

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Décembre 2023

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

	milliers de véhicules		prévisions	
	2021	2022	2023	2024
France				
VUL < 5,1t	433	348	379	404
VI ≥ 5,1t	44	44	48	46
Porteurs	21	18	20	20
Tracteurs	21	25	28	26
SR&R	23	23	22	24

	évolution annuelle (%)		prévisions	
	2021	2022	2023	2024
	8	-20	9	7
	6	-1	10	-5
	2	-14	10	0
	3	19	11	-8
	1	-2	-6	9

Benches & benches amovibles

VUL < 5,1t	24,4	18,8	16,9	17,7
Porteurs ≥ 5,1t	6,4	5,5	5,4	5,7
SR&R	4,0	3,0	2,3	2,9

	21	-23	-10	5
	-1	-14	-2	5
	2	-23	-23	22

Dry fret (Rigides, PLSC)

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

	8	-14	26	0
	3	9	-9	7

Frigorifiques

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

	19	-21	-1	7
	-10	-9	31	2
	-12	-2	9	3

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
Europe de l'ouest *				
VUL ≤ 3,5t	1 818	1 467	1 693	1 742
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	269	273	326	298
SR-R	153	168	153	165

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
	11	-19	15	3
	8	1	19	-9
	16	10	-9	8

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
Europe de l'est **				
VUL ≤ 3,5t	162	140	144	155
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	70	78	85	83
SR-R	51	49	47	50

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
	16	-14	3	8
	51	12	8	-2
	93	-5	-4	7

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

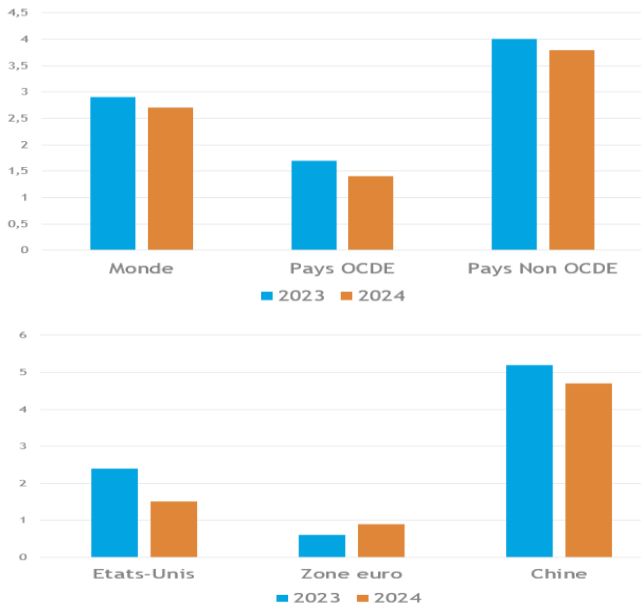
** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BDO Advisory/FFC décembre 2023

Perspectives économiques : Vers la fin d'un taux d'inflation élevé

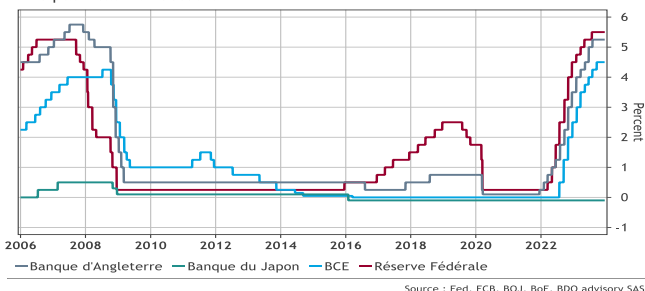
La croissance mondiale devrait continuer à ralentir en 2024 malgré la baisse des taux d'inflation dans la majorité des pays développés. La demande mondiale se contracte et les politiques de hausse de taux sont efficaces ; ralentissant la hausse du taux d'inflation. **La croissance mondiale se maintient à 2,9% en 2023 et 2,7% en 2024.** Elle reste néanmoins fortement ralentie par l'inflation énergétique et alimentaire. La prévision de taux de croissance est beaucoup plus élevée dans les pays en développement non-membre de l'OCDE (+ 4% en 2023 et + 3,8% en 2024) que dans les pays de l'OCDE (+1,7% en 2023 et +1,4% en 2024). Les pays en développement bénéficient de l'effet prix « matières premières ». Malgré le niveau élevé du taux d'inflation, la croissance reste tirée par la consommation des ménages. **Les politiques budgétaires restent assez accommodantes afin de lisser les effets de l'inflation.**

Perspectives de croissance (%). Source : OCDE, Novembre 2023)



Les politiques monétaires restent restrictives malgré le ralentissement du taux d'inflation. L'inflation reste encore plus élevée en zone euro/ USA pour fortement baisser en 2024 à respectivement 2,9% et 2,8%. La Banque centrale européenne (BCE) a relevé ses taux directeurs le 14 septembre dernier. Il s'agit de la dixième hausse d'affilée depuis juillet 2022. La BCE a augmenté ses trois taux d'intérêt directeurs de 25 points de base, portant ainsi le taux de dépôt à 4% et le taux de refinancement à 4,5%, soit le plus haut niveau jamais atteint depuis le lancement de la monnaie unique. La BCE « fait une pause » afin de ne pas ralentir davantage la croissance et en raison de la récession en Allemagne en 2023.

Principaux taux directeurs



La crise inflationniste se résorbe progressivement. Les tensions inflationnistes ralentissent plus fortement aux Etats-Unis (3,9%) et dans la zone euro (5,5%) qu'en Chine (0,4%) en 2023. Les Etats-Unis, en raison de la hausse des taux connaissent une importante baisse de l'inflation dans un contexte de plein emploi et de baisse du taux d'épargne des ménages de + 3,9% en 2023 à + 2,8% en 2024. La zone euro connaît également une baisse de son taux d'inflation à + 5,5% en 2023 et à + 2,9% en 2024 en raison de la baisse des prix de l'énergie et des denrées alimentaires dans un contexte de hausse des taux directeurs. La Chine demeure la grande gagnante avec une très faible inflation à 0,4% % en 2023 et 1 % en 2024 malgré la crise du secteur de l'immobilier et le ralentissement de la croissance économique.

Prévisions de l'indice des prix à la consommation (%). Source : OCDE, Novembre 2023)



Emergents : ralentissement en Chine

La **Chine** connaît un fort ralentissement de son un taux de croissance en 2023 à +5,2% et à 4,7% en 2024 en raison de l'augmentation du taux d'épargne des ménages, du ralentissement de la création d'emplois, de la baisse de l'investissement et de la crise du secteur immobilier.

