

L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS 2022
ÉDITION JANVIER



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Equipment finance for a changing world



JEAN-MICHEL MERCIER
DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL

EN ÉQUILIBRE INSTABLE

Même l'an dernier à la même époque, nous faisons le bilan d'une année 2020 marquée par les impacts d'une pandémie sans précédent, même dans le pire de nos cauchemars, digne des plus grands films catastrophes, nous ne pouvions imaginer que nous nous trouverions malheureusement encore sous la même emprise un an plus tard.

Nous pouvons, malgré ce contexte très pesant, et les considérables dégâts humains engendrés, nous réjouir de la situation d'une économie mondiale qui reste en état de marche au point d'être déjà revenue vers son trend d'avant crise, même si cela s'est réalisé au prix d'un endettement mondial qui représenterait des milliers de milliards de dollars !! Chiffre incroyable, d'un niveau vertigineux auquel il devient d'ailleurs difficile de trouver un sens commun...

Cette situation économique globalement positive s'accompagne toutefois de déséquilibres (ou de nouveaux équilibres ?) car on constate qu'il est possible, en même temps, dans notre pays, de cumuler faible niveau de défaillances, forte reprise de l'emploi, inflation en forte accélération (cf. notamment la hausse rapide de l'énergie et des matières premières), le tout sans hausse encore visible des taux. Enfin, au-delà de ce constat, ce sont des chaînes logistiques fortement déstructurées auxquelles nous sommes confrontés, créant des tensions inhabituelles

sur l'offre de nombreux produits, leurs dates de disponibilité et leurs prix.

La filière transport et la filière VI n'échappent pas à ce contexte particulier, le point de convergence de ces deux marchés étant le déficit de disponibilités en véhicules neufs. De cet état de fait naît un marché VI qui présenterait selon de nombreux professionnels un cumul de commandes en stock tel, du fait de délais de livraisons qui présentent un niveau historique, que la vision de l'état réel de la demande et du marché 2022 (et déjà 2023), en est d'ores et déjà brouillée.

Dans le même temps, la pression demeure forte pour réaliser une transition énergétique certes indispensable, mais dont les objectifs fixés devront sans doute être accompagnés de pragmatisme et de réalisme tant en termes de délais que d'objectifs à court et sans doute moyen terme.

Les déséquilibres précités générés par la pandémie semblent en effet de nature à contrarier, dans l'immédiat, cette transition, car malgré les capitaux engagés et promis, il restera une somme d'incertitudes, au premier rang desquelles figurera la pandémie toujours vive...

01_ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE	P4
02_ UTILISATEURS VÉHICULES INDUSTRIELS	P6
03_ MÉTIERS VÉHICULES INDUSTRIELS	P13
04_ LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	P20
05_ DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS	P32
06_ PRÉVISIONS 2022	P37

01 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

UN PROFIL D'ÉCONOMIE EN SURCHAUFFE...

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 capacités.

Les mesures d'accompagnement des entreprises ont bien endigué la vague prévisible de cessation de paiements mais les entreprises vont désormais devoir composer avec l'amortissement des prêts garantis par l'État. Rappelons qu'elles sont 690 000 à avoir obtenu un PGE à la mi-septembre 2021, dont près des deux tiers ont été signés dès le début du dispositif. Le printemps 2022 s'annonce donc extrêmement tendu pour les entreprises qui ne seraient pas en mesure d'honorer les premières échéances.

Les défaillances d'entreprises en France pour le 3^e trimestre 2021 (source Altarès), avec 5 311 procédures collectives ouvertes, sont encore en net recul par rapport au 3^e trimestre 2020, pour un volume de jugement deux fois inférieur au niveau d'avant Covid. Cependant, des signaux de fragilisation émergent pour les PME (10 à 19 salariés), de la même façon que des disparités sectorielles et régionales apparaissent avec des premiers signes de reprises des défaillances.

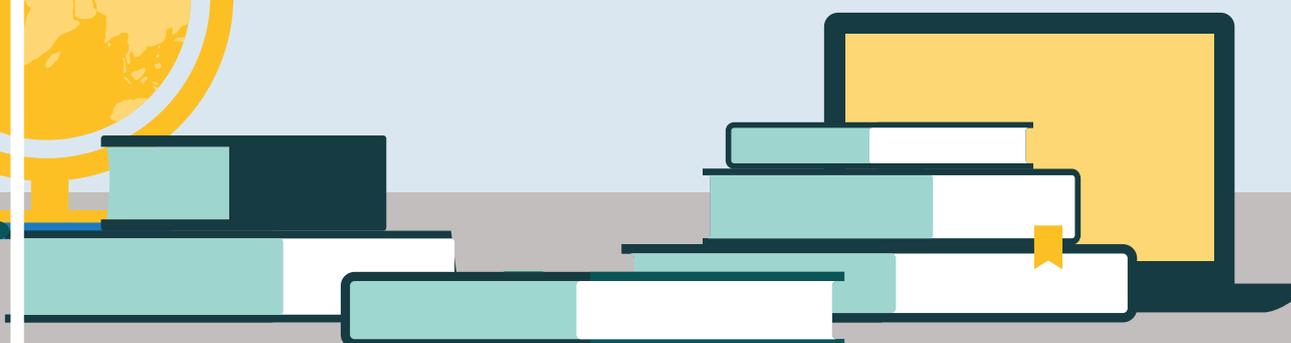
De nombreuses entreprises devront donc se donner les moyens d'utiliser la croissance 2022 pour honorer les engagements d'emprunt et rappels de cotisations, car à ce stade, la fin du « quoi qu'il en coûte » n'a pas encore été déclarée. En effet, beaucoup d'entreprises, via notamment les PGE, se sont constituées un matelas de trésorerie de sécurité à très faible coût. **C'est donc bien du côté de l'état des trésoreries, surtout pour les PME, que devra porter l'attention courant 2022.**

Défaillances d'entreprises au troisième trimestre 2021 : -20 % / t3 2020
Soit un niveau deux fois inférieur au niveau pré-Covid

PIB France (Banque de France - Nov. 2021) :
+6,3 % en 2021 (estimation) -8,0 % en 2020

Prix du pétrole : 82,4 \$
(WTI en €-novembre 21-, source UFIP)
Évolution sur 1 an : **+99,3 %**

Inflation (IPCH - INSEE) :
+2,6 % annuel à novembre 2021 0,0 % en 2020



FRANCE : CROISSANCE ESTIMÉE 2021

+6,3 %

MONDE

D'après les données récentes et dans la plupart des économies avancées, la confiance des entreprises et des ménages est en hausse, et la croissance du PIB réel devrait ralentir tout en restant bien supérieure à son potentiel.

Les interactions entre les dépenses, les bénéfices des entreprises et l'emploi, alors que les conditions monétaires et financières sont favorables, constituent un facteur-clé. Pour utiliser une métaphore courante, le ciel semblait jusqu'à présent dégagé mais les nuages s'amoncellent. Les banques centrales devraient durcir le ton.

Aux États-Unis, les dissensions politiques influencent l'agenda économique du président Biden, tandis que la Chine traverse une phase d'ajustements majeure.

Surtout, les goulets d'étranglements continuent de peser sur la croissance, tandis que la flambée des prix de l'énergie, gaz et pétrole (électricité par rebond) nourrit l'inquiétude d'une inflation forte durablement.

EUROPE

Après deux trimestres en légère contraction, marqués par les reconfinements dans différents pays de la zone euro, la croissance a vigoureusement rebondi au 2^e trimestre 2021. Les contraintes d'offre (pénuries de matières premières et de personnel) n'ont pesé que légèrement sur la croissance, en particulier dans l'industrie Européenne, et en Allemagne plus globalement. Mais l'optimisme des dirigeants reste de mise et la croissance dans la zone euro peut compter sur le soutien de l'important stimulus monétaire et budgétaire, du déblocage de l'épargne forcée, de la bonne orientation du marché du travail et des besoins d'investissement.

La croissance en 2022 devrait ainsi dépasser de peu celle de 2021. La poussée de l'inflation, même si elle est largement transitoire, vient entacher quelque peu l'optimisme du tableau général.

CROISSANCE PIB MONDIALE : PRÉVISIONS

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2020	-3,1*	-3,4*	-6,3*	-4,6*	-8,0*
ESTIMATION 2021	5,9*	6,0	5,0	2,8	6,3
PRÉVISIONS 2022	4,9*	5,3	5,2	5,3	4,3

*Chiffres FMI - Perspectives de l'économie mondiale octobre 2021. Pour les autres chiffres, BNP Paribas
Source : perspectives de l'économie mondiale BNP Paribas



FRANCE

La première estimation de la croissance française au 3^e trimestre 2021 a réservé une bonne surprise : le rebond du PIB a atteint 3 %. De plus, la croissance du 2^e trimestre a été rehaussée de 0,2 point, à 1,3 %. Avec un trimestre d'avance, le PIB français retrouve ainsi quasiment son niveau d'avant crise de fin 2019. Et l'acquis de croissance s'élève à 6,6 %. En moyenne sur 2021, la croissance sera donc très certainement supérieure aux prévisions.

La forte croissance au 3^e trimestre s'appuie sur le rebond marqué de la consommation des ménages et des administrations publiques ainsi que du commerce extérieur, avec une forte progression des exportations combinée à une quasi-stagnation des importations.

Les difficultés d'approvisionnement constatées dans beaucoup de secteurs industriels s'expriment dans les variations de stocks en fort recul et les importations qui stagnent.

La fin de l'année devrait voir un ralentissement de la croissance, l'effet de rebond mécanique se dissipera. Cependant, certains indicateurs comme la consommation des ménages, en recul à la fin du 3^e trimestre, pourraient rebondir avec les mesures de soutien au pouvoir d'achat (chèque énergie, bouclier tarifaire, indemnité inflation) ainsi que la production industrielle avec des enquêtes sur le climat des affaires optimistes.

02 UTILISATEURS VÉHICULES INDUSTRIELS

- Transport Routier de Marchandises
- Bâtiment et travaux publics

TRM : DES DÉSÉQUILIBRES STRUCTURELS MAJEURS

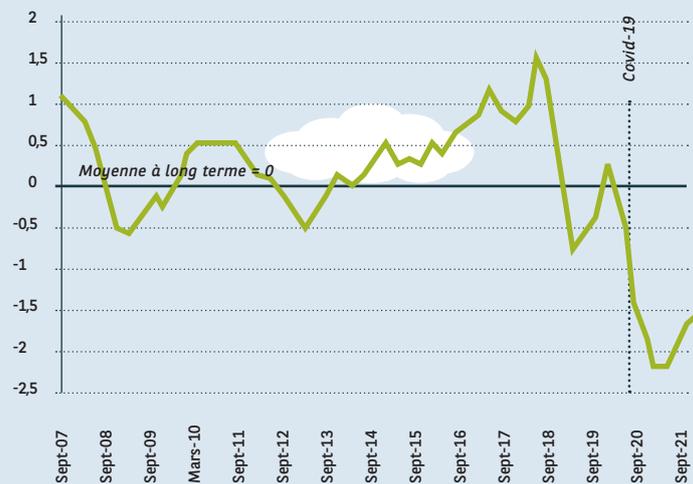
Au-delà des problématiques adressées à la profession en France et en Europe, c'est aussi la collectivité dans son ensemble qui devra intégrer les enjeux sous-jacents à la mobilité des marchandises, elle est indispensable à l'économie et devra être reconnue comme une solution bien plus que comme un problème.

L'INVESTISSEMENT

Au 3^e trimestre 2021, l'indicateur de la FNTR, qui mesure l'investissement de poids lourds neufs par trimestre, se trouve très en-dessous de sa moyenne de longue période. La crise sanitaire a fortement affaibli le renouvellement des poids lourds dans le secteur. De plus, la pénurie de matières premières fragilise également la démarche. Mais les chefs d'entreprise commencent à être moins frileux et la tendance de l'indicateur est à la hausse depuis le début de l'année 2021. Pour les prochains mois, 40 % des chefs d'entreprise enquêtés comptent investir dans le renouvellement du parc en service. Confirmation par ailleurs (source BP2R), 60 % des entreprises du TRM souhaitent développer leur parc, le plus haut total depuis 2011.

ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT

SOLDES D'OPINION EN POINT D'ÉCART-TYPE CORRIGÉS DES VARIATIONS SAISONNIÈRES



Question : votre entreprise a-t-elle investi dans des poids lourds neufs au 3^e trimestre 2020 ?

Source : FNTR



TRM / CONJONCTURE

TRM : EN MILLIONS DE TONNES-KM TRANSPORTÉES (DONNÉES CVS)

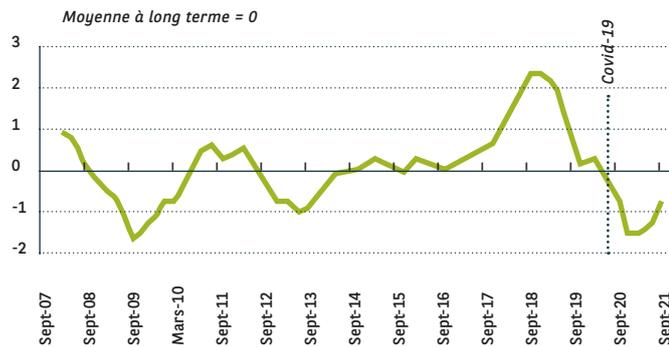


Au 2^e trimestre 2021, dans le contexte d'allègement progressif des limitations de déplacements et de fermetures de certains commerces, l'activité du transport routier de marchandises se redresse avec 42,6 milliards de tonnes / kilomètres réalisées en France par les poids lourds du pavillon français, elle dépasse le niveau du 2^e trimestre 2019, avant la crise sanitaire. L'enquête de conjoncture FNTR du 3^e trimestre confirme cette reprise :

au 3^e trimestre, les chefs d'entreprise du TRM considèrent que l'activité économique s'améliore. Les soldes d'opinion se trouvent désormais au-dessus de leur moyenne de long terme. Cependant, si la reprise est là, les difficultés liées à la pénurie de conducteurs, l'augmentation des coûts et les tensions dans les chaînes d'approvisionnement compliquent l'activité et viennent impacter les marges des entreprises.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ RÉCENTE*

SOLDES D'OPINION EN POINT D'ÉCART-TYPE CORRIGÉS DES VARIATIONS SAISONNIÈRES



*Question : comment a évolué l'activité de transports (chiffre d'affaires) de votre entreprise entre le 3^e trimestre 2020 et le 3^e trimestre 2021 ?

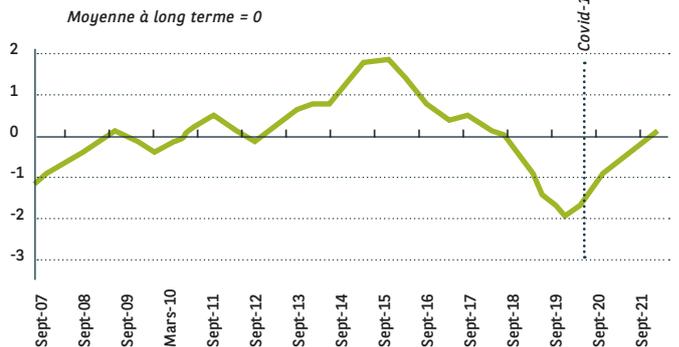
Source : FNTR

Une récente étude du cabinet BP2R confirme que les transporteurs faisant état d'une hausse d'activité sur les neuf premiers mois 2021 sont 81 %, 50 points de plus qu'en 2020 et 25 % de plus qu'en 2019 avant le Covid, année de référence « normale ».

Une forte majorité des transporteurs (+20 % 2019) déclare qu'ils atteindront leurs objectifs de CA, les trois quart d'entre eux anticipent une crois-

BAROMÈTRE SUR LA SITUATION DES ENTREPRISES*

SOLDES D'OPINION EN POINT D'ÉCART-TYPE CORRIGÉS DES VARIATIONS SAISONNIÈRES



*Question : vous personnellement, comment percevez-vous la situation de votre entreprise au 2^e trimestre 2021 par rapport au 2^e trimestre 2020 ?

Source : FNTR

sance d'activité pour les six mois à venir malgré les doutes sur la durabilité de la reprise et une crainte du retour de l'épidémie.

Mais 82 % des entreprises déclarent des difficultés de recrutement début 2021, chiffre similaire pour les recrutements à venir, et 45 % estiment que ce déficit de chauffeur aura un impact sur les capacités de transport. 60 % des transporteurs estiment que le marché est sous capacitaire.

HAUSSE DES COÛTS ET RÉPERCUSSION SUR LE MARCHÉ TRM : UNE QUESTION CENTRALE

Nous reprenons les résultats de la synthèse du CNR qui vient d'être livrée (Les coûts du TRM – Quelles perspectives pour 2022 ?).

L'ampleur des hausses de coûts envisagées et le contexte généré par la pandémie toujours en cours mettent en évidence l'inflation, significative, qui paraît envisageable l'an prochain pour le TRM.

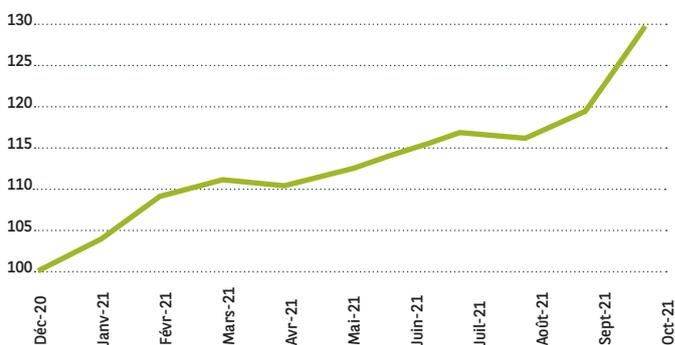
Premier constat par ailleurs, le transport routier de marchandises connaît une accélération de son chiffre d'affaires (indice INSEE) qui atteint +8 % en moyenne annuelle au 3^e trimestre 2021, cinq points au-dessus de son niveau d'avant-crise Covid (décembre 2019 à fin août).

L'inflation sensible déjà constatée pour 2021 conduit le CNR à opérer des calculs spécifiques pour rendre compte d'éléments conjoncturels marquants pour les entreprises du TRM (principalement l'inflation des prix de véhicules et de la masse salariale).

Après une hausse du prix de revient complet de 4,8 %, en 2021, pour 2022 le facteur déterminant sera l'évolution du coût du personnel, dépendante d'une part des négociations paritaires sur la revalorisation des minima conventionnels (rémunération et indemnités de déplacement du personnel de conduite) et d'autre part de la tension sur le marché (non prise en compte ici). Autre point à souligner dans l'environnement économique des transporteurs, les prix de matières premières et, corrélativement, ceux des matériaux, des pièces détachées, de l'AdBlue ou des pneumatiques, qui subissent des hausses importantes depuis quelques mois.

