

# Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Mars 2023

## Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

Les prévisions sont incertaines car dépendantes de l'évolution future des difficultés d'approvisionnement

	milliers de véhicules		prévisions	
	2021	2022	2023	2024
<b>France</b>				
VUL < 5,1t	433	348	373	410
VI ≥ 5,1t	44	44	45	48
Porteurs	21	18	19	20
Tracteurs	21	25	26	27
SR&R	23	23	23	23

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

### Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	24,4	18,8	18,5	19,0
Porteurs ≥ 5,1t	6,4	5,5	5,5	5,6
SR&R	4,0	3,0	2,6	2,7

	21	-23	-2	3
	-1	-14	-1	2
	2	-23	-15	4

### Dry fret (Rigides, PLSC)

Porteurs >5t	4,3	3,7	4,1	4,3
SR&R	9,8	10,6	10,7	10,9

	8	-14	10	6
	3	9	1	1

### Frigorifiques

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

	19	-21	6	3
	-10	-9	21	13
	-12	-2	8	5

prévisions VUL/PL dorénavant à 3,5t

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
<b>Europe de l'ouest *</b>				
VUL ≤ 3,5t	1 818	1 467	1 618	1 751
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	269	273	284	297
SR-R	153	168	160	166

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
	11	-19	10	8
	8	1	4	5
	16	10	-5	4

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

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
<b>Europe de l'est **</b>				
VUL ≤ 3,5t	162	140	157	173
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	70	78	81	86
SR-R	51	49	49	51

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
	16	-14	12	10
	51	12	3	6
	93	-5	0	6

\* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

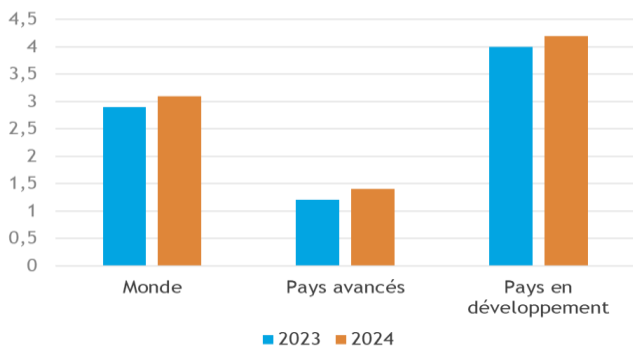
\*\* 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BDO Advisory/FFC mars 2023

## Perspectives économiques : croissance très ralentie en 2023

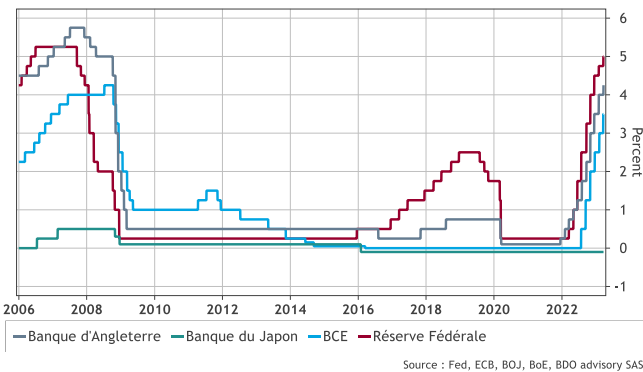
La crise énergétique engendrée par la guerre en Ukraine à l'origine de la forte inflation faisait redouter la récession en 2023. Or, ce risque s'éloigne. Le ralentissement de la demande et la hausse des taux favorisent le ralentissement de la hausse des prix. **La croissance mondiale se maintient et est revue légèrement à la hausse à 2,9% en 2023 et 3,1% en 2024.** Elle reste néanmoins fortement impactée par le niveau élevé de l'inflation. La prévision de taux de croissance est beaucoup plus élevée dans les pays en développement (4% en 2023 et 4,2% en 2024) que dans les pays développés (1,2% en 2023 et 1,4% en 2024), car ces pays bénéficient, pour certains, de la hausse des prix de l'énergie et des denrées agricoles. Malgré le niveau élevé d'inflation, la croissance **reste tirée par la consommation des ménages et les politiques de stimulus budgétaire des Etats afin de compenser la baisse du pouvoir d'achat.**

**Perspectives de croissance en 2023 et 2024 (en %, FMI, janvier 2023)**



**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 se diffusant progressivement aux services. Le Conseil des gouverneurs de la Banque centrale européenne (BCE) a décidé d'augmenter le 16 mars dernier ses trois taux d'intérêt directeurs de 50 points de base. À compter du 22 mars 2023, les taux d'intérêt des opérations principales de refinancement, de la facilité de prêt marginal et de la facilité de dépôt seront relevés à respectivement 3,50%, 3,75% et 3%. Avec cette sixième hausse des taux depuis juillet 2022, l'augmentation cumulée atteint 350 points de base.

Principaux taux directeurs

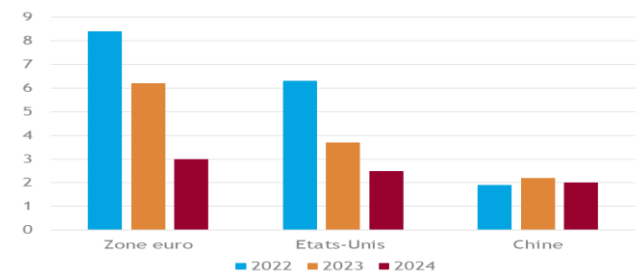


### Emergents : croissance revue à la hausse en Chine

La Chine affiche le taux de croissance le plus élevé des trois blocs en 2023 à + 5,3% et revu à la hausse de plus d'un point par rapport à la prévision de novembre 2022 en raison de la politique d'ouverture et de la reprise de la demande interne malgré la crise du secteur immobilier.

En raison de la crise et des sanctions économiques, la Russie devrait rester en récession en 2023 à - 3,3%. Le taux d'inflation reste élevé à 7% en 2023. Le déficit public se creuse en raison de la situation géopolitique à 3,1% en 2023. Au Brésil, le taux de croissance devrait s'élever à 1,3% en 2023 et 1,6% en 2024. Le pays reste très touché par l'inflation qui devrait s'élever à 5,3% en 2023.

**Perspectives 2023-2024 des prix à la consommation (% , OCDE mars 2023)**

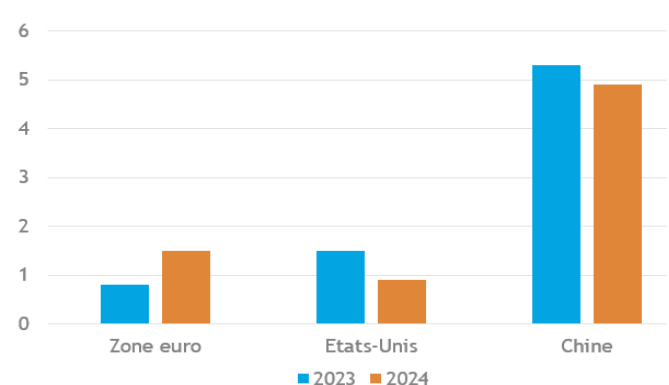


### Etats-Unis : inflation assez contenue dès 2023

Le PIB américain a progressé au 4ème trimestre 2022 (2,7%), confirmant la hausse du 3ème trimestre après deux trimestres de baisse. L'augmentation du PIB réel au quatrième trimestre a reflété des augmentations de l'investissement privé dans les stocks, des dépenses de consommation, de l'investissement fixe non résidentiel, des dépenses du gouvernement fédéral et des dépenses des États et des administrations locales qui ont été en partie compensées par des baisses de l'investissement fixe résidentiel et des exportations.