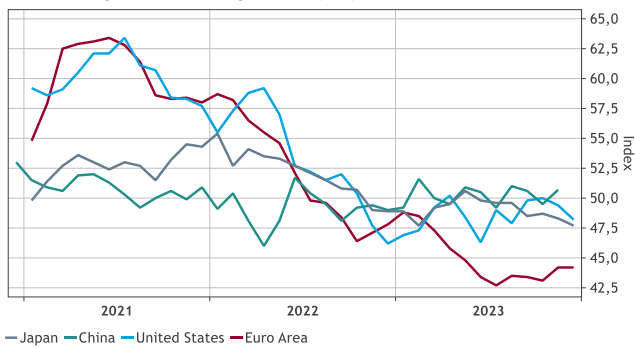
La **Russie** devrait rester en récession en 2023 à -2,1%. Le taux d'inflation reste élevé à 13,8% mais baisse à 6,1% en 2024. Le solde courant reste excédentaire à 10,4% en 2023 et 6,2% en 2024. Au **Brésil**, le taux de croissance devrait s'élever à 2,9% en 2023 et 2,2% en 2024. Le pays reste très touché par l'inflation qui devrait s'élever à 9,3% en 2023 et à 4,8% en 2024 soit une diminution importante.

Etats-Unis : la croissance résiste

Les Etats-Unis connaissent un ralentissement de croissance passant de + 2,4% en 2023 à +1,5% en 2024 en raison de la modération de la consommation privée (de + 2,2% en 2023 à + 1,5% en 2024). L'investissement reste robuste à + 1,4% en 2023 et à + 1,7% en 2024. Le taux de chômage croît légèrement de 3,6% en 2023 à 4,1% en 2024. Au troisième trimestre, le PIB a augmenté de 5,2% en rythme annuel, reflétant essentiellement l'augmentation des dépenses de consommation des ménages mais aussi la variation des stocks. Le rythme des exportations a également cru. L'inflation a ralenti sur la période. L'indice des prix PCE a augmenté de 2,8% (2,3% hors prix des produits alimentaires et de l'énergie). La Réserve Fédérale n'a pas décidé de nouvelles augmentations de ses taux directeurs. Pour 2024, il pourrait même y avoir plusieurs baisses de taux en fonction de l'évolution du taux d'inflation.

La baisse des prix des matières premières et de l'énergie favorisera progressivement la reprise du secteur manufacturier.

Manufacturing Purchase Manager Index (PMI)



Source : Markit, BDO Advisory

Commerce mondial, volume, gl ann



Source : CPB, BDO advisory SAS

Europe : croissance très ralentie

La zone euro connaîtra une faible croissance à +0,6% en 2023 et +0,9% en 2024 en raison de la politique monétaire très restrictive. Néanmoins, la zone euro échappe à la récession en raison du maintien ténu de la demande intérieure (1,1% en 2024) entretenue par une politique budgétaire accommodante et la baisse du taux d'inflation. La croissance se maintient notamment en raison de la consommation privée (+0,6% en 2023 et +1,1% en 2024); mais l'investissement ralentit (+1,2% en 2023 à +0,8% en 2024). Le taux de chômage reste faible (6,5% en 2023 et 6,6% en 2024) en raison d'une politique budgétaire accommodante qui entretient un minimum de demande. Les finances publiques restent durablement dégradées avec un déficit public à 3,3% en 2023 et 2,9% en 2024. La dette publique devrait s'élever à 92,2% en 2023 et à 93,1% en 2024.

La croissance allemande progressera de 0,5% en 2024 après être entrée en récession estimée à -0,3% en 2023. Cette reprise atone s'explique notamment par la faible reprise de la consommation des ménages (-0,7% en 2023 à 0,6% en 2024) et à la baisse de l'investissement passant de 1,4% en 2023 à 1,2% en 2024. Seule la consommation publique accélère passant de -2,5% en 2023 à +0,5% en 2024. La balance des comptes courants reste excédentaire à respectivement +6,7% en 2023 et +6,9% en 2024 après une forte chute en 2022 à +4,4%. Le pays bénéficie de la timide reprise du commerce internationale malgré le fort ralentissement de la demande mondiale.

L'Italie devrait avoir un taux de croissance à +0,7% en 2023 et 2024. La consommation privée baissera passant de 1,2% en 2023 à 0,7% en 2024 ainsi que l'investissement de 0,8% en 2023 à 0,5% en 2024. L'inflation continuera sa chute. Les finances publiques restent dégradées avec une dette à 141%

prévue en 2024 même si le pays devrait revenir en excédent primaire dès 2025.

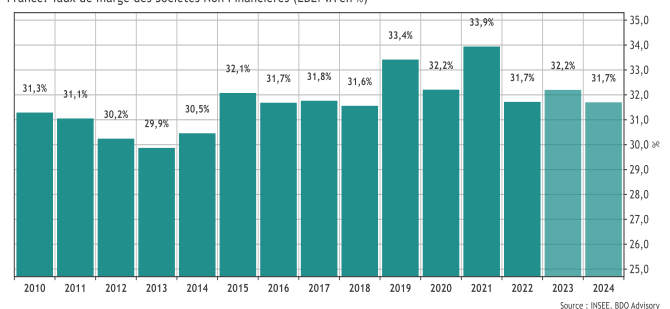
En **Espagne**, la croissance devrait s'élever à +2,5% en 2023 et à 1,9% en 2024. Ces résultats s'expliquent notamment par les bons résultats de la demande nationale, avec la consommation des ménages qui résiste, alors que le secteur extérieur souffre de la dégradation de la conjoncture avec un recul de 4% des exportations de biens et services et de 3,1% des importations.

Enfin, le **Royaume-Uni** devrait avoir un taux de croissance à +0,5% en 2023 et à +0,7% en 2024. La consommation des ménages repart tandis que l'investissement chute passant de 2,7% en 2023 à -1,8% en 2024.

