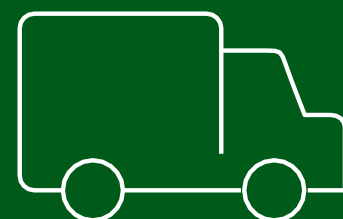


L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN 2025

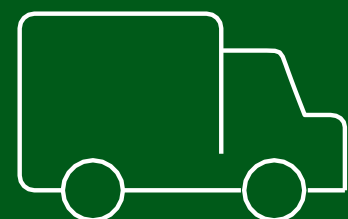
AGENDA



Sommaire

1. Bilan 2025 du marché des véhicules industriels
2. 2026 : une année clé pour la transition énergétique
3. État du parc et perspectives

INTERVENANTS



Athina Argyriou

Présidente Déléguée de la CSIAM



Benoit Tanguy

Président de la branche véhicules
industriels de la CSIAM et
Président Directeur général
de Scania France

PRÉSENTATION DE LA CSIAM



La Chambre Syndicale Internationale
de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM)
représente depuis plus de 100 ans
les constructeurs internationaux présents
en France (deux roues moteur, véhicules légers
et véhicules industriels).

Au sein de sa **branche véhicules industriels**, la
CSIAM affiche **70% des immatriculations de cette
catégorie** (poids lourds, bus et autocars)
avec ses 11 adhérents.





1

Bilan 2025 du marché des véhicules industriels

Marché européen Q1 – Q3 2025






Évolution des immatriculations neuves des véhicules > 3,5T¹

(Volume et Variation en % - Source : ACEA)

UE	UE 2024	249 844	
	UE 2025	225 483	⬇️ - 9,8%
France	France 2024	38 371	
	France 2025	33 222	⬇️ - 13,4%

Zoom sur les typologies d'énergies pour les véhicules > 3,5T¹

(en % de part de marché neuf – Source : ACEA)

		UE	France
	Gazole	93,5%	87,2%
	Électrique*	3,8%	3,3%
	Autres**	2,6%	9,5%

*Comprend les véhicules électriques à batterie et les hybrides rechargeables.

**Comprend les véhicules électriques à pile à combustible (FCEV) et les véhicules fonctionnant au gaz naturel, au gaz de pétrole liquéfié (GPL), à l'E85/éthanol et à d'autres carburants.

¹Comprend également les véhicules N2 électriques et GNV de 3,5T de PTAC avec bonus

Véhicules Utilitaires : un pilier du tissu entrepreneurial local et de la mobilité durable



Évolution des immatriculations neuves des VUL¹ et VU² sur 2025 vs 2024
(Volume et Variation en % - France métropolitaine - Source AAA DATA)

Poids	2025	
	Volume	Variation en %
≤ 3,5T	360 190	-5,6%
3,5T < VU < 7,5T	3 475	+1,0%
Total général	363 665	

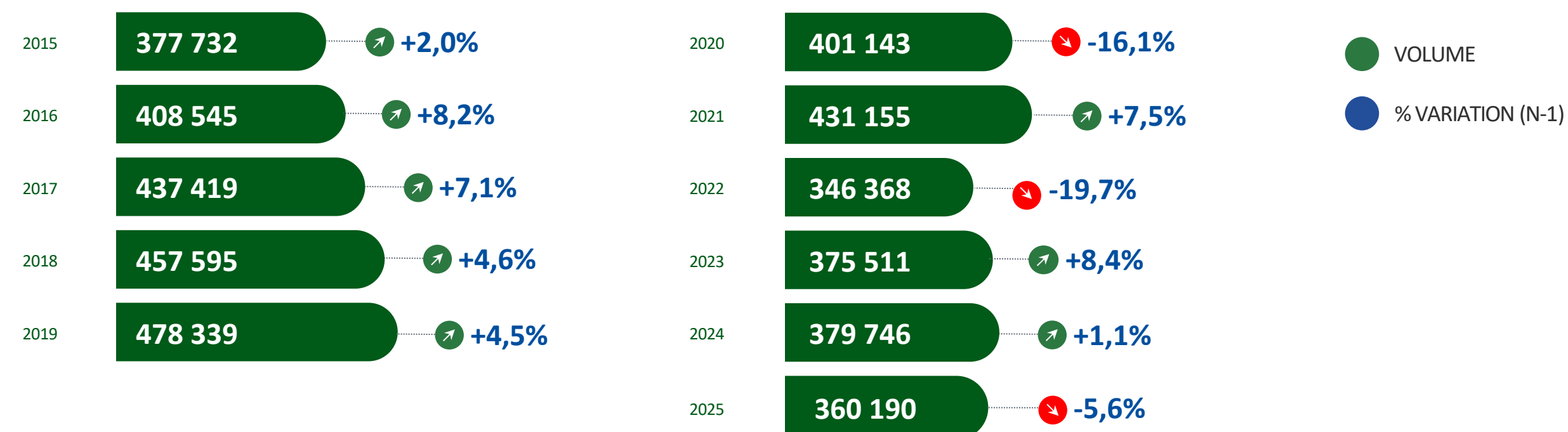
¹ Véhicules utilitaires légers ≤ 3.5T avec transport de marchandises et transport en commun de voyageurs
² Véhicules utilitaires 3.5T < VU < 7,5T, avec transport de marchandises et transport en commun de voyageurs, incluant les véhicules N2 électriques et GNV de 3,5T de PTAC avec bonus

