

#BNPParibasMobility  
#BNPParibasArtegy

# L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL



**PRÉVISIONS 2025**  
ÉDITION JANVIER



**BNP PARIBAS  
ARTEGY**

Equipment finance for a changing world\*

\* Le financement d'équipements d'un monde qui change



Arnaud Villéger  
Directeur de l'Observatoire  
du Véhicule Industriel

## **Bienvenue dans cette édition 2025 de l'Observatoire du Véhicule Industriel**

**Alors que la Banque Centrale Européenne a procédé à quatre baisses de taux, la France, même si son PIB progresse d'environ 1 %, voit l'ampleur du déficit budgétaire sur fond d'instabilité politique peser sur son avenir.**

**Notre environnement, lui, est marqué par les impacts du changement climatique de plus en plus perceptibles. 2024 est l'année la plus chaude jamais enregistrée dans le monde. Situation alarmante diront les adeptes du « verre à moitié vide », génératrice d'opportunités diront les plus optimistes.**

**Nous voici donc en 2025. Année de la mise en place de l'interdiction de circulation pour les Crit'Air 3 dans la ZFE de la Métropole du Grand Paris (les PL étaient déjà proscrits à Lyon depuis l'année dernière). Année de montée en puissance des réglementations européennes VECTO, CAFE et VECTO TRAILER pour les constructeurs. Année de lancement du dispositif CEE destiné à soutenir l'acquisition et la location de PL électriques.**

**Cette édition présente également notre enquête « Expert ». Véritable « puits » de l'activité économique du terrain, la contribution de notre panel de concessionnaires vous éclairera sur les grands indicateurs de l'activité de la distribution de véhicules industriels. Qu'ils soient ici remerciés de leur contribution précieuse.**

**S'il est évident que les dispositifs réglementaires bouleversent les choix stratégiques des entreprises, en imposant des transitions plus ou moins rapides vers des solutions de mobilité plus durables, il est également certain que l'avenir des flottes de poids lourds sera composite, mêlant énergies électriques, biocarburants et diesel propre voire hydrogène en fonction des usages et des contraintes locales.**

**Bonne lecture !**

## SOMMAIRE

---

01 _ PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE	P4
02 _ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS	P6
03 _ PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS	P12
04 _ TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	P18
05 _ DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS	P25
06 _ PRÉVISIONS 2025	P31

# 01 PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE

## UNE CROISSANCE ÉCONOMIQUE BRIDÉE

Le virage protectionniste qui s'annonce aux États-Unis, les difficultés structurelles dans l'industrie et l'instabilité politique en France et en Allemagne limiteront les marges de progression de l'activité économique dans la zone euro en 2025. Néanmoins, le marché du travail résiste dans un bon nombre de pays (le taux de chômage en zone euro reste à un niveau historiquement bas).

De plus, le retour à la cible de l'inflation et la poursuite du cycle de baisse des taux d'intérêt amortiront une partie du choc. Dans ces conditions, un léger renforcement de l'activité en zone euro reste envisagé, à 1 % en 2025, avec des écarts de croissance à nouveau importants entre les États membres.

### DES PERSPECTIVES DE RENFORCEMENT DE LA CROISSANCE PLUS INCERTAINES

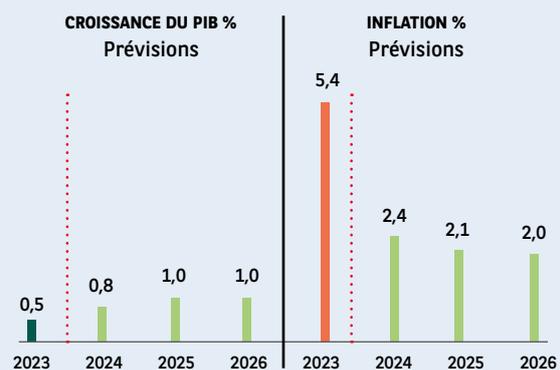
Le scénario d'un durcissement des mesures protectionnistes américaines demeure, pour l'heure, un risque. Si toutefois cette politique sera probablement mise en œuvre, au moins en partie, celle-ci n'affectera pas les pays de la zone euro de façon uniforme.

Les poids lourds industriels que sont l'Allemagne, l'Italie ou encore l'Irlande, qui exportaient en 2023 l'équivalent de 3 % ou plus de leur PIB en marchandises vers les États-Unis, et qui enregistrent de larges excédents commerciaux (principal point d'attention de l'administration Trump) seraient plus durement touchés.

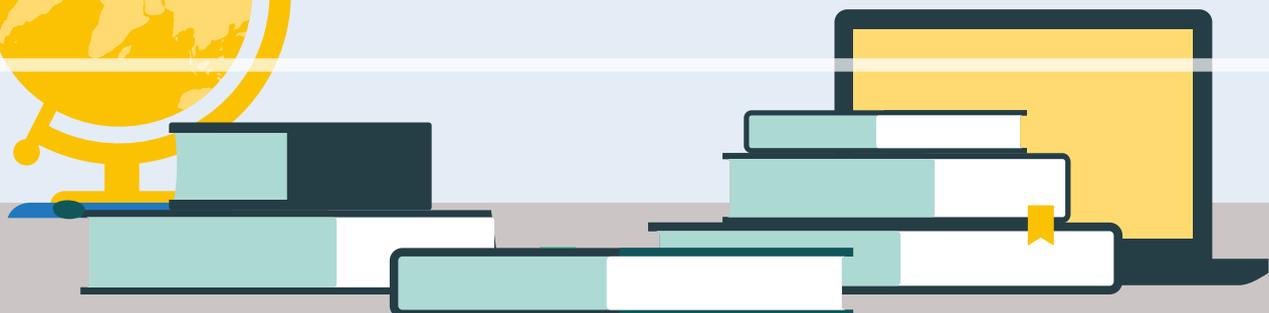
Néanmoins, des accords commerciaux sont à terme possibles, tandis que la poursuite du cycle de baisse des taux d'intérêt et, dans une moindre mesure, le renforcement attendu des effets des fonds de relance européens sur l'investissement, soutiendront la demande intérieure. Les écarts de croissance entre les États membres se resserreraient en 2025 sans pour autant modifier l'ordre établi en 2024.

L'Espagne devrait à nouveau tirer la moyenne de la zone euro vers le haut, l'Italie et la France se situeraient autour de la moyenne, tandis que le redressement serait plus poussif en Allemagne.

### CROISSANCE ET INFLATION



Source : BNP Paribas Global Market  
Recherches économiques BNP Paribas



# PANORAMA ÉCONOMIE MONDIALE

## L'ACTUALITÉ MONDE

L'activité mondiale montre des perspectives économiques globales stables avec une croissance de 3,2 % attendue en 2024 et en 2025. La fin de l'inflation généralisée a permis un retour de la croissance et l'amélioration des échanges internationaux. Mais si la croissance perdure, elle reste néanmoins très médiocre en comparaison de ses résultats précédents et en particulier avant la pandémie de la COVID-19. Plusieurs facteurs comme le vieillissement de la population ou la faible productivité pèsent sur les résultats de nombreux pays.

La moyenne des pays cache, comme souvent, de grandes disparités entre les régions du monde et les différents secteurs.

Concernant les États-Unis, nous sommes en attente de la mise en place des promesses de campagne du nouveau président, qui pourraient faire évoluer l'économie sans que l'on sache réellement dans quel sens : certaines seraient de nature à stimuler la croissance (baisses d'impôts, déréglementation) et d'autres à freiner l'activité économique et générer de l'inflation (tarifs douaniers et durcissement de la politique d'immigration).

En Chine, l'activité paraît reprendre après un fort ralentissement en partie provoqué par la crise immobilière que traverse le pays.

La guerre en Ukraine ou encore les nombreux conflits au Proche-Orient provoquent également des tensions dans les échanges internationaux.

## L'ACTUALITÉ EUROPE

**En Europe, les dernières statistiques sont plutôt préoccupantes**

L'économie allemande stagne, le décrochage très net de l'industrie manufacturière s'accompagnant désormais d'une contraction dans le secteur des services. De son côté, la France enregistre un ralentissement de l'activité à la fois dans les services et dans l'industrie manufacturière. Le reste de l'Europe, et notamment les économies du Sud, se porte beaucoup mieux.

Toutefois, au niveau de la zone euro dans son ensemble, l'économie devrait légèrement se contracter, selon le dernier indice des directeurs d'achat tombé à 48,5, son niveau le plus bas depuis dix mois.

L'inflation des prix pour la zone euro dans son ensemble a reculé en deçà de 2 % en glissement annuel, et les membres du Conseil des gouverneurs de la BCE se déclarent « très confiants » dans la perspective d'un retour durable de l'inflation à son niveau cible l'année prochaine. La BCE devrait donc poursuivre à un bon rythme sa politique de baisse des taux d'intérêt jusqu'à parvenir à une posture neutre, et pourrait aller au-delà en cas d'intensification des vents contraires freinant la croissance.



## L'ACTUALITÉ FRANCE

La France devrait voir sa croissance économique diminuer au cours des deux prochaines années et le taux de chômage remonter, alors que les gains de pouvoir d'achat, associés à la désinflation, sont derrière nous et que l'incertitude politique devrait peser. Bien que 2023 et 2024 aient enregistré une croissance légèrement supérieure à 1 %, celle-ci devrait passer sous ce seuil en 2025 et 2026. Le climat des affaires est inférieur à sa moyenne de long terme et le retournement brutal de tendance de la confiance des ménages, de 95 à 90 entre septembre et novembre, souligne la probabilité que les dépenses des ménages ne prennent pas le relais de celles des entreprises et que par conséquent la croissance en souffre.

Une période difficile que pourrait venir amortir le rebond de la production aéronautique, mais qui pourrait voir aussi se matérialiser des risques à la baisse qui pèsent sur les débouchés commerciaux en Allemagne et aux États-Unis. L'un des défis pour la France sera de mener à bien une consolidation budgétaire sans altérer son attractivité, notamment la faculté de son marché du travail à créer des emplois lorsque la reprise surviendra.

Il ne faudrait pas que l'incertitude budgétaire vienne fragiliser le tryptique qui a soutenu la croissance française depuis dix ans : marché du travail (réduction de son coût, réformes, accroissement du taux d'emploi), climat des affaires (réduction de la fiscalité sur les entreprises et facilitation de leur création) et développement des services (soutenu aussi par les deux autres piliers). Ces trois éléments ont alimenté l'attractivité du pays pour les investisseurs ainsi qu'une vague de créations d'entreprises sans précédent. Or, si une consolidation budgétaire est nécessaire, il importe qu'elle ne se fasse pas à leur détriment.

### CROISSANCE PIB MONDIAL : PRÉVISIONS

	MONDE*	ÉTATS-UNIS	ZONE EURO	ALLEMAGNE	FRANCE
<b>2022</b>	<b>3,3</b>	<b>2,9</b>	<b>0,5</b>	<b>- 0,1</b>	<b>1,1</b>
<b>ESTIMATIONS 2024</b>	<b>3,2</b>	<b>2,6</b>	<b>0,8</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>
<b>PRÉVISIONS 2025</b>	<b>3,2</b>	<b>1,9</b>	<b>1,4</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>

\* Chiffres FMI - Perspectives de l'économie mondiale octobre 2024  
Pour les autres chiffres, BNP Paribas

# 02 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS

→ Focus Transport Routier de Marchandises, Bâtiment et Travaux Publics



# TRM / CONJONCTURE

## HISTORIQUE VOLUMES TRANSPORTÉS EN MD TONNE-KILOMÈTRE



Selon le ministère des Territoires, de l'Écologie et du Logement, l'activité intérieure de transport routier de marchandises se contracte de 0,8 % au deuxième trimestre 2024.

Ce repli modéré fait suite à deux trimestres de rebond : + 2,7 % au premier trimestre 2024 après + 1,6 % au quatrième trimestre 2023. Avant ce rebond, 2023 avait connu trois baisses trimestrielles consécutives dont deux assez fortes : - 4,8 % au premier trimestre et - 3 % au deuxième, ce qui montre une stabilité des résultats depuis le pic de 44 milliards de tonnes-kilomètres observé au quatrième trimestre 2022.

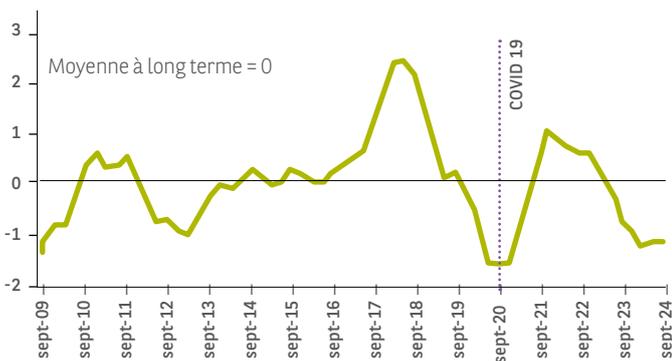
Le transport routier intérieur de marchandises opéré pour compte d'autrui recule de 2,7 %, alors que le transport pour compte propre s'affiche en forte hausse de 14,6 %.

