Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries

Mars 2025

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

France	milliers de véhicules 2023	2024	prévisions 2025	2026	évolution annuelle (%) 2023	2024	prévisions 2025	2026
VUL < 5,1t	379	381	**355**	**360**	9	0	**-7**	**1**
dont Fourgonnettes	90	92	87	89	32	2	-6	2
dont Fourgons&châssis	202	216	198	200	-3	7	-8	1
VI ≥ 5,1t	49	49	**44**	**46**	11	0	**-10**	**3**
Porteurs	20	24	**21**	**21**	11	15	**-11**	**0**
Tracteurs	28	25	**23**	**25**	12	-10	**-10**	**7**
SR&R	22	18	**19**	**21**	-5	-18	**4**	**10**
Bennes & bennes amovibles								
VUL < 5,1t	17,1	18,4	**16,0**	**17,0**	-9	7	**-13**	**6**
Porteurs ≥ 5,1t	5,4	5,7	**5,0**	**5,4**	-2	4	**-12**	**8**
SR&R	2,4	2,2	**2,6**	**2,8**	-23	-7	**17**	**8**
Dry fret (Rigides, PLSC)								
Porteurs >5t	4,7	5,1	**4,5**	**4,7**	28	9	**-12**	**4**
SR&R	9,8	7,3	**7,9**	**8,8**	-8	-25	**8**	**11**
Frigorifiques								
VUL < 5,1t	5,9	7,4	**6,5**	**7,0**	-2	24	**-12**	**8**
Porteurs ≥ 5,1t	2,1	3,0	**2,8**	**2,6**	32	45	**-7**	**-7**
SR&R	3,2	2,9	**2,8**	**3,0**	12	-7	**-5**	**7**

Europe de l'ouest *	milliers de véhicules 2023	2024	prévisions 2025	2026	évolution annuelle (%) 2023	2024	prévisions 2025	2026
VUL ≤ 3,5t	1 701	1 817	**1 692**	**1 743**	16	7	**-7**	**3**
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	332	325	**290**	**299**	21	-2	**-11**	**3**
SR-R	171	152	**150**	**158**	-11	-11	**-1**	**5**

Europe de l'est **	milliers de véhicules 2023	2024	prévisions 2025	2026	évolution annuelle (%) 2023	2024	prévisions 2025	2026
VUL ≤ 3,5t	157	166	**157**	**166**	12	6	**-5**	**6**
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	84	68	**67**	**70**	8	-20	**-1**	**4**
SR-R	47	34	**40**	**44**	-8	-27	**19**	**9**

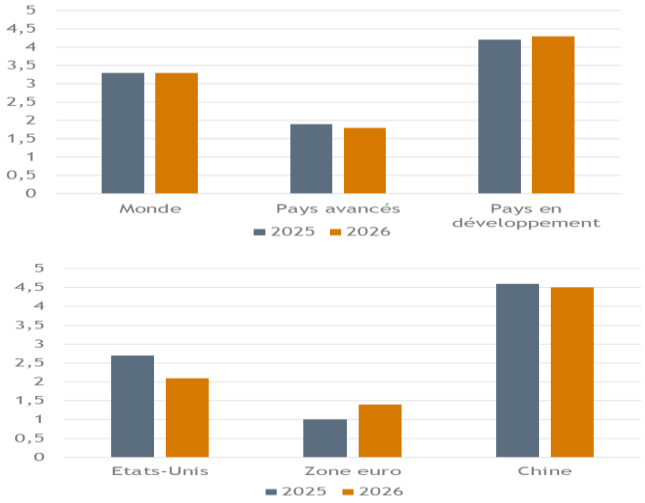
** UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège*
*** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012*

Source : prévisions BDO Advisory/FFC mars 2025

Perspectives économiques : l'impact des risques géopolitiques

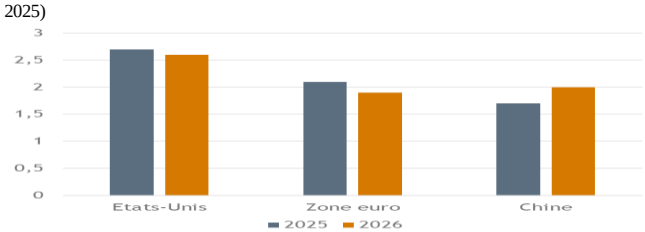
La croissance mondiale continue sa reprise et devrait s'élever à 3,3% en 2025 et 2026. Elle est stimulée par la reprise de la consommation des ménages en raison du recul de l'inflation. Elle reste néanmoins inférieure à la moyenne historique (3,7% sur la période 2000-2019). La reprise des échanges internationaux stimule également la croissance malgré l'annonce des mesures protectionnistes. La prévision de taux de croissance est plus élevée dans les pays en développement (+ 4,2% en 2025 et + 4,3% en 2026) que dans les pays avancés (+1,9% en 2025 et +1,8% en 2026). Les perspectives restent, par l'instant, favorables en raison du dynamisme de la croissance américaine. Néanmoins, **les tensions géopolitiques et les droits de douane pourraient amoindrir les perspectives de croissance.**

Perspectives de croissance (%, Source : FMI, janvier 2025)



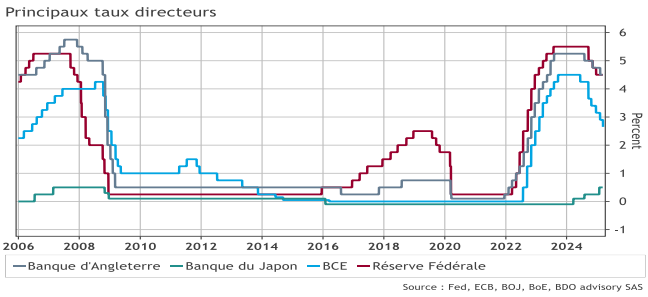
Le taux d'inflation ralentit au niveau mondial pour s'élever à 4,2% en 2025 et 3,5% en 2026. Les Etats-Unis, connaissent des tensions inflationnistes (2,7% en 2025 et 2,6% en 2026) concernant le logement et les services. La Fed semble marquer une pause et reste prudente en raison des hausses de droits 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 +2,1% en 2025 et à +1,9% 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 contenu** mais qui progresse en raison de la hausse des droits de douane. Son taux devrait s'élever à +1,7% en 2025 et 2 % en 2026.

Prévisions d'indice des prix à la consommation (%, Source : BDO, CF, Février 2025)



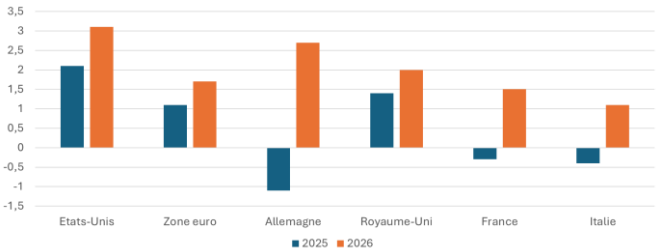
La Réserve fédérale devrait réduire les taux d'un demi-point seulement en 2025, ce qui signifierait probablement deux baisses de taux. Deux réductions d'un quart de point ramèneraient le taux cible des fonds fédéraux dans une fourchette de 3,75 % à 4,00 %. **La Banque centrale européenne (BCE) a annoncé le 6 mars 2025, une réduction de 25 points de base de ses taux d'intérêt** en raison du ralentissement du taux d'inflation en zone euro plus lent que prévu repoussant l'objectif d'une inflation à 2 % au début de l'année 2026. Après avoir abaissé les taux de 100 points de base en 2024, les **quatre ou cinq baisses supplémentaires attendues en 2025** ramèneraient le taux de dépôt à 1,75 %- 2 % d'ici la fin de l'année. Ces réductions devraient être progressives, **par paliers de 25 points de base.** Malgré la baisse des taux directeurs de la BCE, les rendements obligataires dans la zone euro ont augmenté, sous l'influence de facteurs tels que la dynamique du marché mondial et les mouvements du Trésor américain. Cette situation compromet l'effet d'assouplissement recherché des baisses de taux sur les conditions de crédit, car des rendements obligataires plus élevés signifient des coûts d'emprunt plus importants.

