

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Juin 2024

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

	milliers de véhicules		prévisions	
	2022	2023	2024	2025
France				
VUL < 5,1t	348	379	398	418
VI ≥ 5,1t	44	49	48	46
<i>Porteurs</i>	18	20	21	20
<i>Tracteurs</i>	25	28	27	26
SR&R	23	22	20	22

	évolution annuelle (%)		prévisions	
	2022	2023	2024	2025
	-20	9	5	5
	-1	11	-2	-4
	-14	11	4	-4
	19	12	-7	-4
	-2	-5	-9	11

Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	18,8	17,1	17,6	18,0
Porteurs ≥ 5,1t	5,5	5,4	5,5	5,6
SR&R	3,0	2,4	2,3	2,7

	-23	-9	3	2
	-14	-2	1	2
	-23	-23	-4	20

Dry fret (Rigides, PLSC)

Porteurs >5t	3,7	4,7	4,7	4,5
SR&R	10,6	9,8	8,4	9,7

	-14	28	-1	-4
	9	-8	-15	16

Frigorifiques

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

	-21	-2	14	0
	-9	32	16	0
	-2	12	-4	3

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
Europe de l'ouest *				
VUL ≤ 3,5t	1 466	1 705	1 793	1 835
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	274	329	303	293
SR-R	171	152	140	154

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
	-19	16	5	2
	2	20	-8	-3
	12	-11	-8	10

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
Europe de l'est **				
VUL ≤ 3,5t	141	157	160	165
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	78	84	66	68
SR-R	51	49	41	44

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
	-13	12	2	3
	12	7	-22	4
	-4	-4	-15	5

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

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

Source : prévisions BDO Advisory/FFC juin 2024

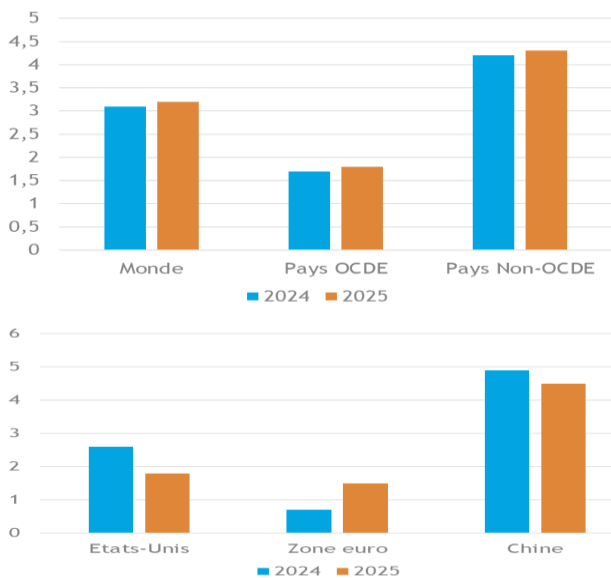
Perspectives économiques : vers un retour progressif de la croissance

La croissance mondiale devrait s'élever à 3,1% en 2024 et 3,2% en 2025. Elle est stimulée par la baisse importante des prix de l'énergie et la reprise de la consommation des ménages. La prévision de croissance est plus élevée dans les pays en développement (+ 4,2% en 2024 et + 4,3% en 2025) que dans les pays avancés (+1,7% en 2024 et +1,8% en 2025).

Les perspectives s'améliorent en raison de la reprise de la demande mondiale et de la forte croissance aux Etats-Unis. De plus, la croissance repart également dans les pays émergents profitant de la reprise des échanges internationaux.

Les politiques budgétaires expansionniste des Etats ont fortement accru l'endettement mondial.

Perspectives de croissance (% , Source : CE, mai 2024)



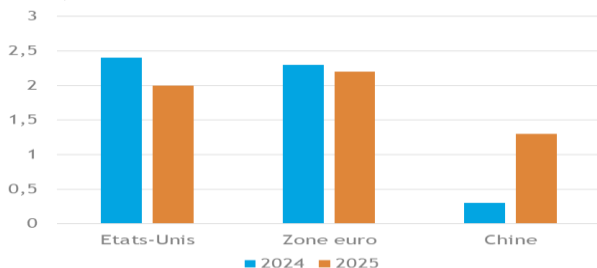
Les tensions inflationnistes ralentissent au sein des trois blocs : aux Etats-Unis (2,4%), dans la zone euro (2,3%) ainsi qu'en Chine (0,3%) en 2024.

Les Etats-Unis, en raison de la hausse des taux, connaissent un ralentissement de l'inflation dans un contexte de plein emploi et de baisse du taux d'épargne des ménages.

La zone euro connaît également une baisse de son taux d'inflation à + 2,3% en 2024 et à + 2,2% en 2025 en raison de la baisse des prix de l'énergie et des denrées alimentaires.

La Chine connaît un très faible taux d'inflation à 0,3% en 2024 et 1,3 % en 2025 malgré la crise du secteur de l'immobilier et le ralentissement de l'investissement privé.

Prévisions de l'indice des prix à la consommation (% , Source : OCDE, mai 2024)

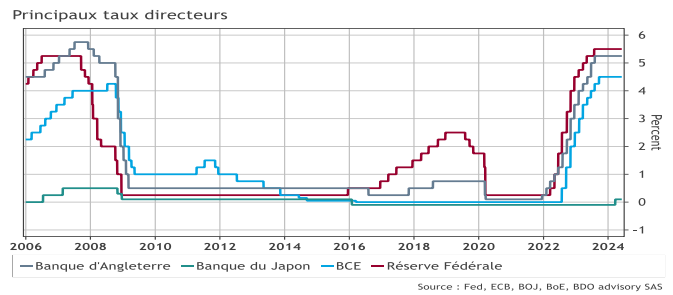


Les politiques monétaires évoluent en raison de la baisse de l'inflation. La Banque centrale européenne (BCE) a annoncé jeudi 6 juin sa décision de baisser ses taux directeurs de 25 points de base. Ils seront donc fixés à respectivement 4,25 %, 3,75 % et 4,50 % pour le refinancement, la facilité de dépôts et celle de prêt marginal.

Depuis septembre 2023, le niveau des taux d'intérêt demeure à un niveau élevé, entre 4% et 4,75%, le principal taux de refinancement pour les banques étant à 4,5%. La BCE reste prudente et il est peu probable qu'elle abaisse (de nouveau) ses taux d'intérêt lors de la réunion de juillet. La thèse de deux assouplissements monétaires serait confortée par les données de ralentissement de l'inflation.

