

# REVUE DE MARCHÉ AUTOMOBILE VP NEUF

Décembre 2025

## SOMMAIRE

1

**BILAN 2025 : 4<sup>ème</sup> pire année du marché VPN depuis 1972, 2025 a été marquée par la désertion des particuliers et des sociétés, la hausse des immats tactiques et l'atteinte de la barre des 20% de PDM pour l'électrique.**

- *Vue globale – 2025*
- *Faits marquants – 2025*
- *Palmarès du marché VPN – 2025*
- *Énergies – 2025*
- *Canaux de vente – 2025*

**DÉCEMBRE 2025 : Hors effet de base (anticipation de CAFE et du malus poids fin 2024), le marché termine l'année sur la tendance du 2<sup>nd</sup> semestre : à l'équilibre. La LCD en hausse, en anticipation de la fiscalité 2026.**

2

- *Vue globale – Mois*
- *Palmarès du marché VPN – Mois*
- *Faits Marquants - Mois*
- *Énergies – Mois*
- *Canaux de vente – Mois*

### ZOOM SUR :

- *Analyse de la provenance des véhicules électriques immatriculés en France*

3

# BILAN 2025 : 4<sup>ème</sup> pire année du marché VPN depuis 1972, 2025 a été marquée par la désertion des particuliers et des sociétés, la hausse des immats tactiques et l'atteinte de la barre des 20% de PDM pour l'électrique.

## Global – Cumul 2025 :

- Le marché VPN clôture 2025 en baisse de **5,0%** à **1 632 156** immatriculations par rapport à **1 718 432** unités pour la même période en 2024. L'année 2025 ayant un jour ouvré en moins par rapport à 2024, le déficit est ramené à **4,6%** sur une base de jours ouvrés similaire. Cet atterrissage est conforme aux estimations réalisées en début d'année, qui tablaient sur un marché entre -3,5% et -5,5%.
- Pour rappel, le marché était à **-7,9%** à la fin du 1<sup>er</sup> semestre. De façon isolée, le S2 2024 s'établit à **-1,7%** (même nombre de JO) par rapport à 2024 et le T4 2025 sauve les meubles à **-1,6%**... Merci le leasing social.
- Par rapport à l'année 2019 où il s'était immatriculé **2 214 376** VPN, le marché est en baisse de **26,3%**. 2019 compte le même nombre de jours ouvrés que 2025.



**-5,0%**

Immatriculations au cumul 2025

2025	1 632 156
2024	1 718 432
2019	2 214 376

**2025 :**  
**1 632 156 unités**

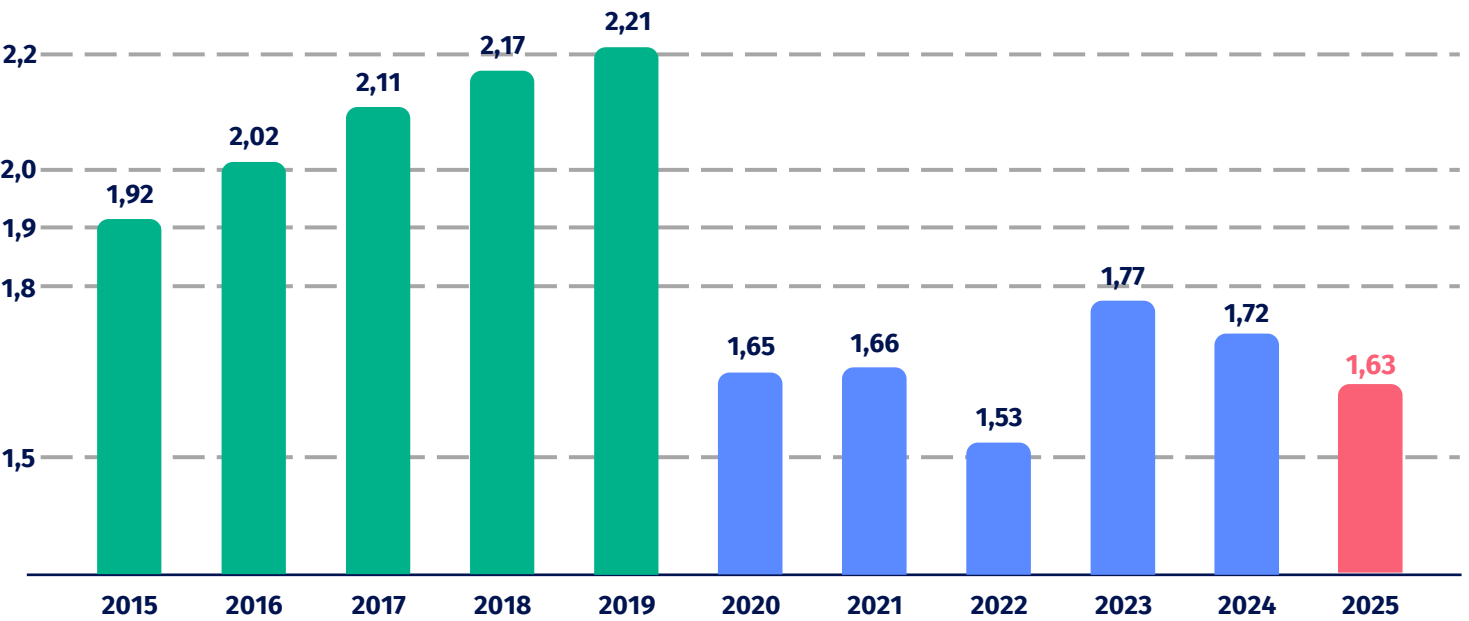
## L'année 2025 VS 2024

Variations isolées

	T1	T2	1 <sup>er</sup> Semestre	T3	T4	2 <sup>ème</sup> Semestre	Cumul annuel
Données brutes	↘ -7,8%	↘ -8,1%	↘ -7,9%	↘ -1,8%	↘ -1,6%	↘ -1,7%	↘ -5,0%
Jours Ouvrés comparables	↘ -6,4%	↘ -8,1%	↘ -6,2%	→ -0,3%	↘ -3,1%	↘ -1,7%	↘ -4,6%

volumes en millions d'immatriculations

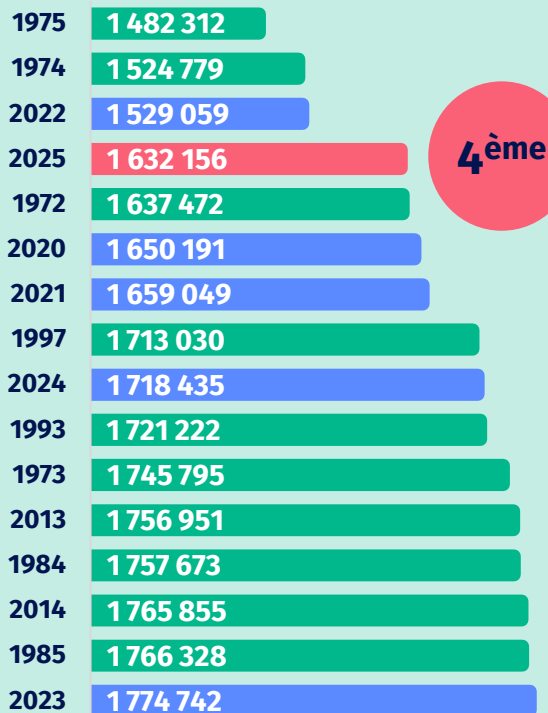
Années pré-COVID  
Années post-COVID



## Marché – Bilan 2025 :

### Marché – 2025 par rapport aux années précédentes...

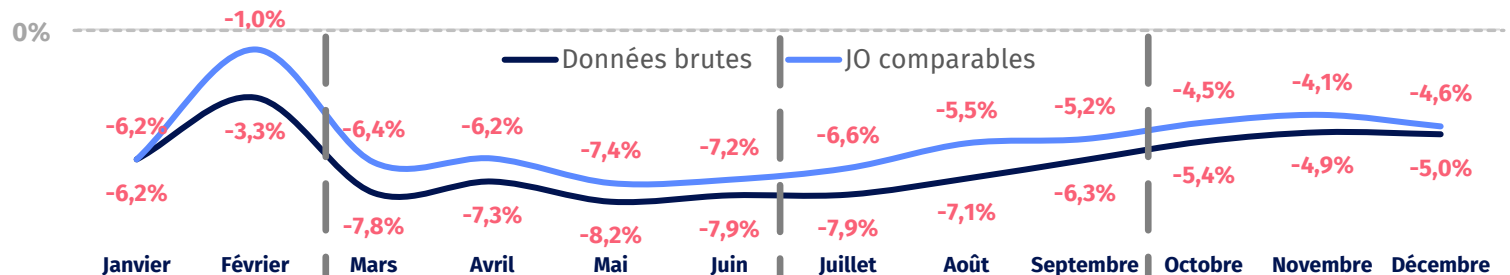
#### Les 15 pires années de l'histoire du marché VPN



