

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Décembre 2025

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

France	milliers de véhicules		prévisions		
	2023	2024	2025	2026	2027
VUL < 5,1t	379	381	364	372	380
dont Fourgonnettes	90	92	86	87	89
dont Fourgons&châssis	202	216	218	220	222
VI ≥ 5,1t	49	49	44	45	46
Porteurs	20	24	21	21	21
Tracteurs	28	25	23	24	25
SR&R	22	18	17	19	20

évolution annuelle (%)	prévisions				
	2023	2024	2025	2026	2027
9	0	-4	2	2	
32	2	-7	2	2	
-3	7	1	1	1	
11	0	-11	3	2	
11	15	-12	2	0	
12	-10	-11	3	4	
-5	-18	-7	11	6	

Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	17,1	18,4	12,2	14,3	14,9
Porteurs ≥ 5,1t	5,4	5,7	4,6	5,1	5,4
SR&R	2,4	2,2	2,7	2,9	3,0

-9	7	-34	17	4
-2	4	-19	11	6
-23	-7	22	9	3

Dry fret (Rigides, PLSC)

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

28	9	-16	4	2
-8	-25	-11	13	9

Frigorifiques

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

-2	24	-11	1	2
32	45	-10	-7	-4
12	-7	-13	10	0

Europe de l'ouest *	milliers de véhicules		prévisions		
	2023	2024	2025	2026	2027
VUL ≤ 3,5t	1 701	1 817	1 649	1 697	1 750
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	332	325	291	298	302
SR-R	170	156	152	155	160

évolution annuelle (%)	prévisions				
	2023	2024	2025	2026	2027
16	7	-9	3	3	
21	-2	-11	2	2	
-11	-8	-3	2	3	

Europe de l'est **	milliers de véhicules		prévisions		
	2023	2024	2025	2026	2027
VUL ≤ 3,5t	157	166	154	162	167
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	84	68	74	76	77
SR-R	50	37	46	49	50

évolution annuelle (%)	prévisions				
	2023	2024	2025	2026	2027
12	6	-7	5	3	
8	-20	9	3	2	
-1	-26	25	8	2	

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

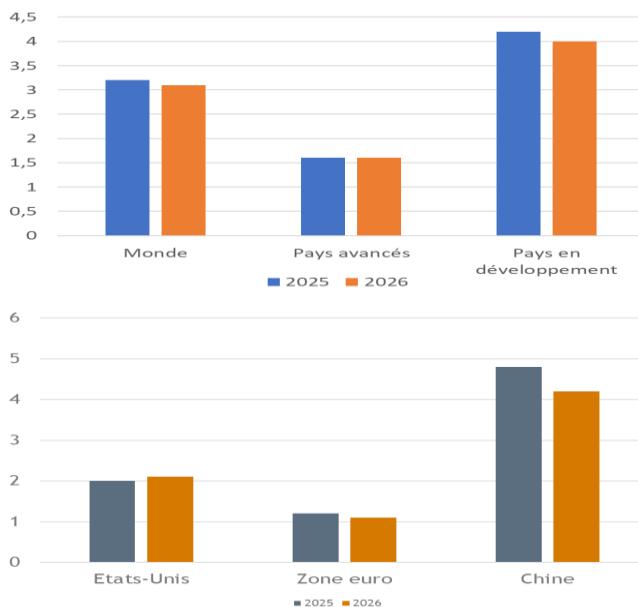
** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BDO Advisory/FFC décembre 2025

Perspectives économiques : la croissance mondiale résiste

La croissance mondiale est légèrement repartie en raison d'un niveau de droits de douane américains effectifs moins importants qu'anticipé (selon les annonces du mois d'avril 2025), et de l'**explosion de l'investissement dans l'IA malgré le risque d'éclatement de bulle**. La croissance mondiale devrait s'élever à 3,2% en 2025 et à 3,1% en 2026. Les échanges internationaux ont été moins impactés que prévu par les droits de douane en raison de la constitution importante de stocks en 2025. De nombreux Etats continuent de mener une politique budgétaire expansionniste afin de stimuler la consommation des ménages malgré la dégradation des finances publiques et la hausse des taux de refinancement de leur dette. La prévision de taux de croissance est plus élevée dans les pays en développement (+ 4,2% en 2025 et + 4% en 2026) que dans les pays avancés (+1,6% en 2025 et en 2026). Les risques perdurent concernant les politiques restrictives en termes de flux migratoires qui peuvent affecter la productivité. Le taux d'inflation se stabilise au niveau mondial pour s'élever à 4,2% en 2025 et 3,7% en 2026.

Perspectives de croissance (%), Source : FMI, octobre 2025)



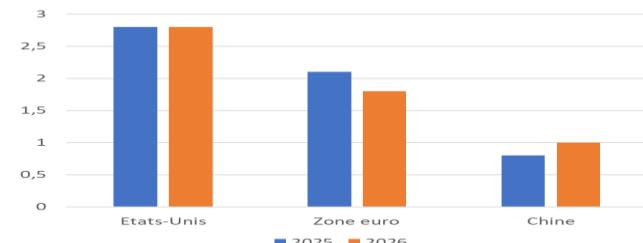
Les tensions inflationnistes augmentent aux Etats-Unis (2,8%) et dans la zone euro (2,1%) et restent faibles en Chine (0,8%) en 2025. Les tensions inflationnistes aux Etats-Unis concernant le logement et les services. Les droits de douane augmentent les prix des biens manufacturiers ayant un impact à la baisse sur la consommation des ménages. De plus, les politiques anti-immigration augmentent les tensions sur le marché de l'emploi et les salaires.

La Zone euro connaît un ralentissement de son taux d'inflation à + 2,1% en 2025 et à +1,8% en 2026 en raison de la baisse des prix de l'énergie. Néanmoins, les tensions sur la dette augmentent le coût de refinancement des pays et la charge d'intérêt.