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



Le taux d'investissement en Europe se redresse en 2026 en raison de la hausse de l'investissement public.

Perspectives d'investissement (% de variation en volume ; source : (%, Source : BDO, CF, Février 2025)



Etats-Unis, Chine et autres pays hors Europe

Les Etats-Unis devraient connaître un taux de croissance à +2,7% en 2025 et +2,1% en 2026. La consommation privée devrait croître à +2,7% en 2025 et à +2% en 2026. L'investissement reste dynamique à +2,1% en 2025 et à +3,1% en 2026. Le taux de chômage se maintient à 4,2% en 2025 et 2026. Néanmoins, l'annonce des droits de douane pourrait peser à la baisse sur la perspective de croissance.

La Chine connaîtrait également un ralentissement de son taux de croissance à + 4,6% en 2025 et à +4,5% 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.

© BDO Advisory – Mars 2025

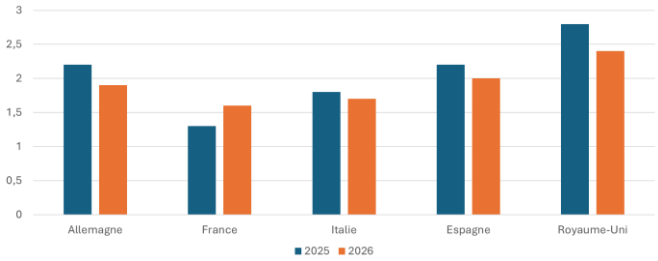
La Russie a un taux de croissance positif à +1,8% en 2025. Le taux d'inflation reste élevé à +4,4% en 2025. Le solde budgétaire est déficitaire à 1,7% en raison des dépenses militaires en 2025. La dette publique reste contenue à 21,9% en 2025. **Au Brésil**, le taux de croissance est en hausse à +1,9%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

Europe : redressement de l'investissement

La Zone euro connaîtrait un taux de croissance à +1% en 2025 et à +1,4% en 2026. Les tensions géopolitiques affectent le moral des ménages et se traduisent par une hausse du taux d'épargne, entraînant une croissance modérée de la consommation privée (+1,2% en 2025 et +1,3% en 2026), toutefois soutenue par le ralentissement du taux d'inflation et un taux de chômage qui reste contenu (6,5% en 2025 et 2026). La croissance se maintient en raison de la demande intérieure et de la reprise de l'investissement à +1,1% en 2025 à +1,7% en 2026 en raison de la baisse des taux. La politique monétaire s'assouplira avec **ralentissement du taux d'inflation** malgré les tensions protectionnistes et la hausse du prix du gaz.

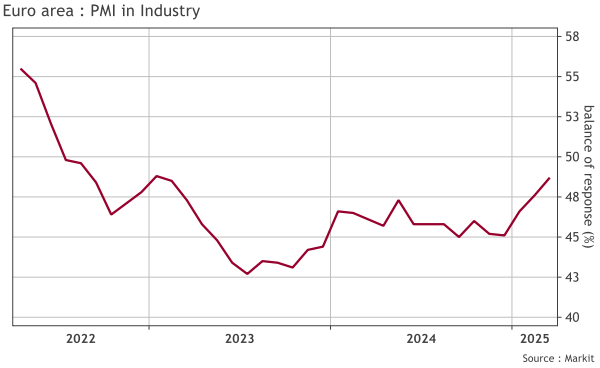
La zone euro fait face à plusieurs défis : la hausse des droits de douane américain, des crises politiques (suites de la dissolution en France, des élections en Allemagne, absence de budget en Espagne), le fort endettement des Etats membres, auquel s'ajoute le besoin du financement d'une « Europe de la défense », en raison de la fin du soutien américain, et dont le coût est estimé à 800 milliards d'euros. Les finances publiques restent durablement dégradées en zone euro avec un déficit public à 3,5% en 2025 et à 3,3% en 2026. La dette publique devrait s'élever à 90% en 2025 et à 91% en 2026.

Prévisions du taux d'inflation (%, Source : BDO, CF, Février 2025)



Le taux de croissance de l'Allemagne devrait être de +0,3% en 2025 et de + 1% en 2026. Les entreprises allemandes font face à un problème de demande qui pourrait s'accroitre en cas de hausse de grande ampleur des droits de douane. L'investissement devrait rester contenu. La production industrielle reste déprimée à court terme. **L'Italie devrait avoir un taux de croissance à +0,5% en 2025 et 2026.** Le taux d'inflation accélère à +1,8% en 2025 et à +1,7% en 2026. **En Espagne, la croissance devrait s'élever à +1,9% en 2025 et à 1,6% en 2026.** Le déficit budgétaire, après une hausse temporaire en 2025 liée aux inondations, devrait revenir sous la barre des 3% en 2026. **Le Royaume-Uni devrait avoir un taux de croissance à + 1,1% en 2025 et à + 1% en 2026.** La croissance sera stimulée par la consommation des ménages et l'investissement public en 2025. Les tensions inflationnistes persistent à +2,8% en 2025 et à +2,4% en 2026.

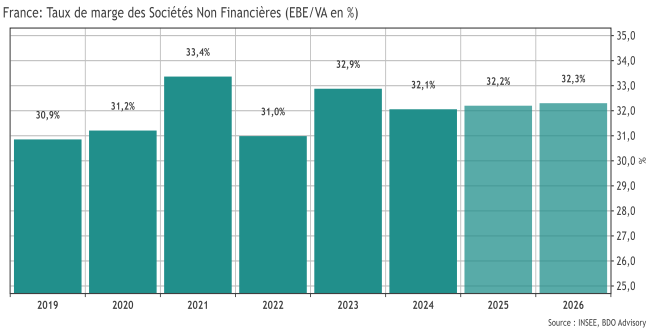
Zone euro : remontée de l'indice de confiance des Directeurs d'achats dans l'industrie



France : rebond de l'investissement en2026

L'économie française devrait croître de 0,7% en 2025, puis de 1,2% en 2026. L'activité s'est dégradée en raison du fort ralentissement de l'investissement et des tensions commerciales internationales. Le taux de croissance repose notamment sur la consommation des ménages qui repart (+1% en 2025 et +1,2% en 2026). L'investissement des entreprises qui aura cette année une contribution négative en raison de l'incertitude politique (-0,3%) rebondira à +1,5% en 2026. Les échanges extérieurs se caractérisent par une hausse des exportation (+1,7% en 2025 à +3,5% en 2026) et à une augmentation des importations (passant de +0,9% en 2025 à +3,2% en 2026). L'inflation sera modérée en raison de l'efficacité de la politique monétaire et du ralentissement des prix de l'énergie et alimentaires : l'inflation devrait atteindre 1,3% en 2025 puis 1,6% en 2026. Le taux de chômage devrait se stabiliser à 7,8% en 2025 et 2026.

