



INDICATA Market Watch

Rapport d'analyse des voitures d'occasion

Le marché européen des véhicules électriques d'occasion a besoin de résilience et d'incitations autres que des baisses de prix !

Édition 57 | Novembre 2024



Synthèse

- La part des véhicules essence sur le marché de l'occasion en ligne d'octobre est tombée à 41,9 %, celle des véhicules diesel d'occasion s'étant légèrement améliorée pour atteindre 33,6 %.
- Les ventes de véhicules électriques d'occasion ont augmenté pour le deuxième mois consécutif, passant à 5,8 %.
- La part de marché des véhicules hybrides a augmenté pour atteindre 18,7 %. La part des PHEV/HEV a augmenté pour atteindre 9,9 %, et celle des MHEV s'est améliorée pour atteindre 8,9 %.
- En octobre, les ventes en ligne de voitures d'occasion B2C ont vu la part de l'essence reculer au cours du mois pour atteindre 44,9 % des ventes et tomber à 41,7 % pour les voitures de moins de quatre ans.
- La part du diesel sur le marché de l'occasion est restée relativement stable, à 28,9 %, et celle des voitures de moins de quatre ans à 17,5 %.
- Toutes les motorisations ont vu leur désirabilité (MDS) s'améliorer en octobre. Le diesel et l'essence restent les plus performants avec un indice de désirabilité de 56 et 59 jours respectivement, les véhicules électriques étant les moins performants avec 81 jours.
- L'indice de désirabilité du MHEV s'est amélioré pour atteindre 70 jours, tandis que celui du PHEV/HEV a reculé à 67 jours.
- La part des véhicules électriques dans le stock (7,6 %) est bien supérieure à sa part dans les ventes (5,8 %), ce qui a contribué à une nouvelle baisse de 0,9 point de pourcentage au cours du mois, pour atteindre 67,3 points dans notre indice.
- Le classement des véhicules de moins de quatre ans les plus vendus en volume au mois d'octobre a une nouvelle fois vu la Peugeot 208 dépasser la Volkswagen T-ROC pour prendre la deuxième place, la Volkswagen Golf restant en tête.
- La Tesla Model 3 reste le véhicule d'occasion de moins de quatre ans le plus rapide à vendre, suivie par ses anciennes concurrentes déjà connues, l'Opel/Vauxhall Corsa et le Grandland X, en deuxième et troisième position.
- Notre indice des prix est basé sur un ensemble cohérent de véhicules réindexés par rapport à janvier 2023, qui verrait alors une courbe descendante typique du cycle de vie dans les prix moyens au cours de l'année.
- L'inflation générale élevée en Turquie a vu les prix moyens augmenter de 3,6 points à mois, les laissant 68,9 points plus élevés qu'au début de 2023.
- Les prix moyens sur les marchés en conduite à gauche en Europe ont baissé de 0,2 point à gauche, les laissant 6,6 points plus bas qu'au début de l'année 2023. Tous ces marchés ont connu une baisse mensuelle des prix moyens.
- Les prix au Royaume-Uni ont diminué de 0,6 point à l'autre mois, laissant les prix moyens 18,1 points plus bas qu'au début de l'année 2023.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	68.9pp
Poland	-10.2pp
Spain	-10.7pp
Sweden	-11.8pp
Portugal	-12.6pp
The Netherlands	-12.8pp
Italy	-13.0pp
Belgium	-13.1pp
France	-14.1pp
Austria	-14.1pp
Germany	-14.8pp
United Kingdom	-18.1pp
Denmark	-20.5pp
Average	-7.5pp
EU Region	-13.8pp

Marchés européens - Tendances des ventes

Les véhicules électriques à particulier s'améliorent lentement, mais les véhicules utilitaires électriques d'occasion (eLCV) ont aussi besoin d'un coup de pouce.

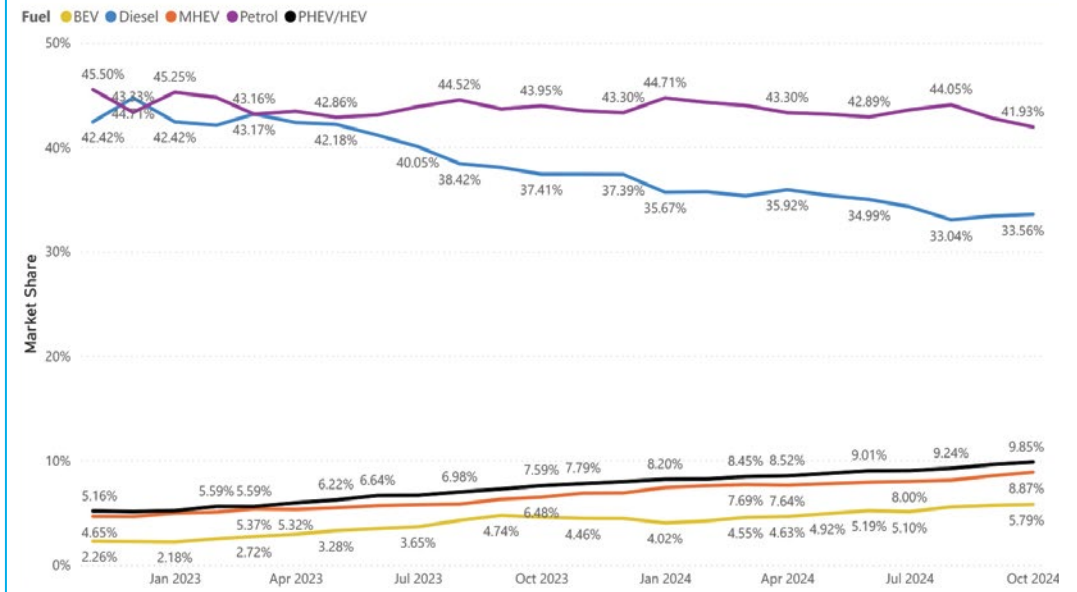
La tendance à l'abandon des modèles diesel sur le marché de l'occasion, tous pays confondus, marque une pause. Pour le troisième mois consécutif, la part de marché oscille autour d'un tiers avec une tendance légèrement positive. Toutefois, au début de l'année 2023, 42,4 % des ventes de voitures d'occasion seront encore alimentées par des moteurs à allumage par compression. La part de diesel des MHEV n'est pas prise en compte ici. Un coup d'œil sur les jeunes voitures d'occasion de moins de 2 ans donne une idée de l'évolution future.

Ici, les diesels classiques ne représentent que 17,6 % des ventes et tendent à être bientôt dépassés par les PHEV/HEV. Comme la production de véhicules a commencé à se redresser et que la crise de l'offre a pris fin en 2022 et 2023, il y a maintenant aussi un afflux croissant sur les véhicules d'occasion de moins de 2 ans, ce qui se reflète dans les ventes. Leur part a encore augmenté de 0,8pp en un mois dans l'ensemble, pour atteindre maintenant près d'un tiers. Les véhicules électriques (BEV) n'ont toujours pas le vent en poupe et, avec une part de 5,8 % des ventes, ils n'ont progressé que de 0,1 point par rapport au mois précédent. Même si l'on exclut les véhicules de plus de 5 ans, seuls 9,2 % des acheteurs optent pour un modèle entièrement électrique. Les véhicules breaks sont une spécialité avec un potentiel de croissance. En raison du manque de diversité des modèles, seuls 2,1 % des breaks sont entièrement électrifiés à ce jour. De nouveaux modèles tels que l'ID.7, l'i5, la MG5, l'Astra et la 308 élargiront la gamme des voitures d'occasion.

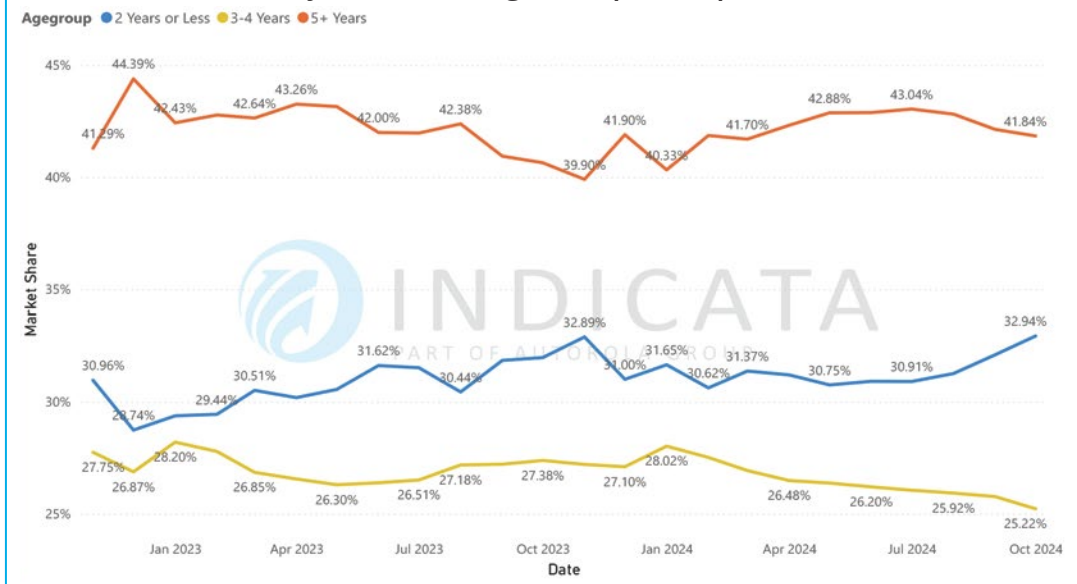
La situation des véhicules utilitaires légers est encore moins bonne que celle des voitures particulières. Un peu moins de 4 % pour les moins de 4 ans et 5,8 % pour les moins de 2 ans sont l'expression d'un marché des véhicules utilitaires légers d'occasion pratiquement inexistant. À l'exception de Nissan, les constructeurs de véhicules utilitaires établis n'ont qu'une part à un chiffre des ventes de véhicules électriques, même dans la tranche d'âge la plus jeune.

Toutefois, certains modèles bien connus, en particulier les petits et moyens utilitaires affichent déjà des parts de 10 à 20 % de véhicules électriques (BEV), ce qui donne de l'espoir. Cette mesure est également attendue depuis longtemps pour stimuler les ventes de nouveaux véhicules grâce au potentiel du deuxième cycle de vie. Enfin, il ne faut pas oublier que la réduction obligatoire et pénalisée des émissions de CO2 d'environ 185 à 153,9 g/km à partir de 2025, à 90,6 g/km à partir de 2030 et à zéro émission à partir de 2035 s'applique également aux véhicules utilitaires légers.

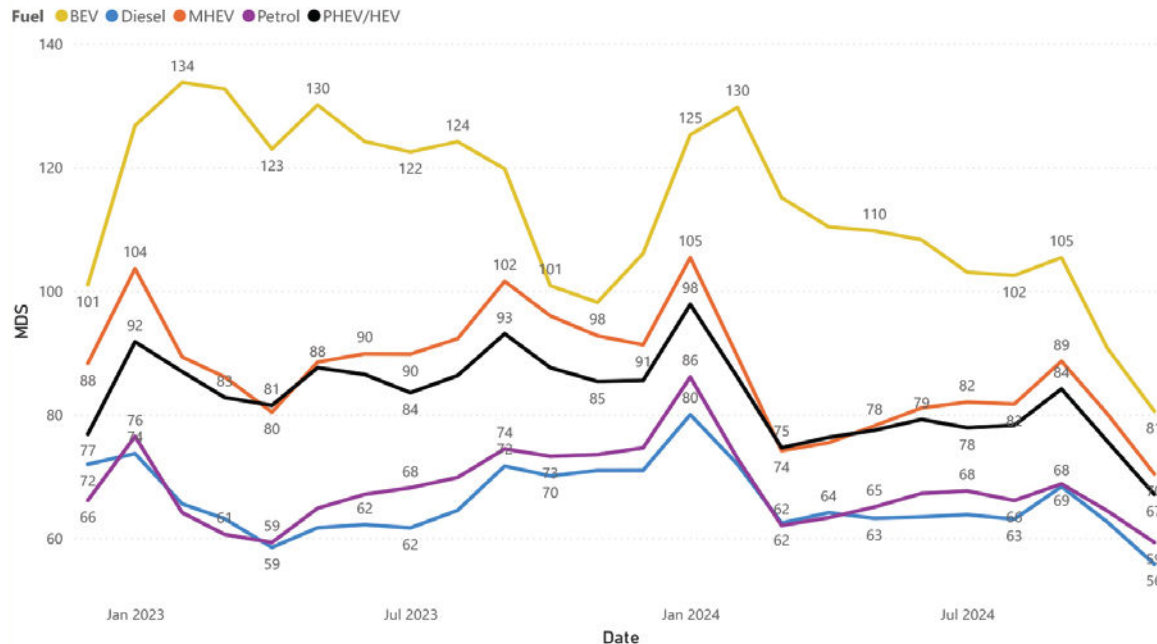
Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



MDS BY FUEL TYPE - EUROPEAN MARKET



Les désirabilités s'améliorent dans tous les pays

Pour la deuxième fois consécutive, les indices de désirabilité de tous les types de carburants et de toutes les classes d'âge sur les marchés surveillés se sont considérablement améliorés à la suite d'un pic saisonnier de vacances au mois d'août.

Toutefois, les véhicules électriques (BEV) continuent de tirer leur épingle du jeu avec 80,6. D'un point de vue purement méthodologique, les améliorations résultent soit d'une réduction des stocks, soit d'une augmentation du volume des ventes sur une période plus courte... parfois les deux. Les raisons peuvent être multiples.

La croissance de la demande est une évidence, mais elle ne représente qu'une petite partie de la vérité dans le cas des véhicules électriques. La demande est toutefois stimulée par des réductions de prix considérables, qui érodent la prime de prix des véhicules électriques par rapport aux moteurs thermiques, le Royaume-Uni en étant un bon exemple. Il ne faut pas oublier non plus que l'indice de désirabilité des véhicules électriques est souvent bien supérieur à 100, selon le marché, la tranche d'âge et le modèle. Pour certains, c'est le contraire, comme on peut le voir parmi les modèles les plus rapides à vendre. L'écart est énorme.

On constate également que les années d'immatriculation les plus anciennes, où la différence de prix entre les véhicules électriques et les véhicules à moteur thermique s'atténue et où les volumes absolus de véhicules électriques sont plus faibles, présentent un meilleur indice de désirabilité.

Dans le cas des véhicules diesel, la baisse continue de l'offre a contribué de manière significative à la valeur maximale actuelle de 55,8. Cela correspond à une amélioration de 6,8 points en un mois.

Les voitures à essence progressent à un rythme similaire mais s'accompagnent d'une tendance négative mais encore modérée des prix et de parts de marché toujours élevées. La combinaison avec d'autres observations montre un rapport offre-demande sain et une croissance générique non stimulée.

Les PHEV et HEV, quant à eux, ont généré une croissance significative en volume pour diverses raisons. Cela exerce une pression sur l'indice de désirabilité et le maintient à un niveau moins bon que celui des moteurs thermiques. L'offre d'un seuil bas aux acheteurs potentiels pour passer à l'électrification a généré plus de demande, mais s'est surtout accompagnée d'une gamme plus large de modèles. Cependant, une valeur moyenne de 67,1 sur l'ensemble des marchés observés n'est pas un signal alarmant ; l'amélioration de 8,6 points au cours du dernier mois est plutôt un signe positif.

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	59.8	Volkswagen Golf	59.3	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9
Renault Clio	46.3	Volkswagen T-ROC	57.3	Fiat 500	51.9	Volkswagen ID.3	52.7
Volkswagen T-ROC	57.3	Renault Clio	45.2	Ford Puma	74.2	Renault Zoe	56.9

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	35.9	Opel/Vauxhall Crossland X	36.7	Hyundai IONIQ	37.6	Opel/Vauxhall Corsa	30.7
Opel/Vauxhall Corsa	36.1	Opel/Vauxhall Corsa	36.9	Fiat Panda	39.5	Volkswagen Golf	35.7
Opel/Vauxhall Grandland X	36.7	Dacia Duster	38.9	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9

Les espoirs récents de stabilisation des prix des véhicules électriques étaient prématurés

L'évolution du prix de vente particulier des voitures d'occasion depuis le début de l'année 2023 correspond à l'opinion publique et au scepticisme à l'égard des véhicules électriques en Europe.

L'indice prix des véhicules électriques a perdu près d'un tiers depuis lors et les hybrides subissent une perte d'environ un cinquième au cours de la même période. Après les premiers signes de stabilité des prix des véhicules électriques à batterie en septembre, le succès de la demande que les propriétaires à risque de véhicules électriques d'occasion ont obtenu grâce aux réductions de prix les a apparemment incités à tort à poursuivre la spirale et à manquer le point où les deux se stabilisent mutuellement, le "prix d'équilibre".

Compte tenu d'une augmentation européenne des nouvelles immatriculations de plus de 130 000 unités supplémentaires pour Tesla en 2023 par rapport à 2022, sans stimulation de la demande, il existe un risque que la tendance à la baisse se maintienne ou se renforce.

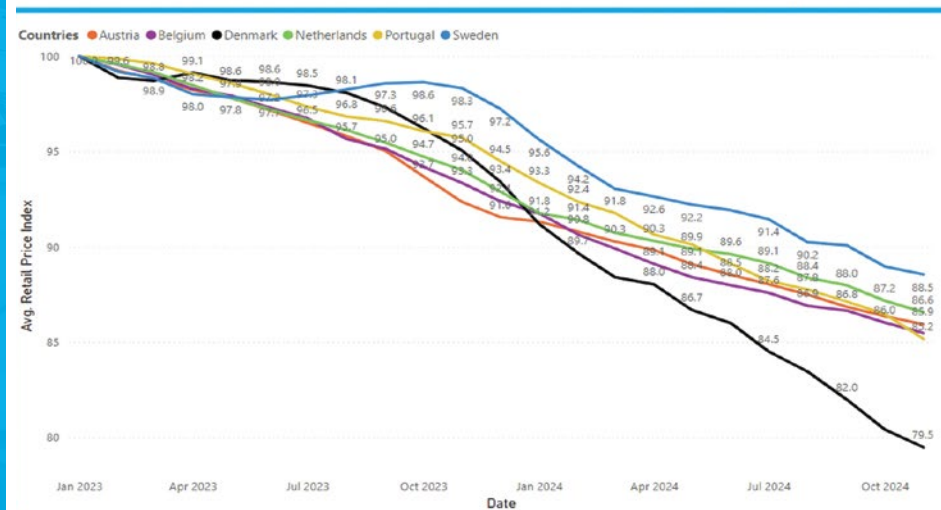
La parité des prix entre véhicules électriques et véhicules thermiques, similaire à celle du Royaume-Uni, pourrait alors être atteinte dans d'autres pays à un niveau aussi bas. L'indice moyen actuel des véhicules électriques, qui est de 67,3 pour tous les marchés observés, peut malheureusement encore être amélioré par rapport à celui du Royaume-Uni, qui est de 56,7.

