



# L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN 2024

# AGENDA



## Sommaire

1. Bilan 2024 du marché des véhicules industriels
2. 2025 : 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 2024 du marché des véhicules industriels

# utilitaires légers<sup>1</sup> (<3,5 t) : un pilier du tissu entrepreneurial local et de la mobilité durable



## Évolution des immatriculations neuves des VUL<sup>1</sup> et VU<sup>2</sup> sur 2024 vs 2023

(Volume et Variation en % - France métropolitaine - Source AAA DATA)

Poids	2024	
	Volume	Variation en %
≤ 3,5T	379 746	+1,1%
3,5T < VU < 7,5T	3 447	-28,4%
<b>Total général</b>	<b>383 193</b>	<b>+0,8%</b>

<sup>1</sup> Véhicules utilitaires légers ≤ 3.5T avec transport de marchandises et transport en commun de voyageurs

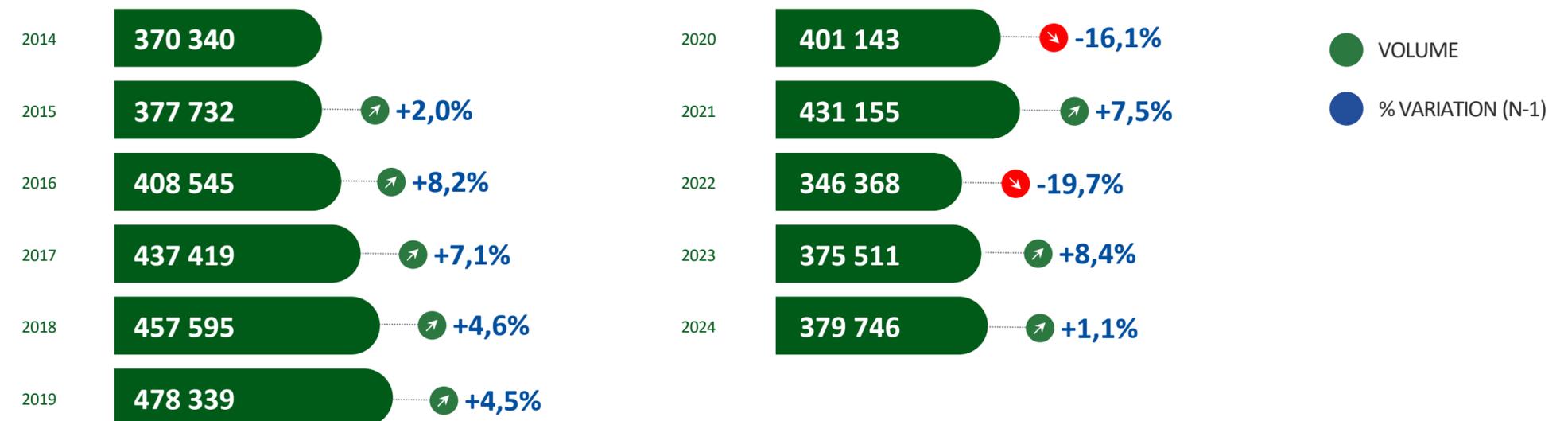
<sup>2</sup> Véhicules utilitaires 3.5T < VU < 7,5T, avec transport de marchandises et transport en commun de voyageurs

# Véhicules utilitaires légers<sup>1</sup> : un marché qui continue de progresser en 2024



## Evolution des immatriculations neuves des véhicules utilitaires légers<sup>1</sup> de 2014 à 2024

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



La location de courte durée a contribué à cette croissance sur 2024.

# Véhicules utilitaires<sup>2</sup> (Segment 3,5T < VU < 7,5T) : Deuxième meilleure année sur 10 ans



## Évolution des immatriculations neuves des véhicules utilitaires<sup>2</sup> de 2014 à 2024

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



# Poids lourds<sup>3</sup> : un marché stabilisé grâce à un carnet de commandes robuste en 2023 et début 2024



## Évolution des immatriculations neuves des poids lourds<sup>3</sup> de 2014 à 2024

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



Le **marché** s'est stabilisé à un niveau **très haut en volume** (47 201 immatriculations) Ce volume élevé reflète les livraisons des commandes 2023 et jusqu'à mi-2024.

2024 a été une année faible en entrées de commandes, ce qui augure une **baisse des immatriculations en 2025**.

