

#BNPParibasMobility
#BNPParibasArtegy

L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL



PRÉVISIONS 2026
ÉDITION JANVIER



**BNP PARIBAS
ARTEGY**

Equipment finance for a changing world*

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



Arnaud Villéger
Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel

Bienvenue dans cette nouvelle édition de l'Observatoire du Véhicule Industriel

J'espère que celle-ci vous guidera dans un écosystème en pleine mutation.

Les secteurs clés comme le transport routier de marchandises stagnent sur un plateau fragile, le bâtiment poursuit son cycle récessif malgré un timide redémarrage du logement neuf, et les travaux publics entament un recul sous l'effet de contraintes budgétaires et d'une demande publique en retrait.

Ces dynamiques soulignent une stabilisation précaire, où les tensions inflationnistes s'apaisent mais où l'instabilité politique et les défis climatiques pèsent sur les perspectives.

Souhaitée par tous pour un avenir plus durable, la transition énergétique s'impose comme une nécessité pour réduire les émissions de CO2 et répondre aux réglementations croissantes. L'électrique devrait gagner des parts de marché sur les autres énergies grâce à la maturité des offres constructeurs, à la baisse progressive des coûts totaux de détention (TCO), aux bonifications CEE et à la diversification des cas d'usage rentables (urbain, régional, messagerie).

Au-delà des investissements requis et des défis opérationnels à relever, les signaux d'un basculement progressif vers des flottes plus décarbonées sont bien présents.

Enfin, les analyses des Experts de l'OVI, nourries de leur présence quotidienne au plus près des exploitants, donnent à cette publication sa valeur ajoutée essentielle : un regard ancré dans le réel de notre secteur. Merci à eux pour leur contribution et leur fidélité à l'OVI.

Cette édition a vocation à vous livrer les repères essentiels pour mieux appréhender les tendances, anticiper les virages stratégiques et détecter les opportunités offertes par notre écosystème.

Bonne lecture !

SOMMAIRE

01 _ PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE	P4
02 _ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS	P6
03 _ PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS	P10
04 _ TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	P17
05 _ DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS	P23
06 _ PRÉVISIONS 2026	P29

01 PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE

LA DEMANDE INTÉRIEURE, MOTEUR DE LA CROISSANCE EN 2026

Zone euro :

La croissance en zone euro devrait se renforcer en 2026 (1,6%), tirée par l'investissement et un rebond de l'activité en Allemagne. Selon nos prévisions, l'inflation évoluerait sous la cible des 2%. Le redressement attendu de la croissance du PIB amènerait néanmoins la BCE à maintenir ses taux inchangés jusqu'en 2027 avant de les augmenter. L'impulsion budgétaire resterait globalement neutre, une consolidation budgétaire en France et en Italie venant compenser l'accroissement du déficit allemand. Les taux des nouveaux crédits aux ménages et aux entreprises devraient demeurer stables en 2026, et la production nouvelle continuerait de décélérer tant du côté des ménages que des entreprises. En revanche, les taux souverains enregistreraient une hausse contenue.

France :

La croissance française rebondit malgré les incertitudes depuis le T2 2025, en raison de la production aéronautique et de l'investissement des entreprises dans un contexte de repli des taux d'intérêt. Deux supports qui se sont ajoutés à des soutiens déjà présents : la croissance des services et celle de la consommation publique. En 2026, ces tendances se poursuivraient et les exportations bénéficieraient du rebond de la croissance allemande. L'inflation resterait faible et la consommation des ménages se raffermirait modérément, dans un contexte d'incertitude politique toujours élevée. La croissance du PIB français retrouverait en 2026 son niveau de 2024 (1,1%), après 0,8% en 2025.

Source : Études économiques BNP Paribas - rédacteurs Thomas HUMBLLOT, Stéphane COLLIAC, Guillaume DERRIEN - Éco perspectives - 4^{ème} trimestre 2025



PANORAMA ÉCONOMIE MONDIALE

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE MONDIALE : VERS UN ESSOUFFLEMENT ?

L'activité économique mondiale au troisième trimestre 2025 montre un léger ralentissement, avec une croissance du PIB global estimée à 3,2 % pour l'année, après 3,3 % en 2024, impactée par les tensions commerciales et une incertitude persistante. Les économies avancées progressent autour de 1,5 %, tandis que les émergentes et en développement maintiennent un rythme supérieur à 4 %. L'inflation mondiale recule vers 4,2 % en 2025, mais reste au-dessus des cibles dans plusieurs régions.

Ralentissement au T3 2025

La croissance du PIB de l'OCDE a ralenti à 0,2 % au T3 2025, contre 0,4 % au trimestre précédent, reflétant l'atténuation des effets temporaires comme les achats anticipant les hausses de droits de douane. Aux États-Unis, le dynamisme de 2024 (2,8 %) cède la place à un tassement de 1,3 à 1,7 % en 2025, sous l'effet des mesures protectionnistes et d'un marché du travail qui marque le pas. La Chine affiche 4,8 % au T3, proche de sa cible annuelle de 5 %, mais fragilisée par l'immobilier et une demande intérieure faible.

Perspectives pour 2026

Les prévisions tablent sur un PIB mondial à 3,1 %, avec un resserrement de l'écart entre États-Unis (1,1 à 1,5 %) et zone euro (1,3 à 1,6 %), porté par les investissements allemands (500 mds EUR en infrastructures) et les dépenses de défense européennes.

ZONE EURO : RÉSISTANCE ET VENTS CONTRAIRES

La reprise reste fragile mais réelle en Europe au T3 2025, avec une zone euro qui accélère légèrement. Les perspectives 2026 demeurent constructives mais sous fortes contraintes budgétaires et commerciales. Au troisième trimestre 2025, le PIB de la zone euro progresse d'environ 0,3 % sur un trimestre, après 0,1 % au T2, grâce à un redressement de l'investissement et à une dépense publique plus dynamique.

Les freins sont importants : concurrence chinoise accrue sur les biens industriels, réorientation des flux commerciaux liée aux droits de douane américains, et fragmentation croissante du commerce mondial.

Zone euro : perspectives 2026

En 2026, la croissance de la zone euro est attendue autour de 1,5 %, légèrement au-dessus de 2025, portée par le rebond allemand, la diffusion des plans d'infrastructures et une demande intérieure soutenue par la désinflation. Les projections de la BCE et des grandes institutions prévoient une inflation retombant autour de 1,7 %.

Les risques de contraction existent : durcissement additionnel du protectionnisme, hausse durable des taux longs liée aux besoins de financements publics, et possible déception sur les gains de productivité liés à l'IA.

À l'inverse, une détente commerciale plus rapide et une montée en puissance plus forte des investissements verts et de défense pourraient relever légèrement le profil de croissance à moyen terme.



FRANCE : UN REBOND TIRÉ PAR L'EXPORT

La France fait partie des bonnes surprises au T3 2025, avec un PIB en hausse de 0,5 % sur un trimestre, après +0,3 % au T2, soit sa meilleure performance depuis le milieu de 2023. Ce résultat est largement dû au commerce extérieur : les exportations progressent nettement (aéronautique, équipements de transport, chimie, pharmacie), tandis que les importations ralentissent (+1 point de PIB).

La demande intérieure reste plus modérée malgré une inflation ramenée autour de 1 % en 2025 – l'une des plus basses d'Europe – et un pouvoir d'achat en légère amélioration.

L'investissement des entreprises se redresse (en particulier dans les biens d'équipement et le transport), porté par des conditions de financement redevenues plus favorables et par la perspective d'un cycle de renouvellement lié à la transition énergétique et à la réindustrialisation.

Perspectives 2026

Pour 2026, la croissance française est attendue en légère accélération, autour de 1 %, principalement grâce au rebond de l'économie allemande et à la normalisation du contexte politique intérieur. La France bénéficie de ses atouts sectoriels (aéronautique, services à forte valeur ajoutée, dynamique entrepreneuriale) et d'une inflation projetée parmi les plus basses des grands pays européens (environ 1,6 %), ce qui soutiendra progressivement la consommation réelle.

Les contraintes restent toutefois nombreuses : marges de manœuvre budgétaires limitées, niveau de dette élevé, compétitivité -coût encore perfectible et exposition aux tensions sur le commerce mondial.

CROISSANCE PIB MONDIAL : PRÉVISIONS

	MONDE *	ÉTATS-UNIS	ZONE EURO	ALLEMAGNE	FRANCE
Estimation 2024	3,3 %	2,8 %	0,8 %	-0,5 %	1,1 %
Prévisions 2025	3,2 %	1,9 %	1,3 %	0,3 %	0,7 %
Prévisions 2026	3,1 %	1,9 %	1,4 %	1,4 %	1,1 %

Chiffres FMI – Perspectives de l'économie mondiale octobre 2025
Pour les autres chiffres, BNP Paribas

02 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS

→ Focus Transport Routier de Marchandises, Bâtiment et Travaux Publics



PAS ENCORE DE REDÉMARRAGE

L'activité du Transport Routier de Marchandise (TRM) en 2025 reste installée sur un plateau, avec une légère reprise au printemps mais un climat toujours très prudent chez les transporteurs. Les volumes se normalisent, mais les chefs d'entreprise parlent davantage de stabilisation fragile que de véritable redémarrage.

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



Pour 2025, glissement 6 mois à juin Source : SDES

NIVEAU D'ACTIVITÉ ET TRM INTÉRIEUR

Sur les deux premiers trimestres 2025, le fret routier intérieur total se situe autour de 42 Md tkm par trimestre (41,9 au T1 puis 42,2 au T2), soit une progression de 0,8 % entre les deux périodes et une quasi stabilité depuis 18 mois dans une fourchette 41,9-42,3 Md. Cette évolution confirme la fin du repli observé en 2023, mais l'absence de véritable accélération maintient l'activité sous ses standards historiques selon l'Insee.

Le trafic national représente toujours l'essentiel de l'activité, avec de très faibles variations en 2025, signe d'une demande intérieure atone mais stabilisée. Le segment international reste modeste en volume (environ 1,9 Md tkm) et nettement plus volatil, avec un recul marqué au T1 puis un rebond au T2, reflétant un environnement européen encore incertain pour les flux transfrontaliers.

Les transports pour compte d'autrui, qui demeurent le cœur du TRM, reculent très légèrement au T1 avant de progresser au T2, ce qui se traduit par une petite hausse en glissement annuel au deuxième trimestre. Le compte propre, autour de 4-5 Md tkm, reste en retrait sur un an mais affiche un rebond ponctuel au T2, traduisant plutôt des ajustements d'organisation logistique que de nouvelles tendances de fond.

CLIMAT DES AFFAIRES ET CONJONCTURE RESSENTIE

Les séries SDES et Insee décrivent une activité qui repart légèrement au T2 2025, mais les enquêtes FNTR continuent de parler d'une conjoncture « très dégradée » au T1 puis d'une amélioration seulement « légère » au T2, avec plus d'un transporteur sur deux constatant encore une baisse d'activité en début d'année. Dans son Baromètre des Transports, la FNTR dresse un constat très négatif de la profession : « Les entreprises restent en tension financière, avec notamment la difficulté de pleinement répercuter l'augmentation de leurs charges d'exploitation dans leurs tarifs. La situation est critique : les marges sont comprimées, le chiffre d'affaires stagne depuis l'été 2024, l'emploi ne repart pas, l'investissement est au point mort et les défaillances n'ont jamais été aussi nombreuses. »

Au T3, la fédération parle de « stabilisation fragile », avec des soldes d'opinion sur l'activité et l'emploi toujours en dessous de leurs moyennes de long terme, ce que confirment les enquêtes Banque de France sur le transport entreposage : l'activité se redresse légèrement, mais les investissements restent orientés vers le simple renouvellement de flotte et les marges demeurent sous pression.

BÂTIMENT – UN SEMBLANT DE MIEUX

L'activité du bâtiment reste engagée dans un cycle récessif en 2025, malgré les premiers signes de redémarrage du logement neuf, et les perspectives 2026 demeurent très contraintes.

