

L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS DE JANVIER À AOÛT 2024

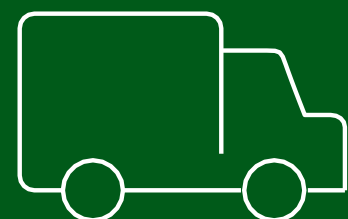
AGENDA



Sommaire

1. Évolution du marché
2. Les enjeux face à la transition écologique

INTERVENANTS



Athina Argyriou

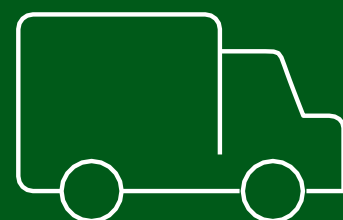
Présidente Déléguée de la CSIAM



Henri Paccalin

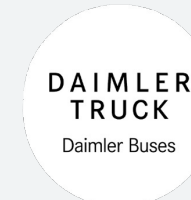
Président de la branche véhicules
industriels de la CSIAM et
Président de Daimler Bus France

PRÉSENTATION DE LA CSIAM



La Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle (CSIAM) représente depuis plus de 100 ans les constructeurs internationaux présents en France (deux roues moteur, véhicules légers et véhicules industriels).

Au sein de sa **branche véhicules industriels**, la CSIAM affiche **70% des immatriculations de cette catégorie** (poids lourds, bus et autocars) avec ses 11 adhérents.





1

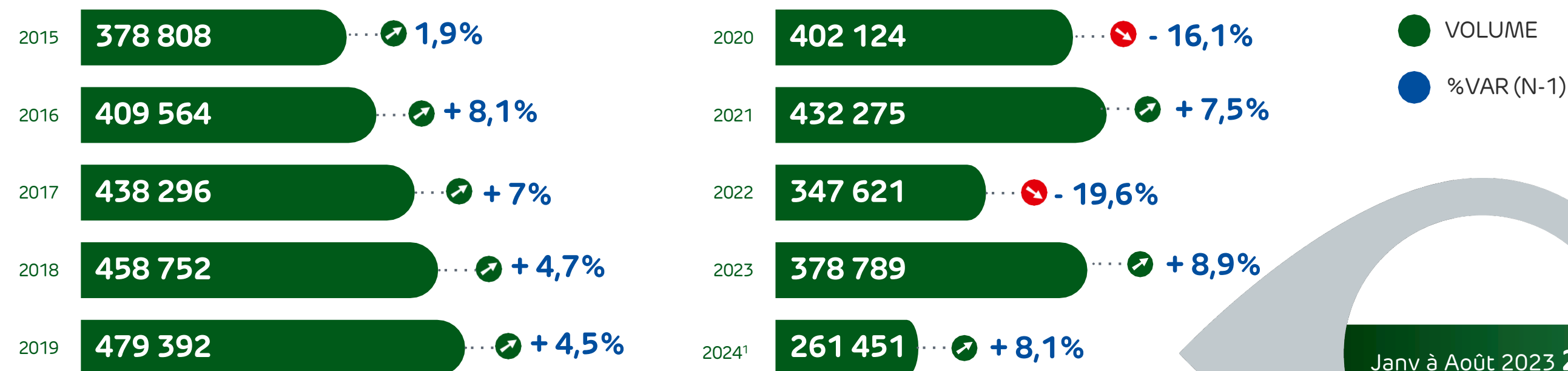
ÉVOLUTION DU MARCHÉ

Véhicules utilitaires* : en forte progression sur les premiers mois de 2024



Évolution des immatriculations des véhicules utilitaires* de 2015 à 2024¹

(en volume par année et en % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



Janv à Août 2023 **241 896** unités (+6,73%)

Il s'agit d'un **marché solide**.

Après une année 2023 exceptionnelle, le début d'année 2024 poursuit sur sa lancée et progresse encore : + 8,1% sur les huit premiers mois de 2024 vs la même période en 2023.

Véhicules utilitaires : Les modèles inférieurs à 3.5t (VUL*) dominant le marché



Évolution des immatriculations des VU** sur 2024¹ vs la même période en 2023
(en volume janvier à août en % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)

	Janv à Août 2024	Janv à Août 2023	2023
VUL	260 834 immatriculations (+8,1%)	241 340 immatriculations (+6,7%)	378 029 immatriculations (+9%)
VU 3,5t à 5,1t	617 immatriculations (+11%)	556 immatriculations (+43,3%)	760 immatriculations (+37%)

Les deux segments connaissent une forte croissance pour ce début d'année 2024.

