



COMMUNIQUE DE PRESSE

Résultats semestriels 2025 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel et du Transport Routier de Marchandises

Baisse des immatriculations au 1^{er} semestre 2025 à -19,9%

Un deuxième semestre 2025 attendu moins négatif

Un abaissement du plancher de la fourchette des immatriculations : entre -19% et -16%

Un 1^{er} semestre 2025 en très forte baisse, tous les signaux sont au rouge

- -15,2 % d'immatriculations en Europe au 1^{er} trimestre 2025 vs 1^{er} trimestre 2024
- -19,9 % de baisse des immatriculations de PL > 5,1t pour la France
- ZFE remises en cause par la loi de simplification
- Ventes de véhicules électriques à l'arrêt
- Ventes de véhicules d'occasions (VO) à l'arrêt à -27 % pour les tracteurs et à -23 % pour les porteurs chez la plupart des concessionnaires.

2025 : une année en fort retrait

- 2^{ème} semestre 2025 également attendu en baisse mais pouvant bénéficier d'une base de comparaison plus favorable
- Des prévisions 2025 toujours en fort repli avec un resserrement de la fourchette vers les chiffres les plus pessimistes entre -16% et -19 %.

Paris, le 16 juillet 2025 – Publication aujourd'hui des prévisions du 2^{ème} semestre 2025 de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) de BNP Paribas Artegy sur les secteurs du Transport Routier de Marchandises (TRM) et du Véhicule Industriel (VI).

« Comme prévu, le coup de frein, qui s'est opéré au deuxième semestre 2024, s'est accéléré sur les 6 premiers mois de 2025 avec une marche arrière de près de -20 % s'appuyant sur une base de comparaison défavorable. Les prochains mois devraient confirmer la baisse des immatriculations malgré un deuxième semestre 2024 en forte baisse. L'instabilité demeure sur tous les aspects : politique, réglementaire, environnementale, économique et technologique. 2025 sera donc une année en retrait et nous resserrons nos perspectives vers le bas de la fourchette tout en conservant une vision optimiste du marché. » déclare Arnaud Villéger, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.



Ralentissement en Europe et en France

1/ Une baisse des immatriculations sur toute l'Europe : -15,2 %

Le marché des véhicules industriels de 3,5t et + en Europe a subi une année 2024 en recul, avec 392 175 véhicules immatriculés, en baisse de 5,5 % par rapport à 2023, qui avait été une année exceptionnelle.

Pour le 1er trimestre 2025, le ralentissement pour les véhicules de 3,5t se poursuit, puisqu'on perd 15,2 % d'immatriculations par rapport au 1er trimestre 2024. La baisse des ventes de VI a commencé au 3ème trimestre 2024, où le nombre d'immatriculations par trimestre est descendu sous les 100 000 unités sur l'ensemble de l'Europe, alors que lors des six trimestres précédents, il était situé au-dessus.

L'Allemagne, pays dominant pour les immatriculations de VI de 3,5t et +, s'effondre en repli de -25,4 %. L'Espagne, après une très bonne année 2024 avec +120 % et 32 140 immatriculations, recule au 1er trimestre 2025 de 13 %.

L'Italie, qui a stagné en 2024 (-0,7 % à 28 698 véhicules), recule pour sa part au 1er trimestre de 9,4 %. L'Europe de l'Est se replie au 1er trimestre 2025 de 10,8 %, dont la Pologne de 12,5 % après une année 2024 particulièrement difficile où les immatriculations avaient reculé de 18,9 % pour l'ensemble des pays de l'Est et de 20,9 % pour la seule Pologne.

2/ Un marché français en net repli : -19,1 % sur les 5 premiers mois 2025

Sans atteindre des sommets comme en 2019, les immatriculations de VI de + de 5 tonnes en France ont terminé 2024 sur une bonne note à 49 056 unités, en hausse de 0,4 % par rapport à l'année précédente. La particularité de 2024 est le fort repli des tracteurs, qui ont reculé de 10,3 % à 25 510 immatriculations, et la bonne tenue des porteurs, en hausse de 15 % à 23 473.

Ce mouvement a perduré sur les cinq premiers mois de 2025 :

- Le nombre d'immatriculations de tracteurs continue de reculer, il perd 28,4 % par rapport à la même période de 2024, à 8 960 véhicules enregistrés. La baisse brutale des tracteurs a commencé en juillet 2024.
- Le nombre de porteurs recule également, mais dans une moindre proportion, de 7,2 % à 9 104 unités. Mensuellement, on ne constate pas le même arrêt brutal du marché que pour les tracteurs. Il est assez rare pour le noter que le nombre de porteurs immatriculés est supérieur à celui des tracteurs, ce qui laisse penser qu'un nombre important d'entre eux est constitué par les reliquats de carnets de commande des carrossiers-constructeurs.

Au global, le marché français se replie de 19,1 % sur les cinq premiers mois, et sur les douze derniers mois, la baisse est de 10,9 % à 44 793 immatriculations.

Sur dix ans, le positionnement des tracteurs est nettement en retrait de la moyenne, qui est de 10 909 immatriculations sur cinq mois, et seule 2020 fut une année en-deçà de 2025 à 7 186 unités. Pour les porteurs, le nombre d'immatriculations se situe légèrement au-dessus de la moyenne des dix ans à 9013 véhicules.



3/ Un marché français du VUL en repli de 8,1 %

Les VUL ont fini l'année 2024 en légère progression de 0,7 % à 381 781 immatriculations. Sur dix ans, ces deux dernières années ont été bien en-dessous de la moyenne, qui se situe à 407 466, et loin des années fastes de 2018 et 2019, où plus de 450 000 véhicules avaient été immatriculés.