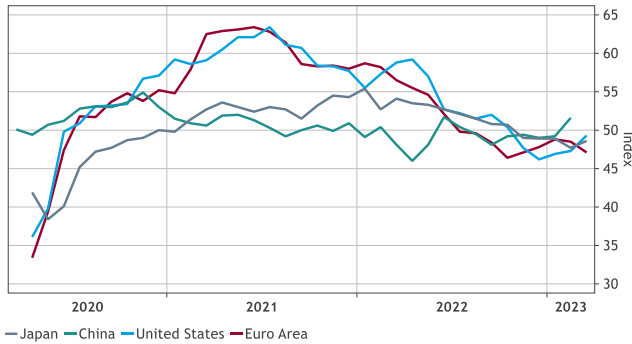
Les perspectives pour l'année 2023 sont peu dynamiques mais les Etats-Unis devraient conserver un minimum de croissance. En effet, du fait de l'inflation, la consommation des ménages, principal contributeur du PIB devrait rester modérée. Les investissements des entreprises et les dépenses publiques devraient également être moins dynamique du fait des conditions financières durcies. La politique de la FED devrait augmenter légèrement le taux de chômage, ce qui devrait baisser progressivement les tensions sur le marché du travail.

**Perspectives de croissance 2023 et 2024 (en %, OCDE, mars 2023)**



**Secteur manufacturier : l'industrie affiche des signes plus positifs en Chine et aux Etats-Unis.**

Manufacturing Purchase Manager Index (PMI)



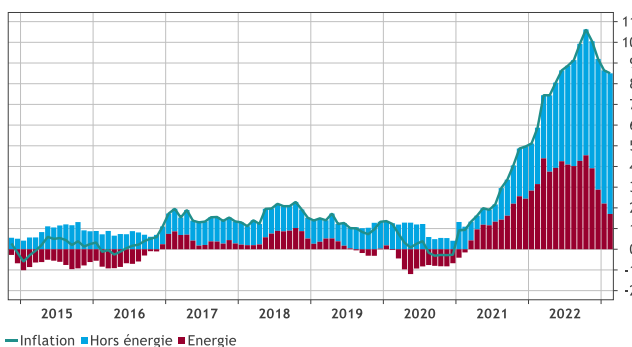
Source : Markit, BDO Advisory

**Europe : croissance faible en 2023**

La zone euro connaîtra un fort ralentissement de sa croissance en 2023 en raison de la forte inflation énergétique et alimentaire. Néanmoins, la zone échappe à la récession en raison du maintien ténu de la consommation des ménages entretenue par les mesures d'aides notamment face à la hausse des prix de l'énergie. La croissance faiblit en raison du ralentissement de la consommation privée (+0,3% en 2023 et +1,2% en 2024) et de l'investissement (+0,8% en 2023 et +1,7% en 2024). Le taux de chômage devrait se stabiliser (6,9% en 2023 et 6,9% en 2024) en raison d'une politique budgétaire accommodante qui entretient un minimum de consommation.

Le principal risque demeure la progression des écarts entre Etats membres concernant les trajectoires de désendettement dans un contexte de réflexion de révision du Pacte de stabilité et de croissance (PSC) des critères budgétaires afin de prendre davantage en compte les critères de soutenabilité que des ratios à respecter par pays. Les finances publiques restent durablement dégradées avec un déficit public à 3,7% en 2023. La dette publique devrait s'élever à 92,3% en 2023.

Zone Euro : Contributions à l'inflation



Source : Eurostat, BDO

**L'Allemagne devrait éviter la récession de justesse en 2023.**

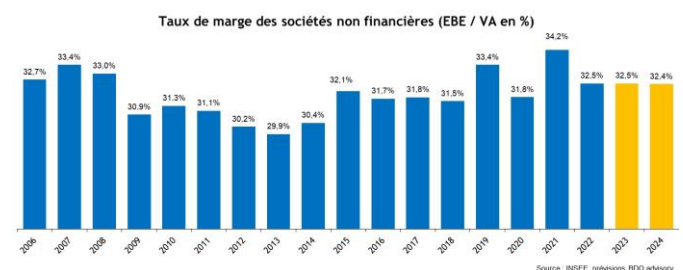
Les perspectives de croissance ont été légèrement revues à la hausse (+0,1% contre -0,2% lors du précédent exercice) mais l'économie allemande devrait continuer à faire du sur-place cette année. La persistance de l'inflation (désormais alimentée par les prix alimentaires) pèsera sur la consommation des ménages. L'Italie devrait avoir un taux de croissance à +0,8% en 2023. À la suite d'une légère contraction au T4 2022, la dynamique de croissance va se redresser progressivement au cours de l'année. Cependant, la consommation des ménages,

avec le manque de renouvellement d'une partie des aides du gouvernement, devrait fléchir et reprendre dans la deuxième partie de l'année grâce à l'élargissement de l'indexation des salaires et l'allègement de la pression des prix. Par ailleurs, une reprise des investissements est attendue grâce aux mesures prévues dans le plan de relance italien. En Espagne, la croissance devrait s'élever à +1,4% en 2023. Le pays a fait preuve d'endurance en 2022 avec toutefois une croissance plus faible en fin d'année. Ce résultat robuste découle d'une forte reprise de l'activité touristique et du versement des aides. Les mesures du gouvernement et du plan de relance ont amoindri les premiers chocs de l'inflation. Enfin, le Royaume-Uni devrait être en récession en 2023. La croissance économique s'est contractée au T3 2022 en raison de l'impact de l'inflation et d'une instabilité politique qui a entraîné la baisse de l'activité du secteur privé.

**France : ralentissement à 0,7% 2023**

Le taux de croissance devrait s'élever à 0,7% en 2023 et à 1,2% en 2023. Néanmoins, la prévision croît de 0,1% par rapport à celle de novembre 2022 et le risque de récession s'éloigne. Ce fort ralentissement s'explique par celui de la consommation des ménages (+2,5% en 2022 à +0,4% en 2023) ; de l'investissement (+1,9% en 2022 à +1,5% en 2023) et des exportations (+7,5% en 2022 à +2,1% en 2023). Néanmoins, et après une forte contraction en 2022, le taux de marge des entreprises devrait se maintenir en moyenne tous secteurs.

La consommation sera soutenue par le taux d'épargne des ménages à 16,3% en 2022 qui baissera progressivement à 15,2% en 2023 et à 15,4% en 2024. Le taux de chômage devrait s'élever à 7,6% en 2023 (sens BIT) soit une baisse de presque qu'un point par rapport au niveau d'avant crise (8,4% en 2019) et à 7,5% en 2024. Les finances publiques restent très dégradées en raison de la mise en œuvre d'une politique budgétaire qui reste expansionniste. Le déficit public devrait s'élever à 4,6% en 2023 et 4,7% en 2024 et la dette publique à 114 % du PIB en 2023.