# Poids lourds<sup>3</sup> : 90% du volume immatriculé représenté par les 16T et plus



## Répartition des immatriculations neuves des poids lourds<sup>3</sup> par tonnage

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

Poids	2022	2023	2024
	Volume	Volume	Volume
7,5T ≤ VI < 16T	3 140	3 718	4 632
≥ 16T	39 681	43 611	42 569
<b>Total général</b>	<b>42 821</b>	<b>47 329</b>	<b>47 201</b>

# Les poids lourds<sup>3</sup> toujours tirés par le dynamisme des porteurs



## Volume des porteurs et tracteurs routiers et taux de croissance

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

	2022	2023		2024	
	Volume	Volume	Variation en %	Volume	Variation en %
Porteurs	17 403	18 880	+8,5%	21 689	+14,9%
Tracteurs routiers	25 418	28 449	+11,9%	25 512	-10,3%
<b>Total général</b>	<b>42 821</b>	<b>47 329</b>	<b>+10,5%</b>	<b>47 201</b>	<b>-0,3%</b>

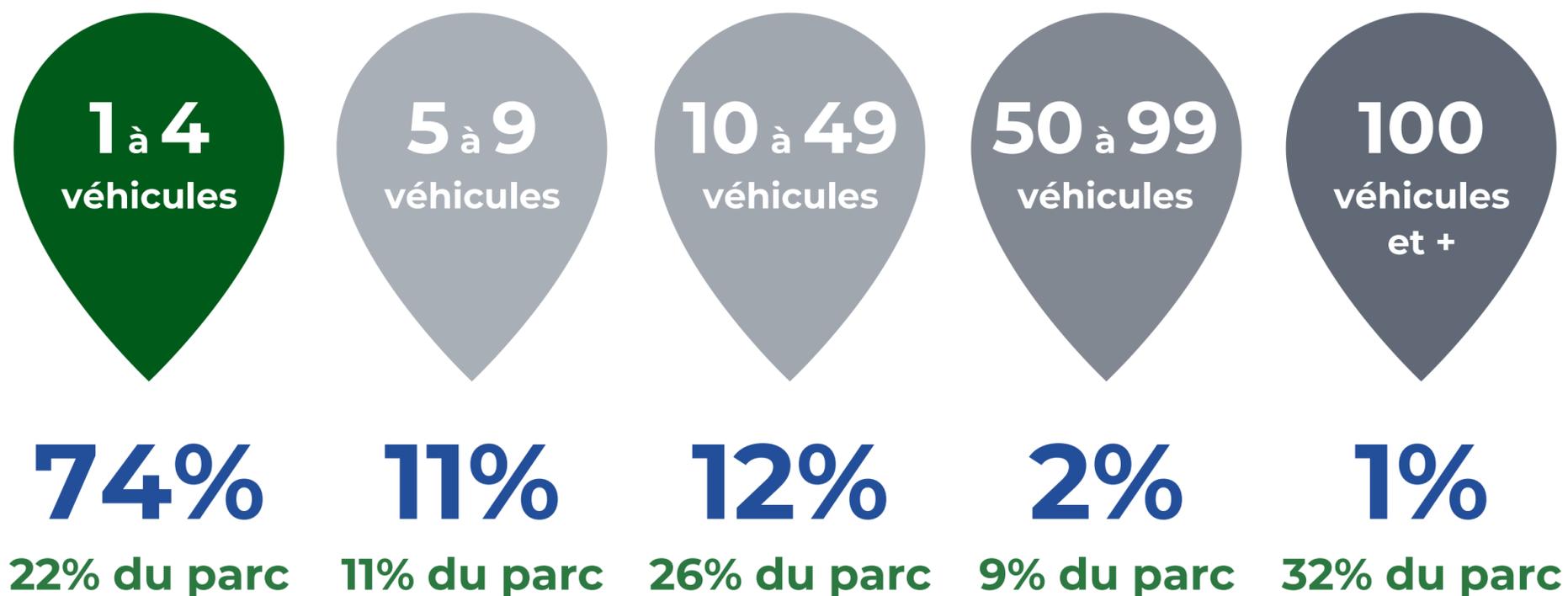
L'écart de performance entre porteur et tracteur est une question de **délais de carrossage**.

La moindre performance des tracteurs routiers reflète l'état des carnets de commande sur la deuxième partie de l'année 2024.

# Poids lourds<sup>3</sup> : les ¾ des clients ont une flotte de moins de 5 véhicules

Caractéristiques des entreprises possédant des poids lourds<sup>3</sup> (TRR + Porteurs) par taille de parc