France : ralentissement de l'investissement

L'économie française devrait croître de 0,9% en 2023, puis de 0,8% en 2024. Ce ralentissement s'explique notamment par le moindre dynamisme de la consommation des ménages mais qui repart (+0,8% en 2023 à 1,4% en 2024). C'est **l'investissement des entreprises qui ralentit fortement en raison de la hausse des taux d'intérêt** (passant de +2% en 2023 à +0,3% en 2024). Les échanges extérieurs se caractérisent par un ralentissement des exportations (1,1% en 2023 à 0,9% en 2024) et à une explosion des importations (passant de +0,3% en 2023 à 1,5% en 2024). L'inflation continue de se modérer et devrait atteindre 5% en 2023 puis 2,4% en 2024 en lien avec la hausse des taux, le ralentissement de la demande mondiale et le fort ralentissement des prix de l'énergie et alimentaires. Le taux de chômage devrait rester à un niveau historiquement bas, à 7,2% en 2023 et à 7,4% en 2024 ; la situation sur le marché de l'emploi restant porteuse. Les créations d'emplois devraient toutefois ralentir, en lien avec l'activité globale. Les finances publiques restent très dégradées. La dette publique s'élèvera à 112% du PIB en 2023 et 114,8% du PIB en 2024 ; le déficit public reste à 4,9% en 2023 et 2024.

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



Source : INSEE, BDO Advisory

	PIB : taux de croissance annuel (en %)			
	2021	2022	2023	2024
France	6,4	2,5	0,9	0,8
Allemagne	3,2	1,8	-0,1	0,6
Italie	8,3	3,7	0,7	0,7
Espagne	6,4	5,8	2,5	1,9
Zone euro	5,9	3,4	0,6	0,9
Royaume-Uni	8,7	4,3	0,5	0,7

Source : BDO Décembre 2023

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

L'année 2023 aura été caractérisée par des évolutions de marchés contrastées et pour partie singulières au regard du contexte économique. Les véhicules non-moteurs sont en recul, en phase avec le ralentissement des demandes finales et de l'investissement. Les véhicules moteurs ont fortement rebondi, sous l'effet de conditions d'approvisionnement fluidifiées (après une année 2022 très compliquée) et, en +3.5t, boostés par des anticipations réglementaires.

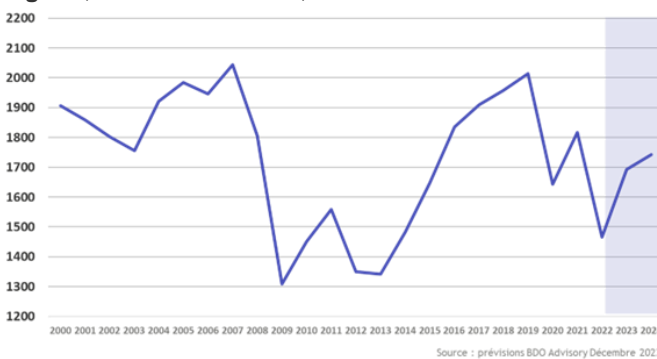
L'année 2024 verrait les évolutions contrastées se poursuivre. Utilitaires légers et SR&R devraient rebondir modérément, en lien avec l'amélioration du contexte économique. Les Poids-lourds subiraient quant à eux un contrecoup baissier, assez marqué en Tracteurs, après leur pic de 2023 et subissant les effets de commandes en baisse.

Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont rebondi très dynamiquement en 2023 (+17% sur 11 mois), conséquence de la fin des pénuries et des difficultés logistiques. La plupart des marchés enregistrent une croissance dynamique (+20% au UK et en Italie, +24% en Espagne, +6% en Allemagne). Le rebond avait été bien anticipé puisque la prévision de 2023 n'aura été réhaussée que de 5% depuis la note de mars. Cette phase de rattrapage devrait se poursuivre dans les mois qui viennent. Le marché devrait également bénéficier en 2024 d'une force de rappel des années 2016-18, modérée toutefois en raison du contexte économique encore contraint.

Le marché des motorisations alternatives a poursuivi sa progression sur 9 mois 2023, essentiellement celui des BEV&PHEV qui ont représenté 7.3% des ventes comparé à 5,3% en moyenne 2022.

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



Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

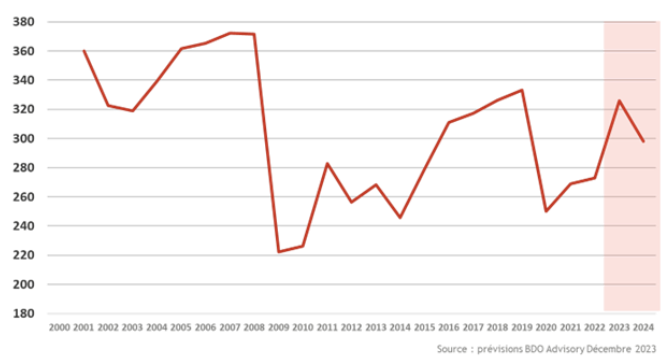
Les immatriculations neuves ont fortement accéléré en 2023 (+19% sur 11 mois), dont +21% sur la zone Ouest. A l'instar des VUL, le marché a bénéficié de la résorption des difficultés d'approvisionnements. Il a parallèlement connu de fortes anticipations d'achats avant l'introduction obligatoire en août des chronotachygraphes intelligents de seconde génération, en lien avec le Mobility Package. Ce second facteur aura largement surpassé les prévisions de la note de mars qui anticipaient une croissance de seulement +5%.

Le contrecoup baissier intervenu en septembre positionne le marché à moindre niveau pour l'entrée en 2024. L'année

2024 sera aussi impactée par les effets de nouvelles commandes en baisse aux T2 et T3 2023 (-14% sur un panel de 4 constructeurs), en raison d'une demande finale ralentie et de prix renchérissés des véhicules. Le recul de 2024 est prévu un peu plus marqué que lors de la note de septembre.

Les énergies alternatives au diesel ont représenté 4,5% du marché sur 9 mois (1,1 pt de mieux qu'en moyenne 2022), avec des top-scores à plus de 15% en Norvège et en Suède, près de 9% aux Pays-Bas et « seulement » 3.6% en Allemagne. Le marché pourrait toutefois accélérer car l'Allemagne vient d'initier un péage fondé sur les émissions de CO₂, assorti de tarifs multipliés par 1.7 ou 1.8 selon les types de véhicules, ce qui pourrait conduire à des disparitions d'entreprises de transport.

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



Les Tkm sont attendus en recul en 2023 et ne devraient que modérément progresser en 2024. En dépit de ce ralentissement, la pénurie de chauffeurs demeure le principal frein à l'activité, cité par 39% des transporteurs en Europe au 4^{ème} trimestre, reflet d'un parc croissant et d'un manque d'attractivité du métier.

Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations sont en repli sur 11 mois 2023, avec -10.6% en moyenne sur le panel zone Ouest (-17% en Allemagne, -12% en Belgique, -13% aux Pays-Bas, -6% en Italie) et en Pologne (-5%). Une évolution logique compte tenu de la forte croissance de 2022 et du ralentissement de la demande finale. La prévision de 2023 n'aura été abaissée que de 4% depuis la note de mars. L'année 2024 devrait enfin renouer avec la croissance.