Selon de nombreux experts, au sortir de SOLUTRANS, ce contexte inflationniste devrait se poursuivre en 2022, les prévisions d'évolution des coûts hors gazole pour 2022 sont comprises entre +3,4 % et +5,1 % (en moyenne, la prévision s'établit à +4,2 %, cf. ci-après en détail).

ÉVOLUTION DE L'INDICE GAZOLE PROFESSIONNEL CALCULÉ EN BASE 100 = DÉCEMBRE 2020



Source CNR

Synthèse des évolutions de coûts hors gazole	En moyenne annuelle		2022 / 2021	
	2020 / 2019	2021 / 2020	P1**	P2**
Longue Distance EA*	+0 %	+1,4 %	+3,4 %	+4,6 %
Régional EA	-0,1 %	+1,5 %	+3,5 %	+4,9 %
Régional Porteurs	0,4 %	+1,5 %	+3,6 %	+5,1 %

* Ensemble routier

**Le CNR établit des prévisions de coûts sociaux (conducteurs et personnels sédentaires) à partir de deux scénarios d'évolution de rémunération : une hypothèse P1 modérée et une hypothèse P2 plus marquée.

Source CNR

Le prix des véhicules

Les prix d'achat des véhicules neufs enregistrent une inflation importante depuis quelques mois (renchérissement des prix de matières premières et déséquilibre entre l'offre de véhicules disponibles et la demande). La production des véhicules est actuellement perturbée par les difficultés d'approvisionnement en semi-conducteurs et autres composants provenant de pays impactés par la crise sanitaire. Selon les experts du marché VI, la tendance devrait se poursuivre en 2022. Par ailleurs, le développement des parts de marché des véhicules roulants avec des énergies alternatives au gazole est un autre facteur d'inflation moyenne des parcs exploités.

En effet, ces véhicules (GNV très majoritairement) sont plus onéreux que les véhicules traditionnels (surcoût de l'ordre de 30 %). Sous ces conditions, le CNR retient dans ses prévisions pour 2022 une hypothèse d'inflation significative des prix de véhicules de +10 %.

L'évolution du prix du gazole

Le prix moyen du gazole hors TVA enregistre une forte inflation en 2021, puisque en octobre 2021, le prix est supérieur de +25 % à son niveau de décembre 2020. Sur la période, le prix moyen du gazole augmente régulièrement tous les mois, à l'exception des mois d'avril et d'août 2021.

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, le CNR présente l'évolution synthétique des coûts hors et avec gazole. Les revalorisations de prix du gazole restent toujours la composante la plus incertaine, compte tenu des nombreux facteurs d'influence sur le marché du pétrole. Le mécanisme d'indexation du gazole devra s'appliquer en cours d'année.

La maintenance

L'inflation des prix des matières premières occasionne une inflation des coûts des pièces et des pneumatiques, induisant la prise en compte d'une hypothèse d'augmentation de +1,5 % (taux d'inflation retenu dans le cadre du Projet de Loi de Finance pour 2022) des coûts de maintenance, hors personnel d'atelier. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant. Pour les pneumatiques, le CNR applique à 2022 l'augmentation tarifaire observée sur le second semestre 2021 auprès des principaux manufacturiers, soit +3,8 %. En synthèse ci-dessous, l'évolution des coûts projetée par le CNR pour 2022.

+4,2 %

PRÉVISION HAUSSE DE COÛT MOYEN CNR

PÉNURIE DE MAIN D'ŒUVRE : UN SUJET PRIMORDIAL POUR LE TRM

En mars dernier, une étude de l'IRU (The International Road Transport Union) dressait un constat de pénurie sérieuse à l'échelle mondiale. En Europe, selon une enquête publiée par Transport Intelligence en août dernier, plus de 400 000 chauffeurs manqueraient à l'appel. La situation par pays :

UN SUJET EUROPÉEN

Rang	Pavillon	Poids dans l'ensemble TRM Europe	Besoins chauffeurs estimés
1	Allemagne	16 %	60 000
2	Pologne	16 %	120 000
3	Espagne	12 %	15 000
4	France	9 %	40 000
5	Royaume Uni	8 %	100 000
6	Italie	6 %	15 000
TOTAL		67 %	350 000

Source : Estimation OVI

La Pologne serait donc la plus gravement touchée avec une situation qui devrait s'aggraver selon les projections faites, pour ce leader du transport international intra européen (après 10 ans de croissance ininterrompue), qui a fait de ce secteur une véritable industrie (7 % du PIB polonais).

L'ensemble des pays Européens n'est pas épargné, ni par le vieillissement de la population de chauffeurs ni par le manque d'attractivité du métier, pour les raisons que l'on connaît bien (déficit d'image, autonomie limitée par la géolocalisation, éloignement du foyer...)

Les organisations professionnelles et les institutions se mobilisent pour trouver de nouveaux viviers de recrues en s'efforçant par exemple d'encourager la féminisation des effectifs, mais il semble que les conditions de travail proposées ne permettent pas de séduire massivement le public visé, en tout cas en Europe. L'autre source identifiée est celle des migrants, et l'IRU a entrepris une opération de sensibilisation des institutions européennes sur les démarches à entreprendre pour attirer et former.

À ce stade, ni la formation de nouveaux chauffeurs ni le recours à des chauffeurs en provenance de pays tiers ne suffiront à compenser les départs en retraite.

En France, les organisations professionnelles du secteur chiffrent à 40 000 / 50 000 emplois non pourvus compte tenu du vieillissement des effectifs de routiers qui rend l'aggravation de la pénurie inéluctable, fait relevé par la Banque de France lors du dernier congrès FNTR. La pénurie de conducteurs étant considérée comme un frein au rebond actuel d'activité, tous les métiers sont en tension à un niveau revenu à celui d'avant Covid.

L'analyse de l'évolution démographique de la population des routiers sur le marché français ne donne pas beaucoup d'espoir aux transporteurs qui cherchent des conducteurs, selon le rapport 2020 de l'OPTL (Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique).

Pénurie de conducteurs :

« du jamais-vu pour le transport de voyageurs », affirme la FNTV (Fédération Nationale du Transport de Voyageurs). Il manquerait actuellement entre 6 000 et 7 000 conducteurs de bus et d'autocars en France. La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs prépare un plan d'urgence pour lutter contre cette pénurie.

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
2 362	15 443	25 758	34 501	43 054	45 814	59 613	103 548	26 946	4 632	2 141	363 812

Transport routier de marchandises et activités auxiliaires

Source : OPTL

Le taux de renouvellement (ratio nombre de salariés de +50 ans / nombre total de salariés), qui reflète les départs en retraite théoriques potentiels dans les douze prochaines années, s'élevait à 36 % dans le TRM à fin 2019, soit environ 110 000 chauffeurs à recruter pour la simple compensation des départs. Le taux de relève, c'est-à-dire le ratio salarié de moins de 30 ans / salariés de plus de 50 ans, qui s'élève à 0,35 est également bien plus bas que dans le reste de l'économie (0,84).

La tranche des 50-57 ans domine nettement. Au-delà de la question des salaires, le rapport de force pourrait tourner également à l'avantage des chauffeurs routiers pour demander des améliorations des conditions de

travail qui est l'un des objectifs du Paquet Mobilité. À ce titre, il sera intéressant d'analyser l'impact de l'entrée en vigueur, en février prochain, des dispositions sur le détachement des conducteurs et le cabotage, soit : une interdiction du repos hebdomadaire en cabine, une obligation pour le chef d'entreprise d'organiser toutes les quatre semaines le retour du conducteur (engagé à l'international) à son pays de résidence ou au pays de l'employeur.

Cette pénurie de conducteurs qui atteint aujourd'hui un seuil critique est un facteur qui devrait peser sur l'évolution des prix de transport, avec une inflation en vue pour les prochains appels d'offres.

TRAVAUX PUBLICS

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DU BTP S'EST NETTEMENT REDRESSÉ EN 2021 (+15 %). LES PREMIERS IMPACTS DU PLAN DE RELANCE, QUI PRÉVOIT PRÈS DE 30 MD€ VERS LE BTP, ET LA BONNE DYNAMIQUE DU MARCHÉ DE LA RÉNOVATION, APPORTENT UN SOUTIEN MAJEUR AUX ACTEURS DE LA FILIÈRE. MAIS AU FINAL, C'EST SURTOUT LE PLAN DE RELANCE QUI PORTERA L'ACTIVITÉ DE LA FILIÈRE : D'ABORD EN SOUTENANT ENCORE MASSIVEMENT LA RÉNOVATION DES LOGEMENTS ET DES BÂTIMENTS PUBLICS, ENSUITE EN INSUFFLANT DE GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES.

UN NET REDRESSEMENT, QUELQUES POINTS D'ATTENTION

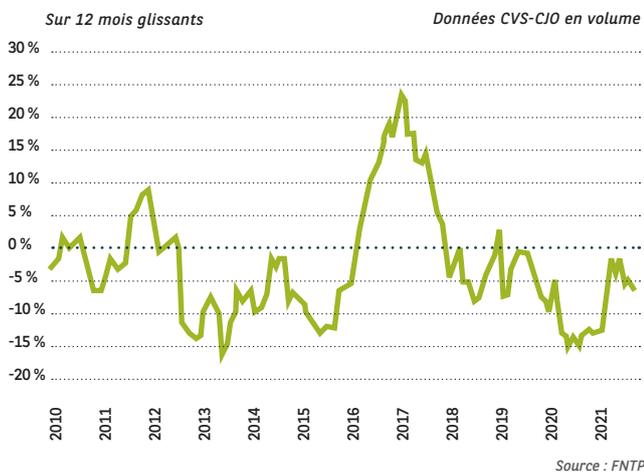
Après le puissant rebond enregistré en 2021, le chiffre d'affaires des activités de construction progresserait à un rythme plus modéré en 2022 (+4,5 %). L'activité des Travaux Publics montre, en effet, un net repli de l'activité au 3^e trimestre, se clôturant avec une baisse de 12,4 % des travaux réalisés par rapport au 3^e trimestre 2019. En cumul depuis le début d'année, le secteur enregistre un recul d'activité de -2,9 % comparé à 2019. La chute tendancielle perdure et altère les perspectives du secteur avec des marchés conclus en baisse depuis le début de l'année de respectivement -5,4 % et -18,7 % par rapport à 2020 et 2019.

En parallèle, la hausse des coûts de production ne cesse de s'accroître, comme en témoigne l'index de référence de la profession TP01, qui s'établit à fin juillet

en hausse de +5,5 % par rapport à l'an dernier et de +3,3 % en cumul depuis le début d'année. Cette tendance inflationniste se renforce donc et pèse sur la réalisation des chantiers.

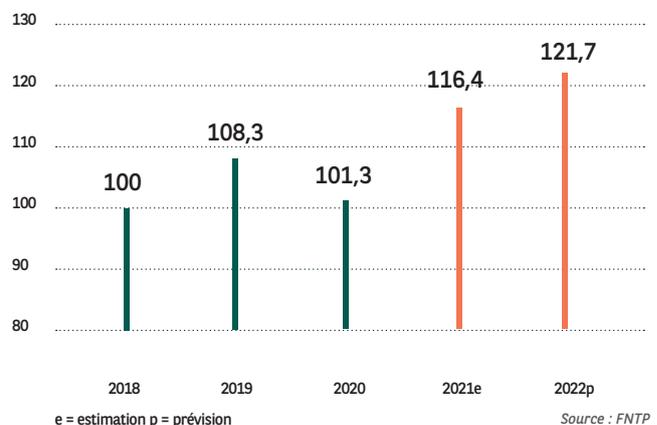
S'il est encore complexe de définir la durabilité de ces pressions inflationnistes, les derniers signaux d'accélération sur les cours de l'énergie font peser une menace forte sur les évolutions à venir. La hausse des coûts de production risque donc de perdurer et de fragiliser la relance du secteur des Travaux Publics au cours des prochains mois.

Si l'emploi permanent reste préservé (en hausse de +1,9 % en cumul depuis le début d'année), la croissance des effectifs permanents marque le pas depuis l'été (-0,3 % par rapport au deuxième trimestre 2021).



LE CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA CONSTRUCTION

Unité : indice de volume base 100 en 2018



TOTAL	PÉRIODE	ÉVOLUTION / 2020
TRAVAUX RÉALISÉS	De janvier à octobre-Données facturations en volume	+12,9 %
MARCHÉS CONCLUS	De janvier à octobre-Données facturations en volume	-4,4 %
HEURES TRAVAILLÉES	De janvier à octobre - Ouvriers permanents	+9,1 %

Source : FNTF

Climat des affaires et perspectives : un contraste

En octobre 2021, les entrepreneurs sont bien plus optimistes qu'en juillet sur leur activité prévue, indiquant une augmentation de leur activité pour les trois prochains mois : le solde d'opinion correspondant est en hausse pour le quatrième trimestre consécutif. Il se situe désormais bien au-dessus de sa moyenne de longue période.

Néanmoins, les perspectives restent prudentes pour la fin de l'année 2021 : pas de retour aux volumes d'avant crise, hausse persistante des coûts de production, difficultés d'approvisionnement sur certains matériaux.

Si les défaillances restent encore à un niveau historiquement faible, les hausses de coûts de production pourraient venir fragiliser les trésoreries des entreprises de Travaux Publics, notamment celles des petites et moyennes entreprises.

Dans son enquête sur la situation des TPE et PME après un an de crise, réalisée en mai 2021, la CPME 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.

CONJONCTURE

L'ENTRETIEN RÉNOVATION EN LOCOMOTIVE

Activité

L'activité reste bien orientée (sources INSEE, fédérations du bâtiment, XERFI ...), c'est ainsi qu'en novembre, les professionnels du bâtiment ont estimé que leurs carnets de commandes s'amélioreraient. Mais les difficultés d'approvisionnement en matériaux et les problèmes de main-d'œuvre handicapent toujours l'activité, et ils sont plus nombreux à envisager d'augmenter prochainement leurs prix.

L'activité est là (cf. la note de conjoncture de l'Insee) en termes de carnets de commandes (avec un solde d'opinion de +10 % en novembre, après +7 % en octobre), soit un niveau largement au-dessus de sa moyenne de longue période (-3 %). Et malgré les difficultés d'approvisionnement en matériaux et équipements, ainsi que les problèmes de recrutements, ces mêmes carnets de commandes assureraient 8,8 mois de travail, ce qui est bien au-dessus de la moyenne à long terme (5,5 mois).

Concernant les artisans (source CAPEB conjoncture troisième trimestre) l'activité globale des entreprises artisanales du bâtiment enregistre une hausse de +4 % par rapport au même trimestre en 2020, et contribue ainsi à porter l'ensemble de la croissance de l'activité des douze derniers mois à 12,2 %. Les carnets de commandes restent élevés et représentent 103 jours de travail au troisième trimestre 2021, soit une progression de 31 jours par rapport à la même période de l'année précédente, +4 % de croissance au troisième trimestre 2021.

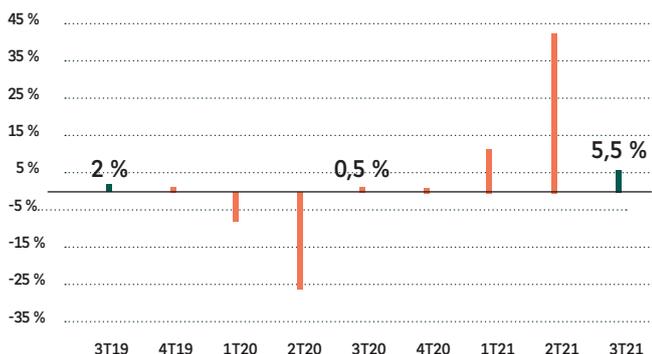
Prix

C'est donc dans un contexte problématique que la filière envisage de plus en plus d'augmenter ses prix durant le prochain trimestre, l'indicateur correspondant atteint même son plus haut niveau depuis 1983 (36 %, contre 12 % pour la moyenne). Quant à l'évolution des effectifs, elle devrait également s'inscrire en hausse au cours des trois prochains mois, rattrapant ainsi son record d'août 2008 (19 %, contre -3 % en moyenne).

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DU LOGEMENT :

+5,5 % au 3T2021

Tendance sur les 12 derniers mois : +15 %



Source : CAPEB

Climat des affaires

La conjoncture dans le bâtiment continue d'être jugée favorablement par les chefs d'entreprise. En octobre, le climat des affaires est resté relativement stable, à ses plus hauts niveaux depuis la chute d'avril 2020. L'opinion sur les perspectives personnelles d'activité se replie légèrement, mais reste à haut niveau. Et cette dégradation s'explique avant tout par un problème d'offre, lié au manque de main-d'œuvre qualifiée.

Ce sont justement ces carnets de commandes très bien remplis qui expliquent le maintien d'un climat des affaires à haut niveau, malgré des perspectives de moyen terme dégradées par le recul des mises en chantier de logements neufs.

L'activité par secteur

Le segment du logement neuf restera bien orienté. L'anticipation de la norme RE2020, source de hausses de coûts, poussera les promoteurs et acquéreurs à accélérer les démarches pour obtenir un permis de construire avant la fin de l'année 2021, ce qui se traduira sur les mises en chantier de 2022.

Dans le non résidentiel, l'immobilier logistique restera le principal moteur de l'activité grâce à l'essor du e-commerce, la quête de rationalité des chargeurs et l'intérêt des investisseurs pour ce type d'actifs.

La Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment (CAPEB) présente les chiffres de l'activité du troisième trimestre 2021. Les entreprises artisanales du bâtiment enregistrent une hausse d'activité de +2,2 % par rapport au troisième trimestre 2019.

La croissance est dopée par une forte activité en entretien amélioration, deux fois supérieure à celle de la construction neuve (+5 % contre +2,5 %) et à celle de la rénovation énergétique des logements qui progresse de +5,5 %. Ce segment d'activité continue en effet de bénéficier d'un stock important de chantiers ainsi que d'une demande forte des ménages qui profitent du dispositif MaPrimeRénov' ainsi que de l'épargne accumulée pendant les confinements et les différentes restrictions sanitaires pour réaliser des travaux dans leur résidence.

LE CLIMAT DES AFFAIRES EN FRANCE

Unité : indice synthétique du climat des affaires (100 = moyenne)

Climat des affaires *Moyenne de long terme*



Source : Insee

MARCHÉ BTP EN POINTS CLÉS

PARMI LES POINTS CLÉS QUE NOUS AVONS RELEVÉ POUR L'ACTIVITÉ GLOBALE DU MARCHÉ BTP, DANS UN CONTEXTE PLUTÔT POSITIF À CE JOUR DANS SON ENSEMBLE, FIGURE LE REDRESSEMENT DES VOLUMES MAIS AUSSI UNE INFLATION QUI SE CONFIRME ET LA PERSPECTIVE D'UN RELAIS D'ACTIVITÉ POUR 2022, GRÂCE À L'INTERMÉDIAIRE DE LA DÉPENSE PUBLIQUE.