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



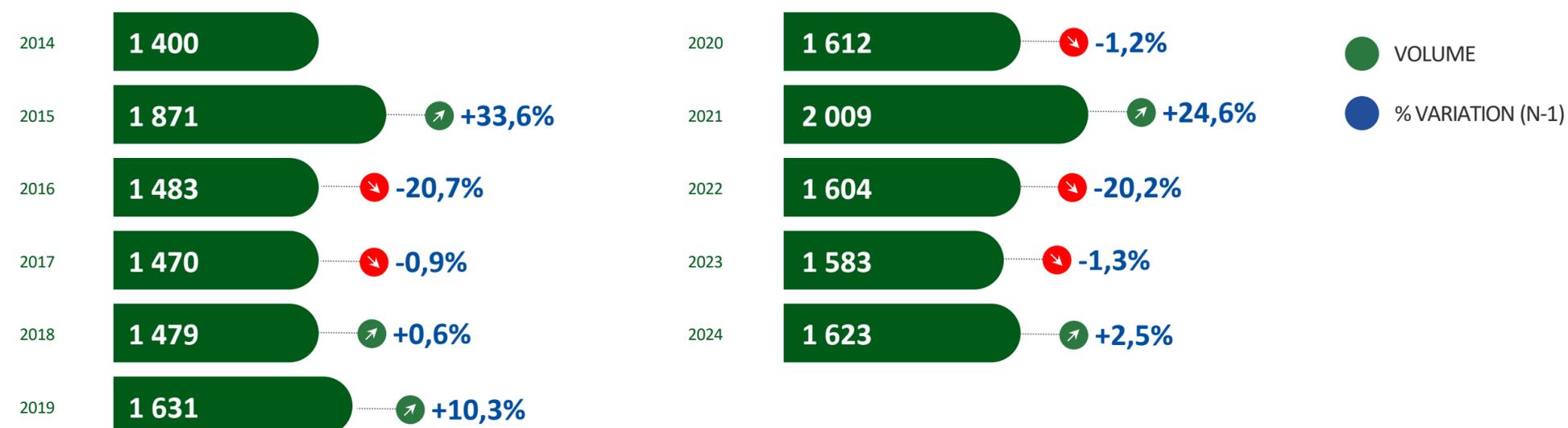
L'essentiel des clients du poids lourd sont des entreprises avec une flotte de petite taille.

# Bus<sup>4</sup> : une légère croissance dans un marché stable



## Évolution des immatriculations des bus<sup>4</sup> neufs de 2014 à 2024

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



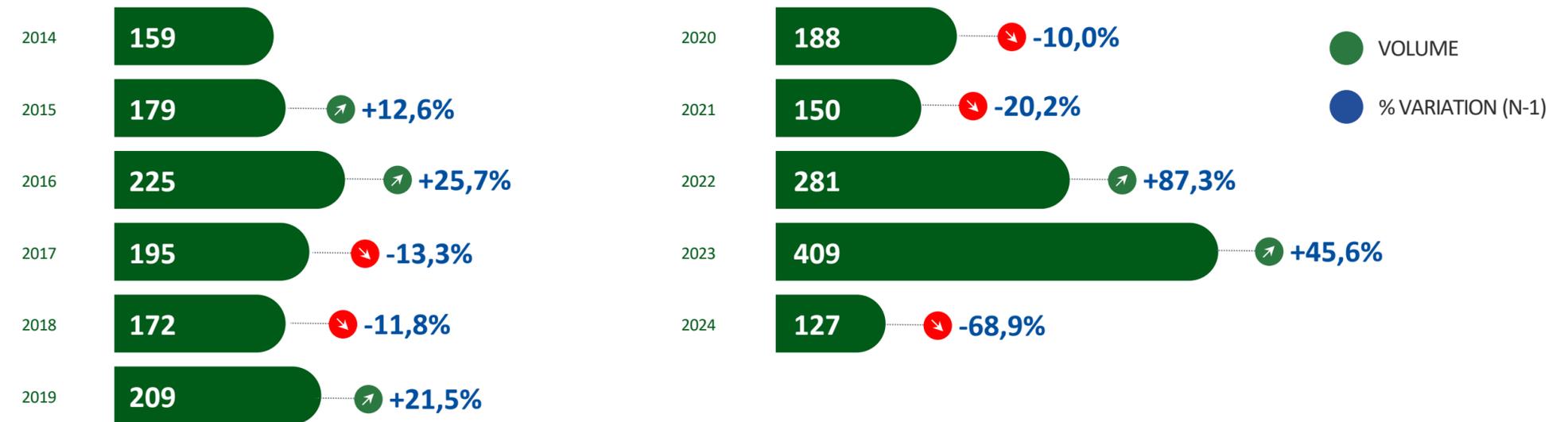
Après 2 années de croissance négative, le segment du bus affiche une **légère croissance**. Les **volumes** sont **stables**, se situant dans la **fourchette haute**.