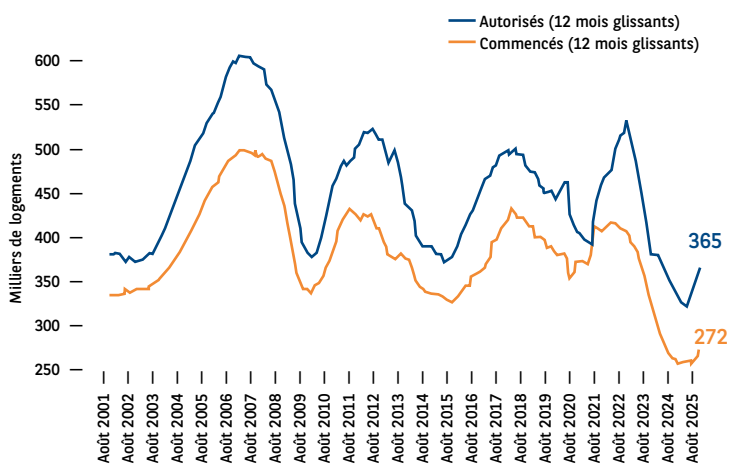
NIVEAU D'ACTIVITÉ ET SIGNAUX DU NEUF

Selon la Fédération Française du Bâtiment (FFB), 2025 constitue la troisième année consécutive de baisse de la production du bâtiment, avec un recul estimé autour de -3 à -3,5% en volume sur l'ensemble de l'année, soit près de -10% cumulés depuis 2023. Le Trésor confirme que cette contraction intervient alors même que les mises en chantier repartent nettement à la hausse à partir du 2^e trimestre 2025, avec des progressions à deux chiffres sur un an, traduisant davantage un rattrapage après un point bas historique qu'un véritable nouveau cycle haussier.

Dans le neuf, le logement montre les signaux les plus visibles de redémarrage : les permis de construire et les mises en chantier progressent nettement entre les sept premiers mois 2024 et 2025, soutenus par le relèvement du Prêt à Taux Zéro (PTZ) et par la détente progressive du crédit immobilier. En revanche, le non résidentiel reste plus heurté. L'entretien amélioration, traditionnel amortisseur de cycle, ne parvient pas à compenser la faiblesse du neuf avec la rénovation énergétique du logement pénalisée par les à coups des dispositifs d'aide et l'instabilité réglementaire.

Sur le plan de l'emploi, la baisse se poursuit, mais à un rythme un peu moins rapide qu'en 2024. Les défaillances d'entreprises ralentissent toutefois légèrement et les carnets de commandes se regonflent (environ 2,5 mois d'activité en moyenne dans l'artisanat), suggérant que le point bas d'activité pourrait être proche mais dans un contexte de marges dégradées, de trésoreries sous tension et de visibilité encore limitée sur la demande finale.

ÉVOLUTION DES MISES EN CHANTIERS ET DES AUTORISATIONS DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS



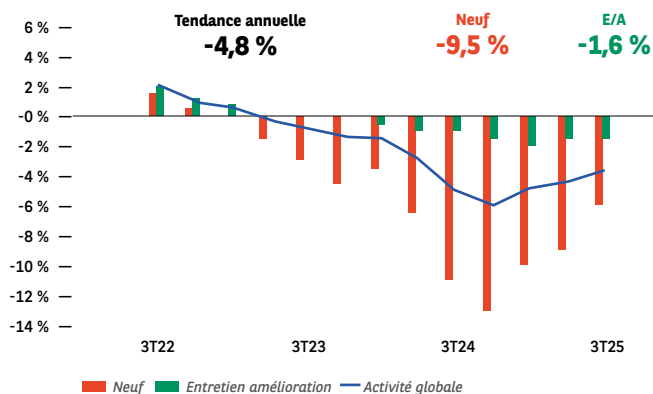
Source : Ministère de la transition écologique et de l'aménagement du territoire (données CVS-CIO)

PERSPECTIVES 2026 : REBOND TECHNIQUE MAIS FRAGILE

Pour le bâtiment, 2026 devrait marquer davantage un ralentissement de la baisse qu'un retournement franc, avec une activité toujours en repli mais à un rythme moins fort qu'en 2024/2025. La FFB insiste sur le caractère très bas du point de départ : même si les mises en chantier de logements pourraient progresser d'environ 10% sur un an pour s'approcher de 400 000 unités, le niveau de production resterait insuffisant pour résorber le déficit accumulé et reconstituer significativement l'activité des entreprises.

La reprise attendue repose sur plusieurs conditions : maintien et bonne exécution des mesures budgétaires (prolongation et calibration du PTZ, MaPrimeRénov', soutien au logement social), détente progressive des taux immobiliers et clarification des règles de la rénovation énergétique. À défaut de visibilité rapide sur ces leviers, les acteurs du bâtiment anticipent une année 2026 encore touchée par des défaillances élevées, une érosion de l'emploi et un redémarrage très sélectif, concentré sur le logement neuf et certains segments industriels plutôt que sur l'ensemble du marché.

LE RECU DE L'ACTIVITÉ DEMEURE IMPORTANT AU 3^e TRIMESTRE 2025



TRAVAUX PUBLICS – LE RECU EST AMORCÉ

L'activité des travaux publics bascule progressivement d'une phase de résistance à un cycle de repli, sur fond de retournement de la demande et de contraintes budgétaires publiques.

NIVEAU D'ACTIVITÉ ET DYNAMIQUE RÉCENTE

Selon les enquêtes de la FNTF, l'année 2025 avait démarré dans la continuité de 2024, avec une activité en légère progression en volume au 1^{er} trimestre (autour de +2 à +3% sur un an), portée par le rattrapage de chantiers retardés et la bonne tenue de certains segments d'infrastructures. Mais cette phase de stabilité s'est inversée au fil de l'année : au 3^e trimestre 2025, on constate une baisse de l'activité en glissement annuel, de l'ordre de -2 à -3%, confirmant que le pic de cycle est passé.

Les données de la Banque de France convergent avec ce diagnostic, avec des soldes d'opinion sur l'activité des travaux publics qui se retournent nettement à partir de l'été 2025 et deviennent négatifs au 3^e trimestre, après plusieurs trimestres au dessus de la moyenne de long terme. La contribution des travaux publics à la croissance de l'ensemble de la construction s'amenuise ainsi en fin d'année, dans un contexte où l'investissement public et parapublic se normalise après plusieurs années de soutien.

CARNETS, DEMANDE ET PERSPECTIVES

Les indicateurs prévisionnels de commandes envoient un signal plus préoccupant que l'activité réalisée : la FNTF relève un recul marqué des prises de commandes à la fin de l'été 2025, avec des chutes pouvant atteindre près de -20% sur un an sur certains mois, rompant avec les anticipations de croissance formulées au 1^{er} semestre. Une entreprise de travaux publics sur deux cite désormais le manque de demande comme principal frein, un niveau inédit depuis le milieu des années 2010, alors que les difficultés de main d'œuvre reculaient au second plan.

Dans ce contexte, les prévisions d'activité s'assombrissent : la FNTF anticipe désormais un repli d'environ -1% en volume en 2025, après une croissance modérée en 2024, et projette une baisse plus marquée en 2026, pouvant approcher -3% en raison des coupes budgétaires et de l'attentisme pré électoral au niveau local.

La demande privée – notamment liée aux grands projets industriels et aux infrastructures énergétiques – pourrait constituer un amortisseur partiel, mais ne compensera pas le ralentissement de la commande publique, laissant les entreprises dans un environnement de visibilité réduite et de montée des risques sur l'emploi et l'investissement.

Les entreprises se préparent ainsi à une année 2026 de gestion défensive (accords d'APLD, arbitrages d'investissement, ajustements d'effectifs), dans l'attente d'un éventuel redémarrage après les municipales, lorsque les nouveaux exécutifs locaux auront redéfini leurs programmations d'équipements.

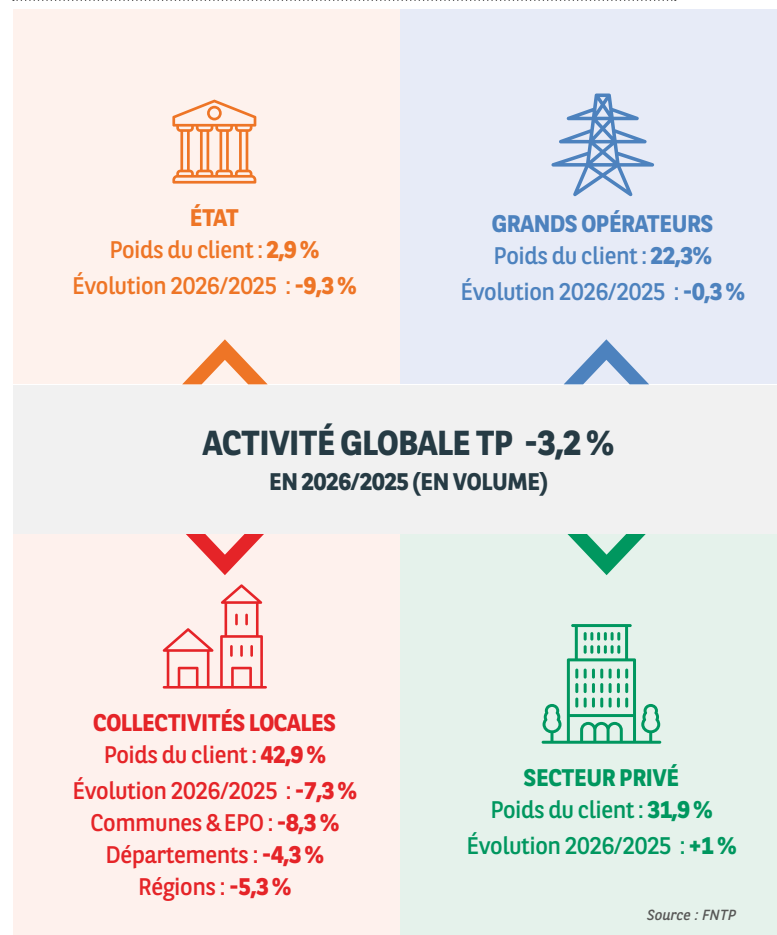
ÉVOLUTION DE L'OPINION DES CHEFS D'ENTREPRISE SUR LEURS CARNETS DE COMMANDES -Unité : solde d'opinion



NOTE : Solde d'opinion : écart entre % des réponses « en hausse » et % des réponses « en baisse ».

Source : Enquête trimestrielle FNTF/INSEE (données brutes non cvs ; disponibles pour la France métropolitaine)

PRÉVISIONS D'ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ TP EN FONCTION DE LA CLIENTÈLE



Source : FNTF

03 PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS

→ Immatriculation et conjoncture de la carrosserie



IMMATRICULATIONS VI EUROPE

Les immatriculations de VI > 3,5 t en Europe reculent globalement sur les trois premiers trimestres 2025 de 10,5 %, avec une baisse marquée au T1 à -9,3 % puis une reprise au T2 à +10,9 % et enfin un nouveau recul en T3 de -12,3 %. Ces mouvements sont constatés dans la plupart des grands pays.

EUROPE DANS SON ENSEMBLE

Sur l'ensemble de l'Europe (UE + EFTA + Royaume-Uni), les immatriculations poursuivent la correction engagée à l'été 2024 après le pic de 2023, avec un niveau trimestriel qui reste inférieur à 100 000 unités à chaque trimestre 2025. Le cumul des trois premiers trimestres 2025 traduit un net recul par rapport à 2024, confirmant la fin du cycle exceptionnel d'immatriculations et un retour vers les moyennes des cinq dernières années.

GRANDS MARCHÉS D'EUROPE DE L'OUEST

En Allemagne, la baisse est la plus spectaculaire : après un repli de 6,9 % en 2024, les immatriculations chutent d'environ un quart au 1er trimestre 2025, et restent dégradées sur les trimestres suivants, ramenant le marché sur sa tendance de moyen terme. La France enregistre également un fort repli au T1 (-17,6 %), et le cumul des trois premiers trimestres 2025 reste nettement en dessous de celui de 2024, prolongeant la baisse amorcée dès 2023.

L'Italie et l'Espagne, qui avaient mieux résisté en 2024 (stagnation en Italie, progression de 12 % en Espagne), basculent elles aussi en territoire négatif dès le T1 2025. Sur les T2 et T3, les deux marchés restent orientés à la baisse par rapport à 2024, mais avec des reculs plus modérés que ceux observés en Allemagne et en France.

