

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Juin 2025

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

milliers de véhicules			prévisions		évolution annuelle (%)		prévisions	
France	2023	2024	2025	2026	2023	2024	2025	2026
VUL < 5,1t	379	381	359	368	9	0	-6	3
dont Fourgonnettes	90	92	87	89	32	2	-6	2
dont Fourgons&châssis	202	216	206	208	-3	7	-5	1
VI ≥ 5,1t	49	49	44	46	11	0	-11	4
Porteurs	20	24	21	22	11	15	-9	0
Tracteurs	28	25	22	24	12	-10	-13	8
SR&R	22	18	18	20	-5	-18	0	12

Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	17,1	18,4	13,5	15,0	-9	7	-26	11
Porteurs ≥ 5,1t	5,4	5,7	5,0	5,5	-2	4	-12	10
SR&R	2,4	2,2	2,6	2,9	-23	-7	17	14

Dry fret (Rigides, PLSC)

Porteurs >5t	4,7	5,1	4,8	4,8	28	9	-8	1
SR&R	9,8	7,3	7,3	8,6	-8	-25	0	18

Frigorifiques

VUL < 5,1t	5,9	7,4	6,5	6,7	-2	24	-12	3
Porteurs ≥ 5,1t	2,1	3,0	2,7	2,5	32	45	-10	-7
SR&R	3,2	2,9	2,7	2,9	12	-7	-10	8

milliers de véhicules			prévisions		évolution annuelle (%)		prévisions	
Europe de l'ouest *	2023	2024	2025	2026	2023	2024	2025	2026
VUL ≤ 3,5t	1 701	1 817	1 660	1 734	16	7	-9	4
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	332	325	290	300	21	-2	-11	3
SR-R	170	158	150	158	-11	-7	-5	5

milliers de véhicules			prévisions		évolution annuelle (%)		prévisions	
Europe de l'est **	2023	2024	2025	2026	2023	2024	2025	2026
VUL ≤ 3,5t	157	166	157	166	12	6	-5	6
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	84	68	70	73	8	-20	4	4
SR-R	50	37	45	49	-1	-26	22	9

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

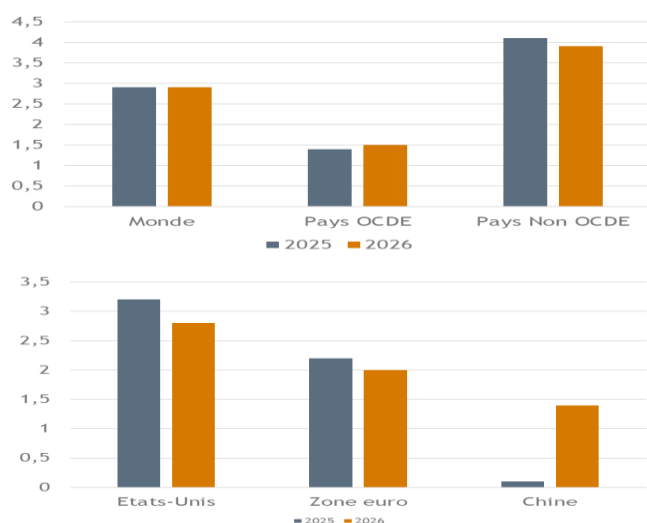
** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BDO Advisory/FFC juin 2025

Perspectives économiques : l'impact de la hausse des droits de douanes US

La croissance mondiale progresse moins rapidement que prévu en raison des droits de douane et devrait s'élever à 2,9% en 2025 et 2026. Elle freine en raison du ralentissement de la consommation des ménages et de l'investissement. Les échanges internationaux devraient être très impactés par les droits de douane augmentant les prix des biens manufacturiers aux Etats-Unis. La prévision de taux de croissance est plus élevée dans les pays en développement (+4,1% en 2025 et +3,9% en 2026) que dans les pays avancés (+1,4% en 2025 et +1,5% en 2026). Les perspectives sont incertaines en raison des négociations commerciales en cours.

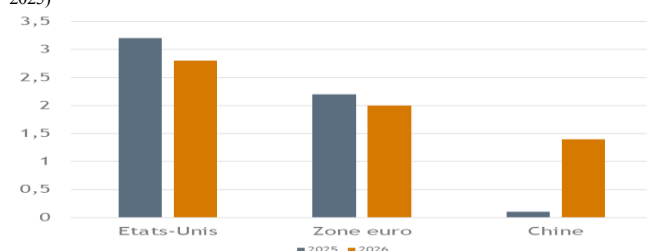
Perspectives de croissance (%), Source : OCDE, juin 2025



Le taux d'inflation se stabilise au niveau mondial à 4,1% en 2025 et 3,2% en 2026 pour les pays de l'OCDE.

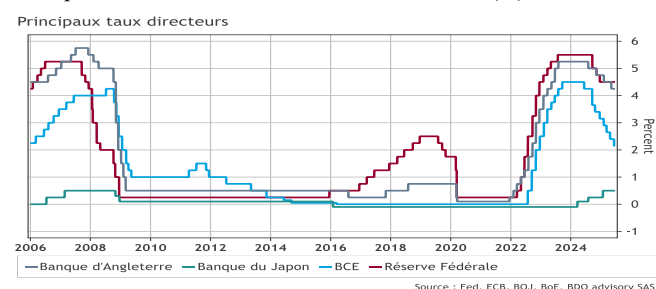
Les tensions inflationnistes augmentent aux Etats-Unis (3,2%) et dans la zone euro (2,2%) et restent faibles en Chine (0,1%) en 2025. Les Etats-Unis, connaissent des tensions inflationnistes (3,2% en 2025 et 2,8% en 2026) concernant le logement, les services et les annonces de droits de douane. La Fed semble marquer une pause et reste prudente en raison de l'annonce de la hausse des droits de douane. De plus, la politique migratoire de D. Trump pourrait accroître les tensions sur le marché du travail. La Zone euro connaît un ralentissement de son taux d'inflation à +2,2% en 2025 et +2% en 2026 en raison de la baisse des prix de l'énergie. Néanmoins, une hausse du gaz accélère les prix des denrées alimentaires. La politique monétaire devrait continuer de s'assouplir afin d'améliorer l'investissement des entreprises. La Chine connaît un taux d'inflation quasiment nul mais qui devrait progresser en 2026 en raison de la hausse des droits de douane. Son taux devrait s'élever à +0,1% en 2025 et 1,4 % en 2026.