Prévisions du taux de marge des SNF (EBE/VA, Source : BDO)



Les finances publiques restent très dégradées. La bonne nouvelle est que la France a voté son budget. La hausse de la charge d'intérêts pèse davantage sur les finances publiques. La dette publique s'élèvera à 116% du PIB en 2025 et 118% du PIB en 2026. Le déficit public serait de 5,6% en 2025 et devrait baisser à 5% en 2026.

	PIB : taux de croissance annuel (en %)			
	2023	2024	2025	2026
France	**0,9**	**1,1**	**0,7**	**1,2**
Allemagne	-0,1	-0,2	0,3	1,0
Italie	1,0	0,6	0,5	0,5
Espagne	2,5	3,2	1,9	1,6
Zone euro	**0,5**	**0,8**	**1,0**	**1,4**
Royaume-Uni	0,1	0,9	1,1	1,0

Source : BDO Mars 2025

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

En dépit des baisses de volumes prévues**,** les **marchés Utilitaires et Industriels de 2025-2026 devraient rester au-dessus de leur moyenne** de longue période, tout comme en 2023 et 2024. La reprise des commandes, à partir de volumes 2024 à relativement bas niveau, ne permettra pas de compenser l'effet des carnets accumulés livrés en 2024. Ainsi, les immatriculations enregistreront des reculs. Le **marché SR&R devrait rester en deçà de sa moyenne en 2025**, freiné par des volumes de transport de fret sans reprise significative.

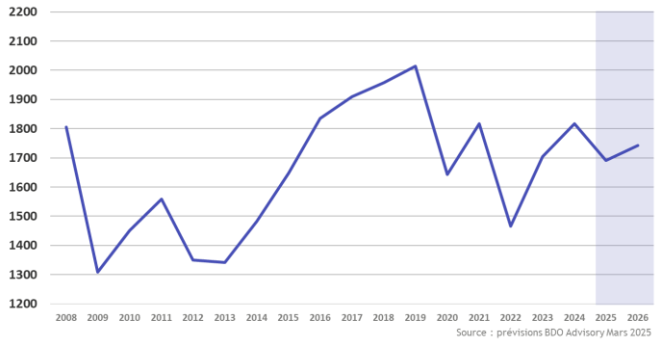
2025 marque le début d'une période charnière pour la réduction des émissions CO_2 des véhicules neufs : VUL (-15% vs 2021), VI (-15% vs 2019/02020), et SR (-10%).

Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont progressé de 7% en 2024 et **ont baissé de 13% sur 2 mois 2025** (27 pays)**.** Le marché 2024 avait été bien cadré dès la Note de septembre 2023. Plus des 2/3 de la croissance de 2024 sont dues à 2 pays : l'Espagne (+14%) et les Pays-Bas, dont le marché a bondi de 87% en anticipation d'une nouvelle taxe renchérissant le prix des véhicules (environ +15k€ pour un Fourgon). Dans la plupart des pays, **les effets ayant soutenu le marché 2024 ne joueront plus** cette année (anticipations GSR-2, rattrapage de livraisons…). **Les commandes devraient s'orienter à la hausse** au cours du 2nd semestre, insuffisamment toutefois pour permettre un rebond du marché dès 2025.

La pénétration des motorisations alternatives a été en retrait en 2024 comparée à 2023 (en % et en volume). La flexibilité décidée en mars par la CE sur le calcul des émissions de CO2 (moyenne 2025-27 au lieu de 2025) éloigne le risque d'une limitation significative des ventes par les Constructeurs dès 2025 en cas de non atteinte des objectifs.

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



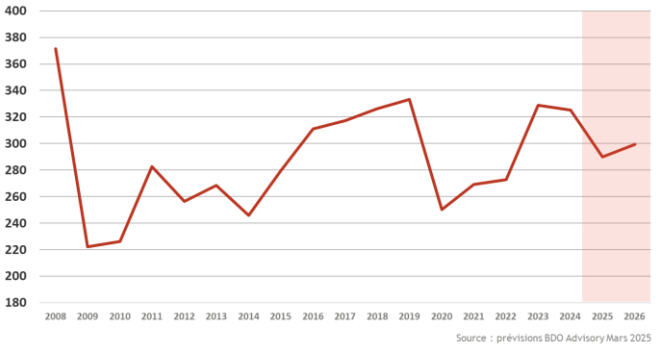
Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Les immatriculations neuves ont baissé de 5,6% en 2024 et **ont baissé de 16% sur 2 mois 2025** (27 pays). Le marché 2024 avait été bien cadré dès la Note de septembre 2023. L'effet ayant limité la baisse de 2024 – les livraisons de carnets accumulés en Porteurs – ne jouera plus cette année. Le marché va donc s'aligner sur les volumes de commandes à bas niveau en 2023 et de nouveaux ralentis en 2024 (-3%), bien qu'en rebond au T4. Les **commandes devraient s'orienter progressivement à la hausse**, mais il faudra attendre 2026 pour bénéficier d'une reprise significative de la production manufacturière et du secteur de la construction, même si les TP continueront de soutenir les ventes dès 2025.

La pénétration des motorisations alternatives a légèrement baissé en 2024 (en % et en volume). L'incertitude prévaut concernant l'atteinte des objectifs CO_2 des Constructeurs en 2025. S'ils en sont éloignés, le **volume des ventes en 2025 et au-delà pourrait être piloté par les stratégies des pools Constructeurs** et le marché serait alors plus bas que ce qu'indice la prévision actuelle.

La Pologne, 1er pavillon routier européen en TKM, vient d'instaurer des aides à l'achat de PL électriques (allant jusqu'à l'équivalent de 180k€ pour une micro-entreprise acquérant un N3). **Les taxes d'infrastructures fondées sur les émissions de CO_2 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. En dépit d'un tarif moyen assez élevé (0,36/km) le péage allemand a vu ses kilométrages PL baisser de seulement 0,7% sur 13 mois.

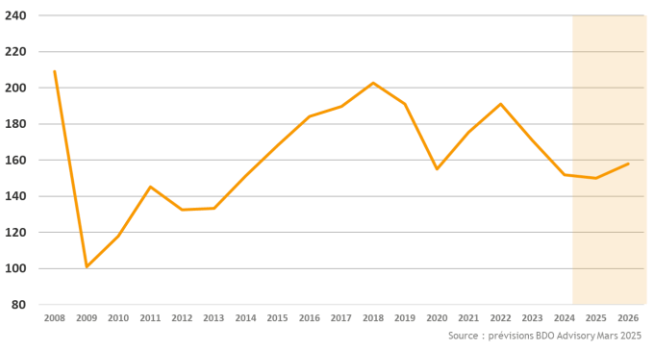
Europe Ouest : prévisions immatriculations Véhicules Industriels (milliers de Tracteurs & Porteurs >3,5t)



Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont baissé de 15% en 2024 (27 pays) et **ont reculé de 25% sur 2 mois 2025** : -28% sur le panel Ouest (6 pays, tous en recul sauf l'Italie et les Pays-Bas) et -9% sur le panel Est (5 pays, Tchéquie et Roumanie en hausse). Le marché a souffert d'une baisse marquée des TKM en 2023 (-3,4%), sans reprise en 2024 ni en 2025. Le transport de fret est attendu en reprise en 2026 et pourrait accélérer davantage les investissements en SR&R que ce qu'indique la prévision actuelle.

