

COMMUNIQUE DE PRESSE

Résultats 2024 et perspectives 2025 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel du Transport Routier de Marchandises et du BTP

Perspectives 2025 en déclin

Immatriculations : une fourchette entre -16,2% et -9,1%
avec, comme attendu, une révision qui se confirme en 2025 ?

Une année 2024 moyenne et déjà plusieurs marchés qui freinent au deuxième semestre

- -5,9 % en Europe VI supérieurs à 3,5 t (hors cars et bus), 12 mois glissants à fin septembre 2024
- +0,7 % sur l'année en France grâce à un semestre encore fort (VI + Tracteurs routiers)
- Un écart de trajectoire important entre porteurs carrossés et tracteurs routiers
- Des carnets de commandes toujours orientés à la baisse

2025 : une année de changements réglementaires et de dynamique de marché

- 3 nouvelles réglementations de décarbonation avec des pénalités fortes ayant mécaniquement un impact inflationniste sur les prix de véhicules neufs
- Prévisions 2025 pour le marché Français du VI : cap sur la décroissance avec un marché qui se contracte entre -9% et -16%

Paris, le 9 janvier 2025 – Publication aujourd'hui des prévisions du 2^{ème} semestre 2024 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).

« Le ralentissement annoncé par l'OVI pour le deuxième semestre s'est manifesté en Europe et en France, bien que le secteur des porteurs ait montré une performance notable de septembre à novembre. L'économie européenne et française ralentit, avec une baisse des carnets de commandes et l'absence d'amortissement par les délais de livraison. Les incertitudes économiques, fiscales et les nouvelles réglementations pour 2025 retardent les décisions d'investissement, générant de l'attente. 2025 et 2026 seront donc des années tendues pour le marché du neuf et de l'occasion. » déclare Arnaud Villéger, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

L'année 2024 : bonne en moyenne malgré un coup de frein au 2^{ème} semestre sur plusieurs marchés

1/ Un marché européen moyen en 2024 mais un ralentissement de plusieurs marchés déjà constaté depuis cet été

2024 s'annonce comme une année moyenne pour les immatriculations de véhicules de + de 3,5 tonnes en Europe (y compris la Grande-Bretagne). En glissement sur douze mois à septembre 2024, elles représentent 389 889 véhicules enregistrés, soit un recul de 5,9 % par rapport à la même période en 2023, mais sur une plus longue période (cinq ans), elles restent au-dessus de la moyenne de 7,7 %.

Selon les pays, l'Allemagne présente un profil similaire à celui de l'Europe en général, avec 89 561 immatriculations sur douze mois, en recul de 7 % par rapport à l'année précédente, mais au-dessus de la moyenne à cinq ans de 5,8 %. Le 3ème trimestre 2024 est également en net ralentissement par rapport aux trois trimestres précédents.

La Grande-Bretagne, après un creux en 2020, a repris du volume avec 53 036 immatriculations et reste stable depuis 2023 (0,6 % de baisse entre 2023 et 2024). Elle reste très au-dessus de sa moyenne à cinq ans à + 9,9 %.

L'Espagne poursuit son redémarrage depuis 2020 avec 31 114 immatriculations et une hausse de 13,7 % par rapport aux douze mois précédents, et surtout + 33,2 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

L'Italie suit l'Espagne, mais dans une moindre mesure. Avec 29 283 unités, elle enregistre une hausse de 2,6 % par rapport à l'année précédente et une progression de 19,1 % par rapport à la moyenne à cinq ans.

En revanche, l'Europe de l'Est subit un coup d'arrêt brutal, avec un recul de 25,7 %, passant de 82 802 immatriculations à 66 719 en l'espace d'un an. La Pologne subit le même coup d'arrêt, passant de 35 472 unités à 29 881, soit un recul de 15,8 %.

2/ Un marché français du véhicule industriel imprévisible

Avec un total de 45 375 immatriculations sur les onze premiers mois de 2024, le marché du VI semble bien se porter. Il progresse par rapport à 2023 de 1,8 %. Cependant, les variations mensuelles indiquent que le marché est perturbé et reste difficile. À fin juin, notre analyse constatait un volume très élevé de 27 723 immatriculations, décorrélié des marchés consommateurs de VI comme le Transport et le BTP, et qui s'expliquait par la mise en place de la nouvelle législation sur la sécurité des véhicules GSR II début juillet et l'augmentation des prix des véhicules qui en résultait.

