

#BNPParibasMobility

#BNPParibasArtegy

# L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL



**PRÉVISIONS 2025**  
ÉDITION JUIN



**BNP PARIBAS  
ARTEGY**

Equipment finance for a changing world\*

\* Le financement d'équipements d'un monde qui change



Arnaud Villéger  
Directeur de l'Observatoire  
du Véhicule Industriel

**Je suis ravi de vous présenter cette édition d'été de l'Observatoire du Véhicule Industriel.**

**Le début d'année a été marqué par l'atteinte d'un niveau de dette nationale record, mais aussi, plus près de nos marchés, par une importante diminution des immatriculations et des commandes. L'attente des clients est perceptible, le renouvellement et le développement des flottes tournent au ralenti.**

**Dans cet environnement exigeant, nous devons identifier les « verres à moitié pleins » : les prix des matériels neufs sont stables, les délais de livraison reviennent à des niveaux normaux, les tarifs des énergies sont contenus, impactant favorablement les coûts totaux de détention, et les aides à l'électrification sont lisibles et – relativement – simples à obtenir.**

**Notre enquête « Experts » vous offrira une visibilité complète sur le ressenti du « Terrain ». Les réponses de ces professionnels sont riches d'enseignement, tout comme les conclusions de l'Indicateur de bascule électrique, développé par BNP Paribas Mobility.**

**Enfin, et pour la première fois, nous rassemblons les points de vue des constructeurs, représentés par la CSIAM, des concessionnaires au travers de Mobilians, et des carrossiers constructeurs dont la voix est portée par la FFC-Constructeurs. Merci à eux pour leur confiance.**

**Bonne lecture !**

<b>01 _ PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE</b>	<b>P4</b>
<b>02 _ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS</b>	<b>P6</b>
<b>03 _ PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS</b>	<b>P11</b>
<b>04 _ TRANSITION ÉNERGÉTIQUE</b>	<b>P18</b>
<b>05 _ DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS</b>	<b>P35</b>
<b>06 _ PRÉVISIONS 2025</b>	<b>P41</b>

# 01 PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE

## ZONE EURO

L'accroissement en vue des dépenses militaires en Europe et le soutien budgétaire important en Allemagne redonneront un élan à la croissance de la zone euro en 2025 et 2026. La modération de l'inflation, la poursuite du cycle de baisse des taux d'intérêt par la BCE, et le renforcement des effets des fonds NGEU seront des facteurs de soutien supplémentaires. Les marges de progression seront néanmoins limitées à court terme par le conflit commercial avec les États-Unis, les difficultés persistantes dans l'industrie, soulignées par les niveaux encore faibles, bien qu'en amélioration, des indices PMI, et l'incertitude sur l'économie chinoise. Nous prévoyons que la BCE baissera de 25 points de base les taux directeurs en juin et septembre, jusqu'à ce que le taux de dépôt atteigne 1,75 %, ce qui correspond à la fourchette basse de notre estimation du taux neutre.

## FRANCE

La croissance a atteint 0,1 % t/t au 1<sup>er</sup> trimestre 2025, pénalisée par la stagnation de la consommation des ménages et par le repli des exportations (- 0,7 % t/t). La croissance est stable par rapport à celle du 4<sup>e</sup> trimestre 2024 hors effet JO (- 0,1 % au 4<sup>e</sup> trimestre, contrecoup de l'impact des Jeux Olympiques inclus). La désinflation est désormais nette et se poursuivra en 2025 (0,9 % en moyenne contre 2,3 % en 2024 selon l'indice harmonisé), ce qui n'a pour le moment pas engendré une accélération de la croissance de la consommation des ménages (en dehors de l'effet JO). En 2025, la croissance devrait diminuer à 0,6 %, en combinaison avec une détérioration du marché du travail et en raison de l'incertitude politique (contre 1,1 % en 2023 et 2024), mais s'accélérait en 2026 (+ 1,1 %), principalement en raison du rebond de la croissance allemande.

Source : Etudes économiques BNPPARIBAS : [https://economic-research.bnpparibas.com/html/fr-FR/scenario-previsions-Recherche-economique-23-juin-2025-23/06/2025\\_51186](https://economic-research.bnpparibas.com/html/fr-FR/scenario-previsions-Recherche-economique-23-juin-2025-23/06/2025_51186)  
Le scénario et les prévisions de la Recherche économique - 23 juin 2025



# PANORAMA ÉCONOMIE MONDIALE

## MONDE : DROITS DE DOUANE AMÉRICAINS, LE GRAND CHAMBOULE-TOUT

Il pourrait clairement y avoir un avant et un après 2 avril et le choc causé par les annonces de Donald Trump, mettant en scène une augmentation massive et généralisée (quoique différenciée par pays) des droits de douane américains, bien plus importante que ce que tout un chacun pouvait imaginer. Depuis, moult rétractations et revirements se sont produits, sauf à l'encontre de la Chine, avec qui l'escalade a continué.

Ce choc néo-protectionniste américain est un tournant majeur, même s'il reste difficile à ce stade d'en imaginer toutes les conséquences, à court terme comme à long terme. Qu'elles soient négatives, en premier lieu pour les États-Unis, cela ne fait pas de doute ; l'incertitude porte sur l'ampleur des répercussions et de la reconfiguration des échanges mondiaux et du système financier international. Et même si du temps est donné pour les négociations et que celles-ci débouchent sur des accords et une levée ou une atténuation des droits de douane, le contexte reste extrêmement incertain, avec des effets négatifs importants et pérennes sur l'activité.

Après la surperformance de 2023-2024, la croissance américaine est attendue en net ralentissement sous l'effet des chocs d'incertitude et tarifaires provoqués par la nouvelle administration. Les craintes de récession font un retour remarqué. Dans le même temps, l'inflation enregistrerait un rebond marqué sous l'effet des droits de douane supplémentaires.

## EUROPE : UNE DYNAMIQUE PORTÉE PAR L'ALLEMAGNE

Le scénario économique de la zone euro reste suspendu à l'évolution du conflit commercial et à la mise en œuvre de possibles droits de douane réciproques américains de 20 %. La hausse des dépenses militaires soutiendra néanmoins le PIB. Dans ce contexte, et bien que des signaux légèrement positifs émergent dans l'industrie, les difficultés structurelles de secteurs tournés vers l'exportation, comme la chimie, la sidérurgie et l'automobile, pourraient se prolonger. Face au protectionnisme américain, des leviers existent - approfondissement du marché intérieur, accroissement des investissements, renforcement de partenariats commerciaux externes.

### CROISSANCE PIB MONDIAL : PRÉVISIONS

	MONDE*	ÉTATS-UNIS	ZONE EURO	ALLEMAGNE	FRANCE
Estimation 2024	3,3 %	2,8 %	0,8 %	- 0,2 %	1,1 %
Prévisions 2025	2,8 %	1,3 %	1,0 %	0,4 %	0,6 %
Prévisions 2026	3,0 %	1,1 %	1,3 %	1,0 %	1,1 %

\* Chiffres FMI - Perspectives de l'économie mondiale avril 2025  
\* Pour les autres chiffres, BNP Paribas



La désinflation se poursuivant et compte tenu des risques baissiers sur la croissance, la BCE devrait baisser ses taux à mi-juillet.

Les pays dont la croissance du PIB est soutenue (Espagne, Portugal) sont moins liés économiquement à l'Allemagne. Ils bénéficieront donc moins des effets d'entraînement des plans outre-Rhin et ne projettent pas d'augmenter très fortement leurs dépenses militaires. En France et en Italie, les déficits budgétaires contraignent les politiques de relance. C'est en Allemagne que l'impulsion sera la plus importante, entraînant le rebond de sa croissance et de celle des pays qui y sont les plus connectés (Europe centrale, petites économies ouvertes limitrophes).

## FRANCE : UNE CROISSANCE SOUMISE À DE NOMBREUSES CONTRAINTES

La croissance française devrait toucher un point bas en 2025, en raison d'incertitudes politiques et commerciales.

Elle se redresserait en 2026, soutenue par une hausse de la consommation publique, portée notamment par les dépenses de défense et par l'accélération attendue de la croissance allemande.

Cet environnement européen plus porteur prendrait donc le dessus en 2026 sur le choc lié à la hausse des tarifs douaniers américains. L'inflation resterait modérée, et la détérioration du marché du travail serait contenue. Le niveau du déficit public restera un frein dans un environnement de taux d'intérêt peu porteur.

La croissance française devrait, à terme, retrouver des soutiens. La mise en œuvre du budget s'accompagne d'une hausse des dépenses publiques collectives (défense, police, justice), tandis que la consommation publique individuelle (éducation, santé) n'est pas concernée par l'effort de consolidation budgétaire. À partir du 2<sup>e</sup> semestre, et encore davantage en 2026, la mise en œuvre du « quoi qu'il en coûte » allemand bénéficierait à la croissance française qui atteindrait 1,1 % en 2026 (0,6 % en 2025).

# 02 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS

→ Focus Transport Routier de Marchandises, Bâtiment et Travaux Publics

## TRM : UNE SITUATION CONTRASTÉE

2024 a été un bon cru pour l'activité de transport routier de marchandises (TRM). Après une année 2023 difficile, avec un recul de 3,0 % de l'activité, la reprise s'est fait sentir avec un rattrapage qui permet d'atteindre un résultat comparable à 2022 avec + 2,9 % annuel.

En détail, le 1<sup>er</sup> trimestre a permis de retrouver un niveau d'activité élevé, avec + 2,7 % par rapport au 4<sup>ème</sup> trimestre 2023, avant un léger recul de 0,6 % au second trimestre. Les 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> trimestres ont été ensuite en progression, respectivement de 0,9 % et 0,6 %.

En fin 2024, le TRM pour compte d'autrui a continué de progresser, mais à un rythme plus faible : + 0,9 % après + 3,1 % au troisième trimestre. Il passe au-dessus du seuil des 38 milliards de tonnes-kilomètres pour la première fois depuis deux ans.

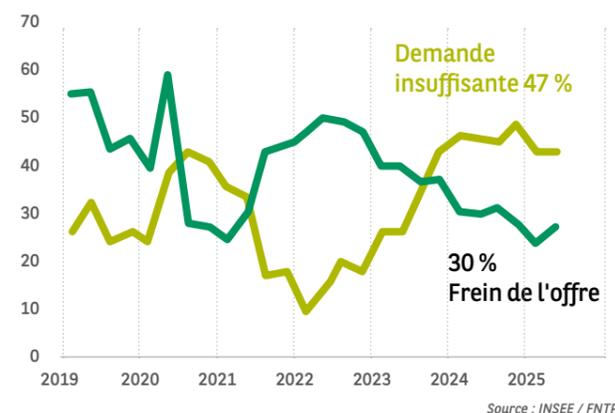
Le transport pour compte propre s'établit à environ 4,4 milliards de tonnes-kilomètres. Il baisse de 2,2 %, soit une évolution plus modérée que les fortes variations des trimestres précédents : - 14,3 % au troisième trimestre, après + 16,8 % au deuxième trimestre 2024. Sa part au sein de l'activité intérieure du pavillon français s'établit à 10,4 %, en repli de plus de deux points par rapport au deuxième trimestre.

Au-delà du résultat d'activité plutôt positif en 2024, le climat des affaires, mesuré en avril 2025 par l'INSEE auprès des dirigeants du TRM, reste assez morose, avec un indicateur à 97,7 *versus* une moyenne de longue période de 100. Mais depuis novembre 2024, la situation semble en reprise pour les entreprises, et les anticipations d'activité à trois mois se rapprochent de leur moyenne historique. En avril, 47 % des dirigeants attribuent encore la faiblesse de l'activité à une demande insuffisante, et 30 % à un manque de moyens humains ou matériels pour répondre à la demande. Les tensions financières restent très présentes, ce qui peut expliquer la vague de fermetures d'entreprises en 2024.

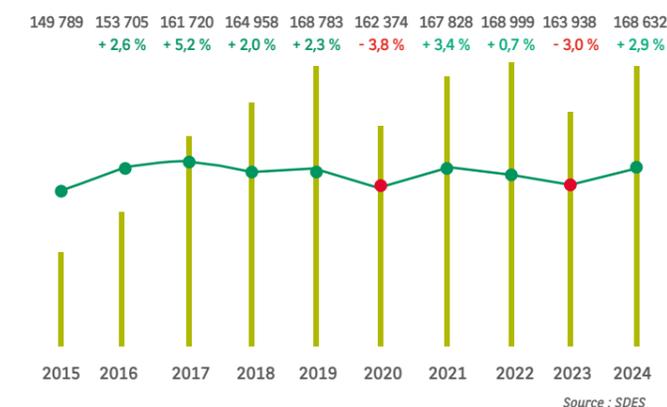
Pour la FNTR, les indicateurs de conjoncture restent à un niveau très bas, et 55 % des chefs d'entreprise du secteur constatent une baisse d'activité au 1<sup>er</sup> trimestre 2025 par rapport à la même période en 2024. Les évolutions de l'activité future n'engagent pas non plus à l'optimisme, puisqu'un tiers pense qu'elle va encore baisser et un tiers qu'elle va stagner.

Cela ne les conduit pas à investir. Seuls 29 % des dirigeants ont investi en matériel au cours du 1<sup>er</sup> trimestre, et pour la très grande majorité de ceux-ci (89 %), il s'agit de renouvellement de parc et non d'une augmentation de la flotte.

**FACTEURS LIMITANT L'ACTIVITÉ**  
% des répondants



**TRM : EN MILLIONS DE TONNES-KM TRANSPORTÉES (DONNÉES CVS)**



# MINISTÈRES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE : LE TRM EN EUROPE ET LE PAVILLON FRANÇAIS (2017 À 2023)

## LE TRM EN EUROPE

En 2023, l'activité de transport routier de marchandises européen a diminué de 3,2 % par rapport à 2021, selon les données d'Eurostat et du SDES. Ce recul s'observe de manière comparable sur les activités nationales et internationales à l'échelle de l'ensemble des transporteurs européens. Si on compare à 2017, soit cinq ans avant, la progression est cependant assez nette, avec + 5,2 %, malgré la crise du COVID entre-temps. Les derniers résultats disponibles fournis par Transport Intelligence donnent pour 2024 une croissance de 0,9 % du chiffre d'affaires du fret routier et une prévision de + 2 % pour 2025. Ils soulignent cependant la faiblesse généralisée en Europe de la demande de transport.

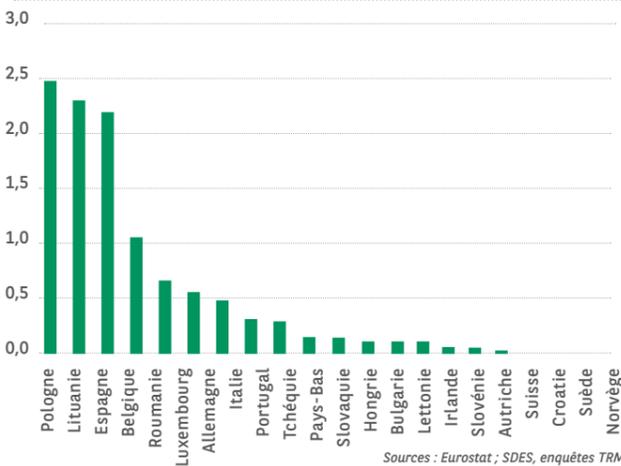
La Pologne a fortement progressé depuis 2017 et s'est stabilisée ces dernières années, alors que le marché global reculait. À noter, la très forte activité hors du territoire polonais, en particulier en Europe de l'Ouest.