Prévisions d'indice des prix à la consommation (%), Source : OCDE, juin 2025



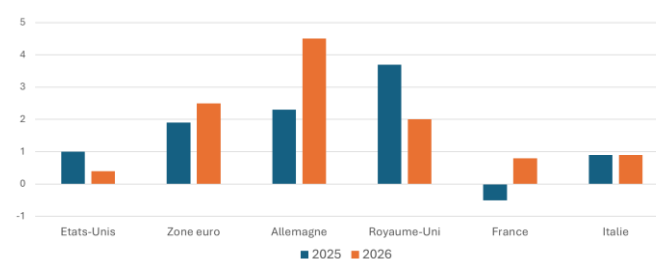
La Réserve fédérale devrait faire une pause concernant la réduction des taux d'intérêt. On envisage deux baisses de taux d'un demi-point en 2025. Deux réductions d'un quart de point ramèneraient le taux cible des fonds fédéraux dans une fourchette de 3,75 % à 4,00 %. La Banque centrale européenne (BCE) a annoncé le 5 juin 2025 une nouvelle baisse de 25 points de base de ses taux directeurs. À compter du 11 juin 2025, son principal taux, le taux de rémunération des dépôts auprès de la BCE, passe à 2%, le taux de refinancement pour prêter aux banques commerciales recule à 2,15%. La BCE justifie sa décision en raison du recul de l'inflation. Selon Eurostat, le taux d'inflation annuel est estimé à 1,9% en mai 2025, après 2,2% en avril 2025. C'est une stabilisation de l'inflation autour de la cible que la BCE à 2%. Pour mémoire, en octobre 2022, l'inflation avait atteint 10%. La politique de baisse des taux porte ses fruits sur le plan économique : pour le cinquième mois consécutif, la croissance des prêts au secteur privé a accéléré en avril 2025 en zone euro : sur un an, les prêts aux entreprises et aux ménages ont progressé de 2,7% (2,6% en mars 2025).

Principaux taux directeurs - vers une baisse des taux (%)



Le taux d'investissement en Europe se redresse en 2025 et 2026, mais la contribution reste négative en France en 2025.

Perspectives d'investissement (% de variation en volume ; source : (%), Source : CE juin 2025)



Etats-Unis, Chine et autres pays hors Europe

Les Etats-Unis devraient connaître un taux de croissance à +1,6% en 2025 et +1,5% en 2026 (après 2,7% en 2025 et 2,1% en 2026 lors de la prévision du mois de mars). La consommation privée devrait croître à +2,1% en 2025 et à +1,3% en 2026. L'investissement ralentit fortement à +1% en 2025 (contre 2,1% en mars) et à +0,4% en 2026 (contre 3,1% en mars). Le taux de chômage se maintient à 4,3% en 2025 et 2026. Le taux d'épargne croît également à +4,3% en 2025 et à +5% en 2026 illustrant le manque de confiance.

La Chine connaît également un ralentissement de son taux de croissance à +4,7% en 2025 et à +4,3% en 2026 en raison de la crise du secteur immobilier, du ralentissement de la

demande intérieure et de la hausse des droits de douane annoncée.

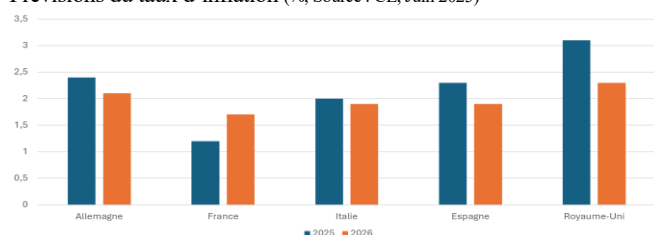
La **Russie** a un taux de croissance positif à +1,8% en 2025. Le taux d'inflation reste élevé à +4,4% en 2025. Le solde budgétaire est déficitaire à 1,7% en raison des dépenses militaires en 2025. La dette publique reste contenue à 21,9% en 2025. Au **Brésil**, le taux de croissance est en hausse à +1,9% en 2025 ; +1,3 en 2026 et +2% en 2027. Le taux d'inflation reste élevé à +5,1% en 2025 ; +3,9% en 2026 et 3,3% en 2027. Le solde budgétaire reste dégradé à -7,3% en 2025 ; -7% en 2026 et -6,5% en 2027.

Europe : croissance modérée

La **Zone euro** connaît un taux de croissance faible devant s'élever à +1% en 2025 et à +1,2% en 2026. Les tensions géopolitiques affectent le moral des ménages. L'Europe est en phase de négocier des droits de douane réduits. Néanmoins, un accord à 10% de droit serait nettement supérieur à l'avant « Trump » et impactera la compétitivité des entreprises industrielles européennes.

La zone euro connaît une faiblesse de la consommation privée (+1,2% en 2025 et +1,2% en 2026) entretenue par une politique budgétaire plus restrictive et le ralentissement du taux d'inflation. La croissance se maintient en raison de la reprise de l'investissement à +1,9% en 2025 (après 1,1% en mars) à +2,5% en 2026 (après 1,7% en mars). Le taux de chômage reste contenu (6,4% en 2025 et 6,2% en 2026) en raison de la reprise progressive de la croissance économique. L'Europe doit combler son déficit d'investissements au niveau européen en orientant davantage l'épargne des ménages vers le financement du secteur productif. Les finances publiques restent durablement dégradées en zone euro avec un déficit public à 3,5% en 2025, 3,3% en 2026 et 3,2% en 2027. La dette publique devrait s'élever à 91% du PIB en 2025 et 2026 et à 92% en 2027.

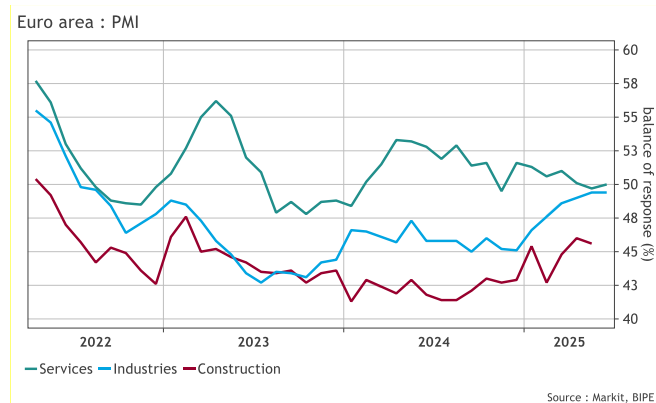
Prévisions du taux d'inflation (%), Source : CE, Juin 2025)



Le taux de croissance de l'Allemagne devrait être de +0,3% en 2025 et + 1,1% en 2026. La consommation des ménages devrait très légèrement accélérer mais ne contribuera pas significativement à la croissance, les ménages restant attentistes face aux incertitudes. Le marché du travail se dégrade par ailleurs légèrement. Les élections du 23 février ont permis de faire émerger une majorité CDU/CSU-SPD, les deux partis sont parvenus à signer un contrat de coalition, signant le retour d'une « grande coalition ». Le programme des deux partis ne prévoit pas de rupture majeure avec la tendance. L'amélioration de la compétitivité allemande, la politique migratoire et la défense font partie des sujets clés pour le nouveau gouvernement. **L'Italie devrait avoir un taux de croissance à +0,9% en 2025 et à +1% en 2026.** L'accélération du PNRR et les baisses d'impôts du gouvernement Meloni devraient en revanche favoriser la croissance, via l'investissement et la consommation

intérieure. **En Espagne, la croissance devrait s'élever à +2,6% en 2025 et à 2,3% en 2026.** L'activité touristique semble avoir passé un pic depuis le T3 2024 un connaît un ralentissement de sa croissance. Le marché immobilier reste néanmoins très dynamique en comparaison de ses voisins, malgré le contexte de taux. **Le Royaume-Uni devrait avoir un taux de croissance à + 1,2% en 2025 et à + 1,3% en 2026.** Le budget du gouvernement de Keir Starmer marque une rupture avec des investissements massifs dans les services publics financés par des hausses d'impôt inédites.

