

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Décembre 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.

	milliers de véhicules		prévisions	
France	2020	2021	2022	2023
VUL < 5,1t	402	433	351	400
VI ≥ 5,1t	42	44	44	49
Porteurs	21	21	19	21
Tracteurs	21	21	26	27
SR&R	23	23	23,7	25

	évolution annuelle (%)		prévisions	
	2020	2021	2022	2023
VUL < 5,1t	-16	8	-19	14
VI ≥ 5,1t	-24	6	0	9
Porteurs	-15	2	-13	14
Tracteurs	-32	3	20	6
SR&R	-19	1	2	5

Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	20,1	24,4	18,8	20,0
Porteurs ≥ 5,1t	6,5	6,4	5,6	6,4
SR&R	3,9	4,0	3,1	3,8

VUL < 5,1t	-15	21	-23	6
Porteurs ≥ 5,1t	-10	-1	-13	14
SR&R	-21	2	-22	23

Dry fret (Rigides, PLSC)

Porteurs >5t	4,0	4,3	3,7	4,2
SR&R	9,5	9,8	10,9	11,3

Porteurs >5t	-24	8	-15	15
SR&R	-27	3	11	4

Frigorifiques

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

VUL < 5,1t	-17	19	-22	13
Porteurs ≥ 5,1t	-23	-10	-8	33
SR&R	-8	-12	0	10

prévisions VUL/PL dorénavant à 3,5t

	prévisions			
Europe de l'ouest *	2020	2021	2022	2023
VUL ≤ 3,5t	1 644	1 818	1 459	1 635
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	250	269	271	289
SR-R	137	159	170	163

	prévisions			
	2020	2021	2022	2023
VUL ≤ 3,5t	-18	11	-20	12
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	-25	8	1	6
SR-R	-23	16	7	-4

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

	prévisions			
Europe de l'est **	2020	2021	2022	2023
VUL ≤ 3,5t	140	162	139	150
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	46	70	76	77
SR-R	27	42	42	44

	prévisions			
	2020	2021	2022	2023
VUL ≤ 3,5t	-16	16	-15	8
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	-32	51	9	1
SR-R	-34	55	0	5

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

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

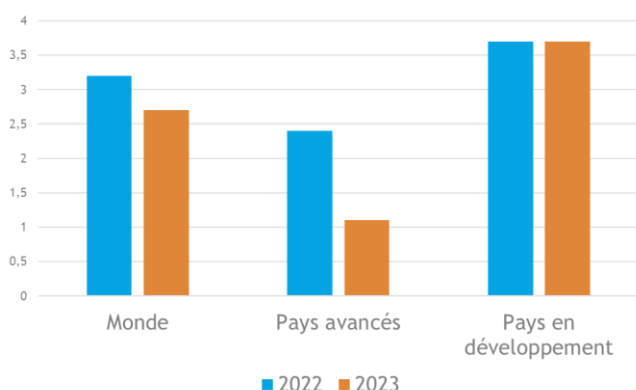
Source : prévisions BDO Advisory/FFC décembre 2022

Perspectives économiques : vers une baisse progressive du taux d'inflation

La crise énergétique et le rattrapage post-covid ont engendré une très forte inflation qui devrait rester élevée mais ralentir progressivement en 2023. La croissance mondiale devrait s'élever à 3,2% en 2022 et à 2,7% en 2023. Le ralentissement de la croissance est beaucoup plus important dans les pays développés (+2,4% en 2022 et +1,1% en 2023) que dans les pays en développement qui profitent pour certains de la hausse des prix de l'énergie et des denrées agricoles (+3,7% en 2022 et + 3,7% en 2023).

Malgré la crise, la croissance reste tirée par la consommation des ménages et les politiques de stimulus budgétaire afin de compenser la hausse des prix de l'énergie. Les politiques monétaires sont désormais moins accommodantes afin de lutter contre l'inflation.

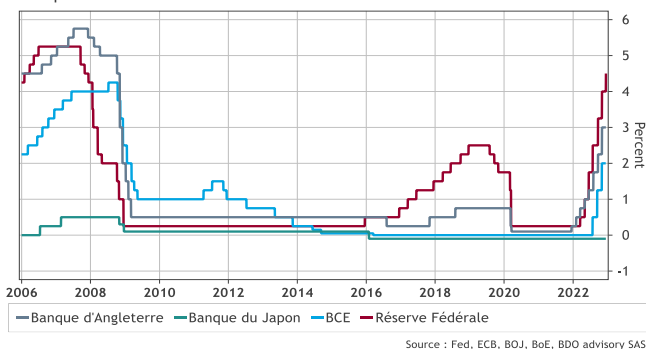
Perspectives de croissance 2023 (en %, source FMI, 10-2022)



Les politiques monétaires restent restrictives en raison de la forte inflation. L'inflation touche davantage la zone euro et les États-Unis que la Chine. La nature de l'inflation est différente : hausse générale des prix aux États-Unis contre inflation énergétique importée en Europe. La Banque centrale européenne (BCE) a réhaussé ses taux directeurs de 0,75 point début septembre et a décidé, lors de sa réunion du 27 octobre d'une nouvelle hausse de 75 points de base. Le principal taux de refinancement est désormais à 2%. La Fed a également augmenté ses taux de 0,75 point en septembre mais devrait ralentir le rythme afin de ne pas trop casser la croissance.

Principaux taux directeurs : vers une hausse des taux (%)

Principaux taux directeurs

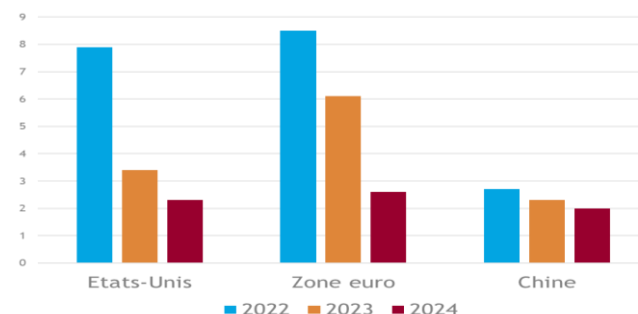


Emergents : croissance modérée en Chine

La Chine affichera un très faible taux de croissance du PIB (+3,2% en 2022 et +4,4% en 2023) en raison de la crise du secteur immobilier.

En raison de la crise et des sanctions économiques, la **Russie** devrait rester en récession en 2023 à - 3,2%. Les prix élevés du pétrole et du gaz ont permis à l'économie russe d'amortir le déclin de son PIB à court terme. Le gouvernement devrait soutenir l'économie, des hausses importantes de dépenses sont aussi prévues pour la sécurité intérieure et la défense plutôt que pour les dépenses sociales. Au **Brésil**, le taux de croissance devrait s'élever à 2,6% en 2022 et 1,4% en 2023. Le pays est très touché par l'inflation qui devrait s'élever à 9,7% en 2022.

