

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Mars 2026

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

France	milliers de véhicules			prévisions		évolution annuelle (%)	prévisions			
	2023	2024	2025	2026	2027		2023	2024	2025	2026
VUL < 5,1t	379	381	367	364	360	9	0	-3	-1	-1
<i>dont Fourgonnettes</i>	90	92	85	82	81	32	2	-7	-4	0
<i>dont Fourgons&châssis</i>	202	216	215	209	206	-3	7	0	-3	-2
VI ≥ 5,1t	49	49	44	45	47	11	0	-9	1	4
<i>Porteurs</i>	20	24	21	20	21	11	15	-9	-5	2
<i>Tracteurs</i>	28	25	23	25	26	12	-10	-10	7	6
SR&R	22	18	18	18	18	-5	-18	-2	2	2

Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	17,1	18,4	12,5	12,5	13,0	-9	7	-32	0	4
Porteurs ≥ 5,1t	5,4	5,7	4,7	5,0	4,9	-2	4	-16	5	-1
SR&R	2,4	2,2	2,6	2,5	2,4	-23	-7	20	-5	-3

Dry fret (Rigides, PLSC)

Porteurs >5t	4,7	5,1	4,5	4,5	4,5	28	9	-13	0	1
SR&R	9,8	7,3	6,5	7,7	7,8	-8	-25	-11	18	2

Frigorifiques

VUL < 5,1t	5,9	7,4	6,5	6,6	6,7	-2	24	-11	1	2
Porteurs ≥ 5,1t	2,1	3,0	2,8	2,5	2,6	32	45	-7	-12	8
SR&R	3,2	2,9	2,6	2,6	2,7	12	-7	-12	-1	4

Europe de l'ouest *	milliers de véhicules			prévisions		évolution annuelle (%)	prévisions			
	2023	2024	2025	2026	2027		2023	2024	2025	2026
VUL ≤ 3,5t	1 701	1 817	1 648	1 666	1 697	16	7	-9	1	2
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	332	325	286	292	302	21	-2	-12	2	3
SR-R	170	156	153	155	157	-11	-8	-2	1	1

Europe de l'est **	milliers de véhicules			prévisions		évolution annuelle (%)	prévisions			
	2023	2024	2025	2026	2027		2023	2024	2025	2026
VUL ≤ 3,5t	157	166	163	178	173	12	6	-1	9	-3
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	84	68	86	82	77	8	-20	27	-5	-7
SR-R	50	37	31	30	29	-1	-26	-15	-3	-3

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

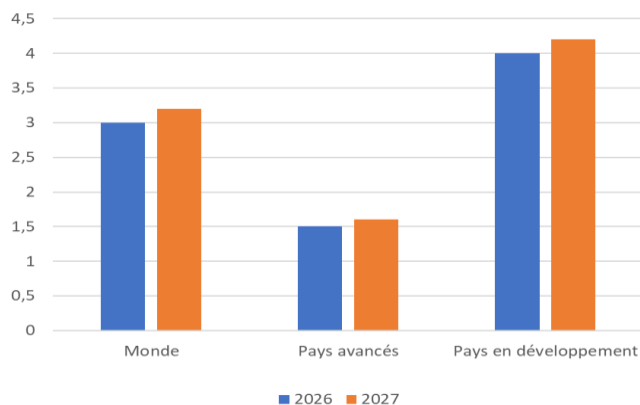
** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BDO Advisory/FFC mars 2026

Perspectives économiques : La crise énergétique impacte à la baisse les perspectives de croissance

La croissance mondiale devrait ralentir en raison de la hausse des prix, conséquence de la guerre en Iran. L'impact devrait rester contenu si le conflit et le blocage du détroit d'Ormuz ne dure pas dans le temps. La durée de la guerre est la variable essentielle pour apprécier l'impact au niveau macroéconomique. Le risque demeure celui d'une stagflation : niveau d'inflation élevé et faible croissance. La croissance mondiale devrait s'élever à 3% en 2026 et à 3,1% en 2027. Les échanges internationaux sont impactés par le blocage du détroit où transite 20 % du gaz liquéfié et du pétrole mondial. Les Etats-Unis pourraient se retirer du conflit en raison des élections de mi-mandat du 3 novembre 2026. En cas de conflit court, le taux d'inflation devrait croître aux mois de mars et d'avril puis ralentir. De fait, les banques centrales ne devraient pas intervenir. La prévision de taux de croissance reste plus élevée dans les pays en développement (+ 4% en 2026 et + 4,2% en 2027) que dans les pays avancés (+1,5% en 2026 et + 1,6% en 2027). Le taux d'inflation devrait croître de +0,1 à +0,5 en fonction des zones géographiques. Elle devrait accélérer davantage en Asie et dans les pays de l'est.

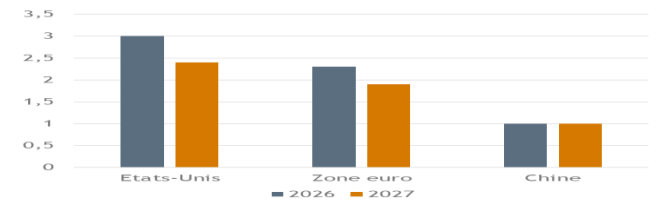
Perspectives de croissance (en %)



Source : BDO, Mars 2026

Les Etats-Unis devraient connaître un taux de croissance à +2,3% en 2026 et +2% en 2027. La consommation privée devrait croître à + 2,3% en 2026 et à +2% en 2027. L'investissement ralentit à + 3,9% en 2026 et à +3,4% en 2027 (contre 3,9% en 2025). Le taux de chômage croît légèrement à 4,5% en 2026 et à 4,3% en 2027. Le niveau de production industrielle s'élève à 1,3% en 2026 et 1,6% en 2027. La Zone euro connaît un taux de croissance faible et connaît un risque de stagflation suite à la crise énergétique. Il devrait s'élever à + 1,2% en 2026 et à +1,3% en 2027. L'Europe a diversifié son mix énergétique depuis la guerre en Ukraine mais reste dépendante des énergies fossiles. Le risque demeure un niveau d'inflation élevé et un taux de croissance qui reste faible impactant négativement les capacités d'investissements du continent dans l'IA, la défense et la transition écologique. La Chine connaît également un ralentissement de son taux de croissance à + 4,2% en 2026 et à +4,3 en 2027. La Chine a eu un excédent commercial record en 2025 à 1188 milliards de dollars et représente 35% de la production industrielle mondiale : c'est inédit.

