

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Juin 2026

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

	milliers de véhicules			prévisions	
	2023	2024	2025	2026	2027
France					
VUL < 5,1t	379	381	367	359	352
<i>dont Fourgonnettes</i>	90	92	85	86	86
<i>dont Fourgons&châssis</i>	202	216	215	215	214
VI ≥ 5,1t	49	49	44	43	44
<i>Porteurs</i>	20	24	21	19	19
<i>Tracteurs</i>	28	25	23	24	25
SR&R	22	18	18	18	18

	évolution annuelle (%)			prévisions	
	2023	2024	2025	2026	2027
	9	0	-3	-2	-2
	32	2	-7	1	0
	-3	7	0	0	-1
	11	0	-9	-3	3
	11	15	-9	-12	1
	12	-10	-10	5	4
	-5	-18	-2	2	1

Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	17,1	18,4	12,5	12,5	13,0
Porteurs ≥ 5,1t	5,4	5,7	4,7	5,0	4,9
SR&R	2,4	2,2	2,6	2,9	2,9

	-9	7	-32	0	4
	-2	4	-16	5	-1
	-23	-7	20	10	2

Dry fret (Rigides, PLSC)

Porteurs >5t	4,7	5,1	4,5	4,2	4,2
SR&R	9,8	7,3	6,5	7,0	6,9

	28	9	-13	-6	-1
	-8	-25	-11	7	-1

Frigorifiques

VUL < 5,1t	5,9	7,4	6,5	6,6	6,7
Porteurs ≥ 5,1t	2,1	3,0	2,8	2,5	2,6
SR&R	3,2	2,9	2,6	2,7	2,8

	-2	24	-11	1	2
	32	45	-7	-12	8
	12	-7	-12	4	5

	milliers de véhicules			prévisions	
	2023	2024	2025	2026	2027
Europe de l'ouest *					
VUL ≤ 3,5t	1 701	1 817	1 648	1 749	1 756
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	332	325	291	277	283
SR-R	170	156	153	153	154

	évolution annuelle (%)			prévisions	
	2023	2024	2025	2026	2027
	16	7	-9	6	0
	21	-2	-10	-5	2
	-11	-8	-2	0	1

	milliers de véhicules			prévisions	
	2023	2024	2025	2026	2027
Europe de l'est **					
VUL ≤ 3,5t	157	166	163	183	170
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	84	68	81	94	86
SR-R	50	37	38	38	37

	évolution annuelle (%)			prévisions	
	2023	2024	2025	2026	2027
	12	6	-1	12	-7
	8	-20	20	16	-9
	-1	-26	3	0	-3

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

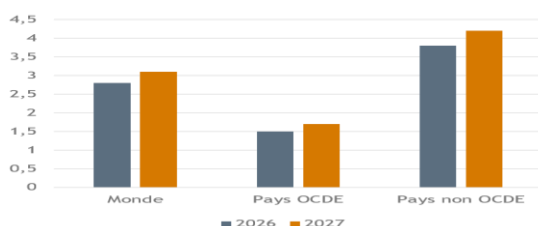
** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BDO Advisory/FFC juin 2026

Perspectives économiques : La crise au Moyen-Orient provoque un ralentissement du taux de croissance mondial

La croissance mondiale ralentit quelle que soit la durée du conflit : soit le conflit s'amenuise grâce au traité entre l'Iran et les États-Unis et le détroit d'Ormuz redevient opérationnel en 2026 : le taux de croissance ralentit mais réaugmente en 2027 ; soit le conflit perdure en 2027 et le détroit est bloqué : on assistera à un fort ralentissement du taux de croissance mondial, à 2,1 % en 2026 et à 1,8 % en 2027, avec un risque de récession dans de nombreux pays, notamment européens. D'après le premier scénario, la croissance mondiale devrait s'élever à 2,8 % en 2026 et à 3,1 % en 2027. La prévision de croissance est revue à la baisse de 0,2 point pour 2026. La prévision de taux de croissance reste plus élevée dans les pays n'appartenant pas à l'OCDE (+3,8 % en 2026 et +4,2 % en 2027) que dans les pays de l'OCDE (+1,5 % en 2026 et +1,7 % en 2027). Dans l'option 1, le taux d'inflation des pays du G20 devrait croître et s'élever à +4 % en 2026 et à +3,1 % en 2027, en fonction des zones géographiques. Cette hausse du taux d'inflation va se diffuser sur l'ensemble des chaînes d'approvisionnement, augmentant le prix des engrais et des intrants industriels.

