

Analyse du marché auto 2025

Conférence de presse - 10/02/2026

Léo Larivière,
Responsable du plaidoyer transition automobile

leo.lariviere@transportenvironment.org

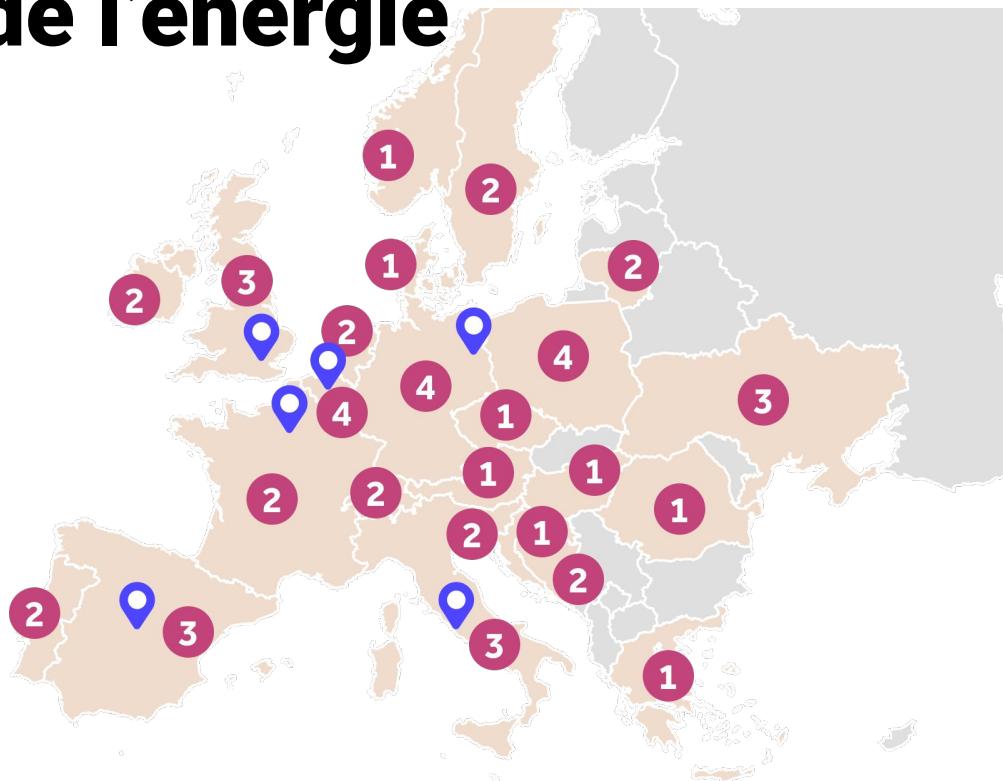


T&E : L'organisation experte du transport durable et de l'énergie

24 Pays

50 Membres

6 Bureaux nationaux



T&E : L'organisation experte du transport durable et de l'énergie



- Méthodologies éprouvées et **modélisation basée sur les données**, alignées sur les **objectifs climatiques de l'UE**
- Reconnue autant par les **décideurs politiques**, la **société civile** et les **acteurs du marché**

T&E en France



Diane Strauss

Directrice



Marie Chéron

Poids-lourds, justice sociale
Automobile, affaires politiques



Léo Larivière

Automobile, affaires politiques



Bastien Gebel

Industrie automobile



Fanny Pointet

Maritime



Jérôme Du Boucher

Aviation



Nicolas Raffin

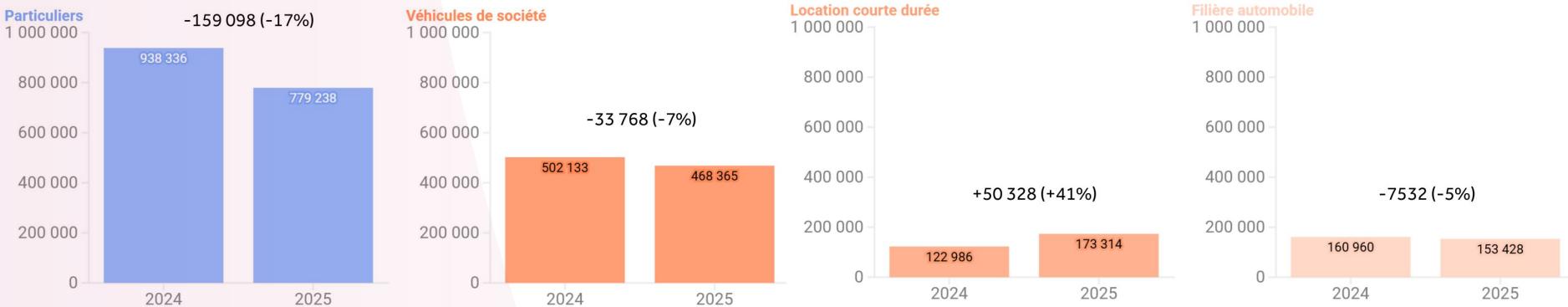
Média et Communication



Analyse du marché des voitures neuves

Une « crise » des volumes ?

En 2025, 1,6 million de voitures neuves ont été vendues (vs. 1,7 million en 2024)



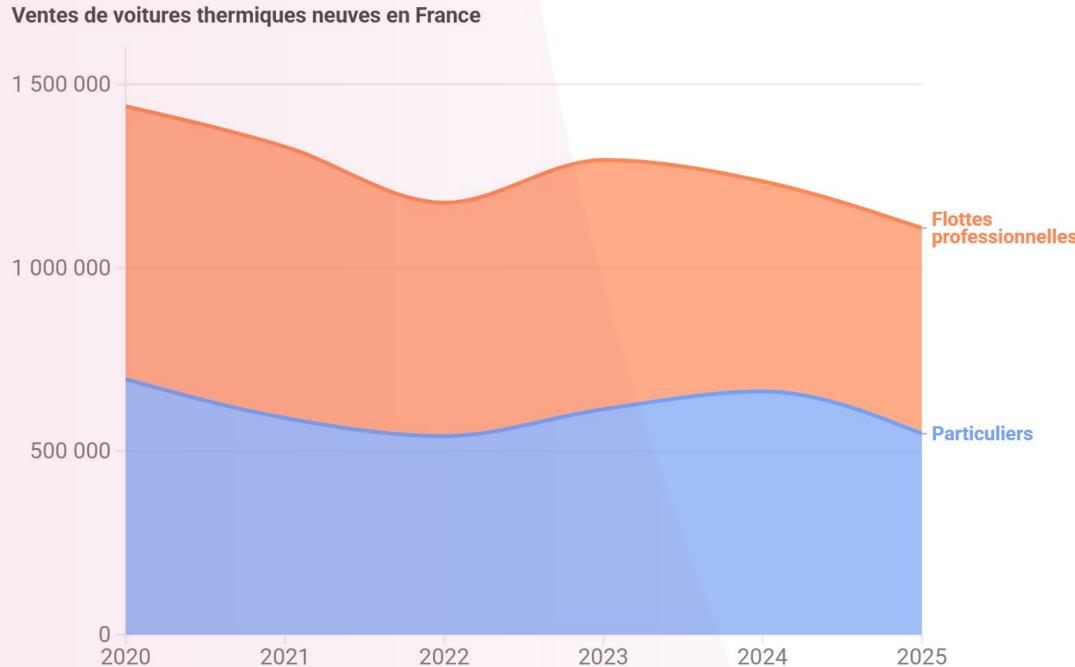
Particuliers : Désertion du marché des voitures neuves (- 17 %)

Flottes : Baisse limitée des ventes aux sociétés (- 7 %), forte hausse chez les loueurs (+ 41 %)

Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par NGC-Data.