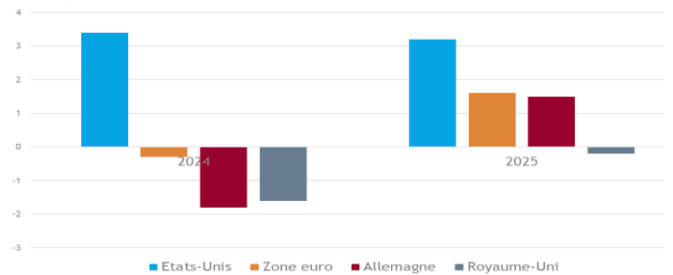
En France, le taux moyen des crédits immobiliers est passé de 1,07 % à 4,12 % entre janvier 2022 et janvier 2024. La baisse des taux devrait desserrer quelque peu les conditions de crédit des ménages et des entreprises.

Principaux taux directeurs - vers une baisse des taux (%)



La hausse des taux impacte fortement à la baisse l'investissement des entreprises en 2024. La faiblesse de l'investissement en Europe ralentit le taux de croissance.

Perspectives d'investissement (% , Source : OCDE, mai 2024, variation en volume, prix de 2019)



Etats-Unis : croissance à bon niveau

Les Etats-Unis devraient connaître un taux de croissance très attractif à +2,6% en 2024 et +1,8% en 2025. La perspective pour 2024 est très largement revue à la hausse en raison du maintien de la demande et du marché de l'emploi.

La consommation privée croît solidement (à +2,5% en 2024 à +1,8% en 2025). **L'investissement explose à +3,4% en 2024 et à +3,2% en 2025.** Le taux de chômage se maintient à 3,9% et le taux d'épargne baisserait à 4% en 2024.

Emergents : ralentissement en Chine

La Chine connaît un ralentissement de son taux de croissance en 2024 à + 4,9% et à 4,5% en 2025 en raison du fort ralentissement du secteur immobilier et de l'investissement privé

La Russie devrait sortir de la récession à +1,5% en 2024. Le taux d'inflation ralentit à 6,4% en 2024. Les finances publiques restent principalement orientées vers les dépenses militaires. La dette publique reste contenue à 18,3% en 2024.

Au Brésil, le taux de croissance est en hausse et devrait s'élever à 1,6% en 2024 ; 1,9% en 2025 et à 2% en 2026. Le taux d'inflation ralentit également et devrait s'élever à 4% en 2024 ; 3,5% en 2025 et 2026. Le solde budgétaire reste dégradé à -7,5% en 2024 ; -6% en 2025 et -5,5% en 2026.

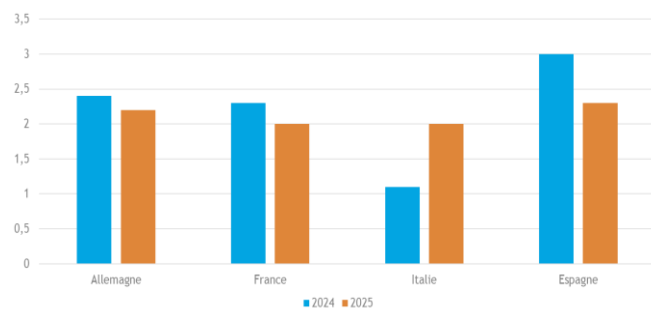
Europe : croissance ralentie

La croissance de la zone euro devrait s'élever à +0,7% en 2024 et +1,5% en 2025. La croissance en cours se maintient en raison de la demande intérieure, mais l'investissement reculera en 2024 avant de repartir à la hausse en 2025 (-0,3% en 2024 à +1,6% en 2025). La consommation privée repart à la hausse (+1,1% en 2024 et +1,6% en 2025), entretenue par le ralentissement du taux d'inflation. Le taux de chômage reste contenu (6,6% en 2024 et 6,4% en 2025) en raison de la reprise progressive de la croissance économique.

Les principaux risques sur la croissance demeurent la progression des écarts budgétaires entre Etats membres à travers les trajectoires de désendettement et la réforme du Pacte de stabilité et de croissance (PSC). **Les taux d'endettement public vont de 28,5% au Luxembourg à 141,7% en Italie en 2024. Ces écarts peuvent remettre en cause la solidité de la zone euro face aux chocs exogènes.**

Les finances publiques restent durablement dégradées en zone euro avec un déficit public à 2,9% en 2024 et 2,3% en 2025. La dette publique devrait s'élever à 91,5% en 2024 et 2025. Enfin, sept pays dont la France rentrent dans une procédure de déficit excessif pour non-respect de la règle des 3%.

Prévisions de l'indice des prix à la consommation (% , Source : OCDE, BDO Advisory, Mai 2024)



La croissance en Allemagne devrait croître de 0,3% en 2024 et 0,6% en 2025. Le ralentissement de l'inflation devrait permettre de stimuler la consommation des ménages mais l'investissement restera faible, les entreprises faisant face à des problèmes de demande qui ne devraient pas se résorber à court terme. Par ailleurs, la confiance des entreprises reste globalement à des niveaux plutôt faibles.

L'Italie devrait avoir un taux de croissance à +1% en 2024 et à +1,1% en 2025. Après une quasi-stagnation de l'activité économique enregistrée au T4 2023 (0,1%), le PIB réel italien a augmenté de 0,3% au T1 2024. Cette faible croissance s'explique par le ralentissement de la production industrielle et des ventes au détail.

En Espagne, la croissance devrait s'élever à +2% en 2024 et à +1,8% en 2025 notamment grâce aux acquis de l'investissement et du commerce extérieur qui surpassent nettement les prévisions au 1T2024. La vitalité du tourisme, la réduction du déficit commercial dans l'énergie, l'amélioration du marché du travail et la résilience du marché immobilier espagnol figurent parmi les moteurs de ces bons résultats.

Le Royaume-Uni devrait avoir un taux de croissance à +0,7% en 2024 et à +1,2% en 2025. Après une croissance quasi-nulle en 2023 plombée par deux derniers trimestres négatifs, l'économie amorce un redressement plus vigoureux que prévu avec un T1 2024 à +0,6%, tiré par le commerce extérieur et l'investissement. La baisse de l'inflation et l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages devrait permettre une croissance limitée mais positive en 2024 et 2025.

France : reprise en 2025

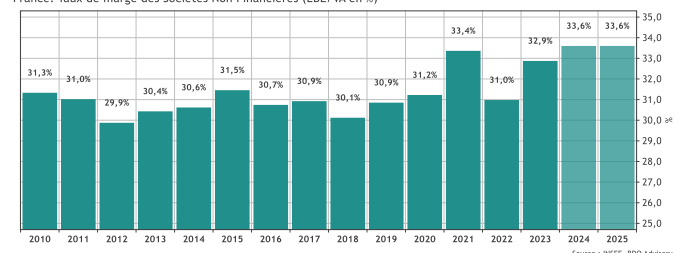
L'économie française devrait croître de 0,8% en 2024, puis de 1,5% en 2025. Cette reprise s'explique notamment par le dynamisme de la consommation des ménages qui repart (+1,2% en 2024 après 0,6% en 2023 puis 1,4% en 2025).

