

# Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Mars 2024

## Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

	milliers de véhicules		prévisions	
	2022	2023	2024	2025
<b>France</b>				
VUL < 5,1t	348	379	398	410
VI ≥ 5,1t	44	49	46	46
Porteurs	18	20	20	20
Tracteurs	25	28	26	26
SR&R	23	22	22	23

	évolution annuelle (%)		prévisions	
	2022	2023	2024	2025
	-20	9	5	3
	-1	11	-7	1
	-14	11	-5	3
	19	12	-9	0
	-2	-5	1	5

### Bennes & bennes amovibles

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

	-23	-9	2	3
	-14	-2	1	2
	-23	-23	0	15

### Dry fret (Rigides, PLSC)

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

	-14	28	-10	5
	9	-8	-4	8

### Frigorifiques

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

	-21	-2	3	3
	-9	32	-6	5
	-2	12	3	0

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
<b>Europe de l'ouest *</b>				
VUL ≤ 3,5t	1 466	1 705	1 770	1 831
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	274	329	293	293
SR-R	171	152	157	160

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
	-19	16	4	3
	2	20	-11	0
	12	-11	3	2

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
<b>Europe de l'est **</b>				
VUL ≤ 3,5t	141	157	158	162
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	78	84	69	70
SR-R	51	49	43	45

			prévisions	
	2022	2023	2024	2025
	-13	12	1	3
	12	7	-18	2
	-4	-4	-11	3

\* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

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

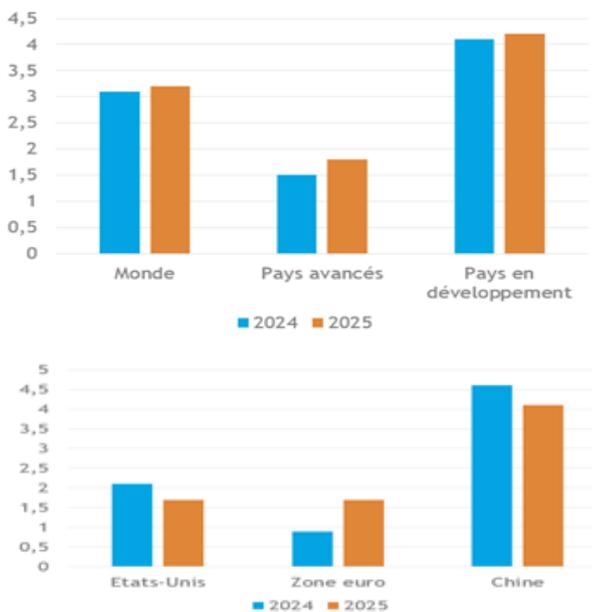
Source : prévisions BDO Advisory/FFC mars 2024

## Perspectives économiques : Vers une inflation et un investissement ralentis

La croissance mondiale a été légèrement revue à la hausse et devrait s'élever à 3,1% en 2024 et à 3,2% en 2025. Elle reste obérée par la politique monétaire restrictive et le ralentissement de l'investissement. La prévision de taux de croissance est plus élevée dans les pays en développement (+4,1% en 2024 et +4,2% en 2025) que dans les pays avancés (+1,5% en 2024 et +1,8% en 2025). Les perspectives s'améliorent en raison du dynamisme de la croissance aux Etats-Unis et au sein des pays émergents (effet matières premières et énergie) ; et d'une politique budgétaire accommodante en Chine qui stimule la demande.

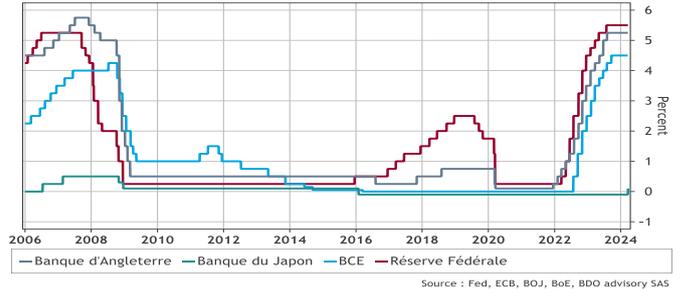
Le taux d'inflation ralentit également plus rapidement que prévu laissant envisager un desserrement monétaire au printemps, notamment aux Etats-Unis. Néanmoins, la hausse des taux a fortement impacté l'investissement et la politique budgétaire expansionniste des Etats développés et a accru leur endettement. Les politiques monétaires ont été efficaces entraînant un ralentissement économique sans explosion du taux de chômage

**Perspectives de croissance** (%). Source : FMI, janvier 2024)



Les politiques monétaires devraient s'assouplir en raison du fort ralentissement du taux d'inflation. Néanmoins, la Banque centrale européenne (BCE) en laissant ses taux directeurs inchangés lors de sa réunion du 7 mars 2024 estime que « le temps n'est pas encore arrivé » pour diminuer l'effort de lutte contre l'inflation. 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%. Des baisses de taux pourraient avoir lieu au printemps en Europe et aux Etats-Unis. En Europe, l'idée est d'éviter un très fort ralentissement de l'activité économique comme cela a été le cas en Allemagne en récession en 2023. La politique monétaire devrait rester sur une orientation restrictive au cours des deux ans, la BCE continuant à réduire la taille de son bilan. La BCE devrait réduire progressivement ses taux pour les ramener juste en dessous de 2 % en 2025.

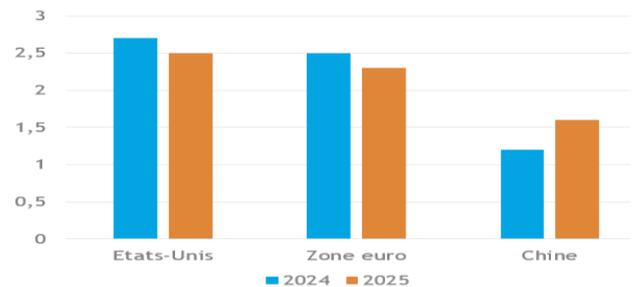
Principaux taux directeurs



En 2024, les enjeux politiques devraient prendre le pas sur les enjeux économiques, sans avoir une influence directe sur la croissance observée durant l'exercice. Selon le vainqueur, la politique budgétaire pourrait être assez différente. Plus indirectement, la politique monétaire pourrait évoluer avec la nomination d'un nouveau Président de la Réserve fédérale. De plus, les tensions inflationnistes ralentissent fortement aux Etats-Unis et dans la zone euro mais restent plus élevées qu'en Chine en 2024.

La zone euro verrait son taux d'inflation baisser à +2,5% en 2024 et à +2,3% en 2025 en raison de la baisse des prix de l'énergie et des denrées alimentaires dans un contexte de hausse des taux directeurs (10 hausses en moins de deux ans). La Chine demeure la grande gagnante avec une très faible inflation à 1,2% en 2024 et 1,6 % en 2025 malgré la crise du secteur de l'immobilier et le ralentissement de la consommation des ménages et de la croissance.