4<sup>ème</sup>

- Avec un volume de 1 632 156 unités, **2025 se positionne à la 4<sup>ème</sup> place des pires années du marché VPN**, dans la lignée des années post-Covid, qui sont toutes présentes dans le « FLOP » 15. C'est une bien mauvaise nouvelle à l'heure où le parc automobile français doit se renouveler pour faire place aux véhicules décarbonés.
- Depuis 2020, le marché VPN a connu des crises successives. Sur cumul des volumes sur 12 mois glissants, le marché a **oscillé entre un point bas** atteint en août 2022 **à 1,5M d'unités** à cause du manque de semi-conducteurs entraînant d'importantes coupures de livraisons, **et un point haut** en mai 2024 **à 1,8M d'unités** grâce à l'arrivée des électriques et hybrides accessibles, **le marché se stabilise depuis entre 1,6M et 1,7M d'unités** sur 12 mois glissants. Ce niveau établit sur les 5 dernières années entérine la perte d'environ 450 000 unités par an par rapport à la période pré-Covid.
- Les premières prévisions pour l'année 2026** font état d'un marché en légère hausse, **tablant sur un volume à environ 1,68M**, mais de nombreuses tensions latentes existent malgré tout (LCD, sociétés) et rendent les estimations incertaines tant que l'année n'est pas entamée.

#### Variations cumulées :



Le début d'année a été animé par une course à l'immatriculation pour pouvoir bénéficier des conditions du bonus-malus 2024, qui fut prolongé jusqu'au 28 février, faute d'accord sur le budget à l'assemblée avant la fin 2024.

**Février 2025 fut le seul mois du 1<sup>er</sup> semestre à finir à l'équilibre (+4,1% en JO comparables).**

L'électrique ne fut soutenue que par les **livraisons tardives des R5 et C3 cherchant à profiter de conditions plus avantageuses du bonus.**

**Le mois de mars (-14,6%) marque le début d'une traversée du désert qui durera jusqu'en juillet** pour le marché VPN :

Les entreprises ont prolongé leurs contrats LLD/LOA ou coupé leurs achats pour réorienter leurs commandes sur l'électrique avec la prise en compte des nouvelles règles (AEN, CEE, TAI)

**Les particuliers sont aux abonnés absents** et les portefeuilles de commandes ont été vidés sur les mois précédents. S'ajoute à cela une comparaison avec Mars 2024, début des livraisons de véhicules liés au leasing social saison 1.

**Seules les immatriculations tactiques tiennent pour soutenir les volumes du marché.**

**2025 a connu un été atone**, à la recherche d'une dynamique pour se relancer, mais n'aggravant pas une situation déjà moribonde. Cela grâce à un marché 2024 qui commençait à dévisser à la suite de l'annonce de la dissolution.

**Juillet marqua le début du nouveau « bonus » électrique format CEE**, permettant de redonner un coup de boost à l'électrique qui terminait alors le S1 à **-6,4%**.

L'été montra également un **essoufflement des immatriculations tactiques au sein des concessions**, n'ayant plus ni la place, ni les finances pour suivre la cadence.

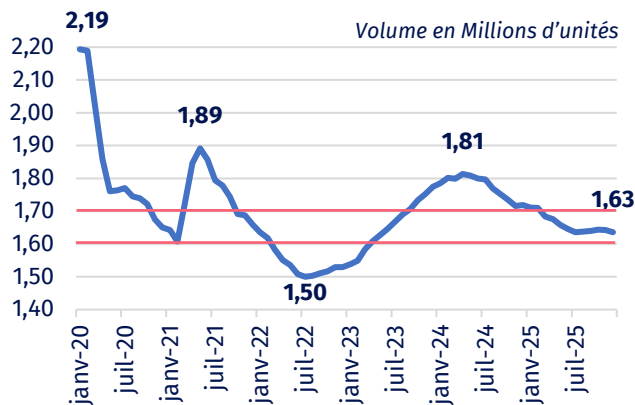
**Leasing social... saison 2!** Le coup de jus se fait sentir dès le mois d'octobre avec au moins 7 000 livraisons, puis au moins 8 000 en novembre. **L'électrique renoue avec la croissance et clôture l'année à +12,5%**, mais reste en négatif chez les particuliers (**-11,8%**).

Hors leasing social, le marché se cherche, stabilisant son volume sur le faible niveau de 2024. Peu de dynamique en vue avec des sociétés qui n'achètent plus hors électrique, le canal signant la pire performance du marché et à l'opposée la LCD qui achète autant que possible en anticipant un mur fiscal en 2026.

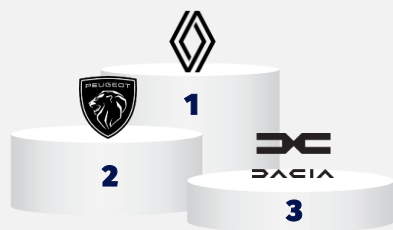
# Faits marquants – Année 2025 :

## Marché

- Avec un volume de **1 632 156 unités**, **2025 se positionne à la 4<sup>ème</sup> place des pires années du marché VPN**, dans la lignée des années post-Covid, qui sont toutes présentes dans le « FLOP » 15. C'est une bien mauvaise nouvelle à l'heure où le parc automobile français doit se renouveler pour faire place aux véhicules décarbonés.
- le marché se stabilise entre 1,6M et 1,7M d'unités** sur 12 mois glissants. Ce niveau établit sur les 5 dernières années entèrine la perte d'environ 450 000 unités par an par rapport à la période pré-Covid.



Évolution sur 12 mois glissants depuis janvier 2020



**+13,8%**  
**50 659 unités**  
(44 501 en 2024)

Marque	Volume	Variation
LEAPMOTOR	3 561	+ 979%
XPENG	3 313	+ 548%
BYD	13 534	+ 150%
MG MOTOR	33 729	+ 37,1%

- Comme en 2024, le podium est inchangé en 2025. **RENAULT accentue son avance sur PEUGEOT** avec plus d'un point de PDM gagné grâce à ses performances sur l'électrique, les particuliers et les sociétés.
- SKODA continue de marcher sur l'eau et bat à nouveau son record historique d'immatriculations** sur le marché français.
- 2025 signe l'année de déploiement massif des marques chinoises** avec MG qui bat à nouveau son record de livraisons (et passe la barre des 2pts de PDM), BYD qui talonne DS (0,8% de PDM) et LEAPMOTOR ou XPENG qui font x11 et x6,5 sur leurs volumes.

## Marques

- Contrairement à RENAULT qui termine l'année dans le vert, les 2 autres marques du PODIUM clôturent en baisse, mais conservent leurs PDM respectives en suivant la tendance du marché.
- Disparition du marché pour Jaguar et Land Rover (-94%)** et fin de l'idylle pour PORSCHE (-41,4%) qui souffre du malus poids.
- Hécatombes du côté de TESLA et FIAT**, qui passent sous la barre des 2 points de PDM.

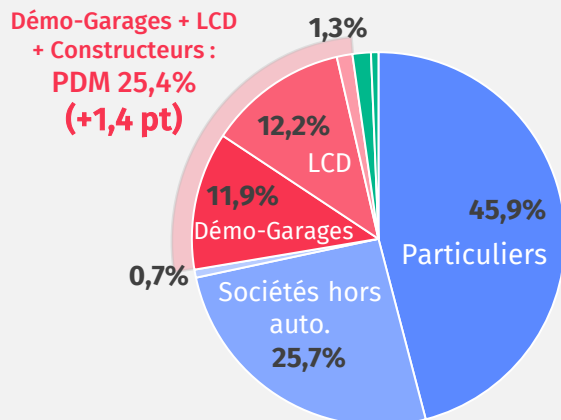
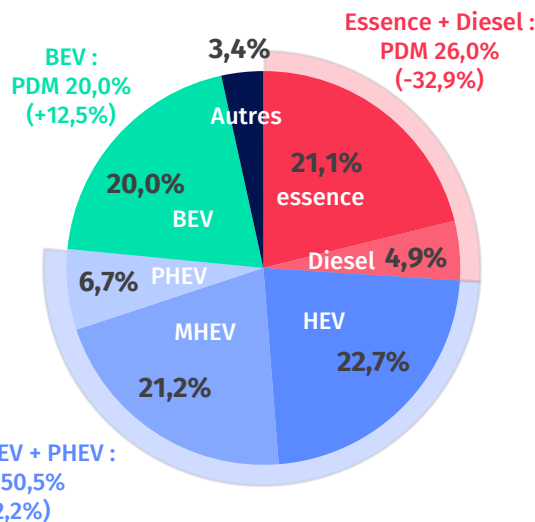
## Énergies

Après une première année de baisse en 2024, **l'électrique retrouve le chemin de la croissance en 2025** (grâce aux sociétés) avec une hausse de **12,5%** pour **atteindre un record historique de 20% de PDM**, soit une **voiture sur 5** !