Le TRM allemand est en grande difficulté ces dernières années, avec un recul de 6,8 % entre 2021 et 2023 et de 9 % par rapport à 2017. Il se serait encore contracté en 2024, de 0,7 % à octobre.

L'Espagne, qui avait fortement progressé après 2017 (+ 14,0 %), a un peu ralenti depuis 2021 avec un recul de 2,6 %. L'activité internationale est importante, avec près d'un tiers des déplacements à l'étranger.

L'Italie est le pays qui a le plus progressé parmi les pays les plus actifs en termes de transport de marchandises depuis 2017, avec un gain de 21,3 %, et s'est maintenu entre 2021 et 2023.

### CABOTAGE ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE SELON LE PAVILLON EN 2023



### ACTIVITÉ DES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS EN MATIÈRE DE TRM

Pavillon	Activité 2023 (en milliards de t-km)	Évolution 2021-2023	Évolution 2017-2024	% activité dans le pays
Pologne	377,9	-0,5 %	12,7 %	35,7 %
Allemagne	275,9	-6,8 %	-9,0 %	88,2 %
Espagne	263,4	-2,5 %	14,0 %	67,7 %
France	169,2	-2,6 %	0,9 %	93,0 %
Italie	145,2	0,1 %	21,3 %	88,7 %
Total	1 886,7	-3,2 %	5,2 %	61,7 %

Source : SDES

## L'ACTIVITÉ EUROPÉENNE EN FRANCE

En 2023, le marché français est le deuxième pays européen en termes de volume d'activité de cabotage, après l'Allemagne. Les marchés allemands et français représentent ainsi près de trois quarts du cabotage européen, avec respectivement 53,2 % et 22,7 % des parts de marché pour ce type de transport.

La part de l'Allemagne a augmenté ces dernières années, passant de 45,1 % en 2017 à 50,6 % en 2021, puis 53,2 % en 2023, qui s'ajoute au recul de l'activité globale de TRM dans ce pays alors que la part française s'est réduite, elle était de 25,2 % en 2017 puis 24,2 % en 2021 pour s'établir à 22,7 % en 2023 pour une activité relativement stable.

En France, le taux de pénétration du cabotage (part de l'activité réalisée par les transporteurs étrangers sur le sol français) s'établit à 6,7 % en 2023, en recul de 0,8 points par rapport à 2021, mais reste stable par rapport à 2017 (6,9 %). En 2023, trois pavillons réalisent à eux seuls plus de la moitié du cabotage sur le territoire métropolitain : la Pologne (22 %), la Lituanie (20,7 %) et l'Espagne (19,4 %).

## LE TRANSPORT INTERNATIONAL VERS/DEPUIS LA FRANCE

Le transport routier de marchandises international entre la France et l'Europe est assuré à 92,2 % par des pavillons étrangers, en majorité des pavillons du pays partenaire de l'échange. Une autre grande partie (40,1 %) est prise en charge par des pavillons tiers, dont la nationalité n'est ni celle du pays de chargement, ni celle du pays de déchargement. Les pavillons polonais et lituaniens réalisent respectivement 34,0 % et 27,5 % de ces transports par un pavillon tiers.

# TP : PERSPECTIVES PLUTÔT PESSIMISTES

Différentes enquêtes d'opinion montrent un marché des TP fluctuant, avec un manque de dynamisme au niveau des prises de commandes, ce qui devrait impacter les prochains mois. D'autre part, certains éléments de conjoncture devraient peser encore plus sur les carnets de commandes, avec la fin du cycle municipal et l'approche des élections de 2026, dans un contexte marqué également par des contraintes budgétaires de plus en plus fortes.

Selon les CERC, l'évolution des marchés conclus s'est avérée instable au premier trimestre et un cumul sur douze mois qui reste en baisse.

En revanche, l'activité poursuit sa hausse sur trois et douze mois cumulés, ce qui est confirmé par l'enquête de la Banque de France. Pour le second trimestre, les chefs d'entreprise ayant participé à cette dernière enquête voient une activité en léger recul et une stabilité des prix.

À l'inverse, les entrepreneurs interrogés dans l'enquête trimestrielle d'opinion FNTP/INSEE réalisée en avril 2025 voient leur activité prévue au cours des trois prochains mois s'améliorer légèrement : le solde d'opinion correspondant augmente un peu et retrouve sa moyenne de long terme.

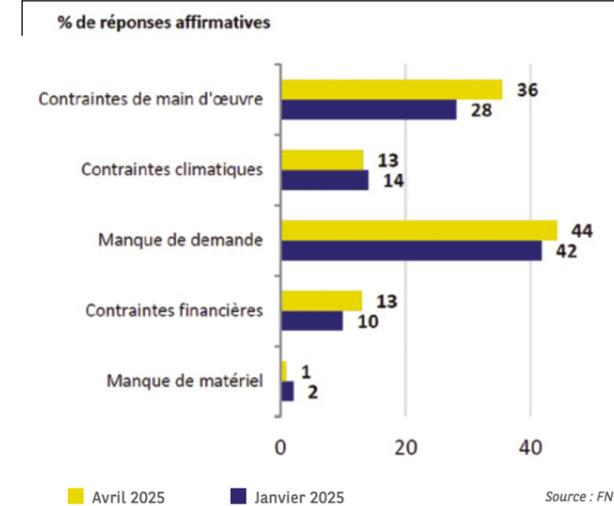
Parmi les entrepreneurs distinguant leur type de clientèle, le solde d'opinion sur l'activité prévue auprès de la clientèle privée augmente nettement et dépasse sa moyenne, tandis qu'il reste quasi stable auprès de la clientèle publique, en deçà de la sienne.

Le solde d'opinion sur l'incertitude économique ressentie par ces entrepreneurs recule et repasse au-dessous de sa moyenne de long terme. Les carnets de commandes des entrepreneurs du secteur se replient, mais se maintiennent encore au-dessus de leur moyenne de longue période.

Si le solde d'opinion sur les délais de paiement se replie ce trimestre et se rapproche de sa moyenne de long terme, les entrepreneurs demeurent néanmoins plus nombreux à constater un allongement plutôt qu'un raccourcissement des délais de leur clientèle.

### OBSTACLES À LA PRODUCTION " Quels sont les principaux obstacles qui limitent la réalisation actuelle de vos travaux ? "

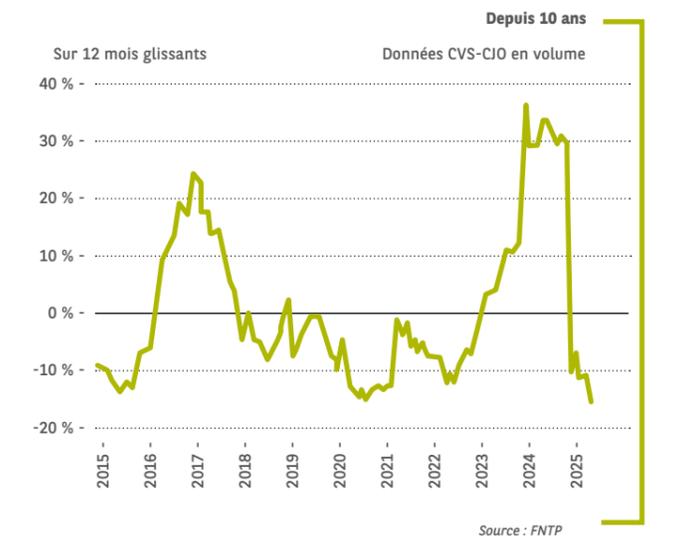
#### OPINION



#### CLIMAT DES AFFAIRES EN AVRIL 2025 Résultats de l'enquête trimestrielle d'opinion FNTP/INSEE sur le marché intérieur



#### MARCHÉS CONCLUS



# BÂTIMENT : VERS UN REDÉMARRAGE PROGRESSIF

Le redressement du logement neuf s'affirme mois après mois, tout en partant d'un très bas niveau, affirme la FFB dans son analyse « Tendances récentes du bâtiment – mai 2025 ». Ainsi, les mises en chantier progressent de 7,8 % en glissement annuel sur le premier trimestre 2025. L'essentiel du mouvement est porté par le logement collectif, qui affiche + 12,1 %, soutenu par la matérialisation du plan de relance d'Action Logement et de CDC Habitat.

Le logement individuel suit de loin, à + 3,1 %.

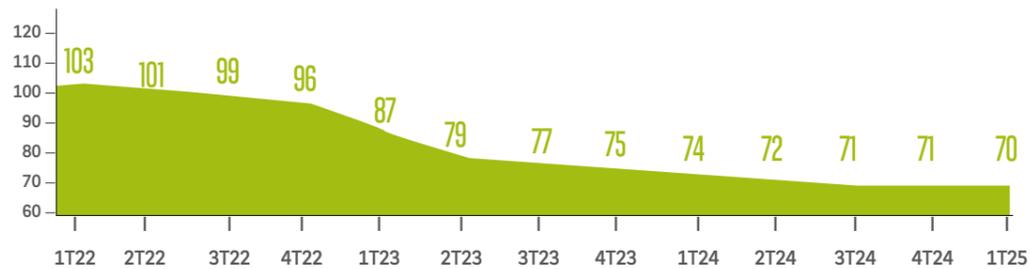
Les autorisations se redressent aussi de 4,9 % sur la même période. En amont de la filière, la reprise se poursuit. Les ventes dans l'individuel diffus s'envolent de 27,4 % en glissement annuel sur trois mois à fin mars 2025. Quant à celles des promoteurs aux particuliers, elles ont progressé de 6,6 % entre les quatrièmes trimestres 2023 et 2024.

Le non résidentiel neuf semble également sortir de l'ornière. Les surfaces commencées ne se replient plus que de 1,8 % en glissement annuel sur trois mois à fin mars 2025, tandis que les surfaces autorisées progressent de 6,2 %. Les premières continuent d'être pénalisées par les bureaux, devant les locaux agricoles et les bâtiments publics (respectivement - 10,9 %, - 5,8 % et - 1,9 %).

Dans son enquête mensuelle auprès des chefs d'entreprise du bâtiment, La Banque de France confirme que l'activité progresse très légèrement, comme anticipé par les chefs d'entreprise le mois dernier. Elle redémarre dans le gros œuvre, tandis qu'elle ralentit un peu dans le second œuvre. Les chefs d'entreprise du gros œuvre font état d'un léger frémissement de la demande sur la maison individuelle, en lien avec la baisse des taux d'intérêt et la reconduite du dispositif prêt à taux zéro (PTZ).

Selon la CAPEB, qui a publié son enquête de conjoncture en avril 2025, l'entretien-amélioration se replie avec une baisse d'activité de 2 % au premier trimestre 2025, après - 1,5 % au dernier trimestre 2024. Les transactions dans l'ancien, moteur traditionnel des travaux, restent en retrait, sous la barre des 800 000 ventes sur douze mois à fin janvier. Par ailleurs, les travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements poursuivent leur baisse (-1,5 %), affectés par le blocage temporaire des aides en début d'année en raison de l'absence de budget voté pour 2025.

## ÉVOLUTION DES CARNETS DE COMMANDES EN NOMBRE DE JOURS



Source : CAPEB - XERFI

	Évolutions des 12 derniers mois		Évolutions des 3 derniers mois	
	Activité actuelle : Mises en chantier de logements	Activité future : Autorisations de construire des logements	Activité actuelle : Mises en chantier de logements	Activité future : Autorisations de construire des logements
<b>Total logements</b>	+ 1,1 %	- 8,0 %	+ 7,8 %	+ 4,9 %
<b>Logements individuels</b>	- 12,4 %	- 7,9 %	+ 2,5 %	+ 5,5 %
Dont individuels purs	- 22,1 %	- 13,3 %	- 5,9 %	+ 1,4 %
Dont individuels groupés	+ 11,9 %	+ 2,9 %	+ 22,5 %	+ 12,9 %
<b>Logements collectifs</b>	+ 10,8 %	- 8,0 %	+ 12,4 %	+ 4,6 %
Dont collectifs	+ 9,9 %	- 10,2 %	+ 8,1 %	+ 3,0 %
<b>Dont résidences</b>	+ 14,6 %	+ 0,4 %	+ 28,9 %	+ 7,3 %

# 03 PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS

- Immatriculation et conjoncture de la carrosserie
- Parole à la FFC Constructeurs



# IMMATRICULATIONS EUROPE

VI supérieurs à 3,5t (hors cars et bus)	1 <sup>er</sup> trimestre 2025		12 mois 2024		Moyenne 5 ans	
	Immat.	Var. %	Immat.	Var. %	Immat.	Var. %
	2025/2024		2024/2023		2019 à 2024	
Allemagne	17 599	- 25,4 %	88 240	- 6,9 %	82 608	+ 6,8 %
Espagne	7 031	- 13,0 %	32 140	+ 12,0 %	24 867	+ 29,2 %
France	11 343	- 17,6 %	50 635	- 2,9 %	47 015	+ 7,7 %
Italie	7 145	- 9,4 %	28 698	- 0,7 %	25 666	+ 11,8 %
Europe du Nord	4 672	- 6,9 %	20 081	- 11,1 %	20 205	- 0,6 %
Benelux	5 725	- 22,2 %	28 922	+ 3,2 %	24 053	+ 20,2 %
<b>Europe (27)</b>	<b>72 941</b>	<b>- 16,0 %</b>	<b>327 896</b>	<b>- 6,3 %</b>	<b>302 599</b>	<b>+ 8,4 %</b>
<b>Europe de l'Est</b>	<b>15 623</b>	<b>- 10,8 %</b>	<b>67 178</b>	<b>- 18,9 %</b>	<b>68 907</b>	<b>- 2,5 %</b>
dont Pologne	6 324	- 12,5 %	28 051	- 20,9 %	30 351	- 7,6 %
<b>Royaume-Uni</b>	<b>12 127</b>	<b>- 8,9 %</b>	<b>52 874</b>	<b>- 2,1 %</b>	<b>47 130</b>	<b>+ 12,2 %</b>
<b>Europe (27) + EFTA + G.B.</b>	<b>87 220</b>	<b>- 15,2 %</b>	<b>392 175</b>	<b>- 5,5 %</b>	<b>360 137</b>	<b>+ 8,9 %</b>

Source CCFA

## IMMATRICULATIONS

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. Cependant, il faut rappeler que 2023 avait été une année exceptionnelle en termes d'immatriculations, puisqu'on n'avait pas immatriculé autant de véhicules depuis quinze ans (2008), et si l'on compare 2024 aux années précédentes, elle se classe à la quatrième position sur les quinze dernières années, ce qui est plutôt positif.

Pour les véhicules lourds, 16t et +, le marché est resté stable en 2024 avec 0,1 % de variation et 316 908 immatriculations.

Pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2025, le ralentissement pour les véhicules de 3,5t se poursuit, puisqu'on perd 15,2 % d'immatriculations par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2024. La baisse des ventes de VI a commencé au 3<sup>ème</sup> 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.

Pour les véhicules de 16t et +, la baisse est similaire à - 15,2 %.

L'Allemagne, pays dominant pour les immatriculations de VI de 3,5t et +, est en repli net depuis 2023.

En 2024, les immatriculations ont diminué de 6,9 % par rapport à 2023 et surtout, au 1<sup>er</sup> trimestre 2025, la baisse par rapport à 2024 est de 25,4 %. En glissement sur 12 mois au 1<sup>er</sup> trimestre, 2025 revient sur la moyenne des cinq dernières années.