Perspectives 2023-2024 de l'indice des prix à la consommation (%), CE Novembre 2022)

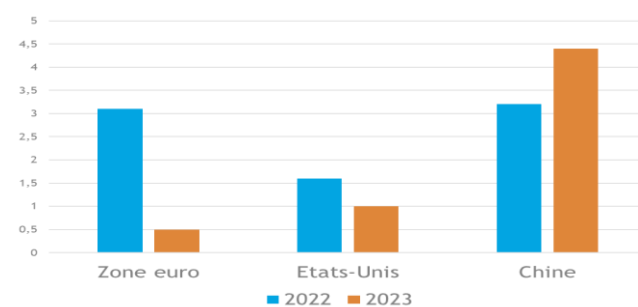


Etats-Unis : ralentissement de croissance

Le PIB américain a progressé fortement au 3T2022 (2,6%) et il s'agit du 1er trimestre de hausse après deux trimestres de baisse. Cette progression est notamment liée à la contribution des exportations, qui s'explique surtout par le contexte de hausse des prix de l'énergie dont profitent les États-Unis, grâce à leur position d'exportateur. La consommation des ménages contribue également positivement mais plus faiblement. L'inflation continue d'augmenter sur un an (7,7% en octobre).

Cette situation pousse la FED à poursuivre le durcissement de sa politique monétaire. Ses taux directeurs atteignent désormais 4%. Toutefois, la FED se montre moins volontariste sur les hausses des taux à venir : les prochaines décisions seront prises en fonction de l'inflation mais aussi des effets anticipés de l'inflation sur l'économie réelle.

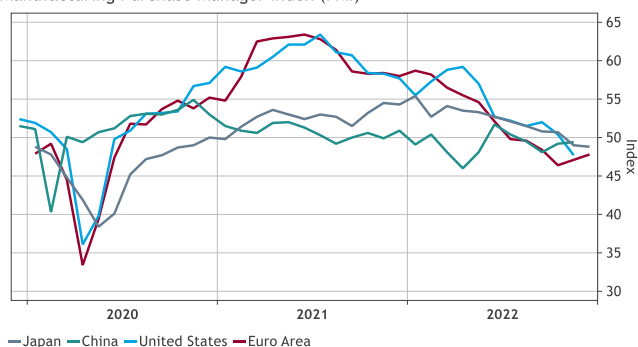
Perspectives de croissance 2023 (en %, source FMI, 10-2022)



L'industrie manufacturière reste impactée par le coût élevé des matériaux ainsi que par la forte hausse des prix des matières premières et de l'énergie.

Secteur manufacturier : tendance baissière, sans effondrement

Manufacturing Purchase Manager Index (PMI)



Source : Markit, BDO Advisory

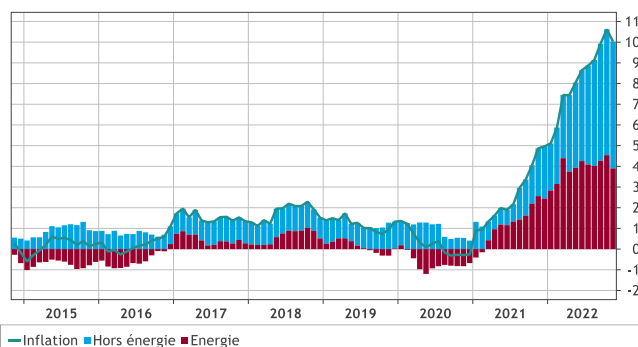
Europe : croissance faible en 2023

La zone euro connaîtra un rebond en 2022 à +3,1% et +0,5% en 2023 après une reprise robuste à +5,2% en 2021. La croissance est très ralentie notamment en 2023 en raison d'un fort ralentissement de la consommation privée (+3,7% en 2022 à +0,1% en 2023) ; et de l'investissement (+2,8% en 2022 à +0,5% en 2023).

Le taux de chômage devrait se stabiliser (6,8% en 2022 puis 7,2% en 2023) avec des pénuries de main-d'œuvre dans des secteurs tels que la restauration ou encore la construction. L'inflation devrait rester haute jusqu'en 2023 à 6,1% malgré un ralentissement très progressif à 2,6% en 2024.

Le principal risque reste la progression des écarts entre Etats membres notamment concernant les trajectoires de désendettement : le cas de l'Italie pourtant en excédent primaire en 2023 (à 0,4%). Les finances publiques restent durablement dégradées avec un déficit public de 3,5% en 2022 et 3,7% en 2023. La dette publique s'élève à 93,6% en 2022 et 92,3% en 2023.

Zone Euro : Contributions à l'inflation



Source : Eurostat, BDO

L'Allemagne devrait rentrer en récession en 2023 à -0,3%.

La croissance du PIB allemand est modeste au T2 2022, sous l'effet notamment d'une contribution négative de l'extérieur. L'investissement est atone tandis que la consommation des ménages progresse faiblement. La morosité de la demande extérieure et la hausse des prix de l'énergie pénalisent le commerce extérieur allemand. La consommation des ménages devrait croître de 4,3% en 2022, principalement en lien avec un effet d'acquis, puis ralentir fortement à 0,5% en 2023. La confiance des ménages est par ailleurs au plus bas : les anticipations sur la situation économique future se sont nettement dégradées. Le marché du travail reste néanmoins

fortement tendu. Le gouvernement a par ailleurs annoncé un plan de 65 Md€ visant à aider les ménages à faire face à la hausse des prix.

L'Italie devrait rentrer en récession en 2023 à -0,1%.

L'Italie aura connu une croissance supérieure à celle d'avant la pandémie en raison de la fin des mesures de restrictions sanitaires (reprise du tourisme), des plans de relance (221Mds) ainsi que des aides aux ménages qui ont soutenu la production et la consommation (>60Mds). En 2023, de forts risques baissiers pèsent sur la croissance italienne en raison des tensions inflationnistes. Toutefois, l'élargissement de l'indexation des salaires et l'allègement de la pression des prix pourraient permettre une légère reprise de la consommation domestique au 2ème semestre de 2023.

En Espagne, la croissance devrait s'élever à +1% en 2023.

Bien que faiblement exposé à la Russie par ses imports (son gaz et son pétrole proviennent majoritairement du Maghreb ou des US), 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 le moral des ménages malgré l'action du gouvernement (plafonnement des prix, baisse de la TVA, subventions) qui ne pourront pas empêcher une forte contraction de la consommation des ménages en 2023.

Le Royaume-Uni devrait être en récession en 2023 à -0,9%.

La pression domestique et internationale inflationniste tirée vers le haut par les prix de l'énergie impacte à la baisse les niveaux de vie et la demande externe, ce qui enrayer la croissance, augmente le taux de chômage et les taux d'emprunts.