Le marché est dominé par les VUL ≤ à 3.5t.

Où en sommes-nous sur les performances de 2024 ?

Les 8 premiers mois de l'année ont permis de réaliser **69%** des performances de l'année 2023 sur le segment des moins de 3,5t.

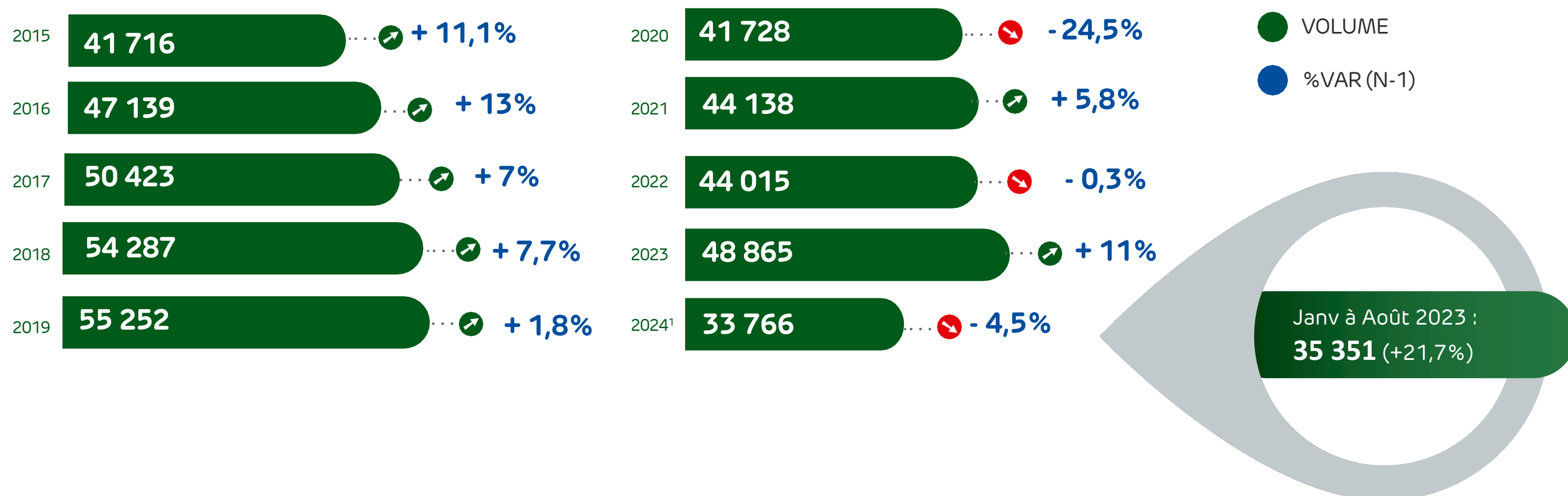
Les 8 premiers mois de l'année ont permis de réaliser **81%** des performances de l'année 2023 sur le segment des 3,5t à 5,1t.

Poids lourds* : un marché en baisse



Évolution des immatriculations neuves des poids lourds* de 2015 à 2024¹

(en volume par année et en % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



Poids lourds* : une baisse amorcée depuis l’été



Volume de poids lourds* et taux de croissance

(Immatriculations neuves en volume et % de variation – France métropolitaine Source AAA DATA)

Période	Janv à Août 2024	Janv à Août 2023	2023
Immatriculations	33 766	35 351	48 865
Variation	-4,5%	+21,7%	+11%

Le marché a poursuivi sa croissance sur les 6 premiers mois mais depuis l’été une baisse s’est amorcée.

Sur la première partie de l’année 2024, **nous sommes encore sur un marché de rattrapage.**

Les immatriculations sur la première partie de l’année 2024 reflètent encore les commandes passées en 2022 et 2023.

Jean-Yves Kerbrat,
Directeur général
MAN Truck & Bus France

Nous observons pour le second semestre un changement avec une baisse des immatriculations liée à plusieurs facteurs comme la baisse de la demande de transport ou les soucis de financement en lien avec les incertitudes politiques.