MARCHÉ GRANULATS ET BÉTON PRÊT À L'EMPLOI

Après un premier semestre assez dynamique, la production de matériaux de construction connaît des soubresauts, mais un atterrissage en douceur pour revenir aux niveaux de 2019 est espéré, en comptant notamment sur la demande toujours très forte dans le bâtiment et sur une reprise dans l'activité des Travaux Publics.

C'est ainsi que selon les premiers résultats (provisaires) de l'enquête mensuelle de septembre (production de janvier à septembre) : l'activité des granulats se situe +13,3 % au-dessus de ses niveaux d'il y a un an, et reste proche de ceux de 2019 (-0,4 %).

Côté Béton Prêt à l'Emploi, tout comme pour les granulats, les livraisons de BPE se situent nettement au-dessus de leur niveau de 2020 (+14,1 %) sans trop s'éloigner de celui de 2019 (-0,9 %).

Enfin, le climat des affaires reste favorable puisque l'indicateur progresse de +12,5 % sur les neuf premiers mois de 2021 par rapport à 2020.

BTP : L'ÉVOLUTION DES COÛTS DE PRODUCTION

Les pressions inflationnistes sur les matières premières impactent désormais les coûts de production des entreprises (au-delà du poids des coûts salariaux), et l'inflation sur les autres facteurs impacte aussi déjà fortement le coût global de production des Travaux Publics (+3,1 % par rapport au dernier trimestre 2020). Le rebond est particulièrement élevé pour le génie civil (+3,5 %), mais également pour les Travaux Publics spécialisés (+2,5 %).

Dans le bâtiment, l'augmentation est moins soutenue (+1,1 %) mais les coûts de production atteignent ainsi des niveaux historiquement élevés, et devraient de surcroît continuer d'augmenter dans les mois à venir.

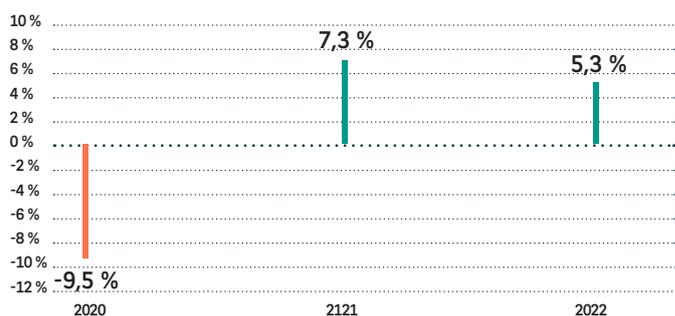
Du côté de l'énergie, l'accroissement des coûts est également très important, en corrélation avec la reprise du prix du pétrole et de ses produits dérivés. Les indices bitume, GNR et gazole ont ainsi évolué de respectivement +17,8 %, +11,9 % et +8,8 % sur les six premiers mois de l'année. Entre le dernier trimestre 2020 et le premier trimestre 2021, la facture énergétique a été relevée de +9,0 % dans le bâtiment, et même de +11,5 % dans les Travaux Publics.

ACTIVITÉ BTP ET BUDGET DES COLLECTIVITÉS

L'année 2021 marque le rebond prévisible de l'investissement public local après une année 2020 plombée par la crise sanitaire, et les finances locales, résilientes, devraient profiter d'un contexte favorable en 2022.

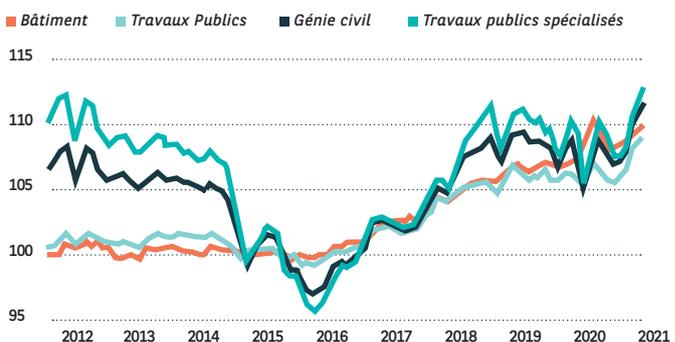
Comme le montre l'étude réalisée par la FNTP et La Banque Postale sur les perspectives d'investissement, les collectivités sont attendues et impliquées dans la réalisation de nombreux projets, notamment dans le but de concrétiser la transition écologique : projets de mobilité (pistes cyclables, bornes de recharge électriques, transports collectifs, aires de covoiturage...), énergies renouvelables, réseaux d'eau...

HYPOTHÈSE D'ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT PUBLIC LOCAL POUR 2022



Source : Programme de stabilité 2021-2027

ÉVOLUTION DU COÛT DE PRODUCTION PAR SECTEUR



Source : INSEE

L'analyse des budgets primitifs de 2021 montre un rebond logique de l'investissement, avec une croissance prévue proche de +9 %, une nouvelle fois financée par l'emprunt. Les régions restent sur un rythme soutenu d'investissement (+12,3 %) avec cette fois une progression des dépenses d'équipement. Du côté des recettes, on note la bonne dynamique de la consommation et donc de la fraction de TVA versée aux régions, le FCTVA, principale recette d'investissement, restera stable mais à un niveau élevé de 6,5 Md€.

03 MÉTIERS VÉHICULES INDUSTRIELS

- Immatriculations en Europe et en France
- Marché de la carrosserie : conjoncture
- Un problème majeur : les délais de livraison

QUAND L'OFFRE VIENT À MANQUER...

La pandémie qui nous touche depuis deux ans nous place dans un environnement totalement nouveau et à tous les niveaux, et nous conduit à affronter des problématiques inimaginables il y a encore peu de temps.

Depuis 2 ans, la filière véhicules utilitaires n'échappe pas à ce constat et la situation observable en cette fin 2021 est totalement atypique.

La situation financière des utilisateurs de véhicules utilitaires (VI – VUL) est soutenue par les différents niveaux d'aides, les achats et projets d'achats sont favorablement orientés, mais nous sommes confrontés à une crise de l'offre d'un niveau inédit, cf. le niveau des délais de livraisons et stocks de commandes en cours.

La filière, à l'image de ce qui se passe sur le marché automobile, subit en effet les dysfonctionnements du marché très en amont au sein des filières de fabrication et de logistique, qui ont pour effet direct des pénuries hors normes, aux différents stades de production, et des conséquences induites très impactantes : inflation des coûts et donc des prix de ventes, inflation déjà constatée et à venir avec un facteur aggravant, l'incertitude.

Cette incertitude est double, tant en termes de délais de livraisons, que de prix de ventes finaux ...

Difficile dans ce contexte d'évaluer l'état de santé réel d'un marché qui affichera une performance moyenne en 2021 du fait d'une reprise très modérée par rapport à 2020, après pourtant un premier semestre qui laissait augurer beaucoup mieux.



IMMATRICULATION : EUROPE

LE REBOND EST VISIBLE DANS TOUS LES PAYS EUROPÉENS À DES DEGRÉS DIFFÉRENTS, MAIS ON RETROUVE QUASIMENT POUR TOUS LES MARCHÉS MAJEURS CETTE REPRISE MODÉRÉE, DUE EN GRANDE PARTIE AUX DÉLAIS DE LIVRAISONS, INDUITS PAR LES PROBLÈMES D'APPROVISIONNEMENT DE LA FILIÈRE.

VI supérieurs à 3,5t (hors cars et bus)	janvier-octobre 2021		2021 glissant à octobre	
	Immat.	Var. % 2021 / 2022	Immat.	Var. % 2021 / 2022
Allemagne	65 943	+7 %	79 115	+6,4 %
Espagne	17 257	+12,8 %	21 201	+10,3 %
France	37 297	+8,5 %	45 628	+7,3 %
Italie	20 664	+27,5 %	24 779	+24,1 %
Royaume-Uni	33 331	+7,2 %	41 543	+2 %
Europe du Nord	16 866	+7,6 %	20 103	-4,9 %
Benelux	17 957	+10,3 %	20 740	-5,9 %
UE 15 +CH, IS et N	224 560	+10,2 %	270 322	+7,7 %
Europe de l'Est	57 802	+56,7 %	68 083	+50,9 %
dont Pologne	26 227	+68 %	31 288	+62,8 %
Europe (28) +EFTA	282 362	+17,3 %	338 405	+14,3 %

Source CCFA

UN MARCHÉ SOUS SON POTENTIEL

Les immatriculations de VI de 3,5 t et + en Europe s'établissent à 338 405 unités à fin octobre 2021 sur 12 mois glissants, en hausse de 14 %. Cette hausse intervient après un recul de 29 % entre 2019 et 2020. Il s'agit donc plus d'un rattrapage partiel que d'un gain net, car on constate un déficit de 10 % par rapport à fin octobre 2019.

Sur une longue période, après les années 2016 à 2019 qui ont été très dynamiques avec plus de 375 000 immatriculations de moyenne, 2020 a cumulé les difficultés, avec le ralentissement naturel des commandes, mais surtout la pandémie qui a affecté l'environnement économique, donc la mobilité des marchandises, et par conséquent les décisions d'investis-

sements. 2021 n'aura pas permis de compenser les reports d'achats de 2020 malgré un début d'exercice fort.

L'Allemagne, la France et les pays du nord de l'Europe présentent le même profil : une hausse continue et régulière des immatriculations entre 2015 et 2019, puis une chute d'environ 25 % en 2020 et une reprise de moins de 10 % cette année : 6,4 % pour l'Allemagne, 7,3 % pour la France et 4,9 % pour les pays du Nord.

L'Italie et l'Espagne sont plus atypiques car ces pays n'ont pas retrouvé leur niveau d'immatriculations de 2008, loin de là. L'Espagne, qui avait enregistré en 2008, 46 822 unités, n'en est aujourd'hui qu'à 21 201, soit moins de la moitié. Même si elle progresse de 10,3 % sur un an, elle reste très en retard par rapport à son niveau historique.

L'Italie est également en retard sur les chiffres qu'elle pouvait avoir avant 2009, d'environ 35 000 unités. Mais avec 24 779 immatriculations, elle enregistre un des meilleurs scores de ces 12 dernières années (sauf 2018 avec 25 566 unités).

La Grande-Bretagne, qui a quitté l'UE en fin d'année dernière, peine avec un gain d'à peine 2 %, alors que le recul entre 2019 et 2020 a été de 32 %.

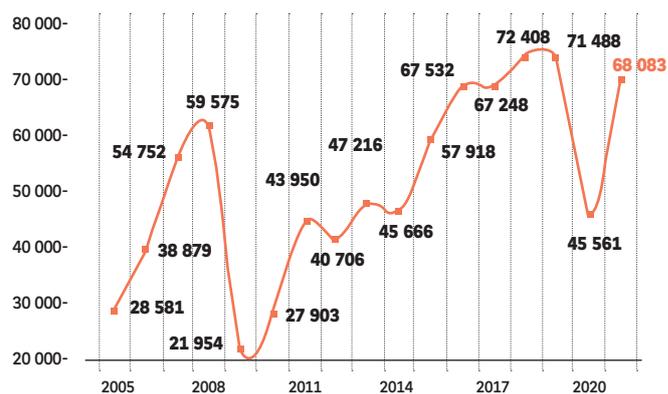
MARCHÉ IMMAT. POLOGNE + 63 %

REPRISE EN V

Si le recul du nombre d'immatriculations en Europe de l'Est entre 2019 et 2020 a été violent avec une baisse de 38 %, le rebond est spectaculaire avec un retour au niveau du marché 2019 en 2021 avec 68 083 immatriculations sur les 12 derniers mois, dont 31 228 pour la seule Pologne (+62,8 %) qui pèse 46 % du total de la région.

Cette embellie s'explique probablement par la nécessité pour les pavillons de cette partie de l'Europe de maintenir leur parc de tracteurs à niveau pour une activité devenue une « industrie exportatrice » pour ces pays. Deux pays se distinguent, la Lettonie et la Lituanie, qui doublent leurs immatriculations en une année.

IMMATRICULATIONS +5 TONNES POUR 2021, DOUZE MOIS GLISSANTS À FIN AVRIL



Source : CCFA

IMMATRICULATION FRANCE : CONJONCTURE

MARCHÉ VI

Le résultat global de l'année est positif, mais on distingue deux périodes avec un point de passage à fin juin à +20 %, dont une forte embellie au printemps (+69 % entre mars et mai), ce qui nous avait conduit à rehausser notre prévision annoncée en janvier ; un retournement continu ensuite, mois après mois au second semestre, pour un résultat final qui devrait nous laisser en 2021 à un niveau inférieur de 20 % à l'exercice de référence, pré-Covid, en 2019.

La reprise du marché tracteurs est un peu supérieure à celle des porteurs, ce qui permet de revenir à une prédominance historique de ce segment, malgré un rebond sensible au second semestre qui globalement nous conduira à un score de fin d'année très éloigné du trend historique de ce segment, pour la seconde année consécutive.

Le score du segment des porteurs montre une meilleure résilience que celui des tracteurs (baisse par rapport à 2019 limitée à 13 % pour ce segment), score d'autant plus notable dans le contexte de tension sur les chaînes de production (châssis +carrosseries +équipements) de ce segment à cycle long.

Le score global du marché, et celui des deux segments qui le compose, doit être interprété à la lumière d'une crise de l'offre qui ne permet pas d'identifier

le potentiel sous-jacent réel dans le contexte de forte reprise économique que nous connaissons.

MARCHÉ VUL

Le recul de 2020 a été limité pour les VUL (-16 % à 403 393 immatriculations), mais la reprise sera modérée en 2021, car la cadence tonitruante du premier semestre (+38 % à fin juin), qui laissait augurer d'une nouvelle année record, s'est transformée en un coup de frein majeur (cf. la crise constatée dans les circuits d'approvisionnements du marché « automobile »). Cette situation ne remet pas en cause les fondamentaux et le fort potentiel de ce marché, qui doit maintenant se concentrer sur son offre de nouvelles énergies encore très faible en 2021 (de l'ordre de 2 à 3 % des immatriculations).

IMMATRICULATIONS À NOVEMBRE 2021 (EN GLISSEMENT 12 MOIS)

TOTAL	TRACTEURS	PORTEURS
44 110	22 711	21 399
+6 %	+10 %	+2 %

Source : CCFA

IMMATRICULATIONS DE VUL-DE 5 TONNES (POUR 2021, 12 MOIS GLISSANTS À JUIN)



Véhicules d'occasion

Depuis 2020, les volumes du marché d'occasion sont largement supérieurs au marché neuf (le ratio VO / VN est de 1,2 en 2020 et 2021), ce qui s'explique par la forte croissance des délais de livraisons qui conduit les utilisateurs finaux à se tourner vers le marché VO afin de répondre à leurs besoins, marché de ce fait en pénurie partielle mais avec des niveaux de prix qui s'élèvent notablement.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE) EN GLISSEMENT 12 MOIS À OCTOBRE 2021



CARROSSERIE : CONJONCTURE

LES MÉTIERS DE LA CARROSSERIE SONT FORTEMENT IMPACTÉS PAR LES PERTURBATIONS DES CIRCUITS D'APPROVISIONNEMENTS, DEVANT SUBIR D'UNE PART LES RETARDS DE LIVRAISONS DES CHÂSSIS CONSTRUCTEURS, D'AUTRE PART LES DIFFICULTÉS LIÉES AU RETARD DE LEURS FOURNISSEURS DE MATIÈRES PREMIÈRES ET PRODUITS SEMI-FINIS, AVEC DE SURCROÎT UNE PROBLÉMATIQUE D'INFLATION DES COÛTS.

MARCHÉ DU PORTEUR (+DE 3,5 T)

Les immatriculations de porteurs sur les onze premiers mois de 2021 sont en légère progression, soit +2,8 % à 19 597 unités. Ce résultat se situe légèrement au-dessous de la moyenne des vingt dernières années (20 360) : de 2001 à 2008, les immatriculations se situaient au-dessus de 20 000 unités avant la crise de 2008. Il a ensuite fallu attendre 2017 pour retrouver ce niveau jusqu'à la crise du Covid-19, qui a fait de nouveau reculer le marché sous les 20 000 immatriculations.

En termes de carrosseries, les véhicules spécifiques BTP et les bennes qui représentent près de 40 % des immatriculations de VI porteurs sont restés quasiment stables avec 1,1 % de hausse à 7 803 immatriculations, après un recul limité à 10 % par rapport à l'année de référence 2019, ce qui fait également de 2021, sur un recul à 20 ans, une année moyenne (8e position sur les vingt dernières années).

Les fourgons, qui avaient nettement reculé en 2020 (-29 %), ont repris un peu de couleurs avec une progression de 17,0 % à 2 677 unités. Cela reste faible, puisque ce résultat en fait un des exercices les moins prolifiques des vingt dernières années.

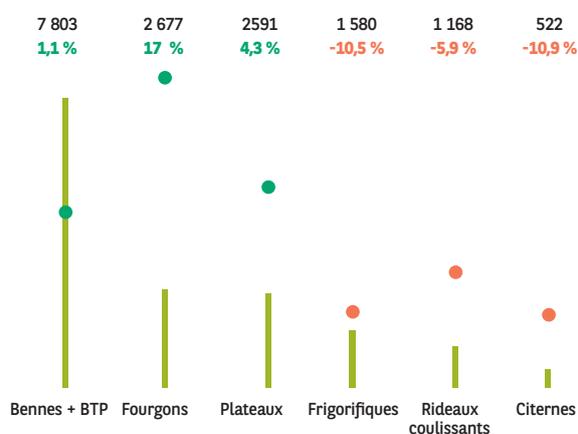
Les plateaux progressent de 4,3 % à 2 591 immatriculations, après un recul de 13 % en 2020. Ce marché est en progression depuis de nombreuses années et le résultat 2021 reste au-dessus de la moyenne historique annuelle, soit 2 303 véhicules.

Les frigos sont en très nette chute depuis trois ans. Ils reculent de 10 % à 1 580 immatriculations après un recul de 22 % entre 2019 et 2020 (pour -18 % entre 2018 et 2019) après le pic atteint en 2018 à 2 789 unités.

Au final, il s'agit d'un score historiquement bas et, en 2021, ils réalisent le 2^e score le plus faible depuis vingt ans après 2013 : le cycle long de fabrication de ce type de configuration peut être une explication, à vérifier avec les résultats 2022.

