

L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS 2024
ÉDITION JANVIER



BNP PARIBAS
ARTEGY

Equipment finance for a changing world*

* Le financement d'équipements d'un monde qui change



Arnaud Villéger
Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel

L'ANNÉE 2024, UNE NOUVELLE ANNÉE DE TRANSITION POUR NOTRE ÉCOSYSTÈME

Bienvenue dans cette première parution 2024 de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

Au sortir de Solutrans, qui aux dires de tous fut un succès de fréquentation (+ 28 % vs 2021) et d'innovation présentées (+ 10 % d'exposants), de nombreux changements ont encore marqué l'année qui s'achève.

Parmi les plus notables, la suppression du bonus écologique pour les véhicules lourds neufs, remplacé par l'appel à projet de l'ADEME, qui a transformé cette subvention systématique en aide hypothétique et la modification du périmètre des zones à faibles émissions (ZFE) pour ne conserver que cinq « territoires ZFE effectifs ».

Le périmètre des Zones à Faibles Émissions (ZFE) a également été modifié en 2023 pour ne conserver que cinq « territoires ZFE effectifs ».

Enfin, l'entrée en vigueur de la norme Euro 7, initialement prévue pour 2027, a été décalée à 2030 par l'Union Européenne

Ces changements, qui s'inscrivent dans la volonté du gouvernement français de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur, vont s'accélérer dans les années à venir avec un impact significatif sur la composition des parcs, la logistique, et bien sûr les coûts d'exploitations.

Une nouvelle année de transition donc, vers le challenge d'un transport plus propre, mais plus couteux.

Bienvenue en 2024

Arnaud Villéger

SOMMAIRE

01 _ PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE	P4
02 _ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS	P6
03 _ PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS	P12
04 _ TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	P18
05 _ DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS	P24
06 _ PRÉVISIONS 2024	P29

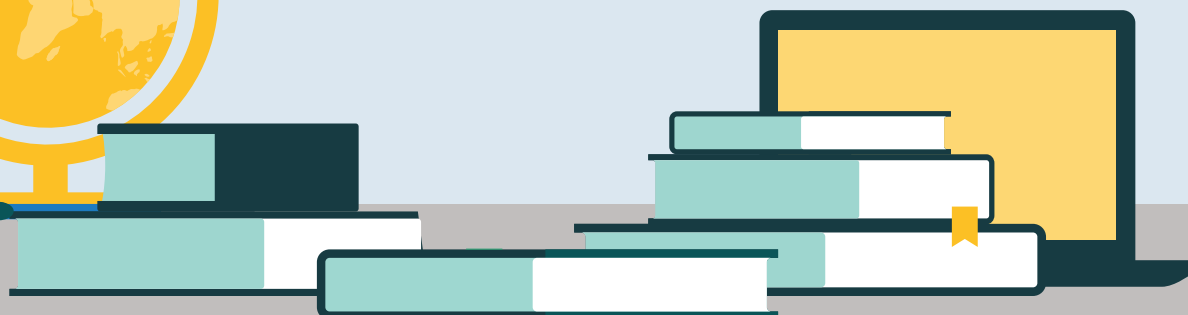
01 PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE

POINT SUR L'ACTUALITÉ CONJONCTURELLE PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE

Selon les chiffres préliminaires, le PIB de la zone euro a enregistré une légère contraction au T3 2023 (- 0,1 % t/t) après deux trimestres déjà de faible croissance. Les effets négatifs du resserrement monétaire devraient encore peser sur l'activité économique cet hiver. Hormis la possibilité d'une récession technique, de faible ampleur au second semestre 2023, l'activité devrait se stabiliser au premier trimestre 2024, avant une reprise plus franche à partir du printemps.

Celle-ci serait soutenue par une première baisse des taux directeurs par la BCE, attendue pour avril prochain. Le reflux de l'inflation se poursuivra mais la hausse des prix à la consommation resterait néanmoins supérieure à 2 % a/a en fin d'année prochaine, obligeant la politique monétaire à rester en territoire restrictif. Ce reflux apportera, avec le dynamisme des salaires et la résistance du marché du travail, un soutien non négligeable au pouvoir d'achat et à la consommation des ménages. La croissance devrait aussi être soutenue par le déboursement des fonds Next Generation EU et ses déploiements sur le terrain.

Source : Études économiques Bnpparibas – Ecoweek 6 décembre 2023



PANORAMA ÉCONOMIE MONDIALE



L'ACTUALITÉ MONDE

Selon les prévisions du FMI, la croissance mondiale va ralentir, passant de 3,5 % en 2022 à 3,0 % en 2023 puis 2,9 % en 2024, soit bien moins que la moyenne historique (2019 - 2000) de 3,8 %.

Dans les pays avancés, on attend un ralentissement, la croissance passant de 2,6 % en 2022 à 1,5 % en 2023, puis 1,4 % en 2024, alors que les effets du durcissement de la politique monétaire commencent à se faire sentir. Pour l'économie américaine, la croissance se maintient ; elle continue ainsi de repousser une récession toujours probable, mais dont l'ampleur devrait être limitée. Si la consommation des ménages a, pour l'heure, résisté au resserrement monétaire, l'effet cumulatif et retardé de celui-ci devrait finir par impulser une dynamique récessive. Les premiers effets sont déjà visibles sur le secteur de l'immobilier, tandis que le marché de l'emploi montre des signes de ralentissement.

Les pays émergents et les pays en développement devraient voir leur croissance reculer légèrement, de 4,1 % en 2022 à 4,0 % en 2023 et 2024. Les autorités chinoises ont multiplié les mesures de relance pendant l'été. Le léger redressement de la croissance économique récemment observé devrait se poursuivre. Cependant, l'action de la banque centrale et du gouvernement reste contrainte, prudente et mesurée, alors que les freins internes et externes pesant sur l'activité sont toujours puissants.

L'inflation mondiale devrait régulièrement reculer, de 8,7 % en 2022 à 6,9 % en 2023, puis à 5,8 % en 2024, en raison du resserrement de la politique monétaire facilité par une baisse des cours internationaux des produits de base.

L'ACTUALITÉ EUROPE

Les enquêtes auprès des entreprises de la zone euro (PMI, Commission européenne) ont continué de se détériorer cet été, même si un léger mieux a été observé en septembre pour les PMI. La hausse des taux directeurs de 25 points de base en septembre – à priori la dernière – amplifiera ce phénomène. La récession ne devrait pas toucher la zone euro en 2023, mais la croissance restera modérée à 0,5 %. Elle reposera essentiellement sur un acquis de croissance favorable en 2022. Après un premier semestre légèrement positif en 2024, l'activité stagnerait au second semestre. Des écarts de croissance importants sont à prévoir entre les pays membres.

Dans la foulée de la pandémie, l'activité des entreprises au sein de l'union monétaire a été d'abord essentiellement limitée par des contraintes d'offres (équipement, main-d'œuvre). Ces freins, qui se réduisent quelque peu, demeurent néanmoins importants, et s'y ajoute désormais un affaiblissement de la demande. Les signes de ralentissement de l'activité sont multiples.

Le resserrement du crédit devrait en plus limiter les marges de progression de l'investissement privé, malgré la montée en puissance prévue des investissements liés au programme Next Generation EU dont la plupart des fonds n'ont pas encore été alloués par l'UE.



L'ACTUALITÉ FRANCE

La croissance du PIB a surpris à la hausse au 2^{ème} trimestre 2023, atteignant + 0,5 %. Cette performance est due à l'augmentation des exportations de matériels de transport (automobile, aéronautique, naval) et de l'investissement des entreprises, + 0,5 %.

À contrario, la consommation et l'investissement des ménages se sont contractés, affectés par l'inflation encore élevée (même si elle ralentit) et les taux d'intérêt toujours en hausse.

Côté ménages, si les rémunérations n'ont pas encore comblé tout leur retard (+ 6,6 %) sur l'inflation, les revenus du capital (+ 20,8 %) et ceux de la redistribution ont permis un gain de pouvoir d'achat de + 2 %.

Pour les entreprises, au 2^{ème} trimestre 2023, le taux de marge des entreprises non financières a augmenté, à 33,2 % (32 % en moyenne sur 20 ans), reflétant la capacité de ces entreprises à transmettre la hausse des coûts aux prix de vente.

Cette divergence, constatée depuis début 2022, entre une partie de la demande qui tient (les entreprises) et une autre qui se replie (les ménages), a affaibli la croissance sans toutefois la faire disparaître. La dynamique favorable des entreprises a également permis la poursuite des créations d'emplois, lesquelles sont moins soutenues (21 000 créations nettes au 2^{ème} trimestre, contre près de 94 000 en moyenne au cours des quatre trimestres précédents).

L'érosion des facteurs positifs existants risque de peser, tant sur la croissance du PIB que sur celle de l'emploi au 2^{ème} semestre.

CROISSANCE PIB MONDIAL : PRÉVISIONS

	MONDE*	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2022	3,5	5,9	3,4	1,9	2,5
ESTIMATIONS 2023	3,0	2,2	0,5	- 0,3	0,7
PRÉVISIONS 2024	2,9	0,4	0,9	0,3	0,5

* Chiffres FMI - Perspectives de l'économie mondiale octobre 2023 - Pour les autres chiffres, BNP Paribas

02 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS

→ Focus Transport Routier de Marchandises, Bâtiment et Travaux Publics



TRM / CONJONCTURE

HISTORIQUE VOLUMES TRANSPORTÉS EN MD TONNE-KILOMÈTRE



Selon les données du Ministère de la Transition Écologique, l'activité de transport routier intérieur de marchandises des véhicules immatriculés en France a fortement accentué son repli au deuxième trimestre 2023 : - 6,4 % par rapport au trimestre précédent, après - 2,4 % (données révisées). Elle est estimée au deuxième trimestre 2023 à 39,9 milliards de tonnes-kilomètres après avoir atteint un pic à 43,6 milliards au quatrième trimestre 2022. La tendance observée pourrait résulter du recul de la demande, tout particulièrement en matière de produits agroalimentaires et de matériaux de construction.

Pour une visualisation plus large, les douze derniers mois sont comparables aux cinq dernières années avec 167 660 tonnes-kilomètres, hormis 2020, année de la crise du COVID-19.

Le transport routier intérieur de marchandises opéré pour compte d'autrui baisse de 5,9% au deuxième trimestre 2023, après - 3,6% au premier trimestre.

Les opérations de transport routier de marchandises menées pour compte propre chutent de 9,7 % après une hausse de 7,7 % au premier trimestre 2023. Elles représentent 12,2 % de l'activité du deuxième trimestre.

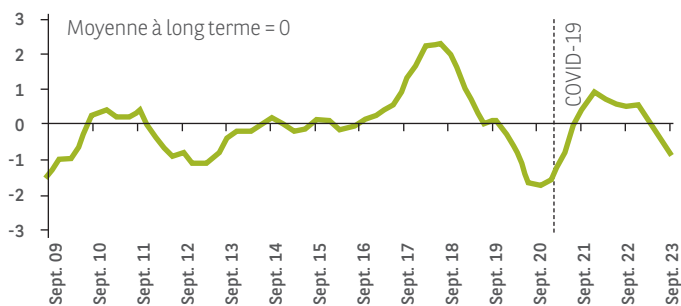
La FNTR confirme ce résultat dans son enquête de conjoncture et prolonge la situation de crise pour le TRM au moins jusqu'à la fin 2023. L'indicateur qui mesure l'activité au 3^{ème} trimestre se replie fortement, de même que l'indicateur qui mesure l'activité future. Les deux indicateurs sont passés nettement sous leur moyenne de long terme.

Pour ce qui concerne l'emploi, le nombre de conducteurs est en recul depuis début 2022 et les prévisions montrent que la situation ne devrait pas s'améliorer, alors que le recrutement reste très problématique.

Le moral des chefs d'entreprise revient presque à son niveau du 1^{er} semestre 2020, alors que la crise sanitaire plongeait l'économie dans une période d'incertitude totale. Il n'en est rien aujourd'hui, mais la situation est très morose.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ RÉCENTE*

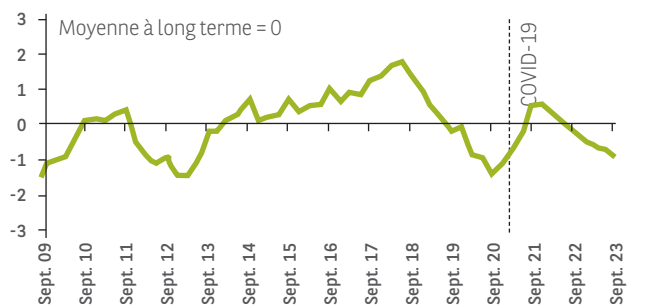
Soldes d'opinion en point d'écart-type corrigé des variations saisonnières



Question : comment a évolué l'activité de transport (chiffre d'affaires) de votre entreprise entre le 3^{ème} trimestre 2022 et le 3^{ème} trimestre 2023 ?