En outre, à moins que des mesures réglementaires supplémentaires stimulant la demande ne soient prises en faveur des véhicules électriques dans un avenir proche, ou si elles ne visent que le secteur des véhicules neufs, l'indice désirabilité risque de ne pas se stabiliser et de ne pas maintenir cette tendance jusqu'à ce que la parité soit atteinte.

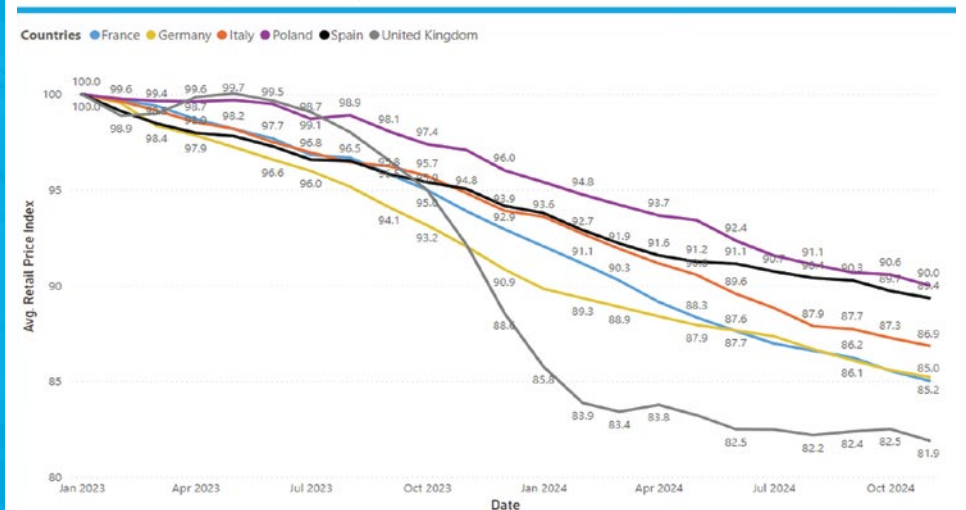
Les moteurs thermiques d'occasion, en revanche, sont encore largement assez demandés compte tenu de l'offre réduite des années d'enregistrement de la crise, en particulier les diesels. Cependant, ils ont dû et doivent encore renoncer à une partie de la croissance anormale des prix de cette époque au profit d'une correction rationnelle et modérée. Juste pour compenser le pouvoir d'achat encore affaibli par l'inflation accrue de ces deux dernières années. Toutes les catégories de moteurs thermiques, y compris les MHEV, se situent actuellement à un indice de prix solide de 87 ou plus, avec une référence à janvier 2023, et ne sont pas encore tombées en dessous du niveau d'avant la pandémie pour les voitures à moteur diesel et à essence.

Les hybrides suivent la tendance générale des prix avec un indice qui se situe actuellement entre les autres types de motorisation à 80,0. Les raisons de ne pas acheter sont moins prononcées ici que pour les véhicules électriques, mais le supplément pour "plus de technologie" par voiture semble dissuader certains acheteurs et motive encore les vendeurs à poursuivre une stratégie de prix plus agressive.

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.

Un marché relativement jeune, qui bute encore sur les véhicules électriques ?

Avec 47,1 %, l'Autriche a la plus forte proportion de jeunes voitures d'occasion (<2 ans sur l'autre) au sein de l'UE. Cela signifie que près d'une voiture d'occasion vendue sur deux est âgée de 2 ans au maximum et donc chère. Le stock connexe à partir duquel les ventes sont générées représente même près de 60 % de l'offre actuelle ! Toutefois, les très jeunes véhicules ont toujours représenté plus de la moitié de ce marché, mais leur nombre a de nouveau augmenté de manière significative au milieu de l'année dernière.

Dans l'ensemble, les stocks souffrent toujours de la crise du corona et des livraisons pour les années 2020 à 2022, mais ils rencontrent un intérêt d'achat de plus en plus faible. 119,8 est le pire indice de désirabilité, c'est-à-dire le rapport entre l'offre et la demande pour les véhicules électriques (BEV) sur tous les marchés suivis. Il est même pire qu'en Espagne et en Pologne, qui ne sont pas réputés pour leur enthousiasme à l'égard de l'électrification. Cependant, les véhicules électriques à batterie ont déjà connu des temps plus difficiles en Autriche et sont désormais

bien loin des valeurs supérieures à 200 (pour rappel : une très bonne valeur se situe autour de 45 - il y a actuellement encore près de 3 fois plus de stock sur ce marché que ce qui se serait écoulé en 45 jours dans les conditions de vente actuelles, principalement porté par les jeunes véhicules électriques (BEV <2 ans).

Les indices de prix comparés à janvier 2023 se situent dans le tiers inférieur pour la plupart des types de carburant en comparaison européenne, mais le diesel et les moteurs hybrides légers ont maintenant stabilisé leur baisse de prix depuis un an et demi, mieux en Autriche que dans le reste de l'Europe.

Comme les véhicules diesel en particulier ont pu profiter relativement bien de la crise de l'approvisionnement au cours des années précédentes, leur niveau de prix actuel est prometteur. Bien qu'ils représentent encore un peu plus d'un tiers du stock, ils suivent une tendance à la baisse, ce qui contribue certainement à la stabilité des prix et à la désirabilité relativement bonne (indice de désirabilité) de 70,9.

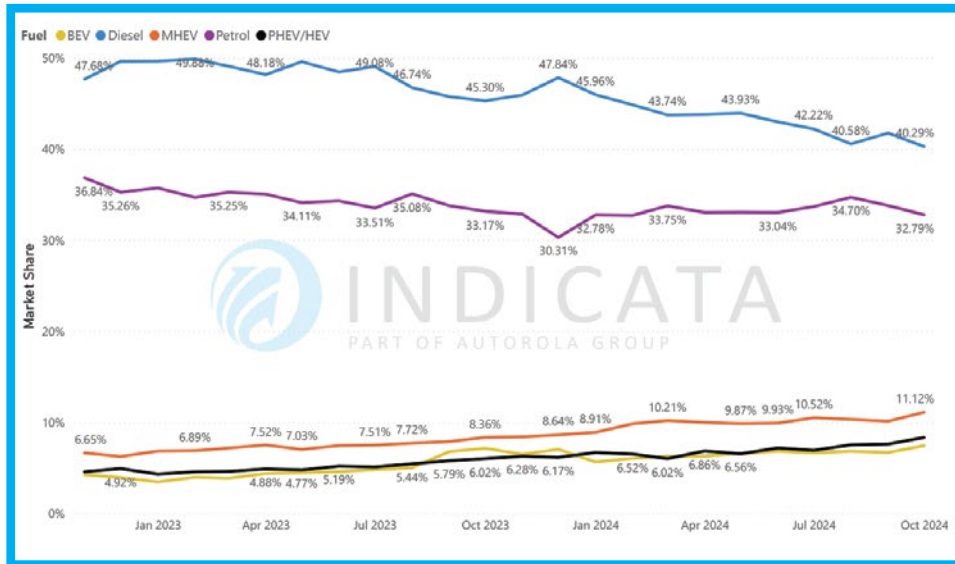
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	69.2
Škoda	Octavia	63.4
Volkswagen	Passat	61.8

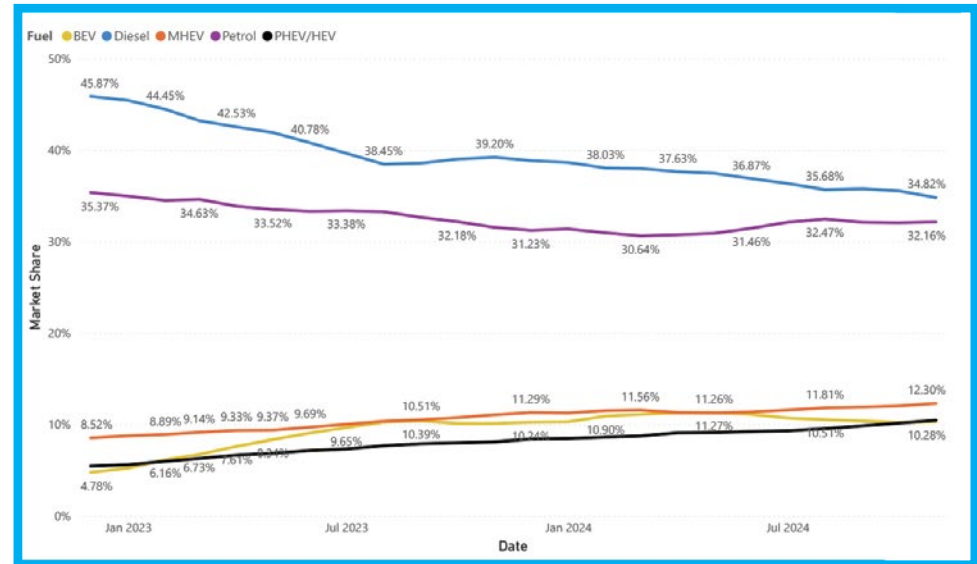
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Suzuki	Jimny	22x	16.4
Dacia	Duster	11x	33.3
Mercedes-Benz	EQS	8x	45.0

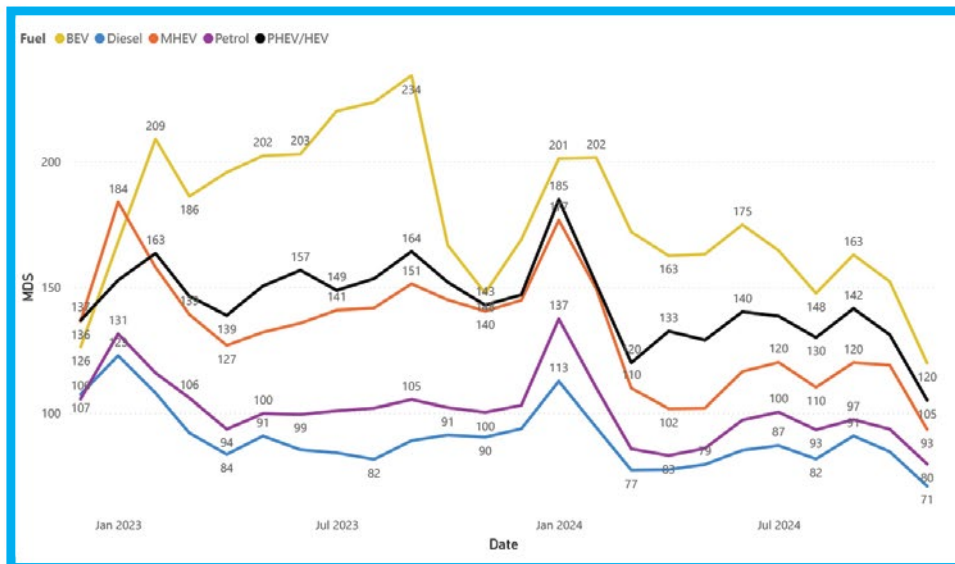
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - AUSTRIA



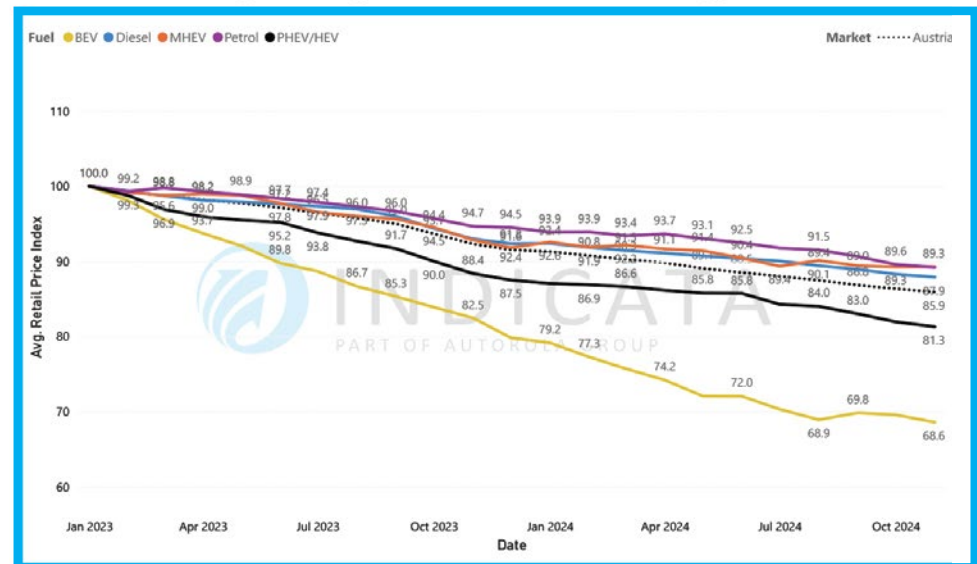
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - AUSTRIA



MDS BY FUEL TYPE - AUSTRIA



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



Stabilisation des prix des véhicules électriques

Depuis plus d'un an, la part de marché des véhicules électriques dans l'offre de jeunes voitures d'occasion <2 ans stagne avec des parts de vente en hausse en Belgique (oct 24 : 11,9% vs oct 23 8,1%). La pression en volume (mesurée en indice de désirabilité) est heureusement inférieure à 100, contrairement aux marchés voisins que sont la France, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Bien que plus de trois jeunes véhicules électriques sur quatre vendus aient moins de 2 ans, ce qui est un chiffre élevé par rapport aux normes européennes (marchés observés : 58,7%). Les 3-4 ans en Belgique ne représentent que 16,4 % du volume total des ventes de véhicules électriques. En revanche, les autres marchés européens observés sont déjà plus largement répartis, avec environ un tiers de la tranche d'âge moyenne. Les ventes de modèles tout électriques dépendent donc encore fortement des véhicules très jeunes et coûteux pour persévérer.

Dans l'ensemble, cependant, l'indice des prix des véhicules électriques (tous âges confondus) reste l'un des plus stables par rapport aux petits marchés

européens, à 78,0 par rapport à janvier 2023. Les PHEV/HEV, en revanche, occupent la dernière place dans ce groupe de comparaison avec 80,4.

Les véhicules thermiques belges (y compris les MHEV) se situent au milieu du peloton pour l'ensemble de l'Europe avec une valeur moyenne de 87,9, mais sont en bas du groupe des petits marchés comparables. Si l'on tient compte du fait que les véhicules d'occasion thermiques belges n'ont pu moins profiter de la pénurie de l'offre en termes de prix que dans les années de crise 2020-2022, il en résulte une faiblesse relative des véhicules à essence et diesel avec une tendance négative continue des prix.

Les modèles diesel d'occasion perdent progressivement des parts de marché dans l'offre. Alors que les voitures à essence ont représenté plus de 45 % du marché disponible au cours des deux dernières années (46,2 % actuellement), les diesels (hors MHEV) sont passés de 38,1 % en janvier 2023 à 26,8 % récemment et constituent désormais le plus petit groupe de l'offre parmi les marchés de l'occasion de moins de 2 ans, avec 13,5 %.

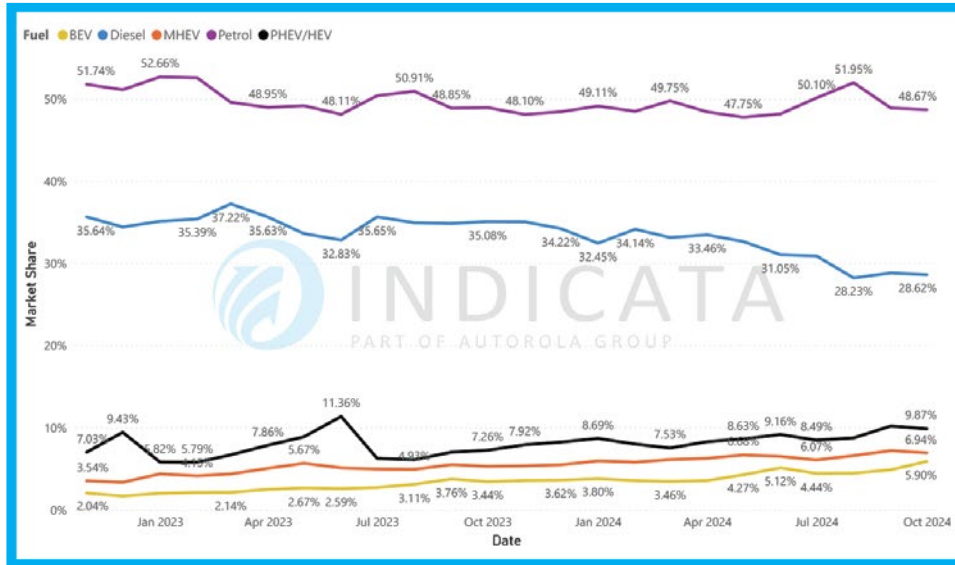
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	67.0
BMW	1 series	70.7
BMW	3 series	72.8

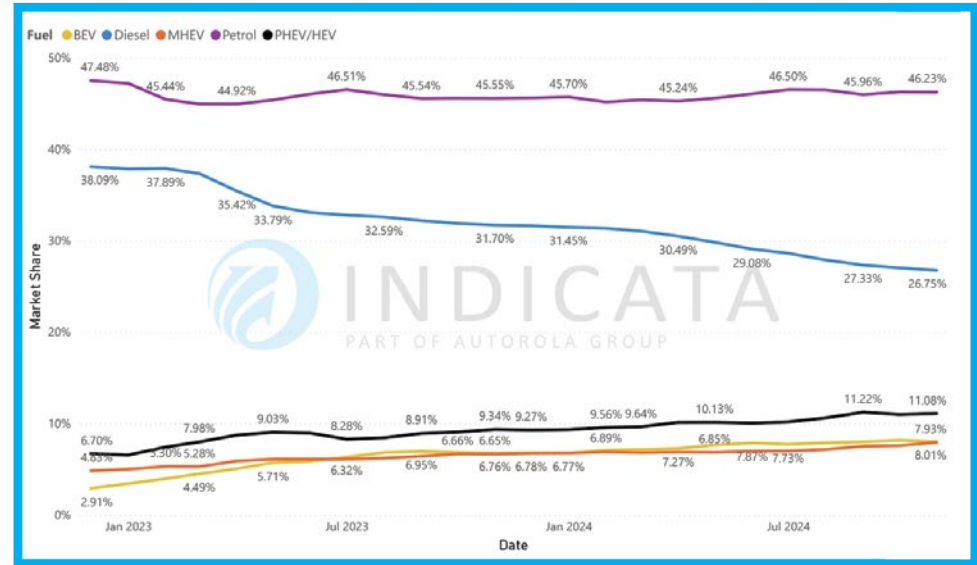
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Aygo	12x	29.1
Dacia	Sandero	12x	30.2
Toyota	RAV 4	11x	33.1

