

COMMUNIQUE DE PRESSE

Résultats 2021 et perspectives 2022 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel et du Transport Routier de Marchandises

2021

- UNE REPRISE LIMITEE DANS UN EXERCICE A DEUX VITESSES
- UN MARCHÉ DESTRUCTURE
- DE NOMBREUX FREINS AVEC NOTAMMENT LE DEREGLEMENT DE LA FILIERE VI, EN AMONT : FORT DESEQUILIBRE ENTRE DEMANDE ET OFFRE, ALLONGEMENT CONSIDERABLE DES DELAIS DE LIVRAISON
- UNE INFLATION DES COUTS ET UNE PENURIE DE CHAUFFEURS QUI MET LA FILIERE TRANSPORT ET LOGISTIQUE SOUS PRESSION

PREVISIONS 2022 : UNE ANNEE DEPENDANTE DE L'OFFRE

- LE POTENTIEL EXISTE POUR UN EXERCICE DE RATTRAPAGE DE 2020 ET 2021 GRACE NOTAMMENT A L'ACQUIS EN STOCK
- UN MARCHÉ VI DIFFICILE A PREVOIR DANS CE CONTEXTE INEDIT DE GRIPPAGE DE L'OFFRE : UNE EVALUATION EN FOURCHETTE, AU PIRE COMME 2021 AU MIEUX VERS LES PLUS HAUTS HISTORIQUES,
- D'UN COTE, UN CONTEXTE FAVORABLE POUR LE MARCHÉ DU BTP DANS SES DEUX COMPOSANTES AINSI QUE POUR LE TRM MALGRE UNE IMPORTANTE PRESSION SUR LES COUTS
- UNE INCONNUE MAJEURE : LA SITUATION SANITAIRE

Paris, le 11 janvier 2022 - Publication aujourd'hui des résultats 2021 et des perspectives 2022 de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) de BNP Paribas Rental Solutions sur les secteurs du Transport Routier de Marchandises (TRM) et du Véhicule Industriel (VI).

« Malgré le contexte difficile dû à la pandémie, l'économie mondiale a bien résisté en 2021 au point d'être déjà revenue vers une trajectoire proche de son niveau d'avant crise. Cette situation économique globalement positive s'est accompagnée, en France, d'un faible niveau de défaillances et d'une forte reprise de l'emploi en contrepartie d'une hausse des prix de l'énergie et plus largement des matières premières. Des tensions sur l'ensemble des chaînes de production de nombreux produits se sont révélées, ce qui a engendré un déséquilibre de l'offre et des incertitudes en termes de délai de livraisons et de prix. Le marché du VI a été largement impacté par ces tensions accumulant un stock de commandes à un niveau historique. Dans ce contexte, la mise en œuvre de la transition énergétique qui reste un sujet brûlant, s'accompagne de la nécessité de se fixer un cadre plus réaliste afin de permettre une mise en œuvre efficace. En résumé, il conviendra de s'adapter au mieux à un marché déstructuré en 2021 et qui devrait le rester en 2022. » déclare Jean-Michel Mercier, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

A. Les faits marquants de 2021

1/ La croissance économique mondiale et française a bien résisté et est revenue à son niveau d'avant crise

Fin 2021, le PIB français retrouve quasiment la trajectoire projetée à moyen terme qui était la sienne avant la crise. En France, comme ailleurs dans le monde, les différents dispositifs de soutien ont joué un rôle d'amortisseur majeur depuis le début de la crise car ils ont permis de modérer la pression financière sur les entreprises, évitant une crise généralisée de cessation de paiements et un ajustement concentré et brutal des économies. Néanmoins, courant 2022, elles devront honorer les premières échéances, il faudra, dans ce contexte, porter notre attention vers l'état des trésoreries des entreprises et surtout des PME.

2/ TRM : des déséquilibres majeurs

La mobilité des marchandises, dont le TRM, constitue encore et toujours le mode le plus efficient dans ce domaine et est plus que jamais concernée par des problèmes structurels.

Deux phénomènes majeurs illustrent les enjeux de la profession : la hausse des coûts généralisée et la confirmation d'une pénurie de chauffeurs qui touche d'ailleurs l'Europe dans son ensemble.