La « crise » des volumes cache en fait un pic thermique (1/3)

Le thermique* est en baisse structurelle en France...



Facteurs structurels :

- Taux d'équipement en voitures thermiques déjà très élevé ($\approx 85\%$ des Français)
- Offre d'occasion attractive (fiabilité, performance, prix)
- Gains technologiques marginaux sur les nouveaux modèles thermiques

Facteurs liés à la stratégie des constructeurs :

- Stratégie de montée en gamme
- Hausse des prix (+7k€ en France en 2020-24)
- Disparition des petits modèles

→ **Peu d'intérêt à acheter un thermique neuf**

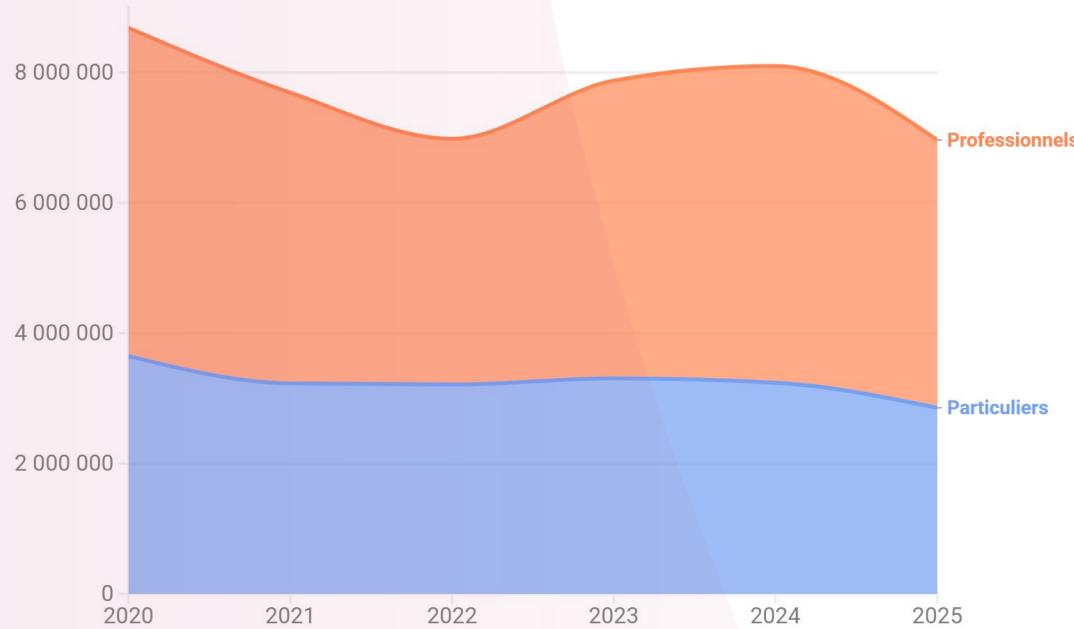
Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par NGC-Data.

* Thermique = diesel, essence et hybride non rechargeable.

La « crise » des volumes cache en fait un pic thermique (2/3)

... en Europe

Ventes de voitures thermiques neuves (diesel, essence, HEV) dans l'UE



Les **mêmes causes** produisent les **mêmes effets** en Europe

Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par Dataforce et ACEA.

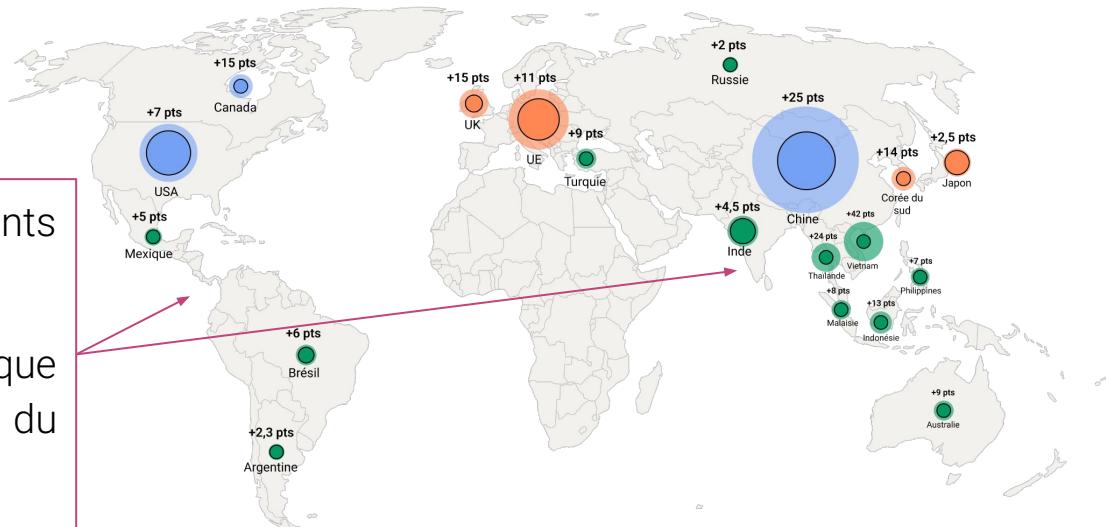
La « crise » des volumes cache en fait un pic thermique (3/3)

... et dans le monde

Rythme d'électrification des principaux marchés automobiles mondiaux (2020-H1 2025)

Dans le sillage de la **Chine**, les émergents tournent le dos au thermique

Les plus fortes croissances de l'électrique se font aujourd'hui en Asie / Amérique du Sud (marchés **en vert** sur la carte)



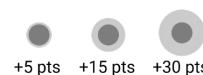
Légende :

Nombre de voitures vendues au H1 2025



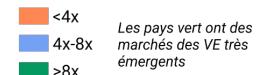
Plus le premier cercle est important, plus le marché est conséquent en volumes

Évolution de la part de marché des véhicules électriques



Plus le deuxième cercle est important, plus le marché de l'électrique est développé en parts de marché

Index de croissance : Facteur évolution de la part VE (2020-2024)



Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs entre 2020 et le premier semestre 2025.

La voiture électrique ne connaît pas la crise (1/3)

En France, la part de marché de la voiture électrique passe de 17 % à 20 %

Part de ventes des voitures électriques sur le marché des voitures neuves



Un **attentisme** chez les particuliers :

- **Incertitudes sur les aides** (baisse du bonus, puis transfert vers les CEE, hésitations sur le leasing social)
- **Brouillard informationnel** entretenu par la communication des constructeurs

Une **rupture nette de tendance** pour l'électrification des flottes en 2025 :

- Réformes de la **fiscalité des voitures de société** de 2024-25*

Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par Dataforce et NGC-Data.

* Révision des taxes annuelles CO2 et polluants, introduction d'une taxe sur les flottes ≥ 100 véhicules, révision de la fiscalité des voitures de fonction.