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ FUTURE*

Soldes d'opinion en point d'écart-type corrigé des variations saisonnières



Question : comment pourrait évoluer l'activité de transport (chiffre d'affaires) de votre entreprise entre le 4^{ème} trimestre 2022 et le 4^{ème} trimestre 2023 ?

PRÉVISIONS 2024 POUR LES COÛTS DU TRANSPORT SELON LE CNR

Avant d'aborder les hypothèses d'immatriculations de l'OVI présentées en fin de document, nous proposons de revenir sur les hypothèses construites par le CNR pour 2024 concernant les coûts de revient du TRM, publiées dans une étude dont nous présentons ci-dessous un résumé (l'étude complète est disponible sur le site www.cnr.fr).

La réapparition de l'inflation au-dessus de 3 % depuis deux ans contraint les entreprises à s'intéresser de plus près aux charges inhérentes à leur métier. Pour 2022-2023, l'étude donne des exemples d'évolutions de coûts observés pour certains postes :

- + 16,4 % pour le personnel de conduite ;
- + 15,3 % pour les coûts de structures ;
- + 13,4 % pour les charges d'entretien-réparation ;
- + 6,8 % pour les tarifs de péages.

L'étude note que pour la seule année 2023, l'inflation des coûts du TRM hors carburant atteint en moyenne + 6,3 %

Pour 2024, son hypothèse globale d'augmentation des coûts de revient des poids lourds du TRM devrait s'établir à + 6,8 %, bien au-dessus des prévisions générales d'inflation données par l'INSEE, soit 3,3 % en moyenne annuelle et 2,3 % en glissement annuel en fin d'année.

Le tableau présente les sept principaux postes de coûts avec les évolutions attendues et les hypothèses retenues par le CNR

POSTE	ÉVOLUTION PRÉVUE	RAISONS ET HYPOTHÈSES
COÛTS SALARIAUX DU PERSONNEL DE CONDUITE	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Longue distance : + 10,1 % ▶ Régional : + 9,7 % 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hypothèse d'augmentation du SMIC : + 3,1 % au minimum. ▶ Cotisations patronales non connues. ▶ Diminution des allègements « Fillon ». ▶ Fin de la prise en charge de la Formation Continue Obligatoire (FCO) pour les entreprises de plus de 50 salariés.
INDEMNITÉS DE DÉPLACEMENT	<ul style="list-style-type: none"> ▶ + 6,2 % 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dans le cadre des hausses salariales, les indemnités devraient suivre l'augmentation des salaires.
CHARGES DE STRUCTURES	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Longue distance : + 6,0 % ▶ Régional : + 6,2 % 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ L'augmentation des salaires des personnels sédentaires devrait suivre celle des conducteurs. ▶ Pas d'hypothèse d'évolution pour les dépenses d'énergies qui devraient cependant bouger.
DÉTENTION DE MATÉRIELS	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Longue distance et Régional EA (Ensemble Articulé) : + 2,9 % ▶ Régional Porteurs : + 3,0 % 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Le GSR2 européen (présence sur les véhicules d'éléments de sécurité générale), devrait contribuer à l'augmentation du coût d'achat des véhicules neufs, cependant moindre qu'en 2023. ▶ Les taux d'intérêt devraient progresser de + 2,6 %, ainsi que les assurances.
MAINTENANCE	<ul style="list-style-type: none"> ▶ + 5,2 % 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Augmentation prévue de + 2,6 % en l'absence d'informations sur l'évolution des coûts des matières premières.
INFRASTRUCTURES	<ul style="list-style-type: none"> ▶ + 3,1 % 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les prix des péages devraient être revalorisés au niveau de l'inflation. La taxe à l'essieu reste inchangée.

TRAVAUX PUBLICS

D'après les études de conjonctures de la FNTF, les tendances optimistes estivales se prolongent dans les Travaux Publics au mois d'octobre. Le rythme de production cumulée depuis le début de l'année se maintient à + 4,8 %, comparé à 2022. Parallèlement, la hausse des coûts de production du secteur décélère à + 2,2 % sur les neufs premiers mois de l'année 2023 (par rapport à 2022), malgré le rebond en septembre des prix des produits pétroliers.

Si les intempéries de novembre pourraient légèrement obscurcir l'activité du secteur sur la fin d'année, 2023 témoigne d'une croissance des TP (Travaux Publics) globalement plus vigoureuse que prévu, sous l'effet de la dynamique d'investissement des métropoles et de la décélération du rythme de hausse des coûts de production.

Alors que fin 2022 et début 2023 avaient été plutôt moroses, avec peu d'investissements de la part des collectivités publiques, le démarrage attendu s'est enfin produit. Les marchés conclus s'établissent ainsi en hausse de + 13,2 % sur les dix premiers mois de l'année, en lien avec la progression des dépenses des TP attendues à cette période du cycle électoral. Derrière cet élan global, de forts contrastes persistent toutefois entre la dynamique des intercommunalités, une reprise plus timorée des communes, et un recul de la commande des départements, selon l'analyse des appels d'offres publics.

L'autre bonne nouvelle est que le solde sur l'activité prévue auprès de la clientèle privée repasse au-dessus de sa moyenne de longue période.

Les entreprises souffrent cependant au niveau des effectifs. Les difficultés à recruter de la main-d'œuvre restent très présentes et donc les perspectives d'augmenter les effectifs diminuent.

Pour 2024, le secteur des Travaux Publics anticipe une activité stable dans son ensemble, mais contrastée par régions et par le type de clientèle.

Pour les collectivités locales, les prévisions peuvent rester optimistes. Le niveau de trésorerie, le dynamisme des dotations d'investissement et la situation favorable en matière d'endettement suggèrent une poursuite de l'effort d'investissement.

L'État, par l'intermédiaire de l'AFIT-F (l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), devrait augmenter sa contribution financière de 20 %, avec une nouvelle taxe sur les concessionnaires de transports (aéroports et autoroutes). Les efforts d'investissements porteront surtout vers le ferroviaire et les transports urbains au détriment de la route.

Les grands opérateurs continueront à être actifs. La montée en puissance de la liaison ferroviaire Lyon-Turin et du Canal Seine Nord Europe devrait tirer à la hausse l'activité des TP, notamment en fin d'année 2024. Concernant les opérateurs du domaine de l'énergie, que ce soit pour la distribution, le transport ou la production d'énergie, la tendance reste orientée à la hausse au regard de la dynamique des marchés des bornes électriques, du renforcement des réseaux pour Enedis, des raccordements en matière d'énergie renouvelable ou des interconnexions côté RTE.

Pour le secteur privé lié au domaine du bâtiment, la diffusion de la crise immobilière aux travaux des TP (VRD, petit terrassement, fondations) constituera le principal frein à la croissance du secteur en 2024.

CLIMAT DES AFFAIRES AU 3^{ÈME} TRIMESTRE 2023

Résultats de l'enquête trimestrielle d'opinion FNTF/INSEE sur le marché intérieur



Opinion sur l'activité passée

En octobre 2023 par rapport à juillet 2023. Soldes d'opinion CVS



Opinion sur l'activité future

En octobre 2023 par rapport à juillet 2023. Soldes d'opinion CVS



Opinion sur les carnets de commandes

En avril 2023 par rapport à juillet 2023. Soldes d'opinion CVS



Opinion sur les effectifs futurs

En octobre 2023 par rapport à juillet 2023. Soldes d'opinion CVS

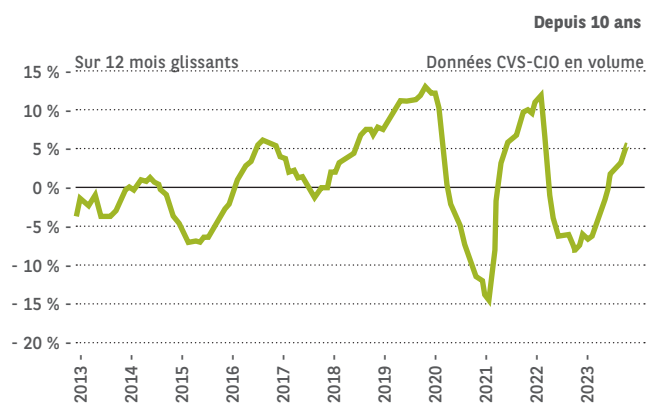


Opinion sur les délais de paiements

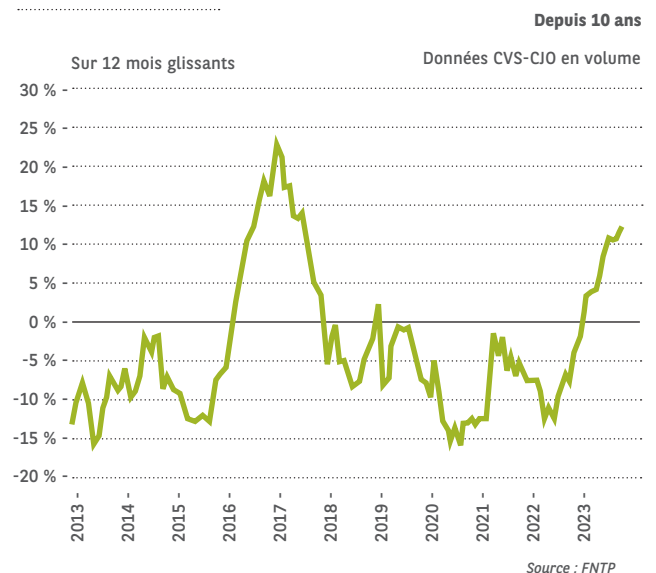
En octobre 2023 par rapport à juillet 2023. Soldes d'opinion CVS



TRAVAUX RÉALISÉS



MARCHÉS CONCLUS



BÂTIMENT – CONJONCTURE

Les ventes de logements neufs continuent de chuter, selon le titre principal de l'étude de conjoncture du Ministère de la Transition écologique parue en octobre dernier. (cf. graphique 1)

Au deuxième trimestre 2023, les mises en vente de logements neufs à destination des particuliers s'établissent à 21 100 logements. Elles continuent de chuter rapidement (-10,3% entre le premier trimestre et le deuxième trimestre 2023, après -13,3% entre le quatrième trimestre 2022 et le premier trimestre 2023).

Les ventes aux particuliers baissent pour le cinquième trimestre consécutif (-10,4%). Avec 17 900 réservations, elles sont inférieures de 39,8% au niveau atteint un an auparavant, et de 18,0% au niveau bas du premier confinement (deuxième trimestre 2020).

Les annulations de réservations concernent 23% des ventes, soit la part la plus élevée depuis le deuxième trimestre 2020, où elle s'élevait à 25%.

Au total, l'encours de logements neufs proposés à la vente progresse pour le cinquième trimestre consécutif (+ 3,0% par rapport au trimestre précédent) et atteint un très haut niveau de 127 000 logements à la fin du deuxième trimestre 2023, soit 13% de plus que sa moyenne 2018-2022 (cf. graphique 2). La baisse des ventes crée un stock de logements de plus en plus haut, et donc contribue à la baisse des prix à la vente.

En parallèle, la hausse du délai moyen d'écoulement des logements neufs se poursuit (+ 2,7 mois, après + 3,0 mois, en glissement trimestriel). Le délai est ainsi au plus haut, à 20 mois, soit le double de son niveau d'il y a un an. Il atteint même 26 mois pour les maisons.

Selon la CAPEB, les ventes de logements anciens sont également en diminution. En juillet 2023, le niveau des ventes était inférieur de 15% à celui de l'an dernier à la même date. L'accès au crédit s'étant conjointement aux contraintes budgétaires des ménages, les tensions sur les ventes se transmettent donc progressivement au marché de la location.

Cette situation n'est pas sans conséquences pour l'activité des entreprises artisanales du bâtiment.

L'activité en entretien-amélioration stagne ainsi de nouveau ce trimestre, tandis que le relatif dynamisme des travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements perd du terrain, à + 1,5% contre + 2% au deuxième trimestre 2023 (en glissement annuel).

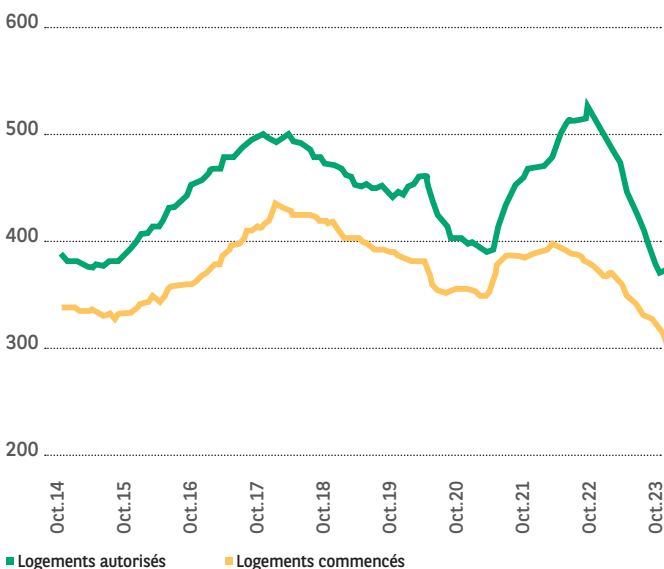
Outre des carnets de commande moins remplis (77 jours de travail à venir début octobre, soit 22 jours de moins qu'un an auparavant), les entreprises artisanales du bâtiment font également état d'un besoin croissant en trésorerie.