La synthèse annuelle du CNR (Les coûts du TRM quelles perspectives pour 2022 ?) met en lumière ce qui caractérise l'environnement économique du TRM : l'évolution du coût du personnel (cf. les NAO en cours), une tension sur l'ensemble des postes de charges (coûts d'entretien, pièces détachées, pneumatiques...) et, pour finir, une hausse du prix d'achat des véhicules neufs qui connaît également une inflation importante depuis quelques mois. La production est en effet perturbée par les difficultés d'approvisionnement de la filière (les semi-conducteurs... mais pas seulement !), une tendance qui, sur les bases actuelles, devrait se confirmer en 2022.

Notons également à moyen et long terme, l'influence que devrait avoir sur ce poste de coût les énergies alternatives au gazole. Le CNR évoque une hypothèse d'inflation des coûts comprise entre 3 et 5 % selon les segments de marché pour 2022, hausse des coûts dont la problématique sera la répercussion !

Du côté des investissements, les difficultés de livraison constituent un premier degré de préoccupation après un exercice 2020 déjà en retrait. De plus, selon l'indicateur de la FNTR, la crise sanitaire a fortement affaibli le renouvellement des poids lourds. Cependant, 40% des chefs d'entreprises comptent renouveler leur parc en service dans les prochains mois (60% des entreprises du TRM souhaitent développer leur parc, un pourcentage au plus haut depuis 2011).

En synthèse, si la reprise de l'activité est bien là, la pénurie des conducteurs, l'augmentation généralisée des coûts et les tensions dans les livraisons de véhicules impacteront les marges des entreprises.

La pénurie de main d'œuvre atteint un seuil critique partout en Europe

En Europe, il manquerait plus de 400 000 chauffeurs, soit entre 40 000 et 50 000 pour la France. La Pologne, leader du transport international intra européen, serait le pays le plus touché. Plusieurs raisons à cette pénurie : le vieillissement de la population de chauffeurs et le manque d'attractivité du métier.

Cette pénurie de conducteurs devrait peser sur l'évolution du prix du transport et sera également une menace, à plus ou moins long terme, sur la logistique européenne.

UNE PYRAMIDE DES ÂGES QUI "PARLE" !

moins de 20 ans	20-24 ans	25-24 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-44 ans	45-49 ans	50-57 ans	58-62 ans	63-67 ans	67 ans et plus	TOTAL
Transport routier de marchandises et activités auxiliaires											
2 362	15 443	25 758	34 501	43 054	45 814	59 613	103 548	26 946	4 632	2 141	363 812

Source : OPTL

3/ Du côté du marché BTP, second pilier majeur de ventes de véhicules utilitaires (VI – VUL), le contexte est positif avec un chiffre d'affaires nettement en hausse, à +15%, sous l'impulsion notamment du plan de relance pour le TP et de la dynamique du marché de la rénovation pour le bâtiment. Le rythme de cette progression devrait diminuer en 2022 (+4,5%), l'activité montrant un essoufflement au 3^{ème} trimestre 2021, cependant les carnets de commande sont supérieurs à leur moyenne historique (à 8.8 mois).

Le secteur de l'entretien rénovation est dynamique (croissance 2 fois supérieure à celle de la construction neuve) avec des carnets de commande qui s'amélioraient en novembre 2021, cependant les difficultés d'approvisionnement et les problèmes de main d'œuvre handicapent cette activité et risquent d'entraîner également une hausse des prix début 2022. L'activité des entreprises artisanales du bâtiment enregistre une hausse de 4% par rapport à 2020 et les carnets de commande représentent 103 jours de travail, soit une progression par rapport à la même période en 2020.

Le marché du BTP a conservé en 2021 son rôle essentiel dans la tenue du marché VI, mais devra composer avec les délais de livraison hors normes qui toucheront ce métier, utilisateur de véhicules complexes dont le cycle de vie est toujours supérieur à la moyenne.

De même que pour le TRM, la hausse des coûts de production se confirme (+3,3% depuis le début de l'année), ce qui présente un risque de perturbation pour la relance du secteur dans les prochains mois.

Une étude de la CEPME relève, en effet, que les TPE-PME du secteur de la construction sont particulièrement impactées par la hausse des prix des matières premières et les difficultés d'approvisionnement.

4/ Marché VI en France : une année 2021 en deux épisodes

L'année 2021 se sera finalement déroulée en deux temps, une forte embellie au 1^{er} semestre avec notamment un score de + 69 % en mai, avant que le dérèglement des chaînes de production ne génère un retournement au 2^{ème} semestre.