La Chine connaît un taux d'inflation faible qui devrait progresser en 2026 en raison de la hausse des droits de douane. Son taux devrait s'élever à +0,8% en 2025 et 1 % en 2026.

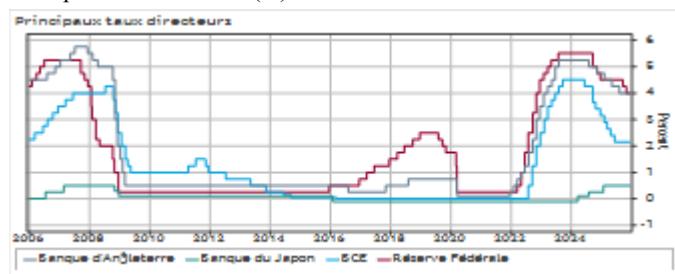
L'accord US-Chine fixe à 30 % la surtaxe américaine sur les produits chinois, tandis que les taxes de Pékin sur les produits américains s'élèvent à 10%.

Prévisions d'indice des prix à la consommation (%), Source : FMI, octobre 2025)



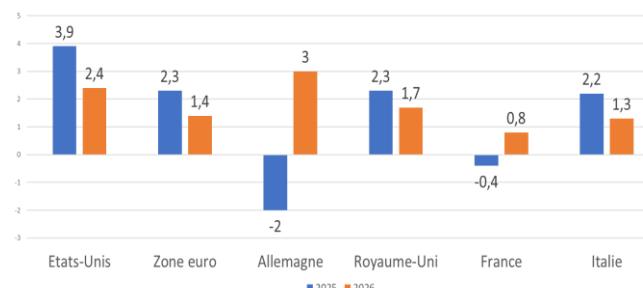
La Réserve fédérale américaine a abaissé ses taux d'intérêt d'un quart de point mercredi 10 décembre 2025 pour la troisième fois consécutive, les ramenant dans une fourchette comprise entre 3,50% et 3,75%. **La Banque centrale européenne (BCE) a opté pour un statut quo au mois de décembre 2025.** Son principal taux, le taux de rémunération des dépôts auprès de la BCE, passe à 2%, le taux de refinancement pour prêter aux banques commerciales recule à 2,15% ; celui de la facilité de prêt marginal 2,4%. La politique de baisse des taux porte ses fruits sur le plan économique : depuis plusieurs mois, la croissance des prêts au secteur privé a accéléré en zone euro : sur un an, les prêts aux entreprises et aux ménages ont progressé de 2,7%.

Principaux taux directeurs (%)



Le taux d'investissement en Europe et particulièrement en Allemagne croît en 2026 à travers l'annonce d'un plan d'investissement allemand de 1000 milliards d'euros sur 10 ans.

Perspectives d'investissement (% de variation en volume ; source : (%), Source : BDO, octobre 2025)



Etats-Unis, Chine et autres pays hors Europe

Les **Etats-Unis** devraient connaître un taux de croissance à +2% en 2025 et +2,1% en 2026. La consommation privée devrait croître à +2,4% en 2025 et à +1,7% en 2026. L'investissement repart, stimulé par l'IA, à +3,9% en 2025 et à +2,4% en 2026 (contre 3,1% en mars 2025). Le taux de

chômage se maintient à 4,3% en 2025 et à 4,5% en 2026. Le taux d'épargne croît également à +4,3% en 2025 et à +4,7% en 2026 illustrant le manque de confiance.

La **Chine** connaît un ralentissement de son taux de croissance à +4,8% en 2025 et à +4,2% en 2026 en raison de la crise du secteur immobilier. Le pays est en surcapacité de production et doit écouter sa marchandise, notamment en Europe et en Asie.

La **Russie** a un taux de croissance qui ralentit à +0,5% en 2025 et en 2026. Le taux d'inflation reste élevé à +9% en 2025 et à +6,5% en 2026. Le solde budgétaire est déficitaire à -1,8% en 2025 et s'élèvera à -1,5% en 2026. La dette publique reste contenue à 20% en 2025 et à 20,5% en 2026. Au **Brésil**, le taux de croissance est en baisse à +2,3% en 2025 et +1,1% en 2026. Le taux d'inflation reste élevé à +5,1% en 2025 et +3,9% en 2026. Le solde budgétaire reste dégradé à -8,5% en 2025 ; -8,3% en 2026 et -7% en 2027.

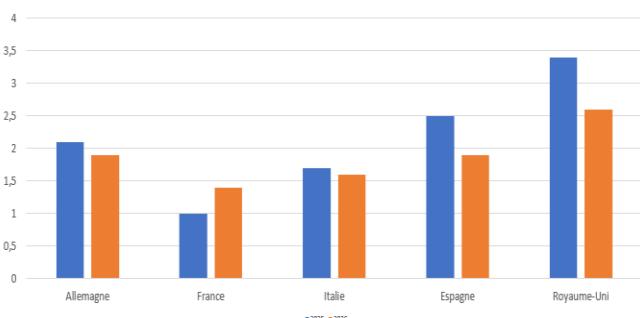
Europe : croissance faible

La **Zone euro** connaît un taux de croissance faible devant s'élèver à +1,2% en 2025 et à +1,1% en 2026. Les tensions commerciales et la perte de compétitivité de l'Allemagne pèse à la baisse sur la croissance.

La Zone euro connaîtra un faible taux de croissance à +1,2% en 2025 et +1,1% en 2026. La croissance de la consommation privée sera modérée (+1,2% en 2025 et en 2026), entretenu par une baisse des taux d'intérêt, et il y aura une reprise de l'investissement. Le taux d'investissement repart stimulé par la relance budgétaire allemande afin d'accélérer la croissance. Le taux d'investissement s'élève à +2,3% en 2025 et à +1,4% en 2026. Le taux de chômage se stabilise (6,3% en 2025 et 2026) en raison de la reprise de l'investissement productif.