AUTRES RÉGIONS EUROPÉENNES

Au Royaume-Uni, après une légère érosion en 2024, les immatriculations reculent de près de 9 % au premier trimestre 2025, puis se maintiennent sur un niveau affaibli aux T2 et T3, traduisant un marché en phase de correction plutôt que d'effondrement. L'Europe du Nord et le Benelux présentent un profil similaire, avec des volumes 2025 en retrait par rapport à 2024, mais sans décrochage brutal, le niveau restant proche de la moyenne des dernières années.

En Europe de l'Est, la baisse est un peu moins marquée au T1 (-10,8 % pour la zone, -12,5 % pour la Pologne), après une année 2024 déjà très difficile. Le cumul des trois premiers trimestres 2025 reste en net retrait, mais permet surtout de confirmer que le point haut du cycle est désormais derrière, avec un ajustement en cours après plusieurs années de forte montée en puissance du parc.

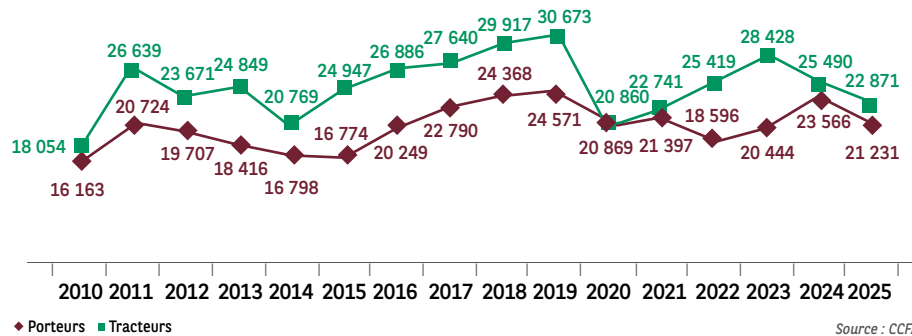
VI supérieurs à 3,5t (hors cars et bus)	3 trimestres 2025		2025 glissant à septembre		Moyenne 5 ans	
	Immat.	Var. % 2025/2024	Immat.	Var. % 2025/2024	Immat. 2020 à 2024	Var. 2025 gliss./ Moy5
Allemagne	57 434	-17,9 %	75 692	-15,5 %	82 608	-8,4 %
Espagne	20 927	-7,9 %	30 347	-2,5 %	24 867	+22 %
France	33 222	-16,7 %	45 485	-16,9 %	47 015	-3,3 %
Italie	20 823	-8 %	26 888	-9 %	25 666	+4,8 %
Royaume-Uni	36 151	-10,9 %	49 201	-9,7 %	47 130	+4,4 %
Europe du Nord	14 210	-7,6 %	18 916	-6 %	20 205	-6,4 %
Benelux	16 191	-18,7 %	25 197	-0,3 %	24 053	+4,8 %
Europe (27)	225 483	-10,3 %	303 671	-7,9 %	302 599	+0,4 %
Europe de l'Est	53 873	+5,9 %	70 159	+5 %	68 907	+1,8 %
dont Pologne	21 695	+3,4 %	28 755	-3,8 %	30 351	-5,3 %
Europe (27) + EFTA + G.B.	268 736	-10,5 %	362 805	-8,3 %	360 137	+0,7 %

Source CCFA

IMMATRICULATIONS FRANCE

Les immatriculations de véhicules industriels neufs de plus de 5 tonnes reculent nettement en 2025, avec 44 102 unités contre 49 056 un an plus tôt, soit une baisse de 10,1 % en glissement annuel et ce, malgré un mois de décembre très favorable (+20,3 %). Le repli touche à la fois les porteurs et les tracteurs, signe d'un ralentissement généralisé de l'investissement des transporteurs.

IMMATRICULATIONS DE PORTEURS ET DE TRACTEURS 2010-2025



MARCHÉ VI >5 T

Les immatriculations de VI neufs (>5 t) passent de 49 056 unités en 2024 à 44 102 en 2025, soit près de 5 000 véhicules de moins. La contraction est visible dès le premier semestre et se prolonge tout au long de l'année, malgré quelques mois ponctuellement mieux orientés, en particulier décembre où les immatriculations ont progressé de 20,3 % par rapport à décembre 2024.

Les porteurs totalisent 21 231 immatriculations sur l'année, contre 23 566 en 2024, soit une chute d'environ 9,9 %. Les tracteurs suivent une trajectoire comparable, à 22 871 unités contre 25 490 un an plus tôt, soit un recul de 10,3 %.

DYNAMIQUE MENSUELLE VI

La séquence de début d'année est particulièrement faible, avec des volumes mensuels systématiquement inférieurs à ceux de 2024 entre février et août. L'écart se resserre légèrement à l'automne, mais sans permettre de rattrapage significatif.

Le mouvement de recul s'est poursuivi pour les porteurs sur les mois de septembre, d'octobre et de novembre à -13,2 % sur ces trois mois, alors que les tracteurs sont repartis à la hausse à partir de septembre avec +15,6 % sur la même période.

Décembre 2025 a servi de rattrapage pour les porteurs (+25,9 %) et les tracteurs (+15 %) sont restés dans leur dynamique de progression depuis le mois de juillet.

Sur l'année, l'indicateur reste orienté à la baisse, confirmant que le point haut de cycle est désormais derrière le marché VI.

La correction 2025 intervient après plusieurs années de niveaux historiquement élevés, dans un contexte de normalisation des carnets et de prudence accrue des chargeurs.

MARCHÉ VUL

Le marché des véhicules utilitaires légers neufs reste lui aussi orienté à la baisse en 2025. Le total des immatriculations VUL passe de 381 781 immatriculations fin 2024 à 360 444 en 2025, soit un recul de 5,6 %.

Ce retrait intervient après une phase de haut plateau entre 2018 et 2023, autour de 400 000 immatriculations annuelles. Il traduit à la fois un environnement économique plus incertain et le dégonflement progressif de la demande post crise sanitaire.

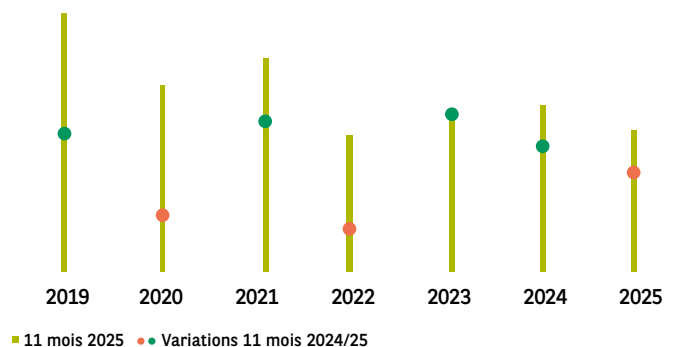
BILAN D'ENSEMBLE VI + VUL

Au total, la filière véhicules industriels et utilitaires enregistre donc une année 2025 nettement moins dynamique que 2024 sur le segment du neuf.

Le VI recule d'environ 10 % en volume quand le VUL se contracte d'un peu moins de 6 %, signalant un ajustement généralisé des investissements en flotte.

IMMATRICULATIONS DE VI - DE 5 TONNES

Année	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Immatriculations	479 745	402 391	432 631	348 069	379 212	381 781	360 444
Variation	+4,5 %	-16,1 %	+7,5 %	-19,5 %	+8,9 %	+0,7 %	-5,6 %



	IMMATRICULATIONS NEUFS 2025	VARIATIONS 2025/2024
VI NEUFS + DE 5 T	44 102	-10,1 %
- DONT TRACTEURS	22 871	-10,3 %
- DONT PORTEURS	21 231	-9,9 %
VUL NEUFS	360 444	-5,6 %

La baisse du marché de la carrosserie industrielle s'inscrit dans un environnement où les immatriculations de VI >5 t reculent fortement (12,6 % sur onze mois 2025) et où les carnets de commandes restent jugés faibles par les transporteurs comme par les distributeurs. L'attentisme lié au niveau d'activité TRM, aux perspectives BTP dégradées et aux incertitudes sur les ZFE et la fiscalité, pèse directement sur le renouvellement des véhicules carrossés. À court terme, aucun signal ne laisse attendre un rebond rapide : la priorité des flottes reste la maîtrise du TCO, le report d'investissement et l'optimisation des équipements existants, ce qui devrait maintenir le marché 2026 sur une trajectoire encore basse, malgré quelques poches de reprise possibles sur les bennes et certains usages spécialisés.

CARROSSERIES VI

Les immatriculations de carrosseries VI reculent sur les onze premiers mois 2025, avec un marché tiré vers le bas par les bennes/BTP, les fourgons et les rideaux, alors que les plateaux et les citernes résistent mieux ou se redressent. Globalement, on assiste à une normalisation après le pic de 2024, en cohérence avec le diagnostic de l'OVI de juin 2025 sur le ralentissement du marché VI.

NIVEAU GLOBAL ET POSITIONNEMENT 2025

Il s'est immatriculé 18 908 VI carrossés sur onze mois 2025, en retrait de 12,5 % par rapport à 2024, ce qui ramène le marché sous la moyenne des dix dernières années qui s'établit à 19 900 immatriculations. Le poids lourd carrossé reste néanmoins supérieur aux niveaux les plus bas de 2014-2015, confirmant un atterrissage plus qu'un effondrement.

BENNES, BTP ET PLATEAUX

Le cœur de marché Bennes + BTP recule nettement : 5 434 unités sur onze mois 2025, après déjà une année 2024 plutôt faible, ce qui place ce groupe nettement sous sa moyenne décennale. Cette faiblesse reflète directement la conjoncture peu porteuse des travaux publics et du bâtiment : carnets moins fournis, investissements publics retardés. En regard, les plateaux (y compris version chantier) se maintiennent mieux, à 2 983 unités sur onze mois, en léger retrait (-4,6 %) par rapport à 2024 mais bien au dessus des niveaux observés précédemment, confirmant une demande soutenue sur les usages polyvalents et de chantier.

FOURGONS, FRIGORIFIQUES, RIDEAUX PLSC ET CITERNES

Les fourgons VI carrossés se replient, avec 2 731 immatriculations à fin novembre 2025, en baisse de 17,7 % par rapport à 2024 après deux années plutôt favorables. Elles reviennent légèrement au-dessous de la moyenne à dix ans qui est de 2 950 unités.

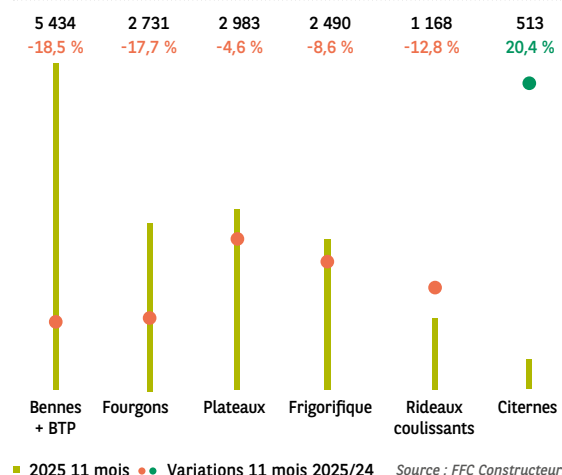
Les carrosseries frigorifiques, après un pic en 2024, se tassent en 2025 à 2 490 unités sur onze mois, revenant plus près de leur tendance longue (2 193), sans effacer le mouvement de fond de montée des flottes sous température dirigée. Les rideaux coulissants/PLSC restent assez faibles, avec 1 168 immatriculations sur onze mois, soit un niveau historiquement bas.

Les citernes confirment un mouvement de rattrapage après plusieurs années déprimées : 513 immatriculations sur onze mois en 2025, en hausse sensible par rapport à 2024 (+20,4 %), restant au-dessous des volumes des années 2018-2020.

