

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Septembre 2023

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

	milliers de véhicules		prévisions	
	2021	2022	2023	2024
France				
VUL < 5,1t	433	348	377	404
VI ≥ 5,1t	44	44	50	49
Porteurs	21	18	22	21
Tracteurs	21	25	28	28
SR&R	23	23	22	24

	évolution annuelle (%)		prévisions	
	2021	2022	2023	2024
France				
VUL < 5,1t	8	-20	8	7
VI ≥ 5,1t	6	-1	14	-2
Porteurs	2	-14	18	-2
Tracteurs	3	19	11	-2
SR&R	1	-2	-2	6

Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	24,4	18,8	16,6	17,5
Porteurs ≥ 5,1t	6,4	5,5	5,8	6,0
SR&R	4,0	3,0	2,4	2,9

	21	-23	-12	5
	-1	-14	5	3
	2	-23	-23	21

Dry fret (Rigides, PLSC)

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

	8	-14	32	-4
	3	9	-1	3

Frigorifiques

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

	19	-21	-2	8
	-10	-9	53	-6
	-12	-2	6	7

prévisions VUL/PL dorénavant à 3,5t

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
Europe de l'ouest *				
VUL ≤ 3,5t	1 818	1 467	1 686	1 759
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	269	273	322	308
SR-R	153	168	160	170

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
	11	-19	15	4
	8	1	18	-4
	16	10	-5	6

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

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
Europe de l'est **				
VUL ≤ 3,5t	162	140	147	163
Porteurs > 3,5t et Tracteurs	70	78	83	85
SR-R	51	49	48	51

			prévisions	
	2021	2022	2023	2024
	16	-14	5	11
	51	12	6	1
	93	-5	-1	6

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

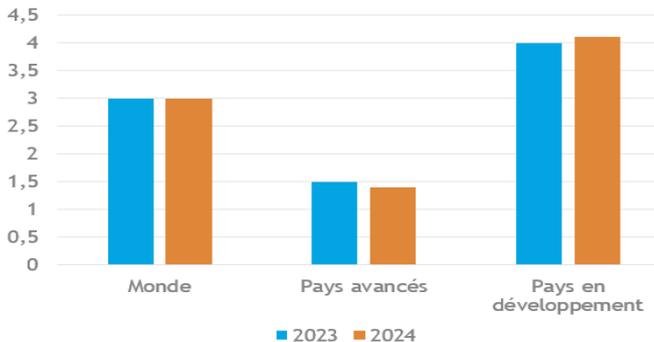
** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

Source : prévisions BDO Advisory/FFC septembre 2023

Perspectives économiques : Vers un ralentissement durable de l'inflation ?

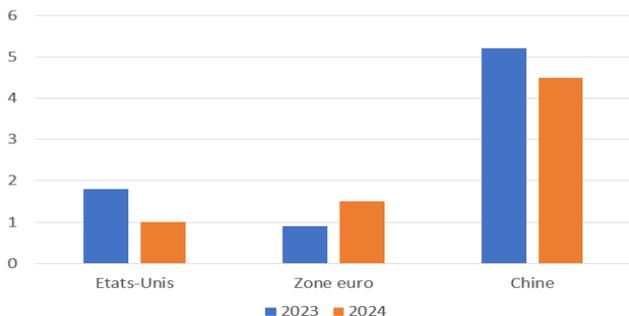
La crise énergétique et la forte inflation n'ont pas engendré de récession. Néanmoins, la croissance mondiale reste atone. Le ralentissement de la consommation et la hausse des taux d'intérêt fonctionnent, engendrant une baisse progressive de l'inflation. La croissance mondiale se maintient à 3% en 2023 et 3% en 2024. Elle reste néanmoins fortement impactée par l'inflation énergétique et alimentaire. La prévision de taux de croissance est beaucoup plus élevée dans les pays en développement (+ 4% en 2023 et + 4,1% en 2024) que dans les pays développés (+1,5% en 2023 et +1,4% en 2024). Les PED 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 intérieure et les politiques budgétaires accommodantes des Etats afin de compenser la baisse du pouvoir d'achat.

Perspectives de croissance (%). Source : FMI, Juillet 2023



La crise inflationniste affecte différemment les blocs concernant leur croissance économique. Les Etats-Unis connaissent un ralentissement de croissance important (+ 1,8% en 2023 et +1% en 2024). Le marché de l'emploi reste solide. La zone euro connaît le plus fort ralentissement de croissance en 2023 à +0,9% et à + 1,5% en 2024 en raison de la forte inflation énergétique et alimentaire et du ralentissement de la consommation des ménages. La Chine affiche un taux de croissance plus élevé mais connaît un ralentissement marqué en 2023 à + 5,2 et à 4,5% en 2024 en raison de la baisse de la demande mondiale et de la demande intérieure.

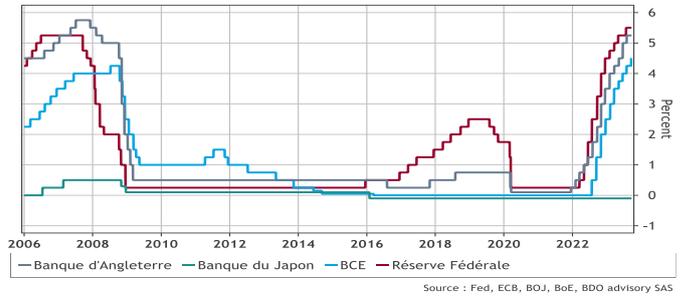
Perspectives de croissance (%). Source : FMI, Juillet 2023



Les politiques monétaires restent très restrictives en raison du niveau du taux d'inflation. Ainsi, la Banque centrale européenne (BCE) a relevé ses taux directeurs le 14 septembre dernier. Il s'agit de la dixième hausse d'affilée depuis juillet 2022. La BCE a augmenté ses trois taux d'intérêt directeurs de 25 points de base, portant ainsi le taux de dépôt à 4% et le taux de refinancement à 4,5%, soit le plus haut niveau jamais atteint

depuis le lancement de la monnaie unique. La Réserve fédérale a, pour sa part, maintenu ses taux à leur niveau actuel, mais prévoit une hausse supplémentaire d'ici fin-2023. La Fed prévoit ensuite une baisse des taux moins rapide que prévu en raison du fort ralentissement de la croissance économique aux Etats-Unis.

Principaux taux directeurs

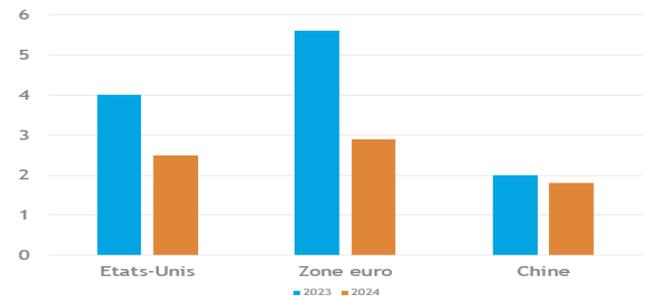


Emergents : ralentissement en Chine

La croissance chinoise devrait s'élever à 5,2% en 2023 et 4,5% en 2024, soit un ralentissement conséquent. Les problèmes sur le marché immobilier persistent et impactent négativement les investissements. La consommation des ménages devrait rester terne et ne suffira pas à stimuler la demande interne. Enfin, la faible croissance dans les pays développés joue à la baisse sur les exportations. Les tensions avec les Etats-Unis se renforcent et la Chine développe davantage ses relations commerciales avec ses partenaires régionaux.