La voiture électrique ne connaît pas la crise (2/3)

Les ventes de voitures électriques neuves sont passées de 290 000 à 315 000 (+7 %)

Particuliers

Ventes de VE
-31 510 (-16%)



Véhicules de société

Ventes de VE

+36 433 (+52%)



Location courte durée

Ventes de VE

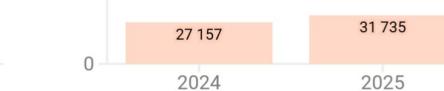
+11 751 (+338%)



Filière automobile

Ventes de VE

+4578 (+17%)

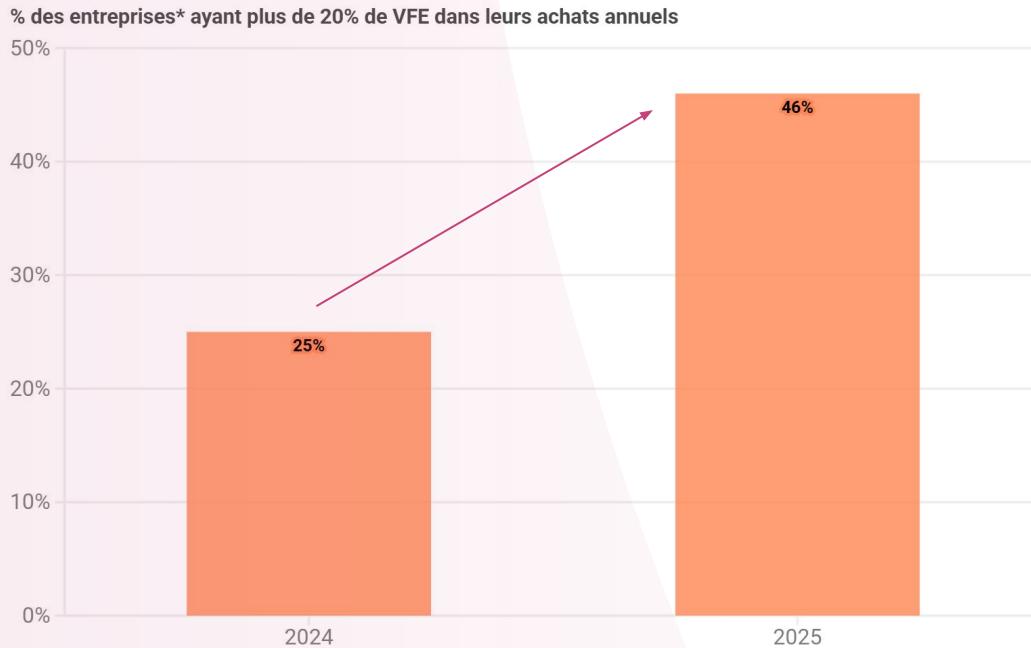


Les réformes de la fiscalité des véhicules de société ont **boosté les volumes** du côté des flottes (+ 52 %), compensant la baisse du côté des particuliers (-16 %)

Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par NGC-Data.

La voiture électrique ne connaît pas la crise (3/3)

La taxe sanctionnant les grandes flottes qui ne respectent pas la LOM fonctionne



La part des grandes flottes (≥ 100 véhicules) qui atteignent les **20 % de VFE dans leurs immatriculations** en hausse entre 2024 et 2025

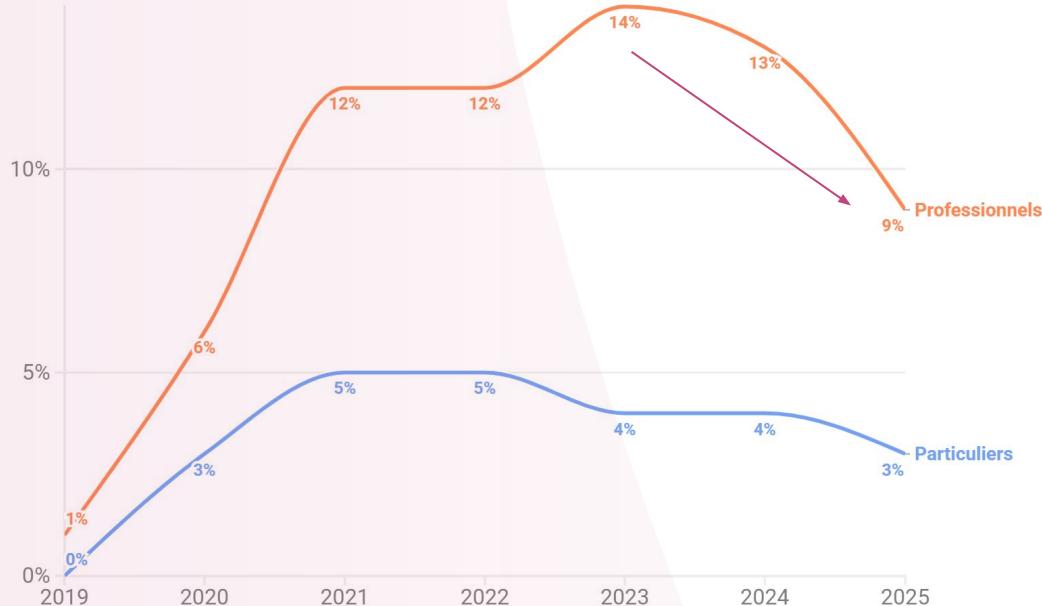
Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par NGC-Data.

* Depuis 2025, le comptage s'effectue à l'échelle de la filiale et non du groupe comme en 2024. VFE = véhicules à faibles émissions.

Les entreprises lâchent (logiquement) l'hybride rechargeable

La part de marché des PHEVs tombe à 6 %

Part des ventes des hybrides rechargeables sur le marché des voitures neuves (%)



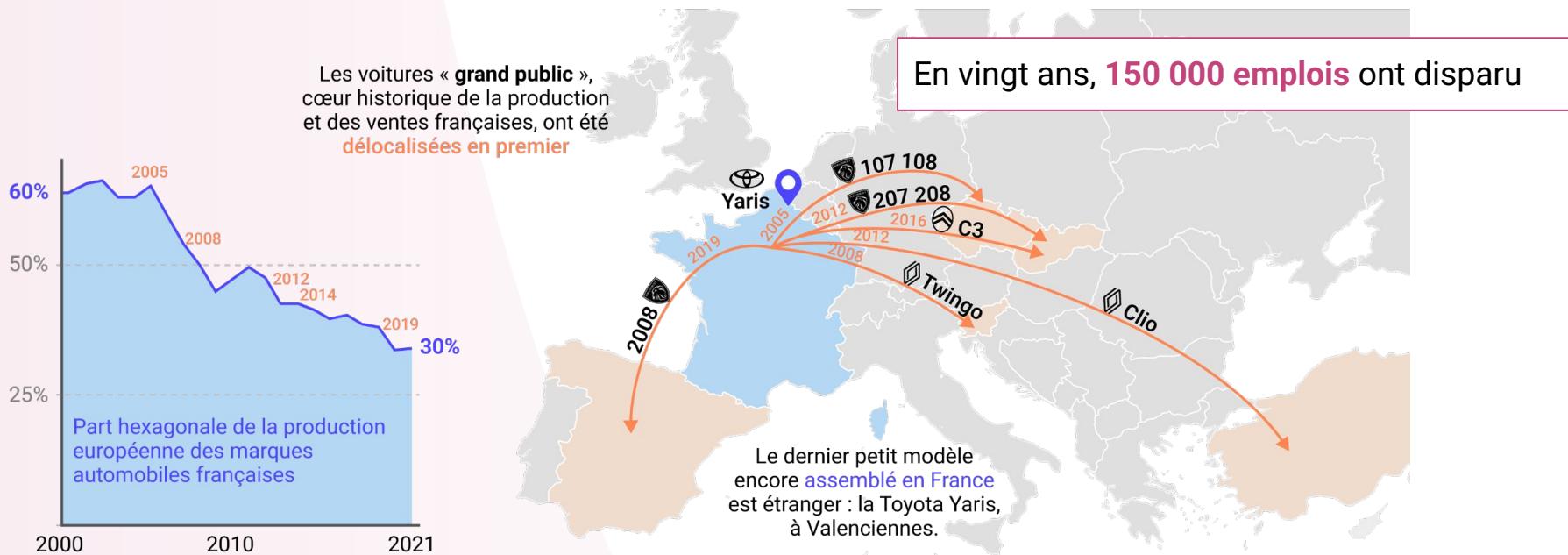
- Une **voiture de société...**
 - 70 % des PHEVs sont immatriculés par les entreprises
- ... **émissive et énergivore** en conditions réelles d'utilisation
 - 140 gCO₂/km et 6 L/100 en moyenne
- ... **coûteuse** pour l'utilisateur
 - Pire TCO du marché

Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par Dataforce et NGC-Data.

L'histoire récente du thermique : la délocalisation

L'ancrage français de Renault et PSA sur le thermique est de plus en plus faible

En 2000, plus de 60 % de leur production européenne était encore française, contre seulement 30 % aujourd'hui.

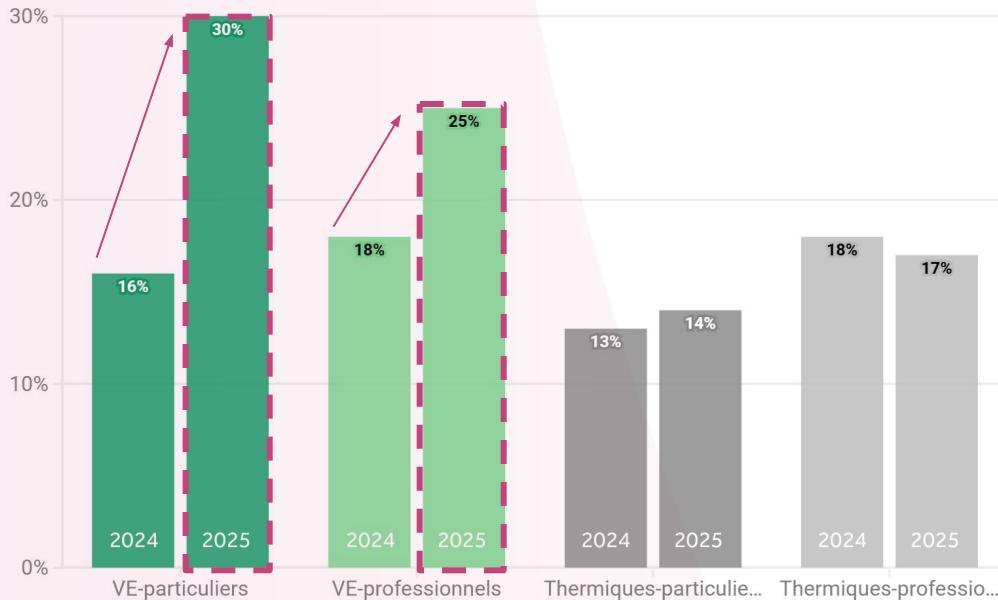


Source : Pardi (2025), Institut Mobilités en Transition et FNH (2024)

La tendance actuelle de l'électrique : le *Made in France* (1/2)

La part du *Made in France* dans les immatriculations de voitures électriques augmente

Part de voitures "Made in France" dans les achats de voitures neuves (%)



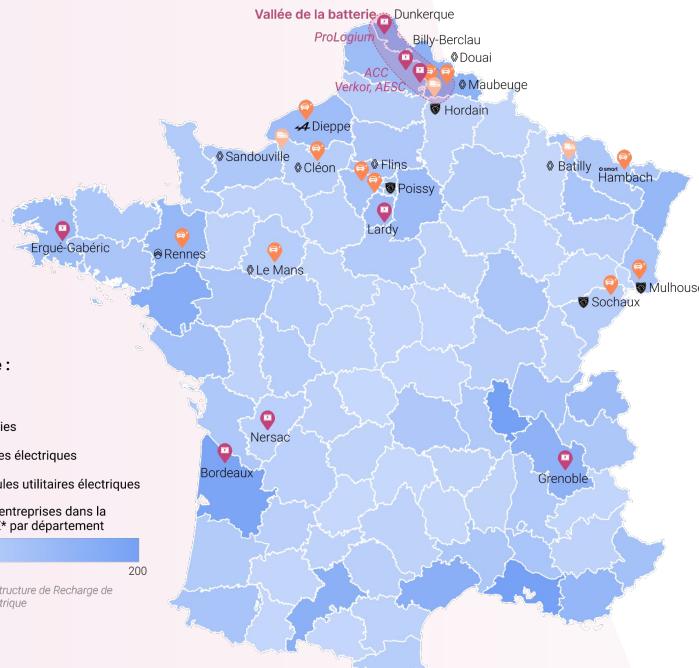
- **27 %** des voitures électriques neuves immatriculées en 2025 sont **assemblées en France** (vs. 16 % pour le thermique)
 - Effet cumulé de :
 - La montée en puissance du **site de Douai/Maubeuge** (Mégane, R4, R5, Scénic)
 - La conditionnalité des aides à **l'éco-score**
- **L'intérêt de la réindustrialisation, c'est l'électrification, pas le retour au thermique**

Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par NGC-Data.

La tendance actuelle de l'électrique : le *Made in France* (2/2)

La voiture électrique, c'est de l'emploi et de l'activité pour l'industrie française

Principaux sites industriels de production de batteries, de voitures et d'utilitaires électriques



- **2035 a provoqué un choc d'investissement...**
 - En France, **25 Mds€** (public et privé) actés depuis 2020
 - Conversion de sites d'assemblage et implantation de gigafactories
- **... et a créé de l'emploi et de l'activité**
 - **30 000 emplois** industriels déjà liés à la transition électrique, 20 000 autres attendus d'ici 2035
 - **24 000** salariés dans le secteur de la recharge
 - L'avenir du **secteur électrique** (40 000 emplois industriels) dépend aussi de l'électrification

Source : Makaroff (2024), ACEA (2025), Autofocus (2025), T&E (2025).

