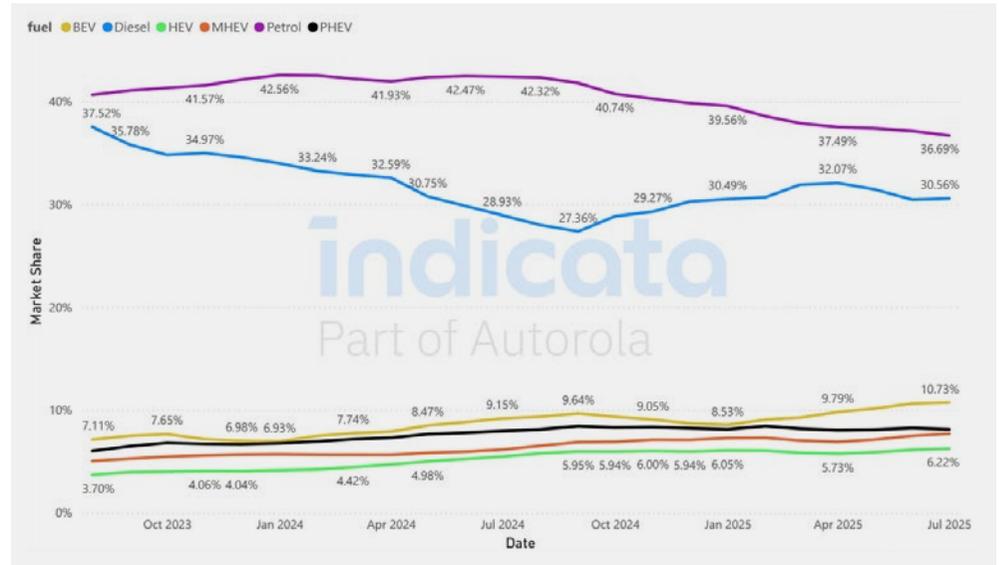
Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	10x	36.6
Renault	Grand Scénic	9x	38.1
Volkswagen	Touran	8x	42.5

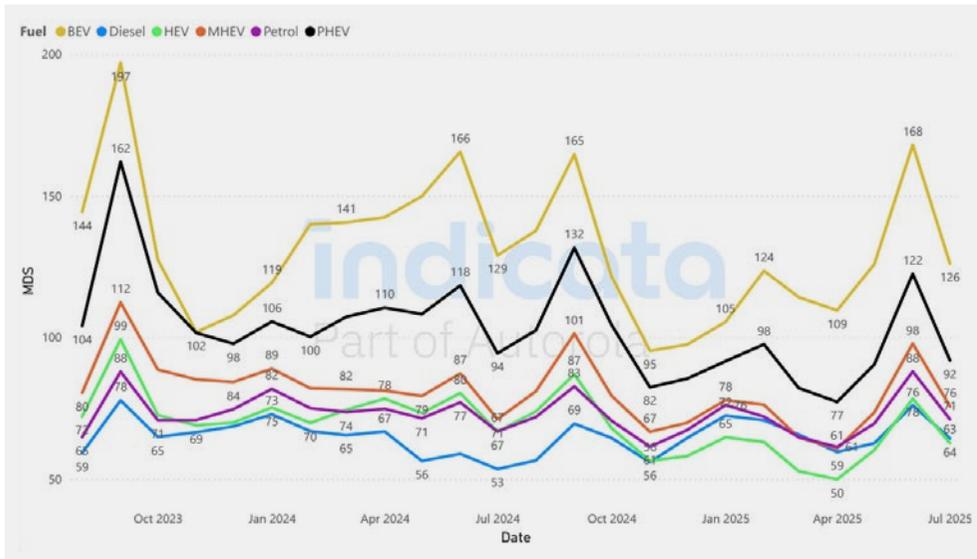
Parts de marchés par mois et par carburant



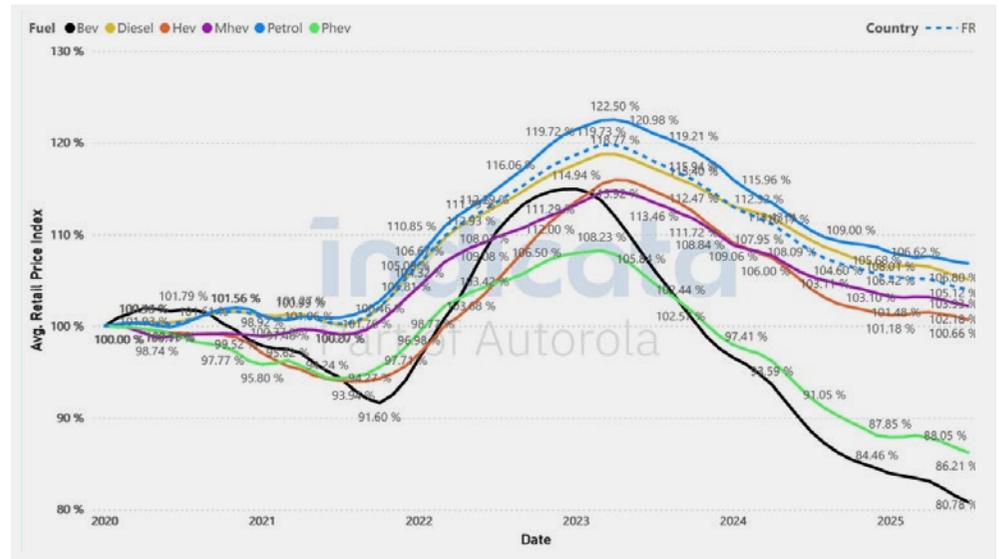
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Les nouvelles immatriculations actuelles assombrissent les perspectives

Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	83.9
Volkswagen	T-ROC	59.1
Volkswagen	Tiguan	81.9

Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	16x	21.9
Mini	Convertible	11x	32.0
Tesla	Model Y	11x	32.9

Après une année 2024 morose, marquée par la suppression des subventions à l'achat de véhicules électriques en Allemagne, le marché des véhicules électriques neufs a repris. Au cours des six premiers mois de l'année, non seulement la croissance a atteint 35 % par rapport à la même période de l'année dernière, mais par rapport à l'année record précédente, 2023, environ 28 000 voitures électriques supplémentaires ont été immatriculées à la fin du mois de juin. Toutefois, une part importante de ces immatriculations n'est pas liée à la demande, mais résulte de la nécessité pour les constructeurs d'éviter une faiblesse durable sur le plus grand marché européen des véhicules neufs face aux sanctions imminentes liées aux émissions de CO2.

Pour l'instant, le marché de l'occasion ne semble guère affecté par cette augmentation des volumes. L'année d'immatriculation précédente garantit toujours une part constante de véhicules d'occasion récents (moins de deux ans) d'environ 11 % et, en termes d'offre et de demande, une valeur moyenne modérée de l'indice d'attractivité (MDS) de 95.

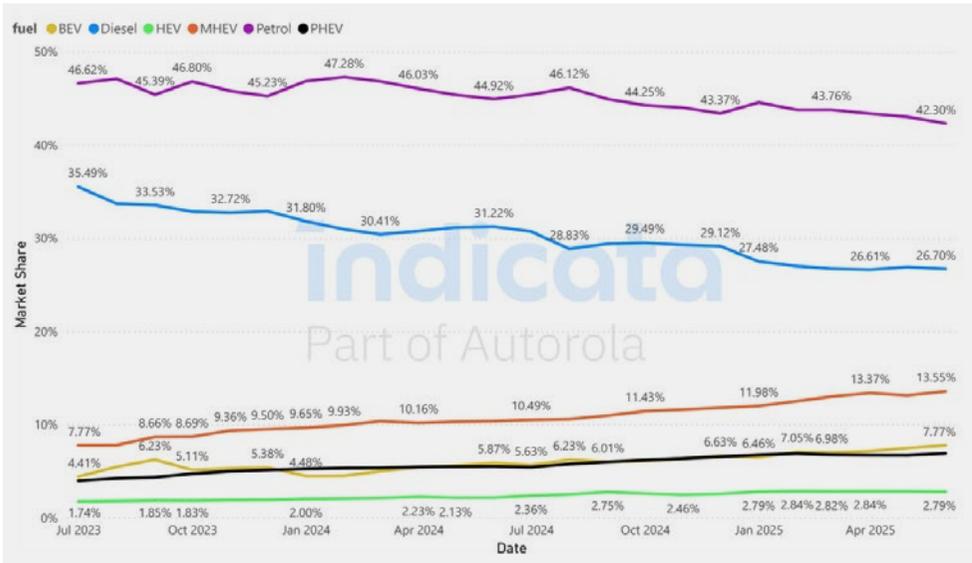
L'indice des prix des véhicules électriques d'occasion très récents est resté stable depuis le début de l'année, mais la part actuelle des immatriculations de véhicules neufs, qui s'élève à près de 18 %, indique que le rapport entre l'offre et la demande

pourrait basculer au plus tard l'année prochaine. Toutefois, la parité partielle des prix entre les modèles électriques et essence comparables, combinée à la baisse des volumes à partir de 2024, continue de soutenir la stabilité des prix des véhicules électriques récents.

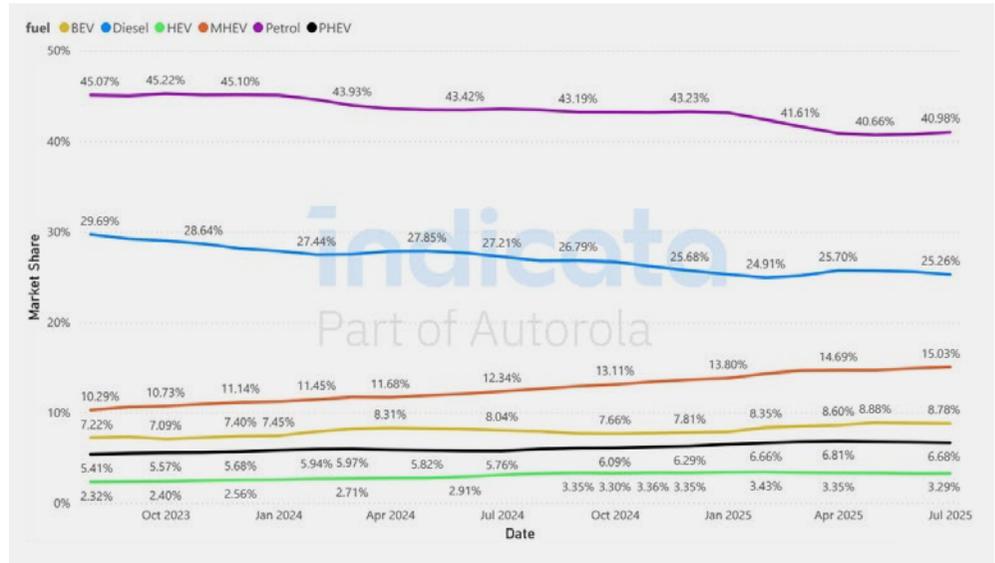
Dans le segment des véhicules d'âge moyen, l' commerciale des véhicules électriques est encore quelque peu ternie par une offre excédentaire plus importante. Si l'indice d'attractivité de 72 n'est pas dramatiquement mauvais, il reste toutefois en dehors de la fourchette cible. Toutefois, avec une part des ventes de près de 11 % et une part de marché d'un peu plus de 12 % dans les annonces, la stagnation attendue à court terme de l'offre de véhicules d'occasion dans cette tranche d'âge aura un effet stabilisateur sur les prévisions de prix pour les mois à venir et l'année suivante.

La situation est moins optimiste pour les véhicules utilitaires. En termes de prix, peu de choses ont changé cette année pour les véhicules utilitaires légers électriques, mais au cours des deux dernières années, l'eVito et ses concurrents ont perdu en moyenne 25 points d'indice. Et les indices d'attractivité actuels, supérieurs à 200, ne laissent présager aucune amélioration dans un avenir proche. La pression sur les prix devrait donc s'accroître.