C'est l'investissement notamment des entreprises qui faiblit fortement en raison de la hausse des taux d'intérêt (passant de +0,8% en 2023 à -0,5% en 2024). Il devrait repartir en 2025 à +1,1%. Les échanges extérieurs se caractérisent par une hausse des exportations (1,2% en 2023 à 2,4% en 2024 puis 3,3% en 2025) et une augmentation des importations (passant de -0,4% en 2023 à 1,8% en 2024 et à 3,2% en 2025).

L'inflation continue de se modérer et devrait atteindre 2,3% en 2024 puis 2% en 2025 en raison de l'efficacité de la politique monétaire et du fort ralentissement des prix de l'énergie et alimentaires. **Le taux de chômage devrait augmenter, à 7,7% en 2024 et à 7,8% 2025 ;** en raison du resserrement de la politique budgétaire et du ralentissement de la croissance économique.

Les finances publiques restent très dégradées. La dette publique s'éleva à 113,6% du PIB en 2024 et 115,6% du PIB en 2025. Le déficit public serait de 5,2% en 2024 et baissera à 4,4% en 2025.

France: Taux de marge des Sociétés Non Financières (EBE/VA en %)



	PIB : taux de croissance annuel (en %)			
	2022	2023	2024	2025
France	2,5	0,8	0,8	1,5
Allemagne	1,8	-0,1	0,3	0,6
Italie	3,7	0,7	1,0	1,1
Espagne	5,8	2,4	2,0	1,8
Zone euro	3,4	0,5	0,7	1,5
Royaume-Uni	4,3	0,5	0,7	1,2

Source : INSEE, BDO Advisory

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

L'année 2024 verrait les marchés VUL progresser modérément mais ceux des VI se contracter, en dépit en Poids-lourds d'un bon premier semestre. Sur fond de morosité économique et de renchérissement du prix des véhicules limitant les nouvelles commandes, les facteurs d'offre joueront encore favorablement en VUL sur les reste de l'année (stock de commandes à livrer).

L'année 2025 sera la première année à objectifs d'émissions CO₂ pour les véhicules moteurs (-15%). Les stratégies de Constructeurs seront focalisées sur l'évitement des pénalités financières, quitte à limiter les volumes de ventes. Les SR&R devraient renouer avec la croissance, en phase avec l'amélioration du contexte économique.

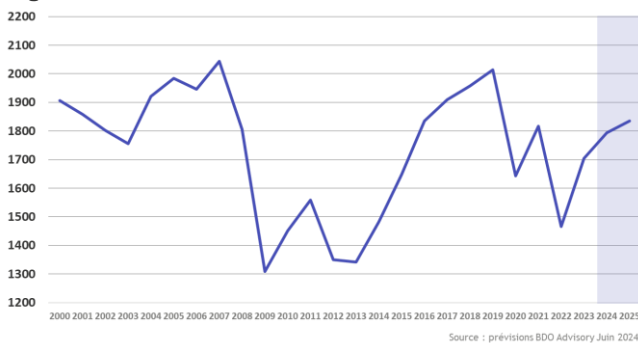
Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont progressé de 12.4% sur 5 mois (27 pays). La quasi-totalité des marchés enregistrent des croissances soutenues (hormis Belux, Finlande, Grèce).

Ce dynamisme est dans la continuité de 2023 et reflète un rattrapage de livraisons de carnets accumulés. Cet effet va s'estomper avec la résorption des stocks et le marché va redevenir en phase avec les nouvelles commandes. Celles-ci sont ralenties mais devraient s'orienter à la hausse en 2025.

Les motorisations alternatives ont affiché une pénétration en recul au 1T2024 comparé à la moyenne 2023 (15% vs 16.5%), mais des volumes en hausse (près de 77 000, soit 10 000 de plus qu'au 1T2023). Les aides publiques à l'achat de motorisations alternatives sont un levier important, mais elles sont fluctuantes, à l'instar de l'Italie qui ouvrira un nouveau programme en juin, mais qui aura été précédé d'une période d'attente. La trajectoire CO₂ européenne actuelle semble en ligne avec l'objectif 2025 de réduction des émissions imposé aux Constructeurs (-15% vs 2021).

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



Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Les immatriculations neuves ont reculé de -1,1% sur 5 mois (27 pays), sous l'effet de plusieurs marchés (Belux, Suède, Finlande, la plupart des pays de l'est).

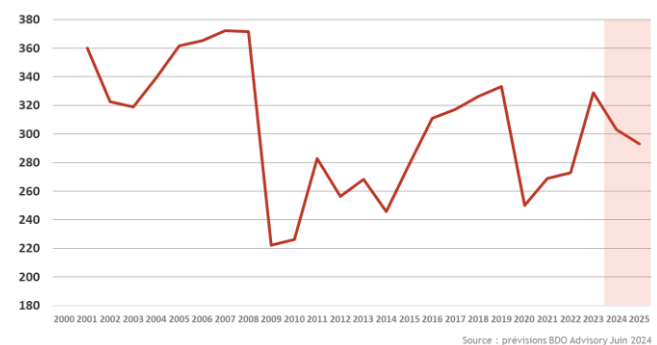
Le marché est toutefois élevé en raison de la poursuite de livraisons de carnets accumulés, surtout en Porteurs, et en raison d'anticipations avant l'entrée en vigueur à partir de juillet des obligations d'équipements GSR (*general safety regulation*). Ce niveau n'est pas en phase avec la demande réelle : les nouvelles commandes sont à bas niveau depuis 4 trimestres (et -24% au 1T2024 ; panel 6 constructeurs), reflétant la baisse effective de la demande de transport

roulier. Le carnet accumulé restant à livrer s'est significativement résorbé mais soutiendra encore quelque peu le marché du S2-2024.

Le marché des motorisations alternatives a stagné en pénétration au 1T2024 comparé à la moyenne annuelle de 2023 (4.7% vs 4.6%), mais avec des volumes supérieurs au 1T2023 (+1200) : 4700 poids-lourds immatriculés, dont 2200 BEV (soit 2.2%). La dynamique est pourtant censée accélérer, d'une part en raison de la mise en œuvre de tarifications CO₂ sur les autoroutes de plusieurs pays (Allemagne, Autriche, Suède, Tchéquie, Hongrie ; puis Danemark en 2025 et d'autres pays par la suite), générant des hausses de coût kilométrique parfois substantielles si le véhicule n'est pas zéro ou faible émission ; d'autre part en raison de l'objectif de réduction des émissions CO₂ imposé aux Constructeurs sur leurs ventes neuves de 2025 (-15% vs 07/2019-06/20). Les aides publiques à l'achat sont un des leviers majeurs, mais elles sont inconstantes, à l'instar de l'Allemagne qui les a suspendues.

