

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Septembre 2024

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

	milliers de véhicules		prévisions	
	2022	2023	2024	2025
France				
VUL < 5,1t	348	379	400	405
VI ≥ 5,1t	44	49	48	44
Porteurs	18	20	22	20
Tracteurs	25	28	27	24
SR&R	23	22	18	21

risques baissiers

	évolution annuelle (%)		prévisions	
	2022	2023	2024	2025
	-20	9	5	1
	-1	11	-1	-9
	-14	11	7	-9
	19	12	-7	-9
	-2	-5	-16	13

Bennes & bennes amovibles

	2022	2023	2024	2025
VUL < 5,1t	18,8	17,1	18,5	17,5
Porteurs ≥ 5,1t	5,5	5,4	5,4	5,3
SR&R	3,0	2,4	2,2	2,6

	2022	2023	2024	2025
	-23	-9	8	-5
	-14	-2	-1	-3
	-23	-23	-9	21

Dry fret (Rigides, PLSC)

	2022	2023	2024	2025
Porteurs >5t	3,7	4,7	4,8	4,3
SR&R	10,6	9,8	7,4	8,7

	2022	2023	2024	2025
	-14	28	2	-10
	9	-8	-25	18

Frigorifiques

	2022	2023	2024	2025
VUL < 5,1t	6,0	5,9	6,9	6,3
Porteurs ≥ 5,1t	1,6	2,1	2,6	2,3
SR&R	2,8	3,2	3,0	3,2

	2022	2023	2024	2025
	-21	-2	16	-9
	-9	32	26	-12
	-2	12	-5	5

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
Europe de l'ouest *				
VUL ≤ 3,5t	1 466	1 702	1 817	1 800
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	274	329	315	296
SR-R	171	152	140	154

risques baissiers

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
	-19	16	7	-1
	2	20	-4	-6
	12	-11	-8	10

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
Europe de l'est **				
VUL ≤ 3,5t	141	157	170	170
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	78	84	67	65
SR-R	51	49	42	46

risques baissiers

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
	-13	12	8	0
	12	7	-20	-3
	-4	-4	-13	8

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

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

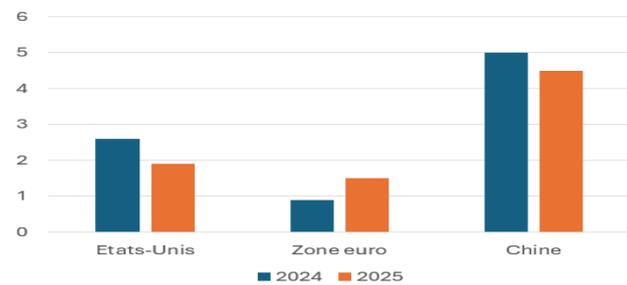
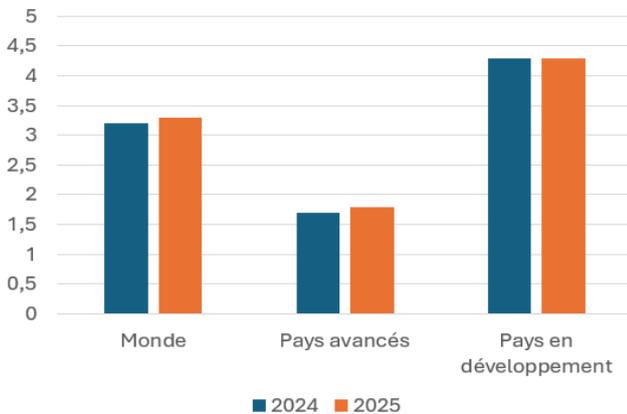
Source : prévisions BDO Advisory/FFC septembre 2024

Perspectives économiques : mieux orientées en Europe en 2025

La croissance mondiale devrait s'élever à 3,2% en 2024 et à 3,3% en 2025. Elle est stimulée par les demandes internes et le commerce extérieur. La croissance attendue est plus élevée dans les pays en développement (+ 4,3% 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 Europe en raison de la reprise de la demande, de l'investissement et du commerce mondial. Les bons niveaux de croissance aux Etats-Unis et en Chine soutiennent également la croissance mondiale. L'activité repart dans les pays émergents profitant de la reprise des échanges internationaux.

Perspectives de croissance (% , Source : FMI, juillet 2024)



Le taux d'inflation ralentit davantage sur les biens et l'énergie que dans les services. Dès lors, les taux devraient rester élevés en 2024 et commencer à baisser significativement en 2025.

Les risques majeurs concernent le fort niveau d'endettement des pays développés dans un contexte de taux élevés ; et la faiblesse de la productivité offrant peu de marge aux entreprises pour investir, notamment en Europe. Les tensions sur le marché du travail permettent de garder un taux de chômage contenu.

Les tensions inflationnistes ralentissent mais avec des différences selon les zones. Les Etats-Unis ont revu à la hausse leur estimation de l'inflation à +3% pour 2024. Les Etats-Unis conservent un taux élevé en raison d'une hausse des prix dans l'immobilier et les services (forte hausse de salaires négociés en 2023) dans un contexte de plein emploi. La zone euro connaît un fort ralentissement de son taux d'inflation à + 2,4% en 2024 et à +2% en 2025 en raison de la baisse des prix de l'énergie, des biens et des denrées alimentaires. Cela explique la mise en œuvre progressive de l'assouplissement monétaire. La Chine

demeure la grande gagnante avec une très faible inflation à 0,3% en 2024 et 1,3% en 2025 dans un contexte de reprise du commerce extérieur et de la consommation interne.

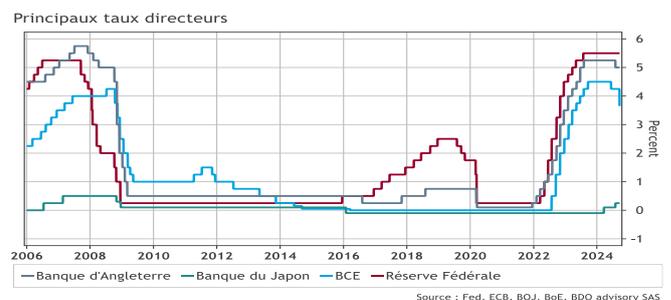
Prévisions de l'indice des prix à la consommation (% , Source : CF, août 2024)



Les politiques monétaires évoluent avec la baisse de l'inflation. La Banque centrale européenne (BCE) a le 6 juin dernier baissé ses taux directeurs de 25 points de base. Ils sont donc fixés à respectivement 4,25%, 3,75% et 4,50% pour le refinancement, la facilité de dépôts et celle de prêt marginal. L'inflation ralentit plus rapidement en Europe qu'aux Etats-Unis : une à deux baisses de taux en Europe devraient intervenir pour revenir à 2% d'inflation fin 2025. La BCE reste très prudente et regardera notamment l'évolution des salaires et la situation économique en Allemagne avant de rebaisser ses taux en 2024.