Près de 77 % de l'activité intérieure de transport routier de marchandises est réalisée lors de parcours de moyennes et longues distances (150 km ou plus), en légère diminution par rapport au trimestre précédent (- 0,5 %). L'activité sur de plus courtes distances (moins de 150 km) recule un peu plus avec - 1,7 %.

Pour la FNTR, le troisième trimestre 2024 est encore faible en termes d'activité à l'instar du trimestre précédent. Les chefs d'entreprise interrogés par la fédération restent très pessimistes même pour le 4ème trimestre 2024, ils n'entrevoient pas d'amélioration avant la fin de l'année (cf. les graphes ci-dessous). Les soldes d'opinion sont à peine supérieurs à ceux enregistrés pendant la pandémie en 2020 et surtout se prolongent dans le temps. Les embauches sont en bernés. Les investissements sont en fort recul et les chefs d'entreprise restent très frileux quant à l'avenir à court et moyen termes.

### ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ RÉCENTE \*

Soldes d'opinion en point d'écart-type corrigés des variations saisonnières

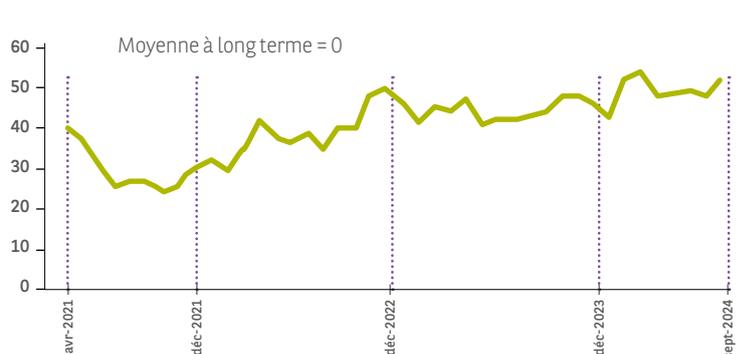


\* Question : comment a évolué l'activité de transports (chiffre d'affaires) de votre entreprise entre le 3<sup>ème</sup> trimestre 2023 et le 3<sup>ème</sup> trimestre 2024 ?

Source : FNTR

### INCERTITUDE ÉCONOMIQUE RESENTIE

Soldes d'opinion en point d'écart-type



Source : enquête dans les services

# INDICES 2024 ET PRÉVISIONS 2025 POUR LES COÛTS DU TRANSPORT SELON LE CNR

Retour sur les indices\*  
du Comité National Routier  
(CNR) qui reflètent les  
tendances annuelles  
des coûts dans le secteur  
du transport routier  
de marchandises en France.



## Gazole

→ baisse de - 5,9 %

## Gazole professionnel

→ baisse de - 6,6 %



**Indice synthétique Longue Distance  
(hors gazole)** → hausse de + 5,2 %

**Indice synthétique Régional  
(hors gazole)** → hausse de + 5,4 %

**Indice synthétique Régional Porteurs  
(hors gazole)** → hausse de + 5,6 %

**Maintenance** → hausse de + 3,9 %

**Infrastructures** → hausse de + 3,1 %

**Matériel Ensembles Articulés (EA)**  
→ hausse de + 3,2 %

**Matériel Porteurs** → hausse de + 3,6 %

**Conducteur Longue Distance (LD)**  
→ hausse de + 7,4 %

**Conducteur Régional** → hausse de + 7,2 %



**Frais de déplacement Longue Distance**  
→ hausse de + 5,0 %

**Frais de déplacement Régional**  
→ hausse de + 5,0 %

**Structure Longue Distance Ensembles  
Articulés (EA)** → hausse de + 4,7 %

## PRÉVISIONS 2025 POUR LES COÛTS DU TRANSPORT SELON LE CNR

Alors que l'augmentation des coûts du Transport en 2024 s'est limitée à 5,5 % au lieu des 6,8 % envisagés par le CNR à la fin de l'année 2023, l'exercice de calcul des variations de coûts pour l'année 2025 devrait conduire à une augmentation pouvant atteindre 3,3 %.

### HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTIONS 2025

#### Détention de matériels

La réglementation européenne GSR2 sur les équipements obligatoires d'assistance à la conduite et le renouvellement des gammes entraînent une inflation des prix de véhicules. Toutefois, selon de nombreux experts, cette inflation devrait être nettement plus mesurée que celles observées depuis quelques années.

En conséquence, le CNR retient une hypothèse conservatoire d'évolution des prix de véhicules pour 2025, similaire au taux d'inflation prévu dans le cadre du PLF pour 2025 (+ 1,8 %). Concernant les taux d'intérêt, le CNR retient dans ses prévisions les scénarios publiés par la Banque de France. Les taux moyens annuels utilisés dans les calculs sont stables en 2025.

La composante assurances augmente de + 3,2 % (prévision d'inflation sous-jacente des services, calculée par l'Insee).

#### Infrastructures

Les prochaines revalorisations tarifaires de péages sont attendues pour février 2025. Elles n'ont pas encore été arrêtées définitivement. Le CNR retient dans ses prévisions pour 2025 une revalorisation des péages de classe 4 de + 1 %. Cette simulation est basée sur les formules d'indexation tarifaire stipulées dans les contrats entre l'État et les neuf sociétés d'autoroutes « historiques », qui concentrent près de 95 % des trafics poids lourds sur autoroutes concédées. La taxe à l'essieu reste inchangée.

#### Maintenance

Le contexte très incertain sur le marché des matières premières rend difficilement prévisibles les variations futures des prix des pièces et des pneumatiques.

Le CNR retient une hypothèse minimale d'augmentation de + 1,8 % des coûts d'entretien (hors personnel d'atelier) et des pneumatiques, similaire à la hausse de l'indice des prix à la consommation prévue dans le cadre du PLF pour 2025. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux : augmentation des salaires de + 1,8 % en 2025.



# TRAVAUX PUBLICS

L'enquête mensuelle de la FNTP pour le mois d'octobre note un rebond certain de la production TP, avec une progression de 6 % par rapport à septembre et un volume de production mensuel record pour 2024. Ce regain d'activité porte les facturations TP sur les dix premiers mois à une hausse de 2,4 % par rapport à la même période de 2023. D'autre part, l'augmentation des coûts de production continue de ralentir à + 1,2 % sur douze mois glissants. Cette bonne tenue est validée par les chefs d'entreprise dans l'enquête trimestrielle FNTP/INSEE d'octobre 2024. Le solde d'opinion sur l'activité passée rebondit fortement et retrouve un niveau proche de sa moyenne de longue durée.

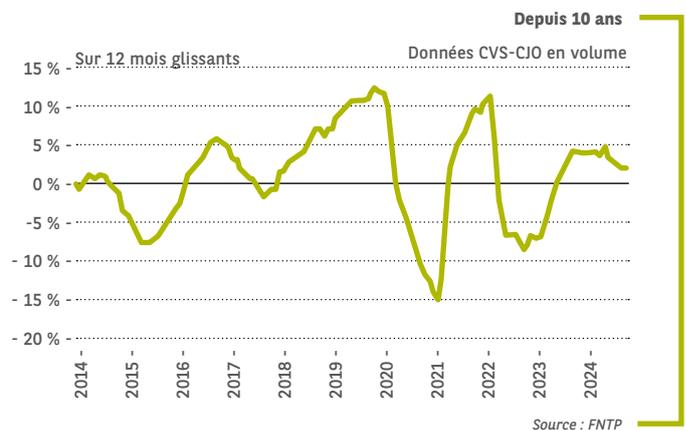
En revanche, les opinions divergent sur le futur. Les prises de commandes progressent de 10,8 % par rapport à octobre 2023, avec un effet de cycle municipal sur l'investissement public et l'attribution de projets d'envergure. L'opinion des entrepreneurs, quant à elle, se dégrade nettement sur l'activité future, surtout auprès de la clientèle privée. Les carnets de commandes sont jugés moins remplis qu'en juillet et les perspectives d'emploi sont également à la baisse.

La FNTP a livré ses perspectives pour 2025. Elle envisage un repli de l'activité de 2,6% en volume et de 0,8% en valeur ce qu'elle justifie de la façon suivante : « Même si 2025 pourrait commencer dans la continuité de 2024, les perspectives d'activité des Travaux Publics se heurtent aux conséquences des coupes budgétaires annoncées dans la future Loi de finances (amputation du budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport, effondrement du Fonds vert, ponctions diverses sur les recettes des collectivités, etc.).

Non seulement la politique publique de transition écologique apparaît sacrifiée au profit des impératifs budgétaires, mais en ciblant l'investissement local, les déséquilibres territoriaux pourraient également s'accroître.

À l'exception des grands opérateurs qui continuent de jouer un rôle moteur dans la croissance, la commande publique dans les Travaux Publics s'affichera donc en baisse, tandis que les investissements privés, marqués par la crise immobilière et le ralentissement économique, ne redémarrent toujours pas. Ainsi, après deux années de croissance, l'année prochaine marquera un essoufflement de l'investissement en Travaux Publics, inscrivant cette année pré-électorale à contre-courant des cycles habituels. »

## TRAVAUX RÉALISÉS



## CLIMAT DES AFFAIRES AU 3<sup>ÈME</sup> TRIMESTRE 2024

Résultats de l'enquête trimestrielle d'opinion FNTP/INSEE sur le marché intérieur



### Opinion sur l'activité passée

En octobre 2024 par rapport à juillet 2024. Soldes d'opinion CVS



### Opinion sur l'activité future

En octobre 2024 par rapport à juillet 2024. Soldes d'opinion CVS



### Opinion sur les carnets de commandes

En octobre 2024 par rapport à juillet 2024. Soldes d'opinion CVS



### Opinion sur les effectifs futurs

En octobre 2023 par rapport à juillet 2024. Soldes d'opinion CVS

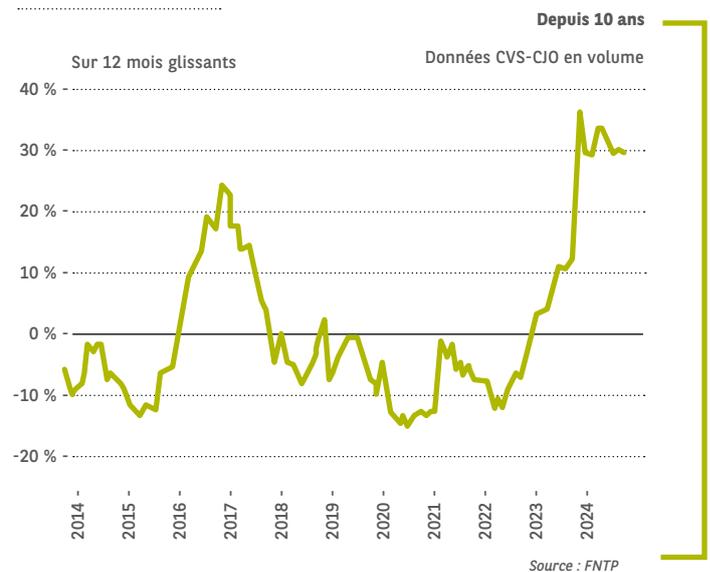


### Opinion sur les délais de paiements

En octobre 2024 par rapport à juillet 2024. Soldes d'opinion CVS



## MARCHÉS CONCLUS



# BÂTIMENT – CONJONCTURE

Selon la FFB, la dégradation du logement neuf se maintient à un rythme élevé. En glissement annuel sur trois mois à fin octobre, les reculs des mises en chantier et des autorisations s'établissent respectivement à - 11,9 % et - 9,2 %. Néanmoins, grâce au rachat d'une partie des stocks des promoteurs par Action Logement et CDC Habitat, le repli du collectif commencé ressort contenu à - 3 %. Cependant, ce programme touche à sa fin, et la baisse sur ce segment devrait s'accroître.

La situation à l'amont de la filière s'avère moins mauvaise en comparaison. De fait, la chute des ventes dans l'individuel se tasse à - 8,2 % en glissement annuel sur trois mois à fin octobre et les ventes des promoteurs aux particuliers s'affichent même en petite hausse de 4,7 %.

Le non résidentiel se dégrade fortement, à la fois pour les surfaces commencées qui chutent de 15,9 %, en glissement annuel sur trois mois à fin octobre 2024, et pour les surfaces autorisées qui se replient de 3,6 % sur la même période. Les premières s'avèrent particulièrement affectées par l'effondrement sur les segments des entrepôts, bureaux et hébergements hôteliers, à près de - 29 %.