L'Europe n'investit pas assez dans certains domaines tels que l'intelligence artificielle. De nombreux pays, dont la France, très endettés et dont la charge de la dette augmente, sacrifient les dépenses d'investissement pour se refinancer sur les marchés financiers. Malgré la reprise de l'investissement, notamment en Allemagne, les volumes restent insuffisants par rapport aux Etats-Unis et la Chine. Le marché européen reste fracturé. Le taux d'épargne s'élève à 15,4%, illustrant le manque de projection vers les dépenses d'avenir.

Prévisions du taux d'inflation (%), Source : BDO, Octobre 2025



Le taux de croissance de l'Allemagne devrait être de +0,2% en 2025 et +1,2% en 2026. La chute de la compétitivité de l'Allemagne en raison des prix des énergies et des salaires, pèse sur la croissance. Les entreprises allemandes continuent de faire face à un problème de demande, bien qu'en légère amélioration. Le plan d'investissement de 500 milliards sur 12 ans devrait stimuler la reprise. **L'Italie devrait avoir un taux de**

croissance à +0,6% en 2025 et à +0,8% en 2026. Le 21 novembre 2025, Moody's a relevé la note de la dette italienne de Baa3 à Baa2. Le pays n'avait pas connu d'amélioration de sa note depuis mai 2002. **En Espagne, la croissance devrait s'élèver à +2,9% en 2025 et à 2,5% en 2026.** Fonctionnant toujours avec le budget de 2023, le gouvernement de Pedro Sanchez n'a toujours pas de budget pour la troisième année consécutive en 2026. Cela n'empêche pas la progression très rapide des dépenses de défense, qui atteindront dès cette année les 2% du PIB et augmenteront encore les prochaines années, avec l'annonce d'un plan d'investissement de plus de 10 milliards d'euros dans la défense. **Le Royaume-Uni devrait avoir un taux de croissance à +1,3% en 2025 et à +1% en 2026.** L'inflation britannique atteint 3,6% en octobre 2025, bien au-dessus de la moyenne de la zone euro. Elle est notamment portée par la hausse des prix de l'énergie.

France : croissance résistante malgré la crise politique

L'économie française devrait croître de 0,7% en 2025, puis de 0,9% en 2026. Le taux de croissance repose sur la consommation des ménages qui repart (+0,4% en 2025 et +1,1% en 2026) et l'investissement, notamment des entreprises, rebondit malgré la crise politique à travers une contribution positive (passant de -0,5% en 2025 à +0,8% en 2026). Les échanges extérieurs se caractérisent par une hausse des exportations (+1,2% en 2025 à +3,1% en 2026) et à un ralentissement des importations (passant de +3% en 2025 à +2,8% en 2026).

L'inflation continue de se modérer et devrait atteindre 1% en 2025 puis repartir à la hausse à 1,3% en 2026 et à 1,8% en 2027 en raison des tensions inflationnistes des droits de douane et de la hausse des prix de l'électricité. Le taux de chômage devrait se stabiliser à 7,5% en 2025, à 7,6% en 2026 et à 7,4% en 2027 en raison de l'absence de visibilité budgétaire, de la demande atone des ménages malgré la reprise de la consommation et de la hausse de la concurrence chinoise dans de nombreux secteurs industriels.

Les finances publiques restent très dégradées. La France a voté le budget de la sécurité sociale et doit encore voter le budget de l'Etat 2026. Le gouvernement Lecornu privilégie la concertation mais les risques d'instabilité perdurent. La Commission européenne suspend la procédure de déficit excessif temporairement. La dette publique s'élèvera à 116,7% du PIB en 2025 et à 119,7% du PIB en 2026. Le déficit public serait de 5,4% en 2025 et devrait baisser à 5% en 2026.

PIB : taux de croissance annuel (en %)

	2023	2024	2025	2026
France	0,9	1,1	0,7	0,9
Allemagne	-0,1	-0,2	0,2	1,2
Italie	1,0	0,6	0,6	0,8
Espagne	2,5	3,2	2,9	2,5
Zone euro	0,5	0,8	1,2	1,1
Royaume-Uni	0,1	0,9	1,3	1,0

Source : BDO Décembre 2025

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

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

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

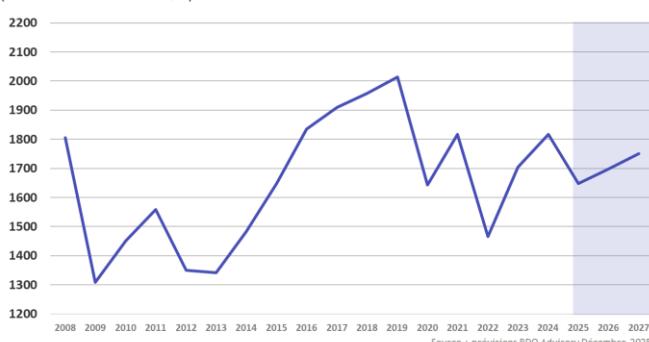
Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont **reculé de 9% sur 11 mois 2025** (27 pays). La plupart des marchés affichent des reculs (hormis Espagne, Belux, Finlande, Pologne, Lituanie) en contre-coup des fortes croissances en 2024 (anticipations GSR-2). Un fort impact réglementaire est à l'œuvre sur le marché néerlandais, qui s'effondre de 80% après l'introduction d'une nouvelle taxe pour les N1 en janvier.

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

La pénétration des motorisations alternatives au gazole s'est établie à 18,5% sur 9 mois, en progression de 5 points en glissement annuel. Pour rappel, les Constructeurs doivent respecter un objectif de -15% d'émissions de CO2 dans leurs ventes européennes en moyenne sur 2025-2027. Les négociations en cours pourraient amener à de nouveaux aménagements autour de cet objectif.

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



Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Les immatriculations neuves ont **baissé de 7,5% sur 11 mois 2025** (27 pays). Tous les marchés de la zone Ouest affichent des reculs (hormis le Danemark). La zone Est progresse de 8%, une croissance tirée par quelques pays (Pologne, Lituanie, Bulgarie, Estonie).