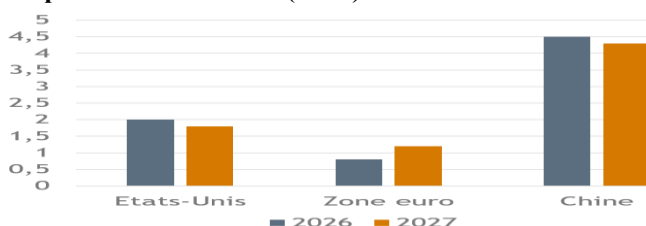
Perspectives de croissance (en %)



Source : OCDE, Juin 2026

Les États-Unis devraient connaître un taux de croissance de +2 % en 2026 et de +1,8 % en 2027. La consommation privée devrait croître de +1,8 % en 2026 et de +1,8 % en 2027. L'investissement ralentit à +2,7 % (contre 3,9 % lors de la prévision de mars 2026) en 2026 et à +2,6 % en 2027. Le taux de chômage reste stable, à 4,4 % en 2026 et à 4,3 % en 2027. Le taux d'épargne des ménages s'élève à 4 % en 2026 et à 4,8 % en 2027. La zone euro connaît le plus fort ralentissement du taux de croissance et risque d'entrer dans une période de stagflation. Le taux devrait s'élever à +0,8 % (après 1,2 % lors de la prévision de mars) en 2026 et à +1,2 % en 2027. L'Europe devrait davantage diversifier son mix énergétique et décarboner son économie, ayant un véritable avantage comparatif dans les énergies vertes. L'investissement privé ralentit alors que l'investissement public croît en raison des plans de résilience et des investissements dans le secteur de la défense. La Chine devrait avoir un taux de croissance de +4,5 % en 2026 et de +4,3 % en 2027.

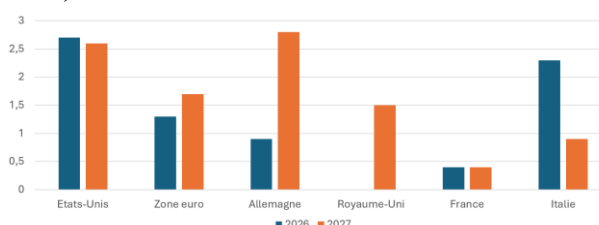
Perspectives de croissance (en %)



Source : OCDE, Juin 2026

Le taux d'investissement en Europe ralentit par rapport aux États-Unis en raison du risque de stagflation. Il devrait accélérer en 2027 si le détroit d'Ormuz rouvre.

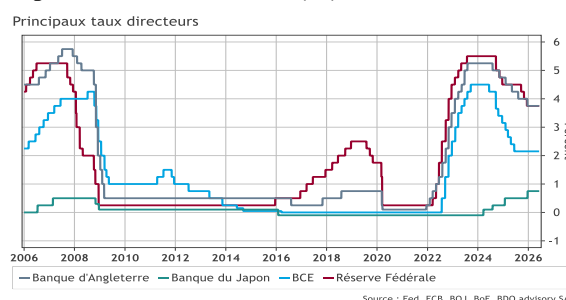
Prévision du taux d'investissement (% de variation en volume)



Source : OCDE, BDO Advisory, Juin 2026

Les principales banques centrales observent la persistance du conflit. Aux États-Unis, les embauches ont été deux fois plus importantes qu'anticipé en moyenne par le marché. Néanmoins, la Fed adopte une position attentiste face à l'évolution du conflit au Moyen-Orient. La BCE a relevé son taux de dépôt à 2,25 % le 11 juin dernier, et une nouvelle hausse est probable afin d'endiguer les anticipations d'inflation. En effet, l'inflation dans la zone euro s'est accélérée en mai, restant supérieure à la cible de 2 % de la BCE, tandis que l'inflation sous-jacente a augmenté plus rapidement que prévu, à 2,5 %, ce qui suggère que l'impact de la guerre au Moyen-Orient commence à se répercuter sur les prix. Néanmoins, afin de ne pas casser la croissance et au regard de la stagnation du marché du travail, la BCE ne devrait pas mener une politique monétaire restrictive agressive.

Principaux taux directeurs — (%)

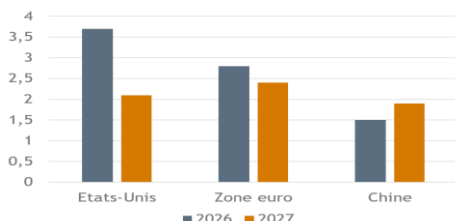


États-Unis : une accélération de l'inflation en raison de la hausse des prix de l'énergie

Les tensions inflationnistes augmentent aux États-Unis (3,7% contre 3% en mars) et dans la zone euro (2,8 % contre 2,3 % en mars) et restent faibles en Chine (1,5 %) en 2026. Les États-Unis connaissent des tensions inflationnistes (3,7 % en 2026 et 2,1 % en 2027) liées à la hausse des prix de l'énergie, des engrais et des intrants industriels. De plus, l'impact des droits de douane devrait se faire ressentir en 2026 et 2027 après une année de stockage en 2025. La zone euro connaît une hausse du taux d'inflation à +2,8 % en 2026 et à +2,4 % en 2027 en raison de la hausse des prix de l'énergie et des engrais. Néanmoins, l'Europe bénéficie d'un avantage comparatif, avec une offre importante d'énergie décarbonée. La Chine connaît un taux d'inflation plus faible mais en hausse

en raison de l'effet de la fermeture du détroit d'Ormuz sur les économies asiatiques. Son taux d'inflation s'élève à +1,5% en 2026 et à +1,9% en 2027, soit une forte accélération depuis le début de la crise.