# Mini-Bus<sup>5</sup> : un marché en baisse



## Évolution des immatriculations des mini-bus<sup>5</sup> neufs de 2014 à 2024

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



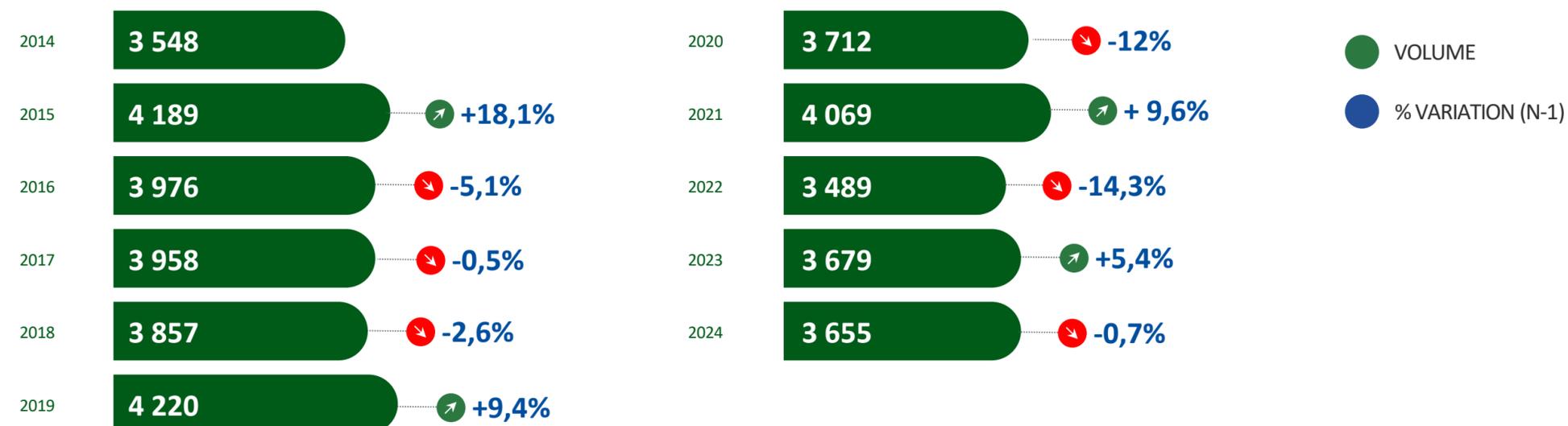
Un **marché en baisse** mais se caractérisant par de faibles volumes sur les 10 dernières années.

# Cars<sup>6</sup> : un marché qui reste stable



## Évolution des immatriculations neuves des cars<sup>6</sup> de 2014 à 2024

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



Le **marché** est **stable**, en **très légère baisse en 2024** (-0,7%).

Le segment de l'interurbain se maintient.

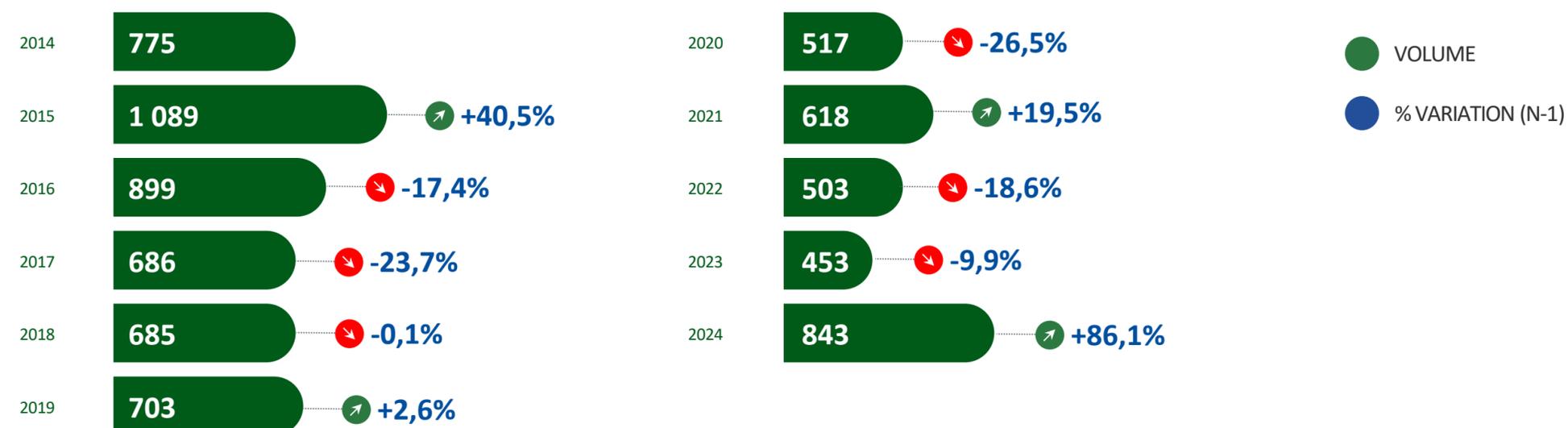
Le segment des cars de tourisme confirme sa reprise.

# Mini-Cars<sup>7</sup> : Un segment en plein essor avec une croissance spectaculaire



## Évolution des immatriculations neuves des mini-cars<sup>7</sup> de 2014 à 2024

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



L'année 2024 est une **excellente année pour le segment des minicars** qui affiche une croissance des immatriculations de plus de 86% par rapport à 2023.

Avec un volume de 843 unités, il s'agit de troisième meilleure performance du segment au cours des dix dernières années, derrière 2015 et 2016.



2

## 2025 : une année clé pour la transition énergétique

# 2025: année clé pour la transition écologique

## Contexte réglementaire

SGPE

BAISSE DE

33,8%

DES GES EN FRANCE  
EN 2030 PAR  
RAPPORT À 2022



### Camions, Autobus et Autocars : Règlement européen sur les émissions de CO<sub>2</sub> (VECTO)

#### Poids lourds (Objectifs de réduction de CO<sub>2</sub>)

- **-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 CO<sub>2</sub>)

- 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 CO<sub>2</sub> pour les VP et les VUL (CAFE).

#### Objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> :

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

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 2024

# Véhicules utilitaires légers (VUL)<sup>1</sup>: une transition énergétique amorcée



## Zoom sur les typologies d'énergies pour les véhicules utilitaires légers<sup>1</sup>

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

	2022	2023	2024
Gazole	85,5%	77,6%	77,6%
Essence	6,9%	11,3%	11,0%
Électrique	4,7%	7,3%	6,9%
Hybrides	2,2%	2,7%	3,3%
Autres	0,7%	1,1%	1,2%

**10%** des VUL roulent déjà avec des **énergies alternatives**.

## Focus sur l'électrique

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

	2022	2023		2024	
	Volume	Volume	Variation	Volume	Variation
<b>≤ 3,5T</b>	16 226 immatriculations	27 386 immatriculations	<b>+68,8 %</b>	26 238 immatriculations	<b>-4,2%</b>

# Véhicules utilitaires<sup>2</sup> (Segment 3.5T < VU < 7,5T) : l'électrique deuxième motorisation



## Zoom sur les typologies d'énergies pour les véhicules utilitaires<sup>2</sup>

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

	2022	2023	2024
Gazole	71,8%	44%	72,9%
Électrique	16,9%	52,6%	18,5%
Gaz	11,3%	2,9%	8,4%
Autres	0%	0,5%	0,2%

## Focus sur l'électrique

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

	2022	2023		2024	
	Volume	Volume	Variations	Volume	Variations
<b>3,5T &lt; VU &lt; 7,5T</b>	<b>379</b> immatriculations	<b>2 534</b> immatriculations	<b>+568,6%</b>	<b>639</b> immatriculations	<b>-74,8%</b>

Le gazole reprend des parts de marché sur l'électrique.

**Les énergies alternatives** affichent néanmoins **27% des parts de marché.**

# Poids lourds<sup>3</sup> : les énergies alternatives gagnent des parts de marché



## Zoom sur les typologies d'énergies pour les poids lourds<sup>3</sup>

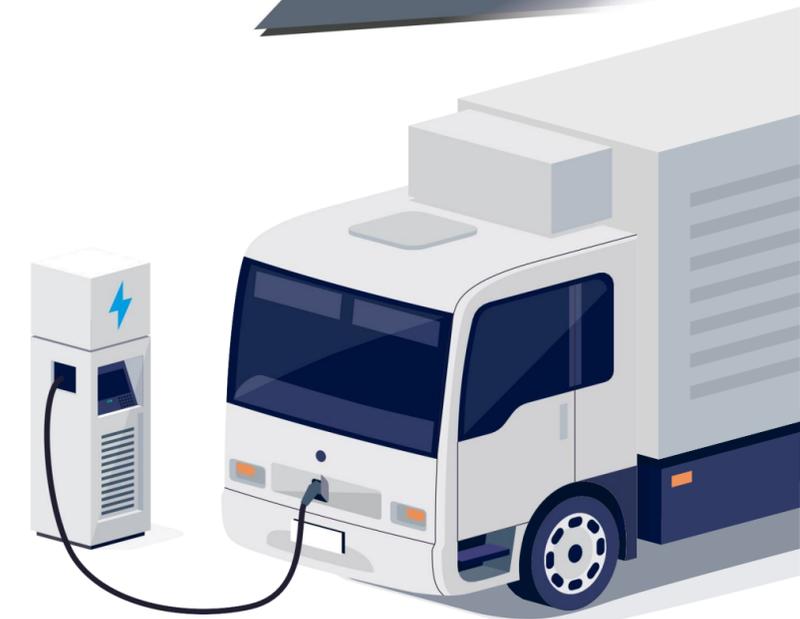
(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - source AAA DATA)

	2022	2023	2024
Gazole	94%	92,3%	89,7%
B1/B100 exclusif	1,7%	3%	5,8%
Gaz	4%	3,5%	3,1%
Électrique	0,3%	1,2%	1,4%
Hydrogène	0%	0%	0%
Autres	0%	0%	0%

**Le mix énergétique** se manifeste dans les immatriculations (**10,3% des parts de marché en énergies alternatives**).

L'évolution du mix énergétique traduit **une vraie volonté de décarboner de la part des transporteurs**.

# Poids lourds<sup>3</sup> : les BEV, le marché continue de progresser mais avec une dynamique ralentie en 2024



**Nous, constructeurs, avons les produits, fiables et performants. Donc il faut aussi qu'à nos côtés, l'écosystème du transport routier, les instances gouvernementales et les fournisseurs d'énergie fassent un effort commun pour développer les indispensables infrastructures nécessaires pour atteindre la décarbonation de la mobilité lourde.**

**Ulrich Loebich,**  
Président de Daimler Trucks France

	2022	2023		2024	
	Volume	Volume	Variation en %	Volume	Variation en %
Porteurs	114	492	331,6%	489	-0,6%
Tracteurs routiers	1	57	+5 600%	164	+187,7%
<b>Total général</b>	<b>115</b>	<b>549</b>	<b>+377,4%</b>	<b>653</b>	<b>+18,9%</b>

Une accélération ralentie sur l'électrification des poids lourds mais liée au retard dans la publication des dispositifs d'aide.