La reprise du marché tracteurs est un peu supérieure à celle des porteurs, mais nous laisse néanmoins loin du niveau historique de ce segment et ce pour la deuxième année consécutive. Le score du marché porteurs reste satisfaisant dans ce contexte, même si dorénavant règne une forte incertitude sur les délais de livraison à venir.

Le marché VO se porte bien, au regard de la situation de pénurie partielle du marché VN, en tant que substitut ponctuel. Cette situation, en toute logique de marché, induit une hausse des prix, conséquences d'une demande supérieure à l'offre.

5/ Marché VUL en France : une reprise modérée

Malgré une très bonne dynamique lors du premier semestre 2021 (+38% à fin juin), la crise dans les circuits d'approvisionnement a freiné ce trend. Ce marché, à fort potentiel, doit se concentrer sur son offre de nouvelles énergies encore trop faible (2 à 3% des immatriculations).

6/ Un marché européen des immatriculations des 3,5 tonnes en hausse de 14%

Cette hausse intervient après un recul de 29% entre 2019 et 2020, il s'agit donc d'un rattrapage plutôt que d'un gain net, 2021 n'ayant pas permis de compenser les reports d'achats de 2020 malgré un bon début d'année.

L'Allemagne, la France et les pays du nord de l'Europe montrent le même profil avec une reprise de moins de 10% en 2021 : 6,4% pour l'Allemagne, 7,3% pour la France et 4,9% pour les pays du Nord. Quant à l'Espagne, même si ce pays progresse de 10,3% sur un an, il reste en retard par rapport à son niveau historique. En ce qui concerne l'Italie, qui n'a pas rattrapé les chiffres d'avant 2009, elle connaît un de ses meilleurs scores de ces 12 dernières années. Pour les pays du centre et de l'est européen, le marché du TRM, considéré comme une véritable « industrie », connaît une hausse substantielle des immatriculations des + 3,5 tonnes symbolisée par la Pologne qui a connu une hausse de près de 63%, soit 31 228 immatriculations. Quant à la Lettonie et la Lituanie, leurs immatriculations de tracteurs auront doublées en une année.

7/ Un marché de la carrosserie fortement impacté par les retards de livraison et l'inflation des coûts

Selon la FFC Constructeurs, les difficultés d'approvisionnement étaient au cœur des enjeux pour les carrossiers constructeurs en 2021 et le seront encore en 2022. La carrosserie construction requiert par nature de nombreuses matières premières, produits semi finis et finis nécessaires à la transformation des véhicules. La perturbation de la chaîne logistique globale entraîne des questions majeures et cumulatives : quelles productions, dans quels délais et à quels prix ?

Les immatriculations de porteurs étaient en hausse de +2,8% sur les 11 premiers mois de 2021. Les véhicules spécifiques dédiés au BTP et les bennes, soit 40% des immatriculations des VI porteurs, sont restés stables, ce qui fait de 2021 une année moyenne mais toujours vitale pour ce segment de marché.

Les frigos sont en chute depuis 3 ans après une phase de progression forte entre 2014 et 2018 sans qu'on puisse encore en tirer une conclusion (évolution structurelle ?). Au global, le marché porteur affiche une performance moyenne, mais respectable, au vu du contexte, le stock de commande livrable en 2022 représentant une donnée majeure de la physiologie du prochain exercice.

Le marché du VUL carrossé a presque compensé sa perte de 2020 et surpassé le marché global avec son segment phare des bennes à son meilleur niveau depuis 20 ans ainsi que les plateaux qui connaissent une croissance forte. Les frigos ont presque compensé le retard de 2019 et les TCP et ambulances réalisent leur meilleur score des 20 dernières années.

Le marché de la semi-remorque, avec un peu moins de 22000 unités à fin novembre, a retrouvé son niveau de 2020 et un trend annuel tout à fait correct avec des segments qui progressent tels le dry fret (PLSC, fourgons, bâchées) (+4%), ainsi que les bennes (+2%). Les immatriculations de frigo baissent. Ce marché, habituellement en ligne avec le niveau d'achats de tracteurs, a trouvé son autonomie depuis 2020.

