



L'évolution du marché des véhicules industriels sur 2023

POINT PRESSE CSIAM
30 janvier 2024

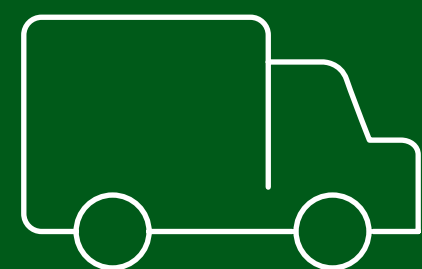
AGENDA



Sommaire

1. Évolution du marché
2. Écosystème des clients VI
3. Un marché face aux enjeux de la transition écologique

INTERVENANTS



Athina Argyriou

Présidente Déléguée de la CSIAM



Henri Paccalin

Président de Daimler Truck France

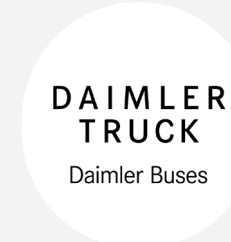
PRÉSENTATION DE LA CSIAM



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 12 adhérents.





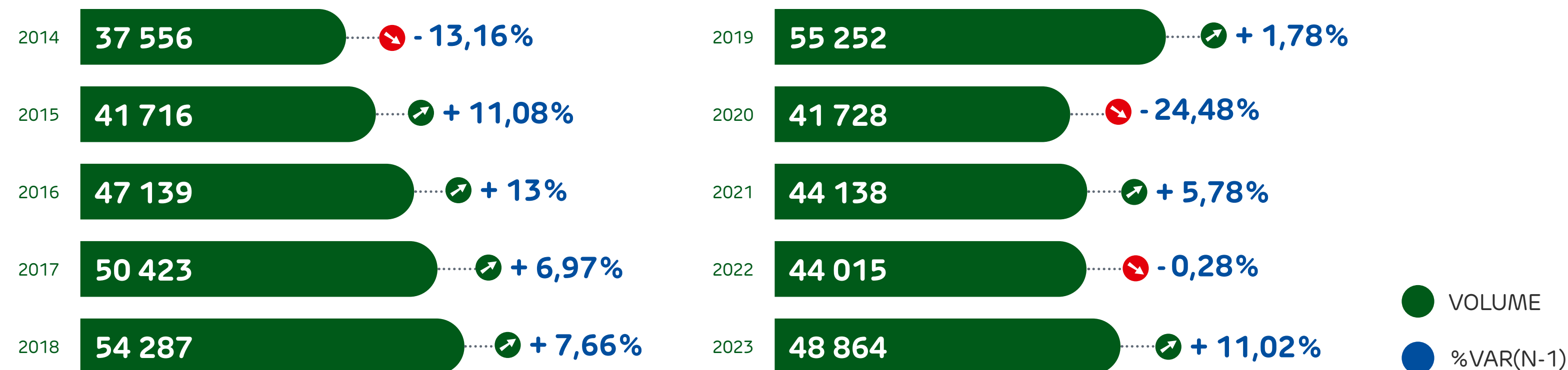
1

ÉVOLUTION DU MARCHÉ

Un marché de Véhicules Industriels* à +11,02% en 2023



Évolution des immatriculations neuves des véhicules industriels* de 2014 à 2023
(en volume par année et en % de variation - France hors Drom - Source AAA DATA)



Il s'agit d'un **marché solide**.

Deux points méritent d'être soulignés :

- Le marché du VI* est en expansion avec un gain notable de **11 308 immatriculations en dix ans**.
- À l'image de ce qu'on constate aussi pour les VL, le marché du VI* n'a pas retrouvé son niveau d'avant la crise du Covid (- 6 388 unités entre 2023 et 2019).

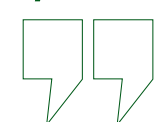
Véhicules Industriels* : 2023, l'année de rattrapage

Évolution des immatriculations neuves des véhicules industriels* de 2022 à 2023
(en volume par année et en % de variation - France hors Drom - Source AAA DATA)



Emilio Portillo,
directeur général
IVECO France

En 2023, nous avons réalisé une très belle progression sur la gamme VI. Mais l'industrie de la carrosserie s'est trouvée en grosse difficulté pendant le deuxième semestre, suite à une très forte livraison de la part des constructeurs, ce qui a compromis les livraisons aux clients en fin d'année.