Les Constructeurs pourraient limiter les volumes de ventes Diesel en 2025 en cas de risque sur leurs objectifs CO₂ et des pénalités financières associées. La prévision de marché 2025 est donc très incertaine.

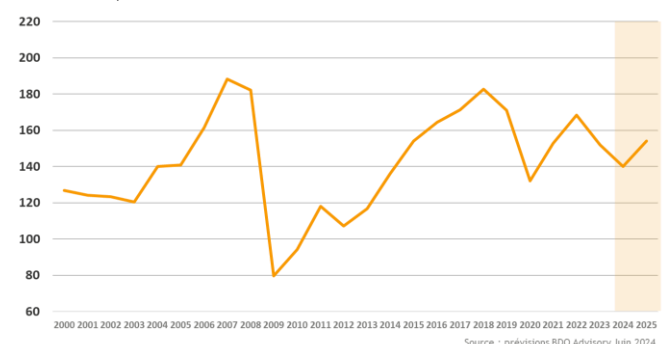
Europe Ouest : prévisions immatriculations Véhicules Industriels (milliers de Tracteurs & Porteurs >3,5t)



Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations ont reculé de -20% sur 5 mois : -16% sur le panel zone Ouest (6 pays, tous en recul sauf l'Espagne) et -32% sur le panel zone Est (5 pays, tous en recul) ; des évolutions cohérentes avec la faiblesse de l'activité (recul des TKM en Europe) qui se répercute sur le niveau d'investissement, facteurs dont les perspectives s'amélioreront en 2025.

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



Perspectives véhicules neufs France

L'année 2024 subit les effets de commandes en baisse depuis plusieurs mois (en raison de la faiblesse de l'activité et du renchérissement du prix, du financement et du coût d'exploitation des véhicules), hormis en VUL où les carnets accumulés continuent de soutenir une partie des ventes.

L'année 2025 serait positive en SR&R et à risque baissier en véhicules moteurs, tout particulièrement en poids-lourds (cf page Europe).

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

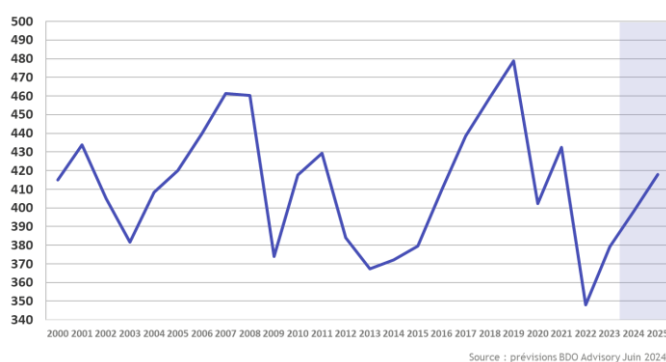
Les immatriculations neuves ont affiché une **croissance de 9% sur 5 mois**, avec une tendance cvs moyenne globalement stagnante depuis 13 mois. Cette tendance est modérément haussière en Fourgons&châssis (+9% sur 5 mois) et à nouveau baissière en Fourgonnettes (-13%), un segment de marché devenu très volatile depuis 2018.

Les **nouvelles commandes sont au plus bas** depuis 2014 (-6% sur 5 mois après un recul de -24.5% en 2023), reflétant la morosité de la demande finale (confiance des entreprises au plus bas depuis 2020) et la hausse significative du TCO advenue en 2022 et qui se poursuit, même si elle ralentit : prix des véhicules neufs à 2.5% sur 4 mois (après +7% en 2022 et +9% en 2023) ; et coûts d'exploitation à +5.5% au 1T (après +11% en 2022 et +4% en 2023), en moyenne Livraison urbaine et Régionale. Le **carnet accumulé** et restant à livrer continue de se résorber, soutenant ainsi les ventes ; il représente encore environ 3 mois cvs d'un niveau moyen de longue période (estimation BDO à 90 000 véhicules).

La **pénétration des BEV marque le pas** (6.7% vs 8% en 2023), en partie liée aux aides publiques amoindrie de 1k€ depuis février et les émissions de CO2 sont en légère hausse (+1.5% sur 5 mois) après deux années de baisse.

Le marché du neuf continuera d'être tiré par les besoins de renouvellement (le parc des Professionnels vieillit depuis 2021). Les volumes 2025 pourrait être limités par les Constructeurs dans le but d'atteindre les objectifs européens de -15% de CO2 (ventes prioritaires en motorisations alternatives et en gammes Dérivés VP & Fourgonnettes).

France : immatriculations Utilitaires Légers (milliers de VUL <5,1t)



Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

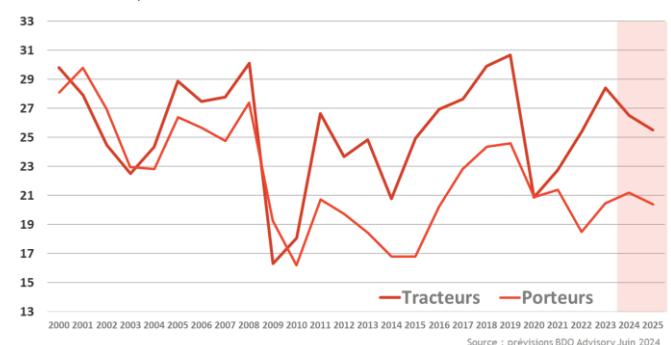
Les immatriculations neuves ont affiché une **croissance de 6.7% sur 5 mois**, avec une dynamique plus soutenue en Porteurs (+9.5% vs +4.5% en Tracteurs), en raison de la poursuite de livraisons de carnets accumulés. Des anticipations réglementaires sont également à l'œuvre (GSR à

partir de juillet. Le niveau cvs est donc très élevé depuis le début d'année, en net décalage avec les volumes d'activité de transport routier de fret ; et avec les tendances d'investissements des transporteurs routiers (trésoreries dégradées depuis 2022 ; parcs sans besoins d'extension compte tenu du niveau d'activité). Pour ces raisons, le **marché va baisser en niveau dans les mois qui viennent**.

A l'instar du marché européen, l'année 2025 s'avère très **incertaine** : le contexte économique sera légèrement plus favorable à une hausse de l'activité et aux nouvelles commandes de véhicules (surtout au cours du second semestre) ; mais les stratégies CO2 des Constructeurs, en vue d'atteindre les objectifs réglementaires européens, pourraient conduire à une limitation des volumes de ventes (priorisation des motorisations alternatives et des gammes légères et intermédiaires).

Le nouvel appel à projet « Ecosystème des véhicules lourds électriques » doté d'un budget 130M€ devrait ouvrir en 2024 ; il pourrait générer 2 200 véhicules, sur la base d'un financement unitaire moyen de 60k€ (900 BEV avaient bénéficié du dispositif de 2023 doté d'un budget de 54M€).