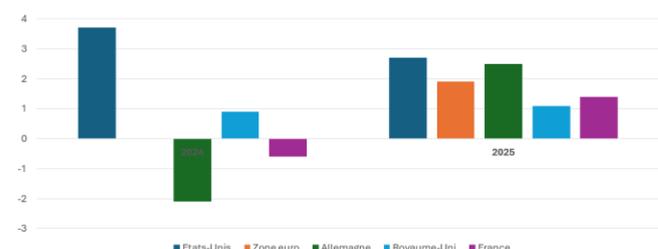
Aux Etats-Unis, la Fed a abaissé le 19 septembre son principal taux directeur de 0,5 point et envisage un demi-point supplémentaire d'ici fin-2024. Les prochaines baisses dépendront de l'évolution du taux d'inflation dans les services et le logement.

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



Le taux d'investissement en Europe se redresse largement en raison de l'anticipation d'une baisse des taux d'intérêt.

Perspectives d'investissement (% , Source : BDO, CF, août 2024, variation en volume.)



Etats-Unis, Chine et autres pays hors Europe

Les Etats-Unis devraient connaître un taux de croissance très attractif à +2,6% en 2024 suivi de +1,9% en 2025. La perspective pour 2024 est très favorable en raison du dynamisme de la demande et du marché de l'emploi. La consommation privée croît (à + 2,2% en 2024 à +1,7% en 2025). L'investissement explose à +3,7% en 2024 et à +2,7% en 2025. Le taux de chômage se maintient à 4,1% et le taux d'épargne s'élève à 4,2% en 2024.

La Chine connaît une reprise de la consommation intérieure avec un taux de croissance en 2024 à + 5% et à 4,5% en 2025. L'Asie rebondit également grâce à la forte croissance en Inde à +7% en 2024 et + 6,5% en 2025.

La Russie retrouve la croissance à +3% en 2024. Le taux d'inflation reste élevé à +7% en 2024. Le solde budgétaire est déficitaire à 2,7% en raison des dépenses militaires. La dette publique reste contenue à 20,4% en 2024.

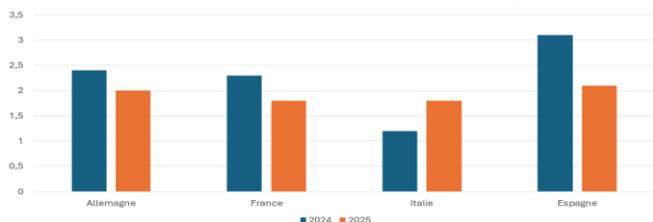
Au Brésil, le taux de croissance est en hausse à +2% en 2024 et devrait se maintenir jusqu'en 2026. Le taux d'inflation ralentit à 4% en 2024 ; 3,5% en 2025 et 2026. Le solde budgétaire reste dégradé à -7,8% en 2024 ; -6% en 2025 et -5,5% en 2026.

Europe : légère reprise en 2025

La zone euro connaîtra un faible taux de croissance à +0,9% en 2024 puis une légère accélération à +1,5% en 2025 en raison de la reprise progressive de la consommation et de l'investissement. La zone euro connaît une faible croissance en 2024 en raison du ralentissement en Allemagne et de la faiblesse de la consommation privée entretenue par une politique budgétaire plus restrictive ; la consommation privée repartira toutefois à la hausse en 2025 avec le ralentissement du taux d'inflation (+0,9% en 2024 et +1,4% en 2025). La faible croissance de 2024 est également due à un investissement nul en 2024, qui repartira en 2025 (0% en 2024 à +1,9% en 2025).

Le taux de chômage reste contenu (6,5% en 2024 et 6,5% en 2025) en raison de la hausse de la demande interne. La politique monétaire devrait continuer de s'assouplir en raison du ralentissement du taux d'inflation de l'énergie et des biens ; et pour également stimuler le taux d'investissement. Les finances publiques restent durablement dégradées en zone euro avec un déficit public à 2,5% en 2024 et 2,8% en 2025. La dette publique devrait s'élever à 91,5% en 2024 et 2025.

Prévisions du taux d'inflation (% , Source : CF, BDO Advisory, Août 2024)



Le taux de croissance de l'**Allemagne** devrait être nul en 2024 et s'élever à + 0,5% en 2025. L'investissement ne devrait pas progresser en 2024 face à la faiblesse de la demande intérieure comme extérieure et les taux élevés. Le faible niveau du taux d'utilisation des capacités de production ne devrait pas permettre à l'investissement de renouer avec la croissance avant 2025. L'**Italie** devrait avoir un taux de croissance à +0,9% en

2024 et à +1% en 2025. L'inflation italienne demeure la plus faible de la zone euro, stabilisée autour de 1%, le pouvoir d'achat n'en est pas moins en berne, les salaires ayant pris du retard sur l'inflation passée. En **Espagne**, la croissance devrait s'élever à +2,7% en 2024 et à 1,9% en 2025. La vitalité du tourisme semble le principal moteur des performances espagnoles, soutenant notamment les exportations de services, la consommation et la résilience de l'immobilier.

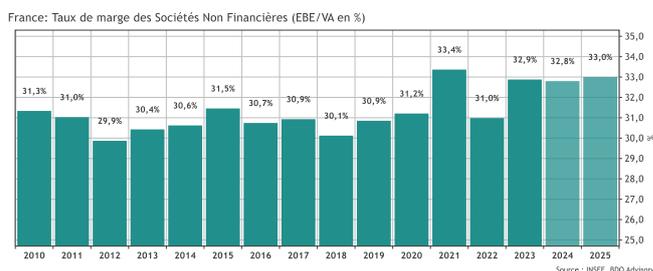
Le **Royaume-Uni** devrait avoir un taux de croissance à + 0,8% en 2024 et à + 1,2% en 2025. La croissance du PIB au T2 2024 se maintient à un niveau comparable au premier trimestre, à +0,6% (après +0,7% au premier trimestre). Le rebond se poursuit après une croissance quasi-nulle en 2023. La consommation publique et privée tire la croissance, alors que la variation des stocks positive compense le commerce extérieur négatif.

France : reprise de l'investissement en 2025

L'économie française devrait croître de 1,2% en 2024, puis de 1,3% en 2025. L'investissement qui a faiblit fortement en 2024 en raison de la hausse des taux d'intérêt (passant de + 1% en 2023 à -0,6% en 2024). Il devrait repartir en 2025 à +0,8%, mais la dynamique sera limitée par des baisses de taux d'intérêt relativement limitées. La consommation des ménages poursuivra sa progression ((+1,2% en 2024 puis 1,3% en 2025). Les échanges extérieurs se caractérisent par une hausse des exportations (+2,4% en 2024 puis +3,5% en 2025) et à une augmentation des importations (passant de -0,5% en 2024 à +3% en 2025).