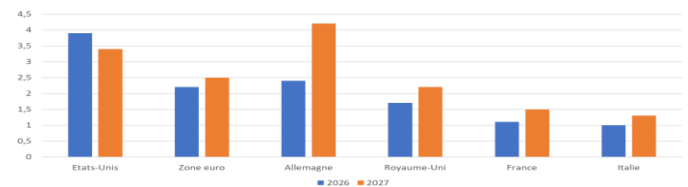
Perspectives de croissance (en %)



Source : CF, BDO Mars 2026

Le taux d'investissement en Europe pourrait être remis en cause par le risque de stagflation. Afin de financer des mesures d'aides en raison de la hausse du coût de l'énergie, l'investissement productif pourrait ralentir.

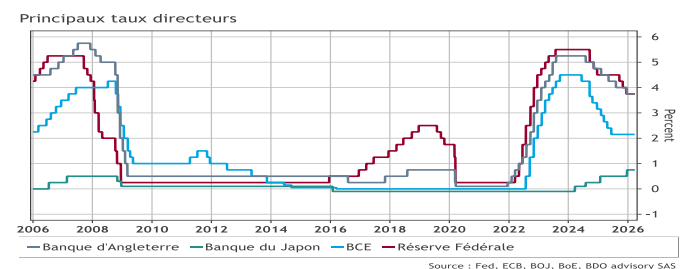
Prévision du taux d'investissement (% de variation en volume)



Source : CF, Mars 2026

Les principales banques centrales (Etats-Unis, Japon, UE, Angleterre) dans un contexte de tensions au Moyen-Orient devraient laisser leurs taux inchangés même si l'augmentation des prix du pétrole aura un effet sur l'inflation. L'impact réel de la flambée des cours du pétrole sur l'inflation ne sera mesurable que dans deux à trois mois. Ce délai permettra de déterminer si la hausse des prix de l'énergie s'est propagée à l'économie réelle, justifiant alors une intervention sur les taux directeurs pour maintenir l'objectif d'inflation à 2%. La politique monétaire traditionnelle se révèle peu efficace face à la crise actuelle : la hausse des prix du pétrole résulte d'un choc d'offre, avec une réduction de l'approvisionnement due au blocage du détroit d'Ormuz, tandis que la demande reste stable. Or, lorsque les banques centrales augmentent leurs taux directeurs, cela renchérit tous les prêts aux entreprises et aux ménages, visant à réduire la demande pour contrôler l'inflation. Face à un choc d'offre, ce levier devient largement inopérant.

Principaux taux directeurs (%)

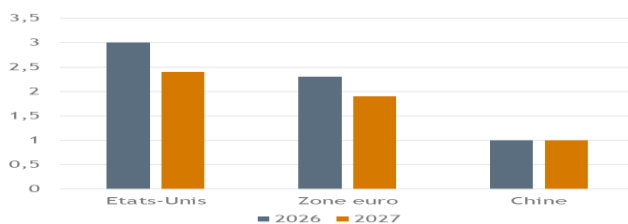


Etats-Unis : Une hausse de l'inflation qui impactera le pouvoir d'achat des ménages

Les tensions inflationnistes augmentent aux Etats-Unis (3%) et dans la zone euro (2,3%) et restent faibles en Chine (1%) en 2026. Les Etats-Unis, connaissent des tensions inflationnistes (3% en 2026 et 2,4% en 2027) concernant la

hausse des prix de l'énergie, le logement et les services. La crise énergétique accroît le prix du baril de pétrole. De plus, l'impact des droits de douane devrait se faire ressentir en 2026 après une année de stockage en 2025. **La Zone euro connaît une hausse du taux d'inflation à +2,3% en 2026 et à +1,9% en 2027 en raison de la hausse des prix de l'énergie.** Néanmoins, l'Europe importe une faible part (autour de 10%) du détroit d'Ormuz et a diversifié son mix énergétique depuis la guerre en Ukraine. Cependant, si le conflit se prolonge, le risque est la stagflation. **La Chine connaît un taux d'inflation contenu mais demeure impactée par la hausse des prix de l'énergie.** Le pays achète 90% du pétrole iranien et le détroit est stratégique pour les pays asiatiques. La majorité des biens industriels passe par ce détroit pour desservir la région.

Prévisions de l'indice des prix à la consommation (%)



Source : CF, BDO Mars 2026

Pays émergents : Les perdants et les gagnants de la hausse des prix de l'énergie

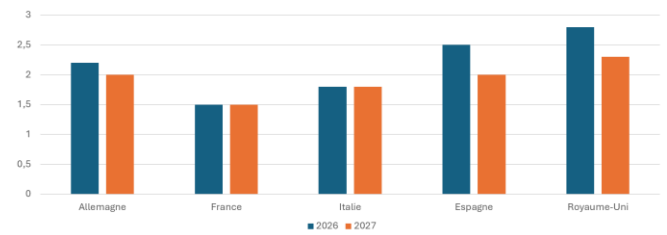
La Russie a un taux de croissance qui repart à +0,6% en 2026 et à +0,8% en 2027. Le taux d'inflation ralentit à +6,4% en 2026 et à +4,5% en 2027. Le solde budgétaire est déficitaire à 2,5% en 2026. La dette publique reste contenue à 22,5% en 2026. **Au Brésil**, le taux de croissance est en baisse à +1,5% en 2026 et +2,1 en 2027. Le taux d'inflation reste élevé à +4,1% en 2026 et +3,8% en 2027. Le solde budgétaire reste dégradé à -8,5% en 2025 ; -8,8% en 2026 et -7% en 2027.

Europe : Le risque de la stagflation

La zone euro connaîtra un faible taux de croissance à +1,2% en 2026 et +1,3% en 2027 en raison du retour des tensions inflationnistes. La zone euro connaît un ralentissement de son taux de croissance en raison de la faiblesse de la consommation privée (+1,3% en 2026 et en 2027) et de la hausse des prix de l'énergie. La croissance reste molle en raison des tensions géopolitiques. Malgré le contexte, le taux d'investissement repart, stimulé par le secteur de la défense. Le taux d'investissement s'élève à +2,2% en 2026 (après 1,9% en juin 2025) à +2,5% en 2027. Le taux de chômage reste stable à 6,2% en 2026 et 6,1% en 2027 en raison de la reprise de l'investissement dans les secteurs stratégiques.

La politique monétaire devrait conserver son statut quo. En effet, la BCE observe la durabilité du conflit et du blocage du détroit d'Ormuz afin d'évaluer l'impact sur le taux d'inflation. Vers un risque de stagflation : en cas de durabilité du conflit, la zone euro pourrait connaître une hausse significative du taux d'inflation et un ralentissement de sa prévision de croissance. Une hausse du taux d'inflation pourrait impacter le pouvoir d'achat des ménages et l'investissement des entreprises et engendrer un ralentissement du taux de croissance malgré la reprise de l'investissement productif, notamment dans les pays du sud et en Allemagne.

