

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Juin 2022

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

Les prévisions sont incertaines car très dépendantes de l'évolution future des difficultés d'approvisionnement des constructeurs et de la guerre en Ukraine.
Concernant les périmètres européens, les séries historiques et les prévisions séparent désormais les VUL et Porteurs à 3,5t de PTAC (et non plus 5t).

	milliers de véhicules		prévisions	
	2020	2021	2022	2023
France				
VUL < 5,1t	402	433	390	440
VI ≥ 5,1t	42	44	47	49
Porteurs	21	21	20	22
Tracteurs	21	21	27	28
SR&R	23	23	25	26

	évolution annuelle (%)		prévisions	
	2020	2021	2022	2023
VUL < 5,1t	-16	8	-10	13
VI ≥ 5,1t	-24	6	6	5
Porteurs	-15	2	-6	7
Tracteurs	-32	3	25	3
SR&R	-19	1	6	5

Bennes & bennes amovibles

	2020	2021	2022	2023
VUL < 5,1t	20,1	24,4	20,5	22,0
Porteurs ≥ 5,1t	6,5	6,4	6,1	6,4
SR&R	3,9	4,0	4,0	4,3

	2020	2021	2022	2023
VUL < 5,1t	-15	21	-16	7
Porteurs ≥ 5,1t	-10	-1	-5	5
SR&R	-21	2	1	8

Dry fret (Rigides, PLSC)

	2020	2021	2022	2023
Porteurs >5t	4,0	4,3	3,7	4,4
SR&R	9,5	9,8	11,1	11,5

	2020	2021	2022	2023
Porteurs >5t	-24	8	-14	18
SR&R	-27	3	14	3

Frigorifiques

	2020	2021	2022	2023
VUL < 5,1t	6,5	7,7	6,5	7,1
Porteurs ≥ 5,1t	1,9	1,7	1,7	2,1
SR&R	3,3	2,9	3,1	3,4

	2020	2021	2022	2023
VUL < 5,1t	-17	19	-15	9
Porteurs ≥ 5,1t	-23	-10	-1	24
SR&R	-8	-12	5	11

juin 2022 : frontière des prévisions VUL/PL dorénavant à 3,5t

			prévisions	
	2020	2021	2022	2023
Europe de l'ouest *				
VUL ≤ 3,5t	1 644	1 818	1 600	1 780
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	250	269	283	296
SR-R	141	162	172	178

			prévisions	
	2020	2021	2022	2023
VUL ≤ 3,5t	-18	11	-12	11
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	-25	8	5	5
SR-R	-21	15	6	3

juin 2022 : frontière des prévisions VUL/PL dorénavant à 3,5t

			prévisions	
	2020	2021	2022	2023
Europe de l'est **				
VUL ≤ 3,5t	140	162	142	155
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	46	70	71	75
SR-R	33	51	50	53

			prévisions	
	2020	2021	2022	2023
VUL ≤ 3,5t	-16	16	-13	9
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	-32	51	2	6
SR-R	-26	53	-2	7

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

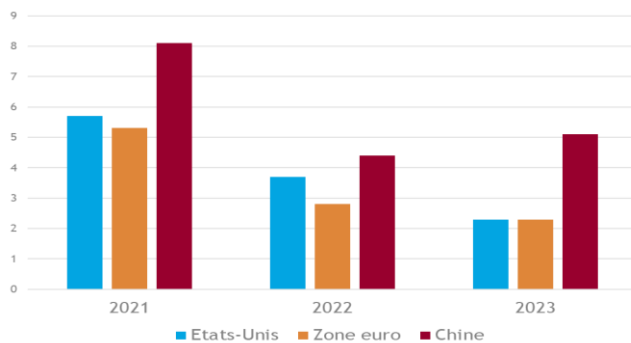
** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BIPE-BDO/FFC juin 2022

Perspectives économiques : le risque de la stagflation

La crise en Ukraine et le rattrapage post-covid ont engendré une très forte inflation qui devrait rester élevée jusque fin 2023. La croissance mondiale devrait s'élever à 3,6% en 2022 ainsi qu'en 2023. Le ralentissement de la croissance est fort autant dans les pays développés (+3,3% en 2022 et +2,4% en 2023) ainsi que dans les pays en développement qui subissent la volatilité des marchés (+3,8% en 2022 et + 4,4% en 2023). Malgré la crise, la croissance reste tirée par la consommation intérieure et la forte demande mondiale post-covid. Néanmoins, on assiste déjà au ralentissement de la consommation en raison de l'inflation dans les pays développés.

Perspectives de croissance 2022 et 2023 (en %, source FMI, avril)



Chine : croissance fortement ralentie

La Chine connaît un fort ralentissement de la croissance à 4,4% en 2022 mais l'inflation reste contenue à 2% en raison de la forte diversification de son mix énergétique. Ce ralentissement est important et accentué par le retour des confinements notamment à Shanghai et la fermeture du port. Néanmoins, la demande mondiale robuste permet de limiter le ralentissement du commerce extérieur.

Emergents : envolée de l'inflation

En raison de la crise et des sanctions économiques, la Russie devrait être en récession à 8,5% en 2022 et à 2,3% en 2023. L'inflation devrait s'élever à 23% et le déficit public à 6,5%. Néanmoins le coût élevé des matières premières exportées par la Russie permettra de compenser une partie des pertes de recettes. Au Brésil, le taux de croissance devrait s'élever à 0,8% en 2022 et 1,4% en 2023. Le pays est très touché par l'inflation qui devrait s'élever à 10% en 2022. De fait, la BCB poursuit sa politique de resserrement monétaire.

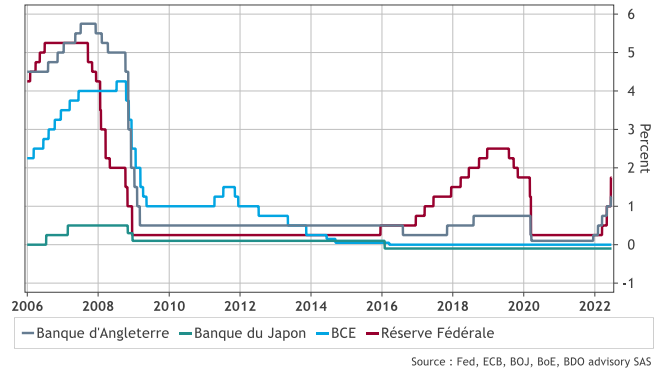
Etats-Unis : politique monétaire restrictive pour juguler l'inflation

Le taux de croissance devrait s'élever à 3,7% en 2022 et 2,3% en 2023. Le PIB américain a régressé au 1T2022 (-1,4%), la première baisse depuis le 1T2020, au début de la crise Covid. Ce recul est dû à une contribution négative des stocks mais principalement du commerce extérieur, en raison des conséquences de la guerre en Ukraine et de la situation sanitaire en Chine. La consommation des ménages se maintient, ce qui constitue un signal positif. L'inflation continue d'augmenter sur un an à 8,3% en mai. Les hausses des coûts pèsent sur le pouvoir d'achat des ménages et sur l'activité des entreprises. Cette situation pousse la FED à durcir sa politique monétaire : les taux directeurs atteignent 1,75% fin juin et de nouvelles