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



Perspectives véhicules neufs France

A l'instar de l'Europe, **2023 aura témoigné d'une reprise en VUL et Porteurs** (effets de rattrapages suite aux pénuries et anticipations réglementaires en VI) **et d'un recul en SR&R**, scénarios conformes aux annonces de la note de mars.

2024 subira les effets de commandes peu dynamiques depuis plusieurs mois (faiblesse de l'activité, renchérissement du prix des véhicules, taux d'intérêt élevés). Des difficultés d'approvisionnement de faible intensité pourront par ailleurs perdurer. Parallèlement, les carnets accumulés et les besoins de renouvellement des flottes permettront de soutenir les volumes.

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

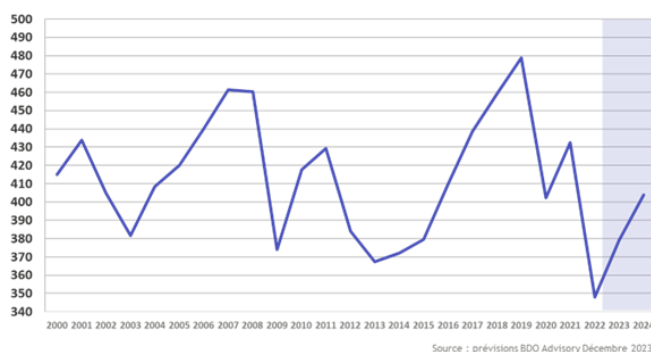
Les immatriculations neuves **ont affiché une croissance solide en 2023** (+8.6% sur 11 mois), toutefois moins dynamique que la moyenne européenne. Les tendances par segment sont contrastées : recul en Fourgons & châssis (-4.5%), forte dynamique de rattrapage en Fourgonnettes (+33%, après la lourde chute de 2022) et en « autres utilitaires » (VU-Sté, PU, SUV et 4x4 : +25%).

Le **scénario de reprise précédemment annoncé s'est donc confirmé** et la prévision de 2023 n'aura été réhaussée que d'à peine 2% depuis la note de mars.

Les **nouvelles commandes ralentissent très fortement** depuis mai 2022 (-17% en moyenne 2022 et -26% sur 11 mois 2023), sous les effets de la hausse des prix des Utilitaires (+7% 2022 et +10% sur 10 mois 2023 selon l'Insee) et de la morosité de la demande finale. Le **carnet restant à livrer** s'est résorbé mais reste encore significatif (estimation BDO à plus de 110 000 véhicules, soit 3.5 mois cvs d'un niveau moyen de longue période) et devrait soutenir les ventes. Par ailleurs, le segment des Fourgonnettes n'aura en 2023 que partiellement résorbé sa chute de 2022 et le parc a besoin d'être renouvelé.

Le plafond du bonus aux BEV et H2 est maintenu à 4 k€ pour les entreprises et de 6K€ pour les personnes physiques.

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



Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

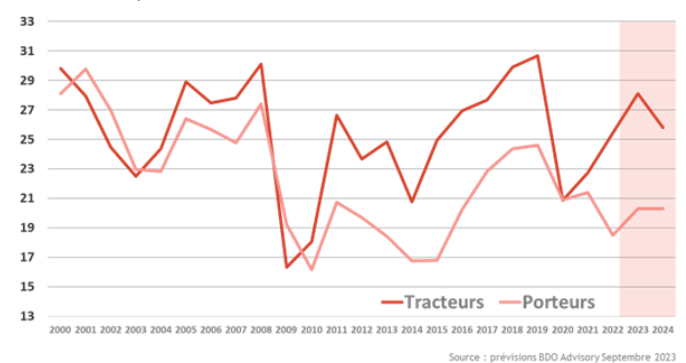
Les immatriculations neuves **auront rebondi en 2023** (+11% sur 11 mois, rythme similaire en Porteurs et Tracteurs) après leur stagnation de 2022. A l'instar de l'Europe, des anticipations d'achats ont eu lieu avant l'introduction obligatoire du chronotachygraphe dernière génération courant Aout et le marché subit un contrecoup baissier au dernier quadrimestre. Cependant, le rebond est moins fort qu'en

moyenne européenne, peut-être en partie expliqué par des véhicules non immatriculés dans le contexte de report de date butoir de la réglementation chronotachygraphe. Le **scénario annoncé de reprise en Porteurs s'est donc confirmé** et la prévision 2023 n'aura été réhaussée que de 6% depuis mars.

L'année 2024 est toujours prévue en baisse modérée, une baisse tirée par les Tracteurs et reflet d'un ajustement des volumes suite à une année 2023 anormalement élevée au regard du contexte économique (activité ralentie, parcs ne nécessitant pas d'être étendus). En effet, les Porteurs pourraient afficher une meilleure résistance, du fait que leur marché a été nettement moins dynamique que celui des Tracteurs en 2021 et 2022.

Les 2/3 de l'enveloppe du dispositif « Ecosystème des véhicules lourds électriques » (36M€) ont financé plus de 630 poids-lourds BEV et leurs bornes (hors BOM), dont 150 environ en location et dont 62% pour trois grands groupes. Plafonnée à 65% du surcote vs un Diesel, l'aide peut atteindre 75k€ pour un N2, 100 k€ pour un Porteur >12t et 150 k€ pour un Tracteur. Un dispositif similaire concernant la mobilité Hydrogène est également en vigueur.

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



Immatriculations Semi-remorques et Remorques

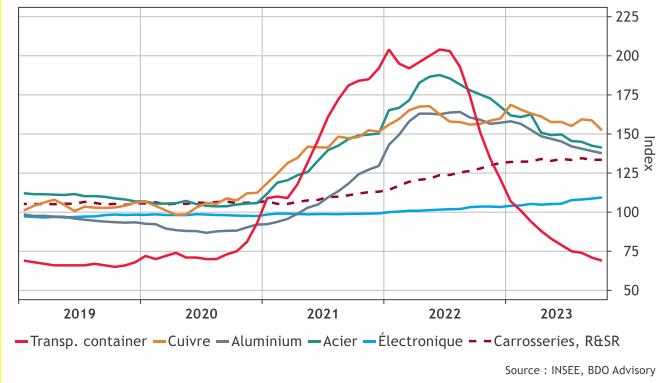
Les immatriculations neuves **ont poursuivi leur recul** (-6% sur 11 mois 2023). Le marché n'aura pas enregistré de croissance pour la 4^{ème} année consécutive. Il n'est plus aligné à celui des Tracteurs, qui viennent de connaître 3 années de hausses. Le **scénario de recul s'est donc confirmé** et la prévision de 2023 n'aura été dégradée que de 5% depuis la note de mars. L'année 2024 devrait à nouveau renouer avec la croissance.