Prévision du taux d'inflation (%)



Source : CS, Mars 2026

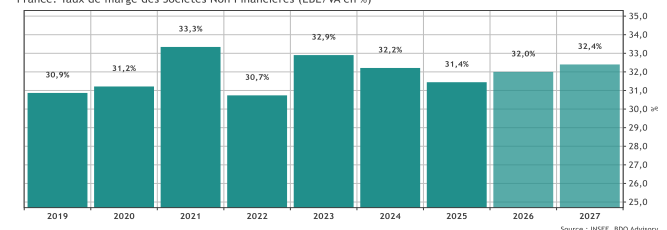
Le taux de croissance de l'Allemagne devrait être de +0,8% en 2026 et à +1,5% en 2027. Les entreprises allemandes demeurent très impactées par les hausses des coûts de l'énergie en raison de leur forte dépendance au pétrole et au gaz. **L'Italie devrait avoir un taux de croissance à +0,4% en 2026 et à +0,6% en 2027.** L'Italie a adopté un décret-loi réduisant de 0,25 euro par litre le prix du carburant afin de contrer l'augmentation des prix énergétiques. **En Espagne, la croissance devrait s'élever à +2,1% en 2026 et à 1,7% en 2027.** Le taux d'inflation croît à +3% en 2026 et +2,2% en 2027. **Le Royaume-Uni** devrait avoir un taux de croissance à +0,7% en 2026 et à +1,3% en 2027. Le taux d'inflation s'accélère à +4% en 2026 et +2,6% en 2027.

France : Le taux de croissance résiste malgré la crise politique

L'économie française devrait croître de 1% en 2026, puis de 1,2% en 2027. L'activité résiste en raison du redressement de la consommation des ménages et de l'investissement des entreprises. Le taux de croissance repose d'abord sur la consommation des ménages qui repart (+0,9% en 2026 et +1,1% en 2027). C'est l'investissement notamment des entreprises qui rebondit malgré la crise énergétique à travers une contribution positive (à +1,1% en 2026 à +1,5% en 2027). Les échanges extérieurs se caractérisent par une hausse des exportation (+3,7% en 2026 à +3,3% en 2027) et à une reprise des importations en raison d'une croissance plus forte en 2027 (passant de +2,9% en 2026 à +4,2% en 2027). L'inflation devrait s'accélérer en raison de la hausse des prix de l'énergie et devrait atteindre 1,5% en 2026 et 2027 en raison du blocage du détroit d'Ormuz et des conflits géopolitiques. Les hausses concernent les prix du pétrole et également du gaz.

Le taux de chômage devrait légèrement augmenter à 7,8% en 2026 et passer à 7,7% en 2027 en raison du ralentissement de l'activité. La hausse des coûts de l'énergie affecte à la baisse le pouvoir d'achat des ménages. L'industrie doit également faire face à la concurrence étrangère accrue et les écarts de compétitivité, ce qui explique la hausse des défaillances d'entreprises. Les finances publiques restent très dégradées. La France a voté son budget. La dette publique s'élèvera à 118,2% du PIB en 2026 et à 119,4% du PIB en 2027. Le déficit public serait de 4,8% en 2026 et devrait baisser à 4,6% en 2027.

France: Taux de marge des Sociétés Non Financières (EBE/VA en %)



	PIB : taux de croissance annuel (en %)			
	2024	2025	2026	2027
France	1,1	0,9	1	1,2
Allemagne	-0,2	0,2	0,8	1,5
Italie	0,6	0,4	0,4	0,6
Espagne	3,2	2,9	2,1	1,7
Zone euro	0,8	1,2	1,2	1,3
Royaume-Uni	0,9	1,2	0,7	1,3

Source : BDO Mars 2026

Perspectives véhicules neufs Europe (UE + UK, Suisse & Norvège)

Les marchés devraient renouer avec la croissance en 2026 grâce à la reprise de l'investissement des entreprises. Les croissances seront toutefois modérées : les fortes hausses des coûts de détention des matériels intervenues depuis 2022 freinent en effet certains renouvellements et les reprises d'activité des principaux secteurs clients seront elle aussi modérées.

Les conditions de financement des véhicules ont commencé à se détendre (taux d'intérêt). L'activité des principaux secteurs clients est attendue en reprise modérée en 2026 (leurs nouvelles commandes ont cessé de se dégrader depuis plusieurs mois ; les indices PMI continuent leur redressement). Cette double amélioration, même modeste, devrait déclencher davantage de renouvellement des parcs de véhicules.

Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont reculé de 6,5% sur 2 mois 2026 (27 pays). La plupart des marchés affichent des reculs (hormis Espagne, Belux, Finlande, Pologne, Lituanie) en contrecoup des fortes croissances en 2024 (anticipations GSR-2). Un fort impact réglementaire est à l'œuvre sur le marché néerlandais, qui s'effondre de 80% après l'introduction d'une nouvelle taxe pour les N1 en janvier 2025.

Les modèles indiquent que le marché pourrait connaître deux années de croissance modérée grâce à un meilleur contexte économique.

La pénétration des motorisations alternatives au gazole s'est établie à 19,5% sur 2025, en progression de 5 points en glissement annuel. Pour rappel, les Constructeurs doivent respecter un objectif de -15% d'émissions de CO2 dans leurs ventes européennes en moyenne sur 2025-2027. Les négociations en cours pourraient amener à de nouveaux aménagements autour de cet objectif.

Europe Ouest : prévisions immatriculations Utilitaires Légers (milliers de véhicules ≤3,5t)



Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Les immatriculations neuves ont progressé de 0,5% sur 2 mois 2026 (27 pays). Tous les marchés de la zone Ouest se stabilisent. La zone Est recule de 4%, toutefois, certains marchés restent en croissance (Pologne, Estonie, notamment).

Les nouvelles commandes ne montrent pas d'accélération récente (au Q4-2025) et les modèles n'indiquent qu'un faible potentiel de croissance en 2026 et 2027.

Le marché sera surtout tiré en 2026 par les Tracteurs qui ont déjà amorcé une reprise fin 2025 et sur les marchés de l'est-européen. Cette dynamique est tirée par le besoin de renouvellement et par la progression attendue de la production industrielle.

La pénétration des motorisations alternatives au gazole s'est établie à 7,3% en 2025, en progression de 2 points en glissement annuel. Les objectifs CO2 des Constructeurs seront respectés en 2025, d'autant que le calcul pour la Longue distance a été revu, permettant de diminuer mécaniquement de 3% les émissions (sur les -15% demandés vs 2019/2020). La majeure partie des constructeurs bénéficient pour le moment de crédit CO2.