**Les hybrides (HEV) prennent la tête du marché** pour la première fois, détrônant l'essence.

L'ensemble des hybrides pèse plus de la moitié du marché (50,5%), gagnant 8 points de PDM.

**2025 signe la première année de baisse pour la PDM de l'électrique chez les particuliers.** L'énergie perd **11,8%** sur le canal et ces derniers ne représentent plus que **49,3%** des ventes (plus bas historique) de l'énergie, contre 62,9% en 2024.

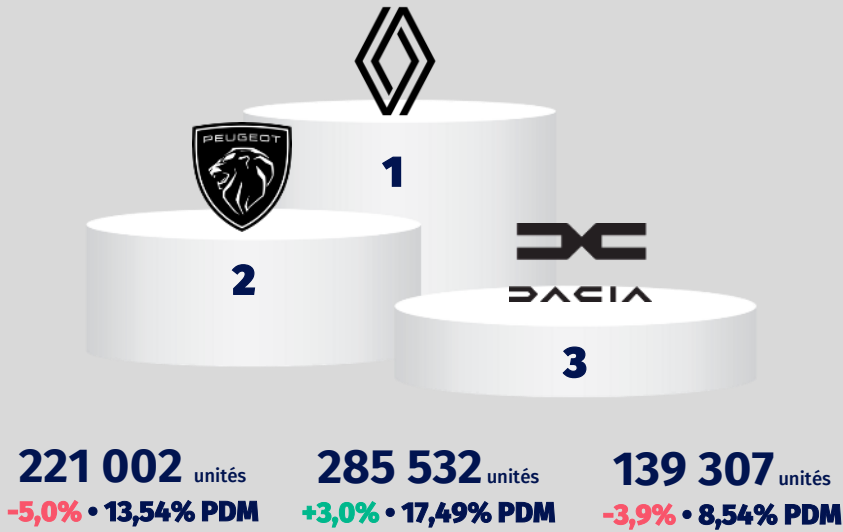


## Canaux de vente

**2025 accentue les dynamiques de 2024 : désertion des particuliers** (qui tombent à un plus bas historique) **et des sociétés au profit des immatriculations tactiques**, qui prennent une place toujours plus importante sur le marché. **La LCD atteint par ailleurs un plus haut historique à 11,9%** avec une offre qui rencontre la demande : les marques souhaitent « faire leurs chiffres » et poussent de la tête, tandis que les loueurs anticipent leurs achats pour préparer le choc fiscal prévu en 2026.



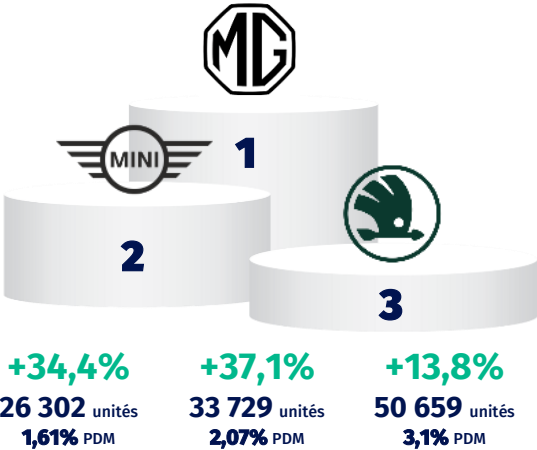
Palmarès du marché VPN 2025 :



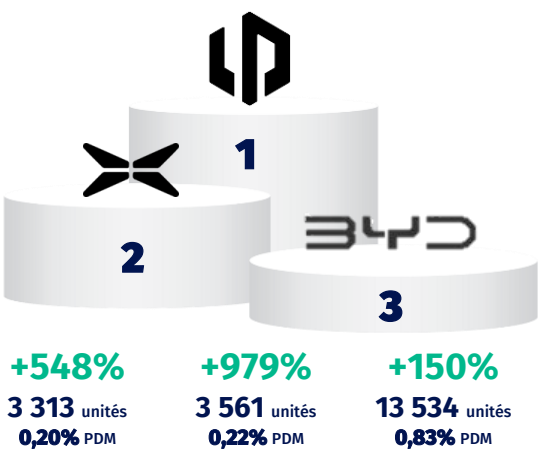
	Marque	Volume	Variation
#4	CITROEN	115 576	3,6%
#5	VOLKSWAGEN	110 961	-7,0%
#6	TOYOTA	110 071	-13,7%
#7	BMW	60 904	-9,3%
#8	SKODA	50 659	13,8%
#9	AUDI	48 756	1,8%
#10	HYUNDAI	45 622	0,4%

Palmarès de la croissance sur 2025

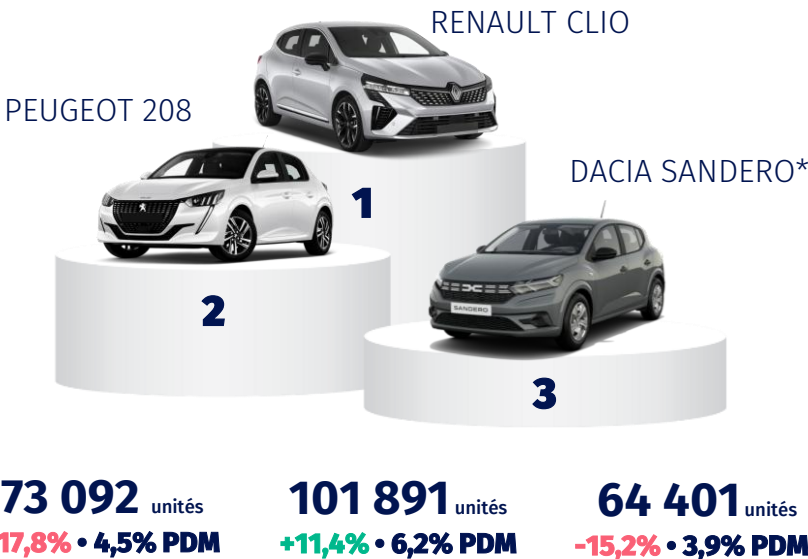
Marques ayant une PDM cumulée supérieure à 1,5%



Marques ayant une PDM cumulée entre 0,2% et 1,5%






Palmarès des modèles VPN 2025 :



	Modèle	Volume	Variation
#4	CITROEN C3	57 597	1,2%
#5	PEUGEOT 2008	54 635	12,5%
#6	PEUGEOT 3008	38 675	16,4%
#7	RENAULT R5 E-TECH	37 997	281%
#8	RENAULT CAPTUR	36 912	-19,7%
#9	DACIA DUSTER	36 705	-12,4%
#10	TOYOTA YARIS	33 404	-4,6%

\* : SANDERO & SANDERO STEPWAY

## Marques – Bilan 2025 :

Marque	Volume	Variation
 LEAPMOTOR	3 561	+ 979%
 XPENG	3 313	+ 548%
 BYD	13 534	+ 150%
 MG MOTOR	33 729	+ 37,1%
 SKYWORTH	639	-
 LYNK & CO	726	+ 40,0%

**2025 aura marqué l'année du déploiement des marques chinoises sur le territoire avec MG, BYD, LEAPMOTOR et XPENG en fers de lance.** Les 3 dernières affichent les progressions les plus importantes pour les marques en dessous de 1,5% de PDM, tandis que MG MOTOR se place en tête du podium des plus fortes hausses du marché pour les marques au dessus de 1,5% de PDM et a connu sa 100 000ème immatriculation sur le marché français cette année. **Leur part de marché est passée de 1,85% en 2024 à 3,4% en 2025.** Ces marques présentent un mix 100% électrifié : **47,1% de HEV, 33,2% de BEV et 19,7% de PHEV**, et séduisent principalement les particuliers avec une part de **54,1%**, soit 8,2 points au dessus du niveau du marché global. Seule BYD se distingue pour l'instant sur le canal des sociétés avec un mix de **29,2%** de ses ventes en B2B. Il est difficile d'imaginer que la dynamique faiblisse, surtout avec XPENG qui vient d'immatriculer ses premières unités de G6 et G9 assemblés en EUROPE (Autriche) cette année. 2026 verra les débuts des marques OMODA, JAECCO, GEELY, ZEEKR, etc.