Nous sommes **toujours en phase de transition, mais les stratégies des constructeurs se dirigent de plus en plus vers l'électrification.**

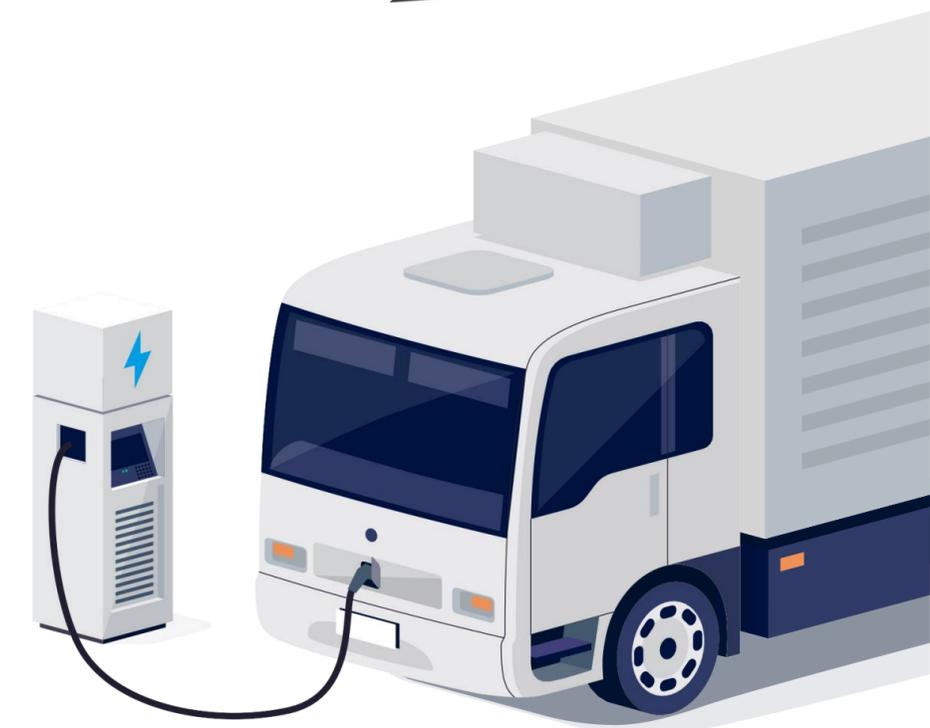
Il convient toutefois de souligner certains points de vigilance afin d'atteindre les objectifs fixés par la SNBC3.

**1,4%**  
de part de marché en 2024  
Vs 1,2 % en 2023

Stratégie nationale bas carbone 3 (SNBC3) :  
**50 % des immatriculations de poids lourds**  
**0 émission en 2030.**

# Résultats des AAP de l'ADEME 2023 et 2024\* : des immatriculations à venir

	2023	2024
AAP	862 Poids lourds cofinancés <ul style="list-style-type: none"> <li>• 493 porteurs</li> <li>• 369 tracteurs</li> </ul>	1 911 poids lourds <ul style="list-style-type: none"> <li>• 988 tracteurs</li> <li>• 923 porteurs</li> </ul>
Guichet PME		251 poids lourds cofinancés <ul style="list-style-type: none"> <li>• 88 véhicules porteurs</li> <li>• 163 tracteurs routiers</li> </ul>
Total	862 poids lourds électriques	2162 poids lourds électriques



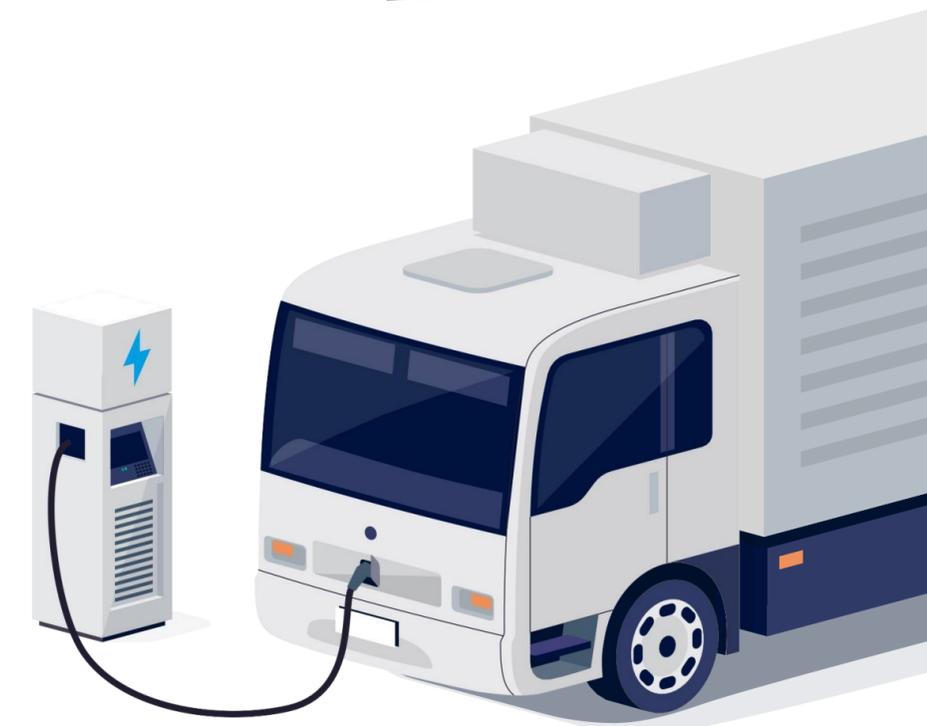
Les adhérents de la branche VI estiment que **l'électrique atteindra entre 3 à 5 % des parts de marché en 2025.**