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



Source : OCDE, Juin 2026

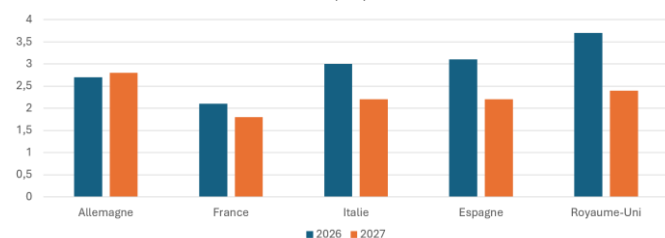
Pays émergents : vers une hausse du taux d'inflation

La Russie a un taux de croissance faible, à +0,5 % en 2026 et à +0,8 % en 2027. Le taux d'inflation ralentit à +4,8 % 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 en 2027. Le taux d'inflation reste élevé à +4,4 % en 2026 et +3,5 % en 2027. Le solde budgétaire reste dégradé à -8,4 % en 2026 et -6,9 % en 2027.

Europe : une importante chute du taux de croissance

La zone euro connaîtra un fort ralentissement de son taux de croissance, à +0,8 % en 2026 et +1,2 % en 2027, en raison de la hausse des prix de l'énergie. La zone euro connaît un ralentissement de son taux de croissance en raison de la faiblesse de la consommation privée (+0,8 % en 2026 et +1 % en 2027) et de la hausse des prix du gaz et du pétrole. La croissance reste atone en raison de la persistance de la crise géopolitique. Dans ce contexte, le taux d'investissement ralentit fortement malgré les investissements dans le secteur de la défense. Le taux d'investissement s'élève à +1,3 % en 2026 (après 2,2 % en mars 2026) et à +1,7 % en 2027. **Le taux de chômage croît à 6,4 % en 2026 et 6,3 % en 2027** en raison du fort ralentissement de l'investissement des entreprises. **Le risque de stagflation : le conflit dure.** La zone euro connaît alors un ralentissement de la demande intérieure et des échanges. La consommation privée baisse alors que la consommation publique se maintient, stimulée par la hausse des dépenses du secteur de la défense. **Les finances publiques se dégradent, avec un déficit public s'élevant à 3,2 % en 2026 et à 3,3 % en 2027.** La dette publique s'élève à 94 % en 2026 et à 94,9 % du PIB en 2027.

Prévision du taux d'inflation (%)



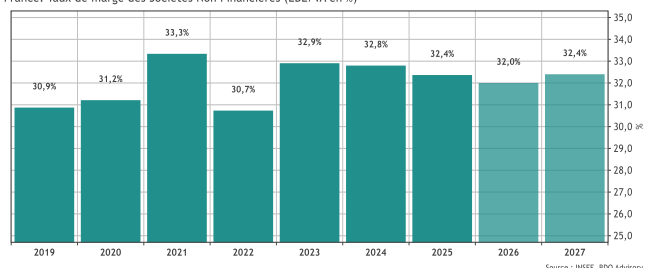
Source : OCDE, BDO Advisory, Juin 2026

Le taux de croissance de l'Allemagne devrait être de +0,5 % en 2026 et de +1 % en 2027. L'industrie est très impactée par la concurrence étrangère et perd en compétitivité. **L'Italie devrait avoir un taux de croissance de +0,3 % en 2026 et en 2027.** L'Italie réduit progressivement son déficit public, à 3 % en 2026 et 3,1 % en 2027. Néanmoins, le taux d'investissement chute, passant de 2,4 % en 2026 à -0,3 % en 2027. **En Espagne, la croissance devrait s'élever à +1,7 % en 2026 et à 1,3 % en 2027.** Le déficit budgétaire s'élève à 2,3 % en 2026 et 2,5 % en 2027, en deçà du taux de 3 % autorisé par les traités européens. **Le Royaume-Uni** devrait avoir un taux de croissance de +0,8 % en 2026 et de +1 % en 2027. Le déficit budgétaire s'élève à 4,7 % en 2026 et à 4,2 % en 2027 dans un contexte de crise politique.

France : un fort ralentissement de l'investissement des entreprises

L'économie française devrait croître de 0,7 % en 2026, puis de 0,8 % en 2027. L'activité ralentit fortement en raison de la faiblesse de la consommation des ménages et de l'investissement des entreprises. Le taux de croissance repose d'abord sur la consommation des ménages, qui ralentit fortement (+0,3 % en 2026 et +0,7 % en 2027). C'est l'investissement, notamment des entreprises, qui chute en raison de la crise énergétique (à +0,4 % en 2026 et en 2027). Les échanges extérieurs se caractérisent par la faiblesse des exportations (+1,5 % en 2026 et +2,5 % en 2027) et par une diminution des importations en 2026 par rapport à la prévision du mois de mars, en raison du ralentissement de la croissance (passant de +0,6 % en 2026 à +1,9 % en 2027). L'inflation devrait s'accélérer en raison de la hausse des prix de l'énergie et atteindre 2,1 % en 2026 et 1,8 % en 2027, en raison du blocage du détroit d'Ormuz et des conflits géopolitiques. Les hausses concernent les prix du pétrole, du gaz, des engrais et des biens manufacturiers. **Le taux de chômage devrait augmenter à 8,3 % en 2026 puis s'établir à 8,2 % 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 et les prévisions d'embauches des entreprises. **Les finances publiques restent très dégradées. La dette publique s'élèvera à 118,8 % du PIB en 2026 et à 120,9 % du PIB en 2027.** Le déficit public serait de 5 % en 2026 et devrait baisser à 4,6 % en 2027.