**Prévisions de l'indice des prix à la consommation** (%). Source : SG, Mars 2024)



### Etats-Unis : croissance assez robuste

Les Etats-Unis devraient connaître un taux de croissance à +2,1% en 2024 et +1,7% en 2025. En raison de la hausse des taux, les Etats-Unis connaissent une importante baisse de l'inflation (+2,7% en 2024) dans un contexte de plein emploi et de baisse du taux d'épargne des ménages. 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 résiste (à +1,4% en 2024 à +1,8% en 2025). L'investissement reste robuste à +2,5% en 2024 et à +1,9% en 2025. Le taux de chômage se maintient à 4,2% et le taux d'épargne baisserait à 4,7% en 2024.

### Emergents : ralentissement en Chine

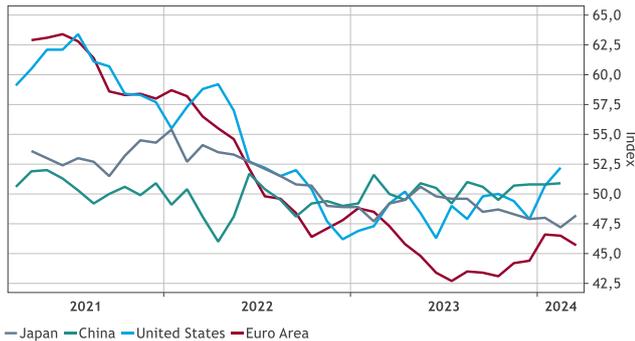
La Chine verrait sa croissance ralentir à +4,6% en 2024 et à 4,1% en 2025 en raison de du fort ralentissement du secteur immobilier et de la consommation des ménages (+5,6% en 2024 à +4,9% en 2025).

**La Russie** devrait sortir de la récession à +1,5% en 2024. Le taux d'inflation ralentit à 6,4% en 2024. Le solde courant reste excédentaire à 1,9% et le solde budgétaire à -2,1% en 2024.

**Au Brésil**, le taux de croissance devrait s'élever à 1,2% en 2024. Le pays reste très touché par l'inflation qui devrait s'élever à 4% et un solde budgétaire à -7,8% en 2024.

La baisse des prix des matières premières et de l'énergie favorise progressivement la reprise du secteur manufacturier. En dépit d'une légère amélioration récente, la zone euro demeure en deçà de la zone d'expansion au 1T2024 (PMI <50).

Manufacturing Purchase Manager Index (PMI)

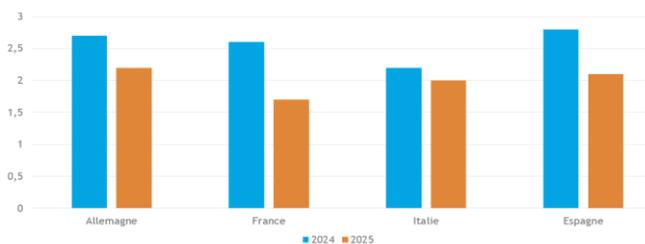


Source : Markit, BDO Advisory

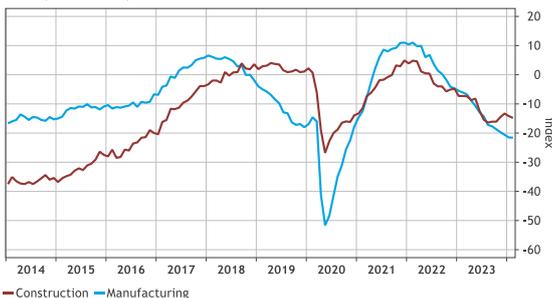
### Europe : croissance très ralentie

**La zone euro connaît un fort ralentissement de croissance en 2024 à +0,9% et à +1,7% en 2025 en raison de la politique monétaire plus restrictive.** Néanmoins, la croissance résiste en raison de la consommation privée qui croît modérément (+0,6% en 2024 à +0,7% en 2025). Toutefois, l'investissement ralentit très fortement (+0,5% en 2024 à +0,8% en 2025) et le taux de chômage augmente légèrement (7% en 2024 et 7,4% en 2025) en raison du fort ralentissement de l'activité économique. Les finances publiques restent durablement dégradées avec un déficit public à 3,3% en 2024 et 3,2% en 2025. La dette publique devrait s'élever à 92% en 2024 et 94% en 2025.

**Prévisions de l'indice des prix à la consommation (%)**, Source : SG, BDO Advisory, Mars 2024)



EU-27 (without UK): order-book level



Source : DG ECFIN, BDO Advisory

**L'Allemagne** devrait croître de 0,3% en 2024. 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. Les perspectives sont plus positives pour 2025 avec une croissance estimée à +1,3%.

**L'Italie** devrait croître à +0,7% en 2023 et à +1,1% en 2024. Après une quasi-stagnation de l'activité économique enregistrée au T3 2023 (0,1%), le PIB réel italien a augmenté de 0,2% T4. Cette faible croissance s'explique par le ralentissement de la production industrielle et des ventes au détail.

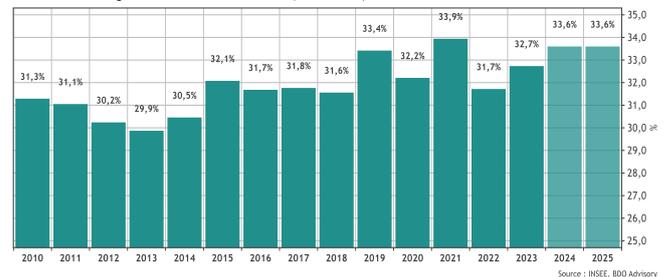
**En Espagne**, la croissance devrait s'élever à +1,7% en 2024 et à 2,1% en 2025. La demande intérieure restera le principal moteur de la croissance. La baisse de l'inflation et la résilience du marché du travail soutiendront également la consommation des ménages.

**Le Royaume-Uni** devrait avoir un taux de croissance à +0,5% en 2024 et à +1,4% en 2025. Le marché de l'emploi se desserre progressivement avec une baisse des emplois disponibles alors que le taux de chômage reste stable.