 **+13,8%**  
50 659 unités

**Nouvelle année, nouveau record de ventes (un de plus) pour la marque tchèque sur le marché français.** Mais contrairement à 2024, les SUV et l'électrique ont eu une place de premier choix dans le mix. **La marque a doublé ses ventes de véhicules électriques (12 340 unités en 2025, contre 6 158 en 2024)** grâce au lancement de son nouvel ELROQ (7 948 unités) qui se place à la 3<sup>ème</sup> place de la marque et présente un mix étonnamment sain pour une année de lancement (45,1% de particuliers, 39% de sociétés et seulement 15,2% de tactiques). L'essence représente néanmoins toujours la 1<sup>ère</sup> énergie de la marque (45,8% de PDM) avec la Fabia en tête à +9,8%. Le mix de vente est toujours enviable avec 42,5% de sociétés (merci ELROQ) et 37,4% de particuliers (pour lesquels l'essence représente 61,3% des ventes).

 **+3,0%**  
285 532 unités

**RENAULT a écrasé la concurrence cette année. La marque au losange a dominé sur tous les tableaux : 1<sup>ère</sup> sur l'électrique** (marque & modèle avec la R5), **1<sup>ère</sup> sur l'hybride HEV** (marque et modèle avec la CLIO), **1<sup>ère</sup> sur les particuliers** devant DACIA, **1<sup>ère</sup> sur les sociétés** devant PEUGEOT, **1<sup>ère</sup> sur la LCD**, **1<sup>ère</sup> sur les SUV...** **La 1<sup>ère</sup> marque du marché a gagné plus d'un point de part de marché par rapport à 2024** grâce à sa belle progression au sein d'un marché en recul et creuse l'écart sur PEUGEOT. La R5 et le SCENIC ont su trouver leur public et l'arrivée de la nouvelle CLIO en 2026 laisse présager d'une dynamique qui devrait se poursuivre.

 **-37,5%**  
25 459 unités

**TESLA a suivi en 2025 la même pente qu'en 2024 : la marque a perdu plus d'un tiers de ses volumes (à -35,4% en 2024 et -37,5% en 2025).** L'arrivée du nouveau MODEL Y n'aura pas su relancer les ventes, la faute à une concurrence accrue et quelques positions de son fameux PDG qui n'ont pas dû aider la marque. Dans le détail, la MODEL 3 perd (à nouveau) la moitié de son volume, tandis que le MODEL Y ne perd « que » **32,8%**. Le mix reste orienté principalement sur les particuliers (**60,1%**), ce qui rend la marque sensible aux effets de marché, tandis que les immatriculations tactiques restent presque inexistantes à 4,9%. **La marque star de l'année 2023 perd pied, là où les autres impactées de l'éco-score (MG & DACIA) ont su trouver de nouveaux leviers de croissance.**

 **-34,0%**  
13 067 unités

 **-41,4%**  
3 849 unités

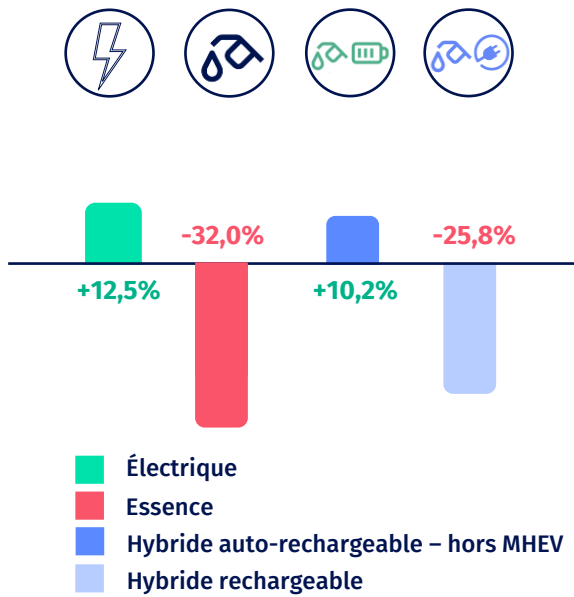
 **-11,9%**  
45 155 unités

 **-93,7%**  
671 unités

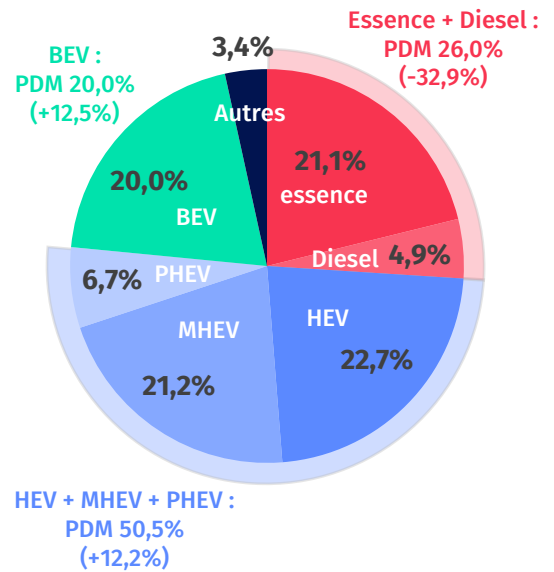
**Les marques ayant (facialement) le plus souffert en 2025 sont les premiums qui ont misé sur les PHEV.** La fin 2024 a connu un volume important d'immatriculations de VN en 0km avant l'arrivée du malus poids. **Les marques (LAND ROVER, VOLVO, PORSCHE, MERCEDES BENZ) ont ainsi passé une partie importante de l'année à écouler ces stocks.** Cela se traduit par des baisses importantes sur les volumes VN, notamment sur le canal des sociétés (**-41,3%** pour le cumul des 4 marques) qui le 1<sup>er</sup> débouché de l'énergie grâce à une fiscalité clémentine. Il faudra surveiller le déroulé de l'année 2026 pour voir si le rebond a lieu, ou s'il s'agit d'une tendance de fond où le malus aura eu raison de ces gammes. A noter que la 2025 a vu arriver au T4 les 1<sup>ères</sup> unités de véhicules PHEV soumises au nouveau calcul des émissions de CO2.

# Énergies – Bilan 2025 :

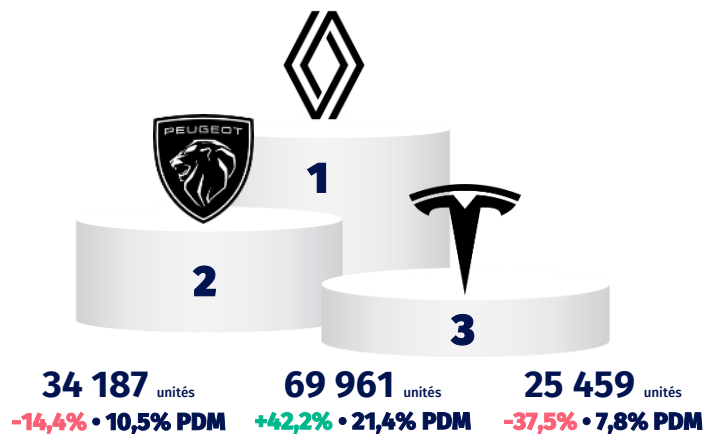
Evolution des énergies – Année 2025



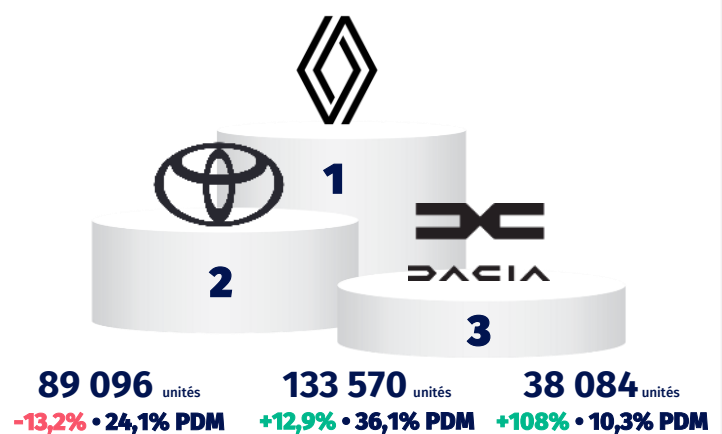
Répartition des énergies (PDM) – Année 2025



