

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Observatoire du Véhicule Industriel – BNP Paribas Artegy Résultats S1 2026 et perspectives S2

Le marché français en perte de vitesse

Paris, le 10 juillet 2026 – Alors que le marché européen des véhicules industriels (VI) a connu une année 2025 en repli, le 1er trimestre 2026 a apporté un net rebond des poids lourds, faisant repasser le marché en croissance sur douze mois glissants, rapporte l'édition semestrielle 2026 de l'Observatoire du Véhicule Industriel. En France, le marché VI recule encore, mais voit les tracteurs repartir quand les porteurs s'effondrent, tandis que le VUL se stabilise sans rebondir.

« À mi-2026, le marché français du véhicule industriel confirme une réalité structurante : l'incertitude n'est plus une parenthèse, mais un paramètre durable de décision. Choc énergétique, hausse du gazole, ralentissement du BTP et fragilité du TRM pèsent sur les marges comme sur l'investissement. Pour l'ensemble de l'année 2026, la prévision retenue de 45 270 véhicules industriels de plus de 5 tonnes traduit une stabilisation haute plutôt qu'un rebond généralisé. La transition énergétique entre par ailleurs dans une phase concrète. Elle entraînera une progression de l'électrique là où les usages sont maîtrisés et un attentisme pour le reste du marché. En définitive, 2026 s'annonce surtout comme une année de transition : le marché ne s'effondre pas, il se recompose autour des usages les plus résilients. » indique **Arnaud Villéger, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel**.

Europe et France : des trajectoires qui divergent

1. L'Europe renoue avec la croissance

Le premier trimestre 2026 a marqué une nette rupture de tendance. Les immatriculations des véhicules de +16 tonnes bondissent de 14,3% dans l'Union européenne (UE) par rapport au T1 2025, à 69 608 unités. La reprise se généralise, particulièrement marquée en Europe de l'Est (+28,6%), au Benelux (+21,4%) et en Espagne (+18,7%).

Une bonne nouvelle pour le marché, le cumul sur 12 mois glissants repasse en territoire positif pour les +16 tonnes dans l'UE, à +2,4% (263 203 immatriculations) à fin mars. Ce rebond s'opère sur une base 2025 particulièrement déprimée, notamment au premier trimestre.

Le segment des +3,5 tonnes suit le même mouvement, avec une hausse générale de 12,1% dans l'UE au T1 2026 par rapport au T1 2025, à 81 766 immatriculations. Seule la France fait exception, en léger retrait sur ces deux segments (-2,6% pour les +16 tonnes et -1,4% pour les +3,5 tonnes).

VI supérieurs à 3,5t (hors cars et bus)	1 ^{er} trimestre 2026		4 trimestres 2025		Moyenne 5 ans	
	Immat.	Var. % 2026/2025	Immat.	Var. % 2025/2024	Immat. 2020 à 2025	Var. 2025 gliss./ Moy5
Allemagne	18 810	+6,9 %	77 431	-12,2 %	83 138	-6,9 %
Espagne	8 231	+17,1 %	30 989	-3,6 %	27 216	+13,9 %
France	11 185	-1,4 %	46 079	-9,0 %	47 691	-3,4 %
Italie	7 549	+5,7 %	27 709	-3,4 %	27 150	+2,1 %
Royaume-Uni	13 604	+12,2 %	54 119	+2,4 %	49 939	+8,4 %
Europe du Nord	5 019	+7,4 %	18 856	-6,1 %	20 246	-6,9 %
Benelux	6 395	+11,7 %	21 260	-26,5 %	24 494	-13,2 %
Europe (27)	81 766	+12,1 %	307 460	-6,2 %	314 561	-2,3 %
Europe de l'Est	21 168	+35,5 %	73 432	+9,3 %	74 160	-1,0 %
dont Pologne	8 397	+32,8 %	29 946	+6,8 %	32 206	-7,0 %
Europe (27) + EFTA + G.B.	97 950	+12,3 %	371 240	-5,3 %	374 887	-1,0 %