France : ralentissement transitoire en 2023

Le taux de croissance devrait s'élever à 2,6% en 2022 et à 0,6% en 2023 avant de se rehausser autour de 1,4% en 2024. Cette baisse de 2023 s'explique par le fort ralentissement de la consommation des ménages (+2,5% en 2022 à +0,6% en 2023), de l'investissement (+2,8% en 2022 à +1,4% en 2023) et des exportations (+7,5% en 2022 à +1,4% en 2023).

La consommation sera néanmoins soutenue par le taux d'épargne des ménages à 16,3% en 2022 qui baissera progressivement à 15,7% en 2023. Le taux de chômage devrait s'élever à 7,3% en 2022 (sens BIT) soit une baisse d'un point par rapport au niveau d'avant crise (8,4% en 2019) et à 7,6% en 2023. Après une forte contraction en 2022, le taux de marge des entreprises devrait à nouveau se consolider, modérément, en 2023 puis en 2024.

	PIB : taux de croissance annuel (en %)			
	2020	2021	2022	2023
France	-7.9	6.8	2.6	0,6
Allemagne	-4.6	2.9	1.6	-0,3
Italie	-9,0	6.6	3.8	-0,1
Espagne	-10.8	5.1	4.5	1.0
Zone euro	-6.4	5.3	3,1	0,5
Royaume-Uni	-9.4	7.5	4.2	-0,9

Source : BDO Décembre 2022

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

Le contexte d'offre très contraint de l'industrie automobile (pénuries de composants électroniques, goulets logistiques, envolée des prix) a occasionné des arbitrages de production et **l'année 2022 aura été contrastée : extrêmement difficile pour les marchés VUL et Porteurs** qui enregistrent des reculs sévères ; et **propice aux marchés Tracteurs et SR&R** qui affichent des évolutions positives.

Le **scénario 2023 est celui d'un rééquilibrage offre/demande** : d'une part une détente progressive des difficultés d'approvisionnement et d'autre part un ralentissement des nouvelles commandes. Ce ralentissement devrait rester contenu du fait des besoins de renouvellement et il sera contrebalancé par des livraisons de carnets accumulés depuis plusieurs mois et les **marchés seront en croissance. L'année 2024 verrait les marchés afficher des poursuites de croissance.**

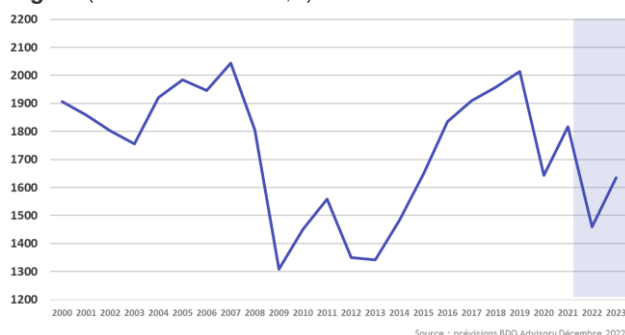
Toutefois, les risques d'une croissance moindre que prévue dominent, tant du côté offre que demande (disponibilité et prix des énergies, conditions de financement, impacts d'une évolution du conflit en Ukraine...).

Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations **ont reculé de 19%** sur 11 mois 2022 (estimation), dont -21% dans la zone Ouest et -16% dans la zone Est. A l'Est, le volume cumulé est proche de celui de 2020 ; à l'ouest il est le plus bas enregistré depuis 2013 et aucun marché n'est épargné, même si certains affichent des baisses de « seulement » 10% environ (Italie, Suède, Grèce). La tendance baissière initiée à l'été 2021 semble avoir cessé depuis août mais reste fragile.

Dans un contexte de pénuries de composants, les Constructeurs semblent avoir davantage arbitré en faveur des livraisons de VP, dont le recul était de « seulement » 8% sur 10 mois. Les difficultés d'approvisionnement de l'industrie automobile devant dorénavant se détendre, cela permettra aux marchés VUL d'être en partie soutenus par les carnets accumulés qui n'ont pu être livrés.

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



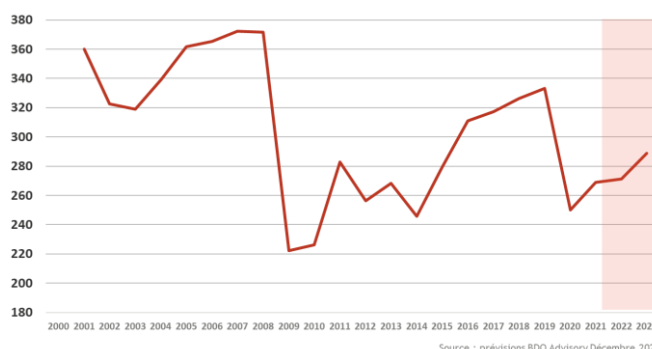
Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Les immatriculations neuves **se sont raffermies** sur 11 mois 2022 (+2,8%, estimation), la zone Ouest étant en consolidation (+1%) et la zone Est en net rebond (+10%). Le marché allemand est le seul en recul parmi les grands pays (-3%) et seuls quelques marchés périphériques scorent en négatif (Portugal, Finlande, Norvège, Suisse, Irlande). Au total la tendance à l'ouest est stable depuis mars et augure d'une reprise à venir. Cette relative bonne performance est

toutefois à mettre au seul crédit des Tracteurs qui sont en reprise dynamique (+12% en Allemagne, +24% au UK, +15% en Espagne), tandis que les Porteurs reculent sensiblement. Ce contraste reflète les arbitrages des Constructeurs dans un contexte très contraint par les pénuries de composants. Ces difficultés s'estompent progressivement et cela bénéficiera au marché des Porteurs qui rebondira en 2023, tandis que le marché des Tracteurs poursuivra sa reprise à un rythme plus modéré.

Le marché des motorisations alternatives émerge lentement. Même en Allemagne, où l'état fédéral finance 80% du surcoût (soit le taux le plus avantageux parmi les grands pays), les Tracteurs à motorisations alternatives ne représentaient que 2,6% des immatriculations neuves sur 10 mois. En Italie, les subventions aux Diesels cesseront en 2023 et le marché connaîtra sans doute un contrecoup à la baisse. L'Espagne subventionne jusqu'à 25K€ les véhicules neufs à propulsions alternatives et jusqu'à 20K€ le retrofit électrique.