Les nouvelles commandes ne montrent pas d'accélération récente (au Q3-2025) et les modèles n'indiquent qu'un faible potentiel de croissance en 2026 et 2027.

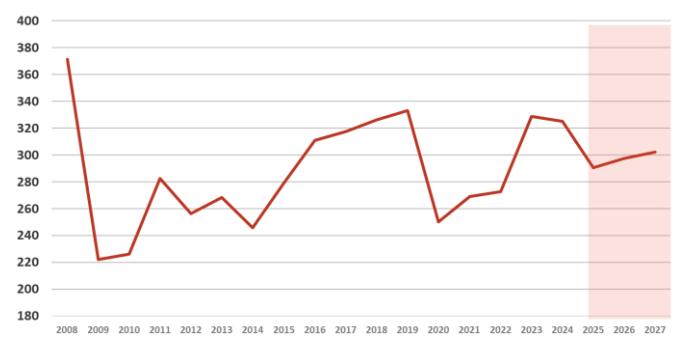
Le marché sera surtout tiré en 2026 par les Tracteurs qui ont déjà amorcé une reprise fin 2025 et sur les marchés de l'est-

européen. Cette dynamique est tirée par le besoin de renouvellement et par la progression attendue de la production industrielle.

La pénétration des motorisations alternatives au gazole s'est établie à 7,1% sur 9 mois, en progression de 2 points en glissement annuel. Les objectifs CO2 des Constructeurs seront respectés en 2025, d'autant que le calcul pour la Longue distance a été revu, permettant de diminuer mécaniquement de 3% les émissions (sur les -15% demandés vs 2019/2020).

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

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



Source : prévisions BDO Advisory Décembre 2025

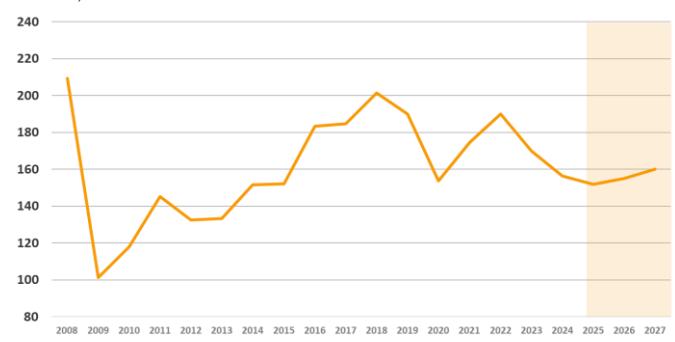
Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont **progressé de 3% sur 11 mois 2025** : -1% sur le panel Ouest (6 pays, dont Allemagne et Belgique en reculs) et +14% sur le panel Est (5 pays, tous en progression sauf la Lettonie).

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

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

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



Source : prévisions BDO Advisory Décembre 2025

Perspectives véhicules neufs France

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

Le **cadre fiscal** n'est pas fixé à date concernant les évolutions possibles du suramortissement véhicules et de la fiscalité carburants ; les biocarburants et le biogaz étant susceptibles d'être pénalisés. Le **sort des ZFE** n'est pas non plus encore décidé ; pour rappel, le signal envoyé par les ZFE avait permis une adoption plus importante de Crit'air E et 1 dans les parcs qu'en moyenne nationale, même si les calendriers de bannissement des Crit'air 3 était trop exigeant au regard du rythme de renouvellement en neuf.

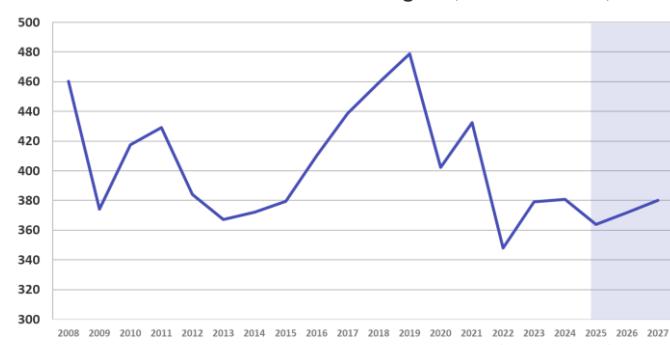
Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves ont **reculé de 6% sur 11 mois 2025**. Le marché est à bas niveau, mais la tendance cvs ne se dégrade plus depuis plusieurs mois. Les gammes compactes des Fourgons tirent le marché total vers le haut (+4%). L'attrition du segment des Dérivés-VP se poursuit, notamment du fait de contraintes réglementaires (-22%) : le niveau moyen de longue période du marché VUL a baissé et les précédents pics historiques ne seront plus rejoints.

Les **nouvelles commandes sont stables à bas niveau** (+0,6% sur 11 mois), indiquant la fin d'un recul entamé mi-2022. Ce niveau historiquement bas s'explique par des investissements très limités dans un contexte de demande finale morose et d'un TCO VUL réhaussé de 16% depuis début 2022, dont +2% sur 9 mois 2025 (source SNTL, OTRE, CNR). La hausse est due au prix des énergies mais aussi aux récentes réglementations sécurité et environnement ayant rendu de nombreux équipements obligatoires dans les véhicules. Les investissements en nouveaux véhicules devraient modérément augmenter d'ici 2027.

