

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Septembre 2026

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

	milliers de véhicules			prévisions	
France	2023	2024	2025	2026	2027
VUL < 5,1t	379	381	367	350	342
<i>dont Fourgonnettes</i>	90	92	85	87	89
<i>dont Fourgons&châssis</i>	202	216	215	210	207
VI ≥ 5,1t	49	49	44	42	43
<i>Porteurs</i>	20	24	21	19	19
<i>Tracteurs</i>	28	25	23	23	24
SR&R	22	18	17	17	17

	évolution annuelle (%)			prévisions	
	2023	2024	2025	2026	2027
VUL < 5,1t	9	0	-3	-5	-2
<i>dont Fourgonnettes</i>	32	2	-7	2	2
<i>dont Fourgons&châssis</i>	-3	7	0	-3	-1
VI ≥ 5,1t	11	0	-10	-5	2
<i>Porteurs</i>	11	15	-9	-12	1
<i>Tracteurs</i>	12	-10	-10	2	3
SR&R	-5	-18	-7	1	2

Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	17,1	18,4	12,5	13,5	14,0
Porteurs ≥ 5,1t	5,4	5,7	4,7	4,9	4,9
SR&R	2,4	2,2	2,6	2,8	2,9

	-9	7	-32	8	4
	-2	4	-16	3	0
	-23	-7	20	7	5

Dry fret (Rigides, PLSC)

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

	28	9	-13	-13	-7
	-8	-25	-11	-1	2

Frigorifiques

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

	-2	24	-11	-2	-1
	32	45	-7	-2	5
	12	-7	-12	2	3

	milliers de véhicules			prévisions	
Europe de l'ouest *	2023	2024	2025	2026	2027
VUL ≤ 3,5t	1 701	1 817	1 648	1 657	1 702
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	332	325	291	275	281
SR-R	170	156	153	151	155

	évolution annuelle (%)			prévisions	
	2023	2024	2025	2026	2027
VUL ≤ 3,5t	16	7	-9	1	3
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	21	-2	-10	-6	2
SR-R	-11	-8	-2	-1	3

	milliers de véhicules			prévisions	
Europe de l'est **	2023	2024	2025	2026	2027
VUL ≤ 3,5t	157	166	163	166	156
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	84	68	81	86	84
SR-R	50	37	38	40	41

	évolution annuelle (%)			prévisions	
	2023	2024	2025	2026	2027
VUL ≤ 3,5t	12	6	-1	2	-6
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	8	-20	20	6	-2
SR-R	-1	-26	3	5	2

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

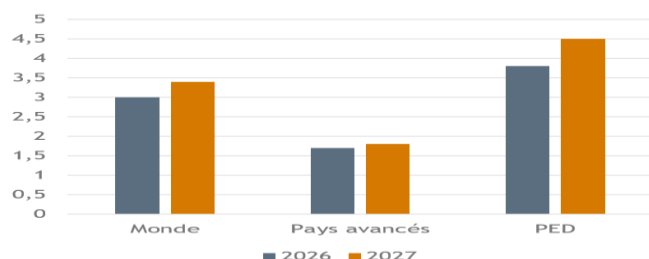
** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BDO Advisory/FFC septembre 2026

Perspectives économiques : Rentrée à hauts risques : crises géopolitiques, inflation, hausse des taux : quels impacts sur le taux de croissance ?

La croissance mondiale résiste malgré l'échec de l'accord entre l'Iran et les États-Unis. Le blocage du détroit d'Ormuz s'inscrit dans la durée. Le blocage du détroit provoque des perturbations du commerce international. La hausse des prix de l'énergie et des engrais entraîne une augmentation des coûts pour les entreprises industrielles. Néanmoins, la croissance se maintient grâce à la demande et aux investissements dans l'intelligence artificielle (IA). La prévision de croissance reste plus élevée dans les pays en développement (+3,8 % en 2026 et +4,5 % en 2027) que dans les pays avancés (+1,7 % en 2026 et +1,8 % en 2027). **Le taux d'inflation des pays du G20 devrait augmenter et s'élever à 4 % en 2026 et à 3,1 % en 2027, avec des variations selon les zones géographiques.** Cette hausse du taux d'inflation reste plus importante dans les pays en développement, où il s'élèverait à 5,3 % en 2026 et à 4,4 % en 2027. En raison de risques géopolitiques croissants, les taux d'intérêt progressent, augmentant la charge de la dette de nombreux pays et obérant leurs capacités d'investissement futures.