8/ Distribution VI : les distributeurs sont évidemment en première ligne concernant les délais de livraison de VN qui atteignent quasiment une année. C'est une problématique majeure dans la gestion de l'activité commerciale, d'autant que l'augmentation des délais s'accompagne de hausse de prix importante (la hausse

des prix est estimée à 10% pour les tracteurs et 9% pour les porteurs), **avec de surcroît un facteur d'incertitude sur ces deux items !**

Fin 2021, les carnets de commande restent en hausse avec 62% pour les commandes de tracteurs et 23% pour les porteurs. Ils se transforment d'ailleurs en stock plus qu'en livraison, ce qui nécessite de trouver des solutions intermédiaires, notamment pour les véhicules sous contrats d'entretien et arrivant à échéance.

Selon les experts de l'OVI, les investissements consacrés au développement du parc VI s'établissent à 22% alors qu'ils stagnaient à 15% depuis plusieurs années, confirmant que les fondamentaux du métier restent favorables.

Comme pour les VI, les carnets de commande de VUL neufs ont progressé de 19% avec une augmentation des prix de l'ordre de 6% et des délais de livraison très élevés (188 jours).

La part de la réparation et du SAV a encore progressé et s'élève pour l'année à 42% tandis que la proportion des contrats d'entretien et de maintenance reste constante.

Un marché VO atypique, à ce niveau, car il représente le seul recours, à court et moyen terme, pour couvrir certains besoins des entreprises dans l'attente de disponibilités des VN, d'où des hausses des prix estimées à 15% pour les tracteurs et 20% pour les porteurs. Les prix des VUL VO ont également progressé de 10% malgré une demande stable.

Les stocks de VO sont historiquement bas et la situation devrait se confirmer en 2022, les mêmes causes produisant les mêmes effets. De ce fait, les délais de revente des VO sont historiquement bas, avec un délai de 30 jours pour les tracteurs en 2021 et 37 jours pour les porteurs.

TRANSITION ENERGETIQUE

Si la France veut affirmer son rôle moteur en termes de transition énergétique avec un objectif de réduction des émissions de 55% d'ici 2030 et de neutralité carbone en 2050, se profilent à l'horizon plusieurs échéances telles que la future loi de programmation énergie climat (2023), les prochaines révisions de la PPE... Mais il ressort des différents angles de vision que nous présentons, que la nécessaire transition énergétique du transport, qui suscite un grand foisonnement de textes et projets et une ambition louable, va devoir intégrer des données techniques et financières considérables, en France et en Europe, le tout dans un calendrier qui paraît intenable sur les bases actuelles.

Parmi les points clefs identifiés :

L'information CO2 des prestations de transport. Pour réduire les émissions, il faut pouvoir les mesurer correctement, les sondages et études réalisées montrent une réelle difficulté tant en termes de moyens affectés que d'outils de mesure. Il devient donc essentiel de déterminer une méthodologie de suivi des émissions plus fiable et universelle.

Le cadre législatif et réglementaire est foisonnant tant en France qu'au niveau européen : la future loi de programmation énergie climat, les prochaines révisions de la PPE... et l'emblématique cadre ZFE, élément majeur des mesures destinées à la transition énergétique de la mobilité des marchandises, le tout générant un calendrier et des modalités de mise en place peu réalistes, la pandémie venant encore compliquer la donne.

L'hydrogène fait l'objet de toutes les attentions et se voit doter de moyens considérables. Le constat est toutefois, qu'à son stade de développement actuel, il s'agit d'un modèle surtout adapté aux services publics, faute d'un business model tenable dans l'exécution de marchés privés, concurrentiels.

Quant à la problématique de création des indispensables réseaux d'avitaillement en nouvelles énergies, deux visions sont proposées au niveau européen :

- **La solution ERS (Electric Road Services)** qui pourrait permettre une forte décarbonation du transport routier longue distance, un excellent rendement énergétique avec une alimentation continue, une diminution significative de la taille des batteries des PL et une puissance des poids lourds équivalente à celle des véhicules diesel. Ces infrastructures d'autoroutes électriques, dont la solution avec caténaire est la plus avancée techniquement, devront bénéficier d'un cadre européen avec une gouvernance globale afin d'assurer au mieux son succès. Reste toutefois une question de calendrier et de budget car ce sont, à terme, 4 900 km de réseau qui seraient nécessaires en 2030, puis 8 850 km en 2035.
- **FIT FOR 55** qui propose un cadre structurant de réseaux de stations indispensables au développement des nouvelles énergies et à une mobilité à travers toute l'Europe.