L'inflation continue de se modérer et devrait atteindre 2,3% en 2024 puis 1,8% en 2025 en raison du fort ralentissement des prix de l'énergie et des denrées alimentaires malgré un maintien des prix dans les services. Le taux de chômage devrait augmenter, à 7,3% en 2024 et à 7,8% 2025 ; en raison du resserrement de la politique budgétaire.

Les finances publiques restent très dégradées. La dette publique s'éleva à 112,4% du PIB en 2024 et 113,8% du PIB en 2025. Le déficit public serait de 5,8% en 2024 et de 6% en 2025.



	PIB : taux de croissance annuel (en %)			
	2022	2023	2024	2025
France	2,5	0,8	1,2	1,3
Allemagne	1,8	-0,1	0,0	0,5
Italie	3,7	0,7	0,9	1,0
Espagne	5,8	2,4	2,7	1,9
Zone euro	3,4	0,5	0,9	1,5
Royaume-Uni	4,3	0,5	0,8	1,2

Source : BDO Septembre 2024

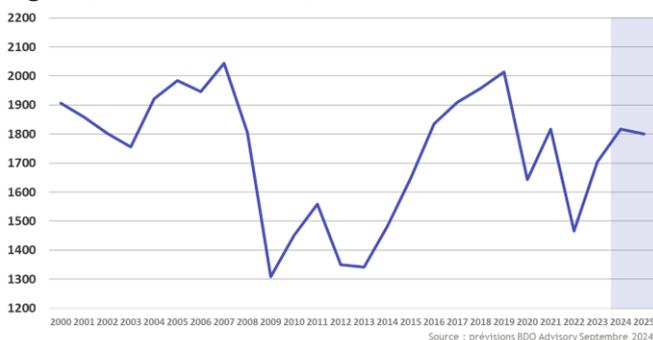
Perspectives véhicules neufs Europe (UE + UK, Suisse & Norvège)

En 2024, les marchés des Utilitaires Légers progressent et ceux des Utilitaires lourds reculent. Ces évolutions interviennent dans un contexte de morosité économique, d'évolutions réglementaires et de renchérissement du prix des véhicules. **2025 sera impactée par les niveaux bas des commandes.** Ce sera aussi une année charnière pour la réduction des émissions CO₂ des véhicules moteurs neufs : objectif plus strict en VUL (-15% vs 2021) et première année à objectif en VI (-15% vs 07-2019 à 06-2020). Le volume des ventes pourrait être piloté par les stratégies des pools Constructeurs afin d'éviter les pénalités financières en cas de dépassement. **Les marchés moteurs pourraient ainsi baisser davantage qu'indiqué,** pour privilégier un mix-motorisations favorable aux véhicules électriques et à faibles émissions. Les SR&R devraient renouer avec la croissance, en phase avec le contexte économique.

Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont progressé de 7% sur 8 mois (27 pays). La quasi-totalité des marchés ont enregistré des croissances, néanmoins ralenties par des mois de juillet et août à bas niveau suite à l'entrée en vigueur de la GSR-2. Le marché poursuit son rattrapage suite aux pénuries de 2021-22, mais il va redevenir en phase avec le rythme ralenti des nouvelles commandes. Avec l'amélioration du contexte économique en 2025, les commandes devraient s'orienter modérément à la hausse, insuffisamment toutefois pour permettre un rebond du marché. Par ailleurs, le marché pourrait baisser davantage si les objectifs CO₂ ne sont pas atteints, ce qui conduirait les Constructeurs à limiter les ventes de modèles Diesel dans les pays où les motorisations alternatives sont peu développées. La prévision 2025 est donc très incertaine. **La pénétration des motorisations alternatives a marqué le pas** au 1^{er} semestre comparé à la moyenne annuelle de 2023 (14,9% vs 15,7%) avec des volumes toutefois supérieurs (+10 200 véhicules), soit près de 157 000 VUL (dont 63 600 BEV).

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



Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

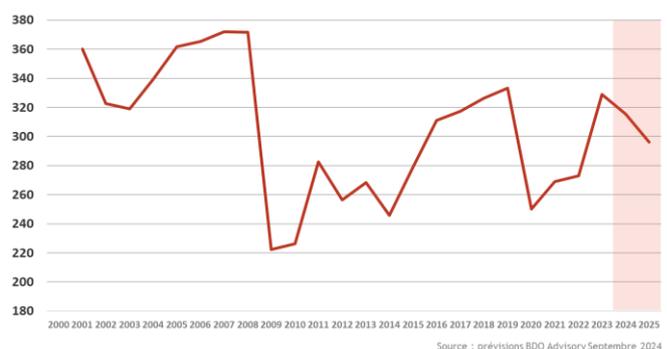
Les immatriculations neuves ont reculé de -8,7% sur 8 mois (27 pays), de nombreux marchés ayant basculé en négatif (hormis l'Espagne par exemple) sous l'effet d'une base 2023 très élevée (anticipations avant l'introduction du chronotachygraphe) et de chutes des volumes depuis juillet et l'introduction de la GSR-2. La poursuite de livraisons de carnets accumulés en Porteurs continuera de soutenir ce marché sur la fin d'année, tandis que les Tracteurs ont déjà

entamé leur repli. Les nouvelles commandes sont à bas niveau, avec -22% au 1^{er} semestre (après -20% en 2023, panel 6 constructeurs), reflétant des investissements atones dans un contexte de baisse d'activité du transport de fret.

La pénétration des motorisations alternatives a stagné au 1^{er} semestre comparé à la moyenne annuelle de 2023 (4.5% vs 4.6%), avec des volumes à peine supérieurs (+400) : 9700 poids-lourds, dont 4700 BEV (soit 2% du total). Après la fin des subventions à l'achat de PL électriques, le gouvernement allemand compte notamment sur le mécanisme de tarification CO₂ du réseau routier pour accompagner la montée en puissance des véhicules zéro et faible émission. Ce levier est à l'œuvre dans d'autres pays (Autriche, Suède, Tchéquie, Hongrie ; puis Danemark en 2025 et d'autres pays par la suite) ; et, dans certains cas, combiné à des mécanismes fiscaux à l'achat (exonération de TVA, subvention...).

Le marché 2025 subira l'impact de commandes à bas niveau. Ces dernières devraient s'orienter modérément à la hausse, mais insuffisamment pour faire rebondir les ventes. Le marché pourrait être encore plus bas, si les Constructeurs limitent les ventes de modèles Diesel dans les pays où les motorisations alternatives sont peu développées. La prévision 2025 est donc très incertaine.