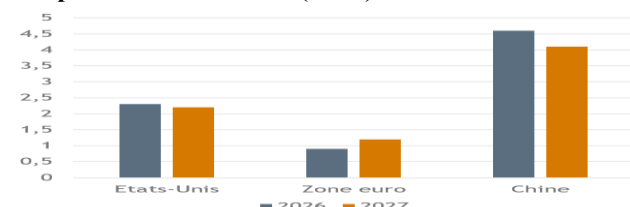
Perspectives de croissance (en %)



Source : FMI, juillet 2026

Les États-Unis devraient connaître un taux de croissance de 2,3 % en 2026 et de 2,2 % en 2027. La consommation privée devrait croître de 1,4 % en 2026 et de 1,5 % en 2027. L'investissement ralentirait à 2,5 % en 2026 (contre 3,9 % dans la prévision de mars 2026), puis progresserait de 2,6 % en 2027. Le taux de chômage augmenterait légèrement, à 4,7 % en 2026 et à 5 % en 2027. Le taux d'épargne des ménages s'élèverait à 3,8 % en 2026 et à 4 % en 2027. **La zone euro connaît le plus fort ralentissement de la croissance et est entrée dans une période de stagflation. Son taux de croissance devrait s'élever à 0,9 % en 2026 et à 1,2 % en 2027.** L'Europe connaît une fragmentation importante entre, d'une part, les pays qui ont fait le pari de l'investissement pour retrouver de la croissance, tels que l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne, et, d'autre part, ceux qui décrochent économiquement, comme la France, où la contribution de l'investissement est négative dans un contexte de fort endettement public. **La Chine devrait enregistrer un taux de croissance de 4,6 % en 2026 et de 4,1 % en 2027.**

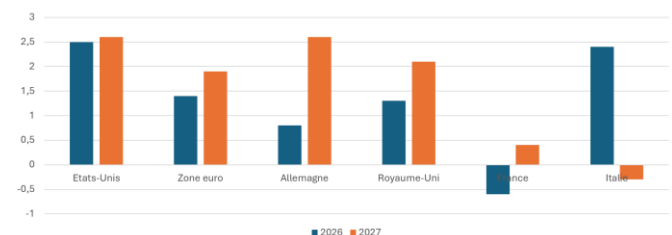
Perspectives de croissance (en %)



Source : FMI, juillet 2026

Le taux d'investissement se maintient en Allemagne, au Royaume-Uni et dans les pays du Sud de l'Europe, alors qu'il recule en France.

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

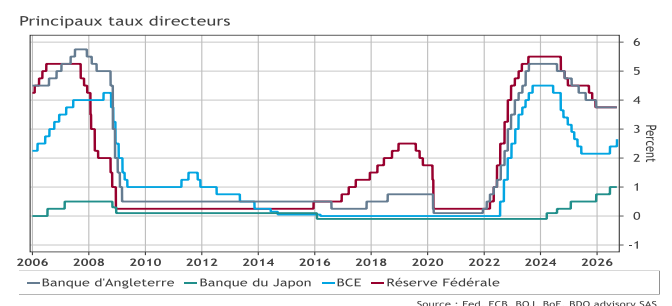


Source : BDO Advisory, septembre 2026

Les principales banques centrales augmentent leurs taux en raison de la hausse durable des coûts de l'énergie. Aux États-Unis, la Réserve fédérale a relevé son taux d'intérêt le 16 septembre et devrait procéder à au moins une nouvelle hausse d'ici à la fin de mars 2027. **La Fed a relevé son taux directeur de 25 points de base, portant la fourchette cible à 3,75 %-4,00 %.** La BCE a annoncé, le 10 septembre dernier, une hausse de 25 points de base de ses trois taux directeurs. En effet, le taux d'inflation a atteint 3,3 % en août 2026, loin de la cible de 2 %.

La BCE souhaite éviter les effets de contagion au secteur industriel, aux services puis aux salaires. Néanmoins, afin de ne pas casser la croissance déjà faible, et au regard du ralentissement de la demande, la BCE ne devrait pas mener une politique monétaire restrictive trop agressive.

Principaux taux directeurs — (%)

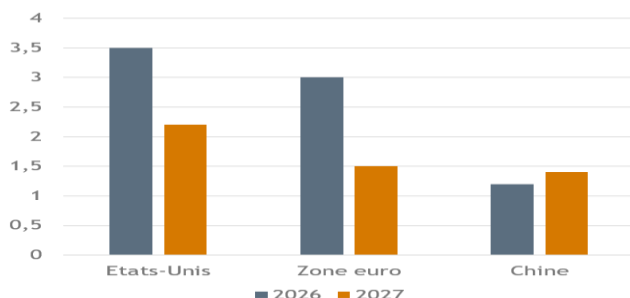


États-Unis : une forte hausse de l'inflation en raison de l'échec du traité avec l'Iran