Véhicules utilitaires légers¹ : un marché en baisse en 2025



Evolution des immatriculations neuves des véhicules utilitaires légers¹ de 2015 à 2025

(en volume par année et en % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



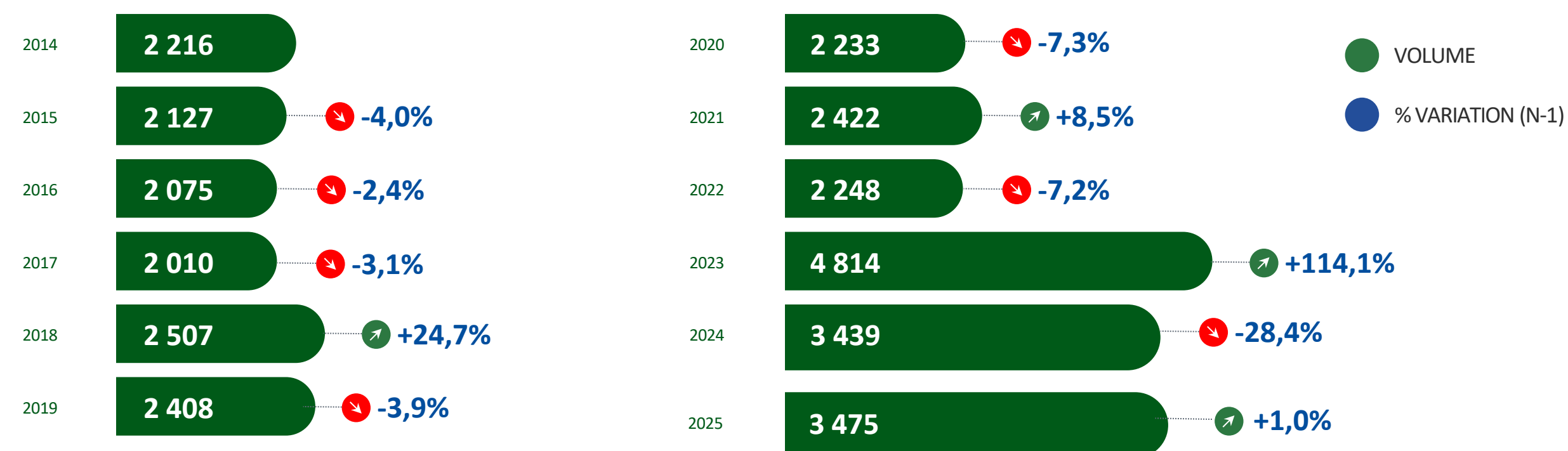
Les immatriculations de VUL diminuent de 5,6% en 2025.

Véhicules utilitaires² (Segment 3,5T < VU < 7,5T) : Un marché qui se maintient



Évolution des immatriculations neuves des véhicules utilitaires² de 2015 à 2025

(en volume par année et en % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



Le marché des véhicules utilitaires (3,5T < VU < 7,5T) est stable, avec 3 475 immatriculations en 2025.

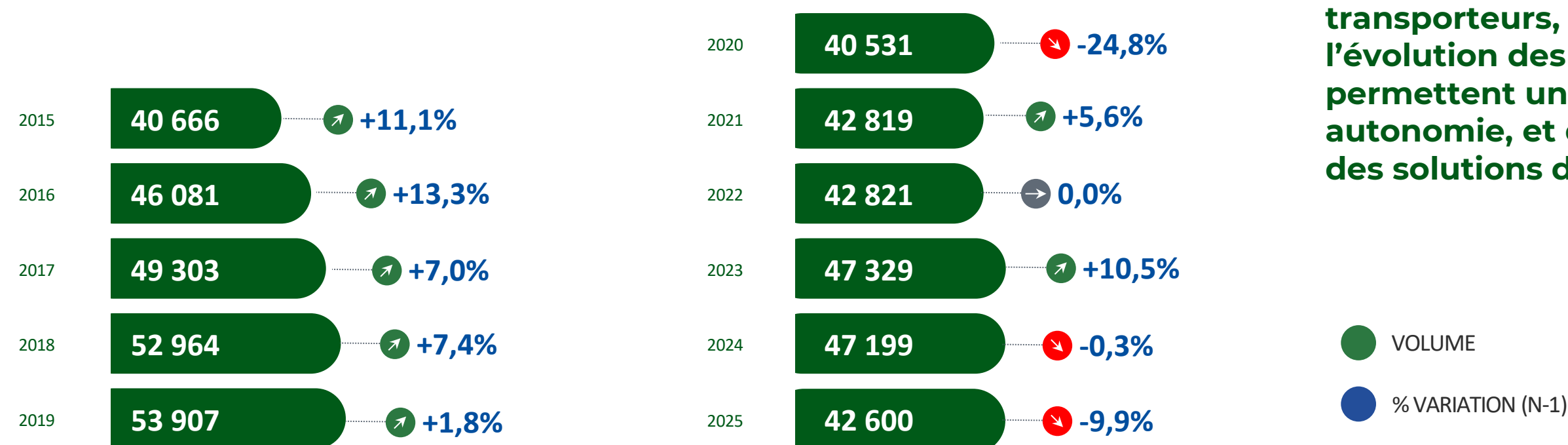
Poids lourds³ : un marché en baisse dans un contexte économique complexe

