



COMMUNIQUE DE PRESSE

Résultats semestriels 2024 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel et du Transport Routier de Marchandises

CONFIRMATION DES PERSPECTIVES 2024 :

**IMMATRICULATIONS : UNE FOURCHETTE ENTRE -8% ET L'EQUILIBRE
AVEC COMME ATTENDU UNE CORRECTION AU 2EME SEMESTRE 2024**

UN 1^{ER} SEMESTRE 2024 ENCORE EN CROISSANCE

- UNE HAUSSE DES IMMATRICULATIONS A FIN JUIN 2024 : +1,7% TRACTEURS ET +10,3% PORTEURS
- LES AIDES DE L'ADEME ONT DYNAMISE LA PERCEE DES POIDS LOURDS ELECTRIQUES DONT ON ESTIME LES IMMATRICULATIONS EN 2024 ENTRE 500 ET 800.

UN 2^{EME} SEMESTRE 2024 QUI MARQUE LE DEBUT DE LA BAISSSE DES IMMATRICULATIONS

- COUP DE FREIN PREVU POUR LES 6 DERNIERS MOIS DE 2024 AVEC UNE BAISSSE DE L'ENSEMBLE DES SEGMENTS ATTENDUE
- DES CARNETS DE COMMANDES TOUJOURS ORIENTES A LA BAISSSE

Paris, le 15 juillet 2024 - Publication aujourd'hui des prévisions du 2^{ème} semestre 2024 de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) de BNP Paribas Artegy sur les secteurs du Transport Routier de Marchandises (TRM) et du Véhicule Industriel (VI).

« Depuis plusieurs mois, l'OVI prévoit un ralentissement du marché, suite logique de la forte baisse des carnets de commandes. Les délais de livraison ont joué leur rôle d'amortisseur reportant d'autant l'impact sur les immatriculations. Si les 6 premiers mois de 2024 affichent encore des chiffres en croissance, le 2^{ème} semestre 2024 pourrait marquer le point de bascule avec une baisse attendue des immatriculations des porteurs de -12% à -30%, et des tracteurs de -2% à -20,7%. Les carnets de commandes restent fortement orientés à la baisse au 1^{er} semestre de l'ordre de -21%, du fait du très fort ralentissement du marché du BTP. » déclare Arnaud Villéger, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

Un 1^{er} semestre 2024 en hausse marquant la fin d'un cycle

1) Une résistance très court-termiste

A fin juin 2024, les immatriculations de VI de 5t et plus s'élèvent à 27662 unités, soit une hausse de 5,4 % par rapport à l'année dernière. Ce résultat est très élevé, il n'a été dépassé depuis seize ans qu'une seule fois en 2019 avec plus de 25 000 immatriculations.

Il est très déconnecté du marché du transport en difficulté avec un niveau d'investissement dans les nouveaux véhicules faible. Pour comprendre ce résultat, il faut se pencher sur les nouvelles réglementations et notamment la GSR II européenne entrée en application le 7 juillet 2024. Le contenu de la nouvelle législation impose aux véhicules neufs la présence obligatoire de plusieurs dispositifs de sécurisation, comme l'alerte de survitesse, de maintien dans la file et le freinage automatique d'urgence et doit, en contrepartie, augmenter le prix d'achat du véhicule. Afin d'éviter ces hausses de prix, le marché multiplie les immatriculations et « gonfle » les statistiques afin de mettre à disposition des acheteurs des véhicules à un prix plus abordable. Une fois la législation mise en place, les immatriculations devraient ralentir nettement car les investissements ne sont pas là pour tenir le marché. Les porteurs ont bénéficié de cette hausse avec 10,3 % d'immatriculations en plus qu'en 2023, à 12434 immatriculations. Les tracteurs ont progressé de 1,7 % avec 15228 immatriculations.



2/ Des carnets de commande toujours orientés fortement à la baisse

Les commandes de véhicules industriels chez les distributeurs continuent de reculer. Depuis juin 2022, nous n'avons enregistré qu'une seule hausse pour les porteurs en décembre 2022, le reste indiquant un ralentissement du marché. Ce semestre, le recul s'accroît avec une baisse des commandes de 20,1 % pour les tracteurs et de 21,1 % pour les porteurs.

Le décalage avec les statistiques d'immatriculations encore très hautes (en glissement 12 mois à juin, on constate plus de 50 000 immatriculations de VI de 5t et +) est de plus en plus flagrant.

Prévisions 2024 de l'OVI : à l'arrêt voire contraction

	PRÉVISIONS 2024					
	VOLUME 2023	VARIATION VS 2022	FOURCHETTE BASSE		FOURCHETTE HAUTE	
			VOLUME 2024	VARIATION VS 2023	VOLUME 2024	VARIATION VS 2023
TRACTEURS	28 450	10,0 %	25 918	- 8,9 %	28 400	0 %
PORTEURS	20 391	7,4 %	18 801	- 7,8 %	20 400	0 %
TOTAL	48 841		44 718	- 8,4 %	48 800	0 %

Un 2^{ème} semestre 2024 qui marque le point de bascule vers un marché en contraction

Tous les amortisseurs arrivent en fin de vie : les délais de livraison se réduisent rapprochant la dynamique des carnets de commandes de celle des immatriculations. C'est également la fin de l'effet d'aubaine d'immatriculations anticipées des véhicules ancienne génération en répondant aux nouvelles réglementations de juillet 2024, induisant un effet inflationniste sur le coût des véhicules.

Désormais les immatriculations vont refléter la forte baisse des carnets de commandes des 18 derniers mois. L'OVI s'attend donc à un deuxième semestre en forte baisse, ce qui laisse augurer une année 2025 en contraction, d'autant que le secteur du BTP reste atone et que l'écosystème du TRM ne perçoit pas de signes positifs d'activité.

À propos de BNP Paribas Artegy

BNP Paribas Artegy est une marque de BNP Paribas qui commercialise depuis plus de 30 ans auprès des entreprises des solutions de location avec services et de gestion de parc. Multi-marques spécialiste de véhicules industriels de tout type et de toute énergie, BNP Paribas Artegy accompagne et conseille ses clients dans la définition de solutions sur mesure pour l'externalisation et la gestion de leur parc (Location Longue Durée avec services, Fleet Management, véhicules relais, télématique...). BNP Paribas Artegy gère en France un parc de plus de 9 000 véhicules.

BNP Paribas Artegy accompagne ses clients dans la Transition Énergétique de ses parcs de véhicule industriel.



BNP PARIBAS
ARTEGY

À propos de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)

Créé il y a plus de 20 ans, l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) présente deux fois par an, une actualisation des prévisions de marché du véhicule industriel. L'OVI réalise également des enquêtes auprès d'entreprises utilisatrices et des études de conjonctures sur le marché du véhicule industriel (en France et en Europe). Il coordonne aussi des réunions d'experts du monde du transport. Attentif aux grands défis à venir, l'OVI apporte des éléments d'analyse. Ses travaux font l'objet de publications sous forme de « Panoramas et de Prévisions », attendues par l'ensemble des experts du monde du transport. Aujourd'hui, l'OVI participe tout naturellement aux réflexions menées par les différents groupes de travail sur les enjeux environnementaux.