Les taxes d'infrastructures fondées sur les émissions de CO2 selon la distance parcourue sont en vigueur dans 8 pays en 2025. Ce sera le cas des Pays-Bas en 2026 et de l'autoroute alsacienne en 2027. A partir de 2027, tous les >3,5t seront taxés (fin des exemptions aux <12tonnes). Les PL zéro émission (classe 5) sont être exemptés jusqu'à juin 2031. L'IRU milite pour qu'il en soit de même pour les PL faibles émissions (classe 4).

Europe Ouest : prévisions immatriculations Véhicules Industriels (milliers de Tracteurs & Porteurs >3,5t)



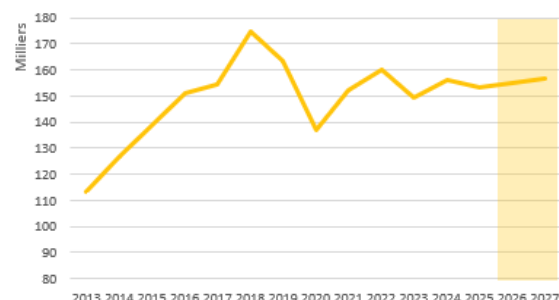
Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont reculé de 2% sur 2025 : -1% sur le panel Ouest (6 pays, dont Allemagne et Autriche en reculs) et +14% sur le panel Est (5 pays, tous en progression sauf la Lettonie).

Le marché s'inscrit dans un contexte de progression modérée des TKM en 2025 (+0,5%), dans la continuité de 2024 (et après un recul marqué en 2023) et qui devrait se poursuivre à horizon 2027.

L'année 2025 marque le début d'une période charnière pour la réduction des émissions CO2 des SR neuves (-10%).

Europe-Ouest : prévisions immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



Perspectives véhicules neufs France

Les marchés connaîtront de meilleures orientations en 2026 qu'en 2025. L'investissement en nouveaux véhicules a fortement diminué en 2025 mais devrait être favorisé par une demande finale en légère accélération. Toutefois, les TCO demeurent sous pression à la hausse et les conditions de financement des véhicules se détendent plus lentement.

Le cadre fiscal n'est pas fixé à date concernant les évolutions possibles du suramortissement véhicules et de la fiscalité carburants ; les biocarburants et le biogaz étant susceptibles d'être pénalisés. Les ZFE sont pour l'heure conservés, bien que cette décision reste fragile politiquement ; pour rappel, le signal envoyé par les ZFE avait permis une adoption plus importante de Crit'Air E et 1 dans les parcs qu'en moyenne nationale, même si les calendriers de bannissement des Crit'Air 3 était trop exigeant au regard du rythme de renouvellement en neuf.

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves ont reculé de 3,5% sur 2 mois 2026. Le marché est à bas niveau, mais la tendance cvs ne se dégrade plus depuis plusieurs mois. Les gammes compactes des Fourgons tirent le marché total vers le bas (-7%). L'attrition du segment des Dérivés-VP se poursuit : le niveau moyen de longue période du marché VUL a baissé et les précédents pics historiques ne seront plus rejoints.

Les nouvelles commandes repartent en ce début d'année (+3,5% sur 2 mois) mais restent à bas niveau. Ce niveau historiquement bas s'explique par des investissements très limités dans un contexte de demande finale morose et d'un TCO VUL réhaussé de 16% depuis début 2022, en stabilisation sur 2025 (source SNTL, OTRE, CNR). La hausse est due au prix des énergies mais aussi aux récentes réglementations sécurité et environnement ayant rendu de nombreux équipements obligatoires dans les véhicules. Les investissements en nouveaux véhicules devraient modérément augmenter d'ici 2027.

Le marché des BEV progresse plus rapidement que le marché total (+15%) et atteint 10,6% de pénétration sur 2 mois (cf. détails page infra). Le contexte fiscal est favorable, avec le dispositif CEE (bonus : 2,6k à 3,6k€) en complément du suramortissement ; et côté sanction, une taxation progressive des flottes de VL >100 véhicules (hors loueurs) si elles ne verdissent pas assez leurs renouvellements en neuf.

France : immatriculations Utilitaires Légers (milliers de VUL <5,1t)



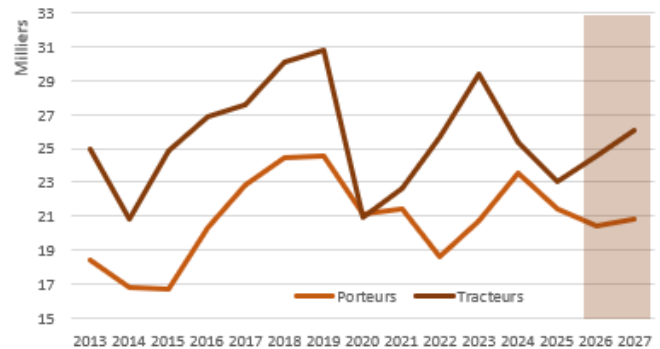
Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont reculé de 9% sur 2 mois 2026, principalement dû au recul des Porteurs. Les tendances cvs sont opposées : le marché Porteurs est en pente baissière, tandis que le marché Tracteur est en reprise. Le parc Porteurs a besoin de poursuivre son rajeunissement initié en 2024, afin de permettre de moindres consommations énergétiques : 31% du parc Porteurs et 29% du parc des VASP lourds est âgé de plus de 15 ans au 1^{er} janvier 2025.

Compte tenu des perspectives de croissance des TKM du pavillon routier français, le parc Tracteurs a moins besoin d'être étendu que d'éviter de vieillir : il aura sûrement dépassé début 2026 les 5,8 ans observé début 2025 et qui constituaient déjà de peu un record. Cependant, les transporteurs routiers indiquent fin 2025 des intentions d'investir toujours à très bas niveau.

Les motorisations alternatives reculent de 1pt en Porteurs sur 2 mois 2026 comparé à 2025.

France : prévisions Immatriculations VI moteurs (milliers de véhicules ≥5,1t)



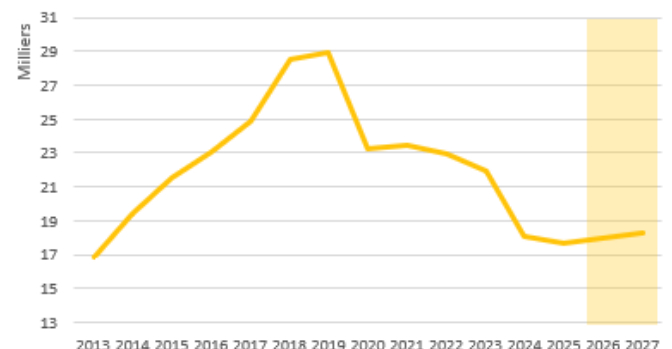
Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont progressé de 3% sur 2025 : -1% sur le panel Ouest (6 pays, dont Allemagne et Belgique en reculs) et +14% sur le panel Est (5 pays, tous en progression sauf la Lettonie). Sur 2 mois 2026, le marché progresse de 8%, tiré par le panel ouest (12%).