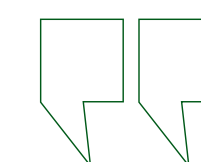


2022 **44 015** (- 0,28%)

2023 **48 864** (+ 11,02%)

Sur l'exercice 2023, le marché du VI* en France a augmenté de **11,02 %**, par rapport à 2022, pour s'établir à **48 864 immatriculations**.

Dans un contexte macroéconomique toujours difficile et incertain, on peut parler de retour à la normale avec un effet de rattrapage des immatriculations lié au cumul des livraisons 2022 et 2023.



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

Le marché 2023 reflète d'abord les livraisons post crise des semi-conducteurs et de la guerre en Ukraine. Par ailleurs, les statistiques sont faussées par les immatriculations en W liées au changement de réglementation des tachygraphes qui n'apparaissent pas dans les statistiques des immatriculations.



Le Véhicule Industriel* porté par le dynamisme des tracteurs routiers

Zoom 2023 par genre sur les véhicules industriels*
(Immatriculations neuves en volume et % de variation - France hors DROM - Source AAA DATA)

Porteurs

Volume	% VAR (N-1)
20 439	9,90%

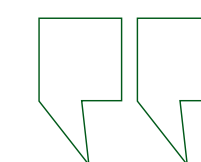
Tracteurs routiers

Volume	% VAR (N-1)
28 425	11,83%

Depuis deux ans, on relève que le marché du VI* est **porté par le dynamisme du segment des tracteurs**.

En 2023, 28 425 immatriculations de tracteurs routiers ont été enregistrées (**+ 11,83 % par rapport à 2022**), tandis que les porteurs ont représenté 20 439 immatriculations (+ 9,90 %).

En 2022, les tracteurs routiers avaient déjà affiché une croissance de 11,78 %, tandis que les porteurs avaient dévissé de 13,09 %.



Il faut garder à l'esprit qu'il y a encore actuellement un léger décalage quant au total des immatriculations aussi bien des tracteurs que des porteurs, mais qui devrait se résorber à la fin du 1^{er} trimestre 2024.

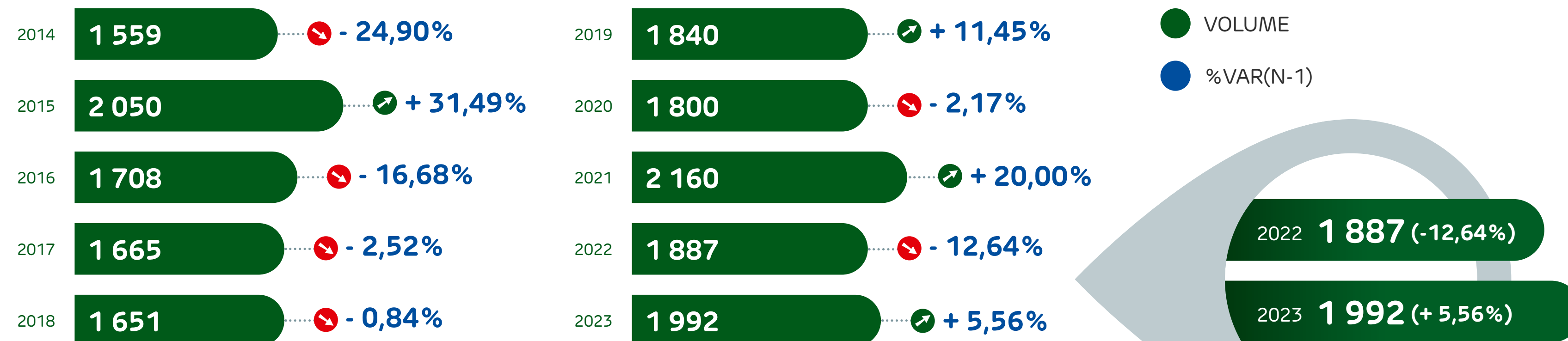
Gilles Baustert,
directeur marketing
de Scania France

Bus : 2023, l'une des meilleures années en volume



Évolution des immatriculations neuves des bus de 2014 à 2023

(en volume par année et % de variation - France hors DROM - tout tonnage - Source AAA DATA)



En 2023, le segment des bus a progressé de **5,56 %**, à **1 992 unités**. C'est la **troisième meilleure performance du segment au cours des dix dernières années**, derrière 2015 et 2021.

Cette progression est portée par les énergies alternatives : **électrique et gaz**.