LECTURE CONJONCTURELLE

Cette configuration – faiblesse marquée des bennes/BTP, plateaux et fourgons, tassement des frigos, chute des rideaux mais reprise des citernes – reflète un marché VI pris en étau entre la baisse d'activité TRM/BTP et la fin de cycle de surimmatriculation liées aux contraintes réglementaires précédentes.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



-18,5 %
Les immatriculations
de bennes + BTP

CARROSSERIES VUL

Les VUL carrossés totalisent 40 258 immatriculations sur onze mois 2025, contre 45 759 un an plus tôt, soit une baisse de 12 %. Après deux années quasi stables (2023 et 2024 autour de 45-46 000 unités), le segment reperd du terrain, en cohérence avec le ralentissement général des utilitaires légers déjà observé précédemment.

SEGMENTS EN FORTE BAISSSE

Les bennes subissent l'ajustement le plus marqué, passant de 16 708 immatriculations sur onze mois 2024 à 11 170 en 2025, soit -33,1 %, effaçant en grande partie le rebond post Covid. Il faut remonter à 2010 pour constater un résultat aussi faible. Les bâchées et savoyardes chutent également très fortement (254 unités contre 398, -36,2 %) dans les volumes, cependant beaucoup moins importants.

SEGMENTS RÉSILIENTS OU DYNAMIQUES

Les plateaux et pick ups résistent, avec un léger repli de seulement 0,7 % (11 964 contre 12 047), dans le prolongement de la bonne tenue déjà signalée en 2024, malgré la pression sur le BTP.

Les frigorifiques reculent modérément (5 865 contre 6 808, -13,9 %), après deux années de forte croissance. Ils restent nettement au dessus de leurs niveaux d'avant crise, montrant la solidité des usages liés à la logistique du froid.

FORTE MONTÉE DU TRANSPORT EN COMMUN

Le transport en commun est le seul grand segment en forte expansion, en bondissant de 3 947 à 6 163 immatriculations (+56,1 %), soit le double déjà observé entre 2022 et 2023.

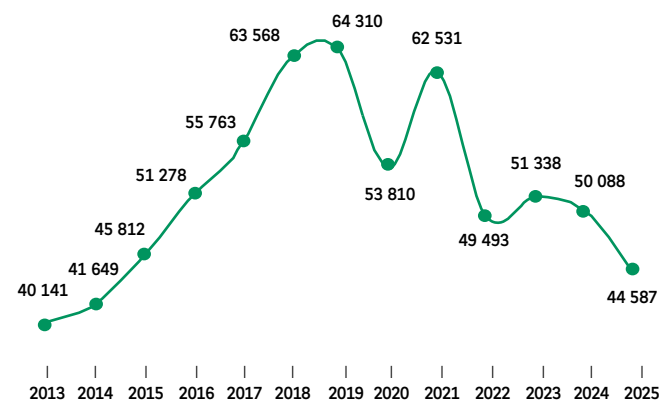
Cette dynamique traduit la poursuite des investissements en véhicules spécialisés (minibus, navettes, transport scolaire ou à la demande), dans un contexte où les territoires réorganisent leurs offres de mobilité de proximité.

SPÉCIALISÉS : SANITAIRE ET MAGASINS

Les ambulances et sanitaires reculent modérément (2 532 contre 2 812, -10 %), poursuivant l'érosion amorcée depuis 2022 après le pic lié à la période Covid.

Les magasins mobiles, en net rebond en 2023-2024, se tassent légèrement (1 488 contre 1 524, -2,4 %), mais restent sur un plateau élevé, confirmant l'an-crage de ces usages de niche (commerces itinérants, événementiel).

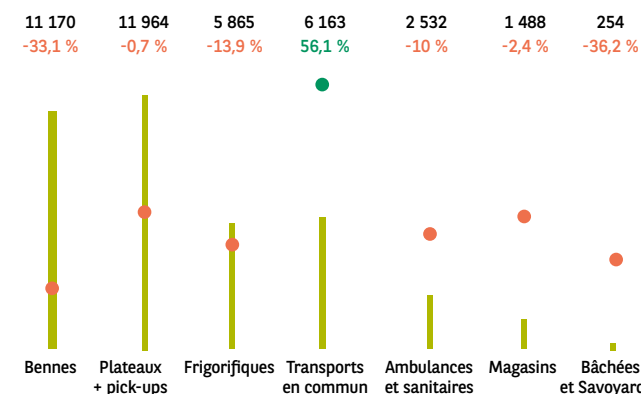
IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



● 2025 : 12 mois glissants à novembre

Source : FFC Constructeurs

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS SELON LE TYPE



■ 11 mois 2025 ● Variations 11 mois 2025/24

Source : FFC Constructeurs

-12 %
Après deux années
relativement stables

CARROSSERIES SEMI-REMORQUES

Les immatriculations de remorques et semi-remorques carrossées reculent nettement sur les onze premiers mois 2025, prolongeant et accentuant la tendance baissière engagée depuis 2019, avec un marché revenu à un niveau proche du creux de 2013. Sur onze mois 2025, les immatriculations totales de remorques et semi-remorques carrossées atteignent 15 370 unités, en baisse de 8,2 % par rapport à la même période en 2024. Le repli est général mais d'ampleur variable selon les familles, confirmant le tassement de la demande d'investissement déjà observé côté tracteurs et porteurs.

ÉVOLUTION PAR GRANDES FAMILLES

Les segments historiquement moteurs sont tous en retrait.

- Les rideaux/PLSC reculent à 3 792 immatriculations (-5,5 %), restant le premier segment mais loin des années 2018/2019.
- Les bennes, très cycliques, progressent ponctuellement à 2 483 unités (+22,6 %), après un effondrement entre 2019 et 2024, sans retrouver toutefois leurs niveaux d'avant crise.
- Les fourgons perdent 20,2 % (2 173 unités), au plus bas depuis 2014 sur onze mois.

Les frigorifiques refluent également, à 2 325 immatriculations (-13,9 %), marquant une rupture après la bonne tenue de la chaîne du froid en 2023/2024. Les remorques multimodales (642 unités, -12,1 %) et les plateaux (774 unités, -22,8 %) se replient fortement, freinées par la faiblesse des volumes TRM et la sensibilité accrue des chargeurs aux coûts de flotte.

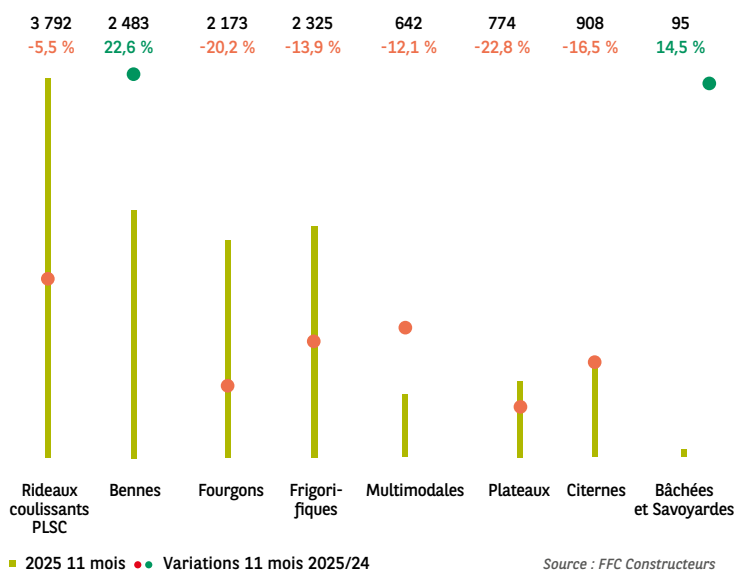
SEGMENTS LES PLUS EN DIFFICULTÉ

Les citernes ne totalisent plus que 908 immatriculations sur onze mois, en baisse de 16,5 % et nettement en deçà de leur moyenne de long terme (1 147 unités) ; il faut remonter à 2010 pour trouver un niveau aussi faible. Les bâchées et savoyardes restent quasi marginales (95 unités, +14,5 %), confirmant leur statut de niche après plusieurs années de volumes très bas. Globalement, la structure du marché se resserre autour de quelques familles dominantes (rideaux, bennes, fourgons, frigos), toutes sous pression conjoncturelle.

TENDANCES DE FOND ET COMPARAISON HISTORIQUE

La baisse de 8,2 % en 2025 intervient après un recul déjà marqué de 17,1 % entre 2023 et 2024, ce qui ramène le marché environ 30 % sous son pic 2019 sur onze mois. Par rapport à 2022, la contraction atteint près de 28 %, avec des chutes particulièrement fortes sur les rideaux/PLSC et le multimodal, très exposés aux flux longue distance et à la volatilité du TRM européen. Le différentiel négatif cumulé depuis 2019 illustre le décalage entre un parc déjà rajeuni et des transporteurs qui prolongent désormais les durées de détention dans un contexte d'incertitude économique et réglementaire.

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



-8,2 %

Niveau proche du creux de 2016

« LA PAROLE À... »



DIRECTIVE « PERMIS DE CONDUIRE » : LE 4,25 T EN LIGNE DE MIRE — QUELLES OPPORTUNITÉS ET OBLIGATIONS POUR LES CARROSSIERS CONSTRUCTEURS ET AMÉNAGEURS ?

La directive UE 2025/2205, publiée au Journal officiel le 5 novembre 2025, redessine plusieurs règles du permis de conduire en Europe. Au-delà du permis numérique, un point retient particulièrement l'attention des carrossiers constructeurs et aménageurs français : l'élargissement potentiel du permis B à certains véhicules jusqu'à 4 250 kg (voire 5 000 kg avec remorque, dans des cas précis), sous conditions et... sous réserve de transposition nationale. La FFC CONSTRUCTEURS fait le point sur ce texte et ses conséquences.

LES NOUVEAUTÉS "SOCLE" : DIGITALISATION ET HARMONISATION

La directive introduit notamment :

- ▶ un permis de conduire numérique (format "mobile" uniformisé UE)
- ▶ une durée de validité limitée à quinze ans pour voitures et motos
- ▶ une période probatoire d'au moins deux ans pour les conducteurs novices
- ▶ une conduite accompagnée accessible dès 17 ans dans tous les États membres
- ▶ une harmonisation minimale des exigences médicales et d'aptitude.

Pour la filière, ces éléments ne sont pas anecdotiques : ils influencent les usages des flottes et les décisions des clients.

UN CHANGEMENT SIGNIFICATIF POUR LA PROFESSION : L'EXTENSION POSSIBLE DU PERMIS B

Le permis B, historiquement limité aux véhicules ≤ 3,5 t, pourra permettre de conduire une autocaravane de plus de 3,5 t et jusqu'à 4,25 t (jusqu'à 5 t avec remorque), après formation et/ou épreuve de contrôle, selon les choix de chaque État membre.

Deux ans après la première délivrance d'un permis B, ce dernier pourra aussi couvrir certains véhicules d'urgence (police, ambulances, protection civile/sauvetage, sapeurs-pompiers) ainsi que les

véhicules alimentés totalement ou partiellement par des « carburants de substitution » (électricité, hydrogène, GNV/biométhane, GPL...), au-delà de 3,5 t et jusqu'à 4,25 t (sous conditions de réception au titre du règlement UE 2018/858), ainsi que des ensembles jusqu'à 5 t avec remorque.

Enjeu direct pour la profession : cette évolution peut réduire l'effet plafond qui contraint certains projets (équipements, autonomie électrique, accessibilité, renforts structurels) à rester sous 3,5 t. Le 4,25 t bouleversera potentiellement l'architecture des carrossages et des aménagements, la répartition des masses, les choix des matériaux, les calculs de charge utile ainsi que la compatibilité châssis/essieux/suspensions.

De fait, l'électrification et l'ajout d'équipements font mécaniquement monter les masses. En élargissant le nombre de conducteurs potentiels, la directive peut favoriser la diffusion des véhicules d'urgence avec de nouvelles configurations et accélérer des créations bas-carbone conçues et réalisées par les carrossiers constructeurs.

D'autres ouvertures, au choix des États membres, concernent notamment : des véhicules d'urgence jusqu'à 5 t (y compris avec remorque) conduisibles dès 20 ans, des véhicules > 3,5 t à vocation sociale non commerciale (instruction/récréation, transport social...), ou certains D1 utilisés à titre bénévole. Enfin, le permis C pourrait faciliter, dans un rayon de 5 km, les essais et déplacements techniques de véhicules D/D1 sans passager (contrôle technique, conduite d'essai après réparation...).