En Russie, la prévision de croissance s'élève à -0,8% en 2023. L'économie russe devrait rester en récession en 2023, malgré une contraction plus légère que prévu en 2022. Les effets des sanctions occidentales ont été atténués par des mesures de stabilisation financière. La banque centrale a notamment relevé ses taux d'intérêt de 9,5 % à 20,0 % peu après l'invasion de l'Ukraine. Au Brésil, la croissance restera limitée (2% en 2023 puis 1,6% en 2024). La BCB a entamé le cycle d'assouplissement, à la suite de bons chiffres d'inflation s'élevant à 5% en 2023 et 4% en 2024.

Prévisions de l'indice des prix à la consommation (%). Source : OCDE, Juillet 2023



Etats-Unis : la croissance se maintient

Le PIB américain devrait croître de 1,8% en 2023 et 1% en 2024. L'impulsion fiscale restera négative, en raison notamment du « Fiscal Responsibility Act », mais les investissements bénéficieront du soutien de l'« Inflation Reduction Act ». Le marché du travail reste tendu, bien qu'un certain ralentissement

soit visible. La croissance a été alimentée par les dépenses de consommation ; les ménages bénéficiant encore des mesures de relance budgétaire de l'ère de la pandémie.

Secteur manufacturier : la baisse du prix des matières premières et des énergies fossiles tend à freiner la tendance baissière

Manufacturing Purchase Manager Index (PMI)

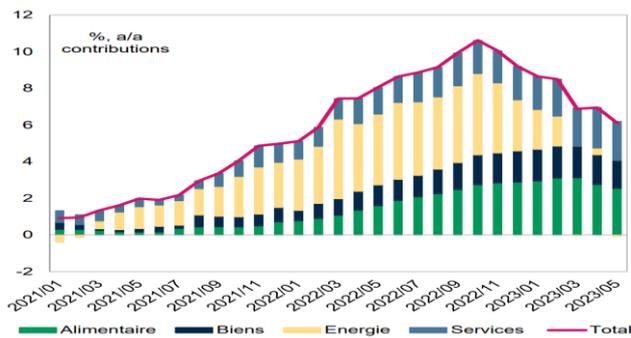


Source : Markit, BDO Advisory

Europe : croissance atone

La zone euro devrait avoir un taux de croissance de 0,9% en 2023 et 1,5% en 2024. La zone euro échappe à la récession en raison du maintien ténu de la demande intérieure entretenue par une politique budgétaire accommodante notamment face à la hausse des prix de l'énergie et de l'alimentation. La croissance faiblit notamment en raison du ralentissement de la consommation privée (+0,2% en 2023 et +1% en 2024) et de l'investissement (+0,8% en 2023 et +0,5% en 2024). Le taux de chômage devrait continuer de baisser (6,5% en 2023 et 6,7% en 2024) en raison d'une politique budgétaire accommodante qui entretient un minimum de demande. L'inflation devrait s'élever à 5,6% en 2023 et 2,9% en 2024.

Zone euro : Contribution à la croissance des prix (% , source Eurostat)



L'Allemagne devrait rentrer en récession avec un taux de croissance de -0,3% en 2023 et 0,5% en 2024. En 2023, le niveau encore élevé de l'inflation, la hausse rapide des taux d'intérêt sur les crédits immobiliers vont freiner la demande intérieure. De plus, les exportations stimuleront moins la croissance en raison du ralentissement de la demande mondiale et notamment chinoise. Les exportations vers la Chine n'ont pas repris aussi fortement qu'attendu et les secteurs de l'automobile et de la chimie peinent à rebondir. En 2024-25, l'inflation retomberait sous le seuil de 3 % et les taux d'intérêt baisseraient, ce qui permettrait à la croissance de modestement repartir, tout en restant sous son rythme potentiel.

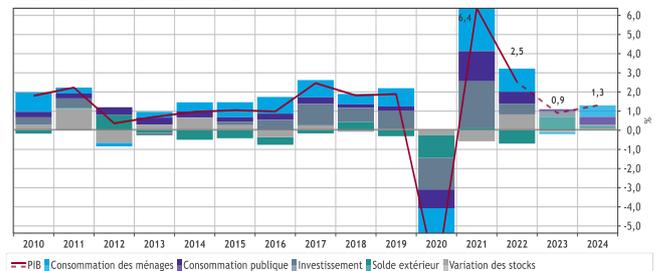
L'Italie devrait avoir un taux de croissance de 0,8% en 2023 et 0,5% en 2024. Le pouvoir d'achat se contracterait à nouveau de 1,1 % en 2023, contraignant les ménages à puiser dans leur épargne.

En **Espagne**, l'activité devrait s'élever à 1,7% en 2023 et 0,6% en 2024. Les ménages subiraient une perte de pouvoir d'achat en 2024 et le chômage augmenterait. Le pays ne résorberait que partiellement son déficit budgétaire et la dette publique s'inscrirait dans une trajectoire ascendante en l'absence de nouvelles mesures restrictives.

L'économie **britannique** devrait stagner en 2023 et croître de 0,4% en 2024. Le pays devrait stagner en 2023. Le PIB a augmenté de 0,2 % au T2 par rapport au trimestre précédent, la forte hausse des salaires ayant soutenu les dépenses des ménages.

France : l'économie ralentie en 2023 en raison de la baisse de la consommation des ménages

France: Contributions à la croissance du PIB



Source : INSEE, BDO Advisory

L'économie française devrait croître de 0,9% en 2023, puis de 1,3% en 2024. Ce ralentissement s'explique notamment par le moindre dynamisme de la consommation des ménages (+2,2% en 2022 à -0,3% en 2023), pénalisée par l'inflation. La contribution de la consommation privée à la croissance devrait ainsi être négative en 2023. L'investissement ralentira également en 2023 puis de façon plus marquée en 2024 mais continuera de contribuer positivement à la croissance. Les échanges extérieurs devraient, à l'inverse, soutenir significativement l'activité cette année grâce à des facteurs conjoncturels (livraisons importantes, ralentissement des importations). L'inflation continue de se modérer et devrait atteindre 4,8% cette année puis 2,1% l'an prochain en lien avec la hausse des taux, le ralentissement de la demande mondiale et le fort ralentissement des prix de l'énergie et alimentaires. Le taux de chômage devrait rester à un niveau historiquement bas, proche de 7%. Les finances publiques restent dégradées avec un déficit public à 4,6%. La dette publique se stabilisera autour de 112% du PIB en 2023.