Source : INSEE, prévisions BDO advisory

PIB : taux de croissance annuel (en %)				
	2021	2022	2023	2024

France	6.8	2.6	0,7	1,2
Allemagne	2.6	1.8	0,2	1,3
Italie	7.0	3.7	0,8	1,0
Espagne	5.5	5.5	1,4	2,0
<b>Zone euro</b>	<b>5.3</b>	<b>3,5</b>	<b>0,8</b>	<b>1,5</b>
Royaume-Uni	7.6	4.1	-0,6	0,9

Source : BDO Mars 2023

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

Dans le scénario 2023 d'un rééquilibrage offre/demande en véhicules moteurs, les marchés bénéficient d'une détente progressive des difficultés d'approvisionnement permettant de livrer des carnets accumulés, mais sont freinés par le ralentissement des nouvelles commandes. Le contexte économique est plus tendu concernant le financement des investissements (hausse des taux, conditions d'octroi de crédit durcies), mais les derniers indicateurs conjoncturels des secteurs (PMI) montrent qu'un point bas a été atteint fin 2022 et que le début de 2023 est en très légère amélioration (en moyenne dans la zone euro). **L'année 2024 verrait les marchés afficher des poursuites de croissance.**

Le marché VUL, le plus impacté en 2022 par les pénuries, devrait connaître la plus forte croissance cette année.

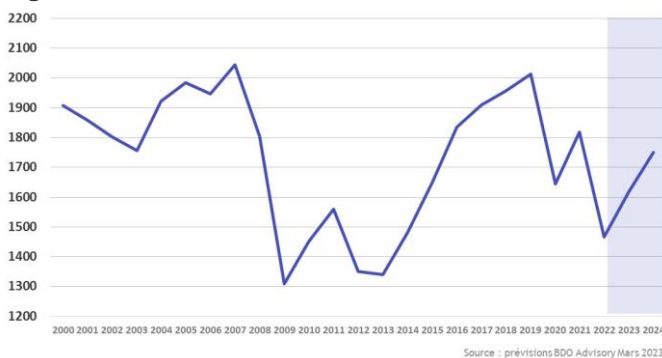
### Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Après la chute très sévère de 2022 (-19% sur l'Europe totale), les 2 premiers mois de 2023 donnent des signes positifs de reprise : +18% au UK, +25% en Espagne, +3% en Allemagne, +10% dans les pays périphériques, +6% en moyenne à l'Ouest et +8% dans la zone Est (estimation). Le point bas semble avoir été atteint en août en moyenne dans la zone Ouest, indiquant que la détente sur le front des pénuries permet aux Constructeurs de livrer à nouveau des Utilitaires après avoir arbitrée en faveur des voitures particulières en 2022 (score VP : -4% en 2022 sur l'Europe totale).

L'année 2023 sera soutenue par les carnets accumulés n'ayant pu être livrés. La reprise sera toutefois progressive : les prévisions affichées intègrent l'hypothèse de pénuries persistantes même si moins tendues ; 2023 pourrait donc réserver de meilleures surprises, mais il est peu probable que 2023 puisse rattraper le terrain perdu en 2022.

Le marché des motorisations alternatives poursuit sa progression : ce sont les BEV qui prédominent (5,3% contre 3% en 2021), suivi des Hybrides (2,5% contre 1,7% en 2021)

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



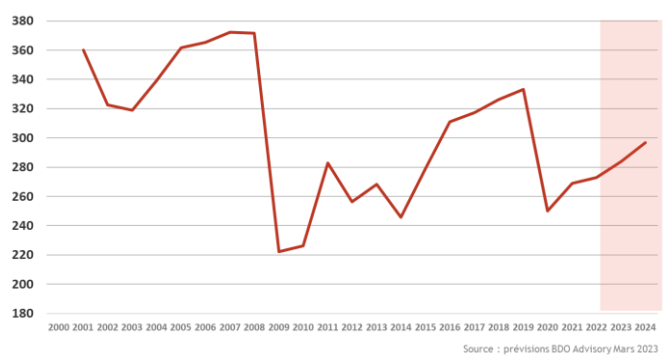
### Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

Après la progression de 2022 (+3,7% sur l'Europe totale), les 2 premiers mois de 2023 indiquent des signaux de repli : -1.7% sur le panel de la zone Ouest (-2% en Allemagne, -15% en Belgique et 0% en Espagne), -7.6% en Pologne. Ces signaux confirment le scénario d'un potentiel de croissance limité, voire négatif en 2023, compte tenu des pics de volumes atteints par les grands marchés en 2022 (Allemagne, Espagne, Italie, Pays-Bas) ou 2021 (Pologne). Ces marchés auront été globalement moins impactés par les pénuries que les véhicules moteurs et leur potentiel de rebond sera plus faible sur la période.

contradictoires quant à la dynamique des Porteurs (2 mois : -8% en Allemagne, +60% en Espagne), le scénario d'un rebond des Porteurs est maintenu et une grande partie des carnets accumulés devraient être livrés. Le marché des Tracteurs poursuivra sa reprise à un rythme plus modéré que l'an passé : il a déjà dépassé dans la zone Ouest son volume moyen de longue période.

Les énergies alternatives au diesel ont représenté 3,6% du marché 2022, dont 2,6% de carburants alternatifs (gaz, biocarburants) et 0,9% de BEV. La Norvège détient le record du marché BEV (6,5%) : le surcoût net à l'achat (comparé au diesel) est l'un des plus bas d'Europe, en raison de subventions et d'une l'exonération de TVA. C'est en Europe du nord que les marchés BEV affichent les pénétrations les plus élevées (Suède, Danemark, Suisse, UK, Allemagne).

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

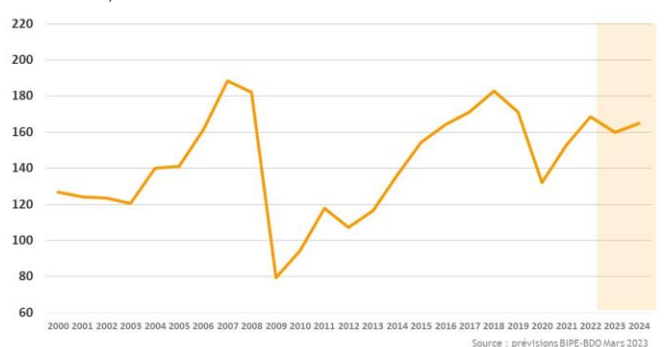


Le volume de transport routier (tkm) aura été très élevé en 2022 (+2,2% au 1<sup>er</sup> semestre sur l'Europe totale et production industrielle en hausse de 3% sur l'année, expliquant un besoin élevé de renouveler les parcs. 2023 verra ces tendances se stabiliser.

### Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Après la progression de 2022, les 2 premiers mois de 2023 indiquent des signaux de repli : -1.7% sur le panel de la zone Ouest (-2% en Allemagne, -15% en Belgique et 0% en Espagne), -7.6% en Pologne. Ces signaux confirment le scénario d'un potentiel de croissance limité, voire négatif en 2023, compte tenu des pics de volumes atteints par les grands marchés en 2022 (Allemagne, Espagne, Italie, Pays-Bas) ou 2021 (Pologne). Ces marchés auront été globalement moins impactés par les pénuries que les véhicules moteurs et leur potentiel de rebond sera plus faible sur la période.