Au global, ce segment affiche une performance moyenne mais respectable, eu égard à un contexte inédit qui tient à des goulots d'étranglement très importants en amont de la filière. Les difficultés d'approvisionnements touchent les matières premières et les produits intermédiaires dans une production à cycle long qui intègre les châssis constructeurs, les carrossiers et équipementiers, où tous les acteurs sont liés. Dans ce contexte, difficile d'avoir une vision claire du potentiel réel du marché intégrant les immatriculations, stocks de véhicules en cours de construction et commandes en cours.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



● Variations 11 mois 2021 / 2020 ■ 2021 / 11 mois

Source : FFC Constructeur

MARCHÉ CARROSSERIES : FOCUS MARCHÉ

Segment des bennes

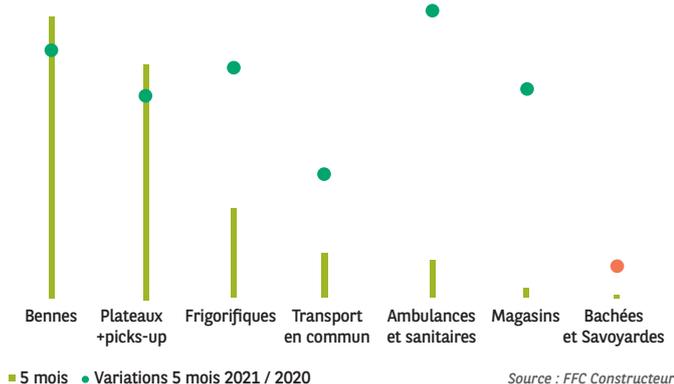
L'ensemble des véhicules des gammes bennes, très largement soumis à l'activité BTP (et de façon complémentaire par les métiers du transport de déchets) demeure en 2021 en haut du cycle à vingt ans de ce marché, malgré le recul constaté en 2020. Le marché du VUL bennes confirme sa dynamique et sa position dominante dans le total des VUL carrossés (proche de 50 %). Le recul limité à 10 % pour les porteurs bennes par rapport à 2019 est d'autant plus remarquable qu'il s'agit ici de faire le constat des immatriculations, alors même que dans ce domaine, les délais de construction qui se sont allongés pour atteindre dans certains cas (on pense à une configuration bennes + grues) plus d'un an, faussent la vision du niveau réel de la demande.

Segment du frigorifique

Le marché du porteur achèvera l'exercice sur un niveau inférieur de 30 % à celui de 2019, année de référence hors Covid, confirmant de surcroît une tendance baissière affichée depuis 2018, sous réserves des contraintes de délais de livraisons, qui affectent toutes les filières. Le marché de la semi-remorque est également en net recul par rapport à 2019 (-20 %) mais demeure en haut de son cycle à vingt ans. Le marché du VUL égale cependant son score de 2019 pour rester à un niveau élevé, qui correspond de fait à un accroissement du besoin sur ce métier et ce type d'actif, cf. notamment la croissance du e-commerce alimentaire.

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS

22 224	18 506	7 108	3 493	3 011	866	358
26,3 %	18,1 %	23,2 %	5,8 %	32,5 %	19,4 %	-9,4 %



MARCHÉ DE LA SEMI-REMORQUE

Ce marché égale son score de 2020 avec 21 662 immatriculations, après un recul de 20 % entre 2019 et 2020. Dans une vision historique ce score est plutôt bon, puisqu'il se place au 8^e rang des vingt dernières années.

Par segment, le dry fret (PLSC, Fourgons, bâchées) progresse de 4 % par rapport à 2020, après un net recul l'an dernier, ce qui laisse cette activité à près de 25 % sous le niveau de 2019, il est vrai exceptionnel.

Les rideaux coulissants, marché phare du segment, ont progressé de 15 % loin, toutefois, des meilleures années et du record des 9 737 immatriculations de 2008, tandis que les fourgons reculent depuis deux ans, mais restent encore très au-dessus de la moyenne des vingt dernières années, qui se situe à 2 837 unités.

Les bennes sont comparables au marché global avec une progression de 2 %, après un recul de plus de 20 % l'année précédente, ce qui reste un score historiquement bon.

Les immatriculations de frigorifiques baissent depuis trois ans, pour un recul global de 25 %. Le score revient au niveau de 2015 à 2 650 unités, tout juste au-dessus de la moyenne historique à 2 567 unités.

Au global le marché se situe plutôt en fourchette basse de son niveau à vingt ans, mais avec un score correct dans le contexte.

Le ratio semi / tracteur qui se situait autour de 1,2 dans les belles années de la filière est inférieur à 1. Ce ratio signalait que les achats de tracteurs étaient la locomotive du marché de la semi, ce qui n'est pas le cas en 2020 et 2021. L'état de ce segment est donc plutôt satisfaisant dans ce contexte.

MARCHÉ DU VUL

Alors que le marché VUL global a du mal à compenser le net recul de 2020 (-16 %), avec une reprise à +8 %, le marché des VUL carrossés, qui représente 13 % du marché VUL global, a presque compensé sa perte de 2020 (-20 %) par une progression quasi similaire (+19 %), à 56 662 immatriculations. **Depuis vingt ans**, seule l'année 2019 affiche un meilleur score avec 58 977 unités.

Le principal segment (39 %), les bennes, présente son meilleur niveau en nombre **depuis vingt ans, grâce à une forte progression à plus de 22 000 unités**, au regard d'un exercice 2019 à 21 729 unités bénéficiant de la bonne tenue du marché BTP.

Les plateaux, complétés par les Pick-up, marché mixte en termes de typologie de véhicules, pèsent 33 % du marché des VUL carrossés et sont repartis sur un trend de croissance forte, sans pour autant revenir sur les bases de 2019. Avec 18 506 immatriculations, ce millésime se situe juste derrière les années 2016 à 2019, période faste pour ce marché.

Les véhicules frigorifiques (13 % des immatriculations de VUL carrossés) ont presque compensé le retard sur 2019, année record pour les immatriculations de ce segment, situation qui peut s'expliquer par la santé d'un marché agroalimentaire qui aura vu le développement du e-commerce s'appliquer à ce domaine.

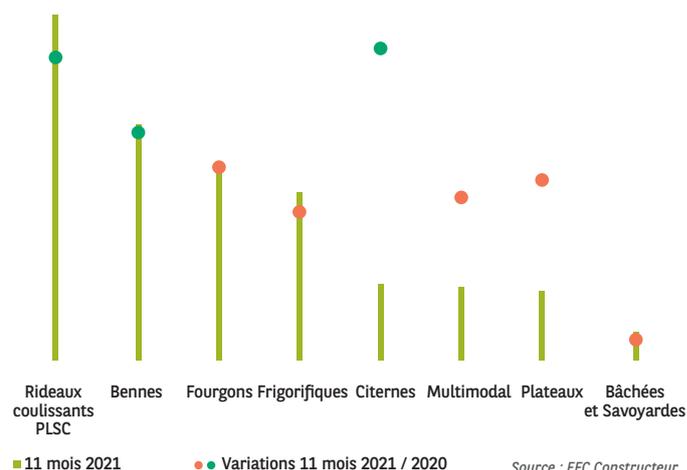
Le Transport en Commun de Personnes et les ambulances réalisent le meilleur score des **vingt dernières années, sans pouvoir affirmer qu'il s'agit d'une conséquence de la pandémie pour cette activité hors cycle économique.**

Au global ce segment conserve un potentiel et des fondamentaux solides que la transition énergétique ne devrait pas entraver, cf. les effets de substitution possibles VUL / VI dans la logistique urbaine.

MARCHÉ VUL BENNES
+ 26 %

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

5 474	3 740	3 171	2 650	1 208	1 182	1 112	477
15,5 %	1,9 %	-4,3 %	-12,7 %	17,6 %	-10 %	-6,9 %	-36,1 %



POINT MARCHÉ : SYNTHÈSE FFC CONSTRUCTEURS



Véhicules carrossés : hausses tarifaires durables en perspective

Les difficultés d'approvisionnement sont au cœur des enjeux pour les carrossiers constructeurs en 2021 et le seront également en 2022, avec une visibilité qui est, à ce stade, particulièrement faible. Les premiers signes de cette problématique se sont manifestés dès le démarrage de l'exercice 2021, avec un double effet : d'une part une hausse vertigineuse des cours des matières premières, d'autre part une difficulté à trouver les matières premières elles-mêmes auprès des fournisseurs.

Or la carrosserie construction est par nature une industrie qui requiert une multitude de matières premières à des niveaux très divers de transformation : acier, aluminium, matériaux composites, bois, cuivre sont ainsi nécessaires à la création ou à la transformation des véhicules. La FFC CONSTRUCTEURS a d'ailleurs mis en place pour ses adhérents un suivi mensuel des indices pour les matières premières essentielles du secteur.

Las, c'est sans doute l'élément le plus au cœur de l'activité qui a été touché par la pénurie de semi-conducteurs, en l'occurrence les châssis de base, indispensables au carrossage. Il est utile de rappeler à quel point les composants électroniques sont aujourd'hui un élément indissociable de la construction automobile – qui, pour autant, est un acteur somme toute marginal pour les fabricants de micro-processeurs, pour qui le secteur représente à peine 10 % de leur marché, très loin derrière l'informatique et la téléphonie en pleine croissance de nouveau depuis 2020.

Ces pénuries de composants électroniques se traduisent depuis le printemps 2021 par des interruptions de chaînes de production, avec parfois

des décisions prises à très court terme, occasionnant en cascade une désorganisation pour l'ensemble des maillons de la chaîne de valeur. Dans un secteur où la planification est le maître-mot, cette situation est sans précédent. Tous les constructeurs sont impactés.

Ces tensions sur les approvisionnements sont inédites pour le secteur par leur conjonction, leur ampleur, leur caractère imprévisible et leurs effets sur le long terme. C'est toute la supply chain de la carrosserie construction qui est impactée par cette situation avec un corollaire évident : le surenchérissement inexorable et durable des tarifs des véhicules.

De fait, de multiples facteurs concourent à mettre le véhicule à usage professionnel sur une trajectoire tarifaire significativement à la hausse.

La transition énergétique de la mobilité professionnelle impose un renouvellement accéléré des flottes dans un contexte de tournants technologiques majeurs, singulièrement en matière de motorisation. Or, les technologies mobilisées pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont très logiquement plus onéreuses que des technologies d'évolution.

Cela d'autant plus que les constructeurs sont amenés à explorer plusieurs alternatives avec des volumes de production qui dépendront de l'usage des véhicules. Les études menées à ce stade par les différentes autorités publiques attestent que les solutions émergentes peinent à ce stade à trouver un modèle économique comparable à la solution diesel aujourd'hui ultra-dominante.

ÉVOLUTION COURS DE L'ACIER SUR 10 ANS



Source : Boursorama

POINT MARCHÉ : SYNTHÈSE FFC CONSTRUCTEURS

Le sourcing local des matières premières, que ce soit pour la construction des véhicules comme pour leur énergie, est un facteur d'indépendance et de relocalisation de sites industriels et d'emploi. Il n'est toutefois possible que si la viabilité économique est au rendez-vous. Or le modèle français, ou à tout le moins d'Europe de l'Ouest, ne fait pas rimer local et low-cost. Il est ainsi évident que l'acier produit en Europe ne peut l'être à des conditions rentables que sur la base de cours durablement élevés pour gommer les écarts de coûts de main d'œuvre avec les pays d'Asie du Sud-Est.

Les difficultés de recrutement et la nécessité d'augmenter le niveau des compétences pour faire face à des besoins de plus en plus complexes constituent également des facteurs qui mettent le tarif du véhicule sur une trajectoire haussière. Le véhicule de demain sera inévitablement plus complexe et connecté – ceci répond à des attentes et à des obligations de plus en plus prégnantes. Le recours croissant à ces technologies appelle le renfort des savoir-faire sur toute la chaîne : de la conception à la réalisation et jusqu'à la maintenance.

La complexité réglementaire et le relèvement permanent des exigences, assortis de contrôles encadrés par la Commission Européenne, sont des facteurs supplémentaires qui apportent une valeur ajoutée et participent également à l'augmentation des coûts de conception et de réalisation des véhicules.

2022 va en la matière apporter des bouleversements profonds avec des textes qui rentrent en application en juillet et qui auront un impact non négligeable pour les carrossiers constructeurs et, nécessairement, pour les acquéreurs des véhicules.

Le TCO demeure une équation particulièrement complexe, d'autant plus à l'heure des ruptures technologiques concernant les motorisations et, ce faisant, avec une inconnue sur la valeur de revente des véhicules.

Pour autant, le calendrier à la fois court et contraignant des autorités publiques, tant au niveau local, avec les ZFEm, qu'au niveau européen, avec 'Fit for 55', pousse les utilisateurs à faire aujourd'hui des choix au moment où la capacité de production industrielle de l'ensemble du secteur automobile est en forte tension, aussi bien au niveau français que dans la plupart des autres pays européens.

« Dans ce contexte, il faut se rendre à une évidence : le véhicule -lourd comme léger- de demain sera plus cher à l'achat »

Benoit Daly – secrétaire Général de la FFC Constructeurs

MÉTAL	ESTIMATION EVOL. 2021
ACIER	+124 %
CUIVRE	+51 %
FER	+50 %
ZINC	+30 %
NICKEL	+33 %
ALUMINIUM	+47 %

Source : indice GSCI

Les cours des métaux ont fortement rebondi depuis mi-2020. En octobre 2021, l'indice GSCI des métaux industriels a atteint un pic sur plus de dix ans, affichant une hausse de plus de 80 % par rapport au point bas de mars 2020.

Le basculement du parc automobile mondial vers des véhicules 100 % électriques dotés de batteries spécifiques - qui utilisent six fois plus de métaux, notamment quatre fois plus de cuivre qu'un véhicule à moteur thermique -, la construction d'éoliennes (sur terre et en mer), de panneaux solaires, ainsi que l'extension de réseaux électriques vont reconfigurer le marché des métaux. Si l'on raisonne en statique, la demande cumulée de certaines "terres rares", du lithium, du graphite, du cobalt et du nickel va quadrupler entre 2020 à 2040.

Le CNR (Comité National Routier), dans sa synthèse annuelle sur l'évolution des coûts du TRM, n'a pas manqué de souligner l'ampleur des hausses qui affectent ce marché, notamment la hausse des véhicules :

« Pour certains constructeurs et certains modèles, la hausse peut atteindre +2 % par trimestre, soit entre +8 % et +10 % sur l'année. Le décalage entre la date de la commande et la date de livraison des véhicules est un autre facteur de perturbation d'observation des prix.

Sous ces conditions, le CNR retient dans les calculs spécifiques développés dans cette note une augmentation de +2 % par trimestre des prix de véhicules au cours de l'année 2021 (soit +8 % sur 2021) »

Le CNR note en complément que l'inflation est diluée dans le calcul par les taux de renouvellement annuels du matériel.

Source Note CNR : les coûts du TRM Bilan 2021 et perspectives pour 2022.

04 LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- GES : une quantification essentielle
- ZFE : un cadre structurant
- Transition énergétique : l'impulsion des régions
- Une solution disruptive : l'ERS
- Quelle place pour les bio carburants ?

DES ENJEUX CONSIDÉRABLES, UNE ROUTE À TRACER

La France revendique un rôle moteur en faveur de la transition énergétique sur la scène internationale et dispose déjà d'une électricité très largement décarbonée... mais elle doit progresser davantage pour espérer parvenir à la neutralité carbone en 2050.

La future loi de programmation énergie climat, qui doit être adoptée d'ici à 2023, et les prochaines révisions de la PPE et de la stratégie nationale bas carbone devront matérialiser à la hausse notre ambition de réduction d'émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 (aujourd'hui de 40 %) afin de s'aligner sur l'objectif européen d'une baisse de 55 % des émissions par rapport à 1990.

Ce cadre étant posé, force est de constater que la route sera encore fort longue pour concrétiser les objectifs et ceci, entre autres, pour les sujets que nous avons souhaité traiter ci après :

- Les objectifs de réduction du niveau de CO₂, générés par la mobilité des marchandises, sont ambitieux, mais la première difficulté provient d'une insuffisante maîtrise des modalités de calcul, sujet crucial pourtant afin d'en noter l'évolution.
- Le cadre ZFE, qui fait beaucoup parler en tant qu'emblème majeur de la transition pour la logistique urbaine, présente un calendrier et des modalités qui paraissent peu réalistes au regard de l'ampleur des modifications qu'il nécessite, malgré les efforts et propositions d'évolution de la filière logistique urbaine.
- Par ailleurs, concernant les nouvelles énergies, c'est l'Hydrogène qui fait l'objet de toutes les attentions, énergie dont le développement devrait être doté de capitaux considérables mais dont le modèle actuel semble surtout adapté aux services publics : mode subventionné et sans business model !
- Enfin, puisqu'à ce jour on constate que nulle solution globale ne pourra répondre aux enjeux, nous présentons la solution ERS (Electric Road Services) alternative coûteuse mais structurante au moment où le paquet européen FIT FOR 55 confirme l'importance des réseaux d'approvisionnements pour installer les nouvelles énergies.
- N'oublions pas, pour conclure, l'apport des biocarburants en tant que partie d'un mix énergétique qui présente de surcroît la possibilité de participer à un modèle d'économie circulaire.

La route de la décarbonation sera longue et coûteuse, et nécessitera à notre sens d'y intégrer une vision pragmatique des moyens disponibles et des enjeux...

GES : UNE QUANTIFICATION ESSENTIELLE

EN FRANCE, L'OBLIGATION D'INFORMATION SUR LE TAUX D'ÉMISSIONS DE GES A ÉTÉ INTRODUITE À L'ARTICLE L. 1431-3 DU CODE DES TRANSPORTS EN 2013. CETTE OBLIGATION CONCERNE TOUTE PERSONNE QUI COMMERCIALISE OU ORGANISE UNE PRESTATION DE TRANSPORT, DONT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, ET ELLE RENSEIGNE SUR LA QUANTITÉ DE GES ÉMISE PAR LE OU LES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS POUR RÉALISER CETTE PRESTATION. AUCUNE SANCTION POUR LE NON-RESPECT DE L'OBLIGATION D'INFORMATION N'ÉTAIT PRÉVUE JUSQU'À PRÉSENT, MAIS CETTE SITUATION ÉVOLUE AVEC LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE QUI PRÉVOIT QU'À COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2025 TOUT MANQUEMENT À L'OBLIGATION D'INFORMATION SERA PASSIBLE D'UNE AMENDE D'UN MONTANT MAXIMUM DE 3 000 €.