Le marché s'inscrit dans un contexte de progression modérée des TKM en 2025 (+0,5%), dans la continuité de 2024 (et après un recul marqué en 2023) et qui devrait se poursuivre à horizon 2027.

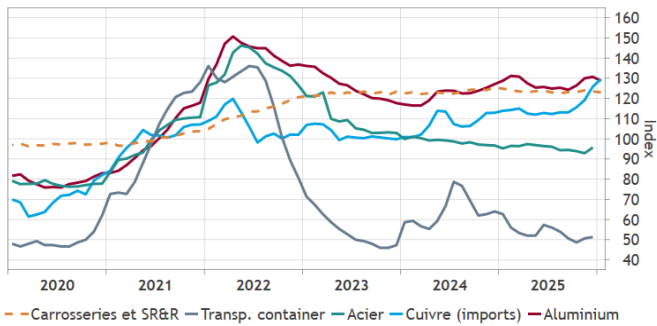
L'année 2025 marque le début d'une période charnière pour la réduction des émissions CO₂ des SR neuves (-10%).

France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



L'industrie française de la construction de carrosseries a pâti en 2025 d'une baisse marquée de ses débouchés sur le marché français. Cette activité déprimée s'est conjuguée à une nouvelle hausse des prix de certains intrants en 2025 (aluminium, cuivre) et les industriels carrossiers sont confrontés à des trésoreries dégradées, du fait de délais de paiement non respectés. **Les volumes immatriculés sur le marché français devraient être orientés à la hausse en 2026 en 2027.**

France : indices de prix (base 100 en 2021)



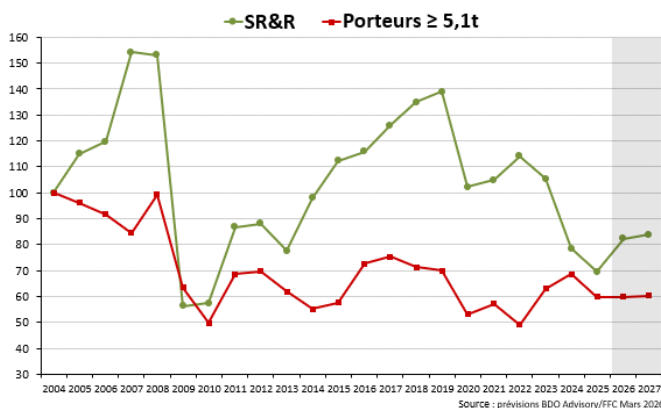
Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont reculé de 10% sur 2 mois 2026, un repli du principalement aux SR&R (-22%) et dans une moindre mesure aux Porteurs (-1%).

Ces évolutions interviennent dans un contexte de demande de transport industriel et généraliste à haut niveau (tkm), bien qu'en recul modéré probable en 2025 (voire en stabilité), avant une reprise elle aussi modérée en 2026 puis 2027.

Le marché des SR&R rebondirait en 2026 mais restera dans la zone basse des niveaux historiques. La force de rappel devrait jouer plus favorablement à partir de 2027 (renouvellement des années hautes). Les Porteurs resteraient à un bon niveau historique en dépit de la stabilisation attendue.

France : prévisions Immatriculations Dry Fret (indice base 100 en 2004)



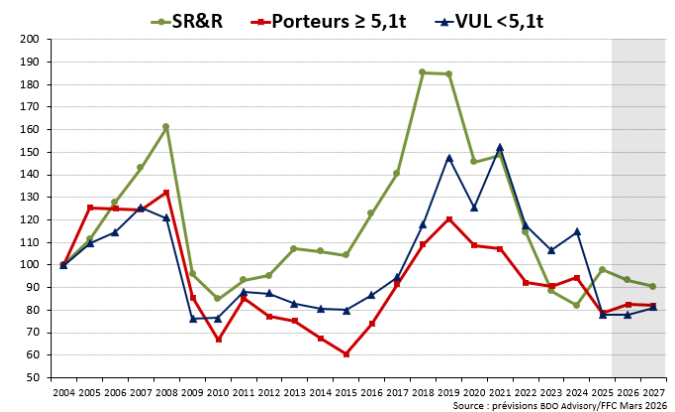
Les immatriculations Bennes ont baissé de 1% sur 2 mois 2026, en raison des Porteurs (-5%) et surtout des VUL (-19%), alors que les SR&R étaient en rebond vigoureux (+23%).

L'activité BTP sera modérément baissière en 2025, mais avec des activités TP en progression. L'année 2026 verra l'ensemble de l'activité du secteur BTP se stabiliser, les activités Bâtiment, ainsi que celle du TP devant poursuivre

leur tendance ralentie de 2025. Ces tendances se poursuivront en 2027 ; le volume de production sera alors encore très inférieur à celui de 2019.

Ce contexte ne devrait pas être favorable aux marchés Bennes de **qui devrait rester stable en 2026** en VUL et Porteurs et légèrement baissière en SR&R. Les volumes atteints restent encore **inférieurs aux volumes moyens de longue période**, hormis les Porteurs qui devraient s'en rapprocher.

France : prévisions Immatriculations Bennes (indice base 100 en 2004)

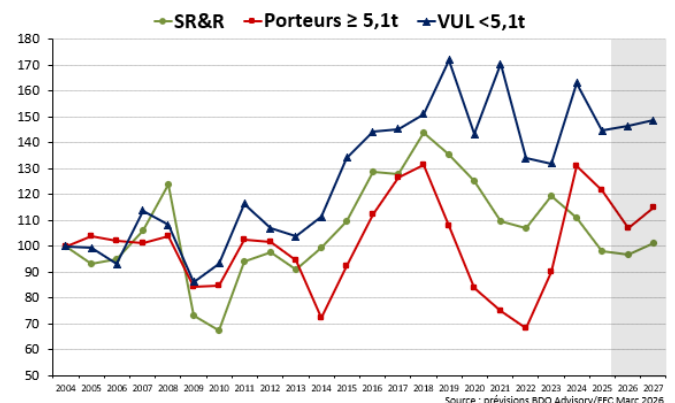


Les immatriculations Frigorifiques ont progressé de 7% sur 2 mois 2026, principalement grâce aux VUL et au SR&R (+18% en SR&R, +20% en VUL et -22% en Porteurs).