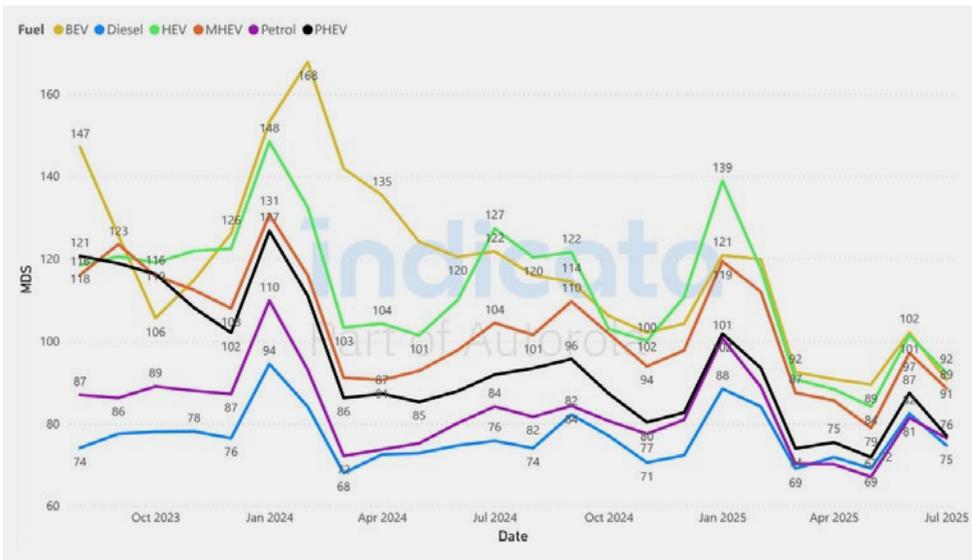
Parts de marchés par mois et par carburant



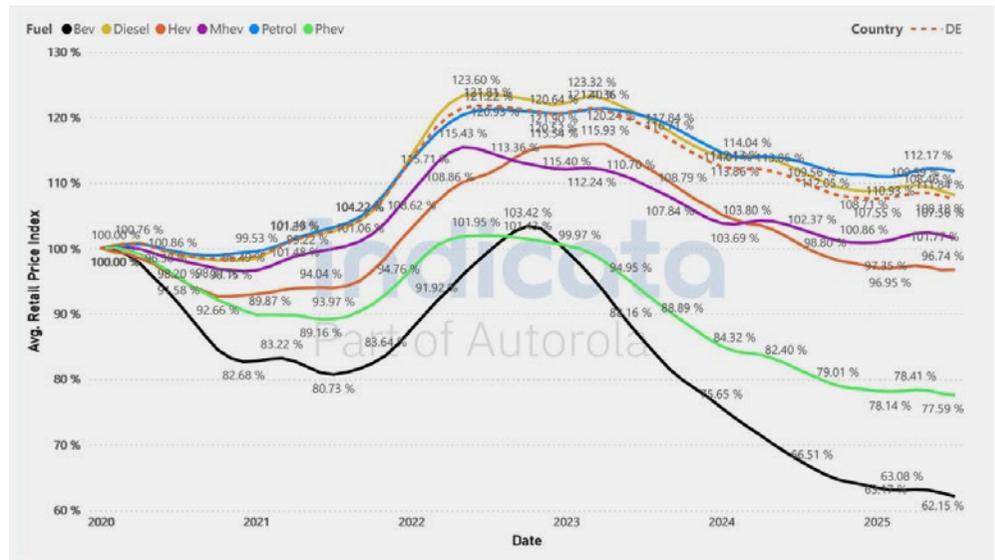
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



L'électrification prend enfin de l'ampleur

L'Italie passe actuellement à la vitesse supérieure en matière de véhicules électriques dans le secteur des véhicules neufs. Cependant, la croissance de plus de 70 % enregistrée en mai par rapport à l'année précédente ne peut masquer le fait qu'une part de marché de 5 % dans le classement européen des nouvelles immatriculations n'est pas un résultat exceptionnel. Avec cette modération, le nombre total de voitures électriques de tous âges circulant en Italie équivaut actuellement au nombre de nouvelles immatriculations en France en un an.

La part de l'offre et des ventes sur le marché de l'occasion est tout aussi faible. Même dans la tranche d'âge la plus jeune, la part des véhicules électriques dans les ventes est restée stable entre 3 et 4 % depuis environ deux ans. Malgré des chiffres relativement modestes, les retours à commercialiser provoquent déjà une offre excédentaire. Un indice d'attractivité supérieur à 130 pour les véhicules électriques récents et un écart de plus de 20 à 25 points par rapport aux moteurs thermiques dans le segment des véhicules d'âge moyen sont les principales raisons de la tendance négative persistante des prix.

Les mesures de parité des prix entre les modèles thermiques et électriques comparables suggèrent que les prix des

variantes électriques peuvent encore baisser. Le volume d'approvisionnement attendu pour l' e de nouvelles immatriculations en 2025 laisse présager une nouvelle offre excédentaire, car la demande privée sur le marché de l'occasion n'est pas stimulée. Dans le même temps, du côté de l'offre, le taux d'imposition des véhicules de société est de 10 % pour les véhicules électriques et de 20 % pour les hybrides rechargeables depuis 2025, contre 50 % pour les moteurs thermiques, ce qui rend les modèles électriques nettement plus attractifs.

Après être restée relativement stable au premier trimestre 2025, la tendance actuelle des prix des véhicules électriques d'occasion est à nouveau négative. Toutefois, cela vaut actuellement pour tous les types de carburant et les pertes sont comparables en pourcentage entre les différents systèmes de propulsion. Il est intéressant de noter que les ventes de véhicules électriques connaissent désormais une croissance significative dans le segment des véhicules âgés de 5 ans et plus. Cette évolution est principalement due à la deuxième génération de la Renault Zoe, disponible depuis 2019 et qui entre dans cette tranche d'âge. L'indice des prix est relativement stable en raison de la parité des prix déjà atteinte avec la Clio.

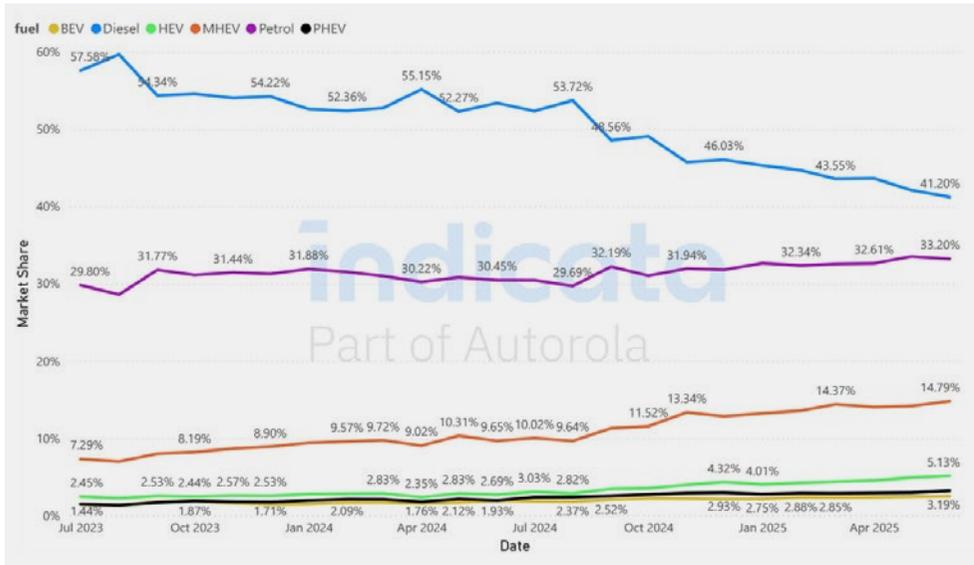
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	68.9
Fiat	500	81.0
Volkswagen	T-ROC	87.0

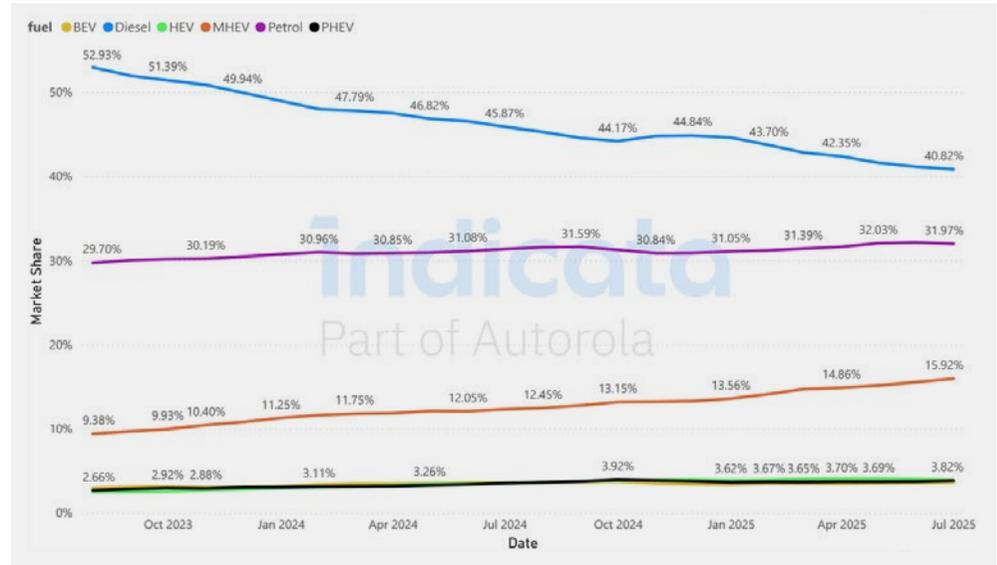
Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	12x	30.0
Toyota	RAV 4	10x	37.4
Toyota	C-HR	8x	44.0

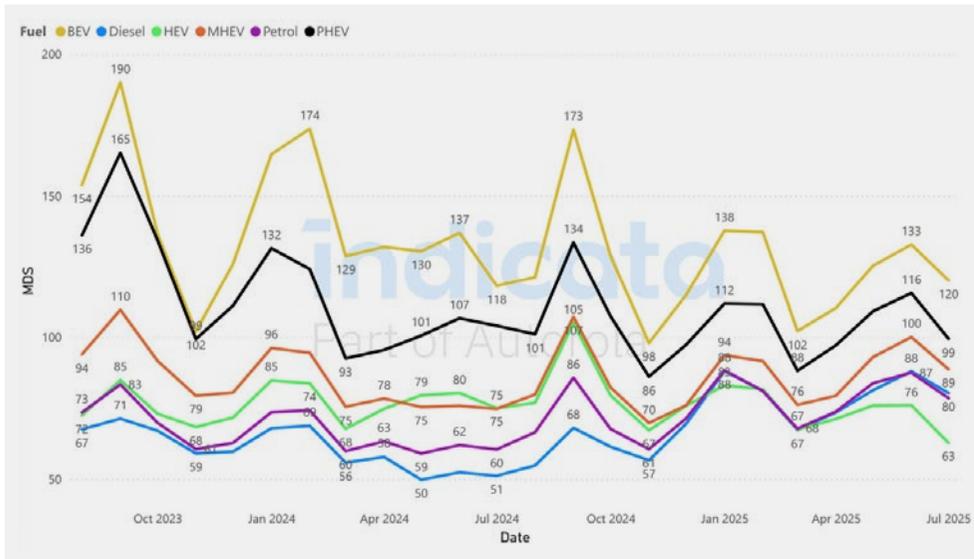
Parts de marchés par mois et par carburant



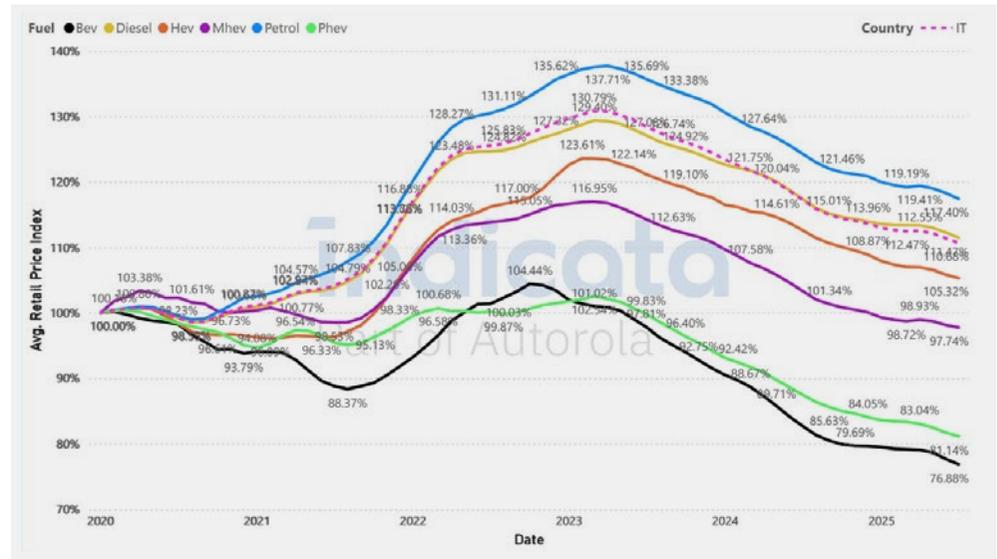
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Les moteurs thermiques devancent les hybrides rechargeables dans les nouvelles immatriculations

Après deux années consécutives de baisse significative des immatriculations de voitures à essence aux Pays-Bas, cette tendance se poursuit en 2025. Avec un nouveau recul d'environ 40 %, les moteurs thermiques se classent désormais en troisième position dans les statistiques d'immatriculation, derrière les hybrides rechargeables. Cette évolution touche également depuis longtemps le marché de l'occasion. La part de l'offre totale est passée d'environ un tiers à moins de 27 % pour les véhicules d'occasion récents au cours de cette année.

Dans le segment des véhicules âgés de 3 à 4 ans, le nombre d'annonces est également passé de plus de la moitié à un peu plus de 40 % cette année. Cependant, comme la demande reste soutenue, l' du marché reste modérée avec un indice d'attractivité (MDS) inférieur à 70 et les prix sont restés stables jusqu'à présent cette année.

Les véhicules électriques, en revanche, continuent de souffrir d'une offre croissante et donc d'une pression concurrentielle accrue. La taxe sur les véhicules neufs, qui favorise les modèles 100 % électriques, a presque doublé le volume des véhicules électriques neufs entre 2022 et 2024. Ces modèles reviennent progressivement sur le marché

de l'occasion en tant que véhicules de trois ans ou sont exportés en cas d'offre excédentaire. En conséquence, la part de marché des véhicules électriques parmi les véhicules d'occasion de moins de quatre ans est passée d'environ 15 % au début de l'année à près de 20 % sur le marché des stocks. À partir de cette année, toutefois, les aides publiques seront progressivement réduites, de sorte que la croissance du marché des véhicules neufs sera modérée, à seulement +7 % actuellement.

Les hybrides rechargeables continuent également de progresser sur le marché des véhicules neufs, avec des ventes en hausse de plus d'un quart cette année par rapport à la même période de l'année dernière. Pour le marché de l'occasion, cela signifie que la part du stock disponible, qui a dépassé les 22 %, continuera d'augmenter. L'année d'immatriculation 2021, qui a doublé par rapport à l'année précédente, commence désormais à se répercuter sur les voitures d'occasion plus anciennes. Toutefois, l' du marché en termes d'indice d'attractivité (MDS) reste dans le vert avec une valeur de 60 pour les hybrides rechargeables de plus de trois ans, ce qui leur assure une stabilité des prix nettement supérieure à celle de leurs concurrents 100 % électriques.

