

Indicata
Market Watch™

Rapport d'analyse des voitures d'occasion



Avril 2025 | Édition 62

La demande de
véhicules électriques
d'occasion augmente
lentement malgré
l'absence d'incitations
à la vente

indicata
Part of Autorola



En mars, les véhicules électriques ont dépassé les véhicules diesel dans la tranche d'âge des moins de 2 ans sur les marchés étudiés pour la toute première fois.

Le rapport entre l'offre et la demande (indice de désirabilité) a atteint un niveau record au premier trimestre, après le pic saisonnier habituel du début de l'année pour tous les types de carburants.

Au Royaume-Uni, les tendances négatives observées pour plusieurs types de combustibles s'accumulent pour former une tendance générale, avec une perte moyenne de 2,4 points d'indice.

La plupart des petits marchés ont perdu entre 0,8 et 1,4 point d'indice en moyenne depuis le début de l'année, en partie à cause de l'augmentation des parts des véhicules électriques.

Autriche : Les hybrides simples ont perdu plus de 4 points d'indice en quelques mois, plus encore que les véhicules électriques et les hybrides rechargeables.

Belgique : Attractivité du marché (MDS) des hybrides rechargeables d'occasion proche des moteurs thermiques dans les modèles les plus jeunes, à égalité avec l'essence et le diesel dans le segment des 3 à 4 ans.

Danemark : Hybrides rechargeables de 3 à 4 ans avec un excellent indice de désirabilité de 42,2.

France : Les véhicules électriques représentent 14% de l'offre, contre 9% des ventes. L'attractivité du marché (MDS) supérieure à 117 indique une demande insuffisante. Néanmoins, l'indice des prix n'a baissé que d'un peu plus d'un point d'indice depuis le début de l'année.

Allemagne : Les parts de ventes des jeunes véhicules électriques d'occasion de moins de deux ans ont stagné entre 9 % et 10 % au premier trimestre.

Italie : Les hybrides légers représentent déjà près de 30 % du marché des véhicules occasion dans la catégorie des plus jeunes et ont perdu environ 2,5 points d'indice de prix au premier trimestre.

Pays-Bas : L'offre de véhicules électriques a augmenté pour atteindre près de 19 % alors que l'attractivité (MDS) s'est détériorée pour atteindre une valeur d'un peu moins de 100. L'indice des prix a perdu plus d'un point au premier trimestre.

Pologne : Les véhicules électriques ont perdu environ 2,7 points d'indice de prix depuis le début de l'année. Les hybrides rechargeables ont perdu plus de deux points.

Portugal : Les véhicules électriques de moyenne durée de vie, âgés de 3 à 4 ans, ont augmenté leur part des ventes à 17%. C'est le résultat d'un fort ajustement des prix, l'indice des prix perdant deux points tandis que les valeurs de l'indice de désirabilité atteignent un niveau record.

Espagne : Rapport entre l'offre et la demande de véhicules électriques à un indice de désirabilité supérieur à 130. Néanmoins, l'indice des prix est en hausse de 1,7 point d'indice depuis le début de l'année.

Suède : Les prix des hybrides rechargeables sont restés stables au premier trimestre, et l'attractivité (MDS) est au même niveau que celle des moteurs thermiques, surtout pour les jeunes modèles de moins de deux ans.

Türkiye : La part des ventes des jeunes véhicules électriques au premier trimestre était de 8,5% et l'attractivité du marché s'est améliorée. L'évolution des prix au premier trimestre a été comparable à celle des moteurs thermiques, à savoir des hausses de prix liées à l'inflation.

Royaume-Uni : Dans le segment d'âge jusqu'à 2 ans, la valeur de l'indice de désirabilité des véhicules électriques s'est améliorée de 50 points au premier trimestre, les modèles âgés de 3 à 4 ans atteignant le même niveau que les moteurs thermiques.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	81.6pp
Poland	-6.4pp
Spain	-8.1pp
Sweden	-10.1pp
Portugal	-12.9pp
The Netherlands	-10.1pp
Italy	-12.4pp
Belgium	-11.7pp
France	-11.9pp
Austria	-11.1pp
Germany	-10.3pp
United Kingdom	-15.7pp
Denmark	-18.4pp
Average	-4.4pp
EU Region	-11.6pp

La demande de véhicules diesel récents diminue - l'essence et les hybrides légers s'équilibrent

Pour certains Européens conservateurs de l'UE, 2024 semblait être un tournant pour la mobilité électrique sur le marché des véhicules neufs, les véhicules électriques enregistrant une baisse de près de 6 % par rapport à l'année précédente. Toutefois, le début de l'année 2025 est différent. Une augmentation de plus de 28 % en février dans l'UE et, si l'on inclut le Royaume-Uni, une croissance de plus de 30 % des véhicules particuliers électriques par rapport à la même période l'année dernière, malgré l'arrêt des subventions à l'achat dans de nombreux endroits, a fait passer la part de marché des véhicules neufs à plus de 15 %.

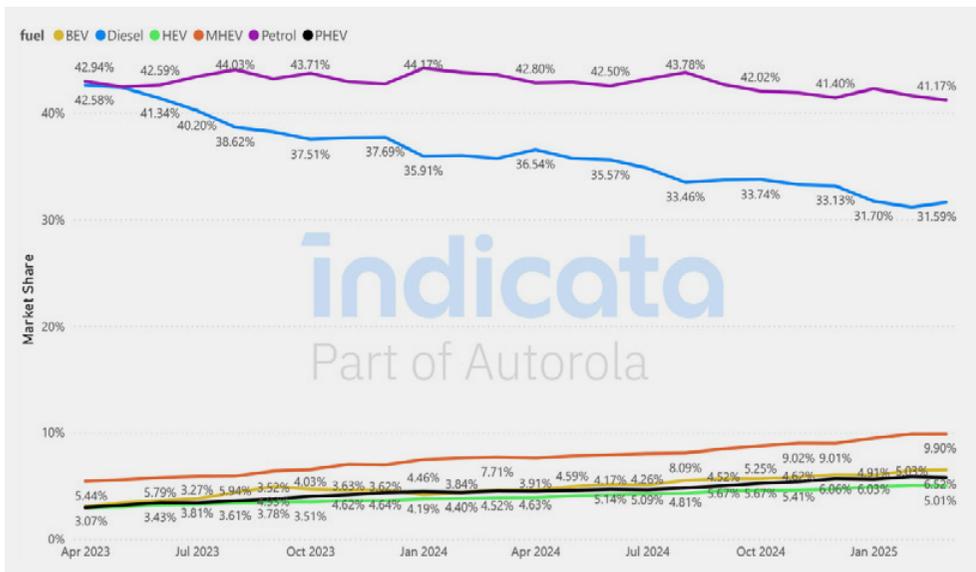
La pénétration du marché des voitures d'occasion de moins de 2 ans reste faible, à un peu plus de 11

%, et sa progression est lente, avec seulement 0,5 point de croissance au 1er trimestre 2025. Le segment des voitures d'occasion de 3 à 4 ans rattrape plus rapidement, avec une part de marché dépassant déjà les 10 %.

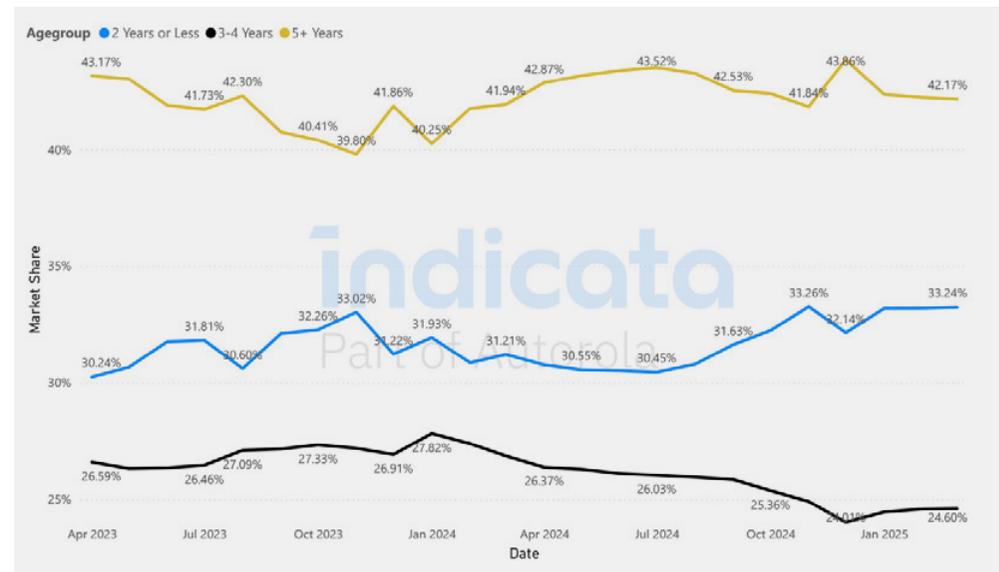
Dans le groupe des moins de 2 ans, les hybrides légers sont en train de remplacer presque totalement les modèles essence. À la fin du premier trimestre, ces deux motorisations représentaient ensemble plus de 61 % des ventes dans cette tranche d'âge. Les modèles diesel récents, quant à eux, perdent en importance. En mars, les véhicules électriques (BEV) ont, pour la première fois, dépassé les ventes de diesels dans cette catégorie sur les marchés étudiés.

Les hybrides rechargeables sont plus fréquemment représentés que les véhicules électriques dans les ventes de la tranche d'âge intermédiaire de 3 à 4 ans mais ont stagné au 1er trimestre et seront certainement dépassés par les voitures 100% électriques en termes de volume dans les mois à venir. Dans le segment des véhicules utilitaires légers, les trois premiers mois de l'année n'ont pas révélé d'inversion de tendance significative dans le secteur de l'occasion. Dans la plupart des pays, on constate un manque de motivation pour l'électrification, tant sur le marché des véhicules utilitaires légers neufs que sur celui des véhicules d'occasion.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



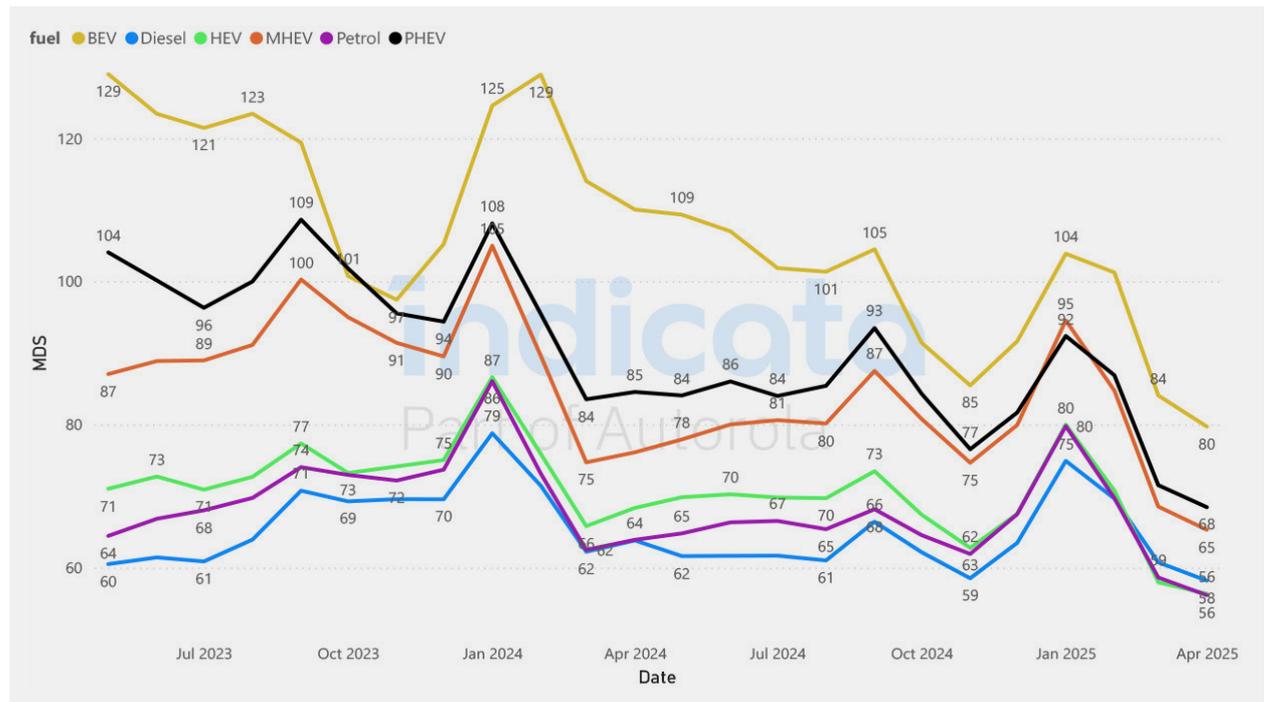
Les voitures compactes et les SUV se vendent plus rapidement

Ce qui est intéressant dans le classement des meilleures ventes sur les marchés européens observés, c'est que, malgré l'apparente domination des modèles de SUV, seules quatre des trois premières places sont occupées par ce type de carrosserie. Les VW T-ROC (2x), ID.4 et Toyota C-HR sont pour la plupart battus par des véhicules à hayon classiques des segments B et C. En termes d'attractivité (MDS) et de rapidité des ventes, le rapport est plus équilibré, trois des quatre premières places revenant aux SUV.

Mesuré en indice de désirabilité, le rapport entre l'offre et la demande s'est amélioré pour atteindre son meilleur niveau au premier trimestre après le pic saisonnier habituel du début de l'année pour tous les types de carburant par rapport à la dernière année et demi. Dans la tranche d'âge la plus jeune en particulier, les valeurs moyennes de l'indice de désirabilité des véhicules électriques sont constamment inférieures à 100. Ce n'est pas encore une raison de se réjouir, mais c'est une raison d'espérer que les véhicules électriques récents deviendront plus stables/faciles à évaluer pour les concessionnaires.

Alors que les voitures diesel étaient généralement à égalité avec leurs homologues à essence en termes d'attractivité (MDS) au début de l'année, de plus en plus de différences apparaissent, en particulier dans les tranches d'âge les plus jeunes, ce qui, malgré des stocks en baisse constante, laisse présager un désintérêt pour ce type de motorisation. Les hybrides rechargeables obtiennent une meilleure attractivité (MDS) que leurs concurrents entièrement électriques sur de nombreux marchés et conservent leur avance de près de 10 points en moyenne sur le MDS. Les hybrides simples restent les héros silencieux de la désirabilité. Le volume d'offre étant relativement faible, qui se vendent rapidement dans presque toutes les catégories d'âge, atteignent des indices de désirabilité moyens de 44 dans la tranche d'âge des 3 ans et plus, ce qui est pratiquement idéal. Dans le segment des VUL, le diesel, de loin le type de carburant le plus important, s'est légèrement amélioré de 3,5 points en termes de rapport offre/demande au premier trimestre, mais les véhicules utilitaires électriques restent peu attrayants et difficiles à vendre pour les concessionnaires en moyenne, avec des valeurs d'indice de désirabilité de plus de 130.

MDS by Fuel Type - European Market



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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	61.7	Volkswagen T-ROC	59.1	Toyota Yaris	47.5	Volkswagen ID.3	55.0
Volkswagen T-ROC	59.1	Volkswagen Golf	61.8	Toyota C-HR	52.3	Tesla Model 3	33.9
Peugeot 208	65.0	Peugeot 208	59.9	Toyota Corolla	50.6	Volkswagen ID.4	55.4

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Lynk & Co 01	29.9	MG HS	32.1	Lynk & Co 01	29.9	Tesla Model 3	33.9
Tesla Model 3	33.9	Volvo XC40	36.5	Toyota RAV 4	41.6	Polestar 2	40.9
MG HS / EHS	37.6	Renault Twingo	38.2	Hyundai IONIQ	42.9	Mercedes-Benz EQC	45.2

La baisse de l'indice des prix n'est pas imputable aux seuls modèles électriques

Avec plus de 5 millions de véhicules électriques immatriculés dans l'Union européenne et au Royaume-Uni ces trois dernières années, dont beaucoup deviendront bientôt des véhicules d'occasion, il est essentiel de stimuler la demande afin de soutenir l'électrification. En mars, les chiffres indiquaient une croissance continue. Sur presque tous les marchés observés, soit le rapport entre l'offre et la demande de véhicules électriques est défavorable à l'évolution des prix, soit les corrections de prix négatives ont amélioré leur attractivité (MDS). Cependant, l'Espagne s'est distinguée au premier trimestre 2025 en montrant

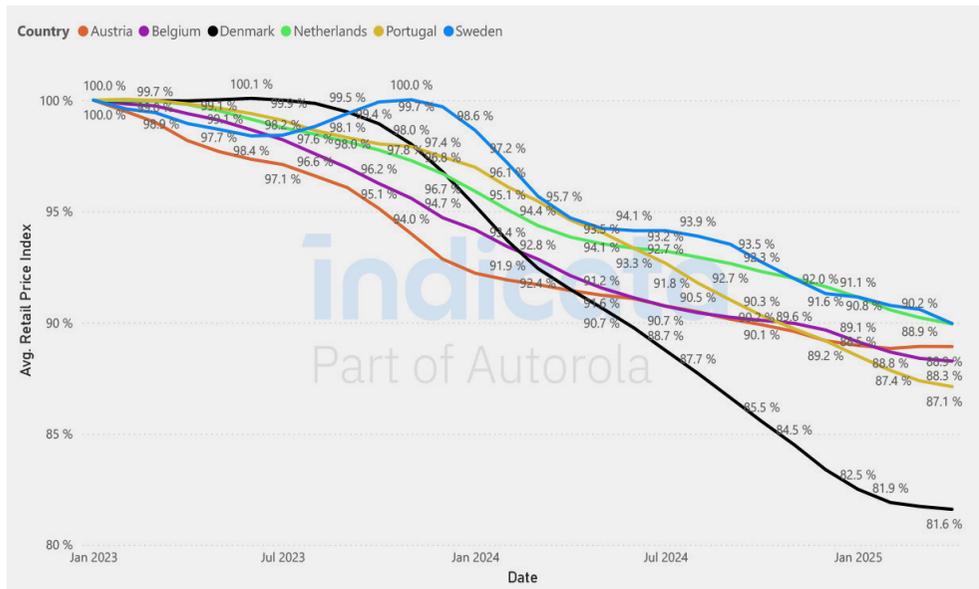
une résilience notable dans la fixation des prix des véhicules électriques d'occasion à travers plusieurs marques.