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



© BDO Advisory – Mars 2025

Perspectives véhicules neufs France

Le volume de commandes devrait se rehausser à partir du second semestre 2025. Le climat des affaires est encore peu propice aux investissements en première partie d'année, car la demande finale est peu dynamique, tandis que les des coûts d'acquisition et d'exploitation des véhicules se sont renchéris. Toutefois la situation ne se dégrade plus et les conditions de financement vont progressivement se détendre.

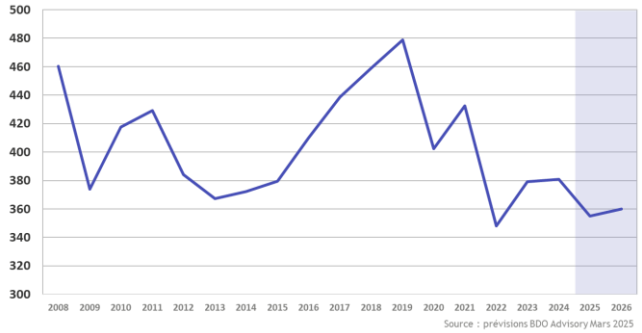
Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves ont été stables en 2024 et ont **reculé de 9% sur 2 mois 2025.** Le marché 2024 avait été bien cadré dès la Note de septembre 2023. Le recul de début d'année fait écho à un premier semestre 2024 très élevé (anticipations avant la réglementation GSR-2) et s'inscrit dans le contrecoup baissier observé depuis août. Il est par ailleurs moins soutenu, comme cela a été le cas en 2023-24, par les livraisons de carnets précédemment accumulés, car ceux-ci sont quasiment résorbés.

Les **nouvelles commandes sont toujours à bas niveau** : -14,7% sur 2 mois (après -6% en 2024 et -24% en 2023). Cette situation reflète la morosité de la demande finale et la hausse rapide et forte en 3 ans du coût d'exploitation (VUL : +11% en 2022, +5 % en 2023 et 2024) et du coût d'achat (Utilitaires : respectivement +7%, +9% et +2%). **La prévision 2025 suppose une hausse de 4% des commandes**, lesquelles devraient rebondir plus fortement en 2026 et permettre au marché d'atteindre 360 milliers.

2025 marque l'entrée en vigueur de deux dispositifs lisibles à 2029 concernant l'adoption de véhicules peu émetteurs, en complément du suramortissement. Ainsi, le dispositif CEE remplace le Bonus en finançant l'achat de BEV pour des montants équivalents (2,6k à 3,6k€). Parallèlement, les flottes de VL >100 véhicules (hors loueurs) disposent d'un barème progressif de taxation si elles ne verdissent pas assez leurs renouvellements en neuf. **L'enjeu est d'aider au décollage marché des BEV, qui a marqué le pas en 2024** (3000 VUL de moins qu'en 2023, 7% de pénétration soit 1 point de moins et des émissions CO2 du marché total VUL ayant progressé de +1,2%).

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



Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont été stables en 2024 et **ont reculé de 19% sur 2 mois 2025**. Le marché 2024 avait été bien cadré dès la Note de septembre 2023. Les carnets accumulés en carrossage soutiennent encore le marché Porteurs (stable sur 2 mois, après son pic de 2024) mais celui-ci va lui aussi ralentir.

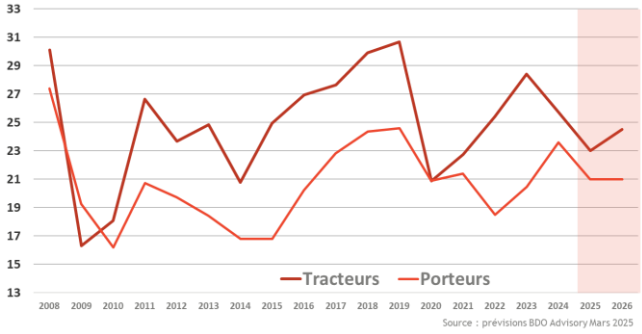
L'incertitude demeure concernant les stratégies des Constructeurs au regard de leurs objectifs CO_2 : vont-ils limiter les volumes de 2025 et au-delà ou sont-ils confiants sur le respect de ces objectifs ? Dans le 1er cas, le marché pourrait être plus bas que ce qu'indice la prévision actuelle.

Les **besoins de renouvellement seront limités** car il n'est pas attendu de rebond significatif de l'activité de transport avant 2026. Les transporteurs affichent des trésoreries dégradées et des perspectives d'investissement à bas niveau.

Notons que selon l BDO, 25% du parc Porteurs hors VASP a plus de 15 ans en 2025 (Crit'air 4 et 5) : le renouvellement en neuf permettrait de moindres consommations énergétiques et de moindres émissions d'oxydes d'azote (NOx).

2025 marque la généralisation d'un dispositif lisible à 2029 concernant l'adoption de véhicules peu émetteurs, en complément du suramortissement. Avec le CEE, l'enjeu est d'aider au décollage du marché des BEV (2,7% de pénétration en 2024, 1 300 véhicules), en complément des 1 350 BEV relevant du précédent dispositif et restant à immatriculer en 2025.

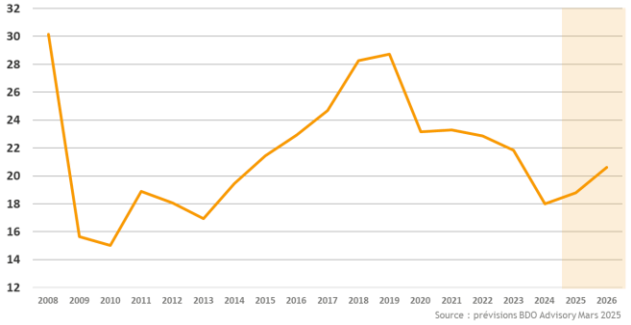
France : prévisions Immatriculations VI moteurs (milliers de véhicules ≥5,1t)



Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves **ont reculé** de près de 18% en 2024 et **de 13% sur les 2 premiers de 2025.** Ces évolutions semblent être davantage liées à des arbitrages d'investissements qu'à l'activité, car les TKM du pavillon français ont progressé en 2024. Les transporteurs affichent toujours des perspectives d'investissement à bas niveau au 1T2025, en phase avec une activité peu dynamique. Le marché devrait néanmoins débuter son rebond, grâce à des perspectives d'activité mieux orientées à 2026.