Ulrich Loebich
Président et Directeur général
de Daimler Trucks France

Les poids lourds* tirés par le dynamisme des porteurs



Volume des porteurs et tracteurs routiers et taux de croissance

(Immatriculations neuves en volume et % de variation – France métropolitaine - Source AAA DATA)

	Janv à Août 2024	Janv à Août 2023	2023
Porteurs	15 849 immatriculations (+2,2%)	15 505 immatriculations (+24,6%)	20 439 immatriculations (+10%)
Tracteurs routiers	17 917 immatriculations (-9,7%)	19 846 immatriculations (+19,6%)	28 425 immatriculations (+12%)

Sur les huit premiers mois de 2024, le marché des poids lourds* est soutenu par la croissance des ventes de porteurs, tandis que le segment des tracteurs routiers est en baisse.

L'écart de performance entre porteur et tracteur est une question de timing et s'explique par un back log important accumulé chez les carrossiers liés aux difficultés d'approvisionnement de 2023 associé à une accélération des immatriculations du fait de l'entrée en vigueur de la réglementation GSR2 en juillet 2024, de ce fait, le marché 2024 s'annonce encore bon en immatriculations, il est en revanche faible en entrées de commandes, ce qui augure une baisse des immatriculations en 2025.

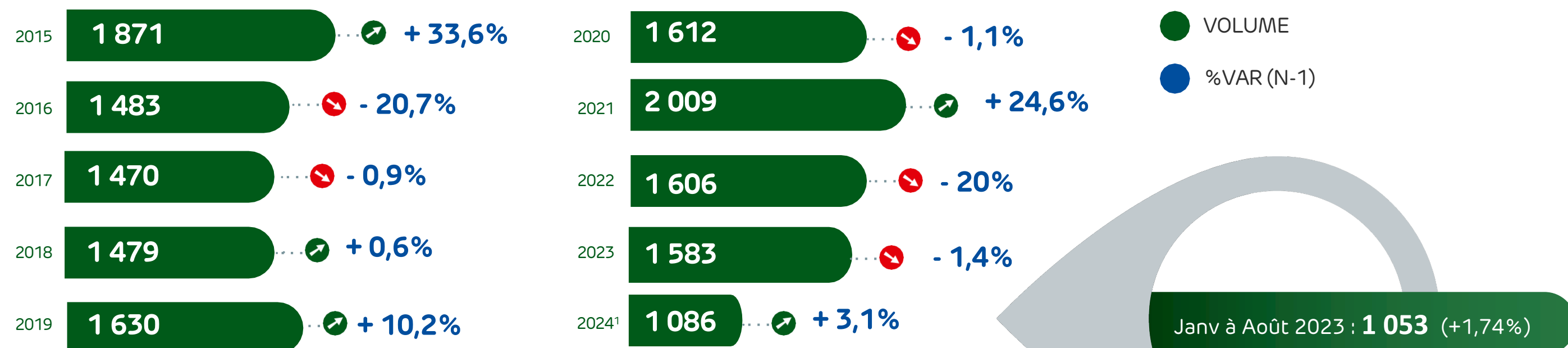
Laurent d'Arnal,
 Directeur Commercial
 Volvo Truck

Bus* : un marché plutôt stable



Évolution des immatriculations des bus* neufs de 2015 à 2024¹

(en volume par année et % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



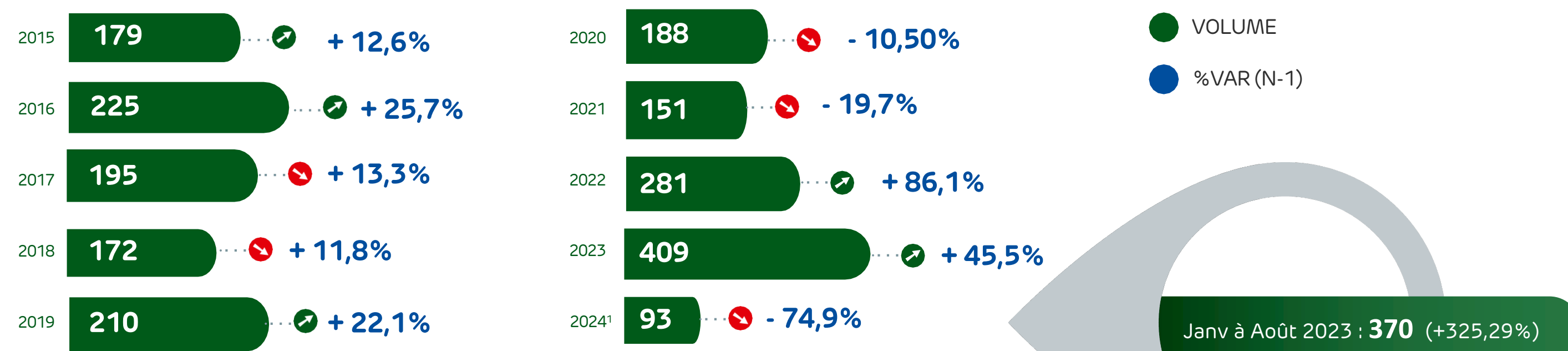
Le marché est plutôt stable, en légère croissance.

