



Bonus électrique en Allemagne:

Les valeurs résiduelles
à l'épreuve du marché

Analyse des impacts potentiels sur le marché de l'occasion en Allemagne et sur les marchés européens

Après une suppression brutale de son dispositif de soutien à l'électromobilité, l'Allemagne a récemment réintroduit **un bonus à l'achat pour les véhicules électriques neufs**, pouvant atteindre jusqu'à 6 000 euros et désormais ouvert à l'ensemble des constructeurs, y compris chinois. L'objectif est clair : relancer une demande en net ralentissement et maintenir la trajectoire climatique du pays.

Mais ce retour intervient dans un contexte de marché particulier. Le marché allemand du véhicule électrique d'occasion montre déjà plusieurs signaux de fragilité, qui interrogent la capacité du système à absorber un nouvel afflux de volumes sans pression accrue sur les valeurs résiduelles.

“La question n'est pas seulement de stimuler les ventes de véhicules neufs, mais d'analyser l'impact de cette politique sur l'équilibre du marché de l'occasion, qui conditionne directement la valeur résiduelle des véhicules électriques.”

explique Yoann Taitz, Regional Head of Forecast & Market Expert at Indicata



Un marché de l'électrique d'occasion déjà sous tension

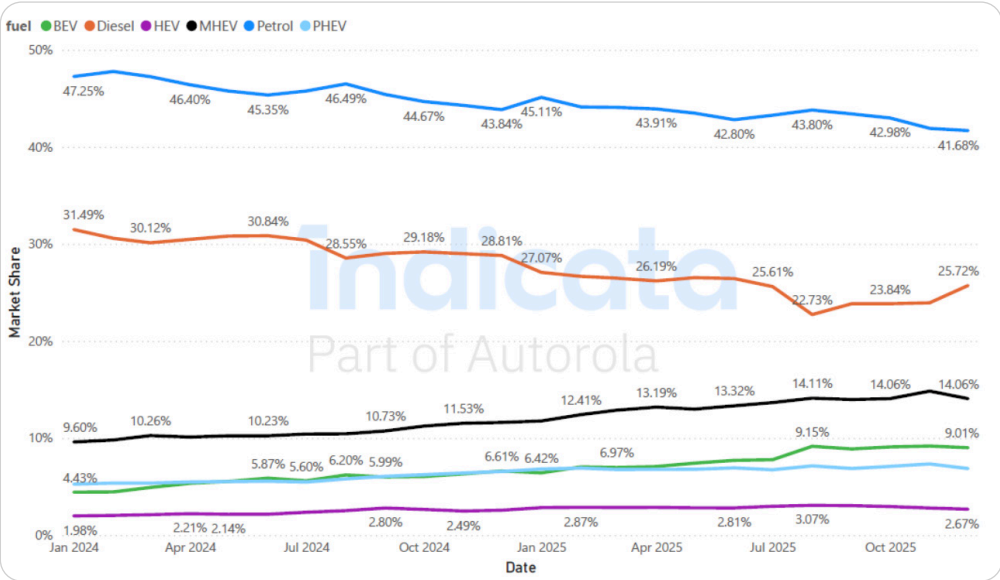
Les tendances récentes du marché allemand montrent une progression continue de la part des véhicules électriques dans les ventes et dans les stocks de véhicules d'occasion. Cette montée en puissance est particulièrement marquée sur les véhicules jeunes, issus majoritairement des flottes et des contrats de leasing.

Parallèlement, le niveau de stock exprimé en jours de vente (Market Days Supply) demeure structurellement plus élevé pour les véhicules électriques que pour les motorisations thermiques, traduisant un rythme d'écoulement plus lent. Les indices de prix du marché de l'occasion électrique apparaissent également plus volatils, avec des phases de correction plus prononcées que sur les segments thermiques.