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



Source : INSEE, BDO Advisory

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

Source : BDO Juin 2026

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

La reprise attendue des marchés en 2026 a été fortement impacté par le contexte géopolitique tendu en Iran, responsable d'une remontée des taux d'inflation, notamment à cause d'une hausse des prix du carburant. Dans ce contexte les ventes de poids lourds pourraient se retrouver plus faibles qu'en 2025.

Toutefois, des signaux positifs annoncent une reprise possible du marché. L'activité du secteur industriel résiste à l'incertitude géopolitique et continue son redressement (les indices PMI continuent leur accroissement). De plus les commandes de poids lourds et de véhicules utilitaires redémarrent, permettant d'anticiper des livraisons de véhicules pour 2027. Enfin les conditions de financement des véhicules restent sur une trajectoire positive, avec des taux d'intérêts plus faibles que l'année dernière.

L'activité de transport de marchandises reste assez peu dynamique. Les TKM ont augmenté de moins de 1% en 2025, et devraient progresser de façon plus faible à horizon 2027.

	2025 (e)	2026 (p)	2027 (p)
TKM domestiques Europe 27	+0,8%	+0,4%	+0,3%

Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont **progressé de 41% sur 5 mois 2026** (27 pays). Si certains marchés du G5 sont encore en recul (notamment la France et l'Allemagne), les marchés d'Europe de l'Est ainsi que des pays scandinaves progressent significativement, permettant de se rapprocher de volumes de ventes atteints en 2024.

Les modèles indiquent que le marché en 2026 pourrait rattraper le retard de vente de 2025, avant de se stabiliser en 2027.

La pénétration des motorisations alternatives au gazole s'est établie à 20,3% sur début 2026, en progression de 3 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 **progressent de 2,5% sur 5 mois 2026** (27 pays). Tous les marchés de la zone Ouest sont les plus impactés, avec des ventes atones. Le marché de la

zone Est est quant à lui plus résilient et continue de progresser, atteignant une augmentation de 10% des ventes sur ce premier semestre.

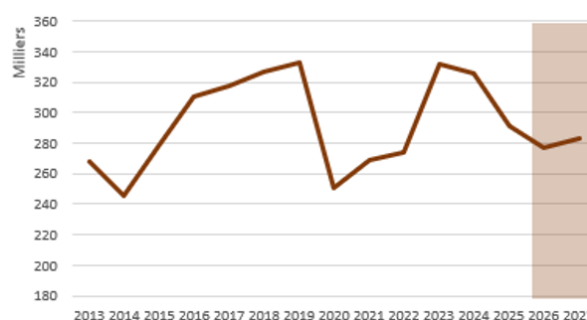
Toutefois, les principaux constructeurs (Volvo Trucks, Daimler, Scania notamment) enregistrent des commandes en hausse pour le premier trimestre 2026 sur le marché européen, mais qui ont tendance à se tasser au vu de l'incertitude économique liée au conflit en Iran.

Le marché reste soutenu 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 8,1% début 2026, un niveau stable 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 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)

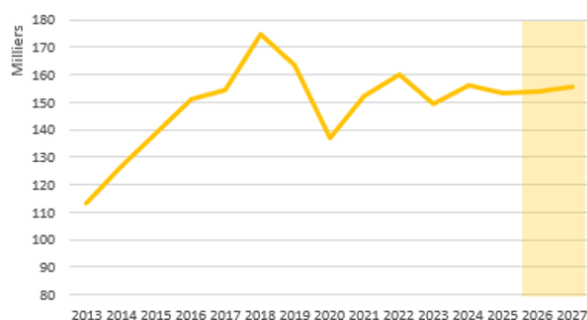


Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont progressé **de 6,7% sur 5 mois 2026** : 7.3% sur le panel Ouest (6 pays tous en progression à l'exception de l'Italie) et 5,7% sur le panel Est (5 pays, tous en progression sauf la Roumanie).

Le marché s'inscrit dans un contexte de **très faible croissance des TKM** pour 2026 lié à un contexte économique frileux, et un prix du diesel qui a nettement augmenté sur le premier semestre. La croissance à horizon 2027 devrait rester faible.

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



Perspectives véhicules neufs France

Les marchés connaîtront de meilleures orientations en 2026 qu'en 2025 sans toutefois connaître une expansion marquée. 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 et devraient continuer d'augmenter en 2026. De plus, les conditions de financement des véhicules se durcissent légèrement.

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. Toutefois, une aide supplémentaire a été signée par le gouvernement, les CEE sont doublées depuis le 1^{er} juin, sous condition que le véhicule soit assemblé en France. Les **ZFE** sont pour l'heure conservés après la censure du projet de loi de simplification par le conseil constitutionnel le 21 mai dernier ; 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.