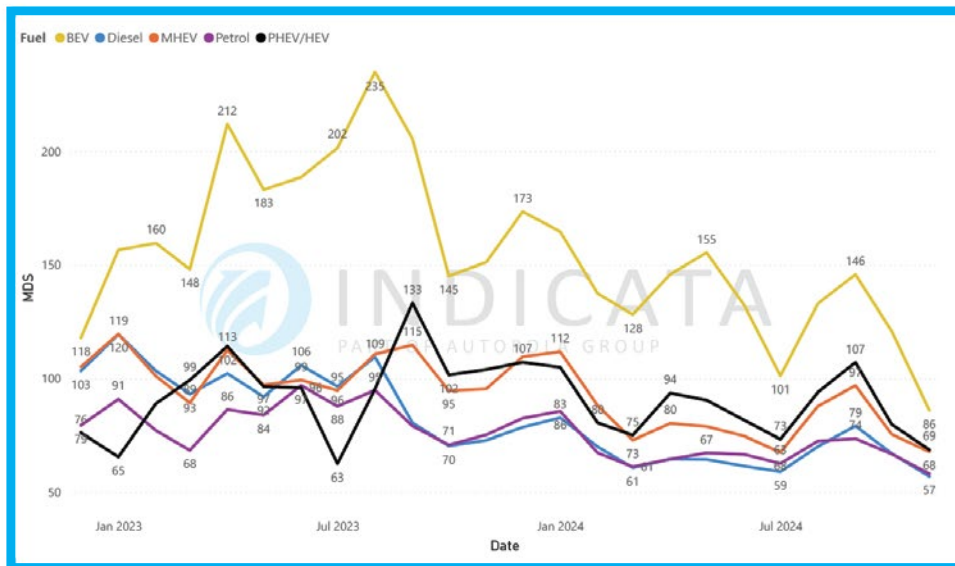
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - BELGIUM



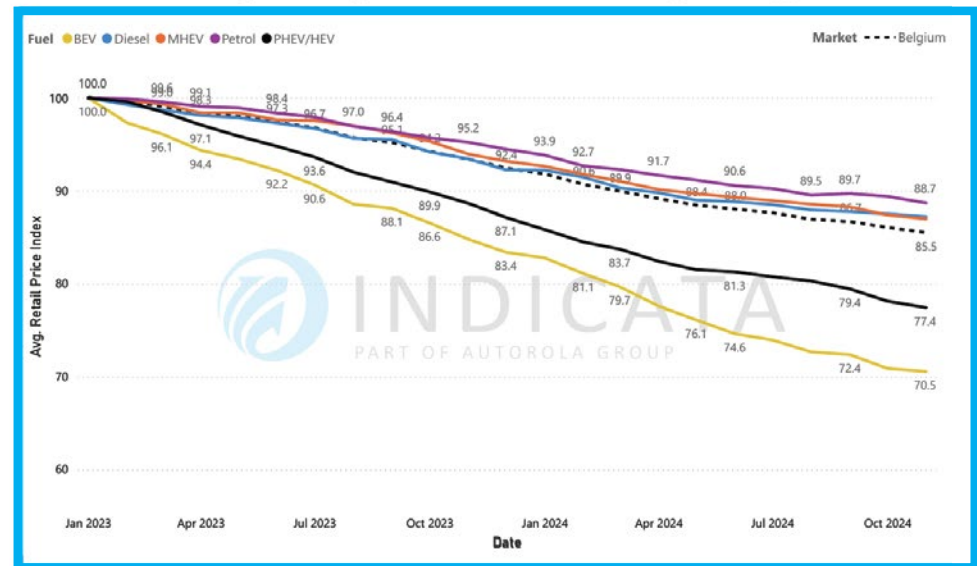
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - BELGIUM



MDS BY FUEL TYPE - BELGIUM



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



La transformation bat son plein

Le deuxième marché de voitures neuves des pays nordiques après la Suède connaît actuellement une transformation rapide dans le segment des voitures d'occasion également. En octobre, près de 70 % des ventes de voitures de moins de deux ans étaient entièrement électriques et, dans le segment des voitures de trois à quatre ans, une voiture sur deux vendue était entièrement électrique. Même une Porsche d'occasion sur deux vendue était une Taycan !

En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, les Danois surpassent aussi nettement les marchés d'Europe continentale orientés vers les VE, comme la Belgique et les Pays-Bas. En ce qui concerne les véhicules d'occasion vendus, ils devancent également largement les Suédois. Les taxes d'immatriculation correspondantes contribuent au revirement de la mobilité dans ce pays.

Dans le stock global toutes tranches d'âge confondues, les véhicules d'occasion entièrement électriques font même jeu égal avec les véhicules à essence en termes de volume malgré une forte croissance des ventes après un afflux rapide en 2024, mais ont dû faire des sacrifices

considérables en termes de valeur au vu d'un indice des prix de 69,4 pour ne pas perdre en attractivité face à une concurrence massive.

Malgré une part de volume importante, l'aptitude au marché des véhicules électriques mesurée en indice de désirabilité au Danemark est donc le seul des marchés analysés à rester en tête au niveau national par rapport aux autres types de carburants. Avec 50,7, aucun marché, à l'exception du Royaume-Uni, n'est plus proche de la valeur idéale de 45, et le groupe des 3-4 ans est encore plus bas.

Les véhicules diesel, quant à eux, ont une part de marché en baisse mais toujours pertinente dans le stock et les ventes de véhicules d'occasion, de 24,1 % et 19,9 % respectivement, mais avec un indice de prix de 84,7, ils ont l'une des plus fortes baisses de valeur des marchés analysés. Ils ne parviennent toujours pas à influencer suffisamment la demande par rapport à l'offre. L'indice de désirabilité se situe à une valeur médiocre de 75 pour l'ensemble du pays et les moins de 2 ans sont en queue de peloton dans une comparaison européenne, avec une valeur bien supérieure à 100.

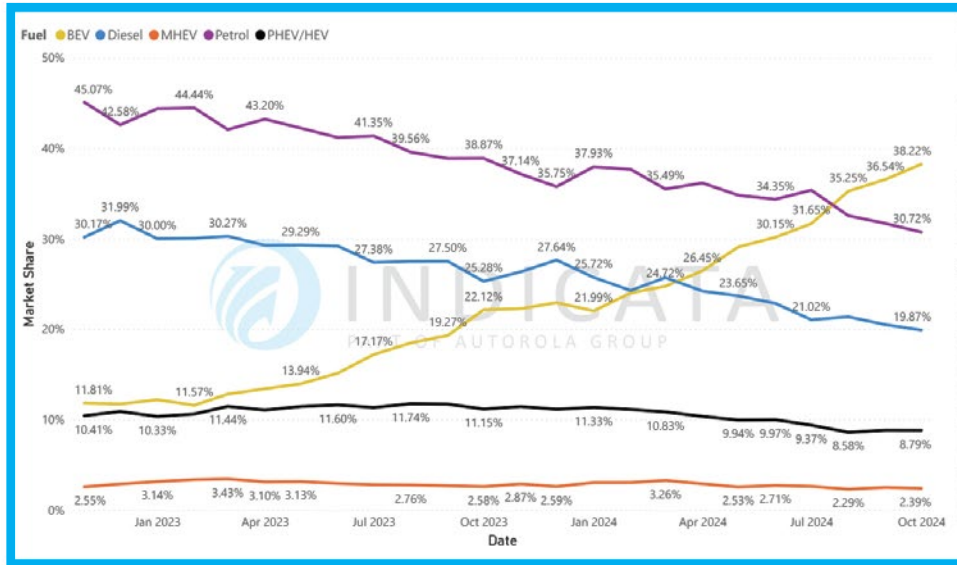
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	40.1
Volkswagen	ID.4	39.2
Škoda	Enyaq	47.5

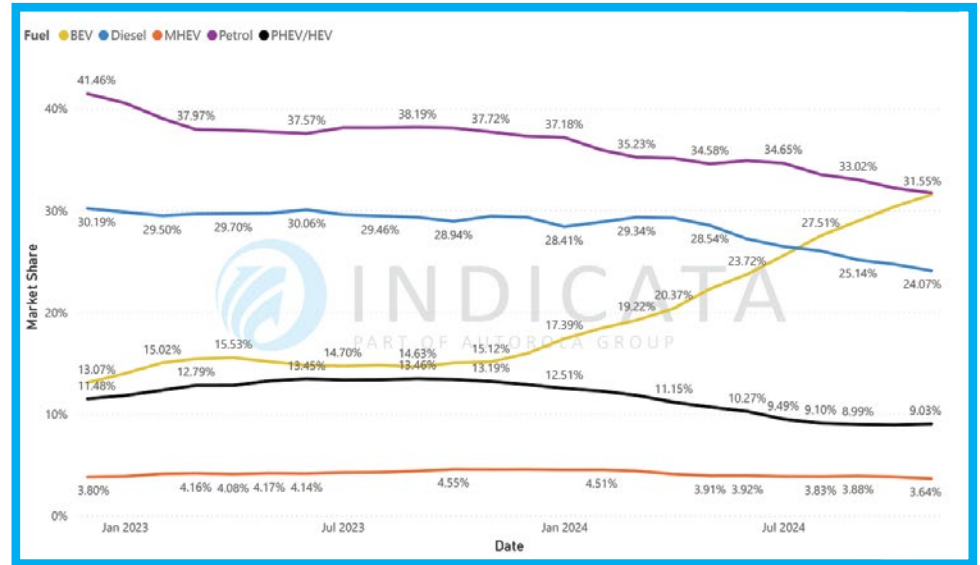
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Fiat	500	18x	20.2
Renault	Zoe	15x	23.8
BYD	Atto 3	12x	29.0

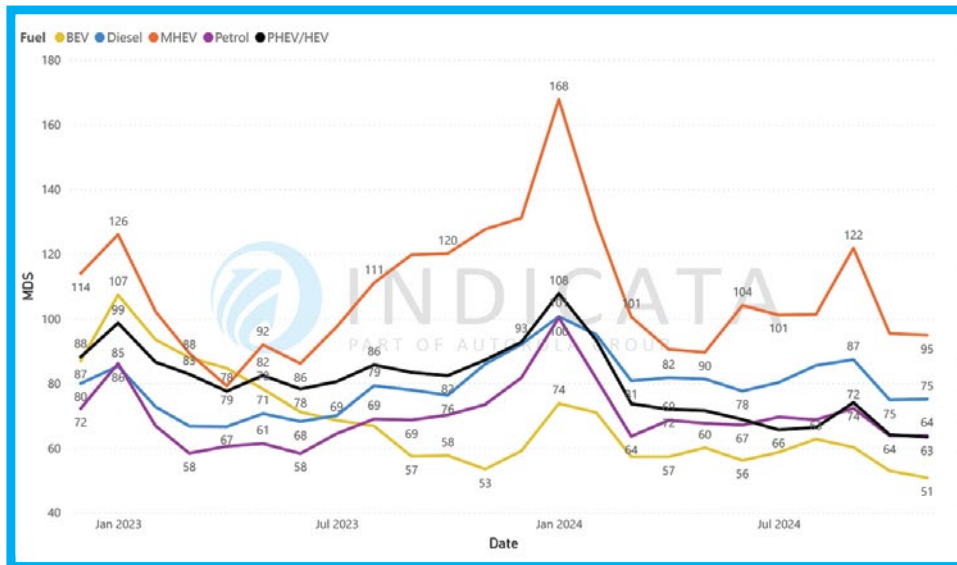
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



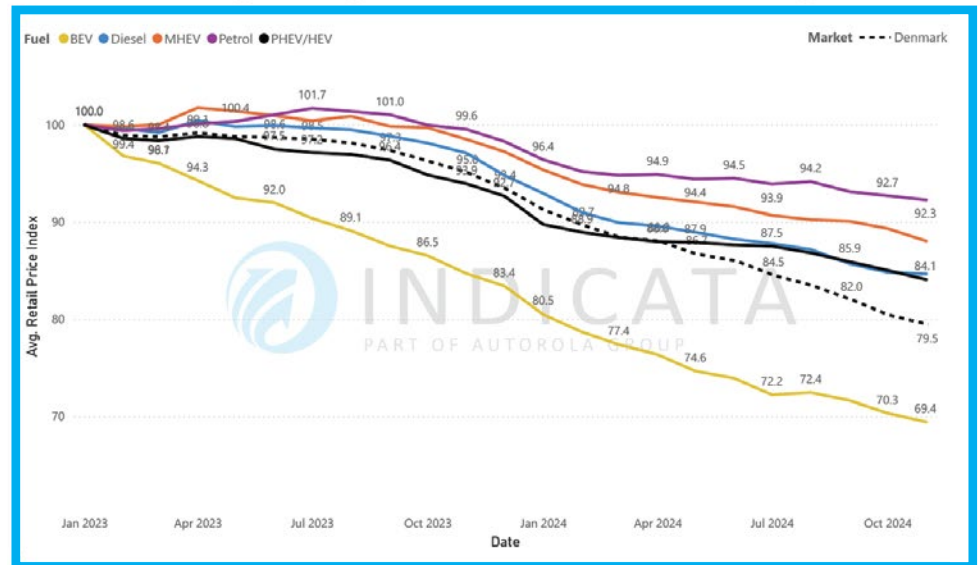
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



MDS BY FUEL TYPE - DENMARK



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



Une petite renaissance du diesel

En France, les véhicules d'occasion hybrides type PHEV & HEV de moins de 2 ans ont dépassé la proportion de véhicules diesel vendus pour la première fois en octobre. Bien que ces derniers n'incluent pas les MHEV, la tendance est claire et se poursuit également dans la tranche d'âge des 3-4 ans. L'offre de très jeunes PHEV/HEV est déjà considérablement plus avancée et, avec une part de plus de 20 % d'hybrides, a laissé les diesels à plus de 7 points de pourcentage.

La croissance de la part est due à la fois aux plug-ins des constructeurs haut de gamme et, de plus en plus, aux hybrides simples de Renault/Dacia, par exemple. La meilleure situation entre offre et demande du pays depuis mai 2023 de seulement 56,8 désirabilités en octobre, par exemple, s'est accompagnée d'une réduction plutôt modérée du prix des diesels d'occasion par rapport au reste de l'Europe.

Cela signifie qu'aucune pression concurrentielle inutile n'a été générée. Toutefois, depuis septembre, davantage de véhicules diesel de tous les groupes d'âge sont revenus sur le marché français des véhicules d'occasion dans un renversement de tendance et, malgré l'augmentation des ventes de diesels particulièrement très jeunes, ils menacent d'exercer une

pression à la fois sur l'offre et la demande ainsi que sur le niveau des prix.

Les voitures essence sont un peu plus touchées sur le front des prix depuis le début de l'année 2023, avec toutefois une situation de l'offre et de la demande moins favorable (indice de désirabilité de 61,3).

Les véhicules électriques souffrent d'une offre excédentaire, en particulier dans le groupe des jeunes de moins de 2 ans, comme dans la plupart des autres grands marchés, ce qui se traduit par un indice de désirabilité toujours supérieur à 110.

Toutefois, l'évolution positive des véhicules électriques plus anciens ne doit pas être passée sous silence. Après les vacances d'été, avec un indice de désirabilité de 74,9, les modèles de plus de 3 ans entrant dans les ventes de voitures d'occasion ont rattrapé beaucoup de terrain sur leurs homologues à moteur thermique et ont également pu rester bien au-dessus de 75 dans l'indice des prix par rapport au début de l'année 2023.

Les stocks de véhicules électriques de différents âges semblent également rester plutôt stables et un écoulement plus important des véhicules électriques plus anciens en particulier contribue à réguler l'offre.