Podium des ventes de véhicules électriques



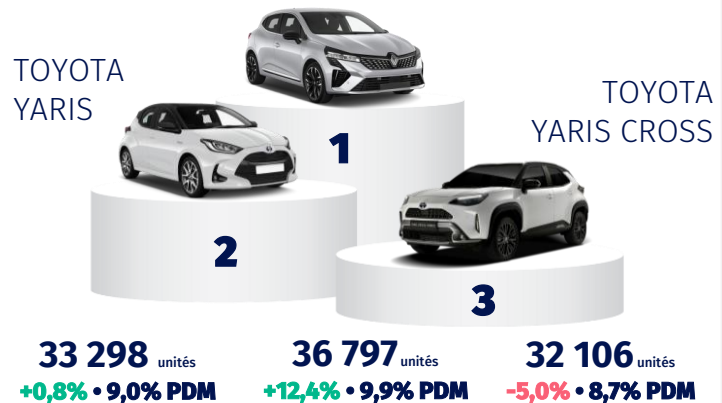
Podium des ventes de véhicules hybrides (HEV uniquement)



RENAULT R5 E-TECH



RENAULT CLIO





Après une première année de baisse en 2024, l'électrique retrouve le chemin de la croissance en 2025 (grâce aux sociétés) avec une hausse de 12,5% pour atteindre un record historique de 20% de PDM, soit une voiture sur 5 ! L'analyse de cette performance révèle néanmoins certains contrastes avec des dynamiques contraires : fortes hausses pour les sociétés et loueurs courte durée, baisse de 11,8% pour les particuliers.

Au global, RENAULT termine l'année en tête et place sa nouvelle R5 E-TECH au sommet des ventes par modèle. Le SCENIC échoue au pied du podium à la 4<sup>ème</sup> place. TESLA conserve de peu sa place sur le podium des marques, devancée par PEUGEOT et talonnée par CITROEN. SKODA double ses volumes (+100%) grâce à l'ELROQ et AUDI triple presque les siens (+171%) grâce à ses modèles (Q4, Q6 et A6) qui ont su séduire des sociétés qui n'ont plus d'autre choix que d'acheter de l'électrique. Marqueur intéressant de la maturité d'un marché, permettant notamment de mesurer la diversité de l'offre, le top 10 des modèles pèse 44,7% de l'énergie, contre 49% en 2024 et 65,1% en 2023.

Dans le détail, les sociétés n'achètent plus que de l'électrique. Leurs immatriculations sont en hausse de 55% sur l'année, portées par l'arrivée des CEE, la réforme des AEN (février), la LOM et la TAI (taxe annuelle incitative). Encore une fois, RENAULT est en tête et surclasse AUDI, 2<sup>ème</sup>, de près de 10 points de PDM (18,1% contre 8,9%). Les Loueurs Courte Durée accompagnent les sociétés comme moteur de la croissance du véhicule électrique en 2025 avec une hausse de +319%, faisant passer l'énergie d'une PDM de 2,2% à 8,6% malgré l'absence actuelle de rentabilité sur la location de ces véhicules. Symbole des nombreux lancements qui ont eu lieu cette année, les Démo-Garages sont également en forte hausse à +27,7%, sans que cela ne soit le fruit d'immatriculations purement tactiques, car principalement orientées sur les nouveautés.

Du côté des particuliers, le résultat est moins positif avec une année 2025 dans la lignée de 2024 : en baisse. Corrigé des volumes du leasing social (saisons 1 et 2), le constat est moins négatif avec une année relativement stable, à l'image du mois d'août, sans effet parasite, qui clôtura à -0,98%. Le leasing social a représenté environ 50 000 dossiers en 2024, il aura représenté (en estimation basse) 23 500 immatriculations en 2025. L'énergie semble atteindre un certain plafond de verre, après avoir converti les early-adopters, l'énergie doit à présent convaincre la masse. Là où les particuliers représentaient 62,9% de l'énergie en 2024, ils ne représentent plus que 49,3% en 2025. L'année signe la première baisse de PDM pour l'énergie sur le canal avec 21,5% contre 22,9% en 2024. RENAULT (encore et toujours cette année) termine en tête du canal des particuliers et la R5 E-TECH prend la 1<sup>ère</sup> place avec plus du double d'unités d'avance sur son plus proche poursuivant, le MODEL Y (28 949 unités contre 11 694). 2026 aura la chance de commencer l'année avec un réservoir d'environ 25 000 unités liées au leasing social.



A l'instar de l'électrique, le bilan de l'année est contrasté pour les hybrides :

Côté positif, l'ensemble des véhicules hybrides (HEV, MHEV et PHEV) pèse à présent plus de 50% du marché et les HEV prennent la tête du marché pour la première fois, tandis que les MHEV suivent sur le podium, juste au dessus de l'essence (21,2% de PDM). L'énergie HEV est celle où les particuliers sont les plus représentés avec un mix atteignant 51,1%, contre 41,2% pour les MHEV qui ont la préférence des canaux tactiques. Outre une offre produit à présent pléthorique, couvrant tous les segments de marché, l'énergie HEV profite à plein de l'arrivée de MG sur ce segment et des performances de DACIA avec ses nouveaux DUSTER et BIGSTER. Les 2 marques doublent leurs volumes par rapport à 2024, tandis que RENAULT sécurise une place de numéro 1, 12 points de PDM devant TOYOTA. Pour les MHEV, la hausse était prévisible et la bascule se poursuit entre le thermique pur et les hybrides légers (Stellantis avec son eDCS6, premiums allemands, etc.). Côté négatif, hormis les PHEV qui subissent une forte baisse attendue cette année avec les importants stocks de VN 0km de fin 2024, la courbe semble s'approcher de son asymptote pour les HEV après de longs mois en forte hausse. En hausse de 23,5% à la fin du 1<sup>er</sup> semestre, l'énergie, qui prend la tête du marché, voit sa progression ralentir au cumul à +10,2% et se fait rattraper par les MHEV et BEV. La faute, entre autres, à TOYOTA qui a réalisé une année exceptionnelle en 2024, mais qui n'a pas réitéré l'exploit en 2025. Dans les autres baisses à noter, KIA et SUZUKI ont souffert de l'effet GSR2.

Pour 2026, l'arrivée de la nouvelle CLIO et les dynamiques de MG et DACIA devraient redynamiser la hausse, tandis que les MHEV devraient poursuivre leur croissance en 2026 avec l'ouverture de nouveaux modèles chez STELLANTIS (FIAT 500 en tête). Pour les PHEV, rien n'est moins sûr : 2026 permettra, sans l'effet VN 0km, d'évaluer la fin ou la résistance de l'énergie sur le marché français, grevée par le malus poids et une nouvelle homologation des niveaux de CO2.

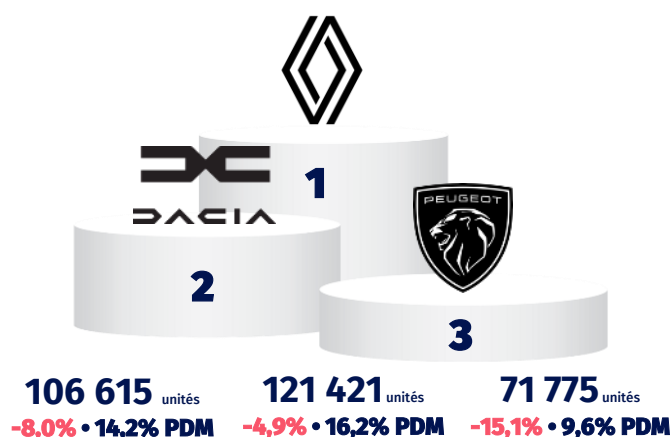


Un tiers de volume en moins pour les véhicules thermiques sur 2025. L'essence a perdu son leadership sur le marché et tombe même à la 3<sup>ème</sup> place derrière les MHEV, souffrant toujours de l'effet du nouveau malus 2025 et de la désertion par les modèles du groupe STELLANTIS (qui préfèrent le MHEV). Le désamour est logiquement plus marqué chez les sociétés (-41,4%), qui subissent une fiscalité accrue, mais reste sensible aussi chez les particuliers (-30,5%). A noter que les immatriculations tactiques représentent toujours une part importante de l'énergie avec 30,8% des volumes. Le Diesel disparaît du marché en passant sous la barre des 5% de PDM cette année. Seule Mercedes est en hausse avec le (re)lancement des CLASSE A et GLA.