Le ralentissement du marché de l'amélioration-entretien se poursuit, ressortant à + 0,8 % en glissement annuel au troisième trimestre 2024, après + 1,1 % le trimestre précédent.

Globalement, au troisième trimestre 2024, la production dans le bâtiment poursuit son recul à - 8,3 %.

Concernant l'appareil de production, en glissement annuel au troisième trimestre 2024, l'emploi salarié conserve son rythme de baisse à - 1,5 % alors que le recul de l'intérim en équivalent-emplois à temps plein (ETP) se modère, à - 7,7 %. Au total, entre les troisième trimestres 2023 et 2024, la perte atteint 27 200 postes, dont 18 000 salariés. Les perspectives d'emploi salarié à l'horizon de l'hiver ressortent encore légèrement positives.

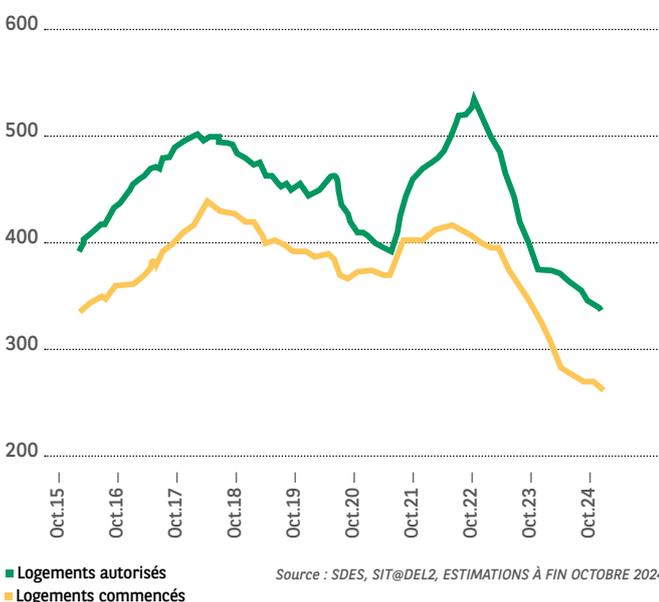
En outre, à fin octobre 2024, hors micro-entrepreneurs, les créations d'entreprises dans la construction chutent de - 18,1 %. Quant aux défaillances, elles ralentissent sur la même période à + 5,8 %.

Au deuxième trimestre 2024, les prix progressaient un peu plus rapidement que les coûts, à + 2,5 % contre + 1,2 % sur un an. Plus récemment, au troisième trimestre 2024, le taux de marge opérationnelle (corrige de la rémunération du travail des chefs d'entreprise non salariés) dans la construction se redresse un peu, à 20,4 % par rapport au trimestre précédent. Il en va de même des trésoreries des structures de plus de dix salariés qui s'affichent un peu au-dessus de leur moyenne de longue période.

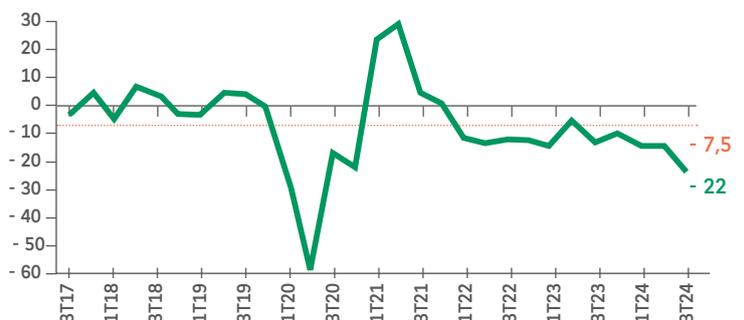
Pour la CAPEB (l'artisanat du bâtiment), la situation financière des entreprises continue de se fragiliser. Le solde d'opinion sur la trésorerie chute à - 22 points, après s'être maintenu entre - 10 et - 15 depuis début 2022. Près d'un quart des entreprises déclarent des besoins en trésorerie, qu'elles attribuent majoritairement à la baisse de leur activité et à l'allongement des délais de paiement de leurs clients.

## NOMBRE DE LOGEMENTS CUMULÉS SUR DOUZE MOIS

En milliers de logements, données brutes



## SITUATION DE LA TRÉSORERIE



# 03 PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS

→ Immatriculation et conjoncture de la carrosserie

## EUROPE

2024 s'annonce comme une année moyenne pour les immatriculations de véhicules de + de 3,5 tonnes en Europe (y compris la Grande-Bretagne). En glissement sur douze mois à septembre 2024, elles représentent 389 889 véhicules enregistrés, soit un recul de 5,9 % par rapport à la même période en 2023, mais sur une plus longue période (cinq ans), elles restent au-dessus de la moyenne de 7,7 %. Les résultats trimestriels montrent également un net recul au 3<sup>ème</sup> trimestre 2024. (voir graphique ci-dessous)

Selon les pays, l'Allemagne présente un profil similaire à celui de l'Europe en général, avec 89 561 immatriculations sur douze mois, en recul de 7 % par rapport à l'année précédente, mais au-dessus de la moyenne à cinq ans de 5,8 %.

Le 3<sup>ème</sup> trimestre 2024 est également en net ralentissement par rapport aux trois trimestres précédents.

La Grande-Bretagne, après un creux en 2020, a repris du volume avec 53 036 immatriculations et reste stable depuis 2023 (0,6 % de baisse entre 2023 et 2024). Elle reste très au-dessus de sa moyenne à cinq ans à + 9,9 %.

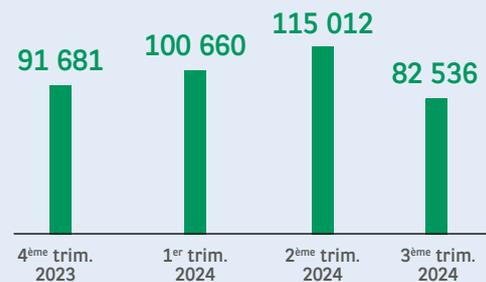
L'Espagne poursuit son redémarrage depuis 2020 avec 31 114 immatriculations et une hausse de 13,7 % par rapport aux douze mois précédents, et surtout + 33,2 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

L'Italie suit l'Espagne, mais dans une moindre mesure. Avec 29 283 unités, elle enregistre une hausse de 2,6 % par rapport à l'année précédente et une progression de 19,1 % par rapport à la moyenne à cinq ans.

En revanche, l'Europe de l'Est subit un coup d'arrêt brutal, avec un recul de 25,7 %, passant de 82 802 immatriculations à 66 719 en l'espace d'un an.

La Pologne subit le même coup d'arrêt, passant de 35 472 unités à 29 881, soit un recul de 15,8 %.

### IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE 3,5T ET PLUS EN EUROPE (12 DERNIERS MOIS)



Source : CCFA

# IMMATRICULATIONS FRANCE ET EUROPE

VI supérieurs à 3,5 t (hors cars et bus)	9 mois 2024		2024 glissant à septembre		Moyenne 5 ans	
	Immat.	Var. % 2024/2023	Immat.	Var. % 2024/2023	Immat. 2019 à 2023	Var. % 2024 glissement / Moy 5
Allemagne	69 982	- 7,0 %	89 561	- 4,8 %	84 639	+ 5,8 %
Espagne	22 720	+ 12,0 %	31 114	+ 13,7 %	23 354	+ 33,2 %
France	38 372	+ 3,0 %	50 718	+ 4,1 %	47 634	+ 6,5 %
Italie	22 633	+ 3,0 %	29 283	+ 2,6 %	24 595	+ 19,1 %
Royaume-Uni	39 824	- 0,6 %	53 036	+ 1,9 %	48 255	+ 9,9 %
Europe du Nord	15 477	- 13,2 %	20 236	- 13,2 %	20 941	- 3,4 %
Benelux	19 929	- 12,1 %	25 294	- 11,3 %	23 886	+ 5,9 %
<b>Europe (27)</b>	<b>249 708</b>	<b>- 7,9 %</b>	<b>325 511</b>	<b>- 7,3 %</b>	<b>302 995</b>	<b>+ 7,4 %</b>
Europe de l'Est	50 820	- 24,0 %	66 719	- 25,7 %	69 413	- 3,9 %
dont Pologne	20 983	- 21,0 %	29 881	- 20,3 %	30 405	- 1,7 %
<b>Europe (27) + EFTA + G.B.</b>	<b>298 208</b>	<b>- 6,8 %</b>	<b>389 889</b>	<b>- 5,9 %</b>	<b>361 930</b>	<b>+ 7,7 %</b>

Source CCFIA

## IMMATRICULATIONS FRANCE

### Le marché du VI en France

Avec un total de 45 375 immatriculations sur les onze premiers mois de 2024, le marché VI semble bien se porter. Il progresse par rapport à 2023 de 1,8 %.

Cependant, les variations mensuelles indiquent que le marché est perturbé et reste difficile. À fin juin, notre analyse constatait un volume très élevé d'immatriculations (27 723), décorrélié des marchés consommateurs de VI comme le Transport et le BTP, et qui s'expliquait par la mise en place de la nouvelle législation sur la sécurité des véhicules GSR II début juillet et l'augmentation des prix des véhicules qui en résultait.

Les immatriculations de juillet et août corroboraient notre analyse avec un fort repli des immatriculations à, respectivement, - 17,8 % et - 52,7 % par rapport à l'année précédente. Mais, en septembre et octobre, c'est la

reprise, avec + 45,9 % et + 39,7 % sans explication, si ce n'est que les immatriculations 2023 de ces deux mois avaient été plutôt faibles.

Lorsqu'on distingue les porteurs et les tracteurs, on constate que ce sont les porteurs qui performant particulièrement avec 21 769 unités sur onze mois et une progression de 16,6 % en un an. Ce sont eux également qui portent les fortes hausses des mois de septembre et octobre, avec + 183,4 % et + 97,5 % par rapport à 2023, soit 3 938 véhicules immatriculés en deux mois, un résultat proche de ceux de 2018/2019.

Les tracteurs sont en repli de 8,9 % avec 23 606 immatriculations, ce qui paraît plus cohérent avec les difficultés économiques des secteurs du Transport et du BTP.

# 21 769

## porteurs immatriculés sur onze mois en France, du niveau de 2018/2019

### Le marché du VUL en France

Les immatriculations VUL, après onze mois en 2024, sont au nombre de 348 563, en légère progression de 1,6 % par rapport à 2023.

Cette stabilité cache deux périodes distinctes : le 1<sup>er</sup> semestre a vu le nombre d'immatriculations progresser jusqu'à + 10,4 % en cumulé à fin juin, puis au deuxième semestre un résultat en repli net de - 9,4 %, ce qui en cumul montre une relative stabilité.

La mise en place des réglementations GSR II, qui concernent tous les véhicules à quatre roues, explique à la fois l'augmentation des immatriculations avant l'application des règles, qui provoque l'augmentation des prix des véhicules, et également le ralentissement des immatriculations après la mise en place pour écouler les véhicules pré-immatriculés.

### IMMATRICULATIONS À NOVEMBRE 2024

	IMMATRICULATIONS NEUFS SUR 11 MOIS	VARIATIONS 2023/2024
<b>VI NEUFS + DE 5T</b>	<b>45 375</b>	<b>1,80 %</b>
- DONT TRACTEURS	23 606	- 8,90 %
- DONT PORTEURS	21 769	16,60 %
<b>VUL NEUFS</b>	<b>348 563</b>	<b>1,60 %</b>

# CARROSSERIE : CONJONCTURE

## ÉTAT GLOBAL DU MARCHÉ

Le marché de la carrosserie industrielle reste hétérogène. Les résultats dépendent fortement des segments de véhicules. Le marché du VI est en forte hausse, sans que les raisons de cette variation soient vraiment identifiées. Les plateaux et les frigorifiques sont les catégories qui en ont le plus profité, alors que les autres catégories sont restées dans des variations mesurées.

Pour les VUL, le secteur de la carrosserie est en nette progression, avec les bennes, les frigorifiques, les TCP et les magasins en bonne forme.

En revanche, le marché de la remorque et semi-remorque est en crise, avec un recul très significatif et toutes les catégories en baisse.

## MARCHÉ DU PORTEUR VI

Les immatriculations de VI porteurs carrossés sont en forte hausse sur les onze premiers mois de 2024, avec 21 611 unités et + 16,1 % par rapport à 2023. Ce résultat peut surprendre, car les marchés les plus consommateurs de ce type de véhicules ne paraissent pas au mieux (Transport et BTP). Il faut remonter aux années 2018/2019 pour avoir un meilleur résultat, mais, à l'époque, il était attendu.

Toutes les catégories de véhicules ne présentent pas des variations haussières significatives. Par exemple, la plus importante catégorie des VI porteurs, composée par les bennes et les véhicules spécifiques BTP, n'augmente que de 2,8 % par rapport aux onze premiers mois de 2023 à 6 668 immatriculations. Sur les dix dernières années, ce résultat se situe 3 % au-dessous de la moyenne. Ces véhicules sont surtout utilisés dans les Travaux Publics, secteur assez actif contrairement au Bâtiment.