Laurent d'Arnal,
Directeur Commercial Volvo Trucks France

Le marché a connu une période de forte récession sur la première partie de l'année 2025 et a amorcé un redressement sur la fin d'année qui laisse augurer une activité 2026 meilleure que prévue. Le passage à l'électromobilité entre presque systématiquement dans les solutions envisagées par les transporteurs, du fait de l'évolution des technologies, qui permettent une meilleure autonomie, et d'un accès facilité à des solutions de recharge.

Évolution des immatriculations neuves des poids lourds³ de 2015 à 2025

(en volume par année et en % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



Après une année particulièrement haute, le marché retombe à 42 600 immatriculations en 2025. La baisse observée sur le premier semestre de l'année est compensée par une **reprise des commandes sur le second semestre**.

Cette baisse s'inscrit dans un **contexte économique complexe**, limitant l'arrivée de nouveaux clients sur le marché, ce dernier étant principalement **soutenu par les opérations de renouvellement des flottes**.

Malgré une baisse, le marché se maintient à des **volumes correctes**, proches de ceux observés entre 2020 et 2022.

Les constructeurs anticipent **une année 2026 plus stable** que 2025.

Poids lourds³ : 90% du volume immatriculé représenté par les 16T et plus



Répartition des immatriculations neuves des poids lourds³ par tonnage
(en volume par année et en % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)

Poids	2023	2024	2025
	Volume	Volume	Volume
7,5T ≤ VI < 16T	3 718	4 617	4 155
≥ 16T	43 611	42 582	38 445
Total général	47 329	47 199	42 600

³ Poids lourd supérieur ou égal à 7.5T

Une baisse observée sur les deux segments malgré une certaine stabilité des porteurs



Volume des porteurs et tracteurs routiers et taux de croissance

(Immatriculations neuves en volume et % de variation – France métropolitaine - Source AAA DATA)

	2023	2024		2025	
	Volume	Volume	Variation en %	Volume	Variation en %
Porteurs	18 880	21 689	+14,9%	19 732	-9,0%
Tracteurs routiers	28 449	25 510	-10,3%	22 868	-10,4%
Total général	47 329	47 199	-0,3%	42 600	-9,7%

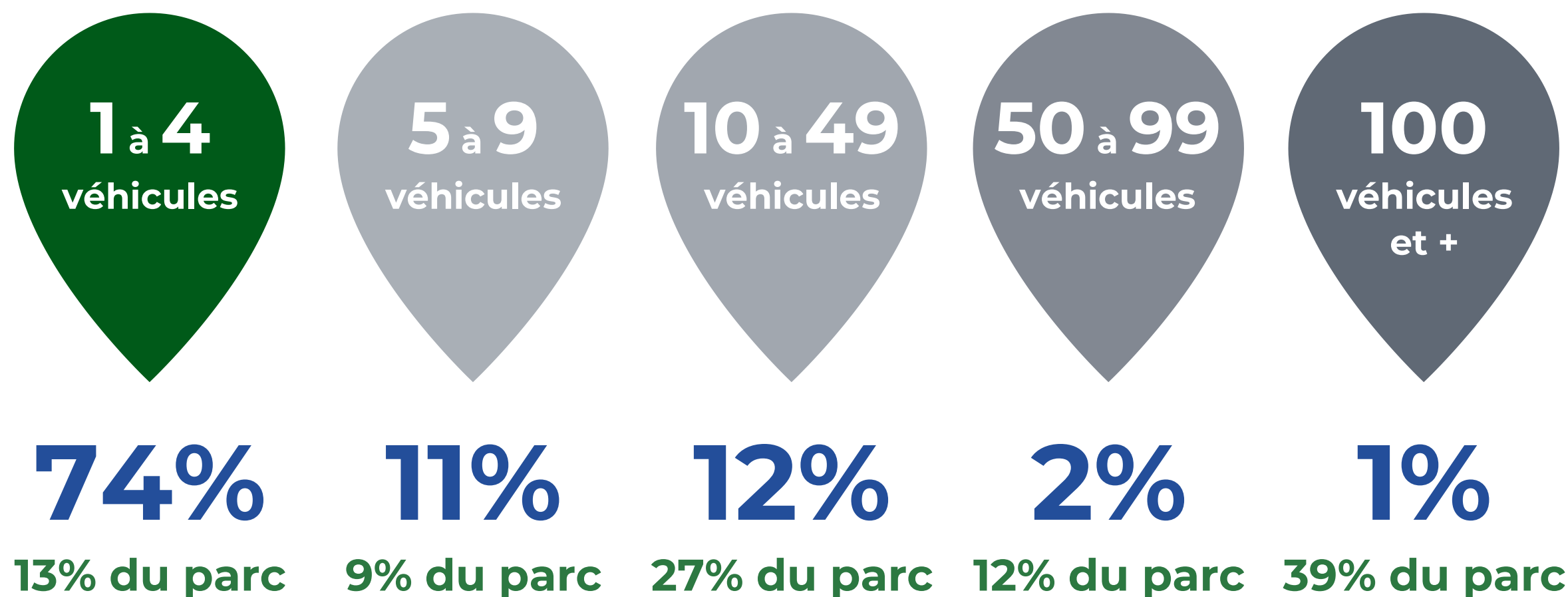
Malgré une baisse de en 2025, le recul des immatriculations est partiellement compensé par une **reprise enregistrée au cours du second semestre 2025**.