Mini-Bus* : un marché en baisse structurelle



Évolution des immatriculations des mini-bus* neufs de 2015 à 2024¹

(en volume par année et % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)

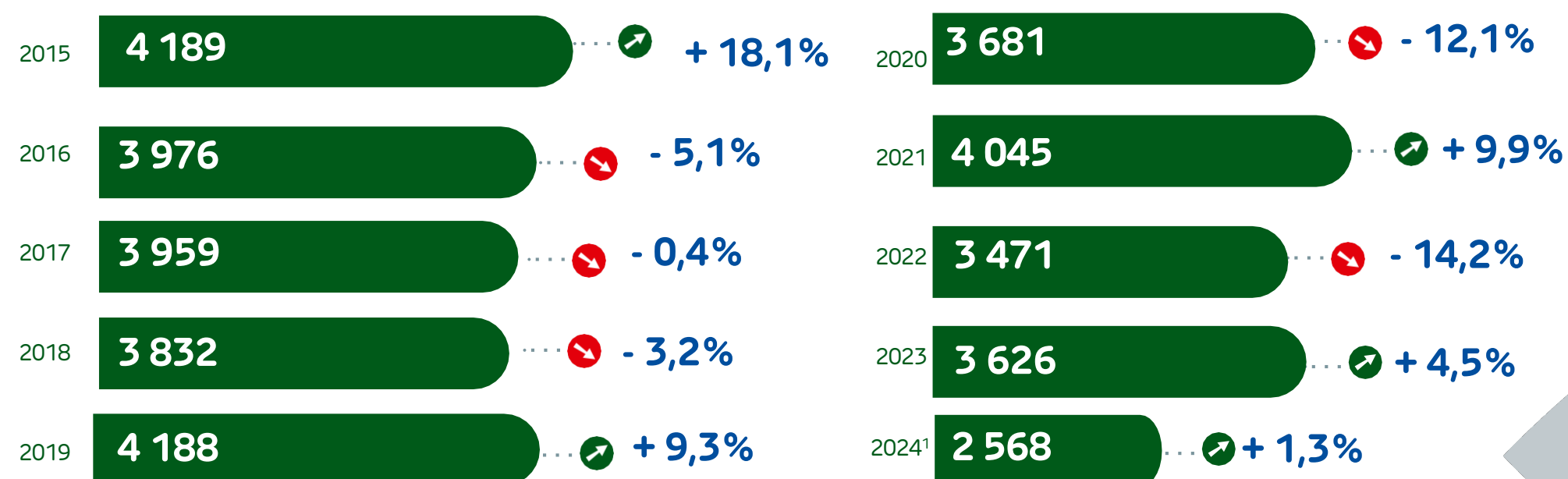


On observe une forte décroissance sur ce segment.
L'offre sur ce segment reste limitée.

Cars* : le marché porté par la reprise du tourisme



Évolution des immatriculations des cars* de 2015 à 2024¹
(en volume par année et % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



● VOLUME
● %VAR (N-1)

Janv à Août 2023 : **2 535** (+5%)

Un marché globalement plutôt stable et composé de 2 segments : le tourisme d'un côté et l'interurbain/scolaire de l'autre.