En revanche, sur des marchés tels que le Royaume-Uni, les tendances négatives concernant différents types de carburant ont conduit à une évolution globale sérieuse par rapport aux autres grands marchés, avec une perte moyenne de 2,4 points d'indice. L'Italie rencontre également des difficultés, avec une perte moyenne de près d'un point d'indice, qui ne peut être attribuée uniquement aux véhicules électriques mais affecte

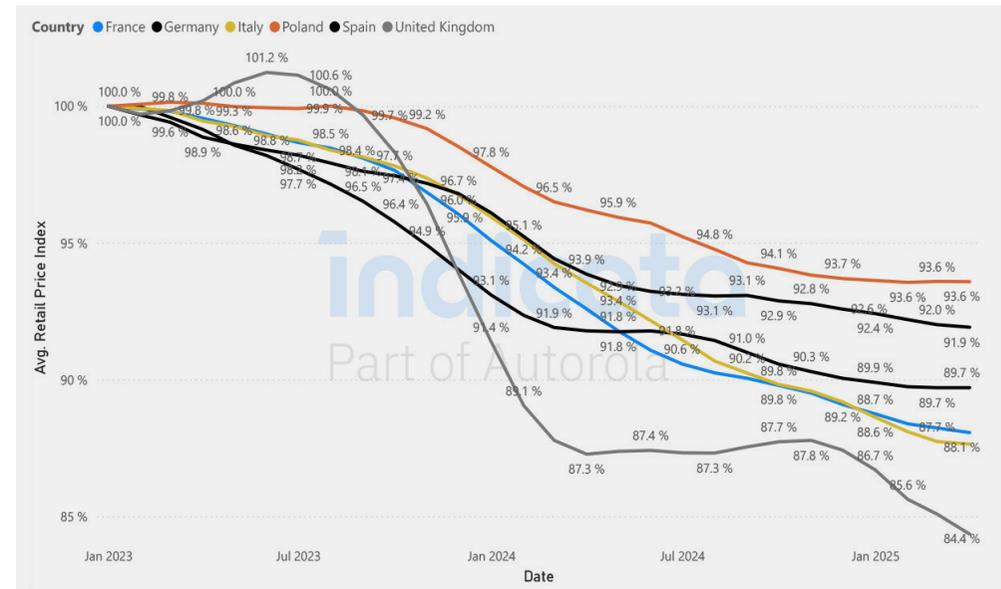
aussi d'autres types de carburant tels que les hybrides légers.

Parmi les petits marchés européens, le Danemark a vu son déclin ralentir malgré sa forte proportion de véhicules électriques. Au premier trimestre, l'indice global pondéré des prix n'a baissé que de 0,3 point, ce qui en fait l'un des marchés les plus stables de ce groupe après l'Autriche, qui est restée pratiquement inchangée. Tous les autres pays ont enregistré des pertes comprises entre 0,8 et 1,4 point d'indice depuis le début de l'année, partiellement dues à l'augmentation de la part des véhicules électriques.

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



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.

La tendance est à l'essence, aux hybrides légers et aux hybrides simples

Sur le marché autrichien des véhicules d'occasion, les moteurs essence dominant désormais, avec plus de 35 % des ventes. Les voitures diesel, encore présentes dans les segments anciens, ont fortement diminué en termes de volume. Les moteurs à essence et hybrides légers surpassent désormais les moteurs diesel, surtout pour les véhicules de moins de deux ans.

Les parts de vente augmentent à nouveau, atteignant actuellement près de 40 %, ce qui permet de maintenir l'offre stable et d'assurer un écoulement régulier. Les prix en profitent également et ont même légèrement augmenté ces derniers temps ! Même mesurés en termes d'attractivité du marché (MDS), les VO essence récents devancent les diesel, toujours aussi populaires, avec une valeur de 81,6. En ce qui concerne les parts de vente des véhicules d'occasion récent, seuls les essence, les hybrides légers et les hybrides simples gagnent actuellement du terrain, tandis que les véhicules électriques, les plug-ins et les diesels sont en perte de vitesse, notamment en raison de leur recul dans les nouvelles immatriculations en 2024 par rapport à 2023.

En ce qui concerne l'évolution des prix, les deux types de moteurs thermiques demeurent compétitifs et sont les seuls à maintenir une stabilité au-dessus de la

moyenne. Contrairement à certains autres marchés européens, les véhicules hybrides simples en Autriche ont affiché une tendance à la baisse plus marquée au cours des derniers mois. Ils ont perdu plus de 4 points d'indice en quelques mois, surpassant ainsi les véhicules électriques et hybrides rechargeables dans cette diminution. Cette évolution a accru leur attractivité sur le marché et a ramené la valeur de l'indice (MDS) sous les 100 points en moyenne, mais n'a pas entraîné une réduction significative des volumes d'approvisionnement.

La part des véhicules électriques hybrides augmente lentement mais régulièrement, parallèlement à l'offre et aux ventes. Comme prévu, le diesel est de loin le type de carburant le plus populaire pour les VUL, et les véhicules électriques n'atteignent qu'une part de marché comprise entre 5 et 7 %, même dans le segment des plus récents, ce qui n'est pas un chiffre significatif. Toutefois, avec une proportion relativement élevée de Combos et de Vivaros entièrement électriques dans son volume d'approvisionnement, Opel/Vauxhall pourrait être confronté à un problème de volume qui pourrait se traduire par une pression potentielle sur les prix. Un véhicule utilitaire Opel/Vauxhall sur cinq dans le parc est un véhicule électrique, alors que seulement un véhicule d'occasion sur seize vendus est électrique.

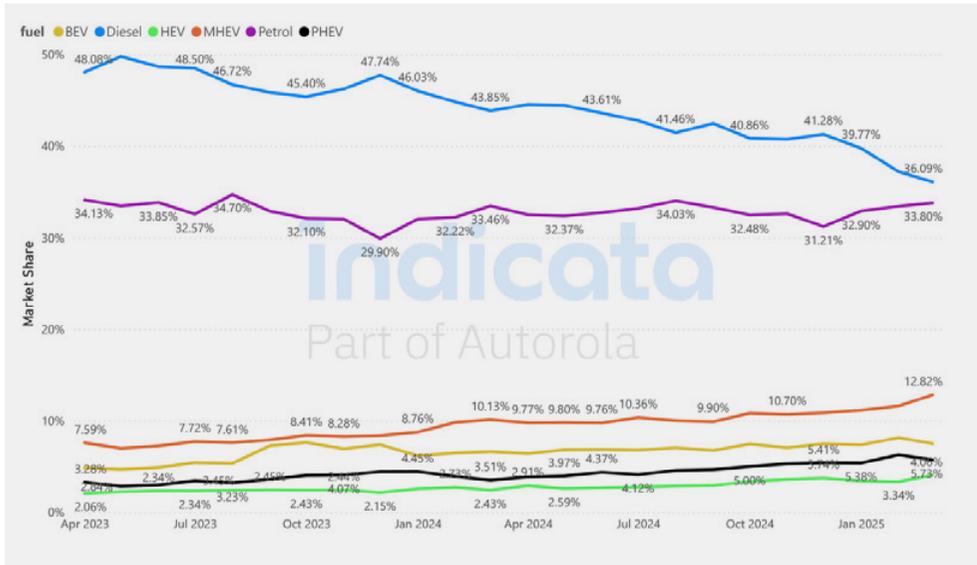
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	54.1
Volkswagen	Golf	66.7
Volkswagen	Passat	61.3

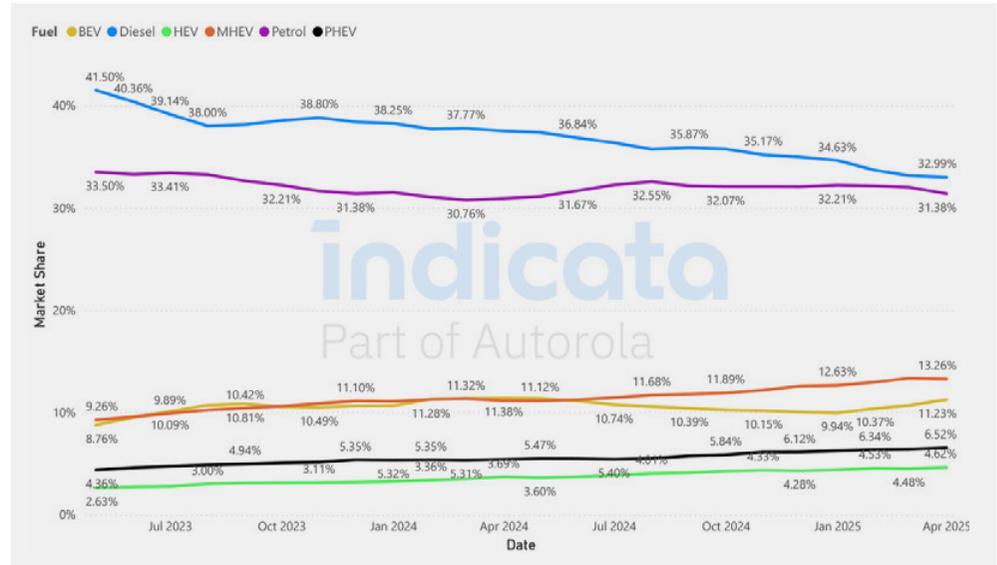
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	GLA-class	10x	37.0
BMW	X1	8x	44.2
Volkswagen	Touran	8x	47.0

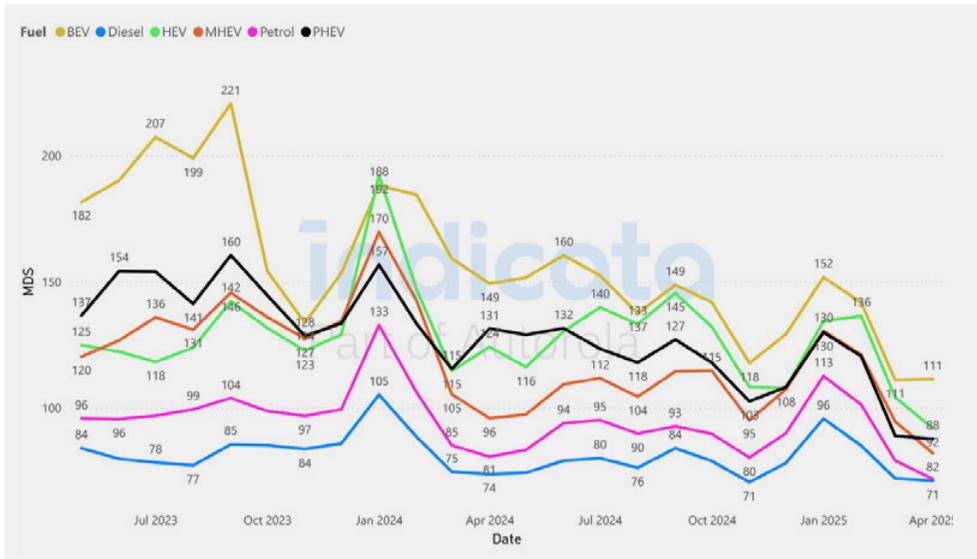
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Austria



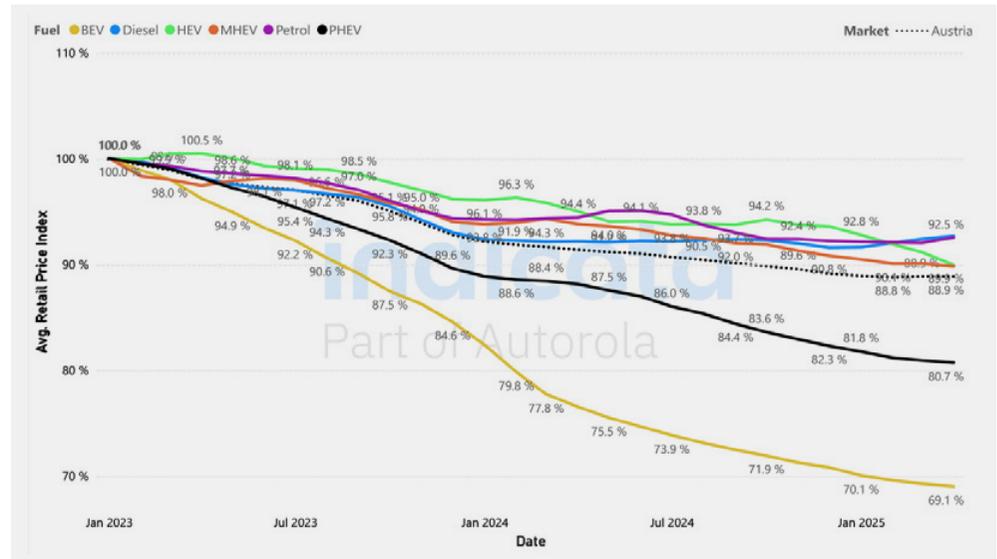
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Austria



MDS by Fuel Type - Austria



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



Les plug-ins avec une bonne attractivité (MDS)

Alors que les véhicules électriques occupent déjà la seconde place dans le dernier inventaire des voitures d'occasion en Belgique avec une part de 16,5 %, les ventes de modèles de moins de deux ans restent significativement en retrait avec une part de marché de 11,5 %. Comparée à la part de marché de plus de 28 % sur le marché des véhicules neufs en 2024, il reste un écart substantiel à combler pour stimuler une demande adéquate sur le marché.

Les véhicules qui demeurent sur le territoire continuent de subir une pression sur les prix en raison d'une offre excédentaire, entraînant une nouvelle baisse de l'indice. En revanche, les véhicules hybrides rechargeables sont nettement moins demandés sur le marché des véhicules neufs, avec une diminution d'environ un tiers l'année dernière. Cette tendance se traduit par une stabilisation des prix de l'offre et actuellement par l'absence quasi totale de variation dans le rapport entre l'offre et le volume des ventes. L'attractivité moyenne (MDS) des hybrides rechargeables d'occasion est comparable à celle des moteurs thermiques pour les modèles plus récents et, dans le segment des véhicules âgés de 3 à 4 ans, elle est actuellement au même

niveau que les moteurs à essence et diesel avec une valeur moyenne de 55,4.

Le fait qu'un VW Touran soit en tête du classement de l'attractivité du marché s'explique par un afflux relativement rapide de voitures d'occasion à essence sur le marché, sans diminutions de prix significatives et même avec une légère tendance à la hausse. La MG ZS et la Dacia Sandero, occupant les deux autres places, démontrent la persistance d'une forte demande pour des véhicules d'occasion petits et économiques, indépendamment du processus d'électrification du marché automobile belge.

Les véhicules neufs diesel, avec une part de marché inférieure à 3 %, n'ont pratiquement plus de rôle à jouer. Une situation similaire se présente pour les véhicules d'occasion récents de moins de deux ans. Malgré une part de marché en baisse, les chiffres relatifs à l'offre et aux stocks étaient encore légèrement supérieurs à 7 %, ce qui suggère que les retours égalisent presque les ventes, bien que le volume diminue inévitablement.

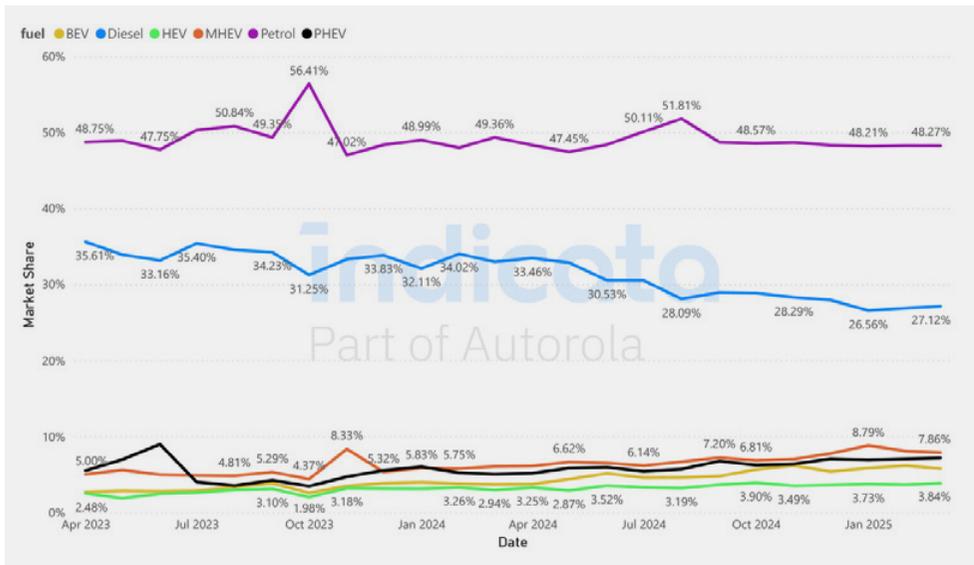
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
BMW	1 series	57.9
Volkswagen	Golf	58.3
BMW	3 series	62.1

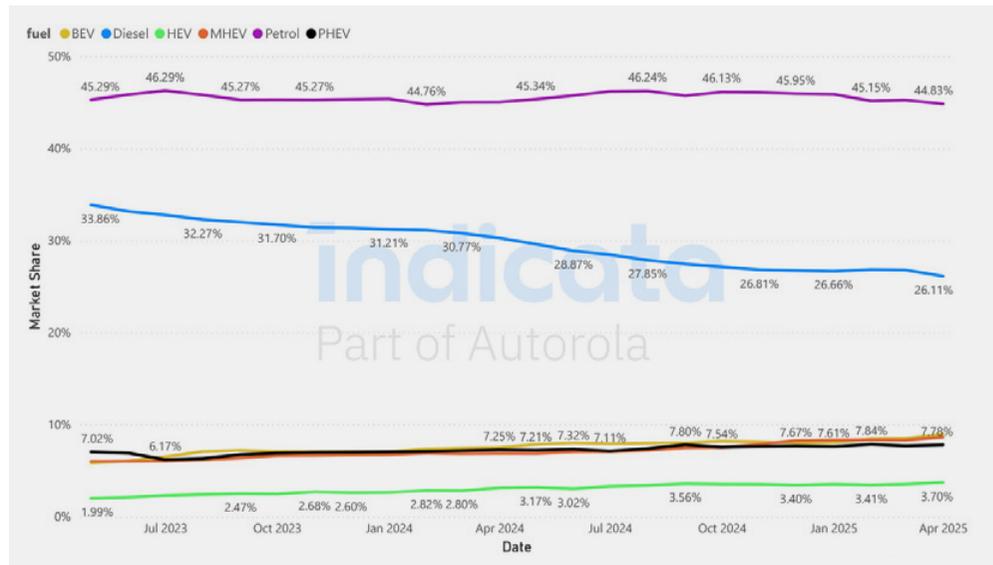
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volkswagen	Touran	12x	30.6
MG	ZS	11x	31.5
Dacia	Sandero	11x	31.7