Zone euro : remontée de l'indice de confiance des Directeurs d'achats



France : rebond de l'investissement en 2026

L'économie française devrait croître de 0,5% en 2025, puis de 0,9% en 2026. La consommation des ménages repart (+0,9% en 2025 et 2026). C'est l'investissement notamment des entreprises qui est en retrait cette année en raison de l'incertitude politique (passant de -0,5% en 2025 à +0,9% en 2026). Les exportations stagnent (+0% en 2025 à +2,6% en 2026) et les importations progressent (+1,3% en 2025 et +2,6% en 2026).

L'inflation continue de se modérer et devrait atteindre 1,2% en 2025 puis 1,7% en 2026 en raison de l'efficacité de la politique monétaire et du fort ralentissement des prix de l'énergie. Le taux de chômage devrait se stabiliser à 7,8% en 2025 et à 7,6% en 2026, en raison du resserrement de la politique budgétaire, du ralentissement de la croissance économique et de l'incertitude.

Les finances publiques restent très dégradées. La France doit préparer le budget 2026. Le gouvernement souhaite réaliser 40 milliards d'économies. La Commission européenne suspend la procédure de déficit excessif temporairement. La dette publique s'élèvera à 116,7% du PIB en 2025 et à 119,7% du PIB en 2026. Le déficit public serait de 5,4% en 2025 et devrait baisser à 5% en 2026.

	PIB : taux de croissance annuel (en %)			
	2023	2024	2025	2026
France	0,9	1,1	0,5	0,9
Allemagne	-0,1	-0,2	0,3	1,1
Italie	1,0	0,6	0,9	1,0
Espagne	2,5	3,2	2,6	2,3
Zone euro	0,5	0,8	1,0	1,2
Royaume-Uni	0,1	0,9	1,2	1,3

Source : BDO Juin 2025

Perspectives véhicules neufs Europe (UE + UK, Suisse & Norvège)

Les marchés moteurs et non-moteurs connaîtront **des baisses en 2025 suivies de rebonds modérés en 2026**. Les investissements en véhicules sont pour l'heure limités par la faiblesse de l'activité des secteurs (industries, BTP, services) ; ces secteurs affichent toutefois des commandes en début de redressement, qui se traduiront en activité puis en déclenchement de renouvellement des parcs. Le financement des véhicules sera en outre facilité par l'évolution favorable des taux d'intérêt.

2025 marque le début d'une période charnière pour la réduction des émissions CO₂ des véhicules neufs : VUL (-15% en 2025-27 vs 2021), VI (-15% vs 2019/2020), et SR (-10%).

Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

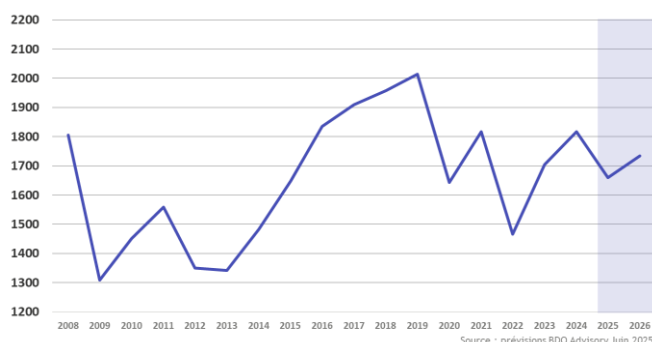
Les immatriculations neuves ont **baissé de 12% sur 5 mois 2025** (27 pays). La plupart des marchés affichent des reculs (hormis Espagne, Belux, Finlande, Pologne, Lituanie), pour certains très marqués et en miroir de très fortes croissances en 2024 (anticipations GSR-2).

Des effets réglementaires locaux continuent de perturber certains marchés : le marché autrichien plonge dans l'attente d'une exonération de taxe qui entrera en vigueur en juillet pour les N1 ; le marché néerlandais s'effondre de près de 80% après l'introduction d'une nouvelle taxe pour les N1 en janvier.

Les commandes s'orientent à la hausse au cours du 2nd semestre, insuffisamment toutefois pour permettre un rebond du marché qui n'interviendra qu'en 2026.

La pénétration des motorisations alternatives a rebondi au 1^{er} trimestre 2025 à 19,6%. La flexibilité décidée en mars par la CE sur le calcul des émissions de CO₂ (sur la moyenne 2025-27 au lieu de 2025) éloigne le scénario d'une limitation significative des ventes par les Constructeurs dès 2025.

Europe Ouest : prévisions immatriculations Utilitaires Légers (milliers de véhicules ≤3,5t)



Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Les immatriculations neuves **ont baissé de 14% sur 5 mois 2025** (27 pays). La plupart des marchés affichent des reculs, hormis la Suède et le Danemark en stabilisation ; et la Bulgarie et la Lituanie en fortes croissance. La zone de l'est a déjà absorbé le contrecoup baissier (+0% sur 5 mois). En parallèle, l'Allemagne enregistre un des plus forts reculs (-25%). **Les nouvelles commandes sont en rebond depuis deux trimestres**, revenant ainsi à leur niveau moyen de

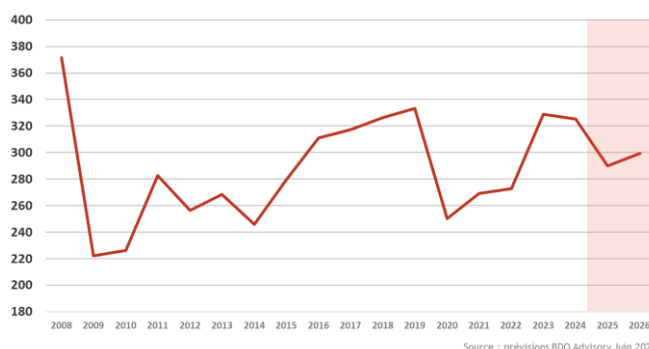
longue période, mais il faudra attendre 2026 pour renouer avec une croissance des immatriculations.