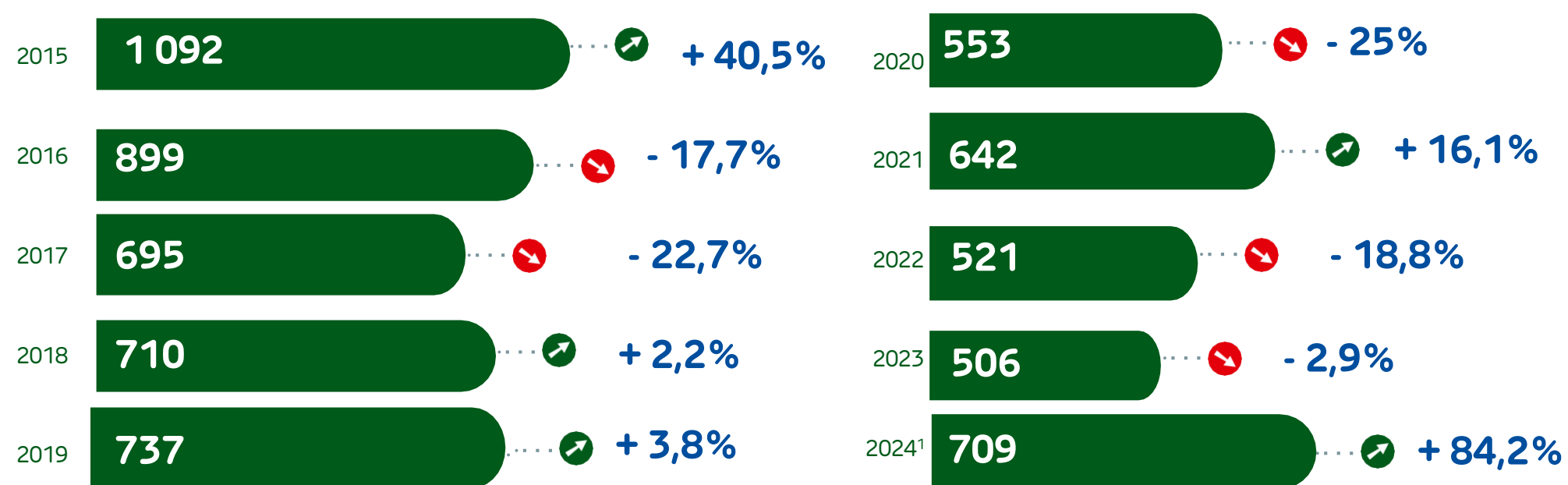
Le segment du tourisme est en forte progression vs 2023 et s'approche de son niveau d'avant Covid.

L'interurbain et le scolaire demeurent à un niveau relativement haut sur une période de 10 ans.

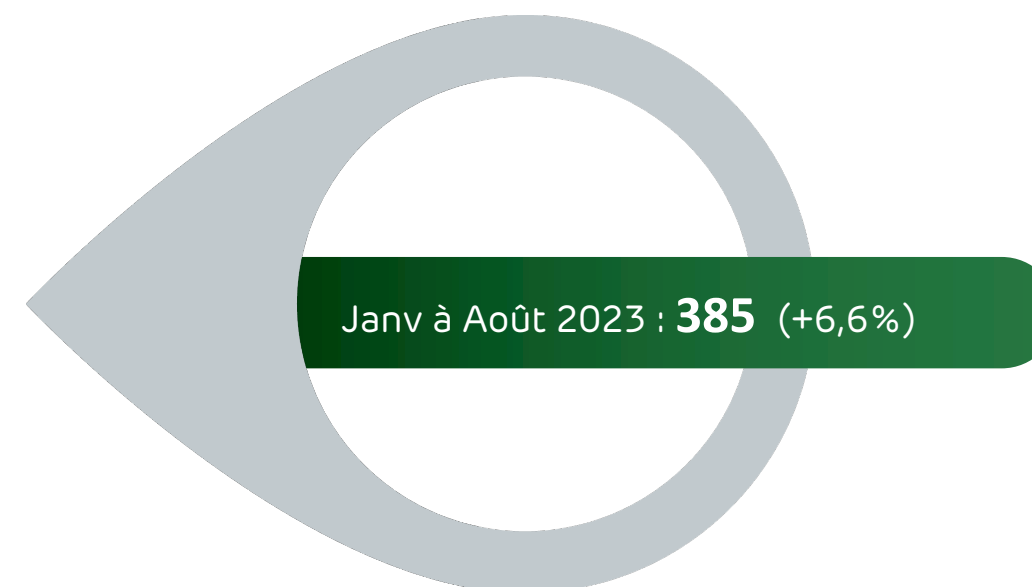
Mini-Cars* : un marché dynamisé par les JOP



Évolution des immatriculations des mini-cars* de 2015 à 2024¹
(en volume par année et % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



● VOLUME
● %VAR (N-1)



Un marché qui a quasiment doublé, sous le double effet JOP et reprise du tourisme.