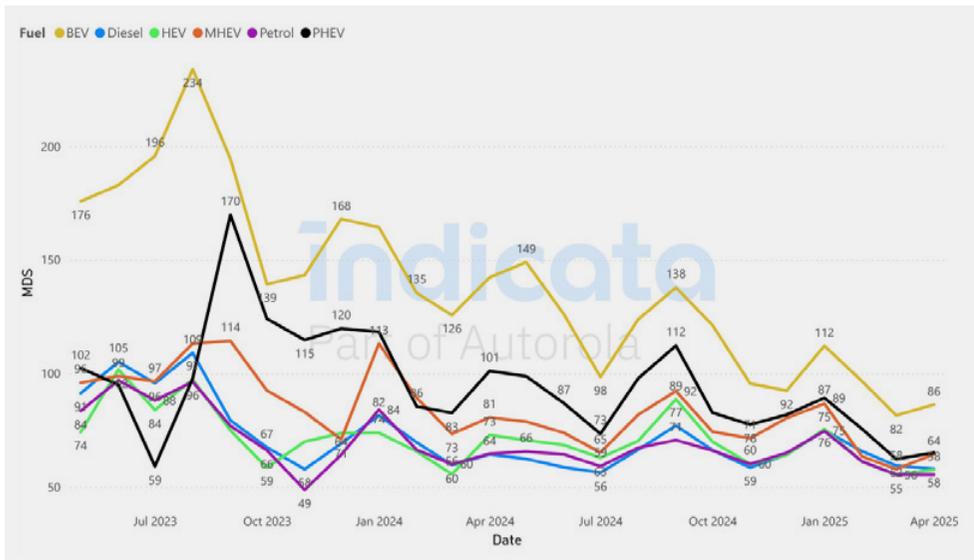
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



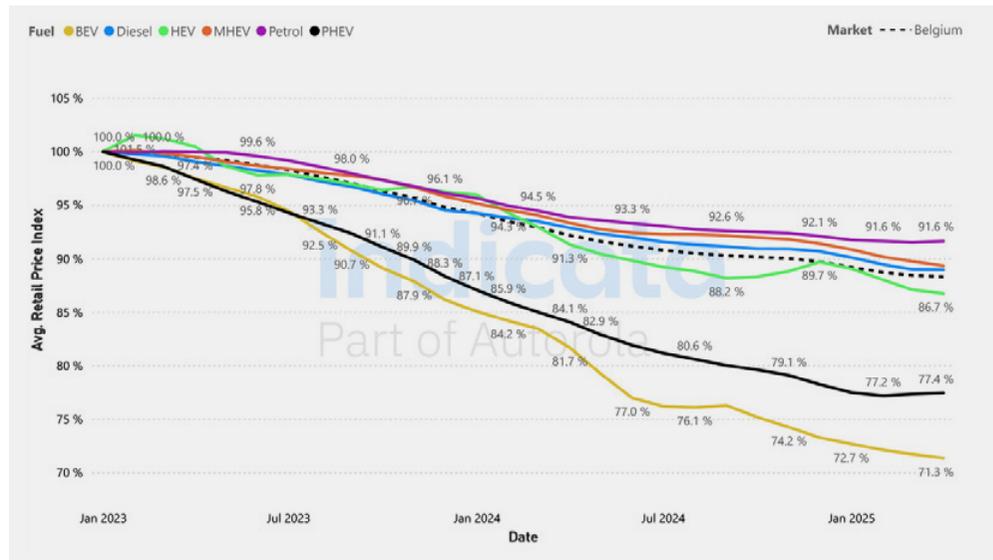
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



MDS by Fuel Type - Belgium



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



Les véhicules diesel d'occasion ont un potentiel d'exportation

Jusqu'au mois de février inclus, moins de 600 véhicules neufs à moteur diesel ont été immatriculés au Danemark. Cela représente une part de marché de moins de 3 %, et la tendance est à la baisse. La situation est encore plus dramatique pour les voitures d'occasion plus récentes, avec moins de 0,7 % pour les voitures de moins de deux ans et moins de 4 % pour les voitures de trois à quatre ans. Malgré la faiblesse de l'offre, cette situation crée déjà une surabondance de l'offre et une pression sur les prix, que l'on n'observe par ailleurs qu'avec les véhicules électriques.

Une perte de près de 3 points de l'indice des prix depuis le début de 2025 et l'attractivité du marché la plus faible, le rapport entre l'offre et la demande dans une comparaison des types de carburant suggèrent qu'il existe un potentiel d'exportation pour les moteurs thermiques. Dans le segment des occasions de 3 à 4 ans, les moteurs à essence perdent aussi rapidement des parts d'offre et de vente. Dans les deux analyses, ils sont actuellement à égalité avec les hybrides rechargeables et sont dépassés par ces derniers en termes d'attractivité du marché. Les hybrides rechargeables de 3 à 4 ans ont actuellement une excellente valeur moyenne de l'indice de désirabilité de 42,2. Cette évolution est également soutenue par la baisse de l'offre, qui se

traduit par une nouvelle diminution de l'offre étant donné que la part des nouvelles immatriculations en février était également inférieure à 3 %, soit moins de 600 unités.

Les hybrides légers, en revanche, qui sont essentiellement des moteurs thermiques modernes dotés d'un moteur couplé à une batterie de 48 V et qui s'accompagnent d'un surcoût technologique par rapport à leurs aînés, connaissent d'énormes difficultés au Danemark. Les économies potentielles liées à la baisse de la consommation de carburant ne sont pas proportionnelles aux coûts encore plus élevés des véhicules. La transformation du marché et le contrôle gouvernemental ont depuis longtemps dépassé le potentiel de développement technologique restant du moteur thermiques.

Néanmoins, les voitures à essence représentent toujours un tiers de l'offre totale actuelle de voitures d'occasion, et le chiffre pour les voitures de plus de cinq ans est stable à 60 %. En outre, plus de 90 % des petits véhicules utilitaires proposés sont des diesel. Il s'agit là d'un défi qu'il sera probablement difficile de relever dans une décennie sans une nouvelle intervention des pouvoirs publics. Même le fait que les trois voitures d'occasion les plus vendues soient toutes 100% électriques ne peut masquer cette réalité.

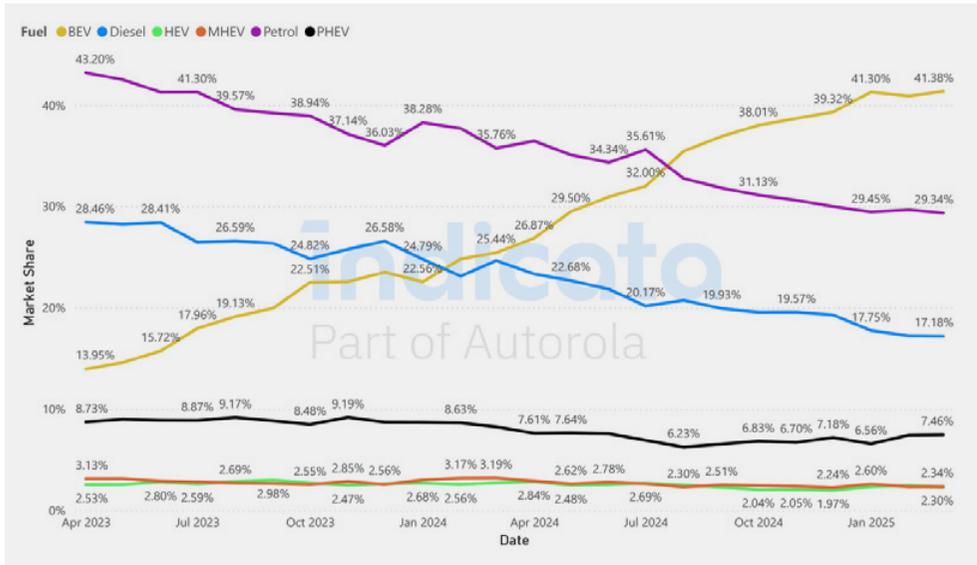
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	34.8
Volkswagen	ID.4	36.2
Škoda	Enyaq	40.7

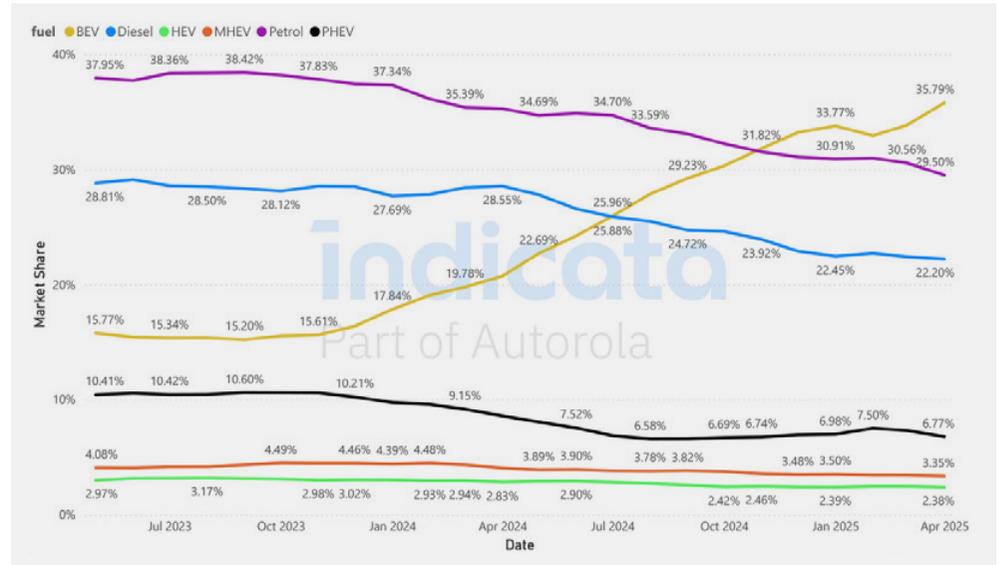
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	5	29x	12.6
BYD	ATTO 3	17x	21.1
MG	HS / EHS	26x	22.0

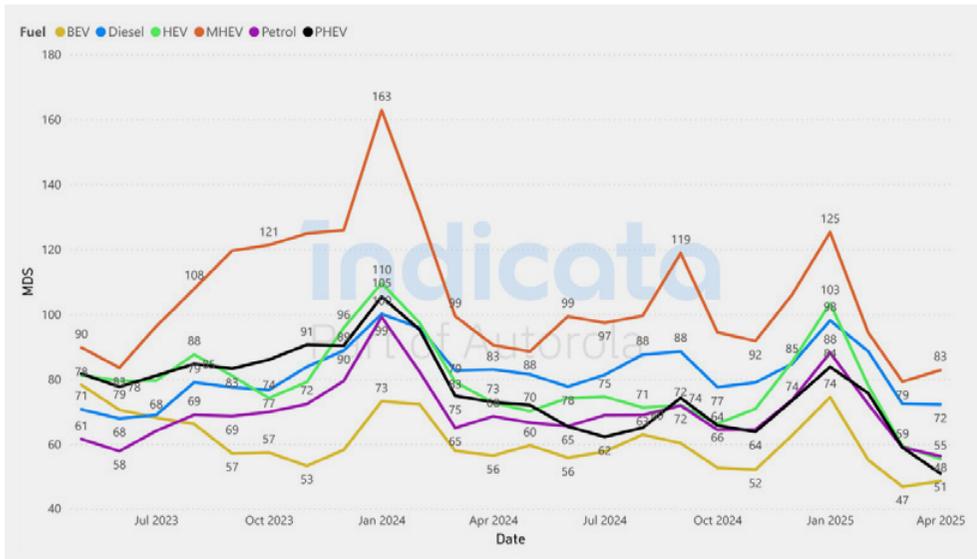
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



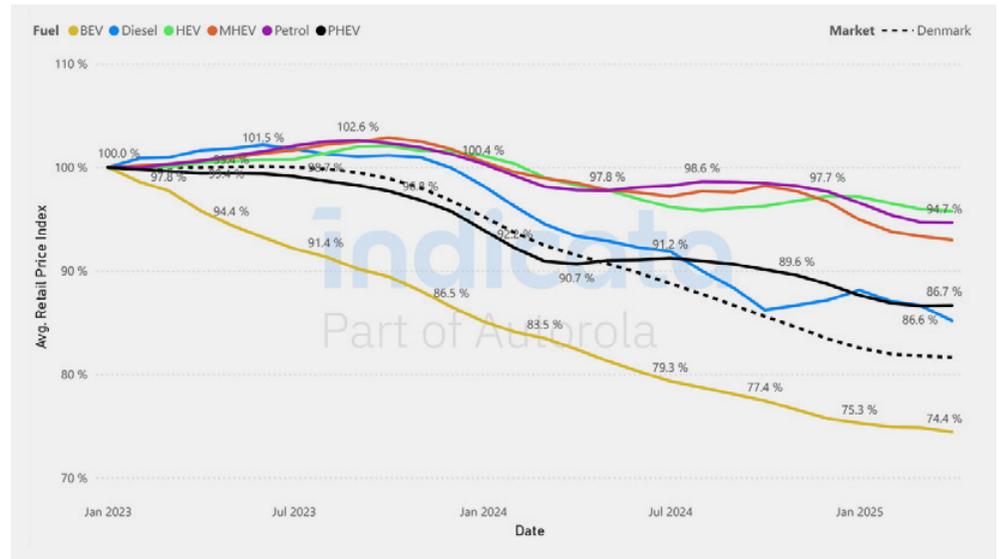
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



MDS by Fuel Type - Denmark



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



Indice des prix stable au 1er trimestre

Si les nouvelles immatriculations de véhicules neufs diesel sont en net recul en France depuis plusieurs années et disparaissent peu à peu avec une part de moins de 5 % du marché des voitures neuves en février, le marché de l'occasion pour ce type de carburant connaît une petite renaissance. La situation est idéale pour les concessionnaires en ce moment. Les quantités disponibles augmentent, tout comme les ventes, à tel point que l'attractivité du marché s'améliore réellement.

Il en résulte un indice des prix très stable. Et ceux qui pensent que cela ne s'applique qu'aux groupes d'âge plus élevés se trompent. Même dans le segment des moins de deux ans, la part des ventes a légèrement rebondi, passant de moins de 14 % à la fin de l'année dernière à plus de 15 %. En France, seuls les hybrides simples peuvent rivaliser avec cette évolution des prix. Bien que leur part des ventes stagne, en particulier sur les VO récents, ils occupent toujours les premières places en termes d'offre et de demande en France dans toutes les tranches d'âge.

Renault, le challenger de Toyota, affiche des prix stables et remplace progressivement son portefeuille de véhicules diesel d'occasion. En ce qui concerne la transition

vers l'électrique, le premier trimestre n'a pas répondu aux attentes. Même si la part de 17,7 % de véhicules neufs BEV vendus en février est supérieure à la moyenne européenne, avec deux constructeurs nationaux ambitieux, l'objectif zéro émission de 2035 est encore loin. Une part d'un peu plus de 14 % du marché français des voitures d'occasion montre que les véhicules restent principalement dans le pays, mais avec une part de vente de moins de 9 % et une attractivité du marché de plus de 117, mesurée en indice désirabilité, il n'y a pas assez de demande.

Dans ce contexte, l'indice des prix est resté modéré, avec une perte d'un peu plus d'un point d'indice depuis le début de l'année. Cependant, les premiers trimestres des deux dernières années ont tous montré une tendance de prix plutôt stable pour les modèles électriques. Le marché des véhicules utilitaires électriques d'occasion se développe également lentement. Sa part du stock d'offre est passée de 9,6 % à la fin de l'année dernière à 10,2 % actuellement, et avec une part de vente de 5,4 %, il ne se vend pas assez vite. Avec une moyenne de plus de 150, l'attractivité (MDS) calculée est presque exactement le double de celle des VUL diesel, qui dominent le marché, et dépasse donc le seuil de viabilité économique pour les concessionnaires.