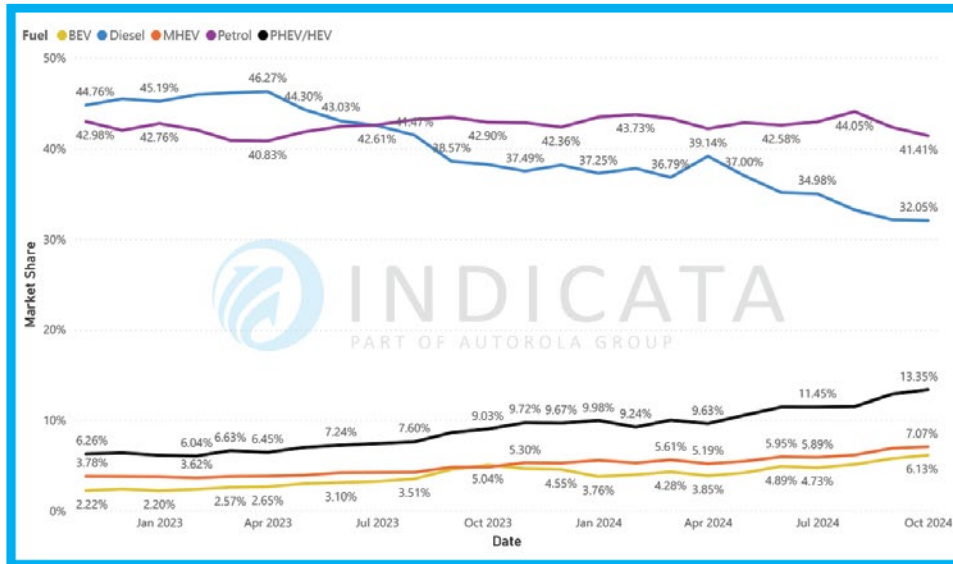
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	64.1
Renault	Clio	42.0
Peugeot	2008	68.4

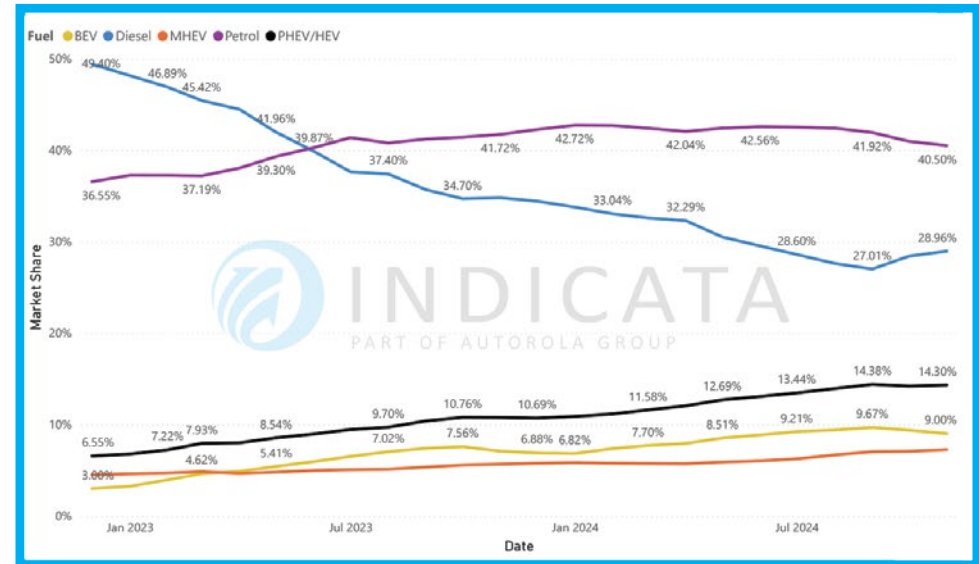
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Duster	11x	31.3
Kia	Rio	11x	33.7
Dacia	Sandero	11x	33.7

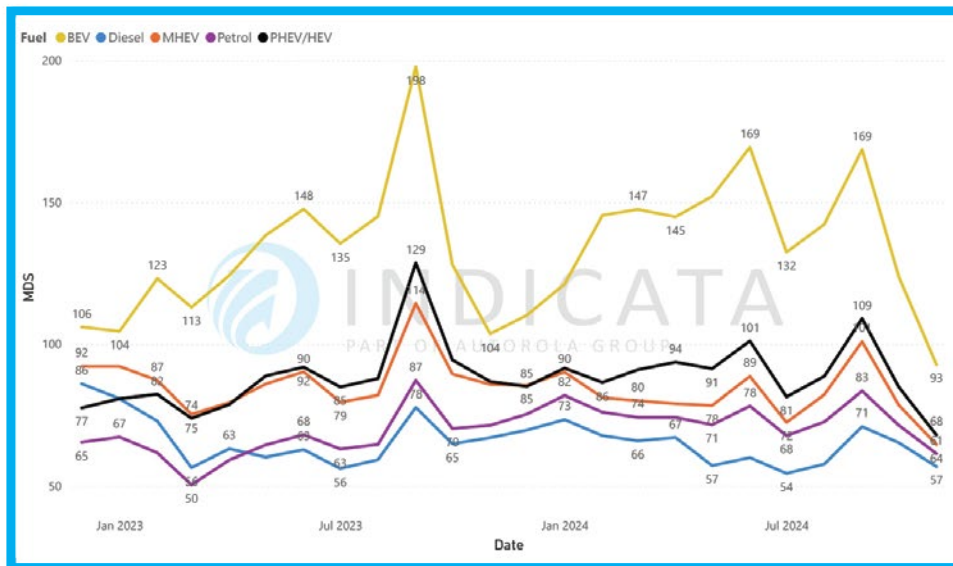
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - FRANCE



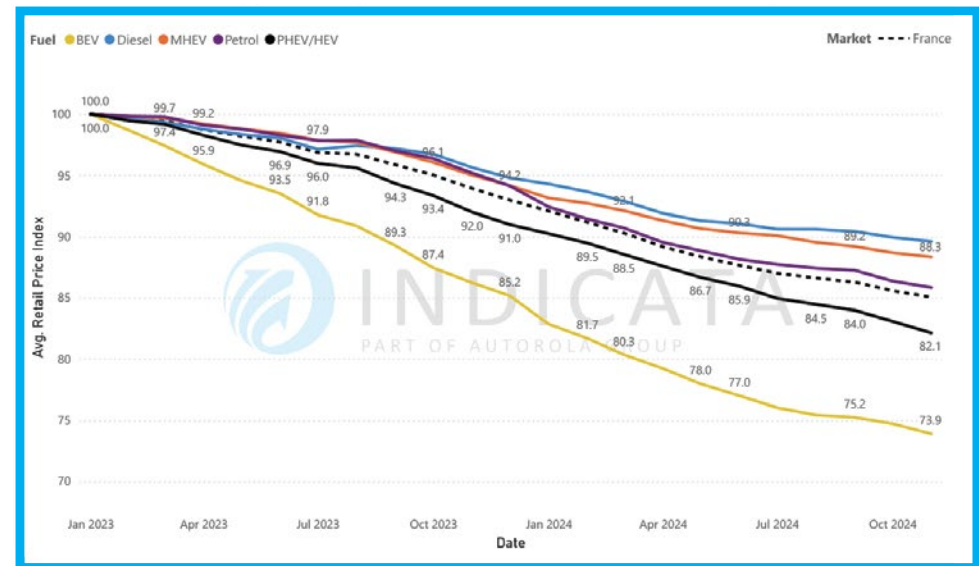
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - FRANCE



MDS BY FUEL TYPE - FRANCE



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



Les véhicules hybrides se multiplient ?

Alors que les MHEV complètent et remplacent progressivement les moteurs thermiques dans les ventes sur le marché des voitures d'occasion, les ventes de véhicules électriques et de PHEV/HEV ne gagnent que lentement du terrain (respectivement 6,1 % et 8,7 % de parts de marché). Même dans le groupe des moins de 2 ans, la part de marché combinée dans les ventes de voitures d'occasion dépasse à peine 20 %. Cette progression est principalement due aux modèles électriques à batterie, dont la part de marché a presque doublé, passant de 4,9 % en janvier 2023 à 9,3 %.

Cependant, les jeunes PHEV/HEV stagnent également à un peu plus de 11 % de l'offre en raison de la suppression de la prime d'immatriculation de l'État en 2023. Le groupe important des hybrides de 3-4 ans a massivement augmenté, passant de moins de 2 % au début de 2023 à 13,3 % et, avec 7,9 % de véhicules électriques, il représente désormais plus de 21 % du stock total. Par rapport à janvier 2023, il s'agit d'une multiplication par près de huit de la part de marché des véhicules électriques.

Le début de l'alignement de l'offre et de la demande des groupes d'âge plus jeunes, jusqu'à 4 ans, a dû être compensé par des corrections de prix négatives considérables. Elles ont abouti à un indice de prix de 77,7

(PHEV/HEV) et 66,0 (véhicules électriques) par rapport à janvier 2023, mais donnent désormais au moins l'impression ténue d'une stabilisation.

En conséquence, l'attractivité, mesurée en indice de désirabilité, s'est récemment améliorée pour passer sous la barre des 100, en particulier pour les groupes d'âge un peu plus élevés, et les véhicules plus jeunes s'en approchent également (111,4 en octobre 2024).

Le fait que les anciens PHEV/HEV à partir de 3 ans soient désormais au même niveau que les diesels en termes d'indice de désirabilité et qu'ils aient même dépassé les MHEV dans l'ensemble peut être considéré comme un succès notable.

Néanmoins, à l'exception du Royaume-Uni, la chute des prix des deux segments de VE est particulièrement prononcée par rapport aux principaux marchés européens et est certainement due à l'incertitude croissante et à l'accueil réservé par les acheteurs potentiels à la suite d'informations négatives.

Pour une raison similaire, les voitures à essence semblent pouvoir maintenir leurs prix (indice 90,5) et leur attractivité sur le marché (indice de désirabilité 73,8) par rapport aux principaux marchés européens et malgré leurs parts de marché élevées.

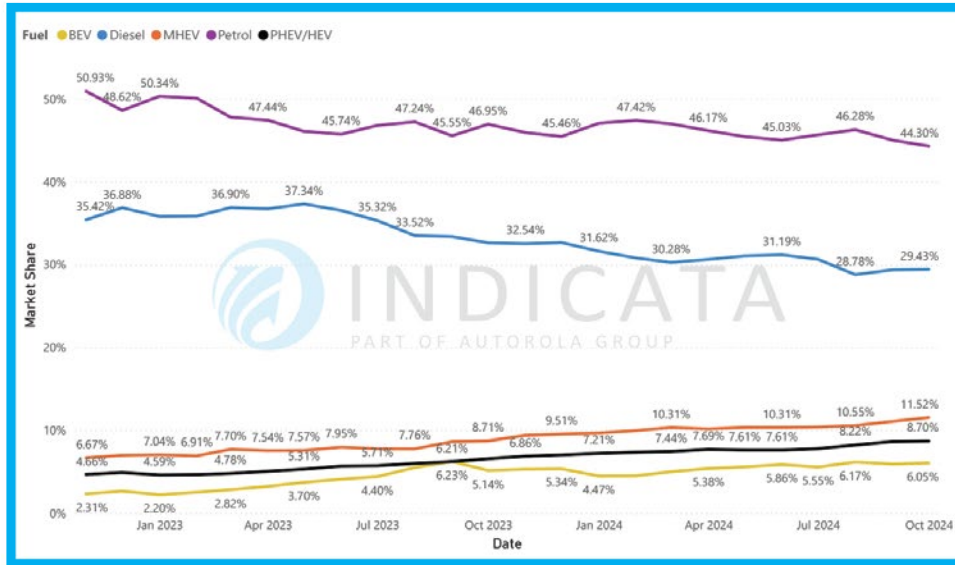
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	73.7
Volkswagen	T-ROC	66.1
Volkswagen	Tiguan	71.1

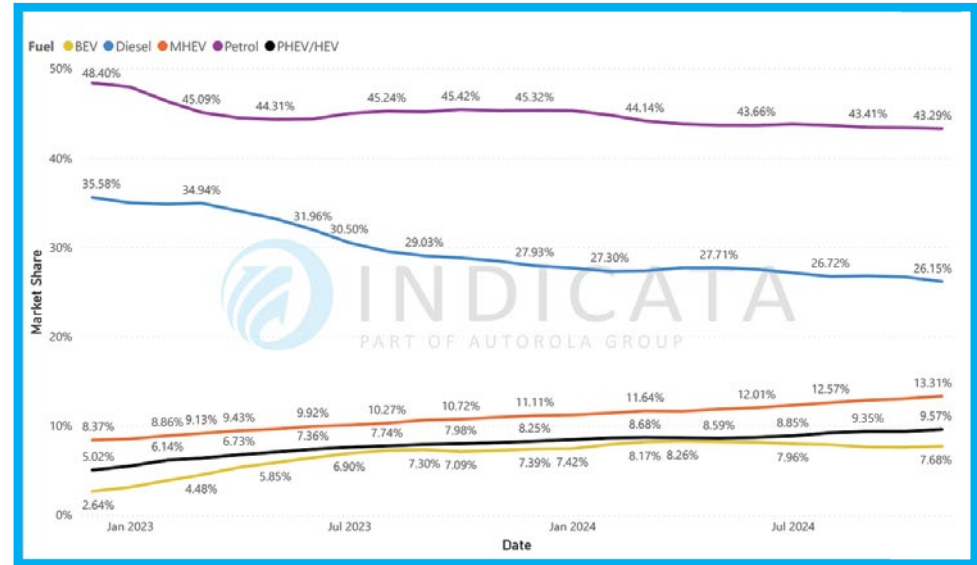
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.1
Tesla	Model Y	13x	26.8
Mercedes-Benz	EQC	13x	28.2

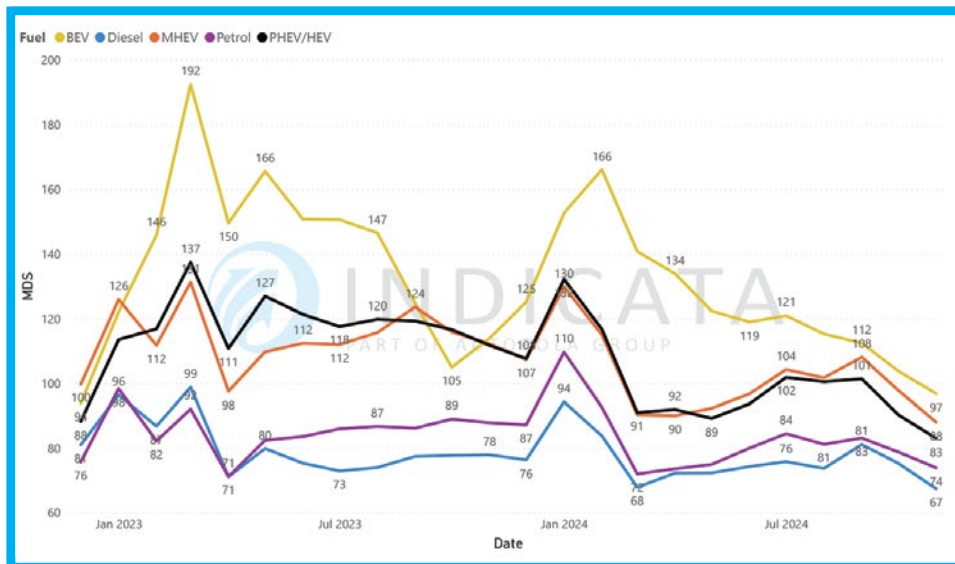
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - GERMANY



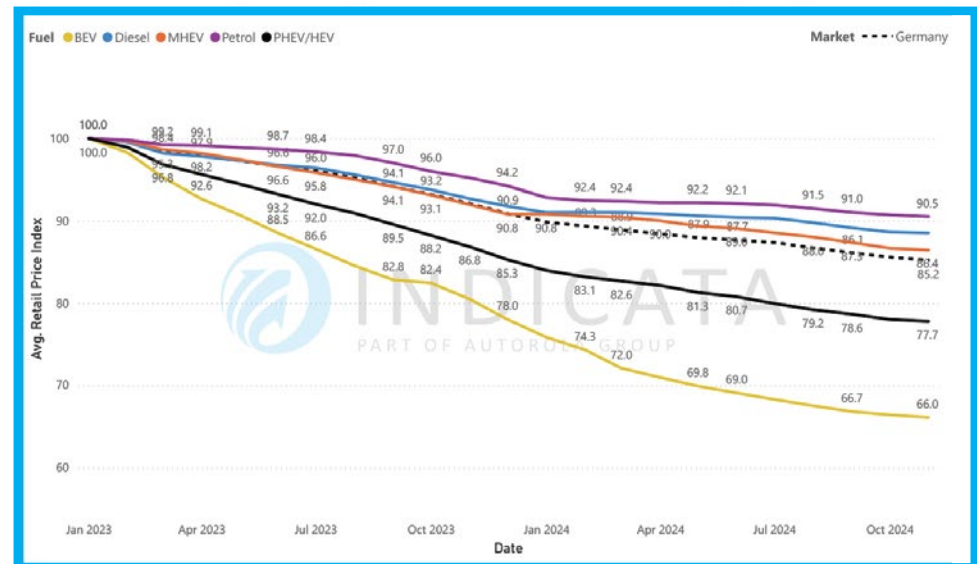
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - GERMANY



MDS BY FUEL TYPE - GERMANY



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



Les véhicules électriques ont une étincelle d'espoir

L'Italie est l'un des marchés de l'occasion les plus conservateurs d'Europe et réalise encore plus de 90 % de ses ventes avec des modèles à moteur à combustion.

La part des véhicules électriques en octobre n'était que de 3,9 %, même dans la tranche d'âge de moins de 2 ans, ce qui est du même ordre que la Pologne et même inférieur à la Turquie.

Le stock vieillit, ce qui ne signifie pas initialement une mauvaise désirabilité mesurée en indice de désirabilité, mais que la part de la classe d'âge des 5 ans et plus augmente régulièrement et dépasse aujourd'hui 40 %. Deux véhicules sur trois sont équipés de moteurs diesel, soit 68,3 % contre 46,4 % en moyenne sur l'ensemble des marchés observés.

Dans les autres groupes d'âge jusqu'à 4 ans, le diesel est souvent remplacé par des MHEV, tandis que les voitures à essence ont toujours eu une part de marché d'environ un tiers ces dernières années.

Le succès des MHEV est notamment dû à l'icône nationale Fiat 500, où le concept de moteur inhabituel de l'hybride léger avec sa propre autonomie

électrique courte et désormais la seule alternative aux véhicules électriques représente déjà plus de la moitié de toutes les 500 proposées et vendues. Elles représentent plus des trois quarts de la population des voitures d'occasion de moins de deux ans.

Cependant, la domination globale du marché de d'occasion thermique en termes de volume n'est pas sans conséquences. Bien que leurs valeurs d'indice de désirabilité soient revenues à un bon niveau d'offre et de demande après la pause estivale, la tendance et l'indice des prix des diesels, des voitures à essence et des hybrides légers italiens continuent de baisser et sont également légèrement inférieurs à la moyenne en comparaison européenne.

Les véhicules électriques en particulier affichent des performances assez solides en termes de dépréciation en raison des faibles volumes par rapport aux autres grands marchés européens. Avec un indice de prix de 77,7 depuis janvier 2023 et un indice de désirabilité actuel de 81,6, ils ne montrent aucun signe de drame.