Le transport frigorifique pâtit d'une consommation au foyer de produits alimentaires en recul (de -1,7% en 2024 et en stabilisation sur 2025), en raison de l'inflation de plusieurs produits frais et surgelés qui est repartie à la hausse en 2025. La reprise de la consommation des ménages attendue en 2026-27 serait un contexte plus favorable à cette consommation, mais il est également attendu une légère hausse de l'inflation qui pourrait modérer la reprise. Parallèlement, le transport frigorifique est tiré à la hausse par une activité d'hôtellerie & restauration à haut niveau (+2% sur 2025) et qui devrait le demeurer avec le maintien du pouvoir d'achat et l'attractivité du tourisme sur le territoire.

En dépit de reculs en 2025, voire au-delà en Porteurs et dus à des facteurs d'offre, les volumes des marchés demeureront à haut niveau, très au-dessus de leur niveau moyen de longue période.

France : prévisions Immatriculations Frigorifiques (indice base 100 en 2004)



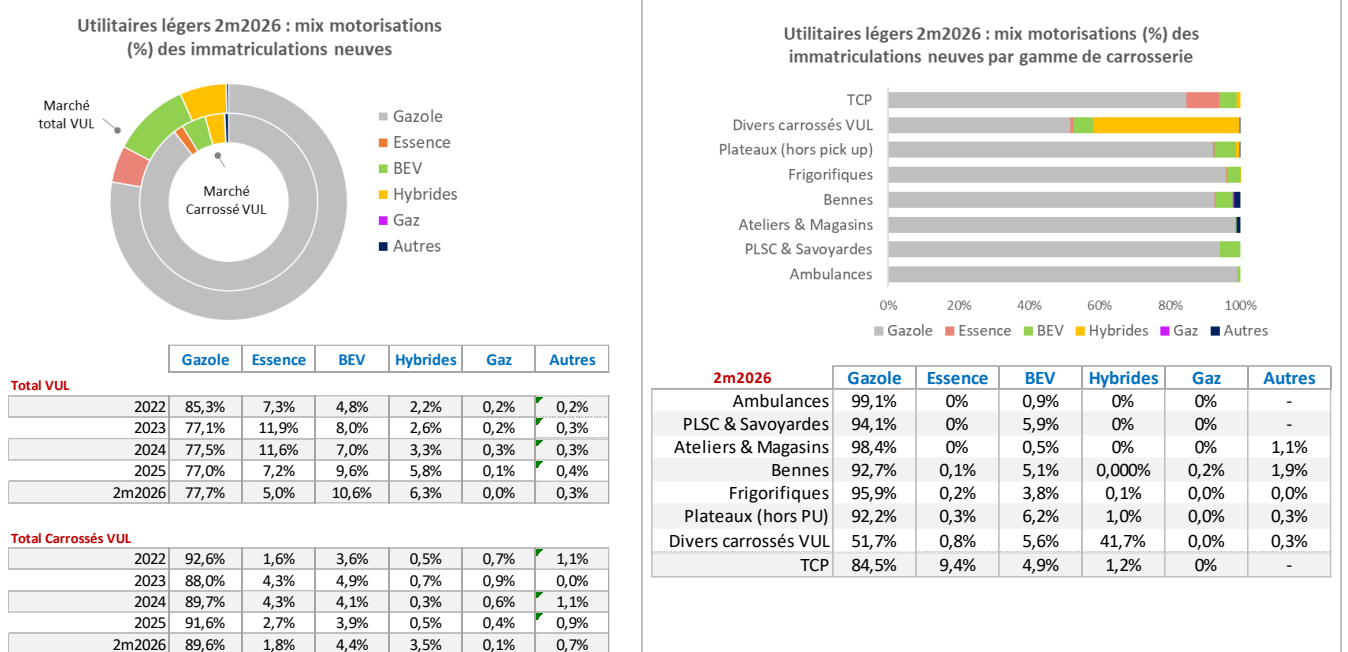
Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Les motorisations alternatives au Diesel représentent 10,4% des VUL carrossés et 11% des Porteurs sur 2 mois 2026. Comparée à l'année 2025, leur part a reculé : de 1 pts en Porteurs et progressé de 2 pts en VUL carrossés. BEV et Hybride dominant en VUL Carrossés ; BEV et Biocarburants dominant en Porteurs.

Utilitaires légers (<5,1t) France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)

Sur 2 mois, la **pénétration des motorisations alternatives au Diesel s'établit à 22,3% sur le total VUL et à 10,4% sur les VUL carrossés**. Comparée à la moyenne de l'année 2025, la part des VUL carrossés a progressé de près de 2 points ; une progression observée principalement sur le BEV et l'hybride. Les Bennes carrossés et TCP représentent 50% des immatriculations de BEV (respectivement 34%et 16%), qui constituent la principale motorisation alternative sur le marché carrossé, bien que n'atteignant que 4,4%.

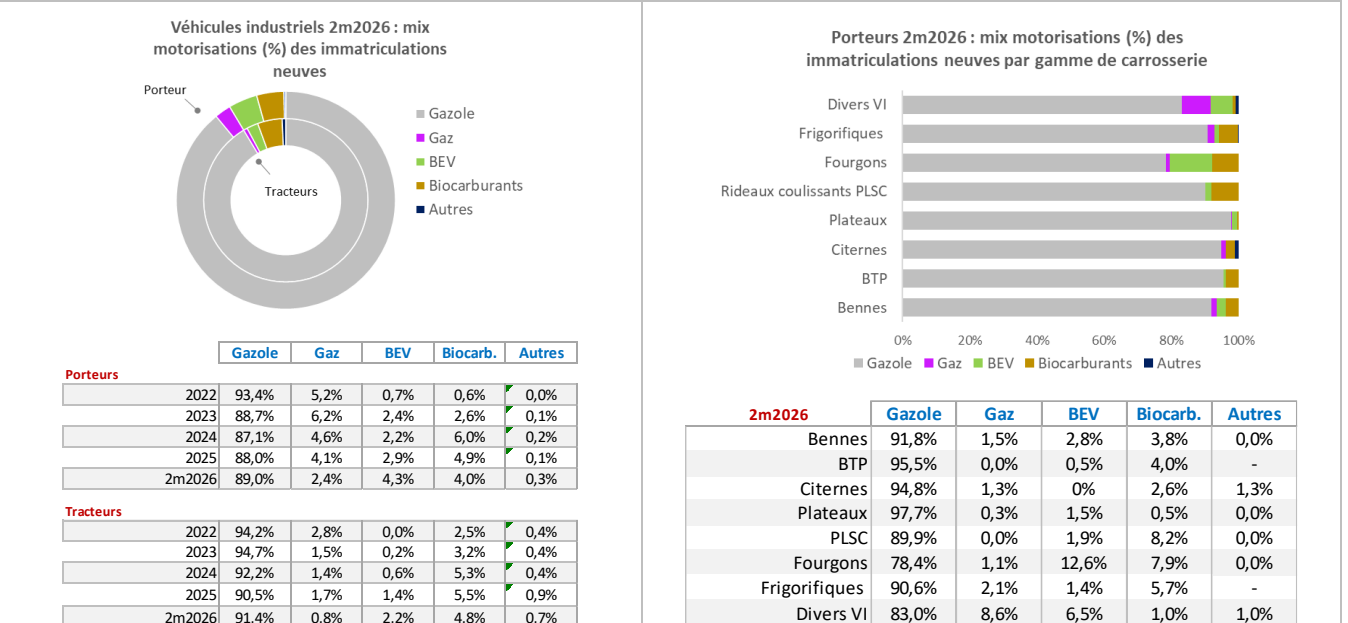
En Europe, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel était de 19,5% sur 2025 (soit près de 351 000 VUL ≤3,5t), dont 12% BEV&PHEV, un niveau 5 points supérieur à celui de la même période en 2024.



Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)

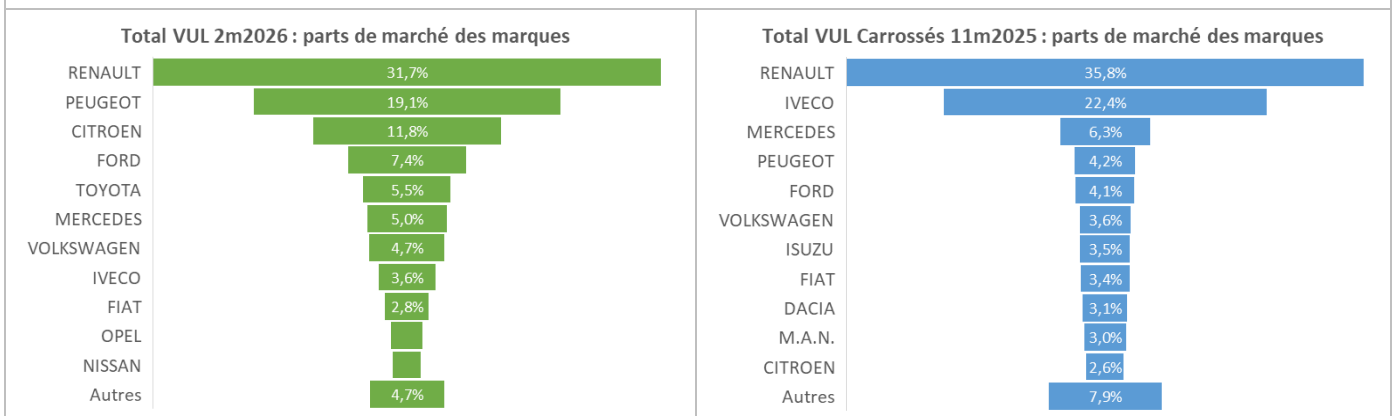
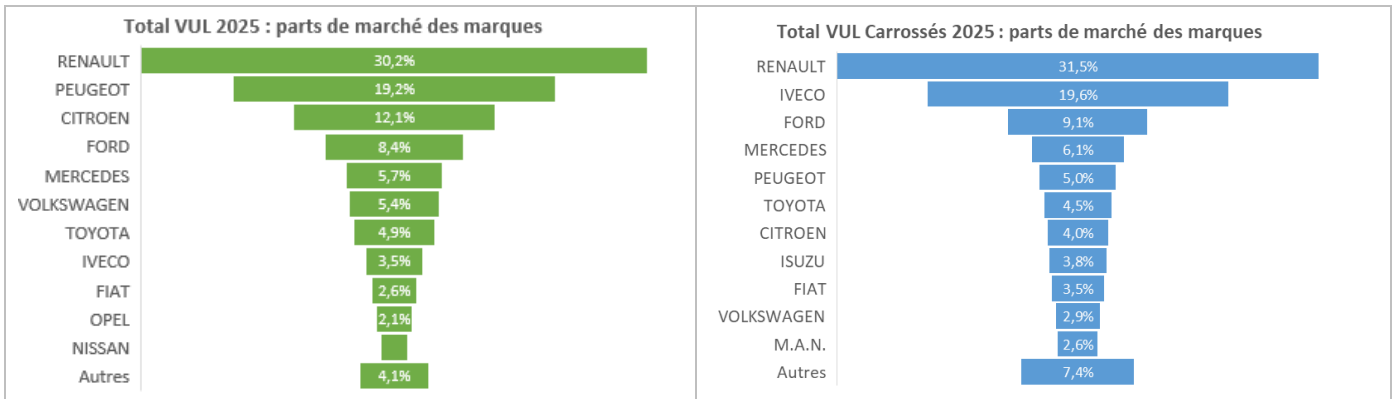
Sur 2 mois, la **pénétration des motorisations alternatives s'établit à 11% en Porteurs et 8,6% en Tracteurs**. Comparée à la moyenne de l'année 2025, cette part a reculé en Tracteur (-0,9 pts) et en Porteurs (-1 pt). Si le Biocarburants dominant encore sur le marché du tracteur, la part des BEV a néanmoins légèrement progressé comparé à 2025. De plus le BEV domine le marché du porteur en ce début d'année. La gamme Fourgon affiche la plus forte pénétration en motorisations alternatives et le mix le plus équilibré entre Biocarburants, et BEV.

En Europe, la pénétration des motorisations alternatives était de 7,3% sur 2025, un niveau 2 points supérieur à celui de la même période en 2024.



Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

Utilitaires légers (<5,1t) France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)