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

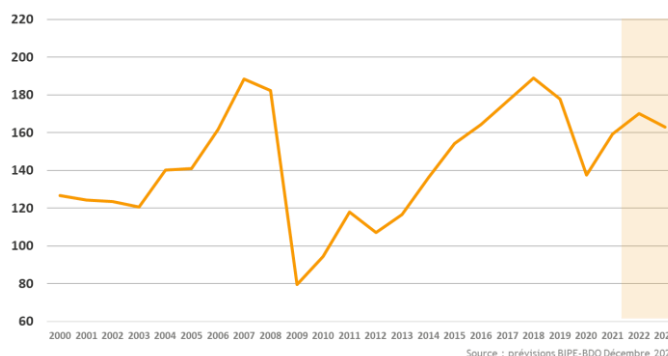


Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations ont progressé de près de 12% à l'ouest sur 11 mois 2022 (panel 5 pays), tirées par l'Allemagne, l'Espagne et la Belgique. En Pologne, le marché a reculé de 11% après son pic de 2021. Le potentiel de croissance 2023 devrait être limité, voire négatif, compte tenu des très hauts volumes atteints par plusieurs grands marchés en 2022 (Allemagne, Espagne, Italie) ou en 2021 (Pologne). Il s'agit d'une hypothèse prudente et 2023 pourrait faire mieux.

Les aides d'état devraient s'arrêter en Italie (7K€) et sont modestes en Espagne (1K€ pour des SR compatibles sur autoroutes ferroviaires).

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



Perspectives véhicules neufs France

Les nouvelles commandes ralentissent mais le front des pénuries s'annonce moins tendu, ce qui permettra aux VUL et Porteurs de rebondir en 2023 après une année 2022 très négative. Les indicateurs des secteurs clients sont en ralentissement, sans effondrement toutefois en raison de carnets assurant plusieurs mois d'activité. Cependant, le contexte économique et financier (hausse des taux, marges contraintes) augmente le nombre de faillites d'entreprises et freine les investissements en véhicules. A contrario, les prix élevés des carburants et le contexte contraignant des ZFE sont des facteurs de soutien des marchés des véhicules moteurs de dernières générations. La force du rebond prévu pour 2023 est toutefois entourée d'incertitudes : jusqu'à quel point le contexte moins tendu des pénuries permettra de livrer les carnets accumulés depuis 2021.

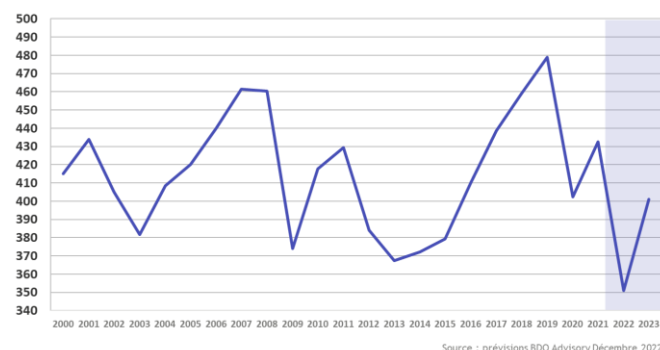
Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves **ont reculé de 20%** sur 11 mois 2022. Le volume cumulé est le plus bas enregistré depuis 1997 et la tendance est stagnante.

Les Fourgonnettes sont les plus touchées avec un recul de 27%, un marché historiquement bas (6 050 unités cvs en moyenne depuis juillet 2021 contre 8 800 en moyenne de longue période) et une tendance toujours baissière ces derniers mois. Les Fourgons & châssis sont très impactés avec un recul de 20% et des volumes csv équivalents à ceux de fin 2016/début 2017, mais le point bas semble dépassé ; les gammes « compactes » sont relativement moins touchées que les gammes « lourdes » (respectivement -9% et -28%). Les autres utilitaires (VU-Sté, PU, SUV et 4x4) affichent un recul de 12% et la tendance est toujours baissière ces derniers mois. Les nouvelles commandes ont nettement ralenti depuis mai, en recul 17% sur 11 mois : une partie de la clientèle reporte ses investissements sous l'effet d'un contexte économique contraint. Cependant, les carnets non livrés accumulés depuis 2021 soutiendront le marché 2023 – si l'offre le permet. Ces carnets sont estimés à fin août à 160 000 véhicules environ à fin novembre, soit l'équivalent de 4,5 mois cvs d'un niveau moyen de longue période.

Le bonus écologique diminuera au 1^{er} janvier 2023 (mais sera applicable pour les livraisons jusqu'au 30 juin), passant de 5 à 4K€ : le signal envoyé ne semble pas aller dans le bon sens compte tenu de la faible pénétration des BEV et hybrides sur le marché des VUL carrossés (3,9%).

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

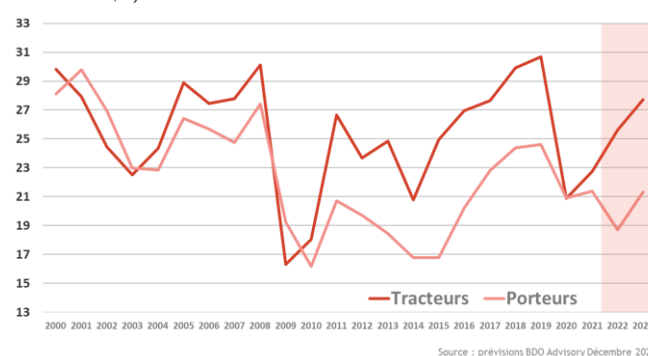


Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves **se sont stabilisées** sur 11 mois 2022. A l'instar de la moyenne européenne, les Tracteurs rebondissent vigoureusement (+14%) tandis que les Porteurs chutent (-14%). La tendance cvs des Porteurs est toutefois stabilisée depuis plusieurs mois, indiquant que le point bas du marché est atteint et augurant de capacités plus importantes à livrer les carnets que ces derniers mois. 2023 serait donc une année de rebond en Porteurs. Les intentions d'investir des Transporteurs étaient à relativement bon niveau en octobre, indiquant que les Tracteurs poursuivraient leur reprise.

Les projets « Ecosystème des véhicules lourds électriques », éligibles à un financement jusqu'à 65% du surcoût d'une motorisation alternative, sont clos depuis juin et toutes les demandes n'ont pas pu être réceptionnées. Pour l'heure, la visibilité est inexistante sur le montant budgétaire qui serait alloué en 2023 et au-delà au renouvellement des poids-lourds à motorisations alternatives.

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

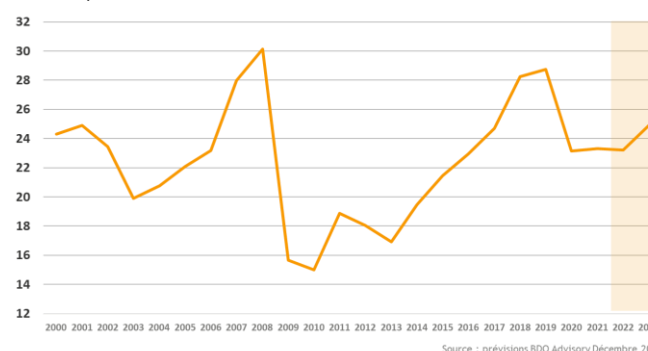


Les Tkm du pavillon routier français ont reculé de 3% sur 9m2022 et les perspectives ralenties de la production manufacturière augurent d'une poursuite de la baisse en 2023. Les situations de trésorerie des transporteurs se sont modérément dégradées en 2022, mais la non-reconduite du bouclier tarifaire pourrait fragiliser certaines entreprises.