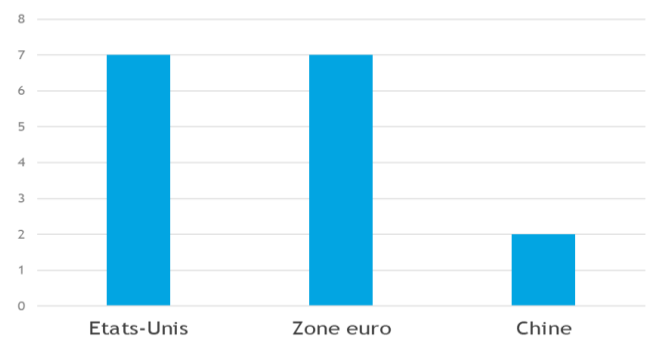
hausse de taux devraient intervenir dans l'année. Selon la FED, l'inflation devrait retrouver sa cible de 2% dès 2023.

Vers une hausse des taux directeurs

Principaux taux directeurs



Prévisions 2022 de l'indice des prix à la consommation (% , OCDE)



Europe : le risque de la stagflation

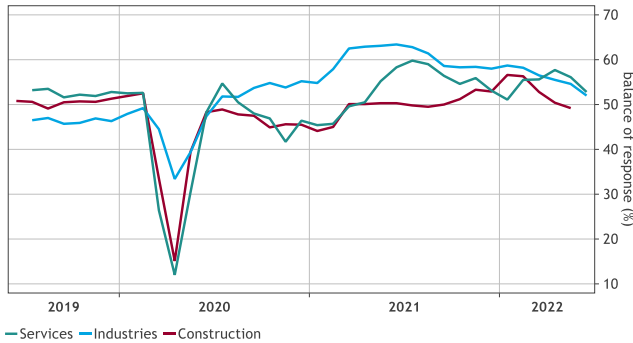
La Banque centrale européenne a annoncé la hausse des taux directeurs de 25 points de base en juillet puis à nouveau en septembre. La BCE souhaite augmenter les taux tout en luttant contre le risque de fragmentation des taux. En effet, la hausse annoncée provoque des tensions sur les marchés financiers et notamment sur la dette italienne. La BCE veut donc accélérer l'achèvement d'un nouvel instrument "anti-fragmentation" afin de limiter les attaques spéculatives contre l'Italie et plus généralement protéger les Etats de la zone euro les plus endettés. La BCE veut appliquer une certaine souplesse dans le réinvestissement des remboursements arrivant à échéance dans le portefeuille PEPP en vue de préserver le fonctionnement du mécanisme de transmission de la politique monétaire. Le PEPP désigne un programme d'urgence d'achat d'actifs déployé dans le cadre de la crise sanitaire afin de faciliter l'accès des particuliers et des entreprises à des financements abordables.

La zone euro risque de connaître ainsi un fort ralentissement de croissance jusqu'en 2023 en raison de la politique monétaire restrictive sans avoir de fort impact sur la baisse du niveau d'inflation, d'où le risque de la stagflation.

La zone euro est davantage touchée par le ralentissement que les Etats-Unis et la Chine. Ce découplage s'explique par la différence entre l'inflation énergétique en Europe, qui impacte la consommation, et l'inflation des salaires aux Etats-Unis. Il est accentué par la politique monétaire : la Fed a déjà procédé à des hausses de taux à la différence de l'Europe qui s'apprête à le faire.

Les indicateurs sectoriels ralentissent. L'industrie manufacturière est particulièrement impactée par les pénuries de matériaux ainsi que par la forte hausse du coût des matières premières et de l'énergie. Parallèlement le taux de chômage baisse à 7% en 2022 tandis que de nombreux secteurs connaissent des pénuries de main-d'œuvre.

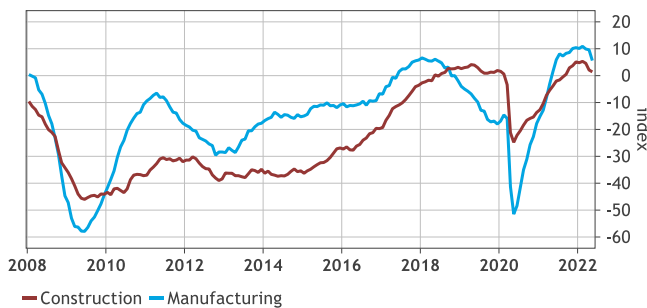
Euro area : PMI



Source : Markit, BIPE

L'économie de la zone euro connaîtra une croissance à +2,8% en 2022 puis à +2,3% en 2023. La croissance est tirée par la consommation privée et l'investissement même si des ralentissements importants apparaissent concernant la consommation des ménages en raison de la forte hausse de l'inflation.

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



Source : DG ECFIN, BIPE

L'Allemagne devrait connaître une croissance à +2,1% en 2022 et +2,7% en 2023. Le taux d'inflation restera élevé à 7% en 2022 avant de décroître progressivement à plus de 3% en 2023. Le changement de fournisseurs d'énergie pourrait avoir un fort coût économique dans une contexte de pénurie de matériaux et de main-d'œuvre.

L'Italie serait en croissance à +2,3% en 2022 et +1,7% en 2023. L'activité économique ralentit avec un T1-2022 en recul de 0,1%. Même la production industrielle connaît une baisse de régime malgré les larges subventions dont elle bénéficie dans le cadre du plan de relance européen.

En Espagne, la reprise s'élèvera à +4,8% en 2022 et +3,3% en 2023. Bien que faiblement exposée à la Russie par ses imports (son gaz et son pétrole proviennent majoritairement du Maghreb), le pays est surtout exposé aux effets indirects via la hausse des prix sur les marchés de l'énergie. Les ménages espagnols sont d'ores et déjà confronté à une hausse du coût de la vie qui a considérablement affecté leur moral. Néanmoins, l'Espagne et le Portugal ont bénéficié auprès de la CE de «l'exception ibérique» et obtenu le plafonnement du prix du

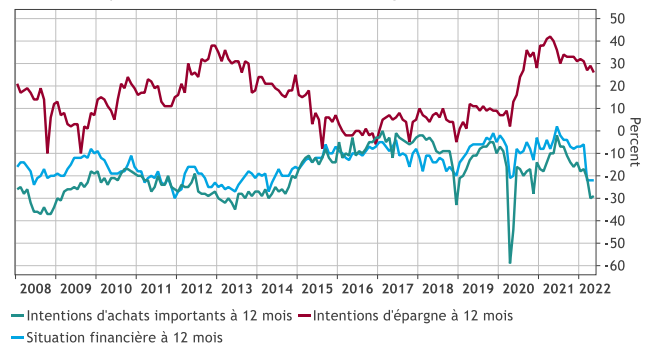
gaz. D'après la Banque d'Espagne, l'inflation espagnole devrait atteindre 7,5% en moyenne en 2022 puis 2% en 2023.