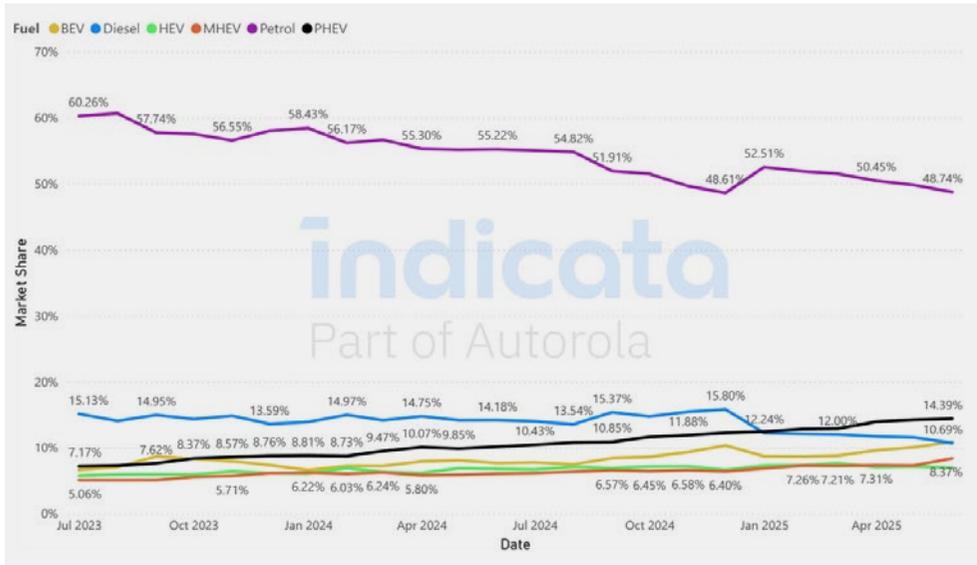
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	72.8
Lynk & Co	01	43.4
Volkswagen	Polo	73.7

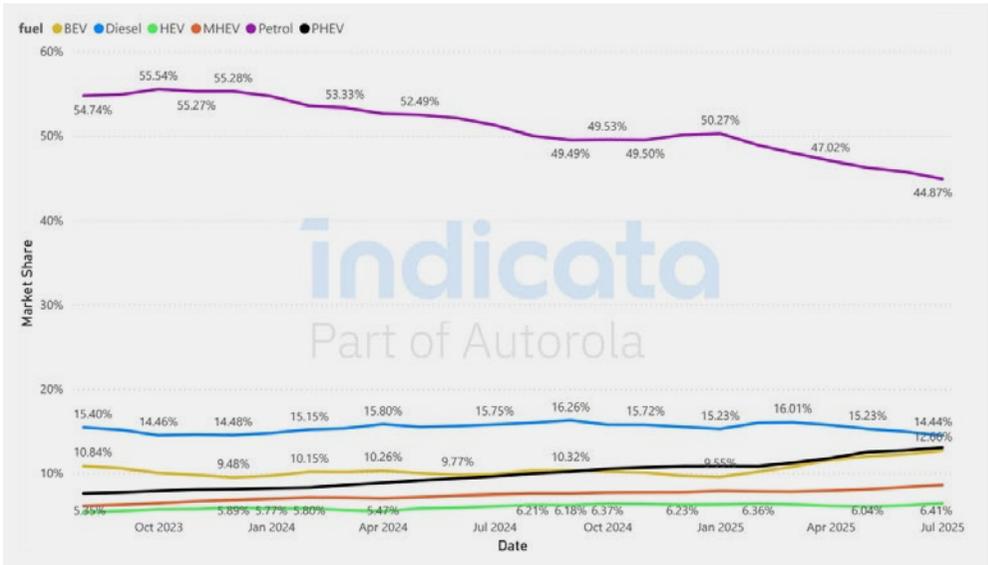
Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Cupra	Tavascan	31x	11.7
Cupra	Terramar	13x	28.5
Fiat	600	11x	32.6

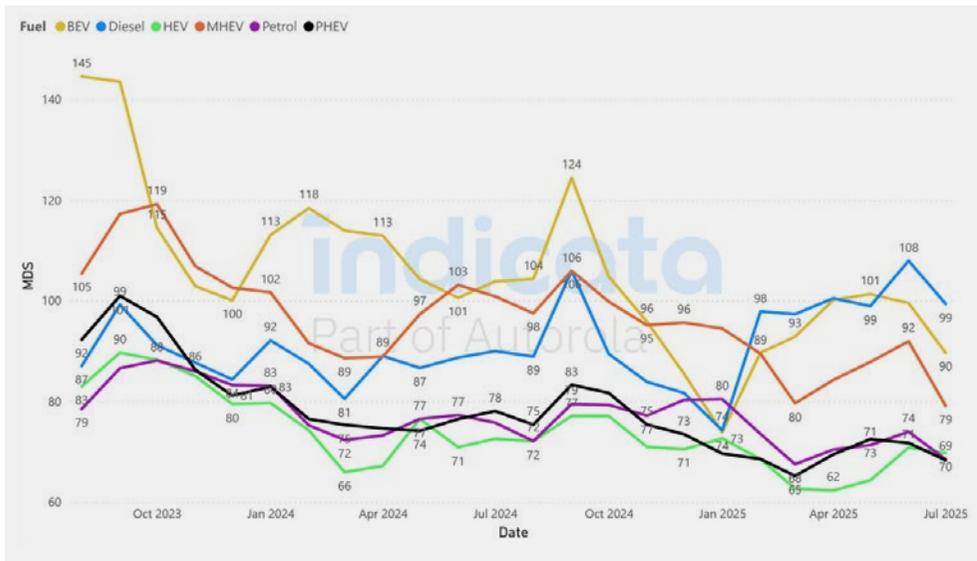
Parts de marchés par mois et par carburant



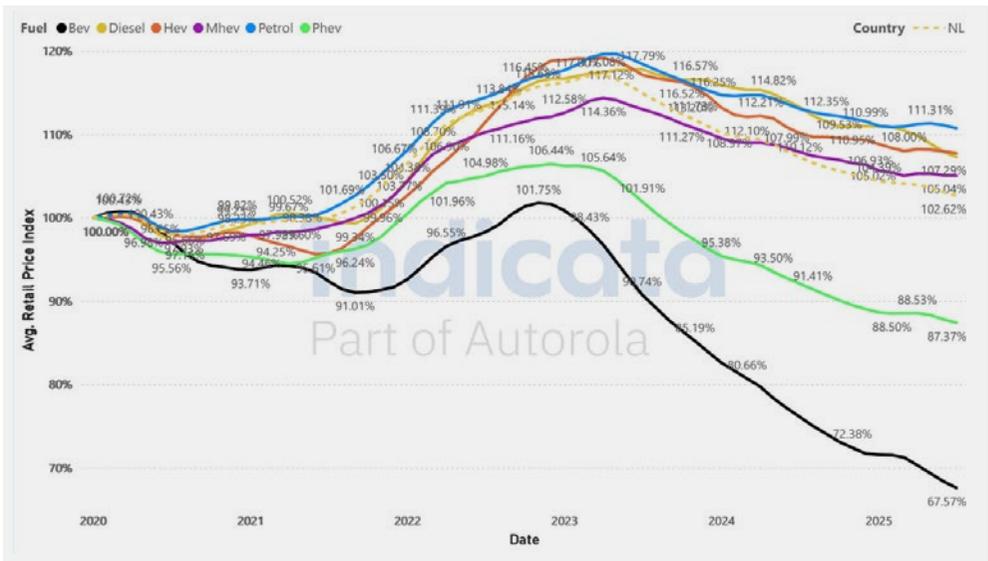
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Ils y sont presque

Avec une part cumulée des véhicules électriques sur le marché des véhicules neufs de près de 94 % en 2025, la Norvège est le modèle européen en matière d'électrification des transports. Cependant, le marché de l'occasion a encore besoin de quelques années pour atteindre son potentiel maximal, alors qu'il représente actuellement 72 % des ventes. En raison d'une offre en constante augmentation et d'une série d'importations, l'offre de véhicules électriques ne cesse de s'élargir, ce qui exerce une pression sur les prix. Cette année, les véhicules électriques ont perdu près de 3 points d'indice, tandis que les acheteurs sont toujours prêts à payer le prix fort pour les moteurs thermiques, dont le nombre diminue.

Par rapport à d'autres pays, la perte de valeur des véhicules électriques à batterie au fil du temps est toutefois moins prononcée, même chez les concessionnaires favorables à l'électricité. En Norvège également, une partie des exportations est destinée à l', notamment vers la Suède voisine, lorsque, par exemple, la demande de moteurs thermiques dans le pays même est insuffisante ou que leur fonctionnement serait trop coûteux.

Le rapport entre l'offre et la demande de voitures particulières, mesuré en indice d'attractivité, se situe à un niveau favorable de 57, ce qui confirme que le commerce des véhicules électriques d'occasion ne pose pas de problème en Norvège et, contrairement à la plupart des autres pays européens, constitue la règle plutôt que l'exception. Et ce, malgré le

fait qu'en tant que pays non membre de l'UE, la Norvège ne soit pas menacée par des pénalités sur le CO2 ou par l'obligation de zéro émission.

Malgré cette longue transition vers l'électrification, les modèles 100 % électriques et rechargeables ne représentent que 16 à 17 % des véhicules âgés de 5 ans et plus, ce qui signifie qu'il y a encore environ 2,2 millions de voitures thermiques sur les routes norvégiennes qui devront être remplacées ou mises au rebut à l'avenir. Les hybrides simples ont également des prix stables et un bon indice d'attractivité, mais ils jouent un rôle de plus en plus mineur en termes de volume, tant pour les véhicules neufs que d'occasion. Seuls 6 à 7 % des véhicules proposés à la vente en Norvège sont des véhicules électriques rechargeables, c'est-à-dire des HEV.

Comme dans le reste de l'Europe, les immatriculations de véhicules utilitaires légers sont en retard par rapport à celles des voitures particulières, mais la part de marché de 37 % est également exemplaire dans ce segment. Les ventes de véhicules utilitaires d'occasion n'ont pratiquement pas évolué en proportion au cours du dernier trimestre.

Malheureusement, la part d'un peu plus de 20 % des ventes de véhicules utilitaires de moins de deux ans n'a pas suffi à freiner la croissance des stocks de véhicules utilitaires légers électriques, qui ont atteint près de 38 %. Un indice d'attractivité de 164 montre clairement l'offre excédentaire et explique pourquoi les prix sont particulièrement sous pression.

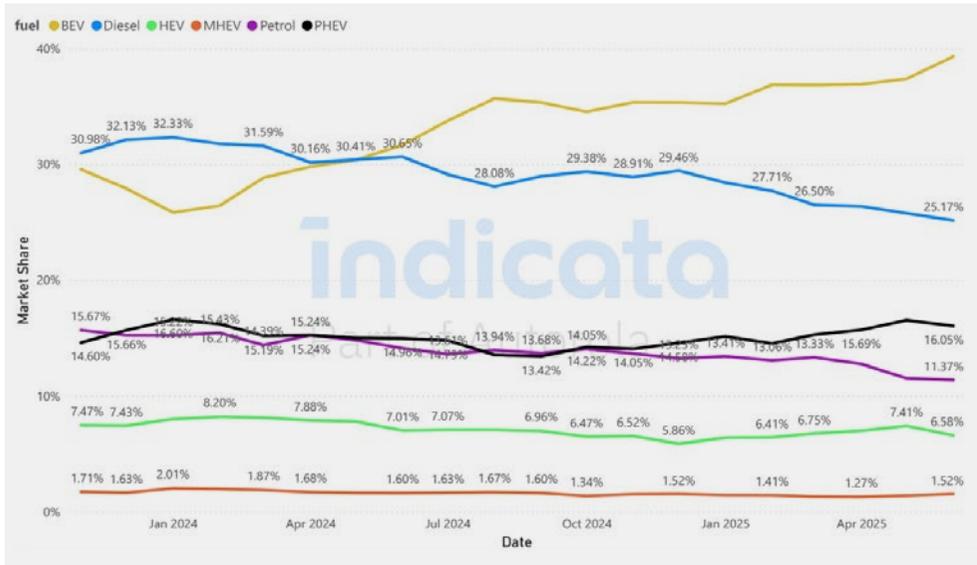
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	38.2
Toyota	RAV 4	70.5
Tesla	Model Y	42.5

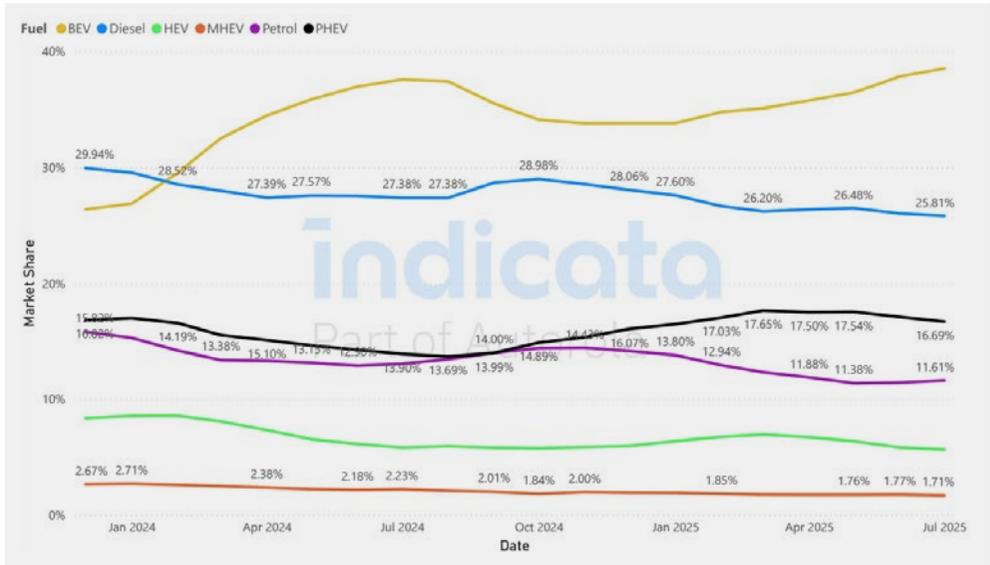
Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	EQA	13x	28.2
Peugeot	5008	11x	33.3
Volkswagen	ID.3	11x	33.5