Immatriculations Semi-remorques et Remorques

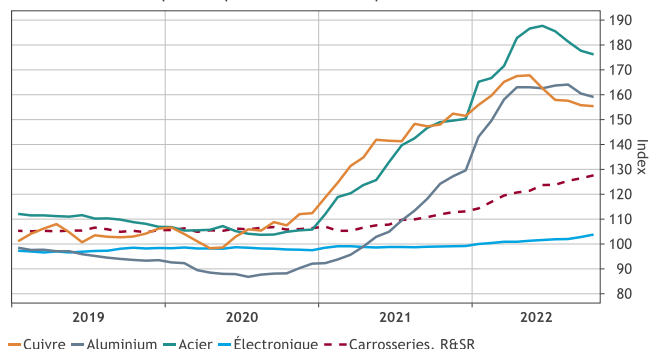
Les immatriculations neuves **ont légèrement fléchi à -1%** sur 11 mois 2022, une tendance nettement plus faible que celle des Tracteurs et qu'ailleurs en Europe. L'année 2023 devrait être portée par des livraisons non encore réalisées. La prévision retenue est prudente et le rattrapage pourrait être plus dynamique en 2023.

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



L'industrie française de la construction de carrosseries est très impactée par les difficultés d'approvisionnement et l'inflation des intrants. 78% des entreprises de l'industrie automobile rencontrent encore au T4 des difficultés d'approvisionnement. Si l'on en croit l'Insee, les industriels carrossiers auraient augmenté leur prix de 14% à fin octobre (g. a.), face à des prix d'intrants enregistrant des hausses jusqu'à 28% (Aluminium), voire même 80% pour le transport par container. La flambée des prix des matières premières est en train de ralentir mais le contexte restera encore tendu en 2023. Néanmoins, les marchés des véhicules devraient renouer avec la croissance en 2023 et en 2024.

France : indices de prix de production et d'importation

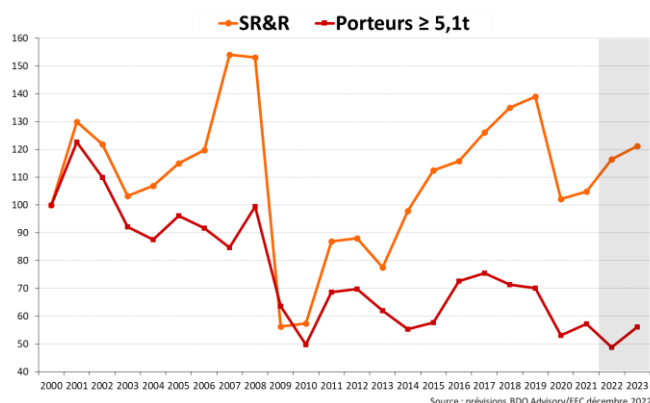


Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « Dry fret » ont progressé de 2% sur 11 mois 2022, une croissance uniquement portée par les SR&R (+9%), qui bénéficient du rebond en cours du marché Tracteurs, tandis que les Porteurs chutent (-15%, en phase avec le marché total) très impactés par les difficultés d'approvisionnement.

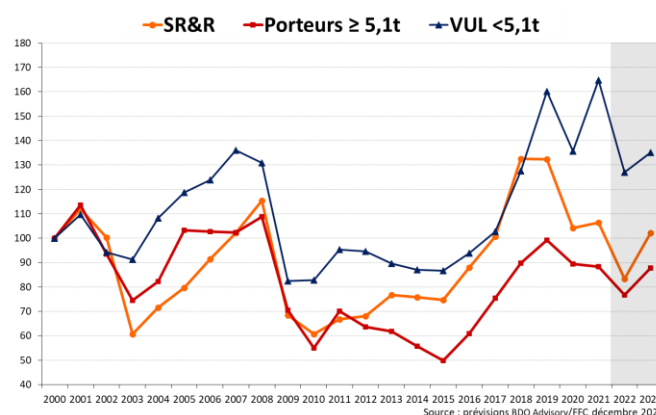
La demande de transport industriel et généraliste aura connu une production manufacturière en croissance modérée cette année, freinée par des consommateurs ayant davantage arbitré qu'en 2021 (sous contrainte ou non) pour des dépenses de services (vs biens). La production manufacturière est désormais attendue en recul en 2023 : les nouvelles commandes ont nettement ralenti et la demande des ménages en biens manufacturés risque de continuer de décélérer au vu des fortes contraintes sur le pouvoir d'achat induites par l'inflation. Le rebond du marché Porteur en 2023 sera soutenu par la livraison des carnets accumulés si les difficultés d'approvisionnement s'estompent.

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



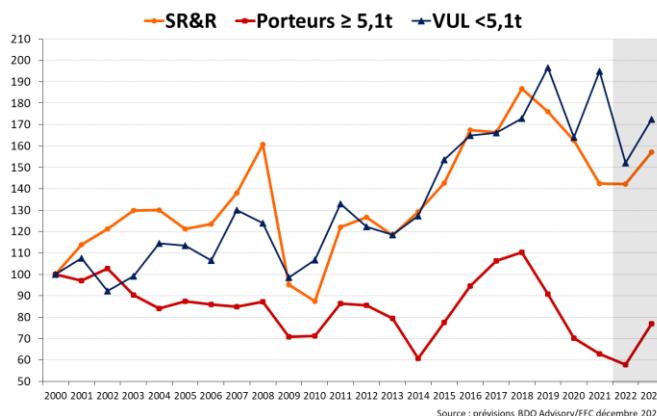
Les immatriculations « Bennes » ont reculé de 21% sur 11 mois 2022, une chute tirée par les SR&R (-22%) et les VUL (-23%), celle des Porteurs ayant été un peu moins sévère (-14%). Le contexte clients/secteur aura pourtant été favorablement en 2022. Les marchés des véhicules ont donc été très pénalisés par les conséquences des difficultés d'approvisionnement car, dans le même temps, le volume d'activité de la branche BTP aura progressé de 3%, en dépit de goulots d'approvisionnement inédits pour le secteur. Le climat des affaires se dégrade dans l'artisanat, mais il demeure bien orienté dans l'industrie. Les perspectives 2023 du BTP sont relativement bien orientées bien que très ralenties : portées par des activités TP et Entretien-Rénovation des bâtiments croissantes, mais freinées par une activité Logement neuf en recul.