À RETENIR

La directive UE 2025/2205 doit être transposée par chaque État membre au plus tard le 26/11/2028, pour une application générale au 26/11/2029, avec une échéance avancée au 26/11/2027 pour les dispositions « B + carburants de substitution » (3,5-4,25 t). Cette directive n'est pas qu'un texte "permis de conduire" : c'est un signal marché. En rendant le 4,25 t plus accessible dans certains cas, elle pourrait déplacer l'intérêt vers des véhicules plus équipés voire plus électrifiés — exactement là où le savoir-faire des carrossiers constructeurs et aménageurs fait la différence.

04 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

→ Smart charging

DE PARIS À BELÉM, OU COMMENT LA QUESTION CLIMATIQUE S'EST IMPOSÉE DANS LE CHAMP ÉCONOMIQUE

Les États ne parviendront pas à limiter le réchauffement planétaire à +1,5°C par rapport à l'ère pré-industrielle, comme l'ambitionnait il y a dix ans la conférence de Paris sur le climat. En conclure que celle-ci fut un échec serait pourtant faux. C'est à partir de là que la course à la décarbonation s'est accélérée, dans l'Union européenne mais aussi en Chine, désormais en passe de faire baisser ses émissions de gaz à effet de serre.

Les États-Unis continuent de verdir leur production électrique. Le consensus scientifique est qu'il faut maintenant généraliser et intensifier l'effort, ce qui représente un coût, néanmoins bien inférieur à celui du statu quo.

PART DES RENOUVELABLES	2015	2025e
DANS LE MIX ÉNERGÉTIQUE PRIMAIRE	14 %	25 %
DANS LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ	30 %	50 %

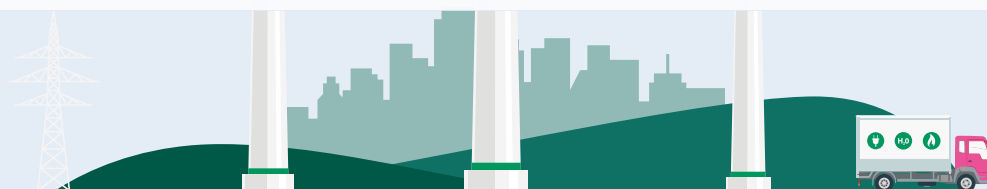
PART DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (*)	2015	2025e
DANS LE TOTAL DES VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS (*) Batteries et hybrides rechargeables	1 %	25 %

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	2015	2025e
EN GIGATONNES	3,8	3
ÉVOLUTION EN %		-21 %

INVESTISSEMENTS DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	2015	2025e
EN USD MILLIARDS DE 2024	175	390
ÉVOLUTION EN %		+123 %

Source : Our world in DATA, EMBER, AIE, ACEA, EUROTAT

Source : Jean-Luc PROUTAT - Études Économiques - BNP Paribas



DÉCRYPTAGE : LE SMART CHARGING

Levier essentiel pour l'adoption massive des poids lourds électriques, le smart charging transforme un simple acte technique – la recharge d'un poids lourd électrique – en une stratégie économique et écologique. Pour les exploitants de véhicules électriques, investir dans ces technologies aujourd'hui, c'est préparer un avenir plus efficient et durable.

La transition énergétique s'accélère et les poids lourds électriques émergent comme une solution clé pour réduire les émissions de CO₂. Les défis majeurs posés par la recharge, notamment en termes de gestion de l'énergie, de coûts et d'impact sur le réseau électrique, trouvent une réponse avec le smart charging.

QU'EST-CE QUE LE SMART CHARGING ?

Le smart charging, ou recharge intelligente, désigne un système qui utilise des algorithmes, des capteurs et des communications en temps réel pour gérer la recharge des véhicules électriques. Contrairement à une recharge classique, où l'énergie est délivrée de manière constante et immédiate, le smart charging ajuste dynamiquement la puissance en fonction de divers facteurs : la disponibilité du réseau électrique, les tarifs énergétiques variables, les besoins des véhicules et même les prévisions météorologiques pour les sources renouvelables.

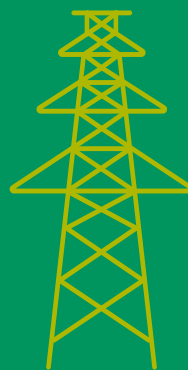
Pour les poids lourds électriques, qui nécessitent souvent des puissances élevées et la prise en compte de contraintes d'exploitation comme l'heure de départ du dépôt, cette technologie est particulièrement pertinente.

Ainsi, bien que ces carburants alternatifs semblent connaître une croissance en termes de popularité, leur adoption économique reste conditionnée par une série de facteurs, notamment les politiques fiscales et les subventions.



Monitoring en temps réel : les bornes surveillent la consommation d'énergie et ajustent la charge pour éviter les pics.

Pour une flotte de camions, cela peut signifier une répartition intelligente de la puissance disponible, en priorisant les véhicules qui doivent repartir en premier.



Intégration avec le réseau : en synchronisant avec les tarifs horaires (comme les heures creuses), la technologie minimise les coûts.

Des études montrent des réductions de factures énergétiques jusqu'à 55 % et une baisse de la demande de pointe de 50 %.

AVANTAGES ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX



Réduction des coûts : en évitant les heures de pointe et en optimisant l'utilisation des bornes, les économies peuvent atteindre des centaines de milliers d'euros par site annuellement.



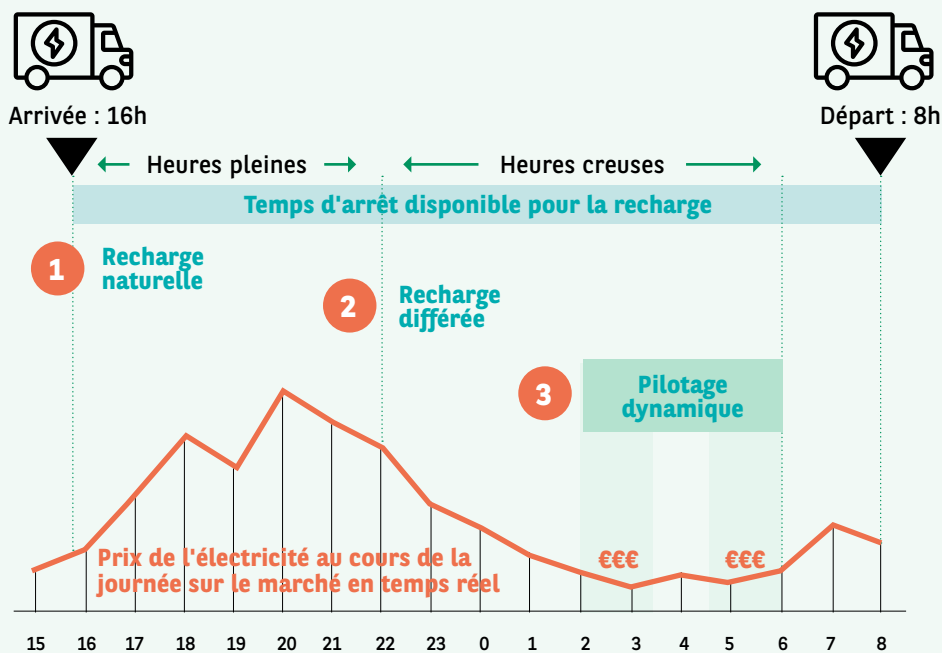
Amélioration de l'efficacité : les temps d'arrêt sont minimisés, avec des recharges adaptées aux horaires de livraison.



Impact environnemental : en favorisant l'utilisation d'énergies renouvelables et en réduisant les pertes énergétiques, cette technologie contribue à une mobilité bas-carbone.

De plus, le smart charging prolonge la durée de vie des batteries en régulant la charge pour minimiser le stress, un atout crucial pour les camions qui parcourent de longues distances.

La recharge naturelle (le camion est mis en charge à son arrivée au dépôt), la recharge différée (l'opérateur attend le début des heures creuses pour recharger) et le pilotage dynamique (la charge est optimisée en temps réel, tout en priorisant le niveau de charge à l'heure demandée par l'exploitant) conduisent à des coûts de recharge très différents.



Source : Dreev / Accueil -Dreev

15 à 25 %

la part de l'électricité dans le TCO

De nécessaires adaptations logistiques et opérationnelles

Minimiser les coûts (jusqu'à 30-50 % sur les coûts énergétiques), réduire les temps d'arrêt et intégrer harmonieusement la recharge dans les flux de travail requièrent flexibilité opérationnelle et adaptations logistiques.

Certaines relèvent du bon sens, comme « adopter des logiciels de gestion de flotte connectés, mesurer le coût par kWh, les temps d'arrêt de recharge, les taux de disponibilité de la flotte et l'utilisation des chargeurs et former les conducteurs et le personnel ». D'autres requièrent un accompagnement par des spécialistes : intégrer des sources renouvelables et stockage, rendre les chargeurs du dépôt accessibles au public hors utilisation pour générer des revenus supplémentaires et postuler à des incitations gouvernementales.

À l'horizon 2030, l'essor des camions électriques rendra le smart charging indispensable. D'ici là, cette technologie devra faire face à des défis techniques et financiers, comme la compatibilité avec tous les types de véhicules, les investissements initiaux et la dépendance au réseau électrique. Des solutions comme les systèmes sans fil (induction) ou les batteries tampons (BESS) émergent pour pallier ces limites, encore embryonnaires.

À RETENIR

le nombre de recharges au dépôt, le kilométrage annuel et le prix de l'électricité sont les trois principaux facteurs influençant ce ratio.

DERNIÈRE MINUTE !

LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS PROLONGE POUR 2026 LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DE SA ZFE

- ▶ Une période pédagogique d'une année (du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026) durant laquelle aucune sanction ne sera appliquée ;
- ▶ Le « Pass ZFE 24H » de 24 jours permettant ainsi aux automobilistes de circuler 139 journées pleines par an, sur simple inscription préalable ;
- ▶ 2 dérogations, de 1 à 3 ans, permettant aux professionnels et acteurs économiques de circuler dans la métropole tout en continuant leur activité ; [La Zone à Faibles Emissions métropolitaine | dérogations](#)

ÉVOLUTION DES MODALITÉS DE LA PRIME ADVENIR POUR LES PARKINGS PRIVÉS ET PUBLICS

Le programme Advenir, initié pour accélérer le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques en France, a été prolongé jusqu'à fin 2027 avec un budget supplémentaire de 200 millions d'euros.

En cible, plus de **13 600 points de recharge pour les acteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs**, incluant des bornes adaptées aux poids lourds sur des parkings privés ou ouverts au public.

Avec la prolongation d'Advenir jusqu'en 2027, le secteur des véhicules industriels bénéficie d'un cadre stable pour développer les infrastructures de recharge, essentielles à l'électrification des flottes de poids lourds et bus.

Fin des primes dédiées aux professionnels des services de l'automobile le 31 décembre 2025

Les primes dédiées aux professionnels des services de l'automobile, un secteur qui inclut les garages, ateliers de réparation et services après-vente, souvent impliqués dans la maintenance des véhicules industriels, ont pris fin le 31 décembre 2025.






Ces aides, mises en place depuis le 1^{er} juillet 2022, ont permis l'installation de près de 4 500 points de recharge, avec un budget total alloué de 12 millions d'euros.

NOUVEAU
 Depuis le 1^{er} novembre 2025, une nouvelle prime à destination des points de recharge ouverts à tout public dans les aires logistiques et à destination des poids lourds.