L'activité TP continue de croître en Europe en 2025 et apporte ainsi un soutien aux ventes de véhicules.

La pénétration des motorisations alternatives a rebondi au 1^{er} trimestre 2025 à 7,3%. Les Constructeurs sont confiants quant à l'atteinte des objectifs CO₂ en 2025, d'autant que le calcul des émissions pour la Longue distance a été revu, permettant de diminuer mécaniquement de 3% les émissions (sur les -15% demandés). Ceci éloigne le scénario d'une limitation significative des ventes par les Constructeurs cette année.

Les taxes d'infrastructures fondées sur les émissions de CO₂ sont en vigueur dans 7 pays. Si les modalités sont variées concernant les PTAC concernés, la couverture du réseau routier ou le cadre de référence (distance ou durée/Eurovignette), les PL électriques et hydrogène en sont exemptés pour une période qui devrait aller au-delà de 2025.

Europe Ouest : prévisions immatriculations Véhicules Industriels (milliers de Tracteurs & Porteurs >3,5t)

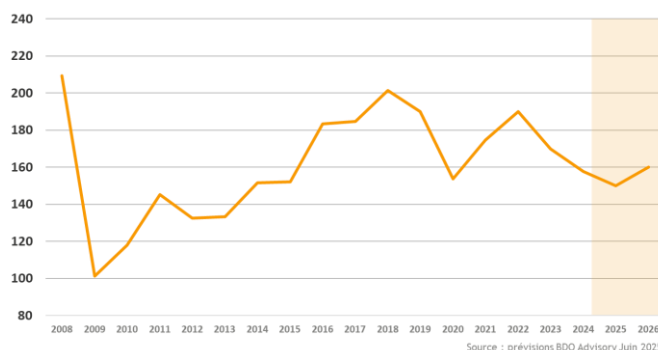


Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont **reculé de 2% sur 5 mois 2025** : -8% sur le panel Ouest (6 pays, dont 3 Allemagne et Belgique en reculs) et +14% sur le panel Est (5 pays, dont 3 en hausse : Pologne, Lituanie, Roumanie). Le marché s'inscrit dans un contexte de quasi-stagnation des TKM en 2025 (après 2 années de baisses). Le transport de fret est attendu en reprise en 2026, ce qui pourrait amorcer un rebond du marché.

Les ventes de SR&R neuves doivent atteindre un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 10% à partir de 2025 et à horizon de 2040.

Europe-Ouest : prévisions immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



Perspectives véhicules neufs France

Le volume de commandes devrait redevenir progressivement nominal au cours des mois qui viennent. Le climat des affaires est encore peu propice aux investissements, car l'incertitude est élevée, les trésoreries sont dégradées par une demande finale peu dynamique et des coûts d'acquisition et d'exploitation des véhicules renchérissent. Toutefois, la confiance de l'industrie et des services s'améliore quelque peu et les conditions de financement vont progressivement se détendre.

Le signal envoyé par les ZFE permet une adoption plus importante de Crit'air E et 1 dans les parcs qu'en moyenne nationale (7 pts de plus en Camionnettes et 3 en VI). Cependant, les parcs comportent encore une part de Crit'air 3 (et plus anciens) : leur bannissement dès 2025 est un peu trop exigeant au regard du rythme de renouvellement en neuf (d'où de nombreuses dérogations) ; bannir les Crit'air 2 en 2028 est un objectif irréaliste.

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

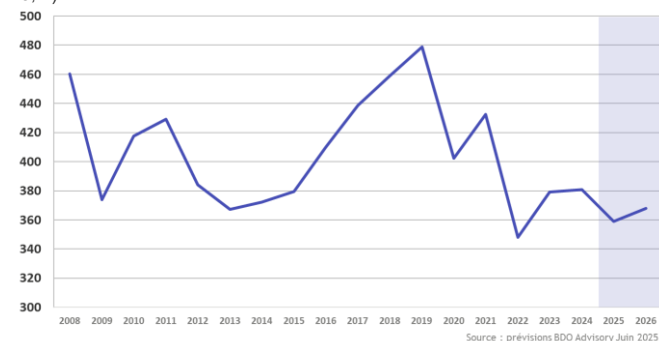
Les immatriculations neuves ont reculé de 8% sur 5 mois 2025. Le marché est à bas niveau, en deçà de son niveau moyen de longue période, mais la tendance cvs se consolide très légèrement par rapport aux derniers mois de 2024. Les facteurs ayant soutenu le marché en 2024 ne jouent plus (anticipations d'achats avant la réglementation GSR-2, livraisons de carnets précédemment accumulés).

Les nouvelles commandes poursuivent leur baisse entamée mi-2022 (-6,8% sur 5 mois). Cette situation reflète la morosité de la demande finale et la hausse rapide et forte du TCO à partir de la mi-2022 (+11%), qui se poursuit début 2025 (+2%, source SNTL, OTRE, CNR), notamment sur la partie achat en raison des réglementations sécurité et environnement.

La tendance cvs ne se dégrade toutefois plus depuis deux mois, une relative bonne nouvelle qui reste à confirmer. L'hypothèse de rebond des commandes à +4% sur l'année est toujours envisageable, ce qui permettrait au marché des immatriculations de se rapprocher des 360 milliers.

Le marché des BEV redémarre : 11% de croissance annuelle et 8,6% de pénétration sur 5 mois. Le contexte fiscal est de nouveau favorable, avec la mise en place du dispositif CEE (bonus à l'achat de 2,6k à 3,6k€) en complément du suramortissement ; et côté sanction, une taxation progressive des flottes de VL >100 véhicules (hors loueurs) si elles ne verdissent pas assez leurs renouvellements en neuf.

France : immatriculations Utilitaires Légers (milliers de VUL <5,1t)

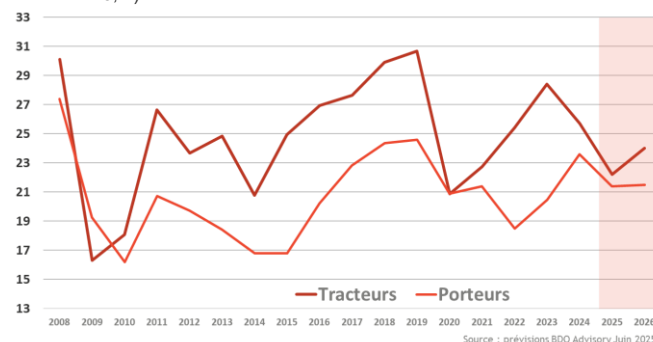


Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont reculé de 19% sur 5 mois 2025. Le marché Tracteurs est à bas niveau (-28%), en deçà de son niveau moyen de longue période, avec une tendance cvs stable depuis plusieurs mois. Les situations de trésorerie des transporteurs sont dégradées et les intentions d'investir sont à bas niveau, toutefois un peu moins négatives qu'en début d'année, grâce à des perspectives d'une demande de transport en légère hausse - qui ne nécessitera toutefois pas d'étendre les parcs - et à la baisse du prix du gazole pro ces derniers mois. Ce contexte permet d'entrevoir une légère consolidation possible du marché dans les mois qui viennent. Les carnets accumulés en carrossage ont quelque peu soutenu le marché Porteurs en début d'année mais le ralentissement annoncé est enclenché (-7% sur 5 mois). Le besoin de renouvellement du parc Porteurs (hors VASP) demeure élevé au vu des 25% de véhicules ayant plus de 15 ans (estimation BDO) : le renouvellement en neuf permettrait de moindres consommations énergétiques.