Le solde d'opinion sur la situation de la trésorerie est défavorable (-13 points), en raison de la baisse d'activité et de l'allongement des délais de paiement des clients.

Comme anticipé, la situation continue de se dégrader et confirme l'hypothèse d'un recul de l'activité des entreprises artisanales du bâtiment sur l'année 2023 et 2024. Cette dégradation risque de s'accroître sur le marché du neuf, en raison notamment des conditions de financement toujours moins favorables et des coûts de construction plus élevés.

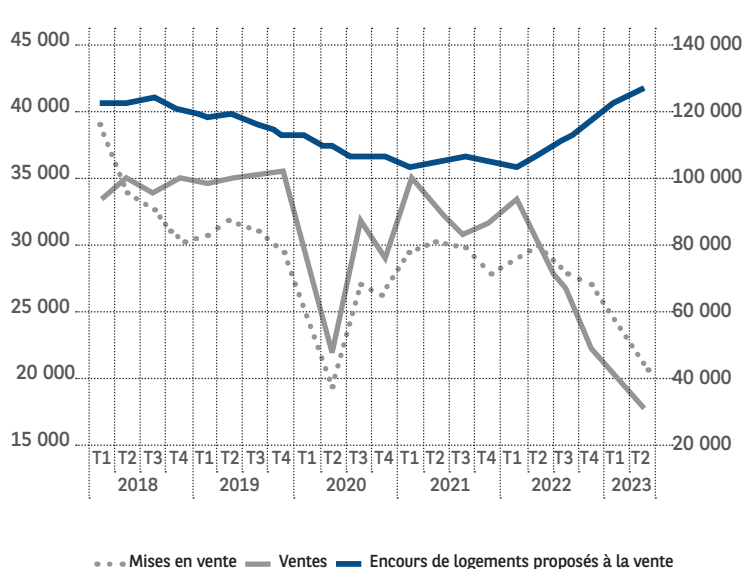
En ce qui concerne l'entretien-rénovation, les mesures gouvernementales relatives au maintien de la TVA à taux réduit de 10% sur les travaux de rénovation, le lancement du programme de rénovation du bâti scolaire (EduRénov), l'augmentation du budget consacré à MaPrimeRénov' et le lancement de MaPrimeAdapt' devraient permettre un maintien de l'activité; pour autant, cela suffira-t-il pour assurer le maintien de l'activité du secteur pour les trimestres à venir?

NOMBRE DE LOGEMENTS CUMULÉS SUR DOUZE MOIS
En milliers de logements, données brutes



Source : SDES, SIT@DEL2, ESTIMATIONS À FIN OCTOBRE 2023

COMMERCIALISATION DES LOGEMENTS NEUFS AUX PARTICULIERS
Nombre de logements CVS-CJO



Source : SDES, ECLIN

LA CONSTRUCTION VUE PAR LES CERC (OBSERVATOIRES RÉGIONAUX DE LA FILIÈRE)

LE BÂTIMENT

2023

PERSPECTIVES

- 25,4 %

en un an
DES MISES EN CHANTIER
(cumul trois mois
situation à fin octobre 2023)

57 900 lgts

- 40,0 %

en un an
**DES RÉSERVATIONS
(AUX PARTICULIERS)**
Au troisième trimestre 2023
(évolution sur un an)

13 967 lgts

- 41,0 %

en un an des crédits
nouveaux à l'habitat
DES MISES EN CHANTIER
(cumul trois mois
situation à fin octobre 2023)

34 MD €

LES TRAVAUX PUBLICS

2023

PERSPECTIVES

+ 5,9 %

en un an
DES TRAVAUX RÉALISÉS
(cumul trois mois
situation à fin octobre 2023
€ constants)

+ 6,8 %

en un an
DES TRAVAUX RÉALISÉS
(cumul trois mois
situation à fin octobre 2023
€ constants)

- 8 %

ACTIVITÉ RÉCENTE
Opinion des chefs
d'entreprise au troisième
trimestre 2023

- 15 %

PRÉVISION D'ACTIVITÉ
Opinion des chefs
d'entreprise pour le quatrième
trimestre 2023

- 21 %

CARNETS DE COMMANDE
Opinion des chefs d'entreprise
au troisième trimestre 2023

Évolution de l'activité
d'entretien-rénovation
par rapport au troisième
trimestre 2022

+ 3,0 %
en volume

+ 6,3 %
en valeur

L'ACTIVITÉ DES MATÉRIAUX

2023

- 4,8 %

en un an
PRODUCTION BPE
(cumul trois mois
situation à fin septembre 2023)

8 306 299 m3

- 4,4 %

en un an
PRODUCTION GRANULATS
(cumul trois mois
situation à fin octobre 2023)

69 503 kt

L'APPAREIL DE PRODUCTION

2023

- 3,3 %

en un an
**DES CRÉATIONS
D'ENTREPRISES**
(cumul trois mois
situation à fin octobre 2023)

22 243 créations

+ 29,9 %

en un an
**DES DÉFAILLANCES
D'ENTREPRISES**
au troisième trimestre 2023
(évolution sur un an)

2 427 défaillances

- 0,1 % =

en un an
DE L'EMPLOI SALARIÉ
au deuxième trimestre 2023
(évolution sur un an)

1 644 071 salariés

- 0,5 %

en un an
**DES INTÉRIMAIRES
CONSTRUCTION**
Moyenne trois mois
à fin septembre 2023

135 102 ETP

Sondage d'opinion : source ?????

03 PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS

→ Immatriculation et conjoncture de la carrosserie

EUROPE

Avec 348 694 immatriculations de véhicules de 3,5 tonnes et plus entre octobre 2022 et septembre 2023 (en glissement sur 12 mois), l'Europe des 27 fait un bond en avant très significatif de 14,7 % par rapport à l'année 2022 et de 40,8 % depuis 2020. Cela dépasse les enregistrements de 2019 (dernier pic pré-COVID). Il faut remonter à 2008 pour trouver un résultat aussi élevé.

Il s'agit pour la plupart des pays d'un retour à une situation plus conforme à leur niveau ancien, permettant de renouveler leur flotte, voire de la développer.

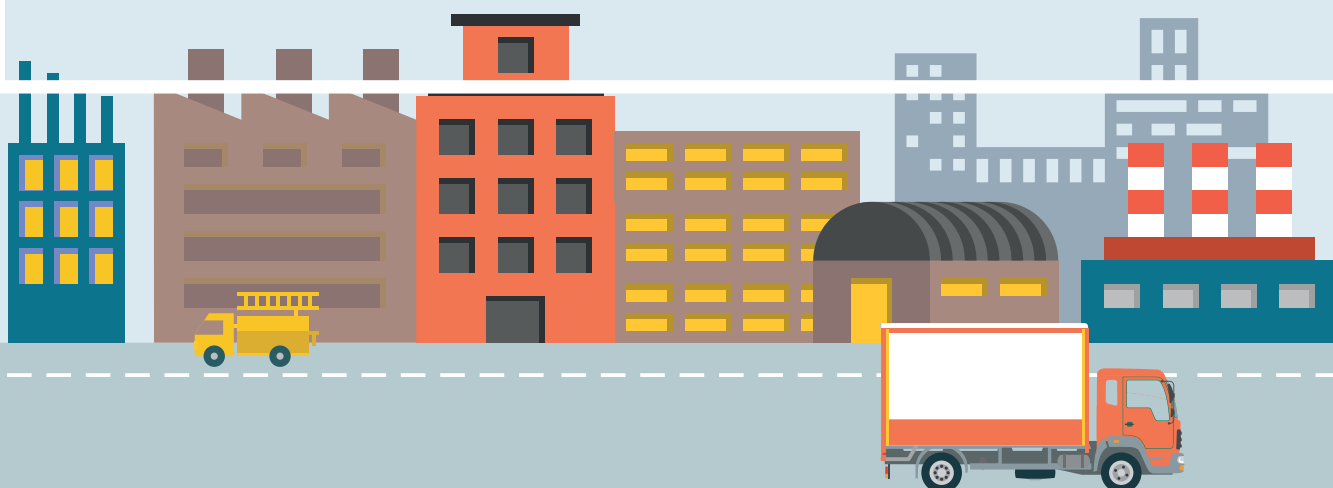
L'Allemagne se situe tout à fait dans ce schéma, avec un niveau d'immatriculations stable entre 2011 et 2019 à 91 500 enregistrements en moyenne par an, puis la crise sanitaire a entraîné une chute de la moyenne à 76 500 unités à l'année, un retour en 2023 à 94 091 immatriculations.

Pour l'Espagne, la reprise est plus étalée dans le temps. Après l'effondrement de 2008-09 passant

en deux ans de 46 822 immatriculations à 12 134, la situation se rétablit lentement. Entre 2016 et 2019, les enregistrements ont formé un plateau autour de 24 000 immatriculations à l'année, puis la crise sanitaire est passée, les faisant retomber à 19 200. Ces dernières années, la progression est constante, avec jusqu'à 27 362 immatriculations en 2023, en hausse de 16,8 %.

L'Italie reprend également des couleurs avec un résultat record depuis 2008 à 28 521 immatriculations. Le profil historique ressemble à celui de l'Espagne avec un plateau entre 2016 et 2019, puis le recul dû à la crise du COVID et une progression assez linéaire ensuite.

Les pays de l'Est continuent leur progression quasi linéaire depuis une quinzaine d'années. Avec 86 374 immatriculations, ils progressent moins que l'Allemagne cette année et repassent derrière en nombre d'immatriculations. La progression depuis la crise sanitaire est cependant impressionnante, avec +83,1 % d'augmentation entre 2020 et 2023.



IMMATRICULATIONS EUROPE - FRANCE

?????? CHAPEAU ? PAS CHAPEAU ? OU PAS

IMMATRICULATIONS FRANCE

VI supérieurs à 3,5t (hors cars et bus)	Janvier - octobre 2023		2023 glissant à octobre		Moyenne à 5 ans	
	Immat.	Var. % 2023 / 2022	Immat.	Var. % 2023 / 2022	Immat.	Var. % 23/18-22
Allemagne	75 241	+ 31,1 %	94 091	+ 22,9 %	84 560	+ 11,3 %
Espagne	20 287	+ 24,0 %	27 362	+ 21,7 %	22 457	+ 21,8 %
France	38 299	+ 15,6 %	49 751	+ 11,2 %	48 800	+ 1,9 %
Italie	21 951	+ 16,0 %	28 521	+ 13,8 %	23 944	+ 19,1 %
Royaume-Uni	39 490	+ 25,6 %	51 463	+ 18,5 %	47 806	+ 7,6 %
Europe du Nord	17 782	+ 9,7 %	23 270	+ 21,0 %	20 979	+ 10,9 %
Benelux	22 676	+17,7 %	28 516	+ 27,7 %	23 779	+ 19,9 %
UE 15 + CH, IS et N	214 023	+ 25,6 %	273 559	+ 20,3 %	242 962	+ 12,6 %
Europe de l'Est	63 521	+ 11,4 %	86 374	+ 10,3 %	68 054	+ 26,9 %
dont Pologne	26 574	+ 10,6 %	37 500	+ 9,7 %	29 300	+ 28,0 %
Europe (27) + EFTA + G.B.	317 034	+ 22,5 %	411 396	+ 17,9 %	358 822	+ 14,7 %

Source CCFA

11,2 %
La France reste
en deça des taux
de croissance
du reste de l'Europe

France

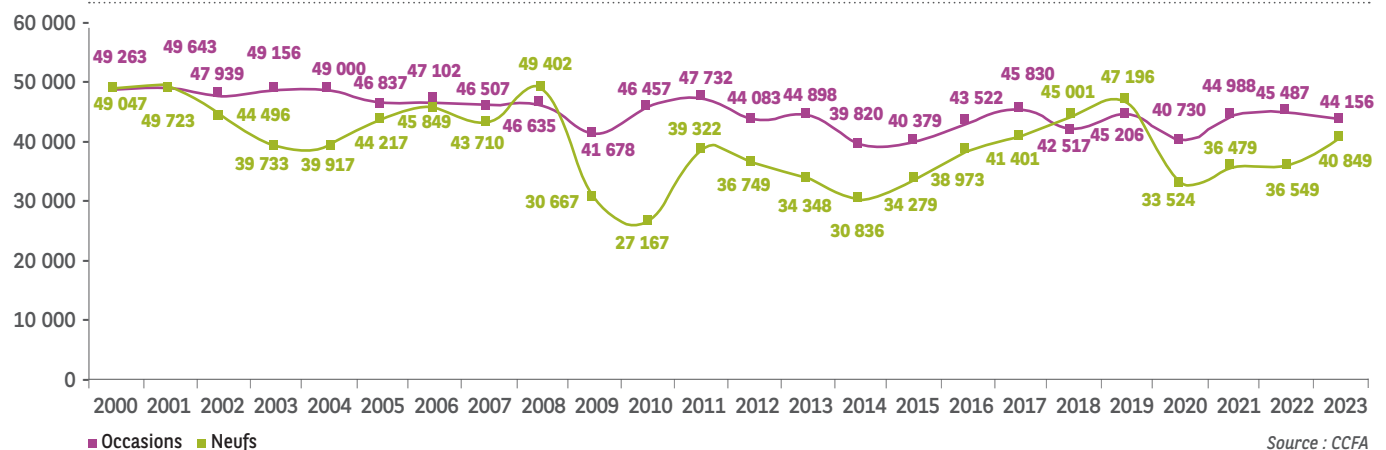
En glissement 12 mois à novembre 2023, la France a immatriculé 48 733 véhicules de 5 tonnes et +, en hausse de 10,7 % par rapport à 2022. Si l'on remonte un peu dans le temps, il s'agit du 4ème score depuis les 15 dernières années bien au-dessus de la moyenne sur cette période, qui se situe à 44 577. Après la crise sanitaire, les pénuries de composants électroniques avaient limité les livraisons de matériels. Les commandes peinaient à être honorées, ce qui ne semble plus être le cas.