Le **marché des BEV progresse** plus rapidement que le marché total (+24%) et atteint 9,5% de pénétration sur 11 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)



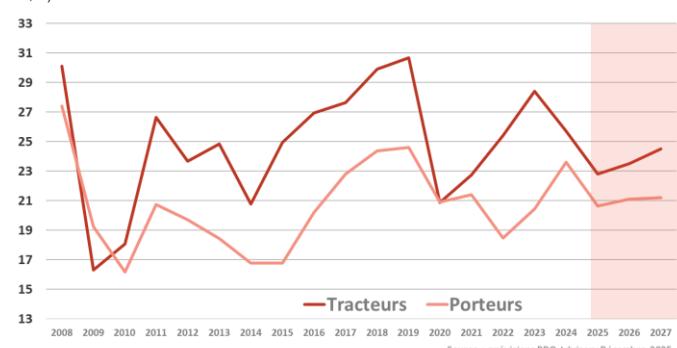
Immatriculations Véhicules Industriels (>5,1t)

Les immatriculations neuves ont **reculé de 13% sur 11 mois 2025**, un rythme similaire en Porteurs et en Tracteurs. Les tendances cvs sont néanmoins opposées : le **marché Porteurs** est en pente baissière, tandis que le marché Tracteur est en reprise. Le parc Porteurs a besoin de **poursuivre son rajeunissement** initié en 2024, afin de permettre de moindres consommations énergétiques : 31% du parc Porteurs et 29% du parc des VASP lourds est âgé de plus de 15 ans au 1^{er} janvier 2025.

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

Les motorisations alternatives n'ont pas progressé en Porteurs en 2025 comparé à 2024.

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



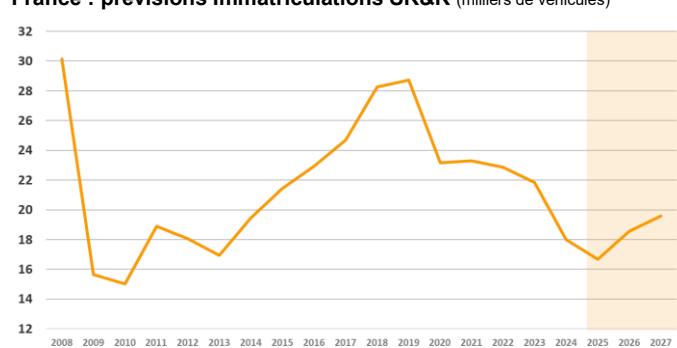
Source : prévisions BDO Advisory Décembre 2025

Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont **reculé de 8% sur les 11 premiers de 2025**, atteignant un le plus bas niveau depuis 2013. Les TKM du pavillon français auront légèrement fléchi en 2025 (après +2,8% en 2024 sur l'activité domestique) et progresserait en 2026 et 2027, ce qui soutiendra la reprise des ventes de SR&R.

A noter qu'en 3 ans (de 2021 à 2024), le pavillon routier français a perdu 0,4 point de part de marché, soit l'équivalent de 14 000 trajets par an sur 500 km. En 2024, les pavillons étrangers ont réalisé 2,3 Mds de TKM de plus qu'en 2021 sur les flux de chargement ou déchargement en France.

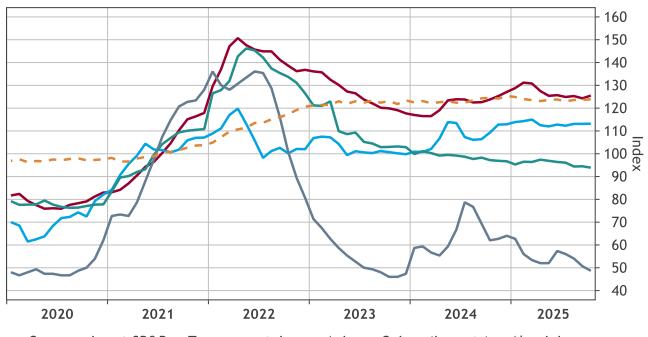
France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



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

Les volumes immatriculés sur le marché français devraient être orientés à la hausse en 2026 en 2027.

France : indices de prix (base 100 en 2021)



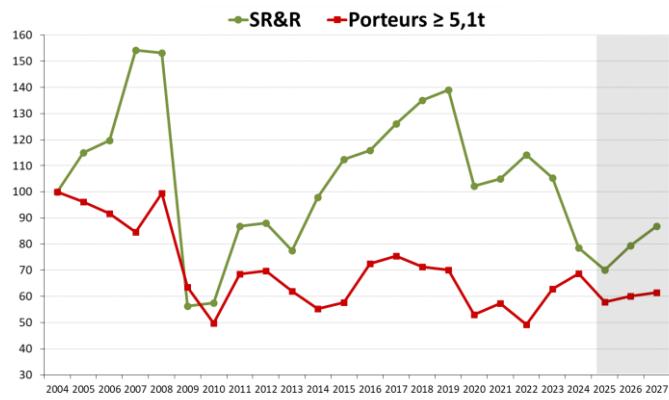
Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont reculé de 13% sur 11 mois 2025, un repli du tant aux SR&R (-11%) qu'aux Porteurs (-16%).

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

Le marché des SR&R rebondirait en 2026 mais restera dans la zone basse des niveaux historiques. La force de rappel devrait jouer plus favorablement à partir de 2027 (renouvellement des années hautes). Les Porteurs resteraient à un bon niveau historique en dépit d'une baisse en 2025.

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



Les immatriculations Bennes ont chuté de 25% sur 11 mois 2025, en raison des Porteurs (-19%) et surtout des VUL (-33%), alors que les SR&R étaient en rebond vigoureux (+23%).

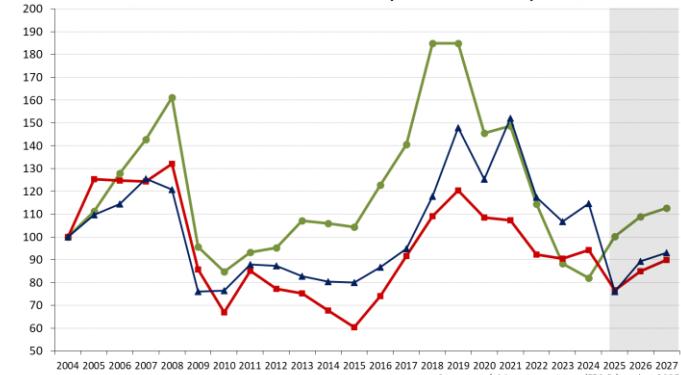
L'activité BTP sera modérément baissière en 2025, mais avec des activités TP en progression. L'année 2026 verra l'ensemble de l'activité du secteur BTP rebondir, grâce à la reprise de l'activité Bâtiment, ainsi qu'à la poursuite de croissance de l'activité TP, à un rythme toutefois ralenti. Ces

tendances se poursuivront en 2027 ; le volume de production sera alors encore très inférieur à celui de 2019.