Le début de l'année 2025 a été beaucoup moins favorable que celui de 2024. La baisse des immatriculations atteint 8,1 % à 148 075 véhicules, mais si le début de l'année 2024 a été très bon avec 161 106 véhicules, la suite a montré un certain ralentissement par rapport à l'année précédente.

2025 : une année de défis

1/ Un défi financier

La situation économique actuelle fragilise les trésoreries des entreprises. Ainsi le secteur est impacté par une forte croissance des défaillances.

En plus de cette baisse d'activité, les entreprises de transport doivent programmer des investissements par exemple pour faire face à la fermeture annoncée des réseaux 2G et 3G (respectivement à partir de fin 2025 et fin 2028) perturbant directement le fonctionnement de la télématique.

2/ Des délais de livraison normalisés mais qui progressent

Les délais de livraison se sont normalisés mais progressent encore. Pour les constructeurs, ils s'établissent en-dessous de 100 jours à 97, mais progressent de nouveau car ils se situaient à 87 jours en décembre dernier. Près de la moitié des concessionnaires subissent encore des délais supérieurs à 100 jours. Chez les carrossiers, les délais continuent de baisser. Ils n'ont jamais atteint les délais des constructeurs, mais sont passés de 118 jours il y a un an à 111 en décembre dernier, et sont actuellement de 104. On notera qu'ils ne sont pas passés sous les 100 jours depuis 2017.

3/ Des carnets de commandes insuffisants pour anticiper un rebond

Les carnets de commandes reculent pour les porteurs neufs (-12 %). L'investissement pour les extensions de parc est en recul et s'établit à 8,3 %, très en-deçà du volume estimé pour envisager une extension du parc.

4/ Le marché des véhicules d'occasion aussi en repli

Les ventes de VO sont en forte diminution à -27 % pour les tracteurs et à -23 % pour les porteurs chez la grande partie des concessionnaires. Les prix des tracteurs d'occasion reculent chez presque tous les distributeurs, -8 % en moyenne, comme pour les porteurs à -9 %.

5/ L'électrification de la flotte est en panne

Face à une économie en décroissance et des trésoreries qui se tendent, les mises à la route de véhicules électriques restent marginales. Malgré les efforts des constructeurs, des infrastructures de recharge en déploiement et des offres de financement et de services pour accompagner la transition, la demande n'est pas au rendez-vous faute de moyens financiers et d'un modèle économique fragile.



Prévisions 2025 de l'OVI resserrées sur le bas de la fourchette

PRÉVISIONS 2025						
	VOLUME 2024	△ VS 2023	FOURCHETTE BASSE		FOURCHETTE HAUTE	
			VOLUME 2025	△ VS 2024	VOLUME 2025	△ VS 2024
TRACTEURS	25 548	- 10,2 %	18 700	- 26,7 %	23 000	- 10 %
PORTEURS	23 398	14,7 %	20 800	- 11,4 %	18 000	- 23,1 %
TOTAL	48 946		39 500	- 19,4 %	41 000	- 16,2 %

Conclusion

Le transport a traversé de nombreuses crises ces dernières années et a toujours démontré sa forte résilience. Les années 2025 et 2026 seront donc difficiles pour l'écosystème du véhicule industriel mais celui-ci sera sans nul doute au cœur de la reprise économique européenne.

Il est vrai que les crises stimulent l'innovation en forçant les entreprises à repenser leurs modèles. Elles accélèrent l'adoption de nouvelles technologies (télématique, motorisation électrique), l'optimisation des processus et la réduction des coûts (via l'écoconduite, la meilleure organisation des tournées).

Si les enjeux climatiques demeurent, la demande d'électrification reste, à ce stade, marginale du fait d'un avenir incertain pour les ZFE et de sauts technologiques encore coûteux malgré la stabilité des aides via les CEE.

La transition est nécessaire et inéluctable mais prendra plus de temps que prévue.



Pour accéder à la publication de juillet 2025 de l'OVI, rendez-vous sur notre site le 16 juillet 2025
Pour accéder aux éditions de l'OVI 2024, cliquer ici : [OVI | BNP Paribas Artegy](#)

À propos de BNP Paribas Artegy

BNP Paribas Artegy est une marque de BNP Paribas qui commercialise, depuis plus de 25 ans, auprès des entreprises des solutions de location avec services et de gestion de parc. Multi-marques spécialiste de véhicules industriels de tout type et de toute énergie, BNP Paribas Artegy accompagne et conseille ses clients dans la définition de solutions sur mesure pour l'externalisation et la gestion de leur parc (Location Longue Durée avec services, Fleet Management, véhicules relais, télématique...). BNP Paribas Artegy gère en France un parc de plus de 9 000 véhicules.

BNP Paribas Artegy accompagne ses clients dans la Transition Energétique de leurs parcs de véhicules industriels.

À propos de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)

Créé il y a plus de 20 ans, l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) présente deux fois par an, une actualisation des prévisions de marché du véhicule industriel et du transport routier de marchandises. L'OVI réalise également des enquêtes auprès d'entreprises utilisatrices et des études de conjonctures sur le marché du véhicule industriel (en France et en Europe). Il coordonne aussi des réunions d'experts du monde du transport. Attentif aux grands défis à venir, l'OVI apporte des éléments d'analyse. Ses travaux font l'objet de publications sous forme de « Panoramas et de Prévisions », attendues par l'ensemble des experts du monde du transport. Aujourd'hui, l'OVI participe tout naturellement aux réflexions menées par les différents groupes de travail sur les enjeux environnementaux.