

L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS 2021
ÉDITION JUIN



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Business is ON*

*Accélérateur de business



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

UN MONDE D'INTERROGATIONS, UNE SITUATION INÉDITE ET CONTRASTÉE

La terrible pandémie avec laquelle nous devons vivre depuis plus d'un an génère aujourd'hui un contexte humain, social, sanitaire, totalement nouveau et sans comparaison possible. Les conséquences économiques visibles dans l'immédiat sont également inédites, mais aussi hors normes.

On se surprend ainsi à trouver certains indicateurs « trop » positifs pour être « honnêtes » : les liquidités sont abondantes, les bourses auront vécu des mois de progression significatifs, les défaillances d'entreprises n'ont jamais été aussi basses, les enquêtes d'opinion sont au-dessus de leurs moyennes de long terme...

Donc, même si l'on connaît l'origine des indicateurs économiques, c'est-à-dire les injections considérables de fonds publics et les mesures d'accompagnements complémentaires, il est tout à fait surprenant de faire le constat d'un trend d'investissement quasiment en haut de cycle qui s'accompagne d'une défaillance partielle de l'offre, du fait de situations de surchauffe de nombreuses filières.

La filière véhicules utilitaires (VI – VUL) n'échappe pas à ce contexte, avec un déséquilibre de l'offre lié aux circuits d'approvisionnements en matières premières et composants insuffisants, synonymes de délais de livraisons qui s'allongent très sensiblement.

L'observation de cette situation inédite, dans laquelle une pénurie de semi-conducteurs grippe en partie la filière automobile, pourrait d'ailleurs attirer notre attention, entre autres, sur le devenir et les modalités de fonctionnements futurs de la filière mondiale de l'électromobilité.

Dans ce contexte, la montée en puissance de la transition énergétique paraît quelquefois vertigineuse, au moins en termes de communication, et nul n'ignore qu'il nous faut avancer vite et fort dans ce domaine afin de marquer sur ce plan le début du nouveau monde qu'on a pu envisager pendant cette pandémie.

Toutefois, les contraintes réglementaires qui se superposent à tous niveaux (France, Europe), pour tous les acteurs (constructeurs et utilisateurs de véhicules), et dans des calendriers de plus en plus courts, doivent nous interpellier.

La pression exercée via la mise en œuvre des ZFE, mesures emblématiques dont certains élus commencent à percevoir les limites en termes de calendrier et d'impacts pour tous les utilisateurs, illustre pleinement cette question.

Si on peut raisonnablement penser que le marché 2021 sera supérieur à nos prévisions de début d'année, et bien supérieur à 2020, nous aurons à observer et à nous adapter dans les années à venir à un environnement nouveau, à tous les niveaux, susceptible de provoquer des maux de tête aux prévisionnistes...

01_ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE	P4
02_ UTILISATEURS VÉHICULES INDUSTRIELS	P6
03_ MÉTIERS VÉHICULES INDUSTRIELS	P13
04_ LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	P20
05_ DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS	P28
06_ PRÉVISIONS 2021	P33

01 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

UNE REPRISE PARTIELLEMENT CONTRARIÉE

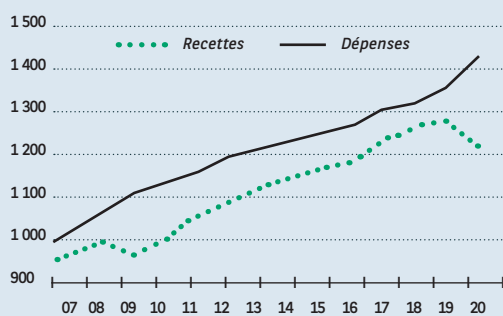
Contrairement à ce que laissait espérer fin 2020 avec la découverte des vaccins, nous restons, début 2021, sur une trajectoire de sortie de crise en accordéon du fait de l'apparition des variants et de lenteurs dans la vaccination. La crise économique s'est rapprochée, avant de s'éloigner à nouveau.

La situation de la France en 2020, des indicateurs qui résument la situation :

- La contraction du PIB est finalement estimée à 8,2 %
- Une baisse de l'emploi salarié bien contenue à 1,3 %
- Le revenu disponible des ménages en légère hausse de 1,1 %
- Un taux d'épargne des ménages qui a fortement augmenté de 6,4 points à 21,4 %
- Le taux de marge des entreprises qui a baissé de 4 points à 29,2 %
- Le déficit budgétaire atteint un niveau record à 9,2 % du PIB
- Le ratio de dette publique qui atteint les 115,7 % du PIB

EFFET DE CISEAU BUDGÉTAIRE

Niveau des recettes et des dépenses publiques (eur mds)

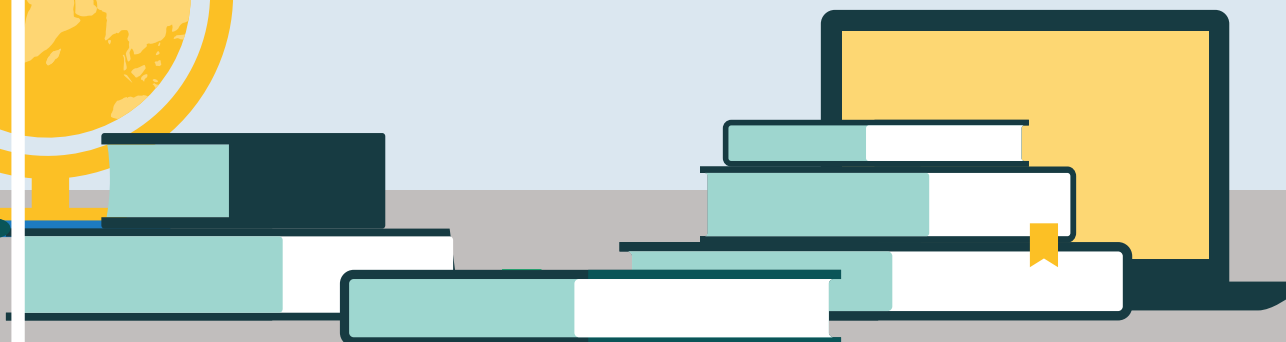


Sources : INSEE, BNP PARIBAS

Pour 2021 et les années à suivre, les enjeux seront nombreux, avec notamment les conditions et les impacts du retour à une économie « non subventionnée » ou non soutenue par des fonds publics.

Le PIB français dépasserait son niveau d'avant-crise au T1 2022. Ce retour marquerait une première étape.

En revanche, il existe une grande différence entre retrouver le niveau d'avant-crise et retrouver la trajectoire, c'est-à-dire le niveau que le PIB aurait atteint en l'absence de crise.



LA SITUATION ÉCONOMIQUE MONDIALE

La récession actuelle induite par la pandémie crée une situation atypique. L'économie mondiale est frappée par un choc de l'offre et de la demande. Les restrictions de mobilité qui visent à maîtriser le risque sanitaire ont quasiment arrêté net la production dans de nombreux secteurs, et entraîné un recul de la demande.

Les revenus des ménages ont assez bien résisté grâce aux mesures de chômage partiel ou de transfert de revenus, adoptées par les différents gouvernements. Cette incertitude, concernant les perspectives économiques, a conduit à la constitution d'une épargne de précaution.

Les entreprises, face à une chute de leur chiffre d'affaires et à des besoins considérables de trésorerie, ont dû revoir leurs commandes à la baisse (réduction des besoins en fonds de roulement au minimum) et éviter une accumulation de stocks indésirables.

C'est ainsi qu'une fois les restrictions levées, la demande repart à la hausse avec la libération de la demande contenue, jusqu'alors.. Cela provoque un déséquilibre par rapport à l'offre, celle-ci mettant plus de temps à réagir. Les enquêtes auprès des chefs d'entreprise révèlent des retards d'approvisionnement et donc de livraisons importants, mais aussi une hausse des coûts des fournisseurs. Cela pourrait avoir un impact temporaire sur l'inflation.

RATIO DE DETTE PUBLIQUE FRANCE :

115,7 % DU PIB

L'EUROPE

Les dernières données conjoncturelles envoient des signaux encourageants qui permettent d'espérer une accélération du rattrapage économique à partir du second semestre 2021. C'est dans le déploiement des vaccins que réside le plus grand espoir. Les politiques publiques resteront également au chevet de l'économie de la zone euro et éviteront tout resserrement qui entraverait le processus de reprise.

CROISSANCE PIB MONDIALE : PRÉVISIONS

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2020	3,3	- 3,5	- 6,8	- 5,3	- 8,2
ESTIMATION 2021	6	6,9	4,2	3	6,1
PRÉVISIONS 2022	4,4	4,7	5	4,8	4,4

Source : perspectives de l'économie mondiale bnpparibas

UN POINT D'ATTENTION MAJEUR: LA PÉNURIE DE SEMI-CONDUCTEURS

Ces dernières semaines, une pénurie mondiale de puces a perturbé des pans entiers de l'économie, et remis ces petits composants électroniques, sous les projecteurs. Ils sont fabriqués à 80 % en Asie et pèsent plus de 400 milliards de dollars.

Les semi-conducteurs sont présents dans de nombreux appareils électroniques, et au printemps 2020, les mesures de confinement ont fait exploser la demande de matériel informatique (télétravail).

Plus de 300 millions de PC ont par exemple été vendus en 2020. Depuis des mois, une pénurie de ce précieux matériau paralyse des usines entières à travers le monde, en y incluant l'industrie automobile. Apple, Ford ou Nvidia aux États-Unis, Renault et PSA en France, Sony et Nissan au Japon, Huawei en Chine, Volkswagen en Allemagne... La liste des usines qui tournent au ralenti ou sont mises à l'arrêt s'allonge à mesure que les stocks diminuent,

au prix de pertes colossales. Très peu de pays ont à disposition des entreprises la technologie, le savoir-faire et le budget pour fabriquer ce type de circuit électronique. La pénurie de semi-conducteurs a ainsi révélé la dépendance des pays occidentaux face aux producteurs les plus avancés de cette technologie, qui sont en majorité asiatiques.

L'Allemagne, la France et quatorze autres pays européens ont annoncé en décembre dernier leur volonté d'unir leurs forces pour résoudre cet enjeu de souveraineté face aux États-Unis et à l'Asie, mais la situation sur le marché des semi-conducteurs sera "extrêmement tendue" jusqu'à la fin de l'année, avant un début de régulation au premier semestre 2022.