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

France	6,8	2,6	0,9	1,3
Allemagne	2,6	1,8	-0,3	0,5
Italie	7,0	3,7	0,8	0,5
Espagne	5,5	5,5	1,7	0,6
Zone euro	5,3	3,5	0,9	1,5
Royaume-Uni	7,6	4,1	0,0	0,4

Source : BDO Septembre 2023

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

Les derniers indicateurs confirment le scénario prévu d'évolutions 2023 contrastées entre véhicules moteurs et non moteurs. Les premiers bénéficient de meilleures conditions d'approvisionnement permettant de livrer les carnets accumulés (véhicules fabriqués et en attente de finition). Le marché SR&R, ayant relativement peu pâti de ce contexte en 2021-22, est en repli. Cette évolution est davantage en phase avec la conjoncture économique ralentie : dans l'industrie et la construction, les opinions sur les carnets de commandes se sont à nouveau repliées en août. L'année 2024 verrait les évolutions contrastées se poursuivre, avec en particulier un risque de recul ponctuel en Poids-lourds. Par ailleurs, l'incertitude demeure quant au nombre de véhicules susceptibles d'être livrés car les difficultés d'approvisionnement n'ont pas disparu : 50% des industries du secteur automobile les signalent comme frein à l'activité au 3^{ème} trimestre.

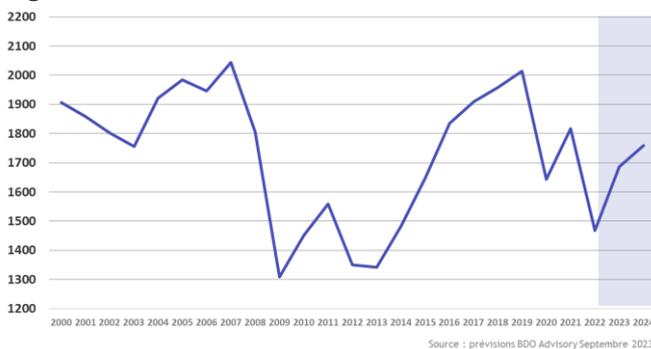
Immatriculations Utilitaires légers ≤3,5t

Les immatriculations neuves ont affiché une reprise très dynamique sur les 8 premiers mois de 2023, à près de 15%. La détente sur le front des pénuries et des difficultés d'approvisionnement permet donc à l'industrie de livrer les carnets accumulés depuis plusieurs trimestres et qui, faute d'être livrés, avaient fait lourdement chuter le marché en 2022. La reprise actuelle concerne tous les marchés (+19% en Espagne, UK, Allemagne ; +16% en Italie ; 18% en moyenne dans les pays périphériques).

Ces évolutions sont en phase avec les prévisions précédemment annoncées, qui ont toutefois été modérément révisées à la hausse. L'année 2024 est incertaine et le marché pourrait faire mieux que ce qui est aujourd'hui prévu si les carnets accumulés sont encore conséquents.

Le marché des motorisations alternatives a poursuivi sa progression au 1^{er} semestre 2023, essentiellement celui des BEV&PHEV qui ont représenté 6,9% des ventes comparé à 5,3% en moyenne 2022.

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



Immatriculations Véhicules Industriels >3,5t

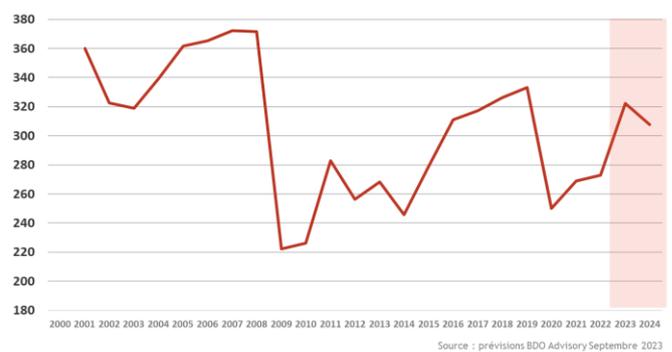
Les immatriculations neuves ont fortement accéléré sur les 8 premiers mois de 2023, à près de +23% sur l'Europe totale. Le marché est dopé par deux facteurs : de moindres difficultés d'approvisionnement permettant de continuer à livrer les carnets accumulés depuis plusieurs mois ; et une

vague d'achats précédant l'introduction obligatoire au 21 août des chronotachygraphes intelligents de seconde génération, en lien avec les mesures du Mobility Package. La croissance est à deux chiffres sur tous les marchés, particulièrement forte en Allemagne (+35%) et atteignant en Europe des pics historiques en juillet-août. Les derniers mois de l'année verront un contrecoup baissier à cette vague d'immatriculations anticipées. Pour autant, l'acquis est tel qu'il sera difficile d'égaliser le volume annuel en 2024.

Le scénario annoncé d'une reprise des Porteurs en 2023 s'est concrétisé. Celui d'une baisse modérée en 2024 est envisagée, en contrecoup du pic de 2023 et compte tenu du ralentissement des commandes. Mais si les carnets accumulés sont encore conséquents, le marché sera meilleur.

Les énergies alternatives au diesel ont représenté 4,7% du marché du 1^{er} semestre 2023 (1,3 pts de mieux qu'en moyenne 2022), avec un score à 2,3% en Allemagne et des pics à plus de 16% en Suède et plus de 14% en Norvège.

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

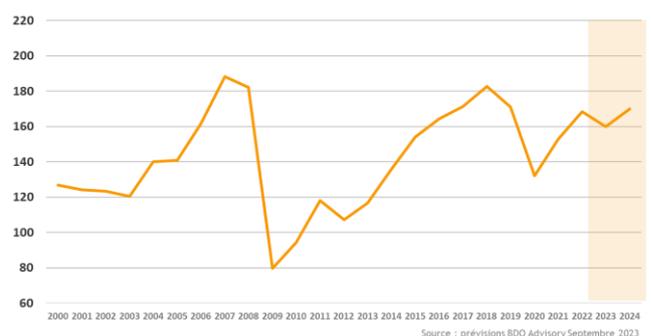


Bien que les perspectives de demande soient fortement ralenties, la pénurie de chauffeurs demeure le principal frein à l'activité, cité par 44% des transporteurs en Europe au 3^{ème} trimestre, reflet d'un parc croissant et d'un manque d'attractivité du métier.

Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les 8 premiers mois de 2023 confirment la tendance au repli sur la zone Ouest, avec -9% en moyenne sur le panel (-12% en Allemagne, -11% en Belgique, -9% aux Pays-Bas, -7% en Espagne) et en Pologne (-1,8%). Ces évolutions sont logiques compte tenu des croissances enregistrées en 2022 et du ralentissement de la demande. L'année 2024 devrait à nouveau renouer avec la croissance.

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



Perspectives véhicules neufs France

La détente sur le front des pénuries permet la reprise des marchés des véhicules moteurs en 2023 grâce à la livraison de carnets accumulés. De plus, le marché poids-lourds vient d'être dopé par des **achats d'ordre tactique** (évitement d'un équipement obligatoire entraînant des surcoûts).