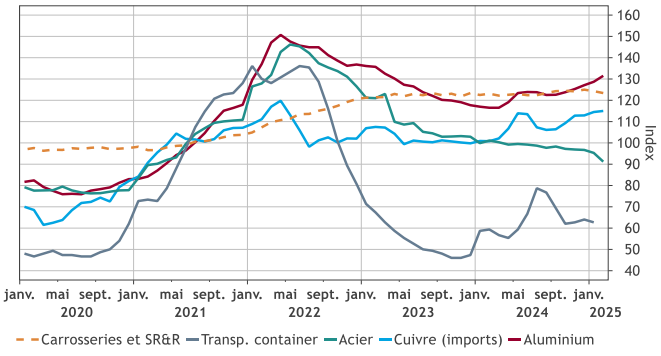
France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



L'industrie française de la construction de carrosseries subira en 2025 une baisse, relativement contenue, du nombre de véhicules immatriculés, avant de renouer avec la croissance en 2026. Les SR&R devraient néanmoins progresser dès 2025 (hormis en Frigorifiques) après leur chute sévère de 2024.

En 2025 comme en 2024, les secteurs clients de la carrosserie industrielle font face à une activité peu dynamique conjuguée à une hausse des coûts. 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, notamment concernant l'aluminium et le cuivre.

France : indices de prix (base 100 en 2021)



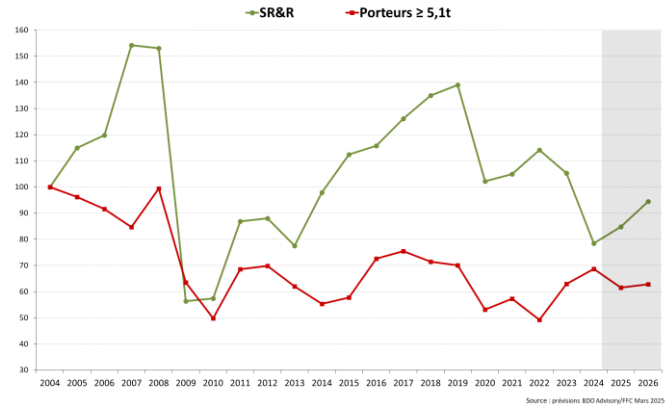
Source : INSEE, CTS, BDO Advisory

Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations **« Dry fret » ont reculé** de 14% en 2024 et **de 1% sur 2 mois 2025,** un repli du aux SR&R (-25% et -5%), les Porteurs ayant été en croissance (+9% et +5%). Ce recul global ne reflète pas la demande de transport industriel et généraliste qui a progressé depuis 2023. Le transport de produits « autres manufacturés », qui représente le 2ème poste marchandises le plus élevé des TKM du pavillon français, se situe à haut niveau. Cette demande devrait progresser en 2026 mais demeurer stable en 2025 (ou modérément baisser). En effet, la meilleure orientation de la consommation des ménages et de la production industrielle prévues pour 2026 devrait bénéficier au transport généraliste et industriel.

Le marché des SR&R pourrait néanmoins bénéficier d'un rebond dès 2025 après sa lourde chute de 2024. Les Porteurs resteront à bon niveau en dépit d'une baisse en 2025.

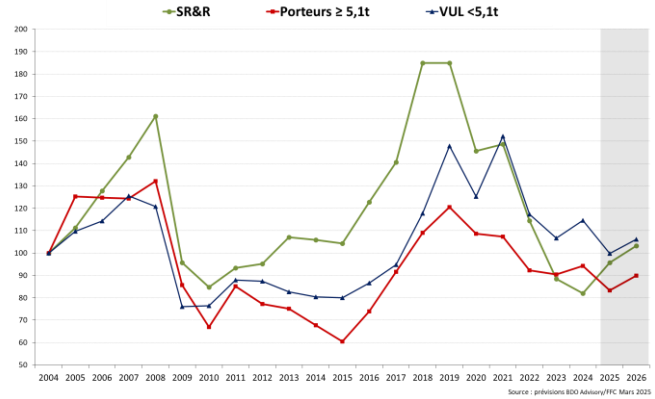
France : prévisions Immatriculations Dry Fret (indice base 100 en 2004)



Les immatriculations **Bennes** ont progressé de 5% en 2024 mais **ont reculé de 22% sur 2 mois 2025.** Les SR&R ont freiné la progression du marché en 2024, mais ce sont les VUL qui chutent sur les deux premiers mois de 2025 (-30%), alors même que Porteurs et SR&R sont stables.

L'activité BTP a reculé en 2024 et sera de nouveau en baisse en 2025, une tendance imputable aux activités Bâtiments neufs, avant une reprise en 2026. En revanche, les activités TP et Entretien bâtiment poursuivront leurs croissances modérées en 2025 et en 2026. Ce contexte permettra difficilement aux marchés Bennes de rebondir en 2025, hormis en SR&R dont le marché aura atteint un niveau très bas en 2024 après 3 années de recul. Le secteur des BTP, en dépit de meilleures perspectives attendues en 2026, demeurera encore très loin de son niveau pré-crise Covid, ce qui maintiendra les marchés Bennes à des niveaux relativement bas.

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

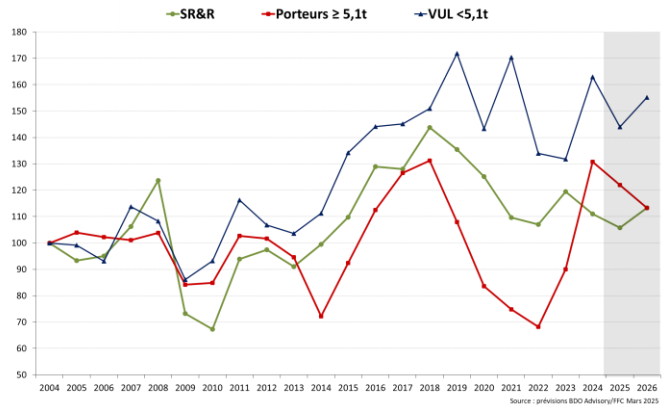


Les immatriculations **Frigorifiques** ont bondi de 19% en 2024 mais **ont reculé de 13% sur 2 mois 2025.** Les SR&R et les VUL expliquent ce recul (respectivement -37% et -16%).

Le transport frigorique a pâti en 2024 d'une consommation de produits alimentaires en recul (-1,9%) en raison de l'inflation des produits frais et surgelés, qui devraient progressivement continuer de ralentir cette année. Par ailleurs, 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 l'accélération de la consommation des ménages et l'attractivité du tourisme sur le territoire.

En dépit de reculs en 2025 dus à des facteurs d'offre en 2024, les volumes des marchés demeureront à haut niveau.

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



© BDO Advisory – Mars 2025

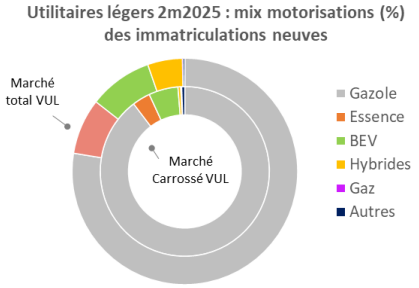
Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Les motorisations alternatives au Diesel représentent environ 10% des VUL carrossés et 15% des Porteurs. En 2024, elles ont reculé en VUL carrossés et progressé en Porteurs. Sur 2 mois 2024, elles stagnent en VUL carrossés et progressent à nouveau en Porteur. BEV et Essence dominent en VUL Carrossés ; Gaz et Biocarburants dominent en Porteurs.