Les immatriculations de juillet et août corroboraient notre analyse avec un fort repli des immatriculations à, respectivement, - 17,8 % et - 52,7 % par rapport à l'année précédente.

Cependant, avec la reprise en septembre et octobre, les immatriculations ont augmenté de 45,9 % et de 39,7 %, bien plus que celles à la même période en 2023 qui étaient relativement faibles. Lorsqu'on distingue les porteurs et les tracteurs, on constate que ce sont les porteurs qui performent particulièrement avec 21 769 unités sur onze mois et une progression de 16,6 % en un an. Ce sont eux également qui portent les fortes hausses des mois de septembre et octobre, avec + 183,4 % et + 97,5 % par rapport à 2023, soit 3 938 véhicules immatriculés en deux mois, un résultat proche de ceux de 2018/2019.

On compte 23 606 immatriculations de tracteurs soit une diminution de 8,9 %, ce qui reflète les difficultés économiques dans les secteurs du Transport et du BTP.

Côté énergies, le diesel représente encore près de 90% des immatriculations des VI > 5,1t. Le B100 exclusif a bénéficié de son classement en Crit'air 1 en avril 2022 et s'arroge 5,6% des

immatriculations, ce qui représente plus de 2700 unités. Avec 670 immatriculations, l'électrique ne représente encore que 1,4% des volumes. Le gaz, dont les volumes sont en retrait de 12%, représente 3,2% des volumes, pour 1260 unités, notamment affecté par le souvenir de la forte volatilité de cette énergie durant la seconde moitié de 2022.

3/ Un marché français du VUL qui freine au deuxième semestre

Les immatriculations VUL, après onze mois en 2024, sont au nombre de 348 563, en légère progression de 1,6 % par rapport à 2023.

Cette stabilité cache deux périodes distinctes : le 1er semestre a vu le nombre d'immatriculations progresser jusqu'à + 10,4 % en cumulé à fin juin, puis au deuxième semestre un résultat en repli net de - 9,4 %, ce qui en cumul montre une relative stabilité.

La mise en place des réglementations GSR II, qui concernent tous les véhicules à quatre roues, explique à la fois l'augmentation des immatriculations avant l'application des règles, qui provoque l'augmentation des prix des véhicules, et également le ralentissement des immatriculations après la mise en place pour écouler les véhicules pré-immatriculés.

4/ Un marché français de l'occasion du véhicule industriel à la baisse avec des délais de revente qui s'allongent

Une baisse des ventes et de certains prix en comparaison à 2023. Sept concessionnaires sur dix déclarent une baisse des ventes de tracteurs d'occasion, pour un recul de 30 % environ. Pour les porteurs, la proportion est la même pour une baisse de 28 % en moyenne. Pour les tracteurs, près de 80 % des distributeurs ont dû baisser leurs prix en moyenne de 14 %, alors que 20 % ont pu les maintenir. Les porteurs sont un peu mieux lotis.

Pour les VUL, le marché est un peu moins déprimé. Les ventes sont stables avec une variation de + 1,2 %.

Pas de vieillissement du marché du VO. L'âge des tracteurs en parc se maintient à cinq ans en moyenne, ce qui est le cas depuis de nombreuses années. En termes de kilométrage, ils ont un peu baissé, car 63 % d'entre eux ont moins de 120 000 km/an au compteur alors que la moyenne historique est plutôt autour de 50 %. L'atonie du marché du Transport explique certainement cette baisse. Pour les porteurs, l'âge se maintient à six ans, en légère baisse par rapport à juin dernier où l'on se rapprochait de sept ans.

Le stock de VO normal en 2024 et attendu stable en 2025. L'état des stocks est assez variable selon les concessions. Si pour 43 % des distributeurs interrogés, ils sont normaux, 36 % les considèrent bas et 21 % plutôt hauts. Pour 2025, 79 % des concessions envisagent une stabilité du parc, seulement 7 % une baisse et 14 % une progression.

Des délais de revente qui s'allongent. Les difficultés de vente des tracteurs VO, en fort recul dans la plupart des concessions, ont fait remonter les délais de vente. Dès le mois de juin dernier, ils sont passés à 68 jours versus 61 jours en décembre 2023 et s'établissent actuellement à 69 jours, un peu au-dessus de la moyenne de longue durée. Les délais de revente des porteurs sont encore plus longs. Ils sont de 73 jours alors qu'en juin dernier, ils étaient de 69 jours et de 50 jours en décembre 2023.