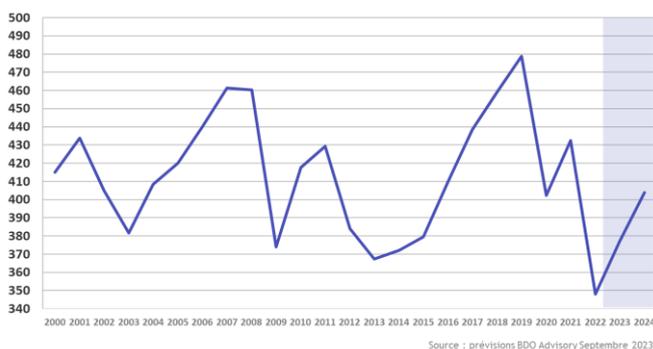
Plusieurs forces seront à l'œuvre fin 2023 et en 2024. D'un côté des nouvelles commandes ralenties par la faiblesse de l'activité, le renchérissement du prix des véhicules, des conditions de financement durcies (taux, octrois), la remontée des faillites d'entreprises. Par ailleurs, et même si elles ont nettement baissé en intensité, les difficultés d'approvisionnement demeurent (signalées par 48% des entreprises de l'industrie automobile en France au T3 contre plus de 80% au plus fort de la crise). D'un autre côté, le rattrapage des bas volumes de 2022 en véhicules moteurs a besoin de se poursuivre et les carnets accumulés à livrer seraient encore conséquents.

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves **ont affiché une croissance vigoureuse** sur les 8 premiers mois de 2023 (+6.8%), après la chute très marquée de 2022, confirmant le scénario annoncé de reprise. Les tendances par segment sont contrastées : recul en Fourgons & châssis (-7%, mais la tendance mensuelle se redresse), rattrapage très dynamique en Fourgonnettes (+34%) et en « autres utilitaires » (VU-Sté, PU, SUV et 4x4 : +24%).

Les **nouvelles commandes ralentissent très fortement** depuis mai 2022 (-17% en moyenne 2022 et -25% sur les 8 premiers mois de 2023, sous les effets de la hausse des prix des Utilitaires (+7.4% 2022 et +11% sur 7 mois 2023 selon l'Insee) et du ralentissement de la demande finale. Parallèlement, le **carnet à livrer à fin mai demeure important** (estimation BDO à plus de 140 000 véhicules, soit 4 mois cvs d'un niveau moyen de longue période), même si sa résorption a démarré. Le marché 2023 dépendra du volume de livraisons que permettra la détente sur le front des pénuries. Les prévisions affichées correspondent à un scénario central. Le plafond du bonus aux VUL-BEV et H2 est de 4 k€ pour les entreprises et de 6K€ pour les personnes physiques. La PAC va de 5 à 9K€, montants auxquels s'ajoute une surprime ZFE de 1K€, voire 2K€ si une prime territoriale existe.

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



Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

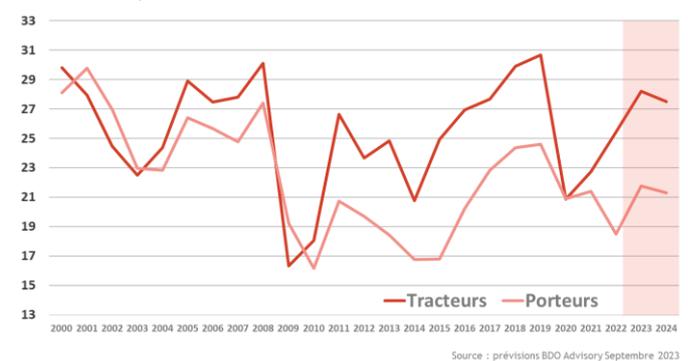
Les immatriculations neuves **ont fortement accéléré** sur 8 mois 2023 (+22%) après leur stagnation de 2022. Les mois de

juillet et août ont été particulièrement élevés, portant la croissance des Tracteurs à +20% et celle des Porteurs à +24%. A l'instar de l'Europe, des anticipations d'achats ont eu lieu avant l'introduction obligatoire du chronotachygraphe dernière génération courant Aout. Après la chute de 2022, le scénario annoncé de reprise des Porteurs est ainsi confirmé.

L'année **2024 pourrait afficher une baisse modérée** après la forte accélération de 2023, à moins que les carnets accumulés à livrer soient encore très conséquents. Par ailleurs, la tendance prévue des investissements est moins élevée qu'il y a un an à fin août dans le secteur des Transports selon l'Insee, mais pour autant elle ne se dégrade pas et le besoin de renouvellement est élevé en Tracteurs.

Le dispositif « Ecosystème des véhicules lourds électriques » et son enveloppe de 55M€ s'arrêtera fin septembre. Il vise à aider, dans le cadre d'appels à projets, au financement de BEV (hors BOM, déjà très aidées en 2022) et de bornes de recharge. Plafonnée à 65% du surcoût vs un Diesel-Ice, l'aide peut atteindre 75k€ pour un N2, 100 k€ pour un Porteur >12t et 150 k€ pour un Tracteur. Un dispositif similaire concernant la mobilité Hydrogène est également en vigueur.

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

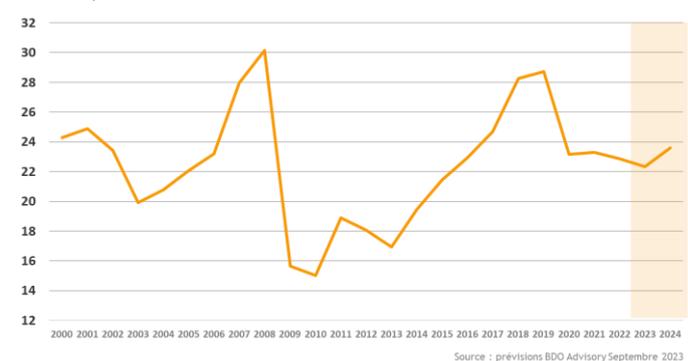


Les Tkm du pavillon routier français avaient reculé en 2022 et devraient au mieux stagner en 2023. Les trésoreries des transporteurs se sont dégradées au cours de l'été selon l'Insee.

Immatriculations Semi-remorques et Remorques

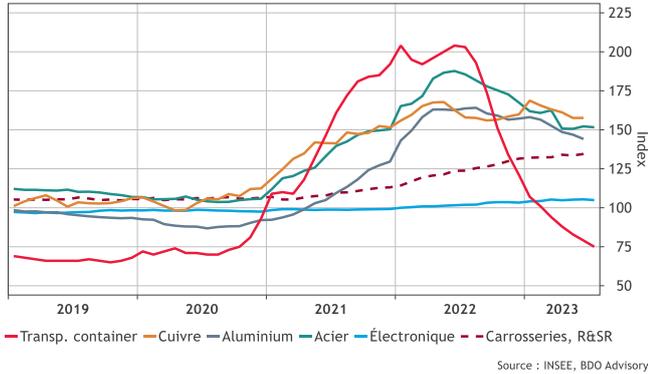
Les immatriculations neuves **ont poursuivi un recul marqué** sur 8 mois 2023 (-6%), une tendance inverse à celle des Tracteurs (comme en 2022). Le profil mensuel est néanmoins en redressement et augure d'une année 2024 en hausse.