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



L'industrie de la construction de carrosseries devrait bénéficier de volumes en progression modérée en 2024 (+3%) après une année 2023 en recul de 1%. Les volumes 2024 seront contraints par des contre-effets baissiers, des commandes ralenties et des prix des véhicules renchérissés (nouvelles technologies, nouveaux équipements obligatoires), dans un contexte de reflux progressif du prix des intrants.

France : indices de prix de production et d'importation

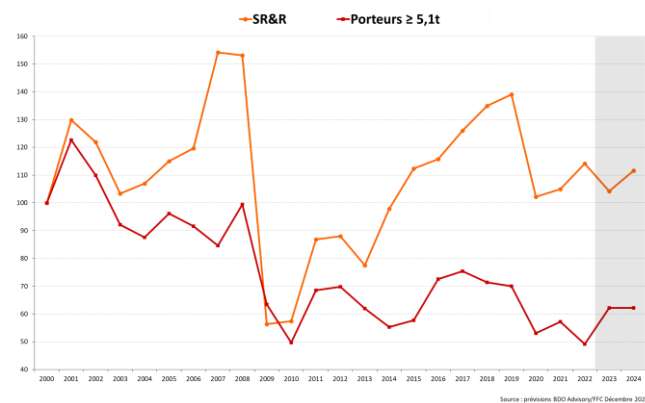


Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » se seront stabilisées en 2023, avec des SR&R en recul (-11% sur 11 mois) et des Porteurs en rebond (+30%, rattrapages post-pénuries et anticipations réglementaires). La prévision Dry fret 2023 n'aura été abaissée que d'à peine 2% depuis la note de mars.

La demande de transport industriel et généraliste devrait progresser à nouveau en 2024 : la production manufacturière est en effet attendue en progression modérée, de même que la consommation des ménages. Ce contexte favorisera la reprise du marché SR&R ; en revanche, le marché Porteurs subirait le contrecoup du rebond « anormalement » élevé de 2023 et se stabiliserait dans le meilleur des cas (un recul modéré n'est toutefois pas à exclure).

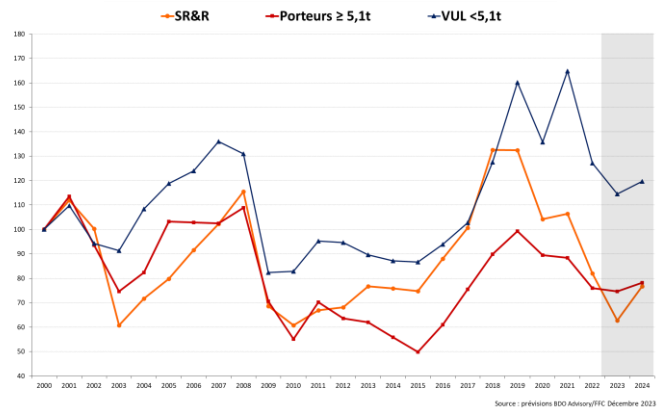
France : prévisions Immatriculations Dry Fret (indice base 100 en 2000)



Les immatriculations Bennes auront reculé de 10% en 2023, à des rythmes contrastés selon le type de véhicule (les Porteurs ayant mieux tiré leur épingle du jeu avec -2% grâce à des anticipations réglementaires). La croissance d'activité des TP et de l'Entretien en 2023 ne se sera donc pas traduite par une croissance des marchés des véhicules. La prévision Bennes 2023 aura été en conséquence abaissée de 7% depuis la note de mars, même si le scénario prudent d'une baisse des marchés en 2023 avait été actée dès mars.

L'activité BTP devrait continuer de progresser en 2024, tirée par les TP et par l'Entretien bâtiment, car le Bâtiment neuf étant attendu à nouveau en recul (tant Logement que hors Logement). La croissance d'activité de ces segments devrait enfin se concrétiser par une hausse des volumes de ventes neuves en 2024.

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

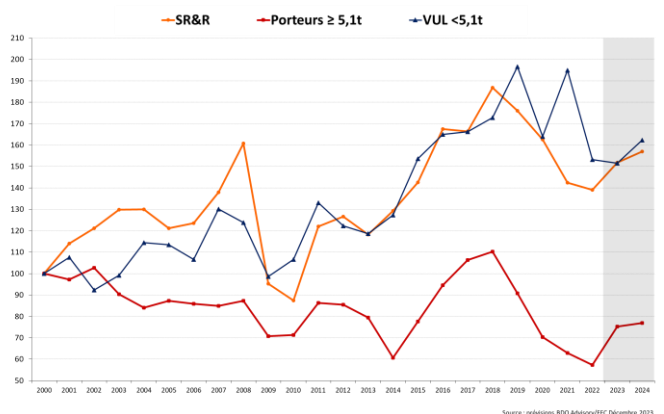


Les immatriculations **Frigorifiques auront progressé de 6.5% en 2023**, avec des Porteurs en rebond très dynamique (+34% sur 11 mois), des SR&R en croissance robuste (+9%) et des VUL en très léger recul (-1%). La prévision Frigorifique 2023 n'aura été abaissée que d'à peine 2% depuis la note de mars.

Après plusieurs années à relativement bas niveau, les marchés devraient poursuivre leur progression en 2024. Les Porteurs pourraient toutefois subir un contre-effet modéré à la baisse en 2024 suite à la forte accélération de 2023.

Côté clients/secteurs, les tendances sont toujours contrastées à très court terme et impactent la demande de transport. L'activité d'hôtellerie & restauration est revenue à haut niveau et il est attendu qu'elle s'y maintienne. L'inflation des produits frais et surgelés ralentit sur certains produits (en moyenne -0.2% sur la période septembre-novembre comparée aux 3 mois précédents), mais elle demeure élevée sur un an, avec en conséquence un recul des dépenses alimentaires au foyer (-5% à fin septembre, g.a.). La poursuite du ralentissement des prix et la reprise des dépenses alimentaires seront très progressifs en 2024.