2

LES ENJEUX FACE À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Comment favoriser la transition écologique du marché des VI ?

Contexte réglementaire

Secrétariat général
à la planification
écologique

BAISSE DE ↘
33,8%
DES GES EN FRANCE
EN 2030 PAR
RAPPORT À 2022



Le secteur des transports est le premier poste d'émission de GES en France (31%). **Les poids lourds, bus et cars** compris, réalisent **6% de circulation** (contre 76% pour les voitures particulières) mais représentent **22% du total des GES émis par le secteur des transports**.

L'ensemble des chiffres sont issus du CITEPA / site du Commissariat général au développement durable : <https://www.notre-environnement.gouv.fr>

Règlement européen sur les émissions de CO₂ (réduction des émissions par rapport à 2019)



À partir de 2030 : les émissions de CO₂ des poids lourds vendus devront être réduites d'au moins 45% par rapport à 2019 (- 65% en 2035 et – 90% en 2040).

À partir de 2035 : la nouvelle réglementation fixe un objectif spécifique pour les autobus urbains qui devront être à 100% zéro émission (objectif à 90% de baisse en 2030).

Les énergies alternatives sont nécessaires pour la phase de transition vers ces objectifs très stricts de réduction des émissions de CO₂ qui à la fin n'impliqueront que 2 solutions pour se conformer à la réglementation européenne : l'électrique et l'hydrogène.

Véhicules utilitaires*: l'électrique troisième motorisation

Zoom sur les typologies d'énergies pour les véhicules utilitaires*
(en % de part de marché - France métropolitaine - source AAA DATA)

		Janv à Août 2024	Janv à Août 2023	2023
	GAZOLE	78%	78,2%	77,1%
	Essence	13,3%	12,9%	13,5%
	ÉLECTRIQUE	7%	7,8%	8,2%
	Autres	1,7%	1,1%	1,2%

Focus sur l'électrique

	Janv à Août 2024	Janv à Août 2023
VUL	18 156 immatriculations (+3%)	17 626 immatriculations (+124,3%)
VU 3,5t à 5,1t	30 immatriculations (+50%)	20 immatriculations (-4,8%)

Le gazole encore dominant (78%) mais est challengé par les motorisations essences (13,3%) et électriques (7%).

Poids lourds* : les énergies alternatives gagnent des parts de marché

Zoom sur les typologies d'énergies pour les poids lourds*
(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - source AAA DATA)



	Janv à Août 2024	Janv à Août 2023	2023
 GAZOLE	90,3%	92,5%	92,2%
 B1/B100 exclusif	5,4%	2,5%	2,9%
 GAZ	3,3%	4,2%	3,7%
 Electrique	0,9%	0,7%	1,1%
 Autres	0,1%	0,1%	0,1%