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



L'industrie de la construction de carrosseries connaît des situations contrastées en 2023 : seules les activités Porteurs et Frigorifiques bénéficient de volumes en hausse. L'année 2024 devait être plus homogène avec des volumes généralement en progression, les difficultés d'approvisionnement étant alors largement résorbées et le lent reflux du prix des intrants devant également jouer plus favorablement via une lente baisse des prix pratiqués, permettant de soutenir la demande

France : indices de prix de production et d'importation



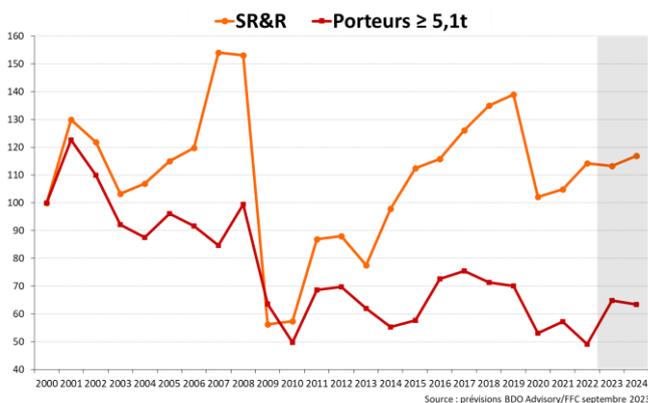
Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « **Dry fret** » se sont sensiblement réhaussées durant l'été. Les SR&R qui avaient rebondi en 2022 sont toujours en recul, mais celui-ci s'est amoindri (-7%) ; à l'inverse, les Porteurs qui avaient souffert en 2022 sont en reprise très dynamique (avec +52%, ces gammes font beaucoup mieux que la moyenne des Porteurs), en partie boostées par des anticipations réglementaires.

La demande de transport industriel et généraliste ralentira en 2023 : la production manufacturière est en effet attendue en recul modéré, en raison de la baisse des nouvelles commandes initiée à la mi-2022 ; et la consommation des ménages ne progressera que très faiblement, avec de surcroît une part grandissante des dépenses consacrées aux services au détriment des biens (IS2023 g.a.: +2,9% vs -3,4%).

Pour autant, les parcs ont besoin d'être renouvelés et le marché Porteurs pourrait se tasser en 2024 après la forte hausse de 2023 et ses volumes d'achats anticipés.

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

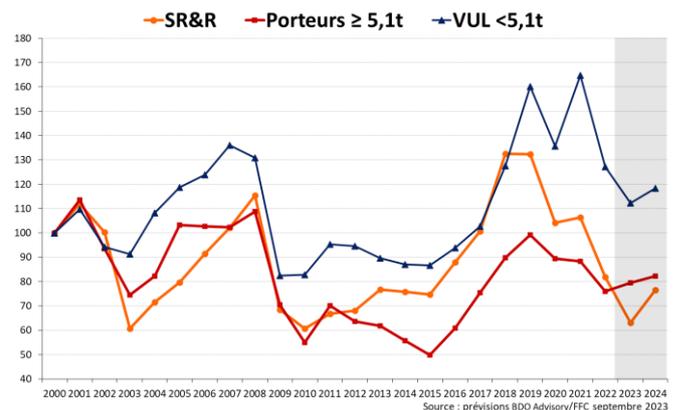


Les immatriculations « **Bennes** » ont poursuivi leur recul sur 8 mois 2023 : -6% après une année 2022 à -21%. La chute est très sévère en SR&R (-29%) et marquée en VUL (-7%),

tandis que les Porteurs s'en sortent mieux à +12% grâce à un bon mois d'août (anticipations réglementaires).

Les marchés avaient pâti en 2022 du contexte clients/secteur des TP très morose : l'activité devrait s'améliorer modérément en 2023 et plus sensiblement en 2024. Le secteur du Bâtiment avait quant à lui connu une croissance solide en 2022 qui n'avait pas bénéficié aux marchés des véhicules ; il devrait connaître une trajectoire très ralentie à horizon 2024 du fait de sa composante Logement. L'artisanat du Bâtiment bénéficiera pour sa part d'une croissance d'activité sur la période.

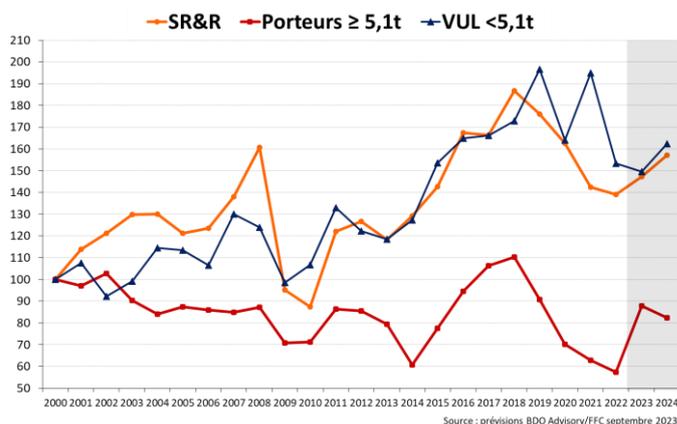
France : prévisions Immatriculations Bennes (indice base 100 en 2000)



Les immatriculations **Frigorifiques ont progressé de 9%** sur 8 mois 2023, tirées par une reprise très forte des Porteurs (+51%), reflétant une situation moins tendue sur le front des pénuries de puces électroniques, mais aussi des anticipations d'ordre réglementaire. Les SR&R et VUL s'inscrivent en consolidation (respectivement +3% et 0%). Alors que les Porteurs pourraient subir un contre-effet modéré à la baisse en 2024, SR&R et VUL verraient leur croissance se poursuivre.

Côté clients/secteurs, les tendances sont toujours contrastées et impactent la demande de transport. L'activité d'hôtellerie & restauration se maintient à haut niveau. En revanche, l'inflation des produits frais et surgelés ralentit mais demeure élevée (en moyenne de +1,4% sur la période juin-août comparé aux 3 mois précédents), avec pour conséquence un recul des dépenses alimentaires au foyer (-9% sur 6 mois, g.a.) et de la production agro-alimentaire (-1,8% sur 6 mois, g.a.)