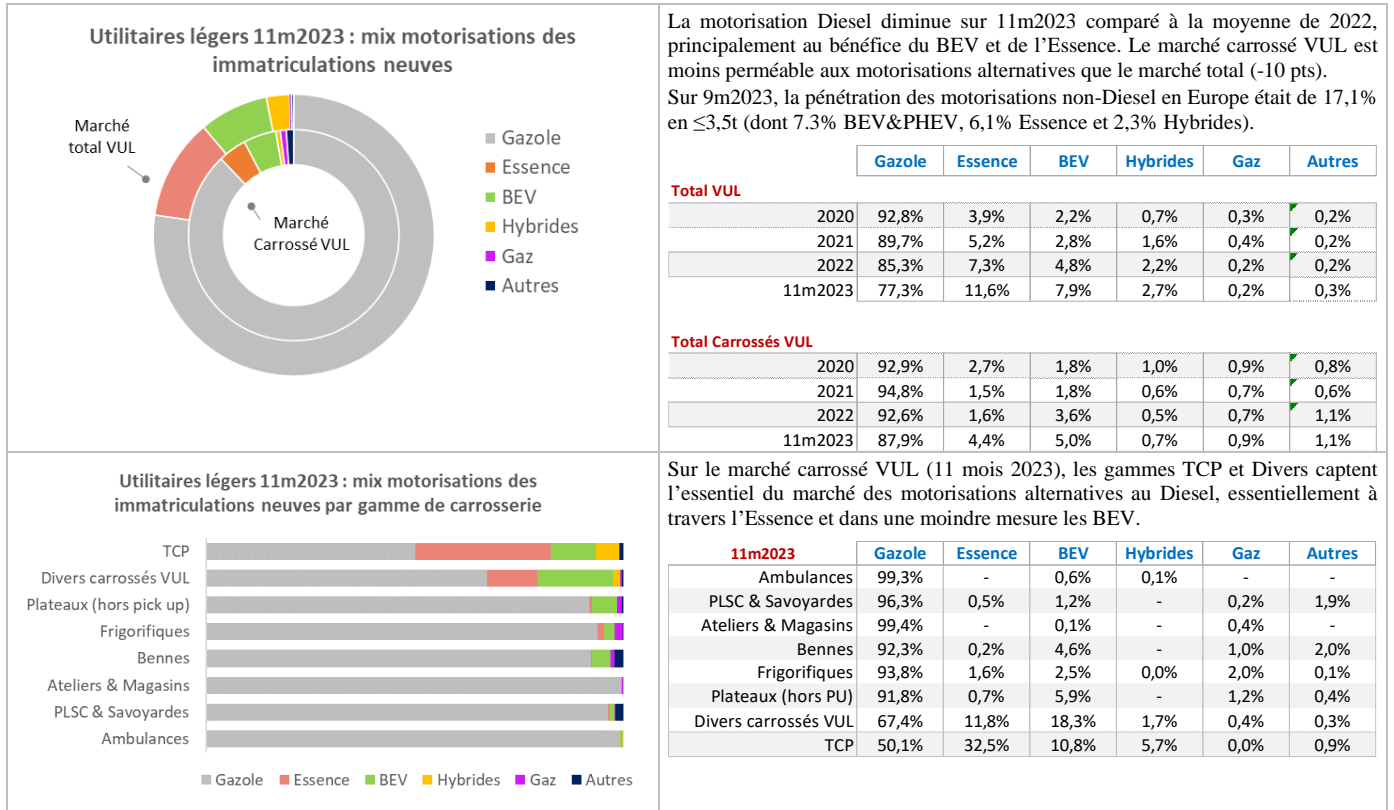
France : prévisions Immatriculations Frigorifiques (indice base 100 en 2000)



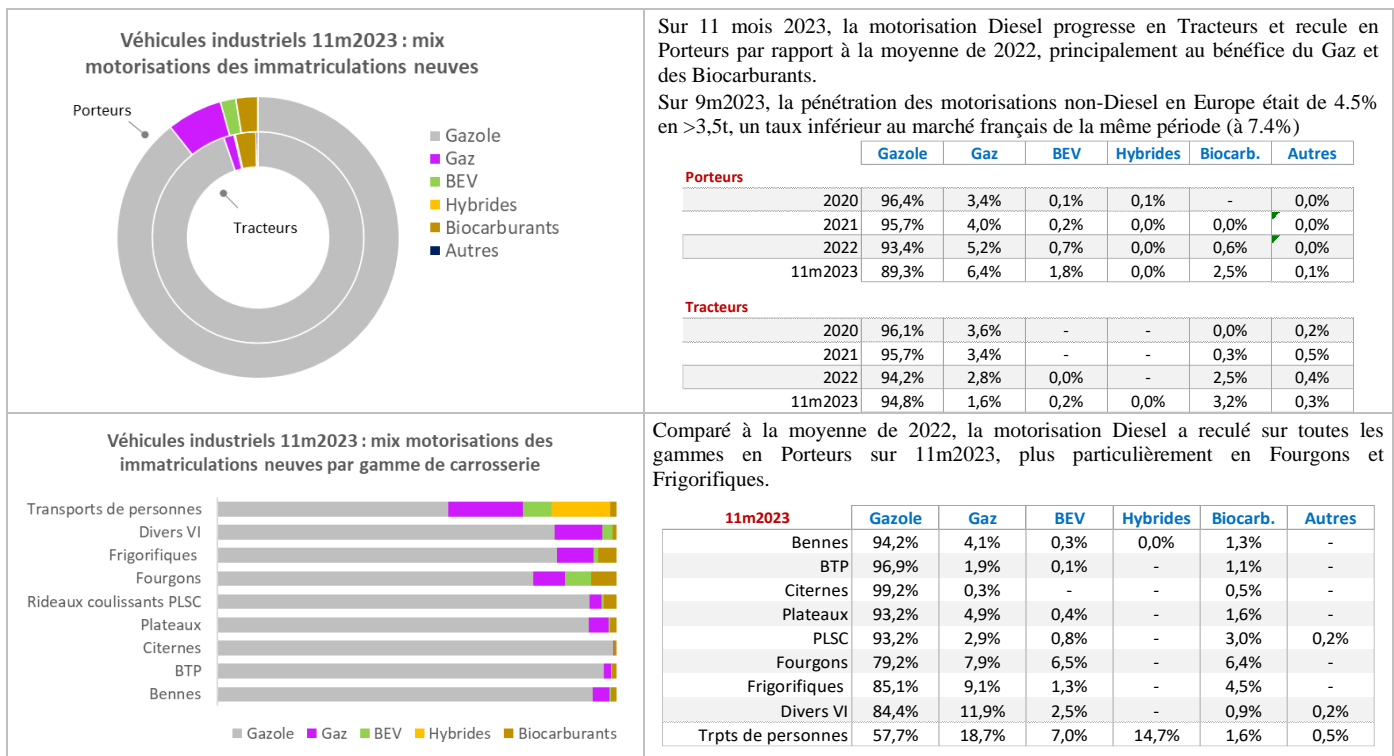
Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Sur 11 mois 2023, les marchés affichent une poursuite du recul de la motorisation Diesel, hormis en Tracteurs. Celle-ci demeure toutefois très majoritaire sur les marchés VUL Carrossés et Porteurs, avec près de 9 véhicules sur 10. Parmi les motorisations alternatives, le BEV domine en VUL Carrossés (avec l'Essence), et le GNV en Porteurs.