I / Une pression réglementaire qui s'accroît sur les grandes entreprises

La DPEF (Déclaration de Performance Extra Financière renforcée) est une synthèse des Émissions de Gaz à Effet de Serre pour les grandes entreprises -20 M€ de bilan ou 40 M€ de CA avec un effectif de 500 salariés pour les sociétés cotées -100 M€ de bilan ou 100 M€ de CA et 500 salariés pour les sociétés non cotées.

Pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2022, la DPEF devra comprendre les postes d'émissions directs et indirects de gaz à effet de serre liés aux opérations de transport en amont et en aval de l'activité.

Elle doit être accompagnée d'un plan d'action visant à réduire ces émissions, notamment par le recours aux modes ferroviaires et fluviaux, ainsi qu'aux carburants et à l'électromobilité.

L'information à délivrer est relative à la quantité de dioxyde de carbone (CO₂) émise à l'occasion d'une prestation de transport. Les transports considérés sont ceux ayant au moins leur origine ou leur destination sur le territoire national :

un arrêté du ministre chargé des Transports fixe les facteurs d'émissions des diverses sources d'énergie pouvant être utilisées.

Quantité Énergie / Segment = (Taux km conso d'énergie x distance) x facteur d'émission de l'énergie consommée = quantité d'énergie consommée + quantité de GES émis

L'information CO₂ des prestations de transport a pour objectif de sensibiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport à leur contribution aux émissions de gaz à effet de serre, et de leur permettre d'orienter, le cas échéant, leurs choix vers des solutions moins émettrices. Dans le cas des entreprises, celles qui reçoivent cette information peuvent compiler les résultats fournis par leurs prestataires pour évaluer le poids en termes d'émission de CO₂ de leurs activités de transport (marchandises ou voyageurs).

LA BASE CARBONE : un référentiel officiel

Les facteurs d'émissions utilisés dans l'outil de calcul Objectif CO₂ (issus de la base Carbone) sont en CO₂ équivalent (CO₂e). Ils intègrent d'autres gaz à effet de serre que le CO₂ comme le méthane (CH₄), l'oxyde nitreux (N₂O), les hydrofluorocarbures (HFC), les plus courants dans le secteur du transport. Ils comprennent les émissions lors des phases en amont et de combustion de l'énergie considérée.

La Base Carbone® est une base de données publiques de facteurs d'émissions, administrée par l'ADEME, nécessaire à la réalisation d'un bilan d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et plus généralement à tout exercice de comptabilité.

ÉNERGIE	VALEUR	UNITÉ	SOURCE	DESCRIPTION
Électricité 2020	0,599	Kg CO ₂ e/kwh	Base carbonne	Facteur d'émission combustion + amortissement
Gazole routier B7	3,100	Kg CO ₂ e/kwh		
Gazole routier B100	1,210			
GNC	2,960			
Bio GNC	0,608	Kg CO ₂ e/kwh		
GNL	3,280			

Source : ADEME

II / Un constat essentiel à prendre en compte :

pour réduire les émissions, encore faut-il les mesurer correctement !

Une récente étude du Boston Consulting Group (BCG), sondant 1 290 entreprises de neuf grands secteurs réparties dans douze pays, a estimé que seules 9 % des entreprises savent mesurer correctement leurs émissions de CO₂.

Les sociétés interrogées admettent une marge d'erreur de 30 à 40 %, ce qui en fait le premier défi que devra relever la filière logistique : déterminer une méthodologie de suivi des émissions plus fiable et plus universelle. Dans le secteur de la logistique, l'absence d'un système de mesure

uniforme, associée à un manque de connaissances sur l'évaluation de l'empreinte carbone, rendent difficile l'élaboration de programmes efficaces de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Cette problématique est confirmée par une récente étude par bp2R et Carbone 4 menée en juin 2021, intitulée « (Ré)Concilier transport de marchandise et décarbonation ». Cette étude donne une indication sur les objectifs de réduction d'émissions de GES que se sont fixés les entreprises donneuses d'ordres et sur les leviers déployés pour les atteindre, car la majorité des entreprises peinent à mesurer avec précision leurs émissions de CO₂.

En effet, si 69 % des chargeurs interrogés se sont dotés d'objectifs chiffrés, seuls 41 % ont un plan de réduction dédié au fret. Par ailleurs, si 76 % d'entre eux n'ont pas de budget consacré à la décarbonation du transport, le même pourcentage demande à leurs prestataires de réduire leur consommation de carburant, c'est le principal levier avancé.

63 % des chargeurs affirment favoriser des transporteurs recourant à des énergies alternatives lors des appels d'offres, mais paradoxalement, seuls 38 % des répondants à l'enquête estiment que leur société considère l'impact environnemental comme un critère d'achat de transport décisif, tandis que 62 % le jugent secondaire.

III / LES LEVIERS IDENTIFIÉS ET/OU EXISTANTS POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DU PARC ACTUEL SONT NOMBREUX, PARMIS LESQUELS :

- L'incitation des transporteurs à réduire leur consommation de carburant et à renouveler leurs parcs de véhicules, c'est le volet éco conduite et renouvellement dans un cadre de mix énergétique en attendant les offres de véhicules nouvelles énergies.
- L'optimisation des emballages, afin de limiter le transport du vide, point clé majeur déjà pris en compte par la profession dans le cadre de la logistique urbaine et la réduction des fréquences de livraisons, ou encore l'optimisation des préparations d'expéditions en entrepôts, complément indispensable du point précédent.
- le recours à l'intelligence artificielle, la digitalisation du secteur, à commencer par les TMS (Transport Management System) tout comme les nouvelles plateformes d'intermédiation, aideraient aussi à la mesure (cf. l'étude BCG citée plus haut).

IV / UNE NÉCESSITÉ, L'INTÉGRATION D'UNE APPROCHE GLOBALE DU COÛT ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE LA MOBILITÉ ET POUR LAQUELLE NOUS PRÉSENTONS-EN SYNTHÈSE-TROIS APPROCHES :

ITEM	EN SYNTHÈSE
TCO	Calcul économique intégrant tous les coûts liés directement au véhicule, prix d'achat, coûts d'entretien et valeur de revente à terme. Doit inclure le surcoût des véhicules nouvelles énergies, et le fait qu'ils ne disposent pas d'un marché de seconde main susceptible de constituer un point de repère pour fixer le coût de la première vie du véhicule intégré par tous les gestionnaires de parc.
ACV	L'analyse du cycle de vie est l'outil le plus abouti en matière d'évaluation globale et multicritère des impacts environnementaux et est pris en compte pour l'inventaire des flux, du « berceau à la tombe ». Intègre la fabrication du véhicule, la production de l'énergie et le transport de cette énergie jusqu'à la station d'avitaillement et au recyclage du véhicule (cf. le débat sur les véhicules électriques, la production et le recyclage de la batterie, ou le mode hydrogène « non vert »).
COÛTS D'ABATTEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Les coûts d'abattement représentent l'impact des différentes solutions de décarbonation, avec l'évaluation de leur coût rapportée aux émissions évitées. • La méthodologie générale de calcul des coûts d'abattement associe au numérateur (i) un surcoût (réduction de la masse de certains composants du véhicule, amélioration de l'efficacité du moteur, de la transmission, des caractéristiques aérodynamiques du véhicule, etc.), (ii) des économies d'énergie hors taxes et (iii) d'autres co-bénéfices environnementaux, et au dénominateur les émissions évitées – ou plus exactement des bénéfices climatiques évalués grâce à la valeur de l'action pour le climat et exprimés en un volume équivalent d'émissions évitées.

41 %
DES CHARGEURS
ONT UN PLAN
DE RÉDUCTION GES
DÉDIÉ AU FRET

On constate que la période récente et la nécessité de mettre en œuvre une transition énergétique font émerger une somme de préconisations, de concepts et d'approches systémiques intégrant des propositions dont certaines peuvent être complémentaires.

L'enjeu est considérable, et on identifie ici la difficulté existante afin de déterminer les politiques à mener dans un contexte ou le cadre

et la définition du suivi et du calcul CO₂ émis par l'activité transport comportent de larges zones d'incertitude.

Les concepts multiples et nombreux sont utilisés pour illustrer et faire valoir les mesures à prendre. Les efforts réalisés et les préconisations des acteurs de la logistique urbaine ne sont pas totalement pris en compte, alors qu'ils matérialisent des effets immédiats sur l'existant.

ZFE : UN CADRE STRUCTURANT

ZFE UN CADRAGE NÉCESSAIRE

La mise en place des ZFE, confirmée par la loi climat et résilience, est devenue l'élément majeur et emblématique des mesures destinées à la transition énergétique de la mobilité des marchandises (et des personnes).

La circulation et le stationnement sont de fait des problématiques essentielles pour les villes, et dans ce contexte, les travaux réalisés récemment ont permis de recenser tous les critères utilisés pour réglementer le transport de marchandises, le passage des véhicules de livraison ou des véhicules de marchandises traversant les agglomérations. Ont ainsi été relevés l'usage de huit critères: Letonnageduvéhicule/Lahauteurduvéhicule/Lalongueurduvéhicule/La largeur du véhicule / La surface au sol du véhicule / Le volume du véhicule / L'âge ou la date de construction et la norme euro (ou Crit'Air) / Les plages horaires de circulation de ce véhicule.

Le tonnage perçu comme un indicateur synthétique qui permet de limiter à la fois le poids et le volume du véhicule est le critère le plus utilisé par plus des 3/4 des communes observées qui l'utilisent pour limiter la circulation en ville.

La plage horaire, restreignant la circulation à certains moments de la journée, est également utilisée par environ 50 % des communes observées, tandis que la longueur des véhicules un critère utilisé par 20 % des villes, souvent en complément d'une mesure de tonnage. Le tonnage, hauteur, la largeur ou le volume sont plus rarement utilisés comme critères, et souvent en complément d'une mesure de tonnage.

Cela ne signifie pas pour autant que les réglementations soient harmonisées et cohérentes sur l'ensemble du territoire grâce à l'utilisation d'un paramètre commun.

Les seuils utilisés pour réglementer le tonnage sont tous différents, parfois même à l'intérieur d'une même commune. L'utilisation du seuil de 3,5 tonnes est très fréquente (elle correspond bien sûr aussi au seuil distinguant les poids lourds des véhicules utilitaires légers), mais elle est souvent peu adaptée aux besoins logistiques du territoire. Ce seuil de 3,5 tonnes est utilisé par 100 % des communes (cf. les arrêtés municipaux). Cela signifie que les véhicules utilitaires légers sont très majoritairement pris en compte, sans que soient intégrés les besoins logistiques de certains types d'activités, livrés avec des véhicules compris entre 3,5 et 16 tonnes.

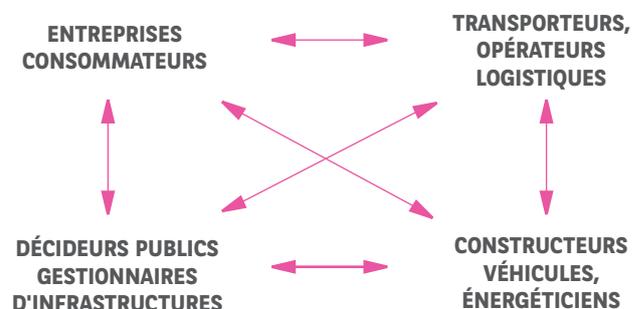
Face à ce constat, la solution n'est pas forcément pour autant la standardisation des ZFE, puisque chaque zone répond aux enjeux et problématiques qui sont propres à un territoire. Il apparaît par contre nécessaire de trouver la bonne échelle d'harmonisation sur les différents points de restriction des ZFE :

- Problème de périmètre associé aux ZFE-m et aux conditions de circulation / d'accessibilité dans les objectifs des calendriers déployés par les métropoles actuelles et les collectivités qui doivent mettre en place une ZFE-m.
- Risque de réglementation différenciée selon les territoires. La grande liberté offerte aux collectivités territoriales pour mettre en œuvre des

ZFE-m se traduit par de fortes disparités en termes de calendrier, de restrictions, de dérogations...

- Nécessité de suivre le déploiement des ZFE dans les grandes agglomérations, recueillir le besoin des collectivités et, le cas échéant, proposer un appui public visant à l'harmonisation des critères d'accès entre collectivités dans des territoires proches (notamment au niveau intercommunal).
- S'assurer que ces critères d'accès sont compatibles avec les offres disponibles en véhicules et en avitaillement.
- Harmoniser les ZFE en augmentant les plages horaires pour les livraisons décarbonées en horaires décalés.

La mobilité urbaine des marchandises nécessite de mettre en cohérence les interactions entre tous les acteurs, une application réglementaire uniquement descendante ne pouvant permettre de gérer une question aussi cruciale et complexe.



POINT D'ATTENTION

Les territoires moins denses sont pour leur part concernés par des objectifs définis dans leur Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). À travers l'élaboration des PCAET, les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) deviennent véritablement les coordinateurs de la transition énergétique sur leur territoire et pourront venir compléter les dispositifs ZFE, d'où un élargissement des périmètres sous contrôles à ne pas perdre de vue.

LES CHOIX DE RÉGLEMENTATION URBAINE, TRÈS FORTEMENT CENTRÉS SUR LA NOTION DE TONNAGE, SONT HISTORIQUEMENT INTÉGRÉS, À UNE PÉRIODE OÙ SEULES ÉTAIENT VISÉES LES QUESTIONS DE DÉTÉRIORATION DES ROUTES ET DE GABARIT DES AXES DE CIRCULATION.

DE CE CONSTAT APPARAÎT UNE PROBLÉMATIQUE DE MASSIFICATION

La massification est le fait de remplir à leur plein potentiel chaque moyen de transport, opération qui relève des opérateurs de transport, dont le métier est d'optimiser et massifier les flux, mais également des clients/chargeurs/donneurs d'ordre, dont les choix, par exemple, de réduction à minima des stocks en centre-ville, rendent nécessaires des flux plus nombreux.

Ainsi, un certain nombre de bonnes pratiques permettent de favoriser la massification. Relevante de la bonne pratique, la livraison dans un hub final plutôt qu'à domicile est essentielle pour permettre la mutualisation et augmenter le taux de remplissage des véhicules.

TRANSPORT DE 28 T DE MARCHANDISE EN MILIEU URBAIN



1 SEMI REMORQUE 44 T
= 43 M² DE SURFACE



35 VUL 3,5 T
= 783 M² DE SURFACE



90 VÉLO TRIPORTEURS
= 500 M² DE SURFACE

Dans la bonne pratique également, la notion de retour à vide doit être intégrée dans les discussions. Quand un véhicule livre et qu'il retourne en direction de son entrepôt, le trajet du retour est une perte car le véhicule voyage à vide. Une perte opérationnelle et économique tout d'abord, car le chauffeur et les moyens de transport sont indisponibles sans produire pendant la moitié du temps. Une perte pour la collectivité et l'espace public ensuite, car le véhicule vient occuper les voies de circulation. Une perte environnementale enfin

car le véhicule pollue sur ce trajet alors que sa capacité d'emport lui aurait permis de mettre à profit ce déplacement.

La logistique doit donc s'inscrire en tant qu'acteur de l'économie circulaire en intégrant le flux retour à sa réflexion. Pour ce faire, une discussion des différents acteurs, pour mutualiser au retour le transport des déchets, par exemple, doit être instruite. Lors du trajet aller également, pour ce qui est du colis, les véhicules peuvent transporter jusqu'à environ 40 % de vide, à cause de la tendance au suremballage des produits.

% DU PARC TOTAL

PARC VI AU 01 01 2021	PARC TOTAL	NOUVELLES ÉNERGIES EN % DU PARC TOTAL	PARC PORTEURS	NOUVELLES ÉNERGIES EN %
NOMBRE	600 283		383 895	
DONT GNV	6 603	1,1%	4 073	1,1%
DONT ÉLECTRIQUE	139	NS	136	NS
		% PARC TOTAL		% PARC TOTAL
DONT CRIT'AIR 3 À 5	289 288	38%	237 363	62%

Source : SDES

POINTS CLÉS EN SYNTHÈSE

Pour l'évolution du parc VI, tout reste à faire, car même si on prend en considération l'accélération récente vers les véhicules compatibles B100 et le trend des immatriculations GNV, la part du parc sous Crit'Air 0 et 1 reste très marginale, tandis que la part des Crit'Air 3 à 5 représente 1 véhicule sur 2 !

On peut « s'inquiéter » de deux notions à ce stade, la répartition du parc, mais bien plus sur son délai de transformation dans un contexte qui s'est complexifié avec la pandémie, les moyens financiers à consacrer à cette évolution majeure restant à identifier.

PARC VUL AU 01 01 2021	NOMBRE	NOUVELLES ÉNERGIES EN % DU PARC TOTAL
PARC TOTAL	6 029 070	100 %
DONT GNV	3 060	NS
DONT ÉLECTRIQUE	43 410	0,7 %
DONT CRIT'AIR 3 À 5	3 015 650	50 %
DONT DÉTENTION PARTICULIERS	2 782 500	46 %

Source SDES

POINTS CLÉS EN SYNTHÈSE

La majorité du parc de VUL (plus de 3 millions de véhicules) est utilisée par des personnes morales à des fins professionnelles. Près de 2,7 millions de véhicules appartiennent à des artisans ou des particuliers. L'âge moyen du parc s'élève à 9 ans et 7 mois, 21 % des VUL ont plus de 15 ans.

Le parc des VUL est vieillissant – et donc à changer en priorité – car les comptes propres les utilisent en priorité mais n'ont pas les mêmes leviers financiers pour faire évoluer leurs véhicules que d'autres acteurs de la logistique.

ZFE : LA QUESTION DES NORMES CRIT'AIR

LA CIRCULATION URBAINE AYANT DORÉNAVANT COMME INDICATEUR MAJEUR LE CADRE JURIDIQUE DES ZFE, IL DEVIENT INDISPENSABLE DE REVENIR SUR LE « CŒUR DU RÉACTEUR », LA CLASSIFICATION CRIT'AIR.

CRIT'AIR 0



ELECTRIQUE , H2

Le fait de revisiter les normes Crit'Air pour les adapter aux réalités et accompagner l'extension des Zones à Faibles Émissions (ZFE) est une question majeure au moment où les calendriers validés par les premières collectivités engagées paraissent très (trop !) proches, d'autant plus dans le contexte généré par la pandémie du Covid.