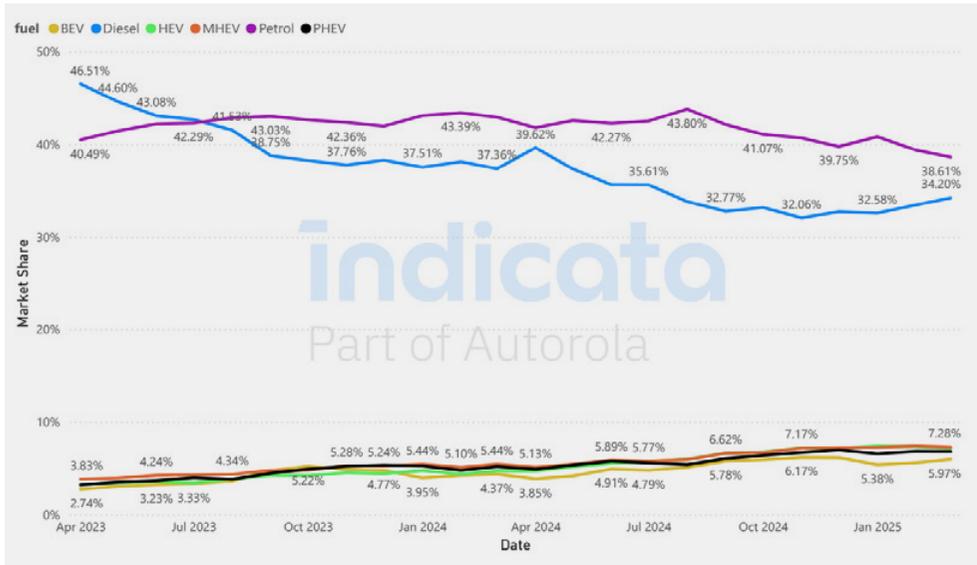
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	73.1
Renault	Clio	40.6
Peugeot	2008	70.1

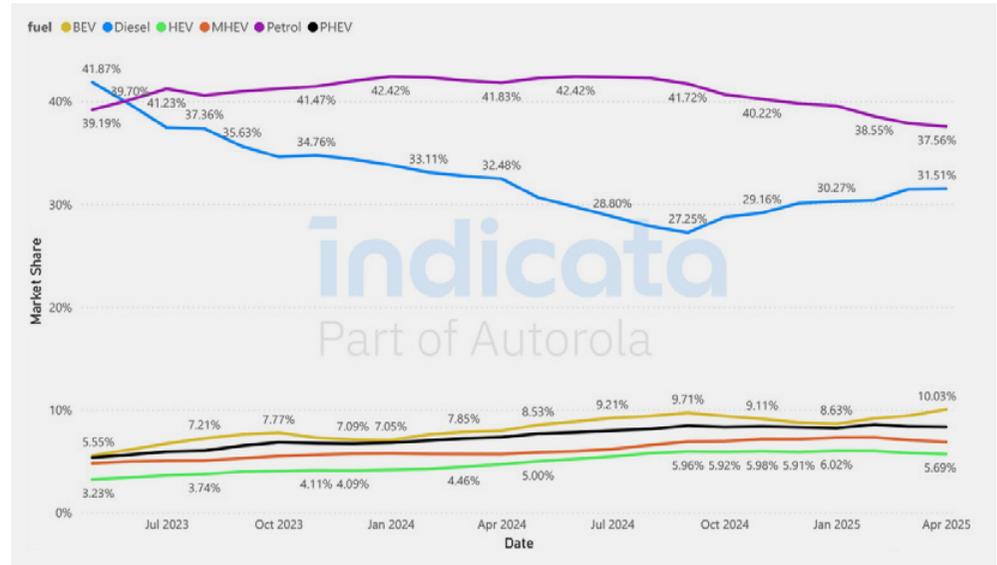
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Renault	Koleos	12x	30.6
Toyota	Yaris	11x	31.4
Toyota	RAV 4	11x	31.7

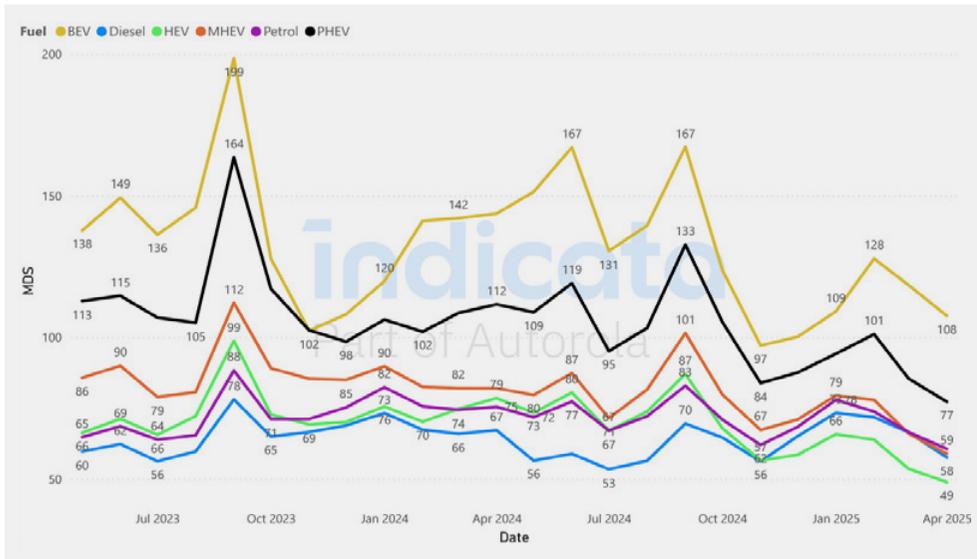
Sales Market Share by Month and Fuel Type - France



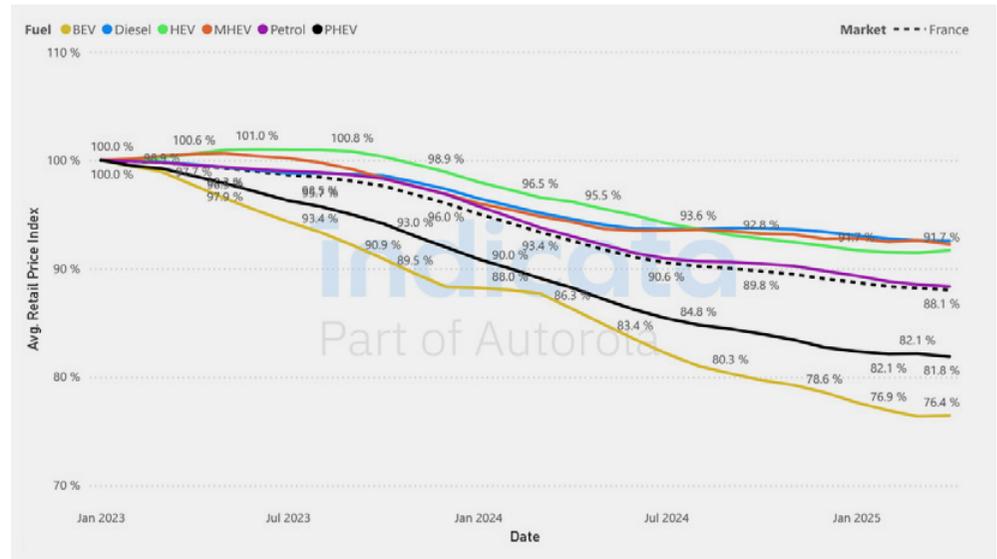
Stock Market Share by Month and Fuel Type - France



MDS by Fuel Type - France



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



La part des ventes de véhicules électriques d'occasion stagne

Le premier trimestre 2025 a montré une stagnation des ventes de véhicules électriques d'occasion de moins de deux ans, entre 9 et 10%. La demande ayant baissé, l'offre s'est légèrement réduite en fin 2024 à un peu plus de 10%. Le marché des voitures neuves 100% électriques en Allemagne a chuté de plus de 27% en 2024, diminuant l'arrivée de jeunes véhicules électriques.

Depuis le début de l'année, la part de l'offre a augmenté au premier trimestre, maintenant les prix sous pression. Le rapport offre/demande est passé de plus de 100 à moins de 90. Les véhicules électriques et thermiques se sont rapprochés chez les moins de deux ans, mais l'offre croissante a relégué les modèles électriques derrière les thermiques. En Allemagne, les véhicules électriques entre trois et quatre ans ont une meilleure performance et représentent près de 10 % des ventes, avec une offre d'environ 12 %.

Mais surtout, la valeur de l'indice désirabilité est meilleure de plus de 30 points à celle des véhicules électriques plus récents, ce qui indique un rapport offre/demande plus sain. Néanmoins, l'évolution des prix reste sous pression et a perdu en moyenne près de 3 points d'indice au cours du premier trimestre.

Les acheteurs allemands de véhicules neufs et d'occasion continuent à se comporter de manière plutôt conservatrice et ont tendance à se retenir même pour les hybrides. Les amateurs d'hybrides simples ne dépassent donc pas une part de 3 % des ventes, mais obtiennent des prix stables et une très bonne attractivité (MDS), en particulier dans les VO un peu plus vieux.

Toutefois, en raison du retour limité des immatriculations neuves des années précédentes, il n'y a pas actuellement d'accumulation de stocks importants qui pourraient accroître la pression sur les prix. Les diesel ont été affichés à la vente 1,5 point de pourcentage moins souvent au cours du premier trimestre de l'année, mais elles sont également moins demandées et moins susceptibles d'être vendues. Les prix et l'attractivité (MDS) restent donc stables et devancent toujours les véhicules électriques, hybrides rechargeables et véhicules hybrides dans tous les segments d'âge en part de marché. Grâce à la réduction de la taxe sur les carburants décidée par le gouvernement, à la quasi-absence de taxe sur les véhicules et à la faible consommation de carburant, les conducteurs de véhicules diesel en Allemagne bénéficient de coûts d'utilisation relativement faibles.

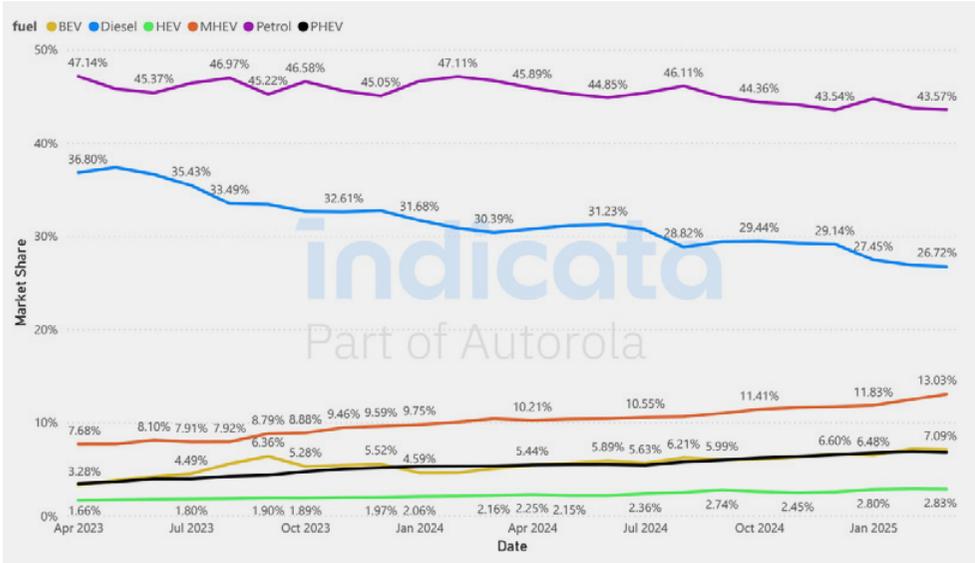
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	73.0
Volkswagen	T-ROC	70.2
Opel	Corsa	62.0

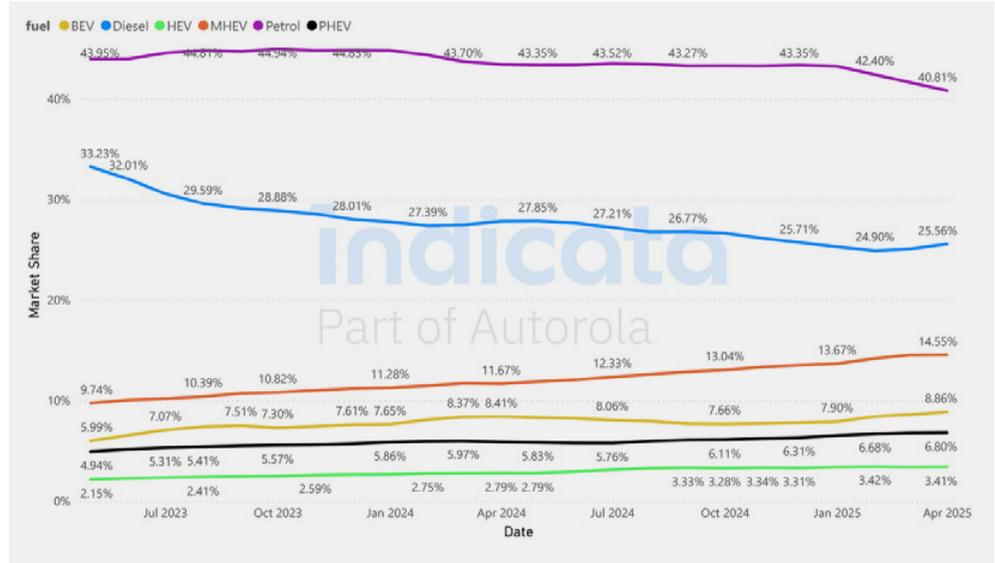
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	18x	20.5
Tesla	Model 3	15x	24.7
Mercedes-Benz	EQC	13x	28.5

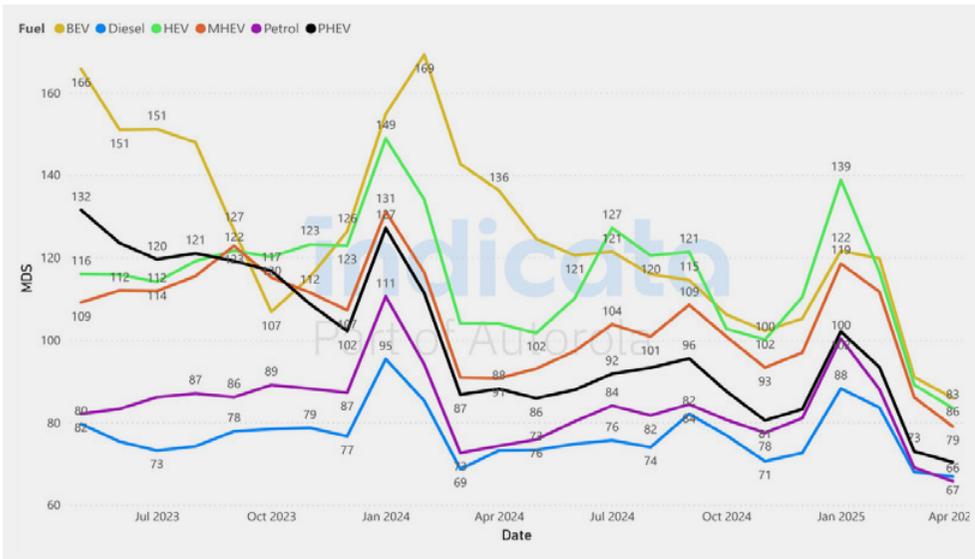
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Germany



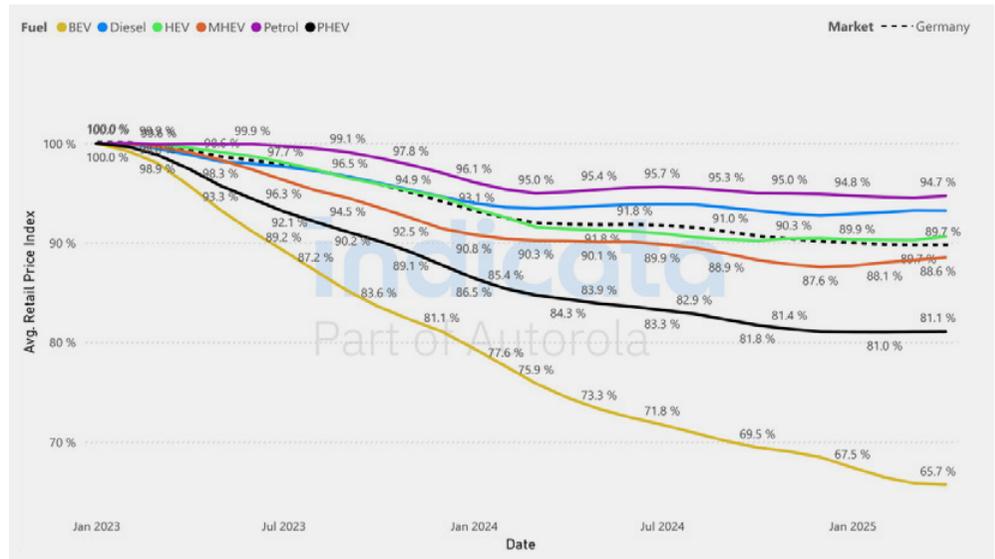
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Germany



MDS by Fuel Type - Germany



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



Les incitations gouvernementales en faveur des véhicules électriques n'ont pas encore eu d'impact sur le marché de l'occasion

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	51.5
Fiat	500	63.7
Volkswagen	T-ROC	68.9

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	9x	41.9
Dacia	Duster	8x	43.1
Toyota	Yaris Cross	8x	44.0

En février, l'Italie a immatriculé moins de véhicules électriques que le Danemark et la Suède, malgré une augmentation de 70 % par rapport à l'an dernier. Les voitures électriques représentent seulement 5 % du marché des voitures particulières en Italie. L'incitation gouvernementale pour les nouvelles immatriculations a pris fin le 3 mars, mais les avantages fiscaux privés devraient compenser cela dans les mois à venir.

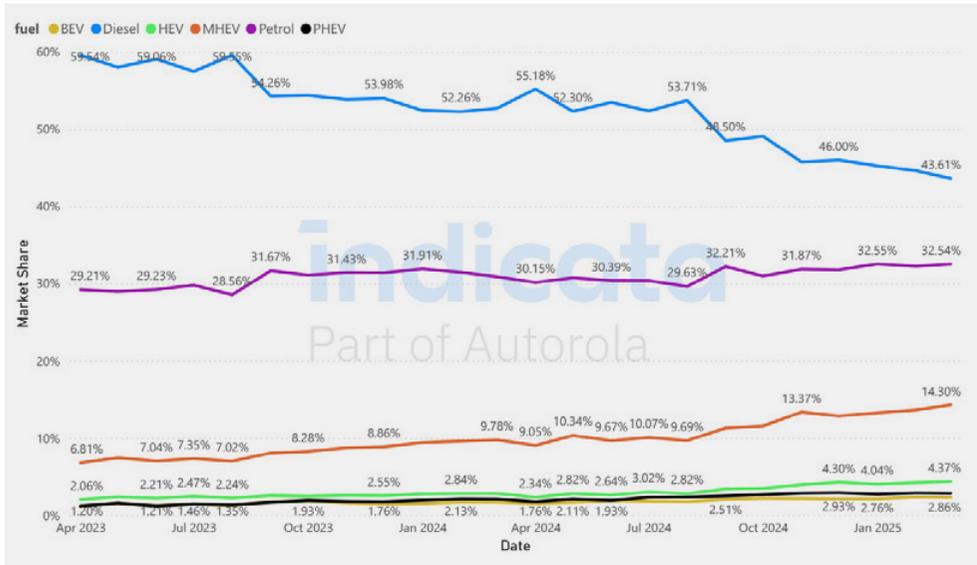
Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que les voitures électriques ne jouent pas un rôle majeur sur le marché italien des véhicules d'occasion, même dans le segment des VO récents, où elles représentent un peu plus de 5 % et suivent une tendance à la baisse. Bien que la part des ventes, régulièrement inférieure à 4 %, ait été suffisante pour absorber les volumes de retour sur le marché de la seconde main, sans incitations supplémentaires, la demande de véhicules d'occasion récents électriques dépassera les volumes actuellement enregistrés et créera une pression sur les prix.