Les tensions inflationnistes augmentent aux États-Unis (3,5 % contre 3 % en mars) et dans la zone euro (3 % contre 2,3 % en mars), tandis qu'elles restent faibles en Chine (1,2 %) en 2026. Aux États-Unis, les tensions inflationnistes (3,5 % en 2026 et 2,2 % en 2027) sont liées à la hausse des prix de l'énergie et des biens manufacturiers. L'échec de l'accord entre l'Iran et les États-Unis provoque d'importantes perturbations dans le détroit d'Ormuz et accroît les prix de l'énergie. **La zone euro connaît une forte hausse du taux d'inflation, à 3 % en 2026 et à 1,5 % en 2027,** en raison de la crise au Moyen-Orient. Le taux est supérieur à la cible de 2 % de la BCE, ce qui explique la hausse des taux d'intérêt. Le risque demeure celui d'une contagion et d'une

hausse des prix dans l'industrie, puis dans les services, qui pèseraient sur le pouvoir d'achat des ménages et donc sur la consommation. **La Chine connaît un taux d'inflation plus faible, mais en hausse en raison de la crise du détroit d'Ormuz. Son taux d'inflation s'élève à 1,2 % en 2026 et à 1,4 % en 2027, soit une accélération depuis le début de la crise.**

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



Source : FMI, juillet 2026

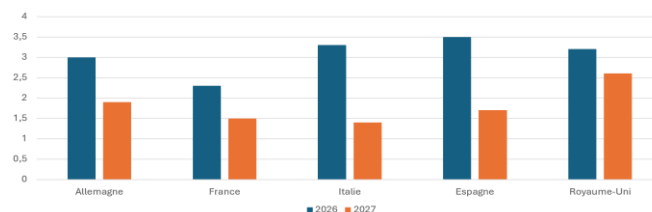
Pays émergents : vers une hausse du taux de croissance

La Russie enregistre une accélération de son taux de croissance, à 2 % en 2026. Le taux d'inflation ralentit à 4,8 % en 2026 et à 4,5 % en 2027. Le solde budgétaire est déficitaire à hauteur de 2,5 % en 2026. La dette publique reste contenue à 22,5 % en 2026. **Au Brésil**, le taux de croissance ralentit à 1,5 % en 2026 et en 2027, puis atteint 2 % en 2028. Le taux d'inflation reste élevé, à 4,4 % en 2026 et à 3,5 % en 2027 et en 2028. Le solde budgétaire reste dégradé, à -8,8 % en 2026.

Europe : le retour de la stagflation

La zone euro connaîtra un fort ralentissement de son taux de croissance, à 0,9 % en 2026 et à 1,2 % en 2027, en raison de la hausse des prix de l'énergie. Ce ralentissement s'explique également par celui de la demande intérieure (+0,9 % en 2026 et +1,1 % en 2027). La croissance reste modérée en raison de l'échec de l'accord au Moyen-Orient. Dans ce cadre, **le taux d'investissement ralentit fortement malgré les investissements dans les secteurs de la défense et de la transition écologique. Il s'élève à 1,4 % en 2026 (contre 2,2 % dans la prévision de mars 2026) et à 1,9 % en 2027.** Le taux de chômage progresse à 6,4 % en 2026, puis à 6,3 % en 2027, en raison du ralentissement de la demande. La politique monétaire demeure restrictive afin d'éviter les effets de contagion, notamment aux services et aux salaires. **Le risque de stagflation s'accroît** : la zone euro connaît un ralentissement de la consommation intérieure malgré la reprise de l'investissement productif, dans un contexte de hausse des coûts de l'énergie. **Les finances publiques restent dégradées, avec un déficit public s'élevant à 3,2 % en 2026 et à 3 % en 2027. La dette publique représente 91 % du PIB en 2026 et 93 % en 2027.**

Prévision du taux d'inflation (%)



Source : BDO Advisory, Juillet 2026

Le taux de croissance de l'Allemagne repart à la hausse et devrait atteindre 0,9 % en 2026 et 0,8 % en 2027. La demande extérieure continue de ralentir, tout comme la production industrielle. **L'Italie affiche un faible taux de croissance, à 0,7 % en 2026 et à 0,5 % en 2027.** Le taux d'investissement baisse en 2027 en raison de la fin du plan *NextGenerationEU*. **En Espagne, la croissance reste robuste, à 2,5 % en 2026 et à 1,6 % en 2027.** Le taux d'inflation reste élevé, à 3,3 % en 2026 et à 2 % en 2027. **Le Royaume-Uni affiche un faible taux de croissance, de 1,1 % en 2026 et de 1 % en 2027.** Le taux d'inflation reste élevé, à 3,2 % en 2026 et à 2,6 % en 2027, dans un contexte politique instable.