Les mesures qui sont ou seront décidées par les collectivités, malgré le fait que les textes ne rendent pas obligatoire une restriction pour les +3,5 tonnes, posent plusieurs difficultés aux entreprises de transport de marchandises :

- **la multiplication des critères d'accès** aux ZFE est compliquée, car elle ne permet pas une mobilité des flottes pour des acteurs agissant à l'échelle de plusieurs collectivités, nécessaire pour l'agilité des chaînes logistiques ;
- **pour les spécialistes du transport, les interdictions des vignettes CRIT'AIR 2 (correspondant aux camions aux dernières normes Euro 6) pourraient conduire à deux évolutions de flotte en ville, toutes deux présentant des risques**, dont un basculement des poids lourds vers des véhicules plus petits (où l'offre alternative est supérieure). Or, les poids lourds sont un mode de massification des flux efficace. Les remplacer par une multiplicité de petits véhicules augmenterait le nombre total de km parcourus, et donc la congestion en centre-ville.

Du fait des dérogations, plutôt à destination des acteurs du « compte propre », un basculement de flux optimisés et massifiés par le « compte d'autrui » vers des flux éclatés par chaque entreprise en « compte propre » pourrait être généré. Non seulement la diminution de la massification pourrait augmenter la congestion des villes, mais l'âge moyen des véhicules du compte propre est plus élevé que celui du compte d'autrui, et est donc plus polluant, à distance parcourue équivalente.

Le système Crit'Air date de 2016, et il apparaît que la réglementation ZFE actuelle impose donc une réglementation basée sur un outil qui est devenu obsolète au regard du niveau de développement de nouvelles énergies, d'où l'idée d'en proposer un ajustement.

La vignette verte (ou 0) correspond à des motorisations encore très peu matures (électrique et hydrogène) pour les véhicules lourds et cela, à l'horizon d'au moins 2030/2040, ainsi que la question du niveau applicable pour le futur euro VII en norme Crit'Air, peuvent également faire l'objet d'un débat.

• On note également que l'arrêt de la vignette Crit'Air 2 n'est pas une obligation réglementaire et doit tenir compte de la faisabilité régionale au regard de la disponibilité technique / tco des véhicules et des réseaux d'énergie disponible, l'avaitaillement devant aussi faire partie des notions structurantes à retenir.

• Les règles sont européennes mais les dérogations consenties sont de deux types : nationales ou locales. Du fait de l'absence d'offre locale de véhicule/énergie, il est possible, voire souhaitable, que les dérogations locales soient progressivement harmonisées. Ces dérogations auraient vocation à prendre fin, une fois trouvées des solutions techniques viables pour les véhicules décarbonés.

À noter enfin que les normes Euro utilisées pour les vignettes Crit'Air ne prennent pas en compte les émissions de CO₂. La question de la prise en compte dans le calcul des aides de ce dispositif CEE du monoxyde de carbone (CO) des hydrocarbures imbrûlés (HC), des oxydes d'azote (NOx) et des particules fines en suspension pourrait ainsi être posée.

CRIT'AIR 1



GNV / BIO GNV – ED95

CRIT'AIR 2



**DIESEL :
BIO DIESEL – B 100**



Source : Grenoble Alpes Métropole

Au delà des questions de réglementation de la circulation urbaine et de sa mise en application via les normes Crit'Air, nous avons souhaité revenir également sur quelques autres points clé :

Les enjeux d'accompagnement d'incitation financière

La difficulté rencontrée par les utilisateurs potentiels afin de bénéficier des divers niveaux d'aide montre à quel point une harmonisation et une mise en cohérence des aides octroyées sont indispensables, afin de constituer l'effet de levier attendu pour l'acquisition de véhicules nouvelles énergies, l'État ayant, dans ce contexte, un rôle à jouer pour coordonner les territoires via :

- L'ouverture et la facilité d'accès des aides financières aux grandes entreprises, en première ligne et en capacité pour investir dans les nouvelles énergies et donner ainsi l'impulsion nécessaire.
- La mise en place d'un guichet unique avec simplification d'accès aux aides afin que bonus écologique, prime de reconversion, exonérations de taxes, amortissement adapté, aides des régions, départements et communes et multiplicité des acteurs et des procédures soient unifiés et / ou managés via un point d'entrée unique.
- L'évolution vers un systèmes de calcul des aides sur un pourcentage, plutôt que sur un montant forfaitaire.
- L'intégration plus largement de l'ensemble des acteurs, dont les loueurs de véhicules qui ne peuvent pas la plupart du temps intégrer efficacement les dispositifs d'aide, et auraient une forte capacité de prescription vis-à-vis de leurs clients.



Source : www.motor1.com

La nécessité de valider les modalités de contrôles des normes édictées dans le cadre des ZFE :

Si aucun contrôle n'est prévu, la ZFE ne permettra pas la transition du parc de véhicules qu'elle doit provoquer et il semble indispensable que la création de ces Zones soit accompagnée d'une période de pédagogie suffisante avant un contrôle strict effectif, afin de s'assurer d'une transition soutenable.

La phase de contrôle, en tant que telle, semble d'ailleurs complexe (automatique ou force de police). Il est notamment envisagé des expérimentations locales de systèmes de contrôle automatique, adaptés aux contraintes des collectivités.

Les radars de lecture automatisée des plaques d'immatriculation [Lapi] pour la vidéoverbalisation étaient initialement promis par l'État pour 2022. Ils ne seront pas prêts en 2023, cette surveillance a d'ailleurs fait l'objet d'une mise en garde de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) en août 2020.

À noter l'alternative proposée par certains experts, la création de péages urbains, qui auraient pour vertu de dépasser un simple mode punitif au profit de la création des moyens de financement au service du développement d'un package mobilité, indispensable pour assurer la connexion entre les centres des villes et leurs périphéries.

Ce système de péage urbain est déjà pratiqué dans les pays scandinaves depuis 30 ans et fonctionne parfaitement.

L'UTILISATION DES MOYENS PROPOSÉS PAR LES STRUCTURES D'ACCOMPAGNEMENT PUBLIQUES : CIOG - CADRE LOGISTIQUE / INTERLUD

Le dernier Comité Interministériel de la LOGistique (CIOG), qui s'est tenu en octobre, a fait l'objet d'un rapport de bonnes pratiques à adopter en matière de logistique urbaine.

Le rapport émet une dizaine de propositions et recommandations, et notamment :

- Accompagner les collectivités, mettre en place un partage et des remontées d'informations pour faire évoluer le corpus réglementaire.
- Faciliter l'acquisition et l'exploitation de données sur la logistique urbaine, en mettant notamment en place un observatoire national, développer l'information et la formation sur la logistique urbaine.

- Sécuriser les espaces logistiques urbains (entrepôts, points relais, etc.) en leur donnant une place plus importante, dans les documents d'aménagement et d'urbanisme à toutes les échelles ; mettre à disposition des collectivités des nouveaux outils de gestion du stationnement pour les livraisons.

Enfin, l'appel à manifestation d'intérêt InTerLUD (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable), programme financé par le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), a pour objectif d'accompagner 50 collectivités et leurs partenaires dans la co-construction de chartes de logistique urbaine durable.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : L'IMPULSION DES RÉGIONS

Nous avons souhaité présenter deux faces de la transition énergétique applicable dans les grandes métropoles et les régions au travers de deux aspects, outre la mise en œuvre des ZFE cf. plus haut et le développement de projet Hydrogène dans le service public.

À ce stade de développement des solutions Hydrogène appliquées à la mobilité « lourde » (VI, Bus et Cars) nous avons souhaité illustrer un mode de développement déjà constaté pour le GNV, qui passe par la mise à la route de Bennes à Ordures Ménagères (BOM) et des bus.

Il apparaît en effet que le cadre premier permettant d'expérimenter le futur de l'hydrogène pour véhicules pouvait passer par les collectivités publiques, notamment du fait de l'utilisation d'enveloppe budgétaire, non contrainte par les questions du business model qui s'impose aux utilisateurs privés. Dans ce contexte, il apparaît que les projets annoncés par plusieurs agglomérations pouvaient illustrer notre point de vue.

En effet, en France, les bennes à ordures ménagères sont le plus souvent gérées par des structures de coopération intercommunales dont certaines se sont déjà engagées dans des opérations de "verdissement" de leurs flottes, le cadre s'appliquant aux transports de voyageurs pouvant également permettre un cadre de mutualisation.

Un exemple emblématique, la ville de Dijon, qui ambitionne de convertir sa flotte de bennes à ordures à l'hydrogène renouvelable, prévoyant en parallèle d'utiliser les infrastructures de production et de distribution d'énergies pour le parc de bus.

LE PROJET DE LA VILLE DE DIJON

LA CIBLE : l'objectif de la métropole dijonnaise est bien de parvenir à une totale décarbonation de ses transports publics à l'horizon 2026, via une flotte « verte » de 62 bus et 22 bennes à ordures convertie à l'hydrogène vert. À l'horizon 2030, c'est tout le parc qui pourrait être entièrement alimenté en hydrogène, soit 180 bus urbains (plus grande flotte française), la recherche d'optimisation du projet associant la mise à la route de BOM et une flotte de bus.

LE BUDGET : 6.5 M€, dont le soutien de l'ADEME, 1.8 M€, cela permettra d'amortir le surcoût du matériel, dans le cas d'une benne à hydrogène, avec de plus l'appui d'EDF via sa filiale YNAMICS.

La création d'un ÉCOSYSTÈME ÉNERGÉTIQUE local : la production d'hydrogène est prévue via le lancement d'une unité publique de production et de distribution H2 vert, unité de production issue de la combustion de déchets ménagers via l'unité de méthanisation de boue d'épuration et une ferme photovoltaïque, (plus de 40.000 panneaux photovoltaïques capables de produire 15,5 mégawatts (MH) d'énergies renouvelables, soit l'équivalent des besoins annuels en électricité d'environ 8.000 habitants) pour alimenter ses bus à hydrogène.



01

Collecte des déchets



02

Incinérateur
La combustion des déchets actionne des turbines qui créent de l'électricité



03

Électrolyse
L'électrolyse de l'eau produit de l'hydrogène



03

Station service
L'hydrogène produit sert à alimenter les bennes à ordures et les véhicules

L'APPEL À UN INTÉGRATEUR POUR LES VÉHICULES

la métropole a fait appel à la société E-Trucks, basée en Belgique, associée à Proton Motor pour la fourniture de la pile à combustible et au fournisseur local de châssis agréé DAF, qui convertiront les véhicules. Faun Environnement, basée en Ardèche, fournira les 4 compacteurs d'ordures ménagères et se chargera de leur assemblage avec les châssis.

Il s'agit là d'un nouveau business model, dans lequel ce ne sont pas les constructeurs / assembleurs de châssis historiques qui sont en pole position, mais des entités détentrices de savoirs complémentaires : châssis / bloc moteur / énergies / réservoirs / carrosseries... qui s'associent

pour produire des ensembles électrique ou hydrogène, les premières cibles étant les collectivités locales dans le cadre du service public : BOM, bus.

L'INCLUSION DANS UN PÔLE DE RECHERCHE RÉGIONAL

Dijon s'inclut par ailleurs dans le périmètre d'un club hydrogène pour booster la filière.

Le Pôle véhicule du futur, le conseil régional Bourgogne-Franche-Comté, l'Agence économique régionale, l'Ademe et le FC Lab ont lancé, fin mars, le Club hydrogène Bourgogne-Franche-Comté. Il fédérera l'écosystème régional de l'hydrogène, en commençant par les industriels et la recherche et l'innovation, avant d'intégrer les collectivités.

UNE APPROCHE À DUPLIQUER :

les villes du Mans et Angers se sont engagées dans une commande groupée avec Dijon.

L'intérêt du groupement de commandes est double. Il est d'abord d'ordre économique, pour permettre une baisse du prix unitaire des véhicules par des économies d'échelle et en permettant d'intéresser des chaînes de production. Ensuite, le groupement de commandes est un outil adapté de coordination et d'échanges entre collectivités pour partager des moyens et des expertises dans un domaine innovant qui nécessite une forte spécialisation. La première livraison doit intervenir début 2023 et bénéficiera des subventions de l'Europe, de l'ADEME et des Régions.

Alors que le coût d'une benne à hydrogène varie aujourd'hui, suivant les caractéristiques et les constructeurs, entre 550 000 et 850 000 euros en fonction du constructeur, les trois collectivités espèrent réduire les coûts avec cette commande unique.

Autre exemple en cours, la mesure proposée consiste à "verdier" la flotte de bennes à ordures (BOM) de la Métropole de Bordeaux. Le projet pour rendre la flotte de bennes à ordures propre serait de convertir la moitié à l'hydrogène avec le choix du BioGNV pour le reste de la flotte (comme l'ont fait d'autres villes). De plus, il a été supposé que cette mesure s'appliquerait à l'ensemble de la flotte des 21 communes gérées par la Régie commune, c'est à dire 167 bennes qui assurent la collecte des ordures ménagères résiduelles et la collecte sélective en porte-à-porte.

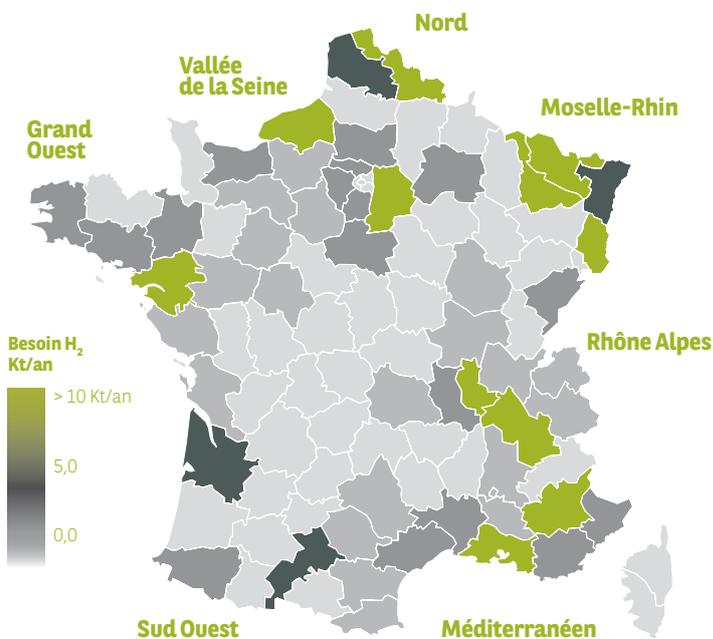
Le développement régional de l'Hydrogène, des budgets substantiels pour le service publique de mobilité

Compte tenu des projets en cours et des usages ciblés, les consommations d'hydrogène décarboné se concentreront prioritairement dans sept grands bassins, représentant à terme 85 % de la demande totale.

Les pôles de consommation constituent une ou plusieurs zones denses de consommation H2 qui sont principalement dominées par des grands consommateurs industriels ou un agrégat de besoins liés à la mobilité.

VHYGO : Normandie – Bretagne – Vendée
Projet 20 stations H2 pour 500 véhicules

OCCITANIE : des projets ambitieux HYPOR
et corridor H2 / 150 M€ de budget et 12 stations H2 en cible



Départements concentrant un besoin important d'H₂ pour l'industrie en 2030

Départements concentrant un besoin important d'H₂ pour la mobilité en 2030

Le projet phare : la Zéro Emission Valley – ZEV

Un budget d'investissement de 70 M€ sur 5 ans (fonds régionaux, ADEME, Fonds Européen) / 20 stations de recharge et 15 électrolyseurs avec cible H2 vert /1000 véhicules utilisables par les entreprises ou collectivités locales.

Règlementation bus et cars : en application de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte, l'article L. 224-8 du code de l'environnement impose que l'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent un parc de plus de 20 autobus et autocars pour assurer des services de transport public,

acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement depuis le 1er janvier 2020 (1er janvier 2018 pour la RATP) puis en totalité à partir du 1er janvier 2025 des autobus et autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret.

% DU PARC TOTAL

PARC BUS ET CARS AU 01.01.2021 SOURCE SDES	NOMBRE	NOUVELLES ÉNERGIES EN % PARC TOTAL	PARC PUBLIC	EN % PARC GLOBAL	NOUVELLES ÉNERGIES EN % PARC PUBLIC
PARC TOTAL	93 506		27 466	29 %	
Dont GNV	4 169	4 %	2 362	57 %	9 %
Dont électrique	938	1 %	467	50 %	20 %
Dont CRIT'AIR 3 à 5	39 365	42 %	8 836	22 %	32 %

Source : SDES

UNE SOLUTION DISRUPTIVE : L'ERS

LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) DU TRANSPORT EN 2019 REPRÉSENTERAIENT 29 % DES ÉMISSIONS ANTHROPIQUES DE LA FRANCE, CF. CI-DESSOUS. ON CONSTATE NOTAMMENT ICI LE POIDS IMPORTANT DES VÉHICULES LÉGERS, D'OÙ LA NÉCESSITÉ DE NE PAS SE FOCALISER UNIQUEMENT SUR LA QUESTION DU TRAFIC POIDS LOURDS.

	MT Co2 EQ	% DU TRAFIC ROUTIER	...MTCO 2eq	.. EN TWH TH.
VOITURES PARTICULIÈRES (VP)	69,5	54,3 %	22,9	266
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL)	25,9	20,3	8,5	99
POIDS LOURDS (PL), BUS ET CARS	30,5	23,9 %	10	117
2 ROUES	1,7	1,3 %	0,6	6
TOTAL	127,7	100 %	42	489

QU'EST-CE QUE L'ERS :

l'électrique à batterie, ou ERS, pourrait permettre une décarbonation forte du transport routier de longue distance, sous réserve de la décarbonation de l'électricité en Europe. Elle présente un excellent rendement énergétique, une alimentation continue qui ne dégrade pas les conditions d'exploitation des camions et une diminution significative de la taille des batteries des PL faisant de longs trajets (1 200 kWh pour un PL à batterie longue autonomie, contre 400 kWh pour un PL ERS environ) et peut très fortement réduire le besoin en bornes de recharge.

D'un point de vue économique, la solution ERS pourrait donc induire une exploitation sans rupture avec l'existant afin de faciliter la transition : puissance des poids lourds équivalente à celle des véhicules diesel, capacité d'emport équivalente à celle des poids lourds actuels, autonomie et système de recharge en énergie permettant d'éviter tout risque de panne sèche, et évitant également une réduction significative des durées d'exploitation par les opérations de recharge en énergie.

1 / LES TROIS SOLUTIONS TECHNIQUES D'ERS SONT LES SUIVANTES :

- La solution avec caténaire est la plus avancée techniquement, mais plusieurs points restent à valider, dont l'acceptation citoyenne des caténaires tout au long des autoroutes.
- La solution rail, très avancée aussi, permettrait, de plus, l'alimentation des Véhicules Légers (VL), Voitures Particuliers (VP) et Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et donc la réduction de la taille des batteries de ces véhicules, critique vis-à-vis de leur coût et de la consommation de matières premières, en particulier du nickel.
- La solution à induction, également plus universelle, paraît moins évidente car il reste à démontrer qu'elle est capable d'atteindre le niveau de puissance de recharge nécessaire pour un tracteur de 44 t et il resterait alors à la développer. Elle est par ailleurs très fortement consommatrice de cuivre.