Les fourgons sont en progression assez nette, mais légèrement au-dessous de l'ensemble des porteurs, avec + 13,5 % à 3 319 véhicules immatriculés. Il faut remonter à 2017 pour trouver un nombre d'immatriculations plus important avec 3 625 unités. Sur dix ans, la moyenne est de 2 938 immatriculations de fourgons VI, soit 13 % au-dessous des immatriculations 2024.

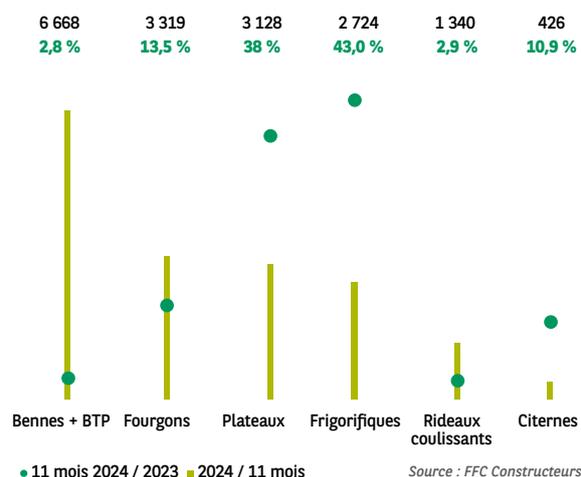
Les plateaux sont, quant à eux, en très forte progression, de 38 % par rapport à 2023 sur les onze premiers mois avec 3 128 immatriculations. Sur les dix dernières années, cela représente un surplus de 23,6 % par rapport à la moyenne et il faut remonter à 2001 pour avoir un nombre de plateaux immatriculés plus important (3 177). Ce résultat ne correspond pas aux besoins réels du marché.

Les VI frigorifiques sont également en très forte augmentation avec 2 724 immatriculations et une hausse de 43 % sur l'année dernière. Le dernier résultat similaire remonte à 2018 avec 2 789 frigos. La moyenne des dix dernières années se situe à 2 140 unités, soit 21,4 %, au-dessous du résultat de 2024.

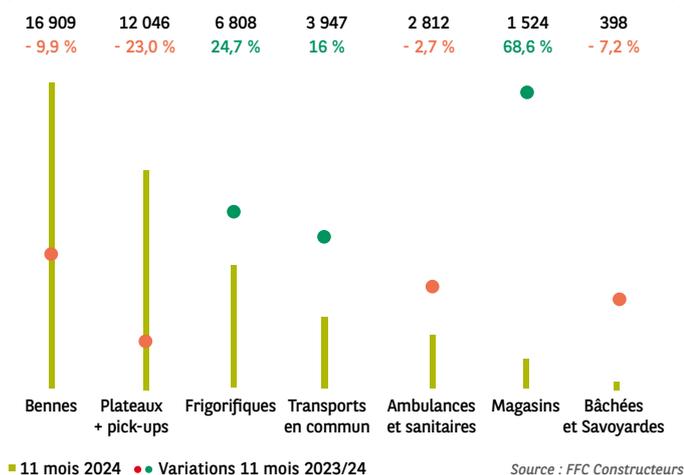
Les rideaux coulissants sont restés plus en retrait, avec une progression de 2,9 % à 1 340 immatriculations. Sur dix ans, ce résultat flirte avec la moyenne, qui s'établit à 1 352 unités.

Enfin, les citernes sont en progression par rapport à 2023, de 10,9 % à 426 unités. Dans ce cas, il s'agit d'un léger mieux après une période de fort repli, puisque la moyenne des immatriculations à dix ans est de 508 unités immatriculées sur onze mois.

### IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



## IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



## MARCHÉ DU VUL

Le marché du VUL au global est en stagnation après onze mois d'immatriculations en 2024. Il évolue de 1,6 % par rapport à 2023 à 348 637 unités.

Cependant, le marché du VUL carrossé (hors fourgons, dérivés VP et camping-cars) qui représente 10,6 % du marché du VUL, est en progression de 14,9 % à 37 090 immatriculations sur les onze derniers mois. Comme pour les VI, toutes les catégories de véhicules n'évoluent pas de la même façon.

Les bennes, en progression de 9,9 % à 16 909, retrouvent la moyenne des dix dernières années, qui s'établit à 16 682 unités.

Les plateaux et pick-ups sont en fort recul avec un - 23 %. Les plateaux, qui représentent 28 % de la catégorie, sont en forte progression à + 38,7 % et les pick-ups, majoritaires, sont en recul de - 34,3 %.

Les VUL frigorifiques, à l'instar des VI, sont en forte progression avec 6 808 immatriculations en progression de 24,7 %. Ils viennent compenser deux années faibles et dépassent la moyenne sur dix ans, qui s'établit à 6 137 immatriculations sur onze mois.

Les transports en commun sont également en progression de 16 % à 3 947 unités. Il s'agit d'un record. C'est un marché en forte progression ces dernières années, puisqu'à part 2022, toutes les années depuis 2019 se situent au-dessus de la moyenne à dix ans qui s'établit à 3 068 immatriculations.

Les ambulances et sanitaires sont en léger recul de 2,7 % à 2 812 véhicules, mais le marché a nettement progressé depuis 2021. Depuis, il n'est pas redescendu sous les 2 800 unités sur onze mois.

Le marché des magasins n'avait plus dépassé les 1 000 immatriculations depuis 2006. Il s'établit en 2024 à 1 524 unités, en hausse de 68,6 %. Il faut remonter à 2001 pour trouver un résultat plus important, avec 2 226 immatriculations.

Les bâchées et savoyardes ont peu évolué, à 398 unités, en repli de 7,2 %, proche de la moyenne à dix ans qui est de 430 immatriculations.

## MARCHÉ DE LA REMORQUE ET SEMI-REMORQUE

Le nombre de remorques et semi-remorques immatriculées sur onze mois en 2024 est en recul de 17,1 % par rapport à l'année dernière à 16 752 immatriculations. Il s'agit de la 3<sup>ème</sup> année de baisse, et surtout une forte accélération de celle-ci. Il faut remonter à 2013 pour obtenir un résultat plus faible, avec 15 758 véhicules enregistrés cette année-là à fin novembre.

Sur les dix dernières années, la moyenne des immatriculations s'élève à 21 816 unités, soit 30,2 % d'immatriculations en plus qu'en 2024.

Toutes les catégories sont touchées. La plus nombreuse, les rideaux coulissants et PLSC, est aussi une de celles qui baissent le plus avec un recul de 31,7 % à 4 012 immatriculations, pire résultat depuis 2013 où 3 864 véhicules avaient été enregistrés.

Les bennes reculent, mais dans une moindre mesure, avec - 7,7 % à 2 026 véhicules. Cependant, ce résultat fait suite à deux années de très fort recul, puisqu'en 2021, 3 740 étaient enregistrées à la même période. C'est le plus faible volume du XXI<sup>ème</sup> siècle.

Les fourgons reculent de 14,2 % à 2 724 immatriculations. Là encore, il faut remonter à 2014 pour trouver un résultat aussi faible et la moyenne à dix ans est de 3 251 unités, 19,3 % au-dessus.

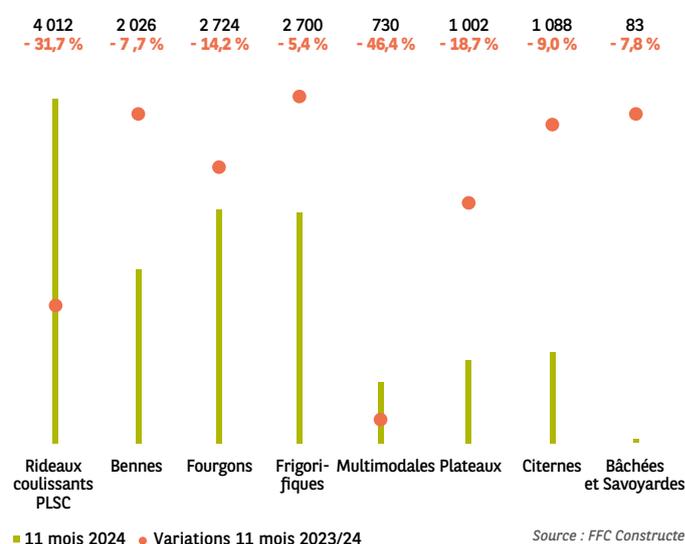
Les frigorifiques sont également en recul de 5,4 % à 2 700 immatriculations. Cette baisse reste contenue, car la moyenne à dix ans n'est pas si loin, à 2 968 unités.

Les remorques multimodales sont en très fort recul, à - 46,4 %, et 730 immatriculations, soit près de la moitié des immatriculations de 2023. Par rapport à la moyenne à dix ans, plus intéressante car le marché a beaucoup varié ces dernières années, le recul est important, puisque 2024 se situe 39,4 % au-dessous de celle-ci qui est de 1 204 immatriculations.

Les plateaux reculent de 18,7 % à 1 002 unités enregistrées, mais ils restent assez proches de la moyenne à dix ans qui est de 1 102 immatriculations.

De même pour les citernes dont le recul est de 9 % à 1 088 enregistrements, avec une moyenne à dix ans de 1 177 immatriculations.

## IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

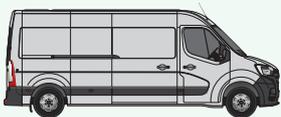




Constructeurs

# 2025 : ANNÉE CLÉ POUR LA DÉCARBONATION DES POIDS LOURDS ET DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

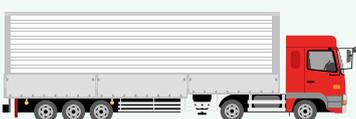
2025 marque une nouvelle étape majeure dans la politique européenne de décarbonation de la mobilité professionnelle. C'est en effet cette année que trois réglementations européennes montent simultanément en puissance, avec des effets induits pour les acquéreurs de véhicules.



CAFE



VECTO



VECTO TRAILER

## La parole à la FFC

### Un dispositif contraignant pour chaque typologie de véhicule

Le premier porte sur les véhicules lourds motorisés qui, à partir de 2025, doivent faire l'objet d'une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de - 15 % par rapport à l'année de référence 2019, conformément au règlement (UE) 2019/1242. Cet objectif, propre à chaque constructeur, est mesuré par l'outil de simulation élaboré par la commission européenne : **VEHICLE ENERGY CONSUMPTION CALCULATION TOOL** (VECTO). Pour rappel, VECTO est un logiciel de simulation qui détermine les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des poids lourds pour des carburants, des charges embarquées et des profils de missions spécifiques (longue distance, livraison régionale, distribution urbaine, etc.), à partir des données des configurations du véhicule. Les données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant déterminées à l'aide de VECTO ainsi que d'autres paramètres, sont communiquées par les constructeurs à la Commission Européenne et rendues publiques.

Le second concerne les véhicules utilitaires légers et porte sur le **CORPORATE AVERAGE FUEL ECONOMY** (CAFE) établi par le règlement (UE) 2019/631 modifié qui fixe des seuils basés sur la WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), à savoir 153,9 g CO<sub>2</sub>/km pour la période 2025-2029 (et 90,6 g CO<sub>2</sub>/km pour la période 2030-2034). Les objectifs des constructeurs à partir de 2025 sont calculés conformément au règlement (UE) 2019/631, en utilisant les valeurs fixées par la décision d'exécution (UE) 2023/1623 de la Commission.

Le troisième porte sur l'entrée en vigueur pour la première année pleine de l'outil **VECTO TRAILER TOOL** pour les remorques et semi-remorques, ouvrant ainsi la voie à une année de référence à l'instar de ce qui a été fait en 2019 pour les véhicules lourds motorisés.

# 4 250 € par gCO<sub>2</sub>/tkm par véhicule motorisé lourd concerné, à partir de 2025

L'OVI de juin 2024 a permis d'exposer les modalités applicables aux véhicules 03/04 concernés par ce dispositif et pour lequel la FFC CONSTRUCTEURS a été désignée Service Technique par l'Etat français. Pour tout complément d'information sur ces éléments, nous vous invitons à prendre contact avec notre Direction Technique : [contact@ffc-constructeurs.fr](mailto:contact@ffc-constructeurs.fr)

## Des enjeux économiques forts pour les acquéreurs de PL et VUL

Point commun de VECTO et CAFE : un niveau de pénalités financières qui constitue une menace sévère pour l'industrie et, par voie de conséquence, pour les acquéreurs de véhicules.