France : le taux d'investissement s'effondre, provoquant un fort ralentissement de la croissance

L'économie française devrait croître de 0,5 % en 2026, puis de 0,7 % en 2027. L'activité ralentit fortement en raison de la faiblesse de la consommation des ménages et de l'effondrement de l'investissement. La croissance repose d'abord sur la consommation des ménages, qui ralentit fortement (+0,3 % en 2026 et +0,7 % en 2027). L'investissement, notamment celui des entreprises, recule en raison de la crise énergétique (-0,6 % en 2026, puis +0,6 % en 2027). Les échanges extérieurs se caractérisent par une faible reprise des exportations (+2,3 % en 2026 et en 2027) et des importations, qui passent de +1,4 % en 2026 à +1,6 % en 2027. **L'inflation continue de s'accroître en raison de la hausse des prix de l'énergie et devrait atteindre 2,3 % en 2026 et 1,5 % en 2027, à la suite de l'échec du traité entre l'Iran et les États-Unis.** Les hausses concernent les prix de l'énergie et des produits manufacturés. Le taux de chômage devrait augmenter à 8,3 % en 2026, puis s'établir à 8 % en 2027, en raison du ralentissement de la demande et de l'investissement. La hausse des coûts de l'énergie affecte fortement le pouvoir d'achat des ménages, dont la progression ralentit à 0,4 % en 2026. L'industrie française doit également faire face à la concurrence internationale et à l'accroissement des écarts de compétitivité, ce qui explique la hausse des défaillances d'entreprises. Les finances publiques restent très dégradées. **La dette publique s'élèvera à 119 % du PIB en 2026 et à 120,9 % du PIB en 2027. Le déficit public serait de 5,2 % en 2026 et devrait baisser à 4,8 % en 2027.**

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

Source : BDO Septembre 2026

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

La reprise attendue des marchés en 2026 a été fortement impactée par le contexte géopolitique tendu en Iran, responsable d'une remontée des taux d'inflation, notamment à cause d'une hausse des prix des carburants. Les conditions de financement se durcissent à nouveau, la BCE augmentant ses taux directeurs de 25 points de base. 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 pour 2027. L'activité du secteur industriel résiste à l'incertitude géopolitique et continue son redressement (les indices PMI continuent leur accroissement). Les carnets de commandes de l'industrie se maintiennent, même si les niveaux de production attendus ralentissent.

L'activité de transport de marchandises reste assez peu dynamique. Les TKM ont augmenté de moins de 1% en 2025, et devraient moins progresser qu'escompté, liés aux tensions économiques et au ralentissement de la consommation.

	2025	2026 (p)	2027 (p)
TKM domestiques Europe 27	+0,9%	+0,2%	+0,3%

Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont **progressé de 3,9% sur 8 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 mais ne compensent pas la perte observée.

Les modèles indiquent que le marché en 2026 finirait en très légère croissance, bien en dessous des niveaux de 2024 espérés en début d'année. L'année 2027 marquerait la reprise de la croissance des ventes.

La pénétration des motorisations alternatives au gazole s'est établie à 20,9% sur le premier semestre 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.

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



Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Les immatriculations neuves **sont stables sur 8 mois 2026** (27 pays). Tous les marchés de la zone Ouest sont les plus impactés, avec des ventes en baisse de 2%. Le marché de la

zone Est est quant à lui plus résilient et continue de progresser, atteignant une augmentation de 3,5% des ventes sur ces trois premiers trimestres.

Cette progression européenne intervient toutefois après le fort recul de 2025 et masque une dégradation plus récente en Europe de l'Ouest. Le support BDO anticipe sur cette zone une baisse des immatriculations de **6 % en 2026**, suivie d'un rebond limité à **2 % en 2027**.

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 7,9% 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 9 pays en 2026, avec l'ajout des Pays-Bas l'été dernier. Ce sera au tour de l'autoroute alsacienne en 2027. A partir de 2027, tous les >3,5t seront taxés (fin des exemptions aux <12 tonnes). 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)

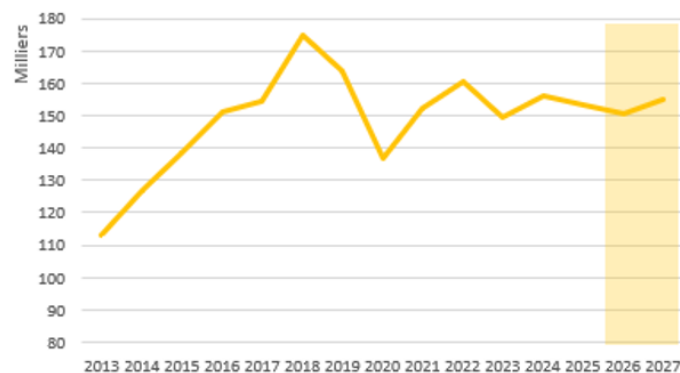


Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont progressé **de 5% sur 8 mois 2026** : 5,4% sur le panel Ouest (6 pays tous en progression à l'exception de l'Italie) et 4,5% 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 des coûts d'exploitation toujours en hausse au cours du troisième trimestre. Le marché devrait rester stable à horizon 2027.