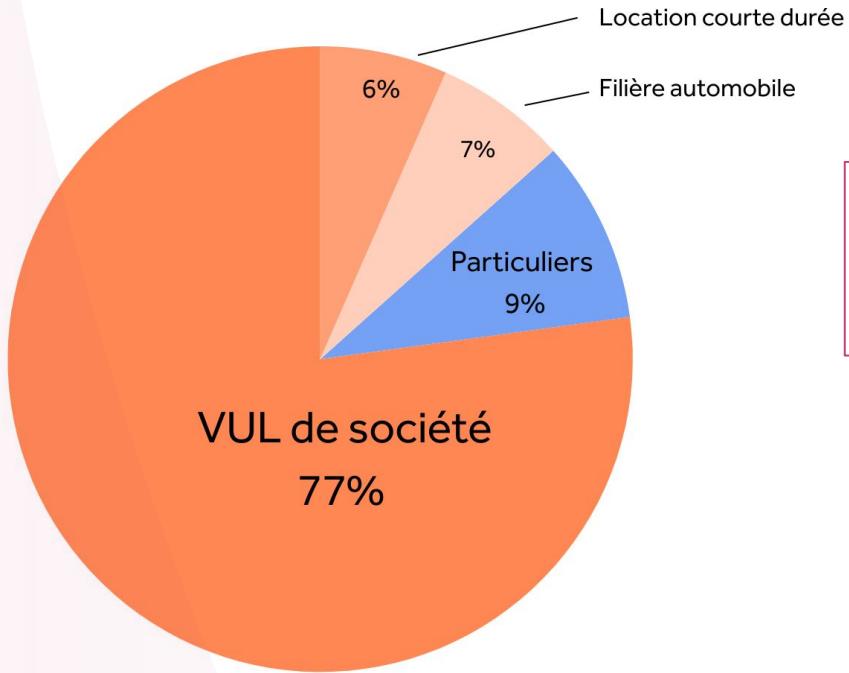
Le risque d'un mirage populiste

1	<p>La « crise » des volumes est en fait un pic du thermique, qui est aujourd’hui derrière nous</p> <p>→ Le « retour à la normale » du marché thermique est un mirage</p>
2	<p>La progression des volumes se fait aujourd’hui sur l’électrique, en dépit des incertitudes politiques et d’une communication confuse des constructeurs</p> <p>→ Le marché a besoin de moins de zig zag politique et réglementaire et de plus de modèles abordables (≈ 20k€)</p>
3	<p>L’histoire industrielle récente : un désancrage thermique et une réindustrialisation électrique</p> <p>→ « Sauver » la filière en freinant l’électrique accélérerait la désindustrialisation et ferait sortir la France du marché automobile de demain</p>

Analyse du marché des utilitaires

Le marché des utilitaires est un marché B2B

Les professionnels représentent 91 % des immatriculations de VUL neufs



Le marché du VUL se joue surtout du côté des **entreprises**

Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par NGC-Data.

* La filière automobile regroupe les immatriculations des constructeurs et des garages.

Le marché des utilitaires est un marché... de grandes flottes

Plus l'entreprise est grande, plus elle se fournit sur le marché du neuf

Renouvellement annuel des flottes de VUL suivant la taille de l'entreprise



Le marché du VUL se joue surtout du côté des **grandes entreprises**

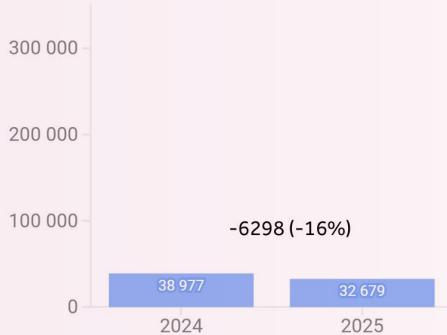
Source : Analyse C-Ways des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) en 2024.

Les ventes de VUL neufs ont baissé en 2025

En 2025, 320k VUL neufs ont été vendus (vs. 360k en 2024)

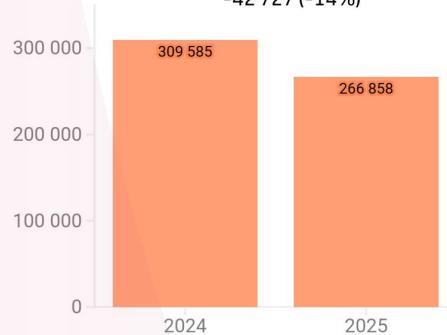
Particuliers

Ventes de VUL



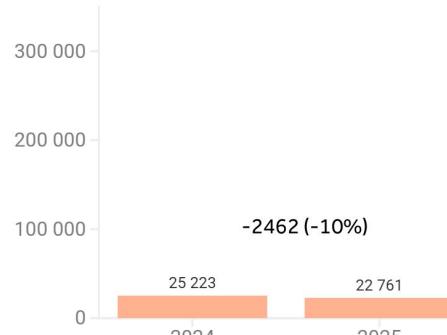
Véhicules de société

Ventes de VUL



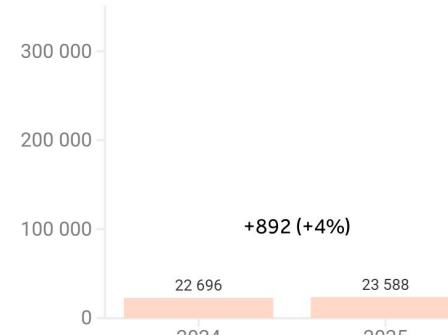
Location courte durée

Ventes de VUL



Filière automobile

Ventes de VUL



La baisse s'explique surtout par **les ventes d'utilitaires thermiques aux sociétés** (-14 %)

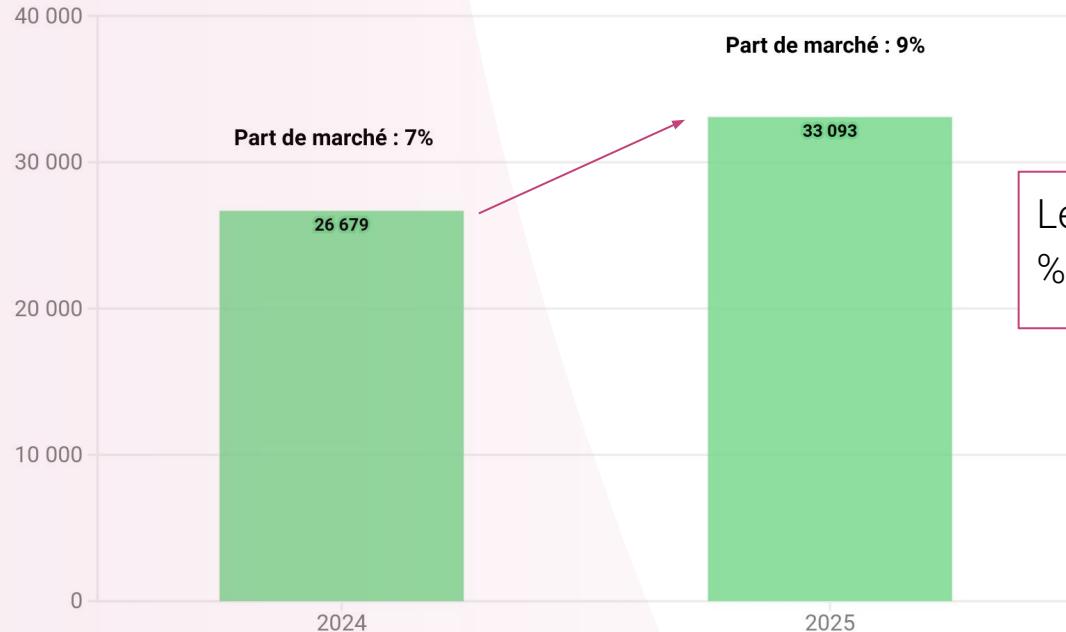
Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par NGC-Data.