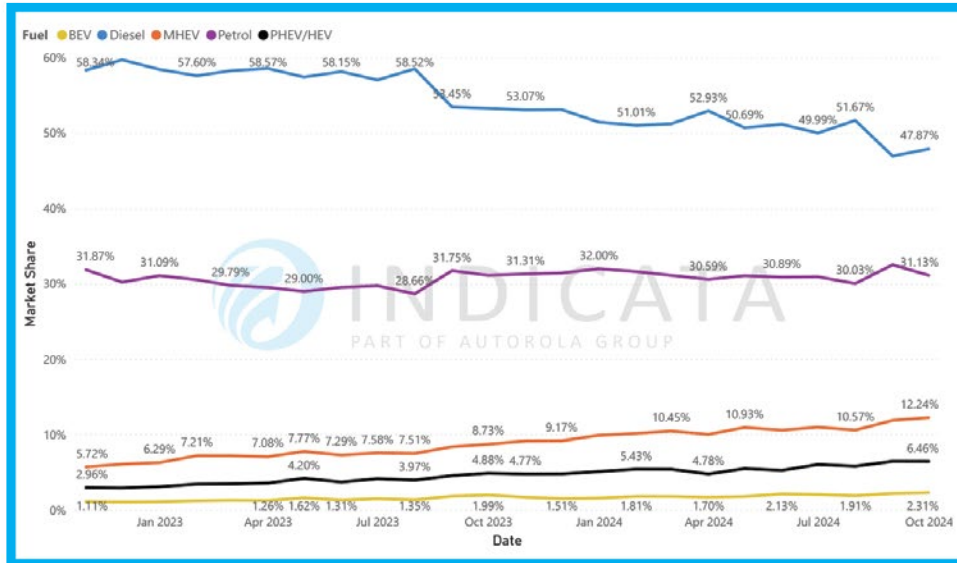
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	30.2
Fiat	500	38.8
Jeep	Renegade	47.6

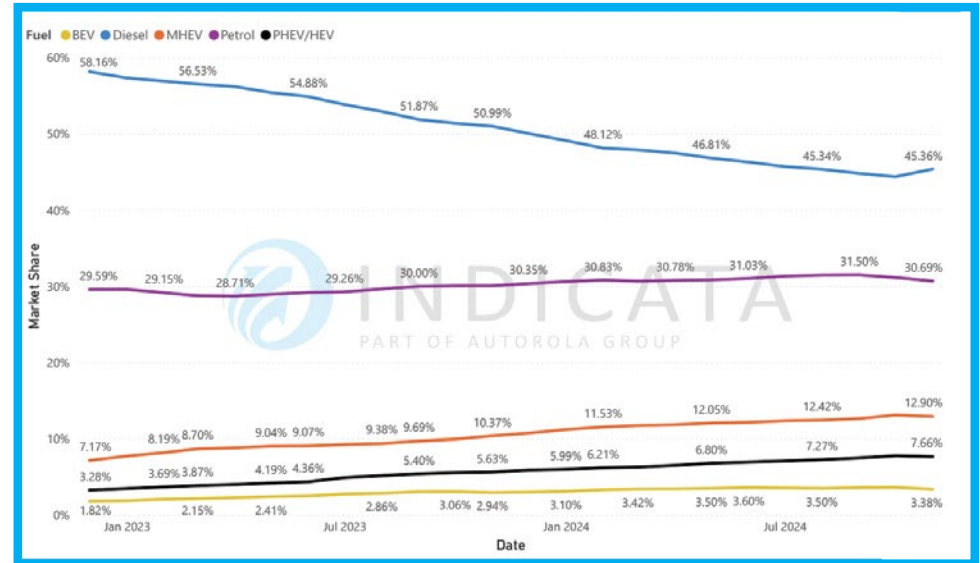
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Fiat	Panda	12x	30.2
Citroën	C3	10x	36.5
Tesla	Model 3	10x	37.3

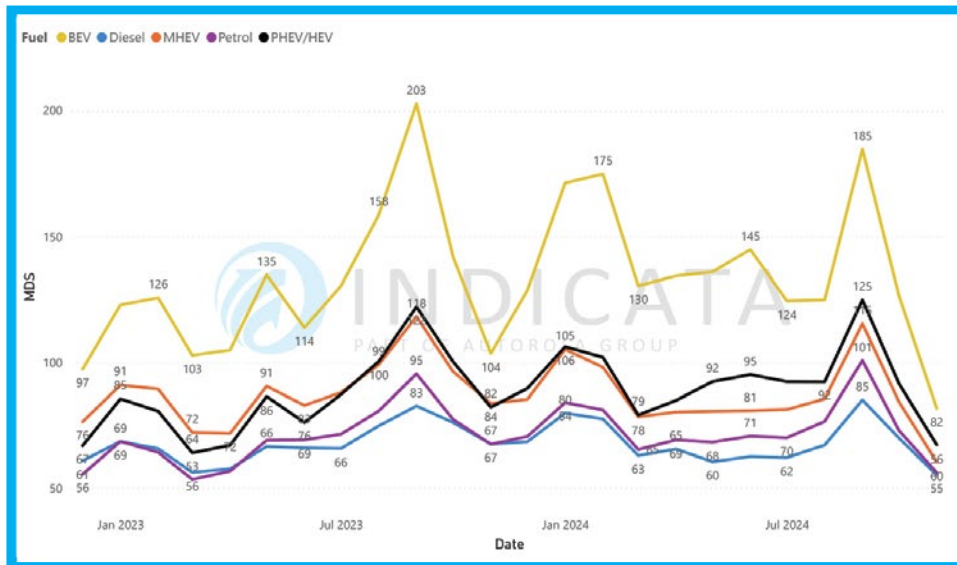
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - ITALY



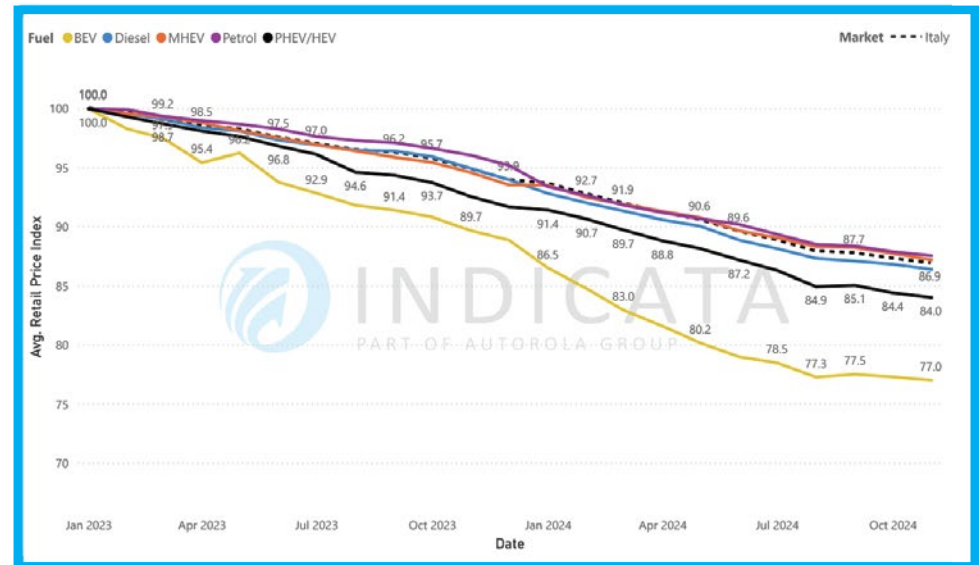
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - ITALY



MDS BY FUEL TYPE - ITALY



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



Les véhicules hybrides dépassent les véhicules à essence pour la première fois

Malgré une part de véhicules neufs entièrement électriques de plus de 30 % en 2023, le marché de l'occasion aux Pays-Bas est actuellement toujours dominé par les PHEV/HEV. Dans les ventes de voitures de moins de 2 ans, les hybrides ont dépassé pour la première fois les voitures à essence (28,3 %) avec 30,7 %, tandis que les véhicules électriques BEV restent à environ 15 %.

En octobre, une voiture sur quatre de la même tranche d'âge était équipée d'un moteur hybride, tandis que les véhicules entièrement électriques tournent autour de 19 % depuis le début de l'année.

En termes de volume, les hybrides se rapprochent ainsi de la part déclinante des jeunes voitures à essence, qui s'élève à 28,4 %. Cependant, les jeunes diesels connaissent également une timide renaissance et représentent à nouveau 13,4 % du stock de jeunes voitures d'occasion après avoir stagné autour de 10 % pendant de nombreux mois.

Enfin, avec un indice de désirabilité moyen (MDS) de 94,9 et de 125,7 pour les jeunes véhicules d'occasion électriques de moins de 2 ans, une surabondance de l'offre est déjà très clairement visible et un poids plus lourd en comparaison avec les pays voisins immédiats.

En outre, le retour imminent de volumes importants de véhicules électriques constitue un risque accru. Au vu des valeurs de l'indice de désirabilité pour 2023 - régulièrement supérieures à 140 - le niveau s'est pour l'instant amélioré. La décote des véhicules électriques reste limitée et s'inscrit dans la tendance négative des prix qui est - malheureusement - devenue monnaie courante.

L'indice des prix d'octobre pour les modèles électriques à batterie a terminé à un niveau presque modéré de 73,0. Les PHEV/HEV, sont loin devant localement dans l'indice de désirabilité malgré une forte croissance des volumes dans un sens positif mais sont également caractérisés par une tendance de prix affaiblie qui ne connaît qu'une seule direction cette année.

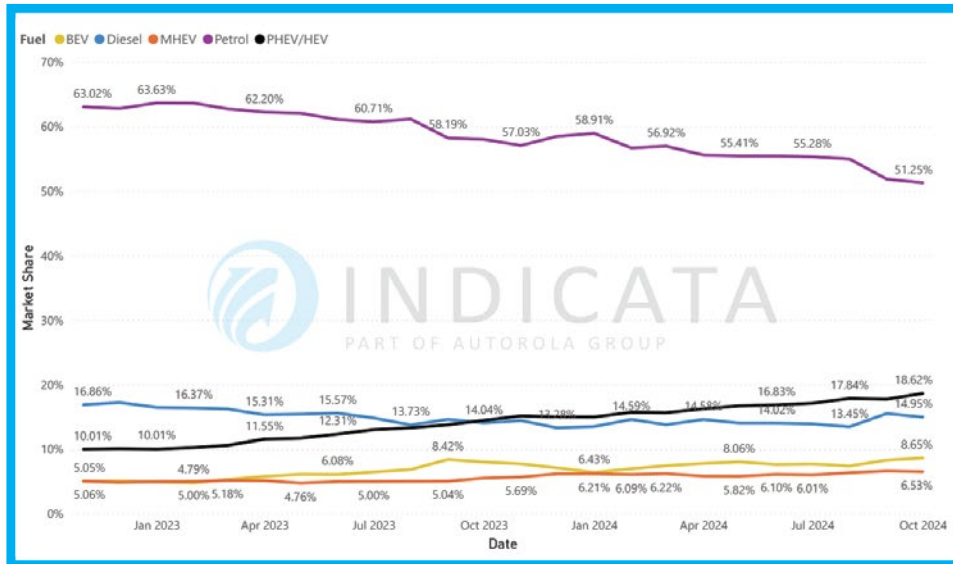
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	63.9
Volvo	XC40	47.8
VW	Polo	60.8

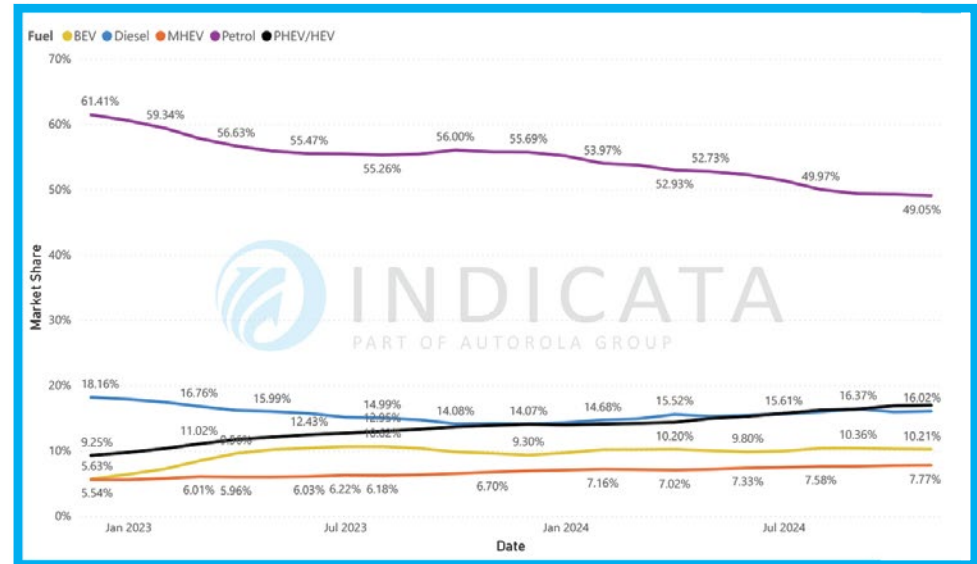
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	11x	33.8
Tesla	Model Y	9x	40.0
Cupra	Born	8x	45.0

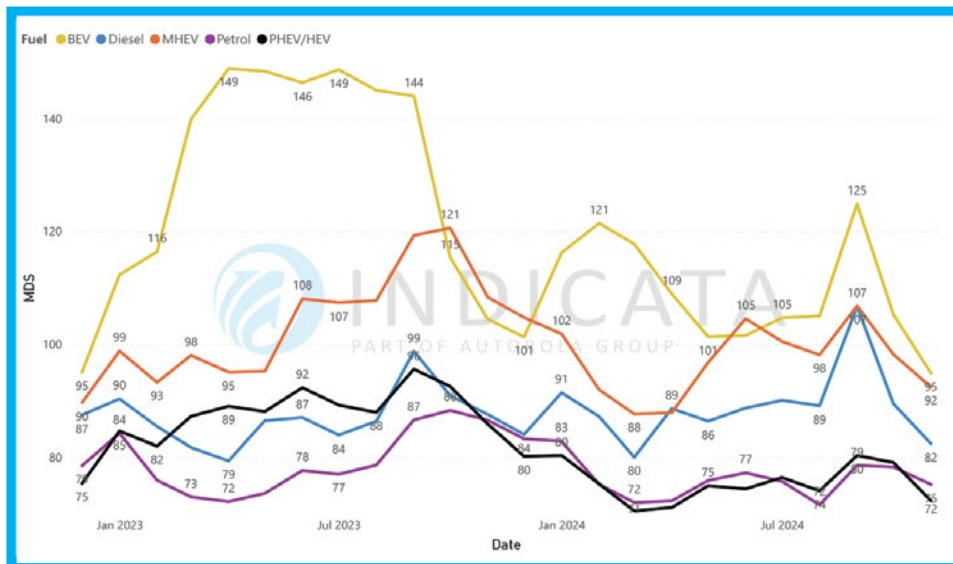
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - NETHERLANDS



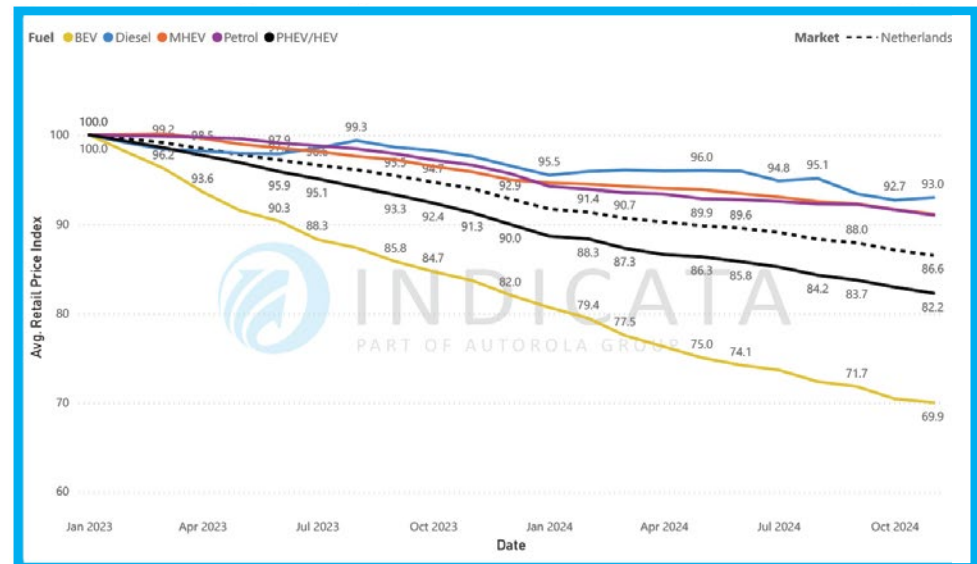
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - NETHERLANDS



MDS BY FUEL TYPE - NETHERLANDS



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



Les importations de véhicules thermiques gagnent à nouveau du terrain, laissant les véhicules électriques à la traîne

Alors que la Pologne est un marché européen plus petit pour les voitures neuves - à peu près la taille de la Belgique ou des Pays-Bas - elle est à égalité avec l'Espagne dans le secteur des véhicules d'occasion avec étonnamment plus de 2 millions de véhicules en 2023.

Comme en Turquie, la force des importations de voitures d'occasion génère une proportion continuellement élevée de véhicules en stock et de ventes âgés de plus de 5 ans. La crise de l'offre, qui a rapidement réduit l'offre importée des anciens pays donateurs, a fait grimper les prix à des niveaux inimaginables et a également laissé des traces en Pologne. Elle a provoqué une forte baisse des volumes de véhicules d'occasion en 2022.

Depuis 2023, les signes indiquent à nouveau une croissance et le nombre croissant de nouvelles immatriculations promet également une croissance dans les groupes d'âge plus jeunes, de sorte que les véhicules d'occasion jusqu'à 2 ans rattrapent les 3-4 ans en termes de volume et de

part de marché d'un peu plus de 22%.

La part stable des véhicules plus anciens - principalement des moteurs thermiques - assure une relative stabilité par rapport aux autres grands marchés européens. Bien que la perte d'un point d'indice pour le diesel, l'essence et le MHEV depuis le mois dernier ne soit pas anodine, à 90.2 par rapport à début 2023, la Pologne est l'un des leaders des marchés de l'occasion à fort volume !

Les véhicules électriques, cependant, qui maintiennent actuellement un indice de prix de seulement 72,2 et une valeur d'indice de désirabilité de 99,5 indiquent clairement que même une part de marché de 2,9 % dans le volume de stock peut être trop importante et répondre à une demande trop faible. Il n'est pas étonnant que la densité des bornes de recharge dans le pays ne soit que de 1,1 pour 100 kilomètres (cf. Allemagne 51,4, République tchèque 2,2 et Slovaquie 4,3).