Le marché du transport de marchandise en France a traversé une année 2025 difficile, celui-ci étant en décroissance. Toutefois, il devrait repartir très légèrement en 2026, avant de rattraper sa tendance historique en 2027.

	2025 (e)	2026 (p)	2027 (p)
TKM domestiques France	-1%	+0,5%	+1,1%

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves ont **reculé de 3,5% sur 5 mois 2026**. Le marché est à bas niveau, et continue de se dégrader. Les gammes compactes des Fourgons stabilisent le marché (+2%). 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 se consolident sur le premier semestre** (+3,1% sur 5 mois). Elles restent à bas niveau bien que plus dynamique que les commandes des années précédentes. 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 2% depuis en haut. Celui-ci repart à la hausse en ce début d'année après une stabilisation en 2025 (source SNTL, OTRE, CNR). La hausse est principalement due au prix des énergies mais aussi (dans une moindre mesure) à l'augmentation du prix des véhicules. Les investissements en nouveaux véhicules devraient modérément augmenter d'ici 2027.

Le **marché des BEV progresse** plus rapidement que le marché total (+40%) et atteint 12,6% de pénétration sur 5 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)

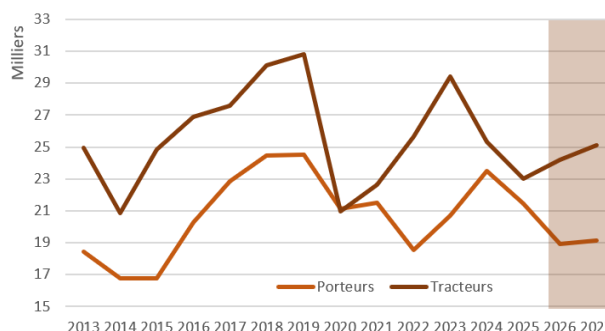


Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont **reculé de 4,1% sur 5 mois 2026**, principalement dû au recul des Porteurs (-15%). A contrario, le marché Tracteur continue sa reprise. Le parc de porteurs conserve un besoin structurel de rajeunissement, notamment pour réduire les consommations énergétiques et améliorer le profil Crit'Air : au 1er janvier 2025, seuls 28,3 % des camions et 26,5 % des VASP lourds avaient moins de cinq ans, et 30,9 % relevaient encore des catégories Crit'Air 4, 5 ou non classées. Toutefois ce besoin ne se traduit pas sur les immatriculations neuves. Le parc tracteurs, quant à lui plus récent, fait face à des enjeux de renouvellement et d'accroissement du parc. De plus, il concentre 66 % des distances parcourues par les poids lourds. Il aura sûrement dépassé début 2026 les 5,8 ans observés début 2025 constituant déjà de peu un record. Cependant, les transporteurs routiers indiquent toujours mi 2026 des intentions d'investir toujours en baisse.

Les motorisations alternatives progressent de 4pt en Porteurs sur 5 mois 2026 comparé à 2025.

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



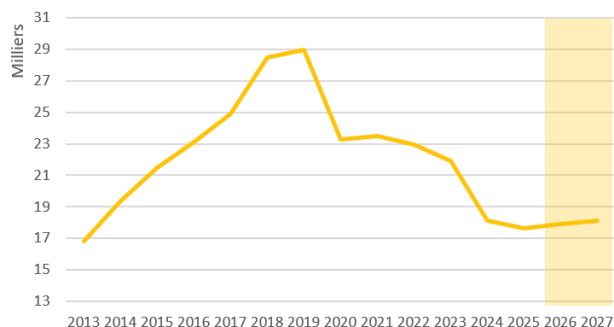
Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves en France ont **progressé de 5% sur 5 mois 2026**.

Le marché s'inscrit dans un contexte de ralentissement de la **progression des TKM** en 2026 (+0,5%) comparé à ce qui était originellement prévu, dû à un ralentissement attendu de la consommation. Ce contexte morose est toutefois plus favorable qu'en 2025, les TKM étant en recul. 2027 devrait marquer le retour de la tendance de progression des TKM.

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

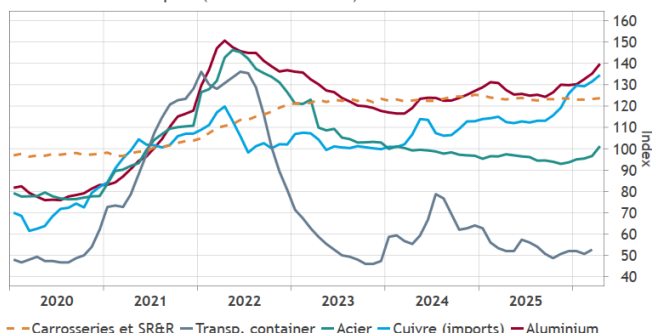
France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



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) se poursuivant en 2026 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 baisse en 2026 avant une reprise modérée en 2027.