La France se replie également fortement, avec - 17,6 % d'immatriculations, après un recul de 2,9 % en 2024.

L'Espagne, après une très bonne année 2024 avec + 12,0 % et 32 140 immatriculations, recule au 1<sup>er</sup> trimestre 2025 de 13,0 %. L'Italie, qui a stagné en 2024 (- 0,7 % à 28 698 véhicules), recule également au 1<sup>er</sup> trimestre de 9,4 %.

L'Europe de l'Est se replie au 1<sup>er</sup> 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.

Le Royaume-Uni est en repli au 1<sup>er</sup> trimestre, avec - 8,9 % d'immatriculations en moins après une année 2024 en léger recul de 2,1 % avec 52 874 immatriculations.

# IMMATRICULATIONS FRANCE

## FRANCE VI

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 15,0 % à 23 473.

Ce mouvement a perduré sur les cinq premiers mois de 2025, avec le nombre d'immatriculations de tracteurs qui 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 premier semestre 2024 avait été très bon avec 15 204 immatriculations, seule l'année 2019 avait fait mieux avec 17 827 unités, puis le marché s'est rapidement dégradé, n'enregistrant que des mois à moins de 2 000 immatriculations (hors octobre 2024 et mars 2025).

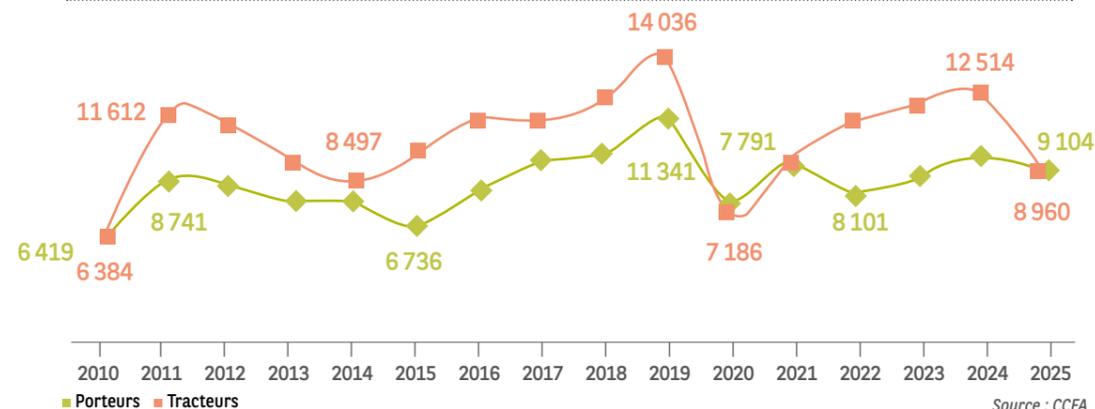
Le nombre de porteurs recule également, mais dans une moindre proportion, de 7,2 % à 9 104 unités. Mensuellement, on ne constate pas le même arrêt brutal du marché que pour les tracteurs.

Il est assez rare pour le noter que le nombre de porteurs immatriculés est supérieur à celui des tracteurs.

Au global, le marché 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 9 013 véhicules.

IMMATRICULATIONS DE PORTEURS ET DE TRACTEURS 2010-2025 TOTAL CINQ MOIS (FRANCE)



**- 28 %**  
Le recul des immatriculations tracteurs sur cinq mois en 2025

## FRANCE VUL

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 avait été très bon avec 161 106 véhicules, la suite a montré un certain ralentissement par rapport à l'année précédente.

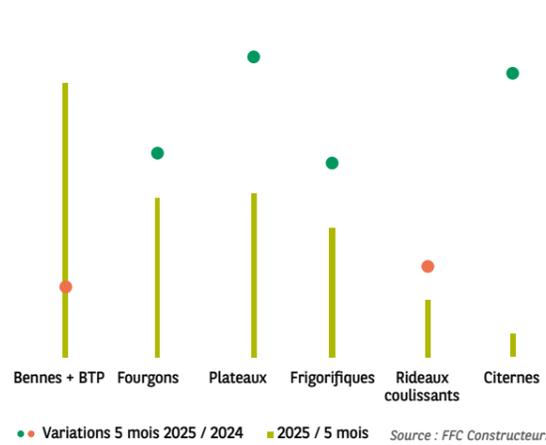
Immatriculations VI 5t et +	Volumes	Évolution
<b>VI neufs - Total 12 mois glissants à mai</b>	<b>44 793</b>	<b>- 10,9 %</b>
<b>VI neufs - Total 5 mois</b>	<b>18 064</b>	<b>- 19,1 %</b>
<b>Tracteurs neufs - Total 5 mois</b>	<b>8 960</b>	<b>- 28,4 %</b>
<b>Porteurs neufs - Total 5 mois</b>	<b>9 104</b>	<b>- 7,2 %</b>

Source : CCFA

# CARROSSERIE : CONJONCTURE

## IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS

2 525 -18,6 %    1 470 +1,8 %    1 511 +16,2 %    1 200 +0,0 %    536 -15,7 %    226 +14,1 %



## PORTEUR VI

L'année 2024 pour le marché des porteurs VI carrossés a été très dynamique quant au nombre de véhicules immatriculés, avec 23 396 unités et une hausse de 14,8 % par rapport à 2023, ce qui le place à peine 5 % au-dessous de 2019, la meilleure année depuis plus de quinze ans.

Toutes les catégories ont progressé, en particulier les frigorifiques, qui ont progressé de 45,4 %, et les plateaux (y compris les pick-ups) de 37,9 %.

Le début de l'année 2025 marque un arrêt dans la progression de ces immatriculations, avec 9 085 immatriculations en cinq mois, en recul de 6,8 % par rapport à la même période de 2024. En élargissant la comparaison sur les dix dernières années, ce résultat est légèrement au-dessous de la moyenne, qui s'établit à 9 222 immatriculations (-1,5 %).

Les bennes et BTP, catégorie la plus importante en nombre parmi les VI carrossés, sont en recul très net. Après une année 2024 stable malgré les difficultés économiques des principaux acheteurs de ce type de véhicule, le recul est de 18,6 % par rapport aux cinq mois de 2024, avec 2 525 bennes ou BTP immatriculés. Ce résultat est le plus faible enregistré sur les cinq premiers mois de l'année depuis quinze ans, il faut remonter à 2016 pour n'avoir enregistré que 2 393 véhicules de ce type. La moyenne sur dix ans est de 3 216 unités sur cinq mois, soit 27 % de plus.

Les fourgons se portent bien. En 2024, ils ont terminé l'année à 3 657 immatriculations, en hausse de 13,4 % sur 2024 et un positionnement favorable sur les dix dernières années, dont la moyenne annuelle est de 3 261 fourgons. 2024 se situe 12 % au-dessus de cette moyenne. Pour 2025, la situation est stable avec une légère progression de 1,8 % à 1 470 véhicules. Ce résultat est un peu au-dessous de celui de 2019.

Les plateaux sont très demandés depuis un an et demi. En 2024, le nombre d'immatriculations s'est établi à 3 379 unités, en progression de 37,9 %, soit un résultat jamais atteint au XXI<sup>ème</sup> siècle où il avait à peine dépassé les 3 000 unités en 2019. 2025 a commencé sur le même rythme ou presque à 1 511 immatriculations sur cinq mois, en progression de 16,2 % par rapport à 2024. Sur dix ans, y compris 2025, la moyenne ne se situe qu'à 1 186 unités.

Les frigorifiques ont réalisé une très bonne année 2024, avec 3 002 véhicules immatriculés, en progression de 45,4 % par rapport à 2023 et presque le double des immatriculations de 2022 (1 565). Seule 2019 a fait mieux avec 3 011 unités. 2025, sur les cinq premiers mois, est identique au début 2024 avec le même nombre d'immatriculations, à savoir 1 200.

Les rideaux coulissants ont fini 2024 au même niveau que 2023 à 1 426 immatriculations, soit une progression de 0,8 %. Ce total est inférieur à la moyenne sur dix ans qui est de 1 484 unités par an. 2025 a démarré très doucement avec un recul de 15,7 % par rapport à 2024, ce qui laisse présager une année difficile pour ce segment.

Les citernes redémarrent. Après une année 2023 très difficile, 2024 les a vu progresser de 15,5 % à 476 citernes immatriculées, puis depuis début 2025, elles ont progressé de 14,1 % à 226 unités sur cinq mois.

## VUL

Les VUL carrossés ont perdu un peu de volume par rapport à l'ensemble des VUL. À fin 2023, ils représentaient 13,5 %, puis 13,2 % à fin 2024, et à fin mai en glissement sur douze mois, 12,5 %. La faute à une période difficile de repli des immatriculations de 2,0 % entre 2023 et 2024 et de 17,7 % sur les cinq premiers mois de l'année à 17 896 unités.

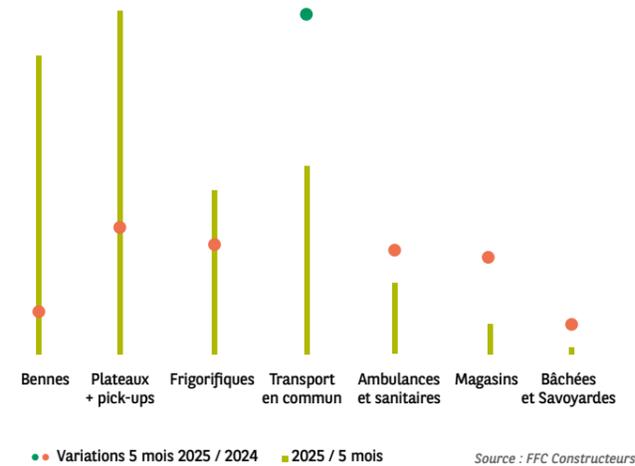
La plupart des segments de VUL carrossés sont en baisse très nette.

Les plateaux et pick-ups, qui immatriculent plus ces cinq derniers mois que les bennes, poursuivent leur baisse entamée en 2024. Les pick-ups sont la raison principale de la baisse, puisque les plateaux ont progressé en 2024 de 30,4 % à 3 631 unités, puis de 36,3 % sur les cinq premiers mois de 2025, et affichent 4 132 immatriculations sur les douze derniers mois, alors que les pick-ups chutent de 39,9 % durant cette période, passant de 13 679 à 8 215 unités.

Après une année 2024 plutôt favorable, avec une progression de 8,6 % à 18 564 immatriculations par rapport à 2023 mais proche de la moyenne sur dix ans à 18 337 unités, le début de l'année 2025 s'avère beaucoup plus compliqué, avec un repli de 36,8 % à 4 714 immatriculations sur cinq mois. Il faut remonter à 2010 pour trouver un résultat aussi faible (4 843), qui semble mieux correspondre aux graves difficultés que subit le marché de la construction.

## IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS

4 714 -36,8 %    5 422 -13,0 %    2 590 -18,0 %    2 991 +49,0 %    1 127 -19,2 %    495 -22,5 %    119 -41,1 %



Le marché des VUL frigorifiques a beaucoup progressé en 2024 avec +23,6 % à 7 354 immatriculations. Il s'agit d'un des meilleurs scores et semble entériner une montée en volume de ce segment depuis dix ans. Mais 2025 indique un repli certain avec -18,0 % à 2 590 unités, ce qui le place un peu en-dessous de la moyenne à dix ans de 2 741 immatriculations.

Les TCP sont forte progression. Après 4 296 immatriculations en 2024 en progression de 12,6 % par rapport à 2023 et un score encore jamais atteint, le marché s'est encore envolé au début 2025 avec 2 991 véhicules sur cinq mois, en hausse de 49 % par rapport à 2024, et un marché multiplié par trois par rapport à 2022, où seulement 985 véhicules avaient été immatriculés en cinq mois.

Sur douze mois, le marché des ambulances et sanitaires est stable depuis 2021, s'effritant un peu chaque année : -5,1 % en 2022, -1,3 % en 2023 et -1,4 % en 2024, loin de la forte hausse constatée entre 2010 et 2021 où le marché était passé de 2 624 immatriculations à 3 421. À fin 2024, il était encore à 3 159. En 2025, la correction semble forte, avec un recul de 19,2 % par rapport à 2024, mais l'écart mesuré entre 2023 et 2024 était de +14,6 % sur cinq mois et s'est terminé à -1,3 % au bout de douze mois.

Le marché des magasins a flambé en 2024 à +63,7 % et 1 663 immatriculations, bien au-dessus des années précédentes où les 1 000 n'avaient jamais été atteints. Pour 2025, il semble se calmer avec un repli de 22,5 % sur cinq mois, mais reste fort par rapport aux années précédentes avec 495 unités.

## SEMI-REMORQUE

Les immatriculations de semi-remorques et remorques continuent de ralentir depuis 2019. Si une pause avait été constatée en 2021, le différentiel entre 2019 et 2024 est de 37 %, avec un recul de 17,6 % entre 2023 et 2024. Seules 17 996 immatriculations ont été enregistrées cette dernière année, il faut remonter à 2013 pour un résultat aussi faible.

2025 poursuit cette chute, avec seulement 7 000 immatriculations sur les cinq derniers mois, soit un recul de 13,1 % par rapport à 2024. On n'avait pas vu un tel résultat depuis 2010 en pleine crise des subprimes.

Les rideaux coulissants et PLSC ont fait une mauvaise année 2024, avec un recul de 31,1 % à 4 258 immatriculations. Ils poursuivent leur chute en 2025 avec -6,3 % et seulement 1 876 enregistrements en cinq mois. Du jamais-vu depuis 2010.

Le marché des bennes a été divisé par plus de deux entre 2019 et 2024, avec 2 183 véhicules immatriculés alors qu'il y en avait 4 926 cinq ans plus tôt. Cette baisse semble s'enrayer en 2025, avec une progression des immatriculations de 21,5 % sur les cinq premiers mois, ce qui laisse envisager une reprise du marché.

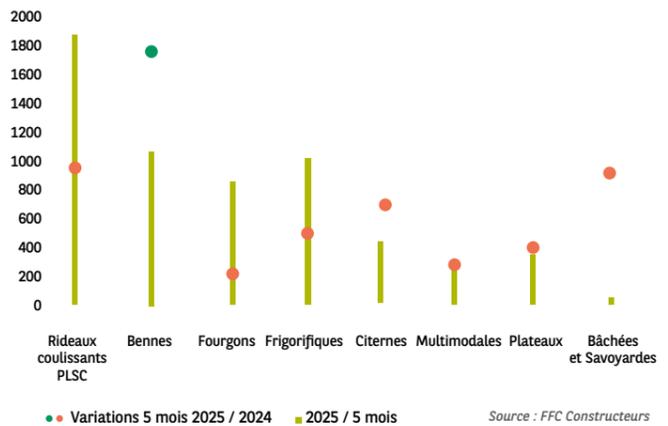
Les fourgons ont souffert en 2024, avec un recul de 16,0 % des enregistrements à 2 964 immatriculations, ce qui les place à peine au-dessus des immatriculations de 2014 alors que la moyenne des dix dernières années est de 3 531 immatriculations par an. 2025 ne semble pas apporter d'optimisme quant à la reprise de ce segment, le recul des immatriculations est de 32,7 % à 862 unités, et il faut remonter à 2010 pour trouver seulement 723 véhicules immatriculés sur cinq mois.