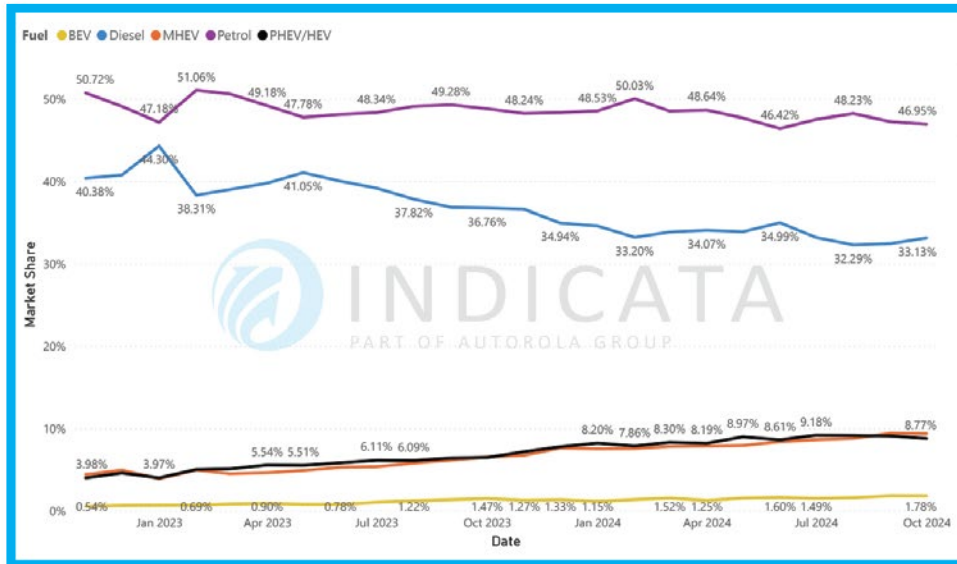
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	44.5
Škoda	Octavia	41.9
BMW	3 Series	53.6

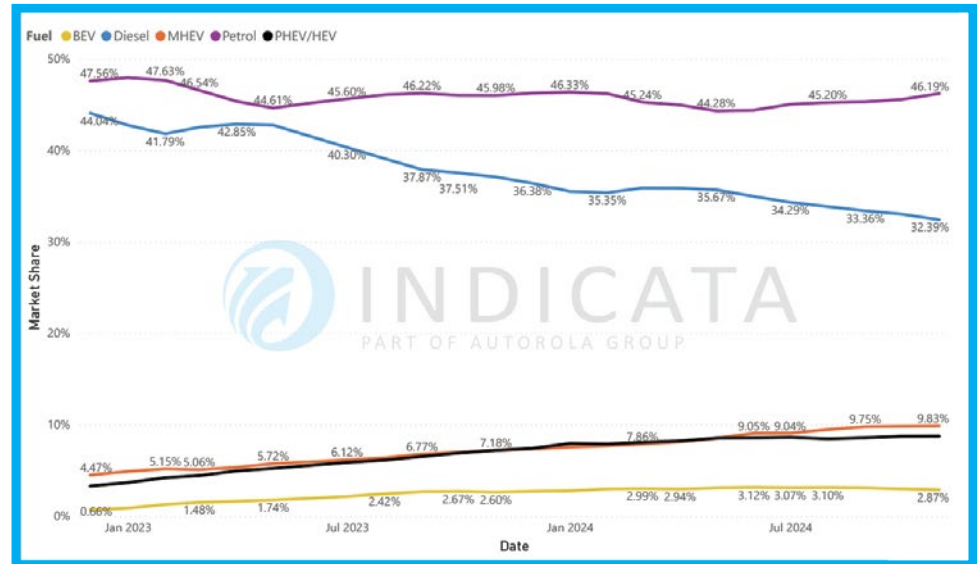
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Aygo X	12x	29.2
Citroën	C3	9x	38.5
Škoda	Octavia	9x	41.9

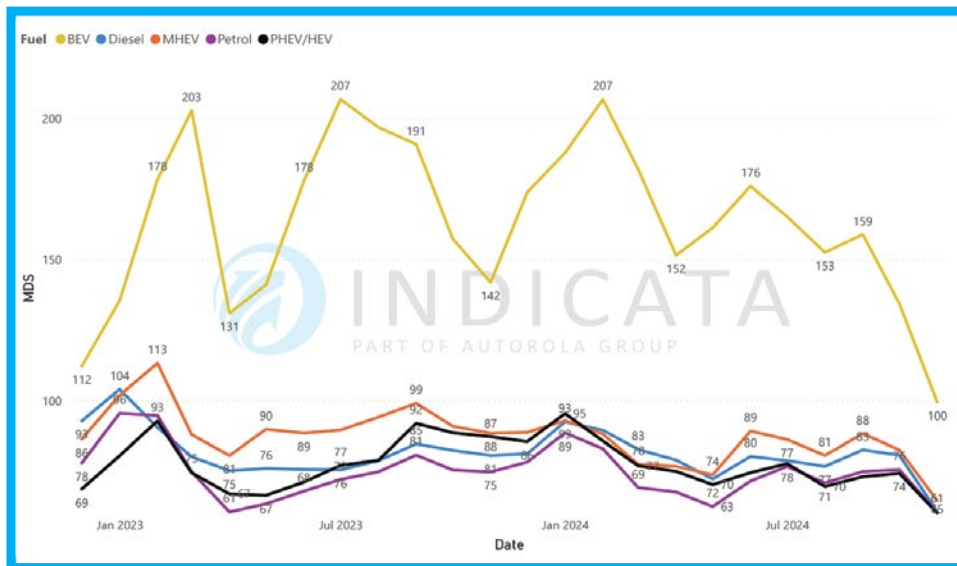
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



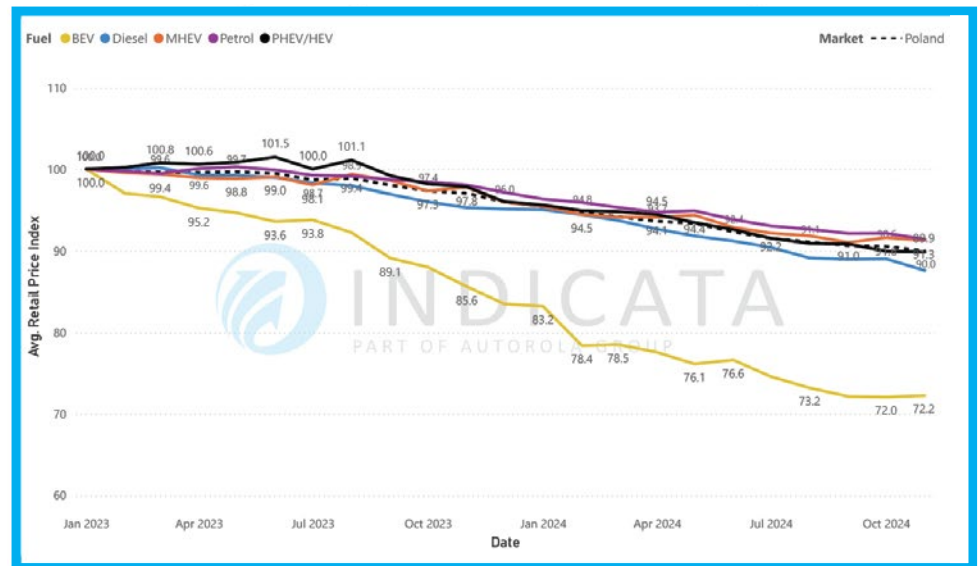
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



MDS BY FUEL TYPE - POLAND



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



Gagner des parts de marché pour les véhicules électriques en acceptant une déflation des prix

Le plus petit des marchés automobiles considérés dans ce rapport peut se targuer de vendre proportionnellement plus de véhicules électriques BEV d'occasion (8,4 % en octobre) que son grand voisin ibérique.

Cela signifie que les Portugais sont également plus performants que d'autres pays de l'UE5 tels que l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France et l'Italie, en dépit d'un réseau de recharge public plus que peu développé.

Dans toutes les classes d'âge, la part du diesel diminue à la fois dans les véhicules en stock et dans les ventes et est passée de 42,6 % à 30,7 % depuis janvier 2023.

Malheureusement, le marché a été trop sollicité du côté de l'offre par le nombre croissant de véhicules électriques, ce qui s'est traduit par des indices de désirabilité de plus de 120 par le passé. Entre-temps, les

ajustements de prix négatifs habituels ont permis de soulager le marché et, avec une qualité marchande de 83,3, ils se rapprochent des autres types de carburant.

Les véhicules électriques âgés de 3 à 4 ans sortent du lot. Malgré l'augmentation constante du commerce des voitures à essence, la situation de l'offre et de la demande dans ce segment de carburant ne semble pas plus tendue que dans les autres types de motorisation.

Dans les groupes d'âge les plus jeunes en particulier, les voitures à essence représentent déjà 44,0 % des moins de 2 ans et les véhicules électriques sont déjà aussi répandus que les voitures diesel. Compte tenu de leur part de marché élevée, la tendance des prix des voitures à essence est étonnamment stable, avec un indice moyen de 90,4 par rapport à janvier 2023.

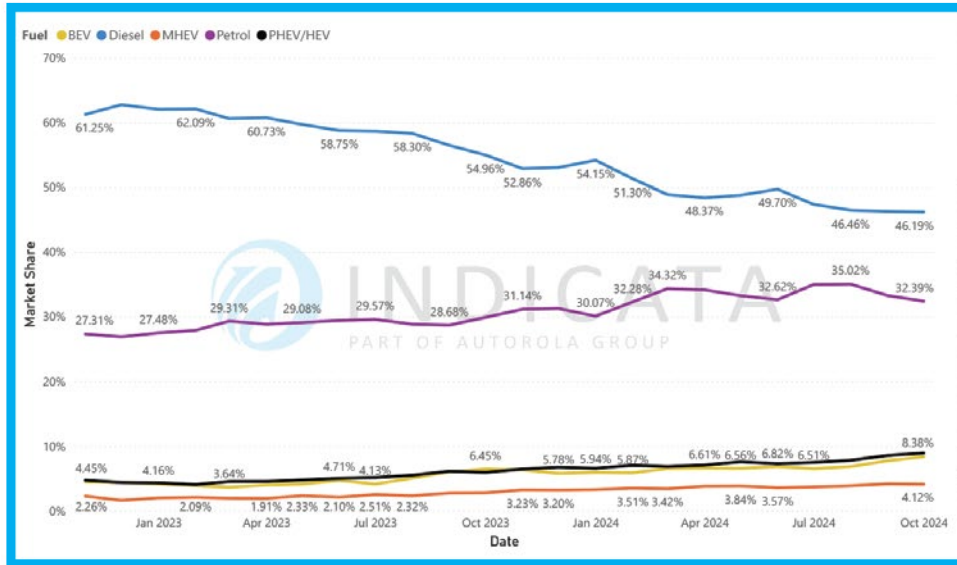
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	57.8
Mercedes-Benz	A-Class	69.5
Renault	Clio	81.8

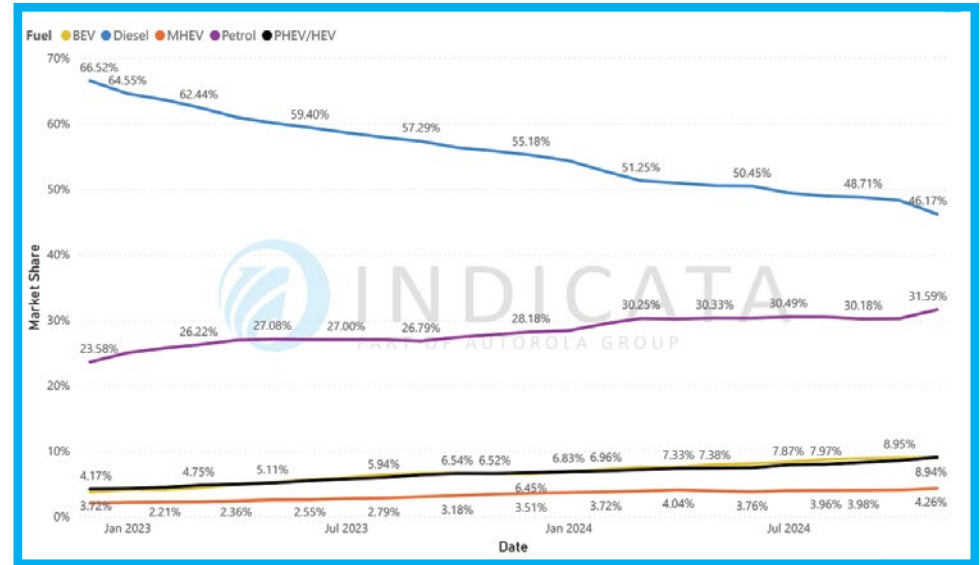
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	9x	41.3
Volkswagen	Taigo	9x	41.8
Mitsubishi	Space Star	9x	42.1

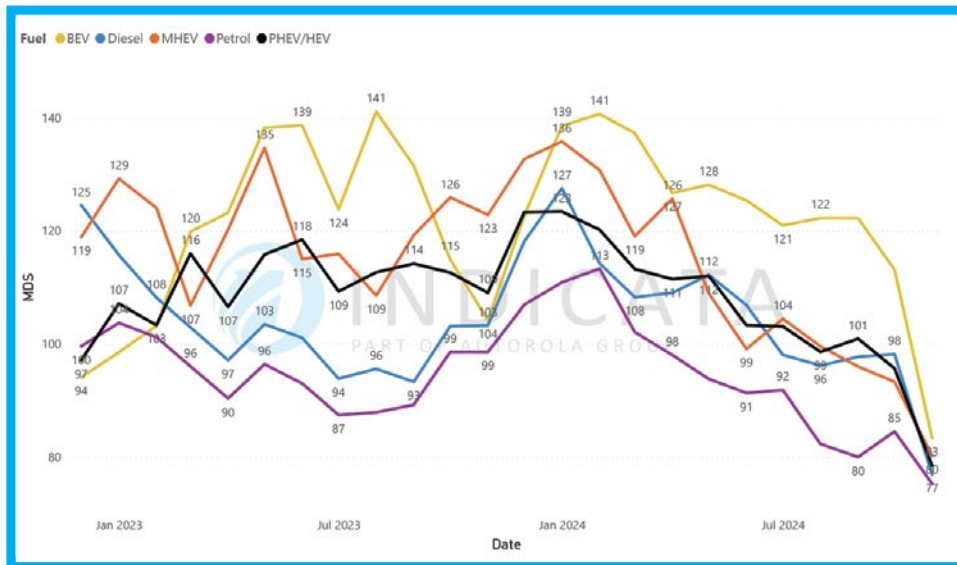
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - PORTUGAL



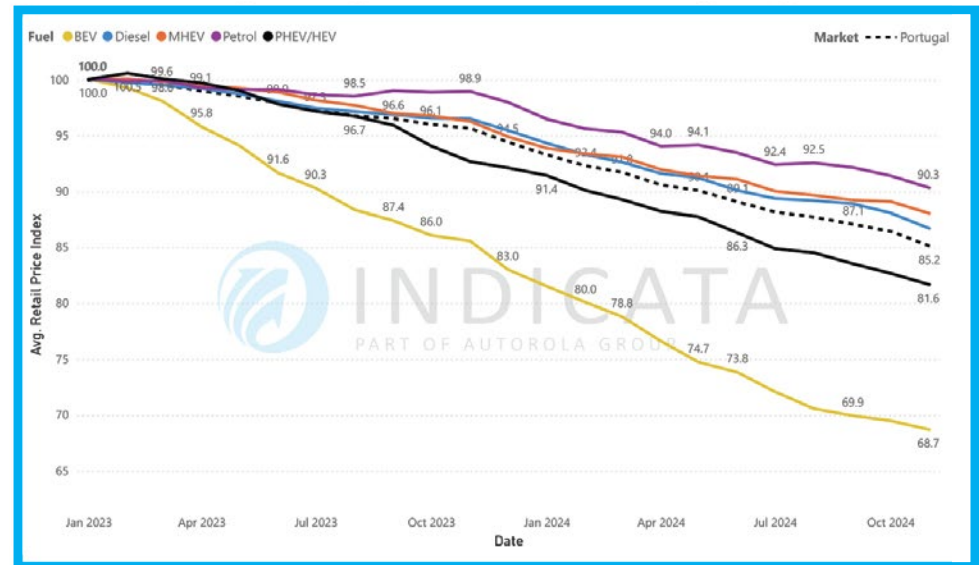
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - PORTUGAL



MDS BY FUEL TYPE - PORTUGAL



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



Une tragédie humaine qui a mis à mal le marché de l'occasion

Avec un peu moins de 2 millions d'immatriculations de voitures neuves, le marché espagnol des voitures d'occasion est le plus petit de l'UE5. La Pologne vient de dépasser l'Espagne en termes de nombre de voitures neuves et d'occasion en 2023.

La grave catastrophe météorologique qui a frappé le sud du pays, près de Valence, à la fin du mois d'octobre, a non seulement causé de terribles tragédies et pertes humaines, mais aussi quelque 100 000 pertes totales de véhicules et 500 000 véhicules endommagés. Sans compter les quelque 18 000 voitures neuves non immatriculées et les 500 véhicules utilitaires légers qui se trouvaient dans les cours des concessionnaires de voitures neuves touchés.

Les effets sur le marché espagnol des voitures d'occasion ne peuvent pas encore être devinés à partir des données d'octobre, mais ils influenceront certainement les mois à venir avec une demande croissante et une pénurie de l'offre.

Les acheteurs de voitures espagnols ont du mal à accepter l'électrification et le niveau de prix plus élevé qui y est associé, même en l'absence ou en dépit des catastrophes écologiques.

La proportion relativement élevée d'hybrides (11,1 % des ventes et 10,9 % du stock) est le résultat de l'affinité pour les modèles hybrides complets

sans prise. Elle confère à la catégorie PHEV/HEV la meilleure valeur espagnole d'indice de désirabilité, c'est-à-dire de rapport entre l'offre et la demande, de tous les types de carburant pour les voitures d'occasion de plus de 3 ans, avec 56,3 actuellement.

Avec une valeur moyenne de 118,9 et 91,3 respectivement, les véhicules électriques d'occasion rencontrent une demande trop faible dans le groupe de comparaison adapté à l'âge. Il n'est pas étonnant que l'Espagne dispose de l'un des réseaux de recharge les moins bien développés d'Europe (1,2 borne de recharge pour 100 kilomètres de route, ce qui est comparable à la Bulgarie, par exemple), d'après l'ADAC.

En termes d'évolution des prix, l'Espagne se situe étonnamment plus au milieu du peloton européen avec des véhicules électriques à une valeur d'indice acceptable de 73,5 par rapport à janvier 2023, ce qui témoigne d'une masse pas encore critique de véhicules électriques d'occasion. On peut observer que le marché espagnol des véhicules d'occasion subit la plus grande transformation en raison de l'abandon rapide des diesels au profit des voitures à essence. Cette évolution a déjà eu lieu dans la plupart des autres marchés de l'UE5 et en Pologne. Parmi eux, seule l'Italie s'accroche encore un peu plus obstinément à ses véhicules d'occasion à allumage par compression.