### France : fort ralentissement de l'investissement

**L'économie française** devrait croître de 0,8% en 2024, puis de 1,4% en 2025. Ce ralentissement s'explique notamment par le moindre dynamisme de la consommation des ménages mais qui repart (+1,1% 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 +1,1% en 2023 à -1,2% en 2024). Il devrait repartir en 2025 à +1,6%. Les échanges extérieurs se caractérisent par une hausse des exportations (1,5% en 2023 à 2,2% en 2024 puis 3,7% en 2025) et à une augmentation des importations (passant de -0,1% en 2023 à 0,7% en 2024 et à 3,2% en 2025). **L'inflation continue de se modérer et devrait atteindre 2,6% en 2024 puis 1,7% en 2025.** Le taux de chômage devrait augmenter, à 7,4% en 2024 et à 7,8% en 2025. Les finances publiques restent très dégradées. La dette publique s'éleva à 110,4% du PIB en 2024 et 110,9% du PIB en 2025. Le déficit public reste à 4,9% en 2024 et baissera à 4,3% en 2025.

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



Source : INSEE, BDO Advisory

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

Source : BDO Mars 2024

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

L'année 2024 verrait les marchés VUL et SR&R progresser modérément (voire reculer à l'Est) et celui des Poids-lourds se contracter, en dépit d'un bon premier trimestre. 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 (stock de commandes à livrer).

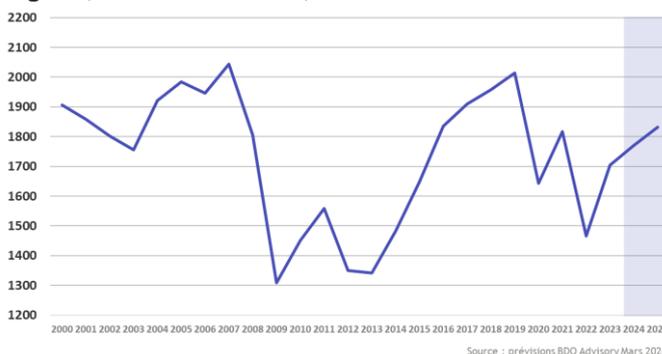
L'année 2025 sera la première année à objectifs d'émissions CO<sub>2</sub> pour les véhicules moteurs (-15%). Les stratégies de Constructeurs seront focalisées sur l'évitement des pénalités financières (en cas de dépassement des plafonds CO<sub>2</sub>), quitte à limiter les volumes de ventes. L'évolution de la réglementation SR&R pourrait soutenir les marchés.

### Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont progressé de 13% sur 2 mois 2024 (27 pays). La quasi-totalité des marchés enregistrent des croissances soutenues (hormis la Finlande, la Grèce, la Pologne). Ce dynamisme est dans la continuité de 2023 et reflète un rattrapage de livraisons consécutif à la fin des pénuries et des difficultés logistiques. Cet effet soutiendra les ventes à haut niveau au cours du trimestre à venir mais le marché va ralentir en cours d'année, en raison du ralentissement du fait de nouvelles commandes à relativement bas niveau.

Le marché des motorisations alternatives a poursuivi sa progression en 2023 : près de 144 000 BEV&PHEV, soit 46 000 de plus qu'en 2022 et une pénétration sur le marché de 7.7% (vs 6% en 2022, 31 pays). Cette dynamique va se poursuivre : la trajectoire actuelle semble en ligne avec l'objectif 2025 de réduction des émissions CO<sub>2</sub> 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 progressé de 5.3% sur 2 mois 2024 (27 pays). Toutefois plusieurs marchés sont en recul (Autriche, Suède, Finlande, Pologne, Tchéquie, pays baltes). Les niveaux élevés des autres marchés reflètent les livraisons de carnets accumulés en 2021-22 pour causes de pénuries et de difficultés logistiques. Le carnet restant à livrer s'est résorbé de moitié en 2023 mais demeure encore important et soutiendra le marché de 2024.

Les nouvelles commandes ont baissé de 20% en 2023 et pour la 2<sup>ème</sup> année consécutive (panel 6 Constructeurs),

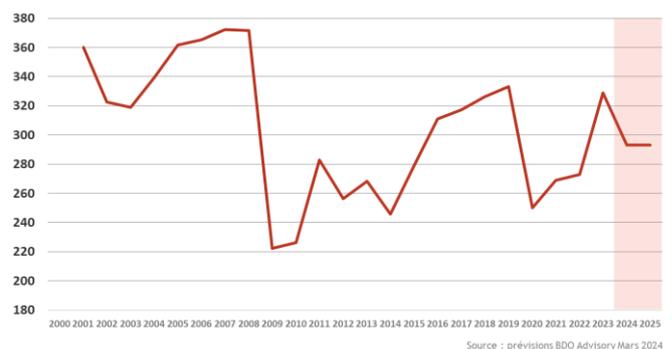
reflétant la baisse de la demande de transport routier et la hausse des prix des véhicules.

Le marché des motorisations alternatives émerge en 2023 : près de 8 000 BEV, soit 4 300 de plus qu'en 2022, 31 pays) et une pénétration sur le marché total de 1.9%. Près de 10 500 véhicules Gaz&Biodiesels ont représenté 2.5% des ventes. Ces dynamiques vont s'accroître, dans le but d'atteindre l'objectif de réduction des émissions CO<sub>2</sub> imposé aux Constructeurs pour 2025 (-15% vs 07/2019-06/20). S'il y a un risque sur ces objectifs, les Constructeurs limiteront leur offre Diesel, ce qui limitera le marché total en volume.

Les nouveaux tarifs du péage allemand fondés sur les émissions de CO<sub>2</sub> sont en fortes hausses : +75% en moyenne pour un Euro-VI immatriculé avant juillet 2019 ; +36% si le véhicule est classé « faibles émissions ». Ce contexte devrait accélérer le marché des BEV&FC, qui ont représenté 2.3% des ventes 2023, soit davantage que la moyenne européenne.

La Commission européenne a rehaussé à 300k€ le montant d'aide que les états pourront dorénavant accorder aux entreprises de transport routier.

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

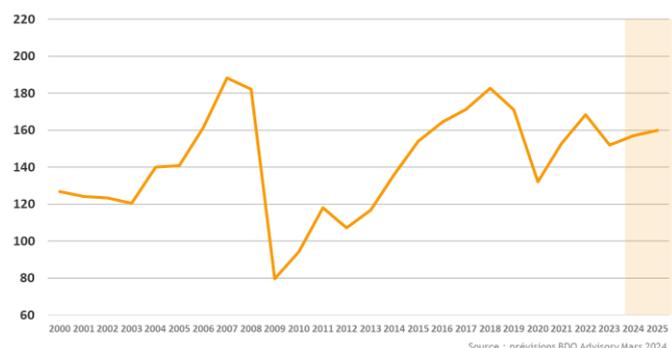


### Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations ont reculé sur 2 mois 2024 : -14% en 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 en cohérence avec la morosité de l'activité économique. Les perspectives devraient s'améliorer à 2025.

Le Parlement européen a approuvé le projet autorisant la circulation de méga-camions (jusqu'à 25,25m et 60 tonnes) partout en Europe. Les Etats doivent encore se prononcer : si l'avis est favorable, cela aura un effet positif sur le marché.