Le Royaume-Uni connaîtra une croissance à +3,7% en 2022 puis +1,2% en 2023. La consommation intérieure est freinée par la hausse des prix, les pénuries, le retrait des principaux dispositifs d'urgence et la hausse d'impôts (TVA). Le moral des ménages a atteint son niveau le plus bas depuis juillet 2008, le taux d'épargne diminue et les ventes de détail ralentissent.

France : consommation des ménages très ralentie

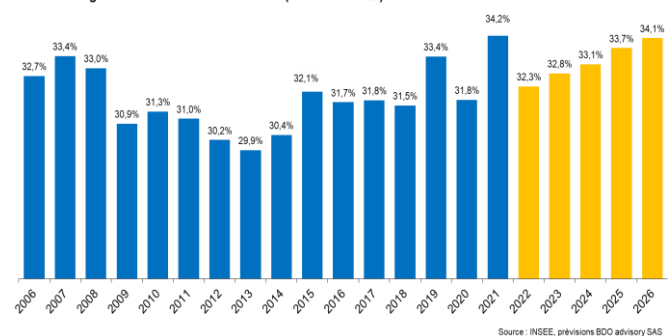
Le taux de croissance devrait s'élever à 2,4% en 2022 et 1,8% en 2023. La reprise repose sur la consommation des ménages (+2,2% en 2022) et l'investissement (+2% en 2022 après +11,4% en 2021) et la reprise des exportations (+6,3% en 2022 après +8,6% en 2021). La consommation sera soutenue par le taux d'épargne des ménages à 16,4% en 2022 (après 18,7 en 2021) qui baissera progressivement à 15% en 2023. Le taux de chômage devrait baisser en 2022 à 7,3% après 7,9% en 2021 (sens BIT) soit une baisse d'un point par rapport au niveau d'avant crise (8,4% en 2019). Les investissements seront limités par des taux de marge en baisse par rapport à 2021. Le déficit public devrait s'élever à 5,3% en 2022 et 4,3% en 2023 et la dette publique à 114 % du PIB en 2022.

France : composantes de la confiance des ménages



Source : INSEE, BDO advisory SAS

Taux de marge des sociétés non financières (EBE / VA en %)



Source : INSEE, prévisions BDO advisory SAS

PIB : taux de croissance annuel (en %)

	2020	2021	2022	2023
France	-7.9	6.8	2.4	1.8
Allemagne	-4.6	2.9	2.1	2.7
Italie	-9,0	6.6	2.3	1.7
Espagne	-10.8	5.1	4.8	3.3
Zone euro	-6.4	5.3	2.8	2.3
Royaume-Uni	-9.4	7.5	3.7	1.2

Source : BDO Juin 2022

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

Les difficultés d'approvisionnement de l'industrie automobile (pénuries, envolée des prix), qui allongent les délais de livraison et retardent les commandes, **pénalisent tous les marchés, particulièrement les Porteurs et davantage encore les VUL. En 2023, l'équilibre offre/demande devrait s'améliorer.** Les pénuries de semi-conducteurs affecteront encore les marchés au 2nd semestre 2022 et dans une moindre mesure en 2023. Le conflit en Ukraine occasionne des difficultés d'approvisionnement sur certaines pièces, pénalisant surtout les marques allemandes ; ces difficultés devraient s'estomper à court terme (mise en place d'un sourcing alternatif). La demande, supérieure à l'offre ces derniers mois, pourrait ralentir dans les mois qui viennent compte tenu de la forte hausse du prix des énergies pesant sur les marges des secteurs clients, en particulier la livraison et le transport de fret. Le coût du financement va également se renchérir.

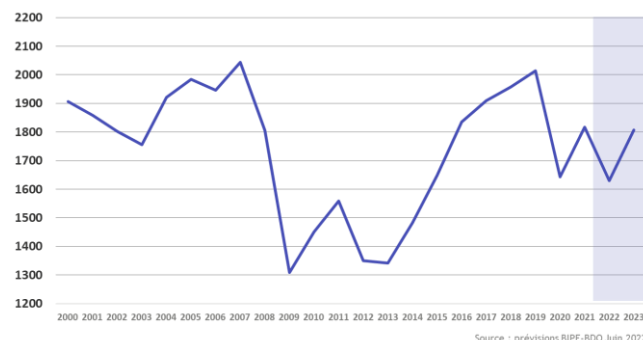
Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations ont reculé de 24% sur les 5 premiers mois de 2022, dont -24% dans la zone Ouest et -17% dans la zone Est. Les difficultés d'approvisionnement impactent sévèrement le marché. En Europe de l'ouest, les volumes du marché n'ont cessé de baisser depuis juin 2021 et ils sont à présent équivalents à ceux de 2014. Hormis quelques micro-marchés, aucun pays n'est épargné, à l'est comme à l'ouest. Espagne, Belgique, Autriche affichent des reculs très prononcés (>30%).

Compte tenu de ces acquis, le déclin du marché en 2022 sera vraisemblablement plus prononcé que prévu en mars dernier, même si nous gardons l'hypothèse d'une détente progressive des difficultés d'approvisionnement au cours du second semestre. Cette détente devrait également permettre au marché de rebondir en 2023, en partie soutenu par les commandes quasi-produites mais non livrées en 2022.

Alors que les BEV représentaient 3% des ventes de VUL en 2021, le Parlement européen vient de voter la fin des ventes de VL neufs à motorisation thermique (essence, diesel, gaz ; même hybrides) en 2035. Après une ultime validation par les Etats membres, et un potentiel débat sur un assouplissement pour les VUL, ce texte devrait achever la convergence des motorisations ciblées par les aides fiscales à l'achat de VUL : l'Espagne et l'Italie pourraient ainsi mettre fin au soutien actuel des hybrides et CNG, l'Allemagne et le UK étant déjà très centrés sur les BEV.