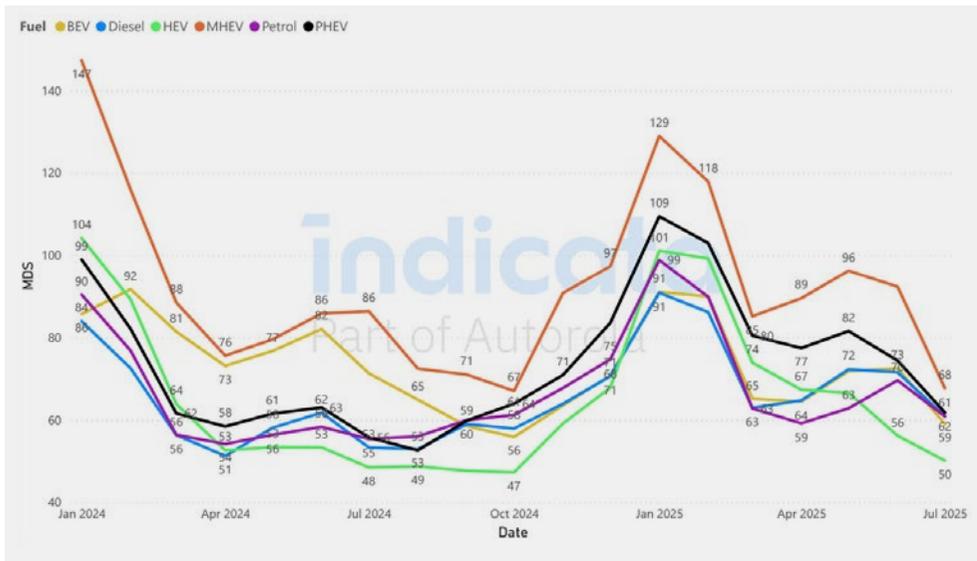
Parts de marchés par mois et par carburant



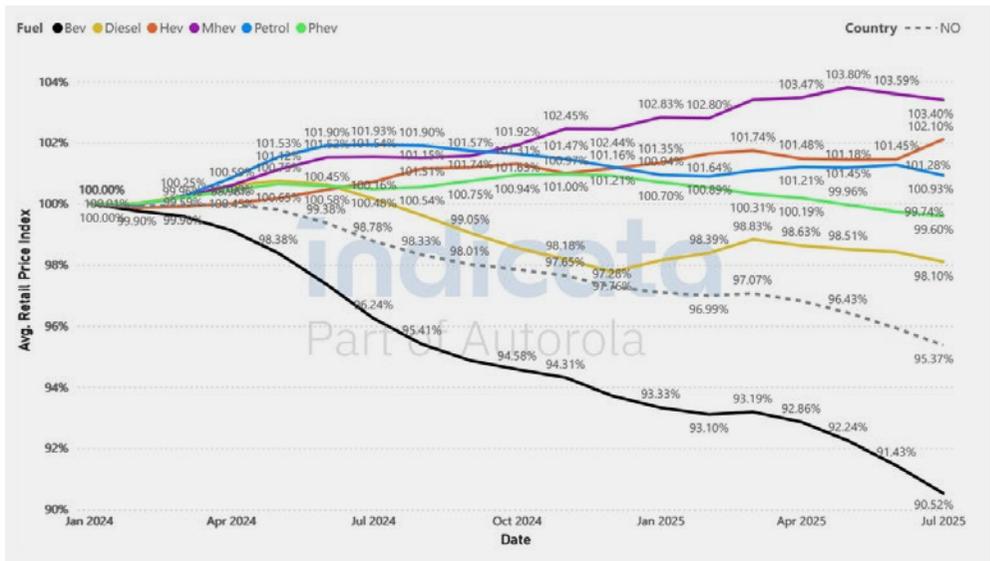
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Le programme d'incitation montre ses premiers résultats

En Pologne, les véhicules électriques et hybrides rechargeables connaissent actuellement un succès notable sur le marché des véhicules neufs, avec des taux de croissance de +55 % et +78 %. Le principal moteur est le programme « NaszEauto », qui offre des subventions pouvant atteindre 40 000 PLN (environ 9 400 £) et combine celles-ci avec diverses exonérations fiscales. Toutefois, ces chiffres ne peuvent masquer le fait que la part de marché reste inférieure à 5 % dans chaque cas.

Leurs parts de marché dans le segment des véhicules d'occasion sont tout aussi faibles. Un peu moins de 6 % des annonces et moins de 4 % des ventes dans la tranche d'âge la plus jeune (moins de 2 ans) concernent des véhicules entièrement électriques, et même avec ces faibles quantités, ils créent une offre excédentaire qui entraîne des indices d'attractivité supérieurs à 100. Compte tenu de la pression sur les volumes, les prix baissent désormais plus fortement après un premier trimestre relativement stable, enregistrant une perte de près de 6 points d'indice depuis le début de l'année.

Dans l'ensemble, le marché de l'occasion en Pologne reste nettement plus solide

que la plupart des autres marchés européens grâce à la part plus importante des moteurs thermiques et des hybrides simples par rapport à 2020, mais avec une tendance négative plus marquée au deuxième trimestre. Alors que la plupart des marchés n'ont subi cette année qu'une perte moyenne comprise entre 0 et 1,5 point d'indice pour les véhicules essence et les hybrides simples, la Pologne se situe nettement en dessous, avec respectivement -2,5 et -3 points. Seule l'Italie affiche une pression sur les prix similaire pour ces types de carburants.

Les hybrides simples, principalement de la marque la plus populaire en Pologne, Toyota, affichent une charge de prix similaire, mais peuvent au moins se prévaloir de très bonnes valeurs de l'indice d'attractivité en termes de rapport offre/demande et de vitesse de vente. Une valeur actuelle de 69 dans la tranche d'âge la plus jeune et des valeurs maximales de 46 et 53 dans les segments plus âgés témoignent d'une forte , qui est maintenue par des corrections de prix compte tenu de l'augmentation des stocks.

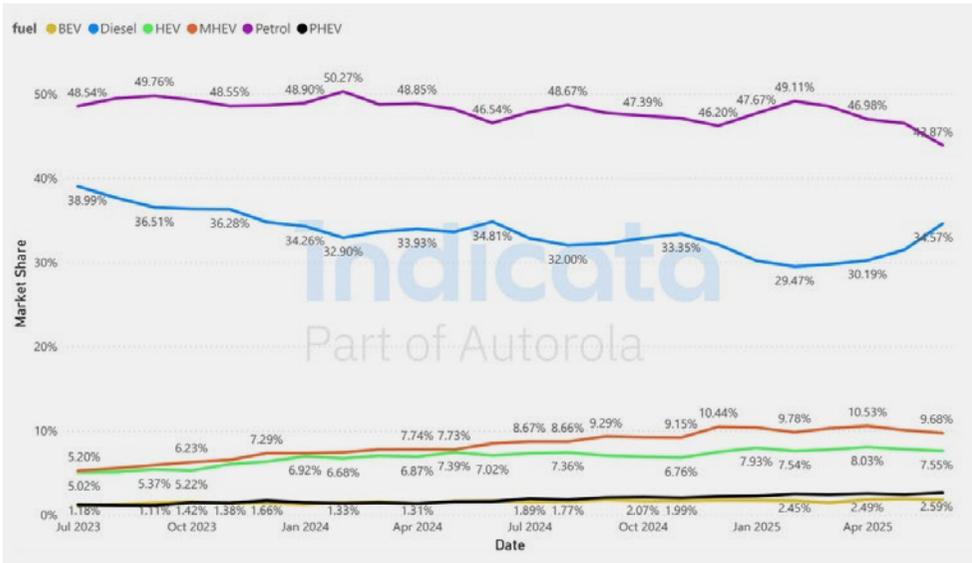
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	46.6
Kia	Sportage	42.9
Toyota	Yaris	28.6

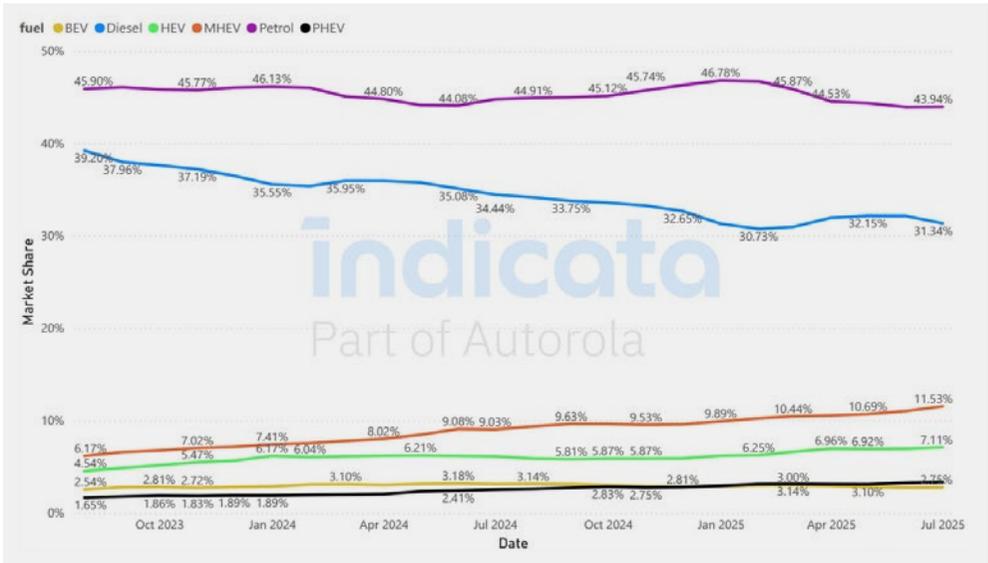
Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris	13x	28.6
Mini	3-door /5-door Hatch	12x	30.1
Toyota	Aygo X	11x	33.5

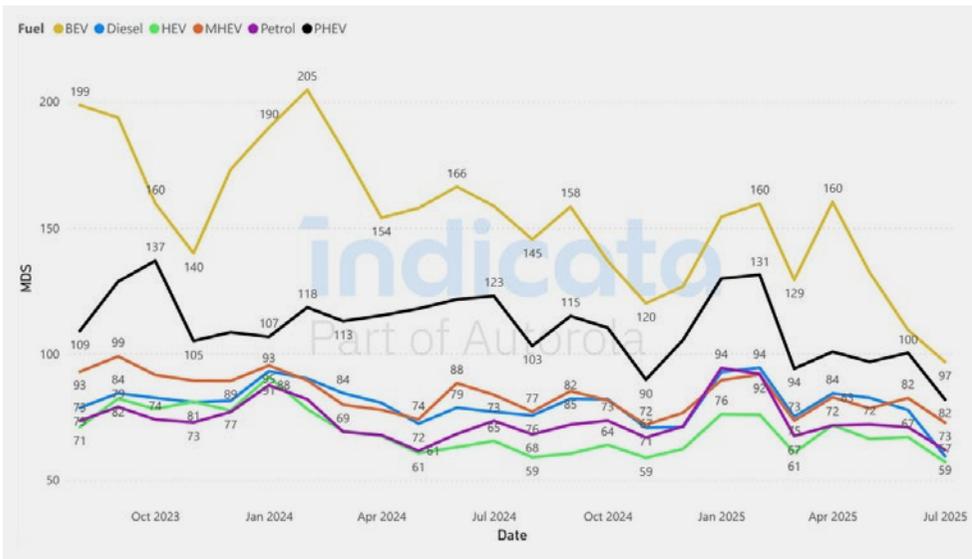
Parts de marchés par mois et par carburant



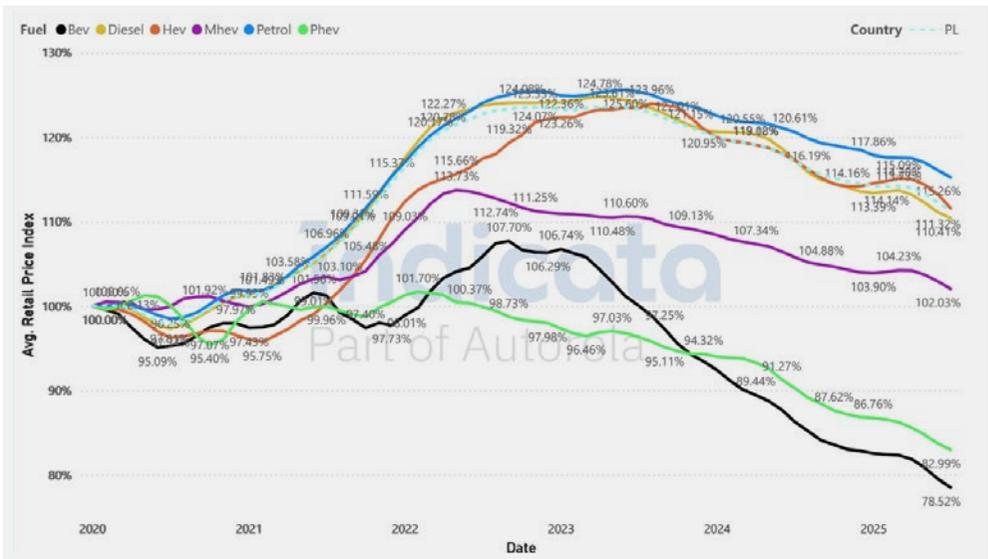
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Segments plus anciens avec une part électrique notable

Avec le nouveau programme de soutien lancé en 2025, le gouvernement portugais tente de maintenir la dynamique de l'électrification. Les subventions pour l'achat de véhicules électriques par les particuliers et les entreprises, combinées en partie à des avantages fiscaux et à une prime à la casse, ainsi qu'un élément spécial pour les véhicules utilitaires légers, portent leurs fruits. Les parts de marché des modèles entièrement électriques et des hybrides rechargeables sont supérieures à la moyenne européenne. Une croissance de près d'un tiers par rapport à l'année précédente a permis aux véhicules électriques d'atteindre une part de marché de plus de 20 % pour les véhicules neufs.