02 UTILISATEURS VÉHICULES INDUSTRIELS

- Transport Routier de Marchandises
- Bâtiment et travaux publics

UN AVENIR ENCORE COMPLIQUÉ MALGRÉ LA PREUVE DU CARACTÈRE ESSENTIEL DU SECTEUR

Depuis le début de la pandémie, le secteur du TRM a confirmé à quel point il jouait un rôle central dans les flux nécessaires à un fonctionnement normal de l'économie et à quel point, le mode routier demeure parfaitement adapté à notre territoire, pour l'essentiel des flux de marchandises.

Il conviendra clairement que tous les acteurs, y compris les pouvoirs publics, trouvent « la bonne distance » entre les réalités économiques et les décisions, cadres réglementaires et lois, susceptibles d'aller dans le sens du développement durable de la mobilité des marchandises.

Car la pérennité du métier transport passe par une santé financière satisfaisante du pavillon français, au moins sur le territoire national. La perte de notre indépendance sur ce plan rendrait d'ailleurs la maîtrise des flux sur notre territoire beaucoup plus compliquée.

La loi climat et résilience vient après une somme d'autres dispositions fondamentales (telles que les ZFE). Elle fait reposer l'évolution structurelle nécessaire sur l'augmentation des taxations directes ce qui ne garantit en rien la mise en œuvre d'une transition énergétique viable. À terme cela pourrait coûter à tout le monde, bien au-delà du TRM.

BAROMÈTRE FNTR SUR L'INVESTISSEMENT RÉCENT DANS LES POIDS LOURDS NEUFS * RÉPARTITION EN POURCENTAGE DES RÉPONSES

* Question : votre entreprise a-t-elle investi dans les poids lourds neufs au 1^{er} trimestre 2021 ?



Source : FNTR



TRM : EN MILLIONS DE TONNES KILOMÈTRES TRANSPORTÉES
(DONNÉES CVS) À FIN 2020



Conjoncture des transports 2020 – source ministère de la transition écologique - SDES

L'activité de transport routier de marchandises (TRM) des véhicules immatriculés en France, en tonnes-kilomètres parcourus sur le territoire national, augmente légèrement au quatrième trimestre (+ 0,5 %) après le fort rebond du troisième trimestre (+ 20,4). Sur l'ensemble de l'année 2020, dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, l'activité du transport routier de marchandises recule de 2,3 % par rapport à 2019. La baisse concerne tous les pans de l'activité : compte propre et compte d'autrui, longue distance (plus de 150 kilomètres) et courte distance.

Le trafic du transport routier de marchandises

Au quatrième trimestre 2020, les poids lourds immatriculés en France ont parcouru 4,5 milliards de kilomètres contre 4,4 pour le même trimestre de 2019, soit une hausse de 2 %. Cette augmentation du trafic est entièrement imputable aux trajets réalisés pour compte d'autrui.

Sur l'ensemble de l'année 2020, le trafic des poids lourds immatriculés en France diminue : 17,0 milliards de kilomètres contre 17,3 milliards en 2019 (- 1,7 %).

Cette baisse s'explique par le fort recul du trafic au deuxième trimestre 2020 (- 15,6 % en glissement annuel). La part du transport pour compte propre dans le trafic est en légère baisse en 2020 par rapport à 2019 (18,9 % en 2020 contre 19,8 % en 2019).

En moyenne sur l'année 2020, le PIB a fortement baissé (- 8,3 %), après une hausse de + 1,5 % en 2019, on constate donc une déconnexion entre le volume de flux physiques et le niveau du PIB ne permettant pas d'extrapolation entre le trafic des véhicules et les volumes transportés d'une part, et le niveau du PIB global d'autre part.

	2019 T1	2019 T2	2019 T3	2019 T4	2020 T1	2020 T2	2020 T3	2020 T4
TOTAL	41,6	42,8	41,4	43	41,2	37,1	42,5	44,2
COMPTE D'AUTRUI	36,6	36,8	-36,2	37,6	36,1	32	37	38,9
COMPTE PROPRE	5	6	5,2	5,4	5	5,1	5,5	5,4

Source : SDES

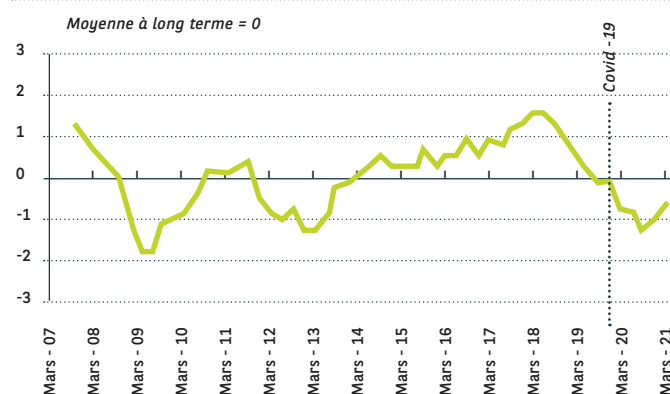
ENQUÊTE D'OPINION FNTR T1 2021

L'activité économique du secteur est encore impactée par la crise. Bien qu'en légère progression, dans la continuité du 4^{ème} trimestre 2020, l'activité du secteur du transport routier de marchandises est toujours en dessous de sa moyenne de longue période et de son niveau d'avant crise.

41 % des chefs d'entreprise ont encore constaté une baisse de leur activité au 1^{er} trimestre, et seulement 19 %, une hausse. Le secteur reste donc très fragilisé en ce début 2021.

Pour les prochains mois, les chefs d'entreprise semblent plus optimistes, et ce malgré l'absence de visibilité en raison de la crise sanitaire. 22 % des transporteurs anticipent une hausse de leur activité, contre 8 % au 4^{ème} trimestre 2020. L'indicateur qui mesure l'évolution future de l'activité reste toutefois en dessous de sa moyenne de longue période.

GRAPHIQUE 2 : ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ FUTURE
SOLDES D'OPINION EN POINTS D'ÉCART-TYPE CORRIGÉS
DES VARIATIONS SAISONNIÈRES



ENQUÊTE DE CONJONCTURE ET D'OPINIONS

Les mesures fiscales figurant dans le projet de loi sont contestées, car les hausses de la fiscalité induites par les articles 30 et 32 supposent que soient favorisés le report modal et la conversion écologique des parcs de véhicules, ce qui sera tout sauf évident. Des problématiques fortes doivent être soulevées concernant les deux articles précités :

Le report modal : une volonté historique, un constat récurrent

La part modale du TRM n'a jamais été aussi élevée, passant de 67 % en 1985 à 89 % aujourd'hui. Pour seulement 6 % des émissions de CO₂, la corrélation entre la hausse de la fiscalité du secteur et un éventuel report modal vers des modes de fret alternatifs semble bien peu évidente.

- Le report modal est déjà utilisé mais reste impossible dans certaines régions (montagnes, absence de fluvial) et la route reste le seul moyen efficace de déplacement de marchandises à l'échelle régionale.
- Dans une vision globale de l'ensemble de la chaîne transport et logistique, il convient de privilégier notamment le transport, massifié pour rendre le ferroviaire plus compétitif. Les conditions d'un réseau modal alternatif, efficace offrant la souplesse et la rapidité du transport terrestre ne sont pas, la plupart du temps, réunies.
- La capacité de garantir les moyens suffisants (coût budgétaire) pour construire un réseau alternatif n'est pas raisonnablement envisageable. Le réseau nécessaire est aujourd'hui très modeste et réservé à une certaine catégorie de marchandises (ex : marchandises en vrac, telles que des céréales, granulats etc.)

La décarbonation du transport : des investissements en question

- L'objectif de décarbonation du TRM à l'horizon 2050, via une accélération de la transition énergétique, suppose la fin de vente des PL neufs utilisant majoritairement des énergies fossiles d'ici à 2040.
- Sur le plan économique, une écotaxe n'accélérera pas nécessairement le mouvement de décarbonation du transport, mais pourrait avoir pour effet de le ralentir,

compte tenu du coût des nouvelles technologies dans lesquelles le TRM devrait investir. Dans ce cadre le modèle économique pourrait ne plus être viable.

- La filière réclame donc une stratégie sur le long terme, avec un véritable soutien à l'investissement et dans un calendrier réaliste en tenant compte de la disponibilité et de la maturité industrielle et technologique des véhicules attendus.
- Le choix définitif de retenir les termes "véhicules à énergie fossile" et non "véhicules thermiques" est stratégique, compte tenu du développement attendu de l'électrique, des biocarburants, mais aussi avec le volet hydrogène du plan de relance.
- Face à ces deux questions essentielles, quels constats peut-on faire quant aux nouvelles mesures fiscales proposées ?

Les effets envisageables de l'application d'une écotaxe

- Dans un système économique ultra concurrentiel et contraint par les horaires, les professionnels du TRM doivent pouvoir maîtriser les temps (temps de conduite et d'immobilisation) et la productivité. Ils privilégient toujours l'itinéraire le plus fluide (pour éviter les heures d'attente, réglées au conducteur, mais non facturables au client).
- Une écotaxe routière produit un impact environnemental négatif, car taxer aurait pour effet potentiel de détourner d'un itinéraire et d'effectuer des kms supplémentaires avec un impact environnemental inverse à celui recherché.
- De nombreux flux régionaux sont réalisés par les transporteurs locaux pour la livraison, notamment du dernier kilomètre via l'utilisation du réseau régional. Ce mode demeurant le plus approprié dans ce contexte.
- La taxe pénaliserait donc ainsi majoritairement ce type de sociétés avec un effet inflationniste pour des circuits courts générant de nombreux allers-retours.

89 %

PART MODALE DU TRM EN 2019

Lors de débats au sénat : des problématiques déjà soulevées

- Un dispositif qui s'appliquerait en 2024.
- Une ordonnance qui pourrait préfigurer d'autres expérimentations, avec un équipement électronique embarqué qui serait obligatoire pour les véhicules assujettis.
- Des critères multiples resteraient à la charge des collectivités locales : exemption des véhicules, définition du réseau routier, taux kilométrique, masse des véhicules, modulations éventuelles...
- 13 régions, ce serait éventuellement 13 taxes ou redevances ... voire peut-être 13 appareils embarqués avec des taux différents, une concurrence interrégionale, et des reports de trafic non maîtrisables...
- Le paramètre de la masse retenu serait décidé au niveau local, sachant qu'au minimum tous les véhicules de plus de 12 tonnes seront soumis à la taxation, jusqu'à 3,5 tonnes afin d'éviter notamment un possible contournement avec les VUL, qui pourraient circuler en surcharge, sans contrainte de temps.