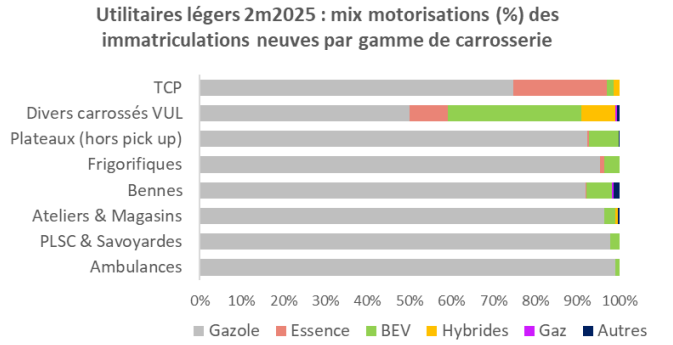
Utilitaires légers (<5,1t) France *(source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)*

En VUL, **la pénétration des motorisations alternatives au Diesel s'établit à 22,5% sur le total VUL et à 10,3% sur les VUL carrossés**. Cette part a légèrement reculé en 2024 et est restée stable sur 2 mois 2025. Le recul de 2024 avait été principalement dû aux BEV. La part de ces derniers s'est toutefois réhaussée sur 2 mois 2025, au détriment des Gaz et Essence. Sur le marché des VUL carrossés, les Bennes représentent 41% des BEV sur 2 mois (1/3 en 2024) et les Divers sont pour moitié en motorisations alternatives (30% en 2924).

En Europe, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel était de 15% en 2024 (près de 300 000 VUL ≤3,5t), dont 8,2% BEV&PHEV et 5,2% Essence. Cela représente 1,4 pt de moins qu'en 2023 (et 9 000 VUL).



	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
Total VUL						
2021	89,7%	5,2%	2,8%	1,6%	0,4%	0,2%
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%
2m2025	77,6%	8,0%	9,1%	5,0%	0,1%	0,3%
Total Carrossés VUL						
2021	94,8%	1,5%	1,8%	0,6%	0,7%	0,6%
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%
2m2025	89,7%	3,4%	5,6%	0,5%	0,2%	0,6%

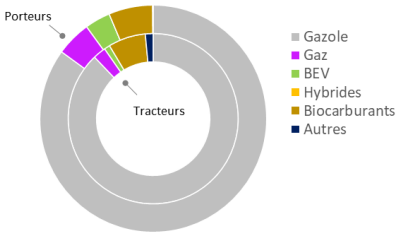


2m2025	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
Ambulances	430	0	4	0	0	0
PLSC & Savoyardes	43	0	1	0	0	0
Ateliers & Magasins	210	0	6	1	0	1
Bennes	1612	3	107	0	7	25
Frigorifiques	870	9	34	0	0	0
Plateaux (hors PU)	485	2	37	0	0	1
Divers carrossés VUL	99	18	63	16	1	1
TCP	427	128	9	8	0	0
Total	**4176**	**160**	**261**	**25**	**8**	**28**

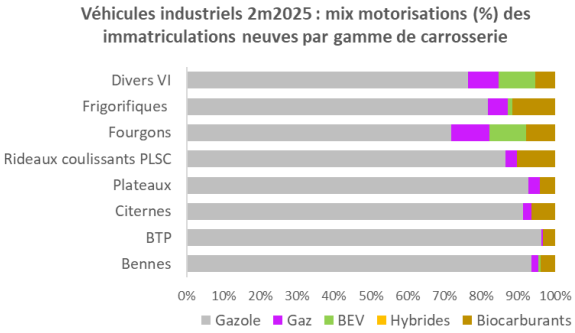
Véhicules Industriels (≥5,1t) France *(source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)*

En VI, la **pénétration des motorisations alternatives au Diesel a progressé en 2024 et sur 2 mois 2025, pour s'établir à 15% en Porteurs et 12% en Tracteurs.** L'évolution est surtout tirée par les Biocarburants, dans une moindre mesure par le Gaz et les BEV. Les gammes Fourgons dry fret sont les plus pénétrées par les motorisations alternatives : 28% sur 2 mois (21% en 2024), avec des parts relativement similaires en Biocarburants, Gaz et BEV.

En Europe, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel était de 5,3% en 2024 (20 700 véhicules >3,5t), dont près de 10 BEV (3,4%) ; et de 4% en ≥16t (12 800 véhicules). Au total, cela représente 0,1 pt de moins qu'en 2023 (et 900 PL)



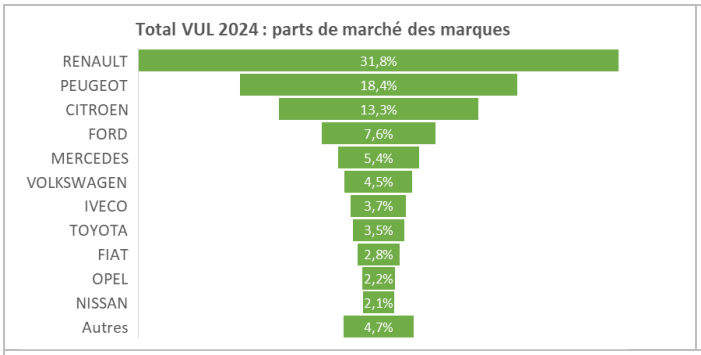
	Gazole	Gaz	BEV	Hybrides	Biocarb.	Autres
Porteurs						
2021	95,7%	4,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
2022	93,4%	5,2%	0,7%	0,0%	0,6%	0,0%
2023	88,7%	6,2%	2,4%	0,0%	2,6%	0,1%
2024	87,1%	4,6%	2,2%	0,1%	6,0%	0,1%
2m2025	85,0%	5,0%	3,6%	0,0%	6,3%	0,1%
Tracteurs						
2021	95,7%	3,4%	-	-	0,3%	0,5%
2022	94,2%	2,8%	0,0%	-	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%
2m2025	87,9%	2,4%	1,1%	-	7,1%	1,5%

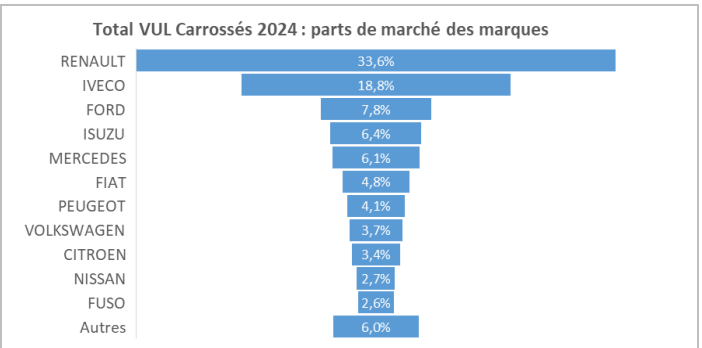


2m2025	Gazole	Gaz	BEV	Hybrides	Biocarb.	Autres
Bennes	703	13	5	0	29	0
BTP	211	1	0	0	7	0
Citernes	85	2	0	0	6	2
Plateaux	604	20	1	0	26	0
PLSC	161	6	0	0	19	0
Fourgons	431	61	60	0	47	0
Frigorifiques	456	30	7	0	64	0
Divers VI	468	51	61	0	33	1
Total	**3119**	**184**	**134**	**0**	**231**	**3**