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



## Perspectives véhicules neufs France

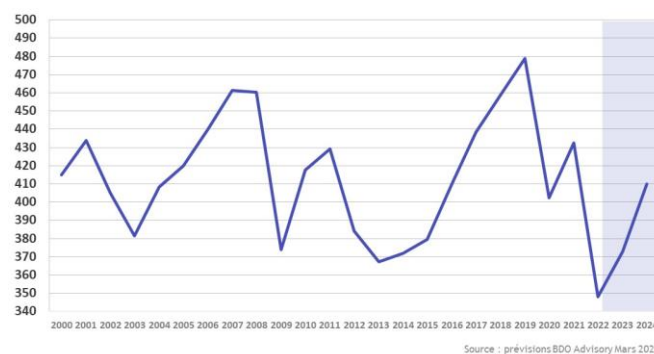
**Des raisons d'espérer de meilleurs volumes en véhicules moteurs.** En février, le climat des affaires (tous secteurs) demeure légèrement au-dessus de sa moyenne de longue période (en recul depuis mi-2022 et relativement stable depuis), sans effondrement en raison de carnets assurant plusieurs mois d'activité et de taux de marge préservés. Toutefois, la hausse très rapide des taux d'intérêt des crédits aux entreprises (3.25% en janvier vs 1.24% un an plus tôt) et le resserrement des conditions d'octroi de ces crédits depuis la mi-2022 confirment un contexte de financement des investissements tendu. Par ailleurs, la hausse du coût des intrants (énergies) combinée au ralentissement de la demande finale (inflation élevée) continueront de fragiliser certaines entreprises (le nombre de faillites progresse). Les difficultés d'approvisionnement demeurent (85% des entreprises de l'industrie automobile au T1) : même si l'intensité des pénuries est moins élevée que l'an passé en moyenne tous secteurs, les goulets n'ont pas disparu et les marchés 2023 resteront perturbés (limités, avec aléas etc).

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

Les immatriculations neuves ont à nouveau reculé sur les 2 premiers mois de 2023 (-6.4%), après la chute très marquée de 2022. Le recul de début 2023 touche les Fourgons & châssis (-11%) et les « autres utilitaires » (VU-Sté, PU, SUV et 4x4 : -5%) ; seules les Fourgonnettes sont en positif (+7%), mince espoir après les bas-fonds atteints en 2022 mais les aléas mensuels parfois marqués observés depuis fin 2021 invitent à la prudence quant à un renversement de tendance durable. Les **nouvelles commandes ralentissent fortement** depuis mai 2022 (-17% en moyenne 2022 et -34% sur les 2 premiers mois de 2023) sous l'effet du contexte économique. Parallèlement, le **carnet à livrer accumulé à fin février est très conséquent** (estimation BDO à 230 000 véhicules, soit 7 mois cvs d'un niveau moyen de longue période). Le marché dépendra du volume de livraisons que permettra la détente sur le front des pénuries. Les prévisions affichées correspondent à un scénario central.

Le bonus écologique est passé de 5 à 4 k€ (5 k€ applicable aux livraisons jusqu'au 30 juin) : un signal dont il faudra veiller les impacts, alors que la pénétration des BEV décolle à peine (7% sur 2 mois 2023).

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



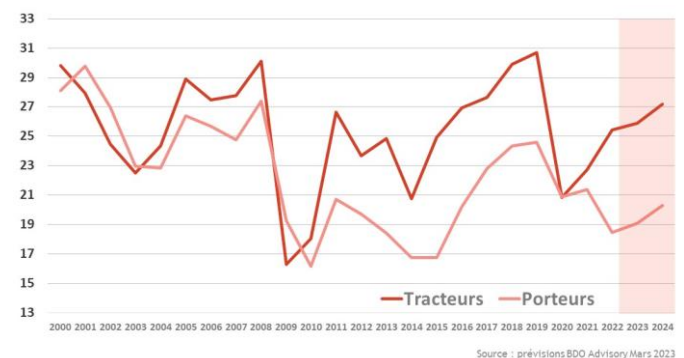
### Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont sensiblement accéléré sur 2 mois 2023 (+11%) après leur stagnation de 2022. Les

Tracteurs ont poursuivi leur reprise (+12%) et les Porteurs ont affiché une croissance positive (+9%) après leur chute de 2022. Les **intentions d'investir sont moins élevées qu'il y a un an** mais sans effondrement (à bon niveau au T1 dans le secteur des Transports selon l'Insee ; légèrement plus basses en janvier qu'un an auparavant chez les transporteurs routiers selon la FNTR). A l'instar du marché Utilitaires, l'incertitude porte sur les volumes de carnets accumulés que l'offre sera en capacité de livrer en 2023, dans un contexte de nouvelles commandes ralenties.

16 projets PL ont été retenus dans le cadre du dispositif « Ecosystème des véhicules lourds électriques ». Ils concernent 320 BEV et leurs bornes de recharge, dont plus des 2/3 sont des Porteurs BOM (215). L'Etat a annoncé une reconduction de ce dispositif en 2023, dont budget et calendrier sont inconnus à date (pour le grand public).

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

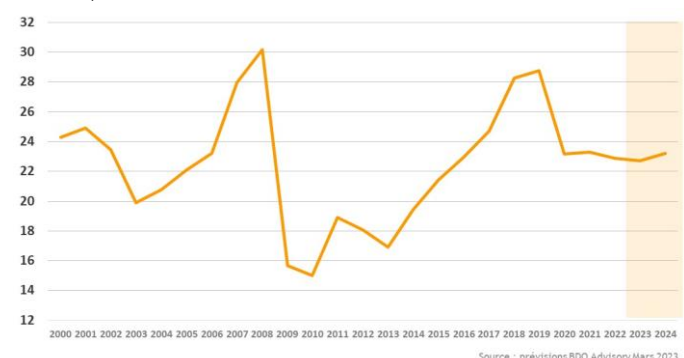


Les Tkm du pavillon routier français auront reculé de 2,5% en 2022 (estimation BDO), avec la baisse de la consommation de biens et en dépit d'une production manufacturière en hausse. L'activité pourrait au mieux stagner en 2023 avec une production manufacturière très ralentie. Les trésoreries des transporteurs ne se dégradent plus depuis avril 2022 selon l'Insee, mais les organisations professionnelles demandant la reconduction des aides forfaitaires au véhicule, dont les paiements prennent fin après le 1T.

### Immatriculations Semi-remorques et Remorques

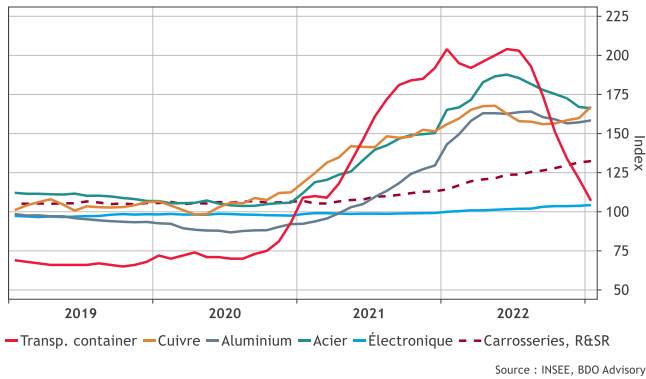
Les immatriculations neuves ont poursuivi leur recul sur 2 mois 2023 (-8.8%), une tendance à nouveau inverse à celle des Tracteurs. Le marché semble pâtir de livraisons décalées en raison des pénuries.