Les semi-remorques et remorques frigorifiques ont reculé en 2024 avec un -7,1 % sur un an, restant à un niveau proche des années précédentes. En revanche, 2025 commence mal : le recul est de 22,0 % à 1 029 immatriculations, et là encore, il faut remonter à 2014 pour avoir un score plus faible.

Les autres catégories de remorques et semi-remorques sont en recul depuis au moins un an et demi. Les citernes reviennent sur des résultats comparables à 2013 avec 453 immatriculations sur cinq mois, 18 % au-dessous de la moyenne sur dix ans. Les remorques multimodales n'ont enregistré que 263 véhicules à mai 2025, soit moins que la moitié de la moyenne à dix ans qui se situe à 533 véhicules. Pour les plateaux, il faut remonter à 2016 pour un résultat aussi faible avec 365 immatriculations, 27 % au-dessous de la moyenne sur dix ans. Que dire des bâchées et savoyardes, qui sont quasi-inexistantes depuis 2023, avec au mieux 100 immatriculations sur l'année.

## IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

1 876 -6,3 %    1 067 +21,5 %    862 -32,7 %    1 029 -22,0 %    453 -14,5 %    263 -29,1 %    365 -26,1 %    37 -7,5 %



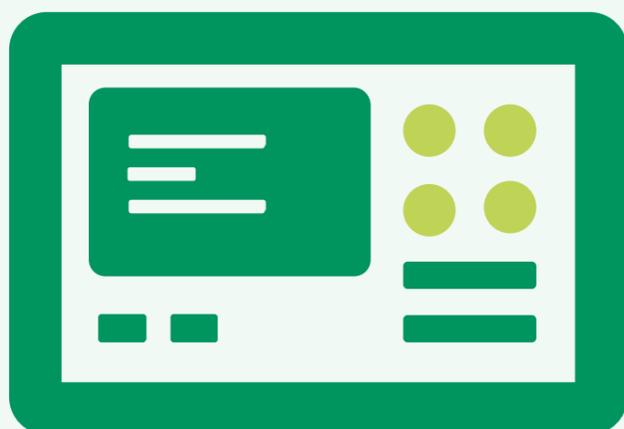


## La parole à la FFC Constructeurs

# TACHYGRAPHE INTELLIGENT : UN ENJEU MAJEUR POUR LES UTILISATEURS ET LES CARROSSIERS CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

Depuis 2019, l'arrivée progressive des tachygraphes intelligents bouleverse les pratiques des professionnels du transport routier. Prochainement connectés au système satellite Galileo (service OSNMA) et capables de transmettre des données à distance, ces dispositifs renforcent les contrôles routiers tout en imposant de nouvelles obligations techniques – en application du règlement 165/2014/UE « Règles sur les tachygraphes utilisés dans les transports routiers » modifié 2024/1230/UE ainsi que du règlement d'exécution 2016/799/UE mettant en œuvre le 165/2014/UE modifié 2023/980/UE.

Depuis août 2023, tous les véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes doivent être équipés de tachygraphes de dernière génération (1CV2 ou Gen2V2 - appelés unités embarquées transitoires). Ces outils enregistrent automatiquement les franchissements de frontières, les lieux de chargement/déchargement et intègrent un système d'authentification satellite. Une modernisation nécessaire, mais exigeante sur le plan technologique, afin d'améliorer le contrôle des véhicules et les règles sociales relatives au TRM.



Bien que la commission européenne indique que le service OSNMA n'est à ce jour pas prêt, le calendrier se resserre : **d'ici le 19 août 2025, les véhicules en circulation équipés de tachygraphes 1CV1 devront être rétrofités en Gen2V2 s'ils circulent hors de leur pays d'immatriculation.** Et à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2026, même les véhicules de plus de 2,5 tonnes utilisés en transport international ou en cabotage devront également être équipés.

Pour s'y conformer, les professionnels doivent anticiper les adaptations techniques (capteurs de mouvement, mises à jour logicielles...) et bien comprendre les implications réglementaires. Chaque cas peut être spécifique selon l'usage, le gabarit ou l'immatriculation du véhicule. Dans ce contexte, il est vivement recommandé de se rapprocher des professionnels de la carrosserie construction et de la FFC CONSTRUCTEURS ([contact@ffc-constructeurs.fr](mailto:contact@ffc-constructeurs.fr)) qui accompagnent les acteurs de la filière pour répondre aux exigences de cette transition technologique.

## CYBERSÉCURITÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS : UN DÉFI À RELEVER COLLECTIVEMENT POUR LA FILIÈRE DE LA CARROSSERIE CONSTRUCTION

Avec la montée en puissance des systèmes électroniques embarqués, la cybersécurité devient un enjeu majeur pour les carrossiers constructeurs.

Le règlement de l'UNECE N°155 impose en effet aux industriels de garantir la protection des véhicules contre les cyberattaques tout au long de leur cycle de vie, y compris pour les transformations en plusieurs étapes.

Dans ce contexte, la FFC CONSTRUCTEURS, en lien étroit avec ses homologues européens du CLCCR, mène des travaux essentiels pour adapter cette réglementation aux spécificités de la carrosserie construction industrielle. **Objectif : concilier sécurité, faisabilité technique et réalité économique.**

Trois cas de figure sont définis dans l'approche multi-étapes :

- ▶ **Type A** : Les modifications n'interfèrent pas avec l'architecture électronique du véhicule. Aucune qualification relative à la cybersécurité complémentaire n'est requise.
- ▶ **Type B** : Les modifications accèdent à l'architecture électronique, mais via une interface dédiée fournie par le constructeur du véhicule. Dans ce cas, l'homologation et la qualification suivant le règlement UNECE n°155 ne sont pas exigées, à condition que les machines ajoutées disposent d'un "mode sans échec" (Safe Mode), garantissant la sécurité de fonctionnement sans impacter le système du véhicule.
- ▶ **Type C** : Les modifications sont complexes et remettent en cause la protection du véhicule face aux risques de cybersécurité. Dans ce cas, une homologation complète de la nouvelle version du véhicule est nécessaire.

La FFC CONSTRUCTEURS et ses homologues réunis au sein du CLCCR militent pour que le Type B soit élargi avec reconnaissance officielle du « Safe Mode ». Un formulaire d'auto-évaluation élaboré conjointement avec le CLCCR est ainsi proposé pour s'assurer de la conformité.

Enfin, la FFC CONSTRUCTEURS soutient la demande d'une période de transition jusqu'en janvier 2027, date d'entrée en vigueur du nouveau règlement européen sur les machines (2023/1230), qui inclut des exigences en matière de cybersécurité. Cette coordination éviterait une double analyse des risques.

L'action conjointe au niveau européen illustre une volonté forte : garantir la sécurité numérique des véhicules industriels, tout en protégeant la compétitivité de la filière carrosserie construction.

# 04 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- Indicateurs de bascule vers la mobilité électrique
- ZFE
- Suivi du prix des énergies
- Dispositif de CEE
- La parole à la CSIAM
- Télématique

Nous vous présentons pour la première fois un extrait de **l'indicateur de bascule vers la mobilité électrique, initié par BNP Paribas Mobility**, qui dresse un panorama nuancé de la transition vers la mobilité électrique dans le secteur des transports lourds. L'indicateur de bascule, établi à 2,3/10, traduit une adoption encore timide, entravée par des coûts d'acquisition élevés, une autonomie limitée et un réseau d'infrastructures de recharge insuffisamment développé.

Parallèlement, l'annulation des Zones à Faibles Émissions (ZFE), bien que motivée par des considérations économiques et sociales, suscite des interrogations quant à son impact sur les objectifs de réduction des émissions polluantes.

La baisse récente des coûts des carburants fossiles, bien accueillie par les opérateurs, risque de détourner l'attention des solutions décarbonées.

Dans ce contexte, le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) offre un soutien financier précieux aux entreprises, notamment les PME, pour l'acquisition de véhicules industriels électriques ou à faibles émissions.

Toutefois, l'incohérence des mesures publiques, entre incitations et assouplissements réglementaires, crée un environnement instable, freinant l'élan vers une transition énergétique pourtant cruciale pour l'avenir du secteur.



La mobilité d'un monde qui change

## INDICATEURS DE BASCULE VERS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

### COMPOSANTES DE L'INDICATEUR DE TRANSITION DES VÉHICULES INDUSTRIELS

# 50 %

#### ADOPTION

La parité entre adoption (50 %) et infrastructures et coûts (50 %) est justifiée dans ce secteur très contraint :

- ▶ Les immatriculations véhicules industriels neufs (25 %) mesurent la transformation du parc
- ▶ La part des trajets réalisés en électrique (25 %) mesure l'usage réel et l'adaptation des logistiques

#### MÉTHODOLOGIE

Afin de pouvoir mesurer et suivre dans le temps l'évolution de ces indicateurs de bascule, ils s'appuient sur des données fiables et régulièrement mises à jour, en privilégiant les sources de données publiques ou issues d'organismes reconnus. De même, les données issues des baromètres ont été privilégiées sur les études ponctuelles.

Trois indicateurs de bascule ont été établis, en fonction des principales cibles d'usagers : particuliers, flottes d'entreprise et véhicules industriels. La déclinaison par cible de l'indicateur permet d'étudier et de comparer dans le temps l'avancement de chaque cible dans la transition vers la mobilité électrique.

Pour chaque composante des indicateurs de bascule, quatre chiffres sont présentés.

- ▶ La situation actuelle
- ▶ L'objectif : défini selon les composantes en fonction du seuil nécessaire pour impacter les représentations / changements de comportement et /ou d'après les objectifs définis par les experts ou par la loi pour atteindre la neutralité carbone ou une masse critique ou significative pour le marché. Pour chacune des composantes, la valeur de l'objectif est précisée
- ▶ Le taux d'atteinte : situation actuelle rapportée à l'objectif
- ▶ La pondération de la composante dans l'indicatif de bascule

Le document complet présente les marchés des principales cibles d'usagers : particuliers, flottes d'entreprise et véhicules industriels. La déclinaison par cible de l'indicateur permet d'étudier et de comparer dans le temps l'avancement de chaque cible dans la transition vers la mobilité électrique.

Il est disponible ici : [Indicateur de bascule vers la mobilité électrique](#)

# 50 %

#### INFRASTRUCTURES ET COÛTS

Les composantes liées aux infrastructures et coûts pèsent pour 50 % de l'indicateur global car ces aspects sont particulièrement déterminants dans la décision des usagers de véhicules industriels pour le passage à la mobilité électrique.

- ▶ Deux composantes ont trait aux infrastructures de recharge pour les poids lourds sur les aires d'autoroute et aires de repos : la distinction recharge rapide (15 %) et lente (15 %) sur les aires reflète les différents usages. La recharge sur autoroute est cruciale pour le transport longue distance et a un fort impact sur la confiance du secteur.
- ▶ Les deux dernières composantes se rapportent aux coûts : le TCO sur 5 ans (10 %) et la parité du prix d'achat avec les modèles thermiques (10 %) reflètent la sensibilité du secteur, largement composé de petites PME, particulièrement attentives aux coûts.

# INDICATEUR DE TRANSITION DES VÉHICULES INDUSTRIELS : 2,3/10



### Les immatriculations de véhicules industriels électriques mesurent la transformation du parc.

L'arrivée récente de nouveaux modèles sur le marché a permis d'accélérer l'adoption des VE, même si celle-ci est encore embryonnaire.



Les aspects liés aux infrastructures sont particulièrement déterminants dans la décision des usagers de véhicules industriels pour le passage à la mobilité électrique.

La disponibilité des bornes de recharge, en itinérance notamment, est cruciale pour le développement de la mobilité électrique.

Le coût d'achat des véhicules industriels électriques, encore très largement supérieur à celui de leurs équivalents thermiques, reste un frein majeur à l'adoption du VE par ce secteur largement composé de PME particulièrement attentives aux coûts.

	Situation actuelle	Objectif	Taux d'atteinte	Pondération	Score pondéré
<b>Adoption</b>				<b>50 %</b>	
Part des véhicules électriques dans les immatriculations de VI neufs	3 %	20 %	<div style="width: 13%;"></div> 13 %	25 %	0,3
Part des trajets routiers en VE	0 %	15 %	0 %	25 %	0,0
<b>Infrastructures &amp; coûts</b>				<b>50 %</b>	
Nombre de bornes de recharge rapides PL sur les aires d'autoroute	623	2200	<div style="width: 28%;"></div> 28 %	15 %	0,4
Nombre de points de recharge lente PL sur les aires de repos et de service	0	10000	0 %	15 %	0,0
Parité du TCO d'un 19t sur 5 ans	2	1,5	<div style="width: 75%;"></div> 75 %	10 %	0,8
Parité de prix d'achat d'un poids lourd	2,5	1,3	<div style="width: 80%;"></div> 80 %	10 %	0,8
<b>TOTAL</b>					<b>2,3</b>



L'infrastructure de recharge constitue la principale difficulté : la très faible part des trajets routiers effectués en véhicule électrique en 2024 (0,02 %) s'explique majoritairement par le faible nombre de points de recharge rapide adaptés aux poids lourds (actuellement 623 bornes de recharge rapide adaptées aux poids lourds sur les aires d'autoroute, tandis que les estimations indiquent un besoin de 2 200 bornes rapides et 10 000 bornes lentes sur les axes autoroutiers d'ici 2035).



Le secteur des véhicules industriels présente la transformation la plus embryonnaire (indice de bascule à 2,3/10), caractérisée par des défis techniques et économiques considérables. L'écart de prix reste prohibitif, avec un tracteur routier électrique coûtant 2,8 fois plus cher que son équivalent diesel (320 000€ contre 115 000€), bien que les aides à l'achat (65 000€) puissent améliorer l'équation économique.



Les contraintes opérationnelles sont particulièrement limitantes : avec une autonomie actuelle insuffisante pour les trajets longue distance, la complexité logistique de planification des rotations et des recharges constitue une problématique importante pour les transporteurs. Toutefois, des signaux positifs émergent : l'électrification se concentre stratégiquement sur des segments adaptés (2,5 % des immatriculations de poids lourds neufs), principalement pour les usages urbains et périurbains, comme la distribution ou la collecte de déchets. Les constructeurs annoncent des avancées significatives, avec des modèles de 44 tonnes disposant de 600 km d'autonomie prévus pour 2025.



Les enjeux de ZFE dans les métropoles créent une pression réglementaire favorisant l'adoption de véhicules moins polluants, cependant le secteur dispose de davantage d'alternatives au diesel que les autres segments. Le secteur évolue vers une approche multi-énergies, où l'électrique couvre les trajets urbains courts, tandis que l'hydrogène ou d'autres technologies restent envisagées pour la longue distance. L'ampleur des investissements nécessaires (630 millions d'euros pour les infrastructures) et la profonde transformation des compétences requises (diagnostic haute tension, nouveaux protocoles de maintenance) illustrent la complexité de cette mutation industrielle.