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



Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves **ont reculé de 13.6% sur 5 mois** et le marché n'a pas enregistré de croissance depuis la chute de 2020, au contraire de celui des Tracteurs (0.6 SR&R pour 1 Tracteur sur 5 mois vs 0.9 en moyenne sur 25 ans).

L'année 2025 **renouera avec la croissance**, en raison de l'amélioration de la demande de transport qui va relancer des investissements en renouvellement du parc. Après 2 années de ratio d'achat SR&R/Tracteurs à très bas niveau, le marché devrait connaître un retour vers l'équilibre.

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

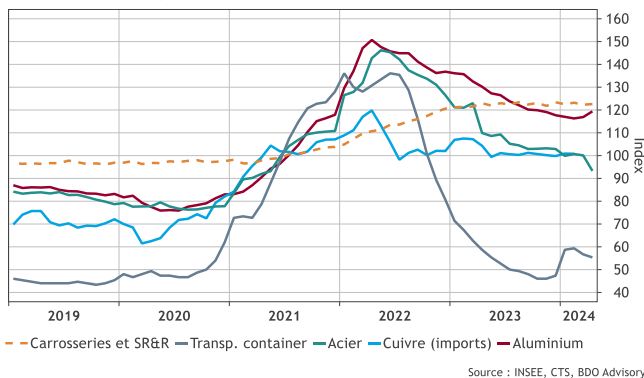


L'industrie française de la construction de carrosseries verrait stagner le nombre de véhicules immatriculés en 2024, toutes gammes confondues, après deux années de recul, avant une **reprise modérée en 2025**.

Les investissements en véhicules neufs demeurent freinés par le renchérissement des prix (inflation des matières premières, nouvelles technologies, nouveaux équipements obligatoires) et la faiblesse de la demande finale.

Le début d'année est marqué sur certains marchés par des effets de rattrapages (livraisons de carnets accumulés) et d'anticipations réglementaires (GSR) ; effets qui ne produiront plus à partir du second semestre 2024.

France : indices de prix (base 100 en 2021)



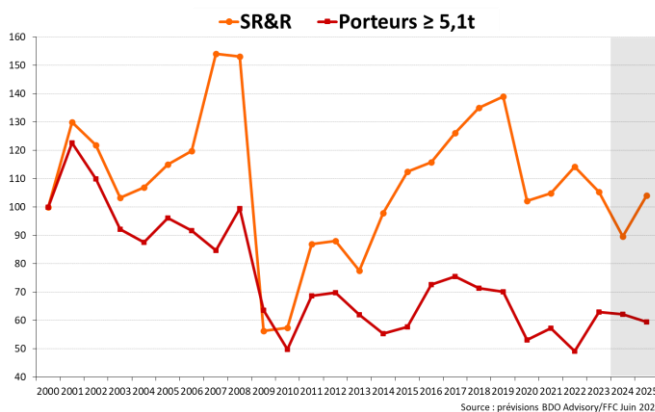
Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont reculé de **13% sur 5 mois**, un repli du aux SR&R -essentiellement PLSC- les Porteurs étant en stagnation.

La demande de transport industriel et généraliste ne devrait pas progresser avant 2025 : la production manufacturière est en effet attendue en croissance très modérée cette année (<0.5%, soit un rythme équivalent à celui de 2023), de même que la consommation des ménages en Biens (à nouveau en recul au 1T 2023 alors que les dépenses de Services ont continué de progresser). La demande de transport devrait à nouveau s'orienter à la hausse en 2025.

Ce contexte sera favorable à un rebond des ventes de gammes Dry fret en 2025 en SR&R.

France : prévisions Immatriculations Dry Fret (indice base 100 en 2000)



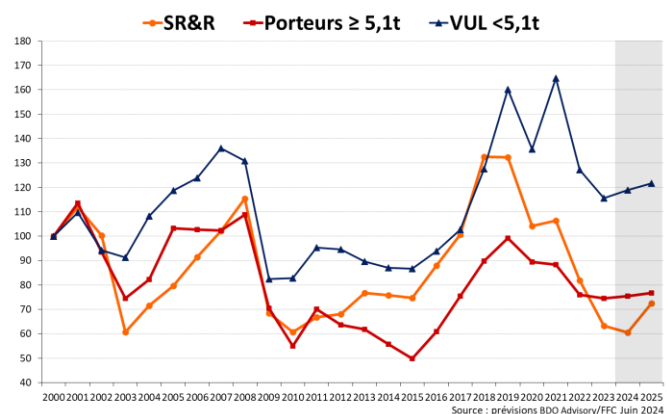
Les immatriculations **Bennes** ont progressé de **4% sur 5 mois**, une croissance due aux VUL, les Porteurs et SR&R

étant en recul avec toutefois une tendance cvs modérément ascendante.

L'activité BTP devrait à nouveau s'inscrire en recul en 2024 et 2025, une tendance imputable aux activités Bâtiments neufs. En revanche, les activités TP et Entretien bâtiment sont attendues en croissances modérées sur la période.

Ce contexte permettra difficilement aux marchés Bennes de connaître des rythmes de croissance soutenue, hormis des effets de rattrapages de livraisons. Un rebond en SR&R pourrait toutefois intervenir en 2025 après 3 années de recul et un marché ayant atteint un niveau très bas. Les risques sont néanmoins baissiers sur la période sur toutes les gammes de véhicules, la faible croissance des TP déjà observée en 2023 n'ayant pas permis de soutenir les ventes de Bennes.

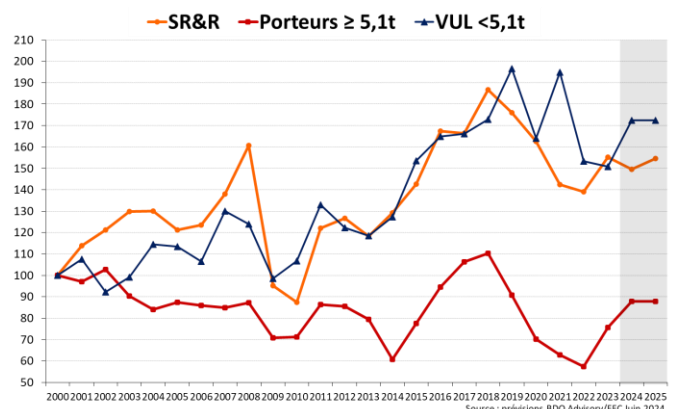
France : prévisions Immatriculations Bennes (indice base 100 en 2000)



Les immatriculations **Frigorifiques** ont progressé de **19% sur 5 mois**, un rebond du aux Porteurs et aux VUL, les SR&R étant en stagnation.