Ce contexte permettra aux marchés Bennes de rebondir en 2026 en VUL et Porteurs et de poursuivre leur croissance en SR&R. Les volumes atteints seront toutefois encore inférieurs aux volumes moyens de longue période, hormis les Porteurs qui devraient s'en rapprocher.

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

SR&R Porteurs ≥ 5,1t VUL <5,1t



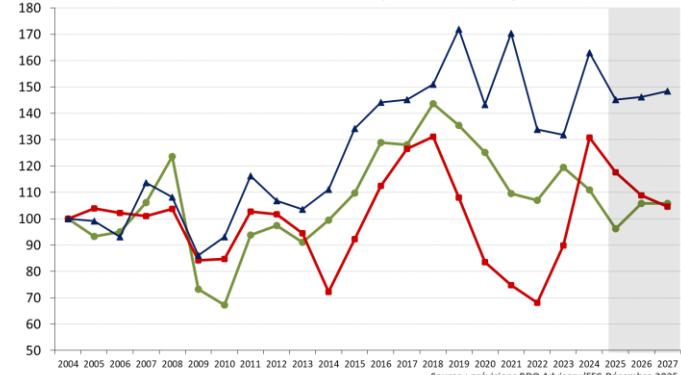
Les immatriculations **Frigorifiques ont reculé de 12% sur 11 mois 2025**, un recul touchant tous les véhicules (-14% en SR&R, -13% en VUL et -9% en Porteurs).

Le transport frigorifique pâtit d'une consommation au foyer de produits alimentaires en recul (de -1,7% en 2024 et de -0,7% sur 9 mois 2025), en raison de l'inflation de plusieurs produits frais et surgelés qui est repartie à la hausse en 2025. La reprise de la consommation des ménages attendue en 2026-27 serait un contexte plus favorable à cette consommation, mais il est également attendu une hausse de l'inflation qui pourrait modérer la reprise. Parallèlement, le transport frigorifique est tiré à la hausse par une activité d'hôtellerie & restauration à haut niveau (+2% sur 9 mois) et qui devrait le demeurer avec le maintien du pouvoir d'achat et l'attractivité du tourisme sur le territoire.

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

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

SR&R Porteurs ≥ 5,1t VUL <5,1t



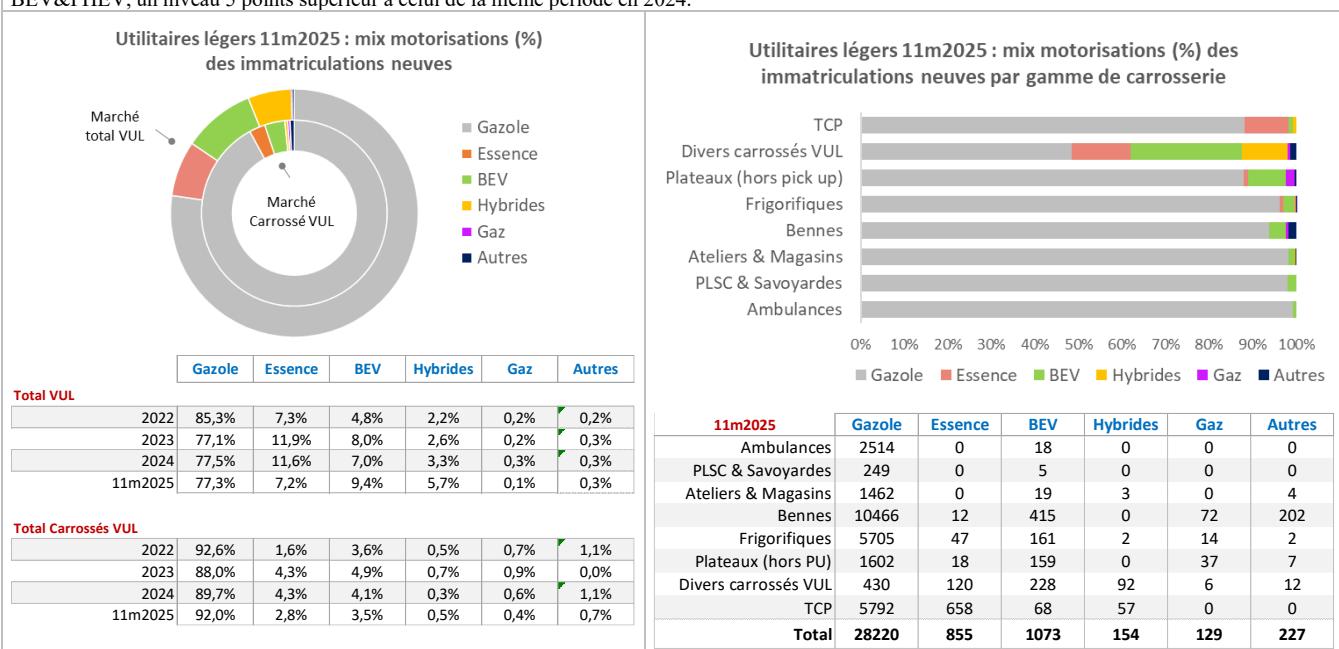
Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Les motorisations alternatives au Diesel représentent 8% des VUL carrossés et 12% des Porteurs sur 11 mois 2025. Comparée à l'année 2024, leur part a reculé : de 1,1 pts en Porteurs et de 2 pts en VUL carrossés. BEV et Essence dominent en VUL Carrossés ; Gaz et Biocarburants dominent en Porteurs.