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

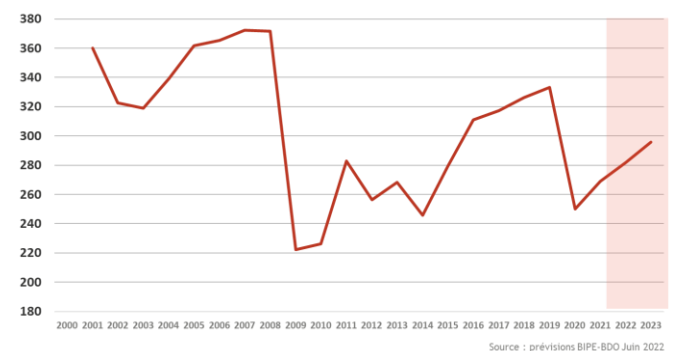


Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Les immatriculations ont reculé de près de 4% sur les 5 premiers mois de 2022, une tendance surtout tirée par la zone Ouest, la zone Est affichant un recul plus modéré (-1%). Le besoin de transport est à haut niveau et le marché Tracteurs est en rebond (sur 5 mois : +6% en Allemagne, +5% en Espagne). Les difficultés liées aux approvisionnements pénalisent davantage le marché des Porteurs, du fait d'une offre plus fractionnée limitant le rapport de force sur les marchés internationaux ; celui-ci devrait enregistrer un recul d'ampleur modérée cette année.

Tandis que le diesel est demeuré ultra dominant sur le marché européen en 2021 (95,8%), le montant des aides fiscales pour l'achat de motorisations alternatives demeure, dans la plupart des cas, insuffisant pour couvrir le surcoût d'une motorisation alternative (25K€ en Italie, 25K£ au RU), hormis en Allemagne (80% du surcoût financé). Le marché allemand a d'ailleurs représenté 79% des quelques ventes européennes de BEV l'an passé, suivi par le marché néerlandais (6%).

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



Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Sur les 5 premiers mois de 2022, les immatriculations ont progressé de 14% sur le panel 6 pays de l'ouest et ont reculé de plus de 7% en Pologne. Cet affichage en recul reflète le pic historique de l'an passé et les volumes devraient demeurer à haut niveau en 2022. Le marché allemand affiche un rebond très vigoureux début 2022 (+30%) et 2022 devrait accélérer le début de reprise initié l'an passé. Des marchés atteindront des très hauts niveaux cette année (Pays-Bas, Italie, Espagne ou encore Italie, où l'Etat finance jusqu'à 7K€ certaines SR&R intermodales ou ATP).

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



Perspectives véhicules neufs France

L'évolution des marchés français sera similaire à celles des marchés ouest-européens, des facteurs de soutien (commandes non encore livrées ; force de rappel après 2 années à bas niveau en VUL et Tracteurs) côtoyant des facteurs de ralentissement (prix véhicules en hausse, marges réduites et renchérissement du coût du financement pour les clients).

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

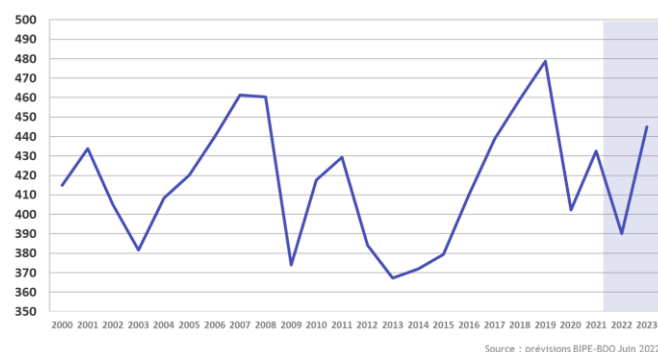
Les immatriculations neuves ont reculé de 25% sur les 5 premiers mois de 2022. Le marché atteint ainsi en cumul son volume le plus bas depuis 25 ans, après celui de 2020.

Les Fourgonnettes sont les plus touchées avec un recul de 33% et des volumes mensuels historiquement bas (6 400 unités cvs en moyenne depuis juillet 2021 contre 8 800 en moyenne de longue période). Les Fourgons & châssis sont très impactés avec un recul de 24% et des volumes csv se situant depuis mars au niveau de ceux de fin 2016 ; les gammes « compactes » tirent mieux leur épingle du jeu que les gammes « lourdes » (respectivement -6% et -35%). Les autres utilitaires (VU-Sté, PU, SUV et 4x4) affichent un recul de 18% : les volumes ont décroché en juillet 2021 et la tendance est relativement stable depuis.

Les nouvelles commandes ont nettement fléchi en avril et surtout en mai, à un niveau à peine supérieur à mai 2020. S'il est confirmé en juin, ce net ralentissement indique qu'une partie de la clientèle reporte désormais ses investissements sous l'effet d'une conjoncture moins favorable. Lorsque les tensions sur les approvisionnements se desserreront, le marché sera soutenu par les commandes non livrées : à fin mai, elles sont estimées à 162 000 véhicules environ, soit l'équivalent de plus de 4,5 mois cvs d'un niveau moyen de longue période.

Soutenu par les aides gouvernementales et poussé par les constructeurs, le taux de pénétration des VUL électriques progresse mais demeure < à 4% (rappel : bonus de 5k€ pour un électrique, hybride rechargeable ou hydrogène ; prime à la conversion de 9k€ pour les cl. III).

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



Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

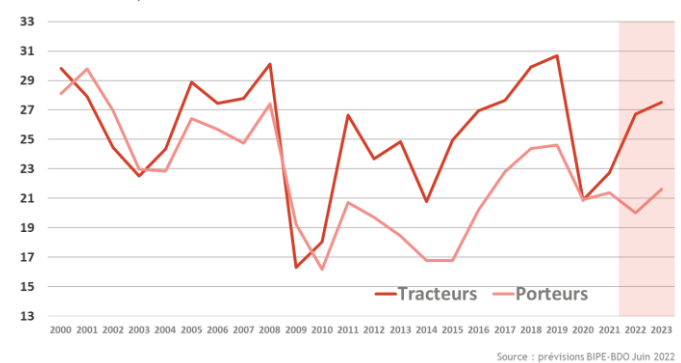
Les immatriculations neuves se sont consolidées de 2% sur les 5 premiers mois de 2022. Cette relative bonne performance est à mettre au crédit des Tracteurs (+18%), en redressement depuis novembre et dont les volumes se sont significativement rehaussés depuis février. Le marché des

Porteurs est en revanche en souffrance (-14%), davantage encore en gammes lourdes (-18%). La tendance cvs des Porteurs, bien qu'à bas niveau, semble néanmoins stabilisée depuis novembre. Cela sera insuffisant pour enrayer le recul cette année, mais permettra un rebond en 2023.

Depuis avril, une prime de maximum 50k€ est accordée en cas de transformation d'un VI thermique en électrique. En parallèle, la subvention accordée pour l'acquisition d'un électrique couvre 65% du surcout par rapport à un diesel (soit jusqu'à 100K€ pour un <26t et jusqu'à 150K€ pour un ≥26t). Les incitations via le suramortissement portent également sur les énergies gaz et biodiesels.

Les véhicules roulant exclusivement au biocarburant B100 sont depuis avril éligibles à Crit'Air1 ; le débat n'est pas clos concernant l'éligibilité d'autres carburants synthétiques.