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



Perspectives véhicules neufs France

Les marchés connaîtront une orientation contrastée en 2026. Les perspectives s'améliorent pour les tracteurs et les SR&R par rapport à 2025, sans expansion marquée, tandis que le marché des VUL continue de reculer. L'investissement en véhicules neufs reste limité par une demande finale peu dynamique. Les TCO demeurent sous pression, notamment en raison des prix de l'énergie et des véhicules. Les conditions de financement se durcissent également : en septembre 2026, la BCE a relevé ses taux directeurs

Le **cadre fiscal** est désormais mieux défini. Le suramortissement reste applicable jusqu'à fin 2030 pour certains véhicules utilisant le gaz naturel, le biométhane, l'ED95 ou le B100, ainsi que pour les véhicules électriques et à hydrogène sur la base de leur surcoût. Depuis le 1er juin 2026, une bonification des CEE soutient l'achat de VUL et de véhicules lourds électriques neufs, à condition que leur site de fabrication soit situé dans l'Espace économique européen, et non uniquement en France. Elle s'applique aux opérations engagées jusqu'au 30 juin 2029. Les **ZFE** sont maintenues après la censure, le 21 mai 2026, de leur suppression par le Conseil constitutionnel. Leur mise en œuvre reste cependant variable selon les métropoles.

Le marché du transport de marchandise en France a traversé une année 2025 difficile, celui-ci étant en décroissance. Il ne devrait repartir que très légèrement en 2026 et 2027, impacté par une consommation frileuse.

	2025 (e)	2026 (p)	2027 (p)
TKM domestiques France	-1%	+0,5%	+0,6%

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves ont **reculé de 3,6% sur 8 mois 2026**. Le marché est à bas niveau, et continue de se dégrader. Les gammes compactes des Fourgons stabilisant le marché sont aussi impactées par cette dégradation (-0,7%). 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 chutent au troisième trimestre**, rognant sur l'avance du premier semestre (-0,4% sur 8 mois). 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 4% sur un an. Celui-ci accentue sa hausse déjà amorcée au premier trimestre 2026 (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 rester stables d'ici la fin de l'année.

Le **marché des BEV progresse** plus rapidement que le marché total (+36%) et atteint 12,7% de pénétration sur 8 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)

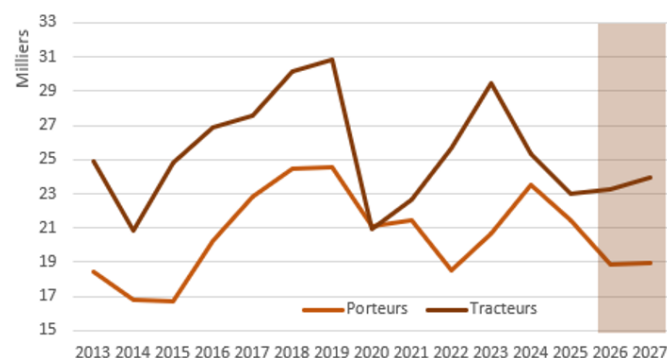


Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont **reculé de 4,4% sur 8 mois 2026**, principalement dues au recul des Porteurs (-12%). A contrario, le marché Tracteur résiste, mais se stabilise. 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 5,9 ans observés en 2025 constituant déjà de peu un record. Cependant, les intentions d'investissement des transporteurs au 3^{ème} trimestre restent à des niveaux historiquement bas.

Les motorisations alternatives reculent de 2,5pt en Porteurs sur 8 mois 2026 comparé à 2025.

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



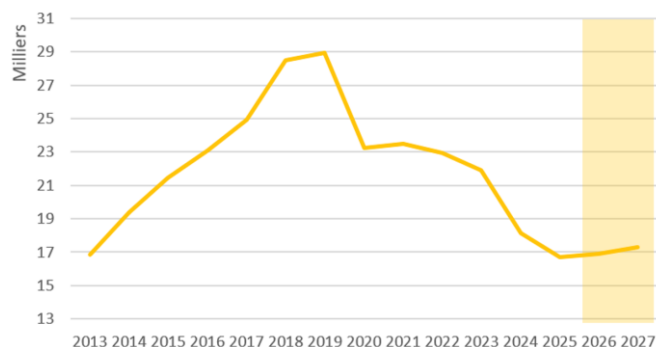
Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves en France ont **progressé de 4,5% 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 poursuivre une tendance de très faible croissance de l'activité. L'année 2025 a ouvert une période charnière pour la réduction des émissions de CO₂ des semi-remorques neuves.

Les normes européennes élargissent progressivement leur périmètre aux remorques et semi-remorques, avec un objectif de réduction de 10 % à partir de 2030 pour les semi-remorques concernées. Cet objectif est toutefois vivement contesté par les constructeurs.