La place des biocarburants : le B100 biodiesel, alternative immédiate aux véhicules au gaz ou électrique, issu du colza, s'affirme en tant que solution simple et peu coûteuse. Avec un TCO identique à celui du gazole, il séduit de plus en plus les transporteurs (près de 2000 poids lourds en seraient équipés à ce jour), tandis que les recherches se poursuivent sur les biocarburants de 2ème et 3ème génération.

B. Prévisions 2022 de l'OVI : un bon potentiel mais de nombreuses incertitudes principalement au niveau de l'offre

La reprise économique est notable tant dans le monde qu'en France, mais elle s'accompagne de contreparties non anticipées avec, en tout premier lieu, la désorganisation des chaînes de production dans de nombreuses filières à laquelle le véhicule industriel n'échappe pas. Par ailleurs, les déséquilibres créés génèrent des zones d'inflation dont les plus spectaculaires touchent les matières premières, dont l'énergie.

Les marchés de ventes d'utilitaires (VI-VUL) et leurs marchés sous-jacents BTP et TRM connaissent une phase ascendante en termes de chiffre d'affaires : les activités de construction devraient progresser en 2022 (+4,5%) ainsi que le marché du TRM, et ce malgré la hausse des coûts et les problèmes de recrutement. Pour sa part, au-delà des volumes d'immatriculations, le marché du VI devrait connaître une nouvelle hausse des prix tant en VN qu'en VO.

Dans ce contexte et sans intégrer les impacts d'une situation sanitaire imprévisible, nous envisageons une fourchette de prévisions dont le point bas serait équivalent aux chiffres constatés en 2021 et dont le point haut pourrait atteindre la barre historique des 50 000 immatriculations : 2022 sera un exercice particulier déjà très largement engagé en termes de stocks de commandes, donc d'immatriculations à venir, mais sous contrainte de capacité de livraison (2023 pour certaines ?).

Difficile enfin d'intégrer, dans l'immédiat, les conséquences de la 5^{ème} vague de la pandémie avec le variant Omicron, sans oublier, les prochaines échéances électorales françaises.

	2021 ESTIMÉE	VAR / 2020	2022 PRÉVISIONS FOURCHETTE BASSE	VAR / 2021	2022 PRÉVISIONS FOURCHETTE HAUTE	VAR / 2021
TRACTEURS	22 700	+8,8 %	24 000	+5,7%	27 000	+18,9 %
PORTEURS	21 300	+2,0 %	21 000	-1,5 %	23 000	+8,0 %
TOTAL	44 000	+5,4 %	45 000	+2,2 %	50 000	+13,6 %

À propos de BNP Paribas Rental Solutions

BNP Paribas Rental Solutions est une marque de BNP Paribas qui commercialise depuis plus de 20 ans auprès des entreprises des solutions de location avec services et de gestion de parc. Multimarque spécialiste de véhicules industriels de tout type et de toute énergie, BNP Paribas Rental Solutions accompagne et conseille ses clients dans la définition de solutions sur-mesure pour l'externalisation et la gestion de leur parc (Location Longue Durée avec services, Fleet Management, véhicule relais, télématique...). BNP Paribas Rental Solutions gère en France un parc de plus de 9 000 véhicules.

À propos de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)

Créé sous l'impulsion du Groupe BNP Paribas et de BNP Paribas Rental Solutions, l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) présente deux fois par an, depuis plus de quinze ans, une actualisation des prévisions de marché du véhicule industriel. L'OVI réalise également des enquêtes auprès d'entreprises utilisatrices et des études de conjonctures sur le marché du véhicule industriel (en France et en Europe). Il coordonne aussi des réunions d'experts du monde du transport. Attentif aux grands défis à venir, l'OVI apporte des éléments d'analyse. Ses travaux font l'objet de publications sous forme de « Panoramas et de Prévisions », attendues par l'ensemble des experts du monde du transport. Aujourd'hui, l'OVI participe tout naturellement aux réflexions menées par les différents groupes de travail sur les enjeux environnementaux.

Contacts presse

Marjorie VIGNAUX – 01 41 97 11 53 – marjorie.vignaux@bnpparibas.com

Jérôme GOAER – 06 61 61 79 34 – j.goaer@verbatee.com

Florence BASTIEN – 06 61 61 78 55 – f.bastien@verbatee.com