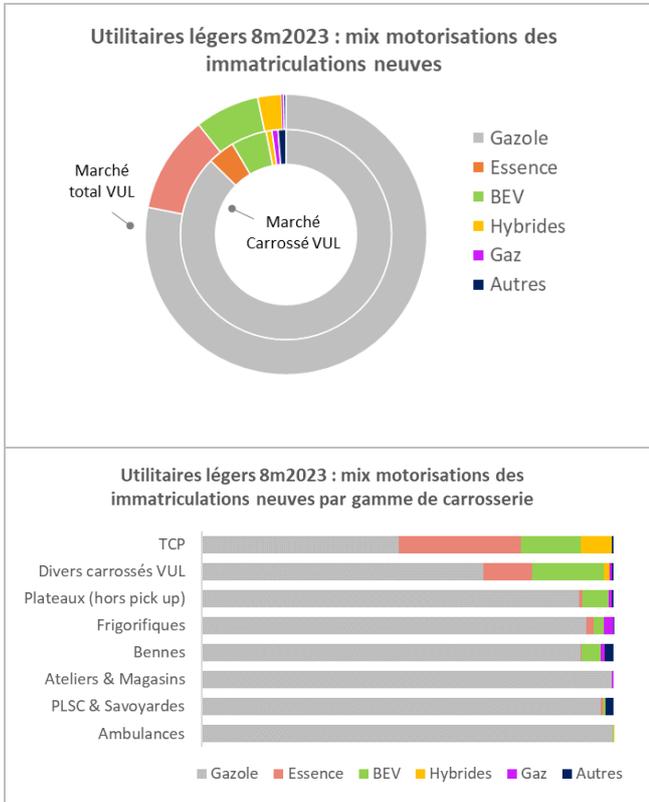
France : prévisions Immatriculations Frigorifiques (indice base 100 en 2000)



Conjoncture France : mix motorisations des immatriculations neuves

Les marchés des 8 premiers mois de 2023 témoignent d'une poursuite du recul de la motorisation Diesel, hormis en Tracteurs, même si celle-ci demeure très majoritaire : près de 9 VUL carrossés et Porteurs sur 10. Les nouvelles motorisations ayant progressé le plus sensiblement par rapport à la moyenne de 2022 sont le BEV en VUL carrossés, le GNV et le B100 en Porteurs.

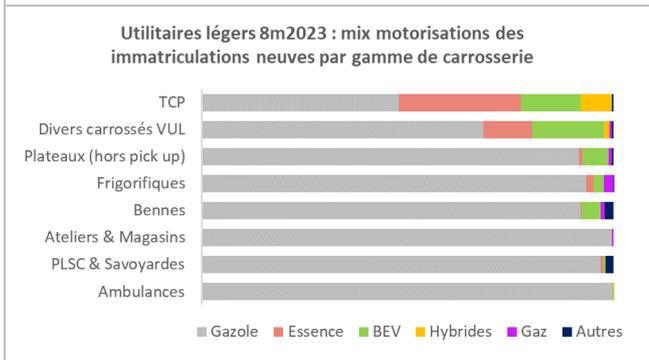
Utilitaires légers (<5,1t) France (source : FFC-BIPE d'après AAA DATA)



La motorisation Diesel diminue sensiblement sur 8m2023 comparé à la moyenne de 2022, principalement au bénéfice du BEV et de l'Essence. Le marché carrossé VUL est moins perméable aux motorisations alternatives que le marché total.

Au 1S2023, la pénétration des motorisations non-Diesel en Europe était de 16,5% en ≤3,5t (dont 6,9% BEV&PHEV, 6% Essence et 2,3% Hybrides).

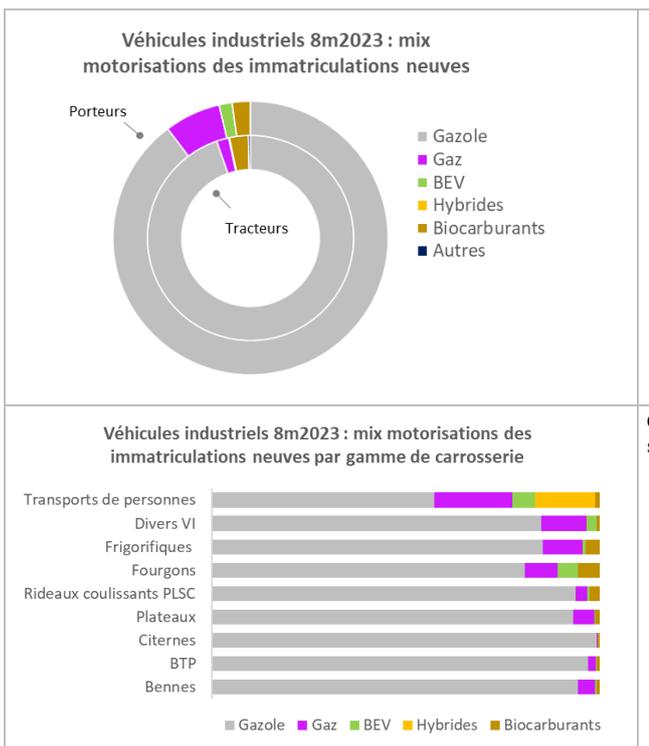
	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
Total VUL						
2020	92,8%	3,9%	2,2%	0,7%	0,3%	0,2%
2021	89,7%	5,2%	2,8%	1,6%	0,4%	0,2%
2022	85,3%	7,3%	4,8%	2,2%	0,2%	0,2%
8m2023	78,1%	11,2%	7,4%	2,7%	0,2%	0,3%
Total Carrossés VUL						
2020	92,9%	2,7%	1,8%	1,0%	0,9%	0,8%
2021	94,8%	1,5%	1,8%	0,6%	0,7%	0,6%
2022	92,6%	1,6%	3,6%	0,5%	0,7%	1,1%
8m2023	87,4%	4,2%	5,5%	0,9%	0,9%	1,2%



Sur le marché carrossé VUL des 8 premiers mois 2023, le marché TCP capte l'essentiel des motorisations alternatives au Diesel (BEV : +0.7 pts par rapport à la moyenne de 2022 ; Essence : +21 pts). Le BEV est relativement plus présent dans les Divers carrossés (+8 pts vs moyenne 2022)

8m2023	Gazole	Essence	BEV	Hybrides	Gaz	Autres
Ambulances	99,7%	-	0,1%	0,2%	-	-
PLSC & Savoyardes	96,8%	0,6%	0,6%	-	-	1,9%
Ateliers & Magasins	99,5%	0,0%	0,0%	-	0,5%	-
Bennes	92,0%	0,2%	4,7%	-	0,9%	2,2%
Frigorifiques	93,4%	1,6%	2,5%	0,0%	2,3%	0,1%
Plateaux (hors PU)	91,6%	0,8%	6,3%	-	0,8%	0,5%
Divers carrossés VUL	68,4%	11,8%	17,3%	1,4%	0,6%	0,4%
TCP	47,8%	29,7%	14,5%	7,5%	-	0,5%

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



Sur 8 mois 2023, la motorisation Diesel progresse en Tracteurs et recule en Porteurs par rapport à la moyenne de 2022, principalement au bénéfice du Gaz, du BEV et des Biocarburants.