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

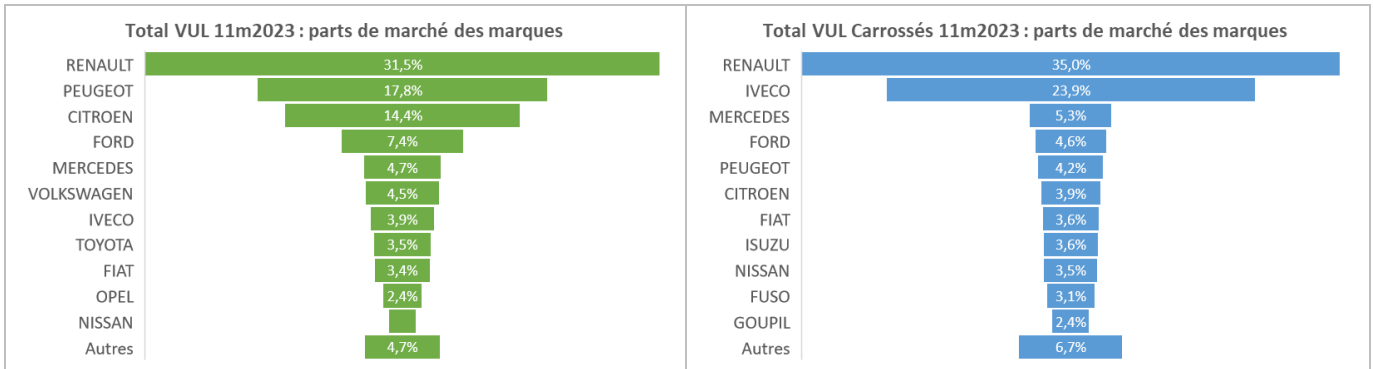


Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BIPE d'après AAA DATA)



Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

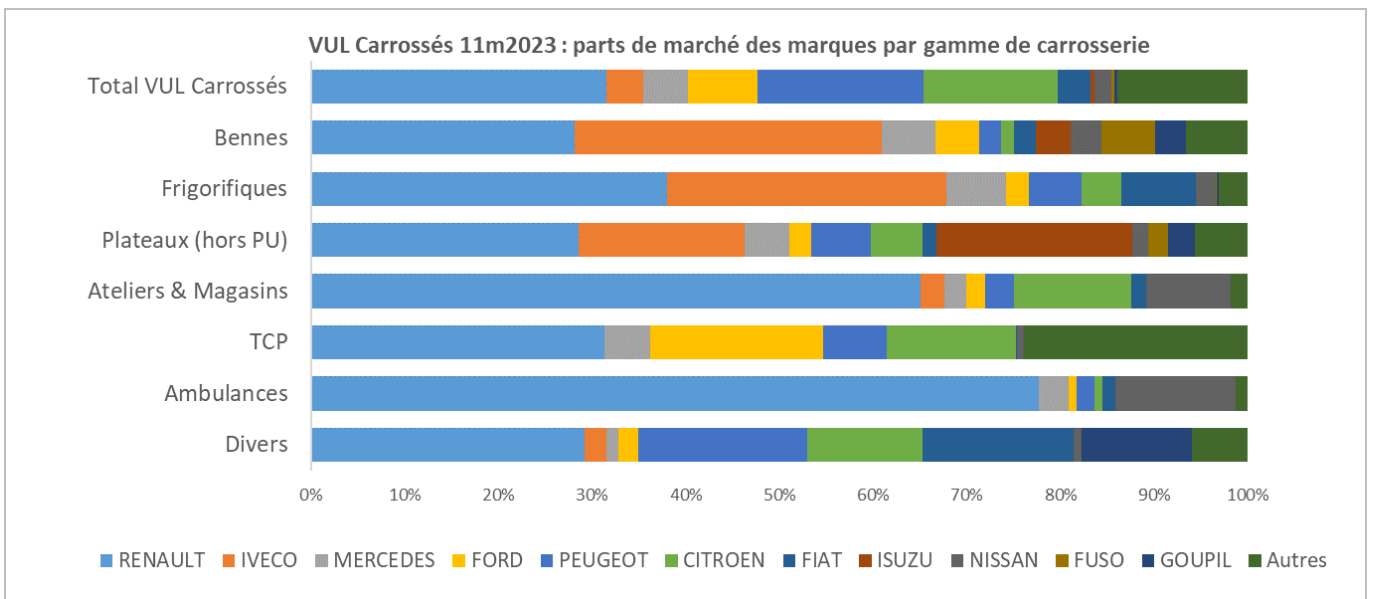
Utilitaires légers (<5,1t) France (source : FFC-BIPE d'après AAA DATA)



Sur 11 mois 2023, le marché des VUL Carrossés reste dominé par Renault, qui voit sa pénétration quelque peu se renforcer par rapport à sa moyenne annuelle de 2022 ; un renforcement modéré par ailleurs également observé chez Peugeot, Citroen et Isuzu.

Alors que la plupart des marchés par gamme - Bennes, Frigorifiques, Plateaux et Transport collectif - sont couverts par une diversité de marques, d'autres - Ambulances et Ateliers - sont très largement dominés par le leader.