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



Même s'il se détend quelque peu côté offre, le contexte reste difficile pour l'industrie française de la construction de carrosseries. 85% des entreprises de l'industrie automobile en France rencontrent encore au T1-2023 des difficultés d'approvisionnement. Le prix du transport par conteneurs a sensiblement baissé mais le coût des intrants demeure élevé : si l'on en croit l'Insee, les industriels carrossiers auraient augmenté leur prix de 24% sur deux ans en janvier (g. a.), face à des prix d'intrants ayant enregistré dans le même temps des hausses de 50% (Acier) à 70% (Aluminium).

France : indices de prix de production et d'importation



Source : INSEE, BDO Advisory

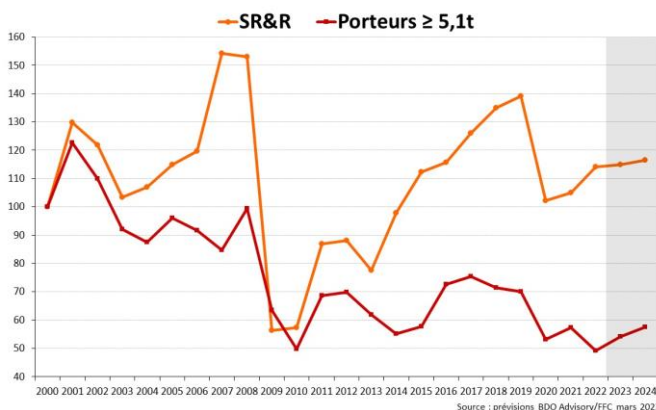
### Immatriculations par gammes de carrosseries

Après avoir très modestement progressé en 2022, les immatriculations « Dry fret » ont stagné sur 2 mois 2023. Les SR&R qui avaient nettement rebondi en 2022 marquent le pas (-12%), tandis que les Porteurs voient leur chute enrayée (avec +40%, ces gammes font beaucoup mieux que la moyenne des Porteurs).

La demande de transport industriel et généraliste ralentira en 2023 : la production manufacturière est en effet attendue en recul, au mieux stagnante (baisse des nouvelles commandes) ; la consommation des ménages ne progressera que très faiblement et les dépenses seront à nouveau moins tirées par les biens que par les services (en 2022 : -2.5% vs +9%).

Pour autant, les parcs ont besoin d'être renouvelés et le marché Porteurs devrait bénéficier de livraisons non effectuées en 2022 pour cause de difficultés d'approvisionnement.

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

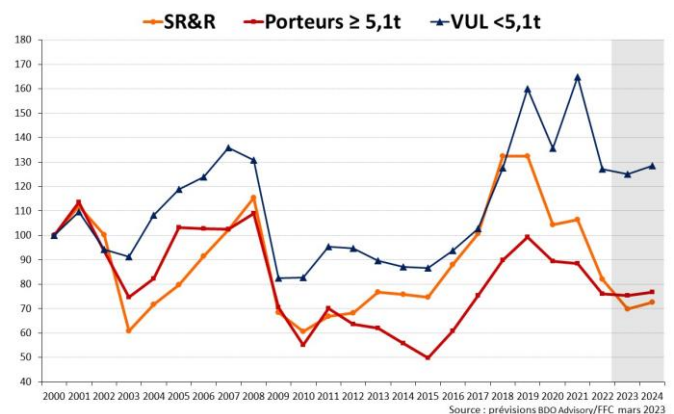


Source : prévisions BDO Advisory/FFC mars 2023

Les immatriculations « Bennes » ont poursuivi leur recul marqué sur 2 mois 2023 : -15% après une année 2022 à -21%. La chute est très sévère en SR&R (-27%), avec des volumes cvs à présent proches des plus bas historiques.

Le contexte clients/secteur aura pourtant été favorable en 2022 (hausse de la production en volume, en dépit de goulots d'approvisionnement inédits pour le secteur) mais le sera un peu moins en 2023. En effet, les carnets de commandes des BTP sont en ralentissement depuis un an et la production devrait stagner ou ne progresser que très modérément, freinée par une activité Logement en recul.

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



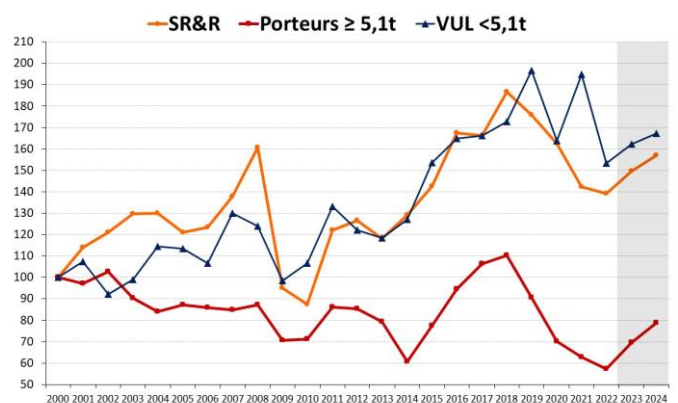
Source : prévisions BDO Advisory/FFC mars 2023

Les immatriculations Frigorifiques ont progressé de près 5% sur 2 mois 2023, un signal favorable après le recul de 2022. Si elle se confirme, la tendance signifierait davantage une dynamique de rattrapage du marché, plutôt qu'un meilleur contexte des secteurs clients.

En effet, le niveau élevé d'inflation des produits alimentaires va persister en 2023 et cette situation aura pour effet de limiter les dépenses alimentaires au foyer (-5% en 2022) et impactera la production agro-alimentaire. Parallèlement, le marché pourrait être en partie soutenu par la demande émanant des services d'hôtellerie & restauration, dont l'activité en volume se redresse et a dépassé son niveau de 2019, notamment tirée par le tourisme.

Les premiers signes de 2023 semblent indiquer que les marchés devraient enfin entamer leur nouveau cycle haussier, surtout en gammes lourdes et si les pénuries de puces électroniques se font effectivement moins vives.

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

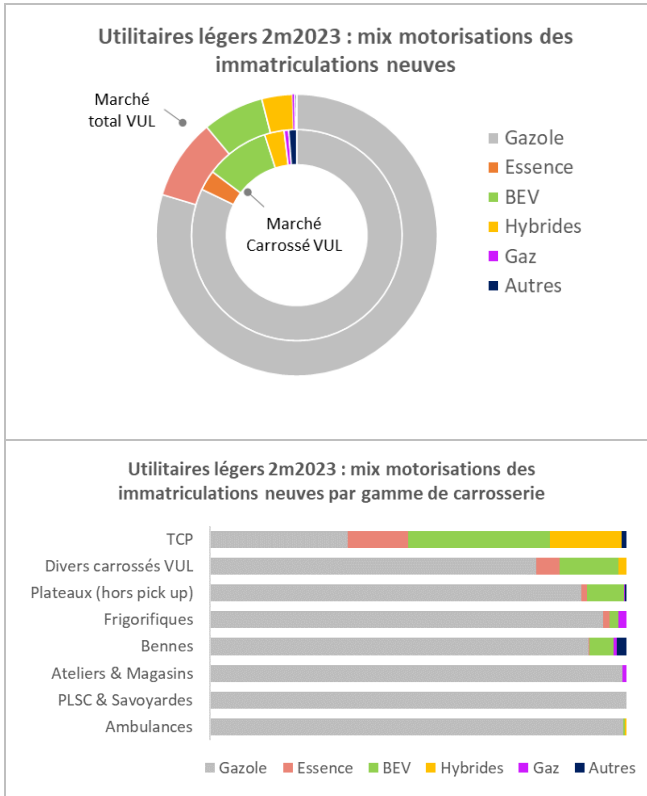


Source : prévisions BDO Advisory/FFC mars 2023

## Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Les marchés de début 2023 (2 mois) indiquent une poursuite du recul de la motorisation Diesel, même si celle-ci demeure ultra majoritaire (8 VUL sur 10 et 9 VI sur 10). Les motorisations alternatives ayant progressé le plus sensiblement sont les BEV en VUL carrossés, le GNV en Porteurs et le B100 en Tracteurs.