L'attractivité des véhicules électriques de moins de deux ans s'est toutefois nettement améliorée au premier trimestre 2025, mais avec une valeur d'indice de désirabilité (MDS) d'un peu plus de 100,

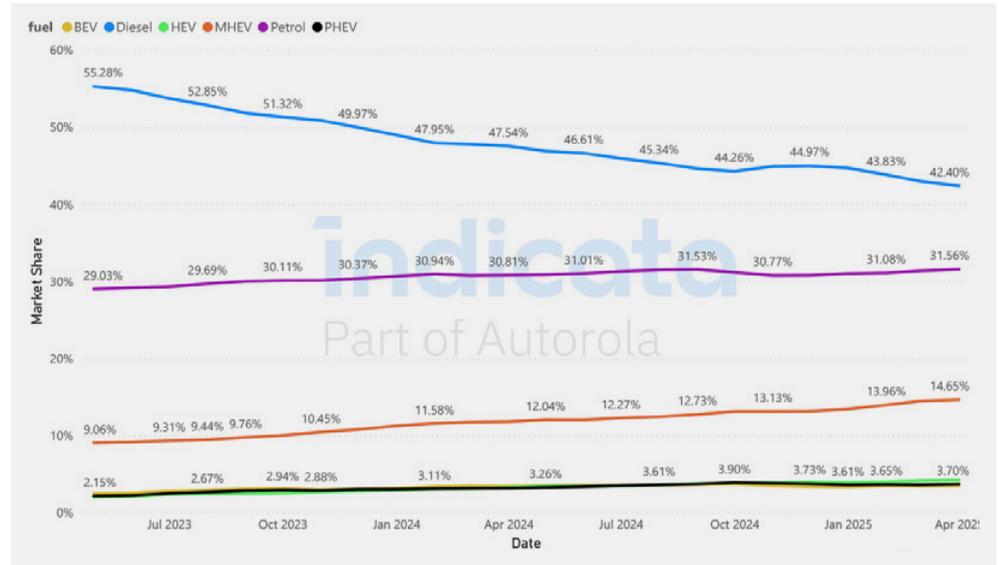
elle se situe encore environ 30 points au-dessus des moteurs thermiques. Dans le segment des moteurs thermiques, les hybrides légers - principalement la Fiat 500 - arrivent de plus en plus sur le marché. Ils représentent déjà près de 30 % du marché des véhicules occasion récents et perdent environ 2,5 points d'indice de prix au premier trimestre 2025.

Si l'attractivité (MDS) sur le segment des VO plus jeunes est encore au même niveau que les moteurs thermiques standards, le rapport se dégrade au fur et à mesure que les véhicules vieillissent. Sur le segment des VUL, l'attractivité progresse encore peu sur le marché de l'occasion. Avec seulement une part de 3 % des ventes mais un peu plus de 7 % de l'offre, les VUL électriques ont un indice de désirabilité supérieur à 200 et restent donc sans intérêt pour le commerce.

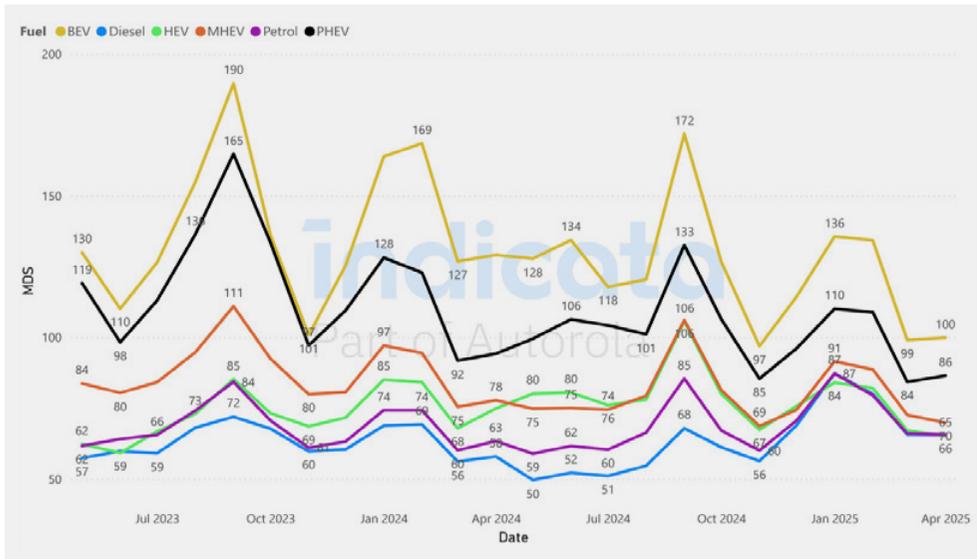
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Italy



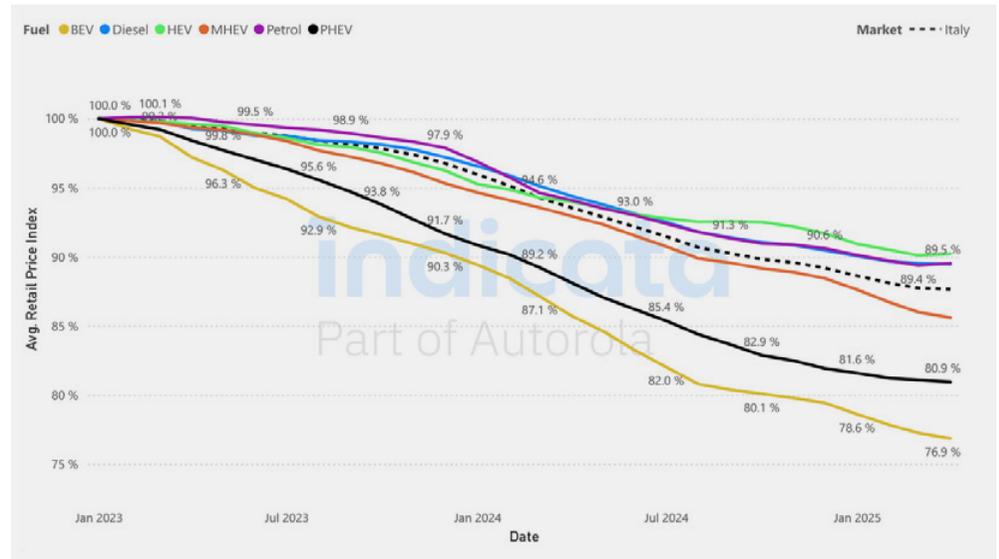
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Italy



MDS by Fuel Type - Italy



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



Les hybrides rechargeables gagnent du terrain

Même dans le segment des voitures d'occasion les plus anciennes, c'est-à-dire les voitures de plus de cinq ans, les diesel ne représentent que 7 à 8 % de l'offre et des ventes aux Pays-Bas. En outre, une part de marché des véhicules neufs inférieure à 1 % et un total de moins de 600 unités en février indiquent qu'il n'y aura pas de volumes importants à l'avenir.

Dans les segments VO plus jeunes jusqu'à 4 ans, les hybrides rechargeables ont fait une apparition plus forte et sont particulièrement bien représentés dans les ventes, représentant plus de 24% au cours des trois premiers mois de l'année. Bien que le volume de l'offre augmente pour atteindre un peu plus de 21 %, il n'est pas dépassé et génère une valeur d'attractivité moyenne (MDS) supérieure à la moyenne pour les Pays-Bas, soit moins de 64 en mars. Cependant, les plug-ins sont nettement inférieurs aux véhicules électriques sur le marché des véhicules neufs depuis des années, tant en termes de volume que de taux de croissance.

Une proportion nettement plus importante de véhicules électriques est exportée, faute d'une demande suffisante. Les véhicules entièrement électriques de cette tranche d'âge jusqu'à quatre ans qui sont commercialisés aux Pays-Bas, en revanche,

ont augmenté pour atteindre près de 16% à la fin de 2024, mais leur part des ventes a stagné au premier trimestre de cette année et est retombée à environ 14%. Compte tenu de l'afflux continu de nouveaux véhicules, le stock d'offre a augmenté pour atteindre près de 19 %, entraînant une détérioration de l'attractivité (MDS) à une valeur d'un peu moins de 100.

L'indice des prix a subi une perte de plus d'un point d'indice prix au cours du dernier trimestre, tout comme les hybrides rechargeables. Malgré l'affinité et l'accent mis par le pays sur l'électrification du parc, les hybrides simples apportent une solide contribution au commerce des voitures d'occasion aux Pays-Bas. 11% des ventes de voitures d'occasion de moins de quatre ans et un peu moins de 10% de l'inventaire ont assuré une amélioration de l'attractivité au premier trimestre avec une tendance stable et une tendance légèrement positive, résultant en un indice de prix presque identique à celui de janvier.

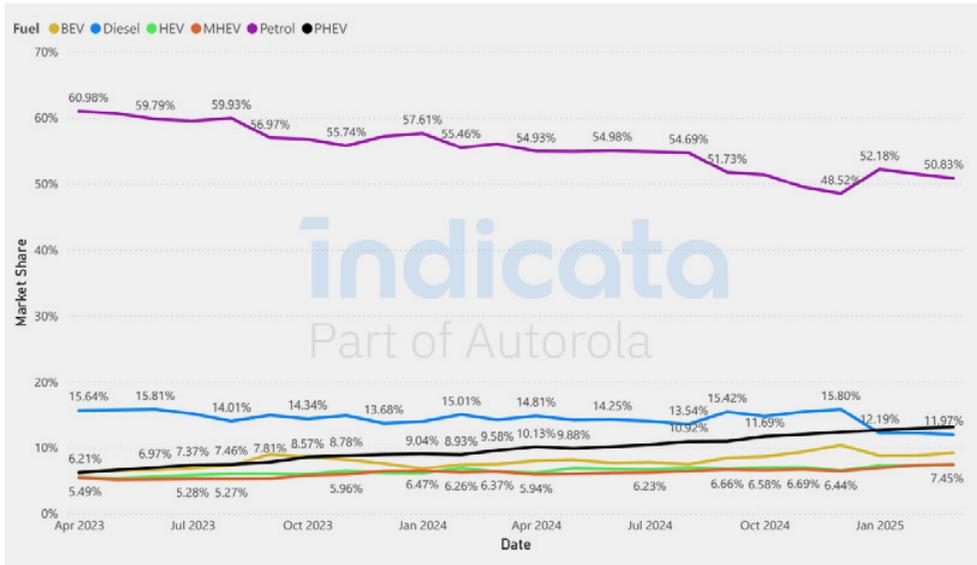
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	69.3
Volvo	XC40	47.3
Renault	Captur	52.2

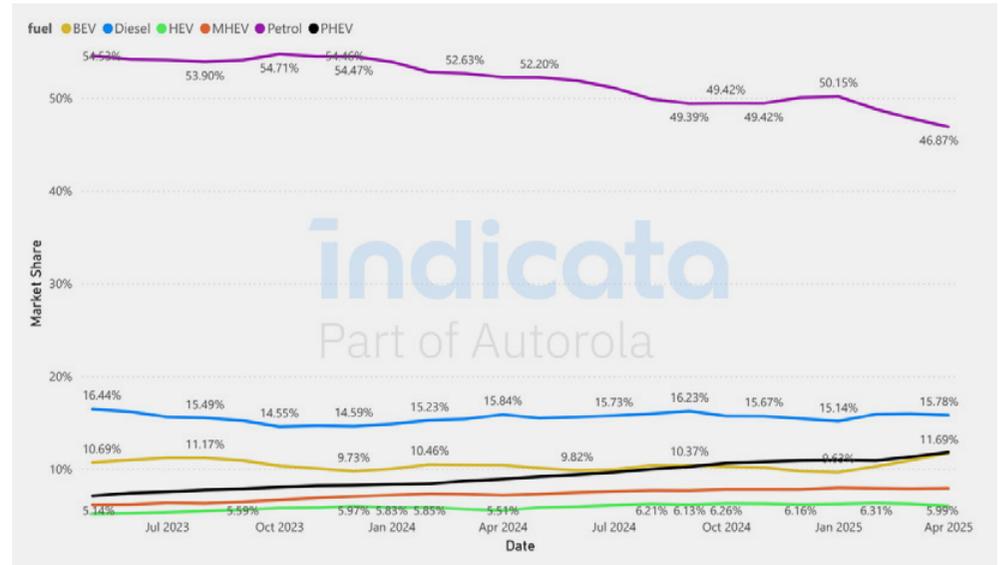
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Lynk & Co	01	15x	23.4
Cupra	Tavascan	14x	26.7
Cupra	Terramar	11x	33.8

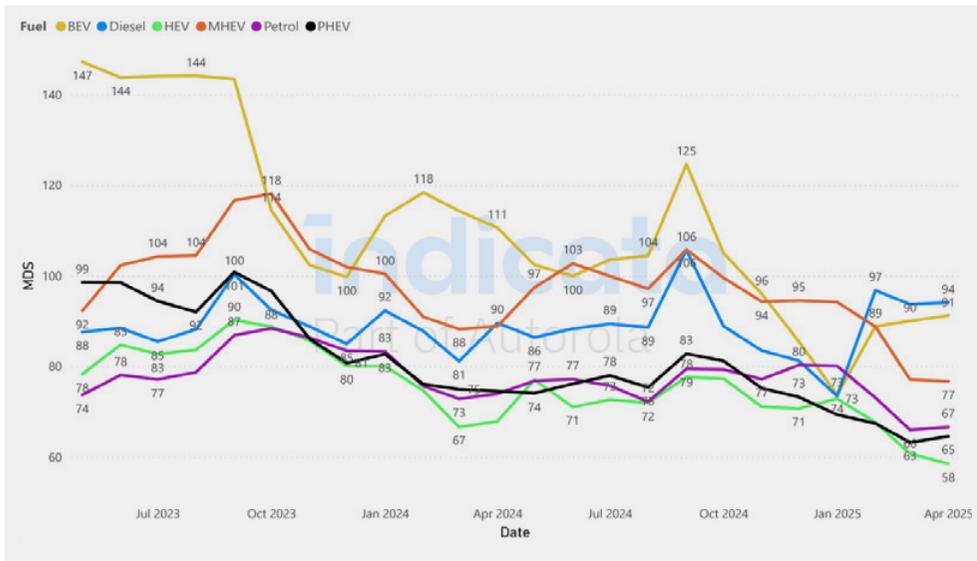
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



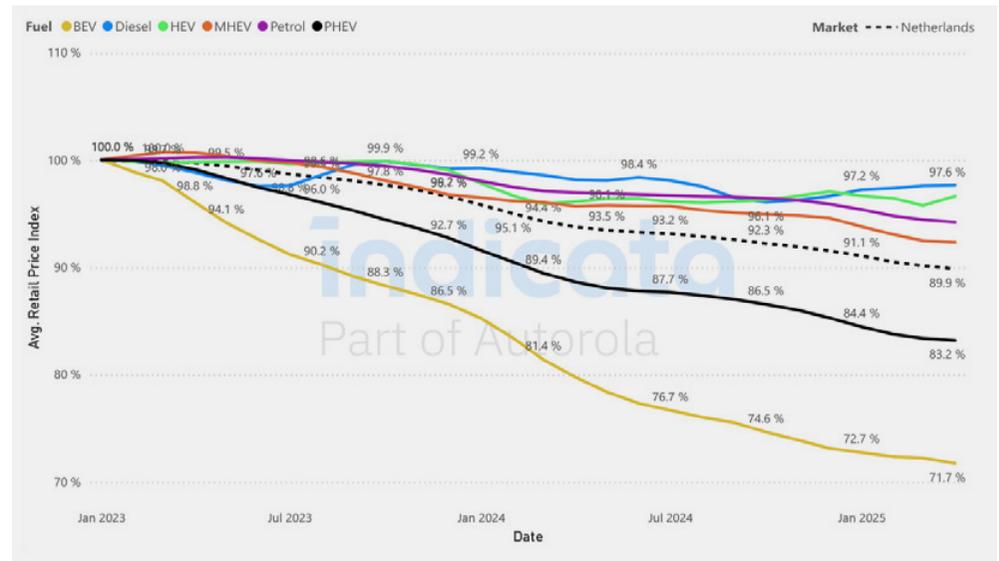
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



MDS by Fuel Type - Netherlands



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



Les hybrides simples ont le vent en poupe grâce à Toyota

En remplacement du programme polonais d'incitation "Mój elektryczny samochód" ("Ma voiture électrique"), qui a été arrêté en 2024, le programme financé par l'UE "NaszEauto" ("NotreVoiture") a été lancé en février 2025. Ce changement devrait stimuler l'ajout de voitures d'occasion sur le marché grâce à l'introduction de nouveaux véhicules particuliers entièrement électriques. La part des ventes de jeunes véhicules d'occasion a stagné à environ 4 % au premier trimestre, contribuant ainsi à réduire la proportion du parc automobile de 7 % au début de l'année à un peu plus de 6 %, ce qui a diminué l'attractivité du marché à son niveau le plus bas depuis deux ans, soit 130 points.

Par ailleurs, la baisse continue des prix des véhicules électriques a également influencé cette tendance. Tesla & Co ont enregistré une diminution d'environ 2,7 points de l'indice des prix demandés depuis le début de l'année, tandis que les hybrides rechargeables ont connu une baisse similaire de plus de deux points. En termes de volume, ces derniers se situent à un niveau comparable dans les tranches d'âge les plus jeunes, tout en présentant un meilleur rapport offre/demande (indice de désirabilité) de 30 points et une tendance

des prix moins négative. Le succès des hybrides simples en Pologne est largement attribuable à la popularité de la marque Toyota, avec des parts de ventes et d'offre bien supérieures à la moyenne européenne pour ce type de carburant, équilibrant ainsi le marché au premier trimestre et maintenant sa position de leader parmi les types de carburant en Pologne. Les prix ont même regagné plus de 2 points d'indice depuis la fin de l'année dernière.

Toutefois, dans la tranche d'âge la plus jeune (jusqu'à 2 ans), les parts de vente diminuent, entraînant une augmentation des volumes d'approvisionnement. Ainsi, le rapport entre l'offre et la demande s'est dégradé, avec des valeurs de l'indice de désirabilité désormais sous-cotées par les voitures à essence et les hybrides légers. Les véhicules à essence ont bénéficié d'une diminution de leurs prix d'environ 1,5 point d'indice au premier trimestre, augmentant leur part de ventes de 4 points de pourcentage. Le succès des variantes essence et hybride léger du Hyundai Tucson a également permis à ce modèle de se classer troisième parmi les véhicules d'occasion récents de moins de quatre ans les plus vendus, derrière les modèles de Toyota.