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE-MOBILITÉ : thèmes

ARTICLE 30

Suppression progressive de l'avantage fiscal sur la TICPE entre 2023 et 2030 avec un soutien renforcé de la transition énergétique du secteur du transport routier.

31

Formation à l'écoconduite pour les conducteurs de transport routier.

32

Habilitation, par les régions qui le souhaitent et qui disposent d'un domaine public routier à légiférer par ordonnance afin de permettre la mise en place, d'une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises (ci-après TRM) sur les voies du domaine public routier national et départemental.

33

Les entreprises responsables indirectement du transport de marchandises seront obligées de prendre en compte les postes d'émissions liés aux transports de marchandises dans leur déclaration extra-financière.

PAVILLON FRANÇAIS ET MARCHÉ EUROPÉEN: LE CONSTAT PARLANT DU POIDS DES DROITS D'ACCISES

Malgré son dispositif de remboursement partiel de TICPE (réduit de 1,99 €/hl en 2020 par rapport à 2019), la France reste parmi les pays où les droits d'accises sur le gazole « à usage commercial » sont les plus élevés, d'où l'impact déterminant qu'aurait la suppression de la remise actuelle.

Pour réduire l'écart avec les pays ayant des droits d'accises plus bas, l'Italie, la France et la Belgique ont tous mis en place un mécanisme de remboursement partiel sur le gazole « à usage commercial » applicable aux entreprises du TRM. Ce rééquilibrage ne fonctionne cependant pas partout avec la même efficacité. Grâce à leurs dispositifs nationaux, l'Italie et la Belgique parviennent à rétrograder respectivement de la 1^{ère} à la 16^{ème} place, et de la 3^{ème} à la 20^{ème} place, se plaçant ainsi sous la moyenne UE nette (40,55 €/hl). Il n'en va pas exactement de même pour la France, qui reste malgré tout dans le camp des pays dans lesquels les droits d'accises sont supérieurs à cette moyenne.

Corrigés ou non, les droits d'accises appliqués au gazole restent extrêmement dispersés en UE.

Ceux appliqués au gazole à usage professionnel oscillent entre le taux minimal communautaire, observé dans cinq pays, et un maximum observé en Irlande de 51,49 €/hl, soit une amplitude de 19,03 €/hl. Il est difficile d'établir avec certitude dans quelles proportions ces différences faussent le marché du transport international routier.

Pour le mesurer, il conviendrait sans doute de prendre en compte toutes les taxes et redevances perçues sur les activités de transport dans chacun des pays. Néanmoins, il est clair que les entreprises européennes, suivant le pays où elles sont établies, ne sont

pas toutes à égalité devant les régimes fiscaux appliqués sur le gazole. Aujourd'hui, les pavillons dont l'activité de transport international est prépondérante profitent pleinement de ces écarts. Ces derniers peuvent en effet choisir de s'approvisionner dans un pays peu cher et déclencher les mécanismes de remboursements partiels lorsqu'ils existent.

Un effet d'aubaine sans doute renforcé par le fait que ces pavillons, dotés de flottes de véhicules récents et économes en carburant, comme la Pologne et l'Espagne, sont aujourd'hui capables de sillonner l'Europe d'est en ouest ou du nord au sud, durant presque deux semaines, avec un seul plein de gazole.

Le gazole est le deuxième poste de coût dans l'exploitation d'un poids lourd. Sur ce point, l'harmonisation européenne des conditions de concurrence fait défaut.

PAYS	Droits d'accises sur le gazole professionnel	Rang
Irlande	51,49	1
Allemagne	47,04	5
France	45,19 (60,91 hors remise)	7
Italie	40,32 (après remise)	16
Pologne	34,07	21
Espagne	33,00 (après remise)	24
Amplitude	19,03	
Moyenne	40,55	

Source : CNR

CONJONCTURE : TRAVAUX PUBLICS

L'ACTIVITÉ DU SECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS AFFICHE UNE NETTE PROGRESSION EN MARS ET RETROUVE UN NIVEAU COMPARABLE À CELUI DE 2019. EN REVANCHE, L'INQUIÉTUDE PERDURE SUR LES PRISES DE COMMANDES, CONFRONTÉES AU DOUBLE CHOC D'UN CYCLE ÉLECTORAL DÉFAVORABLE ET DE L'IMPACT DE LA CRISE ACTUELLE SUR LES FINANCES DES COLLECTIVITÉS LOCALES. EN EFFET, LES ESPOIRS SUSCITÉS PAR LE PLAN DE RELANCE TARDENT ENCORE À SE CONCRÉTISER EN UNE RÉELLE DYNAMIQUE DE LA COMMANDE PUBLIQUE, QUI POURRAIT CONSOLIDER DANS LA DURÉE CES PREMIERS SIGNAUX POSITIFS SUR L'ACTIVITÉ.

UNE ATTENTE FORTE DES COMMANDES PUBLIQUES

La principale menace qui pèse actuellement sur la profession concerne la pénurie de matériaux ce qui impacte les coûts de production des entreprises du secteur, et est également susceptible d'entraîner des retards de livraisons des chantiers, ce qui entraîne des pénalités. Les prix des matières s'envolent, les délais d'approvisionnement s'allongent, et les stocks commencent à s'amenuiser. Des tensions fortes sur les approvisionnements pourraient venir ralentir la relance de l'activité si ces problèmes venaient à perdurer.

La situation peut se compliquer davantage si les prix flambent. Des mécanismes d'indexation sur les coûts sont généralisés pour les marchés publics en cours. Mais c'est plus rarement le cas sur les marchés privés.

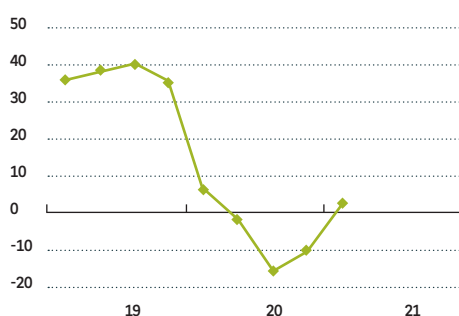
Etant donné le décalage dans la parution des index TP, les impacts ne sont pas encore visibles sur ceux-ci, malgré le fait que plusieurs indices entrant dans la composition de ces index entament déjà une forte hausse depuis le début de l'année : c'est le cas par exemple des intrants pour le béton armé et le bitume.

30 MDS €

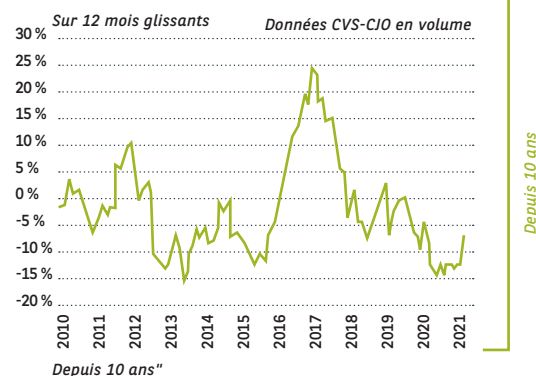
PLAN DE RELANCE DU BTP

LE CARNET DE COMMANDES DANS LES TRAVAUX PUBLICS

UNITÉ : SOLDE D'OPINION EN %



Source : Banque de France, dernière donnée T1 2021



Une relative bonne nouvelle est à noter : l'entrée en vigueur des dispositions de la Loi de Finances 2020, qui prévoyait la suppression de l'avantage fiscal lié au GNR au 1^{er} juillet 2021, puis reportée de nouveau à la satisfaction des entreprises du BTP au 1^{er} janvier 2023 « dans le contexte de la crise sanitaire », vient d'être une nouvelle fois modifiée... mais cette fois en sens inverse, pour le 1^{er} juillet 2022. Pour rappel, l'impact sur la filière TP du retrait de la remise GNR est estimé par la profession à 700 M€. Ce report laisse donc un an supplémentaire d'échanges pour la profession, notamment avec les pétroliers et le monde agricole, afin de trouver les réponses à des questions encore ouvertes, comme la couleur du carburant, la liste des engins pouvant l'utiliser, et les matériaux non-polluants de substitution à coût équivalent.

Parmi les points clefs, on note une accélération **des travaux réalisés**. En effet, après une année de crise sanitaire, le niveau de facturation s'accélère sensiblement en mars. Si l'arrêt brutal de l'activité avec le premier confinement crée un effet de base important (+ 42,6 % par rapport à mars 2020), le montant de facturations retrouve un niveau légèrement supérieur à celui de 2019. Sur l'ensemble du premier trimestre, le niveau d'activité s'établit ainsi en hausse de + 4,6 % par rapport au T1 2020, mais demeure encore inférieur

d'environ 2 % par rapport au T1 2019. Sur les douze derniers mois, l'impact de la crise sanitaire reste très marqué, avec une activité qui reste encore en baisse de - 10,1 % en rythme annuel.

Les prises de commandes demeurent par contre encore trop faibles, car le montant des marchés conclus reste bas en mars 2021. En comparaison de l'an dernier, si l'on note une forte augmentation sur ce mois (+ 25 %), le premier trimestre ne s'établit en hausse que de + 1,6 % (alors qu'il avait chuté d'environ 20 % au T1 2020). En cumul sur les douze derniers mois, le niveau des marchés conclus reste ainsi en retrait de - 8,1 %.

Le volume d'heures totales repart à la hausse en lien avec le redressement de l'activité. Le volume des heures totales travaillées se redresse de + 6,8 % au premier trimestre 2021. Cela ne permet toutefois pas de retrouver les niveaux d'avant crise, notamment du côté de l'intérim qui a été la variable d'ajustement tout au long de la période récente. Les heures travaillées par les intérimaires s'inscrivent ainsi toujours en baisse d'environ un tiers en cumul sur les douze derniers mois et de - 20,9 % sur le premier trimestre.

Les premiers impacts du plan de relance, qui pèsent près de 30 Md€, sont donc attendus avec impatience par le secteur.