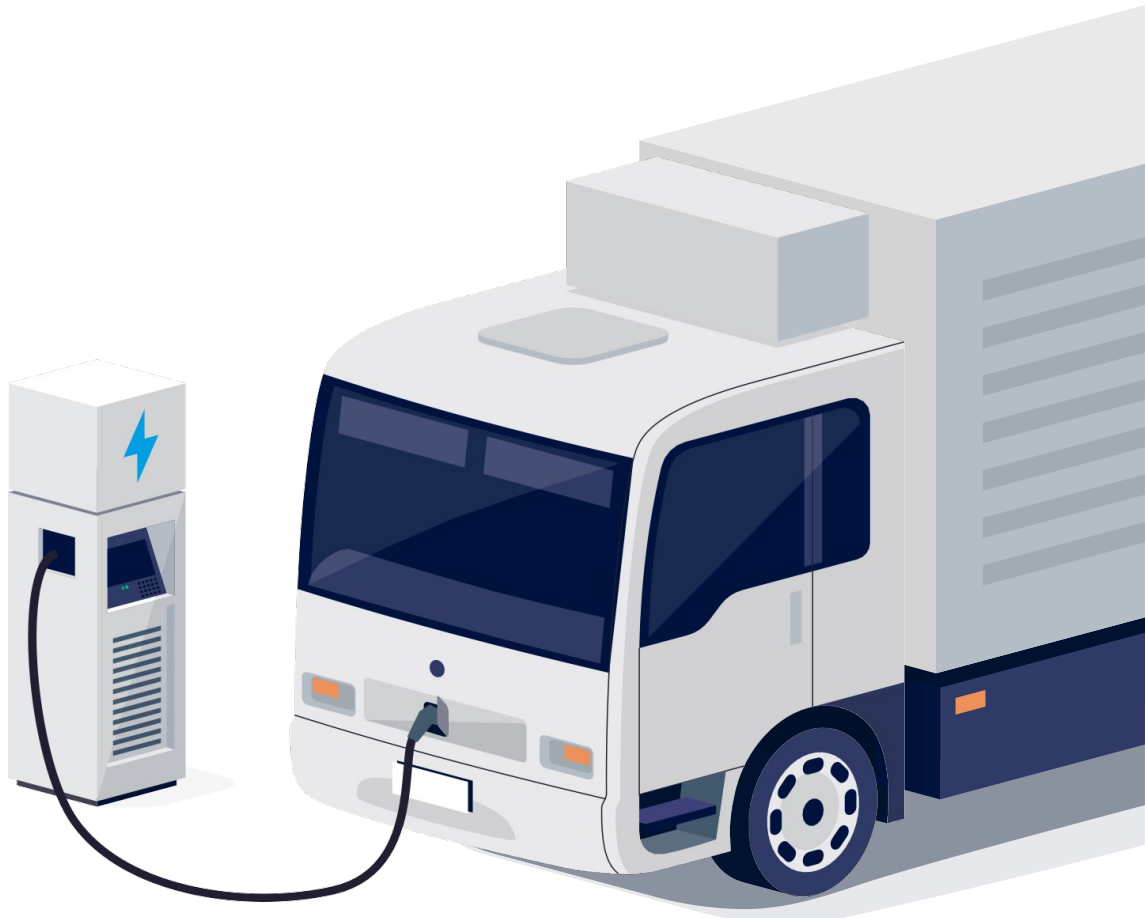
« Environ 15% des immatriculations sont réalisées en biocarburants de façon exclusive B-1 ou non exclusive B-100 et XTL. Il s'agit aujourd'hui de la solution préférée à court terme des transporteurs pour décarboner. »

Jean-Yves Kerbrat,
DG France Man Trucks and Bus.

« Pour les camions, le recours aux énergies alternatives gagne du terrain par rapport à 2023 avec plus de 10% de part de marché au total des véhicules de +16t. **Le marché des camions électriques poursuit sa progression avec environ + 20% par rapport à l'année précédente** et nous progressons plus fortement que le marché pour répondre à la demande croissante de nos clients. »

Jérôme Flassayer,
Directeur électromobilité et énergies alternatives,
Volvo Trucks

Poids lourds* : les BEV, le marché continue de progresser avec une accélération ralentie sur la 1^{ère} partie de l'année



Près de 1%

de part de marché,
Vs 0,7 % Janv à Août 2023

Objectif 2030 : 46 %
des immatriculations
de poids lourds 0
émission en 2030.

	Janv à Août 2024	Janv à Août 2023
Porteurs	220 immatriculations (-7%)	237 immatriculations (+282,3%)
Tracteurs	96 immatriculations (+269,2%)	26 immatriculations
Poids lourds* électriques	316 immatriculations (+20,2%)	263 immatriculations (+324,2%)

Les résultats de l'AAP Ademe 2023 devraient se traduire dans les immatriculations du second semestre 2024.

Pour que le marché du camion électrique prenne son envol, il faut résoudre l'équation suivante : proposer des produits attractifs, garantir un tarif de l'électricité compétitif et durable et disposer d'infrastructures adéquates. Comme pour une multiplication, si un des facteurs est égal à zéro, l'équation est nulle. Aujourd'hui, le facteur infrastructure reste l'enjeu principal. Nous, constructeurs, sommes déjà engagés à travers différents partenariats.

Ulrich Loebich,
Président et Directeur général de Dailmer Trucks France

Bus* : forte progression de l'électrique sur le marché du bus



Zoom sur les typologies d'énergies pour les bus*
(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - source AAA DATA)

		Janv à Août 2024	Janv à Août 2023	2023
	GAZ	43,3%	57,8%	53,6%
	ÉLECTRIQUE	40,5%	19%	24,1%
	GAZOLE/ GAZOLE + ELEC HNR	16,2%	20,8%	20,7%
	HYDROGENE	0%	2,4%	1,6%

Le gaz reste la première motorisation sur ce marché.