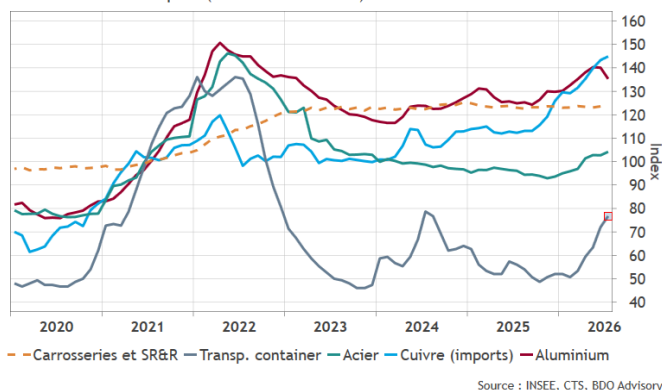
France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



L'industrie française de la construction de carrosseries a pâti en 2025 d'une baisse marquée de ses débouchés sur le marché français. Le recul des volumes s'est accompagné de nouvelles tensions sur certains intrants, notamment l'aluminium et le cuivre. En 2026, les industriels restent confrontés à des trésoreries fragiles et à l'allongement des délais de paiement.

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)



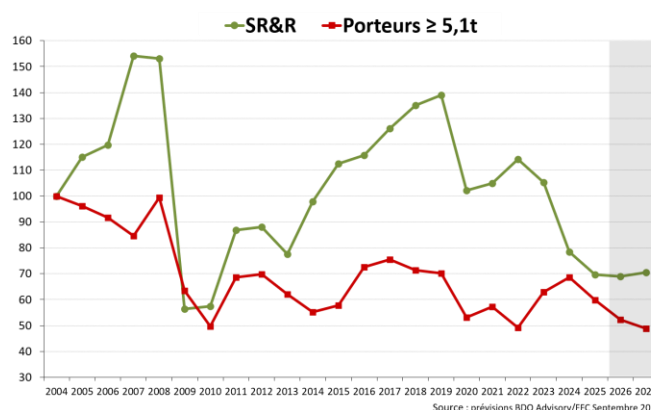
Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont reculé de 8% sur 8 mois 2026, un repli dû principalement aux porteurs (-24%) alors que le marché des SR&R est en expansion (4%).

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 2026.

Le marché des SR&R devrait se stabiliser en 2026 et rester dans la zone basse des niveaux historiques. Le renouvellement des véhicules immatriculés pendant les années hautes pourrait soutenir davantage le marché à partir de 2027. Les immatriculations de porteurs poursuivraient leur baisse avant une stabilisation progressive.

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

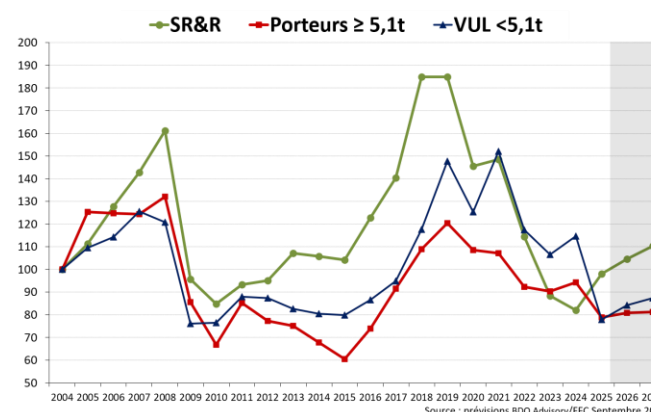


Les immatriculations **Bennes** ont progressé de 9% sur 8 mois 2026, portées par le rebond des SR&R (+17%) et la progression importante des VUL (+12%), alors que les Porteurs subissent une légère baisse (-3%).

L'activité BTP devrait rester proche de son point bas en 2026, 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 devrait toutefois permettre au marché des bennes de progresser en 2026, contrairement aux prévisions initiales de stabilité. La dynamique resterait plus favorable aux VUL et aux SR&R qu'aux porteurs. Malgré ce rebond, les volumes de SR&R demeurent inférieurs à leur moyenne de longue période.

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



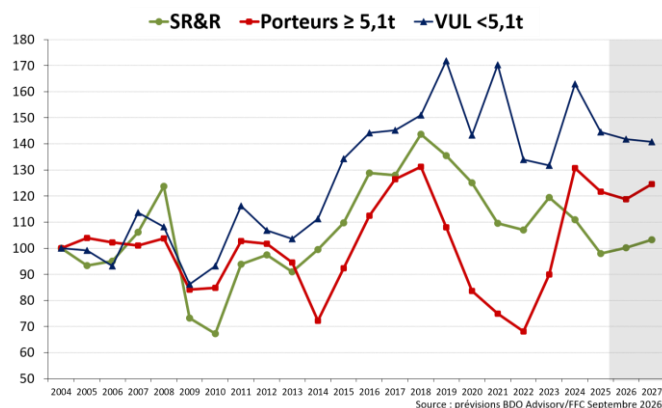
Les immatriculations **Frigorifiques** ont reculé de 3% sur 8 mois 2026, le marché VUL et SR&R ne compensant plus la baisse du marché des porteurs (+3% en SR&R, +2% en VUL et -6% en Porteurs).