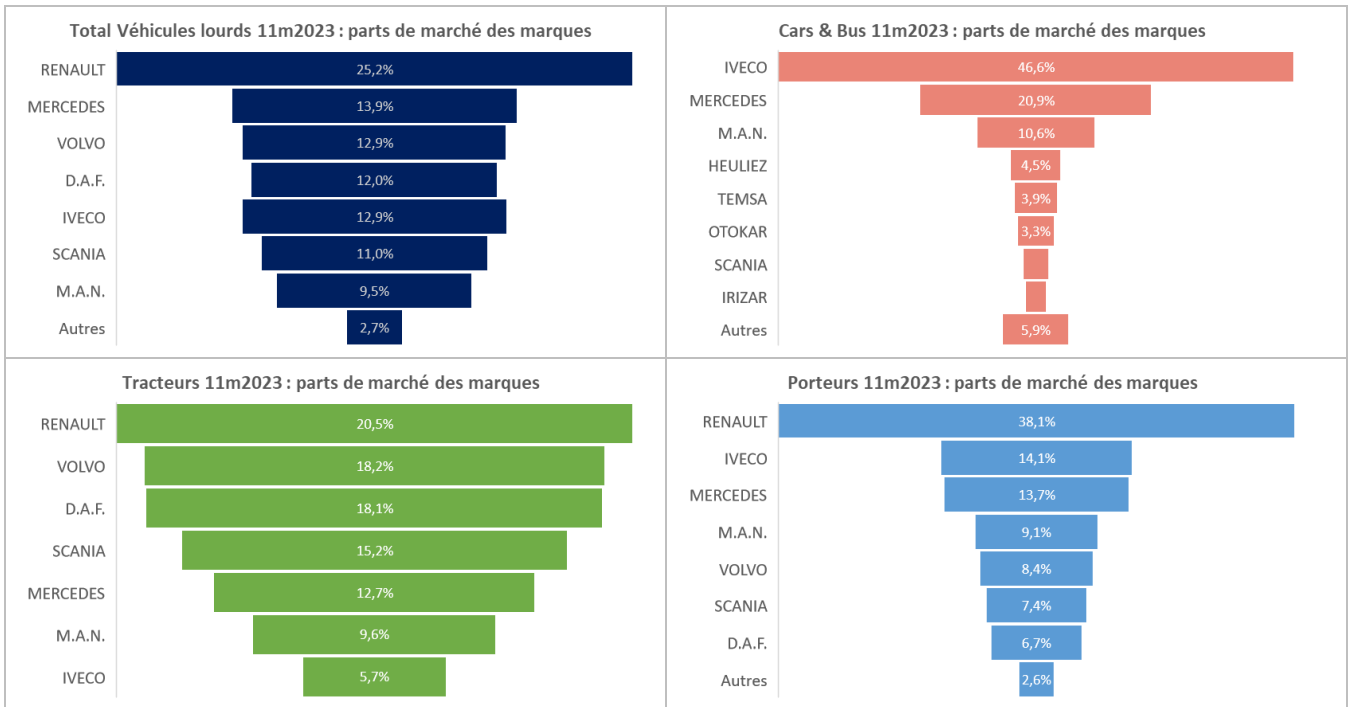
La principale différence entre le marché VUL total et celui des VUL Carrossés tient à la présence plus forte d'Iveco sur ce dernier.



VUL Carrossés 11m2023	RENAULT	IVECO	MERCEDES	FORD	PEUGEOT	CITROEN	FIAT	ISUZU	NISSAN	FUSO	GOUPIL	Autres
Bennes	28%	33%	6%	5%	2%	1%	2%	4%	3%	6%	3%	7%
Frigorifiques	38%	30%	6%	2%	6%	4%	8%	0,1%	2,0%	0,2%	0,1%	3%
Plateaux (hors PU)	29%	18%	5%	2%	6%	5%	2%	21%	2%	2%	3%	6%
Ateliers & Magasins	65%	2%	2%	2%	3%	13%	2%	-	9%	-	-	2%
TCP	31%	0%	5%	18%	7%	14%	0%	-	1%	-	-	24%
Ambulances	78%	0%	3%	1%	2%	1%	1%	-	13%	-	-	1%
Divers	29%	2%	1%	2%	18%	12%	16%	-	1%	-	12%	6%
Total VUL Carrossés	35%	24%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	3%	3%	2%	7%
Total VUL	32%	4%	5%	7%	18%	14%	3%	0%	2%	0,3%	0,3%	14%

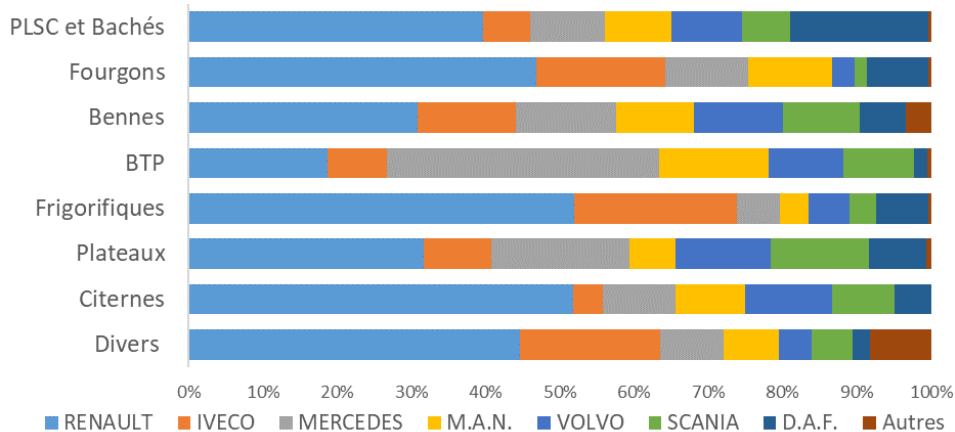
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



Sur 11 mois 2023, le marché des Porteurs reste dominé par Renault Trucks ; les pénétrations d'Iveco, et dans une moindre mesure de MAN et DAF, se renforcent par rapport à leurs moyennes annuelles de 2022. Sur le marché des Tracteurs, Scania et dans une moindre mesure MAN, renforcent leurs pénétrations par rapport à leurs moyennes annuelles de 2022.

Porteurs 11m2023 : parts de marché des marques par gamme de carrosserie



Porteurs 11m2023	RENAULT	IVECO	MERCEDES	M.A.N.	VOLVO	SCANIA	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	39,6%	6,3%	10,1%	8,9%	9,5%	6,5%	18,6%	0,4%
Fourgons	46,9%	17,3%	11,1%	11,3%	3,0%	1,6%	8,3%	0,4%
Bennes	30,8%	13,3%	13,5%	10,4%	12,0%	10,4%	6,2%	3,4%
BTP	18,7%	8,1%	36,6%	14,8%	10,1%	9,5%	1,8%	0,5%
Frigorifiques	52,0%	21,9%	5,8%	3,8%	5,6%	3,5%	7,1%	0,3%
Plateaux	31,7%	9,0%	18,7%	6,1%	12,8%	13,4%	7,6%	0,7%
Citernes	51,8%	3,9%	9,9%	9,4%	11,7%	8,3%	4,9%	0,0%
Divers	44,6%	18,9%	8,6%	7,5%	4,4%	5,5%	2,4%	8,2%
TOTAL	38,1%	14,1%	13,7%	9,1%	8,4%	7,4%	6,7%	2,6%

Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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