Ainsi, pour les poids lourds, la Commission Européenne appliquera des sanctions financières en cas de non-respect des objectifs CO<sub>2</sub>. Le niveau de pénalité est fixé à 4 250 euros par gCO<sub>2</sub>/tkm par véhicule concerné, à partir de 2025. Le dispositif est assorti de crédits et de dettes d'émission pluriannuels pour équilibrer le dépassement des objectifs au cours d'une année et la non-atteinte une autre année, pour tenir compte des cycles longs de production de l'industrie. Ceci peut constituer une incitation à atteindre plus rapidement les objectifs de décarbonation.

Pour les VUL, si les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de la flotte d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques au cours d'une année donnée, le constructeur doit payer, pour chacun de ses véhicules neufs immatriculés cette année-là, une prime sur les émissions excédentaires de CO<sub>2</sub> de 95 € par g/km de dépassement de l'objectif.

Il existe certes des mécanismes d'exemption (pour les producteurs de moins de 1000 véhicules/an) et de pooling (mise en commun de l'objectif entre plusieurs constructeurs).

À ceci s'ajoute une incitation : de 2025 à 2029, un système de crédit ZLEV (Zero/Low Emission Vehicle) s'appliquera aux constructeurs de VUL. Le système allégera l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur si sa part de nouveaux VUL ZLEV (véhicules avec des émissions comprises entre 0 et 50 g de CO<sub>2</sub>/km) immatriculés au cours d'une année donnée dépasse 17 %.

Les montants investis en recherche et développement par l'industrie pour atteindre ces objectifs sont à la hauteur des épées de Damoclès que constituent les pénalités susceptibles d'être payées à la Commission Européenne en cas de non-respect des objectifs, avec des montants de plusieurs milliards d'euros à la clé. Les baisses de consommation énergétique des véhicules induits par ces réglementations ne contrebalanceront toutefois pas intégralement les coûts générés par le déploiement de technologies requis pour l'atteinte de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Les utilisateurs doivent donc dès à présent se préparer aux effets économiques inévitables qui en découlent. Ces coûts se retrouveront nécessairement dans le TCO des véhicules neufs et les objectifs ambitieux de la Commission Européenne (- 45 % pour les poids lourds à partir de 2030, - 65 % en 2035, - 90 % en 2040) et vont accélérer de manière durable la tendance : les coûts des véhicules seront mécaniquement de plus en plus élevés. Anticiper le calendrier des échéances en la matière est un paramètre plus que jamais déterminant.

**Benoit DALY**  
Secrétaire Général - FFC CONSTRUCTEURS

# 04 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- **Certificats d'économies d'énergie**
- **Choisir la bonne énergie**
- **Autonomie des camions électriques**

C'est bien le secteur des transports (mais aussi du bâtiment) qui est pointé du doigt, alors que les émissions de CO<sub>2</sub>, méthane et autres gaz responsables du réchauffement climatique augmentent sur juin / août, et qu'on observait une baisse (certes ralentissant) sur début 2024.

Plusieurs réglementations européennes entrent en vigueur cette année, notamment la réduction obligatoire de 15 % des émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds par rapport à 2019, mesurée via l'outil VECTO, et l'application des seuils stricts de la norme CAFE pour les véhicules utilitaires légers. Si ces cadres incitent les acteurs à adopter des solutions à faibles émissions, ils requièrent des investissements massifs.

Certes, le développement des véhicules électriques s'accélère, avec des promesses d'autonomies atteignant désormais 600 km, élargissant leurs applications à des trajets longue distance, mais les investissements dans les matériels, les infrastructures de recharge et l'adaptation des modèles d'exploitation sont importants. Trop pour beaucoup en cette période agitée. L'annonce des bonifications des CEE de la fiche CEE TRA-EQ-129 et son impact sur le coût total de détention (TCO) devrait inciter les prises de commandes.

Dans ce contexte, le choix de la bonne énergie devient stratégique. Les fluctuations des prix des carburants, l'essor des biocarburants et du bioGNV, et les incitations fiscales étant autant de facteurs à prendre en compte, chacun impactant les équilibres économiques.



Les certificats d'économie d'énergie (CEE) incitent les exploitants à réduire leur consommation d'énergie. Ce dispositif de prime, mis en place par l'État, oblige les fournisseurs d'énergie (électricité, gaz, carburants) à financer des actions d'économie d'énergie, sous peine de sanctions.

Depuis le 30 décembre 2024 et jusqu'au 31 décembre 2026, pour les opérations d'achat ou de location de véhicules neufs relevant de la **fiche d'opération standardisée TRA-EQ-129 "Achat ou location d'un véhicule lourd électrique neuf de transport de marchandises ou issu d'une opération de retrofit électrique"**, le volume total de certificats d'économies d'énergie délivrés est multiplié :

Pour la catégorie des camions porteurs  
**> 3,5 tonnes et < 4,25 tonnes**  
par quatre ;

Pour la catégorie des camions porteurs  
**≥ 4,25 tonnes et < 7,5 tonnes**  
par quatre ;

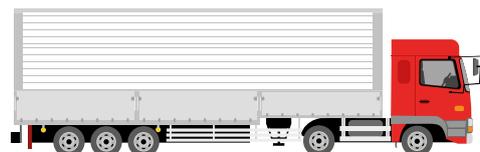
Pour la catégorie des camions porteurs  
**≥ 7,5 tonnes et < 12 tonnes**  
par trois ;

Pour la catégorie des camions porteurs  
**≥ 12 tonnes et < 19 tonnes**  
par cinq ;

Pour la catégorie des camions porteurs  
**≥ 19 tonnes et < 26 tonnes**  
par cinq ;

Pour la catégorie des camions porteurs  
**≥ 26 tonnes et des tracteurs routiers,**  
par quatre ;

Pour la catégorie des bennes à ordures  
ménagères, **par quatre.**



# X5

le volume de certificats délivrés  
pour les porteurs entre 12 et 26 t

La valeur d'un kWh **cumac** (cumulé et actualisé) dépend du marché des certificats d'économies d'énergie (CEE), de l'offre et de la demande, ainsi que du type d'opération d'économie d'énergie réalisée. Au 31 décembre 2024, le prix des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) classique s'échangeait 7,98 €/MWh **cumac** (source : C2E Market pour décembre 2024).

Il est important de noter que ces prix fluctuent en fonction de l'offre et de la demande sur le marché des CEE. Aussi, pour une valorisation précise, il est recommandé de suivre les cotations sur les plateformes spécialisées ou les données publiées par les autorités compétentes.

Lien vers l'arrêté : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

# X4

le volume de certificats délivrés  
pour les tracteurs routiers

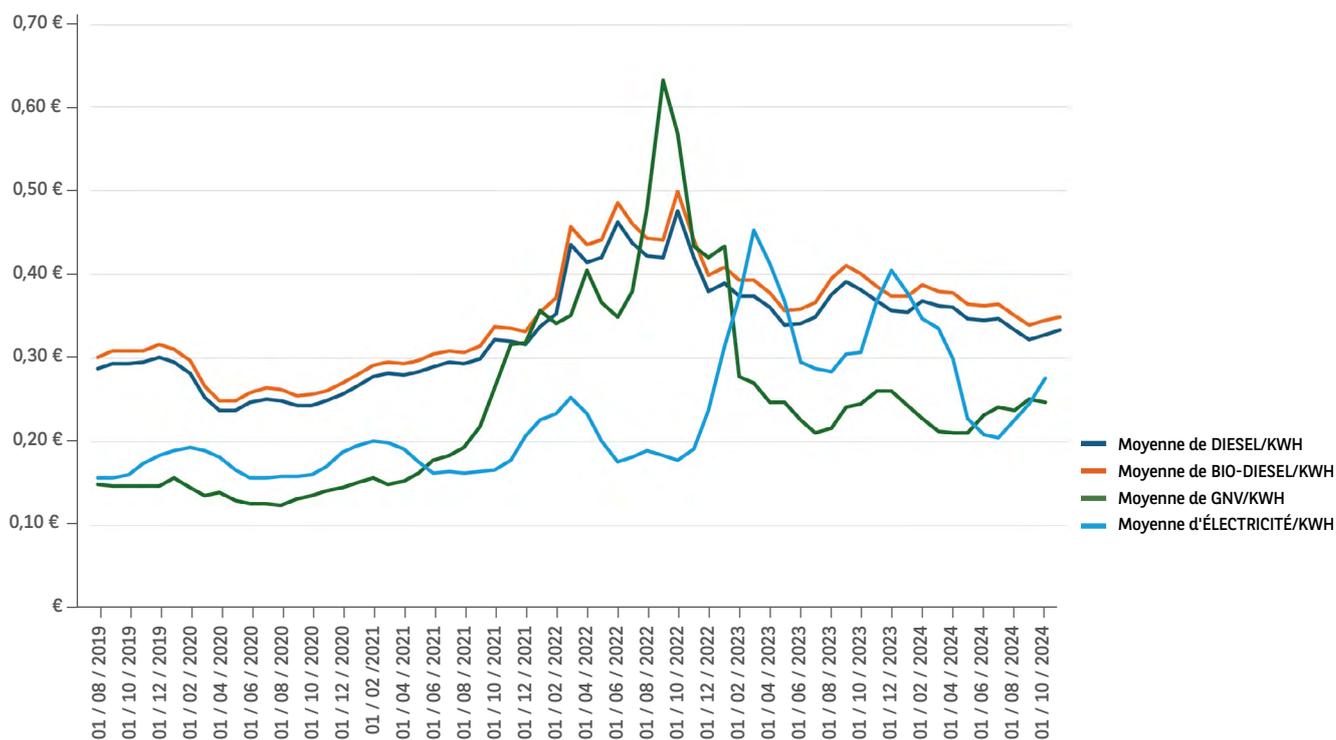


# PRIX DES ÉNERGIES : DES TRAJECTOIRES DIFFÉRENTES QUI COMPLEXIFIENT LE CHOIX POUR LES FLOTTES

Au cours des 36 derniers mois, le prix du diesel et des autres carburants pour véhicules industriels a connu de très fortes fluctuations. Historiquement, le diesel a largement dominé, mais il a subi de fortes pressions sur les prix en raison des tensions géopolitiques et de la reprise économique postpandémique. Les biocarburants, comme le B100 ou le HVO, gagnent en popularité, mais leurs prix augmentent en raison d'une demande croissante et de coûts de production élevés.

Le BioGNV, produit à partir de méthanisation, représente une solution durable, mais son prix varie selon les coûts d'infrastructure et de production. Bien que l'électricité soit relativement bon marché, le coût initial d'acquisition des véhicules et des infrastructures de recharge reste élevé. **Ainsi, bien que ces carburants alternatifs semblent connaître une croissance en termes de popularité, leur adoption économique reste conditionnée par une série de facteurs, notamment les politiques fiscales et les subventions.**

## ÉVOLUTION DES PRIX DES CARBURANTS AU KWH FOURNI



- Les coûts nominaux des énergies sont issus des indices du CNR et de l'INSEE pour le coût de l'électricité.
- Conversion en kWh fourni sur la route calculée en prenant en compte le rendement calorifique de chaque énergie et le rendement moyen des moteurs associés.
- Le décalage temporel entre l'indice du Diesel et ceux du GNV et de l'électricité est dû à la durée de production et de publication de certains indices.

# DIESEL EURO 7, UNE RAISON DE PLUS D'ATTENDRE ?

Adoptée par le Parlement européen le 13 mars 2024, et attendue pour une mise en application le 1er juillet 2027, Euro 7 représente une avancée remarquable dans la régulation des émissions polluantes provenant des véhicules industriels, en élargissant le champ des émissions réglementées et en renforçant les exigences de durabilité. Destinée à simplifier les exigences pour les constructeurs et à assurer une cohérence dans la réduction des polluants, la norme Euro 7 harmonise les précédentes réglementations Euro 6 pour les voitures et camionnettes, et Euro VI pour les poids lourds et autobus, en un ensemble unique de règles applicables à tous les véhicules.

## Durabilité des batteries

pour les véhicules électriques, des critères de durabilité des batteries doivent être respectés, garantissant une performance minimale sur une certaine durée de vie, afin de réduire les déchets et de promouvoir des pratiques plus durables.

## Durabilité accrue

La nouvelle norme impose que les systèmes de contrôle des émissions maintiennent leur efficacité sur une durée et un kilométrage plus longs, garantissant une performance environnementale continue.

## Limites d'émissions

Les seuils actuels d'Euro 6 pour les voitures et camionnettes sont maintenus. Pour la première fois, la taille des particules solides réglementées est réduite de 23 nm à 10 nm, reflétant les progrès technologiques et les préoccupations sanitaires liées aux particules ultrafines.

## Émissions non liées à l'échappement

contrairement à Euro VI, Euro 7 inclut les émissions non liées à l'échappement, telles que celles générées par l'usure des freins et des pneus, une source majeure de particules fines en milieu urbain.