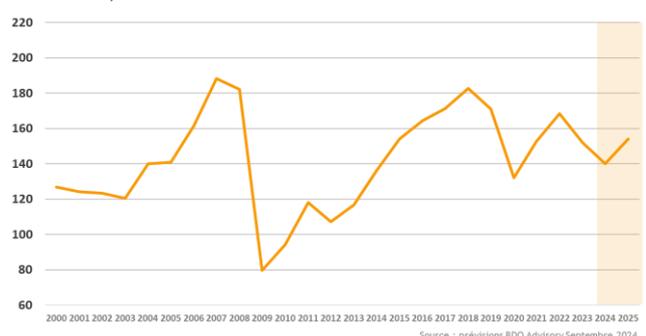
Europe Ouest : prévisions immatriculations Véhicules Industriels (milliers de Tracteurs & Porteurs >3,5t)



Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont affiché -19% de baisse sur 8 mois : -14% sur le panel Ouest (6 pays, tous en recul sauf l'Espagne) et -29% sur le panel Est (5 pays, tous en recul). Ces évolutions sont cohérentes avec la faiblesse de l'activité de transport de fret : 1^{er} semestre 2024 sans reprise en TKM pour l'ensemble des pavillons européens et après un recul de 3.4% en 2023. Le transport de fret est attendu en reprise en 2025, ce qui favorisera les investissements en SR&R.

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



Perspectives véhicules neufs France

L'année 2024 verra les **Utilitaires légers et Porteurs progresser** (carnets accumulés continuant de soutenir les ventes), tandis que les **ensembles tractés chuteront**, en phase avec la faiblesse de l'activité et du renchérissement du prix, du financement et du coût d'exploitation des véhicules.

L'année 2025 serait **positive en SR&R et VUL**, en lien avec l'amélioration du contexte économique et la reprise modérée de l'investissement ; **et baissière en VI**, suite à deux années boostées par la réglementation et en raison de commandes à bas niveau. **Le risque est toutefois baissier en véhicules moteurs** : les volumes pourraient en effet être limités par les Constructeurs dans le but d'atteindre les objectifs européens de réduction des émissions de CO₂ (cf page Europe). Seraient ainsi privilégiées les ventes de motorisations alternatives, de gammes Dérivés-VP et Fourgonnettes en VUL, de gammes légères et intermédiaires sur les véhicules régulés en Porteurs. Les prévisions 2025 sont donc très incertaines.

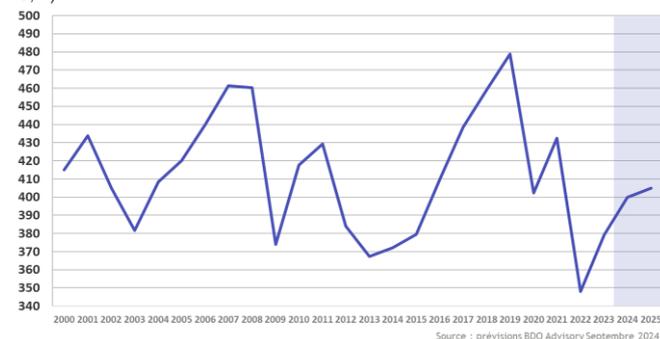
Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves ont affiché une **croissance de 8% sur 8 mois**, assortie d'un pic en juin dû à des anticipations avant l'entrée en vigueur de la réglementation GSR-2 renchérisant le prix des véhicules.

Les **nouvelles commandes sont au plus bas** depuis 2014 (-10% sur 8 mois après un recul de -24.5% en 2023), reflétant la morosité de la demande finale (confiance des entreprises au plus bas depuis mi-2021) 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 7 mois (après +7% en 2022 et +9% en 2023) ; et coûts d'exploitation à +5.5% au 1^{er} semestre (après +11% en 2022 et +4% en 2023), en moyenne Livraison urbaine et Régionale. Le **carnet accumulé** restant à livrer soutient les ventes plus fortement que par le seul effet des commandes récentes ; il se résorbe et ne représente plus que 2 mois environ cvs d'un niveau moyen de longue période (estimation BDO à 70 000 véhicules). Aussi, la **prévision 2025 suppose un rebond substantiel des commandes** en 2025 ; à défaut le marché baissera.

La **pénétration des BEV marque le pas** (7% sur 8 mois vs 8% en 2023), en partie liée aux aides publiques amoindrie de 1k€ depuis février et les émissions de CO₂ sont en légère hausse (+2.4% sur 8 mois) après deux années de baisse. L'incertitude prévaut quant au montant du bonus en 2025.

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

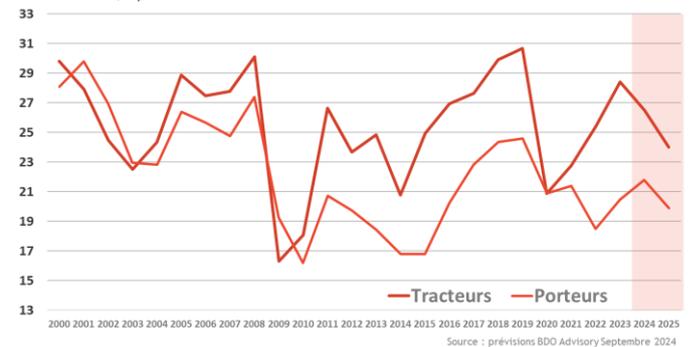


Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont affiché un **recul de -4,2% sur 8 mois**, avec une dynamique plus soutenue en Porteurs (+2,8% vs -9,7% en Tracteurs) portées par les livraisons de carnets accumulés en carrossage. Néanmoins le marché subit le contrecoup des immatriculations élevées réalisées avant l'introduction début juillet de la réglementation GSR-2. Ce recul annuel du marché est davantage en phase avec le volume d'activité de transport routier de fret, lequel a nettement baissé en 2023 et n'a que modérément progressé au 1^{er} semestre 2024 ; et en phase avec la dégradation des opinions des transporteurs routiers quant à leurs trésoreries et leurs perspectives d'investissements.

L'**appel à projet « Ecosystème des véhicules lourds électriques »** doté d'un budget 95,2M€ est ouvert depuis le 26/8 et jusqu'au 7/10. S'il est supérieur au 55M€ de 2023, l'aide unitaire est minorée : 50% du surcoût maximum, dont 90k€ en Tracteurs, 65k€ en Porteurs N3 et 20k€ en Porteurs N2. Il pourrait concerner 1 800 BEV. Les 19M€ ouverts de juin à août exclusivement aux TPE-PME a permis de financer 248 BEV.