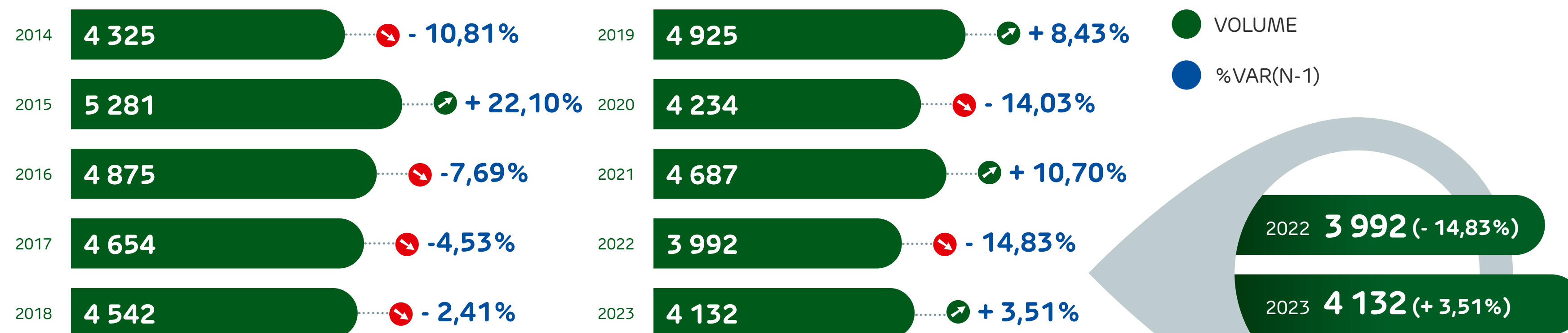
Les grandes villes sont de plus en plus engagées dans la transition écologique, l'électrification est un enjeu fort pour le marché des bus.

Cars : un marché au plus bas depuis 2 ans

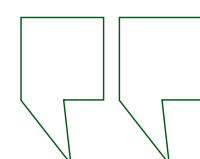


Évolution des immatriculations neuves des cars de 2014 à 2023

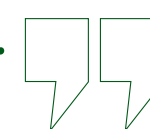
(en volume par année et % de variation - France hors DROM - Tout tonnage - Source AAA DATA)



Un marché relativement stable sur les 10 dernières années avec une légère croissance de 3,51 % en 2023, les immatriculations de cars s'affichent à 4 132 unités.



Pour les autocars interurbains et scolaires, le marché est très stable. Par ailleurs, le secteur des autocars de tourisme est encore en convalescence, car la crise sanitaire a eu un impact violent sur l'activité.



Melina Marjanovic,

directrice commerciale

Autocars/Minicars Mercedes-Benz et Setra



2

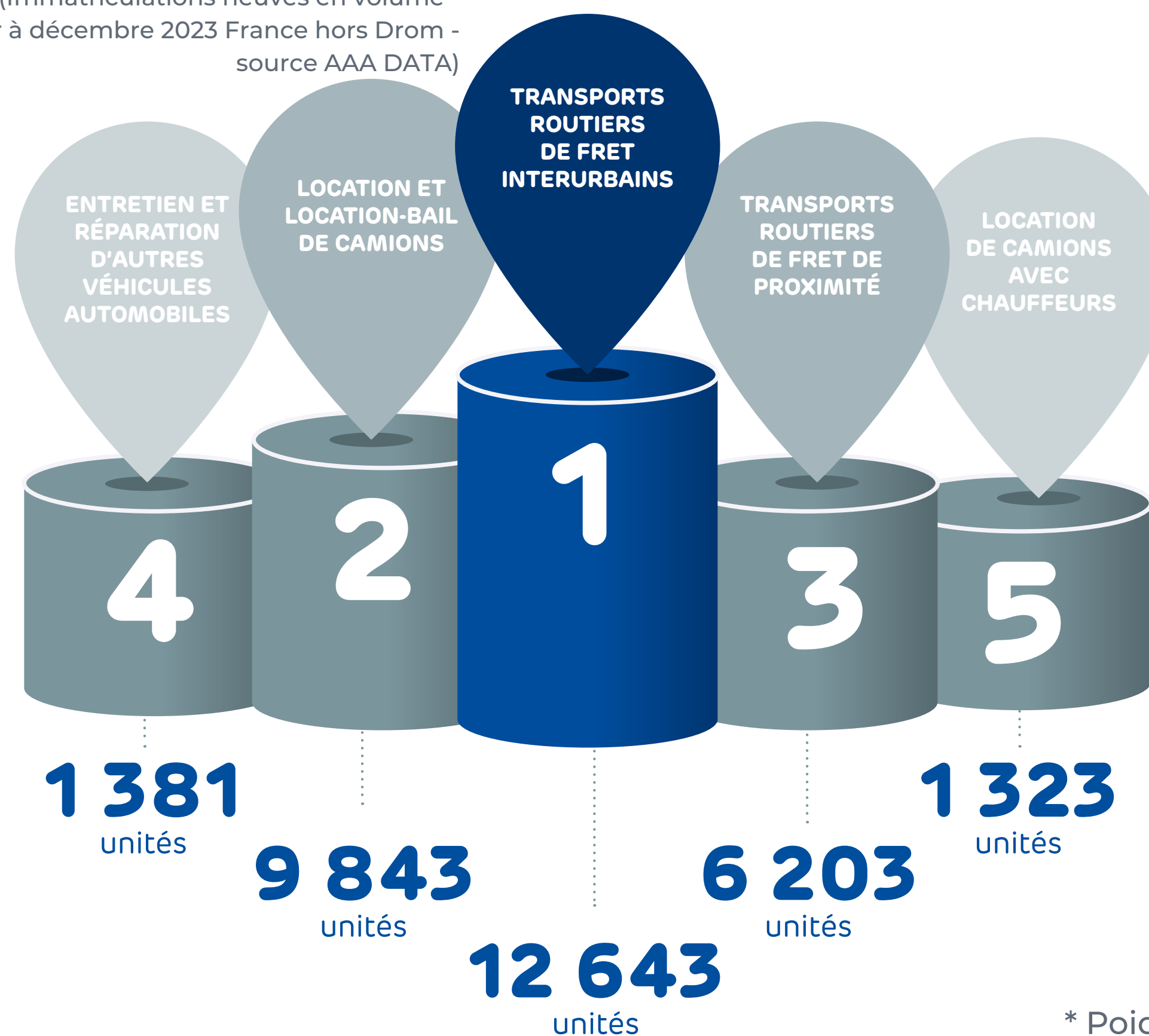
Écosystème des clients du véhicule industriel*