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



La motorisation Diesel diminue sensiblement sur 2m2023 comparé à la moyenne de 2022, principalement au bénéfice des BEV sur le marché des VUL carrossés, aux BEV amis aussi à l'Essence sur le marché total VUL.

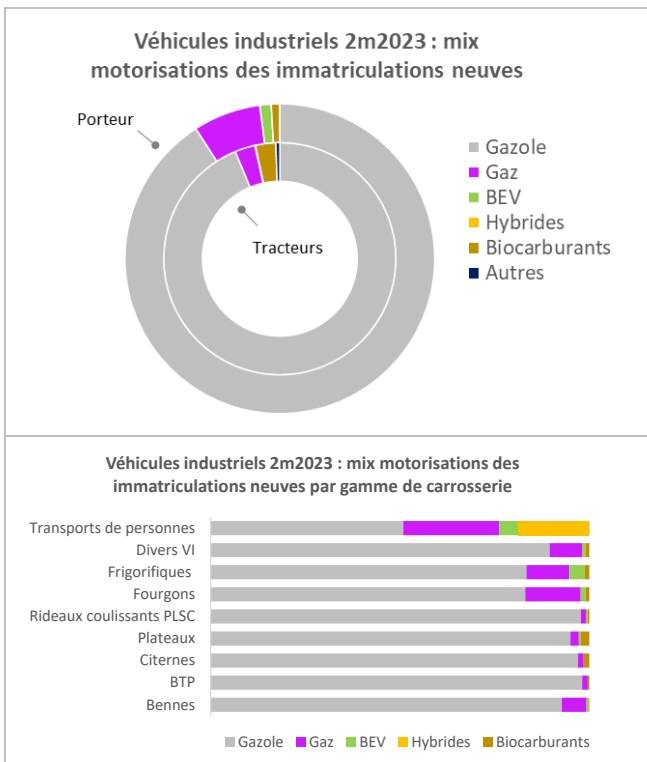
En 2022, la pénétration des motorisations non-Diesel en Europe était de 14% en ≤3,5t (dont 5,3% BEV et 2,5% Hybrides), un taux similaire au marché français.

	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
<b>Total VUL</b>						
2020	92,8%	3,9%	2,2%	0,7%	0,3%	0,2%
2021	89,7%	5,2%	2,8%	1,6%	0,4%	0,2%
2022	85,3%	7,3%	4,8%	2,2%	0,2%	0,2%
2m2023	79,7%	9,3%	7,1%	3,5%	0,3%	0,2%
<b>Total Carrossés VUL</b>						
2020	92,9%	2,7%	1,8%	1,0%	0,9%	0,8%
2021	94,8%	1,5%	1,8%	0,6%	0,7%	0,6%
2022	92,6%	1,6%	3,6%	0,5%	0,7%	1,1%
2m2023	82,1%	3,1%	9,8%	3,0%	0,7%	1,2%

Sur le marché carrossé VUL des 2 premiers mois, la motorisation BEV s'affirme par rapport à la moyenne de 2022 : en Bennes, Plateaux et surtout TCP (+25 pts)

2m2023	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
Ambulances	99,3%	-	0,2%	0,5%	-	-
PLSC & Savoyardes	100,0%	-	-	-	-	-
Ateliers & Magasins	99,0%	-	-	-	1,0%	-
Bennes	90,9%	0,2%	5,8%	-	0,8%	2,3%
Frigorifiques	94,3%	1,5%	2,3%	-	1,9%	-
Plateaux (hors PU)	89,2%	1,4%	8,9%	-	0,3%	0,3%
Divers carrossés VUL	78,4%	5,6%	14,0%	2,0%	-	-
TCP	33,1%	14,4%	34,1%	17,3%	-	1,1%

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



Les 2 premiers mois de 2023 indiquent un nouveau recul de la motorisation Diesel par rapport à la moyenne de 2022, principalement au bénéfice du Gaz et des BEV en Porteurs, et des Biocarburants (B100) en Tracteurs.

En 2022, la pénétration des motorisations non-Diesel en Europe était en moyenne de 3,4% en >3.5t, un taux inférieur au marché français.

	Gazole	Gaz	BEV	Hybrides	Biocarb.	Autres
<b>Porteurs</b>						
2020	96,4%	3,4%	0,1%	0,1%	-	0,0%
2021	95,7%	4,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
2022	93,4%	5,2%	0,7%	0,0%	0,6%	0,0%
2m2023	90,9%	7,1%	1,2%	-	0,9%	-
<b>Tracteurs</b>						
2020	96,1%	3,6%	-	-	0,0%	0,2%
2021	95,7%	3,4%	-	-	0,3%	0,5%
2022	94,2%	2,8%	0,0%	-	2,5%	0,4%
2m2023	93,7%	2,8%	0,1%	-	2,8%	0,5%

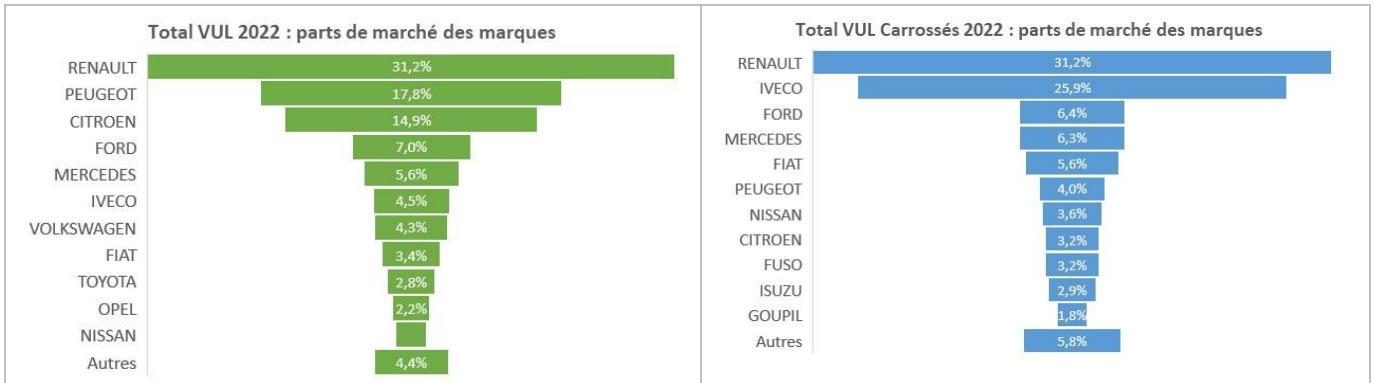
Comparé à la moyenne de 2022, le Diesel a reculé sur toutes les gammes en Porteurs sur 2 mois 2023, hormis en Dry Fret et carrosseries diverses.