## Technologies de surveillance embarquées

Euro 7 exige l'installation de systèmes de surveillance des émissions en temps réel, assurant une conformité continue des véhicules tout au long de leur cycle de vie.

## POUR LES CONSTRUCTEURS,

Euro 7 représente des défis technologiques et financiers importants : le développement de systèmes de contrôle des émissions plus performants, l'intégration de technologies de surveillance embarquées et l'amélioration de la durabilité des composants nécessitent des investissements significatifs. Cependant, ces efforts sont essentiels pour atteindre les objectifs environnementaux et répondre aux attentes croissantes de la société en matière de qualité de l'air.

## AVANCÉES ET IMPLICATIONS DE LA NORME EURO 7

L'introduction d'Euro 7 constitue une avancée majeure vers une mobilité plus propre et plus durable, en adoptant une approche holistique de la pollution automobile. Bien que sa mise en œuvre soit exigeante, elle offre des opportunités d'innovation et le développement de technologies plus propres dans le secteur des véhicules industriels.

## POUR LES EXPLOITANTS DE FLOTTES,

la norme Euro 7 pourrait entraîner une hausse des coûts d'acquisition et de maintenance des véhicules conformes. Cependant, ces coûts pourraient être compensés par des économies réalisées grâce à une meilleure efficacité énergétique et une réduction des taxes liées aux émissions.

---

Une mise en application le 1<sup>er</sup> juillet 2027  
À l'horizon 2035

---

**- 56 %**

vs Euro V la baisse des émissions  
totales de NOx\* pour les autobus  
et les camions

**- 39 %**

les particules provenant du tuyau  
d'échappement pour les autobus  
et les camions

---

\* NOx : émissions d'oxydes d'azote

# L'ÉLECTRIQUE, VERS 500 KM D'AUTONOMIE !

Les gammes « électriques » des constructeurs s'élargissent rapidement, avec des autonomies désormais comparables à celles des véhicules thermiques. Le développement des infrastructures de recharge (cf encadré loi AFIR), mais aussi une analyse favorable du cycle de vie et un coût total de détention (TCO) soutenus par les aides publiques accroissent l'attractivité de cette énergie.

## DES AUTONOMIES EN FORTE PROGRESSION

Une avancée majeure a été réalisée dans le domaine de l'autonomie des camions électriques. Par exemple, Volvo Trucks a annoncé que la nouvelle version de son modèle électrique FH Electric sera disponible au second semestre 2025, avec une capacité de parcourir jusqu'à 600 km avec une seule charge, grâce à l'application des technologies E-axle pour les essieux électriques, permettant une plus grande capacité des batteries et une gestion optimisée de l'énergie.

De son côté, Renault Trucks développe une version améliorée de son modèle E-Tech T, également dotée d'une autonomie de 600 km, et prévue pour l'année prochaine. Ces avancées permettent d'étendre l'utilisation des camions électriques aux trajets longue distance, au-delà des zones urbaines et périurbaines.

## LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR LES POIDS LOURDS

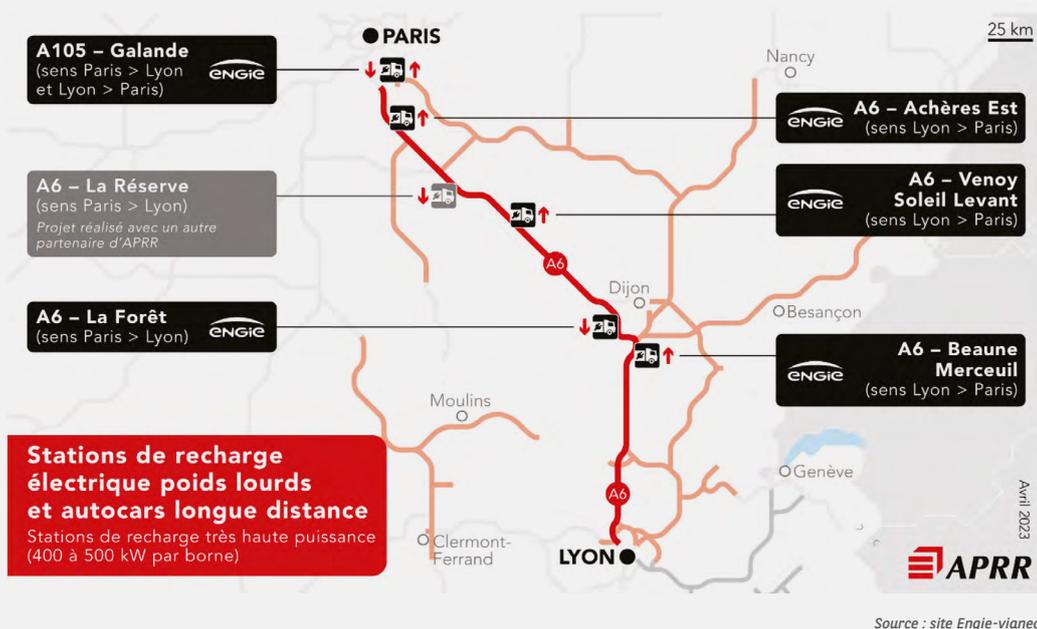
L'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques lourds devient cruciale parallèlement à l'augmentation de leur autonomie. Des initiatives sont en cours pour déployer des stations adaptées à leurs besoins spécifiques. Par exemple, l'entreprise néerlandaise Milence construit une station de recharge pour poids lourds entre l'A31 et la RD400 à Gondreville.

CEVA Logistics, ENGIE et le groupe SANEF se sont également alliés au sein de l'**European Clean Transport Network Alliance (ECTN Alliance)** afin d'offrir aux chargeurs et transporteurs, un accès simple à des solutions bas carbone de biogaz, d'hydrogène et d'énergie électrique pour la recharge et le ravitaillement des camions.

De plus, ces infrastructures sont soutenues par des packages financiers encourageant leur installation au travers de l'ADEME, Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.

### APRR / ENGIE

APRR, filiale du groupe Eiffage et ENGIE Vianeo ont lancé le premier corridor électrique pour poids lourds en Europe. Ce projet vise à installer des bornes de recharge ultra-rapides le long des autoroutes, facilitant ainsi le passage au transport routier électrique et servira de modèle pour le développement d'infrastructures similaires à travers le continent. Ce corridor devrait éviter 40 000 tonnes de CO<sub>2</sub> en l'espace de plus de 10 ans

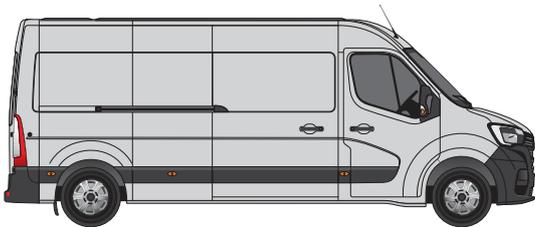


**En conclusion, les progrès réalisés en termes d'autonomie et de recharge des camions électriques, associés à une analyse favorable du TCO, signalent une tendance positive vers l'adoption de ces véhicules dans le transport routier.**

**Cependant, des efforts supplémentaires restent nécessaires pour surmonter les défis existants et assurer une transition fluide vers une mobilité électrique durable.**

## ÉTAT DES IMMATRICULATIONS À FIN DÉCEMBRE 2024

Si les immatriculations des véhicules lourds électriques vont encore croître, notamment du fait des faibles volumes 2023 et 2024, ce marché dynamique est encore confronté à des défis en termes de coûts et d'infrastructures.



### >3,5t et >5,1t

Hydrogène : 1 / GNV : 175 / Électrique : 622



### VI >5,1t

Hydrogène : 5 / Électrique : 670 / GNV : 1 560  
B100 : 2 723 / Diesel : 43 967

Source : CCFA – immatriculations à fin décembre 2024

## AFIR

# Développer et harmoniser les infrastructures pour les carburants électriques et à hydrogène

**Le règlement européen AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), en vigueur depuis le 13 avril 2024, vise à favoriser une mobilité plus verte à travers l'Union européenne en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.**

### TROIS OBJECTIFS PRINCIPAUX

#### Clarté des tarifs et modes de paiement

Les exploitants doivent fournir des informations claires sur les tarifs, et les utilisateurs doivent pouvoir payer facilement aux points de recharge ou de ravitaillement avec des cartes de paiement ou des dispositifs sans contact, sans besoin d'abonnement.

#### Stations de ravitaillement en hydrogène

D'ici 2030, des stations devront être disponibles tous les 200 km le long du réseau central du RTE-T et dans les nœuds urbains, pour les voitures et les camions.

#### Électrification des ports et aéroports

D'ici 2030, les ports accueillant un nombre minimal de grands navires passagers ou de porte-conteneurs devront fournir de l'électricité à quai. Les aéroports devront fournir de l'électricité aux aéronefs stationnés à toutes les portes d'embarquement d'ici 2025 et à tous les emplacements éloignés d'ici 2030.

**100 km**  
distance maximale  
entre chaque infrastructure  
de recharge d'au moins 350 kW  
sur le réseau global, d'ici 2030.

# 05 DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS

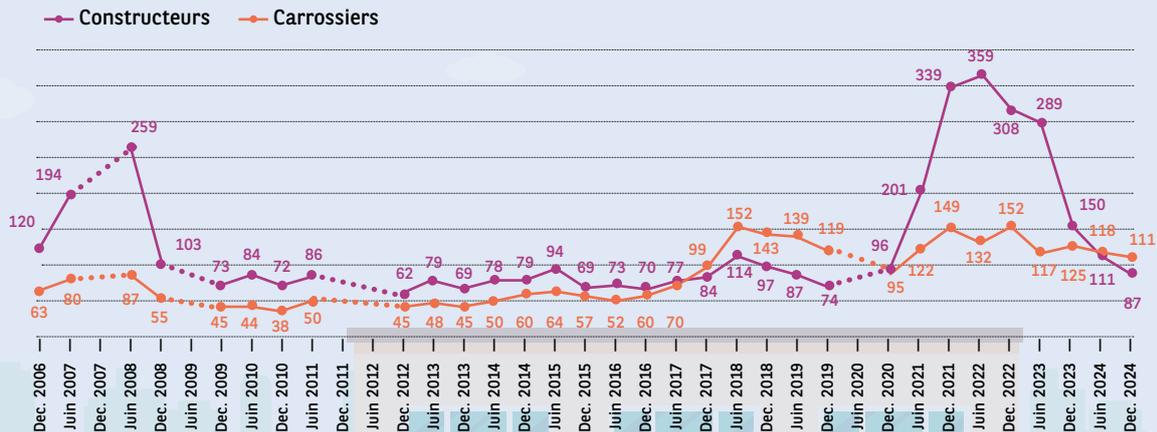
## LES DÉLAIS DE LIVRAISON EN BAISSÉ SENSIBLE COMME LES CARNETS DE COMMANDES

Ils continuent de baisser, surtout chez les constructeurs. Alors qu'en juin 2022, il fallait près d'une année pour disposer d'un véhicule acheté, actuellement, le délai est passé sous les trois mois à 87 jours.

On retrouve le niveau d'avant la crise sanitaire de 2020. Le marché s'est normalisé sur ce point, et la plupart des experts, 79 %, en ont fait le constat.

Chez les carrossiers, le repli des délais est un peu plus lent. Il faut encore 111 jours pour disposer du véhicule après l'achat, niveau qui reste élevé depuis les années 2018/2019. Cependant, 43 % des experts les voient en baisse, alors que 43 % les voient stables. Seuls 14 % les voient en hausse.

### DÉLAIS DE LIVRAISON MESURÉS DANS L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CONCESSIONNAIRES VI





# La parole à la CSIAM

## LES POIDS LOURDS FACE AUX ENJEUX DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

### L'industrie européenne du poids lourd : un leadership historique face au défi urgent de la décarbonation

L'industrie du poids lourd est née en Europe. Daimler, dès 1896, a jeté les bases d'une tradition industrielle en Allemagne. Volvo Group, Scania, MAN Truck, Renault Trucks et Iveco ont ensuite transformé et perfectionné cet héritage en expertise technique de pointe.

Les constructeurs de poids lourds représentent aujourd'hui une industrie qui innove, construit, assemble et s'approvisionne en France et en Europe. Depuis l'invention du moteur thermique au XIXe siècle, les poids lourds à combustion interne ont dominé le transport de marchandises en raison de leur puissance, de leur autonomie et de la disponibilité du carburant. Cependant, les préoccupations croissantes liées aux émissions polluantes, au changement climatique et à la dépendance aux énergies fossiles ont accéléré le développement de solutions alternatives plus durables.

### La réglementation européenne : un catalyseur d'innovation environnementale et un avantage concurrentiel

L'adoption récente du règlement européen 2019/1242, visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds à l'échappement (avec des objectifs de - 15 % en 2025, - 45 % en 2030, - 65 % en 2035 et - 90 % en 2040), constitue certes une contrainte significative pour les constructeurs. Toutefois, elle représente également un véritable catalyseur d'innovation environnementale et contribuera à offrir aux constructeurs européens un avantage compétitif durable face à leurs concurrents internationaux.