Sur l'année, les huit premiers mois ont été particulièrement intenses avec un cumul mensuel à août supérieur de 21,8 % à celui de 2022. Septembre et octobre ont ralenti le rythme, avec 26,9 % d'immatriculations en moins. Les tracteurs sont en progression depuis 2020.

Seules 20 860 unités avaient pu être immatriculées cette année-là et depuis les hausses annuelles sont d'environ 10 %, comme cette année où elles s'établissent à 10,7 % avec 28 081 immatriculations de tracteurs neufs. Il s'agit du 3ème meilleur résultat depuis 2008, juste derrière 2019 et 2020.

Les porteurs, qui avaient souffert en 2022, reviennent sur le résultat de 2020-21 avec 20 652 immatriculations. Après avoir perdu 13,1 %, la hausse cette année est de 11,1 %. Ce résultat est très proche de la moyenne à dix ans de 20 498 unités par an. Là encore, c'est le début de l'année qui a permis de creuser l'écart sur l'année précédente, puisque la hausse constatée sur le cumul des immatriculations à août présentait un écart de 24,6 %. Septembre et octobre ont été plutôt moroses.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS (POIDS LOURDS) NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE) À 10 MOIS



CARROSSERIE : CONJONCTURE

CHAPO ???

MARCHÉ VI PORTEURS

Globalement, les porteurs carrossés ont progressé de 9,5 % en cumul à novembre par rapport à 2022, avec 18 617 immatriculations. Ce bon résultat arrive après une année 2022 particulièrement morose. On peine encore à atteindre le niveau de 2020-21, légèrement au-dessus de la moyenne à quinze ans qui est de 18 284 unités. Décembre sera déterminant pour savoir si le cru 2023 sera bon ou pas.

Les bons chiffres constatés globalement sont plutôt contrastés selon les segments de véhicules.

Les bennes et véhicules BTP souffrent de difficultés sur le marché du bâtiment, en nette récession. Avec 6 485 immatriculations, le segment se retrouve sous les niveaux d'immatriculations de 2017 à 2022. C'est 24,5 % d'immatriculations en moins par rapport à 2019 !

Les fourgons frôlent les 3 000 immatriculations avec 2 923 unités en très forte progression, + 37,0 % par rapport à 2022. Il faut remonter à 2019 pour avoir un score supérieur et dépasser la moyenne sur les quinze dernières années de 2 890 immatriculations. Ce segment de marché est habitué à de fortes variations entre années, souvent à deux chiffres.

Les plateaux restent un peu en retrait de la période 2016-2021. En baisse en 2022, ils ont un peu progressé, de 4,9 % à 2 267 immatriculations, remontant quand même au-dessus de la moyenne à quinze ans de 2 231 unités.

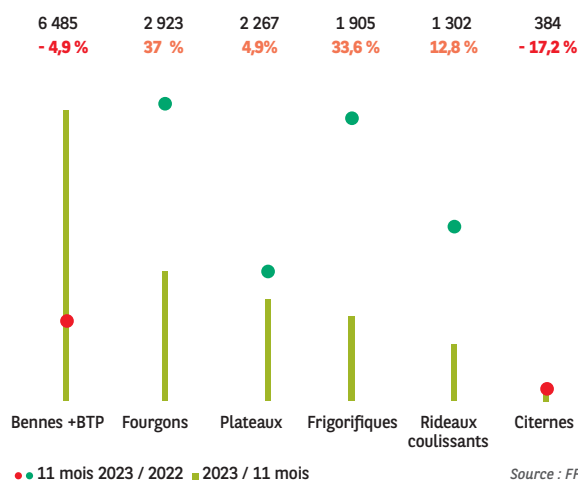
Les frigos sont enfin repartis à la hausse, de 33,6 % à 1 905 immatriculations. Leurs ventes reculaient depuis quatre ans à un rythme inquiétant de 15,3 % en moyenne par an. Ils étaient passés de 2 789 en 2018 à 1 426 en 2022. Ils s'établissent cette année au niveau de leur moyenne à quinze ans (1 989).

Les rideaux coulissants ont gagné 12,8 % à 1 302 immatriculations après trois années moroses. Le recul principal s'est produit en 2020 avec -19 %, et les années suivantes avaient continué sur un recul plus léger : -5,9 % puis -1,2 %. La remontée cette année permet de revenir à la moyenne sur quinze ans, qui s'établit à 1 289.

Les immatriculations de citernes sont en net recul, à -17,2 % sur un an, pour un nombre d'immatriculations de 384. Il s'agit du plus petit nombre d'immatriculations au XXIème siècle, le dernier record datant de ... 2022 avec 464 unités. En 2001, la meilleure année pour les citernes, il s'immatriculait 1 314 véhicules, soit plus du triple qu'en 2023.

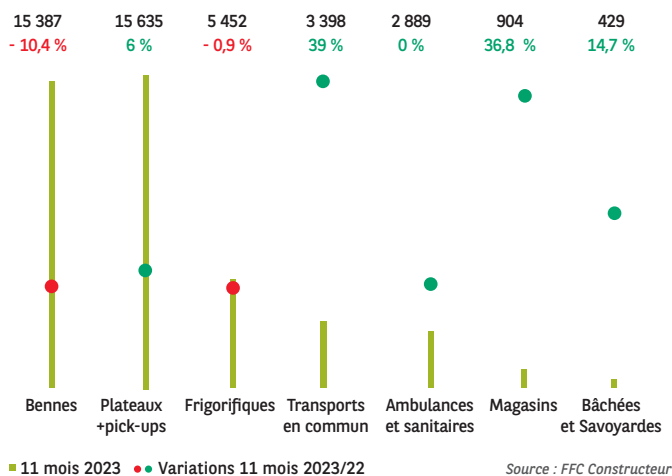
33,6 %
Les immatriculations de frigos reprennent après 4 ans de baisse de 15%/an

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



MARCHÉ DU VUL

Les VUL carrossés ont progressé de 2,0 % à 45 479 immatriculations sur onze mois par rapport à 2022. Sur un marché où les variations sont très importantes ces dernières années, il s'agit d'une stagnation. On reste un peu au-dessus de la moyenne à quinze ans qui se situe à 43 981.

Les bennes VUL sont en recul, comme pour les VI, en raison d'un marché du bâtiment en difficulté. Avec 15 387 immatriculations sur onze mois, le nombre d'immatriculations recule de 10,4 % par rapport à 2022, et de 33 % depuis 2021. On reste cependant au-dessus de la moyenne à quinze ans qui est à 14 817 unités. Les immatriculations avaient fortement augmenté entre 2018 et 2021, et malgré la baisse depuis deux ans, elles restent encore au-dessus de celles des années précédentes.

Les plateaux et pick-ups augmentent un peu, de 6 % par rapport à 2022 avec 15 635 immatriculations. Mis à part les années 2016 à 2021 qui avaient été très prolifiques (21 114 immatriculations en moyenne même avec la crise sanitaire), le niveau de 2023 est tout à fait comparable aux années précédentes.

Les frigorifiques, qui arrivent après les plateaux en nombre d'immatriculations, stagnent avec une variation de -0,9 % à 5 452 unités. Ils se situent dans la moyenne des quinze dernières années, puisqu'elle est de 5 341 immatriculations. Le marché, malgré des variations importantes ces dernières années, reste stable sur le long terme.

Les transports en commun sont en progression malgré une année 2022 en forte régression. Avec 39,0 % d'augmentation, les immatriculations ont rattrapé celles de 2021 et s'établissent à 3 398 unités. Sur le long terme, le marché s'est développé entre 2014 et 2015 puis s'est maintenu au-dessus des 2 400 immatriculations sur onze mois, même en 2022.

Les immatriculations d'ambulances et sanitaires s'élèvent à 2 889 unités sur les onze derniers mois, soit une immatriculation en plus qu'en 2022. Le résultat reste assez élevé lorsque l'on considère la moyenne sur quinze ans, puisqu'elle se situe à 2 417 immatriculations.

Le nombre de magasins immatriculés a bien progressé, 36,8 % pour 904 véhicules par rapport à 2022, et nettement au-dessus de la moyenne sur quinze ans à 679. Les bâchées et savoyardes se maintiennent à 429 immatriculations, alors que la moyenne à quinze ans est de 427 unités.

MARCHÉ DE LA REMORQUE ET SEMI-REMORQUE

Le marché global de la remorque et semi-remorque est resté stable ces quatre dernières années, en léger recul cette année de 5,6 % à 20 200 immatriculations pour les onze premiers mois, alors qu'il se situait entre 21 000 et 22 000 les trois années précédentes. Sur le plus long terme, il reste au-dessus de la moyenne sur quinze ans, qui se situe à 19 866 unités.

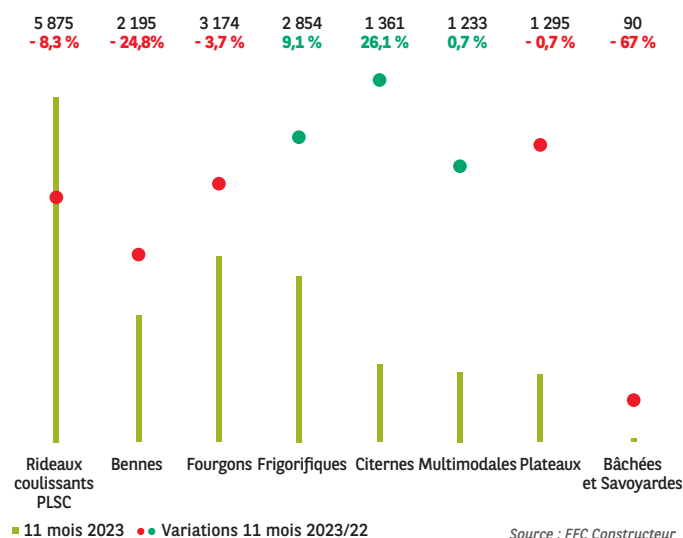
Les rideaux coulissants, qui représentent le plus gros segment des remorques et semi-remorques, sont en retrait par rapport à 2022 avec 5 875 immatriculations pour un recul de 8,3 %. Ce marché évolue de façon similaire à celui des tracteurs, il avait fortement progressé jusqu'à la crise sanitaire à 7 457 unités avant un repli conséquent en 2020, 4 738 unités, puis avait repris peu à peu des couleurs jusqu'à l'année dernière avec 6 406 immatriculations.

Le marché des bennes est le principal segment qui participe à la baisse de l'ensemble des remorques et semi-remorques. Plombées par les problèmes du BTP, seules 2 194 immatriculations ont été enregistrées sur les onze derniers mois, soit un recul de 24,8 % par rapport à 2022, qui était déjà en recul de 22,0 % sur 2021. En 2018 et 2019, c'était plus de 4 600 unités qui étaient comptabilisées. La moyenne sur quinze ans est très au-dessus, avec 3 043 immatriculations.

Les fourgons sont en léger recul, de 3,7 %, avec 3 174 immatriculations sur 2022. La barre des 3 000 immatriculations qui avait été franchie en 2015 ne l'a plus été, à part en 2016, avec même une pointe à 3 999 en 2019. Pour les frigorifiques, on note une reprise de 9,1 % à 2 854 immatriculations après deux années passées au niveau de la moyenne historique à 2 651 immatriculations. Cela est cependant insuffisant pour repasser la barre des 3 000 unités qui était devenue la norme entre 2016 et 2020.