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



Les immatriculations Frigorifiques ont reculé de 16% sur 11 mois 2022, avec des SR&R résistantes (-1%) comparé aux Porteurs (-10%) et aux VUL (-23%). Les marchés ont pourtant évolué dans un contexte clients/secteurs en reprise, l'activité en volume des services d'hôtellerie & restauration ayant égalé aux T2 et T3 le niveau moyen de 2019. Les dépenses des ménages ont globalement progressé, même si les seules dépenses alimentaires au foyer se sont contractées en corolaire de la forte hausse des prix. La persistance de l'inflation aura un effet négatif en 2023, mais les marchés des véhicules, en particulier des gammes lourdes, devraient enfin entamer un nouveau cycle haussier, si les pénuries de puces électroniques se font moins vives.

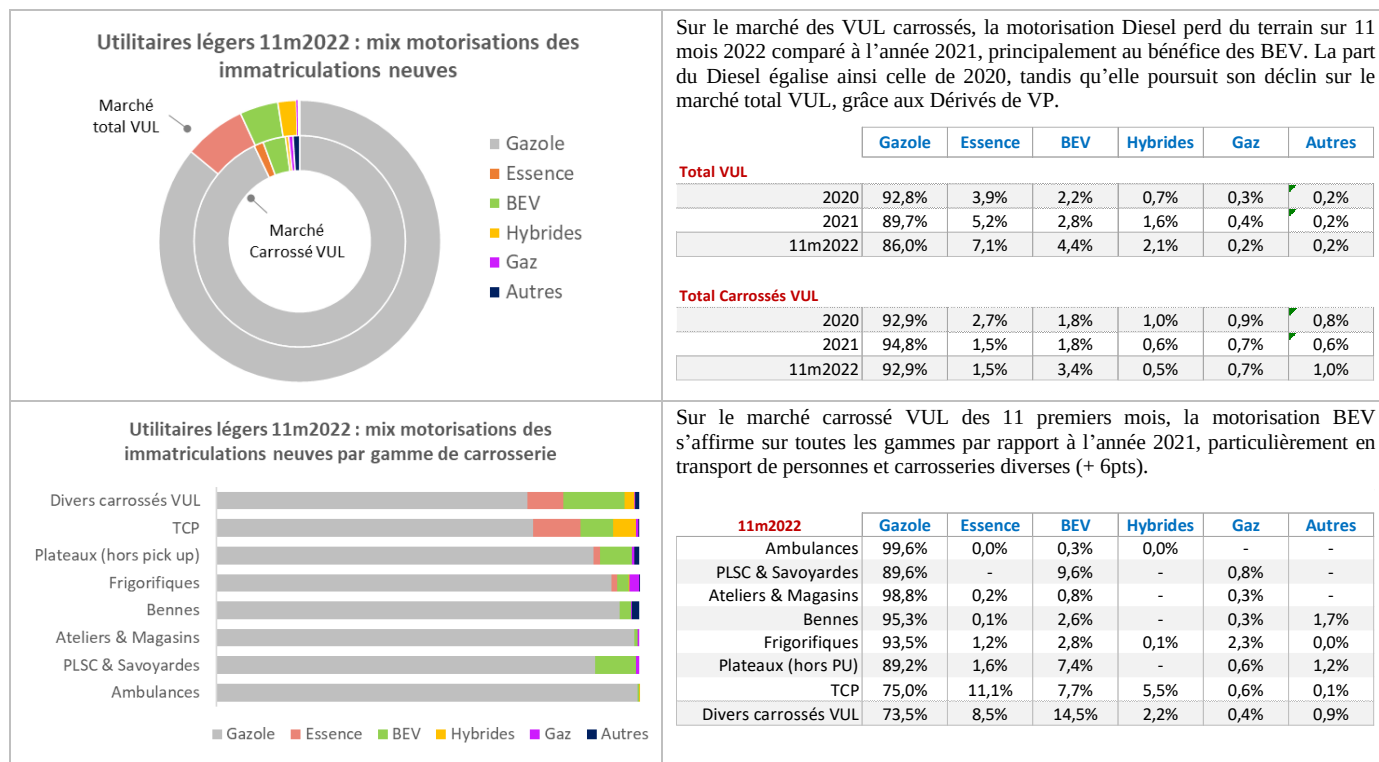
France : prévisions Immatriculations Frigorifiques (indice base 100 en 2000)



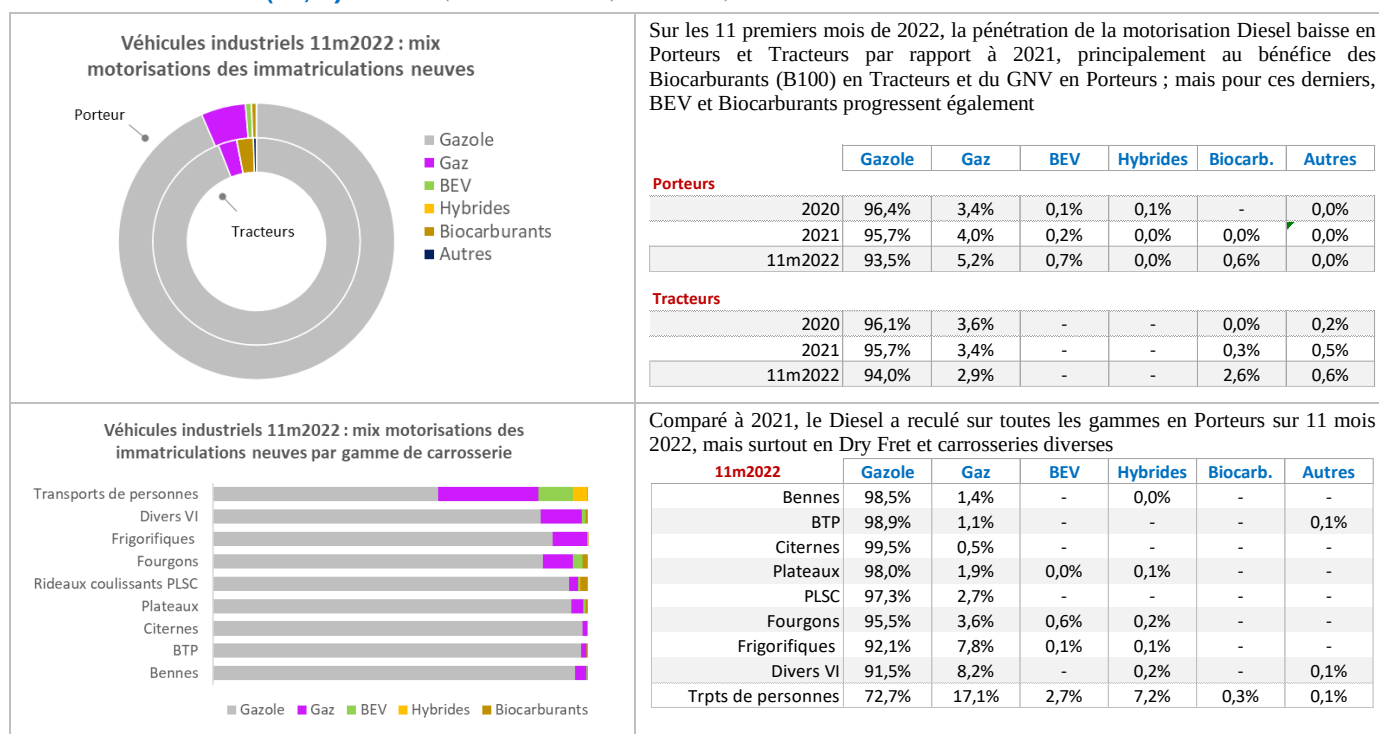
Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Comparés à la moyenne de 2021, les marchés de 2022 (11 mois) affichent une tendance généralisée au recul de la part de la motorisation Diesel, même si celle-ci demeure ultra majoritaire (dans une moindre mesure en VUL-Dérivés de VP et en VI-TCP). Les motorisations alternatives ayant progressé le plus sensiblement sur un an sont les BEV en VUL carrossés, le GNV en VI et le B100 en Tracteurs.