France : indices de prix (base 100 en 2021)



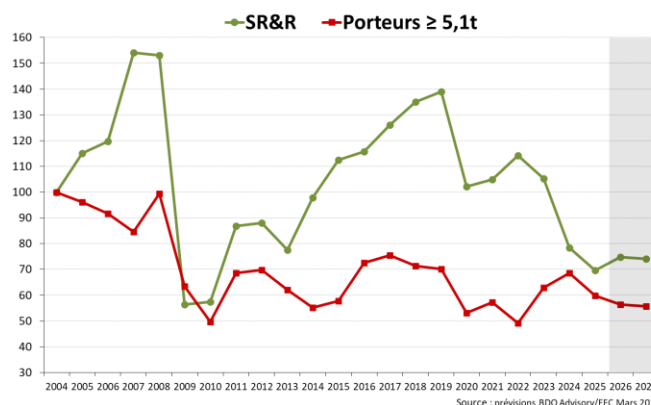
Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont reculé de 11% sur 5 mois 2026, un repli du principalement aux porteurs (-29%) alors que le marché des SR&R est en expansion (3%).

Ces évolutions interviennent dans un contexte de transport de marchandises générales et industrielles toujours soutenu en tonnes-kilomètres, mais dont la dynamique reste prudente : après un niveau d'activité élevé en 2024 et début 2025, le marché devrait évoluer vers une stabilisation ou une croissance limitée en 2025-2026, avant une reprise progressive mais modérée.

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 immatriculations de Porteurs continueraient leur décroissance entamée depuis 2 ans.

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

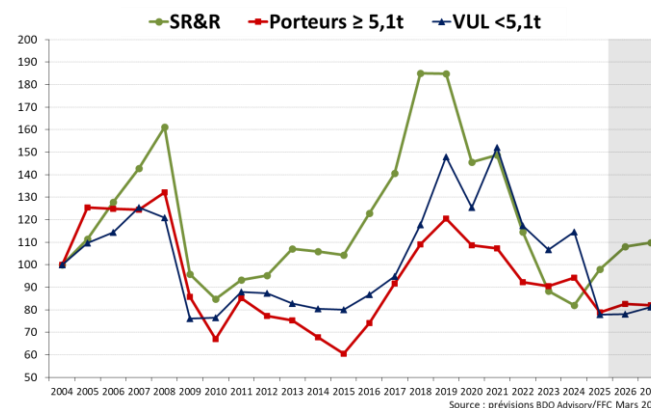


Les immatriculations **Bennes ont progressé de 8% sur 5 mois 2026**, porté par le rebond des SR&R (+21%) et la progression des VUL (+10%), alors que les Porteurs subissent une légère baisse (-3%).

L'activité BTP devrait rester proche de son point bas en 2025, avec un bâtiment encore fragilisé et des travaux publics désormais moins dynamiques qu'attendu. En 2026, le secteur ne devrait connaître qu'un rebond limité : la reprise du bâtiment serait partielle, tandis que les travaux publics seraient freinés.

Ce contexte ne devrait pas être favorable aux marchés Bennes de **qui devrait rester stable en 2026** en VUL et Porteurs. La progression en SR&R. **serait plus soutenue**, mais les volumes atteints restent encore **inférieurs aux volumes moyens de longue période.**

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



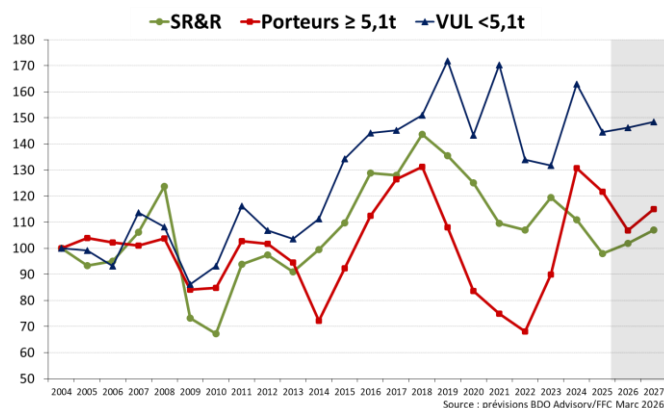
Les immatriculations **Frigorifiques ont progressé de 6,5% sur 5 mois 2026**, principalement grâce aux VUL et au SR&R (+8% en SR&R, +14% en VUL et -11% en Porteurs).

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 s'annonce plus faible que prévue et l'inflation continue de progresser légèrement, constituant un facteur de soutien modéré. 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, bien

que les arbitrages des ménages sur les sorties et les dépenses de vacances limitent le potentiel de croissance.

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

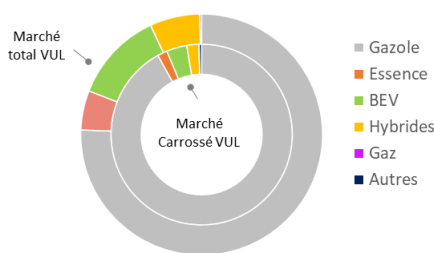
Les motorisations alternatives au Diesel représentent 8% des VUL carrossés et 9,9% des Porteurs sur 5 mois 2026. Comparée à l'année 2025, leur part a progressé : de 4,1 pts en Porteurs et 1 pts en VUL carrossés. BEV et Hybride dominant en VUL Carrossés ; Biocarburants et BEV dominant en Porteurs.