Les porteurs affichent une certaine stabilité sur ces dernières années (18 880 en 2023).

Poids lourds³ : les ¾ des clients ont une flotte de moins de 5 véhicules

Caractéristiques des entreprises possédant des poids lourds³
(TRR + Porteurs) par taille de parc

- Répartition du parc de poids lourds détenus
- Répartition des entreprises



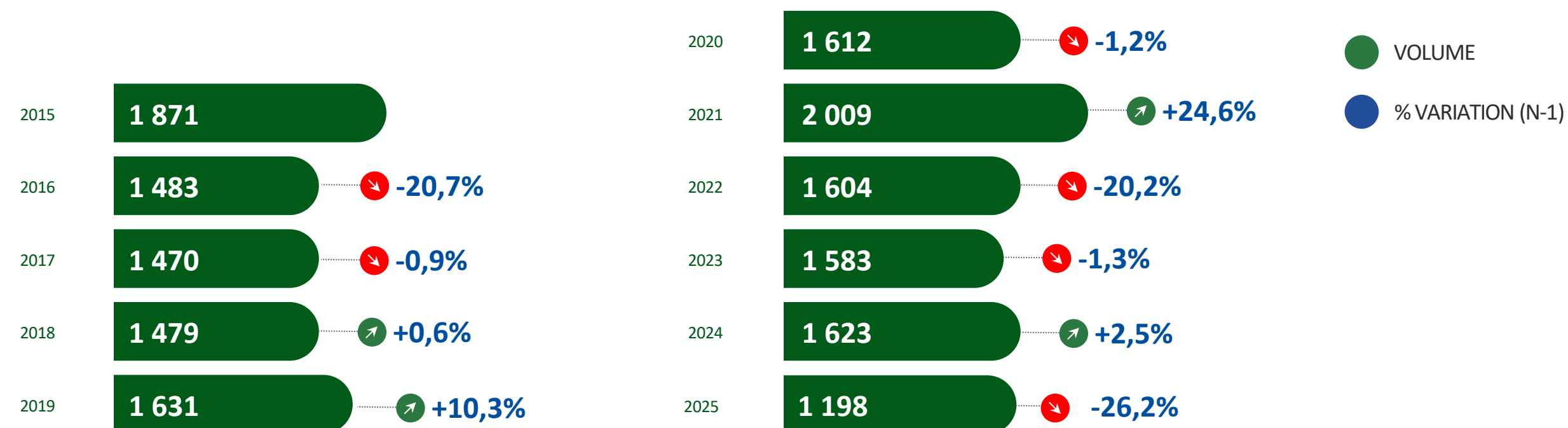
85% des entreprises représentent 22% du parc.

Bus⁴ : une forte baisse



Évolution des immatriculations des bus⁴ neufs de 2015 à 2025

(en volume par année et % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



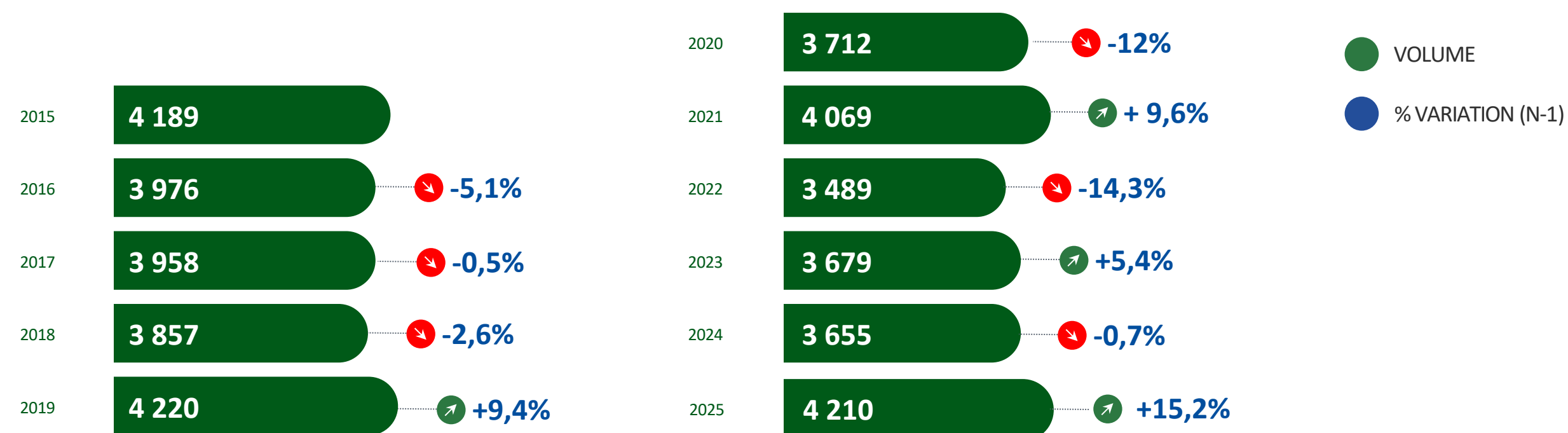
Avec 1 198 immatriculations, le marché recule de 26,2 %, une évolution liée aux capacités de livraison des constructeurs, et non à un manque de commandes.