2025 : une année de bascules réglementaire et de dynamique de marché

1/ 2025 : une année clé pour la décarbonation des poids lourds et des véhicules utilitaires et un impact sur les prix

2025 marque une nouvelle étape majeure dans la politique européenne de décarbonation de la mobilité professionnelle. C'est en effet cette année que trois réglementations européennes montent simultanément en puissance, avec des effets induits pour les acquéreurs de véhicules :

- A. Les véhicules lourds motorisés qui, à partir de 2025, doivent faire l'objet d'une réduction des émissions de CO2 de -15% par rapport à l'année de référence 2019, conformément au règlement (UE) 2019/1242. Cet objectif, propre à chaque constructeur, est mesuré par l'outil de simulation élaboré par la commission européenne : Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO). Pour rappel, VECTO est un logiciel de simulation qui détermine les émissions de CO2 et la consommation de carburant des poids lourds pour des carburants, des charges embarquées et des profils de missions spécifiques (longue distance, livraison régionale, distribution urbaine, etc.), à partir des données relatives aux configurations du véhicule. Les données sur les émissions de CO2 et la consommation de carburant déterminées à l'aide de VECTO ainsi que d'autres paramètres, sont communiquées par les constructeurs à la Commission Européenne et rendues publiques.
- B. La deuxième réglementation concerne les véhicules utilitaires légers et porte sur le Corporate Average Fuel Economy (CAFE) établi par le règlement (UE) 2019/631 modifié qui fixe des seuils basés sur la WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), à savoir 153,9 g CO2/km pour la période 2025-2029 (et 90,6 g CO2/km pour la période 2030-2034). Les objectifs des constructeurs à partir de 2025 sont calculés conformément au règlement (UE) 2019/631, en utilisant les valeurs fixées par la décision d'exécution (UE) 2023/1623 de la Commission.
- C. La troisième porte sur l'entrée en vigueur pour la première année pleine de l'outil VECTO TRAILER TOOL pour les remorques et semi-remorques, ouvrant ainsi la voie à une année de référence à l'instar de ce qui a été fait en 2019 pour les véhicules lourds motorisés.

Ces nouvelles réglementations sont assorties de pénalités potentielles importantes, jusqu'à 4 250 euros par gCO2/km pour les poids lourds, à partir de 2025.

Ces pénalités vont par anticipation impacter le TCO (Total cost of ownership ou coût total de détention) des véhicules neufs et donc pour finir avoir un impact sur les prix.

2/ Prévisions 2025 de l'OVI : un marché qui se contracte

	PRÉVISIONS 2025					
	VOLUME 2024		FOURCHETTE BASSE		FOURCHETTE HAUTE	
			VOLUME 2025	Δ VS 2024	VOLUME 2025	Δ VS 2024
TRACTEURS	25 548	- 10,2 %	23 000	- 10 %	25 500	0 %
PORTEURS	23 398	14,7 %	18 000	- 23,1 %	19 000	- 18,8 %
TOTAL	48 946		41 000	- 16,2 %	44 500	- 9,1 %

Conclusion

L'année 2024 a été marquée par des avancées significatives dans la décarbonation des véhicules industriels, avec des impacts notables sur le coût total de détention des véhicules.

Alors que nous nous tournons vers 2025, les nouvelles réglementations européennes promettent de transformer encore davantage le marché, mettant en avant la nécessité d'innovation et d'adaptation pour les constructeurs et les utilisateurs.

Les prévisions pour 2025 montrent une contraction possible du marché, soulevant des questions cruciales : comment les entreprises vont-elles répondre à ces nouvelles exigences environnementales tout en restant compétitives ?

La transition énergétique des parcs de véhicules industriels est en marche, mais la route vers un avenir durable reste à définir.

CONTACTS

Presse

Marjorie VIGNAUX | 06 98 50 78 71 – marjorie.vignaux@bnpparibas.com

Florence Bastien | 06 61 61 78 55 – f.bastien@verbatee.com

Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)

Arnaud VILLEGGER | 07 60 42 47 22 - arnaud.villeger@bnpparibas.com

Pour accéder à la publication de janvier 2025 de l'OVI, mais aussi aux éditions précédentes,

<https://www.artegy.bnpparibas.fr/ovi/> cliquer ici : **L'observatoire du Véhicule Industriel**

À propos de BNP Paribas Artegy

BNP Paribas Artegy est une marque de BNP Paribas qui commercialise depuis plus de 30 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 8 000 véhicules.

BNP Paribas Artegy accompagne ses clients dans la Transition Énergétique de ses parcs de véhicule industriel.

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.