Au 1S2023, la pénétration des motorisations non-Diesel en Europe était de 4.4% en >3,5t, un taux inférieur au marché français de 2022 (à 7.9%)

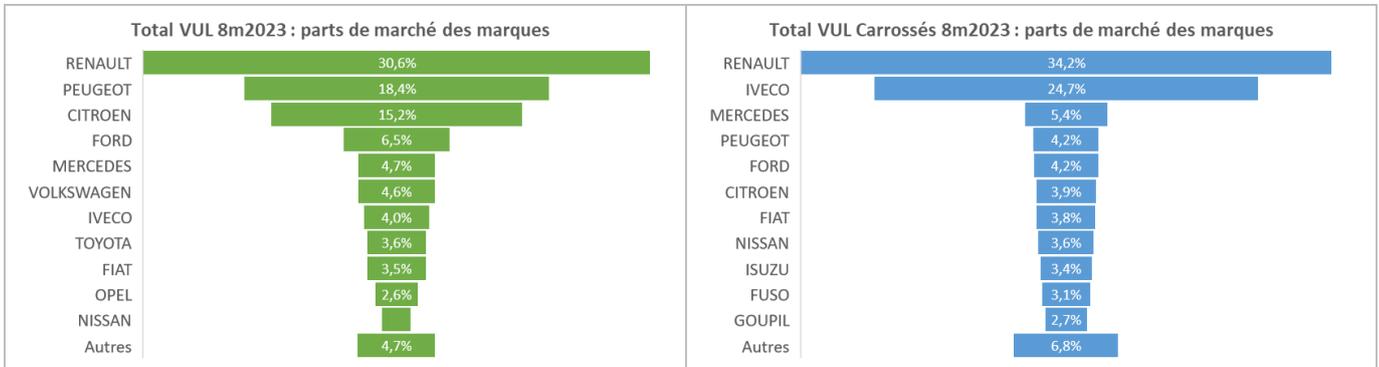
	Gazole	Gaz	BEV	Hybrides	Biocarb.	Autres
Porteurs						
2020	96,4%	3,4%	0,1%	0,1%	-	0,0%
2021	95,7%	4,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
2022	93,4%	5,2%	0,7%	0,0%	0,6%	0,0%
8m2023	89,7%	6,6%	1,5%	0,0%	2,1%	0,1%
Tracteurs						
2020	96,1%	3,6%	-	-	0,0%	0,2%
2021	95,7%	3,4%	-	-	0,3%	0,5%
2022	94,2%	2,8%	0,0%	-	2,5%	0,4%
8m2023	94,7%	1,9%	0,1%	0,0%	2,9%	0,4%

Comparé à la moyenne de 2022, le gazole a reculé sur toutes les gammes en Porteurs sur 8 mois 2023, particulièrement en Fourgons et Frigorifiques.

8m2023	Gazole	Gaz	BEV	Hybrides	Biocarb.	Autres
Bennes	94,4%	4,5%	0,3%	0,0%	0,9%	-
BTP	97,0%	2,0%	0,1%	-	0,9%	-
Citernes	99,1%	0,3%	-	-	0,6%	-
Plateaux	93,2%	5,3%	0,3%	-	1,3%	0,1%
PLSC	93,6%	3,1%	0,6%	-	2,6%	0,1%
Fourgons	80,6%	8,5%	5,3%	-	5,6%	-
Frigorifiques	85,3%	10,2%	0,9%	-	3,6%	-
Divers VI	84,6%	11,6%	2,6%	-	0,9%	0,3%
Trpts de personnes	57,1%	19,9%	5,7%	15,5%	1,2%	0,6%

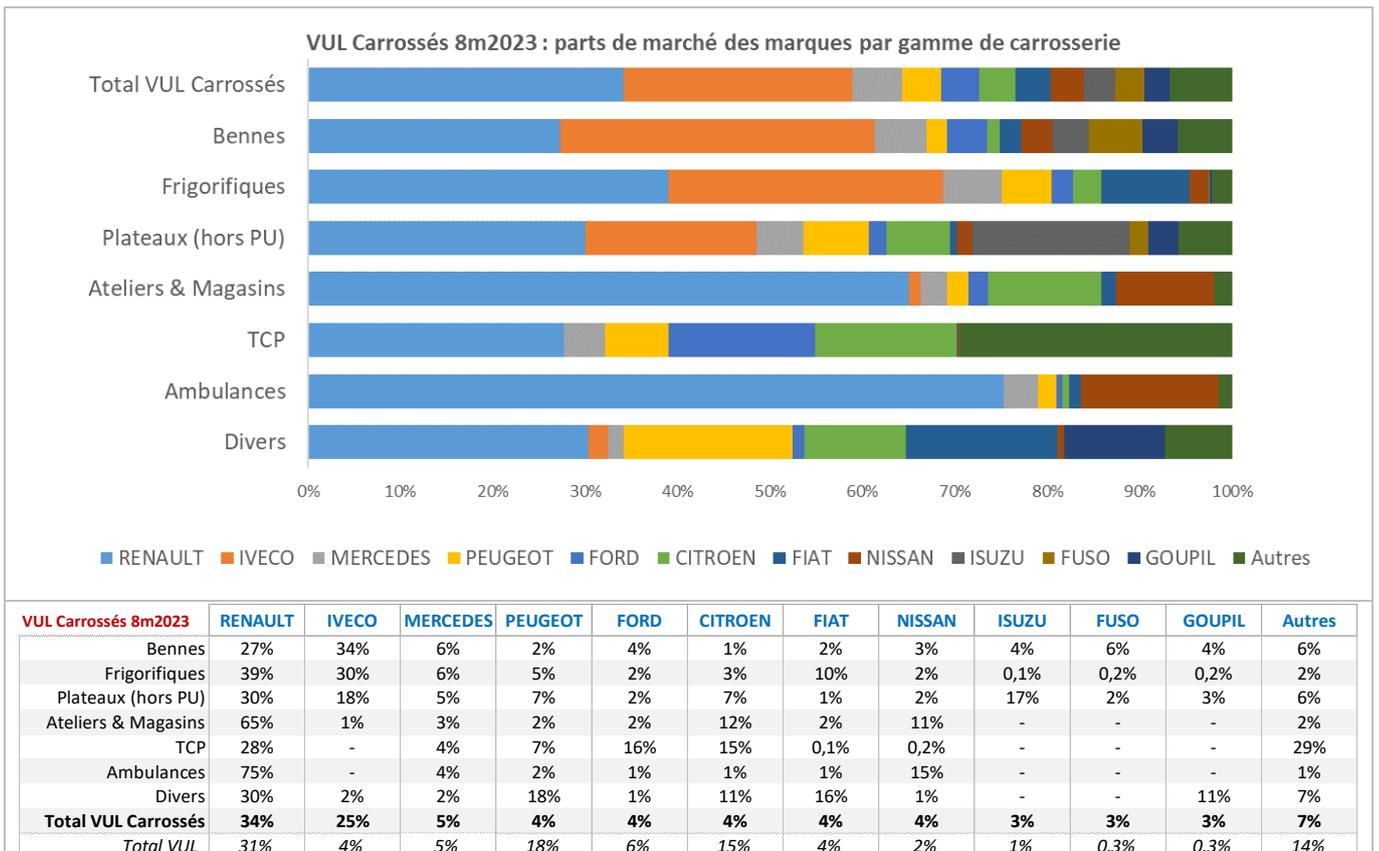
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