En conséquence, le marché de l'occasion a également progressé de 16 % à près de 21 % dans le segment des véhicules les plus récents au cours du dernier trimestre. Compte tenu des indices d'attractivité (MDS) encore modérés des véhicules électriques récents, il faut s'attendre à une détérioration significative et à une pression continue sur les prix. Bien que la part de marché actuelle de 12 % représente une amélioration, les progrès ne sont pas assez rapides par rapport à la constitution des stocks.

Dans le segment des véhicules d'âge moyen, le déséquilibre est similaire, avec 11 % contre 17 %, mais l'augmentation est un peu plus étalée dans le temps. L'indice des prix

des véhicules électriques est donc sous pression et restera sous pression dans les mois à venir. Au niveau des modèles, cependant, on observe déjà des signes de parité des prix entre des paires comparables de moteurs thermiques et électriques, ce qui ralentira encore la baisse des prix.

Il est également intéressant de noter que les véhicules électriques purs détiennent déjà une part de marché supérieure à 5 % dans le groupe le plus ancien, celui des véhicules de 5 ans et plus. Ce chiffre dépasse même celui des marchés favorables à l'électricité tels que les Pays-Bas, la Belgique et le Danemark. Outre les marques classiques de véhicules électriques purs telles que Tesla et MG, Smart, Nissan, Hyundai, Kia et Jaguar détiennent également des parts supérieures à la moyenne dans le segment des modèles d'occasion de génération plus ancienne.

Le Portugal devance également largement son grand voisin dans le secteur des véhicules utilitaires légers. Un véhicule utilitaire neuf sur dix est entièrement électrique, et les véhicules utilitaires de moins de deux ans représentent déjà plus de 15 % de l'offre. Toutefois, la part des ventes a également fortement augmenté pour atteindre plus de 12 %, de sorte que la situation de l'offre et de la demande, mesurée en indice d'attractivité (MDS), n'est pas encore complètement dépassée, avec un indice de 111.

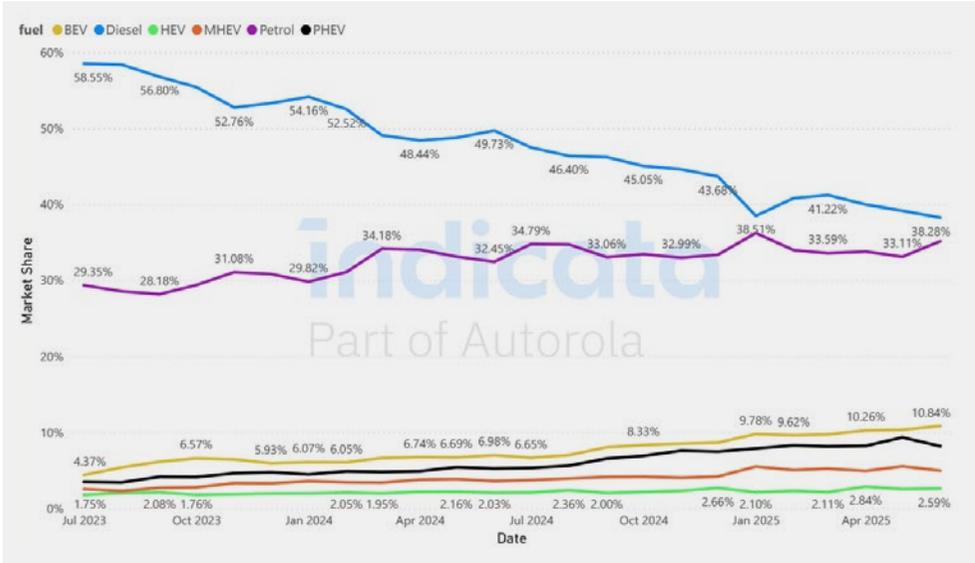
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	63.4
Renault	Captur	55.6
Renault	Clio	59.3

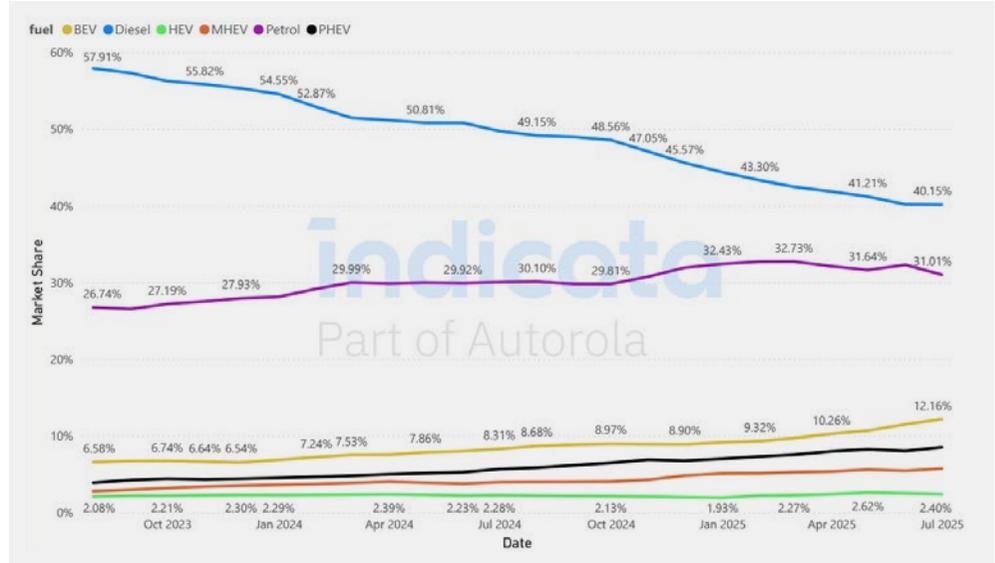
Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	Bayon	10x	37.1
Volkswagen	Passat	9x	38.6
Toyota	Yaris Cross	9x	40.6

Parts de marchés par mois et par carburant



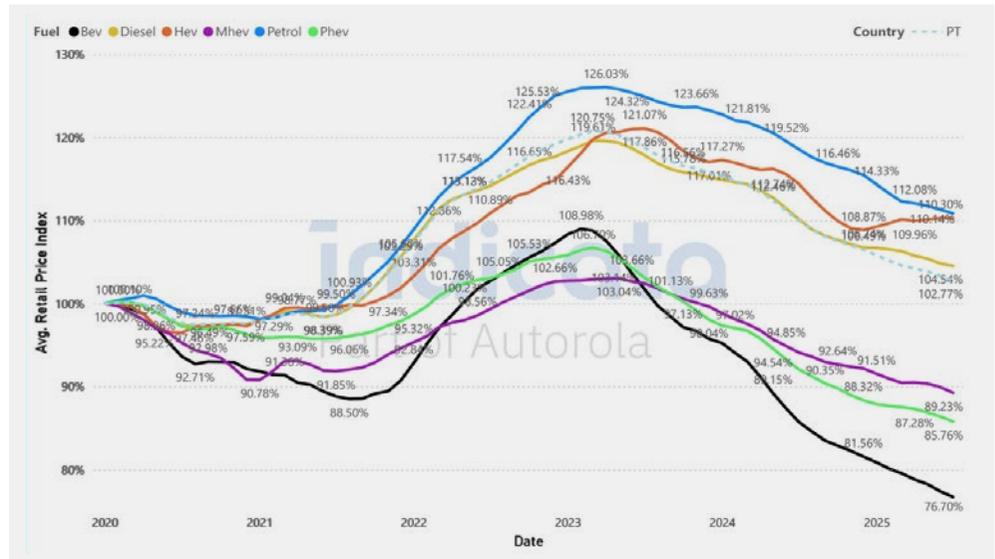
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Une demande faible qui a besoin d'être stimulée

Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Toyota	CH-R	46.0
Nissan	Qashqai	76.5
Hyundai	Tucson	62.3

Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	10x	36.5
Toyota	RAV 4	9x	38.0
Toyota	Yaris	8x	44.2

L'Espagne a encore un long chemin à parcourir sur la voie de l'électrification. Avec la prolongation du programme MOVES III, le gouvernement espagnol vise au moins à poser les bases, mais ce sont certainement les constructeurs eux-mêmes qui donneront l'impulsion initiale cette année.

Les constructeurs ne peuvent pas se contenter d'une part de marché d'un peu moins de 6 % pour les véhicules électriques sur le quatrième marché européen s'ils veulent éviter les pénalités CO2. De ce point de vue, les premiers mois de 2025 sont prometteurs, avec une hausse de près de 80 % des voitures 100 % électriques par rapport à la même période de l'année dernière et deux tiers d'immatriculations supplémentaires pour les hybrides rechargeables.

Toutefois, les immatriculations de véhicules hybrides et GPL, qui sont à peine significatives sur les autres marchés, progressent également au détriment des véhicules essence et diesel.

L'afflux jusqu'à présent faible de véhicules électriques d'occasion sur le marché espagnol de l'occasion a déjà suffi à dépasser la demande, de sorte que l'indice d'attractivité (MDS) mesurant le rapport entre l'offre et la demande dans la tranche

d'âge la plus jeune oscille entre 130 et 160, tandis que les autres types de carburants se situent entre 70 et 100 et les hybrides rechargeables entre les deux.

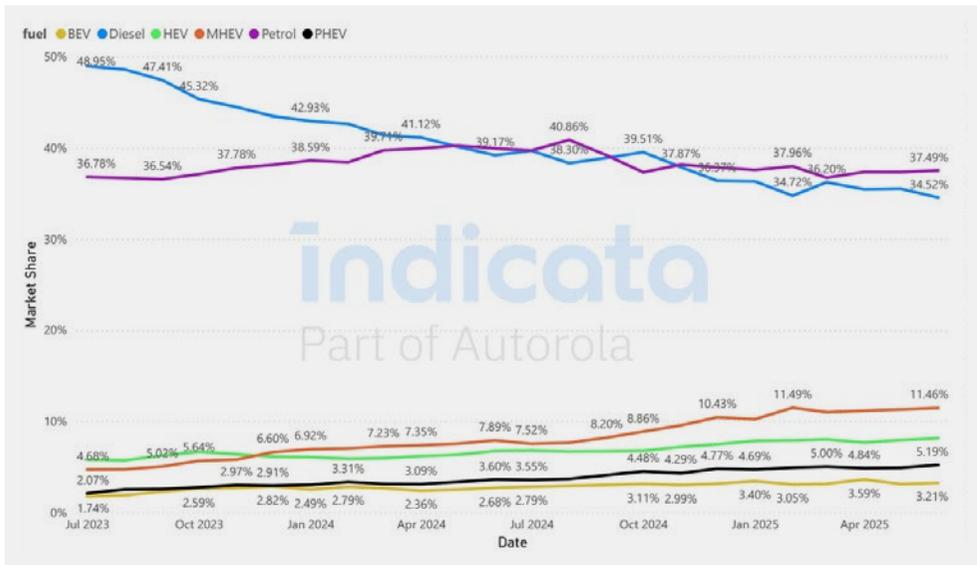
La pression sur les prix causée par ce déséquilibre entre l'offre et la demande a un impact sur la concurrence. Alors que tous les autres types de carburants ont subi une perte de 0,5 à 1,1 point d'indice, les véhicules électriques ont chuté de 3,4 points afin de stimuler la faible demande.

Et ce, malgré les premiers signes d'une parité des prix entre des modèles comparables de véhicules électriques et à moteur à combustion, qui a assuré une évolution relativement stable des prix au premier trimestre.

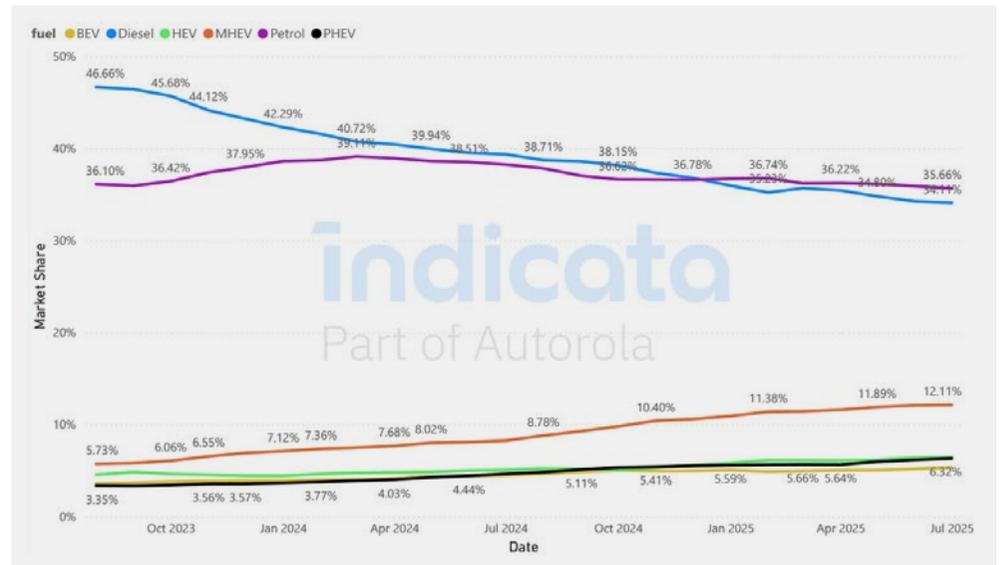
Par rapport au début de l'année 2020, les moteurs thermiques restent en tête en termes de prix, tandis que les hybrides rechargeables et les véhicules électriques ont perdu respectivement 11 et 16 points d'indice.