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

Sur 5 mois, la **pénétration des motorisations alternatives au Diesel s'établit à 24,4% sur le total VUL et à 8% sur les VUL carrossés**. Comparée à la moyenne de l'année 2025, la part des VUL carrossés a progressé de près de 1point ; une progression observée principalement sur l'hybride. Les Bennes carrossés et frigorifiques représentent 48% des immatriculations de BEV (respectivement 30%et 18%), qui constituent la principale motorisation alternative sur le marché carrossé, bien que n'atteignant que 3,6%.

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.

Utilitaires légers 5m2026 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves

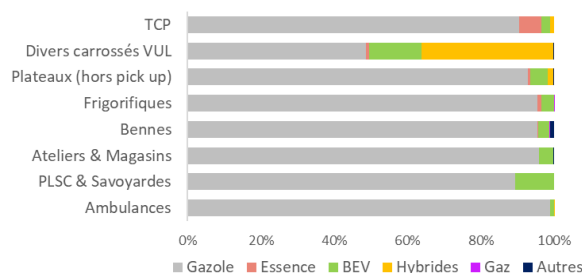


	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
--	--------	---------	-----	----------	-----	--------

Total VUL						
2022	85,3%	7,3%	4,8%	2,2%	0,2%	0,2%
2023	77,1%	11,9%	8,0%	2,6%	0,2%	0,3%
2024	77,5%	11,6%	7,0%	3,3%	0,3%	0,3%
2025	77,0%	7,2%	9,6%	5,8%	0,1%	0,4%
5m2026	75,6%	5,3%	12,2%	6,7%	0,0%	0,2%

Total Carrossés VUL						
2022	92,6%	1,6%	3,6%	0,5%	0,7%	1,1%
2023	88,0%	4,3%	4,9%	0,7%	0,9%	0,0%
2024	89,7%	4,3%	4,1%	0,3%	0,6%	1,1%
2025	91,6%	2,7%	3,9%	0,5%	0,4%	0,9%
5m2026	92,0%	1,7%	3,6%	2,1%	0,1%	0,4%

Utilitaires légers 5m2026 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves par gamme de carrosserie



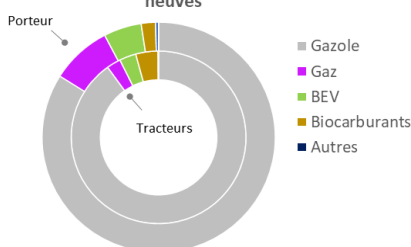
5m2026	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
Ambulances	98,8%	0,0%	1,1%	0,1%	0,0%	0,0%
PLSC & Savoyardes	89,3%	0,0%	10,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Ateliers & Magasins	95,8%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	0,3%
Bennes	95,3%	0,2%	3,2%	0,0%	0,1%	1,2%
Frigorifiques	95,4%	1,1%	3,4%	0,0%	0,1%	0,0%
Plateaux (hors PU)	92,8%	0,6%	4,8%	1,4%	0,1%	0,3%
Divers carrossés VUL	48,7%	0,8%	14,4%	35,9%	0,0%	0,3%
TCP	90,5%	6,1%	2,3%	1,1%	0,0%	0,0%

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

Sur 5 mois, la **pénétration des motorisations alternatives s'établit à 16,1% en Porteurs et 9,9% en Tracteurs**. Comparée à la moyenne de l'année 2025, cette part a progressé en Tracteur (0,4 pts) et en Porteurs (4,1 pt). Si le Biocarburants dominant encore sur le marché du tracteur, la part des BEV a néanmoins progressé comparé à 2025. De plus le BEV prend une part importante des motorisations alternatives dans le marché du porteur. La gamme Benne affiche la plus forte pénétration en motorisations alternatives, principalement des biocarburants.

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.

Véhicules industriels 5m2026 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves

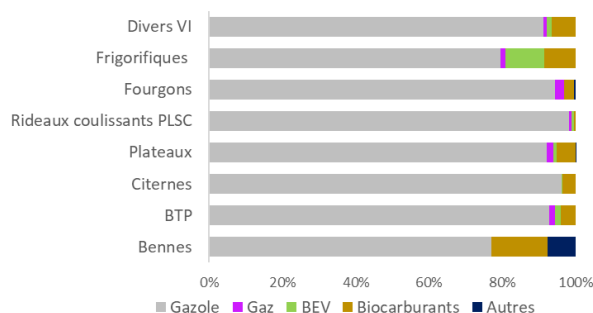


	Gazole	Gaz	BEV	Biocarb.	Autres
--	--------	-----	-----	----------	--------

Porteurs					
2022	93,4%	5,2%	0,7%	0,6%	0,0%
2023	88,7%	6,2%	2,4%	2,6%	0,1%
2024	87,1%	4,6%	2,2%	6,0%	0,2%
2025	88,0%	4,1%	2,9%	4,9%	0,1%
5m2026	83,9%	8,4%	5,2%	2,0%	0,4%