Le contexte fiscal relatif à l'adoption de véhicules peu émetteurs de CO2 est favorable, avec la mise en place du dispositif CEE en complément du suramortissement. Le marché des BEV devrait progresser cette année, grâce au CEE mais aussi aux 1 000 véhicules du précédent dispositif restant à immatriculer à fin mars 2025. L'enjeu est d'aider au décollage du marché des BEV.

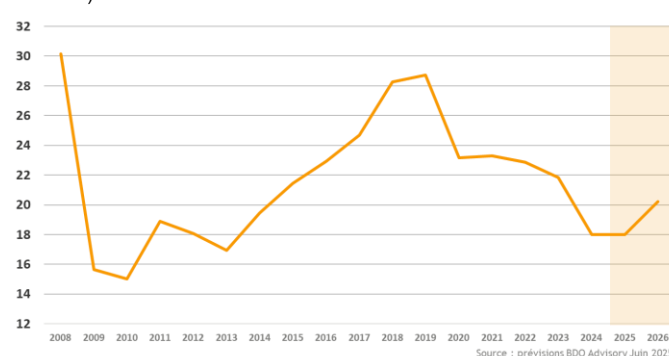
France : prévisions Immatriculations VI moteurs (milliers de véhicules ≥5,1t)



Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont reculé de 13% sur les 5 premiers de 2025, atteignant un des plus bas niveaux historiques. Le volume d'activité (t-km) du pavillon français est peu dynamique et le sera davantage en 2026, ce qui soutiendra la reprise des ventes.

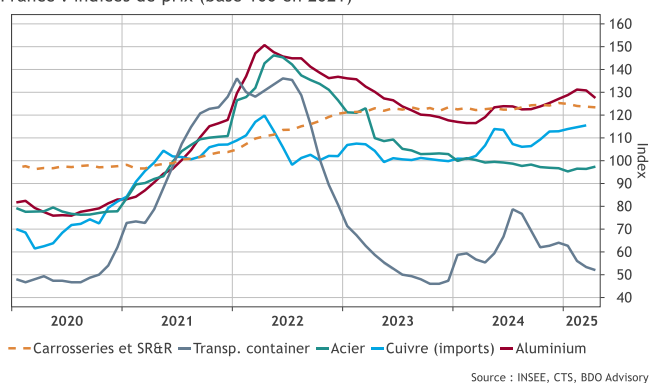
France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



L'industrie française de la construction de carrosseries pâtit en 2025 d'une baisse des véhicules immatriculés, mais bénéficiera d'un volume en rebond en 2026. Les SR&R devraient stopper leur recul dès cette année.

En 2025 comme en 2024, les secteurs clients de la carrosserie industrielle font face à une activité peu dynamique conjuguée à une hausse des prix des véhicules. Les prix des intrants de l'industrie de la carrosserie ont pour la plupart ralenti depuis leur point haut de 2022, mais la tendance est de nouveau à la hausse concernant l'aluminium et le cuivre.

France : indices de prix (base 100 en 2021)



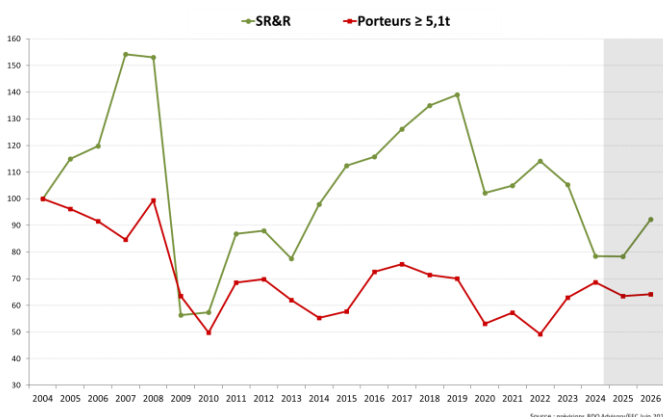
Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont reculé de 11% sur 5 mois 2025, un repli du aux SR&R (-13%), les Porteurs ayant été en croissance (+5%). Cette croissance ne va pas durer, puisque les Porteurs pâtiront mécaniquement dans les mois qui viennent d'un effet de base élevé en 2024.

Ces évolutions interviennent dans un contexte de demande de transport industriel et généraliste à haut niveau (tkm), bien qu'en recul modéré probable en 2025 (voire en stabilité), avant une reprise elle aussi modérée en 2026.

Le marché des SR&R pourrait bénéficier d'un rebond marqué en 2026 après deux années à très bas niveau. Les Porteurs resteront à bon niveau en dépit d'une baisse en 2025.

France : prévisions Immatriculations Dry Fret (indice base 100 en 2004)

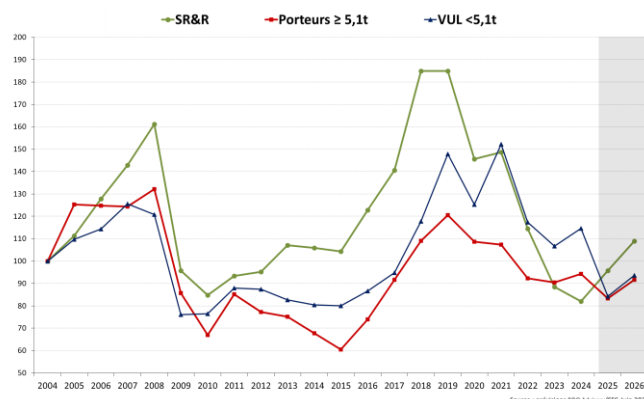


Les immatriculations Bennes ont chuté de 28% sur 5 mois 2025, en raison des Porteurs (-18%) et surtout des VUL (-38%), alors que les SR&R étaient en net rebond (+22%). Pour rappel, les SR&R n'ont pas connu en 2024 les effets boost des marchés moteur et n'enregistrent donc pas cette année de contrecoup à la baisse.