Côté clients/secteurs, le transport frigorifique continuera d'être tiré à la hausse par une activité d'hôtellerie & restauration à haut niveau et qui devrait le demeurer, en particulier en 2024 avec l'impact des JO de Paris. Le transport lié à la consommation des ménages de produits frais et surgelés devrait quant à lui rester contraint en 2024 par une consommation à nouveau en recul (-2.2% au 1T) en raison d'une inflation sur les produits frais et surgelés qui commence à peine à ralentir. La tendance devrait modérément s'améliorer en 2025 et permettrait aux marchés des véhicules de se maintenir à bon niveau.

France : prévisions Immatriculations Frigorifiques (indice base 100 en 2000)

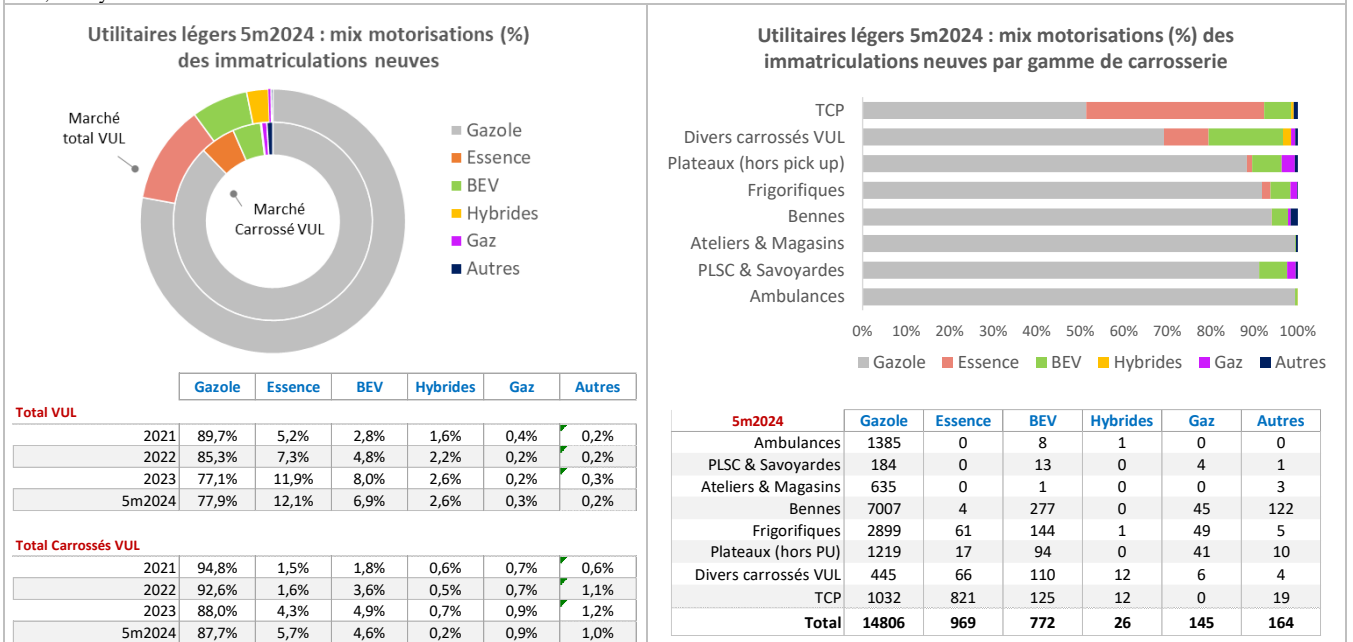


Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Sur 5 mois 2024, les marchés de la carrosserie ont affiché peu d'évolutions en motorisations alternatives au Diesel comparé à la moyenne de 2023. Elles représentaient environ 12% du marché VUL carrossé et 11% des Porteurs. BEV et Essence dominent en VUL Carrossés, Gaz et Biocarburants en Porteurs.

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

Les **motorisations alternatives au Diesel ont très légèrement progressé sur 5 mois en VUL Carrossés** comparé à la moyenne de 2023 (+0.3 pt), au sein d'un marché total VUL où elle a modérément baissé à 22,1% (-0.8 pt). Ces évolutions sont dues au recul de la pénétration des BEV et à la progression de celle de l'Essence. Sur le marché des VUL carrossés, les Bennes représentent 36% des BEV et les TCP 85% des Essence. Au 1T-2024, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel en Europe était de 15% (77 000 VUL ≤3,5t), dont 6.1% BEV&PHEV, 5.3% Essence et 2,2% Hybrides.

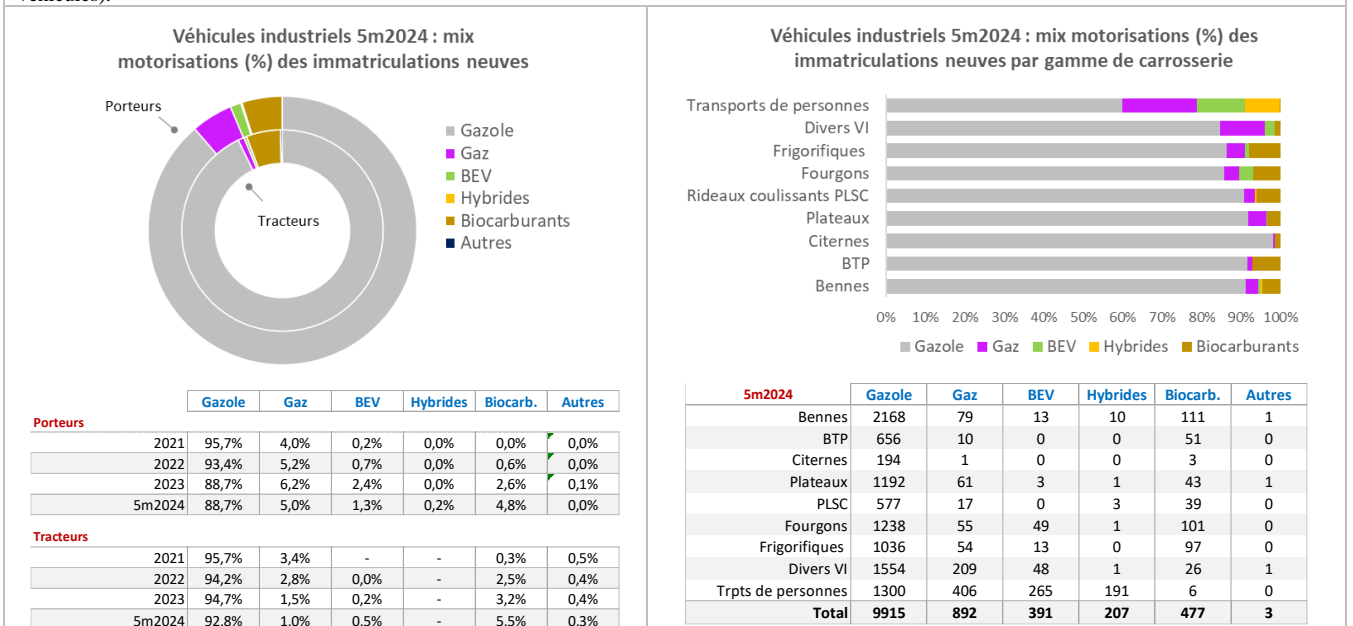


Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)

Les **motorisations alternatives au Diesel ont stagné sur 5 mois en Porteurs** comparé à la moyenne de 2023 et ont progressé en Tracteurs (+1.9 pt), en raison des Biocarburants. Ces motorisations alternatives pénètrent cependant davantage les Porteurs avec 11,3% (vs 7,2% en Tracteurs).