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

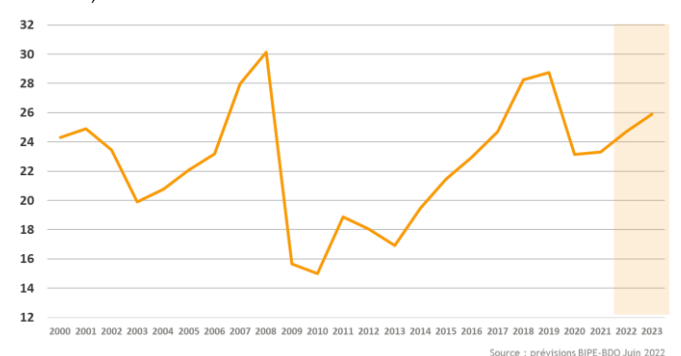


Après une bonne année 2021 (t-km à +2,8%), la croissance d'activité du pavillon routier français va ralentir en 2022 (entre +1,5% et +2% pour l'activité domestique). Conséquence de l'envolée des prix des carburants (en mai et comparé à fin 2019 : gazole professionnel à 157 et GNV à 174), les trésoreries du secteur des transports de fret se dégradent ; pour l'heure l'ampleur est relativement modérée. Par ailleurs, l'aide d'état aux transporteurs prévue de prendre fin au 31 juillet pourrait être prolongée. La situation tendue sur les trésoreries, conjuguée au ralentissement attendu du volume d'activité, freine les intentions d'investir des transporteurs.

Immatriculations Semi-remorques et Remorques

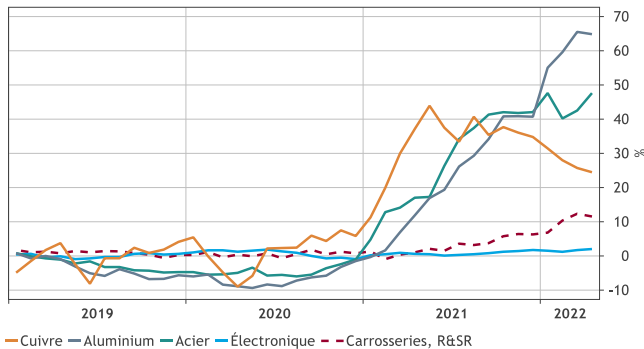
Les immatriculations neuves ont reculé de 1,6% sur les 5 premiers mois de 2022

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



L'industrie française de la construction de carrosseries est très touchée par les pénuries et l'inflation. 84% des entreprises de l'industrie automobile rencontrent encore au T2 des difficultés d'approvisionnement (44% au total dans l'industrie) : les carrossiers ne parviennent pas à livrer leurs commandes. Parallèlement, les prix des intrants et de leur transport s'envolent : en avril comparé à fin 2019, les prix de l'acier et de l'aluminium ont augmenté de plus de 70% ; celui des containers maritimes était 3 fois supérieur. Ces sources de tension vont perdurer plusieurs mois. Elles contraignent les industriels à augmenter leurs prix (>12% en avril en moyenne vs fin 2019) et même à réviser les prix de vente précédemment négociés, introduisant ainsi un facteur accélérateur de ralentissement de la demande.

France : Prix de production et d'importation (var. %)



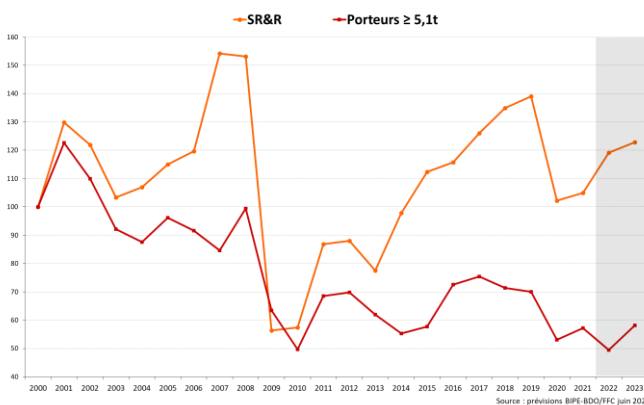
Source : INSEE, BIPE

Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « **Dry fret** » ont reculé de -0,7% sur 5 mois 2022, la performance en SR&R étant bien meilleure qu'en Porteurs (respectivement +9%, mieux que le marché total et -22%, inférieur au marché total).

La demande de transport industriel et généraliste sera soutenue par une production industrielle en progression ralentie cette année et en 2023, tirée par des commandes encore à haut niveau en mai dernier, mais toujours freinée dans les mois à venir par les difficultés d'approvisionnement.

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



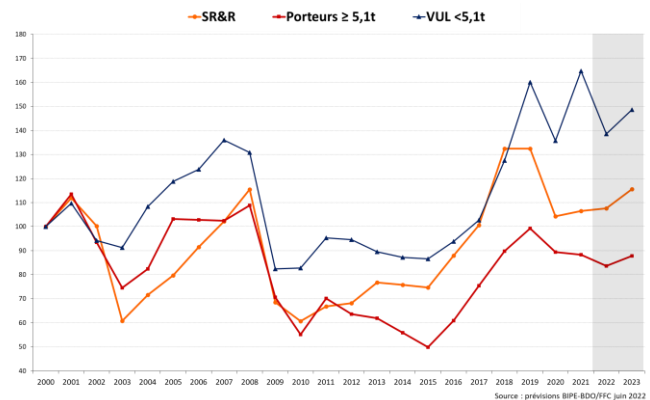
Les immatriculations « **Bennes** » ont reculé de 21% sur 5 mois 2022 et tous les types de véhicules sont touchés.

Le contexte clients/secteur est pourtant relativement favorable. Certes, le BTP est un secteur pénalisé lui aussi par des difficultés d'approvisionnement mais, si la situation est inédite, seules 16% des entreprises du Bâtiment déclarent être concernées. Les commandes sont à bon niveau de longue

période dans le Bâtiment, y compris dans l'artisanat ; et en TP, elles poursuivent leur lent redressement, soutenues par le plan de relance Infrastructures. Les derniers indicateurs montrent que, si les opinions sur les investissements futurs sont à haut niveau dans l'artisanat du Bâtiment, elles se tassent en revanche dans l'industrie, indiquant un probable ralentissement des commandes à venir.

Les orientations sont néanmoins globalement favorables et devaient permettre à la production du secteur BTP de progresser à nouveau cette année et l'an prochain, pour se rapprocher, à cet horizon et au total, du volume de 2018.