Les remorques et semi-remorques multimodales se portent bien. En hausse de 26,1 % par rapport à 2022, elles ont enregistré 1 361 véhicules de ce type. Elles se rapprochent de leur meilleur score de 2019, qui était de 1 503 immatriculations. Les plateaux et les citernes sont restés stables, avec respectivement 1 233 et 1 195 immatriculations, au-dessus de leur moyenne longue durée.

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES





GSR2 ET VECTO TRAILER : 2024, ANNÉE DE MULTIPLES CHALLENGES POUR LA CARROSSERIE CONSTRUCTION

L'entrée en vigueur de mesures phares du Règlement de Sécurité Général UE 2019/2144 (GSR2, second volet du Global Security Regulation) et celles relatives à la réduction des émissions de CO₂, encadrant certaines typologies de véhicules augurent de défis importants pour les carrossiers constructeurs. Décryptage des enjeux par la FFC CONSTRUCTEURS.

L'objectif du GSR 2 est de mettre en place de nouvelles exigences dans la conception des véhicules afin d'améliorer leur sécurité en généralisant notamment des technologies existantes pour les véhicules particuliers à toutes les catégories.

Plusieurs prescriptions techniques sont ainsi renforcées parmi les nombreuses thématiques, notamment :

- ◆ les systèmes de retenue des occupants, les essais de collision, l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sécurité électrique des circuits à haute tension ;
- ◆ la protection des usagers vulnérables de la route ;
- ◆ le freinage, les pneumatiques et la direction des véhicules ;
- ◆ les instruments de bord, l'éclairage et la protection contre une utilisation non autorisée des véhicules, y compris les cyberattaques ;
- ◆ le comportement du conducteur et des systèmes avec l'arrivée des véhicules autonomes...

Une grande partie de ces évolutions concerne les constructeurs de véhicules de base avec l'intégration de ces dispositifs au sein des châssis-cabines, mais aussi les constructeurs de remorques et semi-remorques. L'impact du GR2 est sensible pour les carrossiers constructeurs qui doivent maintenir les fonctionnalités requises et adapter les carrossages afin de ne pas altérer la sécurité des véhicules de base. Un défi d'ampleur pour les carrossiers constructeurs en particulier pour les éléments suivants :

- ◆ système de surveillance de la pression des pneumatiques étendu à tous les M, N, O3 et O4 ;
- ◆ détection en marche arrière (système de caméra ou de détection) pour tous les véhicules à moteur ;
- ◆ système d'information concernant les angles morts pour les véhicules lourds ;
- ◆ masses et dimensions ;
- ◆ protection des véhicules contre les cyberattaques ;
- ◆ espace dédié à une seconde plaque d'immatriculation à l'arrière des remorques...

Les carrossiers constructeurs sont fortement impliqués dans la mise en œuvre de ces obligations, à travers les travaux menés par la FFC CONSTRUCTEURS depuis plusieurs mois dans le cadre de ses sections.

Ainsi les constructeurs de remorques et semi-remorques vont intégrer la remontée de la surveillance des pneumatiques au véhicule tracteur à destination du conducteur, tout en tenant compte de la disparité des tracteurs routiers. Les faces arrières des remorques et semi-remorques devront être repensées afin d'incorporer une double plaque d'immatriculation, dans une surface déjà fortement réglementée et contrainte par la présence de la signalisation lumineuse et passive, les barres anti-encastrement, les dispositifs d'at-lages ...

Pour les porteurs et les VUL, les détections environnantes sont de nouveaux domaines réglementés que les professionnels de la carrosserie construction devront intégrer dès la conception du véhicule.

Les métiers associés à l'électronique et l'informatique (cyberattaques) prennent de facto une dimension croissante. Afin d'aborder la prochaine échéance du GSR 2 en juillet 2024, la FFC CONSTRUCTEURS accompagne les carrossiers constructeurs afin de poursuivre leurs adaptations aux innovations, avec pour objectif d'être, plus que jamais, acteurs de l'amélioration de la sécurité des véhicules.

Concernant l'encadrement des émissions de CO₂ de remorques et semi-remorques (véhicules O3/O4), la FFC CONSTRUCTEURS, et ses homologues européens réunis au sein du CLCCR, tentent de porter des objectifs de réduction plus réalistes pour la période post-2030.

Le projet de règlement présenté par la Commission européenne le 14 février 2023 comprend des **objectifs de réduction des émissions de CO₂ à partir de 2030 de -15 % pour les semi-remorques et de -7,5 % pour les autres remorques.** Le Conseil de l'UE du 16 octobre 2023, dans son orientation générale, a proposé un objectif de réduction de -7,5 % pour les semi-remorques et toutes les autres remorques.

Le Parlement européen a suivi l'approche de la proposition de la Commission européenne avec un objectif de réduction allant jusqu'à -15 % selon le type de véhicule.

Les simulations via VECTO TRAILER indiquent un **niveau de réduction maximum d'environ 7,5 % pour les semi-remorques** et 5 % pour les remorques à timon et à essieu central. En raison des sanctions massives en cas de non-respect du projet de règlement, un niveau de réduction plus élevé franchirait une ligne rouge. Cette perspective n'est pas envisageable s'agissant de véhicules essentiels à la mobilité des marchandises.

Dans ce contexte, la FFC CONSTRUCTEURS et ses homologues européens poursuivent les actions de sensibilisation des pouvoirs publics des états européens aux conséquences de la mise en œuvre d'une telle mesure.

L'obligation d'évaluer les performances des nouveaux véhicules au regard de leur influence sur les émissions de CO₂, s'impose dès 2024 aux carrossiers constructeurs pour chaque remorque ou semi-remorque destinée à être immatriculée, vendue ou mise en service : **la remise d'un dossier d'information au client ainsi qu'un dossier d'enregistrement des valeurs obtenues par le constructeur sur l'outil VECTO TRAILER devient une double obligation.** À défaut, ces véhicules ne pourront plus être immatriculés à partir de juillet 2024.

La FFC CONSTRUCTEURS met en place dès janvier 2024 un service destiné à ses adhérents afin d'accompagner la mise en œuvre des calculs avec l'outil VECTO TRAILER pour les carrossiers constructeurs, renforçant ainsi son rôle d'acteur opérationnel et d'interlocuteur majeur de la profession face aux objectifs de réduction des émissions de CO₂.

Benoit DALY
Secrétaire Général - FFC CONSTRUCTEURS

04 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- Choisir la bonne énergie
- ZFE - mise à jour

C'EST INÉLUCTABLE, LES FUTURES FLOTTES DE POIDS LOURDS SERONT COMPOSITES EN TERMES D'ÉNERGIE.

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SE RÉVÈLE ÊTRE UNE VÉRITABLE TRANSFORMATION DE L'ENTREPRISE, QUI REQUIERT L'IMPLICATION DE TOUS

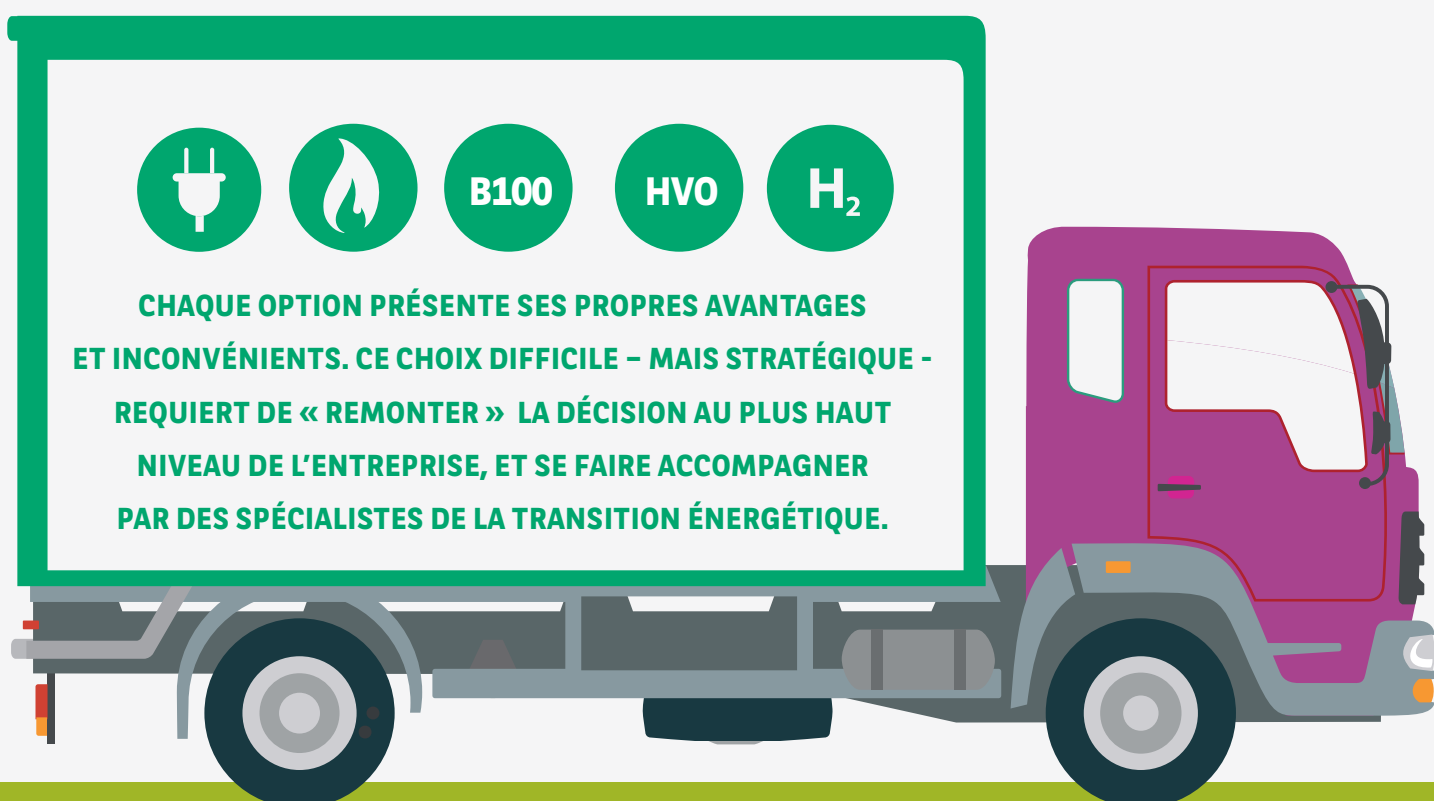
- ▶ La finance, pour analyser les coûts totaux de détention actuels et futurs ainsi que les différents modes de financement offerts (achat, crédit-bail, LLD...) pour les camions et la -ou les- solutions d'avitaillement (chargeurs, cuves...) et l'énergie
- ▶ Les opérations, qui devront investir dans un outillage nouveau, voire dans des bâtiments (la surface au sol requise pour réparer un camion électrique étant normée) et dimensionner la capacité de recharge
- ▶ La logistique, qui devra prendre en compte l'impact des ZFE, les temps de recharge sur la disponibilité des matériels, ou étudier de nouveaux volumes de camions pour préserver les rotations
- ▶ Les ressources humaines, qui devront former les ateliers intégrés et les chauffeurs sur de nouvelles compétences
- ▶ Les services généraux / le juridique, pour acheter les nouvelles énergies (et gérer le possible accroissement de puissance sur site), et négocier avec les éventuels propriétaires bailleurs l'installation de bornes de recharge

LE CHOIX DE L'ÉNERGIE POUR UNE FLOTTE DE POIDS LOURDS DOIT TENIR COMPTE DE PLUSIEURS FACTEURS :

Nécessité d'accès aux ZFE, maîtrise du « scope 3 », engagement RSE de réduction d'émissions de CO₂ de la flotte, loi LOM, autant de raisons pour envisager les alternatives au diesel.