L'activité BTP sera stable ou en consolidation cette année, mais soutenue par des activités TP et Entretien bâtiment en progression. L'année 2026, verra l'ensemble de l'activité du secteur BTP rebondir ; avec toutefois un volume de production encore 13% inférieur à celui de 2019.

Ce contexte permettra aux marchés Bennes de rebondir en 2026 (voire plus fortement en VUL que ne l'indique la prévision actuelle). Les volumes atteints seront toutefois encore inférieurs aux volumes moyens de longue période, hormis les Porteurs qui devraient s'en rapprocher.

France : prévisions Immatriculations Bennes (indice base 100 en 2004)

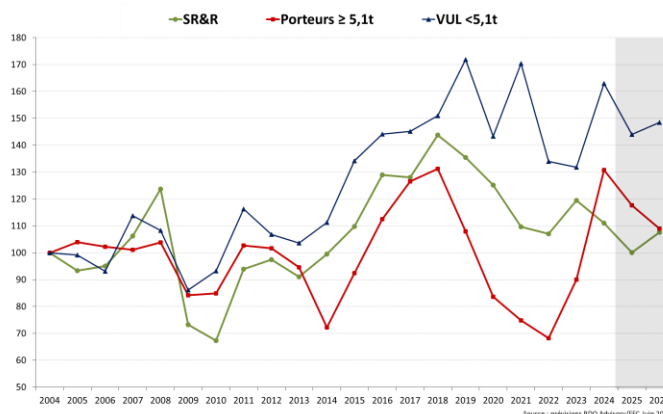


Les immatriculations Frigorifiques ont reculé de 15% sur 5 mois 2025, une baisse due aux SR&R et aux VUL (respectivement -22% et -18%). La croissance des Porteurs, pour l'heure à 0%, va devenir mécaniquement négative en raison d'un fort effet en 2024 (à partir d'août).

Le transport frigorifique pâtit d'une consommation de produits alimentaires en recul (-1,7% au 1T), en raison de l'inflation des produits frais et surgelés qui est repartie à la hausse au 1^{er} trimestre (comparé au dernier trimestre 2024). D'un autre côté, le transport frigorifique continuera d'être tiré à la hausse par une activité d'hôtellerie & restauration à haut niveau et qui devrait le demeurer avec le maintien du pouvoir d'achat et l'attractivité du tourisme sur le territoire.

En dépit de reculs en 2025, voire en 2025 en Porteurs et dus à des facteurs d'offre, les volumes des marchés demeureront à haut niveau, très au-dessus de leur niveau moyen de longue période.

France : prévisions Immatriculations Frigorifiques (indice base 100 en 2004)



Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

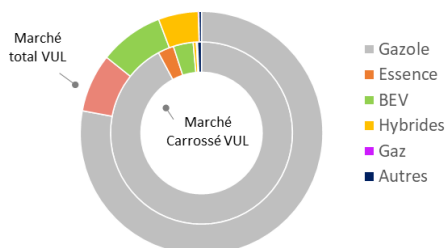
Les motorisations alternatives au Diesel représentent environ 8% des VUL carrossés et 13% des Porteurs sur 5 mois 2025. Comparée à l'année 2024, leur part a reculé très légèrement en Porteurs et de plus de 2 pts en VUL carrossés. BEV et Essence dominent en VUL Carrossés ; Gaz et Biocarburants dominent en Porteurs, mais ces derniers voient les BEV progresser.

Utilitaires légers (<5,1t) France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)

Sur 5 mois, la **pénétration des motorisations alternatives au Diesel s'établit à 22,1% sur le total VUL et à 7,8% sur les VUL carrossés**. Comparée à la moyenne de l'année 2024, cette part a très légèrement progressé en total VUL mais elle a reculé de 2,5 pts en VUL carrossés. Sur ce marché, toutes les motorisations alternatives ont perdu du terrain hormis les hybrides. Les Bennes et les Divers carrossés représentent près des 2/3 des immatriculations de BEV (respectivement 37%et 24%), les TCP près des ¾ des immatriculations Essence.

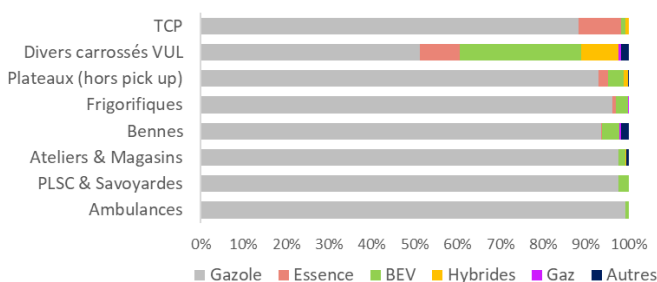
En Europe, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel était de 17,6% au 1^{er} trimestre 2025 (près de 79 000 VUL ≤3,5t), dont 9,5% BEV&PHEV et 4,6% Essence, des niveaux supérieurs à ceux de la même période en 2024.

Utilitaires légers 5m2025 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves



	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
Total VUL						
2022	85,3%	7,3%	4,8%	2,2%	0,2%	0,2%
2023	77,1%	11,9%	8,0%	2,6%	0,2%	0,3%
2024	77,5%	11,6%	7,0%	3,3%	0,3%	0,3%
5m2025	77,9%	7,8%	8,6%	5,3%	0,1%	0,4%
Total Carrossés VUL						
2022	92,6%	1,6%	3,6%	0,5%	0,7%	1,1%
2023	88,0%	4,3%	4,9%	0,7%	0,9%	0,0%
2024	89,7%	4,3%	4,1%	0,3%	0,6%	1,1%
5m2025	92,2%	2,8%	3,5%	0,6%	0,2%	0,7%

Utilitaires légers 5m2025 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves par gamme de carrosserie

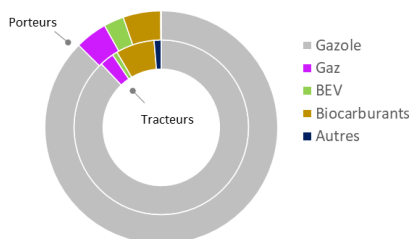


5m2025	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
Ambulances	1118	0	9	0	0	0
PLSC & Savoyardes	116	0	3	0	0	0
Ateliers & Magasins	483	0	8	1	0	3
Bennes	4406	9	189	0	22	86
Frigorifiques	2492	19	74	0	5	0
Plateaux (hors PU)	1751	41	70	16	1	4
Divers carrossés VUL	224	41	124	38	3	8
TCP	2640	296	30	25	0	0
Total	13230	406	507	80	31	101

Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)

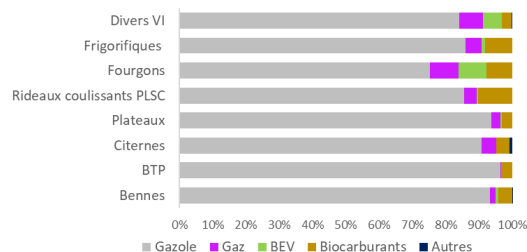
Sur 5 mois, la pénétration des motorisations alternatives s'établit à 12,6% en Porteurs et 12,1% en Tracteurs. Comparée à la moyenne de l'année 2024, cette part a progressé en Tracteur (+4 pts) et a très légèrement reculé en Porteurs (-0,4 pt). Si Gaz et Biocarburants dominent, la part des BEV a très légèrement progressé, tant en Porteurs qu'en Tracteurs. La gamme Fourgon affiche la plus forte pénétration en motorisations alternatives et la plus équilibrée entre Biocarburants, Gaz et BEV.