MONTANT DE L'AIDE POUR DES DÉPLOIEMENTS D'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE INFÉRIEURE À 500 KVA DESTINÉE AUX FLOTES DE POIDS LOURDS SUR PARKING PRIVÉ (ENTREPRISE ET PERSONNE PUBLIQUE)

PUISSANCE DE RECHARGE	TAUX D'AIDE	MONTANT MAXIMAL DE LA PRIME PAR POINT DE RECHARGE
ENTRE 12 ET 43 KW AC	50 %	2 200 € HT
ENTRE 20 ET 40 KW DC	50 %	3 300 € HT
ENTRE 41 ET 140 KW DC	50 %	7 500 € HT
SUPÉRIEURE À 140 KW DC	50 %	15 000 € HT

Source : site Advenir

RACCORDEMENT ÉLECTRIQUE DU DEPÔT À LA RECHARGE	SUPERIEUR OU ÉGAL À 500 KVA	SUPERIEUR OU ÉGAL À 1000 KVA	SUPERIEUR OU ÉGAL À 2000 KVA	SUPERIEUR OU ÉGAL À 4000 KVA	SUPERIEUR OU ÉGAL À 8000 KVA
Montant de la prime Advenir	100 000 € HT	160 000 € HT	240 000 € HT	480 000 € HT	960 000 € HT
Nombre minimum de point de recharge rapide* proposé, dont la somme des puissances de recharge nominale est supérieure à 75 % de la puissance de raccordement du palier	AU MOINS 1 	AU MOINS 2 	AU MOINS 4 	AU MOINS 10 	AU MOINS 20 

*Point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW, source Décret 12 janvier 2017

Site officiel d'Advenir : [Le programme de financement de bornes de recharge pour véhicule électrique - Advenir](#)



LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE (CEE) POUR LES POIDS LOURDS ÉLECTRIQUES : UNE AIDE CRUCIALE POUR DIMINUER LE TCO, MAIS QUI POURRAIT ÊTRE MODIFIÉE DÈS LE 1^{ER} JANVIER 2027

Dispositif clé pour encourager la transition énergétique des véhicules industriels, les CEE offrent des aides substantielles à l'acquisition ou à la location de véhicules à faibles émissions, comme les camions électriques.

Le rôle des CEE dans le secteur des poids lourds

Dans le domaine des poids lourds (véhicules de catégorie N2 ou N3, d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes), la fiche standardisée TRA-EQ-129 est au cœur du dispositif. Publiée le 31 décembre 2024 et applicable pour une durée de cinq ans, elle intègre l'achat, la location longue durée (au moins 60 mois) ou le retrofit électrique de camions porteurs, tracteurs routiers ou bennes à ordures ménagères.

Cette fiche permet de calculer les économies d'énergie en fonction du type de véhicule et de son usage, avec des montants de base en kWh cumac variant par exemple de 222 300 kWh pour un camion porteur entre 3,5 et 4,25 tonnes à 1 918 500 kWh pour un véhicule de 26 tonnes ou plus.

Ces montants de base sont ensuite valorisés en euros par les "obligés" (fournisseurs d'énergie), qui rachètent les CEE aux bénéficiaires. **Sans bonification, les aides resteraient modestes, mais c'est précisément ici que le coefficient de bonification entre en jeu, multipliant les volumes de CEE pour booster les subventions.**

Le coefficient de bonification : un multiplicateur temporaire et essentiel

Le coefficient de bonification est un mécanisme d'incitation supplémentaire introduit pour accélérer la décarbonation du transport lourd. Selon les arrêtés récents, il multiplie les économies d'énergie certifiées par des facteurs variables :

- ▶ ×4 pour les camions entre 3,5 et 7,5 tonnes ou issus de retrofit,
- ▶ ×3 pour les véhicules entre 7,5 et 12 tonnes,
- ▶ ×5 pour les camions entre 19 et 26 tonnes.

Grâce à ces multiplicateurs, les aides financières peuvent atteindre des niveaux attractifs : par exemple, 35 000 euros pour un porteur de 19 tonnes, 53 000 euros pour un 26 tonnes ou un tracteur routier, et jusqu'à 44 000 euros pour un autocar standard. Pour les bennes à ordures, les montants varient aussi en fonction de la taille de l'agglomération (plus élevés dans les zones de moins de 250 000 habitants).

Ce coefficient s'applique aux opérations engagées depuis le 1^{er} janvier 2025, mais attention : il n'est valable que jusqu'au 31 décembre 2026 !

Le 65e arrêté modifiant le dispositif CEE confirme explicitement le report de la date d'achèvement des opérations bonifiées au 31 décembre 2026, marquant la fin de cette mesure incitative temporaire. Il s'agit d'une fenêtre d'opportunité limitée pour les transporteurs souhaitant investir dans des flottes électriques, car après 2026, les subventions pourraient chuter drastiquement, rendant les transitions plus coûteuses.

Éligibilité et démarches : comment en profiter avant la date limite ?

Pour bénéficier des CEE avec bonification, plusieurs conditions doivent être remplies :

- ▶ Les véhicules doivent être neufs, loués sur longue durée ou rétrofités en électrique, avec une motorisation à batteries (excluant les hybrides ou hydrogène pour cette fiche).
- ▶ L'opération ne doit pas être cumulable avec d'autres aides comme le programme E-TRANS ou la fiche TRA-EQ-115 pour les véhicules optimisés.

Un accord préalable avec un obligé CEE est obligatoire avant toute commande.

Investir avant la fin 2026 permet non seulement de maximiser les économies financières, mais aussi de contribuer à l'atteinte d'objectifs RSE internes ou aux volontés des chargeurs qui souhaiteraient améliorer le scope 3 de leur bilan carbone.

60 mois
pour PL

24 mois
pour les VUL

La durée minimum de location pour bénéficier des CEE

SUPERVISION PLUS PRÉCISE, PROACTIVE ET OPTIMISÉE DE LA RECHARGE, L'INDISPENSABLE CONNECTIVITÉ DES CAMIONS ÉLECTRIQUES

Qu'elles proviennent de la télématique embarquée ou de boîtiers connectés, l'intégration des données aux systèmes de gestion de flotte offre une visibilité bien meilleure que le thermique.

01 SUIVI EN TEMPS RÉEL DE L'ÉTAT DE CHARGE ET DE L'AUTONOMIE

- ▶ Transmission continue des données comme le niveau de batterie (SoC -State of Charge), la consommation énergétique, la température des batteries et l'autonomie restante.
- ▶ Contrôle à distance du bon branchement des véhicules => charge effective.



02 OPTIMISATION INTELLIGENTE DE LA RECHARGE

- ▶ Priorisation et planification des sessions de recharge en fonction des besoins opérationnels : horaires de départ, priorités des missions, pauses conducteurs ou opérations de chargement/déchargement.
- ▶ Répartition dynamique de la puissance disponible entre plusieurs camions (load balancing) afin d'éviter les surcharges du réseau électrique du dépôt.
- ▶ Recharge aux heures creuses ou aux tarifs les plus bas, avec économies pouvant atteindre 30-60 % sur la facture d'électricité.



03 GESTION DE FLOTTE LIMITÉE EN INFRASTRUCTURE

- ▶ Ordonnement des recharges s'il y a moins de bornes que de camions, alerte les opérateurs et maximise l'utilisation des points de charge.
- ▶ Évite les files d'attente inutiles et garantit que chaque camion est prêt pour sa prochaine rotation.

04

MAINTENANCE PRÉDICTIVE ET DIAGNOSTIC À DISTANCE

- ▶ Suivi de la santé des batteries et des bornes pour anticiper les pannes (diagnostic à distance).
- ▶ Alerte en cas de dysfonctionnement d'une borne ou d'un problème de recharge, avec intervention rapide.



05 INTÉGRATION GLOBALE ET RÉDUCTION DES COÛTS

- ▶ Connexion aux logiciels de gestion de flotte (FMS), TMS (Transport Management System) ou télématique pour croiser données de recharge avec trajets, écoconduite et planning.
- ▶ Meilleur calcul du TCO grâce à une consommation maîtrisée et une disponibilité maximale des véhicules.

05 DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT LIMITÉES, MALGRÉ DES DÉLAIS DE LIVRAISON NORMALISÉS

Après deux exercices marqués par de fortes tensions sur les chiffres, les Experts de l'OVI notent un retour progressif à un fonctionnement plus normalisé. Les délais de livraison des véhicules neufs, tout comme ceux liés aux opérations de carrosserie, se sont nettement résorbés, permettant aux réseaux de retrouver une meilleure fluidité opérationnelle. Dans ce contexte plus lisible, les carnets de commandes repassent en territoire positif, traduisant un regain mesuré de la demande, tandis que les prix des camions neufs affichent une relative stabilité après les fortes hausses observées ces dernières années.

Ces signaux favorables doivent cependant être interprétés et être mesurés, car le niveau actuel des

commandes ne permettra pas, à court terme, de soutenir une croissance du parc de véhicules industriels en France, qui demeure structurellement contraint par les mises au rebut et l'allongement des cycles d'exploitation.

Enfin, l'activité du véhicule industriel d'occasion reste en net ralentissement, pénalisée par des arbitrages d'investissements plus prudents et par une offre encore déséquilibrée.

La distribution évolue ainsi dans un environnement plus apaisé, mais toujours marqué par des perspectives de développement limitées.



« LA PAROLE À... »

LES VÉHICULES INDUSTRIELS EN 2026 : UN SECTEUR SOUS TENSION, À LA CROISÉE DES TRANSITIONS. UNE ANNÉE D'ÉLECTIONS ET DE CLARIFICATION.

À l'aube de 2026, la filière du véhicule industriel traverse une période charnière faite d'incertitudes et de paradoxes. Après un fort ralentissement du marché au premier semestre 2025 (-20 % en France, -14 % en Europe), la reprise amorcée reste fragile et inégale. Le recul simultané du segment des tracteurs routiers et des véhicules utilitaires légers illustre le climat d'attente d'une clientèle qui continue de reporter le renouvellement de ses flottes, principalement par manque de visibilité concernant tant les perspectives de reprise économique que de clarification du cadre légal.

Pourtant, au milieu de cette conjoncture morose, une dynamique nouvelle s'installe timidement : celle de la décarbonation. La part du diesel continue de reculer, faisant place à une offre électrique qui dépasse désormais 2 % du marché, un cap symbolique pour un secteur historiquement tourné vers le thermique.

Mais la mutation réglementaire avance plus vite que la transformation industrielle. Entre la mise en œuvre des normes de sécurité GSR2, l'arrivée prochaine du nouveau tachygraphe sur une partie des VUL (juillet 2026), ou encore la révision des règles sur les véhicules hors d'usage (VHU) qui vont s'étendre aux VI d'ici 2030, les entreprises du secteur affrontent une complexité normative sans précédent.

La transition énergétique, indispensable mais extrêmement coûteuse, bute encore sur deux obstacles majeurs : le surcoût des véhicules électriques et le trop lent déploiement des infrastructures de recharge. Pour réussir, la filière a besoin d'un soutien politique, fiscal et financier stable et d'une « lisibilité réglementaire » sans ambiguïté sur le long terme. Sans cela, la multiplication de nouvelles contraintes (CSRD, Euro 7, éco-score, aides à l'apprentissage, etc.) menace d'asphyxier des entreprises déjà fragilisées.

Sur le plan social, la profession conserve un socle solide — près de 30 000 salariés, majoritairement en CDI — mais peine à recruter. Les tensions sur les métiers de maintenance s'aggravent, alors que la baisse des financements de formation compromet la montée en compétence pourtant nécessaire à la transition technologique.

À ces difficultés s'ajoutent des marges en érosion, un moral au plus bas et une hausse significative des défaillances d'entreprises (+40 % en 2024). Le rapport de force entre constructeurs, distributeurs et réparateurs se tend, tandis que les investissements requis pour s'adapter aux nouvelles technologies pèsent lourdement sur la trésorerie.