Le transport frigorifique a pâti d'une consommation au foyer de produits alimentaires en recul sur 2024. Toutefois, la consommation des ménages de produits alimentaires est repartie légèrement en 2025, et poursuit sa légère croissance en 2026 (+0.3% sur un an). Elle s'annonce plus faible que prévue sur 2027 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, grâce aux touristes étrangers.

En dépit de reculs en 2025, voire au-delà en Porteurs et dus à des facteurs d'offre, les volumes des marchés devraient rester à haut niveau.

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



Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

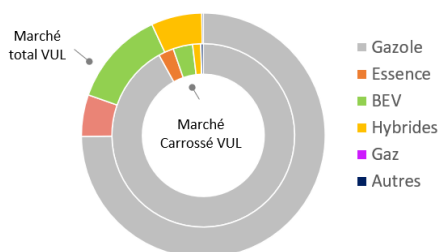
Les motorisations alternatives au Diesel représentent 8% des VUL carrossés et 9,5% des Porteurs sur 8 mois 2026. Comparée à l'année 2025, leur part a progressé de 0,5 pts en VUL carrossés et diminué de 2,5 pts en porteurs. Le BEV domine en VUL Carrossés ; Biocarburants et BEV dominant en Porteurs.

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

Sur 8 mois, la **pénétration des motorisations alternatives au Diesel s'établit à 25,1% 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 0,5 points ; une progression observée principalement sur l'hybride. Les Benches carrossées et frigorifiques représentent 48% des immatriculations de BEV (respectivement 32% et 16%), qui constituent la principale motorisation alternative sur le marché carrossé, bien que n'atteignant que 3,5%.

En Europe, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel était de 20,9% sur le premier semestre 2026 (soit près de 155 000 VUL ≤3,5t), dont 13% BEV&PHEV, un niveau 4 points supérieur à celui de la même période en 2025.

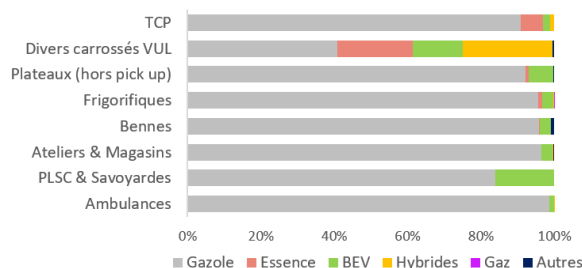
Utilitaires légers 8m2026 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves



	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%
8m2026	74,9%	5,5%	12,7%	6,7%	0,0%	0,2%

	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
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%
8m2026	92,0%	2,7%	3,5%	1,4%	0,1%	0,4%

Utilitaires légers 8m2026 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves par gamme de carrosserie



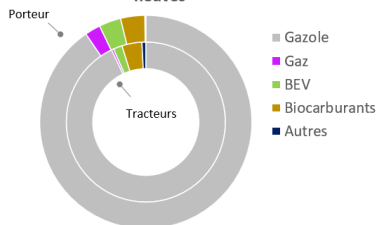
8m2026	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
Ambulances	98,6%	0,0%	1,2%	0,2%	0,0%	0,0%
PLSC & Savoyardes	83,9%	0,0%	16,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Ateliers & Magasins	96,4%	0,1%	2,9%	0,2%	0,0%	0,3%
Benches	95,8%	0,2%	3,0%	0,0%	0,1%	1,2%
Frigorifiques	95,7%	1,1%	3,1%	0,1%	0,1%	0,0%
Plateaux (hors PU)	92,1%	0,8%	6,7%	0,0%	0,1%	0,3%
Divers carrossés VUL	40,9%	20,6%	13,6%	24,5%	0,0%	0,3%
TCP	90,8%	6,1%	2,1%	1,1%	0,0%	0,0%

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

Sur 8 mois, la **pénétration des motorisations alternatives s'établit à 9,5% en Porteurs et 7,1% en Tracteurs**. Comparée à la moyenne de l'année 2025, cette part a reculé en Tracteur (2,4 pts) et en Porteurs (2,5 pt). Si le Biocarburant domine 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, aux côtés du biocarburant. La gamme Fourgons affiche la plus forte pénétration en motorisations alternatives, principalement des BEV.

En Europe, la pénétration des motorisations alternatives était de 7,9% sur le premier semestre 2026, un niveau 0,4 points supérieur à celui de la même période en 2025.