* La filière automobile regroupe les immatriculations des constructeurs et des garages.

Une demande pour l'utilitaire électrique qui se structure lentement

L'électrique augmente, mais moins rapidement que pour les voitures

Nombre de VUL électriques immatriculés en 2025



Le eVUL est en hausse **en volumes** (+ 24 %) et en **part de marché** (+ 3 pts)

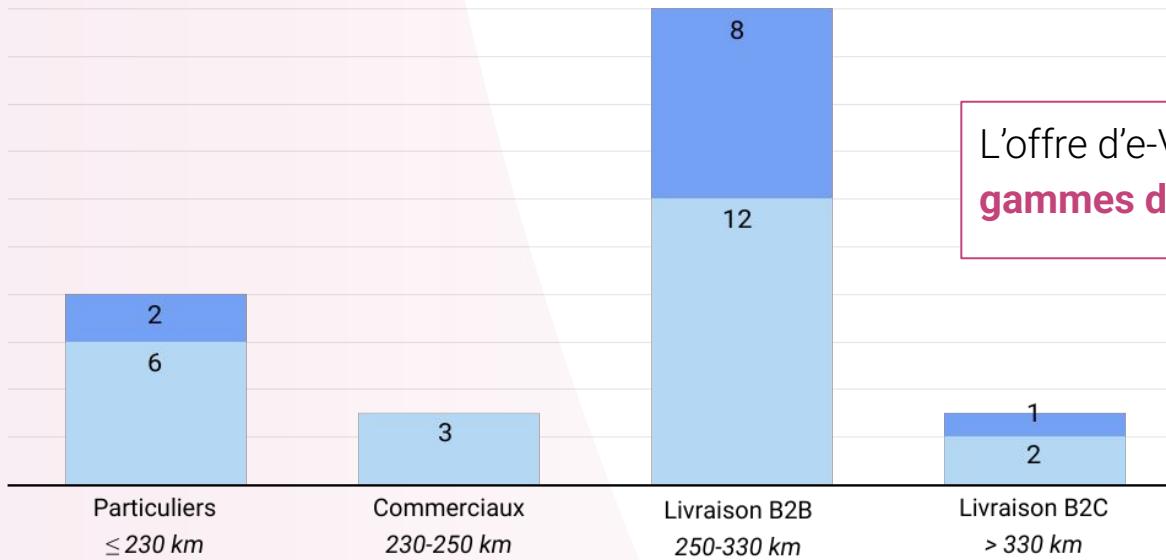
Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par NGC-Data.

Une offre d'e-VUL qui se structure rapidement (1/2)

L'offre de VUL électriques répond aux besoins des entreprises

Nombre de modèles utilitaires disponibles en Europe par catégories de cas d'usage

■ Petits fourgons ■ Grands fourgons



L'offre d'e-VUL comprend **différentes gammes d'autonomie et de tailles**

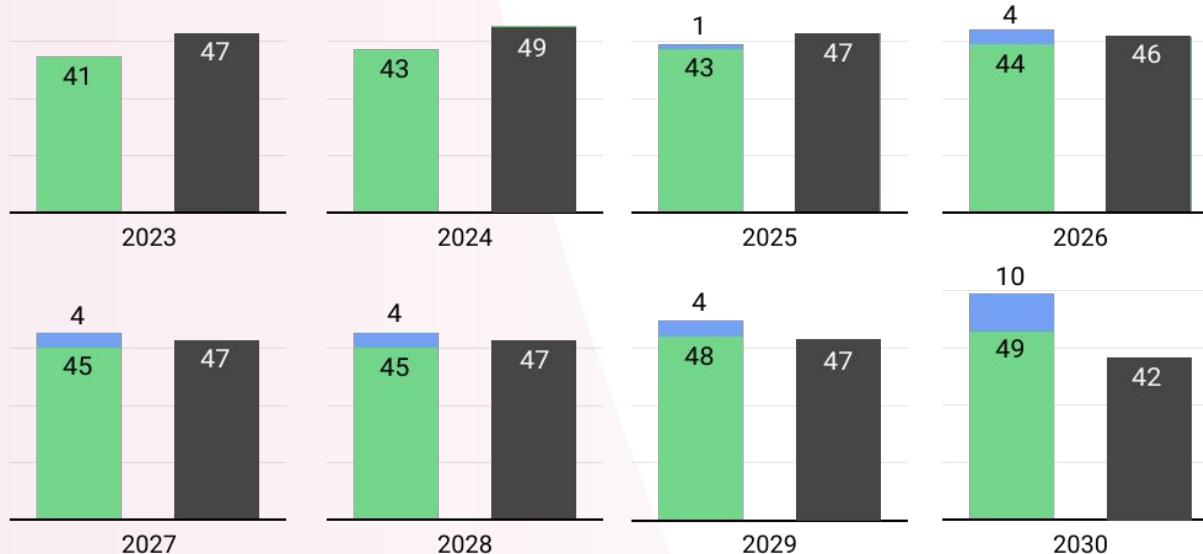
Source : T&E (2024), [Zero-emission fleets in city](#).

Une offre d'e-VUL qui se structure rapidement (2/2)

Les entreprises ont le choix entre plus d'une quarantaine de modèles électriques

Nombre de modèles utilitaires disponibles en Europe par catégorie de motorisation

■ Électrique ■ Hydrogène ■ Thermique



En 2026, il y a **plus de modèles électrique et hydrogène** que de thermiques sur le marché

Source : T&E (2024), [Zero-emission fleets in city](#).

L'utilitaire électrique est stratégique pour le *Made in France*

17 e-VUL sont assemblés en France (≈ 38 % des modèles commercialisés en Europe)



MARQUE	MODELE	LIEU D'ASSEMBLAGE
CITROËN	JUMPY	HORDAIN
	SPACETOURER	HORDAIN
FIAT	SCUDO	HORDAIN
	ULYSSE	HORDAIN
INEOS	GRENADIER	HAMBACH
MERCEDES	EQT	MAUBEUGE
	CITAN	MAUBEUGE
MITSUBISHI	ECLIPSE CROSS	DOUAI
NISSAN	INTERSTAR	BATILLY
	TOWNSTAR	MAUBEUGE
OPEL	VIVARO	HORDAIN
PEUGEOT	EXPERT	HORDAIN
	TRAVELLER	HORDAIN
RENAULT	KANGOO	MAUBEUGE
	MASTER	BATILLY
	TRAFIG	SANDOUVILLE
TOYOTA	PROACE	HORDAIN

