

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le 28 avril 2025

MOBILIANS et l'Avere-France publient la cinquième édition du baromètre trimestriel du marché du véhicule électrique d'occasion

MOBILIANS et l'Avere-France présentent la cinquième édition de leur baromètre trimestriel consacré au marché des voitures électriques d'occasion (VEO). Cette nouvelle analyse met en lumière les évolutions d'un marché en pleine structuration, porté par l'arrivée progressive d'un volume significatif de véhicules électriques sur le parc automobile français.

Un marché en croissance par rapport au T1 2024, mais en léger recul ce trimestre par rapport au T4 2024

Au premier trimestre 2025, le marché de la voiture électrique d'occasion a enregistré 39 963 transactions, soit une progression de 39 % par rapport au premier trimestre 2024. Toutefois, le trimestre affiche un recul de 4 % par rapport aux volumes du quatrième trimestre 2024.

Les modèles les plus échangés au 4e trimestre 2024 — Renault ZOE, Peugeot e-208, Fiat 500 et Tesla Model 3 — maintiennent leur position de leader sur le marché sur ce premier trimestre 2025. La Renault ZOE, pionnière de l'électrique en France, domine grâce à sa forte disponibilité. Des prix attractifs et une image bien installée stimulent les ventes VEO pour la Fiat 500 et la Peugeot e-208. Enfin, la Tesla Model 3 reste très convoitée pour ses performances routières.

Financement VEO : la location en repli, l'achat progresse

Au T1 2025, le recul du marché VEO s'accompagne d'un léger repli des solutions locatives (-15%) par rapport au T4 2024. Chez les particuliers, la location baisse de 14 %, même si elle reste encore élevée à 30 %, bien au-dessus des niveaux observés sur les véhicules thermiques (2 %). Chez les professionnels de l'automobile (constructeurs, loueurs courte durée et véhicules de démonstration de garages), la tendance est encore plus marquée, avec une chute de 54 % des financements en location. L'achat comptant ou à crédit, toutes catégories clients confondues, progresse légèrement (+2% par rapport au T4 2024) et représente un peu plus de deux transactions sur trois.

Des délais de rotation pour les VEO en baisse chez les professionnels mais toujours longs

Arrivés significativement sur le marché neuf à partir de 2019, les véhicules électriques commencent aujourd'hui à entamer une seconde vie, notamment après la fin des premiers contrats locatifs. Cette nouvelle étape s'illustre par une intensification du rôle des professionnels dans la revente, avec 80 % des VEO de moins de cinq ans écoulés via les réseaux spécialisés, contre 74 % pour les véhicules thermiques d'occasion (VTO) de même ancienneté. La rotation des VEO, bien qu'encore plus lente que celle des véhicules thermiques, tend à s'améliorer. En moyenne, une VEO nécessite 134 jours pour être vendue, contre 147 jours en 2024, alors qu'une VTO s'écoule en environ 100 jours. Ce délai varie toutefois fortement selon l'âge du véhicule et le segment.

- **Ancienneté** : Les modèles de 3 à 5 ans se revendent en moyenne sous 110 jours, tandis que les plus récents (moins de 3 ans) nécessitent environ 160 jours.
- **Segment** : Les voitures du segment A, comme la Fiat 500, se revendent en moyenne en 124 jours, tandis que celles du segment B, telles que la Peugeot e-208, mettent 126 jours, et les D-SUV comme la Tesla Model Y trouvent preneur en 122 jours.

Les écarts géographiques sont marqués. En Île-de-France, les VEO trouvent un nouvel acquéreur en seulement 88 jours, bien en deçà de la moyenne nationale. À l'inverse, la Nouvelle-Aquitaine affiche des délais particulièrement longs, atteignant 210 jours.

Des échanges VEO entre particuliers en forte progression

Du côté du marché entre particuliers, les volumes restent modestes, avec 6 727 transactions enregistrées au T1 2025, contre 75 748 pour les véhicules thermiques. Toutefois, la progression est spectaculaire : +65 % sur un an. Ce bond reflète l'essor du marché du neuf entre 2020 et 2023, avec un décalage naturel de quelques années avant l'arrivée des véhicules en seconde main. L'âge moyen des VEO échangées entre particuliers s'élève à 4,1 ans, contre 3,8 ans un an plus tôt.

Des prix plus accessibles et un usage encore modéré

Au T1 2025, les voitures électriques d'occasion de moins de trois ans affichent un prix moyen de 32 223 €, soit 24 % de moins que leur équivalent neuf. Leur kilométrage reste plus faible que celui des véhicules thermiques, traduisant un usage plus modéré. A noter que les modèles citadins comme la Renault Twingo III ou la Peugeot e-208 ont parcouru plus de kilomètres que leurs homologues thermiques du même âge, ce qui n'est pas le cas pour les modèles des segments supérieurs.

***Retrouvez le baromètre – [lien](#)**

À propos de MOBILIANs

MOBILIANs est le premier mouvement des chefs d'entreprises du commerce et de la réparation automobile et des services de mobilité : voitures, motos, vélos, véhicules industriels, trottinettes, etc. Notre organisation professionnelle représente près de 180 000 entreprises de proximité et 560 000 emplois non délocalisables partout en France. MOBILIANs défend les intérêts individuels et collectifs des professionnels de la mobilité

par la route et les accompagne dans les évolutions de leurs métiers. Il déploie une action prospective de développement durable et de promotion d'une mobilité individuelle ou partagée en lien avec toutes les parties prenantes.

À propos de l'Avere-France

L'Avere-France, créée en 1978, est l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique en France. Avec plus de 270 adhérents, l'Association fédère un écosystème diversifié d'acteurs engagés dans la transition énergétique. Tiers de confiance pour les pouvoirs publics, les professionnels, les médias et le grand public, l'Avere-France publie régulièrement des contenus de référence sur les questions d'électromobilité (batterie et hydrogène). L'association est fortement impliquée dans les projets de développement et de promotion de la mobilité électrique auprès des pouvoirs publics, tant au niveau national que régional. De plus, l'Avere-France pilote le programme Advenir, qui contribue de manière significative au développement des infrastructures de recharge en France par du financement et de la formation.