Les constructeurs européens de poids lourds ont, en effet, investi massivement dans le but de décarboner leur gamme de véhicules avec plusieurs technologies disponibles : électrique, B1, B-100, XTL.

Bien que le gazole demeure prédominant en 2024, les énergies alternatives (biocarburants, gaz, biogaz et électricité) connaissent une progression notable et captent désormais une part de marché de près de 10 %. Cette part est même légèrement supérieure avec les biocarburants B-100 et XTL non exclusifs qui ne peuvent donc se refléter dans les immatriculations. Parmi les énergies alternatives, on constate que le gaz continue de diminuer tandis que le B100 exclusif (B1) double ses parts de marché. L'électrique continue de progresser mais avec une accélération ralentie, sous l'effet des retards dans la publication des dispositifs d'aide en 2024. Les chiffres des immatriculations révèlent également que l'hydrogène est encore au stade expérimental sur le marché. L'hydrogène devrait demeurer une option de niche pour les poids lourds, dans des cas d'usage où les véhicules électriques à batterie ne pourront pas fonctionner de manière optimale.

2025 sera une année clé pour les constructeurs de poids lourds. Pour répondre à l'objectif réglementaire de moins 15 % des émissions de CO<sub>2</sub> dans leurs ventes, les constructeurs auront une stratégie de mix énergétique : économies de carburant par une meilleure efficacité des moteurs thermiques, ventes de véhicules au gaz (- 15 % des émissions) et de véhicules électriques.

*La Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle (CSIAM) représente les constructeurs internationaux de véhicules légers, de véhicules lourds et de deux-roues motorisés. Sa branche véhicules industriels compte parmi ses adhérents les marques DAF Trucks, Daimler Trucks, Ford Trucks, Iveco, Isuzu, MAN Trucks, Scania et Volvo Trucks, qui représentent ensemble 73 % des immatriculations de poids lourds dans l'Hexagone.*

10 %

## la part de marché des énergies alternatives dans les immatriculations 2024

Tout en rappelant son attachement au principe de neutralité technologique, la CSIAM constate qu'à date le moteur électrique, alimenté par des batteries rechargeables, s'impose aujourd'hui comme la principale alternative écologique, silencieuse et performante. En la matière, l'industrie européenne dispose d'une avance technologique forte. En effet, les constructeurs extra-européens n'ont immatriculé aucun poids lourd électrique à ce jour de plus de 16 t (90 % du volume de poids lourds toutes énergies immatriculés en France).

À mesure que les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> se renforceront, l'électrification deviendra la stratégie incontournable, étant la seule technologie capable aujourd'hui de répondre aux exigences environnementales et de s'adapter à une mise en œuvre à grande échelle. Les constructeurs proposent désormais à la commercialisation des gammes de poids lourds électriques allant jusqu'au tracteur de 44 tonnes, d'une autonomie pouvant aller jusqu'à 800 km et répondant à de multiples usages : logistique urbaine, régionale/moyenne distance et longue distance.

Les marques ont su faire preuve de flexibilité et adopter une stratégie hybride, produisant à la fois des véhicules thermiques et électriques tout en misant sur des plateformes modulaires qui permettent de fabriquer différents types de véhicules sur une même ligne de production. Cette adaptabilité permet d'ajuster rapidement l'offre en fonction des demandes du marché.

### L'accélération de l'électrification : un défi à relever tous ensemble

La Stratégie Nationale Bas Carbone 3 porte à 50 % la part des immatriculations de poids lourds électriques neufs à l'horizon 2030, une ambition que la CSIAM a partagée dans le cadre des travaux de la feuille de route décarbonation du TRM et que nous continuons à soutenir. La feuille de route étant désormais établie, notre priorité est de contribuer à la création des conditions propices au succès de cette mutation profonde du secteur.

Malgré une croissance annuelle significative, les véhicules électriques à batterie (BEV) continuent de représenter une part modeste des immatriculations (autour de 1 %). Les résultats de l'appel à projets de l'Ademe 2023, du guichet PME 2024 et de l'appel à projets 2024 devraient se traduire dans les immatriculations en 2025.

Face à la réalité du marché et pour répondre aux ambitions programmatiques de la France, il est indispensable d'accélérer l'électrification des poids lourds, en garantissant les conditions de son développement (stabilité des aides à l'achat, maîtrise du coût total de possession et notamment du prix de l'électricité et développement des infrastructures de recharge). Il est essentiel de mettre en place un plan d'aides à l'achat, stable et durable, qui facilite la transition vers une parité économique entre les poids lourds électriques et les poids lourds diesel d'ici 2030.

50 %

## la part des immatriculations de poids lourds électriques neufs à l'horizon 2030 portée par la Stratégie Nationale Bas Carbone 3



# VÉHICULES NEUFS

## VI neufs

Le marché du VI neuf chez les distributeurs est encore en recul ce semestre. Pour les tracteurs, 86 % des distributeurs constatent la baisse de leurs ventes pour une moyenne de - 34 %, seuls 14 % d'entre eux ont enregistré une hausse des commandes. Pour les porteurs, les résultats sont très proches avec une baisse moyenne des commandes de - 27,3 %.

## Parc VI

Nos experts ont constaté un taux d'investissement lié à l'extension du parc particulièrement faible, limité à 5,1 %, ce qui corrobore les enquêtes de la FNTR/INSEE et montre un repli de plus en plus net, puisque ce résultat était de 10,2 % en janvier dernier et de 8,8 % en juillet 2024. Pour 79 % des experts, le parc est en diminution, seulement 21 % le voient stable et aucun ne l'envisage en hausse.

## Prix des véhicules

Le recul du marché provoque également une baisse des prix de vente des véhicules pour la moitié des distributeurs que nous avons interrogés, et une légère hausse pour les autres. Globalement, le prix des tracteurs a baissé de 2,4 % et celui des porteurs de 2,2 %.

Pour 72 % des distributeurs interrogés, les remises à l'achat sont élevées, pour 21 %, elles sont normales et pour seulement 7 %, elles sont faibles.

Le niveau des reprises est jugé comme normal par 57 % des personnes interrogées, et pour 36 %, elles sont excessives en prix.

En revanche, la situation reste favorable au niveau des buy-backs qui restent stables pour la moitié de l'échantillon, et en diminution pour 36 %, seuls 14 % les évaluent en hausse, comme les valeurs finales des locations qui sont en diminution pour 50 % des répondants et stables pour 36 %.

## VUL neufs

Les ventes de VUL chez les concessionnaires VI sont en recul de 5,9 % en moyenne. 57 % ont vu leurs ventes baisser, alors que 28 % ont constaté une hausse. Les autres 15 % sont restées stables.

Les prix ont plutôt augmenté, en moyenne de 13,1 % pour la moitié de notre échantillon alors que 29 % sont restés stables et 21 % ont reculé de 8 %. Au global, la hausse est de 4,8 %.

Concernant les délais de livraison des constructeurs, ils se sont encore réduits, passant de 188 jours en juin 2023, à 112 jours en décembre dernier, puis à 96 jours en juin pour s'établir actuellement à 83 jours. Ils ont été divisés par 2,3 en un an et demi.

Chez les carrossiers, c'est plutôt la stabilisation, avec un recul en juin dernier de 78 à 60 jours et actuellement, ils sont en moyenne de 65 jours.

## Réparation et SAV

Après une année de baisse, la part de la réparation et de l'entretien revient à son niveau historique à 39 %, alors qu'en juin dernier, sa part n'était que de 31 %. 71 % des concessionnaires la jugent en hausse, 21 % stable et seulement 7 % la voient en baisse. Avec la baisse des ventes de VI neufs, elle reprend de l'importance dans le CA des entreprises.

## Contrats d'entretien

38 % des véhicules vendus ou loués par les concessionnaires sont assortis d'un contrat d'entretien. Cette proportion est élevée par rapport aux mesures précédentes, puisqu'en juin dernier, elle n'était que de 33 %, et l'année dernière de 29,5 %. Cependant, les distributeurs la trouvent stable à 57 %, en hausse à 21 % et en baisse à 21 %.

# - 2,4 %

la baisse du prix des tracteurs

# - 2,2 %

la baisse du prix des porteurs

# LES INDICATEURS CLÉS

Le SAV s'est renforcé et revient à un niveau de 39 % de la part de CA. Il permet de compenser la baisse des commandes de véhicules neufs. La plupart des concessionnaires la voient en hausse.

La part des contrats de maintenance ont atteint un niveau élevé avec 38 % de ventes ou locations assorties d'un contrat de maintenance.

Les délais de livraison reviennent à un niveau d'avant crise. Moins de trois mois de livraison pour un véhicule neuf, un délai qui n'avait plus été mesuré depuis 2017.

Les prix des VI neufs ont légèrement baissé, d'environ 2 %, que ce soit pour les porteurs ou les tracteurs. Le repli des carnets de commandes contraint les concessionnaires à accorder davantage de remises.

L'activité VUL chez les distributeurs VI est en léger recul, mais les prix restent orientés à la hausse.

Les parcs de véhicules d'occasion (VO) sont très variables selon les concessionnaires, les constructeurs et les marchands, ce qui fait qu'ils ressortent en moyenne à peu près normaux.

Les carnets de commandes sont en très net recul, de l'ordre de 27-30 %, pour les tracteurs et pour les porteurs. Ce constat était déjà présent en juin dernier, avec un recul de 20 % environ.

L'investissement pour les extensions de parc est encore en recul et s'établit à 5,1 %, très en-deçà du volume estimé pour envisager une extension du parc.

Les prix des tracteurs VO sont en recul de près de 14 %, alors que ceux des porteurs résistent à peine mieux à - 11 %.

## ÉTAT DE LA CONCURRENCE

93 % des experts ont constaté des mouvements de concentration d'entreprises de distribution VI dans leur environnement. Ce constat est sensiblement le même depuis un an déjà.

Pour les entreprises du Transport, les défaillances d'entreprises sont en hausse pour 100 % des experts ce qui éclaire sur les difficultés actuelles du secteur.

## NOUVELLES ÉNERGIES

Les visites dans les concessions concernant les véhicules équipés d'énergies alternatives n'ont pas beaucoup évolué. Les experts les évaluent à environ 9 %, dont la moitié ne serait qu'une prise de renseignements et l'autre moitié permettrait à terme de réaliser une commande.

Les modifications réglementaires de type ZFE pourraient inciter les clients à renouveler leurs véhicules pour 50 % des experts. Pour 43 %, ça ne serait pas le cas.

# MARCHÉ DU VÉHICULE D'OCCASION

## Ventes de VI et VUL VO

Sept concessionnaires sur dix déclarent une baisse des ventes de tracteurs d'occasion, pour un recul de 30 % environ. Pour les porteurs, la proportion est la même pour une baisse de 28 % en moyenne. Cependant, quelques distributeurs ont réussi à augmenter leurs ventes, mais très peu sur les deux segments. Pour les VUL, le marché est un peu moins déprimé. Les ventes sont stables avec une variation de + 1,2 % et des concessionnaires partagés : 43 % ont réussi à augmenter leurs ventes, 28 % sont restés stables et 29 % sont en diminution.

## Prix de vente VO

Pour les tracteurs, près de 80 % des distributeurs ont dû baisser leurs prix en moyenne de 14 %, alors que 20 % ont pu les maintenir.

Les porteurs sont un peu mieux lotis. La moitié des distributeurs a pu maintenir les prix, alors que l'autre moitié les a baissés de 11 % en moyenne.

Les prix des VUL VO sont également en baisse pour la moitié de notre échantillon et pour l'autre moitié, ils sont restés stables.

## Origine des VO

Assez peu de mouvements pour l'origine des reprises des véhicules. 59 % des véhicules en parc viennent de reprises lors d'un achat. Les origines issues de buy-backs sont en hausse par rapport à juin dernier, passant de 8 % à 13 %, mais la moyenne sur longue période est de 12 %. Il s'agit donc d'un réajustement. En compensation, les achats aux constructeurs sont en recul passant de 21 % à 15 % alors que les achats à des confrères restent à 3 % et les achats à des marchands autour de 10 %.

## Profil des VO en parc

L'âge des tracteurs en parc se maintient à cinq ans en moyenne, ce qui est le cas depuis de nombreuses années. En termes de kilométrage, ils ont un peu baissé, car 63 % d'entre eux ont moins de 120 000 km au compteur alors que la moyenne historique est plutôt autour de 50 %. L'atonie du marché du Transport explique certainement cette baisse.

Pour les porteurs, l'âge se maintient à six ans, en légère baisse par rapport à juin dernier où l'on se rapprochait de sept ans.