Tracteurs					
2022	94,2%	2,8%	0,0%	2,5%	0,4%
2023	94,7%	1,5%	0,2%	3,2%	0,4%
2024	92,2%	1,4%	0,6%	5,3%	0,4%
2025	90,5%	1,7%	1,4%	5,5%	0,9%
5m2026	90,1%	2,6%	3,1%	4,1%	0,1%

Porteurs 2m2026 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves par gamme de carrosserie



5m2026	Gazole	Gaz	BEV	Biocarb.	Autres
Bennes	76,9%	0,0%	0,0%	15,4%	7,7%
BTP	92,7%	1,7%	1,5%	4,1%	0,0%
Citernes	96,1%	0,0%	0,2%	3,7%	0,0%
Plateaux	92,1%	1,8%	0,8%	5,2%	0,1%
PLSC	98,1%	0,6%	0,7%	0,6%	0,0%
Fourgons	94,3%	2,6%	0,0%	2,6%	0,5%
Frigorifiques	79,5%	1,3%	10,6%	8,6%	0,0%
Divers VI	91,2%	0,7%	1,5%	6,6%	0,0%

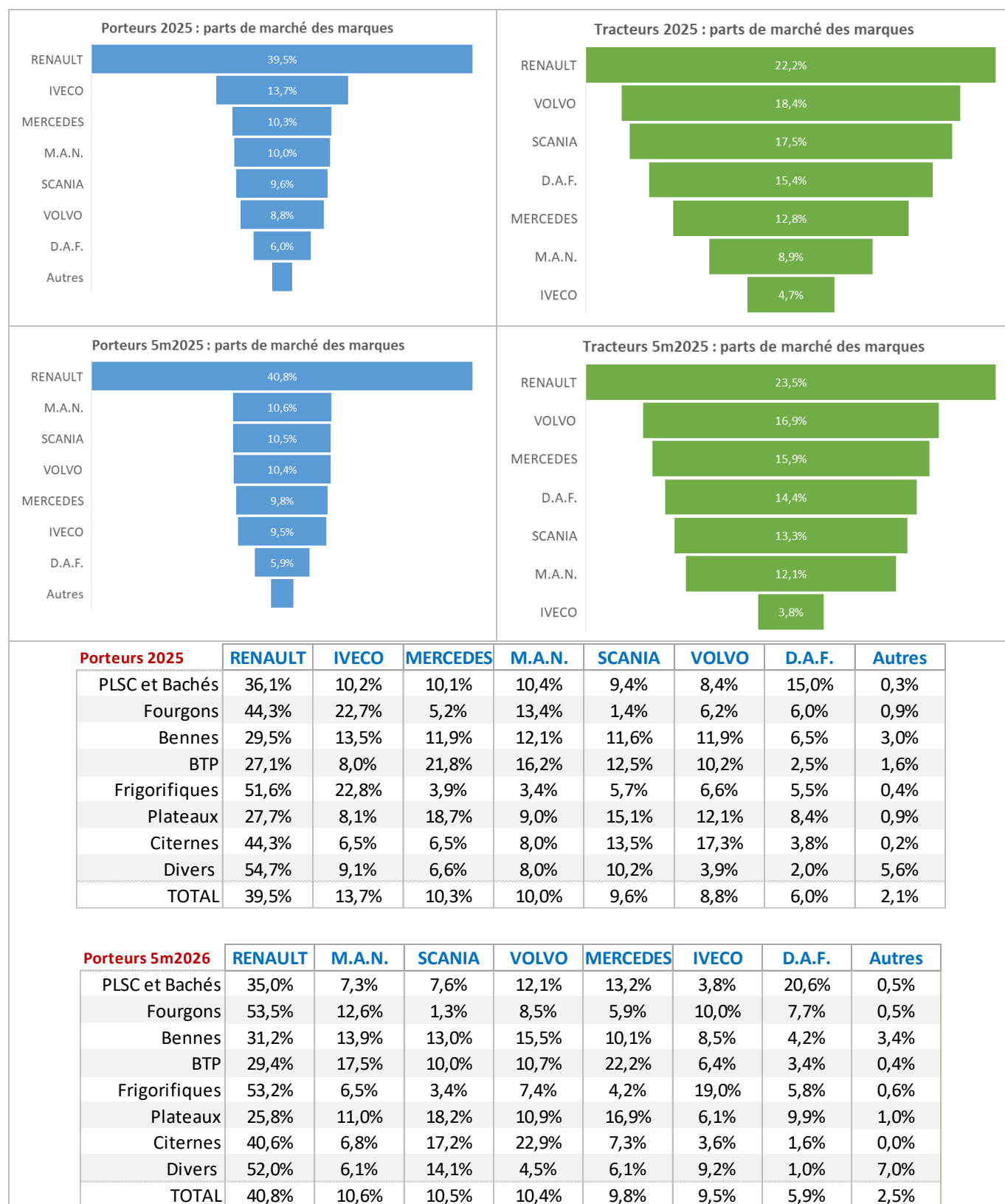
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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