Les hausses de prix provoquées par la crise des semi-conducteurs et des approvisionnements entre mi-2021 et fin 2022 ont ramené les moteurs thermiques et les hybrides à un niveau de prix qui semble désormais raisonnable compte tenu de l'inflation.

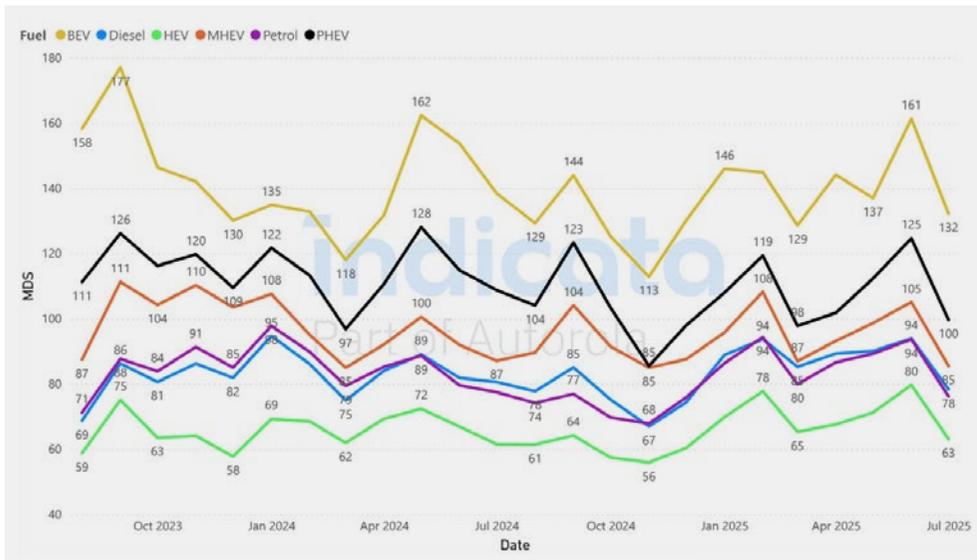
Parts de marchés par mois et par carburant



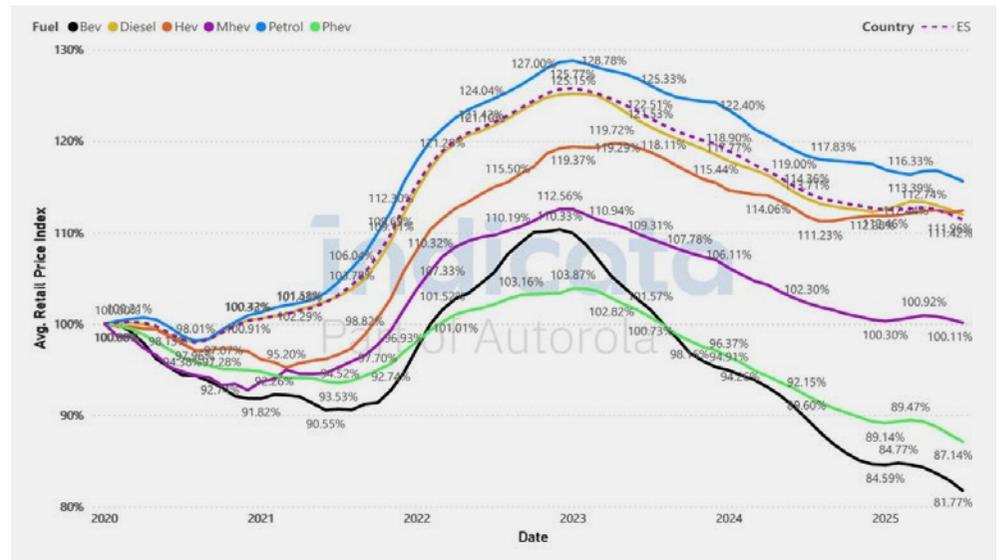
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



La tendance négative des prix se poursuit

En tant que plus grand marché automobile des pays nordiques et avec un segment de véhicules neufs fortement orienté vers la réduction des émissions de CO2, la Suède est, avec la Norvège, le leader de sa catégorie et un indicateur important de l'électromobilité sur le marché de l'occasion.

Plus d'un véhicule neuf sur trois est entièrement électrique et plus d'un sur quatre est un hybride rechargeable, ce qui signifie que plus de 60 % sont équipés d'une prise.

Depuis fin 2022, le gouvernement suédois se concentre davantage sur l'effet des « pénalités » que sur celui des « primes » dans le processus d'électrification, car il part du principe que les coûts des véhicules électriques et des moteurs thermiques seront alors équivalents. Cela n'a pas eu d'impact négatif sur les immatriculations, qui ont continué à augmenter.

Seule l'année d'immatriculation 2024 pourrait offrir un bref répit et une baisse des ventes grâce à la diminution du nombre de véhicules entièrement électriques neufs.

Dans l'offre observée de véhicules d'occasion, les modèles 100 % électriques occupent la première place

dans le segment des véhicules les plus récents, avec une part de marché de plus de 30 %, suivis par les véhicules rechargeables, avec une part de 26 %. La situation est similaire pour les ventes, ce qui entraîne une amélioration de la valeur MDS, c'est-à-dire le rapport entre l'offre et la demande.

Avec 92, ce n'est certes pas une valeur record, mais elle reste proche de celles des autres types de carburant.

Depuis le début de l'année, les parts de marché des véhicules électriques se sont stabilisées, avec seulement de légères fluctuations mensuelles. Toutefois, étant donné que la parité des prix entre les modèles électriques et les modèles à moteur à combustion interne n'est pas encore atteinte, l'indice des prix continue de baisser.

La perte de 8 points d'indice enregistrée depuis le début de l'année devrait donc se poursuivre, mais de manière moins prononcée. Il en va de même pour les hybrides rechargeables, dont l'indice des prix s'est stabilisé au premier trimestre, mais qui subissent à nouveau la pression due à l'afflux constant de véhicules d'occasion.

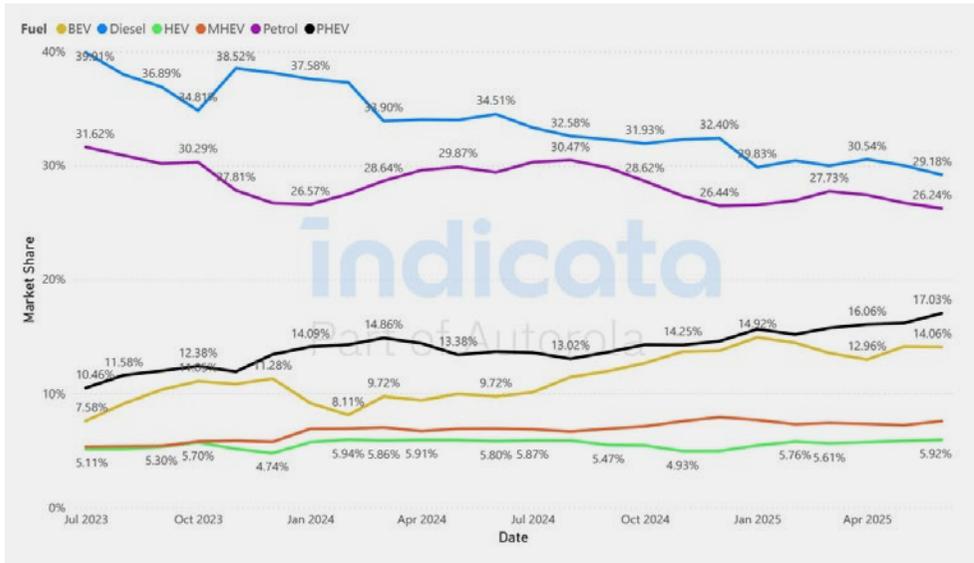
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Volvo	XC60	43.2
Volvo	XC40	46.3
Volvo	V60	50.6

Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	22x	16.2
BYD	ATTO 3	17x	20.9
Lynk & Co	01	12x	29.9

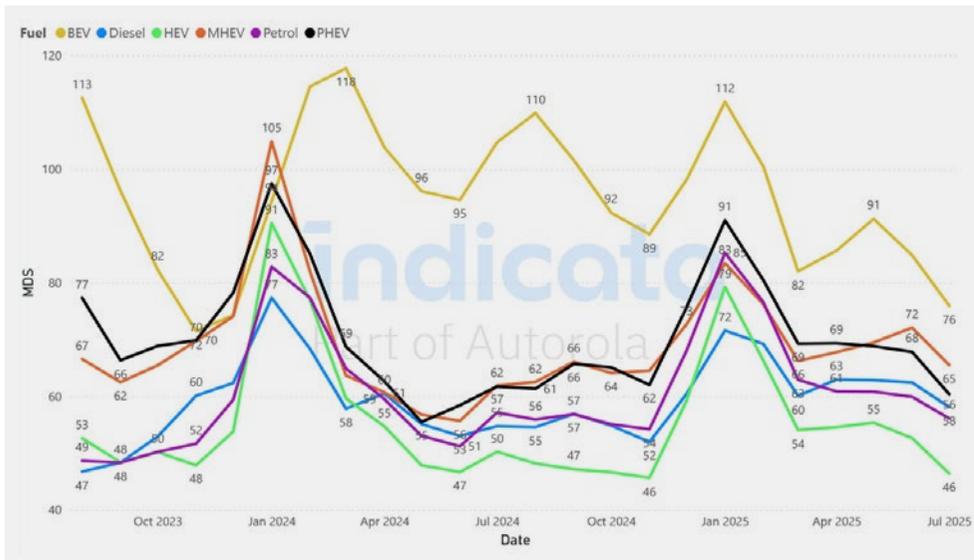
Parts de marchés par mois et par carburant



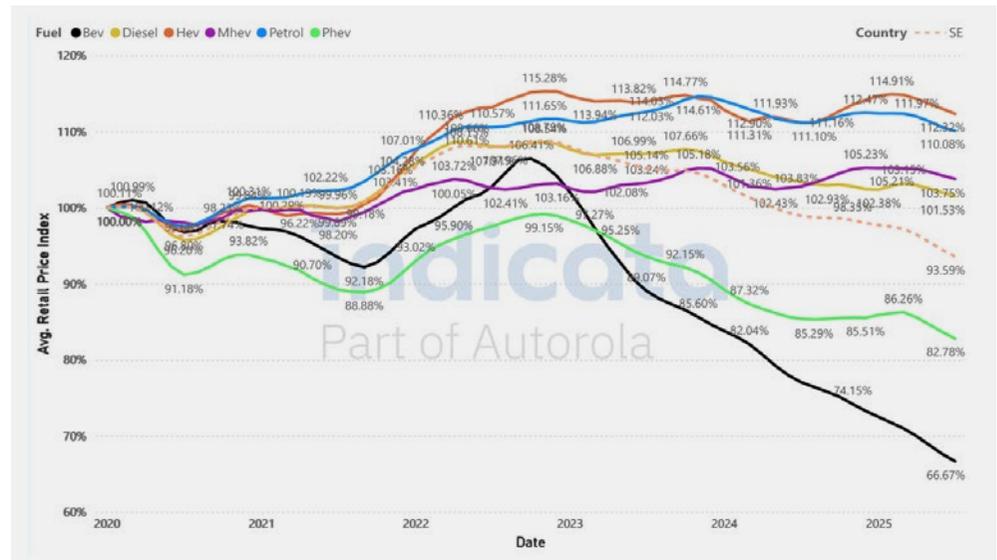
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



Statu quo

Avec la Norvège, la Suisse est un autre pays qui n'est pas soumis à la réglementation européenne ni à l'obligation britannique relative aux véhicules zéro émission (ZEV). Elle s'est néanmoins fixé pour objectif la neutralité carbone d'ici 2050, à atteindre principalement grâce à des mesures fédérales, et a atteint une part de marché importante de près de 25 % de véhicules électriques, l'une des plus élevées d'Europe. De plus, les hybrides rechargeables représentent 12 % des nouvelles immatriculations.

Toutefois, la pénétration sur le marché de l'occasion reste nettement inférieure à celle du secteur des véhicules neufs. Seuls 15 % environ des ventes dans la tranche d'âge la plus jeune concernent des véhicules 100 % électriques, ce qui témoigne d'une croissance régulière mais lente. Le stock disponible n'a pas dépassé 19 % de part de marché depuis plus d'un an. Une valeur de l'indice d'attractivité (MDS) proche de 150 dans ce segment indique clairement que l'offre dépasse largement la demande. En conséquence, la pression sur les prix s'est accrue, renforçant la tendance à la baisse de l'indice des prix au deuxième trimestre, les véhicules électriques suisses perdant en moyenne 7 points d'indice.

Dans le segment des véhicules de 3 à 4 ans, il existe également un déséquilibre entre l'offre et la demande, bien que l'écart soit moins important, ce qui se traduit par une valeur MDS légèrement meilleure. Les hybrides rechargeables connaissent une croissance régulière dans tous les volumes et toutes les catégories observées. Leur attractivité commerciale est en moyenne proche de celle des modèles entièrement électriques, mais leur impact sur l'indice des prix est moindre.