Cars⁶ : un marché en hausse



Évolution des immatriculations neuves des cars⁶ de 2015 à 2025

(en volume par année et % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



Le **marché a été dynamique** en 2025, avec une hausse de 15,2% des immatriculations qui s'explique notamment par une **reprise du tourisme**.



2






2026 : Une année clé pour la transition énergétique

Véhicules utilitaires légers (VUL)¹: une transition énergétique amorcée



Zoom sur les typologies d'énergies pour les véhicules utilitaires légers¹

(en % de part de marché - France métropolitaine - source AAA DATA)

	2023	2024	2025
 Gazole*	77,6%	77,6%	76,9%
 Essence	11,3%	11,0%	7,1%
 Électrique	7,3%	6,9%	9,6%
 Hybrides	2,7%	3,3%	5,8%
 Autres**	1,1%	1,2%	0,6%

*comprend l'usage de biocarburants non exclusifs

**hydrogène, superéthanol, GNV

Plus de 15% des VUL roulent déjà avec des énergies alternatives.

Focus sur l'électrique





(Volume et % par rapport à l'ensemble des VU électriques par tonnage)

	2023	2024		2025	
	Volume	Volume	Variation	Volume	Variation
≤ 3,5T	16 226 immatriculations	26 238 immatriculations	-4,2%	34 421 immatriculations	+31,1%

Véhicules utilitaires² (Segment 3.5T < VU < 7,5T) : l'électrique deuxième motorisation



Zoom sur les typologies d'énergies pour les véhicules utilitaires²
(en % de part de marché - France métropolitaine - source AAA DATA)

	2023	2024	2025
 Gazole*	44%	72,9%	67,0%
 Électrique	52,6%	18,5%	24,2%
 Gaz	2,9%	8,4%	8,6%
 Autres**	0,5%	0,2%	0,2%

*comprend l'usage de biocarburants non exclusifs
**essence, essence hybride non rechargeable, essence hybride rechargeable

Focus sur l'électrique
(Volume et % par rapport à l'ensemble des VU électriques par tonnage)

	2023	2024		2025	
	Volume	Volume	Variations	Volume	Variations
3,5T < VU < 7,5T	4 814 immatriculations	3 439 immatriculations	- 28,4%	3475 immatriculations	+ 1,0%







Après une année de hausse, la part du gazole dans les parts de marché diminue en 2025.

Les énergies alternatives affichent 27% des parts de marche, avec une augmentation significative de la part de l'électrique dans le mix énergétique.

Poids lourds³ : les énergies alternatives se maintiennent

Zoom sur les typologies d'énergies pour les poids lourds³

(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - source AAA DATA)

	2023	2024	2025
 Gazole*	92,3%	89,7%	89,2%
 B1/B100 exclusif	3%	5,8%	5,4%
 Gaz	3,5%	3,1%	2,8%
 Électrique	1,2%	1,4%	2,0%
 Hydrogène	0%	0%	0%
 Autres**	0%	0%	0,5%

*comprend l'usage de biocarburants non exclusifs

**GPL, éthanol

Les énergies alternatives se maintiennent à 10,2% des immatriculations (contre 10,3% en 2024), avec une augmentation de la part des électriques dans le mix. Après un ralentissement en début d'année, les immatriculations de véhicules électriques ont de nouveau augmenté au second semestre 2025.

Malgré une progression globale encore limitée du marché électrique, deux évolutions majeures se dégagent : une dynamique très forte au second semestre, malgré un contexte économique complexe, et un véritable basculement d'une phase d'exploration technologique vers une exploitation commerciale, portée par la confiance acquise auprès des clients.