BÂTIMENT : CONJONCTURE

LE CLIMAT DES AFFAIRES DANS LE BÂTIMENT CONTINUE DE BIEN RÉSISTER, CAR LES ENTREPRISES DU BÂTIMENT ESTIMENT QU'À EFFECTIFS CONSTANTS, LEURS CARNETS DE COMMANDES ASSURENT NEUF MOIS DE TRAVAIL, UNE DURÉE NETTEMENT AU-DESSUS DE LA MOYENNE DE LONGUE PÉRIODE (5,8 MOIS), ET QUI S'EST ACCRUE DE PRÈS D'UN MOIS DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE. CE SONT JUSTEMENT CES CARNETS DE COMMANDES TRÈS BIEN REMPLIS QUI EXPLIQUENT LE MAINTIEN D'UN CLIMAT DES AFFAIRES À UN NIVEAU RELATIVEMENT HAUT.

La rénovation, un moteur, mais le neuf pose la question. Côté logement, les mises en chantier ont chuté de près de 8 % en 2020, et sur ce plan les perspectives pour cette année sont sombres, avec une demande de permis de construire toujours en baisse. L'activité du non résidentiel est encore plus difficile, avec une chute des surfaces commencées de 16 % et des autorisations de 19 %. Pourtant, du côté des entrepreneurs, jamais les carnets de commandes exprimés en mois de travail n'ont été aussi élevés depuis très longtemps. Le jugement des entrepreneurs sur leur activité est un bon indicateur ; les trois mois qui ont suivi le premier confinement ont été très difficiles.

Période qui fut nécessaire pour à la fois adapter les procédures aux nouvelles contraintes sanitaires, et les faire accepter par les équipes. Puis, le secteur s'est remis en ordre de marche, pour atteindre un niveau d'activité qui est jugé comme proche de la normale, malgré deux périodes de confinement depuis la rentrée 2020.

La confiance des entrepreneurs se manifeste par un climat des affaires qui continue de progresser, retrouvant pratiquement son niveau d'avant crise. Ce sont les niveaux des carnets de commandes, très bien remplis, qui expliquent sa bonne tenue. Les perspectives sur l'activité prévue à trois mois restent bonnes, et les entrepreneurs

jugent de plus en plus positivement les perspectives d'emplois. Dans ces conditions, les entreprises estiment, qu'à effectifs constants, leurs carnets de commandes assurent neuf mois de travail, une durée nettement au-dessus de la moyenne de longue période (six mois).

Mais si la conjoncture va certainement se dégrader dans le neuf, à cause de perspectives de moyen terme rendues incertaines par le net recul des mises en chantier de logements et la crise qui s'annonce dans la construction de bureaux neufs, cela sera au moins en partie compensé par la très bonne dynamique du marché de l'entretien et rénovation.

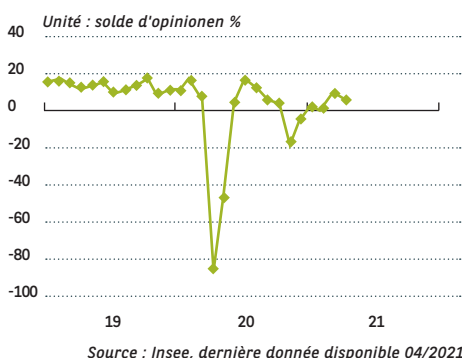
PERSPECTIVES 2021

Les arbitrages des ménages vont en effet se diriger vers les travaux de rénovation de leur logement, soutenus par des dispositifs d'aide renforcés, tandis que le décret tertiaire dopera la demande dans le non résidentiel. Mais

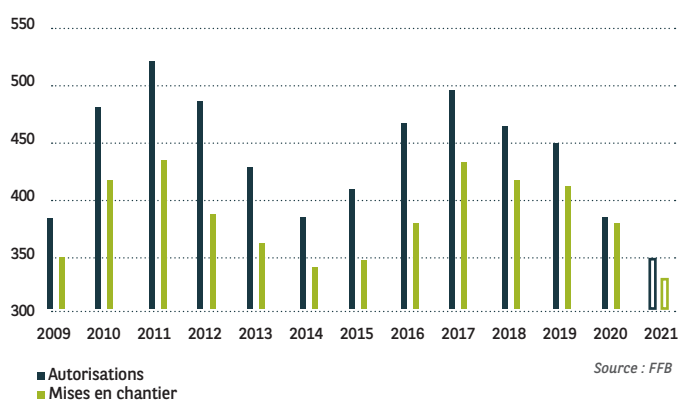
la conjoncture restera dégradée à plusieurs niveaux, le logement et le non résidentiel neufs apparaîtront alors particulièrement affectés. On assiste à un plongeon des permis de construire en 2020, en raison d'une instruction ralentie des

dossiers d'urbanisme et de l'impact défavorable des élections municipales sur lesancements de projets. La bonne dynamique du marché de la rénovation apportera un soutien majeur aux acteurs de la filière.

LES PERSPECTIVES D'ACTIVITÉ DANS LE BÂTIMENT



AUTORISATIONS, MISES EN CHANTIER (EN DATE RÉELLE ESTIMÉE) ET PRODUCTION DE LOGEMENTS



Le bâtiment est en première ligne pour bénéficier des plans d'urgence et de relance et à court terme, l'horizon est dégagé et le bâtiment dispose d'atouts pour pérenniser ce mouvement sur la durée.

Avec les travaux publics, il figure aussi et de loin au premier rang des secteurs bénéficiaires des

enveloppes mobilisées dans les plans d'urgence et de relance.

Le cumul sur douze mois dépasse le million en nombre de ventes dans l'ancien, et l'on sait que les changements de propriétaires s'accompagnent généralement de travaux de rénovation ou d'embellissement.

Restera un point d'interrogation au niveau du marché de l'emploi, car dans un cas sur cinq environ, les entreprises sont en manque de personnel, problème récurrent pour la profession qui manque de bras (près de trois entreprises sur quatre déclarent rencontrer des difficultés d'embauches).

ACTIVITÉ DES MATÉRIAUX

LE REBOND DE CE SECTEUR EN AMONT EST PLUS FORT QUE CELUI DE L'ACTIVITÉ DU SECTEUR BTP, ET ON TEND DÉJÀ VERS LES NIVEAUX D'AVANT PANDÉMIE.

+3,8 %
NIVEAU DE L'ACTIVITÉ DE MARS 2021 RAPPORTÉ À L'ACTIVITÉ MOYENNE SUR CE MOIS DEPUIS 20 ANS

Un rebond au 1^{er} trimestre, pas seulement lié à l'effet "de base" statistique comme on pouvait s'y attendre. Les résultats du premier trimestre 2021, comparés à l'an passé, sont plutôt flatteurs pour les matériaux en raison de l'effet de base favorable lié au mauvais mois de mars 2020. Mais le rebond constaté sur janvier-mars n'apparaît pas seulement "mécanique", il semble traduire la poursuite d'un rattrapage de l'activité. Les volumes de granulats et de BPE sont aussi en hausse au regard du quatrième trimestre.

Activité des matériaux

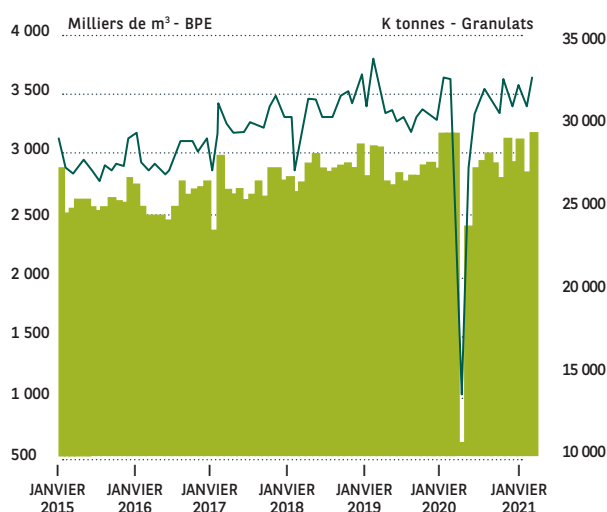
Les données provisoires sur le mois de mars montrent un fort rebond de l'activité des matériaux. Au-delà de l'effet de base, l'activité de mars apparaît soutenue, puisqu'elle est supérieure de 3,8 % à un mois de mars moyen sur ces vingt dernières années.

Ainsi, au premier trimestre, la production de granulats enregistre une hausse de 13,9 % sur un an, mais aussi de + 2,4 % par rapport au quatrième trimestre. En cumul sur les douze derniers mois, le glissement ressort désormais à - 1 %.

Activité du Béton Prêt à l'Emploi (BPE)

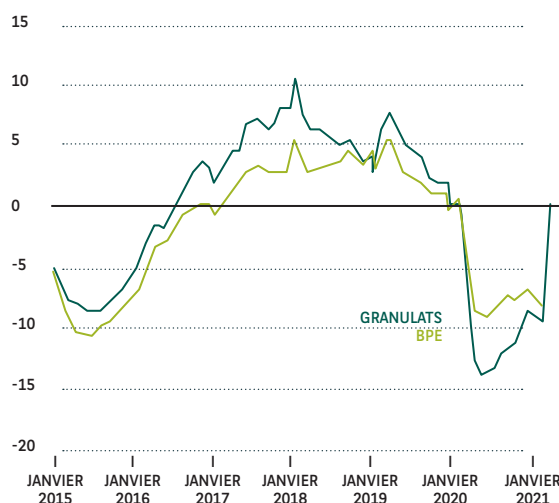
Le sursaut est également marqué avec une progression des volumes livrés de + 124,8 % par rapport à mars 2020 et de + 7 % en un mois (CVS-CJO). Comparées à mars 2019, les livraisons sont 12 % plus élevées, ce qui suggère aussi un mouvement de rattrapage. Au premier trimestre, les livraisons ont ainsi progressé de + 19,4 % sur un an et de + 1,6 % par rapport au trimestre précédent. En cumul sur douze mois, les volumes sont quasiment stabilisés à leur niveau des douze mois précédents (- 0,1 %).

GRANULATS ET BPE VOLUME DE PRODUCTION
DONNÉES MENSUELLES, (SÉRIES CVS-CJO)



Données : UNICEM

PRODUCTION DE GRANULATS ET BPE
CUMUL SUR 12 MOIS, VARIATION EN % SÉRIES CVS-CJO



Données : UNICEM

Un mot sur la pénurie de matières premières qui touche la plupart des secteurs. Avec son modèle de production locale, la Filière Béton résiste aux tensions actuelles sur les matériaux (bois d'œuvre, plastiques, métaux non ferreux...) ce qui suscite par ailleurs de nombreuses

inquiétudes dans le secteur de la construction, notamment de la construction neuve, et soulignent l'enjeu du choix des matériaux dans le mode constructif.