LES FACTEURS À PRENDRE EN COMPTE

- 01** ▶ Les besoins opérationnels de l'entreprise : l'autonomie des véhicules, la capacité de charge, la distance parcourue, etc.
- 02** ▶ Les coûts totaux de détention des matériels
- 03** ▶ Les infrastructures de recharge ou de distribution du carburant
- 04** ▶ Les réglementations en vigueur
- 05** ▶ Le niveau d'engagement RSE





FORCES

- ▶ Technologie mature et bien établie
- ▶ Infrastructure largement disponible

- ▶ Coûts d'exploitation relativement faibles et connus

- ▶ Zéro émission, réduisant la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre
- ▶ Silencieux, minimise la pollution sonore et augmente le confort du chauffeur
- ▶ Possibilité de faire fonctionner les camions à partir de sources d'énergie renouvelables

- ▶ Aucun carburant liquide à fuir ou à renverser
- ▶ Retrofit possible (principalement sur VUL à forte diffusion)
- ▶ Crit'Air "vert"
- ▶ Éligible au bonus écologique (VUL), suramortissement, prime à la conversion

- ▶ Zéro émission à l'échappement, réduisant la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre
- ▶ Densité énergétique élevée, comparable au diesel
- ▶ Fonctionnement silencieux, minimisant la pollution sonore

- ▶ Possibilité d'utiliser des sources d'énergie renouvelables pour produire de l'hydrogène
- ▶ Éligible au bonus écologique (VUL), suramortissement, prime à la conversion
- ▶ Crit'Air "vert"
- ▶ Retrofit possible

- ▶ Une approche pragmatique de la décarbonation
- ▶ Carburant plus propre, baisses de 80 % des émissions de CO₂ vs diesel
- ▶ Une pollution locale réduite (- 85 % de particules fines et - 90 % de NO₂)
- ▶ 330 stations publiques d'avitaillement dont 100 stations GNL (18 stations GNL seul + 82 stations GNL + GNC)

- ▶ Crit'Air 1
- ▶ Possibilité de retrofit BioGNV
- ▶ TCO compétitif, notamment grâce à la TIRUERT (BioGNV) et au coût des matériels
- ▶ Éligible au suramortissement fiscal
- ▶ Technologie mature et bien établie
- ▶ Retrofit possible

- ▶ Crit'Air 1 !
- ▶ Réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre par rapport au diesel

- ▶ Éligible au suramortissement fiscal si exclusif et non réversible
- ▶ Possibilité d'utilisation de matières premières variées

- ▶ Réduction des émissions

- ▶ Carburant renouvelable

ÉNERGIES DISPONIBLES

DIESEL

ÉLECTRICITÉ

HYDROGÈNE

GAZ NATUREL COMPRIMÉ (GNC)

B100

HVO

ÉNERGIES
DISPONIBLES

FAIBLESSES

DIESEL

- ▶ Émissions élevées de polluants et de gaz à effet de serre
- ▶ Incapacité à terme à entrer dans les ZFE

ÉLECTRICITÉ

- ▶ Portée limitée par rapport aux camions diesel
- ▶ Temps de charge longs pour les camions électriques
- ▶ Coûts initiaux élevés pour l'achat et l'installation d'infrastructures de recharge
- ▶ Entretien nécessitant des compétences spécifiques (haute tension)

HYDROGÈNE

- ▶ Technologie de stade précoce avec disponibilité commerciale limitée
- ▶ Coût élevé de la production d'hydrogène et des composants de la pile à combustible
- ▶ Faible maillage d'infrastructure d'avitaillement
- ▶ Entretien nécessitant des compétences spécifiques

GAZ NATUREL
COMPRIMÉ (GNC)

- ▶ Infrastructure encore en développement, avec moins de stations-service que pour le diesel
- ▶ Volatilité des coûts liée au marché international du gaz (fossile) mais amorti grâce à la TIRUERT (bioGNV)
- ▶ Nécessite un ravitaillement plus fréquent que le diesel

B100

- ▶ Coût légèrement plus élevé que le diesel
- ▶ Pas d'infrastructures de ravitaillement publiques

HVO

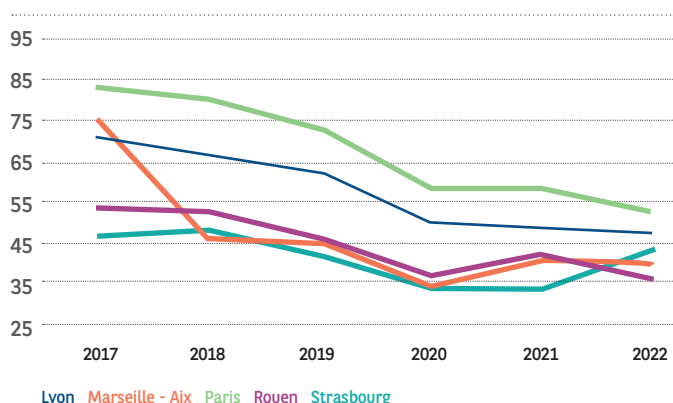
- ▶ Coût légèrement plus élevé
- ▶ Infrastructure limitée

ZFE - MISE A JOUR

Il faut revenir à l'objectif premier assigné aux ZFE, pour bien comprendre leur nouvelle « segmentation » : préserver localement la qualité de l'air dans les grandes agglomérations avec comme mesure réglementaire, la concentration en dioxydes d'azote en $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

La valeur limite réglementaire étant fixée à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur recommandée par l'OMS à $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, étant entendu qu'un dépassement (ou respect) des normes de qualité de l'air est considéré comme régulier dès lors qu'il est observé au moins trois fois sur les cinq dernières années.

CONCENTRATIONS EN DIOXYDES D'AZOTE
DANS LES TERRITOIRES ZFE EFFECTIFS



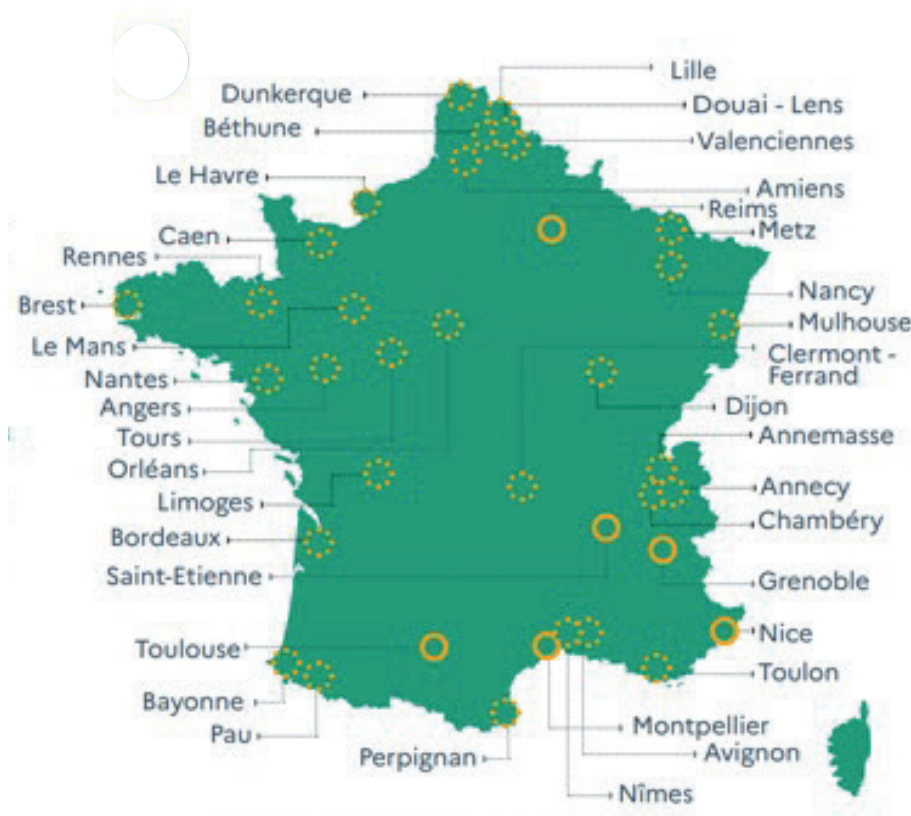
Paris, Lyon, Rouen, Strasbourg et Aix-Marseille sont les agglomérations de plus de 150 000 habitants qui dépassent, de manière régulière, les seuils réglementaires de qualité de l'air et sont donc considérées comme territoires ZFE effectifs. Ces agglomérations sont soumises à des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants, en fonction de leur vignette Crit'Air.

Les autres agglomérations de plus de 150 000 habitants, mais qui ne dépassent pas, ou dépassent de manière moins régulière, les seuils réglementaires de qualité de l'air constituent des territoires de vigilance.

Ces agglomérations sont soumises à des mesures moins contraignantes que les territoires ZFE effectifs, notamment des campagnes de sensibilisation et des aides à l'achat de véhicules propres.

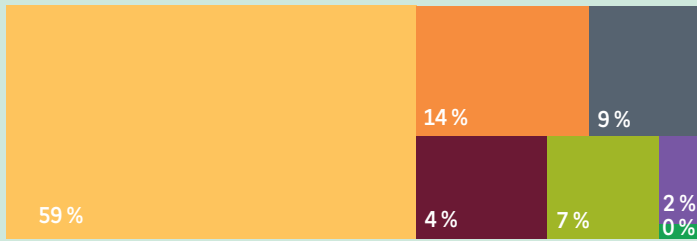
TERRITOIRES DE VIGILANCE
AU PLUS TARD AU 1^{ER} JANVIER 2025
(37 AGGLOMÉRATIONS)

- Existants
- À venir



LES CALENDRIERS DES CINQ TERRITOIRES ZFE EFFECTIFS

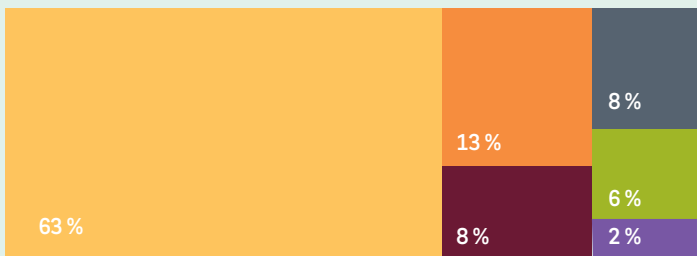
LYON



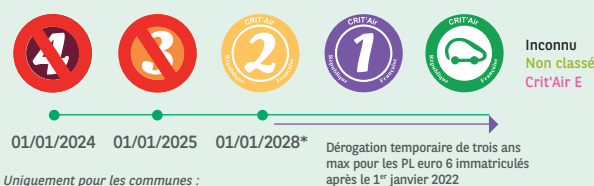
Véhicules frigorifiques (F, Bétonnières, CAM BÉTON), Camions - camionnettes citerne - eau, Camions camionnettes citerne eau GTD)



STARSBOURG

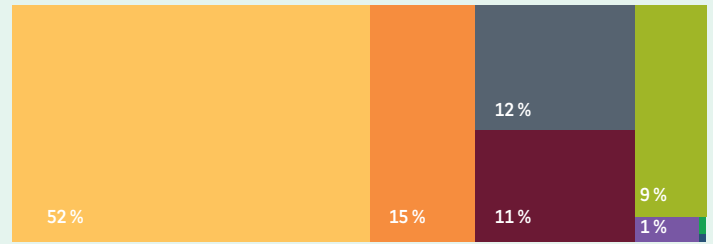


Véhicules d'approvisionnement des marchés des différentes communes situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg munis d'une carte permettant l'exercice d'une activité commerciale ou artisanale ambulante en cours de validité. • Véhicules affectés à la distribution des denrées alimentaires en circuit court



* Uniquement pour les communes : Strasbourg, Shiltigheim, Oswald, Holtzheim

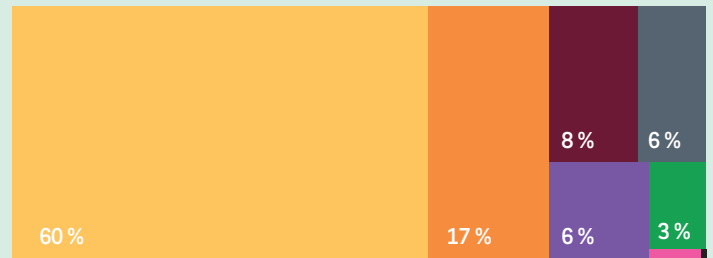
AIX MARSEILLE PROVENCE



Véhicules citernes, Véhicules frigorifiques à durée d'amortissement longue ou véhicules/engins de chantier à haute technicité ou hors gabarit



MÉTROPOLE GRAND PARIS



Véhicules frigorifiques, Véhicules citernes, véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestations de voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel



MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE



Projet de pass ZFE-m 24h pour 2024. Ouvert à tous, disponible 24 jours maximum par année civile et gratuit, il permettrait de circuler et stationner dans la ZFE-m quel que soit le certificat de qualité de l'air du véhicule utilisé.



05 DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS

LES DÉLAIS DE LIVRAISON EN BAISSÉ SENSIBLE COMME LES CARNETS DE COMMANDES

La normalisation relative des délais de livraison par les constructeurs (divisés par deux en six mois, passant de 289 à 150 jours) résulte d'une part d'une augmentation du nombre de véhicules fournis par certains constructeurs, et d'autre part d'une baisse conséquente des commandes.