Ulrich Loebich,
Président de Daimler Truck France

L'électrification du secteur : une dynamique désormais enclenchée

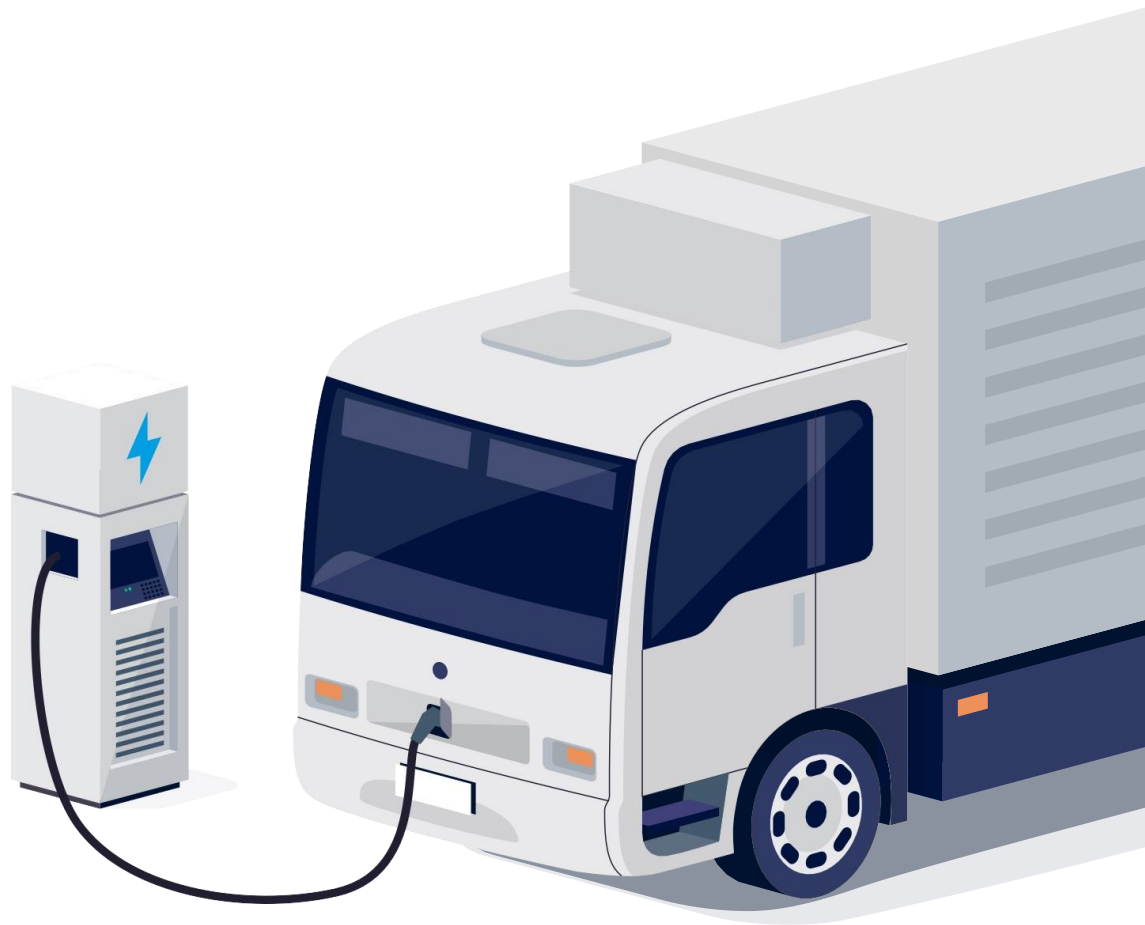
L'offre de véhicules électriques s'est aujourd'hui fortement structurée, avec 45 modèles disponibles sur le marché selon l'ACEA.

Le cadre de soutien à l'investissement demeure favorable. **Le dispositif de suramortissement** est pérenne jusqu'en 2030, offrant une visibilité et une continuité appréciables pour les acteurs souhaitant engager leur transition.

Par ailleurs, la création de **fiches CEE** permet désormais de mobiliser des aides financières à l'achat des véhicules. Un travail d'accompagnement a été mené du côté des constructeurs afin de rendre ces dispositifs opérationnels. À ce jour, les procédures sont pleinement en place et **les premiers retours sur le fonctionnement et l'efficacité du dispositif sont positifs**.

Genre	2024	2025	%Var 2024
Porteurs électriques	489	538	+10,0%
Tracteurs routiers électriques	164	327	+99,4%

À ce jour, l'offre est disponible et les dispositifs d'aide à l'investissement sont en place. La prochaine étape consiste à **développer le réseau de recharge** afin de permettre la transition.







Bus⁴ : une transition énergétique très avancée



Zoom sur les typologies d'énergies pour les bus⁴

(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - source AAA DATA)

	2023	2024	2025
 Gaz	53,6%	46,6%	24,3%
 Électrique	24,1%	35,5%	49,3%
 Gazole*	20,7%	17,9%	22,4%
 Hydrogène	1,6%	0%	4,0%





*comprend l'usage de biocarburants non exclusifs

Pour la première fois, **l'électrique s'impose comme la première énergie**. Les énergies alternatives représentent 77,6% des immatriculations.