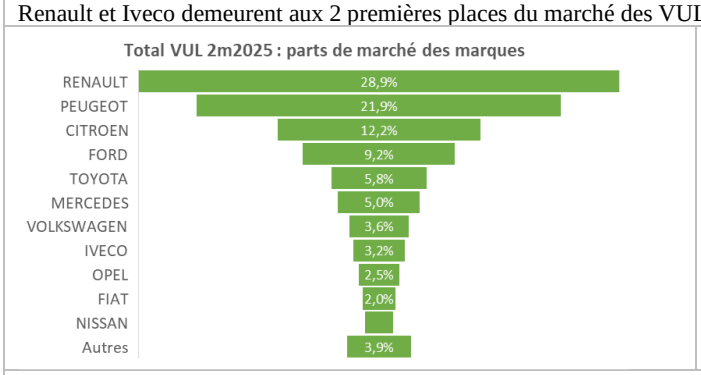
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

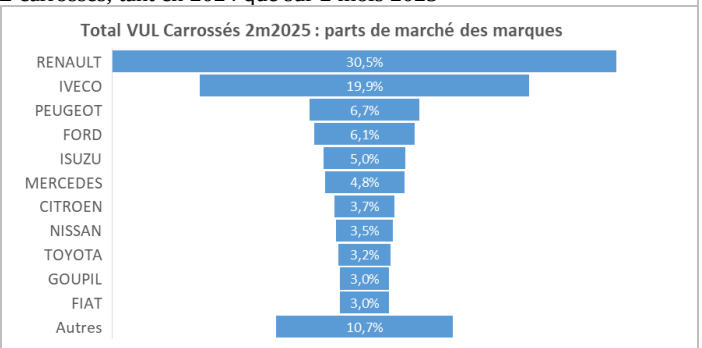
Utilitaires légers (<5,1t) France *(source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)*





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





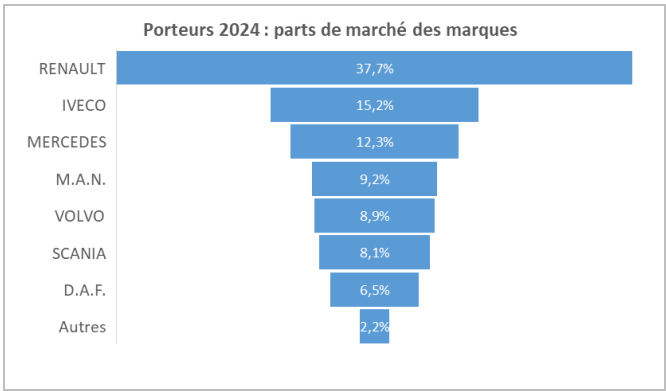
VUL Carrossés 2024	RENAULT	IVECO	FORD	ISUZU	MERCEDES	FIAT	PEUGEOT	OLKSWAGE	CITROEN	NISSAN	FUSO	Autres
Bennes	33%	22%	8%	5%	7%	2%	2%	4%	2%	3%	5%	7%
Frigorifiques	27%	33%	4%	0%	7%	12%	5%	1%	4%	2%	0%	4%
Plateaux (hors PU)	18%	13%	2%	44%	3%	2%	4%	2%	4%	1%	1%	6%
Ateliers & Magasins	65%	4%	4%	0%	5%	3%	3%	0%	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%*

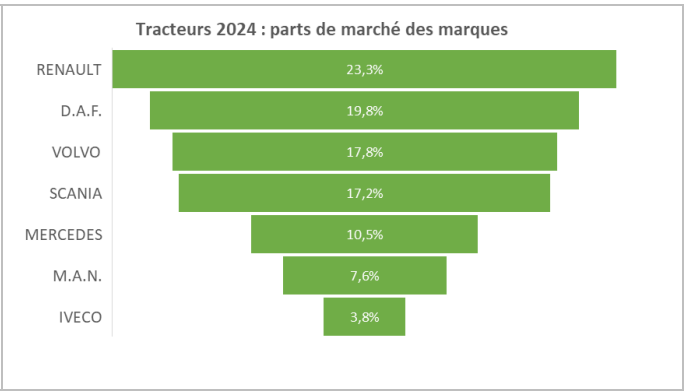
VUL Carrossés 2m2025	RENAULT	IVECO	PEUGEOT	FORD	ISUZU	MERCEDES	CITROEN	NISSAN	TOYOTA	GOUPIL	FIAT	Autres
Bennes	25%	26%	5%	5%	3%	6%	3%	3%	0%	4%	1%	18%
Frigorifiques	33%	34%	6%	4%	0%	6%	2%	3%	0%	0%	6%	6%
Plateaux (hors PU)	8%	13%	7%	7%	30%	2%	4%	1%	20%	2%	2%	4%
Ateliers & Magasins	68%	4%	5%	2%	0%	3%	8%	6%	0%	0%	2%	2%
TCP	34%	0%	8%	25%	0%	4%	8%	1%	9%	0%	1%	11%
Ambulances	69%	0%	7%	1%	0%	4%	1%	14%	0%	0%	3%	1%
Divers	18%	2%	22%	4%	0%	1%	8%	0%	0%	26%	14%	7%
Total VUL Carrossés	**30%**	**20%**	**7%**	**6%**	**5%**	**5%**	**4%**	**3%**	**3%**	**3%**	**3%**	**11%**
Total VUL	*29%*	*3%*	*22%*	*9%*	*0%*	*5%*	*12%*	*2%*	*6%*	*0%*	*2%*	*9%*

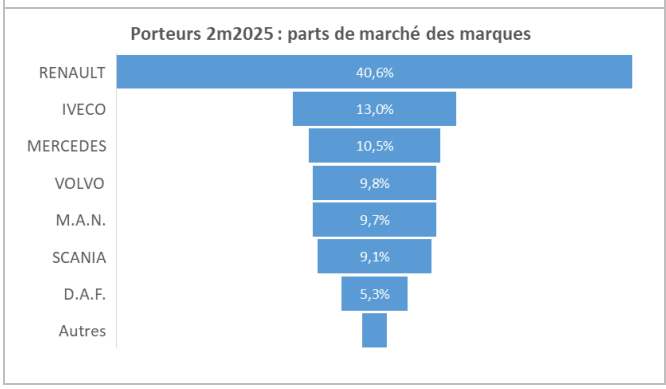
© BDO Advisory – Mars 2025

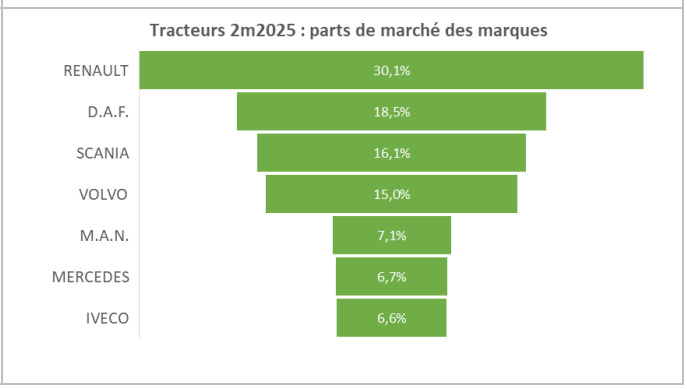
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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