03 MÉTIERS VÉHICULES INDUSTRIELS

- Immatriculations en Europe et en France
- Marché de la carrosserie : conjoncture
- Un problème majeur de capacités de livraisons

UNE REPRISE CONTRARIÉE

Le marché du VI revient progressivement vers un rythme moyen conforme à son potentiel, tant au niveau européen que français, confirmant si besoin qu'il n'y a pas d'analogie à l'instant présent, pas plus qu'en termes de perspectives, avec la crise de 2008.

La problématique a changé puisque les fondamentaux de la demande sont bien orientés, cette demande n'ayant pas été cassée par le contexte 2020, hormis au printemps avec le confinement « dur ».

C'est donc maintenant un problème d'offre qui apparaît suite aux pénuries diverses constatées en amont, avec notamment l'insuffisance de micro processeurs, composants qui font d'ailleurs défaut mondialement, et cela affecte plusieurs secteurs d'activité, dont l'automobile.

S'ajoute à cela un déséquilibre global au niveau des matières premières, susceptible de provoquer un accroissement des délais de livraisons, mais également d'affecter le niveau des prix des véhicules. Au delà de ce contexte, reste le constat très positif d'un marché sous jacent très actif malgré le contexte sanitaire et économique, ce qui démontre la capacité de rebond du marché du VI.

Quant au marché des VUL, le trend actuel nous conduirait vers un niveau de marché historique, donc potentiellement supérieur à celui de 2019, qui fut exceptionnel.



IMMATRICULATION : EUROPE

LA REPRISE EUROPÉENNE N'EST PAS UNIFORME. LES PAYS DE L'EST EN POINTE SE RELANÇENT GRÂCE À LA REPRISE DU COMMERCE INTRA EUROPÉEN. NOUS REVENONS DÉJÀ SUR DES NIVEAUX DE MARCHÉS DANS LA MOYENNE HISTORIQUE DES VINGT DERNIÈRES ANNÉES.

LA REPRISE ATTENDUE AU RENDEZ VOUS

Après la baisse radicale de 2020 par rapport à 2019 avec une perte de plus de 100 000 immatriculations en une année, le redressement se confirme en ce début d'année. Sur les quatre premiers mois de 2021, 24 000 unités ont été regagnées, avec un résultat en hausse de 25 % à 120 192 immatriculations, sans pour autant atteindre le niveau de 2019, qui s'élevait à 142 946 unités.

Historiquement, on distingue deux périodes :

De 2009 à 2015, en sortie de crise, avec une moyenne sur les quatre premiers mois cumulés assez faible de 95 244 immatriculations (proche de l'année 2020 à 96 118). De 2016 à 2019, nettement plus forte, proche de 130 000 unités en moyenne, dont se rapproche 2021.

La reprise de ce début d'année n'a pas bénéficié à tous les pays. Clairement, les pays d'Europe du Nord et le Benelux restent sur des résultats proches de ceux de l'an passé, avec une progression des immatriculations sur quatre mois inférieure à 10 % (respectivement + 3,8 % et + 7,5 %). L'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni sont à la moitié du chemin, avec des progressions qui ne permettent pas encore de combler le retard.

La France obtient un résultat intermédiaire, après avoir fortement chuté entre 2019 et 2020, elle rétablit son score de 2016 avec une progression de + 32 %. Les gagnants sont l'Italie, à + 46 %, qui s'approche de son meilleur niveau de 2018 et surtout les pays de l'Europe de l'Est avec + 63 %, proches également de leurs niveaux de 2018-2019.

VI supérieurs à 3,5t (hors cars et bus)	janvier - avril 2021		12 mois 2020		2021 glissants à avril	
	Immat.	Var. % 2020 / 2019	Immat.	Var. % Var. % 2020 / 2019	Immat.	Var. % 2021 / 2020
Allemagne	28 319	- 12,7 %	74 779	- 24,3 %	77 963	- 12,3 %
Espagne	7 463	- 25,3 %	19 236	- 21,7 %	20 744	- 9,1 %
France	15 940	- 32,4 %	42 698	- 24,1 %	46 601	- 3,9 %
Italie	9 204	- 46,6 %	20 401	- 13,6 %	23 328	+ 9,2 %
Royaume-Uni	14 456	- 12,7 %	38 316	- 35,3 %	39 948	- 23,9 %
Europe du Nord	6 970	+ 3,8 %	18 656	- 21,5 %	18 909	- 16,6 %
Benelux	8 109	+ 7,5 %	19 083	- 32,1 %	19 651	- 19,6 %
UE 15 + CH, IS et N	96 922	+ 18,4 %	248 707	- 25,8 %	263 779	- 12 %
Europe de l'Est	23 270	+ 63,1	47 612	- 31,7 %	56 614	- 2,3 %
dont Pologne	10 634	+ 88,6 %	20 671	- 27,0 %	25 667	+ 8,4 %
Europe (28) + EFTA	120 192	+ 25,0 %	296 319	- 26,5 %	320 393	- 10,5 %

Source CCFA

+ 88 %
MARCHÉ POLONAIS
À FIN AVRIL

MARCHÉ EUROPE DE L'EST

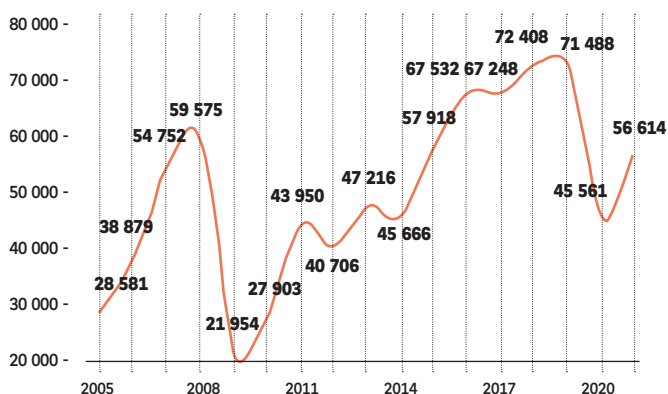
Alors que le ralentissement a été très fort dans les pays de l'Est, le rebond l'est tout autant en ce début de 2021.

Les immatriculations progressent de 63,1 % sur quatre mois par rapport à 2020 avec 23 270 unités.

La situation de la Pologne, leader de cette région, est encore plus favorable avec une progression de 88,6 % à 10 634 unités (soit 46 % des immatriculations des pays de l'Est).

La reprise des échanges communautaires en Europe et des trajets longue distance bénéficie à ces pays. Ils sont très présents sur les flux intra-européens, supplantant les pays du sud de l'Europe, comme l'Espagne et l'Italie.

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



Source : CCFA

IMMATRICULATION : FRANCE CONJONCTURE

UNE REPRISE INCOMPLÈTE FAUTE DE CAPACITÉS VÉHICULES NEUFS

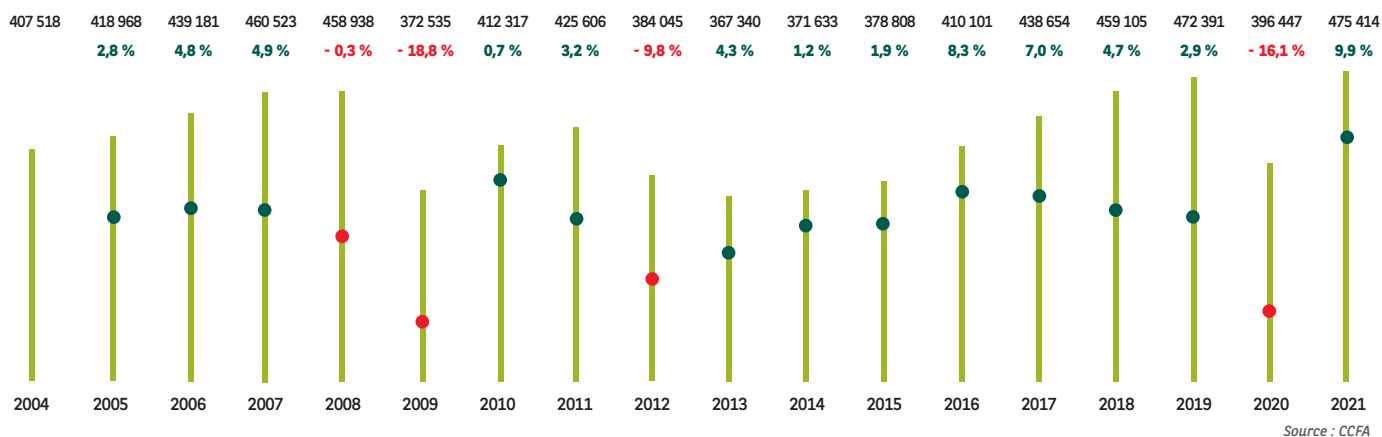
Véhicules industriels neufs

L'année 2020 s'est terminée à 41 631 immatriculations, bien au-dessus des années de crises de 2008-2009, à 34-35 000 unités grâce à un second semestre proche du niveau de 2019 avec une moyenne mensuelle de 3 688 véhicules. L'année 2021, sur les cinq premiers mois, se maintient dans cette moyenne avec 3 800 immatriculations mensuelles, avec un cumul sur cinq mois de 19 000 unités, en reprise logique par rapport à 2020 (+ 27 %), mais dans la moyenne des dix dernières années. Les tracteurs sont les moteurs de la reprise, ils compensent une chute des enregistrements très nette au début de 2020 (- 48,9 % sur cinq mois). Avec plus de 9 500 unités sur cinq mois, ils sont proches des résultats enregistrés en 2017 et 2018 (+ 33 %). Le marché porteur progresse de 21 % sur cinq mois par rapport à 2020, avec 9 443 unités, et tend vers les résultats des années 2017-2018.