Cars⁶ : une transition écologique qui cherche son élan



Zoom sur les typologies d'énergies pour les cars⁶
(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - Source AAA DATA)

	2023	2024	2025
 Gazole*	84,6%	86,6%	81,9%
 Gaz	12,6%	10,7%	14,3%
 B1/B100 exclusif	2,3%	1,6%	2,5%
 Électrique	0,5%	1,1%	1,3%

*comprend l'usage de biocarburants non exclusifs

La **part de gazole dans les immatriculations est en baisse**, bien qu'elle se maintienne à 81,9%.

Les **énergies alternatives progressent**, mais peinent encore à s'imposer, avec une part de 18,1 %. La part des différentes énergies alternatives (gaz, B1, électrique) dans les immatriculations a augmenté.

⁶ Cars de plus de 7,5T

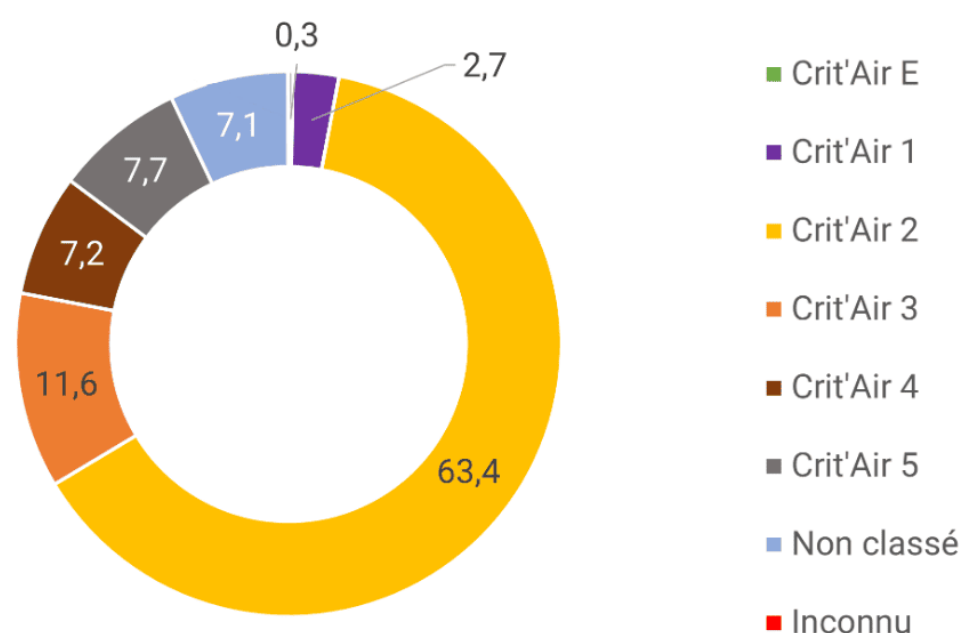


3

Etat du parc et Perspectives

État du parc des VI à partir de 3,5T

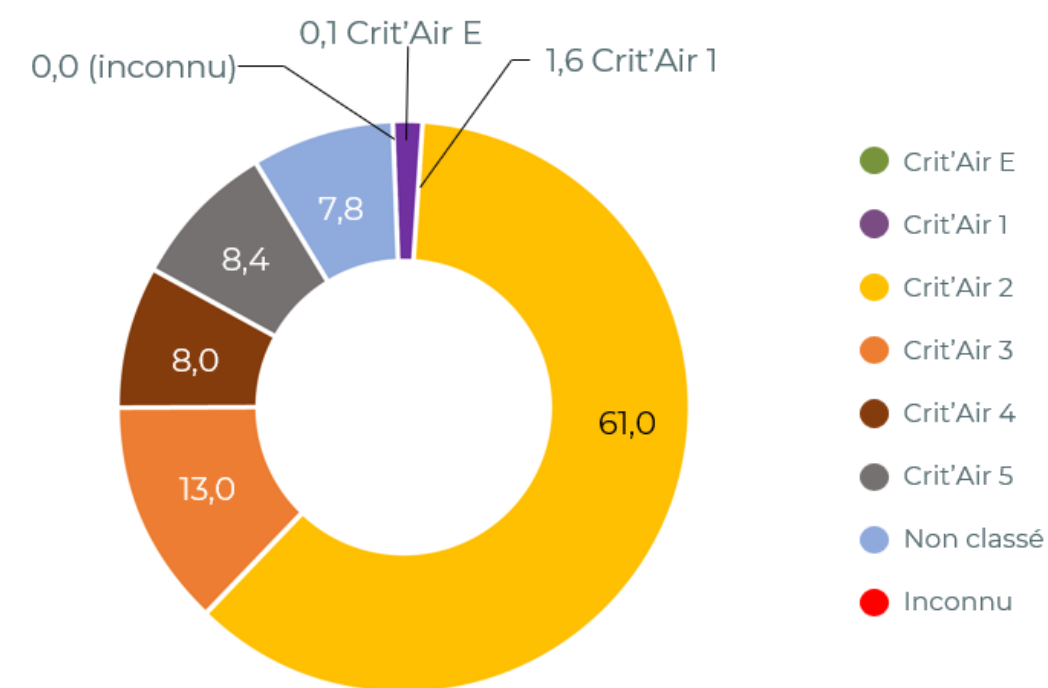
Répartition du parc des poids lourds par vignette Crit'Air au 1^{er} janvier 2025
(concerne les poids lourds > à 3,5T)



©SDES

Sources : SDES, RSVERO, données provisoires

Répartition du parc des poids lourds par vignette Crit'Air au 1^{er} janvier 2024
(concerne les poids lourds > à 3,5T)



La part des véhicules non-classés, des Crit'Air 5, 4 et 3 a diminué dans le parc des poids lourds (33,6% du parc). La part des véhicules Crit'Air 2 (Euro 6), qui représentait déjà la majorité du parc, a augmenté de 2,4%.