Les véhicules utilitaires légers entièrement électriques ont atteint cette année une part de marché de près de 14 % sur le marché des véhicules neufs. Toutefois, les volumes en stock ont atteint une part de marché de 23 % dans le segment le plus jeune, en raison du recul des ventes, ce qui exerce désormais une pression à la baisse sur les prix, qui étaient auparavant stables. Les véhicules utilitaires électriques ont perdu 2,6 points d'indice au deuxième trimestre.

Dans l'ensemble, les données historiques confirment que le marché suisse de l'occasion est particulièrement conservateur et très sensible aux variations de volume.

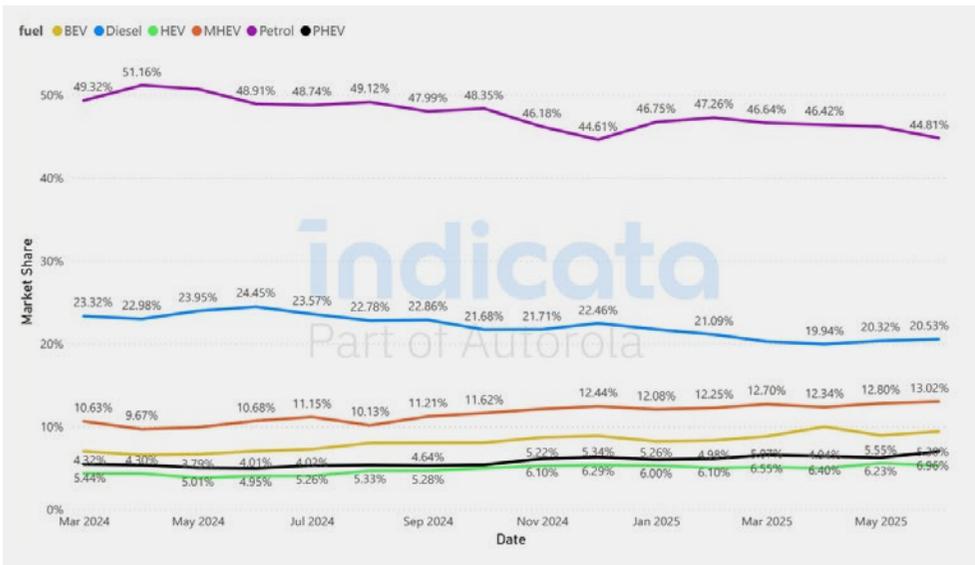
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	75.9
Volkswagen	Tiguan	83.4
BMW	3 Series	93.1

Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Volkswagen	Touran	7x	52.7
Škoda	Kodiaq	6x	56.0
Tesla	Model 3	6x	57.6

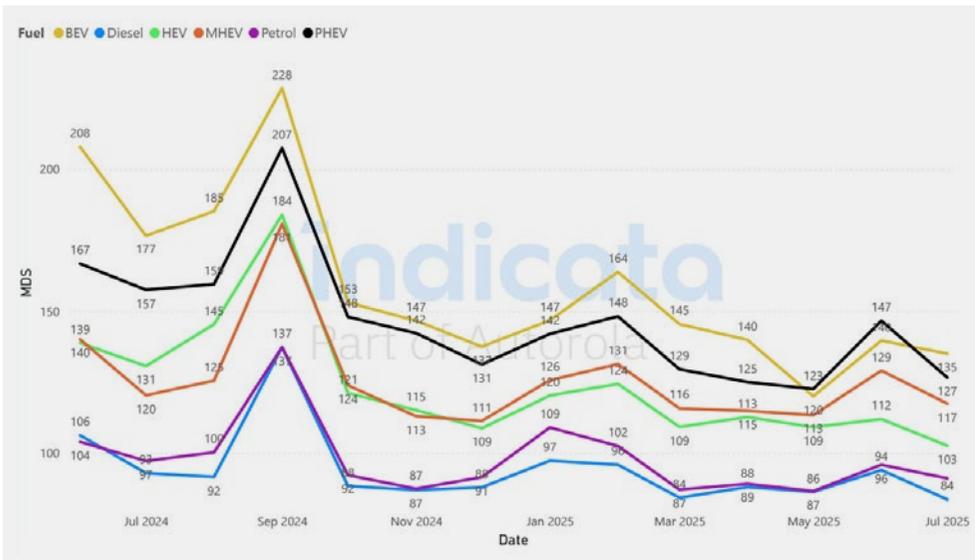
Parts de marchés par mois et par carburant



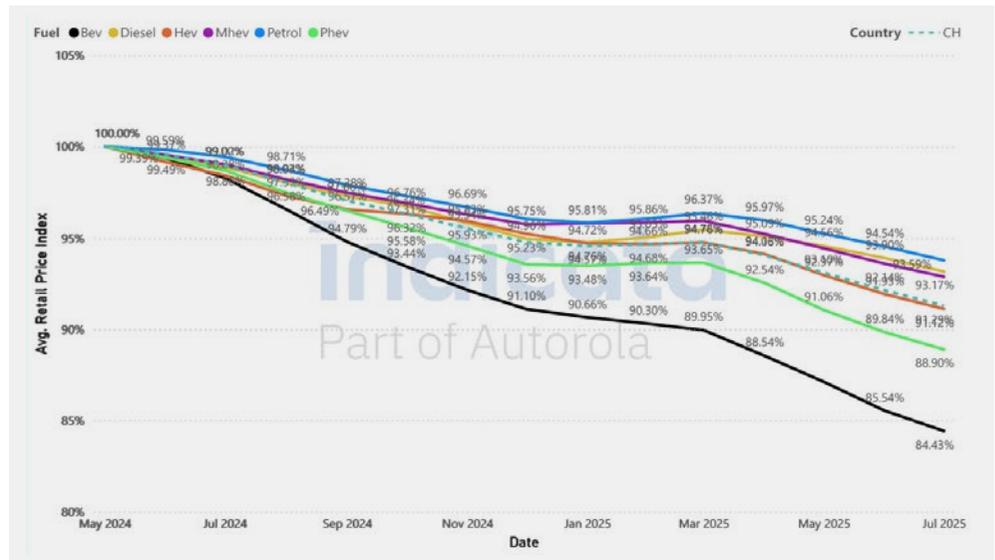
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



L'inflation s'affaiblit et stabilise le marché

Plus que tout autre facteur, la forte inflation continue de déterminer l'évolution des prix sur le marché turc des véhicules d'occasion. Bien qu'en recul, elle s'établissait encore à plus de 35 % en juin.

Cela se reflète notamment dans l'indice des prix des moteurs thermiques, qui a récemment gagné entre 7 et 9 points, tandis que les véhicules électriques et hybrides rechargeables n'ont gagné respectivement que 1,8 et 2,4 points, ce qui signifie qu'ils ont en réalité perdu beaucoup de valeur.

Une deuxième caractéristique du marché de l'occasion turc est le taux de rotation, qui se reflète dans la valeur de l'indice d'attractivité (MDS) d'Indicata. En raison de l'inflation élevée, la perte de valeur d'un véhicule d'occasion prend une autre dimension : la dévaluation de la monnaie dans laquelle il est négocié. Il en résulte des valeurs MDS actuelles comprises entre 39 et 45.

En matière d'électrification, le gouvernement turc offre un certain nombre d'avantages fiscaux aux particuliers et aux entreprises. Cependant, la forte croissance de la part de marché des véhicules électriques dans les véhicules neufs, qui a atteint près de 16 % d' cette année, est certainement davantage le résultat d'une combinaison entre les mesures incitatives du gouvernement et le patriotisme local envers un constructeur automobile national.

Depuis décembre dernier, le marché des véhicules neufs a fait un grand pas en avant,

avec plus de 20 000 véhicules électriques vendus en un seul mois. En conséquence, le marché de l'occasion est également très dynamique. Les ventes de voitures particulières 100% électriques représentent plus de 10% de la part de marché dans la tranche d'âge la plus jeune des véhicules d'occasion de moins de deux ans, tandis que dans le segment des véhicules d'âge moyen, ce chiffre n'est que de 2%.

Toutefois, l' commerciale des véhicules électriques neufs, mesurée par l'indice d'attractivité (MDS), s'est améliorée au deuxième trimestre pour atteindre 34. Cela signifie que ces véhicules sont actuellement à égalité avec les moteurs thermiques en termes de vitesse de vente. Compte tenu de la croissance rapide des nouvelles immatriculations, il reste à voir si cette performance pourra être maintenue à long terme.

Il est également intéressant de noter que le succès récent des véhicules électriques en 2025 a été complété par plus de 21 000 nouvelles immatriculations de véhicules rechargeables. Ceux-ci n'ont pas encore eu d'impact notable sur le marché de l'occasion.

Les hybrides simples se vendent également très bien. Ici aussi, le rapport entre l'offre et les ventes est favorable, ce qui permet des hausses de prix qui améliorent l'indice des prix des véhicules hybrides de 7,6 points en 2025, les modèles Toyota progressant même de plus de 9 points.

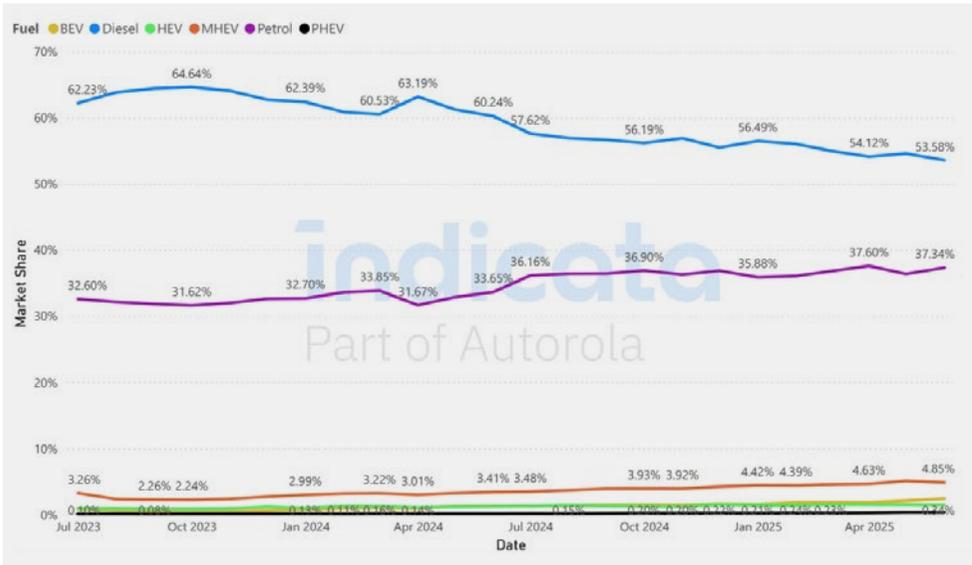
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Fiat	Egea	33.0
Renault	Clio	34.8
Renault	Mégane	37.9

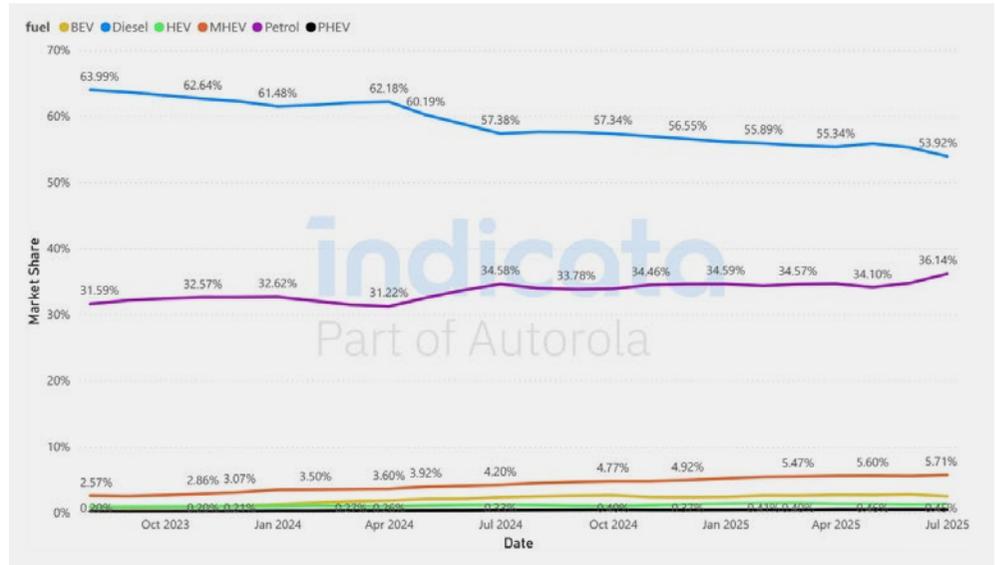
Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	ZS	19x	19.4
Jaecoo	7	18x	19.6
KGM	Torres	18x	19.7

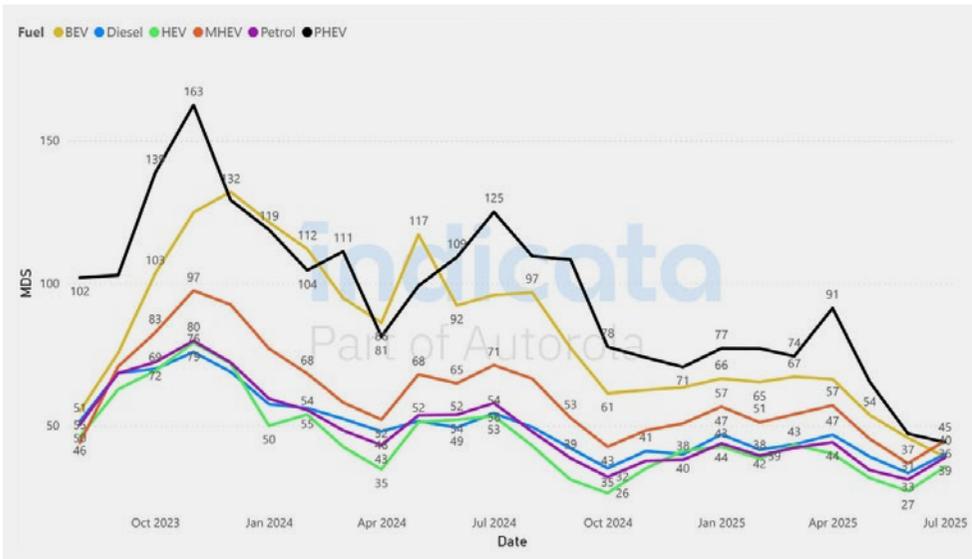
Parts de marchés par mois et par carburant