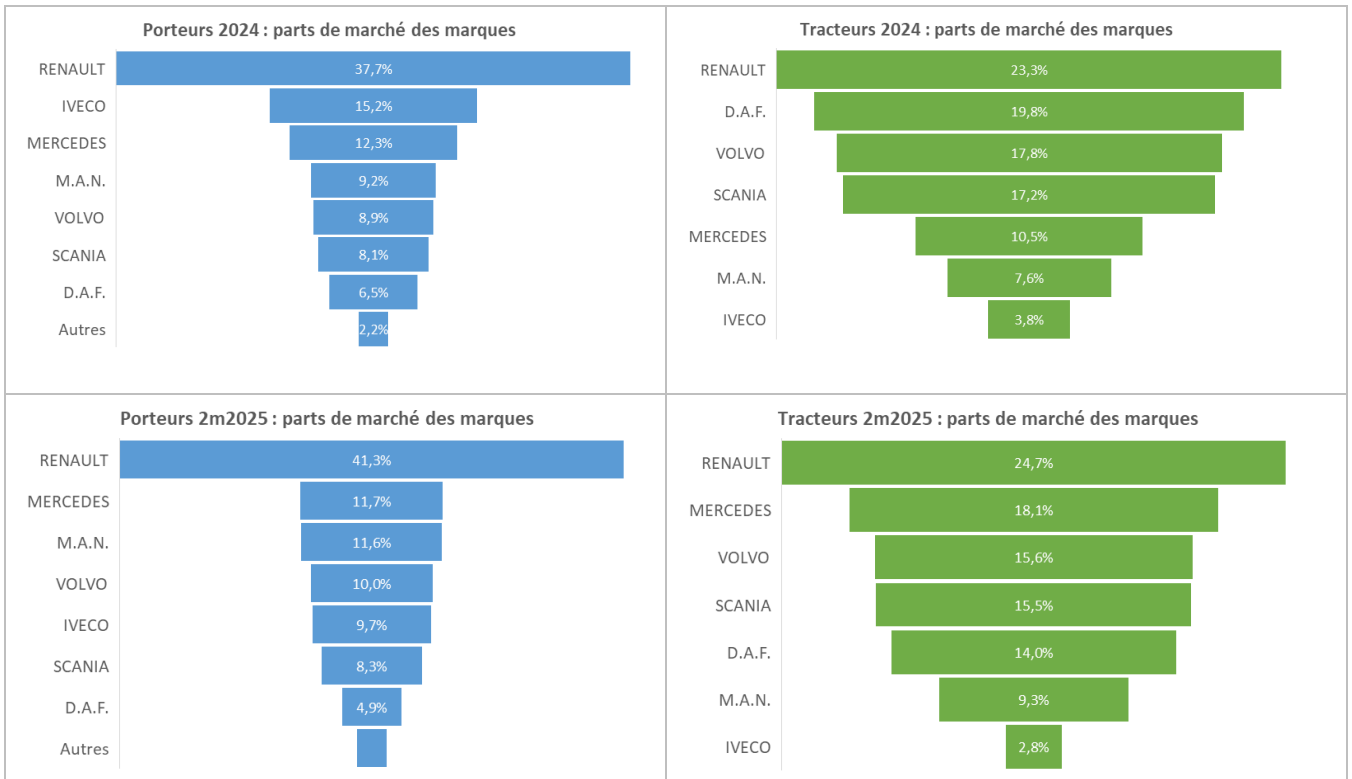


VUL Carrossés 2025	RENAULT	IVECO	FORD	MERCEDES	PEUGEOT	TOYOTA	CITROEN	ISUZU	FIAT	VOLKSWAGEN	M.A.N.	Autres
Bennes	14%	33%	9%	9%	4%	0%	3%	3%	1%	5%	5%	13%
Frigorifiques	29%	34%	3%	7%	6%	0%	2%	0%	12%	2%	1%	3%
Plateaux (hors PU)	6%	8%	24%	3%	6%	26%	3%	16%	2%	1%	2%	3%
Ateliers & Magasins	58%	3%	2%	4%	5%	0%	14%	0%	2%	3%	3%	5%
TCP	72%	0%	10%	2%	3%	2%	5%	0%	0%	4%	0%	2%
Ambulances	75%	0%	1%	5%	2%	0%	1%	0%	2%	0%	1%	11%
Divers	41%	3%	2%	1%	18%	0%	12%	1%	4%	0%	0%	17%
Total VUL Carrossés	31%	20%	9%	6%	5%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	7%
Total VUL	30%	4%	8%	6%	19%	5%	12%	1%	3%	5%	1%	6%

VUL Carrossés 2m2026	RENAULT	IVECO	MERCEDES	PEUGEOT	FORD	VOLKSWAGEN	ISUZU	FIAT	DACIA	M.A.N.	CITROEN	Autres
Bennes	18%	32%	10%	2%	4%	4%	8%	0%	0%	6%	2%	14%
Frigorifiques	31%	39%	6%	7%	1%	1%	0%	10%	0%	1%	2%	3%
Plateaux (hors PU)	20%	19%	8%	13%	4%	2%	9%	7%	0%	4%	6%	8%
Ateliers & Magasins	61%	2%	3%	3%	1%	4%	0%	8%	0%	3%	8%	7%
TCP	64%	0%	3%	4%	14%	9%	0%	1%	0%	0%	3%	2%
Ambulances	82%	0%	4%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	2%	0%	9%
Divers	46%	2%	0%	6%	0%	0%	1%	0%	38%	1%	2%	5%
Total VUL Carrossés	36%	22%	6%	4%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	8%
Total VUL	32%	4%	5%	19%	7%	5%	1%	3%	1%	1%	12%	11%

Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)



Porteurs 2025	RENAULT	IVECO	MERCEDES	M.A.N.	SCANIA	VOLVO	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	36,1%	10,2%	10,1%	10,4%	9,4%	8,4%	15,0%	0,3%
Fourgons	44,3%	22,7%	5,2%	13,4%	1,4%	6,2%	6,0%	0,9%
Bennes	29,5%	13,5%	11,9%	12,1%	11,6%	11,9%	6,5%	3,0%
BTP	27,1%	8,0%	21,8%	16,2%	12,5%	10,2%	2,5%	1,6%
Frigorifiques	51,6%	22,8%	3,9%	3,4%	5,7%	6,6%	5,5%	0,4%
Plateaux	27,7%	8,1%	18,7%	9,0%	15,1%	12,1%	8,4%	0,9%
Citernes	44,3%	6,5%	6,5%	8,0%	13,5%	17,3%	3,8%	0,2%
Divers	54,7%	9,1%	6,6%	8,0%	10,2%	3,9%	2,0%	5,6%
TOTAL	27,2%	8,3%	12,1%	9,4%	12,3%	12,3%	9,7%	8,8%

Porteurs 2m2026	RENAULT	MERCEDES	M.A.N.	VOLVO	IVECO	SCANIA	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	32,5%	17,8%	8,0%	12,9%	4,3%	7,4%	16,6%	0,6%
Fourgons	49,4%	9,6%	13,9%	9,3%	10,3%	1,4%	5,5%	0,7%
Bennes	31,5%	12,2%	13,0%	16,8%	7,9%	11,3%	3,8%	3,4%
BTP	34,7%	26,6%	16,1%	6,0%	5,0%	9,0%	2,0%	0,5%
Frigorifiques	53,0%	4,2%	7,2%	3,7%	23,6%	5,1%	3,2%	0,0%
Plateaux	27,5%	19,6%	15,6%	10,3%	6,3%	9,3%	10,3%	1,1%
Citernes	45,5%	6,5%	7,8%	20,8%	6,5%	11,7%	1,3%	0,0%
Divers	53,8%	6,2%	8,1%	4,9%	6,4%	11,7%	1,1%	7,9%
TOTAL	27,8%	15,9%	9,3%	11,5%	5,5%	10,8%	8,8%	10,4%

Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

Semi-remorques et Remorques France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)