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



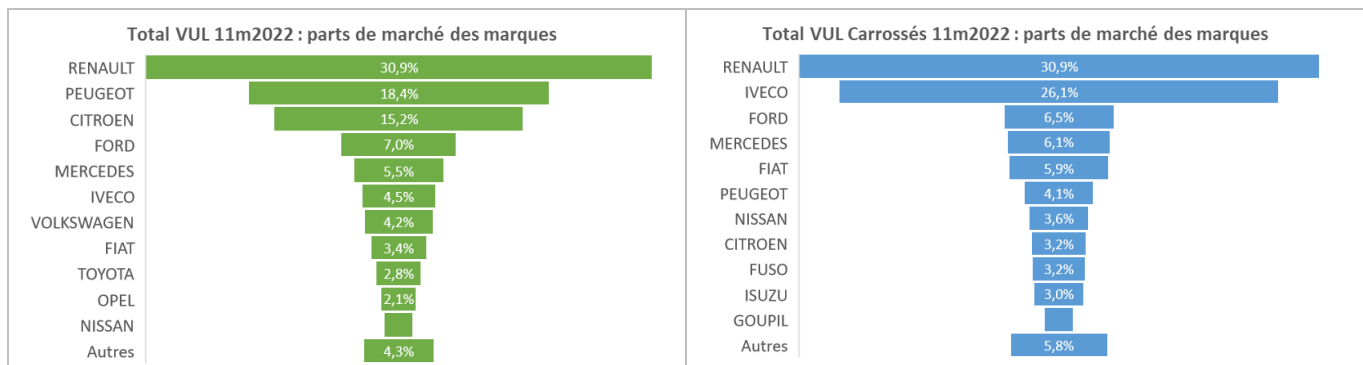
Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BIPE d'après AAA DATA)



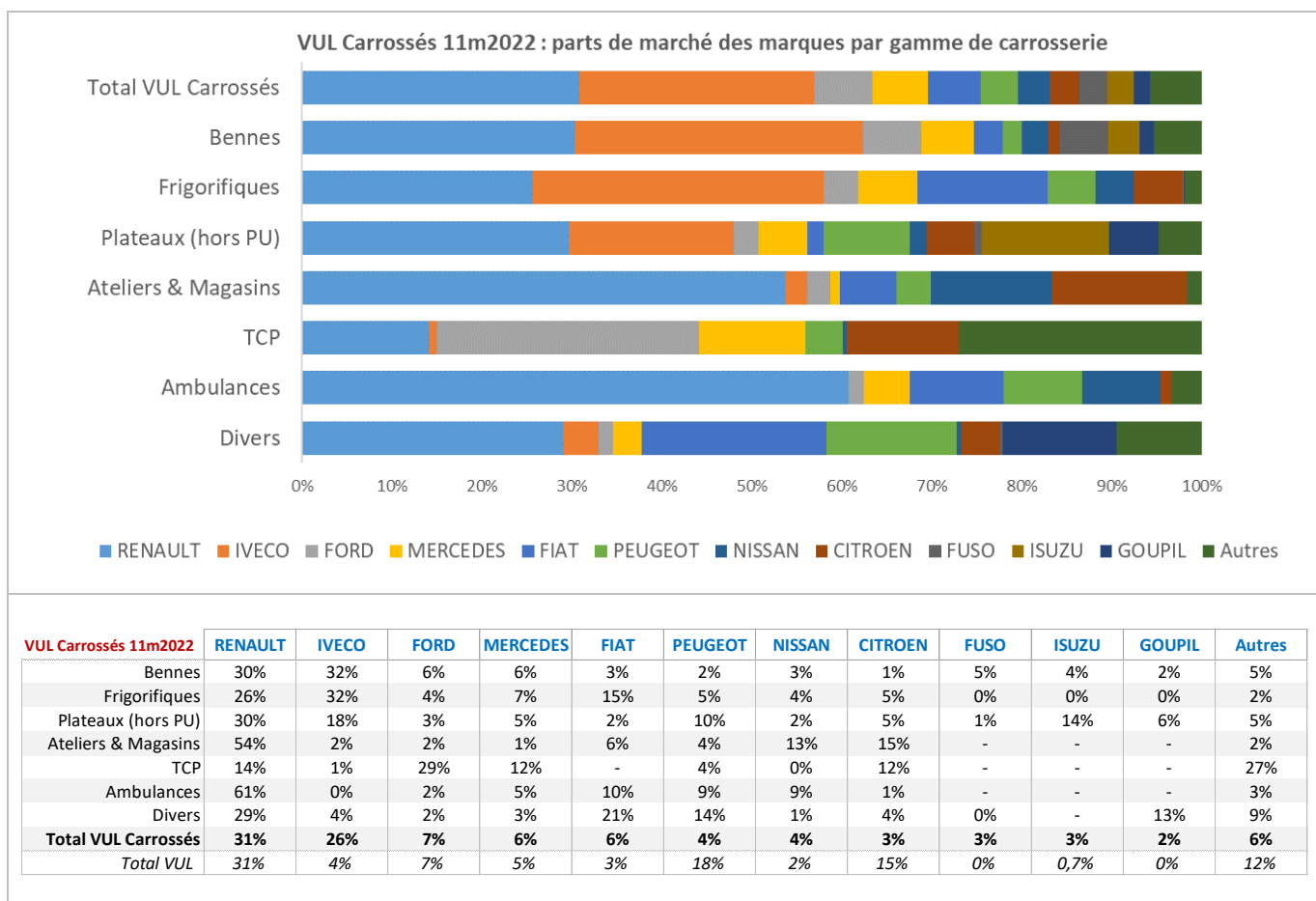
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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