* Poids lourds de plus de 5,1 t

Véhicules industriels*

Segmentation de marché par mission

TOP 5 des secteurs d'activités acheteurs de véhicules industriels* en 2023
Hors particuliers (Immatriculations neuves en volume - janvier à décembre 2023 France hors Drom - source AAA DATA)



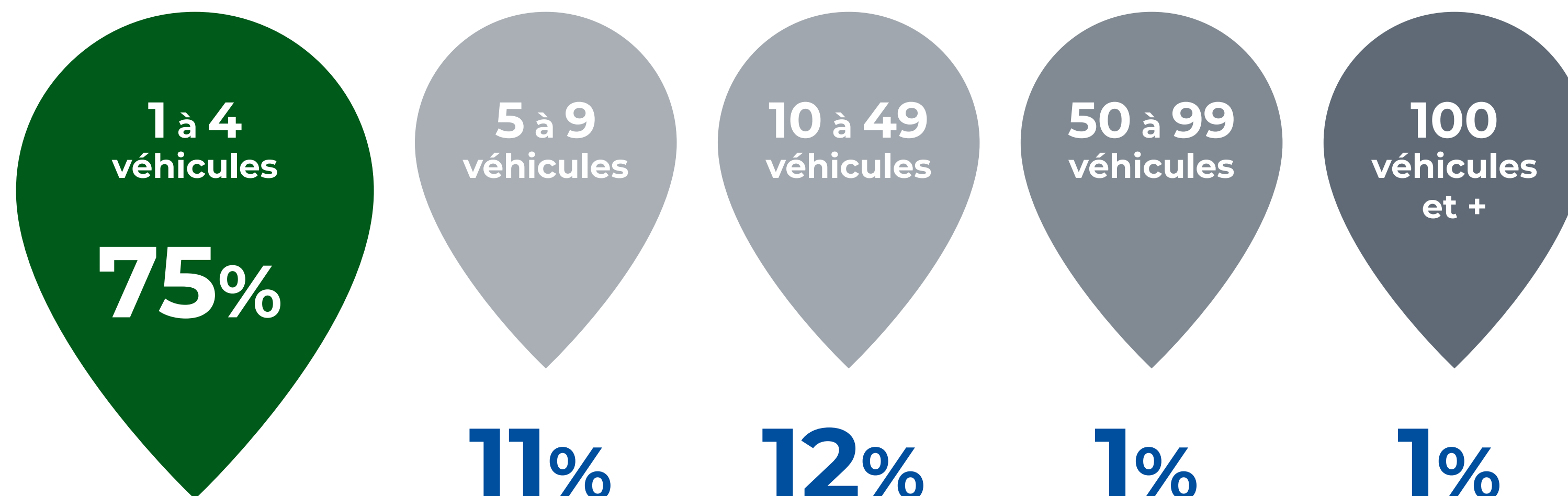
L'écosystème clients représente **une diversité de secteurs d'activités**. Cette fragmentation vient rappeler la **complexité du secteur des VI***.