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



## Perspectives véhicules neufs France

L'année 2024 subira les effets de nouvelles commandes en baisse depuis plusieurs mois (en raison de la faiblesse de l'activité, ainsi que du renchérissement du prix et du financement des véhicules), hormis en VUL où les carnets accumulés continueront de soutenir une partie des ventes.

L'année 2025, bien que mieux orientée côté demande finale et donc investissements, sera toutefois à risque pour les véhicules moteurs, tout particulièrement en poids-lourds (cf page Europe). Les prévisions annoncées pourraient être moins bien orientées.

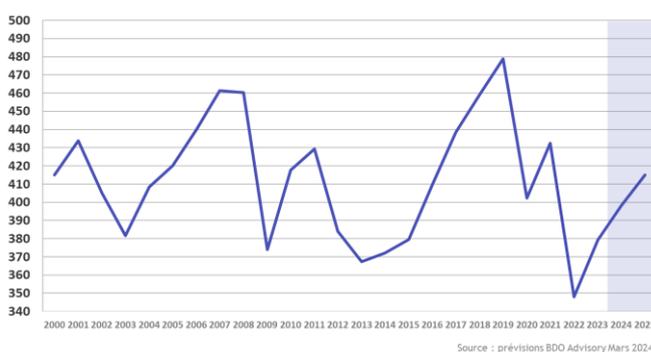
### Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves ont affiché une croissance de 11% sur 2 mois 2024, toutefois en référence à une base 2023 faible et la tendance cvs moyenne est stagnante depuis 6 mois : haussière en Fourgons&châssis et baissière pour les autres segments suite aux forts rattrapages de 2023.

Les nouvelles commandes sont au plus bas depuis 2014 (-3.2% sur 2 mois après un recul de -24.5% en 2023), reflétant la morosité de la demande finale (confiance des entreprises au plus bas depuis 2020), la hausse du prix des Utilitaires neufs (+7% en 2022, +9% en 2023), ou encore la hausse des coûts d'exploitation des VUL (en livraison urbaine : +10% en 2022 et +5% en 2023). Le carnet restant à livrer s'est résorbé d'1/3 en 2023 mais reste encore important (estimation BDO à 120 000 véhicules, soit 3.5 mois cvs d'un niveau moyen de longue période) ce qui soutiendra les ventes de 2024. Par ailleurs, l'âge moyen du parc Camionnettes des Professionnels était remonté à 6.9 ans début 2023 et a besoin d'être renouvelé en neuf.

Les aides publiques aux BEV et FC se sont amoindries de 1k€ en février : le bonus est à 3k€ pour les entreprises et à 5k€ pour les ménages hors revenus modestes. Le bonus aux VUL d'occasion a été supprimé.

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



### Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont affiché une croissance de 11% sur 2 mois 2024, un rythme similaire en Porteurs et Tracteurs. Le niveau cvs est revenu à un niveau élevé après les forts aléas ayant précédé et suivi l'introduction obligatoire du chronotachygraphe dernière génération en Aout dernier. Le rebond de début d'année est plus fort qu'en moyenne européenne, expliqué par le report de la date butoir de la réglementation chronotachygraphe.

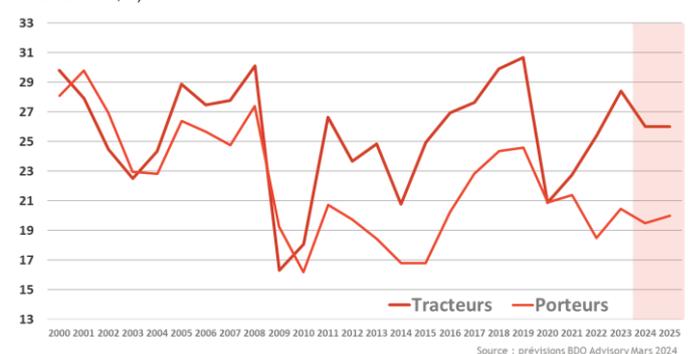
Toutefois, l'année 2024 est prévue en baisse, surtout tirée par les Tracteurs et reflet du contrecoup des volumes 2023

anormalement élevés au regard du contexte économique. L'activité TKM du transport routier a sensiblement baissé en 2023 et les perspectives de production n'appelleront pas à une croissance avant 2025. Au 1T2024, les Transporteurs estiment que leur parc doit être ajusté à la baisse et les intentions d'investissements sont en net repli.

L'appel à projet « Ecosystème des véhicules lourds électriques » doit être reconduit en 2024 avec un budget annoncé à 130M€. Environ 900 BEV ont bénéficié du dispositif en 2023, doté d'un budget de 54M€ (financement de 150k€ pour un Tracteur, 100 k€ pour un Porteur >12t et 75 k€ si 4.5 à 12t).

A l'instar du marché européen, l'année 2025 s'avère très incertaine : l'amélioration du contexte économique sera favorable à une hausse de l'activité et les commandes de PL seraient en reprise dès la fin de 2024 ; mais les stratégies CO<sub>2</sub> des Constructeurs pourraient conduire à une limitation des volumes de ventes.

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

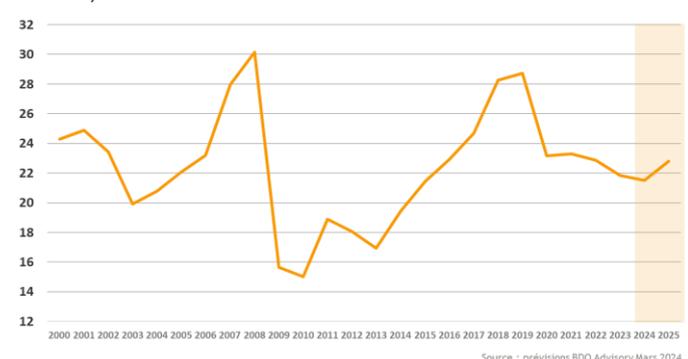


### Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont reculé sur 1 mois 2022 (-13%). Le marché n'a pas enregistré de croissance depuis la chute de 2020, au contraire des Tracteurs ; et ce non-alignement se poursuit début 2024, laissant entrevoir une année encore morose.

L'année 2025 devrait plus sûrement et à nouveau renouer avec la croissance, même modeste, en raison de l'amélioration de la demande de transport qui va relancer des investissements en renouvellement du parc. L'autorisation éventuelle de méga-camions pourra également soutenir le marché.