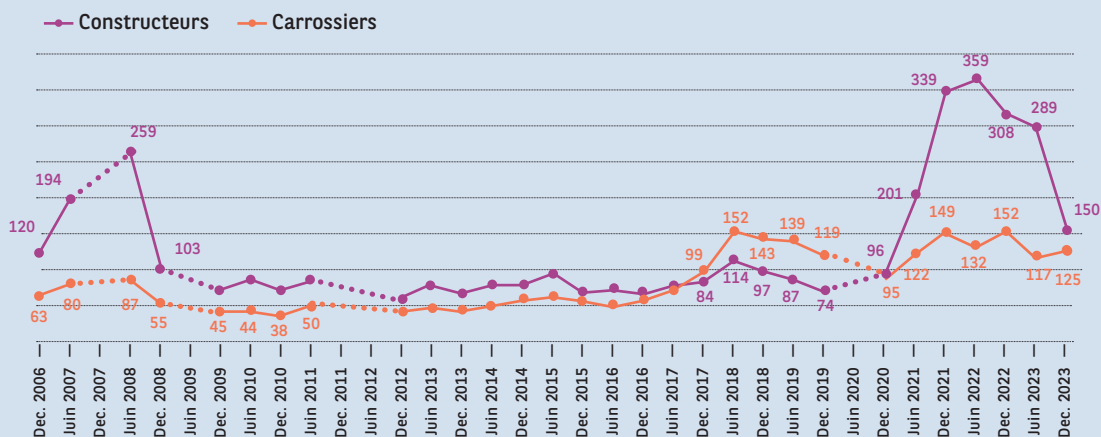
La fin des pénuries de matières premières et de composants électroniques a permis aux constructeurs de fournir les véhicules plus rapidement, on le voit dans toute l'Europe avec une hausse très sensible des immatriculations depuis deux ans.

D'un autre côté, les mauvais résultats du Transport et les perspectives plutôt pessimistes du secteur semblent ralentir les intentions d'investissement des entreprises du Transport.

Sans surprise, les concessionnaires que nous avons interrogés ont bien perçu le recul des délais de livraison des véhicules neufs. Pour 61 %, ils reculent même sous les 100 jours, alors que les autres restent au-dessus.

Pour les délais de livraison des carrossiers, les délais ont assez peu évolué. Ils restent dans la fourchette que l'on constate depuis 2018 (onze vagues d'enquêtes), variant entre 100 et 150 jours. Ils s'établissent à 125 actuellement. La moitié des concessionnaires interrogés les constatent en hausse, alors qu'un quart les voient stables, et le dernier quart en baisse.

DÉLAIS DE LIVRAISON MESURÉS DANS L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CONCESSIONNAIRES VI





La parole à...

LE NIVEAU D'ACTIVITÉ 2023 A ÉTÉ MEILLEUR QU'ATTENDU

Tant en vente de véhicules qu'en après-vente, l'activité 2023 a été meilleure que ce que nous pouvions craindre au premier semestre, alors que nous étions pris en étau entre inflation, pénurie de pièces et hausse importante des coûts des énergies.

UNE ANNÉE 2024 QUI S'ANNONCE (PLUS/TRÈS) DIFFICILE

La baisse des prises de commandes, la forte remontée des taux d'intérêts et la baisse d'activité chez une part importante de nos clients nous préoccupe beaucoup. Ajoutons à cela un marché VUL compliqué, du fait des nouvelles règles du bonus et une reprise des défaillances d'entreprise assez forte ; nous avons déjà quelques sujets d'inquiétude avant d'aborder le virage compliqué de l'été, avec les élections Européennes puis les Jeux Olympiques.

UNE TROP LENTE ÉLECTRIFICATION DU PARC VI

Nous savons que nous allons être mis à mal sur les fondamentaux de notre métier. Ceci arrive au moment où l'Europe, à travers des normes Euro 7 et Vecto, nous impose une transition brutale vers un modèle « tout électrique ». Même si nous avons encore une quinzaine d'années pour arriver à cet objectif (trop) ambitieux de 90 % de véhicules « propres » en 2040, nous pouvons tous constater que nous nous éloignons déjà considérablement de la trajectoire initialement prévue. La plupart des réparateurs et des distributeurs investissent actuellement des sommes importantes pour la mise aux normes de leurs sites, la formation de leurs équipes et l'installation de bornes de recharge. Pourtant, nous constatons tous que si les ventes ne décollent pas (et nous sommes loin du compte), nous n'aurons pas de retour sur investissement suffisant.

En effet, en dehors des lauréats des différents appels à projet, et abstraction faite des marchés de la collecte des déchets et des bus urbains (indirectement financés par l'état), personne n'investit dans l'électrique. Hors aide, le prix de ces véhicules et les contraintes qui y sont liées sont dissuasifs.

DES AIDES PUBLIQUES TOUT AUSSI PERFECTIBLES QU'INDISPENSABLES

Pourtant, certains pays sont parvenus à mettre en place un cadre permettant le développement de ces nouveaux types de véhicules. Ainsi les Pays-Bas, le Danemark mais également l'Allemagne et l'Espagne font mieux que la moyenne européenne de 1,5 % des ventes, alors qu'en France, nous ne sommes qu'à la moitié de ce résultat. Il paraîtrait pourtant tellement logique que pour ces types de véhicules à portée internationale, les mêmes dispositifs soient mis en place dans l'ensemble des pays concernés...

Il est, en parallèle, regrettable de voir les aides publiques françaises être dirigées vers du « report modal », des projets de rétrofit ou encore l'intégration de piles à combustibles directement dans les véhicules, alors que tout montre que ces solutions, si elles arrivent à être réalistes économiquement, ne seront qu'une réponse très marginale au planning de transition qui nous est imposé. Il va devenir important de comprendre que si nous ne voulons pas repousser ou revoir les objectifs fixés, il va falloir très nettement concentrer les aides là où nous avons des certitudes d'obtenir des résultats probants et les intensifier très nettement.

À nouveau, il est décevant de constater que la transition va donc selon toute vraisemblance être plus longue pour les poids lourds que pour les véhicules légers, avec cependant beaucoup d'hétérogénéité selon les zones géographiques et la nature des activités. Cela ne nous empêche pas de continuer à prévoir l'avenir.

UNE PROFESSION RÉSILIENTE ET PRAGMATIQUE

Mobilians a ainsi décidé de communiquer régulièrement sur ces thématiques fondamentales de nos métiers. L'ensemble de notre profession est plus que jamais mobilisé pour continuer à prendre part activement à cette transition. Les pouvoirs publics doivent néanmoins prendre en compte le fait qu'à défaut de trajectoire et de planning tangibles, nous allons éparpiller nos efforts et laisser nos équipes.

NICOLAS LENORMANT
Président de la branche VI de Mobilians



VÉHICULES NEUFS

VI neufs

Les carnets de commandes des distributeurs de VI se vident nettement. Les tracteurs neufs commandés cette année sont 20,2 % de moins qu'en 2022 et les porteurs reculent de 9,7 %. Les immatriculations qui augmentent cachent une réalité plus difficile avec un repli sensible du marché VI qui ne se verra que dans quelques mois, une fois les délais de livraisons redevenus normaux.

85 % des concessionnaires enregistrent une baisse des ventes de tracteurs et 61 % une baisse des porteurs.

Prix des véhicules

Les prix des véhicules neufs continuent d'augmenter depuis 2021. Pour les tracteurs, la hausse entre 2021 et 2022 était de 14,4 % et en 2023, les distributeurs la mesurent à 9,2 % ce qui fait plus de 20 % d'augmentation en deux ans. Pour les porteurs, la hausse était de 16,4 % et se situe à 9,5 % en 2023. Ces hausses de prix consécutives peuvent également expliquer la baisse des carnets de commandes, les acheteurs se trouvant face à des contraintes financières beaucoup plus importantes, sans compter la hausse des taux de crédit.

Les remises qui étaient jugées faibles ou normales par la grande majorité des experts en 2022, sont devenues élevées pour un tiers d'entre eux et normales pour 60 %. Les négociations se rééquilibrent.

Pour les reprises de véhicules, la moitié des experts les jugent normales (46%), près d'un tiers (31%) excessives en prix et 15% excessives en prix et en nombre.

Parc VI

Les investissements des entreprises du Transport sont destinés presque exclusivement aux remplacements de véhicules. Seuls 10,2 % d'entre eux doivent servir à l'extension du parc. Ce résultat, inchangé depuis juin dernier, est en constante baisse depuis 2021. Une majorité des experts le voient en diminution (61,5 %) alors que 30,8% le voient stable et seulement 7,7 % le voient en augmentation.

VUL neufs

Les commandes de VUL neufs ont maintenu leur stabilité avec des concessions qui performant sur ce créneau, 38 % ont un gain moyen de 13 %, et d'autres sont plus en difficulté, 46 %, reculent de 18 % en moyenne.

Sur l'aspect prix, la grande majorité des concessionnaires ont pu augmenter leurs prix de 7,8 % en moyenne. Seuls 15 % n'ont pu augmenter leurs prix.

Les délais de livraison des véhicules neufs par les constructeurs, à l'instar des VI, sont en très forte réduction. En juin dernier, ils étaient encore estimés à 188 jours et sont passés en cette fin d'année 2023 à 112 jours en moyenne. Plus des trois quarts des distributeurs ont constaté la baisse.

Réparation et SAV

La part de la réparation et du SAV dans le CA des concessions est en recul. Elle était à 42,5 % en juin 2022, a reculé en décembre 2022 à 38,7 % et s'établissait en juin dernier à 40,1 %. Pour cette enquête en décembre 2023, la part est descendue à 34,3 %. Cependant, et cela peut paraître paradoxal, les deux tiers des concessionnaires interrogés la jugent en hausse, et un tiers stable. Cela peut s'expliquer par la livraison de nombreux véhicules neufs (bien que les carnets de commandes se vident) qui ont fait baisser la part du SAV dans le CA tout en lui permettant de progresser en valeur.

Contrats d'entretien

Après une période plutôt faste pour la vente des contrats d'entretien et de maintenance associés à la vente du véhicule, celle-ci diminue à 29,5 %. Il faut remonter avant la crise sanitaire pour trouver un résultat aussi faible puisque ces dernières années, la part se situait plutôt dans la fourchette de 35-40 %, avec un pic en juin dernier à 41,2 %. Le contraste paraît élevé entre les concessions, puisque 38 % d'entre elles disent que leur résultat est en hausse, 38 % qu'il est stable et 23 % qu'il baisse.

**Avec des tarifs en hausse de 9 %,
seuls 10,2 % des investissements
sont destinés à l'extension des parcs**

LES INDICATEURS CLÉS

Les délais de livraison sont en fort recul : ils passent de 289 jours en juin dernier à 150 jours. La situation s'améliore. Les prix continuent de progresser pour les véhicules neufs, après 15 % en 2022, ils sont estimés à 9 % en 2023, soit près d'un quart du prix du véhicule.

Le SAV est estimé en hausse pour près de deux tiers des distributeurs, même si sa part est réduite dans le CA par la part des véhicules neufs livrés.

Les stocks VO sont en reconstitution chez les marchands et les constructeurs. En revanche, ils restent bas pour les distributeurs, ce qui les conduit à en récupérer chez les constructeurs.

Les délais de vente des VO ont ralenti avec l'accélération de livraison des VI neufs, que ce soit pour les tracteurs ou les porteurs.

Les carnets de commandes de tracteurs reculent pour les véhicules neufs (-20,2 %) et pour les VO (-16,6 %). Les carnets de commandes des porteurs neufs reculent également (-9,7 %) ainsi que les VO (-11,2 %). Les prix des VO tracteurs sont en très fort recul. L'investissement pour les extensions de parc sont stables mais s'établissent à 10 %, très en-deçà du volume pour envisager une extension du parc.

Les contrats de maintenance sont en net recul, passant de près de 40 % à 29 % en décembre 2023.

ÉTAT DE LA CONCURRENCE

La question de la concentration des entreprises de distribution VI obtient un 100 % d'accord.

Les experts constatent également une hausse des défaillances d'entreprises du Transport à 76,9 %. 23,1 % voient le secteur stable et aucun ne constate de diminution du nombre de faillites.

Les jugements des experts à propos des problèmes de délais de livraison ont peu évolué. La difficulté de donner un prix fixe entre la commande et la livraison vient en tête avec 62 % des experts qui jugent ce problème très important (56 % en juin). Ensuite, il s'agit de la date de livraison sans certitude de la respecter jugée très importante par 46 % des experts (50 % en juin) et enfin l'allongement des délais qui semble moins crucial.

NOUVELLES ÉNERGIES

Les sollicitations d'achat de véhicules fonctionnant aux énergies alternatives sont en très léger recul par rapport au début de l'année. La proportion de clients était de 8 % en décembre dernier, elle est restée à ce niveau en juin et est descendue à 6,5 %.

Lorsqu'un client s'intéresse à ce type de véhicules lors d'une visite, il s'agit pour 61 % des cas (78 % en juin) d'une prise d'informations ou, au mieux, d'abord une prise d'informations avant une commande ferme dans 38 % des situations, alors qu'en juin, ce n'était que 22 %.

Ces demandes sont, pour 46 % des experts, importantes à gérer et pour 8 % très importantes. Ils sont cependant 46 % à ne pas y prêter d'importance.

MARCHÉ VO

VI d'occasion

Le marché des tracteurs VO continue son repli. Après -10,8 % en 2022, le recul est plus fort en 2023 avec -16,6 %. Il touche une grande majorité de concessionnaires.