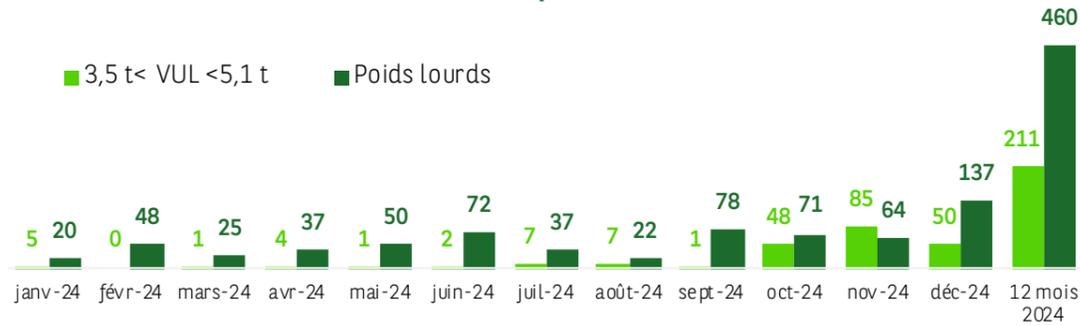


## LA TRANSITION DES VÉHICULES INDUSTRIELS VERS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE - SYNTHÈSE

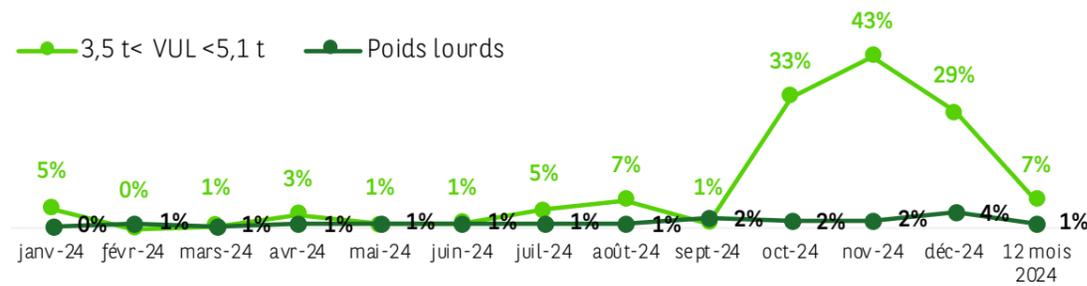
## PART DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LES IMMATRICULATIONS DE VI NEUFS

Indicateur de transition des véhicules industriels

### NOMBRE DE VI ÉLECTRIQUES NEUFS IMMATRICULÉS



### PART DES VE DANS LES IMMATRICULATIONS DE VI NEUFS



## PART DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LES IMMATRICULATIONS DE VI NEUFS

Indicateur de transition des véhicules industriels



OBJECTIF  
**15%**



TAUX D'ATTEINTE  
**0**



SITUATION ACTUELLE  
(12 MOIS 2024)  
**0,02%**

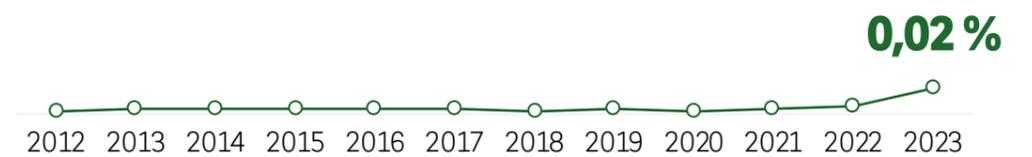
**PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 15%**  
Scénario médian 2035 étude « Électrification de la mobilité lourde longue distance », (Enedis, 2024).

Focus sur trajets urbains et périurbains.

Limité par l'autonomie actuelle.

Réaliste avec les contraintes logistiques.

### PART DES DISTANCES ANNUELLES TOTALES PARCOURUES PAR LES POIDS LOURDS ÉLECTRIQUES SUR L'ENSEMBLE DES DISTANCES PARCOURUES PAR LES PL



SITUATION ACTUELLE  
(12 MOIS 2024)  
**2,5%**



OBJECTIF  
**20%**



TAUX D'ATTEINTE  
**13%**

### PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 20%

Adapté aux limitations technologiques actuelles.

Cible prioritairement la distribution urbaine et interrégionale.

Tient compte des cycles plus longs de renouvellement.

Le scénario central de l'étude « Hit the Road » (AVERE, Afry, 2023), évalue à 18% la part des PL électriques dans le parc de véhicules en 2035.

## NOMBRE DE BORNES DE RECHARGE PL SUR LES AIRES D'AUTOROUTE

Indicateur de transition des véhicules industriels

CHIFFRES À RETENIR À HORIZON 2035

**630 M€**

Investissements dans les infrastructures du réseau électrique pour couvrir le besoin en itinérance des voitures et poids lourds électriques.

**10 000 + 2 200**

Nombre de points de recharge lente et rapide à déployer sur **519 aires** de services et de repos pour couvrir le besoin des poids lourds électriques.



SITUATION ACTUELLE  
RECHARGE RAPIDE  
**623**  
RECHARGE LENTE  
**0?**



OBJECTIF  
**2200**  
**10 000**



TAUX D'ATTEINTE  
**28 %**  
**0 %**

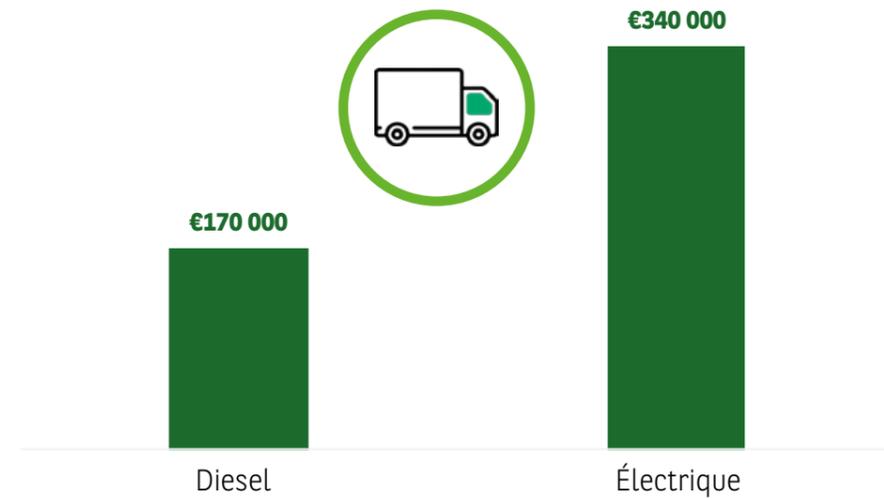
**PRÉCISIONS SUR LES OBJECTIFS EN TERMES DE BORNES DE RECHARGE POUR PL SUR LES AIRES D'AUTOROUTE ET DE REPOS**

Une évaluation des besoins de recharge a été établie dans l'étude Enedis (Électrification de la mobilité lourde longue distance, Mars 2024) à partir d'une modélisation fine du réseau routier, des points d'arrêt et des flux de poids lourds électriques, selon trois scénarios d'électrification. D'ici à 2035, la consommation d'électricité des PL électriques en itinérance devrait atteindre jusqu'à **3,5 térawattheures**, avec un pic de puissance de **1,1 gigawatt**, exigeant le déploiement de 10 000 points de recharge pour les pauses de longue durée et de 2 200 pour la recharge rapide sur **519 aires** de services et de repos.

## PARITÉ DU TCO DES 19 TONNES SUR 7 ANS

Indicateur de transition des véhicules industriels

### COMPARAISON DES TCO D'UN PORTEUR 19T - 65 000 KM/AN SUR 7 ANS



SITUATION ACTUELLE  
**2**



OBJECTIF  
**1,5**



TAUX D'ATTEINTE  
**75 %**

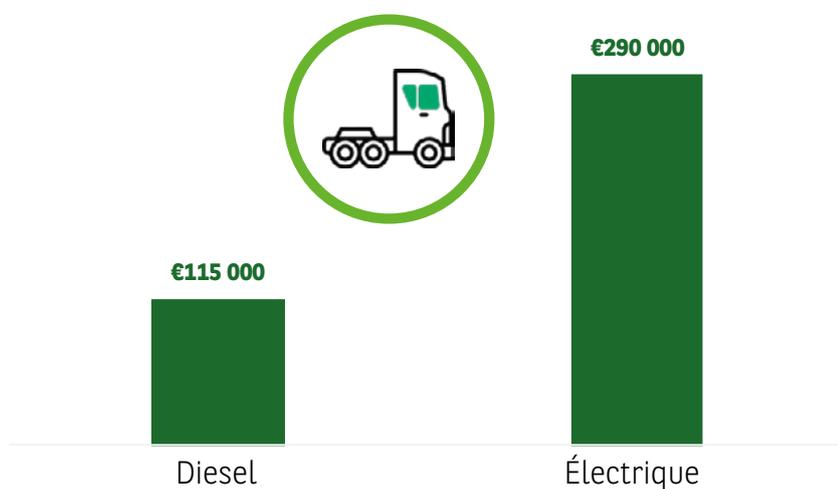
**PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 1,5**

Point clé dans la décision d'achat Réaliste avec l'évolution des coûts

## PARITÉ DU PRIX DE VENTE DES POIDS LOURDS ÉLECTRIQUES / THERMIQUES

Indicateur de transition des véhicules industriels

### RIX MOYEN À L'ACHAT D'UN TRACTEUR ROUTIER SELON LA MOTORISATION



OBJECTIF

2



SITUATION ACTUELLE

2,5



TAUX D'ATTEINTE

80 %

#### PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 2

Point clé dans la décision d'achat  
Réaliste avec l'évolution des coûts d'ici 2040

## ZFE

LA LOI DE SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE LE 17 JUIN 2025, INCLUT UNE MESURE SUPPRIMANT LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE), DES PÉRIMÈTRES INSTAURÉS DANS CERTAINES GRANDES VILLES FRANÇAISES POUR LIMITER LA CIRCULATION DES VÉHICULES LES PLUS POLLUANTS DANS LE BUT D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR.



### INTRODUITES PAR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM DE 2021)

Renforcées par la loi Climat et Résilience de 2021, les ZFE visaient à réduire les émissions de particules fines et de dioxyde d'azote 2 (NO<sub>2</sub>), responsables de maladies respiratoires et d'environ 40 000 décès prématurés par an en France, selon Santé publique France. Elles interdisaient progressivement l'accès aux véhicules les plus polluants (classés Crit'Air 3, 4, 5) dans une quarantaine d'agglomérations de plus de 150 000 habitants, comme Paris, Lyon, Grenoble ou Rouen.

### UN PROCESSUS LÉGISLATIF INACHEVÉ

Bien que l'Assemblée nationale ait adopté la suppression des ZFE, le texte doit encore être examiné en Commission Mixte Paritaire (CMP), où sept députés et sept sénateurs devront s'accorder sur une version commune. Si la CMP échoue, le texte pourrait retourner à l'Assemblée pour un nouveau vote.

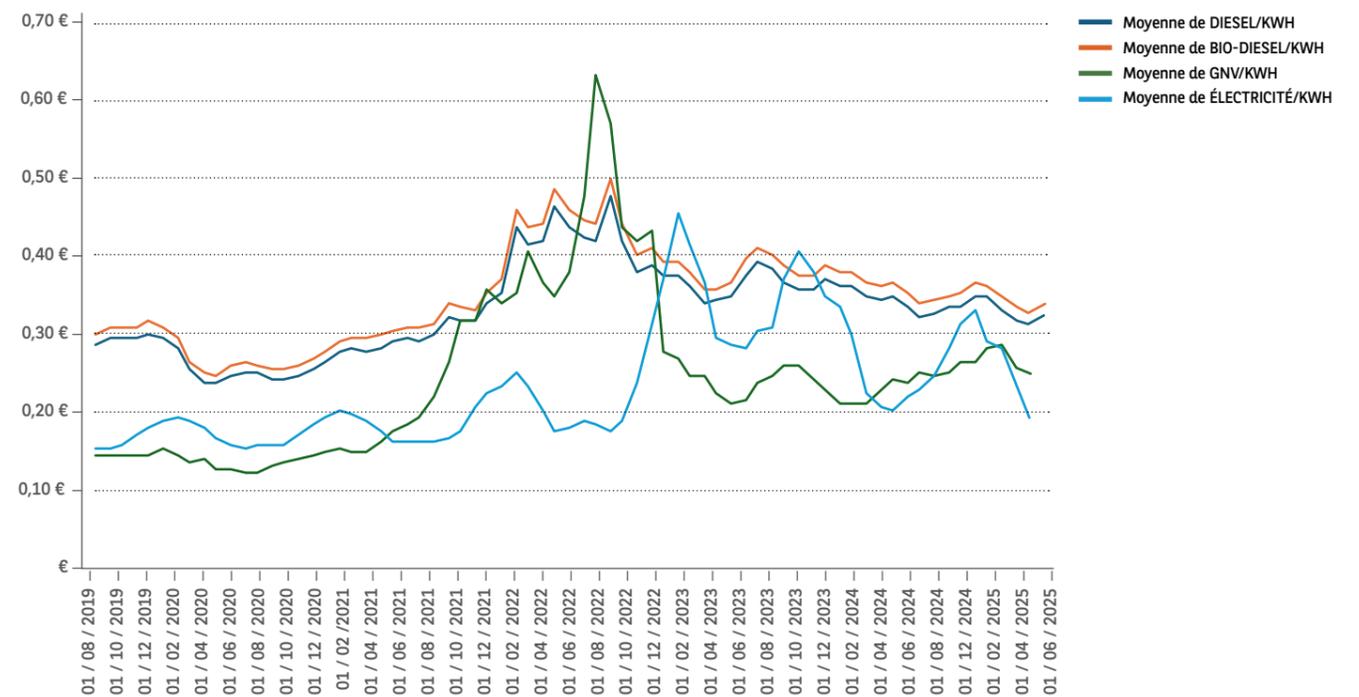
La suppression des ZFE pourrait être retoquée par le Conseil constitutionnel en tant que « cavalier législatif », c'est-à-dire une mesure sans lien suffisant avec l'objectif initial du projet de loi de simplification. Cette incertitude laisse planer un doute sur l'application effective de la mesure.

La suppression des ZFE dans le cadre de la loi de simplification de juin 2025 marquerait un recul significatif des politiques environnementales en France, avec un impact potentiel sur la qualité de l'air et la santé publique, particulièrement dans les grandes agglomérations. Si elle répond à des préoccupations sociales en levant des restrictions jugées discriminatoires, elle risque d'aggraver la pollution et de compliquer la conformité avec les normes européennes. L'issue définitive dépendra de la CMP et d'une éventuelle censure constitutionnelle, mais cette décision reflète un débat plus large entre justice sociale et urgence écologique, avec des conséquences encore incertaines pour la mobilité urbaine et la transition écologique en France.

## PRIX DES ÉNERGIES UNE BAISSÉ SALUTAIRE

Alors que le prix des diesel et B100 oscillent autour de 0,30 €/kWh, se rapprochant des niveaux pré-Covid, les coûts du GNV et de l'électricité poursuivent une tendance baissière amorcée en fin d'année dernière,

impactant positivement le TCO des matériels propulsés par ces deux énergies. Les tensions géopolitiques actuelles pourraient cependant stopper ou ralentir ces tendances.



Les coûts nominaux des énergies sont issus des indices du CNR et de l'INSEE pour le coût de l'électricité. • Conversion en kWh fourni sur la route calculée en prenant en compte le rendement calorifique de chaque énergie et le rendement moyen des moteurs associés. • Le décalage temporel entre l'indice du Diesel et ceux du GNV et de l'électricité est dû à la durée de production et de publication de certains indices.

### CONFORMITÉ AVEC LE DROIT EUROPÉEN

Les ZFE permettaient à la France de se conformer aux directives européennes sur la qualité de l'air. Leur suppression pourrait exposer la France à des sanctions de la **Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE)** si les normes de pollution ne sont pas respectées. Cependant, le droit européen n'impose pas explicitement les ZFE, laissant une marge de manœuvre aux États pour choisir leurs mesures.