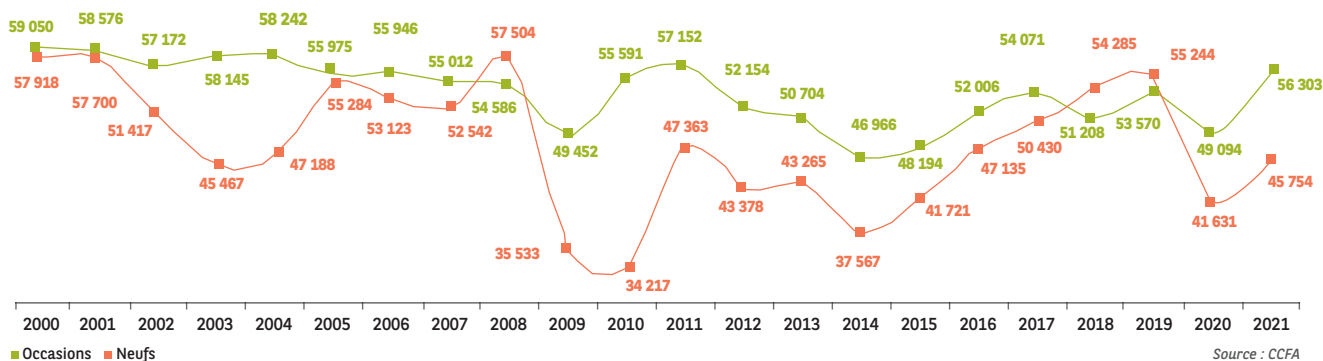
IMMATRICULATIONS À JUIN 2021 (EN GLISSEMENT 12 MOIS)

TOTAL	TRACTEURS	PORTEURS
45 754	23 233	22 521
+ 9,9 %	+ 12,5 %	+ 7,3 %

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



IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE) 2021, GLISSEMENT 12 MOIS À JUIN



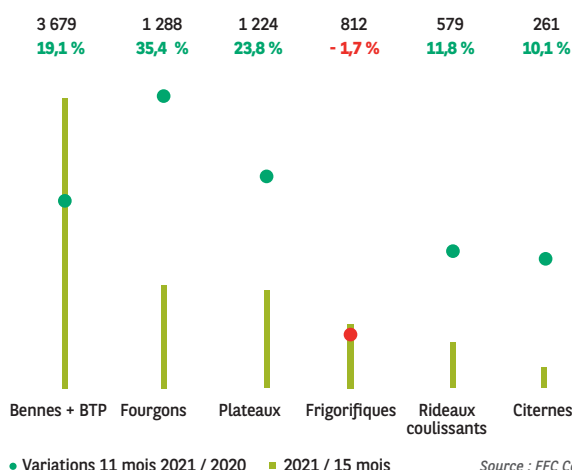
CARROSSERIE : CONJONCTURE

LE MARCHÉ DU PORTEUR EST LE SEGMENT QUI VA ÊTRE LE PLUS PARTICULIÈREMENT TOUCHÉ PAR LA PROBLÉMATIQUE DES APPROVISIONNEMENTS ET DES DÉLAIS DE LIVRAISONS DES CHÂSSIS DES CONSTRUCTEURS VI - LE POTENTIEL EST LÀ, LES GOULOTS D'ÉTRANGLEMENTS AUSSI...

39 %

POIDS DES VÉHICULES GAMME BTP DANS LE TOTAL DU SEGMENT

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



MARCHÉ DU PORTEUR (+ DE 3,5 T)

Un marché sous l'influence des délais de livraisons

La hausse des immatriculations sur les cinq premiers mois ne compense pas la baisse de début 2020.

Avec 9 434 immatriculations sur cinq mois, le niveau est équivalent à celui des années 2017 ou 2018, de très bonnes années au demeurant et au-dessus de la moyenne des dix dernières années (à 8 700 unités de moyenne).

Les bennes et véhicules BTP, qui représentent 39 % des véhicules de la catégorie, ont rattrapé une partie de leur retard, signe de la forte capacité de rebond du secteur après le premier confinement. 3 679 unités ont été enregistrées, soit une progression de 19 %, ce qui les situe au niveau du résultat de 2018 et nettement au-dessus de la moyenne des dix dernières années à 2 900 immatriculations.

Les fourgons, avec un poids de 14 % dans la catégorie, ont rebondi plus fortement. Après un recul de 40,1 % entre 2019 et 2020, ils ont progressé en ce début d'année de 35,4 % à 1 288 unités. Cependant, ils restent en-dessous de la moyenne des dix dernières années, qui s'établit à 1 400 immatriculations. Les plateaux ont bien progressé et sont nettement au-dessus de la moyenne de long terme. Avec 1 224 immatriculations sur cinq mois en 2021, ils se situent juste au-dessous de 2019, meilleure année à 1 382 enregistrements, alors que la moyenne sur dix ans n'est que de 1 070 unités.

Le marché frigorifiques reste dans l'immédiat en retrait, loin du pic de 2018 (1 276 immatriculations), mais les niveaux du marché de la fin de la précédente décennie autorisent une pause dans le renouvellement du parc.

« LE MOT DE LA FFC - CONSTRUCTEURS

Nul n'imaginait voilà douze mois une sortie de crise en douceur, compte tenu du caractère brutal, soudain et imprévisible de la pandémie. Il convient de saluer l'efficacité remarquable des dispositifs mis en place par l'État pour soutenir les entreprises, en particulier le PGE et l'activité partielle. La reprise est depuis le début de l'année au rendez-vous, et le marché des véhicules carrossés constitue un excellent indicateur de cette reprise concrète et rapide.

Toutefois la production pourrait connaître sur la seconde partie de l'exercice 2021 une inflexion sensible en raison des problématiques d'approvisionnement. Phénomène mondial - impact local : tel semble être plus que jamais le marqueur de notre époque.

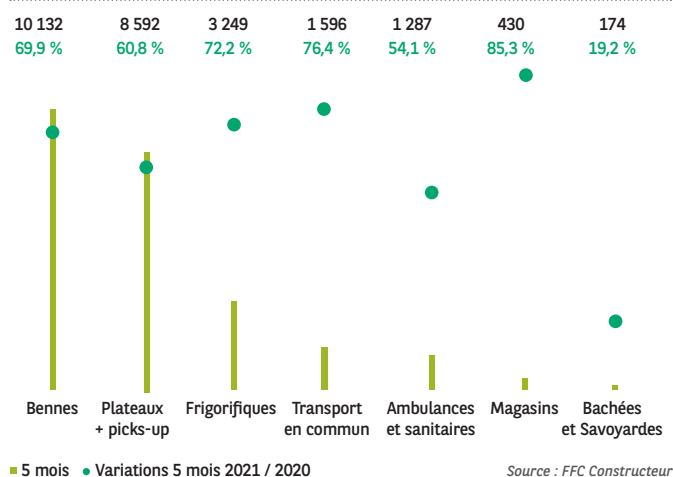
BENOIT DALY,
Secrétaire Général FFC CONSTRUCTEURS



+ 62 %

PROGRESSION DU MARCHÉ DES VUL CARROSSÉS À FIN MAI

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



MARCHÉ DE LA SEMI-REMORQUE

Dans la moyenne historique à long terme

Bien que les immatriculations de tracteurs aient rebondi nettement à 33,0 %, celles des remorques et semi-remorques n'ont progressé que de 16 % à 10 498 unités, ce qui à ce stade correspond à un marché moyen, proche par exemple de celui de 2017 à 10 563 immatriculations.

Les rideaux coulissants, qui avaient fortement chuté début 2020 en perdant près de la moitié de leurs immatriculations (2052 vs 3871 en 2019) se sont redressés pour se rapprocher de leur moyenne sur dix ans à 2 717 immatriculations.

Les bennes restent dynamiques avec une progression de 20 % à 1 838 immatriculations, ce qui ne compense pas la dépression de 2020, mais permet de conserver un niveau bien supérieur à la moyenne historique sur dix ans à 1 462 unités. Seules les années 2018 et 2019 font un meilleur score.

Les fourgons présentent le même profil : une remontée nette de 31,0 % après un recul de 35,5 % à 1 584 immatriculations et un score au-dessus de la moyenne sur dix ans de 1 332 unités, dépassé uniquement par les années 2018 et 2019.

Les remorques et semi-remorques frigorifiques restent en retrait des meilleurs exercices, 2016 à 2019, où l'on se situait autour de 1 500 immatriculations.

Le transport multimodal fait l'une des meilleures progressions de l'année à 29,4 % et 555 immatriculations après un recul très fort de 39,4 % en 2020. Il est proche de sa moyenne sur dix ans, qui est de 517 enregistrements.

MARCHÉ DU VUL

Vers un record !

Après un recul de 41 % entre 2019 et 2020, le marché des VUL carrossés s'est très rapidement repris et progresse de 62 % sur les cinq premiers mois de 2021. Il s'approche du niveau de 2019 en enregistrant 25 941 immatriculations vs 27 366 en 2019. Le creux à 15 990 unités en 2020 a vite été effacé. Il s'agit des deux meilleurs scores historiques.

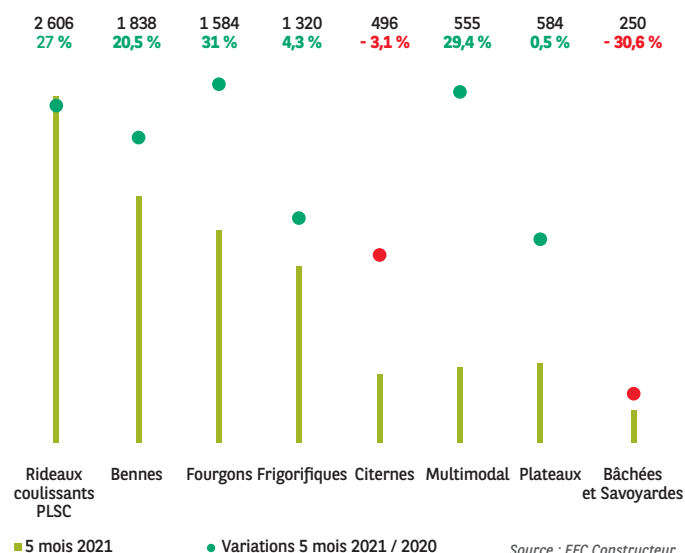
Les bennes progressent de 70 % à 10 132 immatriculations et s'approchent du score de 2019 de 10 681 unités. Ce sont les deux seules années pendant lesquelles on compte plus de 10 000 immatriculations sur les cinq premiers mois.