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

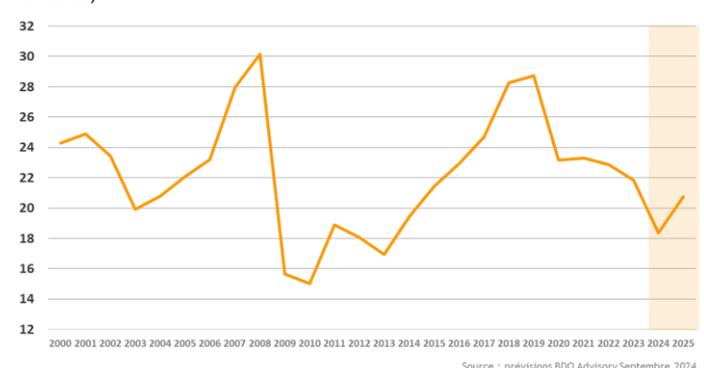


Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves **ont reculé de 16,7% sur 8 mois** et le marché n'a pas enregistré de croissance depuis la chute de 2020, au contraire de celui des Tracteurs (0.69 SR&R pour 1 Tracteur sur 8 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, laquelle soutiendra des investissements en renouvellement de parc. Après 2 années de ratio d'achat SR&R/Tracteurs à très bas niveau, le marché devrait s'orienter vers un meilleur équilibre.

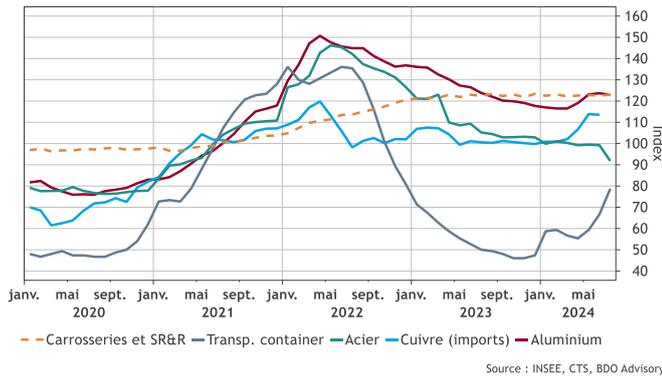
France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



L'industrie française de la construction de carrosseries verrait globalement stagner le nombre de véhicules immatriculés en 2024 et 2025, toutes gammes confondues, après deux années de recul.

Les facteurs ayant soutenu les ventes de véhicules moteurs en 2024 (livraisons de carnets accumulés, anticipations réglementaires) vont disparaître. Ces marchés pourraient alors reculer, en dépit d'un contexte modérément plus favorable aux investissements, qui bénéficiera à des reprises en SR&R. L'évolution du prix des intrants de l'industrie est contrastée, avec notamment plusieurs matières toujours en croissance à mi-2024 (aluminium, cuivre).

France : indices de prix (base 100 en 2021)



Source : INSEE, CTS, BDO Advisory

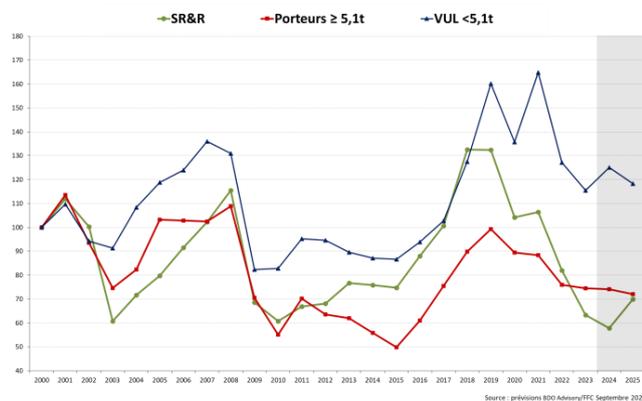
Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont reculé de 20% sur 8 mois, un repli plus marqué en SR&R (-28%) et PLSC (-29%) les Porteurs affichant -6%.

La demande de transport industriel et généraliste devrait à nouveau progresser en 2025 : la production manufacturière est en recul en 2024 et devrait connaître une reprise modérée en 2025. Il en est de même de la consommation des ménages en Biens (en recul de 0,3% au 1^{er} semestre, alors que les dépenses de Services ont progressé de 2%).

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)



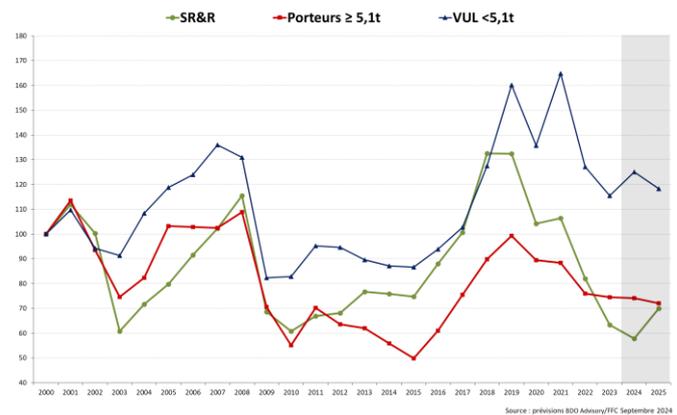
Source : prévisions BDO Advisory/FFC Septembre 2024

Les immatriculations Bennes ont reculé de 7% sur 8 mois, en dépit d'une forte croissance en VUL (+17%) tirée par des mois de juin et juillet à très haut niveau. Sur tous les marchés, la tendance cvs modérément ascendante des premiers mois a été interrompue par un mois d'août à très bas niveau.

L'activité BTP est en recul cette année (-3,6% sur 7 mois) et le sera à nouveau en 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 Benne de rebondir en 2025, hormis en SR&R dont le marché aura atteint un niveau très bas en 2024 après 3 années de recul. Les risques sont néanmoins baissiers pour toutes les gammes de véhicules, car la faible croissance des TP déjà observée en 2023 n'avait pas permis de soutenir les ventes de Benne.