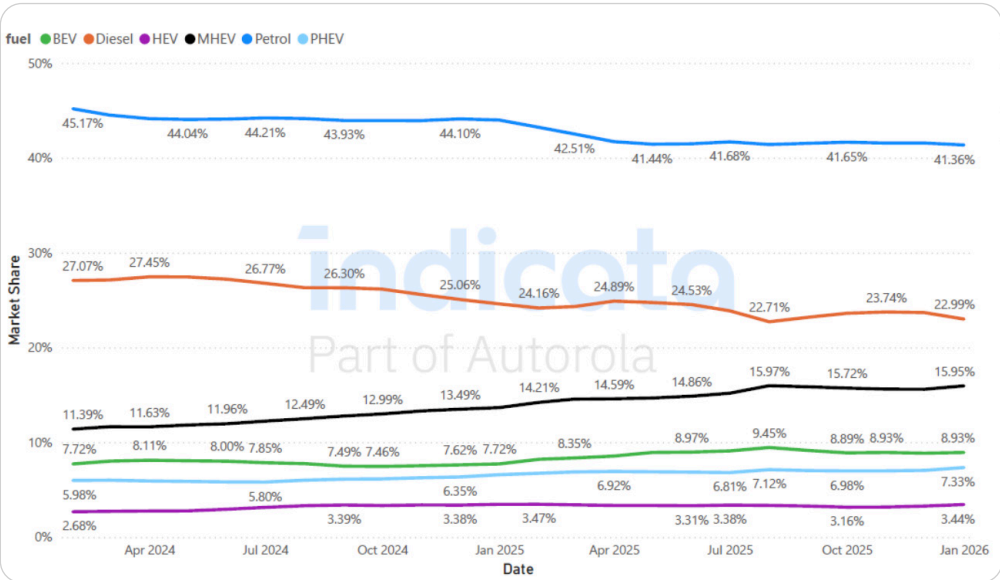
Autrement dit, le bonus intervient dans un marché qui n'est pas stabilisé. Le véhicule électrique d'occasion progresse en volume, mais il reste plus sensible aux déséquilibres entre l'offre et la demande et aux ajustements de prix.

“Le bonus ne crée pas un déséquilibre ex nihilo. Il s'applique à un marché de l'occasion électrique qui est encore en phase d'ajustement structurel.”