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

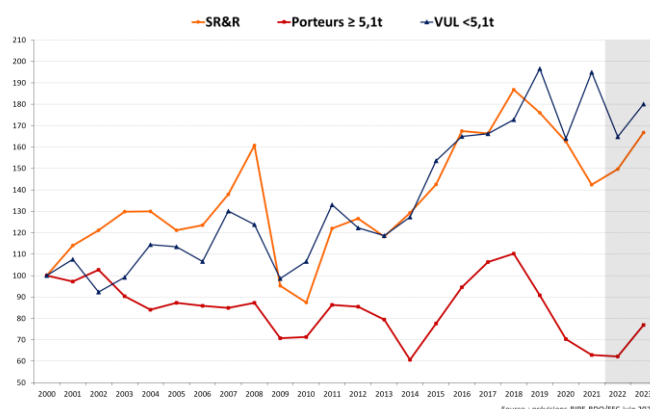


Source : prévisions BIPE-BDO/FFC juin 2022

Les immatriculations **Frigorifiques** ont reculé de 18% sur 5 mois 2022, avec des SR&R tirant relativement mieux leur épingle du jeu (-4%). Les marchés des gammes lourdes devraient théoriquement entamer cette année un nouveau cycle haussier, mais les pénuries de puces électroniques freinent sensiblement ce mouvement. Le recul annuel des VUL est devenu à présent un scénario central au vu des derniers indicateurs (plongeon à bas niveau des immatriculations d'avril et mai), indiquant que ce marché n'est pas épargné par les pénuries de composants.

Ces marchés évoluent dans un contexte de reprise côté clients/secteurs, en particulier du côté des services d'hôtellerie & restauration, en dépit d'une activité au 2nd trimestre toujours en-deçà du niveau pré-crise. En revanche, l'inflation actuelle impacte également les produits frais et surgelés, ce qui devrait entraîner un impact négatif sur les volumes consommés.

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

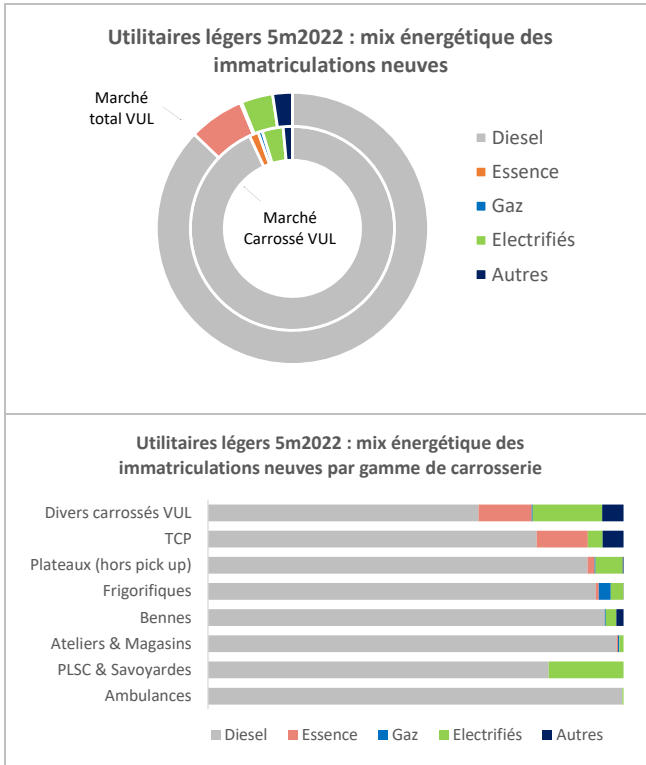


Source : prévisions BIPE-BDO/FFC juin 2022

Conjoncture France : mix énergétique des immatriculations neuves

Comparés à la moyenne de 2021, les 5 premiers mois de 2022 témoignent d'une tendance généralisée au recul de la motorisation Diesel, même si celle-ci demeure ultra majoritaire (hormis en VI – TCP). Toujours comparé à la moyenne de 2021, les reculs les plus notables du Diesel concernent les gammes Dry fret et TCP, tant en VUL qu'en Porteurs.

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



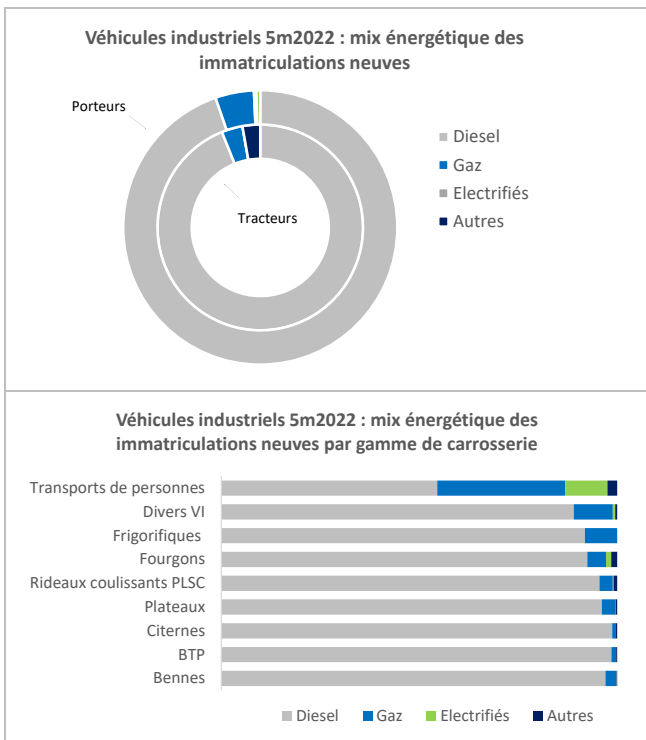
Sur le marché des VUL carrossés, la motorisation Diesel perd du terrain sur les 5 premiers mois de 2022 comparé à l'année 2021 et se rapproche ainsi de 2020. Elle poursuit son déclin sur le marché total VUL, grâce aux Dérivés de VP.

	Diesel	Essence	Gaz	Electrique	Autres
Total VUL					
2019	93,0%	4,6%	0,2%	1,7%	0,5%
2020	92,8%	3,9%	0,3%	2,3%	0,8%
2021	89,7%	5,2%	0,4%	3,0%	1,7%
5m2022	87,2%	6,6%	0,2%	3,8%	2,3%
Total Carrossés VUL					
2019	95,2%	1,9%	0,3%	2,2%	0,4%
2020	92,9%	2,6%	0,9%	2,4%	1,2%
2021	94,8%	1,4%	0,7%	1,9%	1,2%
5m2022	93,1%	1,5%	0,7%	3,3%	1,5%

Sur le marché carrossé VUL, la motorisation électrique s'affirme sur toutes les gammes par rapport à l'année 2021, particulièrement en Dry fret (+11 pts) et carrosseries diverses (+ 6pts).

5m2022	Diesel	Essence	Gaz	Electrique	Autres
Ambulances	99,7%	-	-	0,3%	-
PLSC & Savoyardes	82,0%	-	-	18,0%	-
Ateliers & Magasins	98,3%	0,3%	0,3%	1,0%	-
Bennes	95,4%	0,0%	0,2%	2,6%	1,7%
Frigorifiques	93,3%	0,7%	2,9%	3,0%	0,1%
Plateaux (hors PU)	91,4%	1,7%	0,2%	6,5%	0,2%
TCP	79,1%	12,3%	-	3,6%	5,1%
Divers carrossés VUL	65,1%	12,8%	0,2%	16,7%	5,2%

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



Sur les 5 premiers mois de 2022, la pénétration de la motorisation Diesel baisse tant en Porteurs qu'en Tracteurs par rapport à 2021, principalement au bénéfice du GNV.