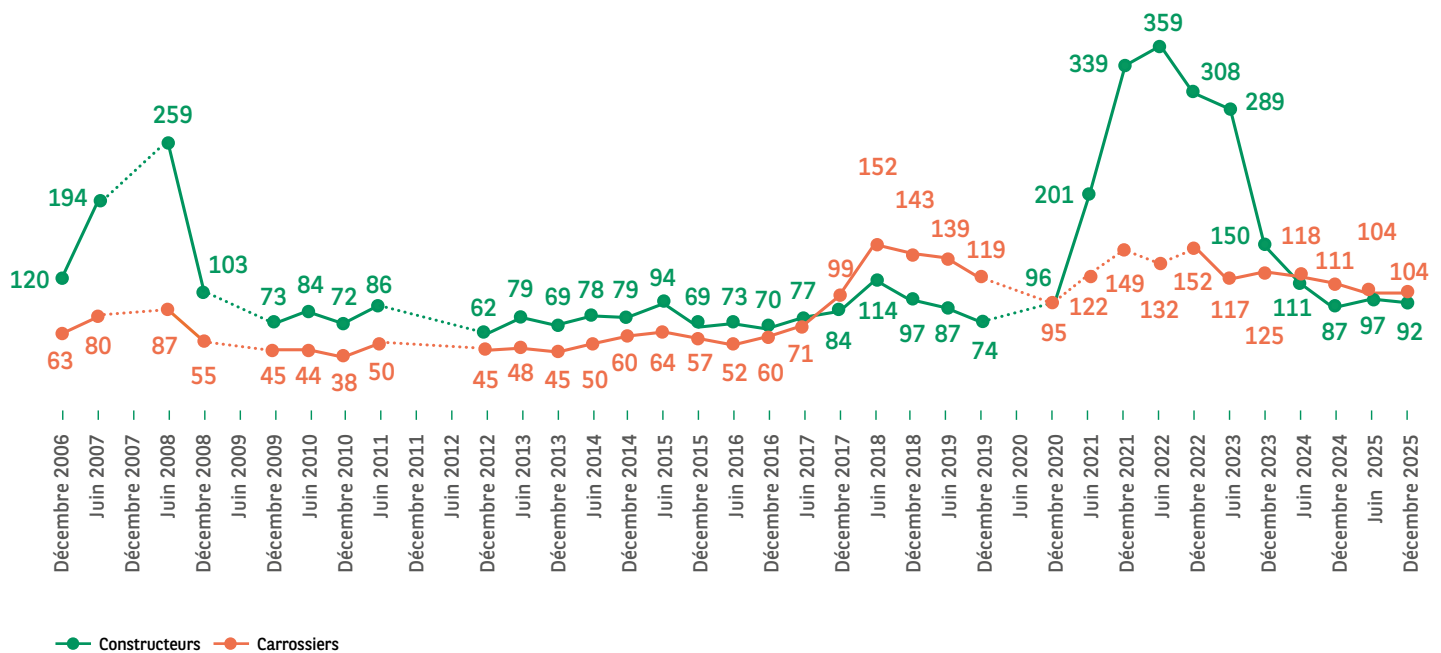
Dans ce contexte, une seule voie s'impose : définir, au niveau européen, une feuille de route claire, partagée et pragmatique, pour orchestrer la transition énergétique du véhicule industriel. C'est à cette condition que le secteur pourra sortir de l'entre-deux actuel — entre marché en repli, mutation inachevée et réglementation accélérée — et renouer avec une trajectoire durable de croissance et d'innovation.

NICOLAS LENORMANT
Président de la branche VI de Mobilians



LES CRISES COVID ET COMPOSANTS FONT PARTIE DU PASSÉ

DÉLAIS DE LIVRAISONS MESURÉS DANS L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CONCESSIONNAIRES VI



Les délais de livraison, du côté des constructeurs, ont retrouvé leur niveau d'avant-COVID. Depuis un an et demi, ils n'ont pas dépassé les 100 jours et sont encore à 92 jours en fin d'année 2025. La moitié des distributeurs que nous avons interrogés ont constaté ces délais moyens sur l'année alors que l'autre moitié se répartit entre ceux pour qui les délais ont été plus longs et ceux pour qui ils ont été plus courts.

De même, l'appréciation des évolutions donne des résultats similaires : la moitié des experts les voient stables, un quart les voient en hausse et l'autre quart en baisse.

Chez les carrossiers, les délais de livraison se stabilisent à 104 jours. Pour les deux tiers des distributeurs, ceux-ci sont inférieurs et s'établissent en moyenne à 87 jours mais pour un tiers, ils sont au-dessus et s'établissent à 130 jours.

80 % des experts interrogés les jugent stables, le reste se répartissant entre ceux qui les voient en baisse et ceux qui les voient en hausse.

VÉHICULES NEUFS

VI NEUFS

Les carnets de commandes de tracteurs neufs chez les concessionnaires sont en nette augmentation, avec une hausse moyenne de 24,2 %. Cela ne profite cependant pas à toutes les concessions interrogées, puisque moins de la moitié (47 %) déclare qu'ils ont augmenté, 20 % qu'ils sont restés stables et les 33 % restants qu'ils ont baissé.

Les carnets de commandes des porteurs ont, eux aussi, augmenté, mais dans une moindre proportion, puisque la hausse moyenne est de seulement 5,3 %, avec 40 % des carnets en hausse, 13 % stables et 47 % en baisse.

PARC VI

L'évolution du parc reste négative, comme en juin dernier. Les investissements pour son extension sont en panne depuis de nombreux mois. À fin 2025, ils ne pesaient que 8,3 % des investissements, beaucoup trop peu pour envisager une extension du parc. Il faudrait au moins 20 % des investissements destinés à des extensions de parc pour envisager une progression de celui-ci.

La plupart des experts sont de cet avis, puisque 67 % d'entre eux le voient en diminution, 27 % le voient stable et seulement 7 % envisagent qu'il puisse augmenter.

PRIX DES VÉHICULES NEUFS

Les prix des tracteurs neufs sont restés quasiment stables cette année, avec +0,5 %. Près de la moitié des distributeurs ont pu augmenter leurs prix de 7 % en moyenne, alors que pour 40 %, ils ont dû les baisser de 4,8 %.

Les porteurs ont pu bénéficier d'une hausse un peu plus importante, puisqu'elle s'élève à 3,8 %.

Elle a bénéficié à 40 % des distributeurs, et seulement 20 % ont dû baisser leurs prix. Les 40 % restants ont gardé leurs prix stables.

En revanche, les niveaux de remises ont été élevés pour 73 % des concessionnaires, et normaux pour les autres 27 %. Aucun n'a pu appliquer des remises faibles. Quant aux reprises de véhicules, leur niveau est normal pour la moitié de l'échantillon, mais pour ceux qui les trouvent excessives, c'est surtout le prix qui est le problème, et assez peu le volume.

Pour les formules de financement locatives, le nombre de buy-back est stable pour 67 % de nos experts et en diminution pour 27 %. Seuls 7 % le jugent en hausse. Les valeurs finales en location sont plutôt en diminution, pour 46 %, alors que pour 27 % elles sont restées stables ou sont en augmentation.

VUL NEUFS

Les commandes de VUL neufs chez les concessionnaires sont plutôt en augmentation avec +8,6 %. 53 % ont vu leur carnet augmenter, 27 % ont stagné et seulement 20 % sont en recul.

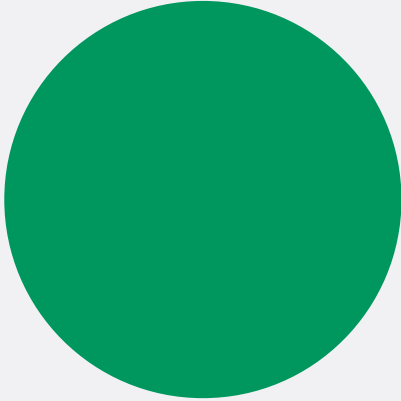
Les prix sont restés stables à +1,6 %, proche de l'inflation générale avec 40 % des concessionnaires qui ont pu augmenter leurs prix et 40 % qui les ont maintenus.

En termes de délais de livraison, ceux des constructeurs se maintiennent à 82 %. Ils étaient à 83 jours un an auparavant. Cependant, les experts ne sont pas vraiment d'accord sur leurs évolutions : 20 % pensent qu'ils sont en augmentation, 47 % qu'ils sont stables et 33 % qu'ils sont en diminution. Les carrossiers ont légèrement baissé leurs délais, ceux-ci passant de 61 jours ces dernières années à 57 jours en décembre 2025. 87 % des experts les jugent stables.

8,3 %

La part des investissements
liés à l'expansion des parcs

LES INDICATEURS CLÉS



Dans un contexte de repli global des immatriculations de véhicules utilitaires, la plupart des carnets de commandes des concessionnaires ont progressé en 2025.

Pour les tracteurs, c'est +24,2 % et pour les porteurs, il s'agit de +5,3 %.

La crise des délais de livraison pour les véhicules neufs est passée. Depuis fin 2024, ils ont retrouvé un niveau normal et s'établissent actuellement à 92 jours.

Les délais des carrossiers restent un peu plus élevés qu'avant 2019, mais se réduisent depuis 2023.

Ils sont de 104 jours actuellement.

L'activité VUL chez les concessionnaires VI a bien progressé, de 8,6 %, avec des prix alignés à l'inflation générale à +1,6 %. Le SAV s'est maintenu à près de 38 % et reste stable pour la moitié des experts interrogés.



Les prix des véhicules ont peu augmenté en 2025, de 0,5 % pour les tracteurs et +3,8 % pour les porteurs, mais les remises sont restées élevées pour 73 % des concessionnaires et les reprises des véhicules ont été excessives en prix également.

Le taux de contrats de maintenance placés lors d'une vente ou d'une location est en légère diminution, à 35 % vs 38-39 % l'an passé.

Les parcs VO sont plutôt stables, voire un peu faibles chez les concessionnaires, mais le marché ne semble pas très dynamique et ils pourraient remonter dans les prochains mois.



Les investissements pour l'extension de parcs restent toujours en panne. Seuls 8,3 % de ceux-ci sont destinés à des développements, alors qu'il en faudrait 20 % pour qu'on voit les parcs progresser. Les deux tiers des experts jugent que les parcs sont en diminution.

Les ventes VO sont à la peine, avec seulement quelques concessionnaires qui ont bien progressé cette année, mais la plupart ont vu leurs ventes reculer, que ce soit pour les tracteurs comme pour les porteurs.

Les prix des VO sont également orientés à la baisse.

ÉTAT DE LA CONCURRENCE

Les mouvements de concentration des concessions de véhicules industriels se poursuivent. Depuis un an, le taux d'experts qui ont constaté des regroupements est resté supérieur à 87 %, et depuis deux ans, il n'est pas descendu sous les 75 %. D'autre part, nos experts sont unanimes pour dire que les défaillances d'entreprises sont en augmentation.

VÉHICULES D'OCCASION

Ventes de VI et de VUL d'occasion

Les ventes de tracteurs d'occasion sont très variables selon les concessions. Si au global, elles affichent une légère augmentation de 0,7 %, seulement 15 % d'entre elles affichent un résultat positif, alors que 54 % présentent un résultat négatif. Les 27 % restants sont stables.

Pour les porteurs, le résultat est comparable, mais au global, il s'agit d'une baisse de 5,6 %. On retrouve 54 % des concessions qui ont vu leurs ventes de porteurs VO en baisse, 27 % sont restées stables et 15 % en baisse.

Les ventes de VUL / VO sont quant à elles en progression dans les concessions VI. Elles ont augmenté de 11,9 % en 2025. Mais là encore, les résultats diffèrent beaucoup selon les concessions, avec 28 % seulement qui progressent, 36 % qui sont restées stables et 36 % qui ont diminué.

Prix de vente VO

Globalement, les prix des VO sont en recul. Pour les tracteurs, la baisse atteint les 5,3 % avec 77 % des concessionnaires qui ont dû baisser leurs prix. Les porteurs ont perdu 3,4 % en valeur avec un taux de distributeurs ayant diminué leurs prix de 46 %, la plupart des autres les ont maintenu. Cette pression sur les prix déjà observée en juin s'explique par l'allongement des délais de revente pour écouler les stocks.

Pour les VUL, les prix ont légèrement baissé de 2,6 %.

Origine des VO

La provenance des VO dans les concessions reste en majeure partie des reprises de véhicules à des clients, ce sont 62,4 % des véhicules. Ce taux reste comparable à une moyenne sur cinq ans qui est de 58,8 %. Ensuite, les parcs sont constitués de retours de buy-back pour 15,7 %, un peu au-dessus de la moyenne à cinq ans qui est de 12 %. Ce sont les achats aux constructeurs qui sont en 3ème position ce semestre avec 14,3 % des véhicules, alors que la moyenne à cinq ans est de 16 %. Enfin, les achats à des confrères et à des marchands rassemblent à eux deux 8 % des achats de VO.