Du côté des porteurs, le recul s'affiche en 2023 à -11,2 %, alors que l'année dernière, ils étaient restés stables par rapport à 2021. La situation des distributeurs est cependant variée, avec 46 % dont les ventes sont restées stables ou ont progressé de 9 % en moyenne, alors que les autres 54 % ont subi une perte de près de 30 %. Pour les VUL d'occasion, la situation est moins difficile, avec un recul de 4,4 %, alors qu'en 2022, celui-ci était de 14,3 %.

Prix de vente VO

Les prix de vente des tracteurs VO ont reculé cette année de près de 9 %. Au mois de juin dernier, la tendance haussière des dernières années s'était déjà effritée avec des prix stabilisés, mais la baisse des délais de livraison et le ralentissement des commandes a encore freiné le marché.

Pour les porteurs, les prix sont restés stables avec un -0,9 %.

Origine des VO

La part des reprises de véhicules neufs dans les parcs VO s'est rétablie à 58,5 %. Alors qu'elle était descendue depuis deux ans à 50 % des parcs, la baisse des délais de livraison des VI neufs a permis de reconstituer des stocks VO auprès des fournisseurs habituels. Les VO fournis par les constructeurs représentent 20,3 % du parc. Ce chiffre reste fort historiquement (22,7 % en juin, mais en-dessous antérieurement). Les retours de buy-backs pèsent 8 % des stocks. Ce résultat en diminution, il se situe en deçà des cinq dernières années en moyenne à 12,1 %, montre une baisse d'attrait pour ce type de financement.

Les marchands, pour 7 %, et les confrères, pour 6 %, sont des fournisseurs d'ajustement, en baisse pour les premiers et en hausse pour les seconds.

Profil des VO en parc

L'âge moyen des tracteurs VO en parc a rarement été aussi élevé avec 5,6 ans de moyenne. Seuls 10 % des véhicules ont trois ans ou moins, alors que ceux de quatre-cinq ans sont 42 % et les plus anciens (six ans et +) sont majoritaires à 48 %. Cette répartition montre la difficulté d'écouler des véhicules qui répondent de moins en moins aux normes environnementales de plus en plus nombreuses. En termes de kilométrage, la répartition est cohérente avec l'âge moyen, avec 55 % des véhicules qui ont plus de 120 000 km au compteur et 45 % qui sont en-dessous. Historiquement, la répartition est plutôt de 52 % de véhicules à 120 000 km et plus et 48 % pour ceux en dessous.

Pour les porteurs, la répartition des véhicules en parc selon l'âge est plus classique. L'âge moyen se situe à 6,5 ans alors qu'en moyenne, il atteint 6,4 ans. Seuls 5 % des porteurs ont trois ans et moins, 25 % ont quatre ou cinq ans et la grande majorité, 71 %, ont plus.

Stocks VO

Les volumes des stocks VO diffèrent assez nettement selon le type de vendeur. Chez les marchands, les avis sont très bien répartis avec 38 % des experts qui les voient bas, 31 % pour qui ils sont normaux et 31 % qui pensent qu'ils sont hauts. Pour la majorité des experts, 54 %, ils vont continuer à progresser en 2024.

Du côté des constructeurs, ils sont considérés pour 54 % bas, 39 % normaux et seulement 8 % haut. Pour l'avenir, ils doivent progresser pour 69 % d'entre eux. Chez les distributeurs, la majorité, 62 %, les estiment bas, 31 % normaux et seulement 8 % haut. Pour 2024, ils continueront à progresser pour 46 % des experts, rester stables pour 39 % et baisser pour 15 %.

lysé le pays. Cela se fait au détriment des ventes vers l'Europe, qui reculent à 33,4 %, alors qu'elles se situaient plutôt autour de 40 %.

Délais de revente

Parallèlement à la baisse des délais de livraison des VI neufs, les délais de revente des VO se sont nettement rallongés. D'environ 30 jours les trois dernières années, les délais de revente des tracteurs s'établissent en cette fin 2023 à 61 jours. Pour les porteurs, les délais sont un peu plus rapides à 50 jours.

Les VUL avaient déjà commencé à progresser en juin dernier, s'établissant à 36 jours. Ils continuent de s'allonger à 42 jours. Ils n'étaient que de 21 jours en juin 2022.

Écoulement des VO

Les stocks VO sont essentiellement vendus aux utilisateurs, mais la part s'est affaiblie en fin d'année à 44,8 % des véhicules vendus. C'est plutôt faible par rapport à la période précédente post-COVID où la moyenne était de 51 %. L'autre destination est l'Europe, avec 37 % des véhicules vendus, dont 19 % partent vers l'Est, 11 % vers le Sud et 7 % vers d'autres destinations européennes. On est cohérent par rapport à l'historique. La part des constructeurs est en forte progression à 12,7 %, alors qu'elle est historiquement en moyenne à 3,8 %. Même en 2020, où les stocks des constructeurs se vidaient, elle n'avait pas atteint les 10 %.

Cette hausse grignote sur la part de la mise en location, passée de 7,8 % à 4,6 % en six mois et les ventes à l'étranger hors Europe, qui ont reculé de 4,9 % à 0,5 %.

ÂGE DES TRACTEURS

	DÉC. 23	JUIN-23	DÉC. 22	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	10 %	18 %	27 %	17 %
4 À 5 ANS	42 %	54 %	43 %	44 %
6 ANS ET +	48 %	28 %	30 %	39 %

ÂGE DES PORTEURS

	DÉC. 23	JUIN-23	DÉC. 22	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	5 %	5 %	12 %	7 %
4 À 5 ANS	25 %	29 %	32 %	23 %
6 ANS ET +	71 %	66 %	56 %	70 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES TRACTEURS

	DÉC. 23	JUIN-23	DÉC. 22	MOY. 5 ANS
-DE 120 000 KM	45 %	53 %	48 %	49 %
120 000 KM ET +	55 %	47 %	52 %	51 %

DESTINATION DES VO

	DÉC. 23	JUIN-23	DÉC. 22	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	5 %	8 %	7 %	6 %
FRANCE (UTILISAT.)	45 %	48 %	55 %	47 %
EUROPE	37 %	34 %	33 %	37 %
HORS EUROPE	1 %	5 %	4 %	5 %
AUTRES	0 %	0 %	1 %	5 %

Source : Enquête OVI

06 PRÉVISIONS 2024

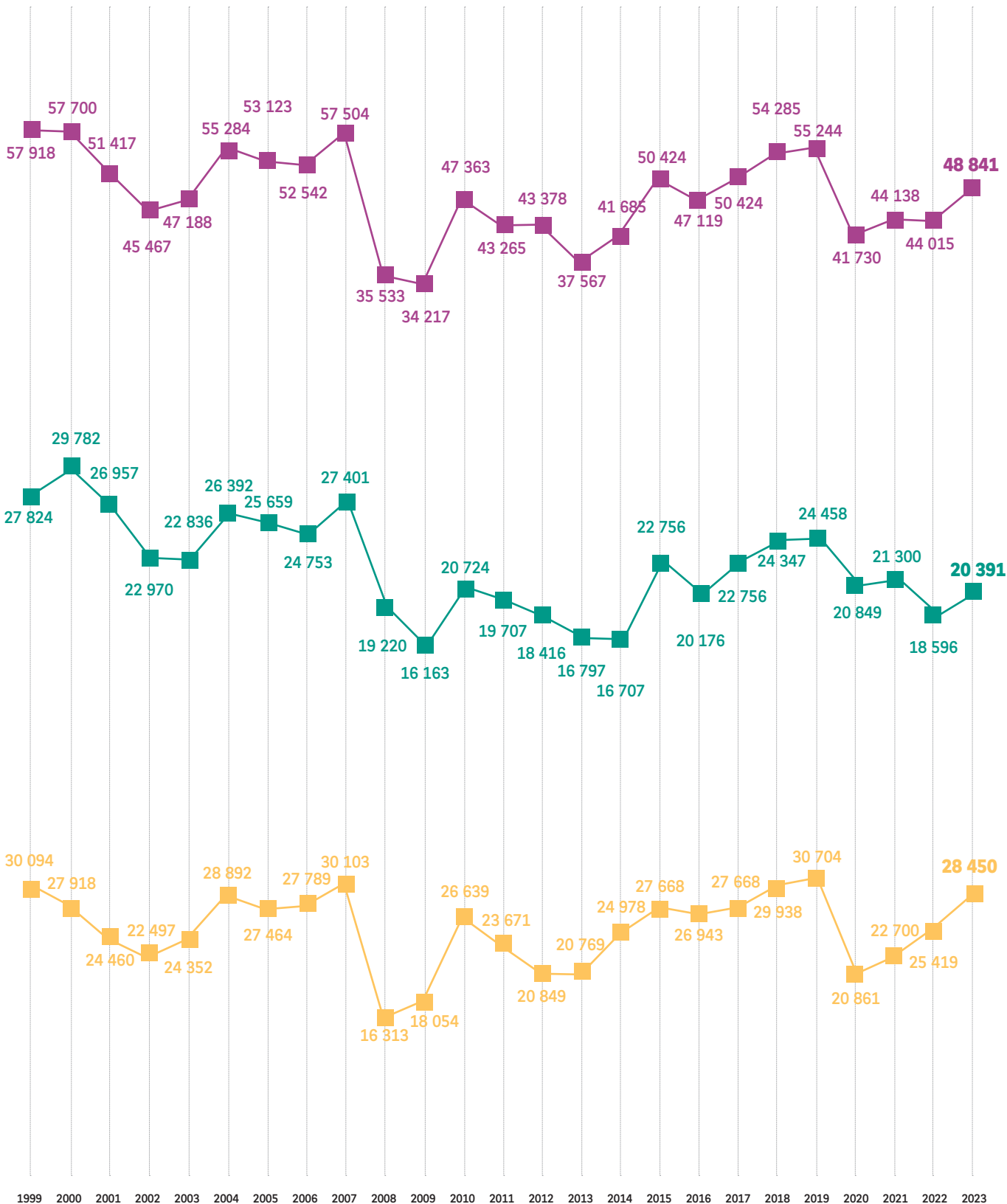


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE +3,5 T

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



HYPOTHÈSES 2024

Le TRM et le BTP sont confrontés cette année à une série de défis, ce qui pourrait se traduire par un recul des immatriculations de poids lourds, jusqu'à 7 % en France. Les Experts de l'OVI tablent eux sur un recul des commandes de 11,9 % sur les tracteurs et de 11,7 % sur les porteurs, qui auront un impact visible sur les immatriculations du second semestre du fait du raccourcissement prononcé des délais de livraison.

L'inflation des coûts, que le CNR projette à + 6,8 % pour le TRM, est un défi majeur pour notre écosystème. Les prix des matériels (en particulier quand ils ne sont pas diesel), du carburant, des pièces détachées et des salaires ont tous augmenté ces derniers mois.

L'impact direct sur les marges pourrait réduire ou reporter le renouvellement du parc VI.

Les réglementations environnementales, notamment matérialisées par les calendriers des ZFE et la stabilisation des dispositifs d'aides, auront un impact certain sur le mix énergétique des parcs.

L'instabilité géopolitique a un impact négatif sur l'économie, laissant craindre une baisse de la demande de transport routier de marchandises et une hausse des prix des matières premières. Coté BTP, les professionnels anticipent une activité en baisse de 15 %, après un ralentissement des mises en chantiers de près de 100 000 logements en 2023.

PRÉVISIONS 2024

	VOLUME 2023	VARIATION △ VS 2022	FOURCHETTE BASSE		FOURCHETTE HAUTE	
			VOLUME 2024	VARIATION △ VS 2023	VOLUME 2024	VARIATION △ VS 2023
TRACTEURS	28 450	10,0 %	26 500	- 6,9 %	29 019	2,0 %
PORTEURS	20 391	7,4 %	19 200	- 5,8 %	20 799	2,0 %
TOTAL	48 841		45 700	- 5,3 %	49 300	2,1 %

EN CONCLUSION

Après la hausse des immatriculations de 2023, liée à la fois à la purge des carnets de commandes des années précédentes et à des anticipations d'évolution techniques (chronotachygraphes), l'OVI table sur un ralentissement, voire une contraction des immatriculations pour 2024 qui pourrait atteindre 5 %.

Au-delà du chiffre brut des mises à la route 2024, c'est surtout la hausse des énergies alternatives au diesel dans le mix des commandes à laquelle il faudra être attentif. Cet indicateur étant en effet le révélateur de la volonté - ou la capacité - des entreprises à s'engager pour la baisse de leurs émissions de CO₂ en bénéficiant au mieux des politiques publiques de soutien aux énergies « vertes » et de l'adéquation des matériels aux nécessités opérationnelles des exploitants.



BNP PARIBAS
ARTEGY

Equipment finance for a changing world*

* Le financement d'équipements d'un monde qui change