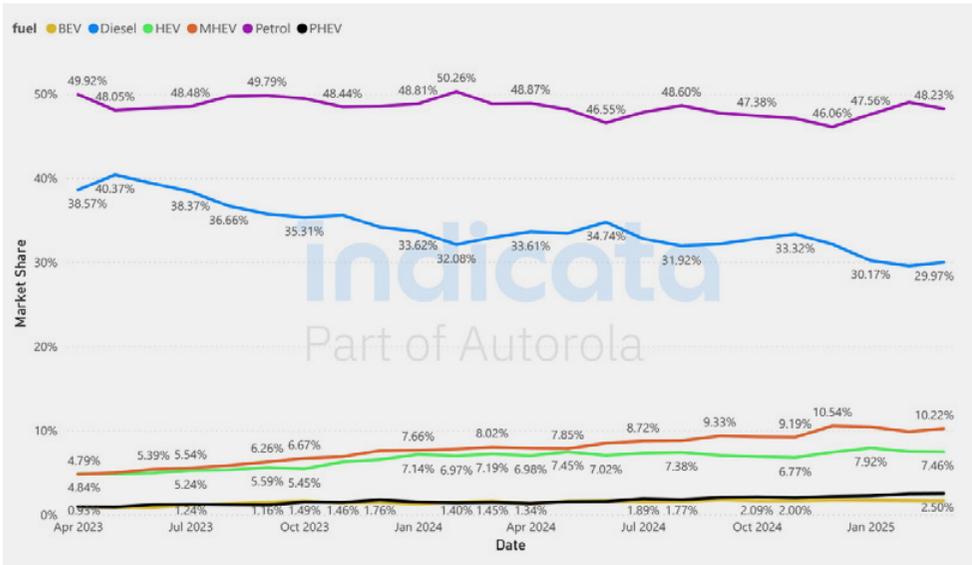
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	61.1
Toyota	Yaris	46.9
Hyundai	Tucson	48.2

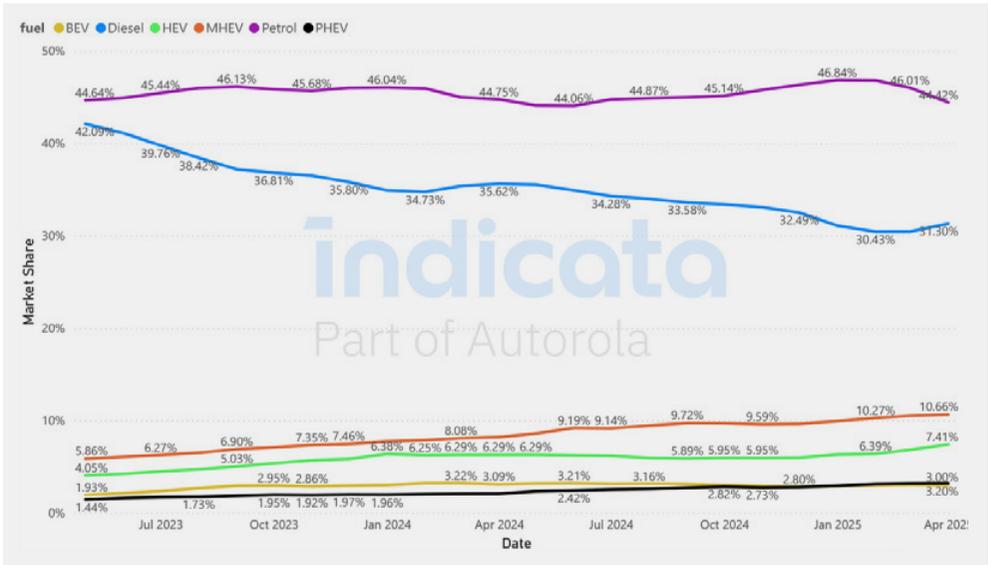
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Suzuki	Swift	10x	34.6
Seat	León	10x	36.6
Volkswagen	T-Cross	10x	37.9

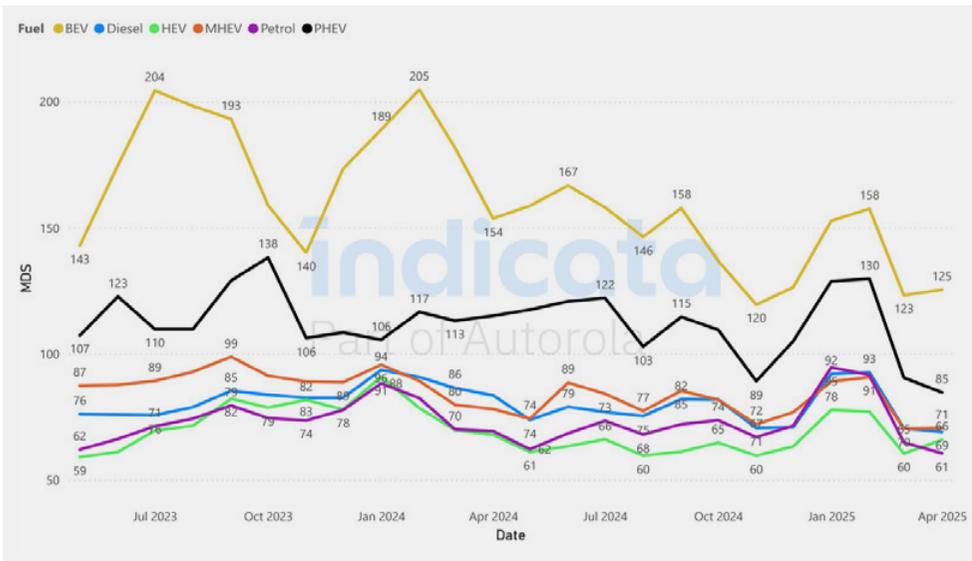
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Poland



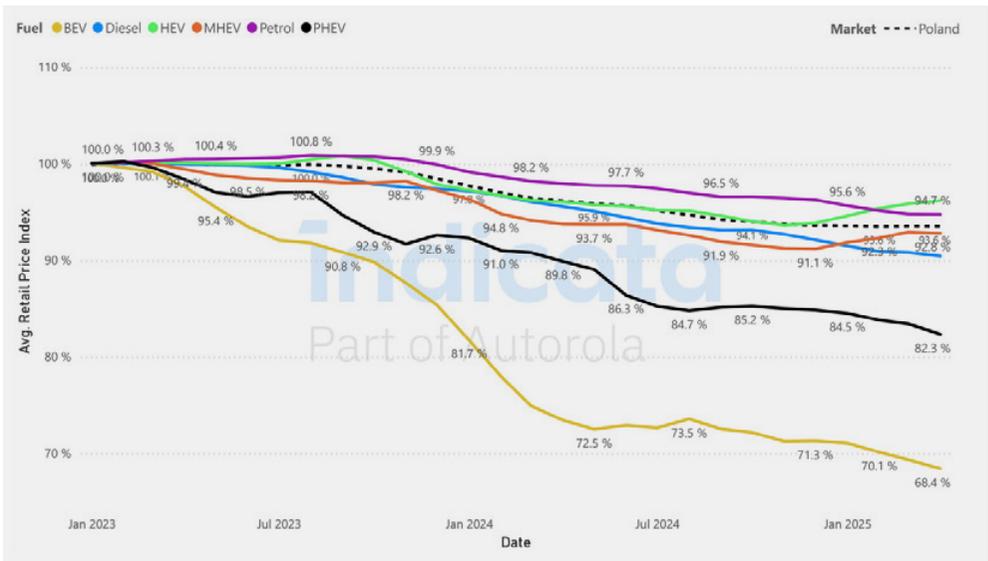
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Poland



MDS by Fuel Type - Poland



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



Les véhicules électriques sont abordables et réussissent dans le segment de milieu de gamme

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	58.6
Mercedes-Benz	A-Class	67.3
Peugeot	208	60.7

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

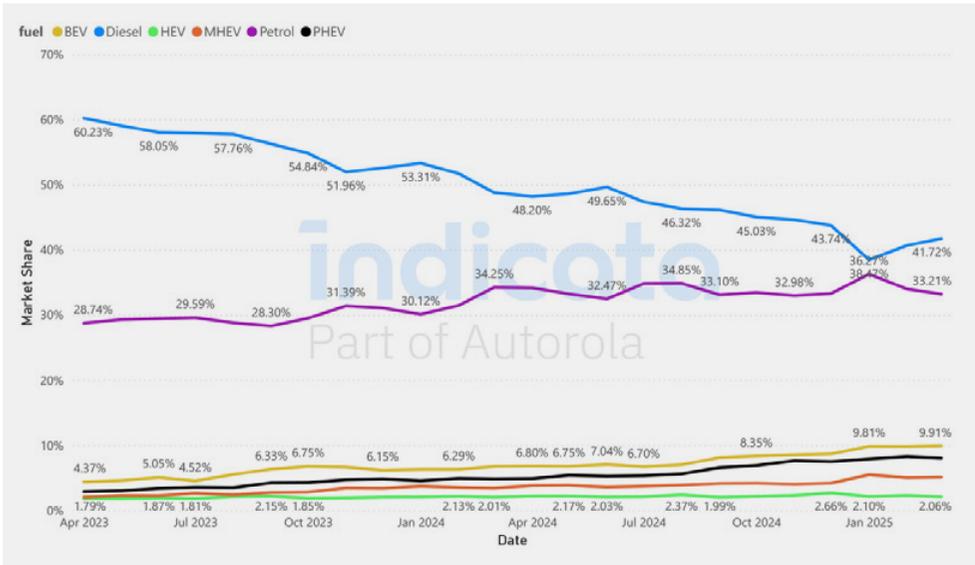
Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Rio	11x	32.1
Dacia	Duster	9x	38.0
DS Automobiles	DS 4	9x	39.8

Le Portugal accélère l'électrification de son marché automobile. Le gouvernement a élargi les subventions pour les véhicules neufs jusqu'à 55 000 €, augmentant la part de marché des BEV à 21 % en février. Les véhicules électriques d'occasion plus récents ont une part de marché de 13 %, tandis que les modèles de trois à quatre ans sont passés de 14 % à 17 % au premier trimestre. Ce succès a entraîné des ajustements de prix, baissant l'indice de deux points.

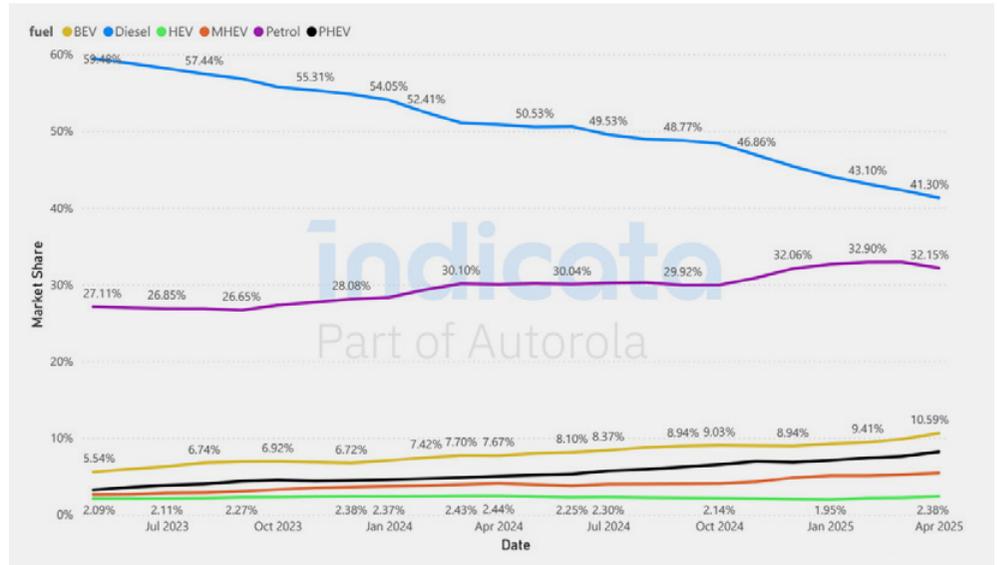
Les véhicules électriques du segment des voitures d'âge moyen ont connu une forte demande, contrairement aux récents véhicules de moins de deux ans. Les hybrides rechargeables et électriques se partagent des parts de marché similaires, avec une hausse notable pour les voitures 100% électriques en 2024. Les prix des véhicules rechargeables sont restés stables au premier trimestre, bien que la demande future des véhicules d'occasion soit incertaine en raison d'une infrastructure insuffisante, malgré les investissements du gouvernement.

Les hybrides simples montrent une stabilité des prix et une forte demande pour les modèles de plus de cinq ans, mais les plus jeunes ont souffert dans l'attractivité du marché.

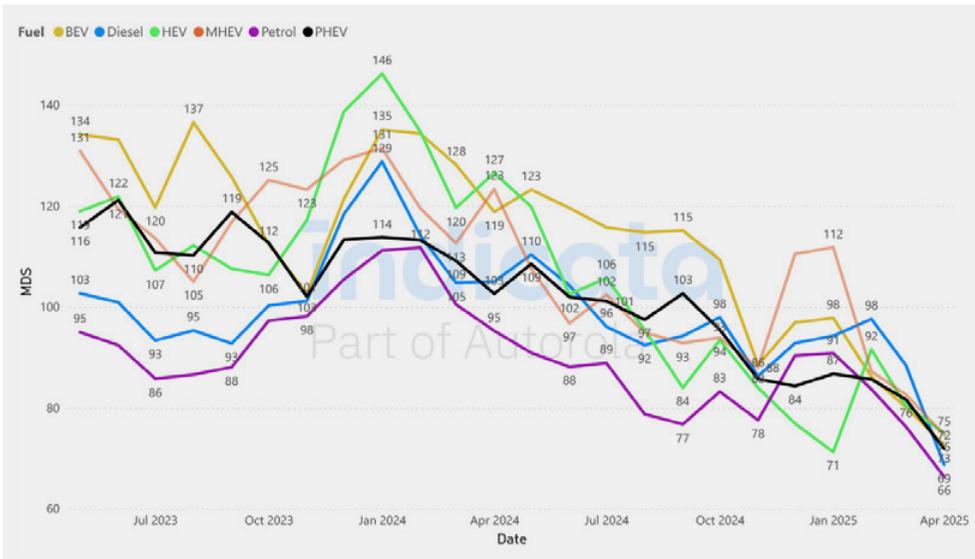
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



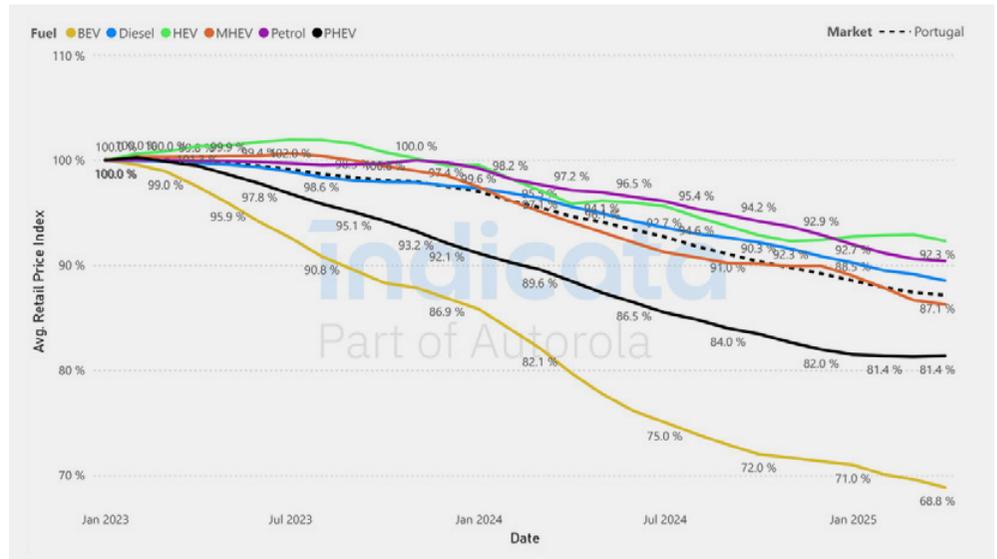
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



MDS by Fuel Type - Portugal



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



Peu de VE, mais des prix à contre-courant de la tendance

Depuis le milieu de l'année dernière, l'Espagne débat de l'opportunité de renouveler ou d'étendre le programme MOVES III. Compte tenu de la faible acceptation des véhicules électriques, subventionner les nouveaux véhicules électriques et hybrides rechargeables semblait être le seul moyen de stimuler la demande. Le différend politique a maintenant pris fin avec la publication de l'extension du budget pour le programme existant le 1er avril, y compris les subventions rétroactives.

Cependant, l'impact des programmes précédents sur le marché des véhicules neufs a été limité jusqu'à présent. Avec une part de marché de moins de 6 % l'année dernière et de près de 7 % en février 2025, l'Espagne est l'un des cinq plus grands marchés d'Europe, mais ses performances sont faibles. Avec une part de marché actuelle de 6,6 % pour les VO de moins de deux ans, le marché des véhicules d'occasion parvient à suivre dans une certaine mesure, mais au cours des derniers mois, l'offre a atteint plus de 9 % et maintient le rapport entre l'offre et la demande à une valeur médiocre de plus de 130 pour l'indice MDS.

Cela rend d'autant plus surprenante l'évolution de l'indice des prix, qui a gagné

près de 1,7 point d'indice depuis le début de l'année. Les hybrides rechargeables se vendent un peu mieux, puisqu'ils représentent actuellement près de 8 % des voitures d'occasion de moins de deux ans, contre une offre d'un peu plus de 9 % du marché. L'attractivité moyenne (MDS) des hybrides rechargeables récents atteint ainsi une valeur moyenne de 30 points supérieure à celle des variantes entièrement électriques et ne perd que 0,6 point d'indice au premier trimestre 2025 en termes de prix demandés.

Les hybrides restent attractifs parmi les véhicules d'occasion récents de moins de quatre ans, mais leur indice de prix a baissé de -1,2 point. Seuls les véhicules diesel et les hybrides légers n'ont pas vu leurs prix changer au premier trimestre. Dans le segment des utilitaires légers, les subventions ont efficacement réinjecté du stock.