# Les aides en 2025

Un probable mécanisme de **suramortissement** dédié pour les VUL et les poids lourds électriques.

**Une fiche CEE** : des aides simplifiées sous forme de guichet ouvert, simple d'accès et avec une visibilité pluriannuelle.

Segments	Montant en KWh cumac par véhicule	Prime CEE (MWh à 7 euros)	Bonification x4	Bonification X3	Bonification X5
Camion porteur >3,5T et <4,25T	222 300	1 556	6 224		
Camions porteurs ≥4,25T et <7,5T	433 100	3 032	12 127		
Camions porteurs ≥7,5 et <12T	671 500	4 700		14 101	
Camions porteurs ≥12 et <19T	824 000	5 768			23 072
Camion porteurs ≥19T et < à 26T	1 015 700	7 109			35 549
Camion porteur ≥ à 26T et Tracteur routier	1 918 500	13 429	53 718		
BOM agglomération en dessous de 250 000 habitants	1 572 900	11 010	44 041		
BOM agglomération au dessus de 250 000 habitants	786 500	5 505	22 022		



# Bus<sup>4</sup> : une transition énergétique très avancée



## Zoom sur les typologies d'énergies pour les bus<sup>4</sup>

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

	2022	2023	2024
 Gaz	58,1%	53,6%	46,6%
 Électrique	30,2%	24,1%	35,5%
 Gazole	11,4%	20,7%	17,9%
 Hydrogène	0,3%	1,6%	0%

Les **collectivités investissent de plus en plus dans les flottes électriques** pour atteindre leurs objectifs environnementaux.

# Mini-bus<sup>5</sup> : près de la moitié des immatriculations en énergies alternatives



**Zoom sur les typologies d'énergies pour les Mini-bus<sup>5</sup>**  
(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - Source AAA DATA)

	2022	2023	2024
 Gazole	11,4%	10%	55,1%
 Gaz	6%	7,8%	22,8%
 Électrique	82,6%	82,2%	22,1%

# Cars<sup>6</sup> : une transition écologique qui cherche son élan



**Zoom sur les typologies d'énergies pour les cars<sup>6</sup>**  
 (en % de part de marché neuf - France métropolitaine - Source AAA DATA)

	2022	2023	2024
 <b>Gazole</b>	80,8%	84,6%	86,6%
 <b>Gaz</b>	17,2%	12,6%	10,7%
 <b>B1/B100 exclusif</b>	0,2%	2,3%	1,6%
 <b>Électrique</b>	1,8%	0,5%	1,1%

Le **gazole** reste **prédominant** (86,6 % des parts de marché), et même en progression depuis 2022.

Les **énergies alternatives peinent à s'imposer** : les parts de marché du gaz et du B-1 diminuent en 2024. L'électrique double ses parts de marché mais affiche une part qui reste faible (1,1%).

# Mini-Cars<sup>7</sup> : le gazole reprend des parts de marché



**Zoom sur les typologies d'énergies pour les Mini-cars<sup>7</sup>**  
(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - Source AAA DATA)

	2022	2023	2024
 <b>Gazole</b>	95%	91,6%	95,3%
 <b>Gaz</b>	5%	6,8%	3,1%
 <b>Électrique</b>	0%	1,6%	1,6%