2 / LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ERS PROPOSÉ EST BASÉ SUR PLUSIEURS PRINCIPES :

- Le caractère résolument européen d'une telle infrastructure avec une gouvernance globale d'un programme ERS.
- L'universalité du poids lourd qui doit pouvoir desservir tous les territoires.
- Le respect d'une échéance à 2030 lors de laquelle une première phase d'ERS devrait être en place pour permettre aux constructeurs de s'adapter aux spécificités de ce mode.
- L'impératif d'un calendrier très serré de validation des solutions techniques avant fin 2023, la mise en service d'une première phase d'un réseau ERS avant fin 2029.

Ainsi, en deux phases, 4 900 km de réseau en 2030 puis 8 850 km en 2035 devraient être équipés. La première phase correspond au réseau transeuropéen de transport tel que défini par la Commission européenne (CF fit FOR 55), l'objectif étant l'accès au réseau équipé ERS depuis tout point du territoire en moins de 125 km, cette distance correspondant à la moitié de l'autonomie des poids lourds équipés pour l'ERS qui est prise en hypothèse.

3 / LES PRÉREQUIS :

Il est indispensable que l'introduction de l'ERS et son utilisation se traduisent par un bilan positif pour la collectivité ainsi que pour les acteurs impliqués (transporteurs, opérateurs d'ERS, constructeurs de camions, fournisseurs et distributeurs d'électricité, l'État et les régions) et donc des modèles économiques durables pour chacun d'eux.

La rentabilisation de l'infrastructure nécessiterait, surtout au début, de trouver des mécanismes d'incitation et/ou de compensation fiscaux ou réglementaires ayant à supporter des investissements initiaux lourds avec des revenus ERS croissant lentement, en particulier lorsque l'attractivité de l'ERS est plus faible face au diesel. L'estimation du coût total d'investissement des 8 850 km d'ERS, menée avec les concepteurs des solutions, a permis d'aboutir à des coûts totaux de l'ordre de 30 milliards d'euros pour la solution caténaire, et 36 milliards d'euros pour la solution rail, pour l'ensemble du réseau précédemment décrit.

LES COÛTS TOTAUX DE POSSESSION :

- Les premières analyses réalisées prenant en référence la structure des coûts des PL diesel actuels, montrent que les PL ERS pourraient être légèrement plus compétitifs, en coût, que les PL diesel. Inversement, les coûts des PL électriques à batterie seraient nettement supérieurs, de l'ordre de 15 à 20 %, aux coûts des PL diesel.

L'ERS serait donc très compétitif contre le scénario « batteries et bornes de recharge ».

4 / L'ERS, QUEL NIVEAU DE RÉPONSE À LA DÉCARBONATION GLOBALE DU TRANSPORT ?

- La captation d'environ 50 % des PL.km du trafic total des PL en France (et aussi des t.km transportées) à condition que les transporteurs y gagnent avec des camions roulant majoritairement sur autoroute.
- La réduction des émissions de GES (en Analyse du Cycle de Vie, ACV) permise par l'ERS est très substantielle si l'on prend en référence la situation actuelle d'un parc de PL quasi-exclusivement diesel et en supposant une croissance annuelle du fret routier longue distance de $\approx 1\%$ /an entre 2030 et 2050.

Combiné avec l'électrification totale des transports intrarégionaux, l'ERS ferait gagner 33 Mt CO₂eq/an, soit 87 % des émissions d'un scénario « diesel as usual » et 60 Mt CO₂eq/an (-86 %) en incluant les VUL, conduisant ainsi à une électrification quasi totale des transports routiers.



Source : www.franceroUTES.fr

UN CADRE EUROPÉEN : FIT FOR 55**"FIT FOR 55" L'ERS ET LES RÈGLES PRÉSENTÉES DANS FIT FOR 55 PRÉSENTENT LES DEUX MODES D'INFRASTRUCTURE ÉLECTRIQUES DÉDIÉES À LA MOBILITÉ PROPOSÉS PAR L'EUROPE**

La Commission européenne a présenté une série de textes sur l'énergie et le climat (le 14 juillet dernier) visant à atteindre l'objectif de l'UE de réduire les émissions de 55 % d'ici 2030.

Deux initiatives visent spécifiquement à soutenir la transition énergétique du parc de véhicules de transport de l'UE par une accélération de déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement adéquate, à savoir :

- Une proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.
- Une communication de la Commission sur un plan de déploiement stratégique visant à définir un ensemble d'actions supplémentaires pour soutenir un développement rapide d'infrastructures pour carburants alternatifs.

L'objectif de ces deux initiatives est de permettre aux conducteurs de charger ou de ravitailler facilement leurs véhicules électriques ou à pile à hydrogène dans toute l'UE. La Commission européenne a déjà annoncé son ambition de porter le nombre de points de recharge électrique à 1 million d'ici à 2025, puis à 3 millions d'ici à 2030.

Le présent règlement devrait garantir, dans chaque État membre, une capacité de recharge publique suffisante et une couverture de l'ensemble de l'UE en infrastructures de recharge à intervalles fixes le long des principaux axes routiers.

C'EST AINSI QU'EST PROPOSÉ LE RÈGLEMENT SUR LE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES POUR CARBURANTS DE SUBSTITUTION : (ALTERNATIVE FUELS INFRASTRUCTURE, AFIR)

ÉNERGIES	ÉLECTRIQUE			H2	GNL
RÉSEAU OU LOCALISATION	Réseau central européen	Réseau central complet	Parkings sécurisés du réseau européen	Réseau central européen	Réseau central européen
CALENDRIER	Fin 2025	Fin 2030	D'ici 2035	Fin 2030	D'ici 2025
DISTANCE ENTRE POINTS DE CHARGE	60 kms	100 kms	Dans les nœuds urbains	150 Kms	Nombre "approprié" de stations
SPÉCIFICITÉS	Puissance requise 1 400 kW	Puissance requise 3 500 kW	Puissance requise Au moins 100 kW	Station dans chaque nœud urbain + possibilités véhicules légers	Stations accessibles au public

Source : TLF

QUELLES PLACES POUR LES BIO CARBURANTS ?

B100 / QUEL BILAN À CE JOUR ?

Se présentant comme une alternative immédiate aux véhicules au gaz ou électriques, le biocarburant B100 biodiesel issu du colza séduit de plus en plus d'utilisateurs, majoritairement des transporteurs.

On compte trois fournisseurs sur le marché français, dont Oleo100, le leader (filiale du groupe Avril), Altens et K9/M-energy, leurs offres incluant la mise à disposition de cuves et de pompes connectées.

Le B100 est biodégradable, non biotoxique, non ATEX et non classé ICPE. Moins inflammable que le diesel pétrolier, il peut être entreposé à faible pression à la température ambiante et est plus sûr à manipuler et à transporter. De même, sa tenue au froid jusqu'à -15 °C est similaire au gazole.

En parallèle, les entreprises de BTP équipent de plus en plus leur flotte de camions et d'engins au B100, car outre l'aspect environnemental et RSE elles peuvent stocker directement sur les chantiers sans autorisation préfectorale.

Oleo100, leader de ce marché, qui aurait équipé 175 transporteurs fin 2020, en compterait le double fin juin 2021, parmi lesquels des leaders du TRM (Stef-TFE, Transalliance, Mazet, Blondel, FM Logistics,...), soit 2 000 poids lourds roulant au B100 (au total ce sont 3 500 camions contractualisés, mais 1 500 n'ont pas encore été livrés par les constructeurs VI ou carrossiers, ndlr). Oleo100 a installé près de 250 cuves en France et ambitionne de faire rouler 15 000 poids lourds au B100 en 2023.

Le B100 offre un TCO identique à celui du gazole. L'entretien des véhicules est le même que celui des camions au diesel et les transporteurs en sont satisfaits. Côté prix, en l'intégrant à un mix énergétique, cela permet de proposer le biocarburant à un tarif indexé sur celui du gazole, auquel s'ajoute le remboursement de la TICPE. D'après les distributeurs, le B100 est donc accessible au même prix que le diesel et bénéficie de déductions fiscales lors de l'achat de véhicules neufs.

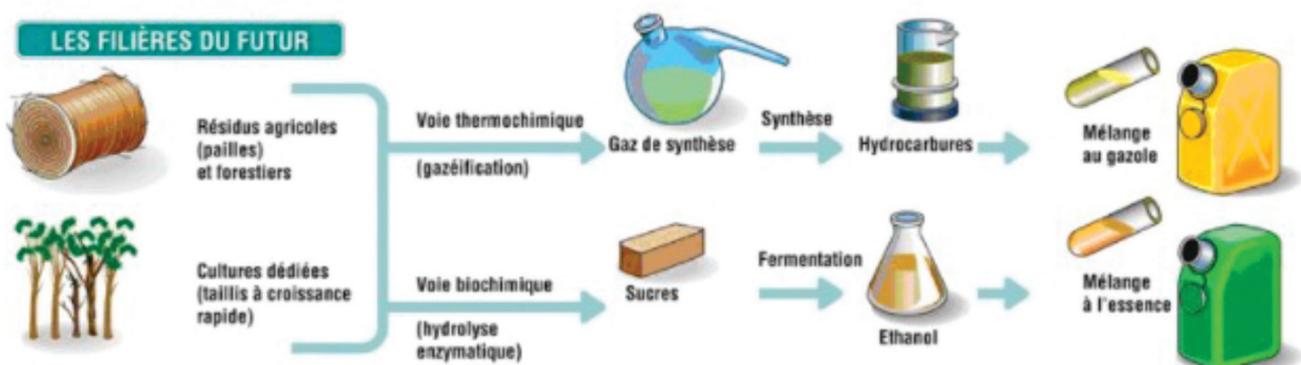
Du côté des constructeurs, la compatibilité du B100 avec leurs récents modèles est acquise sur les véhicules Euro 6 homologués B100 en usine ou via un kit de retrofit pour les camions non homologués. Le B100 est compatible avec les camions Euro 1 à 5 à condition de changer le filtre et de nettoyer le réservoir.

Parallèlement aux filières actuelles, la recherche sur les biocarburants de deuxième et troisième génération est privilégiée. Ces filières du futur se développent avec de nouveaux procédés industriels utilisant des sources de biomasse non destinées à l'alimentation humaine ou animale.

Les biocarburants de « deuxième génération » sont issus de la transformation de la lignocellulose contenue dans les résidus agricoles (paille) et forestiers (bois), dans des plantes provenant de cultures dédiées (taillis à croissance rapide) ou de la valorisation des déchets industriels.

Deux voies sont développées pour transformer la lignocellulose des plantes : la voie thermochimique pour obtenir du biogazole de synthèse (on parle aussi, de filière BtL pour Biomass to Liquid) et la voie biochimique pour obtenir de l'éthanol.

Ces nouvelles filières présentent des bilans énergétiques plus favorables et permettent en outre de limiter les problématiques d'usage des sols et de concurrence avec les débouchés alimentaires.



05 DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS

UNE SITUATION NOUVELLE ET INCONFORTABLE DANS UN MARCHÉ HORS NORMES

2021 marque un marché du neuf totalement « déstructuré » par rapport à son cadre habituel, en tout cas dans les proportions actuelles, du fait de délais de livraisons jamais vus.

Cette fin d'exercice produit, en effet, deux phénomènes cumulatifs : l'incertitude sur la capacité immédiate et la date finale de livraison, et la tension concomitante sur les prix, compte tenu des hausses cumulatives de coûts, des matières premières aux châssis, des carrosseries aux stratégies semi-conducteurs.

En reflet, un marché VO totalement atypique du fait d'être devenu le seul recours à court (voire moyen terme), pour la couverture de certains besoins, cf. par exemple la reprise du marché BTP, gros consommateur de châssis spécialisés, déjà caractérisé, historiquement, par un cycle très long de fabrication, même en rythme de croisière des constructeurs et carrossiers. Ce contexte permettra une augmentation des marges et de la rotation du stock très favorable mais cohérente au vu des déséquilibres du marché.

2022 présente donc un profil particulier, qui nécessitera d'une part d'en passer par une gestion spécifique des distributeurs tributaires d'une chaîne d'intervenants pour satisfaire les utilisateurs finaux, tout en conservant d'autre part à l'esprit les effets des échéances à venir : échéances électorales et leurs effets, échéances réalistes ou pas, imposées par la transition énergétique.



« La parole à...

Nous nous attendions dès le début 2020, avant même la crise du Covid, et après deux années consécutives à plus de 55 000 immatriculations, à traverser « deux années creuses » en-dessous de 45 000 véhicules. Nous ne nous étions pas trompés mais nous ne soupçonnions pas pour autant la situation actuelle.

En effet, après une année 2020 encore plus mauvaise qu'attendue du fait des conséquences de la crise sanitaire, nous espérions un rebond en 2021... que nous avons effectivement eu sur nos prises de commande. En revanche, comme nous l'évoquions déjà en juin, ce sont maintenant les constructeurs qui ne sont pas en mesure de nous livrer dans des délais normaux.

Certes, les pénuries touchent l'ensemble des constructeurs. Certes, chaque distributeur a déjà connu des situations proches, en particulier lors de la transition vers de nouveaux modèles ou de nouvelles normes. Néanmoins, la situation que nous connaissons est sans précédent.

En effet nous subissons à la fois un manque à gagner conséquent sur notre activité commerciale mais nous nous retrouvons également dans l'obligation de prolonger des contrats d'entretien qui auraient dû se terminer et pour lesquels nous enregistrons des dépenses non prévues (avec en plus des hausses de prix très importantes que nous ne pouvons pas répercuter).

Nous évitons cependant le pire. Pour le moment, « le mur de défaillance » ou « la horde d'entreprises zombies » ne sont pas arrivés. L'activité économique de nos clients, à part dans certains bassins très dépendants du tourisme étranger, reste importante. Notre volume d'activité « après-vente », même s'il décroît « unitairement » du fait de l'amélioration de la fiabilité des véhicules et de la baisse des accidents, va à nouveau nous aider à traverser cette période très compliquée.

Avec la cinquième vague qui s'annonce, l'inflation des prix (dont certains sont incompréhensibles), les présidentielles en avril puis les législatives en juin... je ne me risquerai pas à me prononcer sur les perspectives du premier semestre 2022. La dernière décennie nous a montré que pour ces échéances tout est possible et incertain.

Je reste néanmoins confiant dans les capacités de notre métier à traverser les crises (malheureusement de plus en plus fréquentes) sans, ou avec très peu, d'aides des pouvoirs publics. Même si nous avons toujours été là au plus fort de la crise sanitaire, même si nous continuons à former et à embaucher, je regrette de voir trop souvent l'image du camion injustement malmené auprès du grand public. Cela est d'autant plus regrettable que la constance de notre activité et ses perspectives sont parmi les meilleures de notre branche.

Etant donné les échéances électorales qui s'annoncent, je profite de cet espace pour souligner l'importance de rendre les carburants liquides bas carbone éligibles à la catégorie des énergies propres. Ceci est important aussi bien pour les ZFE-m que pour les obligations de verdissement des flottes. En effet, au moment où la production de véhicules neufs est contingentée, ces carburants sont les seuls à permettre une action sur le parc de véhicule déjà en circulation. Les infrastructures nécessaires sont beaucoup moins coûteuses (tant sur le plan économique que sur celui de l'environnement) que des bornes de recharge ou des stations de GNC (globalement « bio » à moins de 20 %). Et, en complément des argumentaires des transporteurs ou des constructeurs, nous devons souligner que l'adaptation de chaque véhicule, au moins pour le B100 irréversible, est de l'ordre de quelques heures...

Dans tous les cas, cette solution va être la seule possibilité « de verdissement » pour certains véhicules spéciaux ou engins utilisant du GNR.

Nous espérons que le gouvernement actuel, ou celui qui sera en place au second semestre 2022 pourra rétablir cette inégalité.

NICOLAS LENORMANT
Président de la branche VI du CNPA



VÉHICULES NEUFS

VI neufs

Au mois de juin, les distributeurs annonçaient des carnets de commandes en hausse de 85 % pour les tracteurs et de 50 % pour les porteurs, ce qui correspondait au rattrapage par rapport au 1^{er} semestre 2020, très touché par le 1^{er} confinement. En fin d'année, les carnets de commandes restent en forte hausse avec 62 % de commandes de tracteurs en plus qu'en 2020 et 23 % de porteurs.

En plus du rattrapage dû à la crise du Covid-19, les problèmes de pénuries de matières premières ont fait gonfler les carnets de commandes par des retards importants dans les livraisons : un véhicule non livré reste dans le carnet de commande.

Prix des véhicules

Les prix avaient déjà progressé en juin, d'un peu moins de 5 %. Actuellement, la hausse est nettement plus forte avec +10 % pour les tracteurs et +9 % pour les porteurs. Les pénuries, la hausse des coûts cumulatifs dans la chaîne de production et les délais de livraison expliquent cette inflation.

Plus de la moitié des concessionnaires (53 %) constatent que les remises sur les véhicules sont faibles, et au pire normales (40 %). Seuls 7 % les trouvent élevées.

Pour les reprises, les deux tiers sont faites à un niveau normal et seules 33 % sont excessives en prix.

Parc VI

Les investissements consacrés au développement du parc VI s'établissent à 22 %, résultat optimiste alors qu'il stagnait depuis plusieurs années à 15 %. Plus de la moitié des experts interrogés donnent un résultat égal ou supérieur à 20 %, seuil à partir duquel on peut considérer que le parc progresse.

Un tiers d'entre eux voit d'ailleurs le parc de véhicules s'étendre, alors que la moitié le juge stable. Seuls 13 % le voient en diminution.

VUL neufs

Comme pour les VI, l'année 2021 est l'année du rattrapage après l'arrêt dû à la crise du Covid-19. Les carnets de commandes ont progressé sur l'année de 19 % (ils avaient déjà progressé en juin de 42 %) chez les concessionnaires et a concerné 80 % d'entre eux.

Les prix ont également augmenté, en moyenne de 6 %, alors qu'en juin, la progression n'était que de 2 %.

Les délais de livraison restent extrêmement élevés chez les constructeurs à 188 jours, en hausse pour 80 % des concessionnaires, alors que les carrossiers ont réussi à les baisser à 74 jours (92 jours en juin) avec de grandes disparités : pour 40 %, ils restent supérieurs à 100 jours, alors que pour 60 %, ils varient entre 30 et 60 jours.

Réparation et SAV

La part de la réparation et du SAV a encore progressé. Après un résultat élevé en juin à 40 % du CA des activités traditionnelles, elle s'élève pour l'année à 42,5 %. Pour la moitié des concessionnaires, elle représente plus de 50 % du CA.