Les frigorifiques sur VUL progressent fortement, 72 % à 3 249 immatriculations, très proche des résultats de 2019 à 3 333 unités, confirmant le dynamisme d'un secteur qui profite sans doute de la croissance du e-commerce alimentaire.

Le transport de personnes, notamment alimenté par les commandes publiques, affiche une très forte progression avec 76,4 % à 1 596 immatriculations, affichant le meilleur score de tout notre historique.

Les ambulances et sanitaires, hors cycle économique, sont également à un niveau record. Même si la progression est moins forte, à + 54,1 %, 1 287 véhicules ont été enregistrés. Le marché était très stable depuis de longues années à environ 1 000 immatriculations, mais la crise sanitaire a probablement boosté les achats.

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



SYNTHÈSE FFC CONSTRUCTEURS : LE SUJET CENTRAL DES APPROVISIONNEMENTS

DIFFICULTÉS D'APPROVISIONNEMENT : LES ENJEUX POUR LA CARROSSERIE CONSTRUCTION

L'exercice 2021 est marqué par un contraste très net pour les carrossiers constructeurs français.

En effet, pour une bonne partie des entreprises du secteur, les carnets de commandes sont très nettement remplis avec une activité qui est alimentée aussi bien par la demande privée que publique, directe comme indirecte. Certaines typologies de véhicules, telles que les grues et bennes amovibles, portées par l'embellie du secteur du bâtiment et des travaux publics, connaissent un début d'année record.

La question des approvisionnements

Paradoxalement, les inquiétudes des carrossiers constructeurs français se concentrent sur la capacité à transformer ces commandes en chiffre d'affaires en raison des difficultés que rencontrent les industriels en matière d'approvisionnement. Ce phénomène touche aussi bien les châssis issus des constructeurs de rang 1 que les matières premières.

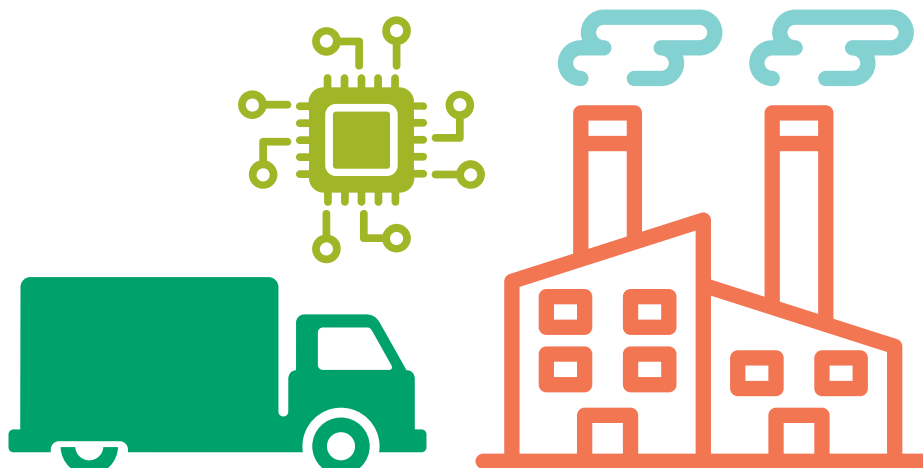
En ce qui concerne les châssis, la difficulté touche autant les véhicules utilitaires légers que les poids lourds. La source du problème est identique à celle qui impacte lourdement l'industrie automobile mondiale depuis le début de l'année, en l'occurrence la pénurie de micro-processeurs liée à des événements qui ont affecté les principaux producteurs aux États-Unis et en Asie du Sud-Est.

Les micro-processeurs étant devenus une denrée d'autant plus rare que d'autres secteurs, notamment les télécommunications et l'informatique, dont la croissance s'est accélérée en 2020, sont eux-mêmes de gros consommateurs de micro-processeurs.

L'absence de solution de substitution rapide à mettre en œuvre et la très faible production européenne de micro-processeurs font de cette situation un véritable goulot d'étranglement, particulièrement pour le secteur automobile.

En partenariat avec les constructeurs de rang 1, la FFC CONSTRUCTEURS organise des téléconférences qui permettent à ses adhérents de prendre connaissance des mesures prises pour juguler, autant que possible, cette crise et anticiper les impacts sur les plannings de production.

Ainsi, si le premier semestre a été marqué par des aléas de production que les stocks ont permis de gérer, le second semestre reste à ce stade marqué par l'incertitude. **De fait, les retards de production de châssis vont, en l'état actuel des prévisions, de 3 à 12 semaines en fonction du constructeur et de la nature du châssis.**



SYNTHÈSE FFC CONSTRUCTEURS LE SUJET CENTRAL DES APPROVISIONNEMENTS

La problématique des matières premières

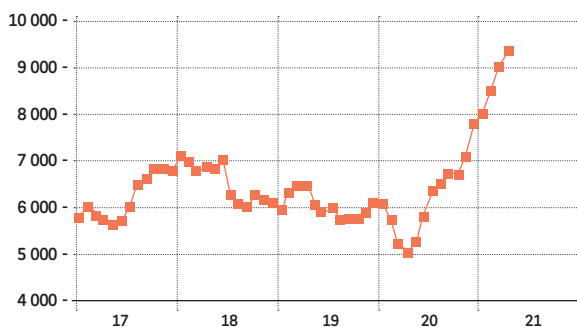
Les matières premières requises par le carrossage des véhicules, les métaux et les matériaux composites en particulier, connaissent une situation encore plus délicate : les cours internationaux s'envolent depuis le début de l'année et la reprise des marchés nord-américains et sud-asiatiques aspirent une bonne partie de la production mondiale qui s'est considérablement ralentie en 2020. Ceci entraîne une véritable pénurie de matières premières qui affecte les capacités de production des carrossiers constructeurs.

À titre d'illustration, sur les six derniers mois, le cours de l'aluminium en tôle a augmenté de 57,4 %, celui du fil de cuivre a pris + 30,7 %, alors que les tôles galvanisées ont augmenté de 82,6 % et les tôles fines laminées à froid sont à + 62,3 %.

Or ces éléments sont, par nature, indispensables au carrossage des véhicules lourds comme légers. Le bois et les matériaux composites n'échappent pas à cette tendance.

LE COURS DU CUIVRE (LONDRES)

Unité : prix en dollars US par tonne



COURS DU PETROLE BRUT PAR BARIL BRENT EN DOLLAR SUR UN AN

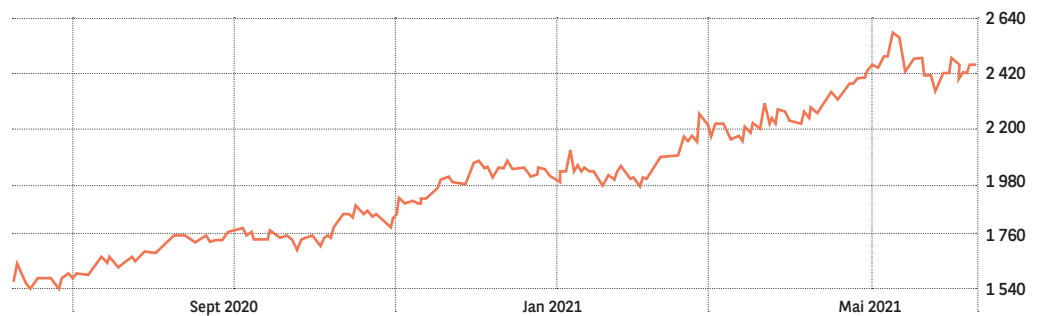
Var. : + 75,8 %

1 an - Jour



Source : Boursorama

COURS DE L'ALUMINIUM EN DOLLAR SUR UN AN



Source : Le figaro.fr

RETARDS DE LIVRAISONS ENTRE 3 ET 12 SEMAINES

Les échanges avec les secteurs producteurs de ces matières premières ne permettent pas d'identifier à moyen terme une retombée des cours, compte tenu des situations géostratégiques sous-jacentes : la Chine qui est l'un des principaux acteurs de la métallurgie au niveau mondial tend à prioriser son marché national et les États-Unis suivent une logique similaire. L'Europe pourrait certes bénéficier de ce phénomène qui rend de nouveau compétitifs ses sites sidérurgiques, mais sous réserve de réorienter sa production, notamment pour le pavillon français qui non seulement ne produit pas les quantités à la hauteur des besoins mais également ne conçoit pas toutes les typologies requises par les secteurs industriels clients.

Les métaux sont ainsi devenus le nouveau pétrole des années 2020 et se trouvent au cœur d'enjeux sociétaux forts. Les déchets métalliques représentent désormais une matière stratégique.

Cela renvoie à la question de la conception même des véhicules qui devra à l'avenir prendre davantage en compte l'intégralité du cycle de vie et le recyclage des matériaux qui les composent. Pour rendre possible ce cycle vertueux, l'une des pistes privilégiée consiste à infléchir l'approche fiscale au niveau européen en instaurant une mesure de taxation carbone sur les importations de matières premières.

Une partie des matières premières qui rentre dans la construction des véhicules est également pénalisée par la problématique d'acheminement rencontrée sur les flux de conteneurs en provenance d'Asie du Sud-Est.

Les déséquilibres de trafic de conteneurs et la raréfaction des disponibilités sur les navires, auxquels s'ajoute un Brent revenu à un niveau élevé, se sont en effet traduits par une multiplication par trois, voire quatre, des tarifs de fret maritime.

04 LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- **Nouvelles énergies : point du marché européen**
- **Transport de personnes FRANCE : en pointe sur les nouvelles énergies**
- **Nouvelles énergies : point des réseaux**
- **La logistique urbaine : au cœur de la transition énergétique**

EUROPE ET CO₂ : UNE AMBITION TRÈS (TROP) FORTE !

La transition énergétique reste plus que jamais LE sujet stratégique qui mobilise l'attention de la filière et dont on comprend bien qu'il nécessitera une mobilisation globale et multiple des acteurs de la dite filière.

Nous avons ainsi choisi d'élargir notre vision du développement des nouvelles énergies sur deux niveaux :

- Au niveau européen, pour faire le constat que le marché français y prend toute sa place, notamment en matière de GNV, mais que la route sera longue pour que le parc soit pleinement avancé dans la transition tant souhaitée.
- En élargissant notre analyse au marché du transport de personnes, bus et cars, domaine dans lequel la problématique est centrale surtout pour la part du transport urbain, c'est-à-dire le marché du bus, qui d'ores et déjà intègre à des degrés divers toutes les énergies nouvelles, dont le GNV déjà très représenté et de longue date, jusqu'à des expérimentations de l'hydrogène, en passant évidemment par le mode électrique.