Profil des VO en parc

L'âge des tracteurs en parc s'est maintenu depuis un an à 5,1 ans en moyenne, soit le même âge que la moyenne sur cinq ans. En termes de kilométrage, la part des véhicules de moins de 120 000 km à 57 % reste également proche de la moyenne à cinq ans.

Les porteurs qui avaient bien rajeunis passant de 6,9 ans en moyenne à 5,7 ans le semestre précédent remontent légèrement à 6 ans.

Stocks VO

Les volumes de stocks VO sont assez différents, qu'ils soient chez le concessionnaire, chez le constructeur ou chez les marchands.

Chez les concessionnaires, aucun d'entre eux n'a évalué son stock comme haut. Ils sont 53 % à dire qu'il est normal, et 47 % qu'il est bas. Pour les constructeurs, les stocks sont jugés hauts à 20 %, moyens à 33 % et bas à 47 %. Chez les marchands, ce sont 67 % des experts qui les trouvent normaux, 13 % hauts et 20 % bas.

Pour l'année prochaine, la grande majorité des experts estiment que les stocks devraient rester stables.

Délais de revente

Depuis juin 2024, les délais de revente des tracteurs VO sont d'environ 70 jours, comme actuellement. La période précédente, de 2021 à 2023, les délais étaient plutôt aux alentours de 30 jours. La normalisation du marché et la fin des crises de pénuries ont fait remonter les délais de revente.

Pour les porteurs, les délais sont proches à 73 jours en moyenne et se maintiennent de la même façon que ceux des reventes de tracteurs.

Pour les VUL, les délais semblent s'allonger. En 2023, ils étaient d'environ 43 jours, en 2024 de 50 jours et s'établissent pour 2025 à 63 jours.

Écoulement des VO

En 2025, les ventes de véhicules d'occasion se sont faites principalement auprès d'une clientèle d'utilisateurs français pour 41,7 % des cas. Il faut remonter à 2023 pour que la France soit la destination principale des ventes VO. En juin 2024, par exemple, les ventes françaises ne représentaient que 24,9 % des ventes VO.

L'Europe a donc perdu un peu de son attractivité, avec un global de 38,3 % des ventes. Les pays de l'Est ont été la principale direction vers laquelle les véhicules ont été exportés, avec 19,3 % des ventes, 10,4 % en Europe du sud et 8,6 % dans les autres régions d'Europe.

Les ventes hors d'Europe sont également en recul, avec 7,8 % des ventes, alors qu'elles ont représenté 17,1 % en décembre 2024. Les mises en location à 7,9 % et les reprises constructeurs à 4,3 % sont restées stables.

ÂGE DES TRACTEURS

	DÉC-25	JUIN-25	DÉC-24	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	15 %	21 %	16 %	18 %
4 À 5 ANS	49 %	46 %	49 %	45 %
6 ANS ET +	36 %	33 %	35 %	37 %

ÂGE DES PORTEURS

	DÉC-25	JUIN-25	DÉC-24	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	14 %	23 %	10 %	10 %
4 À 5 ANS	21 %	15 %	18 %	20 %
6 ANS ET +	65 %	62 %	73 %	70 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRIS TRACTEURS

	DÉC. 25	JUIN 25	DÉC. 24	MOY. 5 ANS
-DE 120 000 KM	57 %	73 %	63 %	54 %
120 000 KM ET +	43 %	27 %	37 %	46 %

DESTINATION DES VO

	DÉC-25	JUIN-25	DÉC-24	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	8 %	5 %	5 %	6 %
FRANCE (UTILISAT.)	42 %	35 %	37 %	44 %
EUROPE	38 %	45 %	39 %	39 %
HORS EUROPE	8 %	11 %	17 %	7 %
AUTRES	4 %	4 %	2 %	4 %

Source : Enquête OVI

06 PRÉVISIONS 2026

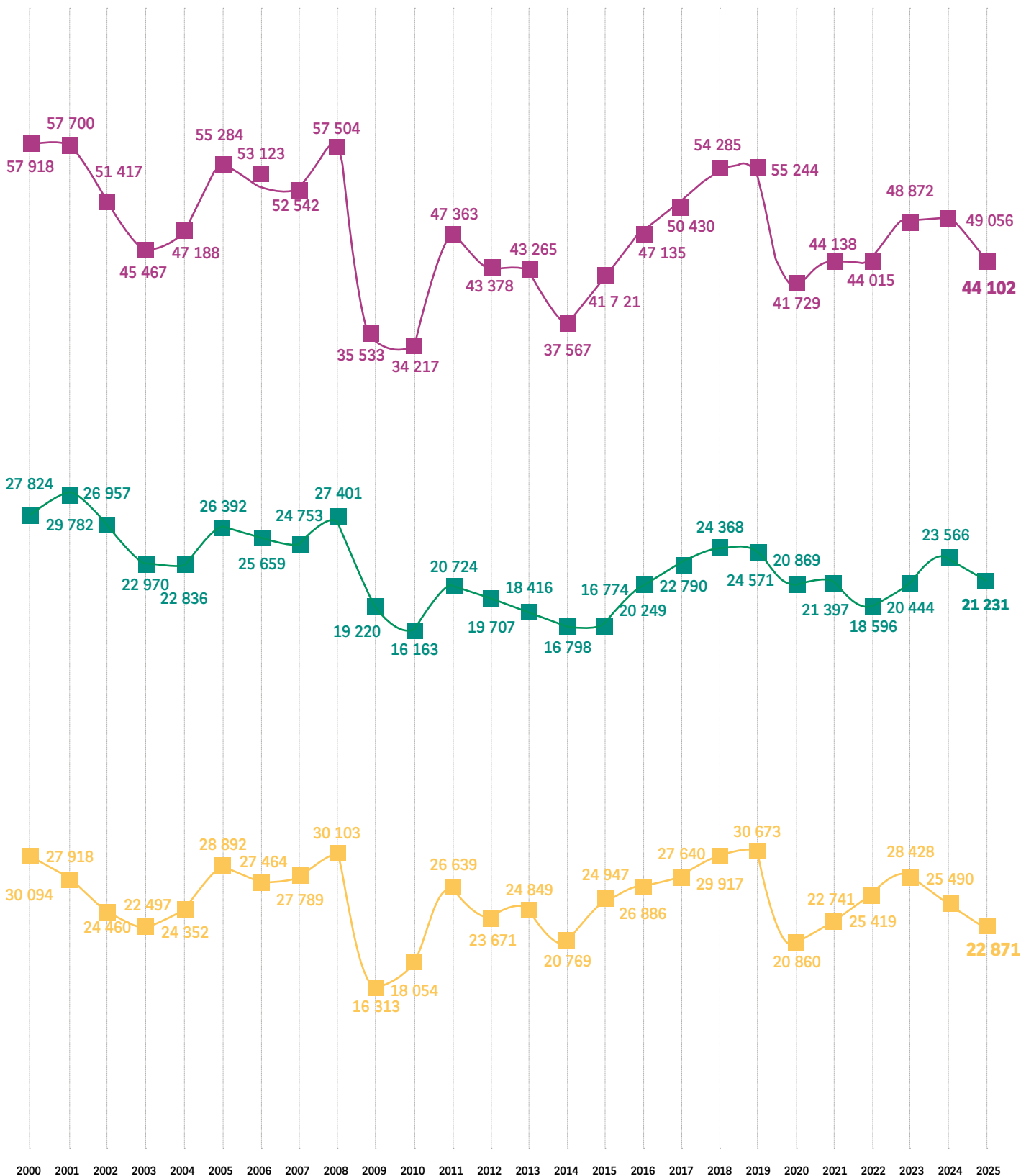


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 T

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



HYPOTHÈSES 2026

Le nécessaire renouvellement des flottes, notamment retardé par l'attentisme lié au pessimisme économique, a relancé les commandes en 2025, qui produiront les immatriculations de 2026.

L'enquête « Experts » de l'OVI affiche des carnets de commandes de tracteurs neufs en nette augmentation, avec une hausse moyenne de 24,2%, ce qui pourrait donner un début d'année dynamique. Les carnets de commandes des porteurs ont, eux aussi, augmenté dans une moindre proportion, puisque la hausse moyenne affiche +5,3%.

Les commandes de VUL neufs chez les concessionnaires sont en augmentation de +8,6%.

Par ailleurs, les effets négatifs du Covid et de la crise des composants sont désormais derrière nous et cela marque le retour à des délais de livraison normalisés.

Dans le TRM, l'activité reste fragile, avec un niveau d'activité stable vs 2024 et le rebond attendu dans le BTP, autour de 2,6%, est modéré.

Enfin, si les élections en elles-mêmes ne créent pas de volume, les décisions politiques qui les accompagnent déclenchent -ou bloquent-les immatriculations. Avec un effet géographiquement limité, sans impact sur le transport longue distance ou les grands parcs privés de tracteurs, les municipales influenceront surtout les investissements locaux (voirie, propreté, réseaux, bâtiments publics), les politiques de ZFE et évidemment, les flottes des collectivités.

PRÉVISIONS 2026

	VOLUME 2025	Δ VS 2024	FOURCHETTE BASSE		FOURCHETTE HAUTE	
			VOLUME 2026	Δ VS 2025	VOLUME 2026	Δ VS 2025
TRACTEURS	22 870	-10,5 %	23 980	5 %	25 261	10 %
PORTEURS	21 249	-9,2 %	20 020	-6 %	21 089	-1 %
TOTAL	44 119		44 000	0 %	46 350	5 %

EN CONCLUSION

Si 2025 a vu, comme attendu, un recul des immatriculations pour la deuxième année consécutive, nous anticipons en revanche pour 2026 la fin de la baisse avec une année stable, voire une croissance des immatriculations de 5 %, portée entre autres par le nécessaire renouvellement des flottes. Avec un parc de camions électriques qui va atteindre presque 2 000 unités, le marché de l'électrique va croître de façon importante grâce à une conjonction de facteurs accélérateurs, en particulier des TCO proches ou comparables au diesel sur certains usages.

BNP PARIBAS MOBILITY : UN ÉCOSYSTÈME UNIQUE D'OBSERVATOIRES POUR COMPRENDRE LA MOBILITÉ DE DEMAIN

OBSERVATOIRE
Cetelem



VISION PARTICULIERS

Étudie les comportements, attentes et évolutions de la mobilité des particuliers en France et à l'international, avec un regard sur les usages, le pouvoir d'achat et les choix de consommation.



VISION ENTREPRISES

Analyse les pratiques de mobilité des entreprises en Europe et dans le monde : gestion de flottes, politiques de mobilité des collaborateurs, adoption des nouvelles technologies et transition vers des solutions plus durables.



VISION INDUSTRIELS ET TRANSPORTEURS

Apporte un éclairage sur les dynamiques du transport industriel : tendances du marché du véhicule industriel, transition énergétique des flottes professionnelles et évolutions des chaînes logistiques.

> Un écosystème d'observatoires qui croise les usages, les pratiques et les dynamiques industrielles pour offrir une lecture transverse, et cohérente du marché, afin d'éclairer les trajectoires vers une mobilité plus durable.

BNP PARIBAS MOBILITY : CALENDRIER DES OBSERVATOIRES 2026

OBSERVATOIRE CETELEM DE L'AUTO

Conférence de presse qui présente l'analyse de l'évolution des comportements automobiles des particuliers en Europe

ARVAL MOBILITY OBSERVATORY

Baromètre annuel « Flotte et Mobilité » réalisé auprès d'entreprises de 22 pays européens interrogées sur leur politique de mobilité, l'adoption d'énergies alternatives pour leur flotte de véhicules et leur mode de financement

Janvier
(14 janvier 2026)

Juillet
(1^{ère} semaine de juillet)

Décembre 2025
(2 décembre)

OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

-Publication des résultats 2025 et perspectives 2026 sur le marché du véhicule industriel
-Conférence de presse

Mars
(fin mars)

OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

Publication des résultats du 1^{er} semestre 2026 avec un communiqué de presse

#BNPParibasMobility
#BNPParibasArtegy



BNP PARIBAS
ARTEGY

Equipment finance for a changing world*

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