80 % d'entre eux constatent que l'activité a augmenté en valeur absolue et 20 % qu'elle est restée stable. Aucun n'a constaté de baisse.

Contrats d'entretien

La proportion de contrats d'entretien et de maintenance placés lors de la vente de véhicules est restée constante, 32 % en décembre pour 34 % en 2018 et 2019, marquant sans doute un effet de seuil.

Cependant, plus de la moitié estiment que cette part est en hausse, pour 33 %, elle est stable et seuls 13 % l'ont vu baisser cette année.

Délais de livraisons

Il s'agit de l'indicateur le plus problématique en cette fin d'année 2021. Les délais de livraisons des constructeurs qui étaient déjà longs à 201 jours au mois de juin, sont passés à 339 jours 6 mois après, soit près d'un an avant de livrer certaine commande et bien plus pour d'autres, s'agissant d'une moyenne ! Selon les concessionnaires, les constructeurs ne peuvent pas descendre leurs délais à moins de 180 jours et certains montent jusqu'à 500 jours. La pénurie de matières premières et de composants électroniques réduit fortement les capacités de production.

Côté carrossiers, les délais seraient mieux contenus, à 149 jours, en légère hausse depuis juin qui était à 122. 60 % des concessionnaires les jugent en progression, alors que 40 % les trouvent stables. Ils sont soumis aux mêmes problèmes de fonds que les constructeurs mais avec en sus la nécessité d'ajuster leur capacité à celle des constructeurs de châssis.

339
JOURS DÉLAI MOYEN
DE LIVRAISON

LES INDICATEURS CLÉS

Les carnets de commandes sont pleins, avec une augmentation particulièrement forte pour les tracteurs à +62 %. Les porteurs sont également en nette hausse à +23 %.

Les ventes de VO sont également en hausse de 18 % pour les tracteurs et de 11 % pour les porteurs, dues à des délais de livraisons de véhicules neufs extrêmement élevés.

Les prix sont en forte hausse, de 10 % pour les véhicules neufs et pour les véhicules d'occasion, de 15 % pour les tracteurs et de 20 % pour les porteurs.

Le SAV augmente également chez les distributeurs. Il représente 42,5 % du CA.

Les contrats de maintenance se maintiennent à un niveau élevé, soit 32 % des ventes.

22 % des investissements sont consacrés à l'extension du parc vs 78 % au remplacement de véhicules, et un tiers des experts voit le parc en augmentation.

Les parcs VO sont presque vides ! Tous nos experts sont du même avis et cela devrait se maintenir en 2022.

C'est le point noir de notre étude. Les délais de livraisons se situent à un niveau jamais atteint historiquement avec un délai moyen de près d'un an (339 jours) pour obtenir un véhicule chez un constructeur. Les pénuries de matières premières d'un côté et la demande très forte de l'autre ont créé un déséquilibre sur le marché. Les délais chez les carrossiers sont plus faibles puisqu'ils sont de 149 jours, mais ils sont soumis également à une forte tension en termes de capacité de livraisons.

État de la Concurrence

Le développement des réseaux spécialisés d'entretien et de vente de pièces détachées n'est plus évalué, par les concessionnaires, comme un risque fort. Jusqu'en juin 2021, ils étaient près de 40 % à le juger de cette façon. En cette fin d'année, ils sont 7 % à le voir comme un risque fort. Il est passé en risque moyen, selon 67 % des concessionnaires. Le quart restant (27 %) le voit comme un risque faible. L'augmentation de l'activité atelier et SAV y est certainement pour quelque chose, alors que pour 80 % des concessionnaires la crise du Covid-19 n'a pas eu d'effet sur leur évaluation.

Les mouvements de concentration sont au plus calme. Seuls 26 % des concessionnaires en ont constaté lors de ces derniers mois, un des plus faibles résultats de ces dernières années.

Environnement

L'achat d'un véhicule de nouvelles technologies, comme le GNV ou l'électrique, présente encore une faible part des clients des concessions VI, passant de 10 % à 12 %.

La part estimée par les concessionnaires des véhicules propres dans les immatriculations est également plus optimiste qu'auparavant. 33 % voient leur part dépasser les 25 %, alors qu'en juin dernier aucun ne l'envisageait aussi importante, 47 % la voient entre 10 et 25 % et seulement 20 % l'estiment en-deçà. En juin, la part des concessionnaires qui pensaient que la part des véhicules propres ne dépasserait pas les 10 % dans les cinq ans à venir était de 61 %.

FOCUS MARCHÉ VO : PRIX ET STOCKS EN SYNTHÈSE

Prix de vente VO

Avec une demande de véhicules en augmentation, leurs prix de vente ont pu se redresser après des années 2019 et 2020 en net recul. Les hausses de prix sont estimées à 15 % pour les tracteurs à 20 % pour les porteurs. Le mouvement s'était déjà engagé en juin dernier avec +5,5 % pour les tracteurs et +3 % pour les porteurs, mais il s'est nettement accentué au second semestre, phénomène cohérent en période de déséquilibre entre offre et demande mais rarement aussi fort ! Les prix des VUL VO ont également progressé de 10 % malgré une demande stable.

Stocks VO

Alors qu'en 2019, les stocks de VO étaient jugés élevés par 56 % des distributeurs pour leurs propres stocks, 94 % pour les stocks constructeurs et 89 % pour les stocks marchands, ils sont jugés en 2019 bas par 100 % des concessionnaires pour les stocks de tous les types de vendeurs : eux-mêmes, les constructeurs et les marchands. Ce résultat est inédit dans l'historique de notre étude. Pour 2022, la situation ne devrait pas évoluer, car deux tiers des distributeurs voient les stocks encore baisser et l'autre tiers les voit se stabiliser.

MARCHÉ VO

UN REFLET DU MARCHÉ VN

VI d'occasion

2019 et 2020 avaient été difficiles pour les VI d'occasion, avec un recul des ventes important. 2021 est bien meilleure, avec une hausse de 18 % des ventes de tracteurs et de 11 % pour les ventes de porteurs. Ce résultat confirme celui constaté en juin dernier où les hausses annoncées étaient respectivement de 23 % et 11 %.

Les délais de livraisons des véhicules neufs par les constructeurs ont contraint les acheteurs à se rabattre sur le marché du VO, à défaut d'avoir de la visibilité sur les délais en VN.

En revanche, côté VUL/VO, le marché est resté stable malgré l'optimisme de juin où les ventes étaient de +25 %.

Origine des VO

Les ventes VO des distributeurs étant en nette augmentation, l'origine des véhicules se diversifie beaucoup. Seuls 54 % des VO proviennent des reprises alors qu'historiquement, le taux est compris entre 62 et 66 % et était monté à 76 % en 2018.

La deuxième origine vient des parcs constructeurs, avec 18 %, un taux beaucoup plus élevé qu'habituellement, plutôt situé autour de 10 %.

Les achats à des marchands représentent également une part non-négligeable mais en augmentation à 10 % (soit x 2 par rapport à l'historique).

Les buy-back sont plus stables, à 13 % après quelques variations : 8 % en juin dernier et 16 % en décembre 2020.

Profil des VO vendus

L'âge des tracteurs vendus en 2021 a plutôt augmenté cette année avec 44 % des véhicules qui ont plus de six ans, alors qu'en 2020 ils se situaient à 35 % et cela au détriment des véhicules de quatre à cinq ans qui passent de 49 % en 2020 à 41 % en 2021. La part des véhicules de trois ans et moins reste stable à 15 %.

En revanche, les tracteurs en parc actuellement ont un kilométrage très faible. 65 % des véhicules ont moins de 120 000 km, alors que cette part était souvent inférieure ou égale à 50 % les années précédentes.

Les porteurs sont soit plus jeunes, 14 % ont trois ans et moins (4 % ces dernières années), soit plus anciens avec 74 % qui ont six ans et plus (68 % auparavant).

Délais de revente

Les délais de revente des VO avaient déjà baissé en juin dernier et sont historiquement bas, à l'instar des stocks, en toute logique. Pour les tracteurs, les délais qui étaient de 112 jours en 2019 avaient reculé en 2020 à 106, et ont fondu en 2021 puisqu'ils s'établissent à 30 jours. Les deux tiers des concessionnaires le constatent.

Les porteurs sont dans la même situation avec des délais qui étaient de 46 jours en 2019 puis 60 jours en 2020. Ils sont actuellement de 37 jours.

Écoulement des VO

Les ventes de VO se sont faites principalement à des utilisateurs finaux en France pour 56 % des véhicules, du fait de la demande « locale ». Ce résultat est fort par rapport à d'autres périodes, comme en 2020 où ce taux n'était que de 29 %.

Conséquences, les ventes vers l'étranger ont nettement diminuées, s'établissant à 32 % en Europe (vs 39 % ces dernières années) et 4 % hors Europe (vs 10 % habituellement).

ÂGE DES TRACTEURS

	2021	2020	2019	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	15 %	16 %	15 %	14 %
4 À 5 ANS	41 %	49 %	48 %	45 %
6 ANS ET +	44 %	35 %	37 %	41 %

ÂGE DES PORTEURS

	2021	2020	2019	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	14 %	3 %	2 %	4 %
4 À 5 ANS	13 %	26 %	28 %	28 %
6 ANS ET +	74 %	71 %	70 %	68 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES TRACTEURS

	2021	2020	2019	MOY. 5 ANS
-DE 120 000 KM	65 %	44 %	50 %	50 %
120 000 KM ET +	35 %	56 %	50 %	50 %

DESTINATION DES VO

	2021	2020	2019	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	5 %	7 %	4 %	7 %
FRANCE (UTILISAT.)	56 %	29 %	46 %	41 %
EUROPE	32 %	40 %	39 %	39 %
HORS EUROPE	4 %	12 %	6 %	10 %
AUTRES	3 %	12 %	5 %	3 %

Source : Enquête OVI

06 PRÉVISIONS 2022

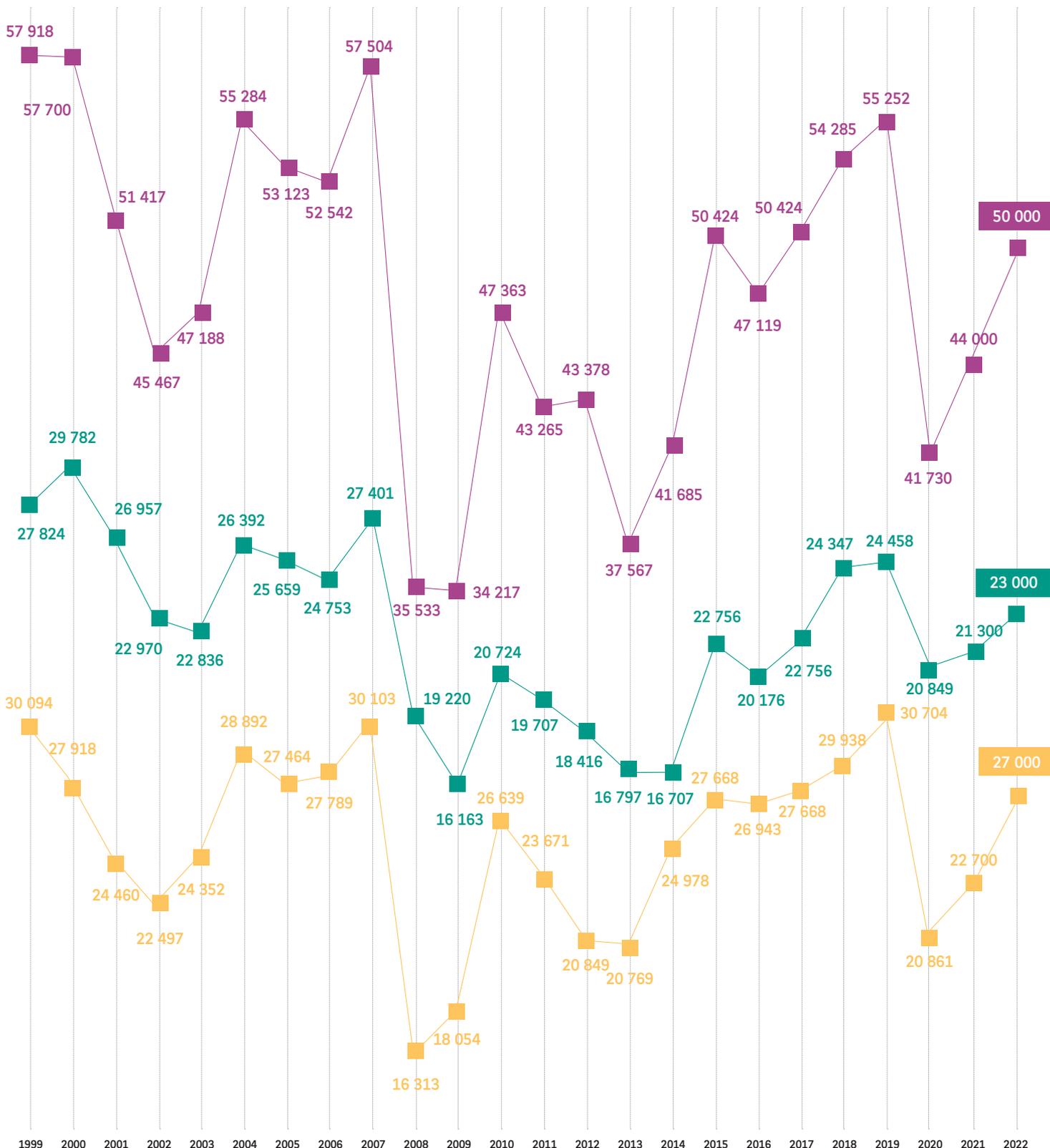


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE +3,5 T

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



Évolution des immatriculations

HYPOTHÈSES 2022 : UN POTENTIEL À TRANSFORMER

L'activité mondiale vit au rythme de la pandémie, et de ses « vagues », et les injections massives de capitaux des grandes puissances permettent à la croissance mondiale de rattraper la trajectoire qui prévalait avant la crise. 2021 aura révélé une cascade d'effets perturbateurs très forts en termes de capacité de production sous le dérèglement des chaînes logistiques, phénomènes massifs qui matérialisent ainsi les conséquences de la mondialisation.

Dans ce contexte, si la reprise après l'année noire de 2020 est notable, les nombreux freins précités empêchent l'Europe de profiter de la situation. La bonne santé de l'économie française en 2021, avec tous les indicateurs économiques au vert, fait de l'Hexagone la locomotive européenne de la reprise, avec une croissance inattendue cette année, à plus de 6 %. La cinquième vague de Covid-19 et le variant Omicron pourraient faire reculer la croissance en 2022, mais pour le moment, seule l'inflation pourrait venir troubler l'embellie (3,5 % attendus en fin d'année, tirés à la hausse par les prix de l'énergie).

Point complémentaire au vu de la complexité déjà très conséquente de la situation, nous n'intégrerons pas, sans les ignorer, les effets éventuels des échéances électorales à venir.

Les marchés sous-jacents des ventes d'utilitaires (VI-VUL), BTP et TRM sont en phase ascendante : le marché du BTP s'inscrit dans un contexte favorable pour ses deux composantes, Bâtiment et TP, malgré la hausse des coûts et les problèmes de recrutements. Le chiffre d'affaires du BTP s'est nettement redressé en 2021 (+15 %) et le chiffre d'affaires des activités de construction progresserait à un rythme soutenu mais plus modéré en 2022 (+4,5 %).

Le marché TRM progresse en volume, mais l'inflation des coûts est engagée, tandis que les problèmes de recrutement s'amplifient, d'où la nécessité de hausse de prix significative à prévoir... les prévisions d'évolution des coûts hors gazole pour 2022 sont comprises entre +3,4 % et +5,1 % ! (étude CNR novembre 2021).

Nos experts sont modérément optimistes, les collectivités publiques sont jugées stables pour

80 % d'entre eux et 13 % les jugent même moroses, cf. l'entrée en période électorale qui impactera les investissements publics.

Pour les entreprises, qu'elles soient grandes, moyennes ou petites, ils sont 60 % à estimer qu'elles sont stables, 33 % qu'elles sont dynamiques et 7 % moroses.

Pour les entreprises du Transport, près de la moitié d'entre eux voit les Grandes Flottes dynamiques et l'autre moitié stables. Très peu les trouvent moroses. Les PME du transport sont évaluées dynamiques pour 87 % des experts.

Par ailleurs, le marché VI devrait matérialiser une nouvelle hausse des prix tant en VN qu'en VO : les VN pourraient ainsi continuer à progresser (+6 % pour les tracteurs et porteurs et +4 % pour les VUL), tandis que la hausse des prix VO sous l'effet du recul du niveau des ventes (-8 % estimé en VI, -6 % en VUL) provoqué par des effets de pénuries, pourrait se poursuivre avec une estimation de +10 % pour les VI et +5 % pour les VUL.

EN CONCLUSION

2020 était une année de crise, crise aux origines nouvelles que 2021 devait rapidement venir compenser, ce que laissait augurer le premier semestre, au moins jusqu'en mai. Le résultat 2021 marque finalement un exercice très particulier, pendant lequel la demande n'a pas pu rencontrer l'offre. La situation à la veille d'entamer 2022 se présente donc sous un jour totalement inédit, dans la mesure où il semble que le stock de commandes d'origine 2021 et probablement pour partie de 2020 serait équivalent à une année de livraisons !

Selon les experts interrogés, le marché VI pour 2022 devrait ralentir de 8 % tant en tracteurs qu'en porteurs, seul un tiers des experts envisageant une progression du marché. Il convient toutefois de replacer cette évaluation dans le contexte : cette baisse envisagée de commandes nouvelles viendra en effet s'ajouter au stock de commandes actuel pour concrétiser le niveau

final du marché immatriculations 2022. En parallèle, les VUL, disposant de leurs propres dynamiques, sont un peu mieux évalués, avec une hausse d'immatriculations envisagée de 3 %.

Cette perspective inusitée comporte toutefois comme inconnus les délais de livraisons, surtout pour les porteurs les plus techniques, les niveaux de prix finaux face à des chaînes d'approvisionnements partiellement déstructurées, et malheureusement un environnement sanitaire qui n'en finit pas de troubler l'horizon.

Dans ce contexte, nous nous projetons sur une fourchette de prévisions dont le point bas serait équivalent aux chiffres constatés en 2021 et dont le point haut pourrait nous ramener vers la barre historique des 50 000 immatriculations.

Conclusion qui néanmoins ne peut intégrer les impacts non identifiables à ce jour d'une situation sanitaire totalement imprévisible.

	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 %



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Equipment finance for a changing world