2m2023	Gazole	Gaz	BEV	Hybrides	Biocarb.	Autres
Bennes	92,7%	6,5%	0,5%	-	0,2%	-
BTP	98,1%	1,5%	-	-	0,4%	-
Citernes	97,0%	1,5%	-	-	1,5%	-
Plateaux	95,0%	2,2%	0,6%	-	2,2%	-
PLSC	97,8%	1,3%	0,4%	-	0,4%	-
Fourgons	83,1%	14,7%	1,3%	-	1,0%	-
Frigorifiques	83,4%	11,3%	4,1%	-	1,3%	-
Divers VI	89,5%	8,5%	0,9%	-	1,1%	-
Trpts de personnes	50,8%	25,4%	5,1%	18,6%	0,1%	-

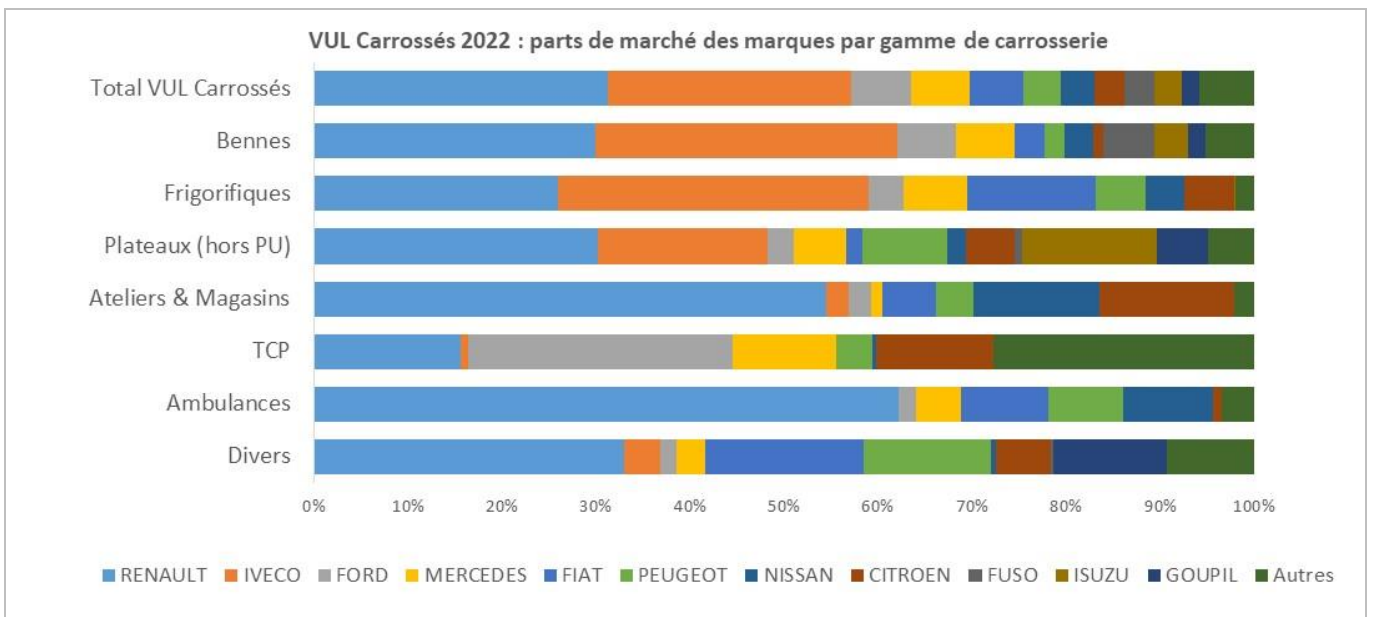
## Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

### 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)



En 2022 \*, Renault est la marque n°1 sur le marché des VUL, sur le total comme sur le marché des VUL carrossés.  
 Sur 2 mois 2023, le top-3 du marché total VUL demeure inchangé, tandis que Karsan figure en n°3 sur le marché des VUL carrossés, grâce aux gammes de transport de personnes.



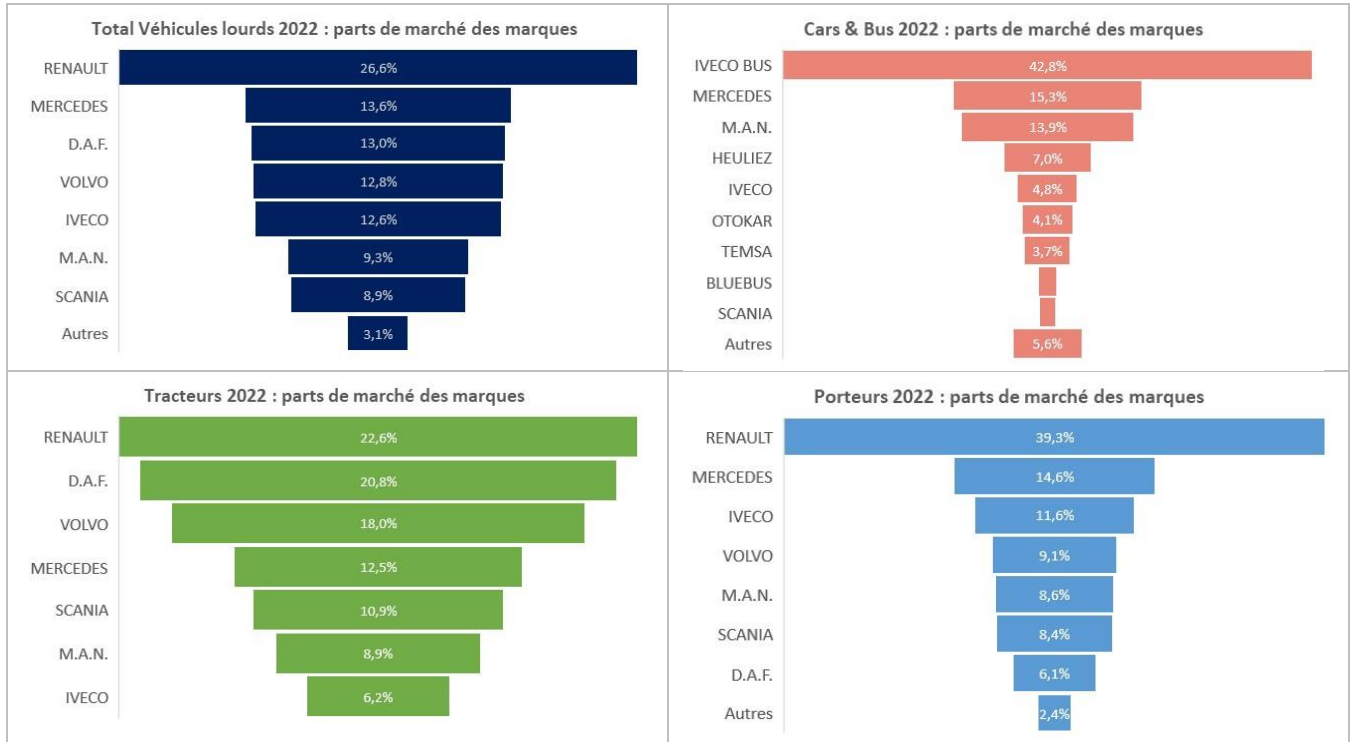
VUL Carrossés 2022	RENAULT	IVECO	FORD	MERCEDES	FIAT	PEUGEOT	NISSAN	CITROEN	FUSO	ISUZU	GOUPIL	Autres
Bennes	28%	29%	0%	6%	6%	2%	4%	8%	1%	5%	2%	8%
Frigorifiques	39%	32%	0%	3%	5%	10%	2%	0%	3%	0%	5%	1%
Plateaux (hors PU)	28%	17%	0%	1%	7%	1%	3%	2%	13%	5%	4%	18%
Ateliers & Magasins	61%	2%	0%	3%	4%	2%	11%	0%	10%	0%	4,1%	2%
TCP	15%	0%	46%	14%	2%	0%	0%	0%	8%	0%	3,0%	10%
Ambulances	65%	0%	0%	1%	5%	1%	24%	0%	1%	0%	1,7%	2%
Divers	32%	1%	0%	1%	3%	25%	1%	0%	4%	11,5%	12%	10%
<b>Total VUL Carrossés</b>	<b>31%</b>	<b>22%</b>	<b>6%</b>	<b>6%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>7%</b>
<b>Total VUL</b>	<b>30%</b>	<b>4%</b>	<b>1%</b>	<b>7%</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>	<b>2%</b>	<b>0%</b>	<b>12%</b>	<b>0,5%</b>	<b>17%</b>	<b>16%</b>



## Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

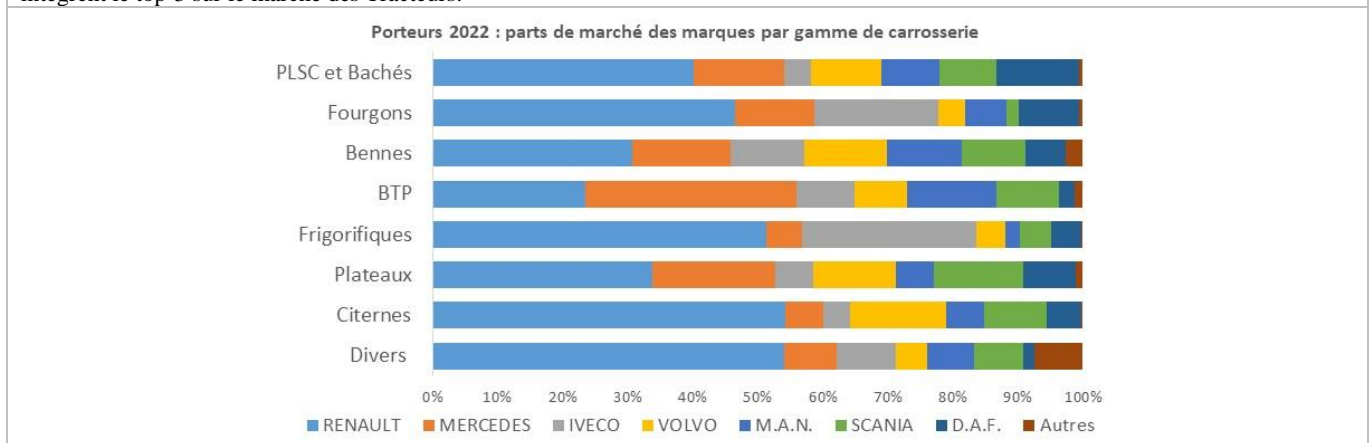
### Véhicules Industriels (≥5,1t) France (source : FFC-BIPE d'après AAA DATA)

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



En 2022 \*, Renault Trucks a renforcé sa pénétration sur le marché des Porteurs (vs 2021), grâce aux gammes Citernes, Diverses, Bennes, Fourgons et Plateaux.

Sur 2 mois 2023, la hiérarchie des marques demeure inchangée comparée à 2022 sur le marché des Porteurs, tandis que Volvo et Scania intègrent le top-3 sur le marché des Tracteurs.

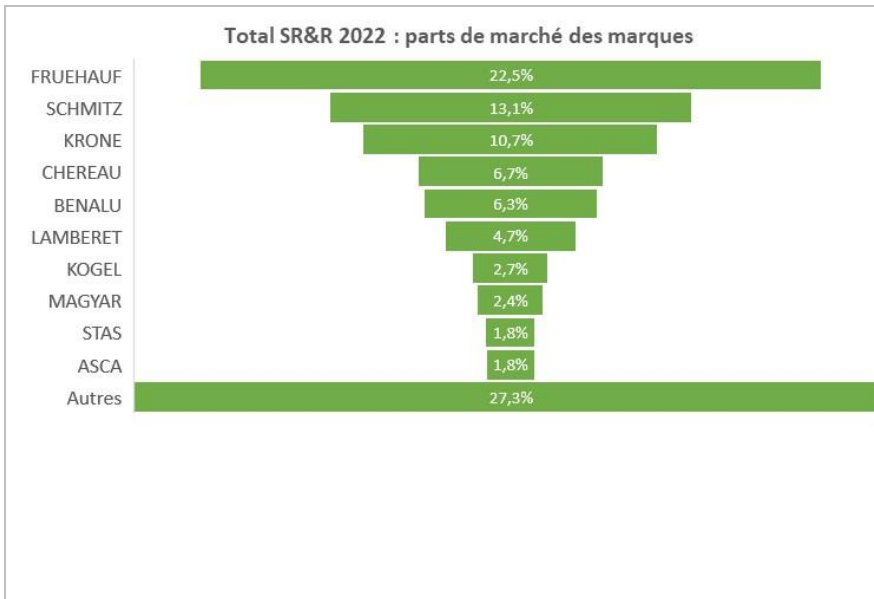


Porteurs 2022	RENAULT	MERCEDES	IVECO	VOLVO	M.A.N.	SCANIA	D.A.F.	Autres
PLSC et Bachés	40,1%	14,0%	4,1%	10,7%	9,0%	8,8%	12,7%	0,5%
Fourgons	46,5%	12,2%	19,1%	4,0%	6,5%	1,7%	9,4%	0,5%
Bennes	30,8%	15,1%	11,3%	12,7%	11,5%	9,9%	6,1%	2,6%
BTP	23,6%	32,4%	8,9%	8,1%	13,7%	9,7%	2,4%	1,2%
Frigorifiques	51,3%	5,6%	26,7%	4,4%	2,3%	4,8%	4,7%	0,3%
Plateaux	33,9%	18,9%	5,8%	12,7%	5,9%	13,8%	8,0%	1,2%
Citernes	54,3%	5,8%	4,1%	14,7%	5,8%	9,5%	5,4%	0,2%
Divers	54,1%	8,1%	9,1%	4,7%	7,2%	7,5%	1,8%	7,4%
TOTAL	39,3%	14,6%	11,6%	9,1%	8,6%	8,4%	6,1%	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)



En 2022 \*, le top-3 des marques sur le marché des SR&R est identique à celui de 2021, Krone ayant toutefois renforcé sa pénétration.

Sur 2 mois 2023, le top-3 de 2022 demeure inchangé et chacune de ses marques renforce son taux de pénétration.

Sur les principales gammes de transport de fret, le marché 2022 \* est très concentré avec un top-5 des marques totalisant plus de 90% de part de marché, hormis en Bennes.

Sur 2 mois 2023, les 2 premières marques de chaque gamme demeurent leaders comparé à 2022\* ; leur taux de pénétration s'étiolé en Frigorifiques et Bennes, tandis qu'il se renforce en PLSC.