Véhicules industriels 5m2025 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves



	Gazole	Gaz	BEV	Biocarb.	Autres
Porteurs					
2022	93,4%	5,2%	0,7%	0,6%	0,0%
2023	88,7%	6,2%	2,4%	2,6%	0,1%
2024	87,1%	4,6%	2,2%	6,0%	0,2%
5m2025	87,5%	4,5%	2,8%	5,2%	0,1%
Tracteurs					
2022	94,2%	2,8%	0,0%	2,5%	0,4%
2023	94,7%	1,5%	0,2%	3,2%	0,4%
2024	92,2%	1,4%	0,6%	5,3%	0,4%
5m2025	87,9%	2,6%	0,9%	7,2%	1,3%

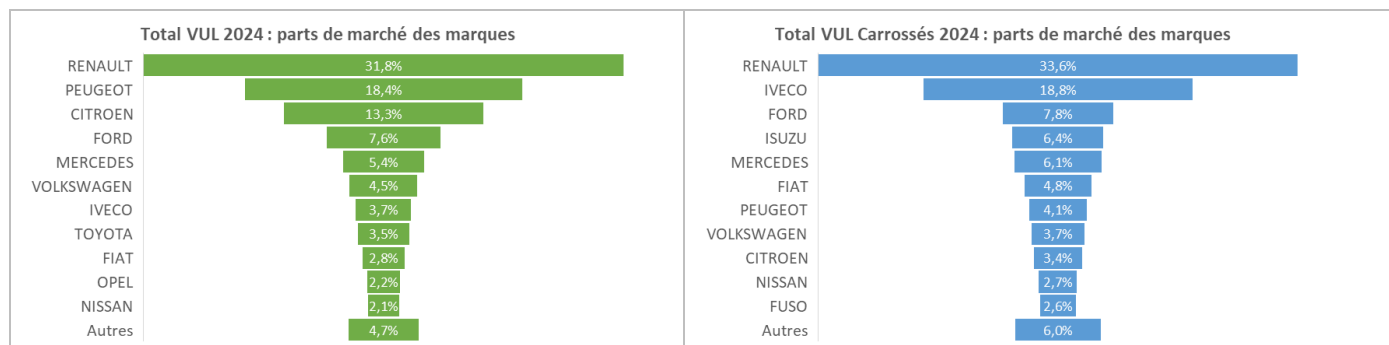
Véhicules industriels 5m2025 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves par gamme de carrosserie



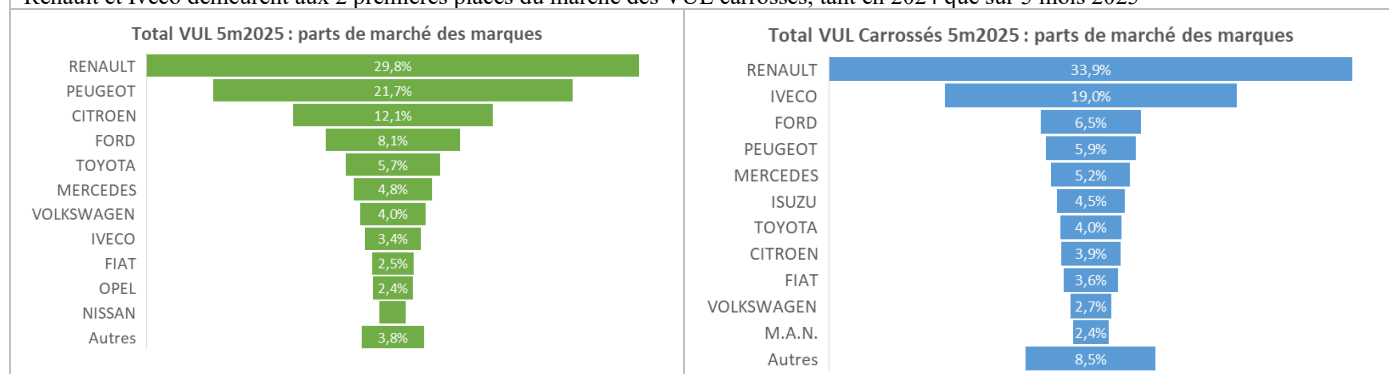
5m2025	Gazole	Gaz	BEV	Biocarb.	Autres
Bennes	1826	34	15	82	0
BTP	546	1	1	19	0
Citernes	205	10	0	9	2
Plateaux	1414	43	4	50	0
PLSC	458	20	3	55	0
Fourgons	1104	127	125	114	0
Frigorifiques	1031	57	14	98	0
Divers VI	1342	113	91	46	1
Total	7926	405	253	473	3

Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

Utilitaires légers (<5,1t) France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)



Renault et Iveco demeurent aux 2 premières places du marché des VUL carrossés, tant en 2024 que sur 5 mois 2025