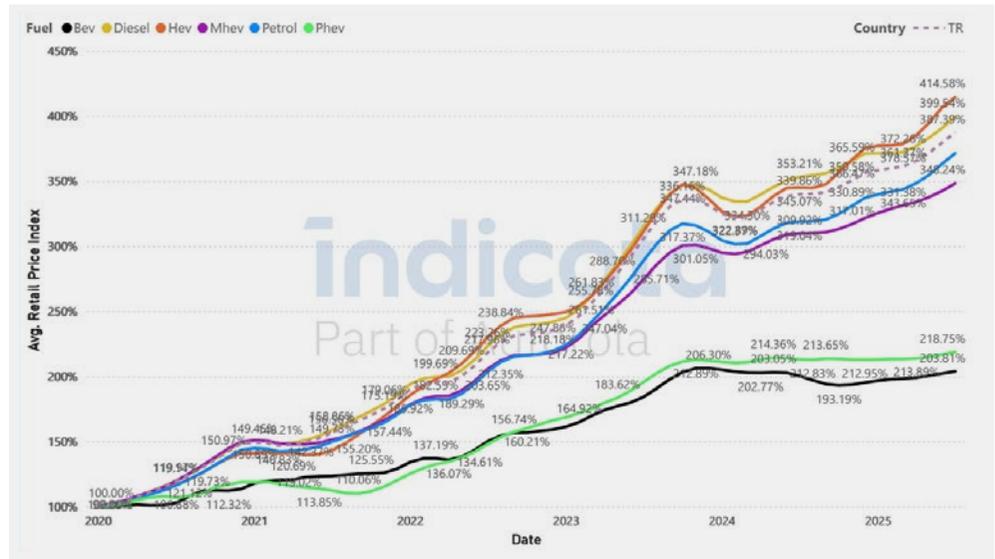
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



ZEV mandate et rien d'autre

L'obligation ZEV contraint les constructeurs du marché automobile britannique à continuer de commercialiser un nombre croissant de véhicules neufs zéro émission, c'est-à-dire des véhicules électriques. Bien que la part de marché actuelle de 21,6 % soit élevée par rapport à la moyenne européenne, elle n'est guère satisfaisante en tant que résultat semestriel compte tenu de l'objectif de 28 % fixé pour cette année.

Comme prévu, le second semestre sera marqué par une activité accrue visant à mettre en circulation davantage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables afin de combler l'écart et d'éviter des pénalités exorbitantes. Ces perspectives auront plusieurs répercussions négatives sur le marché de l'occasion. D'une part, l'offre de véhicules électriques sera supérieure à la demande, sans qu'il existe de marché alternatif vers lequel exporter une partie de l'excédent. D'autre part, les véhicules utilitaires feront l'objet de remises importantes, ce qui exercera une pression sur le niveau des prix des véhicules d'occasion récents.

Le rapport actuel entre l'offre et la demande, mesuré en indice d'attractivité, s'établit à 60 avant la pause estivale.

Dans la vente de véhicules d'occasion de moins de 4 ans, les voitures électriques ont conquis une part de marché de plus de 13 % et, en raison de la sortie relativement rapide du marché l'année dernière, leur prix s'est stabilisé pour environ un quart d'entre eux. La parité des prix au niveau des modèles y a également contribué, mais elle est à nouveau mise sous pression par un afflux constant de nouveaux stocks. L'indice des prix des véhicules électriques a déjà perdu plus de 7 points cette année.

Dans le segment des véhicules de 3 à 4 ans, ce prix très bas est désormais le facteur déterminant de la baisse de l'indice d'attractivité à 31. Les véhicules utilitaires légers de moyenne génération équipés de moteurs thermiques continuent de bénéficier des effets de la crise de l'approvisionnement et peuvent atteindre des prix supérieurs de 15 à 20 % à ceux de 2020. Toutefois, la tendance des prix est négative et la part des véhicules utilitaires légers récents dans le parc augmente rapidement, signe que des immatriculations tactiques à court terme arrivent en nombre sur le marché et submergent la demande.

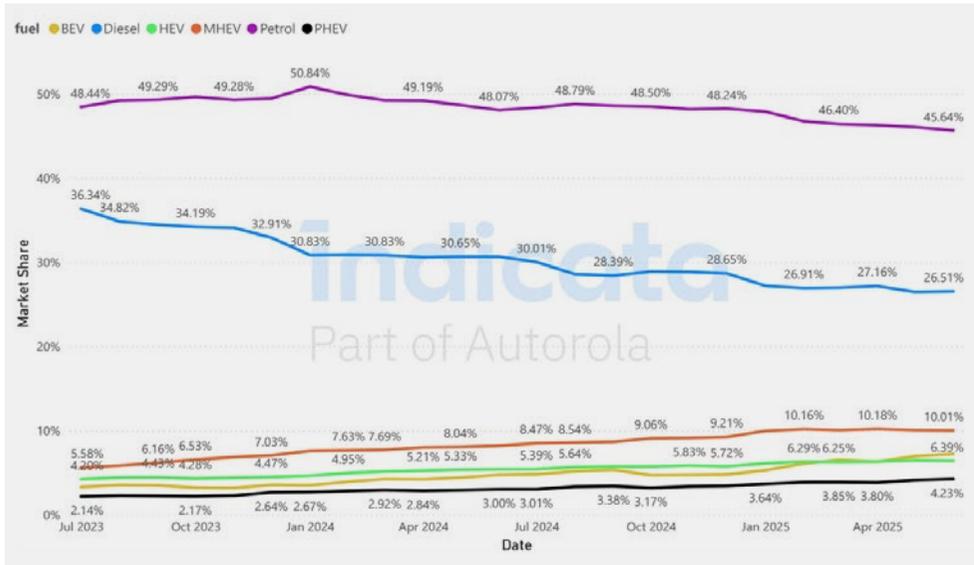
Top des Ventes (VO < 4 ans)

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	41.7
Ford	Puma	45.4
Kia	Sportage	47.2

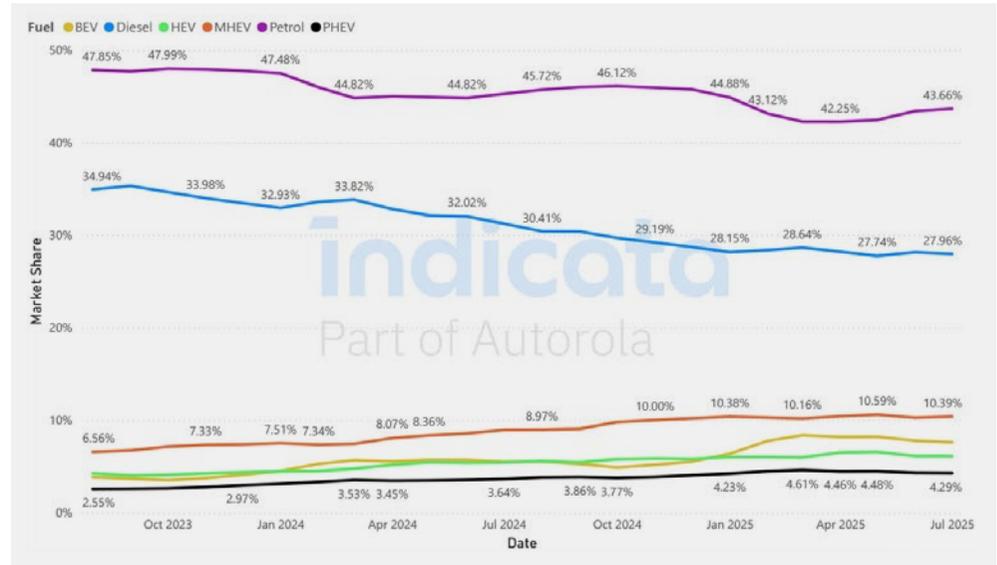
Top Rotation (VO < 4 ans)

Make	Model	Stock turn	MDS
Jaguar	I-Pace	16x	22.4
Tesla	Model 3	14x	25.7
MG	HS / EHS	14x	25.7

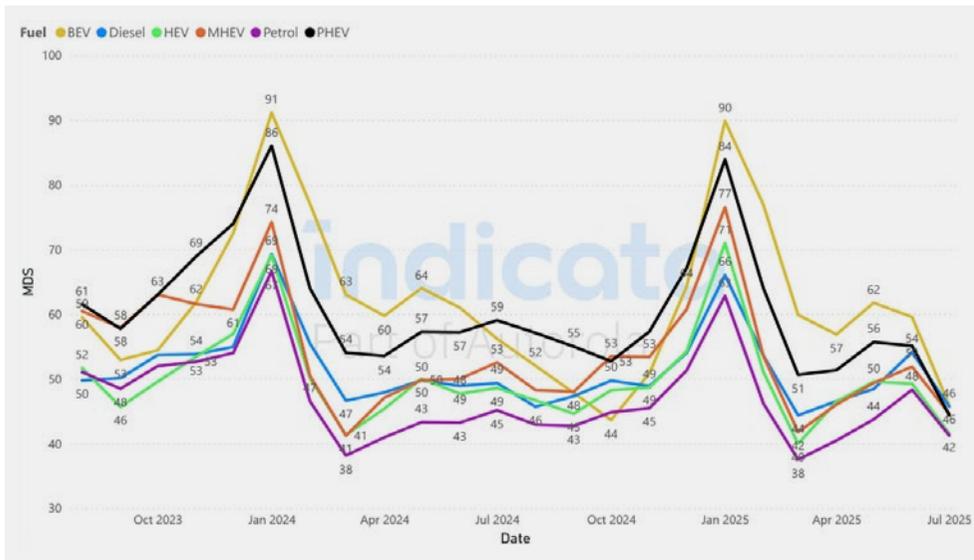
Parts de marchés par mois et par carburant



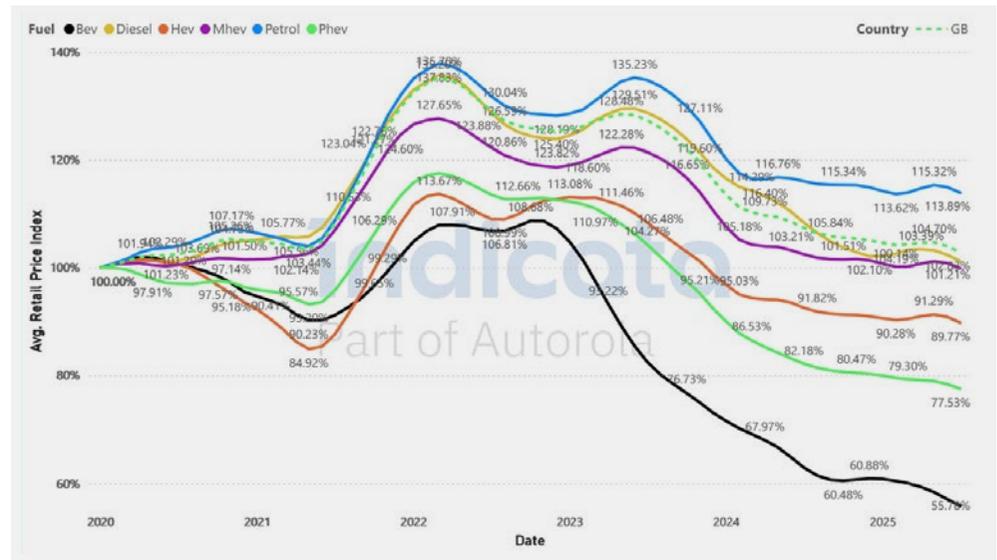
Volume de stock par mois et par carburant



Attractivité par carburant



Prix de vente à particulier



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

Finland

Tanja Kryger

Email: tabk@autorola.dk

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

Martijn Notten

Head of Indicata Netherlands

indicata.nl

Mobile: +31 6 83117867

Email: mnn@autorola.nl

Norway

Rune Gjerstad

Email: rhg@autorola.no

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development
Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Miguel Vassalo

Country Manager

Phone: +351 271 528 130

Mobile: +351 938 553 744

Email: mv@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: ypn@autorola.se

Denmark / Nordic

Palle Elgaard

Head of Indicata, Nordic

Mobile: +45 2927 0640

Email: pel@indicata.com

Türkiye

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 2020, Indicata a publié son premier 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.

Indicata Market Watch est un PDF régulier publié aux alentours du 20 de chaque mois, qui comprend les tendances en matière d'évolution des prix, de volume de stock, de ventes et de attractivité (MDS), réparties par type de carburant.

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.

Petits ajustement sur les fréquences de publication : nous avons le plaisir de vous présenter notre dernière itération **"Indicata Market Watch"** qui couvre 16 pays européens et le Brésil. Nous fournissons une analyse complète du marché de l'occasion avec des commentaires pour chaque pays pour Q1, Q2, Q3 et Q4 en janvier, avril, juillet et octobre.

Entre ces périodes, des versions allégées du rapport seront publiées pour les huit autres mois de l'année, comprenant une synthèse européenne globale ainsi que des graphiques et des tableaux par pays.

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 de ce rapport (données de désinstallation) sont basées sur les annonces de distributeurs automobiles reconnus pour des véhicules d'occasion réels. Il n'inclut donc pas les données relatives aux annonces privées (C2C).

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.fr/market-watch/

indicata
Part of Autorola