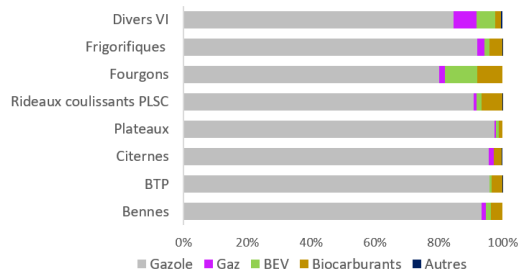
Véhicules industriels 8m2026 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves



	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%
8m2026	90,5%	2,4%	3,3%	3,7%	0,4%

	Gazole	Gaz	BEV	Biocarb.	Autres
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%
8m2026	92,9%	0,4%	1,8%	4,1%	0,1%

Porteurs 8m2026 : mix motorisations (%) des immatriculations neuves par gamme de carrosserie



8m2026	Gazole	Gaz	BEV	Biocarb.	Autres
Benches	93,3%	1,3%	1,5%	3,8%	7,7%
BTP	96,0%	0,0%	0,6%	3,3%	0,0%
Citernes	95,7%	1,5%	0,0%	2,5%	0,0%
Plateaux	97,4%	0,6%	0,9%	1,1%	0,1%
PLSC	91,0%	0,9%	1,5%	6,4%	0,0%
Fourgons	80,1%	1,7%	10,3%	7,9%	0,5%
Frigorifiques	92,1%	2,2%	1,6%	4,0%	0,0%
Divers VI	84,7%	7,1%	6,0%	1,8%	0,0%

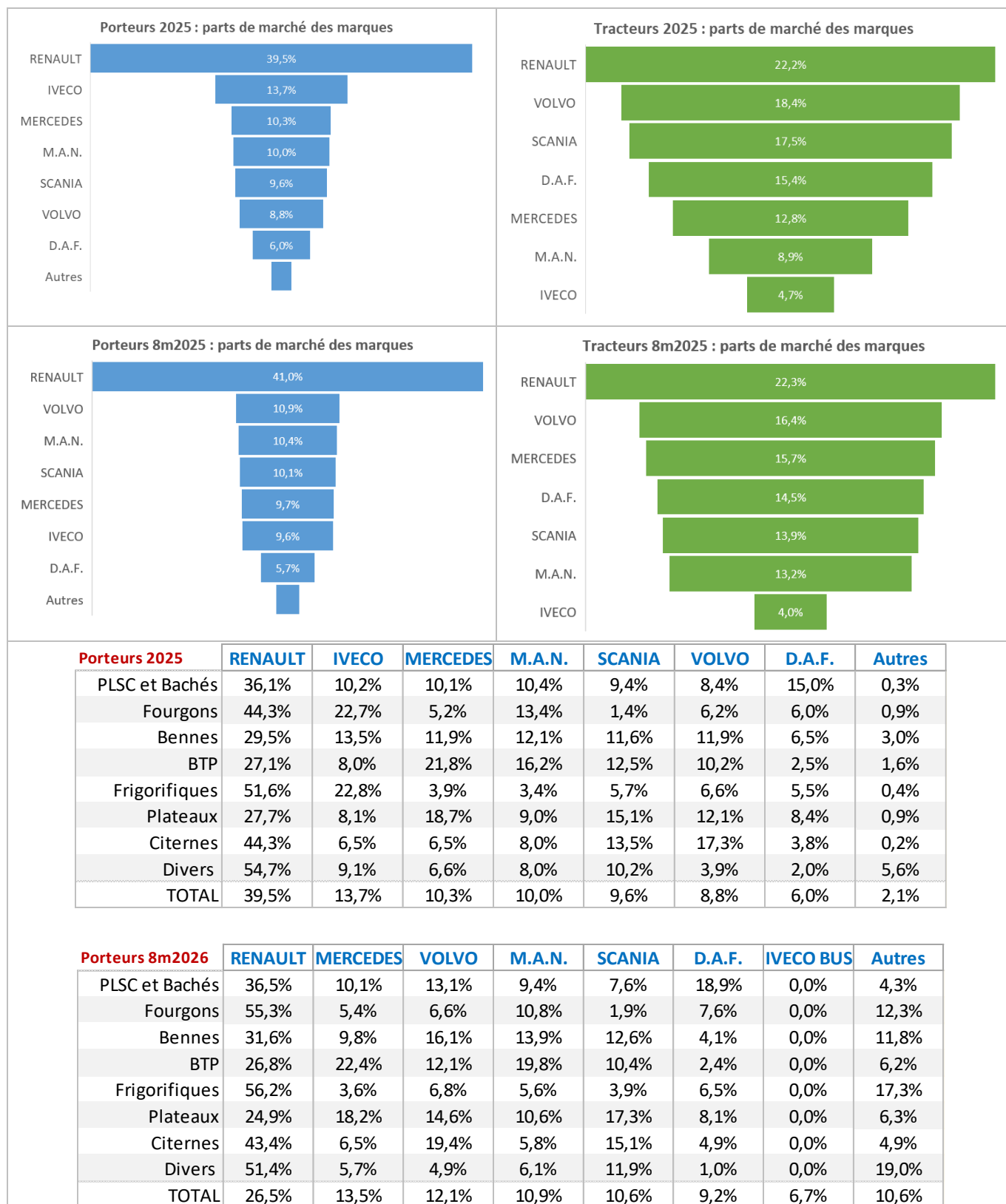
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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)