	Diesel	Gaz	Electrique	Autres
Porteurs				
2019	96,5%	3,2%	-	0,3%
2020	96,4%	3,4%	0,1%	0,1%
2021	95,7%	4,0%	0,2%	0,1%
5m2022	94,7%	4,6%	0,3%	0,5%
Tracteurs				
2019	97,5%	2,3%	-	0,2%
2020	96,1%	3,6%	-	0,2%
2021	95,7%	3,4%	-	0,9%
5m2022	93,9%	3,3%	-	2,8%

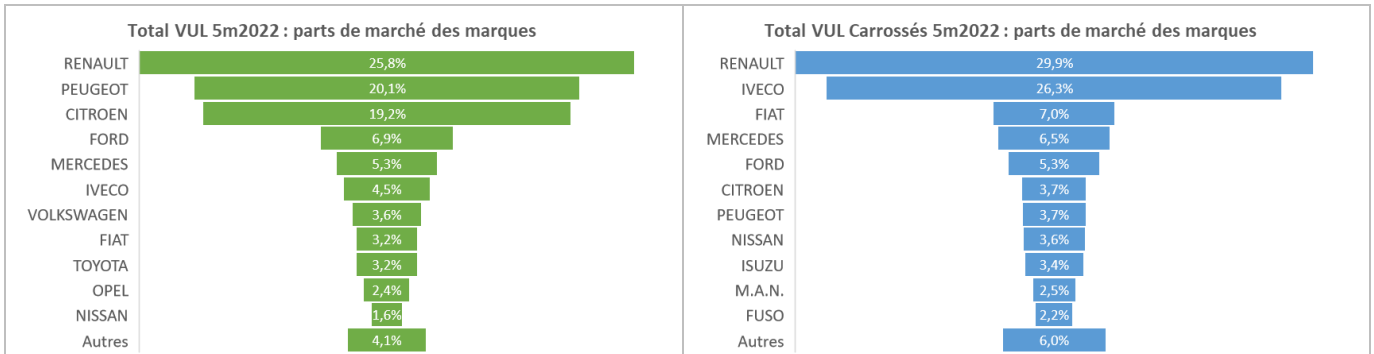
Les gammes Dry Fret et TCP ont affiché sur 5mois 2022 le déclin du Diesel le plus prononcé comparé à l'année 2021 (respectivement -3 et -7,5 pts)

5m2022	Diesel	Gaz	Electrique	Autres
Bennes	97,0%	2,8%	0,0%	0,2%
BTP	98,5%	1,2%	-	0,2%
Citernes	98,7%	0,9%	-	0,4%
Plateaux	96,2%	3,4%	0,1%	0,4%
PLSC	95,5%	3,3%	0,2%	0,9%
Fourgons	92,5%	4,7%	1,3%	1,5%
Frigorifiques	91,9%	8,1%	-	-
Divers VI	89,0%	9,9%	0,6%	0,5%
Trpts de personnes	54,5%	32,4%	10,7%	2,4%

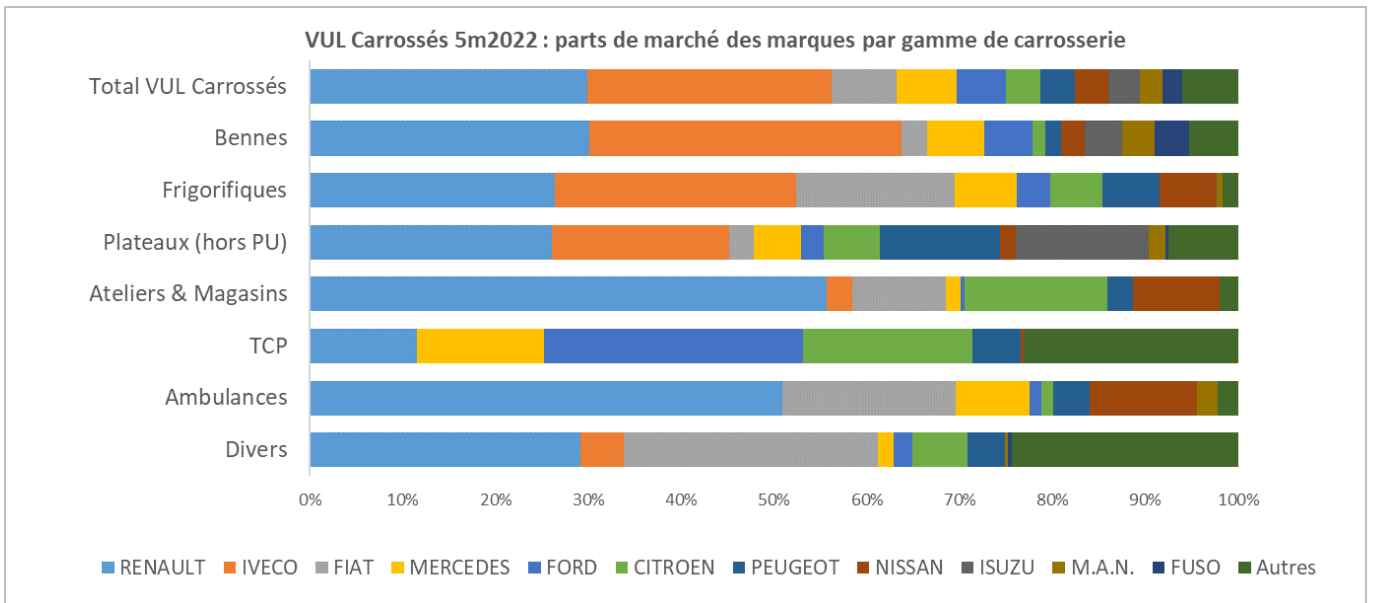
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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

* En 2022, les parts de marché indiquées en cumul sont calculées sans le mois de Février (données indisponibles)



5 mois 2022 * : Renault est la marque n°1 sur le marché des VUL. Si la marque au losange affiche une progression de part de marché comparé à la moyenne de 2021, c'est Iveco qui enregistre la plus importante