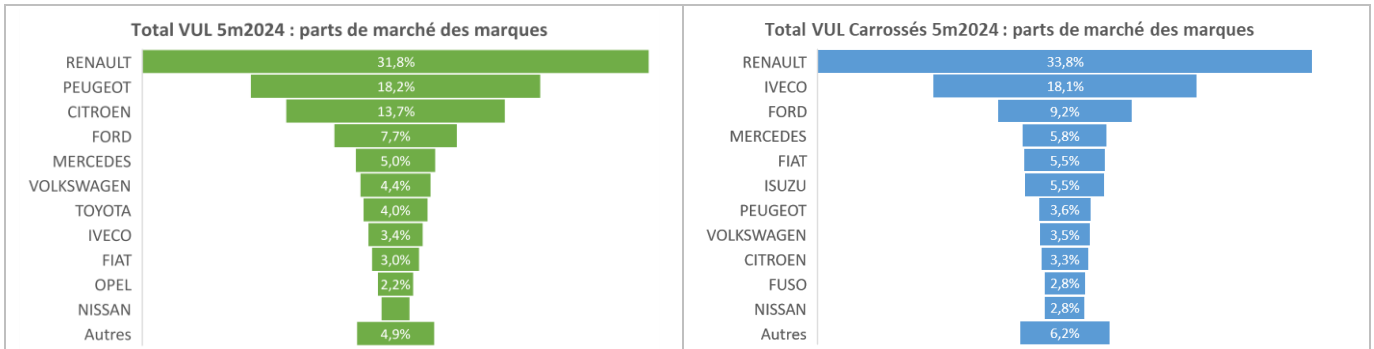
Hormis le Transport de personnes, les gammes Fourgons, Frigorifiques et Divers représentent l'essentiel des motorisations alternatives (Gaz, B100 et dans une moindre mesure BEV).

Au 1T-2024, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel en Europe était de 4.7% en >3,5t (4 700 véhicules), dont 3.8% en ≥16t (3 200 véhicules).