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

Sur 11 mois, la **pénétration des motorisations alternatives au Diesel s'établit à 22,7% sur le total VUL et à 8,0% sur les VUL carrossés**. Comparée à la moyenne de l'année 2024, la part des VUL carrossés a reculé de près de 2 points ; un recul observé sur toutes les motorisations. Les Bennes et les Divers carrossés représentent 60% des immatriculations de BEV (respectivement 39% et 21%), qui constituent la principale motorisation alternative sur le marché carrossé, bien que n'atteignant que 3,5%.

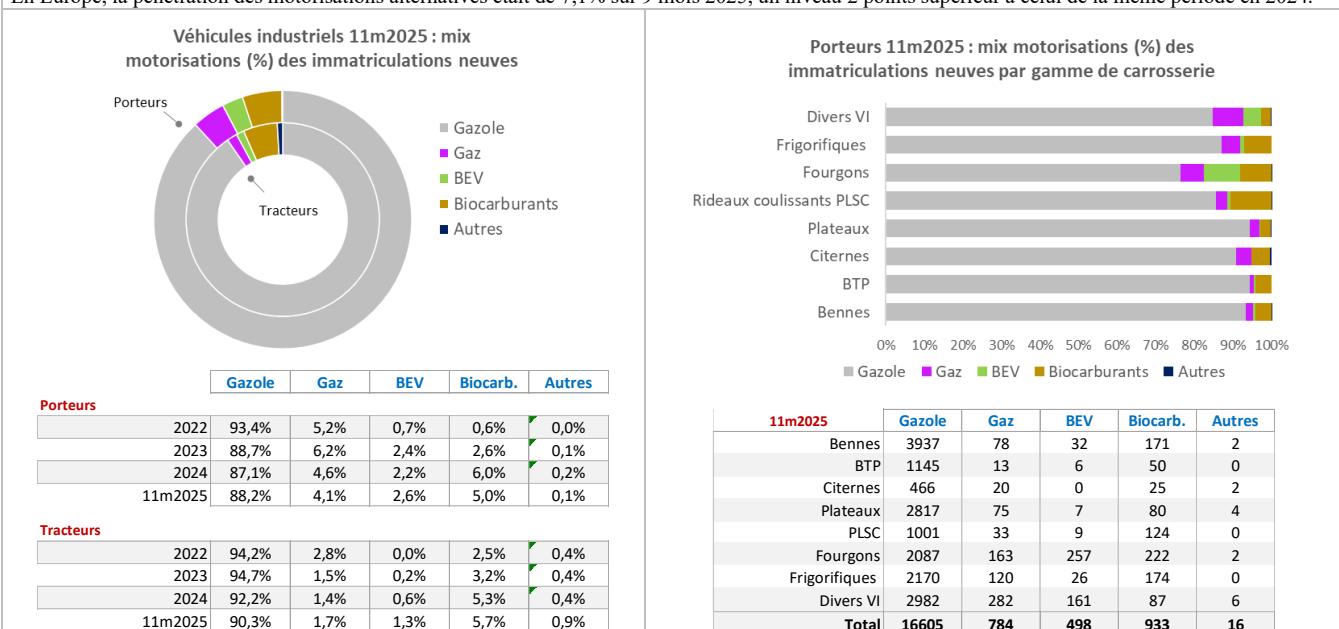
En Europe, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel était de 18,5% sur 9 mois 2025 (soit près de 251 000 VUL $\leq 3,5t$), dont 11% BEV&PHEV, un niveau 5 points supérieur à celui de la même période en 2024.



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

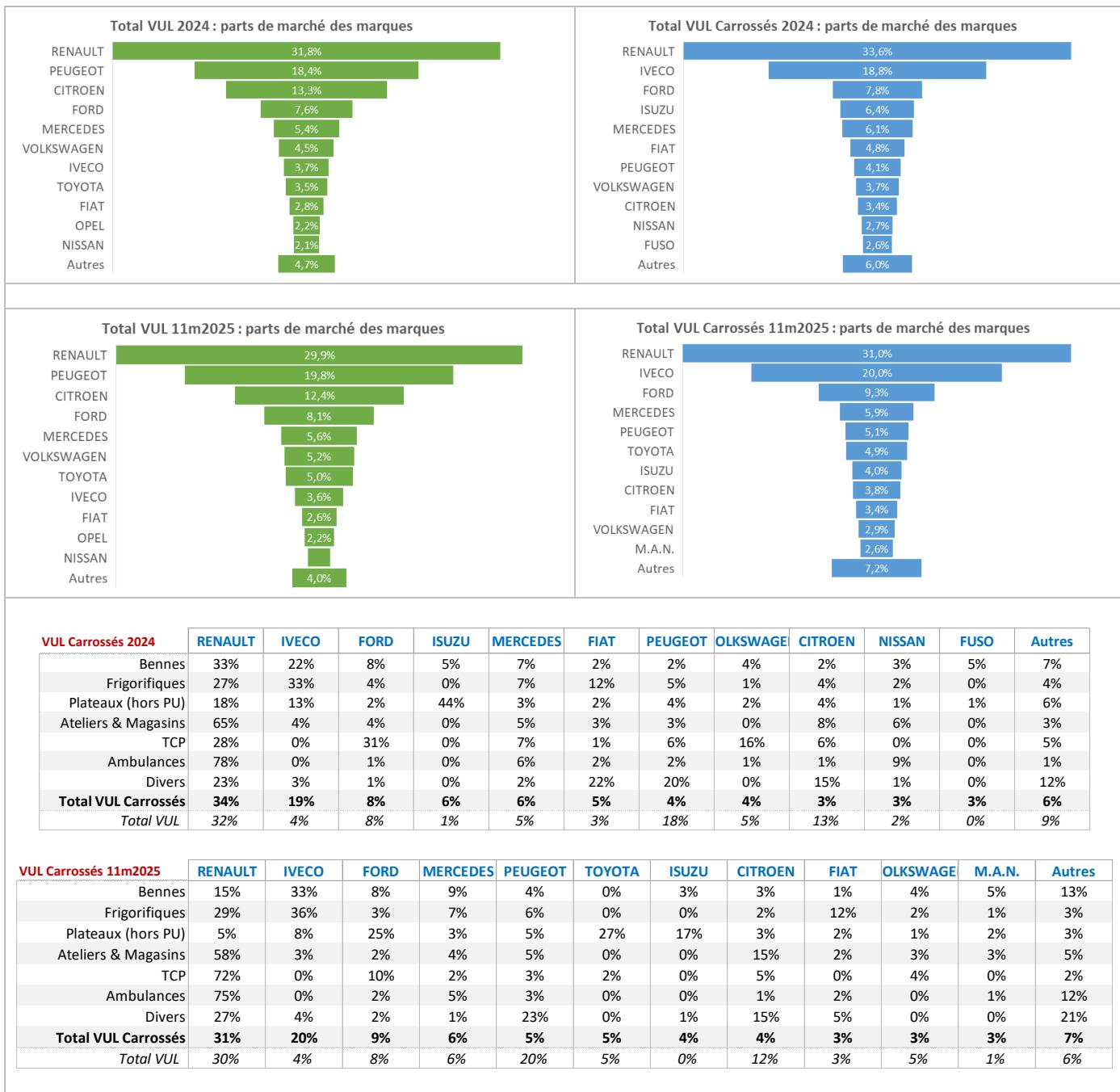
Sur 11 mois, la **pénétration des motorisations alternatives s'établit à 11,8% en Porteurs et 9,7% en Tracteurs**. Comparée à la moyenne de l'année 2024, cette part a progressé en Tracteur (+1,9 pts) et a reculé en Porteurs (-1,1 pt). Si Gaz et Biocarburants dominent sur ces deux marchés, la part des BEV a néanmoins légèrement progressé comparé à 2024, tant en Porteurs qu'en Tracteurs. La gamme Fourgon affiche la plus forte pénétration en motorisations alternatives et le mix le plus équilibré entre Biocarburants, Gaz et BEV.