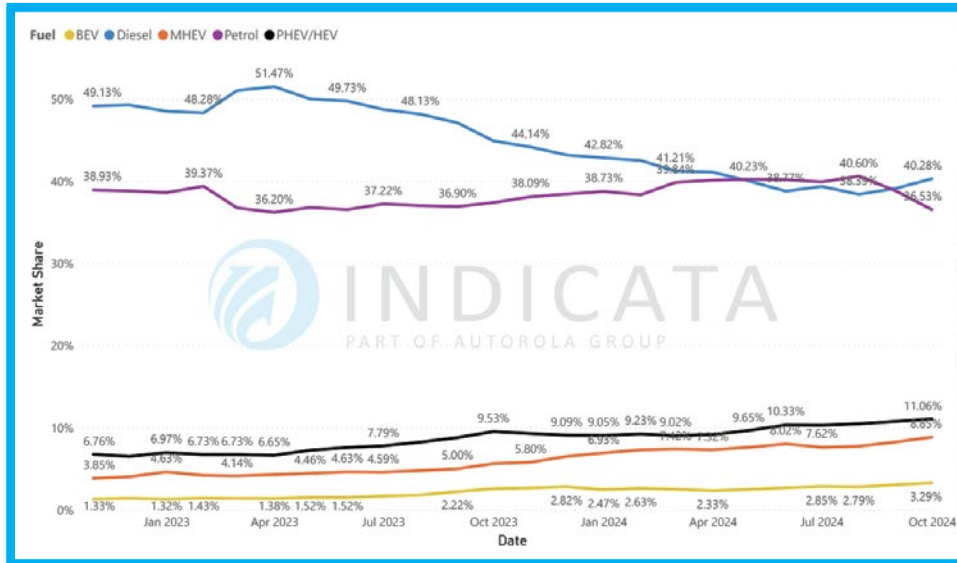
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Hyundai	Tucson	65.0
Toyota	CH-R	52.1
Fiat	500	72.8

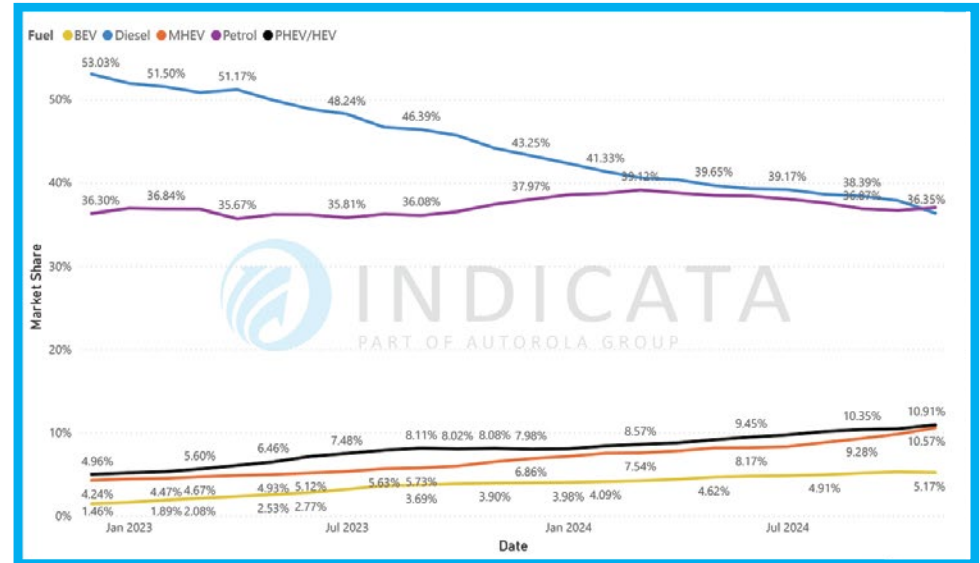
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	13x	28.7
BMW	X1	9x	38.5
Toyota	RAV 4	9x	39.0

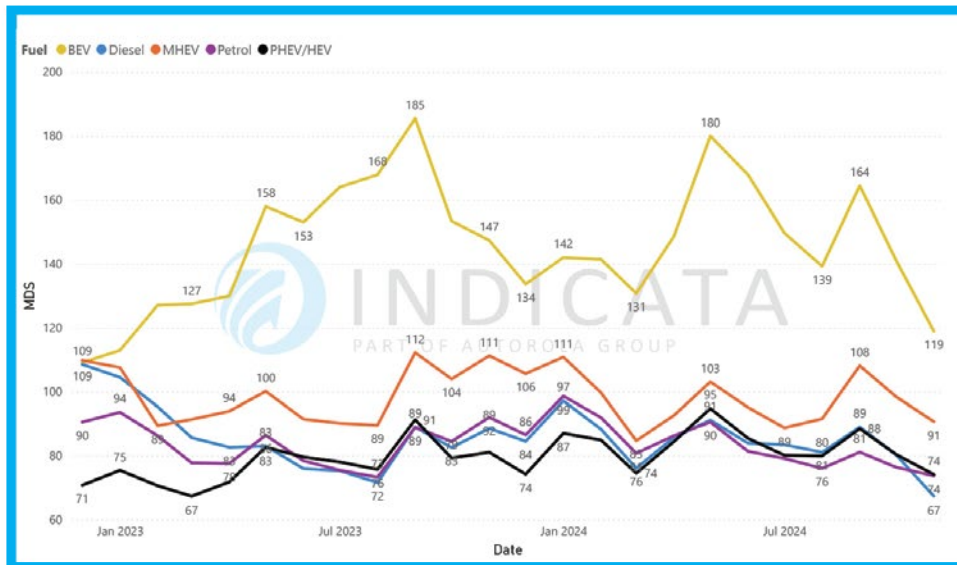
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SPAIN



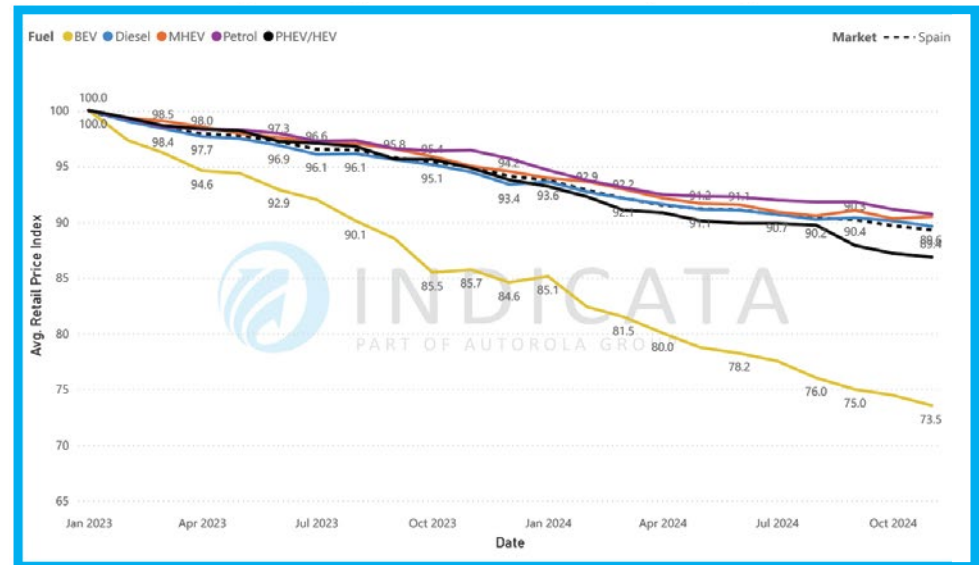
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SPAIN



MDS BY FUEL TYPE - SPAIN



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



Suivre les traces du marché automobile norvégien

La Suède est le deuxième marché le plus important pour les nouvelles immatriculations de VE en Europe après la Norvège. Près de 39 % de véhicules électriques, 21 % de véhicules électriques hybrides (PHEV) et 8 % de véhicules électriques hybrides (HEV) en 2023 malgré une réduction des subventions fin 2022 sont en ligne avec le tournant de la mobilité en Norvège et au Danemark.

La transformation du marché de l'occasion prendra bien sûr un peu plus de temps en raison des périodes de détention et de la dispersion, mais montre des signes clairs de changement. En termes de ventes, les chiffres concernant les voitures d'occasion de moins de 2 ans sont passés de 14,7 % à 26,3 % depuis le début de l'année 2023 !

Le PHEV/HEV a enregistré une légère croissance, passant de 27,4 % à 30,5 % au cours de la même période, et représente donc désormais le groupe le plus important en termes de ventes parmi les jeunes !

Si l'on ajoute les 3-4 ans à ce groupe, les véhicules électriques viennent de dépasser les voitures à essence et représentent, avec les hybrides, une vente sur deux. Ce n'est que dans la tranche d'âge des plus de 5 ans que les moteurs thermiques représentent encore plus de 90 % des contrats de vente. La situation est similaire pour les véhicules existants. Avec une part de marché de 9,4 %, les diesels ne constituent qu'un marché de niche parmi les

très jeunes voitures d'occasion. Mais compte tenu d'un indice de désirabilité de l'offre et de la demande de 82,2, il est plus difficile de trouver une demande suffisante en comparaison directe - malgré le faible volume.

Sur l'ensemble du marché, les véhicules diesel ont un indice de désirabilité de 47,2, ce qui est excellent.

Les véhicules électriques, avec une valeur de 78,7, n'atteignent pas ce niveau, mais compte tenu des volumes croissants, il s'agit d'une valeur très respectable.

En termes de prix, les moteurs thermiques suédois d'occasion bénéficient d'une tendance exceptionnellement stable et se situent même en moyenne au-dessus du niveau de janvier 2023 au début du mois de novembre !

Cependant, il ne faut pas oublier que les prix en Suède n'ont pas bénéficié autant de la pandémie et de la crise d'approvisionnement qui l'ont précédée.

Malgré une forte baisse des prix au cours des derniers mois, l'électrification ne peut être interrompue ici. La proximité et la perméabilité avec le marché des véhicules électriques le plus avancé de notre voisin y contribueront également.

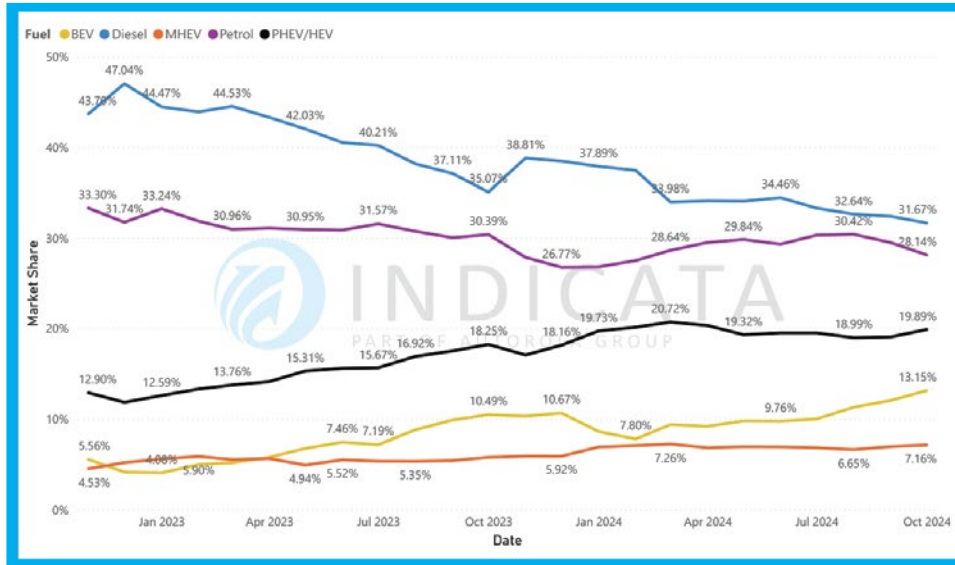
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	42.0
Volvo	XC60	37.7
Volvo	XC40	44.4

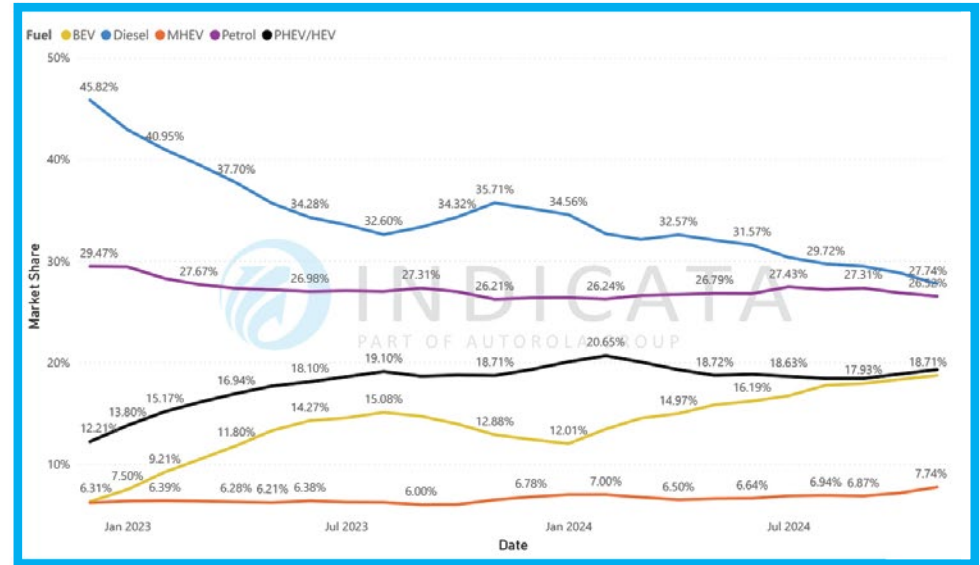
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volvo	EX30	15x	24.8
Lynk & Co	01	14x	26.2
Renault	Captur	13x	26.7

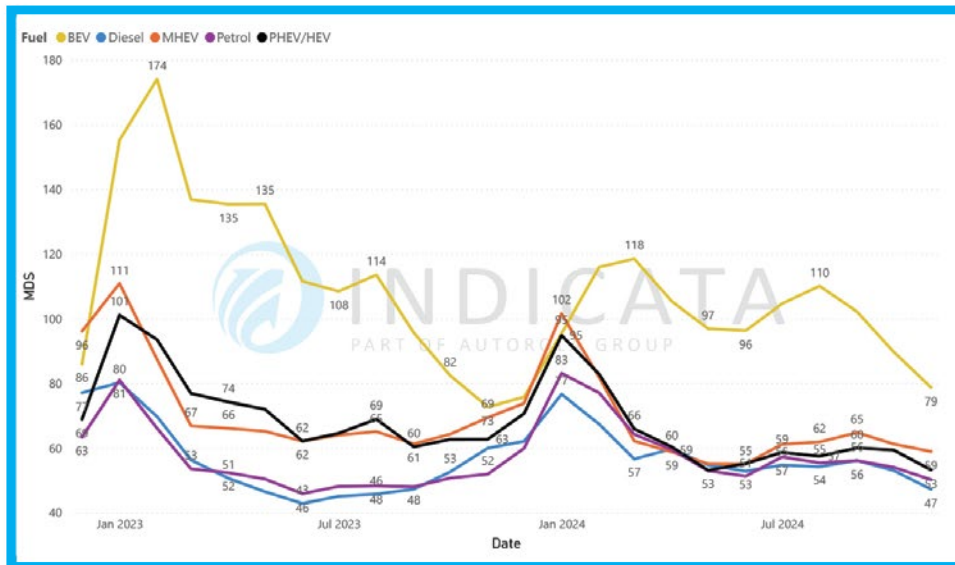
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SWEDEN



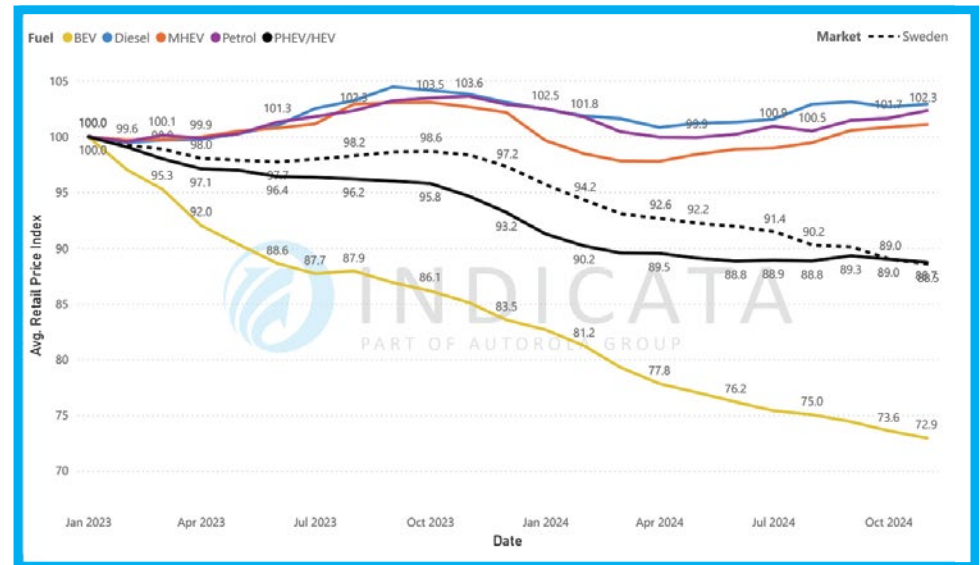
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SWEDEN



MDS BY FUEL TYPE - SWEDEN



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



Quand la fête sera-t-elle finie ? Les véhicules électriques ont le vent en poupe

Les marchés turcs des voitures neuves et d'occasion ont fait des bonds étonnants entre 2022 et 2023. 967 000 voitures neuves - plus qu'en Espagne - et près de 7 millions de voitures d'occasion, ce qui en fait le deuxième pays d'Europe/Asie étrangère après le Royaume-Uni et devant l'Allemagne. Une telle croissance n'est pas le fruit du hasard ou d'un développement générique. Face à une inflation élevée, parfois supérieure à 70 %, les voitures n'étaient pas seulement utilisées pour assurer la mobilité, mais aussi comme un objet d'investissement ou de spéculation.

La taxe de luxe de ces dernières années n'a rien fait pour arrêter le commerce. Les indices de prix - déjà corrigés de l'inflation - ont évolué en conséquence. Même les véhicules électriques, qui sont encore considérés comme problématiques ici, réalisent des augmentations de prix dans un rapport de 1:1,24 par rapport à janvier 2023.

Néanmoins, ils ne représentent toujours que 2,3 % et 1,6 % du nombre total de véhicules actuellement en stock et en vente. L'électrification fait son chemin ici et le modèle Y de Tesla a atteint la 4e place dans les

statistiques globales d'immatriculation de modèles en septembre. Le fabricant national Togg a ensuite démarré en force en octobre et a pris la tête avec plus de 3 000 nouvelles unités de son modèle électrique T10X sur les routes turques.

Les mesures visant à freiner l'inflation, les hausses des taux d'intérêt directs et le plafonnement du prix du neuf mis en place depuis le milieu de l'année dernière n'ont pas encore eu d'effet retentissant sur l'évolution des prix.

Au-delà de l'enthousiasme initial des Turcs, un changement profond est encore en cours. La part de marché des diesels dans l'offre diminue rapidement, en cascade à travers les groupes d'âge.