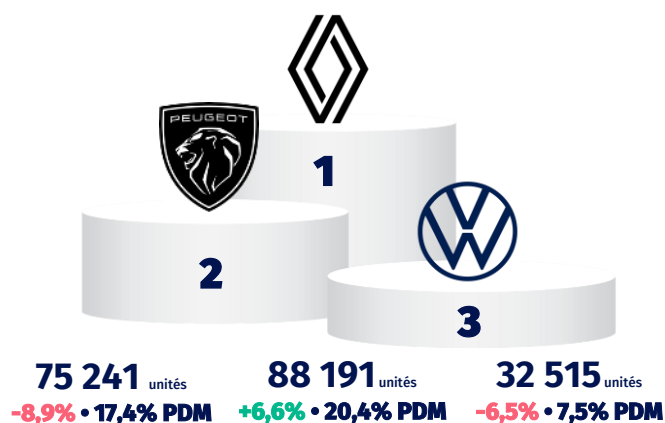
## Canaux de vente et utilisateurs – Bilan 2025 :

### Ventes aux particuliers - Marques



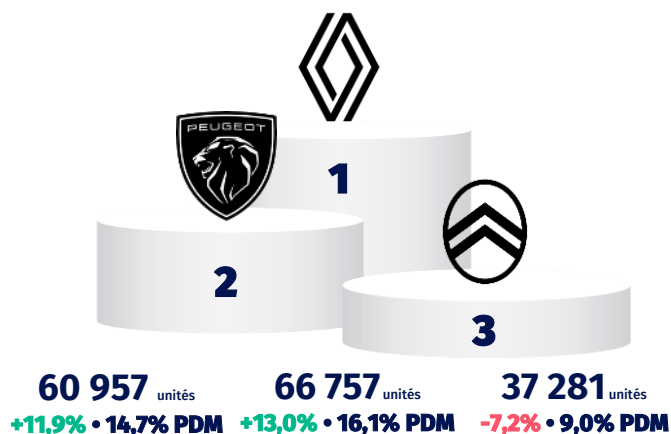
### Ventes aux entreprises – Marques

(hors administrations, loueurs courte durée et professionnels de l'automobile)

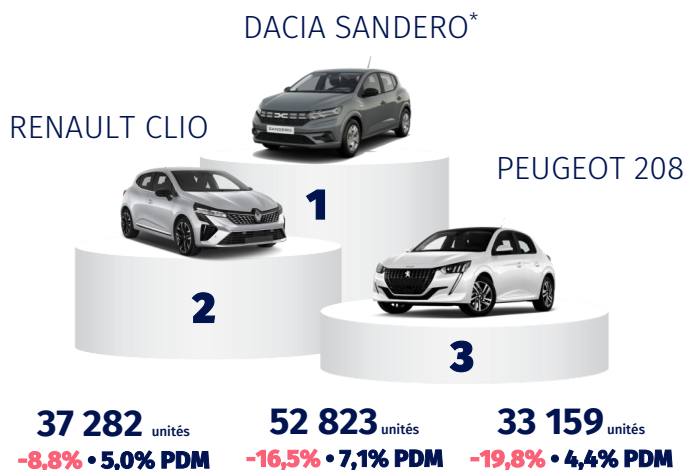


### Immatriculations tactiques

(loueurs courte durée et professionnels de l'automobile : constructeurs & Démo-Garages)

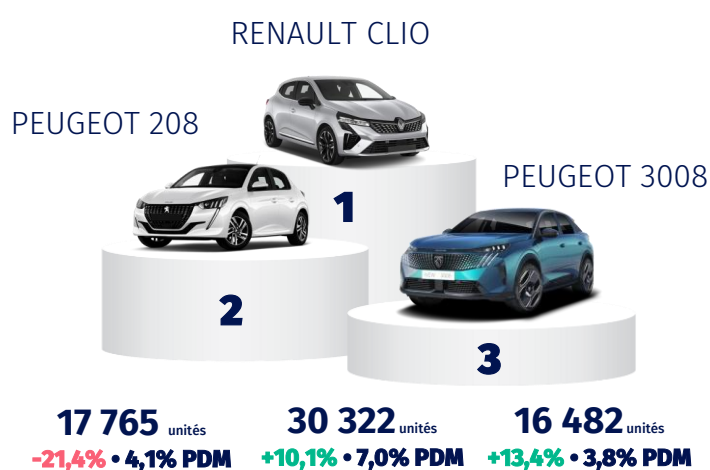


### Ventes aux particuliers - Modèles



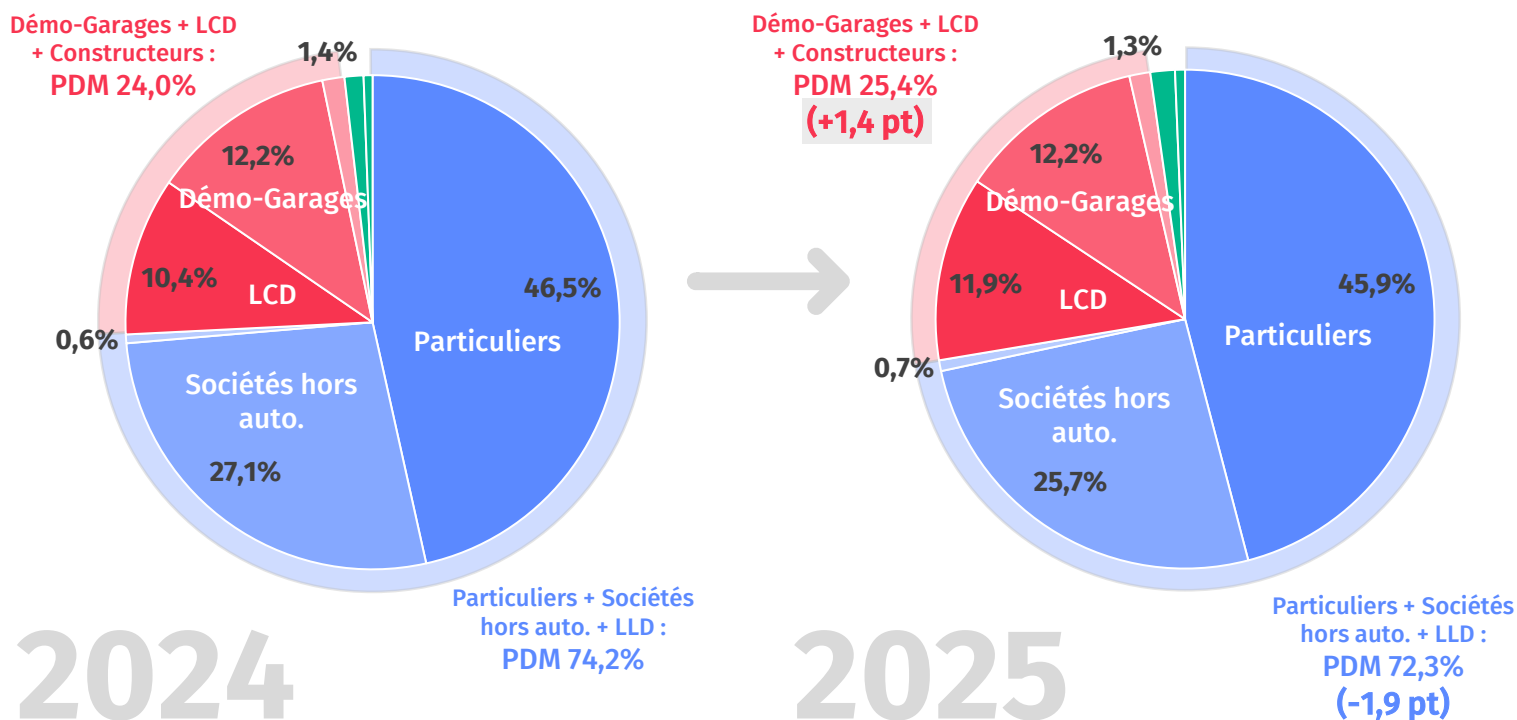
### Ventes aux entreprises – Modèles

(hors administrations, loueurs courte durée et professionnels de l'automobile)