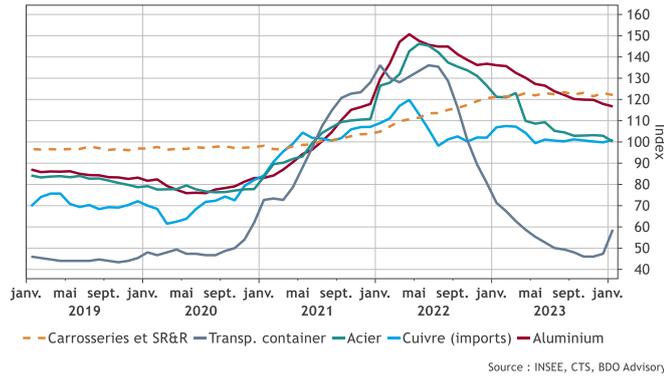
France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



En 2022 et 2023, l'industrie de la construction de carrosseries vient de connaître deux années de ventes à bas niveau en volume (toutes gammes et véhicules confondus). La forte inflation a eu pour effet de renchérir le prix des véhicules (inflation des matières premières, nouvelles technologies, nouveaux équipements obligatoires), de ralentir la demande finale et les commandes de véhicules.

La trajectoire ralentie de l'inflation du prix des énergies et des intrants va se poursuivre en 2024 et permettre aux ventes d'enrayer leur baisse, avant une reprise plus soutenue en 2025. Les gammes Porteurs seront davantage à risque baissier sur la période.

France : indices de prix (base 100 en 2021)



Source : INSEE, CTS, BDO Advisory

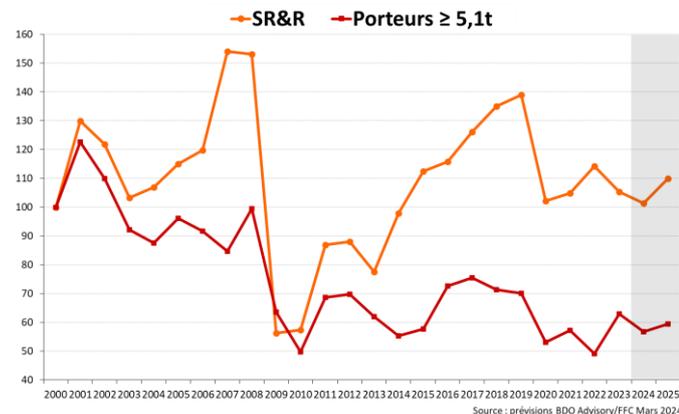
### Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont reculé de 16% sur 2 mois 2024 après leur quasi-stabilité de 2023 (+1.2%), uniquement due aux Porteurs (rattrapages post-pénuries et anticipations réglementaires).

La demande de transport industriel et généraliste ne devrait guère progresser avant 2025 : la production manufacturière est en effet attendue en progression très modérée cette année (<0.5%, soit un rythme équivalent à celui de 2023), de même que la consommation des ménages en Biens (laquelle a reculé de 1.7% en 2023 alors que les dépenses de Services ont progressé). Une accélération plus nette est plutôt attendue en 2025.

Ce contexte ne sera pas favorable à une accélération des ventes de gammes Dry fret en 2024, et d'autant moins en Porteurs, marché qui subira le contrecoup du rebond « réglementaire » de 2023.

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



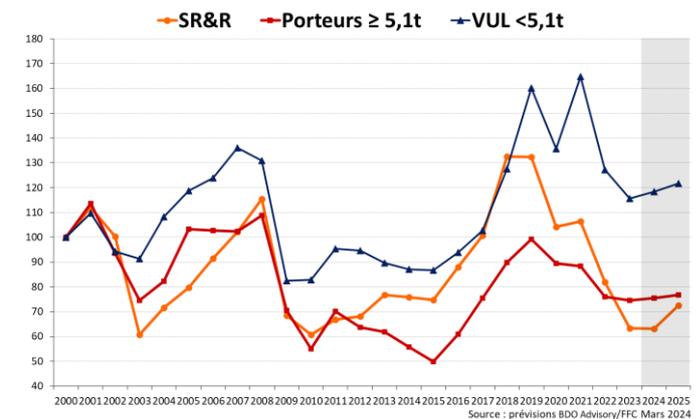
Source : prévisions BDO Advisory/FFC Mars 2024

Les immatriculations Bennes ont reculé de 4% sur 2 mois 2024, après leur recul de 9% en 2023, recul ayant signifié que la croissance modérée des TP et de l'Entretien en 2023 de l'an passé n'a pas été suffisante pour faire progresser les marchés.

L'activité BTP devrait modérément progresser en 2024, tirée par les TP et par l'Entretien bâtiment, car le Bâtiment neuf est à nouveau attendu en recul (tant Logement que hors Logement). L'année 2025 verrait le Bâtiment neuf renouer avec une croissance modérée, tandis que les TP connaîtraient une croissance positive mais légèrement ralentie.

Ce contexte devrait permettre aux marchés Bennes de résister en 2024 avant de rebondir en 2025.

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



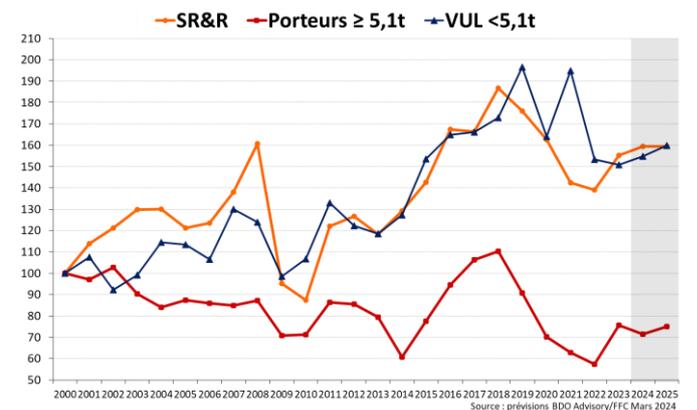
Source : prévisions BDO Advisory/FFC Mars 2024

Les immatriculations Frigorifiques ont reculé de 15% sur 2 mois 2024, après les évolutions globalement positives de 2023 (hormis en VUL qui auront enregistré un léger recul).

Les marchés devraient progresser cette année et l'an prochain, hormis en Porteurs où 2024 pourrait subir un contre-effet modéré suite aux anticipations réglementaires de 2023.

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. Le transport lié à la consommation des ménages de produits frais et surgelés devrait quant à lui rester contraint en 2024 par une inflation qui commence à peine à ralentir. La tendance va se poursuivre et permettrait de renouer avec la croissance en 2025.