À noter, cet écosystème clients est relativement stable depuis 2019.

Véhicules industriels*

Les ¾ des clients ont une flotte de moins de 5 véhicules

Caractéristiques des entreprises possédant des VI* (TRR + Porteurs) par taille de parc



L'essentiel des clients du VI* sont des entreprises avec une flotte de petite taille.

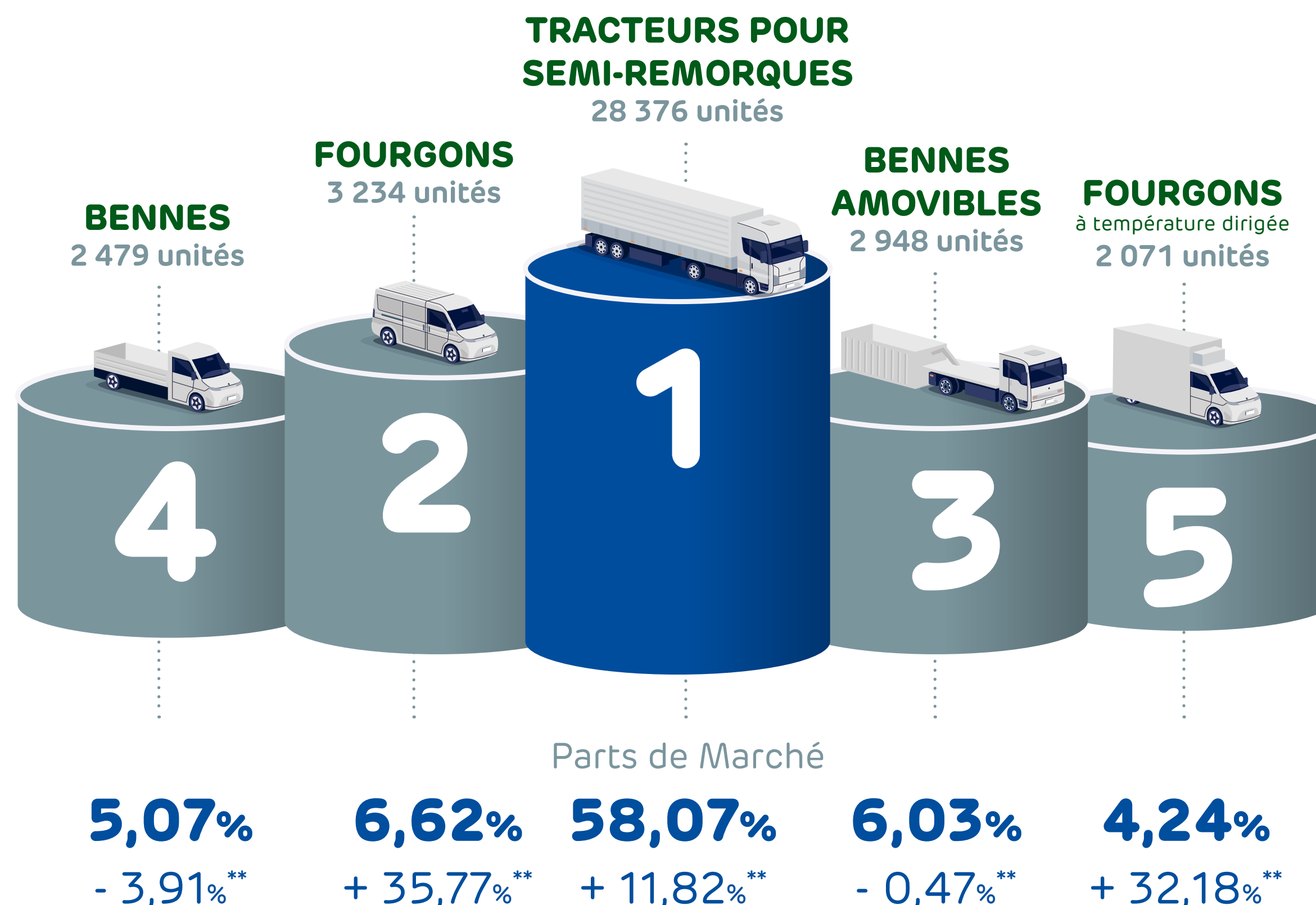
Périmètre : Entreprises qui possèdent des véhicules - exclusion des entreprises faisant l'objet d'une procédure

Véhicules industriels*

Segmentation de marché par carrosserie

TOP 5 des carrosseries des véhicules industriels* en 2023

(Immatriculations neuves en volume et % de variation - janvier à décembre 2023 - France hors DROM - Source AAA DATA)



2023 se termine en retrait pour le marché des bennes.