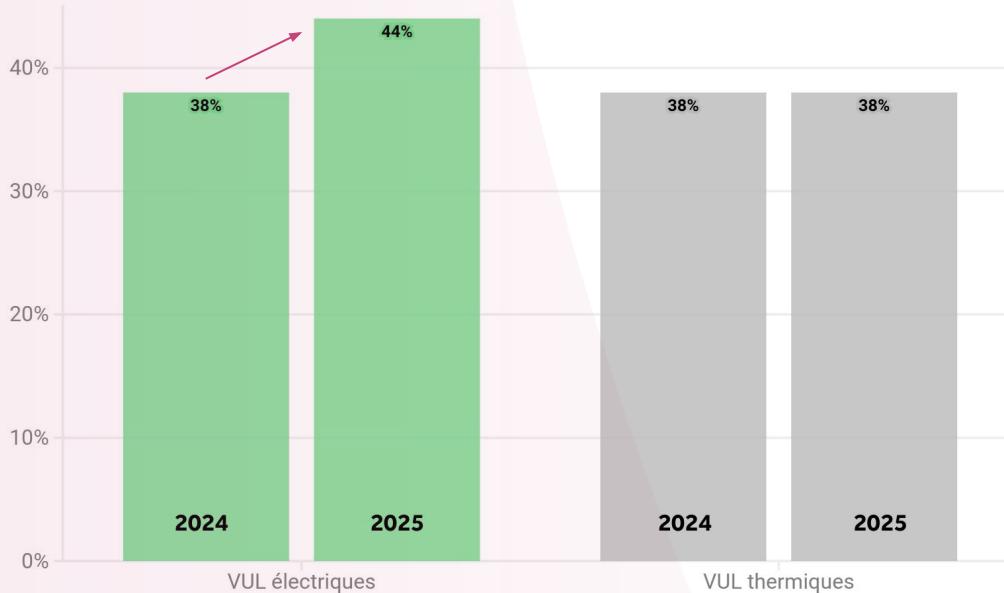
- La France est le **1^{er} producteur européen**
- De nombreux sites se sont **convertis à l'électrique**
- L'avenir de cette spécialisation industrielle française **dépend de la réussite commerciale des modèles électriques**

Source : Analyse T&E des gammes des constructeurs (2026).

La tendance actuelle du e-VUL : le *Made in France*

La part du *Made in France* dans les immatriculations d'utilitaires électriques augmente

Part de VUL "Made in France" (%)



- **44 %** des e-VULs neufs immatriculées en 2025 sont **assemblées en France**
 - Effet de la conversion des **sites d'assemblage**
- **L'intérêt de la réindustrialisation, c'est l'électrification, pas le retour au thermique**

Source : Analyse T&E des données d'immatriculations de véhicules neufs (SIV) fournies par NGC-Data.

Activer l'outil fiscal pour aligner l'offre et la demande ?

1

Les VUL ne sont pas concernés par les réformes fiscales récentes... mais **la dynamique de marché est similaire** : baisse des volumes thermiques, montée en puissance électrique

→ **L'exemple des VUL montre que la baisse des volumes thermiques est structurelle**

2

Les sites d'assemblage français **se sont largement convertis à l'électrique**... mais les débouchés progressent trop lentement, en particulier du côté des grandes entreprises

→ **Une évolution de la fiscalité est nécessaire, ciblée sur les grandes entreprises et mobilisant un éco-score VUL**

Réformes de la fiscalité des voitures de société

La fiscalité française appelle les flottes à s'électrifier (1/8)

La France a mené une série de réformes fiscales en 2024 et 2025

2024

2025

2026

Durcissement progressif des **taxes annuelles CO₂ et polluants sur les voitures de société thermiques** en 2024-27 + fin des exemptions pour les véhicules hybrides

Durcissement du **malus poids** (seuil abaissé à 1,6 puis 1,5 tonne) + fin des exemptions pour les véhicules hybrides

Durcissement du **malus CO₂** (seuil abaissé de 5 gCO₂/an en 2025-27)

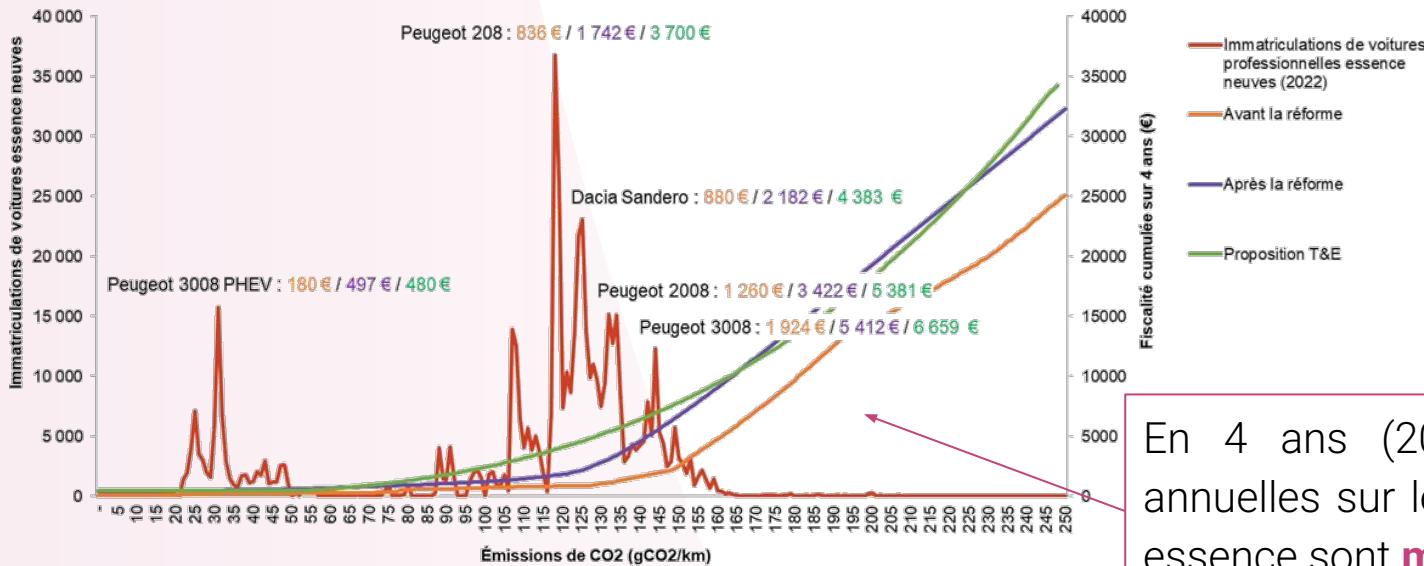
Révision à la hausse de **l'avantage en nature sur les voitures de fonction thermiques**

Introduction d'une **taxe incitative annuelle sur le verdissement des grandes flottes** pour remplacer les quotas de la LOM

La fiscalité française appelle les flottes à s'électrifier (2/8)

Durcissement progressif des taxes annuelles sur les véhicules de société thermiques

Évolution du montant des taxes annuelles (CO2 et polluants) sur les voitures professionnelles essence (dont hybrides) sur 4 ans (2024-2027)



+ Fin de l'exonération des hybrides

En 4 ans (2024-2027), les taxes annuelles sur les voitures de société essence sont **multipliées par ≈ 3**

La fiscalité française appelle les flottes à s'électrifier (3/8)