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

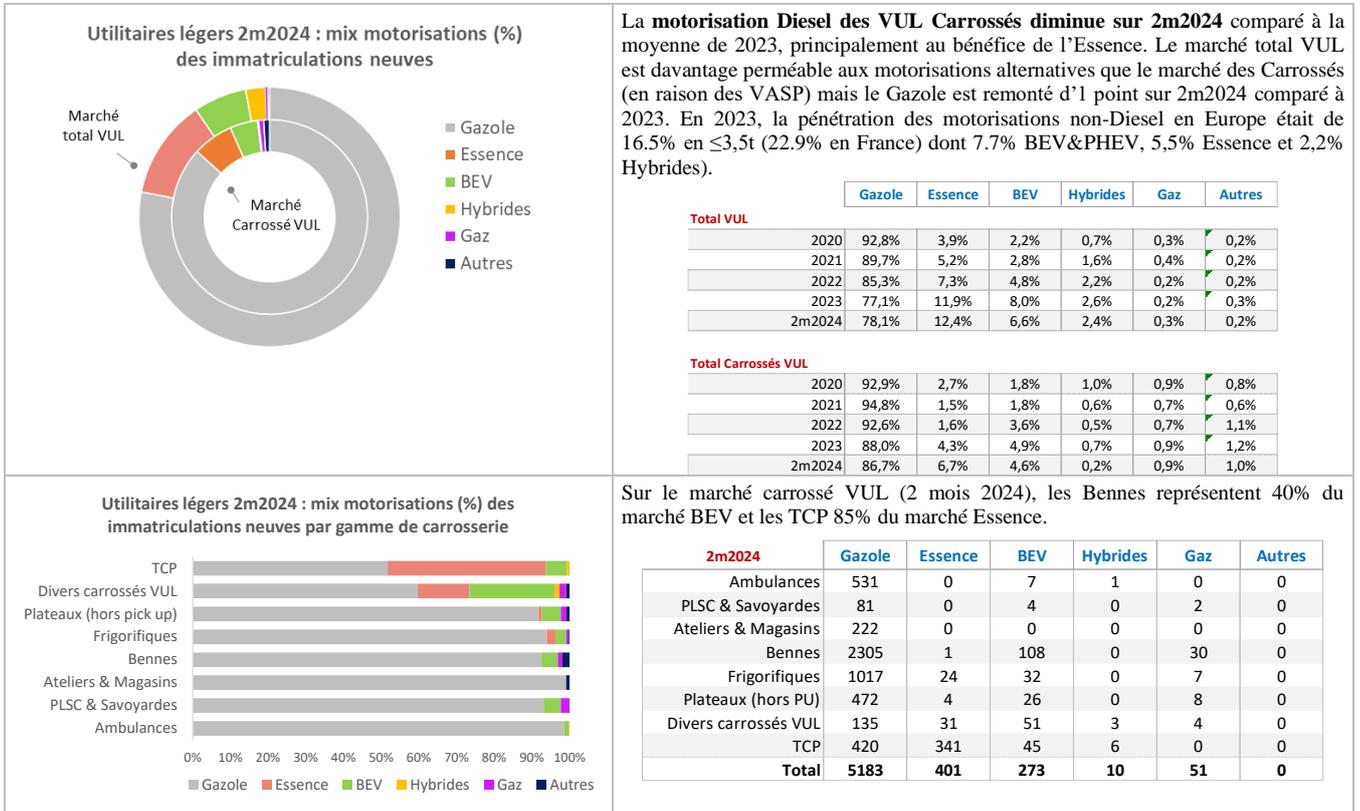


Source : prévisions BDO Advisory/FFC Mars 2024

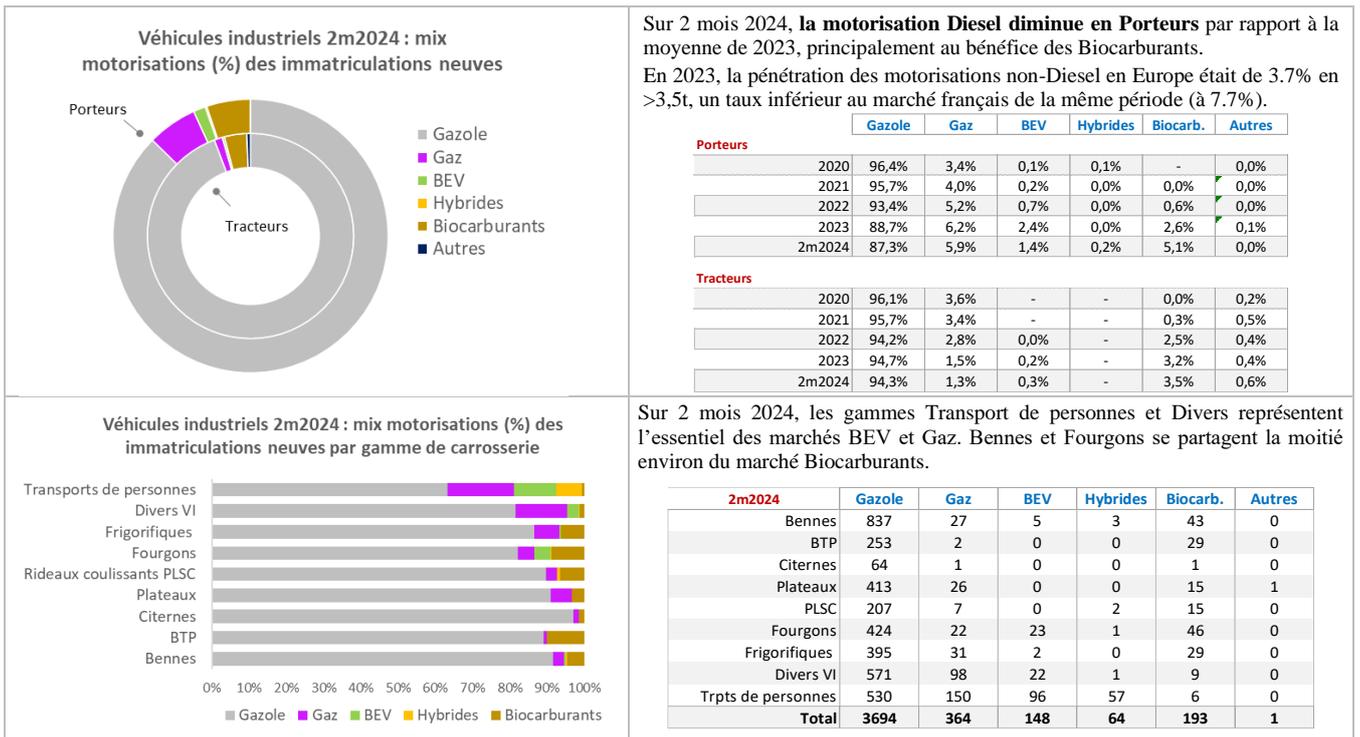
## Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Sur 2 mois 2024, les marchés affichent un recul de la motorisation Diesel comparé à 2023, hormis sur le Total VUL. Celle-ci représente toujours près de 9 véhicules sur 10 sur les marchés VUL Carrossés, Porteurs et Tracteurs. Parmi les motorisations alternatives, BEV et Essence dominent en VUL Carrossés, Gaz et Biocarburants en Porteurs.

