

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### Résultats annuels 2025 de l'Observatoire du Véhicule Industriel

- **2026 : Renversement de tendance attendu des immatriculations entre 0 % et +5 %, et des conditions favorables à la croissance importante du marché de l'électrique**

Paris, le 14 janvier 2026 – Publication aujourd'hui des prévisions 2026 de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) de BNP Paribas Artegy sur les secteurs du Transport Routier de Marchandises (TRM), des TP et du Véhicule Industriel (VI).

#### A. 2025 : Coup de frein en Europe et en France

##### 1/ Une baisse des immatriculations sur toute l'Europe d'environ -10 %

Les chiffres arrêtés à la fin du troisième trimestre 2025 montrent un recul des immatriculations (3,5t et +) en Europe de -10,3 %. Sur 12 mois glissants, la baisse est de -7,9 % (303 671 immatriculations), recollant avec la moyenne sur 5 ans (2020-2024) de 302 599 véhicules.

L'Allemagne, pays dominant pour les immatriculations de VI de 3,5t et +, s'effondre en repli de -17,9 % sur les 3 premiers trimestres 2025. L'Espagne, après une très bonne année 2024 avec +120 %, recule de -13 %. L'Italie, qui a stagné en 2024 (-0,7 %), recule également de -8 %. L'Europe de l'Est et la Pologne, qui s'étaient fortement repliés en 2024 à -18,9 % et -20,9 %, rebondissent sur les 3 premiers trimestres 2025 à +5,9 % et +3,4 %.

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	+ 22,0 %
France	33 222	- 16,7 %	45 485	- 16,9 %	47 015	- 3,3 %
Italie	20 823	- 8,0 %	26 888	- 9,0 %	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	- 6,0 %	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	+ 5,0 %	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 %

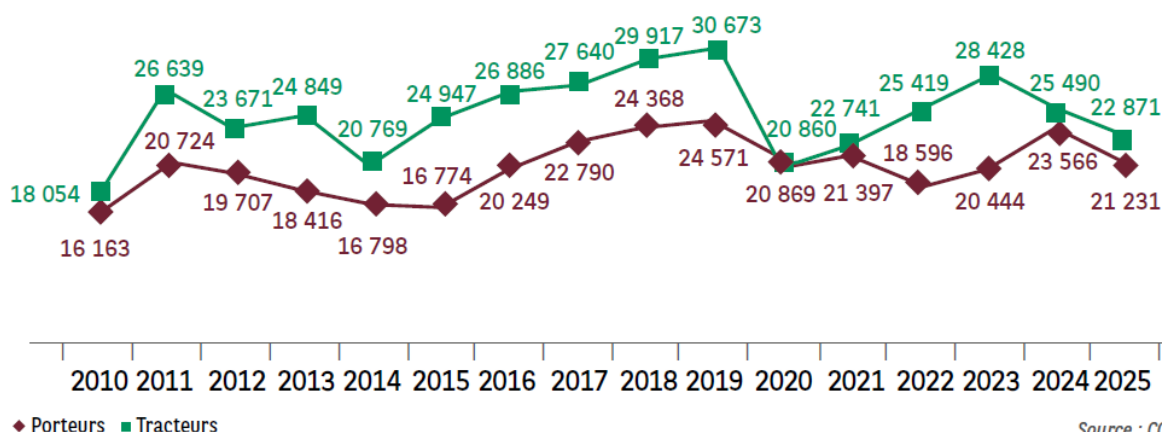
Source CCFA

## 2/ Un marché français en repli à 2 chiffres en 2025 sur tous les segments 3,5t et plus de 5t

Le marché des véhicules industriels de 3,5t et + en France a vu ses immatriculations baisser de -16,7 % pour les 9 premiers mois de 2025, et de -16,9 % sur 1 an glissant à 45 485 unités, soit une baisse de 3,3 % par rapport à la moyenne des 5 dernières années.

Le marché des plus de 5t suit la même tendance. En 2025, les immatriculations totales de VI neufs (>5 t) passent de 48 486 unités en 2024 à 44 119 en 2025, soit près de 4 367 véhicules de moins, en baisse de -9,9 %. La contraction est visible dès le premier semestre et se prolonge tout au long de l'année, malgré quelques mois ponctuellement mieux orientés, dont décembre qui progresse de 20,3 % à 4428 unités dont 166 camions électriques soit 4,2 % des immatriculations. Les porteurs totalisent 21 249 immatriculations sur 2025, soit une chute d'environ -9,5 %. Les tracteurs suivent une trajectoire comparable, à 22 870 unités, soit un recul de -10,3 %.

### IMMATRICULATIONS DE PORTEURS ET DE TRACTEURS 2010-2025



Source : CCFA

### 3/ Un marché français du VUL en repli de 8,1 %

Le marché des véhicules utilitaires légers neufs reste, lui aussi, orienté à la baisse sur les onze premiers mois de 2025. Le cumul glissant passe de 381 781 immatriculations fin 2024 à 356 677 sur les onze premiers mois de 2025, soit un recul de -6,6 %. 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 COVID.