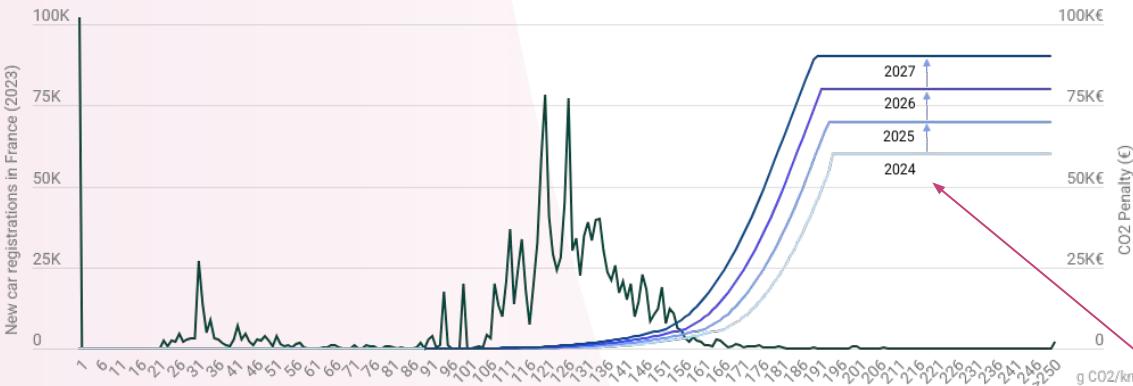
Révision de la taxation des avantages en nature sur l'utilisation privée des voitures de fonction

	Évaluation base réelle	Forfait "leasing"	Forfait "achat"	Forfait "leasing" voitures électriques	Forfait "achat" voitures électriques
Si l'employé paie le carburant utilisé à titre personnel	Frais engagés par l'employeur pour l'utilisation privée d'une voiture de fonction	30 <u>50</u> % du coût du leasing	9 <u>15</u> % du prix d'achat remisé	15 % du coût du leasing	4,5 % du prix d'achat remisé
Si l'employeur paie le carburant utilisé à titre personnel		50 <u>67</u> % du coût du leasing	12 <u>20</u> % du prix d'achat remisé		

La réduction d'avantage en nature sur les véhicules électriques est **augmentée proportionnellement** et réservée aux véhicules **écolabellisés** ("éco-score")

La fiscalité française appelle les flottes à s'électrifier (4/8)

Durcissement progressif du « malus CO₂ »



Models	gCO2/km	2024	2025	2026	2027
Fiat 500	105	0 €	0 €	0 €	100 €
Peugeot 208	114	0 €	75 €	190 €	280 €
Renault Clio	117	0 €	150 €	240 €	360 €
Dacia Sandero	120	100 €	210 €	310 €	540 €
Citroën C3	123	170 €	260 €	400 €	818 €
Dacia Duster	126	230 €	330 €	650 €	1 074 €
Peugeot 308	129	280 €	450 €	898 €	1 386 €
Renault Captur	130	310 €	540 €	983 €	1 504 €
Peugeot 2008	133	400 €	818 €	1 276 €	1 901 €

La taxe CO₂ sur l'immatriculation des nouveaux véhicules thermiques augmente progressivement

La fiscalité française appelle les flottes à s'électrifier (5/8)

Introduction de la taxe incitative sur le verdissement des grandes flottes



Quota annuels min.		Électrification min. de la flotte	
VFE (<50 gCO2/km)			
2022-23	10 %		-
2024-26	20 %	2025	<u>15%</u>
		2026	<u>18%</u>
2027-29	40 %	2027	<u>25%</u>
		2028	<u>30%</u>
		2029	<u>35%</u>
2030	70 %	2030	<u>48%</u>

Les flottes privées opérant plus de 100 véhicules légers (voitures et utilitaires) doivent **verdir leur parc**

Introduction d'une sanction en cas de manquement : la **taxe annuelle incitative au verdissement (TAI)**

La fiscalité française appelle les flottes à s'électrifier (6/8)

Régime d'amortissement plus avantageux pour les véhicules électriques

Émissions de la voiture	Montant d'amortissement déductible sur cinq ans
≤ 20 gCO ₂ /km	30 000 €
20-49 gCO ₂ /km	20 300 €
50-159 gCO ₂ /km	18 300 €
>160 gCO ₂ /km	9 900 €

Le montant des amortissements déductibles (= réduction de l'IS) sont liés aux émissions des véhicules :
moins le véhicule émet de CO₂, plus il peut être amorti

La fiscalité française appelle les flottes à s'électrifier (7/8)

Les CEE remplacent les bonus

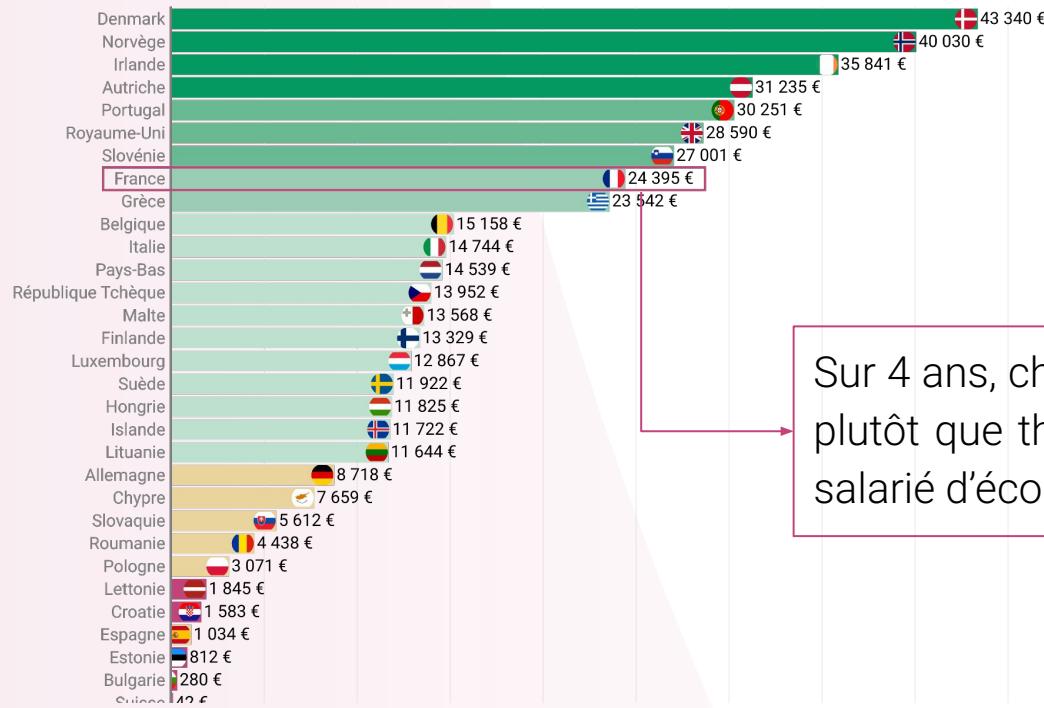
Dispositif	Période	Bénéficiaires	Véhicules éligibles	Montant de l'aide
Prime à l'électrification des véhicules professionnels Fiche CEE TRA-EQ-114	Depuis le 01/01/25	Entreprises Collectivités	VP ou VUL électriques neufs ou rétrofités	Variables selon constructeurs, types de véhicules et tailles de flottes

- entre **200 et 600 €** pour les voitures
- entre **2 000 € et 5 000 €** pour les utilitaires

La fiscalité française appelle les flottes à s'électrifier (8/8)

Le système fiscal français est désormais l'un des plus favorable à l'électrification des flottes

Avantage fiscal total de l'électrique sur le thermique pour une 3008 de fonction sur quatre ans



Sur 4 ans, choisir une 3008 de fonction électrique plutôt que thermique permet à l'employeur et au salarié d'économiser **24 500 € de taxes**