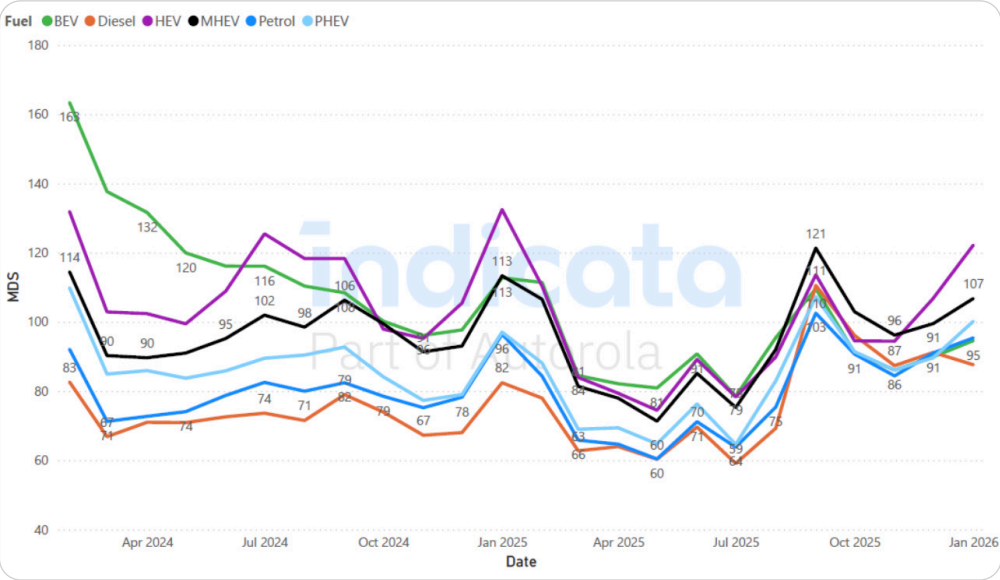
souligne Yoann Taitz



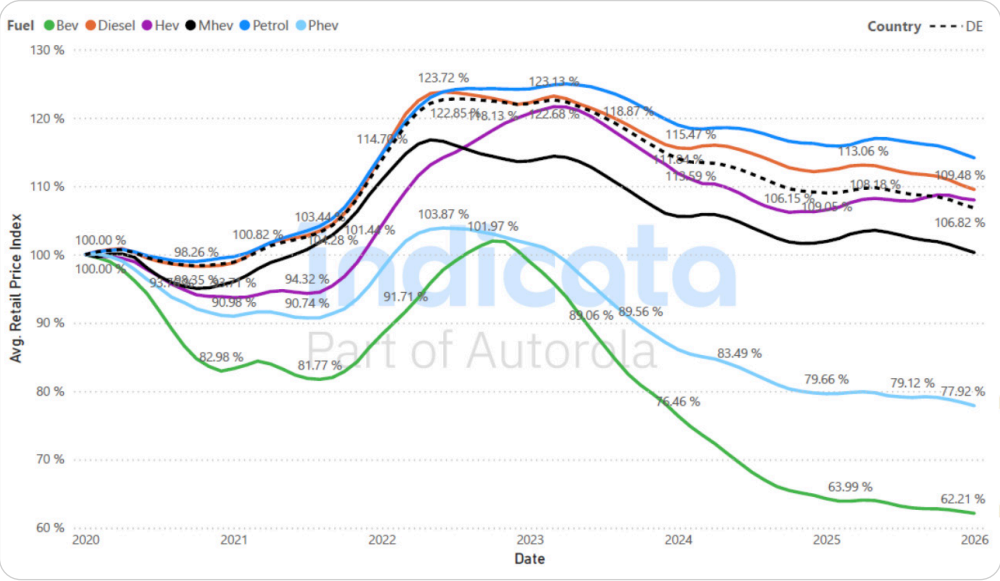
Sales market share by month and fuel type - Germany



Stock market share by month and fuel type - Germany



MDS by fuel type
- Germany



NEW Retail price
(weighted avg.) index
- Germany

Un bonus repensé, une logique différente

Le nouveau dispositif prévoit une aide pouvant atteindre 6 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique neuf. Il marque un tournant après la suppression de l'ancien « Umweltbonus », qui avait provoqué un décrochage brutal des immatriculations.

La singularité majeure de ce nouveau dispositif réside dans son ouverture aux constructeurs chinois. Là où la France a choisi d'introduire un éco-score visant à restreindre l'éligibilité du bonus selon des critères industriels et environnementaux, l'Allemagne privilégie une approche de neutralité technologique et industrielle.

Cette divergence de stratégie pourrait produire des trajectoires différentes en matière de prix et de valeurs résiduelles entre les marchés européens.

Constructeurs chinois : un facteur de pression supplémentaire

L'intégration des constructeurs chinois dans le dispositif modifie sensiblement la structure concurrentielle du marché électrique allemand. Ces acteurs sont positionnés majoritairement sur les segments d'entrée et de milieu de gamme, avec des stratégies de prix déjà agressives par rapport aux constructeurs historiques.

L'application d'un bonus public à ces véhicules renforce encore l'écart entre prix catalogue et prix transactionnel réel. Ce phénomène peut contribuer à abaisser le niveau de prix de référence sur certaines catégories de véhicules électriques, en particulier dans les segments les plus sensibles au facteur prix.

“ L'ouverture du bonus aux constructeurs chinois introduit un nouveau facteur de pression concurrentielle, susceptible de peser sur la formation des prix et, par extension, sur les valeurs résiduelles .”

analyse Yoann Taitz

À l'inverse, le choix français d'exclure certains modèles via l'éco-score tend à limiter cet effet sur le marché domestique, en maintenant un niveau de prix plus élevé sur les véhicules éligibles. Cette différence de conception pourrait, à terme, se traduire par des écarts de performance en matière de valeur résiduelle entre marchés.

L'export, amplificateur potentiel des effets du bonus

L'Allemagne n'est pas un marché fermé. Elle constitue historiquement un hub majeur du véhicule d'occasion en Europe, avec des flux importants vers le Danemark, l'Autriche, la Pologne ou encore la France, tout en important elle-même des volumes depuis la Belgique et les Pays-Bas.

Dans ce contexte, toute correction de prix sur le marché allemand est susceptible de se diffuser par les flux d'exportation. Une baisse des valeurs résiduelles en Allemagne peut rendre certains véhicules plus compétitifs à l'export, soulageant temporairement les stocks domestiques, mais exerçant en parallèle une pression sur les marchés importateurs.