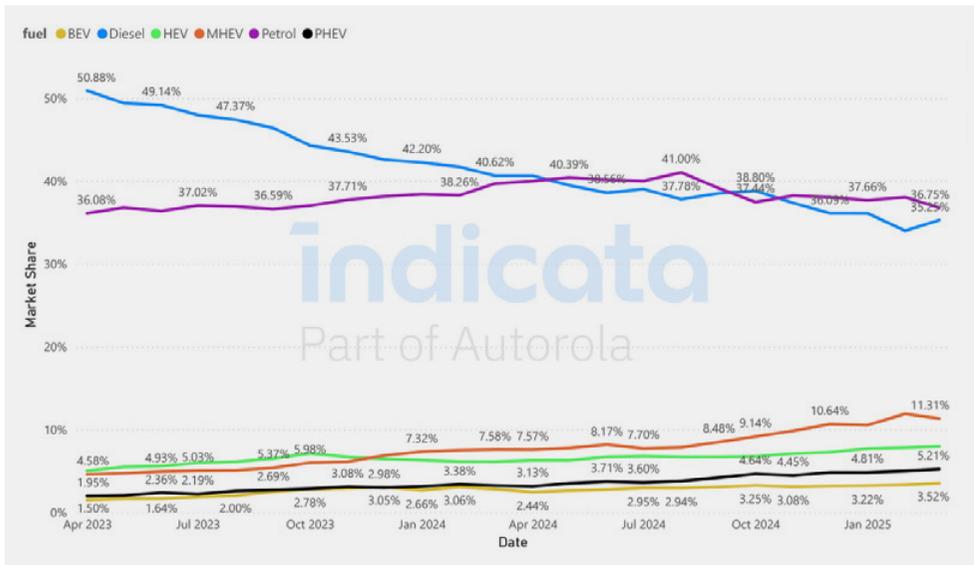
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Nissan	Qashqai	83.4
Toyota	CH-R	48.0
Peugeot	2008	70.5

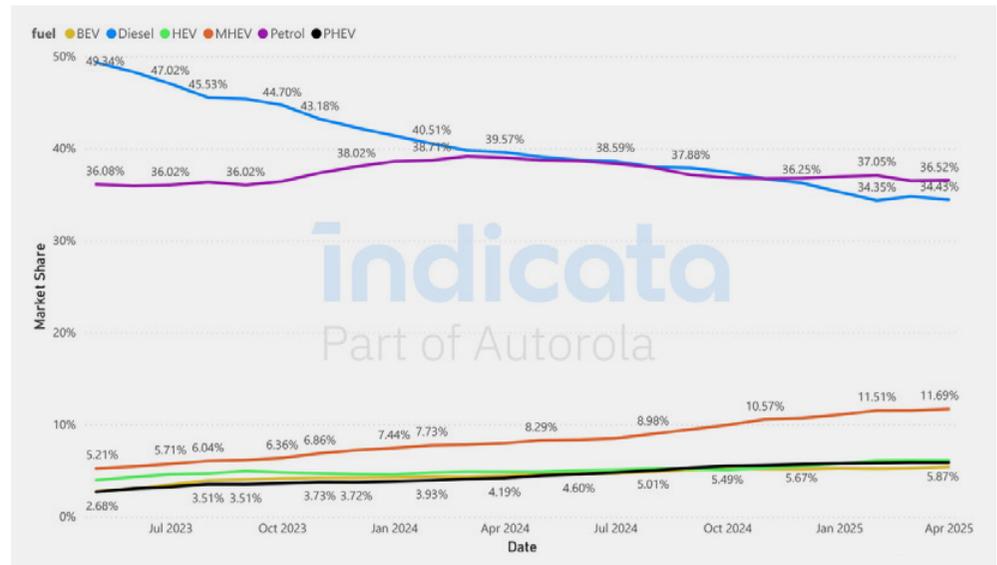
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	11x	33.0
Toyota	RAV 4	10x	36.0
Lexus	NX-series	10x	36.5

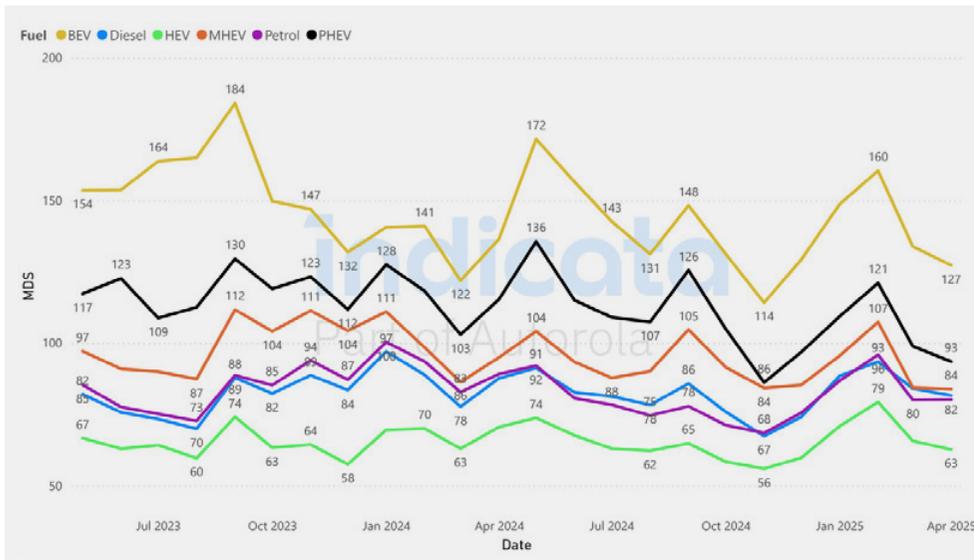
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Spain



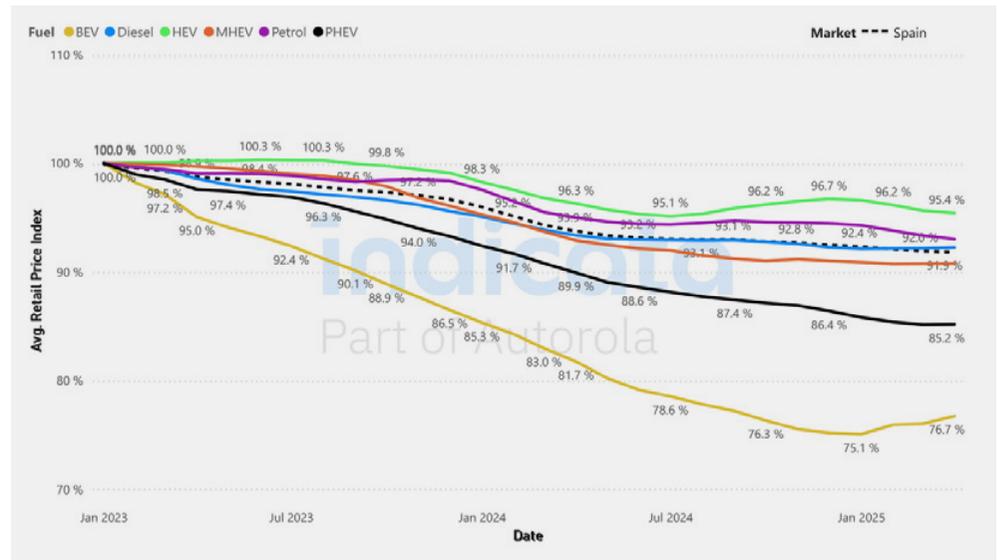
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Spain



MDS by Fuel Type - Spain



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



Les prix des hybrides rechargeables sont nettement plus stables que ceux des véhicules électriques

Malgré le fait que de nombreuses incitations à l'achat et à l'utilisation de véhicules électriques aient été supprimées en Suède, entraînant dans un premier temps une baisse des nouvelles immatriculations, les voitures 100% électriques continuent de représenter la plus grande part des véhicules neufs avec 35% de tous les types de carburants. Avec les PHEV (26 %) et une petite part d'hybrides simples, les motorisations électrifiées représentent deux véhicules neufs sur trois. Les véhicules électriques se sont déjà fortement implantés dans les groupes de véhicules occasionnels récents.

La transformation du marché se reflète dans le fait qu'ils représentent régulièrement plus de 30 % du volume de l'offre et plus de 26 % des ventes de jeunes véhicules occasion de moins de deux ans, avec une augmentation similaire pour les trois à quatre ans au cours du premier trimestre. Pour soutenir cette évolution, la prime à la casse, auparavant inefficace, a été plus que doublée et portée à 25 000 SKR en avril. En outre, les engagements des fournisseurs de carburant en matière de réduction des émissions seront renforcés dans le courant de l'année, ce qui entraînera une augmentation des mélanges de biocarburants et donc une hausse des prix de l'essence. Avec la taxe sur les véhicules à moteur, qui profite principalement aux conducteurs de véhicules électriques, il reste donc financièrement intéressant d'utiliser un

véhicule électrique en Suède, ce qui stimule le marché de l'occasion. La demande de modèles 100% électriques s'est à nouveau améliorée au premier trimestre, mais reste serrée, avec une valeur d'indice de désirabilité légèrement inférieure à 100, en particulier pour les voitures d'occasion les plus récentes de moins de deux ans.

L'ajustement des prix affichés sont également en forte baisse, perdant plus de trois points d'indice au cours du dernier trimestre. Les hybrides rechargeables affichent actuellement de bien meilleurs résultats en termes d'évolution des prix et d'attractivité (MDS). Les prix sont restés stables en moyenne au premier trimestre et l'attractivité moyenne (MDS) est au même niveau que celle des moteurs thermiques, surtout pour les modèles de moins de deux ans. Dans le segment d'âge moyen, l'offre est actuellement plus importante en hybrides rechargeables qu'en véhicules électriques, et la demande ne parvient pas à maintenir l'équilibre. Bien que les hybrides simples bénéficient de peu d'attraits en Suède, leur popularité est limitée sur le marché de l'occasion. Entre 7 et 8 % des ventes et un peu plus de 6 % du stock de voitures d'occasion de moins de quatre ans constituent une bonne base pour un rapport offre/demande sain et des prix demandés presque identiques à ceux de 2023, bien qu'avec une tendance légèrement négative.

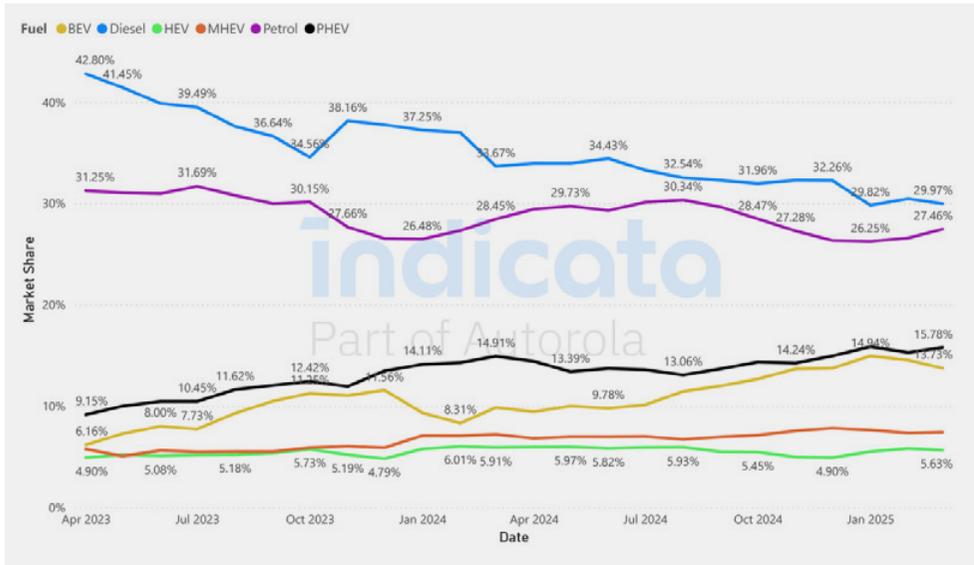
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	43.3
Volvo	XC40	40.7
Volvo	XC60	53.1

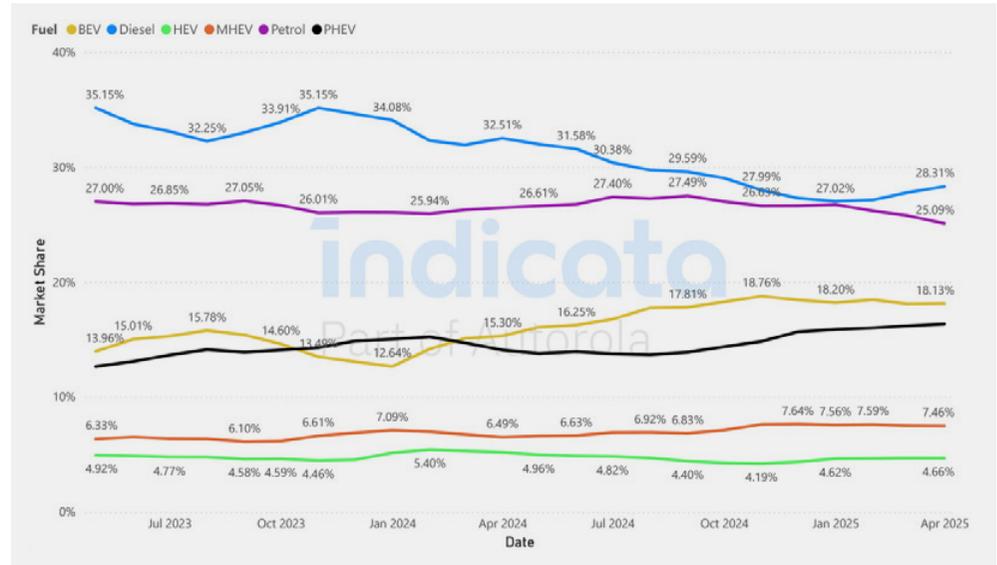
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mini	3-door / 5-door Hatch	14x	25.7
BMW	i3	13x	28.7
Volkswagen	T-ROC	12x	29.2

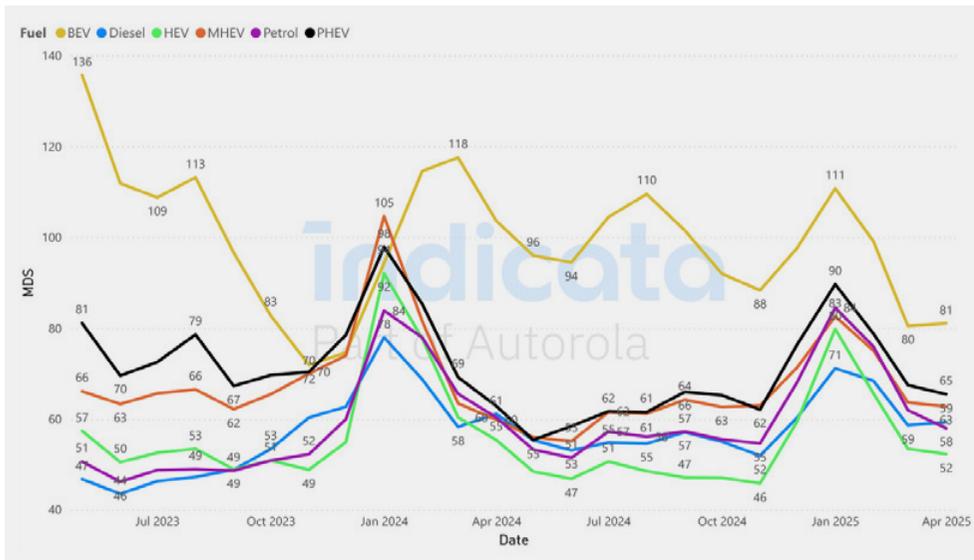
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



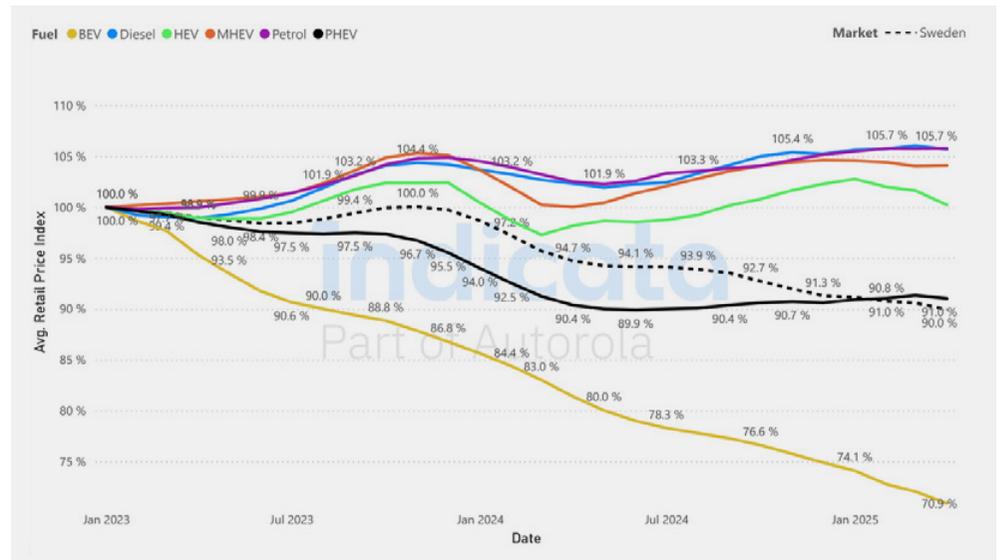
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



MDS by Fuel Type - Sweden



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



Une voie ambitieuse vers l'électrification

Les véhicules électriques gagnent également du terrain en Turquie, atteignant une part remarquable de près de 13 % du marché des véhicules neufs en février, selon TÜIK. Cela représente une augmentation de 72 % par rapport à la même période l'année dernière et, en termes absolus, plus qu'aux Pays-Bas. Cette croissance s'accompagne de l'expansion du réseau public de recharge, qui, selon les chiffres du gouvernement, a dépassé les 11 000 emplacements avec 28 000 points de recharge en février.

Ce succès est attribué à la taxe à la consommation favorable (OTV) et est certainement aussi stimulé par la production nationale de la marque Togg. BYD, un autre acteur important, a convenu d'investissements importants avec le gouvernement turc pour construire une usine - notamment pour contourner les droits d'importation de l'UE - et a atteint une part de marché de 2,5 % pour les véhicules neufs en février. Au premier trimestre, la part des ventes de véhicules d'occasion récents a augmenté en conséquence pour atteindre 8,5 % et a amélioré l'attractivité du marché mesurée dans l'indice de désirabilité de près de 9 points. L'évolution des prix des véhicules électriques au cours du trimestre a été du même ordre que celle des moteurs

thermiques et reste sujette à des corrections de prix à la hausse en raison de l'inflation. Le taux d'inflation annuel général en Turquie était légèrement inférieur aux attentes, à 39,1 % en février. Les hybrides rechargeables ont beaucoup plus de mal que leurs homologues entièrement électriques sur le marché turc et continuent de jouer un rôle négligeable en termes de volume. Même dans la tranche d'âge la plus jeune, ce type de motorisation a une part de marché de moins d'un pour cent en termes de ventes et légèrement supérieure à 1 % en termes de volumes de stock.

Les véhicules rechargeables sont le seul segment à avoir subi des corrections de prix négatives depuis le début de l'année, malgré l'inflation. Leurs jours de stockage augmentent et atteignent un indice MDS inférieur de 30 points en moyenne à, les moteurs à essence qui dominent le marché et encore 15 points de plus que les véhicules électriques. Comme sur de nombreux autres marchés, les hybrides simples n'atteignent qu'une part de marché relativement faible en Turquie, avec moins de 3 % dans le segment des plus récents, mais ils brillent par leur très bonne attractivité (MDS) et l'évolution de leurs prix. Les volumes suivants sont vendus rapidement à des prix stables.