## Stocks VO

L'état des stocks est assez variable selon les concessions. Si pour 43 % des distributeurs interrogés, ils sont normaux, 36 % les considèrent bas et 21 % plutôt hauts. Pour 2025, 79 % des répondants envisagent une stabilité du parc, seulement 7 % une baisse et 14 % une progression.

Chez les constructeurs, le constat 2024 est similaire avec 43 % qui les trouvent normaux, 29 % qui les trouvent bas et 28 % hauts. Pour 2025, la moitié des distributeurs voient une stabilité, 29 % une baisse et 21 % une hausse.

Enfin, chez les marchands, 57 % des distributeurs les évaluent normaux, 14 % bas et 29 % hauts. Les prévisions pour 2025 sont les mêmes que pour les constructeurs.

## Délais de revente

Les difficultés de vente des tracteurs VO, en fort recul dans la plupart des concessions, ont fait remonter les délais de vente. Dès le mois de juin dernier, ils montaient à 68 jours plutôt que 61 jours en décembre 2023 et s'établissent actuellement à 69 jours, un peu au-dessus de la moyenne de longue durée.

Les délais de revente des porteurs sont encore plus longs. Ils sont de 73 jours alors qu'en juin dernier, ils étaient de 69 jours et de 50 jours en décembre 2023.

La quasi-totalité des distributeurs les voient augmenter ou, au mieux, stagner. Pour les VUL, les délais augmentent également. Ils s'établissent à 51 jours, soit sept jours de plus qu'en juin dernier.

## Écoulement des VO

Par rapport à juin dernier, la part des véhicules vendus à un utilisateur final en France est remontée après avoir fortement baissé en juin dernier. Elle est actuellement de 36,6 % alors qu'elle avait été mesurée à 24,9 % en juin. Historiquement, ces taux restent faibles. La moyenne historique se situe plutôt à 43 %. Cette baisse se fait au bénéfice des pays de l'Est de l'Europe dont la part est montée à 29,2 %, ce que nous n'avions jamais atteint jusqu'à aujourd'hui, la moyenne étant à 20 %. Les ventes hors de l'Europe sont également élevées avec une part de 17,1 %, là également un niveau jamais atteint, bien au-dessus de la moyenne historique à 9 %.

Les autres destinations, reprises constructeurs, mises en location, ventes en Europe autre que l'Est et destruction, sont à des niveaux historiquement faibles.

### ÂGE DES TRACTEURS

	DÉC. 24	JUIN 24	DÉC. 23	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	16 %	13 %	10 %	17 %
4 À 5 ANS	49 %	46 %	42 %	47 %
6 ANS ET +	35 %	41 %	48 %	36 %

### KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRIS TRACTEURS

	DÉC. 24	JUIN 24	DÉC. 23	MOY. 5 ANS
- DE 120 000 KM	63 %	40 %	45 %	50 %
120 000 KM ET +	37 %	60 %	55 %	50 %

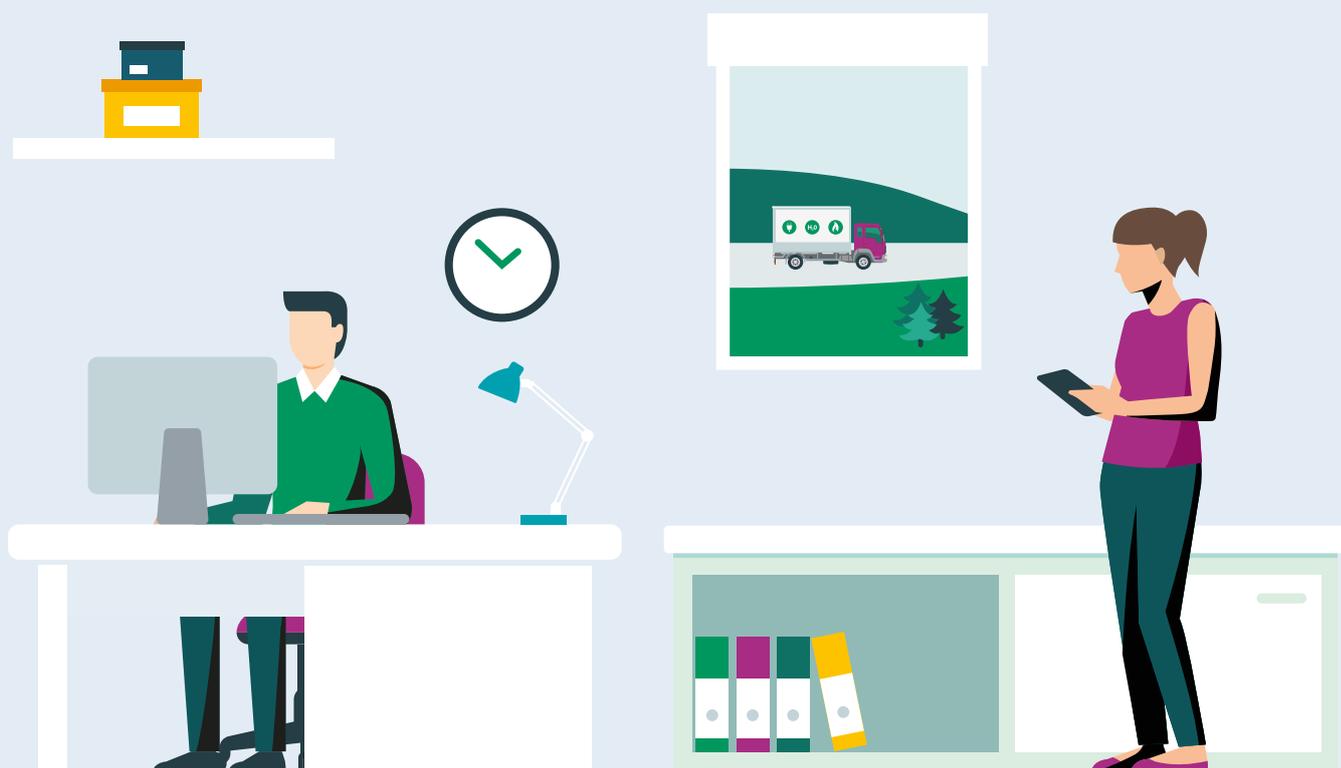
### ÂGE DES PORTEURS

	DÉC. 24	JUIN 24	DÉC. 23	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	10 %	3 %	5 %	7 %
4 À 5 ANS	18 %	14 %	25 %	23 %
6 ANS ET +	72 %	83 %	71 %	70 %

### DESTINATION DES VO

	DÉC. 24	JUIN 24	DÉC. 23	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	5 %	5 %	5 %	6 %
FRANCE (UTILISAT.)	37 %	25 %	44 %	44 %
EUROPE	38 %	47 %	37 %	38 %
HORS EUROPE	17 %	14 %	1 %	7 %
AUTRES	3 %	9 %	13 %	5 %

# 06 PRÉVISIONS 2025

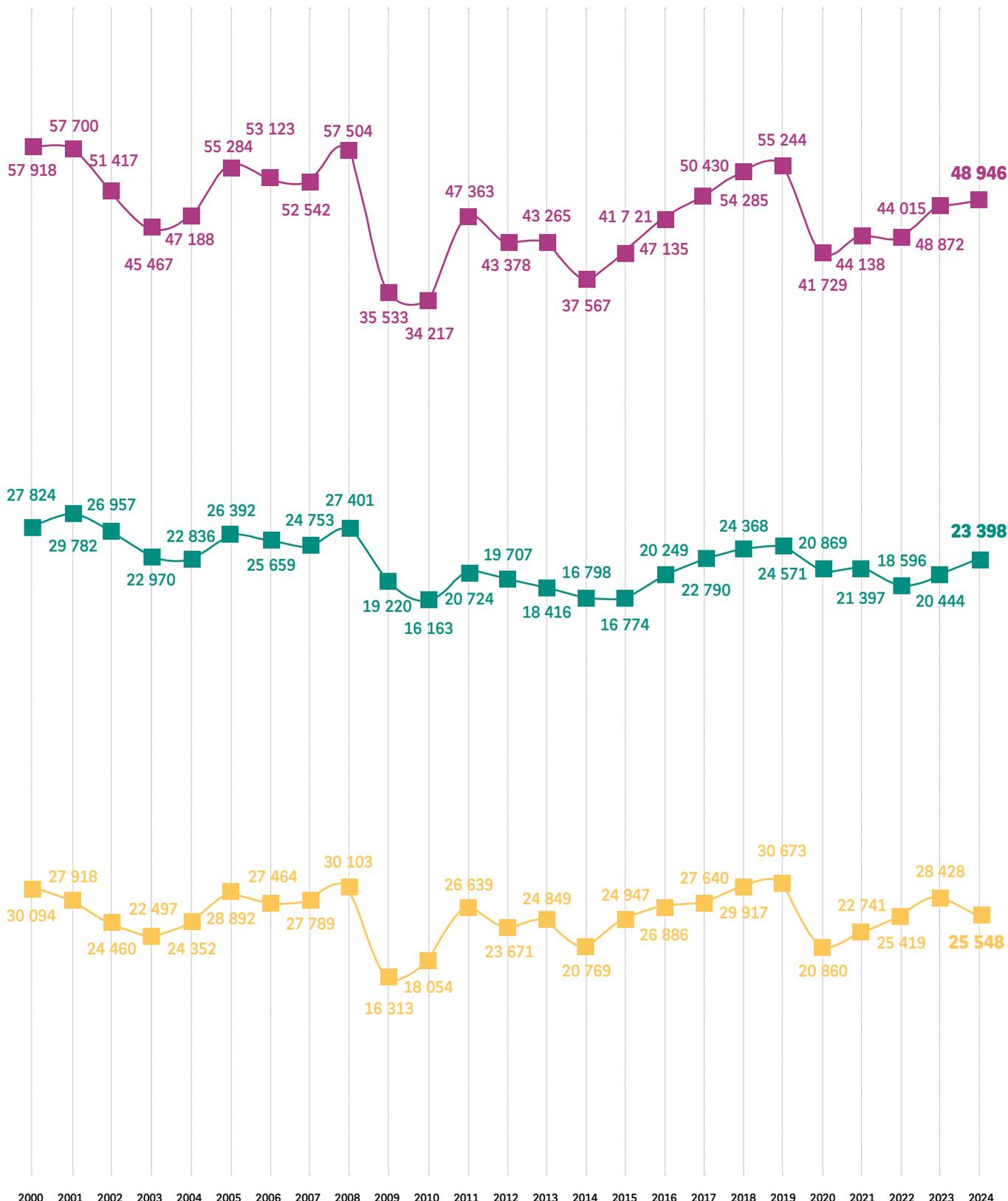


# IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 T

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



## HYPOTHÈSES 2025

La prévision est un exercice difficile, dans un environnement instable. Cependant, alors que le TRM est à la peine, on observe quelques « signaux faibles » d'une reprise dans le BTP.

Par ailleurs, le nécessaire renouvellement des flottes (en anticipation de coûts de maintenances élevés), et la visibilité sur les aides publiques dans la transition énergétique - même si ces volumes resteront encore faibles - sont autant de facteurs de soutien au développement des flottes.

À contrario, les contextes économiques et géopolitiques défavorables, couplés à une hausse des coûts de production et des matières premières, sont de nature à geler les décisions de renouvellement, ou à suspendre les projets d'expansion des grands donneurs d'ordre.

Voici nos prévisions d'immatriculations 2025.

	PRÉVISIONS 2025					
	VOLUME 2024	Δ VS 2023	FOURCHETTE BASSE		FOURCHETTE HAUTE	
			VOLUME 2025	Δ VS 2024	VOLUME 2025	Δ VS 2024
TRACTEURS	25 548	- 10,2 %	23 000	- 10 %	25 500	0 %
PORTEURS	23 398	14,7 %	18 000	- 23,1 %	19 000	- 18,8 %
TOTAL	48 946		41 000	- 16,2 %	44 500	- 9,1 %

## EN CONCLUSION

2024 a été marquée par des avancées significatives dans la décarbonation des véhicules industriels, avec des impacts notables sur le coût total de détention des véhicules. Alors que nous nous tournons vers 2025, les nouvelles réglementations européennes promettent de transformer encore davantage le marché, mettant en avant la nécessité d'innovation et d'adaptation pour les constructeurs et les utilisateurs.

Les prévisions pour 2025 montrent une contraction possible du marché, soulevant des questions cruciales : comment les entreprises vont-elles répondre à ces nouvelles exigences environnementales tout en restant compétitives ?

La transition énergétique des parcs de véhicules industriels est en marche, mais la route vers un avenir durable reste à définir.

**#BNPParibasMobility**  
**#BNPParibasArtegy**



**BNP PARIBAS**  
**ARTEGY**

Equipment finance for a changing world\*

\* Le financement d'équipements d'un monde qui change