“Dans un marché interconnecté comme celui de l'Europe, les ajustements de prix opérés en Allemagne ont vocation à se diffuser au-delà des frontières, notamment par les flux d'exportation.”

souligne Yoann Taitz



Pourquoi les valeurs résiduelles sont directement exposées

Plusieurs mécanismes économiques expliquent pourquoi un bonus appliqué au véhicule neuf se répercute sur le marché de l'occasion.

Le premier est un **effet d'ancrage sur le prix**. Le prix subventionné devient la nouvelle référence psychologique pour l'acheteur. La valeur future du véhicule n'est plus évaluée par rapport à son prix catalogue initial, mais par rapport à son prix réel après bonus.

Le second mécanisme concerne le **leasing**, mode de financement dominant pour les véhicules électriques neufs. Les loyers reposent sur des hypothèses de valeur résiduelle. Lorsque les prix du marché se contractent, ces hypothèses doivent être révisées à la baisse, ce qui renchérit les loyers futurs ou génère un risque de perte lors du remarketing.

Le troisième mécanisme est un **effet de diffusion** sur l'ensemble des classes d'âge. Une pression sur les valeurs résiduelles des véhicules récents se propage mécaniquement vers les véhicules plus anciens. Un véhicule de 36 mois ne peut durablement se positionner à un niveau de prix proche d'un véhicule de 12 mois sans créer une incohérence de marché. La correction s'opère donc sur l'ensemble de la courbe de décote.

Enfin, lorsque des aides ciblent également les jeunes véhicules d'occasion, ces derniers se rapprochent en prix des véhicules plus âgés, accélérant la pente de dépréciation sur l'ensemble du parc électrique.

Court, moyen, long terme : une lecture des risques

À **court terme**, le bonus soutient les immatriculations de véhicules électriques neufs et alimente les flux futurs vers le marché de l'occasion. Il entraîne toutefois un ajustement

rapide des valeurs résiduelles sur les véhicules récents, avec une diffusion progressive de la pression sur les autres classes d'âge.

À **moyen terme**, l'afflux de véhicules issus des contrats de leasing, combiné à un niveau de prix de référence plus bas, peut générer une volatilité accrue des valeurs de marché et une sensibilité renforcée aux politiques commerciales des constructeurs. Les flux d'exportation peuvent temporairement absorber une partie de cette pression, tout en la diffusant vers d'autres marchés européens.

À **long terme**, l'enjeu devient structurel. La perception du risque résiduel conditionne le coût total de détention (TCO), le niveau des loyers et la capacité du marché à absorber durablement des volumes croissants de véhicules électriques. Une valeur résiduelle instable fragilise l'ensemble de la chaîne économique, du constructeur au distributeur, en passant par les loueurs et les captives financières.

Un enjeu de calibration, pas de principe

Le débat ne porte donc pas uniquement sur l'existence d'un bonus, mais sur sa conception. Son niveau, sa durée, sa prévisibilité et son articulation avec les mécanismes de financement sont déterminants pour ses effets sur le marché de l'occasion.

La valeur résiduelle comme test de la transition électrique

Le retour du bonus électrique en Allemagne ouvre un nouveau cycle de soutien public à l'électromobilité. Il répond à des impératifs industriels et climatiques, mais il intervient dans un marché de l'occasion déjà marqué par des déséquilibres.

Dans un environnement européen fortement interconnecté, les effets de cette politique ne s'arrêtent pas aux frontières. La valeur résiduelle devient ainsi un indicateur non seulement national, mais régional, de la cohérence des politiques publiques.

“La transition électrique ne se jugera pas uniquement au nombre de véhicules immatriculés, mais à la capacité du marché à préserver la valeur des véhicules dans le temps.”

conclut Yoann Taitz

“Un dispositif de soutien qui ne tient pas compte de la valeur résiduelle risque de déplacer la fragilité économique du marché du neuf vers celui de l'occasion .”

estime Yoann Taitz

“La valeur résiduelle doit être intégrée comme un indicateur clé de pilotage des politiques publiques.”

Pour plus d'informations
sur les tendances du
marché B2B, veuillez
consulter:

<https://indicata.com/market-watch/>