Parmi les plus de 5 ans, 70,9 % sont encore motorisés diesel, parmi les 3-4 ans, seul un modèle sur deux est motorisé diesel et parmi les modèles de moins de 2 ans, on ne trouve un moteur diesel que dans un peu moins d'un tiers des compartiments moteur.

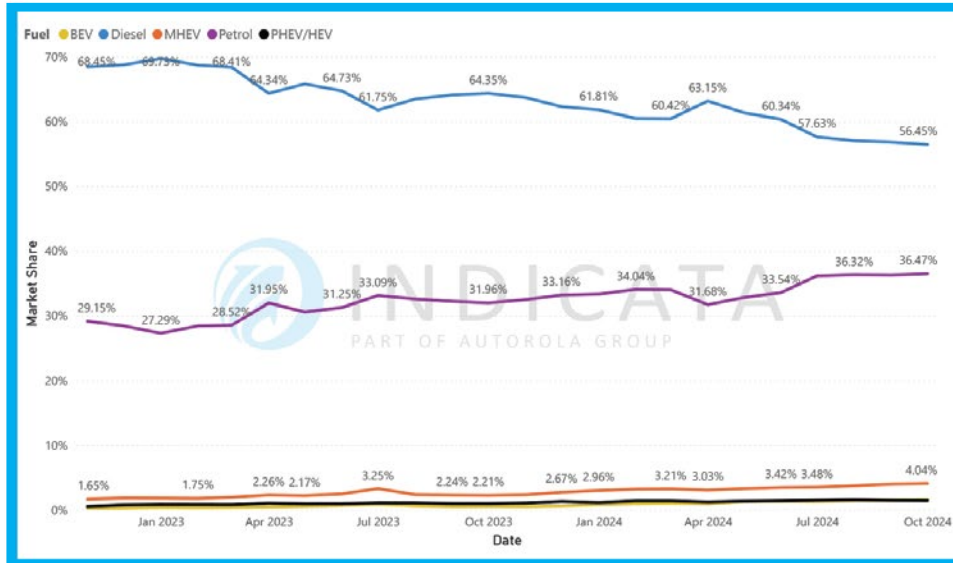
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.2
Renault	Clio	27.8
Renault	Mégane	29.9

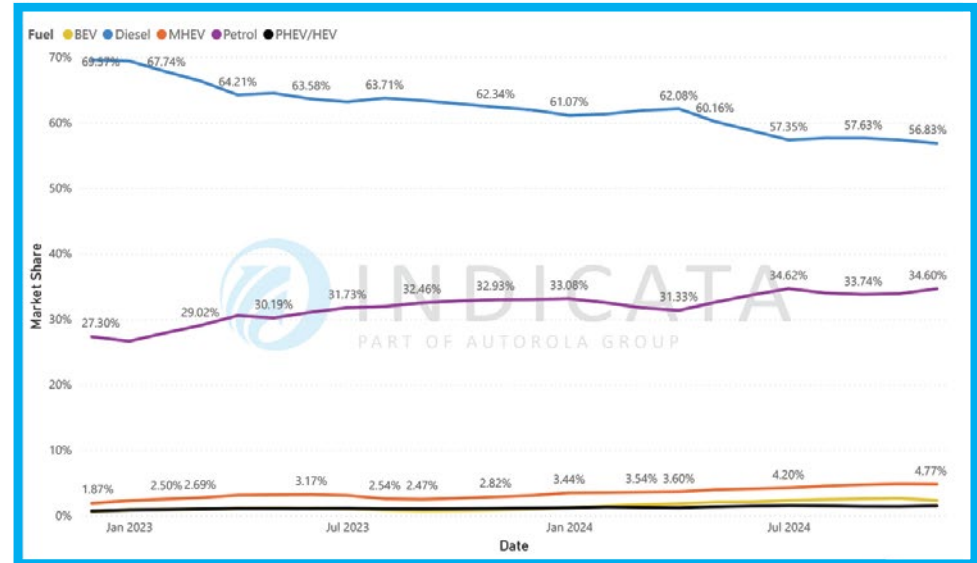
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Renault	Captur	16x	22.4
Kia	Stonic	15x	23.4
Honda	City	15x	24.5

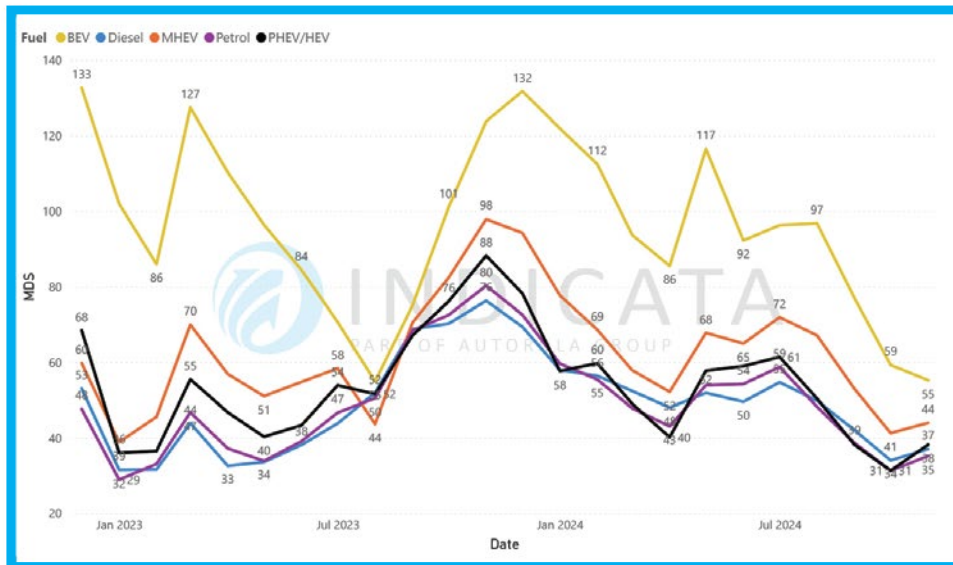
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - TURKEY



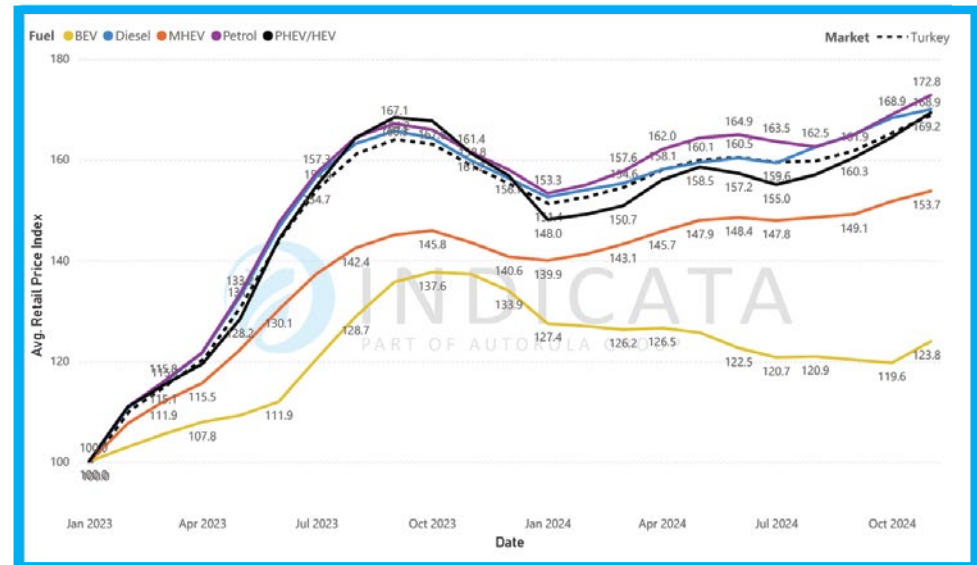
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - TURKEY



MDS BY FUEL TYPE - TURKEY



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



Une pause dans la chute des prix des véhicules électriques d'occasion

Le mois d'octobre a poursuivi la tendance du marché de l'occasion le plus important d'Europe. Celui-ci se caractérise toujours par des indices de désirabilité exceptionnellement bons pour toutes les tranches d'âge et tous les types de conduite. Elles indiquent une relation très équilibrée entre l'offre et la demande. Les principaux moteurs sont toutefois les fortes réductions de prix sur les véhicules électriques d'occasion, de plus de 40 % dans certains cas, depuis le début de l'année 2023. Toutefois, les indices prix se sont maintenant stabilisés pendant plusieurs mois consécutifs, la demande étant également stable. Cela ressemble donc à une respiration et les véhicules électriques pourraient même connaître une légère amélioration de la tendance des prix. Le mandat ZEV a et continuera d'avoir une influence significative sur le marché des véhicules d'occasion au cours des 11 prochaines années et poussera également massivement les véhicules électriques sur le marché des véhicules d'occasion grâce à l'augmentation constante des parts de marché des voitures neuves.

Dans la tranche d'âge des 3-4 ans, on observe déjà depuis 2023 que les

moteurs à thermiques sont de moins en moins remplacés par les nouveaux modèles. Les hybrides prennent alors de plus en plus leur place.

Et parmi les véhicules de stock encore plus jeunes, les modèles diesel deviennent de plus en plus exotiques avec une part de marché restante d'un peu plus de 10%.

Quoi qu'il en soit, la transition vers l'électrification est très lente ici et ne peut pas suivre les objectifs de part de marché des véhicules électriques du mandat ZEV pour les nouvelles immatriculations. N'oublions pas qu'en 2025, 28 % de nouvelles voitures électriques à batterie sont nécessaires ! Le défi ne sera pas dû à un manque de production, mais plutôt à des loyers attractifs. Ceux-ci devront à leur tour être fortement subventionnés en raison de l'affaiblissement des valeurs résiduelles et alimenteront à nouveau le carrousel des prix.

Malheureusement, l'exportation vers des marchés réceptifs pour soulager la pression n'est pas non plus une option pour les Brexiteers de la RHD, de sorte que le problème s'aggravera tant que la demande ne sera pas stimulée.

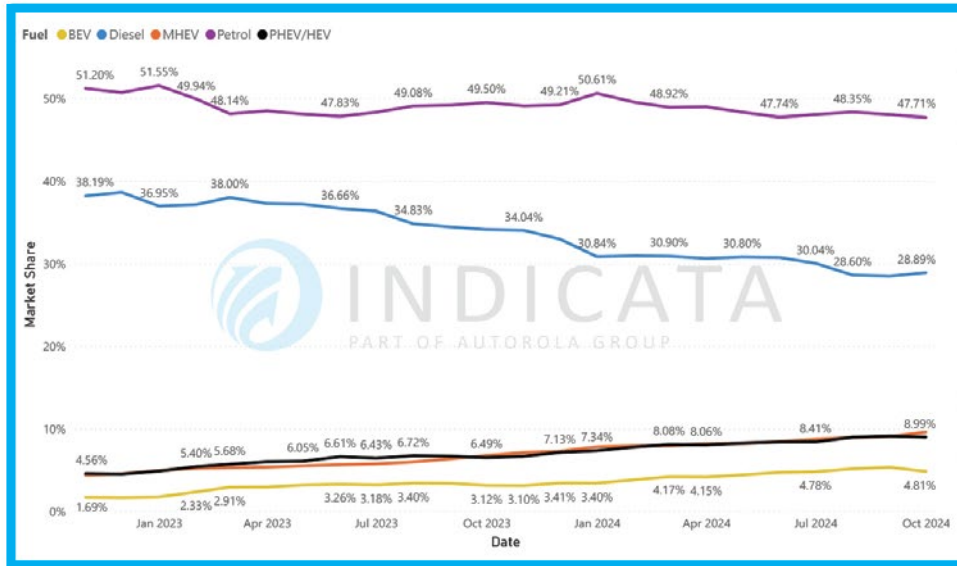
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	36.1
Volkswagen	Golf	37.2
Mercedes-Benz	A-Class	36.5

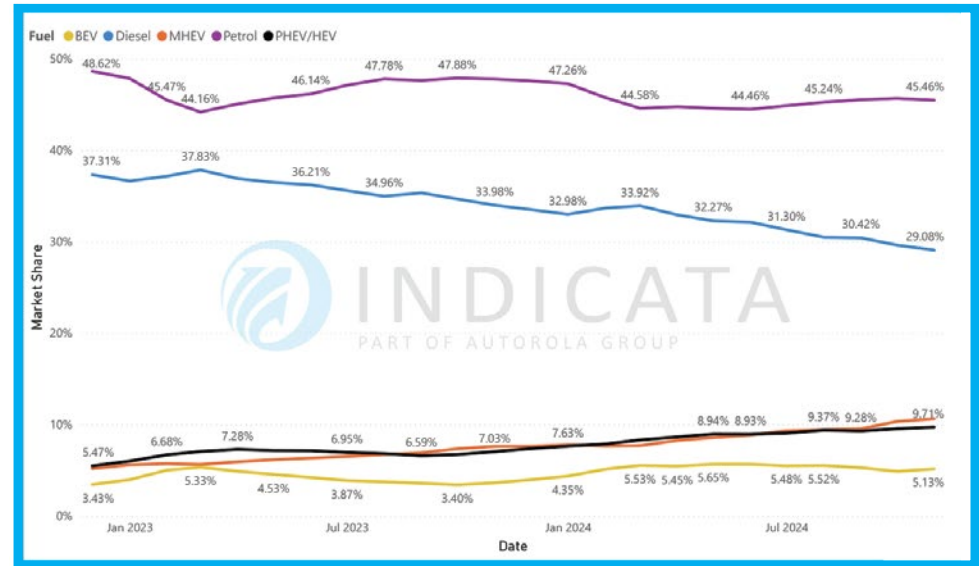
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.0
Renault	Zoe	13x	26.9
Hyundai	IONIQ	13x	26.9

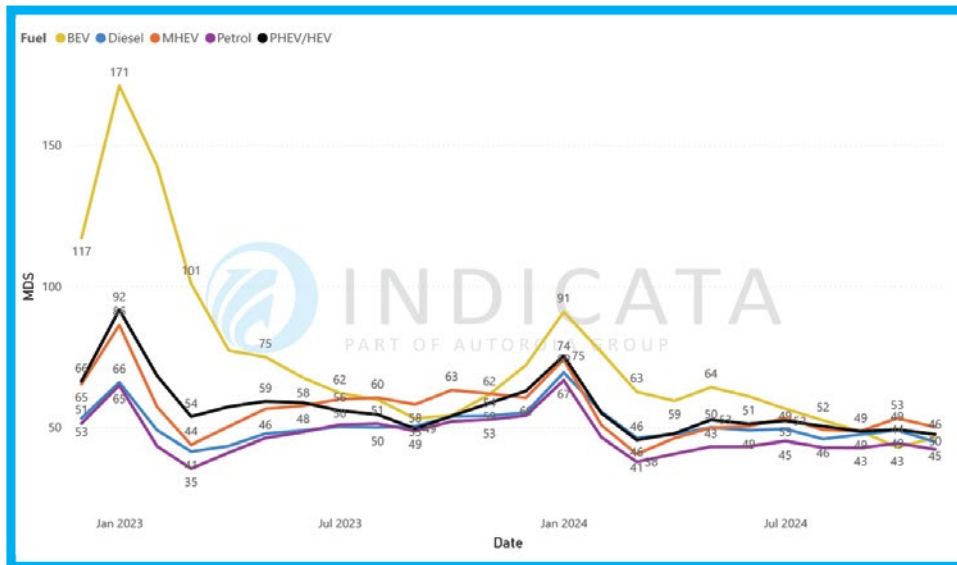
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - UK



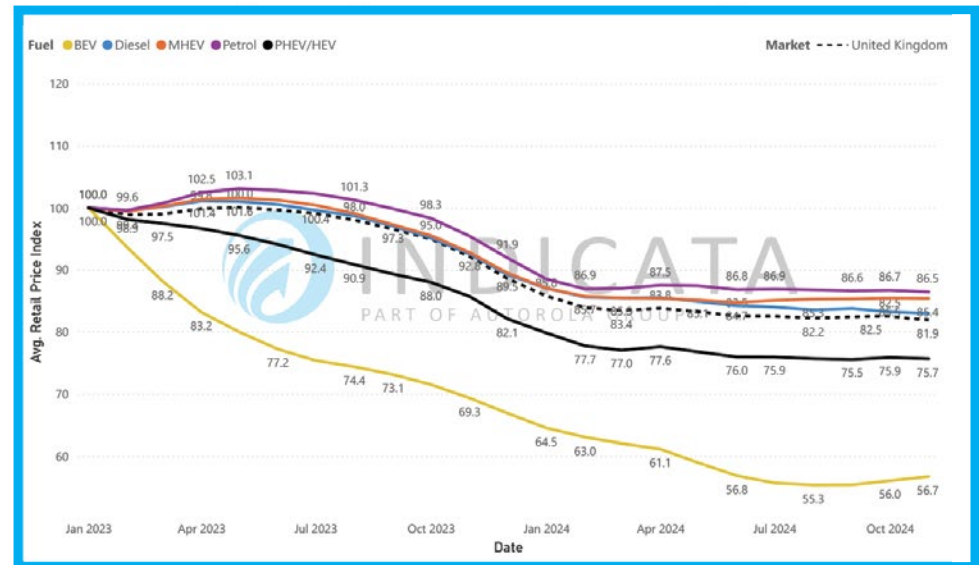
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - UK



MDS BY FUEL TYPE - UK



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



INDICATA les contacts dans les pays

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

Dean Merritt – UK

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

Jean-Rémi Thomas – France

Sales Director
Email: jrt@autorola.fr

Customer Services – Spain

INDICATA Business Consultant
Phone: +34 917811529

Sandra Sequerra – Portugal

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

Davide Ghedini – Italy

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

Pietro Sportelli – Italy

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

Andreas Steinbach – Austria

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

Jonas Maik – Germany

Senior Key Account Manager
Mobile: +49 151-402 660 18
Email: jmk@indicata.de

Filip Dobbeleir – Belgium

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

Jan Jaap Koops – The Netherlands

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

Yngvar Paulsen – Sweden

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

Palle Elgaard

Head of INDICATA, Nordic
Mobile: +45 2927 0640
Email: pel@indicata.com

Krzysztof Stańczak – Poland

Indicata Business Development
Manager
Mobile: +48 505 029 381
Email: kst@indicata.pl

Aslı GÖKER - Turkey

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

Contexte

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

Ce document explore :

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

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

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

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

INDICATA Market Watch se présente sous deux formes :

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

Comment produisons-nous nos données ?

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

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

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



www.indicata.com