Deux segments **ressortent** de façon notable :

- La distribution urbaine
- La distribution de produits réfrigérés



3

Un marché du véhicule industriel face aux enjeux de la transition écologique

Véhicules industriels*

Le thermique domine encore 1/2



Zoom sur les typologies d'énergies pour les véhicules industriels*

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

	2023	2022		2023	2022
	GAZOLE	92,25%		ÉLECTRIQUE	1,13%
	GAZ	3,68%		AUTRES BIOCARBURANTS	0,04%
	B100	2,88%		AUTRES**	0%

En 2023, le marché du VI* est resté largement dominé par **le gazole qui fait valoir 92,2 % de part de marché**. Néanmoins, on note une perte de 4 points au cours des 4 dernières années, un signal qui reste faible à l'heure de la transition écologique.

Parmi les énergies alternatives, **le gaz naturel** affiche 3,7 % de part de marché, mais ne progresse plus significativement, ayant même enregistré **un léger repli en 2023**.

Le **B100** affiche 2,9 % de part de marché, percée expliquée par le contexte réglementaire (éligibilité au Crit'Air 1).

Véhicules industriels*

Le thermique domine encore 2/2



Zoom sur les typologies d'énergies pour les véhicules industriels*

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

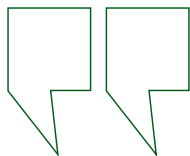






	2023	2022		2023	2022
GAZOLE	92,25%	93,84%	ÉLECTRIQUE	1,13%	0,31%
GAZ	3,68%	4,12%	AUTRES BIOCARBURANTS	0,04%	0,01%
B100	2,88%	1,72%	AUTRES**	0,02%	0%

L'électrique à batteries (BEV) ressort à 1,1 % de part de marché. Une énergie qui affiche une progression à 3 chiffres depuis 4 ans pour une croissance annuelle en 2023 à 304 % mais une part relativement modeste en termes d'immatriculations (553 immatriculations).



L'électrification des poids lourds ne sera pas la solution unique dans la transition vers le zéro émission. Plusieurs alternatives comme les biogaz et les biocarburants vont également nous aider à tenir nos objectifs. Nous savons toutefois que les solutions électriques vont avoir un rôle prépondérant dans les années à venir.

Jérôme Flassayer, directeur Electromobilité et Energies Alternatives
chez Volvo Trucks France