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

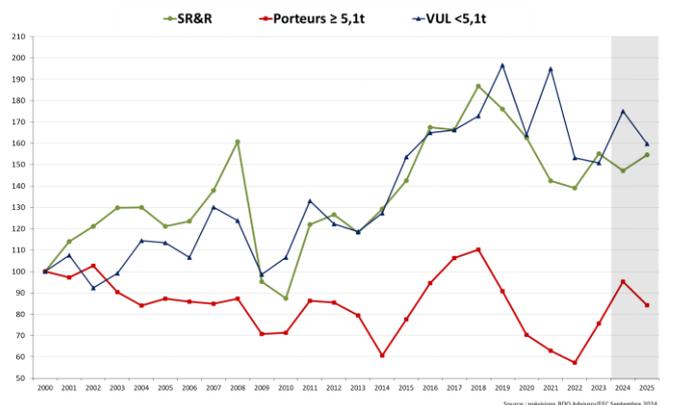


Source : prévisions BDO Advisory/FFC Septembre 2024

Les immatriculations Frigorifiques ont progressé de 19% sur 8 mois, tirée par les Porteurs et les 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 (positivement impactés en 2024 avec les JO de Paris) et qui devrait le demeurer en 2025 avec la reprise de la consommation des ménages et l'attractivité du tourisme en France. Le transport lié à la consommation des ménages de produits frais et surgelés demeure quant à lui contraint en 2024 par une consommation à nouveau en recul (-2.3% sur 7 mois) en raison de l'inflation sur les produits frais et surgelés. Toutefois, celle-ci n'augmente plus depuis quelques mois, voire enregistre une baisse tenue sur certains produits. Cette demande de transport devrait modérément s'améliorer en 2025.

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



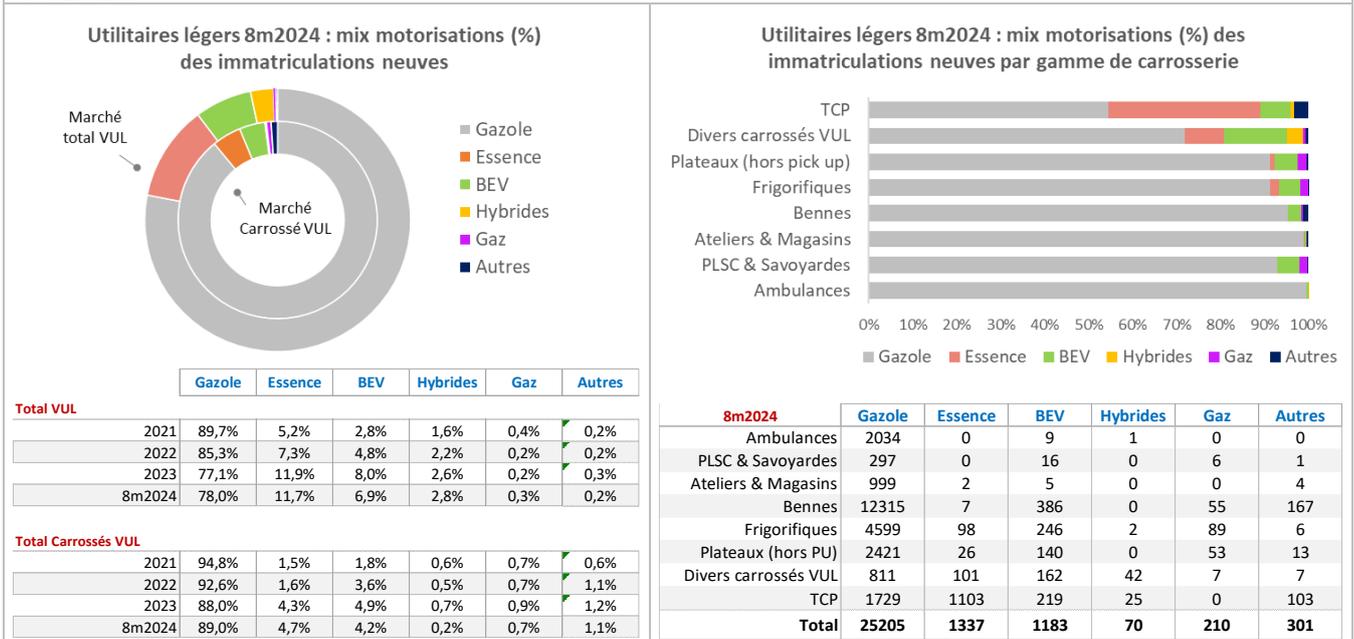
Source : prévisions BDO Advisory/FFC Septembre 2024

Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Sur 8 mois 2024, les marchés de la construction de carrosseries voient les pénétrations des motorisations alternatives au Diesel reculer en VUL et progresser en Porteurs, comparé à la moyenne de 2023. Ces motorisations représentaient environ 11% des VUL carrossés et 12% 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)

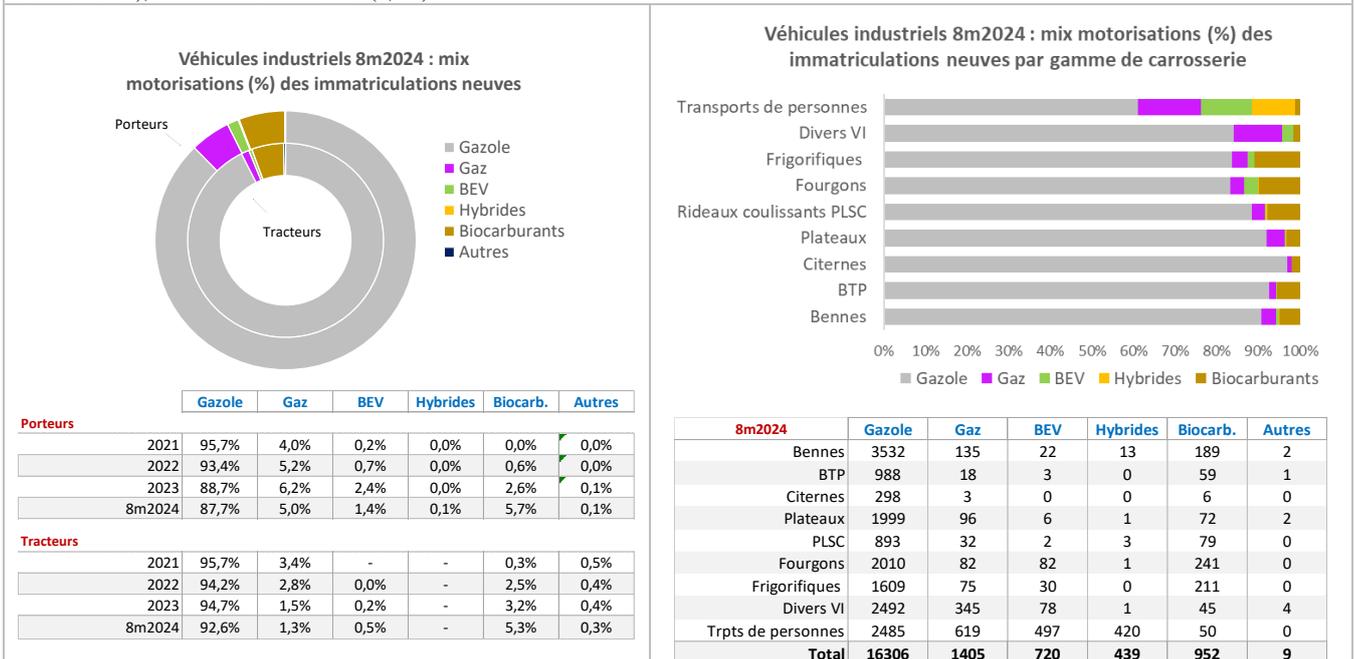
En VUL, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel a légèrement reculé sur 8 mois comparé à la moyenne de 2023. Ce recul est principalement dû aux BEV, dont les volumes sont également moins nombreux que sur 8mois2023 en VUL Carrossés (mais légèrement supérieurs en total VUL). Sur le marché des VUL carrossés, les Bennes représentent 1/3 des BEV et les TCP 82% des Essence. Au 1^{er} semestre 2024, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel était de 14,9% en Europe (157 000 VUL ≤3,5t), dont 8,2% BEV&PHEV et 5.3% Essence.