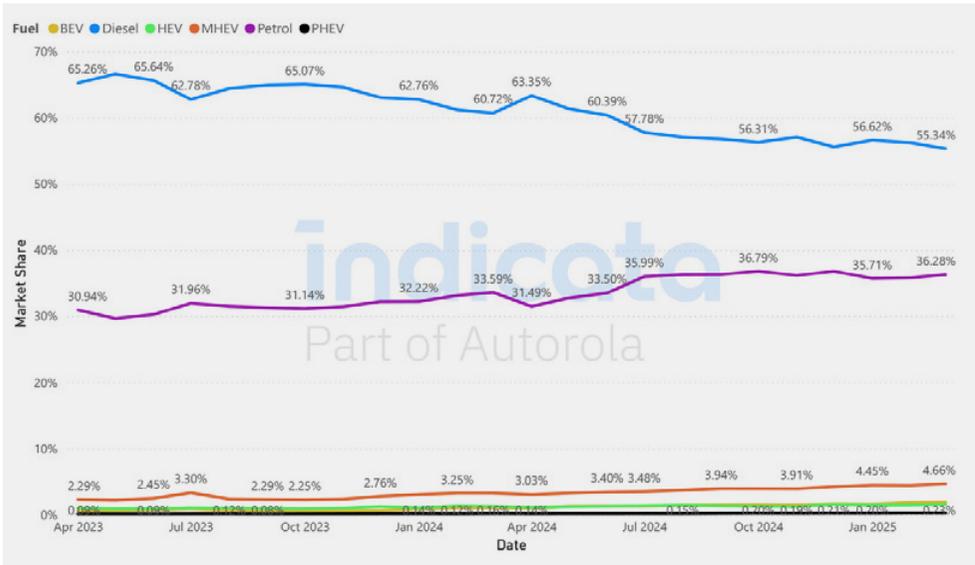
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Egea	27.3
Renault	Clio	27.4
Renault	Mégane	32.1

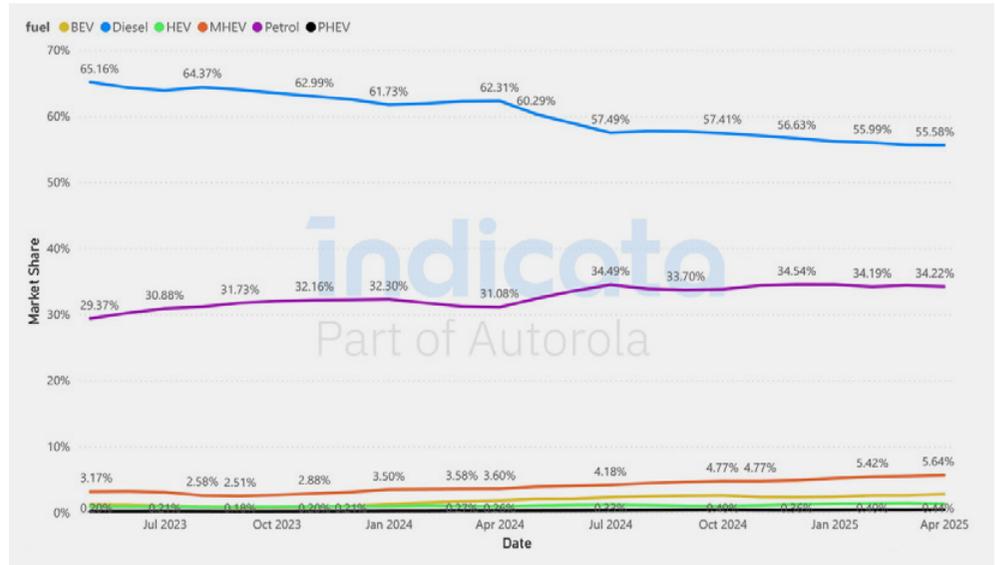
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Chery	Tiggo 7 Pro	17x	21.8
Citroën	C5 Aircross	16x	23.2
Citroën	C4 X	15x	24.0

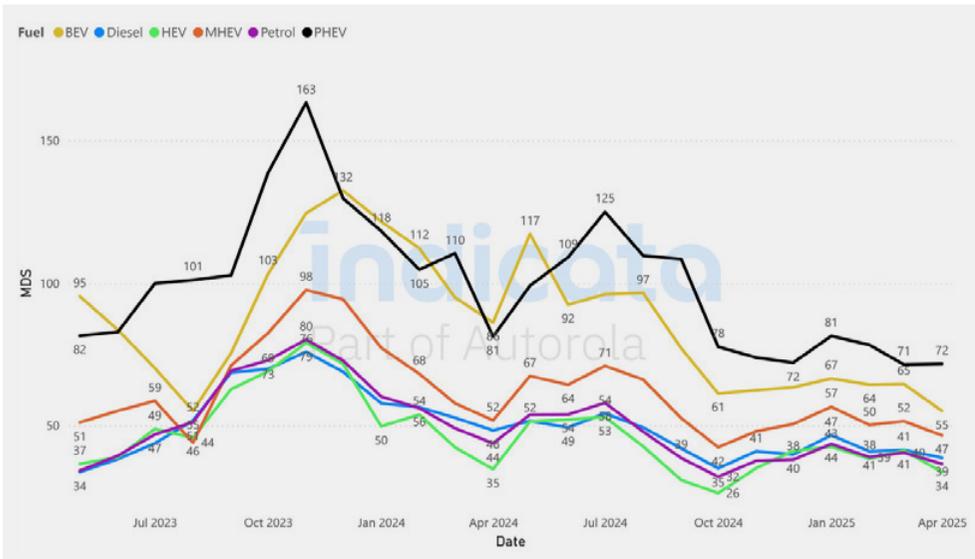
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



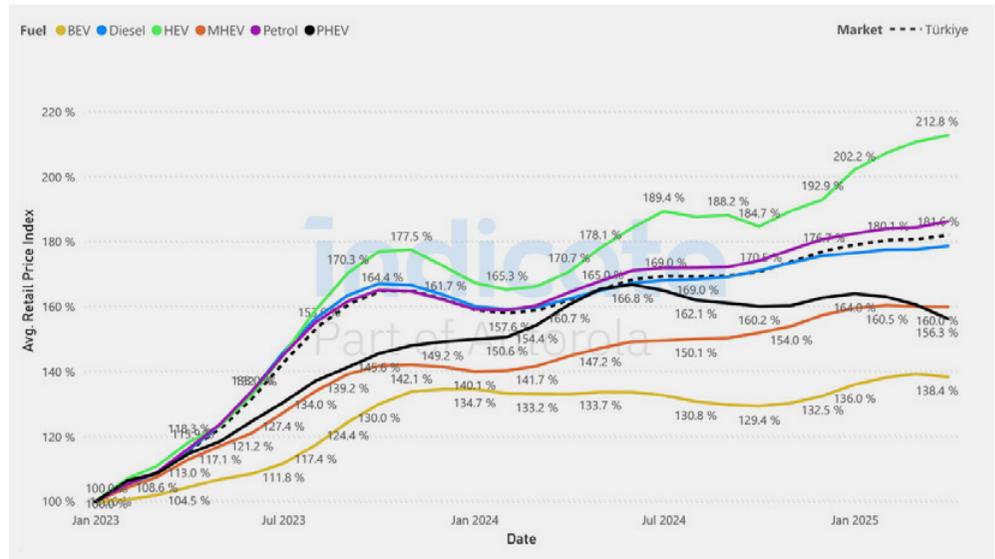
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



MDS by Fuel Type - Türkiye



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



Le mandat ZEV s'assouplit, mais des objectifs ambitieux sont toujours en vue

L'année dernière, le Royaume-Uni a atteint une part de marché des véhicules électriques (BEV) de près de 20 %, grâce au mandat ZEV. Au premier trimestre, cette part a dépassé 20 %. À partir d'avril, la réglementation permet d'immatriculer des hybrides comme nouveaux véhicules jusqu'en 2035, tout en maintenant la fin des moteurs thermiques pour 2030.

Dans le secteur des VUL, les règles ont également été quelque peu assouplies et permettront même aux modèles thermiques d'être immatriculés en tant que véhicules utilitaires neufs jusqu'en 2035. Cependant, malgré des objectifs ZEV toujours ambitieux pour les constructeurs, les incitations gouvernementales en faveur des véhicules électriques se limitent à des autorisations d'entrée dans les ULEZ (zones à très faibles émissions), à la suppression des péages urbains (à Londres uniquement jusqu'à fin 2025) et à une taxe réduite sur les véhicules de société. Compte tenu du manque de stimulation du marché des véhicules d'occasion et de l'impossibilité d'exporter des véhicules avec conduite à droite vers l'Europe continentale, la pression constante pour immatriculer davantage de véhicules neufs se traduit par un risque croissant de surabondance de l'offre. Dans le segment le plus jeune, jusqu'à deux ans, le rapport entre l'offre et la demande de véhicules électriques

s'est toutefois d'abord nettement amélioré de 50 points au premier trimestre et a atteint le niveau des moteurs thermiques pour les modèles âgés de trois à quatre ans.

L'évolution des prix des voitures 100% électriques d'occasion n'a perdu qu'un peu plus d'un point d'indice depuis le début de cette année. Cependant, la part de l'offre a augmenté de quatre points de pourcentage dans la tranche d'âge jusqu'à 2 ans pour atteindre plus de 16%, tandis que les ventes n'ont réussi à atteindre qu'un peu plus de 12%. Les moteurs à essence, qui continuent de représenter la grande majorité des véhicules d'occasion récents, se sont également vendus rapidement dans cette tranche d'âge malgré des prix stables et des parts de marché en baisse, obtenant ainsi les meilleures notes en termes d'attractivité du marché (MDS).

Seul un peu plus d'une voiture d'occasion de moins de deux ans sur trois proposée sur les portails est motorisée par un moteur à essence. Pourtant, ils génèrent près de 40 % des ventes. Il n'est donc pas surprenant que les trois modèles les plus vendus et les plus rapides à vendre le mois dernier - hormis la Tesla Model 3 - soient presque exclusivement des modèles classiques tels que la Vauxhall Corsa, le Nissan Qashqai, la Ford Puma et le Volvo XC40.

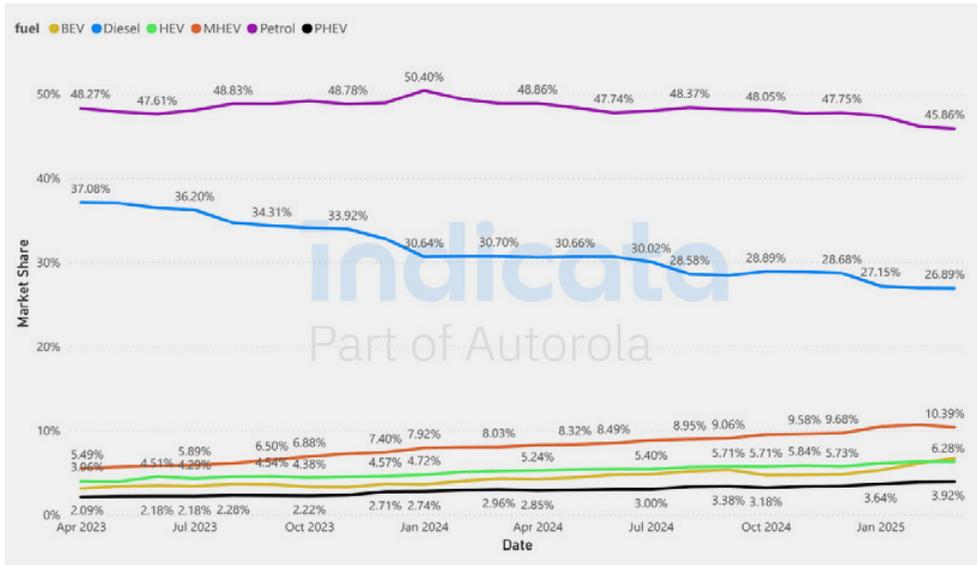
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	31.3
Nissan	Qashqai	25.1
Ford	Puma	36.9

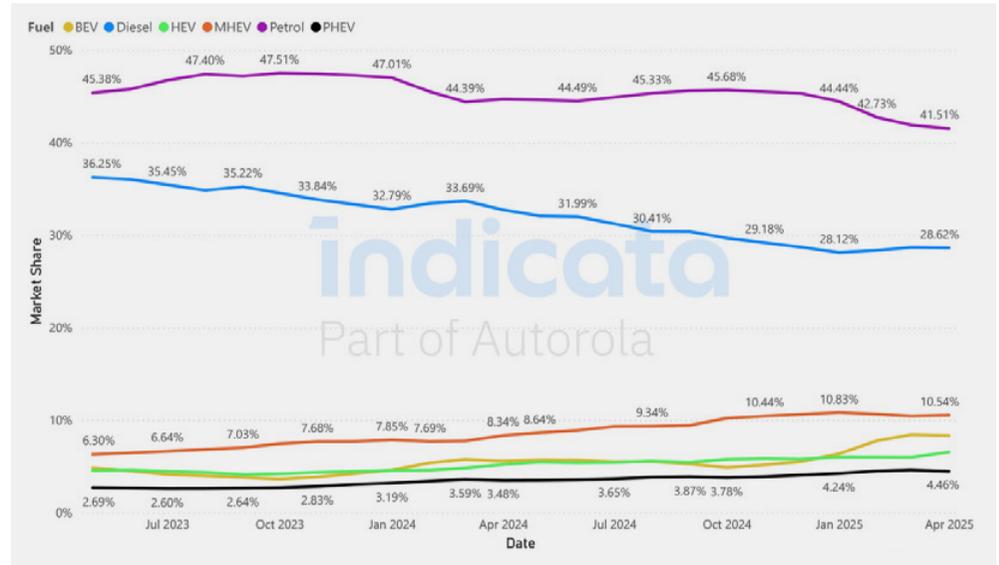
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	15x	23.8
Nissan	Qashqai	14x	25.1
Volvo	XC40	14x	26.1

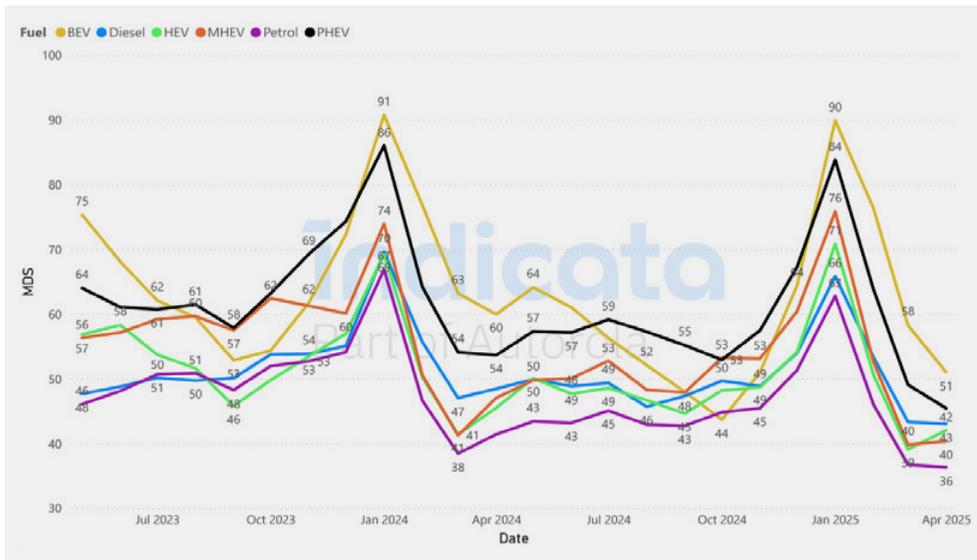
Sales Market Share by Month and Fuel Type - UK



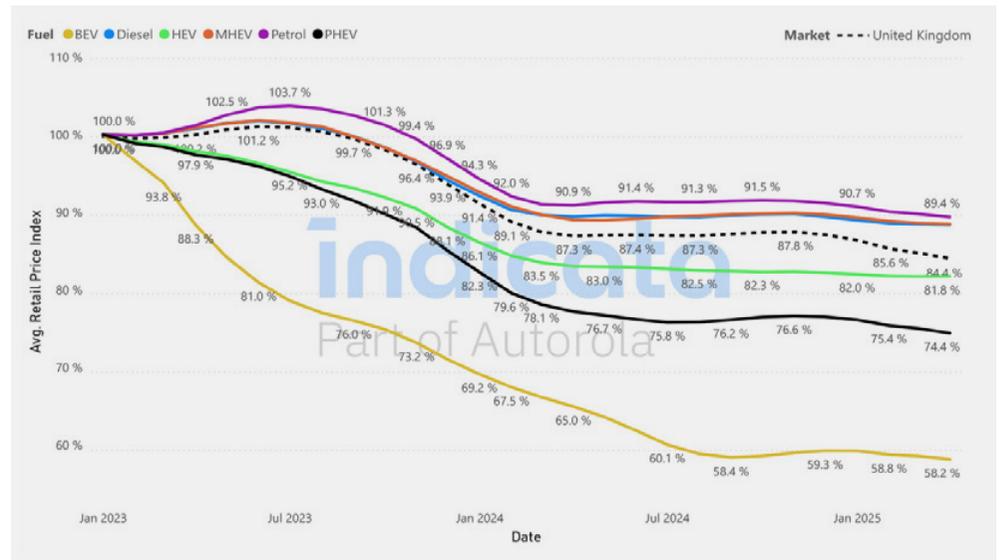
Stock Market Share by Month and Fuel Type - UK



MDS by Fuel Type - UK



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



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

Austria

Andreas Steinbach

Autorola - Market Intelligence - Indicata

Office: +43 1 2700 211-90

Mobile: +43 664 411 5642

Email: ash@autorola.at

Belgium

Filip Dobbeleir

Senior Manager Indicata

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

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

Email: fdo@autorola.be

Denmark

Palle Elgaard

Email: pel@indicata.com

France

Jean-Rémi Thomas

Sales Director

Email: jrt@autorola.fr

Germany

Jonas Maik

Senior Key Account Manager

Mobile: +49 151-402 660 18

Email: jmk@indicata.de

Italy

Davide Ghedini

Key Account Manager Indicata Italy
Autorola.it

Phone: +39 030 9990459

Mobile: +39 331 1343893

Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli

Autorola.it

Mobile: +39 3332495899

Email: psp@indicata.it

The Netherlands

Martijn Notten

Head of Indicata Netherlands
indicata.nl

Mobile: +31 6 83117867

Email: mnn@autorola.nl

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development
Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & Indicata Business
Unit Manager

Phone: +351 271 528 135

Mobile: +351 925 299 243

Email: sas@autorola.pt

Spain

Juan Menor de Gaspar

Indicata Business Consultant

Phone: +34 609 230 236

Email: jmd@autorola.es

Sweden

Yngvar Paulsen

Autorola.se

Email: ypl@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 désirabilité (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 13 pays européens. 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 14 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