# LE DISPOSITIF DE CEE

**L'ARRÊTÉ DU 30 DÉCEMBRE 2024 A RENFORCÉ LE DISPOSITIF DES CERTIFICATS D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE (CEE), POUR SOUTENIR L'ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL) ET DES POIDS LOURDS, REMPLAÇANT PARTIELLEMENT LE BONUS ÉCOLOGIQUE POUR LES PROFESSIONNELS.**

## CONTEXTE ET OBJECTIFS DES CEE DANS LES TRANSPORTS

Les CEE obligent les fournisseurs d'énergie (électricité, gaz, carburant) à financer des actions d'économies d'énergie pour atteindre des objectifs fixés par l'État, sous peine de pénalités. Dans le secteur des transports, les CEE encouragent la transition vers des véhicules électriques ou rétrofités (transformation de véhicules thermiques en électriques), en particulier pour les VUL (catégories M1 et N1, jusqu'à 3,5 tonnes) et les poids lourds (catégories N2 et N3).

Les principales fiches CEE concernées pour les VUL et poids lourds sont :

- TRA-EQ-114 : achat ou location (minimum 24 mois) de VUL électriques neufs ou rétrofités par des collectivités locales ou personnes morales.
- TRA-EQ-128 : achat ou location d'autocars/autobus électriques neufs ou rétrofités.
- TRA-EQ-129 : achat ou location de poids lourds électriques neufs ou rétrofités.

Ces fiches définissent des montants forfaitaires d'économies d'énergie en **kWh cumac** (cumulés et actualisés sur la durée de vie du véhicule), qui sont convertis en primes financières selon le cours du marché des CEE (environ 7,98 €/MWh cumac en décembre 2024).

Les CEE sont cumulables avec d'autres aides (ex. : aides locales, installation de bornes de recharge), tant que le total ne dépasse pas le coût de l'opération. **Les bonifications s'appliquent jusqu'au 31 décembre 2026, offrant une visibilité aux transporteurs.** Leur reconduction au-delà de cette date n'est pas acquise.

## MONTANTS DES PRIMES CEE PAR CATÉGORIE DE VÉHICULE

Les montants varient selon la catégorie du véhicule, le type d'acheteur (particulier, professionnel, collectivité) et la taille de la flotte. Les bonifications (multiplicateurs) augmentent les volumes de CEE, notamment pour les VUL et poids lourds neufs. Voici un tableau synthétique basé sur les données récentes :



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE

Pour la catégorie des camions porteurs  
≥ 3,5 tonnes et < 4,25 tonnes par quatre ;

Pour la catégorie des camions porteurs  
≥ 4,25 tonnes et < 7,5 tonnes par quatre ;

Pour la catégorie des camions porteurs  
≥ 7,5 tonnes et < 12 tonnes par trois ;

Pour la catégorie des camions porteurs  
≥ 12 tonnes et < 19 tonnes par cinq ;

Pour la catégorie des camions porteurs  
≥ 19 tonnes et < 26 tonnes par cinq ;

Pour la catégorie des camions porteurs  
≥ 26 tonnes et des tracteurs routiers,  
par quatre ;

Pour la catégorie des bennes à ordures ménagères,  
par quatre.

Fiche CEE	Catégorie de véhicule	Type d'acheteur	kWh cumac	Bonification	Prime estimée (€)*
TRA-EQ-114	VUL électrique (N1 ou N2 bénéficiant de la dérogation de poids)	Entreprise hors collectivité locale (>100 véhicules)	125 400	4	4 013
		Entreprise (<20 véhicules)	156 800	4	5 018
TRA-EQ-129	Poids lourd (3,5-4,25 t)	Professionnel	222 300	4	7 114
	Poids lourd (4,25-7,5 t)	Professionnel	433 100	4	13 859
	Poids lourd (7,5-12 t)	Professionnel	671 500	3	16 116
	Poids lourd (12-19 t)	Professionnel	824 000	5	32 960
	Poids lourd (19-26 t)	Professionnel	1 015 700	5	40 628
	Benne à ordures	Collectivité	1 572 900	4	50 333
	Tracteur routier et porteur >26 t	Professionnel	1 918 500	4	61 392

\* 1mWh cumac = 8€

Les montants réels varient selon le cours au moment de la cession.

Exemple de calcul (VUL, entreprise >100 véhicules) :

125 400 kWh cumac ÷ 1000 = 125,4 MWh cumac × 8 € × 4 (bonification) ≈ 4013 €.

Source : fiche TRA-EQ-129 (PL)

Source : fiche TRA-EQ-114 (VUL)



## OBLIGATION DE CONTRÔLE PAR COFRAC

Depuis la **5e période des CEE** (2022-2026), le ministère de la Transition écologique a renforcé les exigences de contrôle pour éviter les fraudes et assurer la traçabilité des économies d'énergie. **L'arrêté du 29 décembre 2014**, modifié par celui du 30 décembre 2024, stipule que certaines opérations CEE, y compris celles des fiches TRA-EQ pour les véhicules, doivent être vérifiées par un **organisme d'inspection accrédité par le COFRAC** selon la norme **NF EN ISO/IEC 17020**. Cette accréditation garantit l'indépendance, la compétence et l'impartialité des contrôles.

### Objectifs du contrôle COFRAC

- ▶ Vérifier la conformité : s'assurer que les véhicules déclarés (VUL ou poids lourds électriques/rétrofités) respectent les critères des fiches CEE (type de véhicule, catégorie Crit'Air, durée de location ≥ 24 mois, homologation pour les rétrofits).
- ▶ Valider les documents : contrôler les justificatifs (facture, contrat de location, certificat d'immatriculation, attestation de rétrofit homologué par l'UTAC).
- ▶ Garantir les économies d'énergie : confirmer que les kWh cumac déclarés correspondent à l'opération réalisée (ex. : 125 400 kWh cumac pour un VUL, 4,4M à 6,6M pour un poids lourd).
- ▶ Prévenir les fraudes : éviter les déclarations erronées ou les doubles comptages, un problème identifié dans les périodes précédentes.

## MODALITÉS DU CONTRÔLE

- ▶ Quand intervient-il ? Le contrôle COFRAC est obligatoire pour les opérations spécifiques (non standardisées) ou celles dépassant un certain seuil de kWh cumac, mais il est également requis de manière aléatoire pour les opérations standardisées comme les fiches TRA-EQ-114, 117, 128 et 129. Depuis 2024, environ 10 % des dossiers CEE doivent être contrôlés, avec un focus sur les flottes importantes (ex. : entreprises avec >100 véhicules).
- ▶ Qui réalise le contrôle ? Des organismes comme Bureau Veritas, Apave, ou Dekra, accrédités COFRAC, effectuent les inspections. Ils peuvent réaliser des contrôles documentaires (vérification des justificatifs) ou sur site (inspection physique des véhicules).
- ▶ Coût : le contrôle est généralement pris en charge par l'obligé ou le délégataire, mais peut engendrer des frais supplémentaires pour les bénéficiaires si des anomalies sont détectées (ex. : nouveau contrôle requis).
- ▶ Sanctions en cas de non-conformité : si le contrôle révèle des anomalies (ex. : véhicule non éligible, documents falsifiés), les CEE ne sont pas validés, et des pénalités peuvent être appliquées à l'obligé ou au bénéficiaire.

# La parole à la CSIAM



## Camions électriques et infrastructures : sortir du dilemme de la poule et de l'œuf

À fin mai 2025, seuls 324 poids lourds électriques (+7,5 T) ont été immatriculés en France. Si ce chiffre peut paraître modeste, la CSIAM anticipe une accélération au second semestre, portée par plusieurs dynamiques : la contractualisation des projets issus de l'appel à projets ADEME 2024, le lancement de la fiche CEE TRA-EQ-128, et surtout l'entrée en vigueur de la période de reporting du règlement européen sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les poids lourds, du 1er juillet 2025 au 30 juin 2026. Mais la réussite de cette transition repose sur un facteur encore trop fragile : l'infrastructure de recharge.

### Sans infrastructure, pas de marché.

### Sans marché, pas d'investissement.

Le transport routier de marchandises n'a pas la souplesse du véhicule particulier. L'usage est structuré, rationnel, soumis à des impératifs de rentabilité au kilomètre et de disponibilité maximale. L'électrification y est techniquement possible — elle est même déjà en cours — mais elle bute encore sur un verrou : l'insuffisance et la dispersion des infrastructures de recharge adaptées.

Aujourd'hui, moins de quarante stations ouvertes au public permettent la recharge de camions électriques en itinérance. L'Union européenne impose via le règlement AFIR un point de recharge tous les 60 km en 2030 sur les corridors principaux d'ici 2030, avec 3,6 MW cumulés par station.

Ce retard structurel empêche l'effet d'entraînement. Les transporteurs hésitent à investir faute de visibilité sur la recharge. Les énergéticiens freinent faute de volumes assurés. Les constructeurs seuls ne peuvent combler ce vide. Il est temps d'orchestrer une réponse collective.

### Des usages différenciés, des réponses ciblées

La recharge ne suit pas une logique uniforme. Elle doit répondre aux réalités opérationnelles du secteur :

- ▶ Livraison urbaine : recharge exclusivement au dépôt.
- ▶ Transport régional : recharge prioritairement au dépôt et à destination.
- ▶ Longue distance : recharge au dépôt, à destination, mais aussi en itinérance, sur des stations haute puissance, idéalement situées sur les axes stratégiques.

La recharge en itinérance vient compléter efficacement la recharge principale effectuée au dépôt ou à destination. Mais elle suppose des puissances bien supérieures à celles utilisées pour les véhicules légers : entre 700 kW et 3 MW, pour recharger une batterie de 500 à 800 kWh en 45 minutes. Cela implique des adaptations profondes du réseau électrique, un foncier adapté, une gestion des accès, des temps d'arrêt et de la facturation. C'est un changement de paradigme.

### L'innovation industrielle est déjà à l'œuvre

Face à ces défis, les constructeurs n'attendent pas. Ils réinventent leur rôle : vendeurs de camions, mais aussi accompagnateurs de transition énergétique. Ils identifient avec leurs clients les tournées propices à l'électrification, évaluent les besoins en recharge, proposent des offres clé en main — véhicule, borne, maintenance, en complément des offres proposées par les loueurs.

Certains vont plus loin : Scania crée sa propre filiale spécialisée dans l'installation de solutions de recharge, Erinion. D'autres s'associent : Traton, Daimler Truck et le groupe Volvo investissent 500 millions d'euros dans la co-entreprise Milence, qui vise 1 700 stations publiques de recharge en Europe d'ici 2030. En France, huit sont déjà en service.

Les services numériques évoluent également avec l'émergence des Electromobility Service Providers (EMSP), tels que Volvo Open Charge, Scania Charging Access, MAN Charge & Go, Mercedes Truck Charge ou encore eCharge Management d'Iveco. Tous ont un objectif commun : simplifier le quotidien des transporteurs en offrant des solutions pour vérifier en temps réel la disponibilité des bornes, optimiser les temps d'arrêt, faciliter le paiement, et, demain, permettre la réservation des recharges.

### Planifier pour électrifier

Le constat est clair : la décarbonation du transport lourd passe par un maillage planifié du territoire.

La CSIAM appelle à une mobilisation collective : constructeurs, transporteurs, opérateurs de recharge, énergéticiens, gestionnaires de réseau, collectivités, État.

En dépôt comme en itinérance, il est essentiel de s'appuyer sur les leviers réglementaires, administratifs et financiers efficaces afin de garantir un accès simplifié au foncier, anticiper les raccordements, simplifier les démarches administratives et valoriser les investissements collectifs sur les aires.

Ce que nous attendons aujourd'hui, c'est :

- ▶ Une feuille de route nationale, alignée sur les échéances 2030, 2035, 2040, précisant les zones prioritaires, les normes techniques, et les modalités de co-financement public-privé.

### Il est temps de faire de l'infrastructure une priorité stratégique

Le camion électrique est prêt. Il roule déjà. Mais il ne pourra changer d'échelle sans un environnement qui l'autorise — et l'encourage.

Ne laissons pas l'innovation industrielle avancer seule. Donnons-lui les fondations territoriales dont elle a besoin.

La CSIAM se tient aux côtés de ses membres pour faire entendre cette nécessité, et construire un avenir où la logistique lourde décarbonée devient enfin une réalité collective.



# TÉLÉMATIQUE - FERMETURE ANNONCÉE DES RÉSEAUX 2G ET 3G : ET SI VOTRE FLOTTE ÉTAIT CONCERNÉE ?

La fermeture des réseaux de télécommunications de deuxième et troisième génération requiert une attention particulière de la part des professionnels utilisant la télématique. Cette transition, bien que nécessaire pour faire place aux technologies plus avancées comme la 4G et la 5G, pose des défis significatifs pour les gestionnaires de flottes. Il convient donc de planifier cette transition de manière minutieuse pour minimiser les impacts sur l'activité.

## Interruption des opérations

L'arrêt des réseaux 2G et 3G ne se limite pas à un simple problème technique. Il entraîne des répercussions majeures sur les opérations. En effet, sans télématique ou chronotachygraphe fonctionnels, il devient difficile de suivre les itinéraires des véhicules en temps réel, d'optimiser les trajets, d'envoyer des alertes en cas d'anomalie ou encore de remonter la donnée sociale. Les immobilisations générées durant la période de mise à niveau devront être prises en compte dans le « coût total de mise à niveau ».

## La télématique : un outil indispensable pour les flottes de camions

La télématique est une technologie qui combine les télécommunications et l'informatique pour fournir des services de gestion de véhicules à distance. Grâce à des dispositifs embarqués, les gestionnaires de flottes peuvent suivre en temps réel la localisation, la vitesse, le comportement des conducteurs, ainsi que d'autres paramètres essentiels à la gestion des véhicules. La télématique permet ainsi d'améliorer la sécurité, de réduire les coûts opérationnels et d'optimiser l'efficacité des trajets.

### CALENDRIER DES DATES D'EXTINCTION DES RÉSEAUX MOBILES SELON LES OPÉRATEURS

OPÉRATEURS		ORANGE	SFR	BOUYGES TELECOM
FRANCE MÉTROPOLITAINE	Extinction 2G	À partir de la fin 2025	Fin 2026	Fin 2026
	Extinction 3G	À partir de la fin 2028	Fin 2028	Fin 2029

Source : site ARCEP : Fermeture des réseaux mobiles 2G et 3G : ce qu'il faut anticiper | Arcep

## LES GRANDES ÉTAPES D'UNE TRANSITION TECHNOLOGIQUE RÉUSSIE

### Un boîtier ? Pas forcément.

Les constructeurs de poids lourds proposent aujourd'hui une gamme variée d'offres de télématique ne nécessitant pas la pose d'un boîtier. Ces solutions incluent des systèmes de suivi en temps réel, des diagnostics à distance, et des outils de gestion de la consommation de carburant. Il conviendra cependant de s'adjoindre les services d'un intégrateur, qui restituera les données provenant de différentes sources sous une forme homogène. Un boîtier de seconde monte devra cependant être installé suivant les infos requises.

### Ne pas subir...

La fermeture des réseaux 2G et 3G représente un tournant important pour les flottes de camions exploitant de la télématique. Bien que cette transition pose des défis considérables en termes de coûts, de gestion et de sécurité, elle offre également des opportunités pour améliorer la performance et l'efficacité des opérations de transport. En adoptant une approche proactive et en investissant dans des solutions adaptées, les entreprises de transport routier peuvent tirer parti des avantages offerts par les réseaux 4G et 5G et renforcer leur compétitivité dans un secteur en pleine évolution.