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

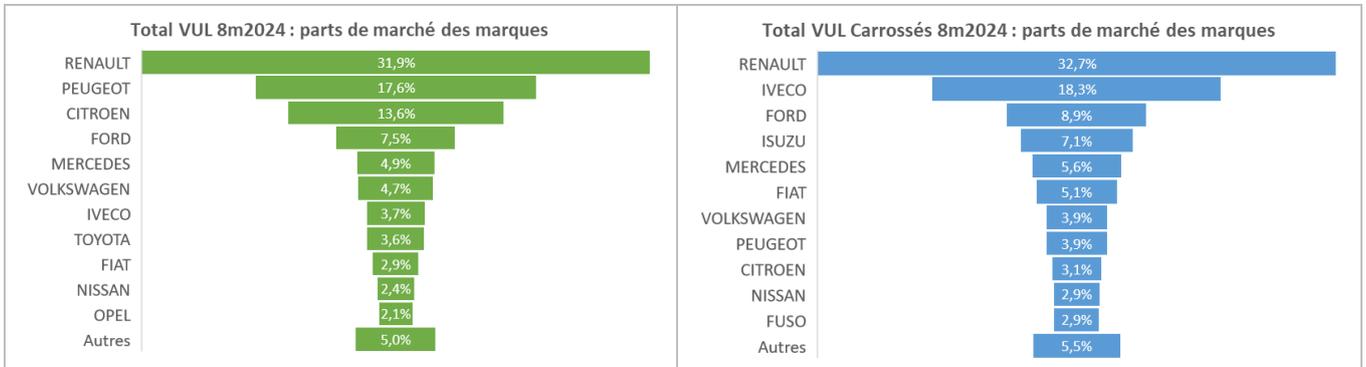
En VI, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel a progressé sur 8 mois en Porteurs et en Tracteurs comparé à la moyenne de 2023, essentiellement tirée par les Biocarburants. Les gammes Divers représentent 44% des motorisations Gaz ; et les gammes Fourgons 37% des BEV et 27% des Biocarburants.

Au 1^{er} semestre 2024, la pénétration des motorisations alternatives au Diesel était de 4,5% en >3,5t en Europe (9 700 véhicules) et de 3.6% en ≥16t (6 400 véhicules), avec au total 4 700 BEV (2,2%).