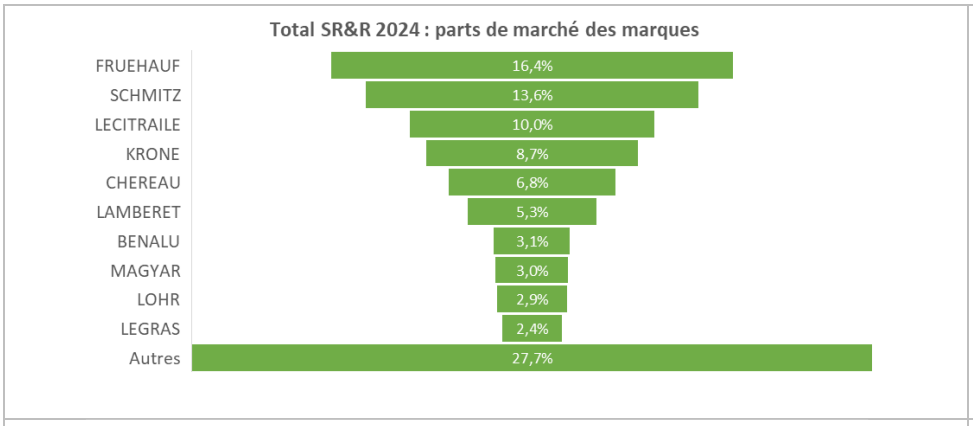
Le marché des Porteurs est nettement dominé par Renault Trucks, en 2024 comme sur 2 mois 2025

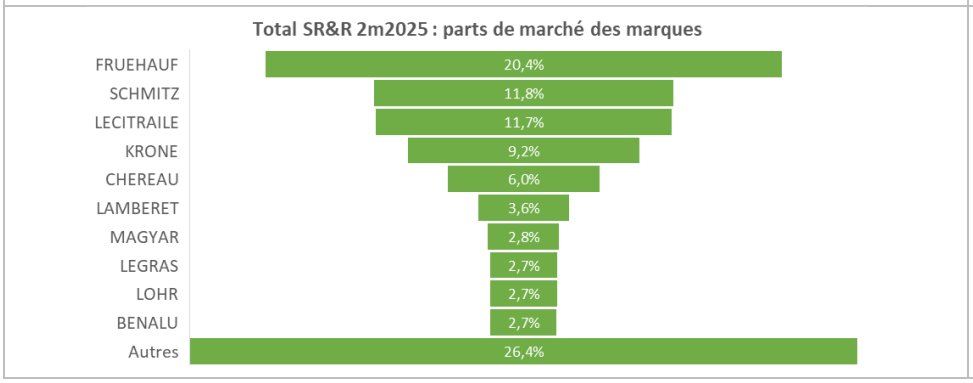
Porteurs 2024	RENAULT	IVECO	MERCEDES	M.A.N.	VOLVO	SCANIA	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	31,3%	14,2%	11,5%	8,0%	9,4%	9,7%	15,5%	0,5%
Fourgons	44,8%	17,3%	10,1%	10,0%	6,2%	1,7%	9,1%	0,8%
Bennes	30,2%	12,0%	12,5%	12,2%	12,8%	11,1%	6,3%	2,9%
BTP	26,2%	7,2%	29,5%	12,4%	9,6%	11,3%	2,8%	1,1%
Frigorifiques	50,3%	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 2m2025	RENAULT	IVECO	MERCEDES	VOLVO	M.A.N.	SCANIA	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	38,1%	6,1%	15,2%	9,6%	4,6%	10,7%	15,7%	-
Fourgons	47,0%	22,4%	4,7%	6,2%	14,9%	1,2%	3,3%	0,3%
Bennes	26,9%	14,0%	11,4%	13,6%	13,6%	9,2%	7,6%	3,6%
BTP	35,3%	6,0%	18,3%	6,9%	15,1%	12,4%	4,1%	1,8%
Frigorifiques	55,5%	17,7%	3,1%	10,5%	1,8%	6,5%	4,9%	-
Plateaux	28,7%	6,5%	21,5%	13,6%	7,6%	15,8%	5,9%	0,5%
Citernes	31,6%	9,5%	3,2%	12,6%	18,9%	21,1%	3,2%	-
Divers	54,9%	10,1%	6,7%	4,7%	7,7%	8,2%	1,3%	6,4%
TOTAL	40,6%	13,0%	10,5%	9,8%	9,7%	9,1%	5,3%	2,0%

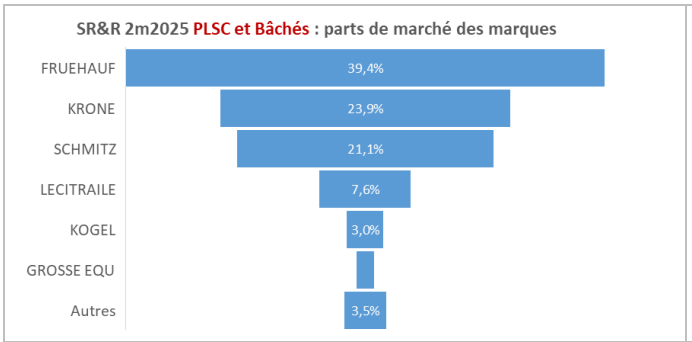
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

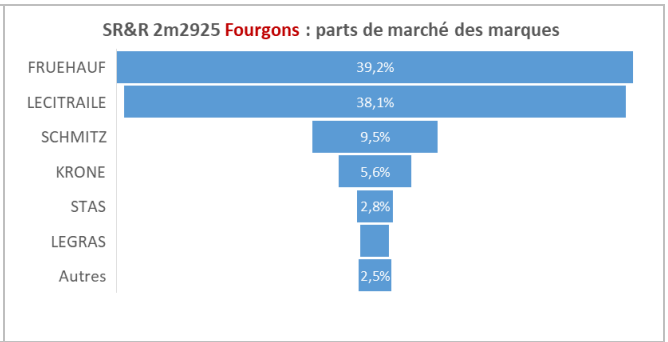
Semi-remorques et Remorques France *(source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)*

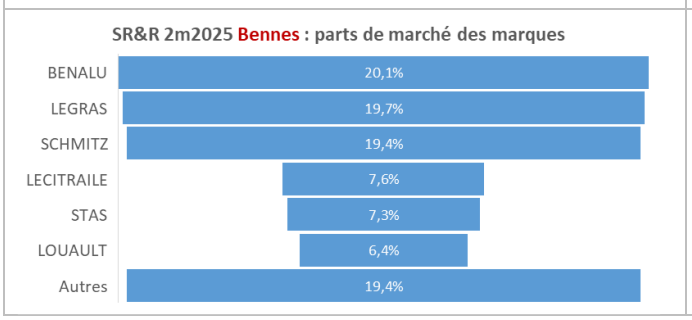


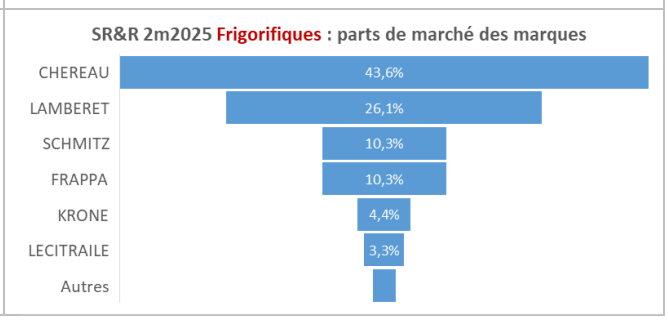


Sur 2 mois 2025, le top-5 des marques sur la marché total SR&R est identique à celui de la moyenne de l'année 2024









© BDO Advisory – Mars 2025