\* : SANDERO & SANDERO STEPWAY

## Utilisateurs & Canaux de vente – Bilan 2025 :



↓ -6,3%

pour les particuliers (LLD, LOA & achats) sur 2025

**2025 signe un triste record historique en atteignant un plus bas pour la part des particuliers sur le marché avec 45,9% de PDM. Une désertion qui se poursuit d'année en année : 50% en 2015, 48,7% en 2018, 46,5% en 2024... et qui est accentuée cette année par un double effet : des prix toujours élevés sur le VN et un malus renforcé, les orientant sur des véhicules électrifiés aux prix plus élevés et qui ont été soutenus tardivement cette année par les aides (« autorisées », car plus directement financées) du gouvernement. Les particuliers se tournent de plus en plus vers le marché du véhicule d'occasion (qui résiste à la crise) pour y trouver des véhicules plus « traditionnels », ayant déjà acquitté les taxes de mise à la route. **RENAULT conserve la tête des ventes aux particuliers pour la 2<sup>ème</sup> année consécutive devant DACIA, mais la SANDERO conserve sa place comme modèle le plus vendu aux particuliers.** Hors CITROEN et MINI qui reviennent à leurs niveaux respectifs après une traversée du désert, seules MG MOTOR et SKODA sont en hausse sur le marché des particuliers.**



↓ -9,9%

Pour les sociétés (LLD, LOA & achats) sur 2025

**Deuxième année consécutive de baisse pour les sociétés. Mais 2025 aura également été une année de bascule à deux titres pour les sociétés : électrification des flottes et décroissance du parc.** Le début d'année a été marqué par de fortes perturbations : absence de budget sur les deux premiers mois de l'année, incertitudes puis contraintes liées au verdissement des flottes, mise en place des CEE, révision du calcul de l'AEN mise en place de la TAI. **Cela a eu pour effet de figer le marché :** les entreprises ayant des flottes importantes ont stoppé les commandes, tandis que les flottes moins importantes ont prolongé leurs contrats LLD plutôt que de renouveler. Cela a eu pour effet d'entraîner, pour la 1<sup>ère</sup> fois, une baisse du nombre de véhicules en parc pour les sociétés. **Seule bonne nouvelle cette année : l'électrique est en forte hausse (+55%) et, bien aidée par le tassement des ventes, représente à présent près d'1 véhicule sur 4 (23,6% contre 13,8% en 2024).** Côté marques, RENAULT conserve sa première place acquise l'année dernière devant PEUGEOT.



↑ +9,2%

Pour la LCD sur le S1 2025



↓ -4,9%

Pour les DEMO-GARAGES sur 2025

**Seul segment de marché en hausse (avec les administrations), la Location Courte Durée est fortement sollicitée par les marques depuis le début d'année pour faire du volume. Les Démo-Garages et immatriculations constructeurs, qui se maintenaient à -0,4% à fin avril, ont commencé à dévisser sur la fin du 1<sup>er</sup> semestre. Sollicités depuis plus d'un an pour soutenir un marché en pleine crise de la demande, les concessionnaires saturent et manquent à présent de place et de trésorerie pour poursuivre les immatriculations tactiques. Cela a eu pour effet de réorienter les immatriculations tactiques vers les acteurs de la courte durée, mais eux aussi sont exsangues. **La LCD atteint par ailleurs un plus haut historique à 11,9%** avec une offre qui rencontre la demande : les marques souhaitent « faire leurs chiffres », tandis que les loueurs qui anticipent leurs achats pour préparer le choc fiscal prévu en 2026. C'est d'ailleurs ce dernier canal qui guidera le sens du marché l'année prochaine : si la LCD arrête d'acheter, le marché pourra difficilement se maintenir en 2026.**

# DECEMBRE 2025 : Hors effet de base, le marché termine l'année sur la tendance du 2<sup>nd</sup> semestre : à l'équilibre. La LCD en hausse, en anticipation de la fiscalité 2026.

## Vue globale – Mois :

- Le marché VPN termine l'année en baisse de **5,8%** pour **172 927** immatriculations en 2025 par rapport à **183 664** unités en décembre 2024.
- Sur une base de jours ouvrés comparable (1 JO de plus en 2025), le marché affiche une baisse à **-10,1%**.
- Par rapport à décembre 2019 (pré-COVID) où il s'était immatriculé **211 208** VPN, le marché reste en recul à **-18,1%**. Décembre 2019 comptait un JO de moins, soit une baisse réévaluée à **-21,8%** sur une base de jours ouvrés comparable.

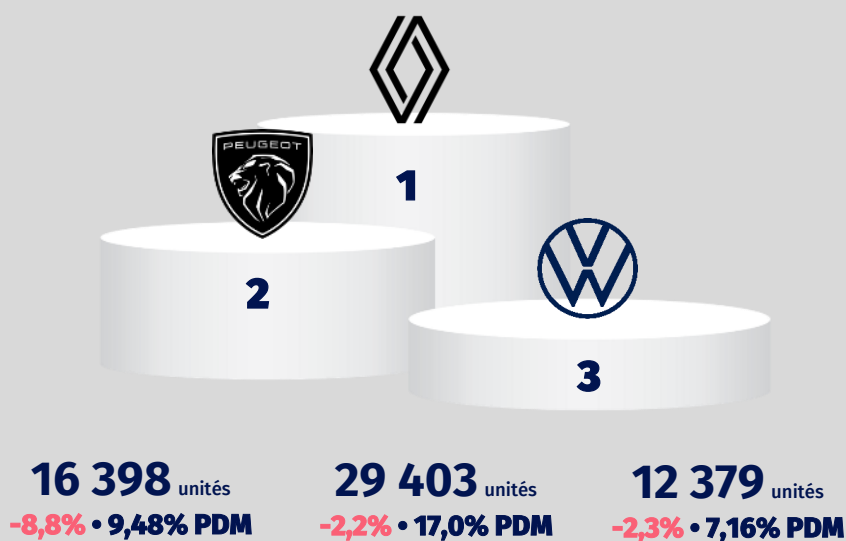


**-5,8%**

Immatriculations en déc. 2025

2025	<div></div>	172 927
2024	<div></div>	183 664
2019	<div></div>	211 208

## Palmarès du marché VPN – Mois :



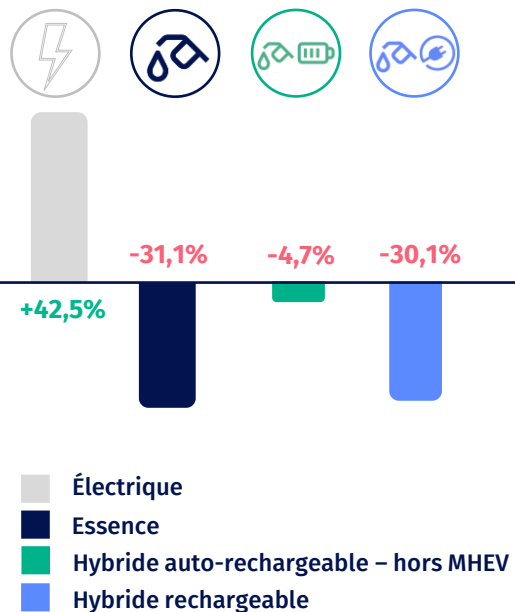
	Marque	Volume	Variation
#4	CITROEN	10 747	+37,8%
#5	DACIA	10 731	-29,0%
#6	TOYOTA	10 515	-19,5%
#7	BMW	8 199	-5,2%
#8	MG MOTOR	6 988	-9,2%
#9	MERCEDES BENZ	6 686	-12,8%
#10	HYUNDAI	6 539	+22,3%

## Faits marquants – Mois :

- Le mois de décembre est un copié-collé du mois de novembre. Les dynamiques sont les mêmes, positives et négatives. Le marché ne s'afficherait pas en négatif si la base de comparaison n'avait pas été aussi élevée en 2024, avec un rush plus important que les années précédentes, lié à l'arrivée du malus poids sur les PHEV et les nouveaux seuils CAFE qui ont précipités des immatriculations de véhicules thermiques.
- Grâce aux immatriculations liées au leasing social, estimées à environ 9 500 unités, **les particuliers s'affichent à 49,5% de PDM**, soit près de 4 points au-dessus du niveau de l'année 2025.
- L'électrique augmente à nouveau ses volumes de moitié (+42,5%) sur ce mois de décembre et représente un VPN sur 4 (24,4% de PDM).** L'énergie reste en tête du marché devant les hybrides (HEV) pour le 2<sup>ème</sup> mois consécutif.
- La dynamique se poursuit pour l'hybride HEV avec une baisse pour le 3<sup>ème</sup> mois consécutif à **-4,7%**. L'énergie reste délaissée par les entreprises (TAI), qui perdent **16,1%**, et reflète une dynamique plus proche de la réalité du marché pour les particuliers (ie. sans effet leasing social) avec une baisse de **7,1%**.
- Les sociétés s'affichent à nouveau en baisse sur ce mois de décembre à -9,4%**, accentué cette fois par les volumes de PHEV de fin 2024 qui n'ont pas été renouvelés (**-36,5%**). On ne compte plus les mois consécutifs de baisse pour le canal, qui n'a eu que le bâton pour s'électrifier et a donc coupé dans ses volumes de commandes.

