

COMMUNIQUE DE PRESSE

Montigny-le-Bretonneux
16 septembre 2026

**EUROPE AUJOURD'HUI, BRÉSIL DEMAIN ?
INDICATA DECRYPTE LES DEFIS DU MARCHÉ DE L'ÉLECTRIQUE**

Alors que le volume de véhicules électriques poursuit sa progression, la question de leur valeur résiduelle devient un enjeu stratégique pour les constructeurs, loueurs, distributeurs et acteurs du remarketing. Dans son nouveau livre blanc, « [Quand l'électrique rencontre le marché - Europe aujourd'hui, Brésil demain](#) », Yoann Taitz, Regional Head of Forecasting and Market Expert chez Indicata, avec les contributions de Mauricio Cardoso Ogata et Lucio Mauro Groch, analyse **les mécanismes qui transforment l'accélération de l'électrification en risque de valeur résiduelle et s'interroge sur la trajectoire du marché brésilien**.

Basée sur l'étude de plusieurs marchés européens ainsi que du Brésil, cette analyse montre que l'évolution des valeurs résiduelles d'un véhicule électrique ne dépend pas uniquement de la technologie des véhicules. Fiscalité, structure des flottes, financement, profondeur de la demande, origine des volumes et capacité réelle du marché à absorber le stock déterminent également la vitesse et l'ampleur des ajustements

L'Europe ne forme pas un marché BEV unique

L'un des principaux enseignements du livre blanc est que **l'Europe ne peut pas être analysée comme un marché BEV homogène**. Les mêmes objectifs d'électrification produisent des trajectoires très différentes selon les pays, en fonction de la fiscalité, de la structure des flottes, des mécanismes de financement, de la profondeur de la demande et des politiques publiques.

Si plusieurs pays ont connu un retournement similaire au début de l'année 2023, leurs trajectoires ont rapidement divergé par la suite. **En juillet 2026, plus de 23 points d'indice séparaient les marchés les plus résilients des plus fragilisés**. Le Royaume-Uni a corrigé plus tôt et plus fortement, tandis que l'Italie et l'Espagne ont davantage résisté. Cette divergence montre que le **choc d'électrification peut être commun, mais que son absorption reste profondément nationale**. La structure des flottes, la maturité de la demande, la fiscalité et les politiques publiques façonnent des équilibres locaux distincts.

« Un écart de 23 points entre grands marchés ne doit pas être lu comme une anomalie temporaire. Il révèle que la valeur résiduelle n'est pas seulement une propriété du véhicule : elle est aussi une propriété du marché dans lequel ce véhicule doit être revendu », souligne Yoann Taitz.

Le marché de l'occasion au cœur de l'ajustement

Au-delà de la fragmentation géographique, le livre blanc analyse le mécanisme de transmission du risque. En Europe, la réglementation, les politiques fiscales et les structures commerciales ont accéléré les volumes de BEV en amont.

Selon Indicata, **les normes de CO₂ applicables aux voitures neuves dans l'Union européenne et le ZEV mandate au Royaume-Uni ont contribué à accélérer l'arrivée de volumes importants de véhicules électriques sur le marché du neuf**. Pour soutenir cette trajectoire, l'industrie a également mobilisé aides commerciales, fiscalité des flottes,

hypothèses de valeur résiduelle optimistes et remises importantes. **Mais lorsque la demande ne suit pas au même rythme, le déséquilibre se reporte mécaniquement sur le marché de l'occasion. Les volumes sont alors absorbés par un ajustement des prix : les valeurs résiduelles se corrigent, les pertes apparaissent et les déséquilibres peuvent se déplacer d'un pays à l'autre.**

« Le marché de l'occasion ne s'oppose pas aux politiques publiques. Il leur attribue simplement un prix. Lorsque l'ambition politique et la demande réelle ne sont pas alignées, la valeur résiduelle devient l'endroit où l'écart est comptabilisé », explique Yoann Taitz.

Le livre blanc met ainsi en évidence un principe clé : **lorsque l'offre progresse plus rapidement que la demande, le marché de l'occasion devient le principal mécanisme d'équilibrage.**

Le Brésil n'est pas encore l'Europe

L'étude ne conclut pas que le Brésil reproduira mécaniquement la trajectoire européenne. Le segment du véhicule électrique reste encore peu mature et ne connaît pas aujourd'hui la même pression généralisée sur les stocks et les valeurs résiduelles.

Cependant, plusieurs indicateurs méritent une attention particulière. Après **une forte baisse en 2024 et 2025, les prix des BEV au Brésil se situaient encore autour de 81 % de leur niveau de janvier 2024, nettement sous les autres motorisations. La rotation reste relativement bonne, mais en partie parce que le marché ajuste déjà les prix.**

Parallèlement, la **montée en puissance des constructeurs chinois modifie rapidement l'équilibre du marché.** Les nouveaux entrants combinent prix compétitifs, niveaux d'équipement élevés et politiques commerciales offensives, modifiant progressivement les références auxquelles les acheteurs comparent les véhicules récents et d'occasion. **En juin 2026, quatre des cinq voitures particulières les plus vendues aux clients privés au Brésil étaient issues de marques chinoises,** illustrant la rapidité avec laquelle ces marques gagnent du terrain auprès de la clientèle particulière. Ces volumes vendus aujourd'hui auront un impact sur le marché de demain. À mesure qu'ils atteindront le marché de l'occasion, ils augmenteront les flux disponibles et exposeront davantage le marché aux mécanismes déjà observés en Europe.

« L'absence de stock ne signifie pas l'absence de risque. Au Brésil, le premier signal apparaît déjà dans les prix, avant de se matérialiser dans une pression généralisée de remarketing. », estime Yoann Taitz.

Un enjeu croissant pour le pricing, le forecasting et le risque

Au-delà de la comparaison entre l'Europe et le Brésil, le livre blanc d'Indicata rappelle que les valeurs résiduelles résultent d'un ensemble de facteurs beaucoup plus large que la seule technologie du véhicule. Volumes neufs, politiques publiques, fiscalité, financement, structure des flottes, liquidité et maturité de la demande interagissent pour déterminer l'évolution future des prix.

Pour les constructeurs, loueurs, distributeurs, sociétés de financement et acteurs du remarketing, la compréhension de ces mécanismes devient essentielle afin d'anticiper les risques et d'adapter les stratégies de pricing et de prévision.

À propos d'Indicata

Indicata, l'une des Business Units du Groupe Autorola, est un fournisseur de solutions de gestion de données et d'analyse pour le marché des véhicules d'occasion. Il permet aux gestionnaires de flotte, concessionnaires et constructeurs automobiles de prendre des décisions éclairées sur la valorisation, le stock et la performance de leurs véhicules d'occasion.



À propos du groupe Autorola

Basé au Danemark, le groupe Autorola est une entreprise entièrement privée. Autorola est un leader de la digitalisation de l'industrie automobile, avec plus de 800 employés répartis dans plus de 25 pays – notamment en Europe, en Australie, au Brésil et au Mexique – et proposant des solutions numériques pour les enchères automobiles, la gestion de flotte et l'analyse de marché. Autorola a reçu plusieurs distinctions dans le secteur, dont son entrée au "Remarketing Hall of Fame" de Fleet Europe en 2023. En 2024, Autorola a également été récompensée par le prix "EY Entrepreneur of the Year – Danemark" décerné par Ernst & Young et participera à la finale mondiale du "EY World Entrepreneur of the Year 2025" à Monaco en juin 2025. www.autorola.fr