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



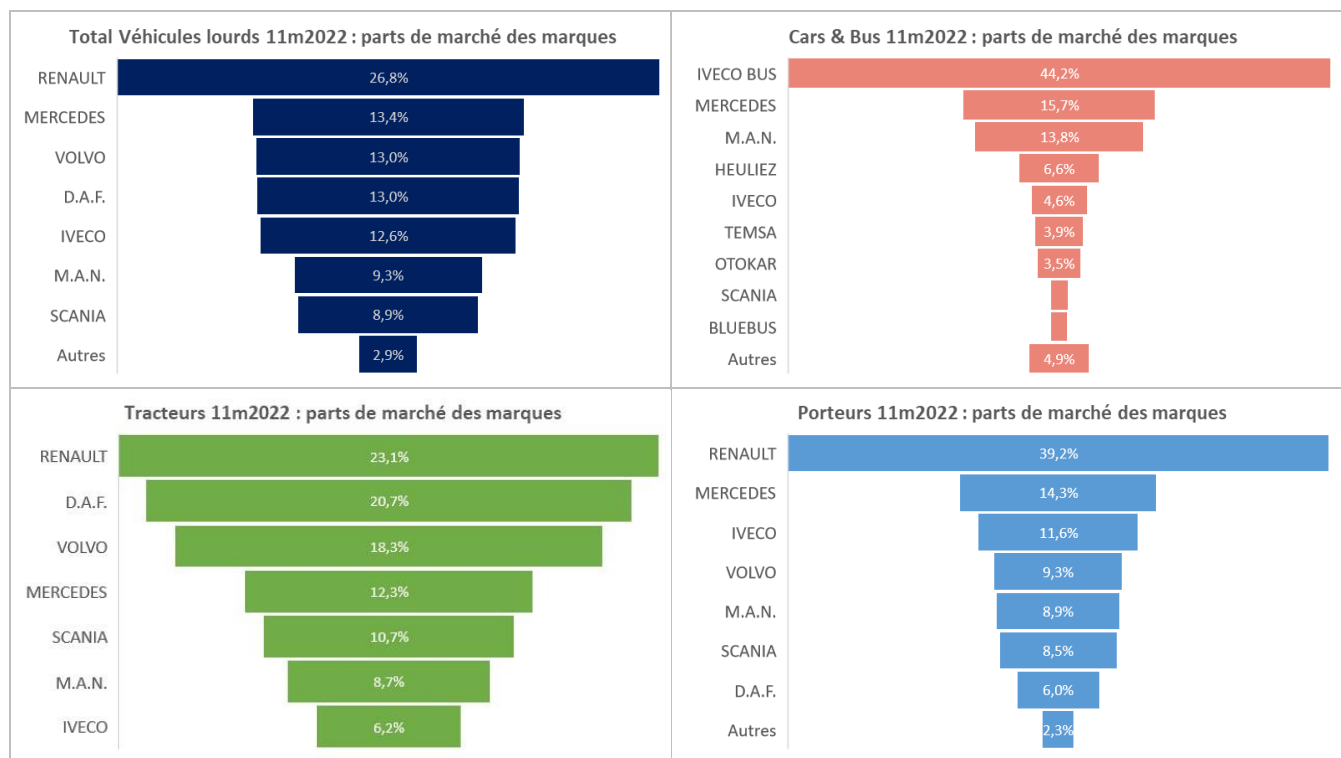
11 mois 2022 * : Renault est la marque n°1 sur le marché des VUL, sur le total comme sur le marché des VUL carrossés. Pour ces derniers, c'est Iveco qui enregistre la plus importante progression de part de marché sur 11 mois comparé à la moyenne de 2021



Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

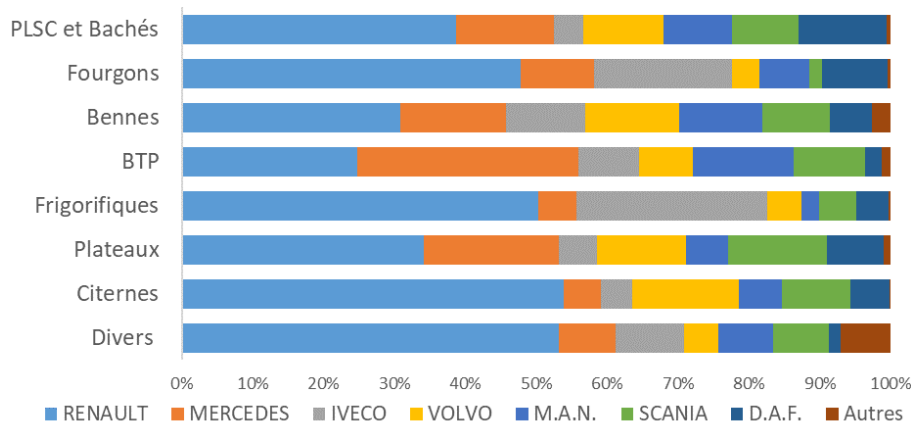
Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BIPE d'après AAA DATA)

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



11 mois 2022 * : le marché des Porteurs se distingue par une part de marché significativement plus importante de Renault Trucks ; celle-ci s'est accrue comparé à la moyenne de 2021, grâce notamment aux gammes Citernes, Diverses et Fourgons

Porteurs 11m2022 : parts de marché des marques par gamme de carrosserie



Porteurs 11m2022	RENAULT	MERCEDES	IVECO	VOLVO	M.A.N.	SCANIA	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	38,7%	13,8%	4,1%	11,4%	9,6%	9,4%	12,4%	0,5%
Fourgons	47,8%	10,4%	19,5%	3,8%	7,0%	1,8%	9,2%	0,5%
Bennes	30,8%	15,0%	11,1%	13,2%	11,8%	9,5%	6,0%	2,6%
BTP	24,7%	31,2%	8,5%	7,6%	14,3%	10,0%	2,4%	1,3%
Frigorifiques	50,2%	5,5%	26,9%	4,8%	2,5%	5,2%	4,6%	0,3%
Plateaux	34,1%	19,0%	5,4%	12,6%	6,0%	13,9%	8,0%	1,0%
Citernes	53,9%	5,2%	4,5%	15,1%	6,1%	9,6%	5,4%	0,2%
Divers	53,2%	8,1%	9,6%	4,9%	7,7%	7,8%	1,7%	7,1%
TOTAL	39,2%	14,3%	11,6%	9,3%	8,9%	8,5%	6,0%	2,3%

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)