## B. 2026 : Inflexion attendue du marché français ? des immatriculations entre 0 % et +5%

### 1/ Le nécessaire renouvellement des flottes, notamment retardé par l'attentisme lié au pessimisme économique, a relancé les commandes en 2025, qui produiront les premières immatriculations en 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 %. Les carnets de commandes effectifs des porteurs sont, eux aussi, en progression dans une moindre proportion, à +5,3 %. Les commandes de VUL neufs chez les concessionnaires sont en augmentation de + 8,6 %.

8% des investissements concernent le développement des flottes.

### 2/ Des délais de livraison normalisés permettront de transformer les commandes 2026 en livraisons

Les effets négatifs du Covid et de la crise des composants sont désormais derrière nous.

	PRÉVISIONS 2026					
				FOURCHETTE BASSE	FOURCHETTE HAUTE	
	VOLUME 2025	Δ VS 2024	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

## C. Un marché de l'électrique attendu en croissance importante en 2026 grâce à une conjonction de facteurs accélérateurs

Paradoxalement à l'heure où le diesel affiche des prix à la pompe bas - proches de 1,35 €/l - l'enquête anticipe une croissance importante de la flotte de camions et VUL électriques. Cette prévision s'appuie sur les nouvelles tendances structurelles du marché qui incitent à l'électrification des flottes, et notamment :

### 1/ Une offre de véhicule électrique pour chaque usage

Tous les constructeurs européens, sous la pression de l'UE, ont développé une offre couvrant tous les segments, et tous les usages avec des autonomies pouvant atteindre 600 km.

### 2/ Un coût total de détention (TCO) comparable au diesel dans certains cas, porté par :

- Le prix bas de l'électricité
- Les subventions (CEE) maintenues jusqu'en 2030
- Des innovations comme le *smart charging*, qui viennent optimiser le coût de la recharge au dépôt
- L'adéquation du nombre de batteries en fonction de l'autonomie requise par l'usage prévu
- Les formations des conducteurs qui permettent de baisser jusqu'à 10 % la consommation électrique

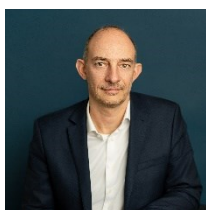
### 3/ Un parc de porteurs diesel vieillissant, de près de 12 ans en moyenne (sources SDES 2024)

La distribution urbaine comme les trajets inter-dépôts se prêtent particulièrement bien à l'électrique, du fait de la forte planification des trajets (et donc des capacités de recharges).

Dans une moindre mesure, la consolidation du secteur du transport donnant naissance à des groupes plus solides, la persistance des enjeux de qualité de l'air et la densification du parc de bornes de recharge soutiendront également cette croissance.

## Conclusion

Cet OVI 2026 met en exergue 2 virages importants. Celui d'un retournement de tendance vers une croissance des immatriculations entre stable et +5 % et d'autre part, l'émergence d'un mix énergétique différent, plus électrique, s'appuyant sur 3 moteurs de croissance structurels. L'arrivée de l'électrique à plus grande échelle dans les parcs va en normaliser l'usage, tout en « produisant » dès maintenant les premiers V.O électriques de demain.



**« 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 poids lourds électriques qui a doublé en 2025 pour 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 »** déclare Arnaud Villéger, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.



« En 2025, les incertitudes économiques et la transition énergétique ont complexifié la prise de décision pour nos clients. Dans une perspective d'inflexion attendue du marché en 2026, ils attendent de nous un accompagnement dans la mise en œuvre concrète des choix qu'ils ont faits dans le cadre de leurs campagnes de renouvellement et leur stratégie de transition énergétique. Ce sera aussi en 2026 notre rôle de loueur de continuer à prendre les risques que souhaitent externaliser nos clients » souligne Yaël Bennathan, Directrice Générale de BNP Paribas Artegy.

---

## CONTACTS

### Presse

Marjorie VIGNAUX | 06 98 50 78 71 – [marjorie.vignaux@bnpparibas.com](mailto:marjorie.vignaux@bnpparibas.com)

Claire NEDJAM | 06 99 11 32 05 – [claire.nedjam@bnpparibas.com](mailto:claire.nedjam@bnpparibas.com)

Florence BASTIEN | 06 61 61 78 55 – [f.bastien@verbatee.com](mailto:f.bastien@verbatee.com)

Jérôme GOAER | 06 61 61 79 34 – [j.goaer@verbatee.com](mailto:j.goaer@verbatee.com)

### Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)

Arnaud VILLEGGER | 07 60 42 47 22 – [arnaud.villeger@bnpparibas.com](mailto:arnaud.villeger@bnpparibas.com)

Pour accéder à la publication de janvier 2026 de l'OVI, rendez-vous sur notre site le 15 janvier 2026

Pour accéder aux éditions de l'OVI 2025, cliquer ici : [OVI | BNP Paribas Artegy](#)

### 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.