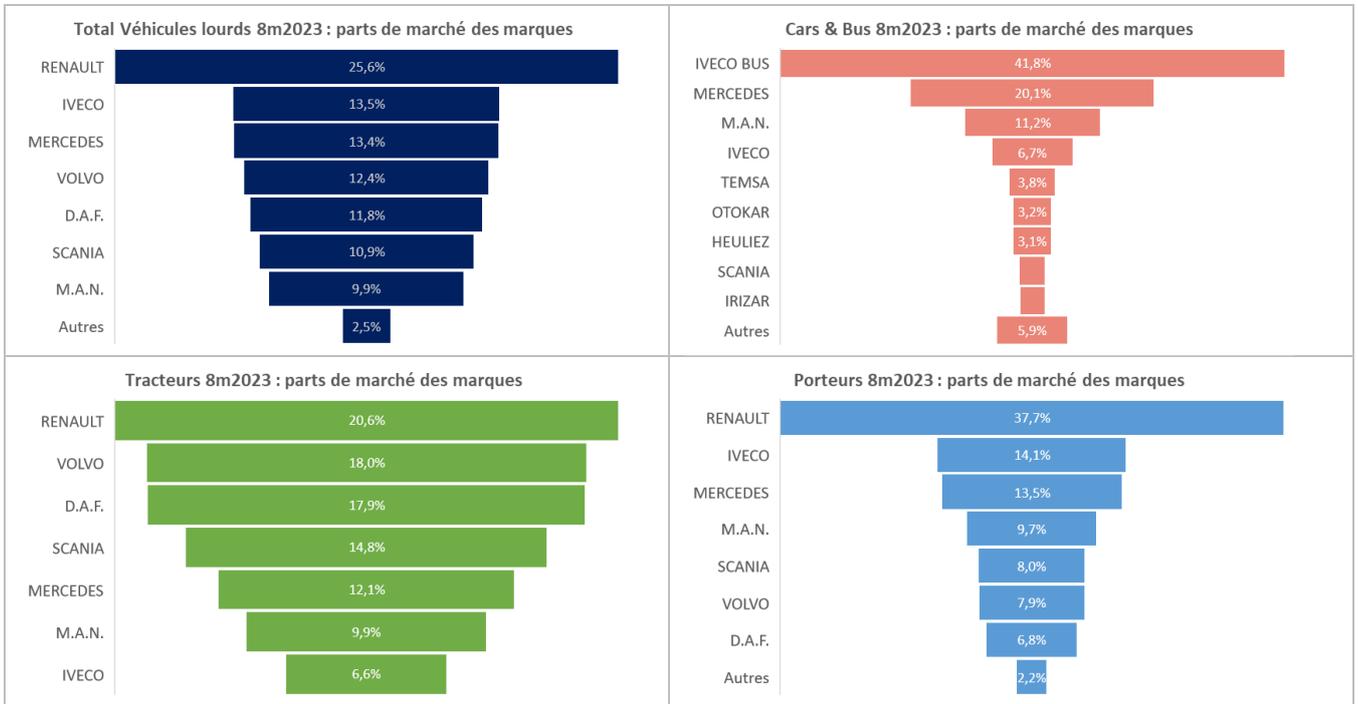
Sur 8 mois 2023, le marché VUL carrossé voit les pénétrations de Renault, et dans une moindre mesure Citroën, Peugeot et Goupil, se renforcer par rapport à leurs moyennes de 2022.

La progression du leader porte sur les gammes Ambulances, TCP, Frigorifiques et Ateliers&Magasins.



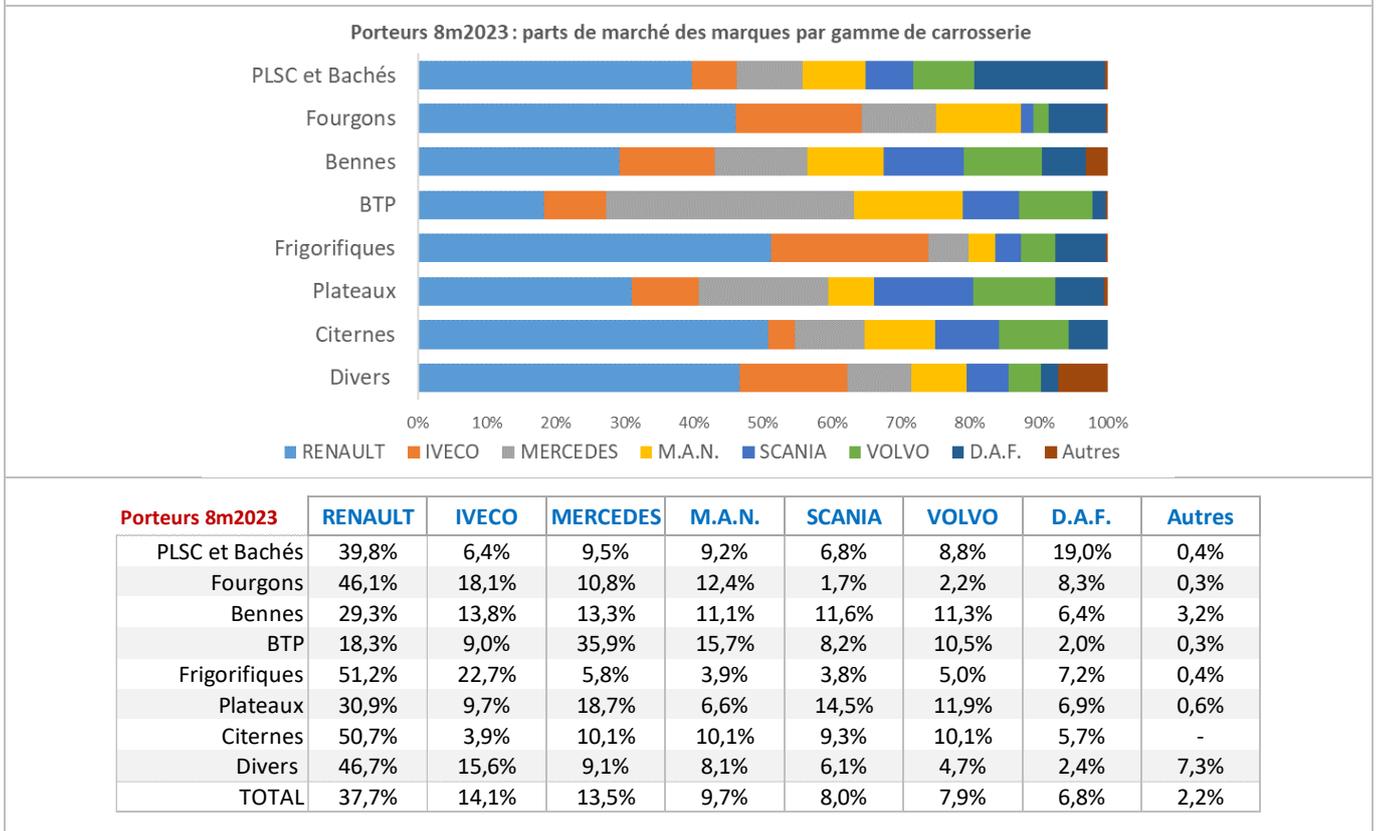
Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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



Sur 8 mois 2023, le marché des Porteurs voit les pénétrations d'Iveco, et dans une moindre mesure MAN et DAF, se renforcer par rapport à leurs moyennes de 2022.

Sur le marché des Tracteurs, Scania et MAN renforcent leurs pénétrations sur les 8 premiers mois par rapport à leurs moyennes de 2022.



Conjoncture France : pénétration des marques en immatriculations neuves

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