Source : AECA / retraitement OVI

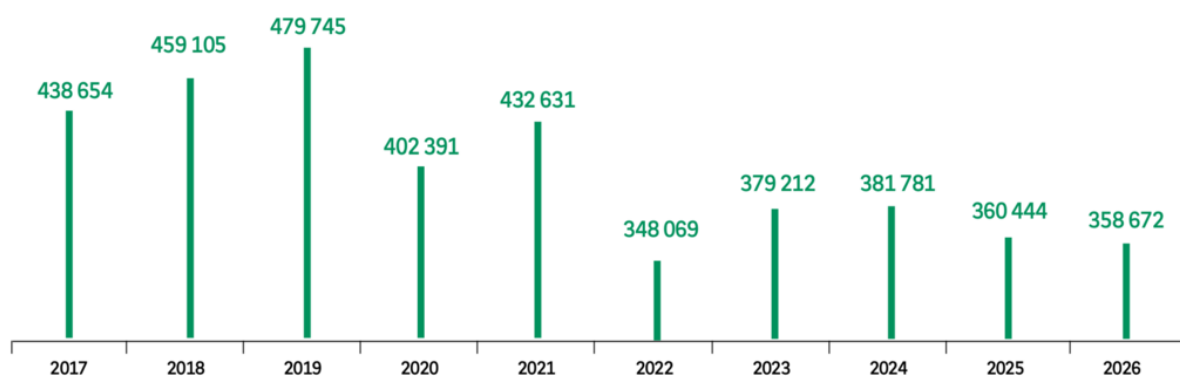
2. France : les tracteurs résistent, les porteurs décrochent

La France a suivi la courbe européenne pour les véhicules +5 tonnes, avec une chute de 10,1% des immatriculations en 2025 par rapport à 2024. Le marché français continue de reculer sur les cinq premiers mois de 2026, avec -4,1% (17 328 unités). Toutefois, cette moyenne masque deux dynamiques opposées sur la période : les tracteurs progressent de 8,7% alors que les porteurs s'effondrent de 16,7%. L'une des explications de la chute des porteurs est que le segment lié à la demande de chantiers suit le décrochage des travaux publics et l'attentisme des collectivités autour des élections municipales.

Le marché français du véhicule utilitaire léger (VUL) semble se stabiliser sur ces cinq premiers mois de l'année, voyant ses immatriculations baisser de seulement 1,2% (146 303 unités) par rapport à la même période en 2025. A noter toutefois que les ventes diffèrent considérablement selon les mois, avec un recul particulièrement marqué au mois de mai (-10,5%). La stabilisation estimée autour des 360 000 unités annuelles traduit cependant une demande contenue et sans renouvellement marqué.

Immatriculations de VUL

2026 - Glissement sur 12 mois à mai



Source : OVI

3. France : les VI carrossés pénalisés par le ralentissement du BTP

Le marché de la carrosserie sur VI poursuit sa chute en 2026, avec un recul de 16,8% à fin mai 2026, soit 7 556 unités immatriculées contre 9 085 à fin mai 2025. Tous les segments sont touchés, entraînant le cumul sur 12 mois glissants sous le creux enregistré pendant la crise sanitaire de 2020. Le mois de mai 2026 incarne une fois de plus l'ampleur du décrochage, avec -14,5% (1 262 unités) par rapport à mai 2025.

Les segments liés aux chantiers (bennes, BTP et plateaux), qui concentrent près de 45% des immatriculations carrossées globales, reculent de 15% à fin mai 2026 (3 432 unités).

contre 4 036 unités à fin mai 2025).

Ce repli est en grande partie dû aux plateaux, qui chutent de 33,7% (à 1 002 unités) sur la période. Les bennes et véhicules de BTP, quant à eux, résistent le mieux avec respectivement -3,4% et -5,1%.

Les métiers du transport de marchandises suivent la même pente générale pour les VI : les fourgons voient leurs immatriculations baisser de 30,5% (1 022 unités), les rideaux coulissants PLSC de 23,3% (411 unités), devant les citernes (-15% à 192 unités) et les frigorifiques (-10,5% à 1 074 unités).

Ce repli général du porteur carrossé contraste avec la bonne tenue des autres segments du poids lourd. Il ne traduit pas un effondrement des immatriculations de VI, mais plutôt une faiblesse spécifique de ce segment, particulièrement sensible à l'investissement des transporteurs de marchandises et au cycle du bâtiment. Le marché assiste à un arbitrage des flottes en faveur de la longue distance. Les premiers mois de 2026 confirment donc l'attentisme des donneurs d'ordre et le report des renouvellements de flotte.

4. France : le VUL carrossé (hors camping-cars) retrouve progressivement des couleurs

La carrosserie sur VUL dédiée au transport de marchandise (hors camping-cars) se redresse modérément sur les premiers mois de 2025, dans un marché global du VUL pourtant déprimé. 18 744 VUL carrossés ont été immatriculés à fin mai 2026, soit +4,7% sur un an (17 895 à fin mai 2025). Un niveau qui reste en deçà du pic de 2018-2019, qui dépassait les 24 000 unités immatriculées.