* Poids lourds de plus de 5,1 t

** Dont 0,01% (5) véhicules hydrogènes et hybrides rechargeables

Véhicules industriels*

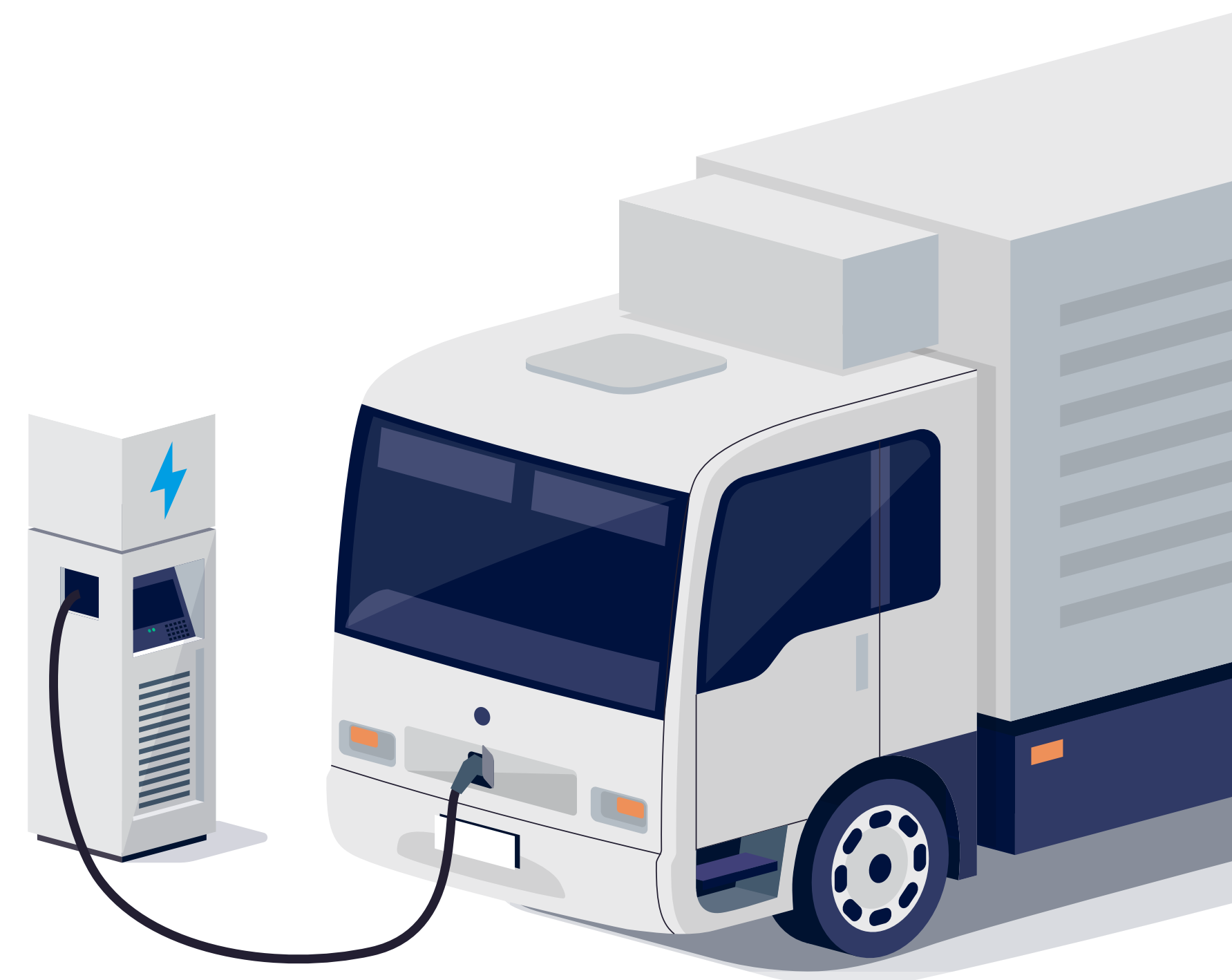
Les véhicules électriques à batterie (BEV) sont une technologie disponible mais peinent à se traduire dans les ventes

1,1%

de part de marché,
soit
553 immatriculations
en 2023 vs 137
en 2022

Retard considérable par rapport à la trajectoire fixée pour se mettre en conformité avec les **nouvelles normes européennes très strictes d'émission de CO₂ des poids lourds.**

Pour rappel : **46 % des immatriculations de poids lourds neufs 0 émission en 2030.**