On observe une très forte progression des parts de marché de l'électrique.

Mini-bus* : le gazole gagne des parts de marché sur l'électrique



Zoom sur les typologies d'énergies pour les Mini-bus*

(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - source AAA DATA)

	Janv à Août 2024	Janv à Août 2023	2023
 GAZOLE	57%	4,3%	10%
 ÉLECTRIQUE	25,8%	88,7%	82,1%
 GAZ	17,2%	7%	7,9%

En 2024, les parts de marché changent totalement. Le gazole constitue la première motorisation avec plus de la moitié du marché des mini-bus*.

L'électrique perd beaucoup de parts de marché en début d'année avec la chute des volumes vendus, 328 immatriculations sur 2023² contre 24 sur la même période 2024¹.

Par comparaison, l'électrique surperforme sur le segment des Bus (>8t) avec 40,5% de parts de marché.

* Mini-Bus ≤ 8t

¹ janvier à août 2024

² janvier à aout 2023

Cars* : les énergies alternatives n'arrivent pas à s'imposer face au gazole



Zoom sur les typologies d'énergies pour les cars*
(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - Source AAA DATA)

	Janv à Août 2024	Janv à Août 2023	2023
 GAZOLE/GAZOLE + ELEC HNR	87,8%	84,5%	85,1%
 GAZ	9,4%	13%	12,1%
 B1/B100 exclusif	1,9%	1,9%	2,3%
 ÉLECTRIQUE	0,9%	0,6%	0,5%

Le gazole reprend des parts de marché entre janvier et août 2024 au détriment du gaz dont les parts de marché diminuent.

Peu de diversification vers les énergies alternatives : le B1/B100 exclusif est stable sur les huit premiers mois de 2024. L'électrique reste marginale.

Mini-Cars* : une diversification des motorisations peu aboutie



Zoom sur les typologies d'énergies pour les Mini-cars*

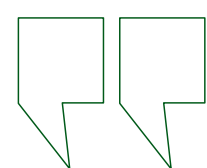
(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - Source AAA DATA)

	Janv à Août 2024	Janv à Août 2023	2023
 GAZOLE	95,3%	85,2%	87,1%
 GAZ	3,4%	13,2%	11,5%
 ÉLECTRIQUE	1,3%	1,6%	1,4%

Le gazole reste dominant et gagne des parts de marché sur le gaz.

L'électrique n'arrive pas à décoller.

Conclusions



Les constructeurs ont réduit en France l'empreinte carbone d'environ 10% en 2024 versus 2023 dans leurs parts de vente de poids lourds.



Henri Paccalin

Président de la branche véhicules industriels de la CSIAM et
Président de Daimler Bus France

1

Il convient d'accompagner fortement le décollage de l'électrique sur le segment des véhicules industriels.

- Une nécessaire enveloppe pluri annuelle d'aides simples d'accès en faveur de l'électrification des PL,
- Une commande publique qui continue à soutenir l'électrification des flottes de bus.

Avec ce soutien indispensable, l'électrique continuera à s'imposer davantage dans le mix-énergétique.

2

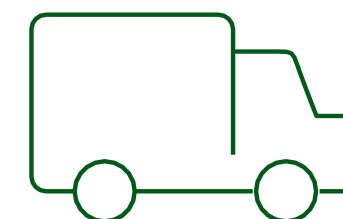
L'hydrogène est en phase d'expérimentation sur le marché. L'hydrogène sera une solution probablement en fin de décennie dans les cas d'usage où les véhicules à batterie ne seront pas en capacité d'opérer.

L'hydrogène pour les poids lourds devrait rester une niche.

3

Il faut garantir le principe de neutralité technologique entre les biocarburants qui sont une solution alternative pour décarboner rapidement du puits à la roue dans cette phase de transition.

Un cadre réglementaire favorisant le XTL exclusif, comme pour le B-1, serait souhaitable (éligibilité au critAir 1).



QUESTIONS & RÉPONSES

Un grand merci à la Presse d'avoir été présente aujourd'hui et aux nombreux partenaires qui se sont associés à ce deuxième point Presse de l'année 2024.

**Prochain point presse
rendez-vous le
28 janvier 2025 à 10h30
à la CSIAM**