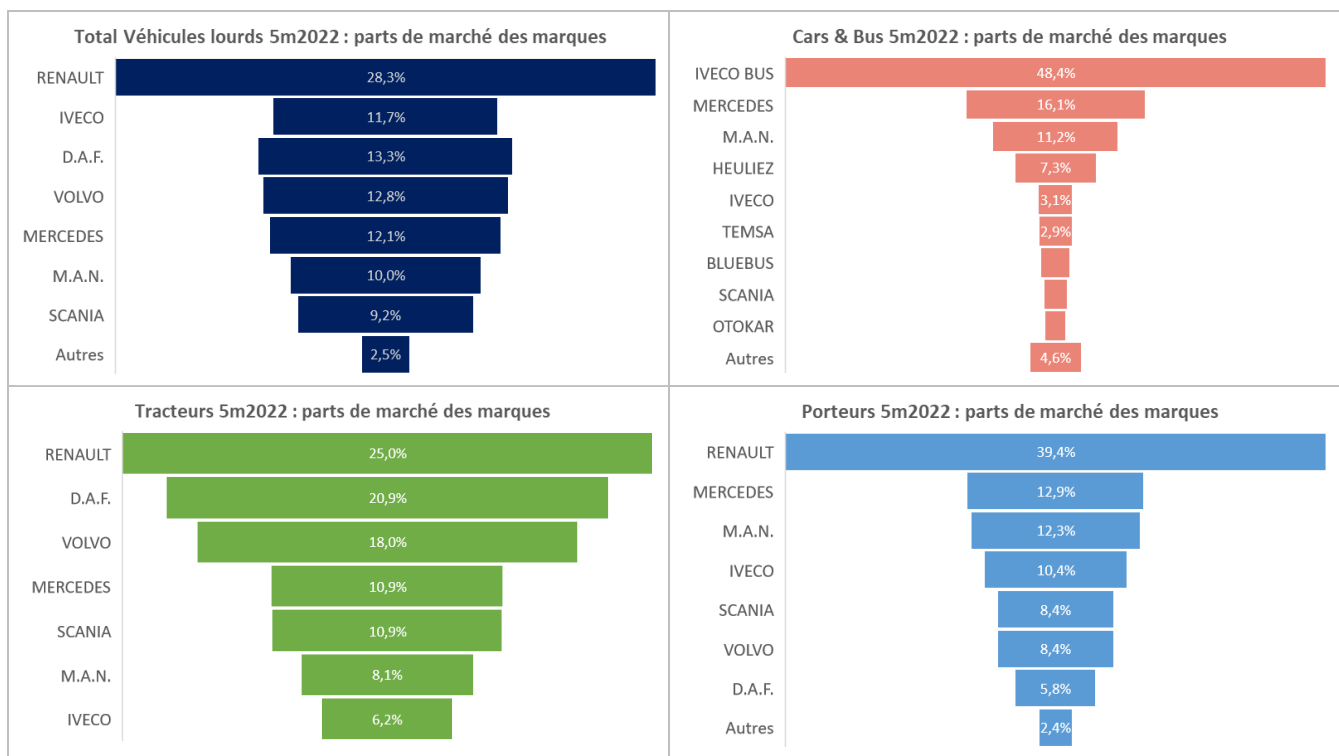


VUL Carrossés 5m2022	RENAULT	IVECO	FIAT	MERCEDES	FORD	CITROEN	PEUGEOT	NISSAN	ISUZU	M.A.N.	FUSO	Autres
Bennes	30%	34%	3%	6%	5%	1%	2%	3%	4%	4%	4%	5%
Frigorifiques	26%	26%	17%	7%	4%	6%	6%	6%	0%	1%	0%	2%
Plateaux (hors PU)	26%	19%	3%	5%	2%	6%	13%	2%	14%	2%	0%	7%
Ateliers & Magasins	56%	3%	10%	2%	0,4%	15%	3%	9%	0%	0%	0,0%	2%
TCP	12%	0,0%	0%	14%	28%	18%	5%	0,4%	0%	0%	0,0%	23%
Ambulances	51%	0%	19%	8%	1%	1%	4%	12%	0%	2%	0,0%	2%
Divers	29%	5%	27%	2%	2%	6%	4%	0%	0%	0,3%	0,3%	24%
Total VUL Carrossés	30%	26%	7%	6%	5%	4%	4%	4%	3%	2%	2%	6%
Total VUL	26%	5%	3%	5%	7%	19%	20%	2%	1%	0,7%	0%	12%

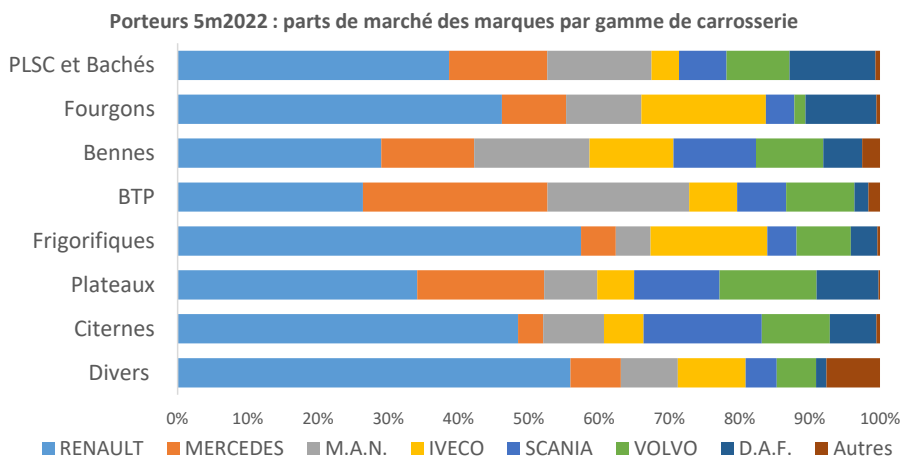
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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

* En 2022, les parts de marché indiquées en cumul sont calculées sans le mois de Février (données indisponibles)



5 mois 2022 * : le marché des Porteurs est caractérisé par une part de marché plus importante de Renault Trucks ; celle-ci s'est accrue comparé à la moyenne de 2021, sur toutes les gammes de carrosseries (hormis les PLSC) et tout particulièrement en carrosseries diverses.



Porteurs 5m2022	RENAULT	MERCEDES	M.A.N.	IVECO	SCANIA	VOLVO	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	38,6%	14,0%	14,8%	3,9%	6,8%	9,0%	12,2%	0,7%
Fourgons	46,2%	9,1%	10,7%	17,7%	4,0%	1,6%	10,1%	0,5%
Bennes	29,0%	13,2%	16,4%	12,0%	11,7%	9,6%	5,5%	2,5%
BTP	26,4%	26,3%	20,2%	6,8%	7,0%	9,7%	2,0%	1,7%
Frigorifiques	57,4%	5,0%	5,0%	16,6%	4,2%	7,7%	3,8%	0,4%
Plateaux	34,1%	18,1%	7,6%	5,2%	12,2%	13,8%	8,8%	0,2%
Citernes	48,5%	3,6%	8,7%	5,6%	16,8%	9,7%	6,6%	0,5%
Divers	55,9%	7,2%	8,1%	9,7%	4,4%	5,6%	1,5%	7,6%
TOTAL	39,4%	12,9%	12,3%	10,4%	8,4%	8,4%	5,8%	2,4%

Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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

* En 2022, les parts de marché indiquées en cumul sont calculées sans le mois de Février (données indisponibles)