La part de poids lourds Crit'Air 1 et Crit'Air E augmente également.

Conclusions



1

Sécuriser et pérenniser les dispositifs d'aide à l'achat - Les dispositifs de soutien, en particulier les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), **ont démontré leur efficacité** et font l'objet de retours très positifs de la part des acteurs du secteur. Pour permettre au marché des véhicules industriels de poursuivre sa trajectoire de décarbonation, **la stabilité des dispositifs** et **une visibilité à l'horizon 2030**.

2

Soutenir le déploiement des infrastructures de recharge - L'offre de véhicules électriques est désormais disponible, tout comme les dispositifs d'aide permettant de réduire l'écart de TCO avec les motorisations thermiques. **La priorité réside désormais dans le développement d'un maillage de recharge** adapté aux besoins des transporteurs. Cela implique de :

- Faciliter la délivrance des autorisations administratives ;
- Accompagner l'accès au foncier pour l'implantation des bornes ;
- Donner de la visibilité sur le coût de l'énergie.

3

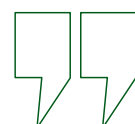
Garantir une approche cohérente et européenne de l'éco-score – Afin de soutenir l'industrie française et européenne, celui-ci doit impérativement s'inscrire dans un cadre européen harmonisé. Un éco-score strictement national entraînerait une fragmentation du marché, complexifiant les décisions d'investissement sur le territoire. **Seule une méthodologie européenne permettra de concilier objectifs environnementaux et compétitivité industrielle.**

4

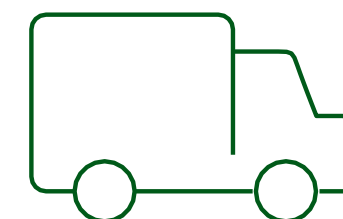
Impliquer les chargeurs dans la trajectoire de décarbonation - Le projet de loi-cadre prévoit une trajectoire reposant sur des **objectifs** de recours minimal à des poids lourds zéro émission, intégrant la participation des chargeurs. L'adoption de cette trajectoire permettrait de confirmer **la mobilisation de l'ensemble des acteurs du secteur** en faveur de sa transition énergétique.



La transition vers le transport lourd électrique est en cours , cette transition vers l'électrification amène une performance énergétique accrue et la création de valeur durable pour nos clients.



Benoit Tanguy,
Président de Scania France



QUESTIONS & RÉPONSES

**Un grand merci d'avoir été
présents !**

Rendez- vous :

→ au prochain point presse de la CSIAM
en septembre 2025



2025: année clé pour la transition écologique

Contexte réglementaire

SGPE

BAISSE DE

33,8%

DES GES EN FRANCE
EN 2030 PAR
RAPPORT À 2022

Le secteur des transports est le premier poste d'émission de GES en France (31%).
Les poids lourds, bus et cars compris, réalisent **6% de circulation** (contre 76% pour les voitures particulières) mais représentent **22% du total des GES émis par le secteur des transports**.

L'évolution du marché des véhicules industriels de 2025



Camions, Autobus et Autocars : Règlement européen sur les émissions de CO₂ (VECTO)

Poids lourds (Objectifs de réduction de CO₂)

- **-15% en 2025 par rapport à 2019.** Poids lourds de + de 16 T (Période de reporting : 1er juillet 2025- 30 juin 2026)
- -43 % en 2030. (+poids lourds de plus de 7,5T, et camions moyens de 5 à 7,4T)
- -64% en 2035 (+ BOM et camions de chantier)
- -90% en 2040

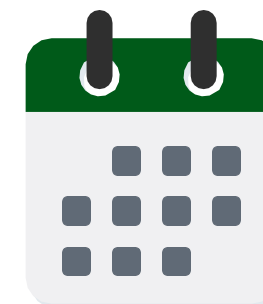
Bus interurbains et Cars (Objectifs de réduction de CO₂)

- 43 % en 2030 (Période de reporting: 1er juillet 2025- 30 juin 2026)
- 64% en 2035
- 90% en 2040

Bus urbains (Objectif de parts de vente):

90 % en 2030 et 100 % en 2035 de ventes de bus 0 émission.

Pour les bus et les cars, seuls les tonnages de plus de 7,5T rentrent dans le champ d'application du Règlement.



VUL: Règlement sur les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les VP et les VUL (CAFE).

Objectifs de réduction des émissions de CO₂ :

- **-15% en 2025,**
- -50% en 2030,
- -100% en 2035.