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

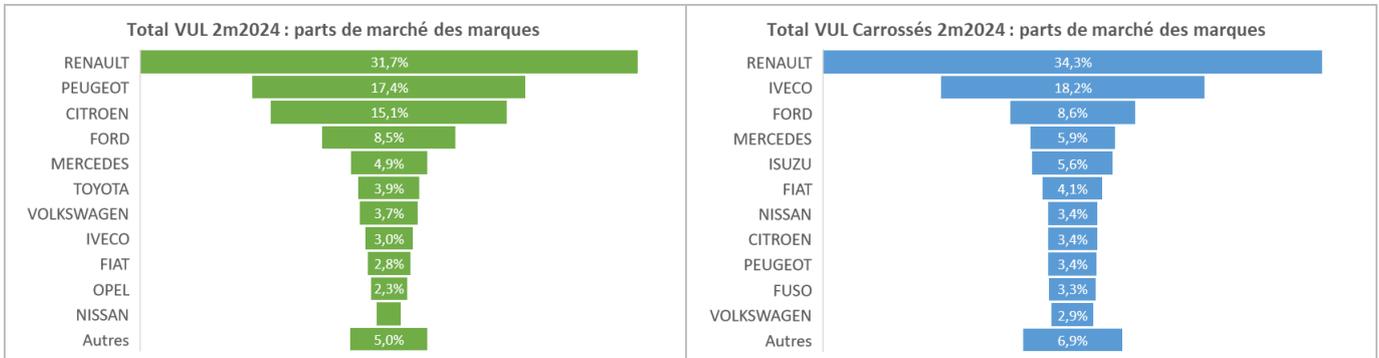


### Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BIPE d'après AAA DATA)

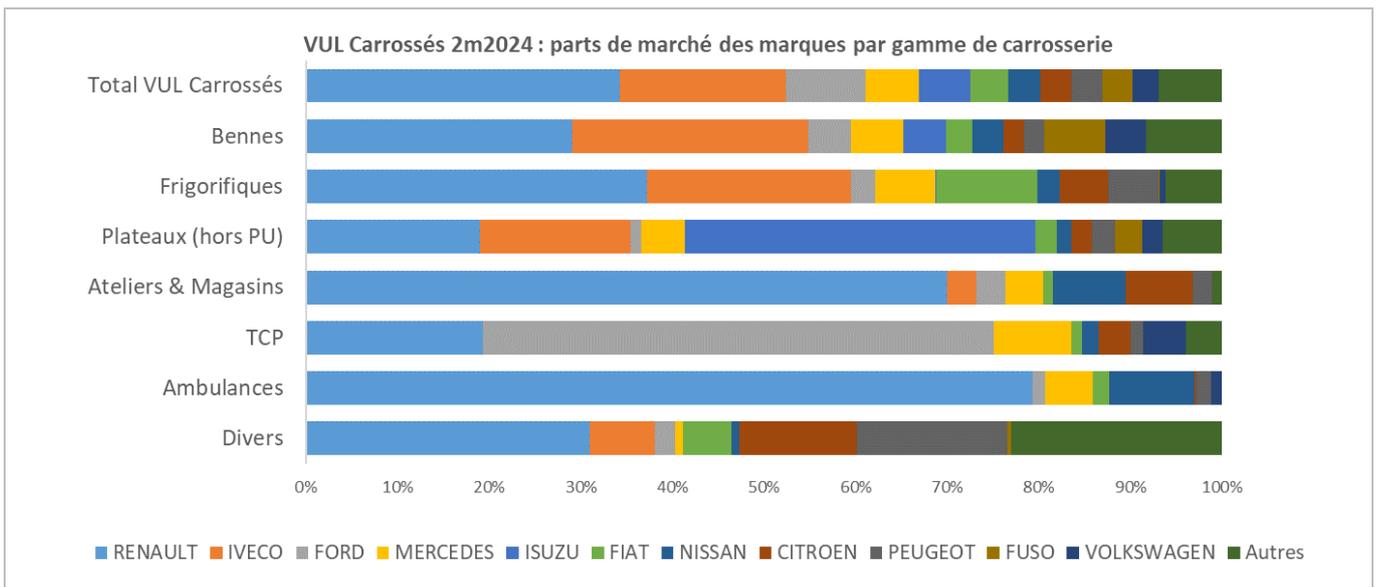


## Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



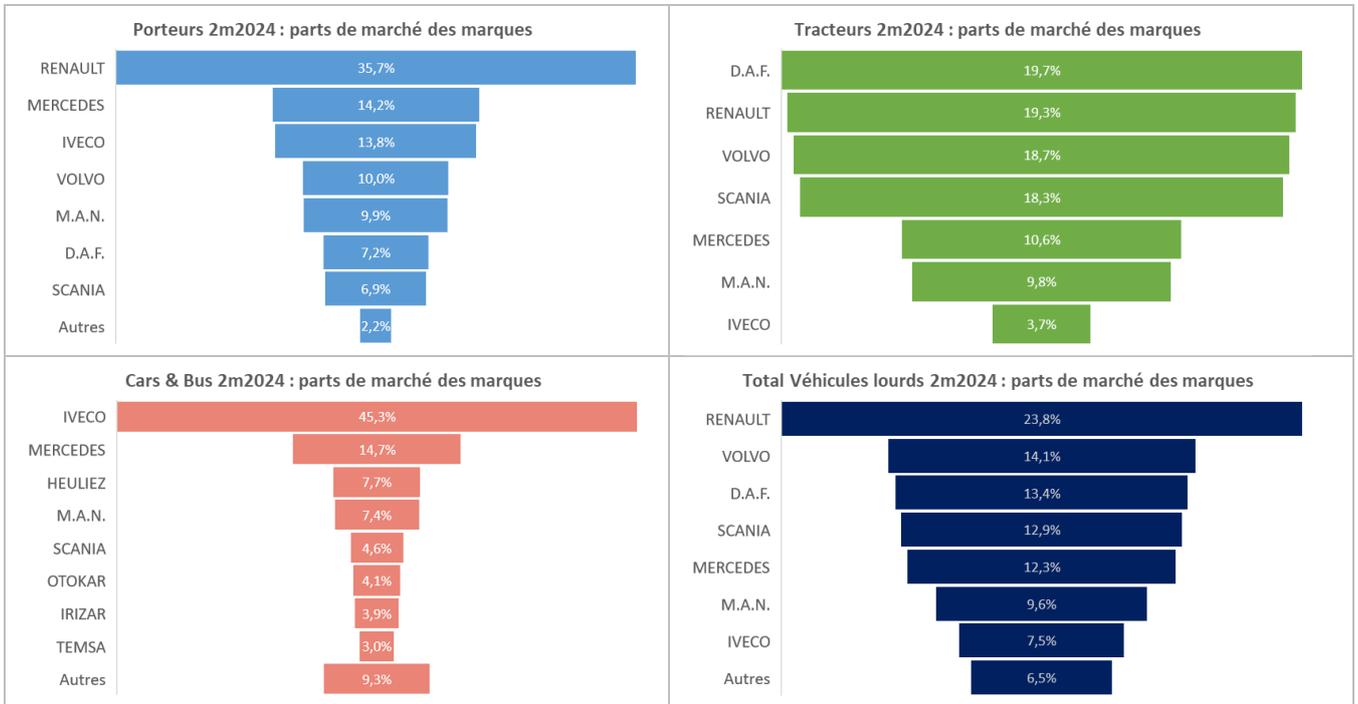
Sur 2 mois 2024, le marché des VUL Carrossés reste dominé par Renault, avec une pénétration similaire à celle de l'année 2023 (à 34.9%). Iveco, dont la présence est plus forte que sur le marché total VUL, demeure second avec un score plus modéré qu'en moyenne 2023 (à 23.5%). Ford et Mercedes renforcent leurs pénétrations, comparé à leurs moyennes de 2023 (respectivement à 4.9% et 5.5%). Ce renforcement s'est principalement opéré en TCP pour Ford e ; en TCP, Ambulances et Magasins pour Mercedes.