## Énergies – Mois :

Evolution des énergies  
déc. 2025



- **L'électrique augmente à nouveau ses volumes de moitié sur ce mois de décembre et représente un VPN sur 4 (24,4% de PDM).** L'énergie reste en tête du marché devant les hybrides (HEV) pour le 2<sup>ème</sup> mois consécutif. Tout comme pour le mois de novembre, au sein d'un canal des sociétés à **-9,4%** sur le mois, l'électrique augmente ses volumes des 2/3 **(+63,5%)** grâce à un double effet : le fléchage des immatriculations vers l'énergie pour éviter les sanctions, soutenu par une offre diversifiée des marques et une fin d'année 2024 sur la réserve avec les marques qui freinaient leurs livraisons en 2024, en prévision des nouveaux objectifs CAFE de 2025. Du côté des particuliers, nous arrivons aux environs des 24 000 livraisons liées au leasing social depuis le lancement de la saison 2 du dispositif. Il restera donc environ 25 000 livraisons à effectuer en 2026. On retrouve ainsi naturellement en tête des ventes de l'énergie (tous canaux) la R5 (6 426 unités) qui réalise 3 fois le volume de son plus proche poursuivant, la 208 (1 902 unités), toutes deux boostées au leasing social. A noter : **90,8%** des volumes sont immatriculés à client final (B2B & B2C), ce qui reste le mix le plus sain du marché.

- **La dynamique se poursuit pour l'hybride HEV avec une baisse pour le 3<sup>ème</sup> mois consécutif.** L'énergie reste délaissée par les entreprises (TAI), qui perdent **16,1%**, et reflète une dynamique plus proche de la réalité du marché pour les particuliers (ie. sans effet leasing social) avec une baisse de **7,1%**. Les baisses de RENAULT **(-18,5%)**, toujours en tête avec **26,8%** de PDM) et TOYOTA ne sont pas compensées par les autres marques, avec notamment MG MOTOR en baisse également ce mois-ci, la faute à des volumes très élevés en LCD l'année dernière.

- **Essence, Diesel et PHEV s'affichent toutes à plus de -30% sur ce dernier mois de l'année. Malgré quelques anticipations de la grille de malus 2026,** cela n'est pas au niveau de la très forte anticipation qui a été réalisée l'année dernière. Sur le mois de décembre, l'essence passe sous la barre des 20% de PDM **(17,4%)** pour la première fois de son histoire.

## Catégories utilisateurs & canaux - Mois :



**-1,9%**

Pour les particuliers (Achat, LOA & LLD) sur déc. 2025

Comme pour les 2 mois précédents, le leasing social permet à nouveau au canal des particuliers d'éviter l'effondrement et de se maintenir proche du niveau des 50% de PDM **(49,5%)**. Considérant un volume de livraisons aux alentours des 9 500 unités, le canal serait en baisse de **12,8%** sans l'aide du dispositif. L'électrique progresse de **40,3%** (mais serait en baisse sans le leasing social), et représente près d'une voiture sur 3 **(30,0% de PDM)**. Grâce à hausse de **7,1%**, RENAULT assoit sa 1<sup>ère</sup> place **(17,1% de PDM)** acquise il y a 3 mois devant DACIA **(10,1% de PDM)**. RENAULT ne se repose cependant que sur ses modèles électriques (R5 & R4), qui masquent des chutes sur les modèles qui n'ont pas l'effet leasing social (ex. : **-8,3%** pour CLIO, **-21,5%** pour CAPTUR et **-36,8%** pour SYMBIOZ).



**-13,8%**

Pour les DEMO-GARAGES sur déc. 2025

Les Démo-Garages dévissent sur le mois et signent la pire performance du marché avec le canal des constructeurs, la faute à une base de comparaison 2024 très élevée. Les marques ayant le plus immatriculé l'année dernière (PHEV & CAFE) sont toutes dans le rouge avec par exemple LAND ROVER à **-91%**, PEUGEOT à **-27,3%**, HYUNDAI à **-39,5%**, MERCEDES à **-33,3%**, VOLVO à **-30%**, etc.



**-9,4%**

Pour les sociétés (Achat, LOA & LLD) sur déc. 2025

Les sociétés s'affichent à nouveau en baisse sur ce mois de décembre, accentué cette fois par les volumes de PHEV de fin 2024 qui n'ont pas été renouvelés. On ne compte plus les mois consécutifs de baisse pour le canal, qui n'a eu que le bâton pour s'électrifier et coupe ainsi dans ses volumes de commandes. Afin d'éviter les sanctions financières, deux possibilités : augmenter la part de véhicules électriques dans le mix des achats ou stopper les achats des véhicules thermiques ou hybrides. **Il semble que les sociétés aient tranché : on arrête d'immatriculer autre chose que des véhicules électriques.** L'électrique représente toujours plus d'un véhicule sur 4 **(26,5%)** et les autres énergies sont toutes orientées à la baisse, sans exception.



**+2,3%**

Des immatriculations LCD sur déc. 2025

Jusqu'au bout, la LCD n'aura connu que du vert sur cette année 2025. Anticipant une très forte hausse de la fiscalité en 2026, la profession ne s'est pas faite priée pour immatriculer des véhicules. Sur ce mois de décembre, la LCD a logiquement privilégié les immatriculations de véhicules MHEV, Diesel et PHEV (cibles du durcissement à venir du malus) au détriment de l'électrique, qui passe pour la première fois de l'année sur une hausse qui n'est pas à deux chiffres **(+8,3%)**. MG MOTOR domine le segment avec un fort volume réalisé sur le mois, sans doute dans l'objectif de sécuriser l'atteinte de son record annuel de ventes.




## ZOOM SUR :

### L'analyse de la provenance des véhicules électriques immatriculés en France

Grâce à une analyse des données de VIN (identifiant d'un véhicule), il est possible de suivre le lieu de fabrication d'un véhicule. Sur les **200** modèles électriques proposés sur le marché français, **45** d'entre eux sont produits en Chine. Cela représente sur le mois de décembre un volume de **5 515** immatriculations, soit **13,1%** du marché de l'électrique du mois, contre **10,6%** le mois dernier.

Sur le mois de décembre isolé, la France conserve la **1<sup>ère</sup>** place comme depuis octobre et la reprise du leasing social, grâce aux R5, SCENIC et R4, RENAULT pesant toujours la majorité des volumes : 84%.

Au terme de l'année 2025, la France termine **2<sup>ème</sup>** derrière l'Allemagne, échouant à seulement 2 400 unités. La Chine conserve la **3<sup>ème</sup>** place, tandis que SLOVAQUIE (5<sup>ème</sup>) et TCHEQUIE (6<sup>ème</sup>) sont en fortes hausses grâce à CITROEN et SKODA.

	Cumul 2025		
	Volume	Part de marché	Évolution
Allemagne	91 241	27,9%	18,7%
France 	88 847	27,2%	74,5%
Chine	43 438	13,3%	-2,5%
Espagne	27 614	8,4%	-34,2%
Slovaquie	22 791	7,0%	94,9%
Tchéquie	16 919	5,2%	54,8%
Corée du Sud	10 338	3,2%	74,6%
Pologne	6 609	2,0%	-28,9%
Italie	5 590	1,7%	-65,5%
Belgique	3 745	1,1%	12,0%
Hongrie	2 739	0,8%	60,2%
Serbie	2 400	0,7%	9900,0%
Autre	4 652	1,4%	-72,9%
<b>Total général</b>	<b>326 923</b>	<b>100,0%</b>	<b>12,5%</b>

### Évolution de la proportion des BEV immatriculés construits en Chine