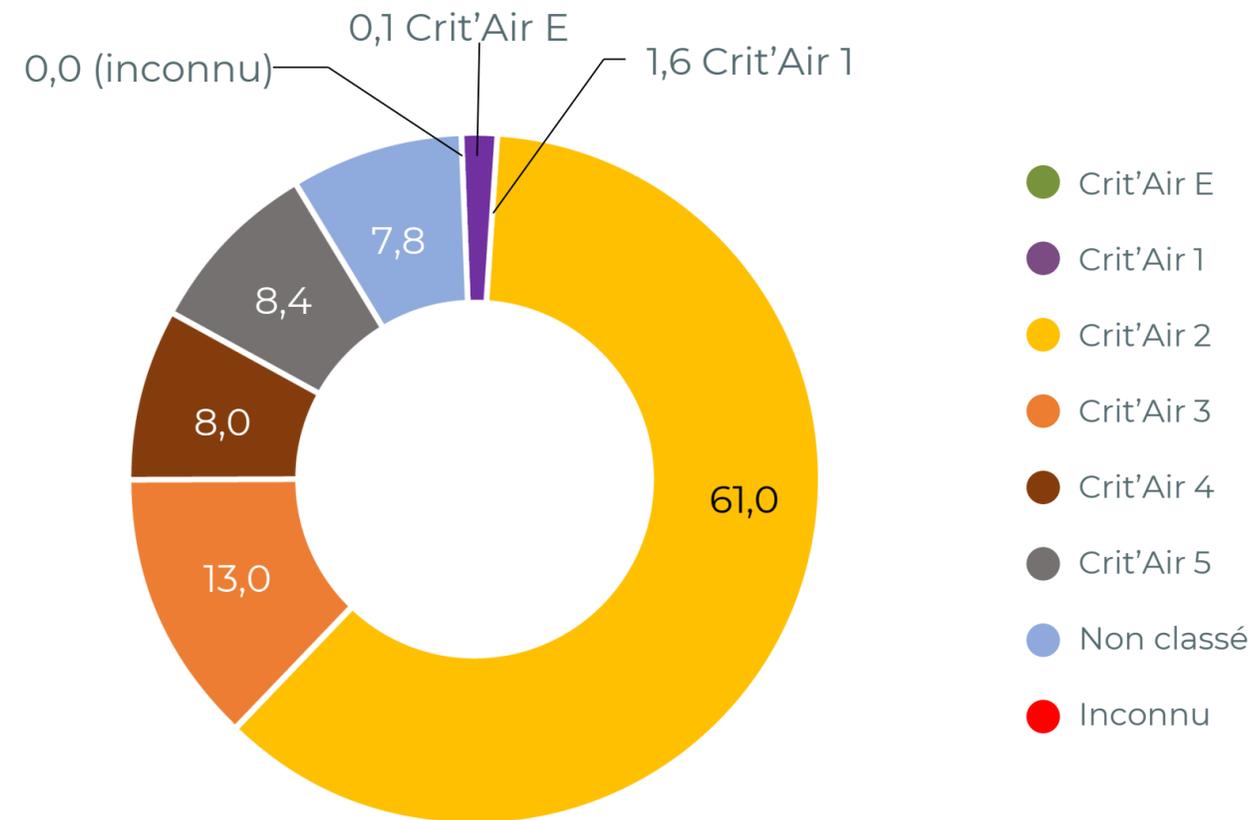
3

## État du parc et perspectives

# État du parc des VI à partir de 7,5T



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



©SDES

Sources : SDES, RSVERO, données provisoires

# Conclusions

1

Pour les constructeurs de poids lourds, **la stratégie est sans équivoque** : les **objectifs CO<sub>2</sub> fixés par la réglementation européenne restent une priorité absolue**.

Non seulement la **transition vers l'électrification** n'est pas remise en cause, mais elle **s'intensifie**, soutenue par des stratégies innovantes et une **diversification croissante des offres**.

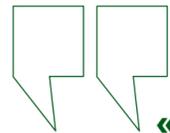
Dans le cadre de cette stratégie, **l'hydrogène pour les poids lourds s'inscrit comme une solution de niche**. Actuellement en phase d'expérimentation sur le marché, Il pourrait devenir une option viable d'ici la fin de la décennie, principalement pour les usages où les véhicules à batterie montreront leurs limites opérationnelles.

2

Pour accélérer l'électrification de la mobilité lourde, le **développement rapide des infrastructures de recharge — au dépôt, en itinérance et à destination — est essentiel** pour renforcer la **confiance des utilisateurs** et favoriser une **transition réussie**.

3

Les **biocarburants** offrent une alternative rapide et fiable pour une décarbonation efficace du puits à la roue, jouant **un rôle essentiel durant cette phase de transition**.



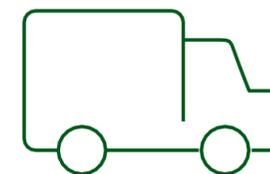
« La Stratégie Nationale Bas Carbone 3, que nous soutenons avec conviction, fixe l'objectif de 50 % de poids lourds électriques dans les immatriculations neuves d'ici 2030. Cet objectif est notre boussole. Avec les acteurs de la branche VI de la CSIAM, nous mettrons notre expertise et notre esprit d'innovation au service de cette transformation »



**Benoit Tanguy**

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





# QUESTIONS & RÉPONSES

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

Rendez- vous :

→ au prochain point presse de la CSIAM  
**en septembre 2025**

→ à Solutrans  
**du 18 au 22 novembre 2025**