VUL Carrossés 2m2024	RENAULT	IVECO	FORD	MERCEDES	ISUZU	FIAT	NISSAN	CITROEN	PEUGEOT	FUSO	VW	Autres
Bennes	29%	26%	5%	6%	5%	3%	3%	2%	2%	7%	4%	8%
Frigorifiques	37%	22%	3%	7%	0%	11%	2%	5%	5%	0%	1%	6%
Plateaux (hors PU)	19%	16%	1%	5%	38%	2%	2%	2%	3%	3%	2%	7%
Ateliers & Magasins	70%	3%	3%	4%	-	1%	8%	7%	2%	-	-	1%
TCP	19%	-	56%	8%	-	1%	2%	3%	1%	-	5%	4%
Ambulances	79%	-	1%	5%	-	2%	9%	0%	2%	-	1%	-
Divers	31%	7%	2%	1%	-	5%	1%	13%	16%	0%	-	23%
<b>Total VUL Carrossés</b>	<b>34%</b>	<b>18%</b>	<b>9%</b>	<b>6%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>7%</b>
Total VUL	32%	3%	9%	5%	1%	3%	2%	15%	17%	0%	4%	10%

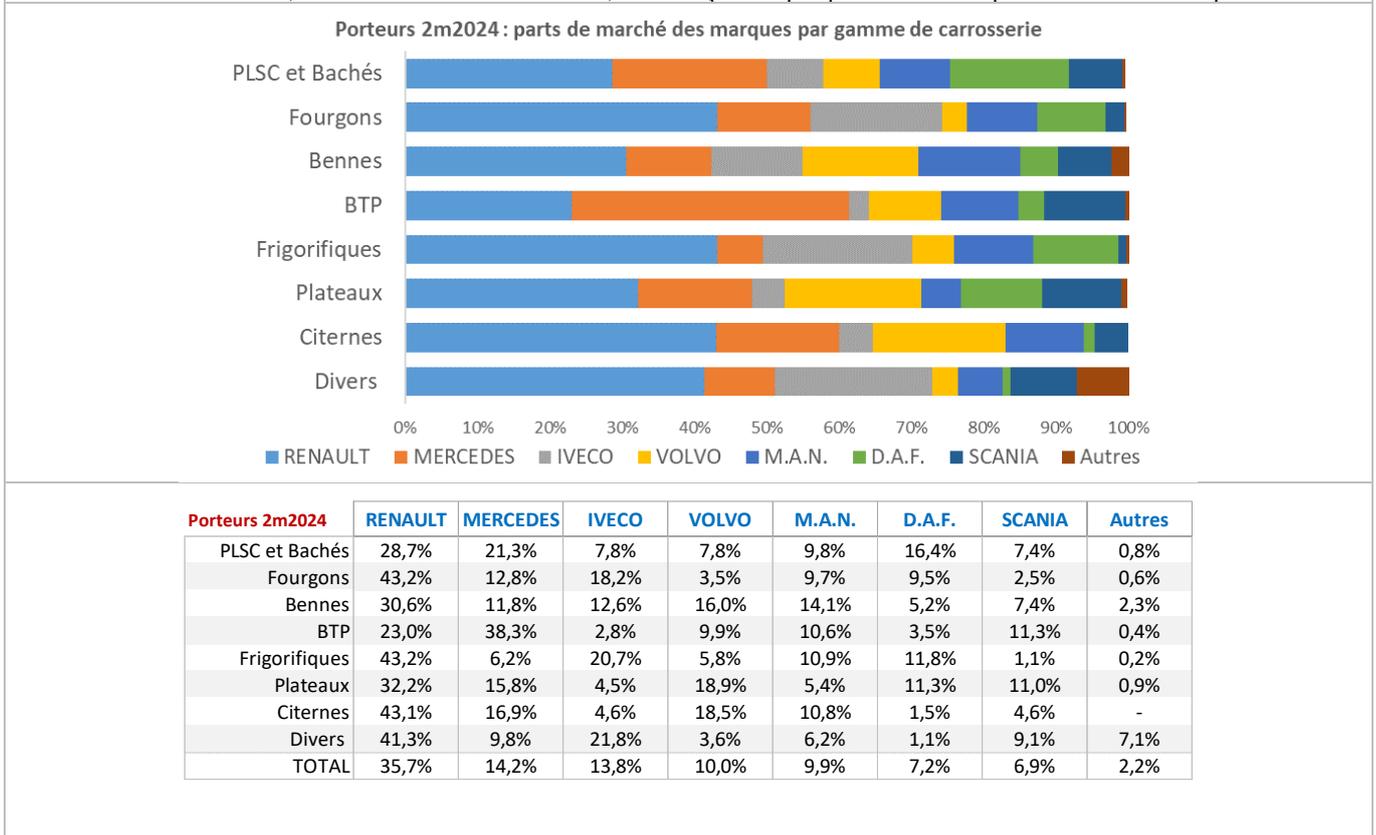
## Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



Sur 2 mois 2024, le marché des Porteurs reste dominé par Renault Trucks, avec une pénétration légèrement inférieure à celle de l'année 2023 (à 38.1%). Volvo Trucks et MAN en tirent les principaux bénéficiaires, principalement sur les gammes Benne et Plateaux pour le premier, en Benne et Frigorifiques pour le second.

Sur le marché des Tracteurs, DAF est leader sur 2 mois 2024, en devant de quelques dixièmes de points le leader historique.



## Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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