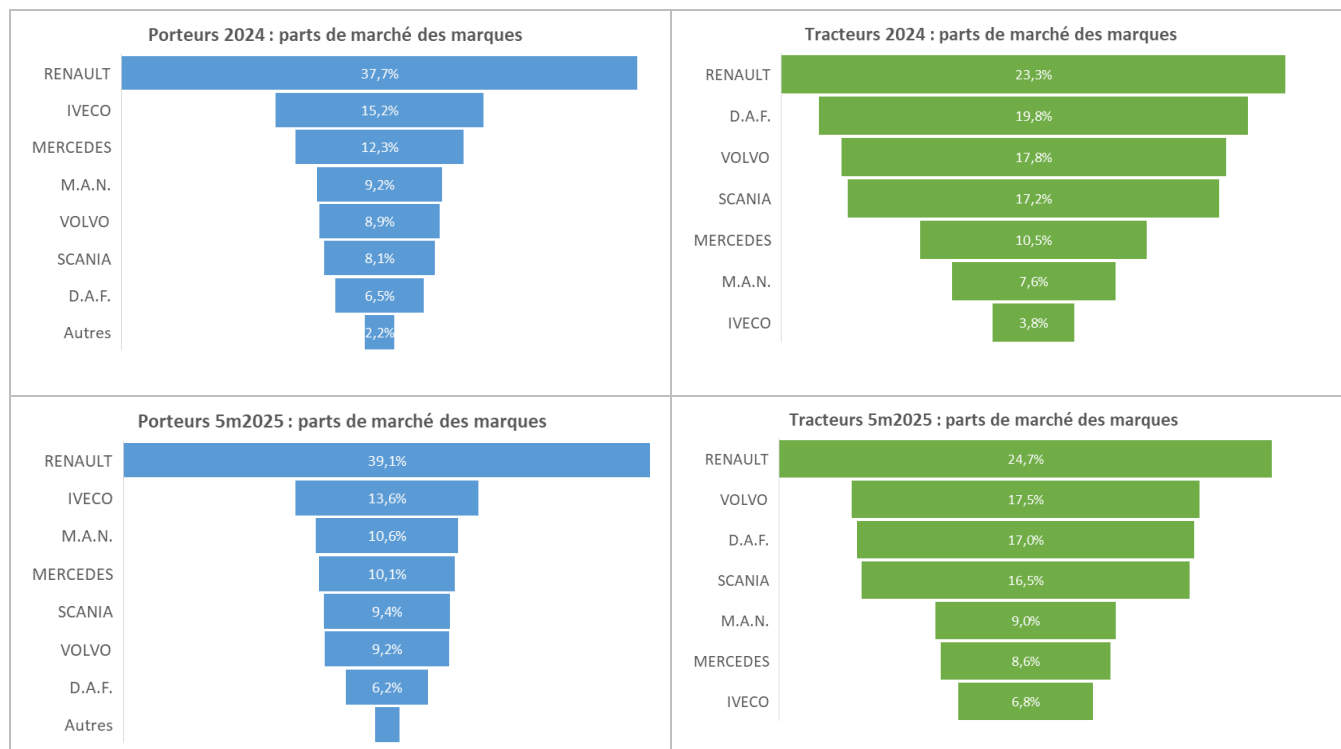


VUL Carrossés 2024	RENAULT	IVECO	FORD	ISUZU	MERCEDES	FIAT	PEUGEOT	OLKSWAGE	CITROEN	NISSAN	FUSO	Autres
Bennes	33%	22%	8%	5%	7%	2%	2%	4%	2%	3%	5%	7%
Frigorifiques	27%	33%	4%	0%	7%	12%	5%	1%	4%	2%	0%	4%
Plateaux (hors PU)	18%	13%	2%	44%	3%	2%	4%	2%	4%	1%	1%	6%
Ateliers & Magasins	65%	4%	4%	0%	5%	3%	3%	0%	8%	6%	0%	3%
TCP	28%	0%	31%	0%	7%	1%	6%	16%	6%	0%	0%	5%
Ambulances	78%	0%	1%	0%	6%	2%	2%	1%	1%	9%	0%	1%
Divers	23%	3%	1%	0%	2%	22%	20%	0%	15%	1%	0%	12%
Total VUL Carrossés	34%	19%	8%	6%	6%	5%	4%	4%	3%	3%	3%	6%
Total VUL	32%	4%	8%	1%	5%	3%	18%	5%	13%	2%	0%	9%

VUL Carrossés 5m2025	RENAULT	IVECO	FORD	PEUGEOT	MERCEDES	ISUZU	TOYOTA	CITROEN	FIAT	VW	M.A.N.	Autres
Bennes	22%	29%	6%	5%	8%	3%	0%	3%	1%	4%	5%	15%
Frigorifiques	28%	35%	3%	6%	6%	0%	0%	2%	12%	2%	1%	4%
Plateaux (hors PU)	5%	10%	13%	8%	2%	24%	26%	4%	2%	1%	2%	3%
Ateliers & Magasins	50%	5%	2%	9%	3%	0%	0%	12%	2%	5%	4%	7%
TCP	72%	0%	10%	3%	2%	0%	2%	5%	0%	3%	0%	2%
Ambulances	75%	0%	1%	3%	4%	0%	0%	1%	2%	0%	0%	14%
Divers	24%	4%	4%	21%	1%	1%	0%	15%	7%	0%	1%	23%
Total VUL Carrossés	34%	19%	7%	6%	5%	4%	4%	4%	4%	3%	2%	8%
Total VUL	30%	3%	8%	22%	5%	0%	6%	12%	3%	4%	1%	6%

Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)



Le marché des Porteurs est nettement dominé par Renault Trucks, en 2024 comme sur 5 mois 2025

Porteurs 2024	RENAULT	IVECO	MERCEDES	M.A.N.	VOLVO	SCANIA	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	31,3%	14,2%	11,5%	8,0%	9,4%	9,7%	15,5%	0,5%
Fourgons	44,8%	17,3%	10,1%	10,0%	6,2%	1,7%	9,1%	0,8%
Bennes	30,2%	12,0%	12,5%	12,2%	12,8%	11,1%	6,3%	2,9%
BTP	26,2%	7,2%	29,5%	12,4%	9,6%	11,3%	2,8%	1,1%
Frigorifiques	50,3%	21,9%	4,8%	6,6%	4,4%	3,5%	8,1%	0,5%
Plateaux	29,7%	13,4%	17,1%	7,3%	12,9%	13,0%	5,8%	0,8%
Citernes	45,9%	5,9%	8,6%	8,6%	19,6%	7,6%	3,8%	-
Divers	44,6%	18,6%	9,7%	7,3%	4,1%	7,5%	2,0%	6,1%
TOTAL	37,7%	15,2%	12,3%	9,2%	8,9%	8,1%	6,5%	2,2%

Porteurs 5m2025	RENAULT	IVECO	M.A.N.	MERCEDES	SCANIA	VOLVO	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	37,7%	10,3%	5,2%	12,8%	9,2%	8,1%	16,6%	0,2%
Fourgons	41,8%	22,6%	17,5%	4,6%	1,2%	6,4%	5,2%	0,6%
Bennes	29,8%	12,9%	12,2%	10,2%	10,7%	13,6%	7,7%	3,0%
BTP	30,2%	6,2%	16,3%	20,1%	15,5%	7,4%	2,7%	1,6%
Frigorifiques	48,7%	24,7%	1,9%	2,8%	6,7%	8,4%	6,7%	0,1%
Plateaux	29,8%	6,4%	9,6%	20,3%	14,3%	11,8%	7,3%	0,4%
Citernes	35,4%	8,0%	11,9%	8,8%	15,0%	16,8%	3,5%	0,4%
Divers	54,4%	8,9%	9,1%	6,6%	9,6%	4,4%	1,5%	5,5%
TOTAL	39,1%	13,6%	10,6%	10,1%	9,4%	9,2%	6,2%	1,9%

Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

Semi-remorques et Remorques France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)