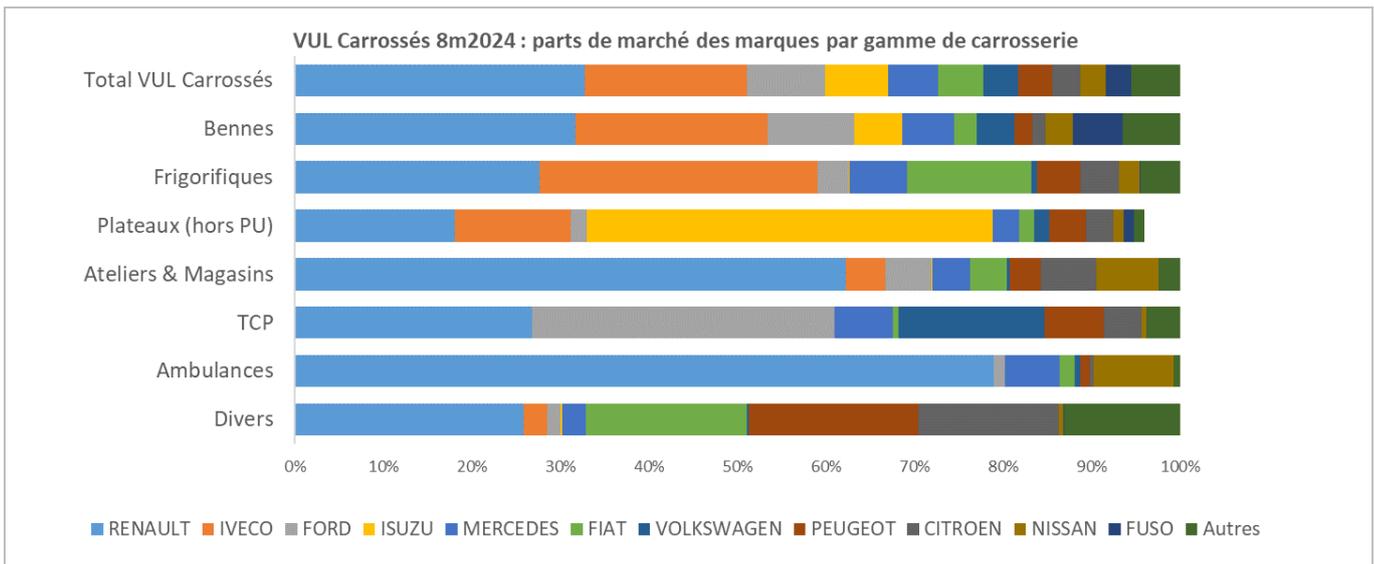


Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



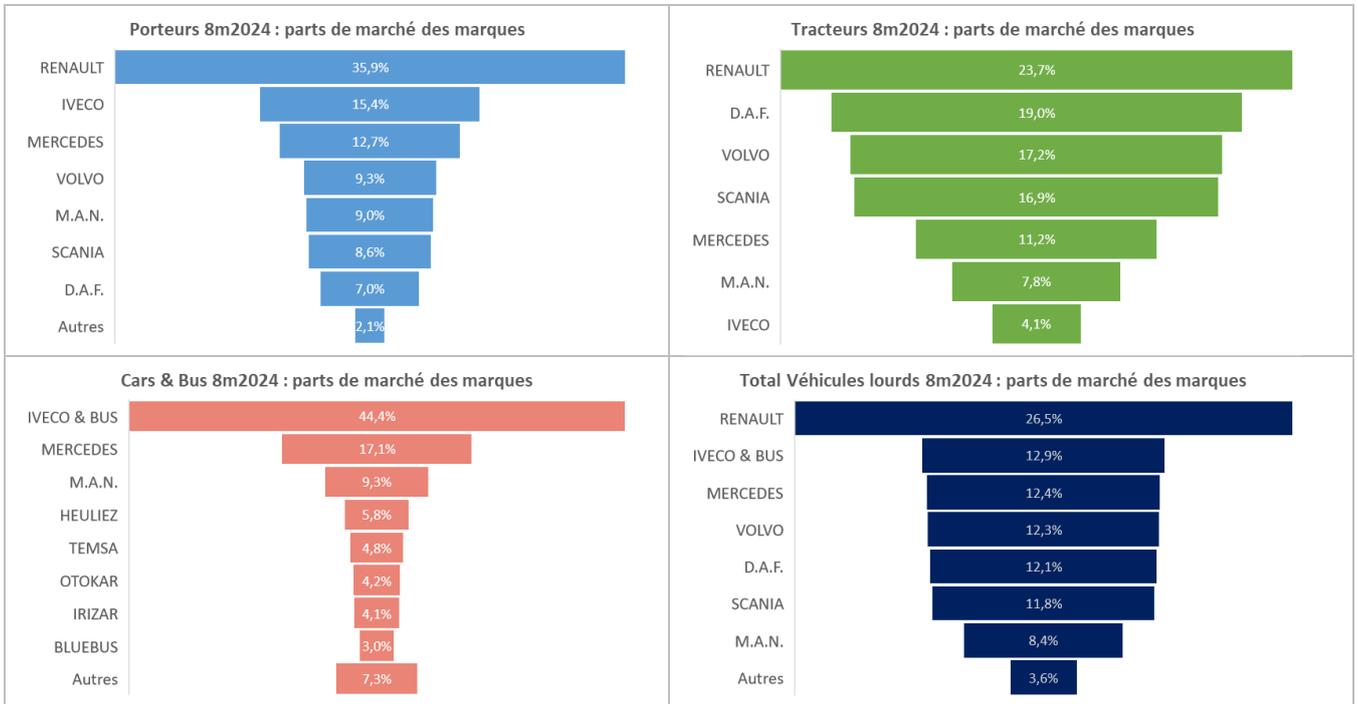
Sur 8 mois 2024, Renault et Iveco demeuraient aux 2 premières places du marché des VUL carrossés, une position similaire à celle de 2023, avec toutefois des scores moins élevés cette année. Comparé à la moyenne 2023, plusieurs marques ont en effet renforcé leurs positions, à l’instar de Ford, VW, Isuzu, Fuso et Fiat.



VUL Carrossés 8m2024	RENAULT	IVECO	FORD	ISUZU	MERCEDES	FIAT	OLKSWAGE	PEUGEOT	CITROEN	NISSAN	FUSO	Autres
Bennes	32%	22%	10%	5%	6%	2%	4%	2%	1%	3%	6%	6%
Frigorifiques	28%	31%	3%	0%	6%	14%	1%	5%	4%	2%	0%	4%
Plateaux (hors PU)	18%	13%	2%	46%	3%	2%	2%	4%	3%	1%	1%	5%
Ateliers & Magasins	62%	5%	5%	0%	4%	4%	0%	3%	6%	7%	-	2%
TCP	27%	-	34%	-	7%	1%	16%	7%	4%	0%	-	4%
Ambulances	79%	-	1%	-	6%	2%	1%	1%	0%	9%	-	1%
Divers	26%	3%	2%	0%	3%	18%	0%	19%	16%	1%	0%	13%
Total VUL Carrossés	33%	18%	9%	7%	6%	5%	4%	4%	3%	3%	3%	6%
Total VUL	32%	4%	8%	1%	5%	3%	5%	18%	14%	2%	0%	10%

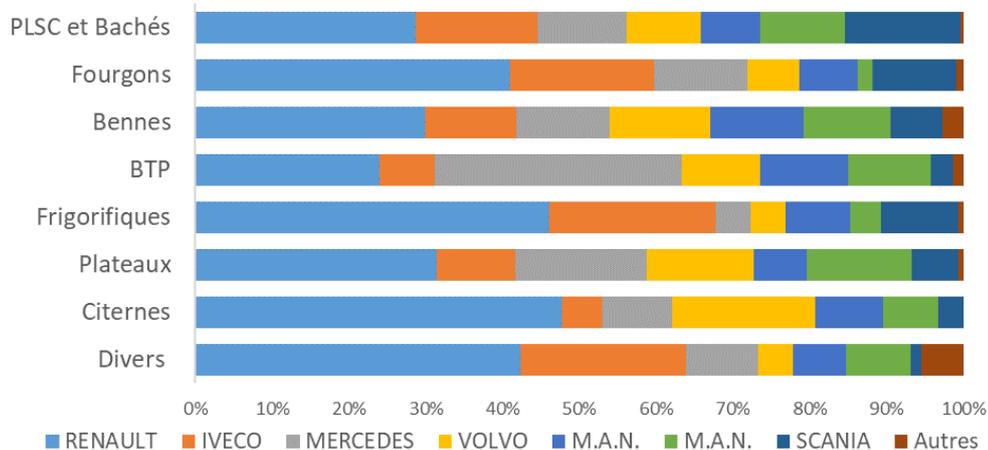
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



Sur 8 mois 2024, le marché des Porteurs reste dominé par Renault Trucks, avec une pénétration toutefois légèrement inférieure à celle de la moyenne de l'année 2023, notamment au bénéfice de Iveco, Scania et Volvo.

Porteurs 8m2024 : parts de marché des marques par gamme de carrosserie



Porteurs 8m2024	RENAULT	IVECO	MERCEDES	VOLVO	M.A.N.	SCANIA	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	28,7%	15,9%	11,6%	9,6%	7,8%	11,0%	15,0%	0,5%
Fourgons	40,9%	18,8%	12,1%	6,7%	7,6%	2,0%	10,9%	0,9%
Bennes	47,7%	5,2%	9,2%	18,6%	8,8%	7,2%	3,3%	-
BTP	24,0%	7,2%	32,1%	10,1%	11,5%	10,8%	2,8%	1,4%
Frigorifiques	46,1%	21,6%	4,5%	4,6%	8,5%	4,0%	10,0%	0,7%
Plateaux	31,4%	10,2%	17,1%	14,0%	6,9%	13,7%	6,0%	0,7%
Citernes	47,7%	5,2%	9,2%	18,6%	8,8%	7,2%	3,3%	-
Divers	42,3%	21,5%	9,4%	4,5%	7,0%	8,3%	1,4%	5,6%
TOTAL	35,9%	15,4%	12,7%	9,3%	9,0%	8,6%	7,0%	2,1%

Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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