Le fourgon, principal véhicule de transport léger de marchandises, se stabilise à 97 682 unités (+0,7%). Le segment frigorifique se distingue par une forte hausse (+13,8%), frôlant son record de 2019. Les bennes gagnent 10,3% à fin mai mais restent historiquement faibles, à peine à la moitié du pic de 2019. Les plateaux, quant à eux, tombent à leur niveau le plus bas depuis le milieu des années 2000 en continuant leur recul (-17,2%) ces derniers mois.

Au total, le VUL carrossé lié au transport de marchandises confirme une reprise partielle et très sélective. Elle progresse là où le VI carrossé décroche (frigorifique et benne notamment), sans pour autant retrouver ses niveaux d'avant 2020.

Des perspectives encore contrastées pour la fin de l'année

Le marché VI évolue en 2026 dans une phase de stabilisation fragile, après deux exercices de recul des immatriculations. Une divergence structure toutefois la lecture du marché pour le reste de l'année. Les tracteurs devraient mieux résister, portés par les grandes flottes et les usages longue distance. Quant aux porteurs, ils suivent une trajectoire opposée, davantage exposée au cycle du BTP, aux investissements locaux et au gel des extensions de parc.

Au total, le scénario central privilégie une stabilité du marché en 2026, avec un potentiel de hausse limité si les renouvellements se concrétisent.

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 %

Source : OVI

Au-delà des immatriculations... le défi de la transition énergétique

La transition énergétique s'impose comme un sujet pleinement économique et opérationnel pour le transporteur routier. Pour les exploitants, l'enjeu est de repenser l'ensemble de l'écosystème : usages réels, mode de gestion, financement, etc.

ZFE

- Après plusieurs années de montée en puissance, la situation en 2026 est contrastée, les règles et les réalités de terrain variant fortement d'un territoire à l'autre.
- Pour les entreprises, il est indispensable de vérifier les conditions d'accès à la ZFE concernée, d'anticiper les restrictions et d'identifier les dérogations possibles.
- À horizon 2026, plus de 500 000 véhicules utilitaires et poids lourds pourraient être directement impactés par les restrictions en vigueur.

Électrification des flottes VI

- Le prix d'un poids lourd électrique reste un frein évident, mais ne dit pas tout.
- Les aides publiques, certificats d'économies d'énergie et soutiens à l'infrastructure doivent être examinés très tôt, car ils peuvent modifier l'équilibre du projet.

« Dans un environnement économique marqué par des incertitudes persistantes, notamment dans le secteur du transport, les décisions d'investissement exigent plus que jamais des repères fiables. Face à ce contexte, BNP Paribas Artegy entend pleinement jouer son rôle de conseil auprès des entreprises. Qu'il s'agisse d'accompagner l'électrification progressive des flottes ou de sécuriser l'exploitation des véhicules diesel encore indispensables à de nombreux usages, la Location Longue Durée apporte un cadre particulièrement pertinent. Elle offre aux entreprises une visibilité essentielle : un loyer fixe, une maîtrise du risque technique et aucune exposition à la revente. » conclut **Yaël Bennathan, Directrice générale de BNP Paribas Artegy.**

Télécharger l'étude complète

À propos de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)

L'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) est la structure de veille et d'étude des marchés de BNP Paribas Artegy.

Créé il y a plus de 20 ans, l'OVI présente deux fois par an, une actualisation des prévisions de marché du véhicule industriel et du transport routier de marchandises. L'OVI réalise également des enquêtes auprès d'entreprises utilisatrices et des études de conjonctures sur le marché du véhicule industriel (en France et en Europe). Il coordonne aussi des réunions d'experts du monde du transport. Attentif aux grands défis à venir, l'OVI apporte des éléments d'analyse. Ses travaux font l'objet de publications sous forme de « Panoramas et de Prévisions », attendues par l'ensemble des experts du monde du transport. Aujourd'hui, l'OVI participe tout naturellement aux réflexions menées par les différents groupes de travail sur les enjeux environnementaux.

À propos de BNP Paribas Artegy

BNP Paribas Artegy est une marque de BNP Paribas qui commercialise, depuis plus de 25 ans, auprès des entreprises, des solutions de location avec services et de gestion de parc. Multi-marques spécialiste de véhicules industriels de tout type et de toute énergie, BNP Paribas Artegy accompagne et conseille ses clients dans la définition de solutions sur mesure pour l'externalisation et la gestion de leur parc (Location Longue Durée avec services, Fleet Management, véhicules relais, télématique...). BNP Paribas Artegy gère en France un parc de plus de 9 000 véhicules. BNP Paribas Artegy accompagne ses clients dans la Transition Énergétique de leurs parcs de véhicules industriels.