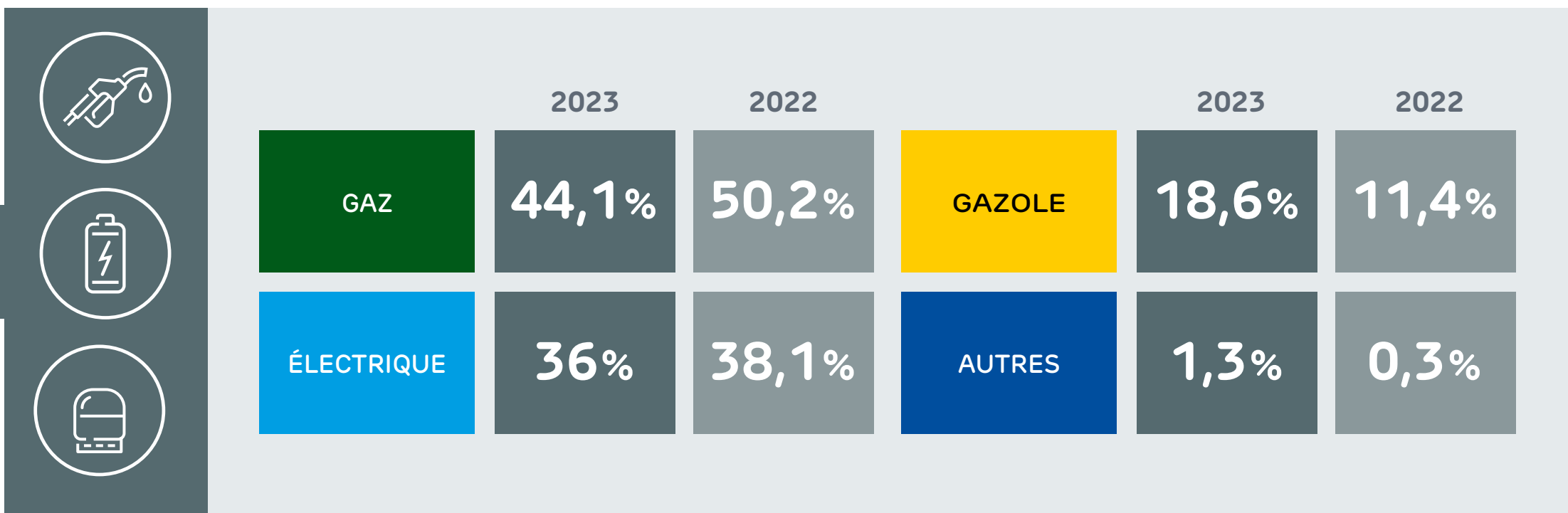


Bus

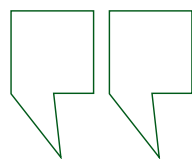
Plus d'un tiers des ventes en électrique

Zoom sur les typologies d'énergies pour les bus

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



Dans le périmètre des bus, il est très intéressant de constater que **l'électrique a déjà pris son envol** et représente près de **36 % de part de marché en 2023**.



Pour les bus, la transition énergétique est en marche, c'est manifeste. Les acheteurs qui se détournent du gazole s'orientent vers les bus électriques ou les bus au gaz ou au biogaz. Les promesses de l'hydrogène sont aussi intéressantes et les premiers véhicules pour le transport de personnes font leur entrée sur le marché.

Matthieu Beyt, directeur commercial Autobus et Grands comptes Mercedes-Benz & SETRA

Cars

Un segment qui n'a pas encore entamé sa transition écologique



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







	2023	2022		2023	2022
GAZOLE	85,5%	82,6%	B100	2%	0,2%
GAZ	11,9%	15,6%	ÉLECTRIQUE	0,6%	1,6%

Une offre électrique limitée, le segment des cars reste encore dominé par le gazole.

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)

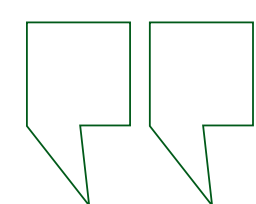


À partir de 2030 : les émissions de CO₂ des poids lourds vendus devront être réduites d'au moins 45 % par rapport à 2019 (- 65 % en 2035 et - 90 % en 2040).

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.

Proposition de la CSIAM



Dans notre secteur, la question de la transition vers la mobilité électrique ne se pose plus. Il faut plus d'aides de l'Etat pour stimuler la transition énergétique, en rassurant des entreprises qui sont logiquement timides à l'idée de voir évoluer leur business model éprouvé.

Henri Paccalin
Président de Daimler Truck France

1

Nécessaire soutien financier de l'Etat dans cette phase **d'amorçage du marché** jusqu'en 2030 où nous devrions voir apparaître les premières parités de TCO en fonction des usages.

2

130 millions d'euros pour le verdissement des véhicules lourds en 2024. Un doublement de l'enveloppe financière mais un **montant** qui reste **insuffisant** au regard des enjeux du secteur et du **retard très important** pris par rapport à l'électrification des véhicules particuliers.

3

Demande de rétablissement d'un bonus/une aide à l'achat pour les poids lourds électriques.

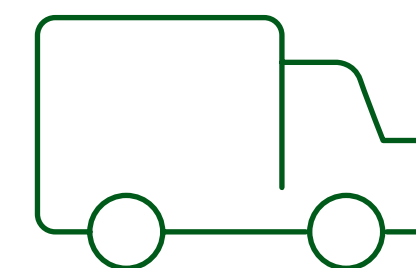
- Avantage d'être une aide **plus accessible et équitable**
- Avantage de **lisser et d'accélérer les prises de commandes**, mais aussi de faciliter l'accès au crédit avec les banques.
- Avantage d'accélérer la transition du secteur **via un gain estimé d'un an pour la mise à la route des poids lourds électriques.**

Conclusion

La CSIAM souhaite de nouveau vous réunir à intervalles réguliers pour faire un point sur les évolutions du marché et sur les grands enjeux du secteur.

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





Questions & Réponses