01

#### ÉVALUATION DES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS

Réaliser un audit complet des équipements télématiques actuels pour identifier ceux qui dépendent des réseaux 2G et 3G, puis établir un inventaire détaillé des dispositifs concernés, incluant leur âge, leur état et leur compatibilité avec les réseaux 4G et 5G.

02

#### PLANIFICATION DE LA MIGRATION

Élaborer un calendrier de remplacement des équipements obsolètes, en priorisant ceux qui sont critiques pour les opérations quotidiennes et provisionner un budget pour l'achat de nouveaux équipements compatibles avec les réseaux 4G et 5G, en tenant compte des coûts de mise à jour et de maintenance.

03

#### CHOIX DES NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS

S'assurer que les nouveaux dispositifs télématiques sont compatibles avec les réseaux 4G et 5G, et qu'ils répondent aux besoins spécifiques de la flotte et travailler avec vos fournisseurs pour garantir la qualité et la fiabilité des équipements. Envisager également les offres de constructeurs.

04

#### FORMATION ET SENSIBILISATION

Informez tous les acteurs concernés (conducteurs, gestionnaires, techniciens) des changements à venir et des impacts potentiels sur les opérations.

05

#### TESTS ET VALIDATION

Mener des tests pilotes avec les nouveaux équipements pour évaluer leur performance et leur compatibilité avec les systèmes existants et apporter les ajustements nécessaires avant le déploiement à grande échelle.

06

#### PLAN DE CONTINGENCE

Prévoir des solutions de secours en cas de problèmes techniques ou de retards dans la migration, comme des systèmes de suivi alternatifs ou des procédures manuelles et établir un plan de communication clair pour informer rapidement tous les acteurs en cas de perturbations ou de changements imprévus.

07

#### OPTIMISATION DES OPÉRATIONS

Utiliser les données collectées par les nouveaux équipements pour optimiser les itinéraires, réduire les coûts de carburant et améliorer l'efficacité globale de la flotte, notamment en mettant en place des systèmes de maintenance prédictive pour anticiper les pannes et réduire les temps d'arrêt.

# 05 DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS

- Enquête distribution VI
- La parole à Mobilians

## LES DÉLAIS DE LIVRAISON

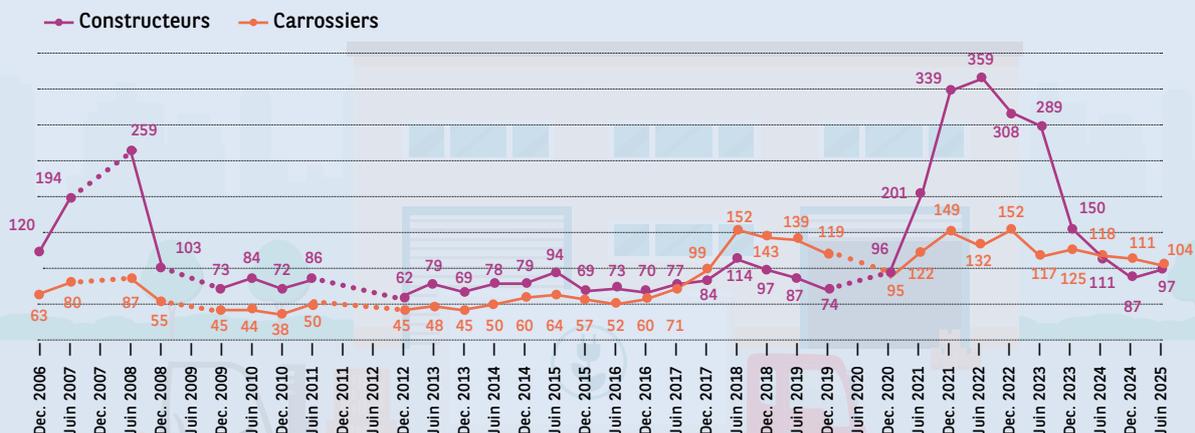
Les délais de livraison se sont normalisés depuis une année environ, tout en restant plus élevés qu'avant 2017.

Avant le pic lié à la crise du COVID et à la pénurie de matériels qui l'a suivi, la période 2017-2020 a été également très tendue, en particulier pour les carrossiers-constructeurs, en raison d'une très forte demande de véhicules.

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, mais la plupart restent optimistes jugeant la situation en amélioration pour 44 % et stable pour 22 %. Le tiers restant les estiment en augmentation.

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. La très grande majorité des experts les estiment soit en baisse, soit stables.

### DÉLAIS DE LIVRAISON MESURÉS DANS L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CONCESSIONNAIRES VI



# VÉHICULES NEUFS

## VI neufs

Chez les distributeurs de véhicules industriels, les commandes de tracteurs sont orientées à la hausse, avec 4,1 % de commandes en plus qu'en 2024 à la même période. Cependant, ce chiffre cache une réalité plus contrastée, puisqu'un peu plus de la moitié des concessionnaires reculent sur les commandes de tracteurs de 20 % en moyenne, alors que les autres progressent de 35 %.

Pour les porteurs, la situation est plus difficile, avec un recul des commandes de 12 % en moyenne et très peu de distributeurs ayant enregistré une hausse des commandes.

## Parc VI

La situation du marché du Transport, plutôt difficile actuellement lorsqu'on regarde les enquêtes auprès des chefs d'entreprise, influe sur l'état du parc VI. Seuls 8,3 % des investissements sont réalisés pour développer le parc, et donc sont insuffisants pour envisager que celui-ci se développe, et pour 78 % des experts que nous avons interrogés, il est en diminution. 22 % le jugent stable et aucun ne le voit progresser.

## Prix des véhicules

Les prix ont très peu évolué depuis un an. Pour les tracteurs neufs, ils sont globalement en légère baisse de 1,9 % et la plupart des concessionnaires ont fait ce constat. Pour les porteurs neufs, la baisse se limite à 1,0 %, avec un peu plus de variations selon les concessionnaires.

Alors que les normes GSRII sont appliquées depuis juillet dernier, elles n'ont pas eu de conséquence visible sur le prix des véhicules comme on aurait pu s'y attendre.

La faiblesse du marché explique également la stabilité des prix car, selon nos experts, les niveaux de remises sur les véhicules à l'achat sont élevés pour 56 % et normaux pour 44 %.

Pour ce qui est des reprises de véhicules, elles sont normales pour 56 % mais excessives en prix pour 44 %, et en nombre pour 22 %.

## VUL neufs

À l'instar des immatriculations, l'activité VUL chez les distributeurs de véhicules industriels est en recul de 5,9 %, après une année 2024 en baisse de 5,9 % également. Elle est assez variable selon les concessions, celles qui progressent sont à + 20 % alors que celles qui reculent, les plus nombreuses, sont à -15 % en moyenne.

Les prix sont aussi orientés à la baisse, de 2,2 %. Après plusieurs années de hausse post-COVID, un palier semble atteint.

Les délais de livraison des constructeurs s'établissent à 78 jours, encore en baisse par rapport à décembre dernier où ils s'affichaient à 83 jours. Chez les carrossiers, les délais restent stables depuis une année avec 61 jours entre la commande et la livraison. Une majorité de concessionnaires les trouvent stables et un tiers les voient baisser.

## Réparation et SAV

La part de la réparation et de l'entretien s'est maintenue ce semestre et s'établit à 38,2 % à juin 2025. Elle était à 39 % en décembre dernier, alors qu'en juin 2024, elle ne représentait que 31 % du CA des concessions.

Cependant, ils sont 56 % à la voir en baisse, 22 % stable et 22 % en hausse. La baisse est perçue comme la conséquence d'une diminution du parc et de la baisse de l'utilisation des véhicules.

## Contrats d'entretien

La part des contrats d'entretien vendus avec un véhicule neuf s'est améliorée par rapport à juillet dernier, où elle avait été mesurée à 33 %. Elle s'établit à 36,2 %. Pour 44 % des distributeurs, elle est stable, pour 33 %, elle a progressé et pour seulement 22 %, elle a diminué.

## Contrats d'entretien

38 % des véhicules vendus ou loués par les concessionnaires sont assortis d'un contrat d'entretien. Cette proportion est élevée par rapport aux mesures précédentes, puisqu'en juin dernier, elle n'était que de 33 %, et l'année dernière de 29,5 %. Cependant, les distributeurs la trouvent stable à 57 %, en hausse à 21 % et en baisse à 21 %.

**8,3%**  
La part  
des investissements  
dédiés  
au développement  
du parc

# LES INDICATEURS CLÉS

Les délais de livraison se sont normalisés mais, sur longue période, restent un peu élevés. Les constructeurs livrent en 97 jours et les carrossiers en 104.

Le SAV reste stable, à 38 % du CA. Selon nos experts, il serait cependant en ralentissement du fait de la baisse d'usage des véhicules et de la diminution du parc.

La part des contrats de maintenance dans les ventes s'est stabilisée à 36 %.

Les carnets de commandes ont légèrement repris pour les tracteurs neufs (4 %) avec des différences importantes entre les différentes concessions.

Les prix des VI neufs sont restés plutôt stables. Les niveaux de remise sont jugés élevés pour une majorité d'experts, et les reprises sont soit normales, soit excessives en prix.

L'activité VUL chez les distributeurs VI est en recul et les prix sont en légère baisse.

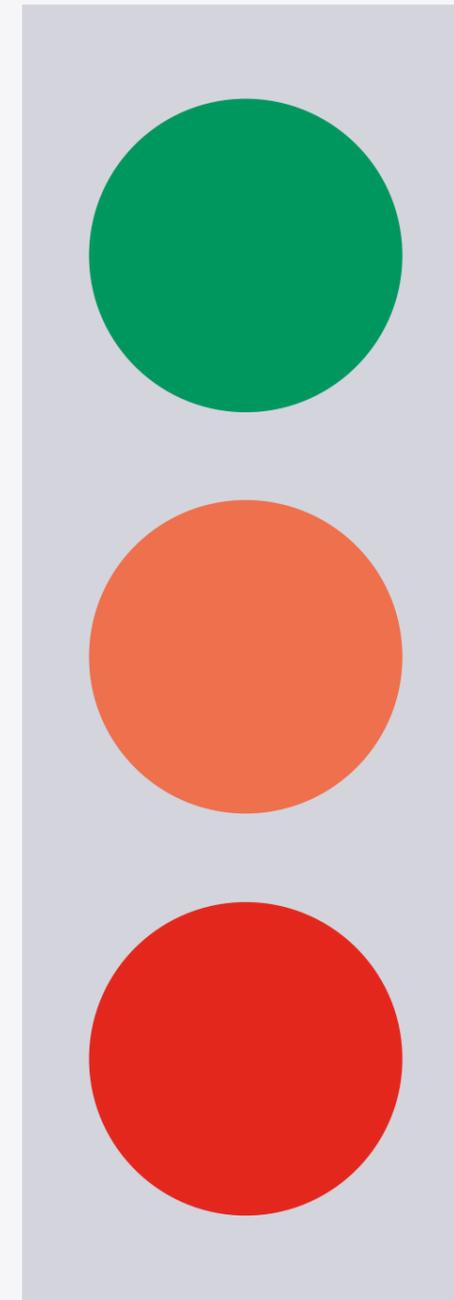
Les parcs VO sont normalement remplis et les prévisions pour la fin 2025 sont pour une stabilité des stocks.

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.

Les ventes VO sont à l'arrêt à - 27 % pour les tracteurs et à - 23 % pour les porteurs chez la grande partie des concessionnaires.

Les prix des tracteurs VO reculent chez presque tous les distributeurs (- 8 % en moyenne), comme pour les porteurs à - 9 %.



## État de la Concurrence

Près de la totalité des experts ont constaté dans leur environnement des concentrations d'entreprises de distribution VI. Ce mouvement se maintient depuis plusieurs années.

Côté entreprises de Transport, la plupart des experts voient le nombre de défaillances en augmentation.

# La parole à Mobilians

## L'ACTIVITÉ DE NÉGOCE RESTE GLOBALEMENT EN NET REPLI AU PREMIER SEMESTRE

L'année 2025 a commencé plus que timidement, tant pour les véhicules industriels que les véhicules utilitaires. Cette baisse du nombre de véhicules mis à la route est une tendance européenne. Malheureusement, les perspectives de croissance en France comme en Europe et les prévisions d'investissements des transporteurs ne devraient pas inverser la tendance à laquelle nous nous préparions l'année dernière.

Le changement de calcul des bonus sur les utilitaires et le processus d'appels à projets 2024 en faveur des poids lourds électriques ont également ralenti les ventes de ce type de véhicules. Sans surprise, et sans même attendre les effets de la suspension des ZFE, la part de véhicule diesel mis à la route en 2025 est en nette progression par rapport aux deux années précédentes.

## UN CONTEXTE DIFFICILE ÉGALEMENT EN APRÈS-VENTE

Pour les activités de réparation et maintenance, les nombreux jours non travaillés, qui ont été autant de journées d'interdiction de rouler pour de nombreux véhicules, n'ont pas amélioré les choses. Globalement, les activités ont du mal à se maintenir, et confirment la tendance déjà observée fin 2024. Le même constat est fait pour les activités de mécanique ou de carrosserie dédiées aux véhicules particuliers.

## DES PERSPECTIVES ENCORE TROP INCERTAINES

Nous ressentons tous une période difficile où les investissements sont décalés, en raison à la fois d'une période de hausse de prix importante (qui désormais se stabilise), de hausse de taux (qui reflue depuis l'année dernière), mais surtout d'un manque de perspective de relance des activités. Ainsi, nos secteurs de la vente et de la réparation restent, à l'image des secteurs de nos clients transporteurs ou professionnels du BTP, sous tension, avec un moral bas et une visibilité limitée sur une reprise attendue par tous.

Tout n'est pourtant pas négatif cette année. La mise en place des aides à l'achat de véhicules électriques par le système de CEE, porté par l'ADEME, est une bonne nouvelle. La mise en place de ce dispositif, qui n'est pas lié au budget de l'État et n'est plus conditionné à un système d'éligibilité de projet, nous permet de travailler plus efficacement sur les besoins exprimés par nos clients, entreprises comme collectivités. Le fait que ces dispositifs soient également applicables aux loueurs ouvre également plus de perspectives pour développer le parc de véhicules industriels électriques.

**MOBI** Les entreprises  
de la mobilité  
**LIANS**

## PRESSION RÉGLEMENTAIRE ET INCONSTANCE DES CHOIX POLITIQUES

Parmi les raisons profondes du ralentissement de nos activités, les incertitudes réglementaires pèsent lourd. Alors que les constructeurs automobiles ont bénéficié d'un sursis concernant la réglementation CAFE sur les émissions des véhicules neufs, rien n'est prévu actuellement pour le marché des véhicules industriels soumis à l'outil VECTO. Nous ne savons pas non plus ce que sera la charge de travail (ou les coûts de consultants) à investir concernant les rapports CSR. Personne n'a d'élément pour nous indiquer comment les ZFE, principe imposé par l'Europe, seront à nouveau mises en place et, faute d'échéance, quelles seront les conséquences sur la demande de véhicules. Nous n'avons que très peu d'éléments sur les projets du ministre des transports concernant l'écotaxe poids lourds (mais nous savons que désormais, même la Suisse a abandonné l'idée de mettre des camions sur des trains), et encore moins d'informations sur les projets du Parlement européen concernant le déploiement de l'Euro 7, l'extension du dispositif VHU aux véhicules industriels ou même l'évolution annoncée des décrets concernant le poids et les dimensions des ensembles routiers qui, le cas échéant, ne manquera pas d'influer fortement sur le marché des véhicules d'occasion.