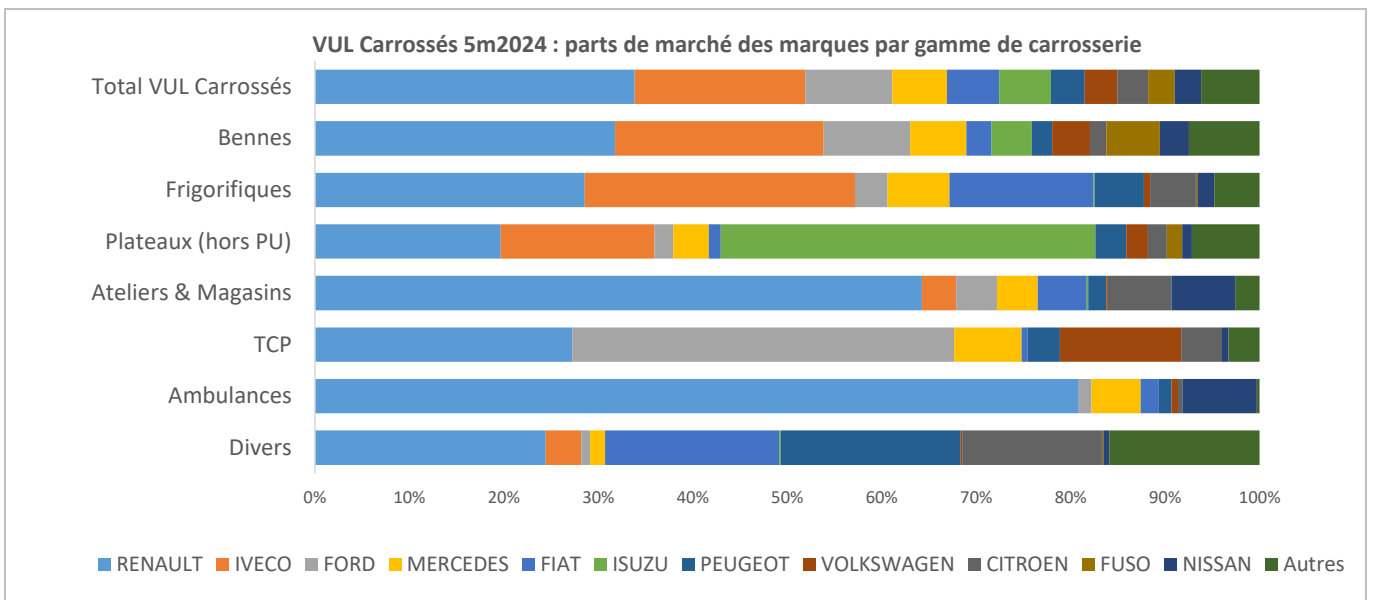


Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



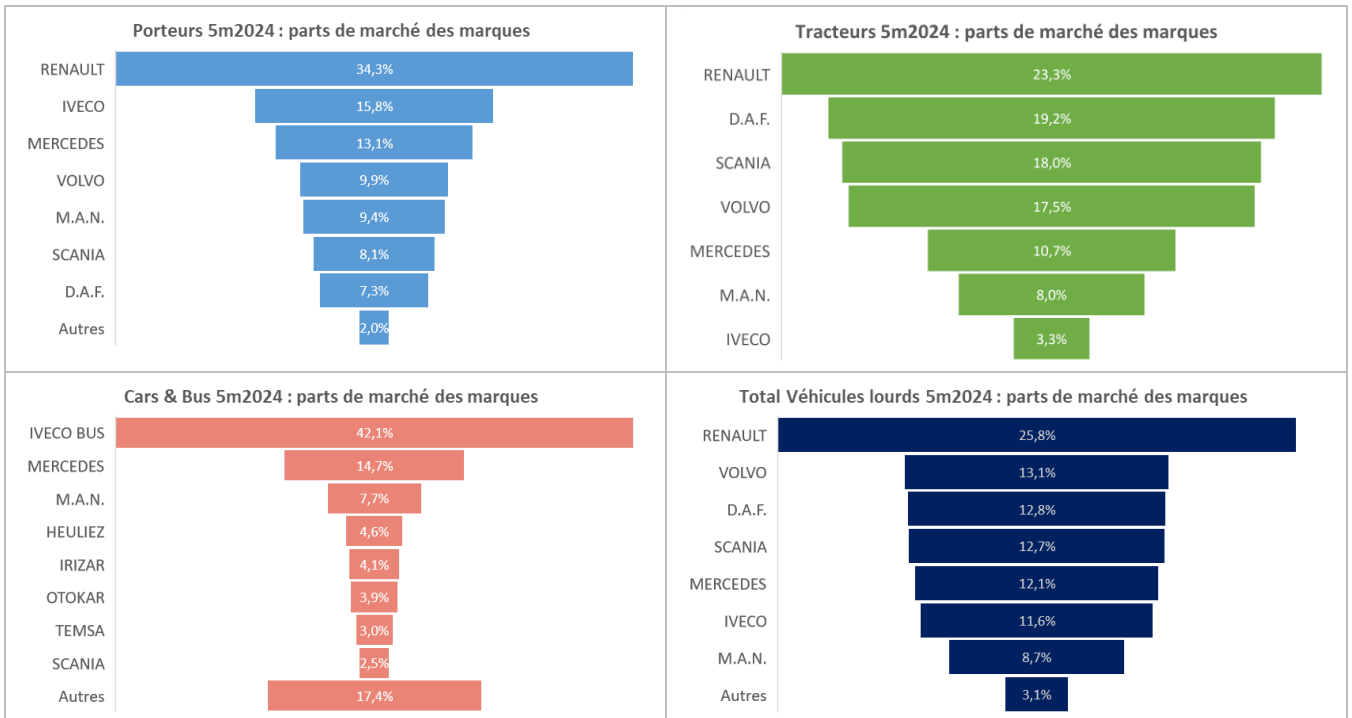
Sur 5 mois 2024, Renault et Iveco étaient les deux leaders du marché des VUL carrossés, une position similaire à celle de 2023, avec toutefois des scores moins élevés cette année. Comparé à la moyenne 2023, Ford, Fiat et Isuzu ont affiché de meilleurs scores.



VUL Carrossés 5m2024	RENAULT	IVECO	FORD	MERCEDES	FIAT	ISUZU	PEUGEOT	VW	CITROEN	FUSO	NISSAN	Autres
Bennes	32%	22%	9%	6%	3%	4%	2%	4%	2%	6%	3%	7%
Frigorifiques	29%	29%	3%	7%	15%	0%	5%	1%	5%	0%	2%	5%
Plateaux (hors PU)	20%	16%	2%	4%	1%	40%	3%	2%	2%	2%	1%	7%
Ateliers & Magasins	64%	4%	4%	4%	5%	0%	2%	0%	7%	-	7%	3%
TCP	27%	-	40%	7%	1%	-	3%	13%	4%	-	1%	3%
Ambulances	81%	-	1%	5%	2%	-	1%	1%	0%	-	8%	0%
Divers	24%	4%	1%	2%	18%	0%	19%	0%	15%	0%	1%	16%
Total VUL Carrossés	34%	18%	9%	6%	6%	5%	4%	3%	3%	3%	3%	6%
Total VUL	32%	3%	8%	5%	3%	1%	18%	4%	14%	0%	2%	10%

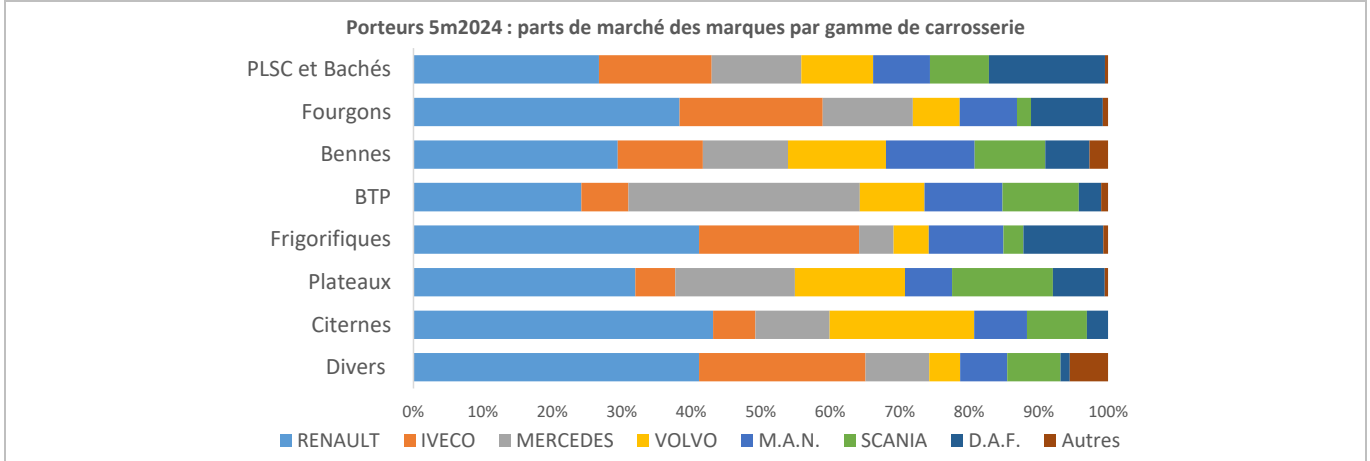
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



Sur 5 mois 2024, le marché des Porteurs reste dominé par Renault Trucks, avec une pénétration toutefois légèrement inférieure à celle de l'année 2023 (-3.7 pts). Toutes les autres marques ont progressé, hormis Mercedes.

En Porteurs, les évolutions de pénétrations les plus significatives concernent les gammes Bennes, BTP et Dry fret



Porteurs 5m2024	RENAULT	IVECO	MERCEDES	VOLVO	M.A.N.	SCANIA	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	26,7%	16,2%	12,9%	10,3%	8,2%	8,5%	16,7%	0,5%
Fourgons	38,3%	20,6%	13,0%	6,7%	8,3%	2,0%	10,3%	0,8%
Bennes	29,4%	12,3%	12,2%	14,1%	12,8%	10,2%	6,3%	2,7%
BTP	24,2%	6,8%	33,3%	9,3%	11,3%	11,0%	3,2%	1,0%
Frigorifiques	41,1%	23,0%	5,0%	5,0%	10,8%	2,9%	11,5%	0,7%
Plateaux	32,0%	5,8%	17,2%	15,9%	6,8%	14,5%	7,5%	0,5%
Citernes	43,1%	6,1%	10,7%	20,8%	7,6%	8,6%	3,0%	-
Divers	41,1%	24,0%	9,2%	4,4%	6,8%	7,7%	1,3%	5,5%
TOTAL	34,3%	15,8%	13,1%	9,9%	9,4%	8,1%	7,3%	2,0%

Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

Semi-remorques et Remorques France (source : FFC-BDO Advisory d'après AAA DATA)