En Europe, la pénétration des motorisations alternatives était de 7,1% sur 9 mois 2025, un niveau 2 points supérieur à celui de la même période en 2024.



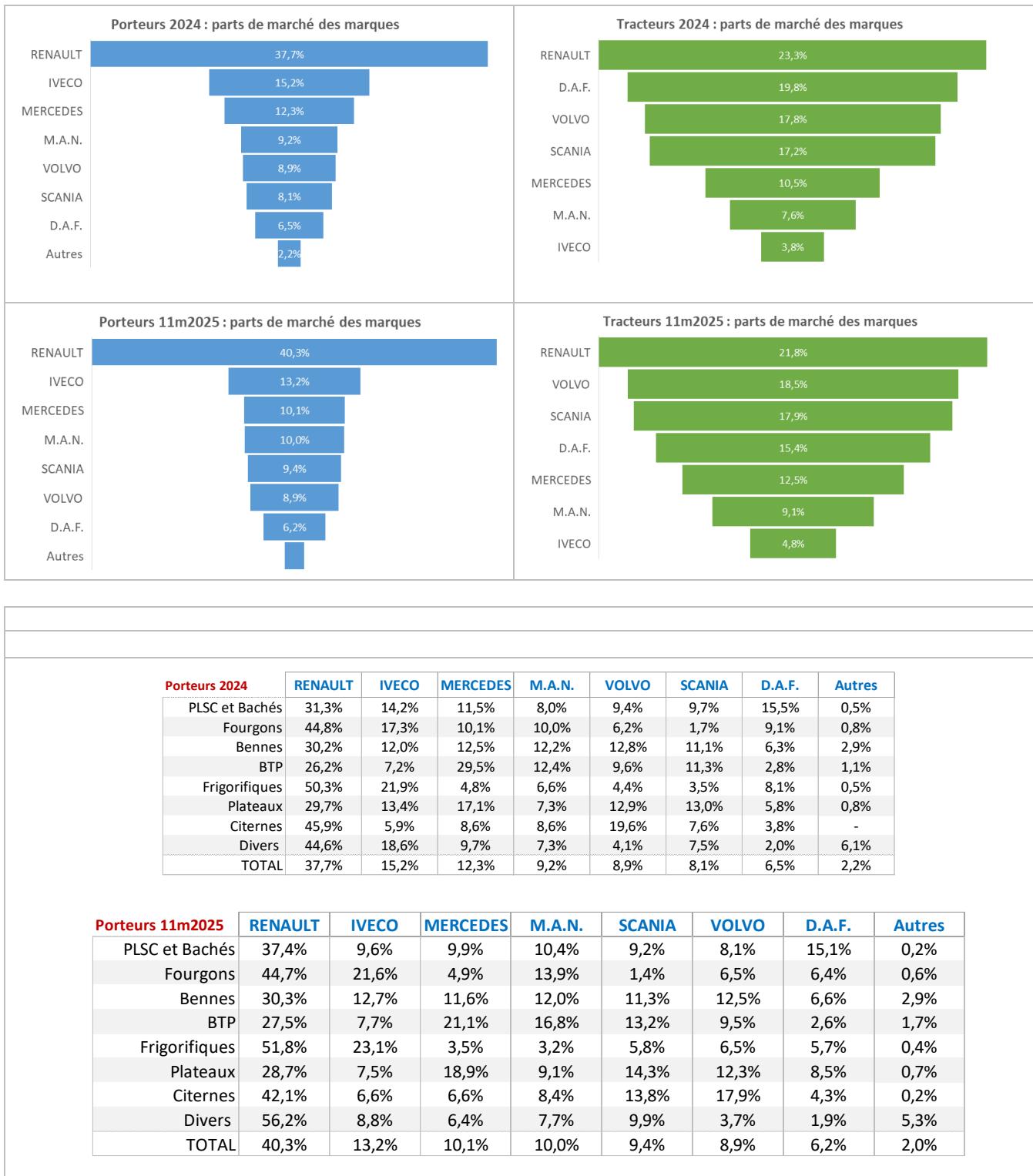
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



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)