Fiscalement, nous sommes par ailleurs mis de plus en plus lourdement à contribution sur les taxes foncières qui augmentent très nettement sur la plupart du territoire ; et c'est également dans le domaine de l'alternance, où en plus d'une réduction des aides qui avaient pourtant montré leur efficacité, nous allons être mis à contribution sur les diplômes Bac +3/+4.

## UNE PROFESSION TOUJOURS RÉSILIENTE ET PRAGMATIQUE

Mobilians est plus que jamais impliqué pour continuer à prendre part activement à la transition énergétique, mais également à la formation des nouvelles générations de professionnels des services de l'automobile. Les pouvoirs publics doivent prendre en compte le fait qu'à défaut de trajectoire et de planning tangibles, à force d'annonces de réformes, nos entreprises vont continuer à être mises à mal, mais surtout, le moral des chefs d'entreprise restera en berne, ce qui rendra très difficile l'adhésion aux choix politiques annoncés. Le manque de visibilité sur une éventuelle reprise que nous n'envisageons pas avant 2026 risque d'induire, voire d'imposer, pour beaucoup, des choix stratégiques difficiles.

**les prévisions d'investissements des transporteurs ne devraient pas inverser la tendance à laquelle nous nous préparions l'année dernière.**

# MARCHÉ DU VÉHICULE D'OCCASION

## Ventes de VI et VUL d'occasion

Le marché des VO pour les tracteurs et les porteurs est en fort recul. Les ventes de tracteurs VO baissent dans presque toutes les concessions, pour une moyenne de 27,1 % par rapport à juin 2024. Les porteurs ne sont pas mieux lotis. La baisse est de 23,2 % en moyenne pour les deux-tiers des distributeurs. Les VUL se maintiennent avec 0,3 % de baisse, mais dans des situations contrastées selon les concessions.

## Prix de vente VO

Les prix vont malheureusement dans le même sens que les ventes : ils baissent. Pour les tracteurs, la baisse est proche des 8 %, avec les deux-tiers des concessionnaires concernés, et pour les porteurs, elle n'est que de 1,9 %, avec une partie des distributeurs qui ont réussi à maintenir les prix.

Pour les VUL, la baisse reste contenue à 2,6 %, mais plus constante chez les distributeurs.

## Origine des VO

La provenance des véhicules sur les parcs des distributeurs est essentiellement constituée par des retours de ventes précédentes, à savoir des reprises pour 69,2 % et des retours de buy-back pour 17,8 %. Le cumul des deux atteint les 87 %, ce qui s'est rarement vu historiquement, il faut remonter à 2014 pour un tel résultat. Les achats aux confrères (0,3 %), aux constructeurs (6,8 %) et aux marchands (5,9 %) en ont pâti et ont rarement été aussi faibles.

## Profil des VO en parc

L'âge des tracteurs VO détenus par les distributeurs s'est un peu rajeuni ce semestre, passant de 5,1 ans à 4,8. C'est surtout le nombre de véhicules de trois ans et moins qui a augmenté, passant de 14,2 % en moyenne sur les quatre dernières vagues à 21 % ce semestre.

Le rajeunissement se confirme également avec le kilométrage des tracteurs. 73,3 % ont moins de 120 000 km, ce qui n'avait jamais été mesuré auparavant.

Pour les porteurs, le rajeunissement est également présent. L'âge moyen des porteurs passe de 6,9 ans en juin 2024, à 6,4 ans en décembre dernier, pour s'établir à 5,7 ans en juin 2025.

## Stocks VO

Les stocks de véhicules sur parc sont dans la norme actuellement, avec quelques petites variations. Chez les distributeurs, 44 % considèrent que le parc est normal, 33 % qu'il est bas et 22 % qu'il est élevé. Pour les constructeurs, la même part le trouve normal, 22 % bas, et 33 % élevé. Pour les marchands, les stocks sont normaux pour 67 % des experts.

Pour l'ensemble de l'année 2025, ils ne devraient pas beaucoup évoluer, quel que soit le type de possesseur.

## Délais de revente

Les délais pour les tracteurs sont en baisse ce semestre. Après avoir fortement augmenté à fin 2023, passant de 33 jours en juin 2023 à 61 jours, ils se sont maintenus à 68 jours en juin 2024 et 69 en fin 2024. Actuellement, ils se sont repliés à 56 jours. Cependant, la perception des experts conduirait plutôt à une hausse des délais pour 56 % d'entre eux. Seuls 22 % perçoivent une baisse.

Pour les porteurs, les délais de revente s'allongent. Il faut remonter à 2019 pour avoir des délais aussi longs. Alors qu'ils étaient descendus à 31 jours en 2022, ils remontent sans cesse depuis, passant à 50 jours en 2023, à 73 jours à fin 2024, et s'établissent maintenant à 78 jours. Là encore, la perception des experts n'est pas en accord avec nos mesures, puisqu'ils voient des délais stables à 56 %.

Pour les VUL, les délais sont élevés depuis décembre dernier, à plus de 50 jours, alors que la période précédente les plaçait plutôt à 30-40 jours. Les experts sont plus de la moitié à les percevoir en hausse.

## Écoulement des VO

La principale destination des véhicules VO vendus est l'Europe, avec 45 % des véhicules exportés vers cette destination. Seul juin 2024 avait atteint ce niveau, les autres vagues se situant au-dessous de 40 %. Plus précisément, l'Europe du Sud est concernée, avec 16 % des véhicules prenant cette destination. L'Europe de l'Est reste forte, avec 22,9 % des ventes.

La revente en France est faible, avec seulement 34,7 % des véhicules vendus par les distributeurs à des utilisateurs nationaux. Ce taux est proche de celui mesuré en décembre dernier à 36,6 %, mais plus fort qu'en juin 2024 à 24,9 %. Auparavant, la moyenne sur les dix dernières vagues s'établissait à 46,5 %.

La mise en location et les reprises constructeurs sont stables, avec respectivement 5,0 % et 4,4 % des véhicules. Pour les ventes hors d'Europe, le résultat tend à diminuer par rapport aux dernières vagues, puisqu'il s'établit à 10,9 % contre 17,1 % en décembre et 14,1 % en juin 2024.

ÂGE DES TRACTEURS				
	juin-25	déc-24	juin-24	Moy. 5 ans
3 ans et -	21 %	13 %	10 %	18 %
4 à 5 ans	46 %	46 %	42 %	45 %
6 ans et +	33 %	41 %	48 %	37 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES TRACTEURS				
	juin-25	déc-24	juin-24	Moy. 5 ans
- de 120 000 km	73 %	40 %	45 %	49 %
120 000 km et +	27 %	60 %	55 %	51 %

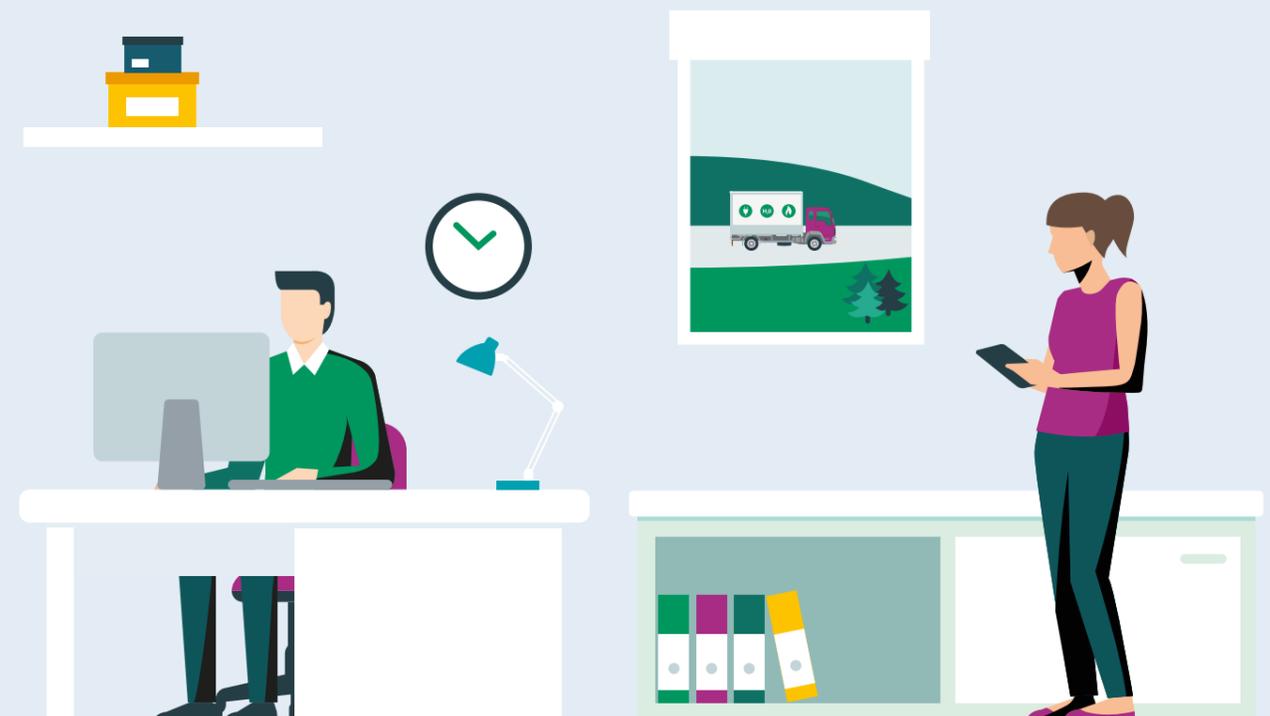
ÂGE DES PORTEURS				
	juin-25	déc-24	juin-24	Moy. 5 ans
3 ans et -	23 %	3 %	5 %	7 %
4 à 5 ans	15 %	14 %	25 %	22 %
6 ans et +	62 %	83 %	71 %	71 %

DESTINATION DES VO				
	juin-25	déc-24	juin-24	Moy. 5 ans
Mise en locat.	5 %	5 %	5 %	6 %
France (utilisat.)	35 %	25 %	44 %	44 %
Europe	45 %	47 %	37 %	38 %
Hors Europe	11 %	14 %	1 %	7 %
Autres	4 %	9 %	13 %	5 %

Source : Enquête OVI

# 06 PRÉVISIONS 2025

→ Prévisions 2025

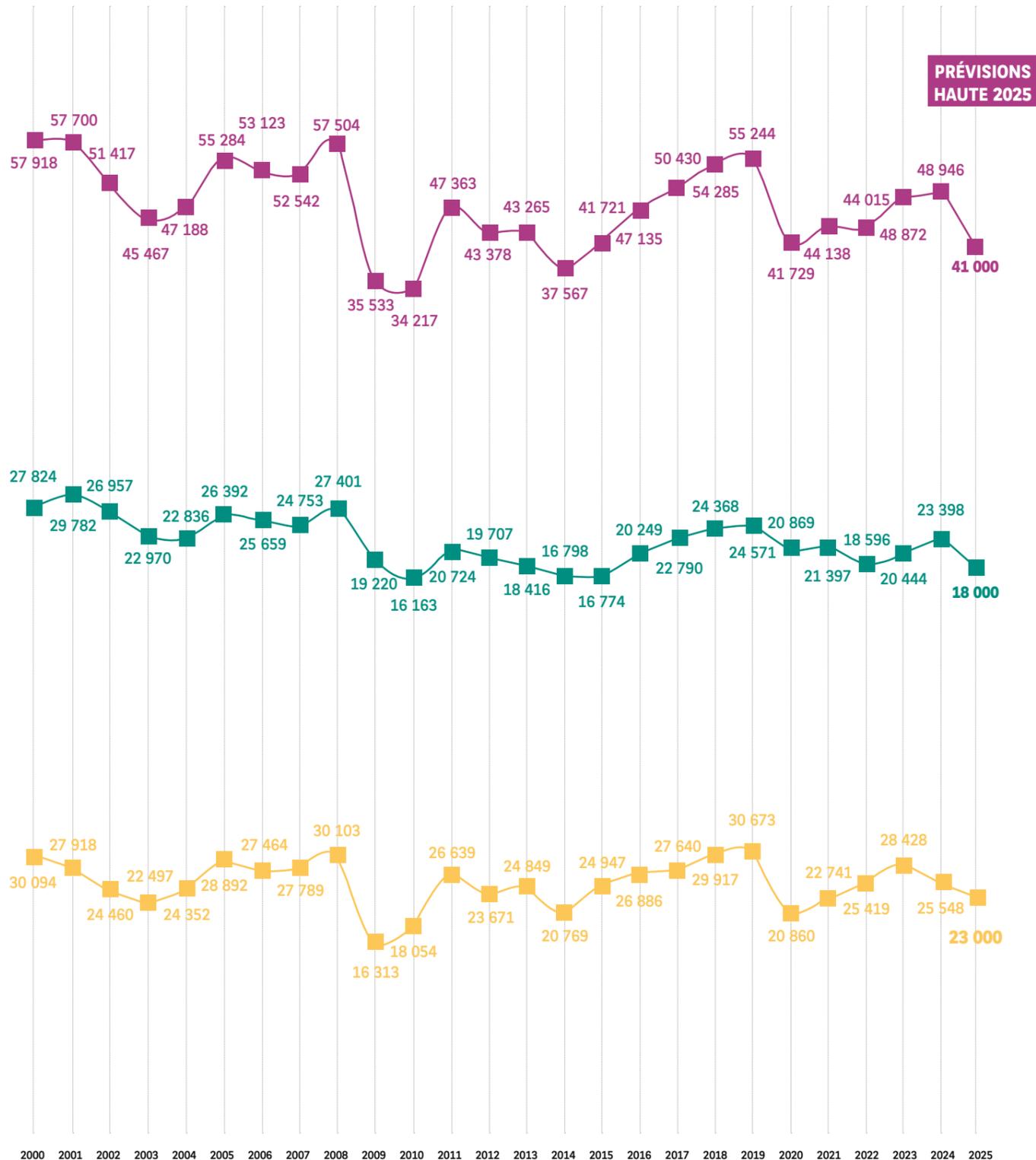


# IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 T

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



## HYPOTHÈSES 2025

Dans un contexte international incertain, un ralentissement des échanges commerciaux est attendu en 2025, avec une Europe stable mais une croissance limitée en France. Les secteurs des transports et du BTP restent sous pression, avec des indicateurs peu optimistes et des chefs d'entreprise prudents sur l'investissement.

Selon les Experts de l'OVI, l'attentisme dans les décisions de renouvellement de flottes pourrait perdurer, malgré l'anticipation d'un 2<sup>ème</sup> semestre plus dynamique que le premier.

**Voici nos prévisions d'immatriculation pour 2025.**

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

## EN 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, et celui-ci sera sans nul doute au cœur de la reprise économique européenne.

« Investir au son du canon », dit l'adage. 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). Enfin, elles favorisent la créativité collective.

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 prévu.

#BNPParibasMobility  
#BNPParibasArtegy



**BNP PARIBAS**  
**ARTEGY**



Equipment finance for a changing world\*

\* Le financement d'équipements d'un monde qui change