Nous avons par ailleurs souhaité mettre en avant la question des réseaux d'approvisionnements, indispensables aux développements du parc de véhicules, la transition énergétique nécessitant un développement concomitant des deux aspects, ce que la situation actuelle du marché GNV et son historique nous a confirmé.

Enfin, et parce que la « TE » nécessite de mettre en œuvre toutes les voies de progrès en matière de décarbonations, il nous a semblé nécessaire de faire état des progrès réalisés et des nombreux travaux en cours en matière de logistique urbaine, domaine de plus en plus technique et porteur de gain d'efficacité dans la mobilité des marchandises.

POINT DU MARCHÉ EUROPÉEN : TOUT RESTE À FAIRE

En Europe, le GNV est le 1^{er} carburant alternatif au diesel pour les poids lourds

L'ACEA (European Automobile Manufacturers Association) a publié les chiffres des immatriculations de véhicules en 2020 par type d'énergie. Pour les camions, les bus et les cars, le GNV est la première alternative au diesel devant l'hybride et l'électrique (batterie).

LE POINT SUR LES VÉHICULES INDUSTRIELS (SUP 3,5 TONNES) – EN SYNTHÈSE

Véhicules de plus de 3,5 t – immatriculations par énergie 2020. Le GNV représente quasiment 2,9 % des immatriculations. 6 841 véhicules immatriculés, en hausse de 5,5 % en 2019 (dans un marché global en chute de - 18 % en 2020). Plus forte hausse en Allemagne (+ 50 %), avec 1 642 P-L GNV. Plus de 90 % de tous les véhicules électriques immatriculés en Europe ont été vendus sur deux marchés : Allemagne (852 unités) et Pays-Bas (41 unités). Le marché des énergies alternative est composé à 99 % de véhicules GNV. La demande s'est accrue de 5,5 % à 6 841 unités, avec une part de marché passant de 2,1 % en 2019 à 2,9 % en 2020. Il y a donc un impact majeur du marché allemand, qui est aujourd'hui le marché le plus important dans ce domaine en Europe, juste devant la France, l'Italie, « terre de GNV », figurant au troisième rang.

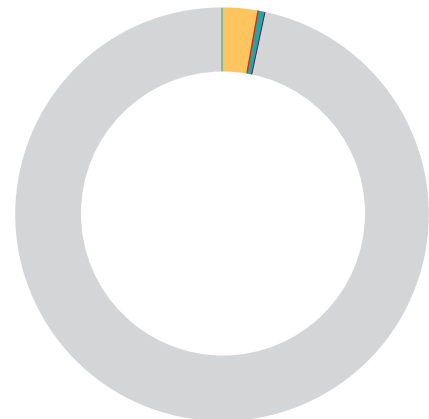
2,9 %

POIDS

DES IMMATRICULATIONS
DES VI NOUVELLES
ÉNERGIES EN EUROPE.

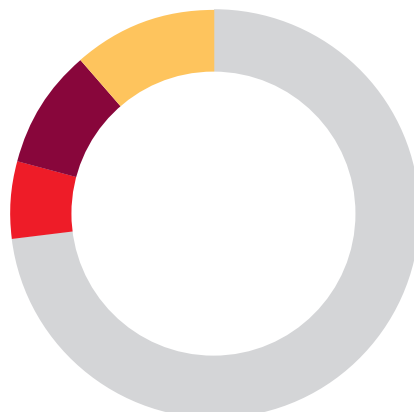
2,9 % Fuels alternatifs
0,1 % HEV électricité hybride
0,4 % ECV chargeable électriquement
0,1 % Pétrole
96,5 % Diesel

Source : ACEA



LE POINT SUR LES AUTOCARS ET AUTOBUS EN SYNTHÈSE :

3 206 véhicules immatriculés, en hausse de 24 % en 2019 (dans un marché global en chute de - 18 % en 2020). Le GNV représente 11,4 % des immatriculations. L'ensemble des véhicules à énergies alternatives représente plus du quart du marché européen global en 2020. Plus forte hausse en France (+ 71 %), avec 1002 autocars et bus GNV. Avec 446 bus électriques vendus l'an dernier, les Pays-Bas sont les leaders européens sur ce segment, suivis par l'Allemagne (388 unités) et la Pologne (200 unités). Ensemble, ces trois pays comptent plus de 60 % des ventes totales de bus électriques / rechargeables en Europe.



**BUS DE PLUS DE 3T5
IMMATRICULATIONS PAR ÉNERGIE 2020**

11,4 % Fuels alternatifs
9,5 % électricité hybride
6,1 % ECV chargeable électriquement
72,9 % Diesel

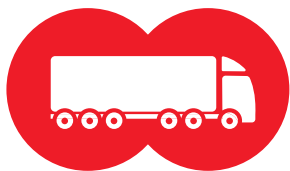
Source : ACEA

Concernant ce marché de l'électrique, on note les hausses significatives des marchés français (+ 71 %) suédois (+ 63 %) et espagnol (+ 13 %), les plus larges marchés dans ce domaine. Ces évolutions contribuent à une hausse globale des ventes de 24 % pour l'Union européenne, atteignant plus de 300 bus immatriculés en 2020.

En 2020, si 72,9 % des nouveaux bus de plus 3,5 t immatriculés en Europe sont des diesels, leur part a baissé de 10 % depuis 2019. Dans le même temps, les véhicules électriques rechargeables représentaient plus de 6 % des nouvelles immatriculations de l'an dernier, et les bus hybrides ont augmenté leur part de 5,7 % à 9,5 % entre 2019 et 2020.

Source : rapport ACEA

RAPPORT ACEA



LE POINT SUR LE MARCHÉ VUL EN SYNTHÈSE

Les ventes de véhicules utilitaires légers (- 3,5 tonnes) ont sans surprise régressées en 2020, tandis que la transition énergétique est partielle. Le diesel représente encore 91,7 % du mix-énergétique.

Selon les données relatives au mix énergétique de ventes de VUL neufs réalisées l'an passé, il en ressort globalement que, si les ventes ont nettement reculé sous l'effet de la Covid-19, la transition énergétique des fourgonnettes, fourgons moyens et grands fourgons est très lente : le parc restant fortement diésélisé.

L'an passé, 1 300 000 utilitaires neufs carburant au gazole ont été acquis en Europe. En dépit de volumes en recul de 17,2 %, la part de marché de ce carburant représente encore plus de 90 % du total.

Au sein de la famille des motorisations thermiques, l'ACEA distingue les véhicules carburant avec des énergies dites alternatives telles que le GPL ou encore le GNV. Avec 19 436 unités écoulées (- 29,5 % sur un an), leur part de marché atteint 1,3 %.

Au cours de l'année 2020, quelques 12 698 véhicules utilitaires hybrides ont été immatriculés dans les différents pays constituant le marché européen. Cette progression de 175 % des ventes permet à cette famille de motorisations de représenter environ 1 % des ventes totales de VUL.

Enfin, le volume de modèles électriques mis à la route a atteint 28 597 unités l'an passé. Soit 2 % du marché total. À noter que les ventes de VUL 100 % électriques sont essentiellement réalisées en France (9 209 immatriculations) et en Allemagne (8 830 unités). Deux pays dans lesquels les réglementations nationales ou locales d'accès aux centres-villes deviennent particulièrement contraignantes pour les professionnels.

Notons toutefois que les typologies de VUL recensées ci-dessus sont encore constituées de VUL « légers » de type camionnette dans l'attente de la montée en puissance de la catégorie des grands fourgons et châssis lourds des principaux constructeurs européens (gamme Iveco Daily, Renault Master, MAN TGE...)

Sur le marché français, sur les 9 209 unités immatriculées en 2020 au total, moins de 10 % concernent les VUL gammes lourdes, soit moins de 1 % de ce segment, tout reste donc à faire à ce niveau.

UNE NOUVELLE ÉTUDE DE L'ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS D'AUTOMOBILES (ACEA)

Cette étude révèle qu'il y a 6,2 millions d'utilitaires moyens et lourds sur les routes de l'UE, avec une moyenne d'âge de 13 ans. Près de 98 % des camions fonctionnent au diesel, et seulement 0,04 % de la flotte totale, soit environ 2 300 camions sont zéro émission.

Pour atteindre les objectifs en matière de CO₂ pour les poids lourds, les constructeurs européens estiment qu'il faut environ 200 000 camions zéro émission en circulation d'ici 2030.

Selon les nouvelles données de l'ACEA, cela représente une multiplication par 100 en moins de dix ans. Toutefois, la Commission européenne a formulé un autre objectif dans sa stratégie pour la mobilité. D'ici 2030, elle veut avoir environ 80 000 camions zéro émission en circulation, ce qui fait une grosse différence par rapport à ce que prescrit la réglementation CO₂ (- 30 % d'émissions).

LE MARCHÉ BUS ET CARS EN PREMIÈRE LIGNE

Début 2021, 79 % du parc exploité en France carburait encore au diesel, mais le gazole est en recul de 11 % depuis 2014, 2019 marquant le point de bascule dans les investissements des autorités organisatrices. En 2019, les bus circulant avec des énergies alternatives constituaient 53 % des achats faits par les élus et leur opérateur, proportion qui a atteint 69 % en 2020.

La RATP et Île de France Mobilités (IDFM) ont également donné une nette impulsion depuis 2014, avec un signal donné par le lancement du Plan bus 2025 destiné à faire disparaître les bus gazole à cet horizon, en misant à l'origine majoritairement sur l'électrique. Mix énergétique visé : environ 80 % d'électrique et 20 % au GNV. Ce mix établira finalement un équilibre proche des 50-50 entre les deux énergies, et non plus de deux tiers-tiers comme prévu à l'origine.

Par ailleurs, depuis 2020, les collectivités locales dotées d'une flotte de bus de plus de 20 véhicules doivent, lors des investissements de renouvelle-

ment, acheter 50 % de véhicules à faible émission. À partir de 2025, cette obligation portera sur 100 % du parc, sachant qu'à l'avenir le terrain de jeu du gazole Euro VI va se restreindre selon les règles d'accès que les élus fixeront à leur ZFE. Concernant les nouvelles énergies, ce sont surtout les contraintes directes pour les exploitants qui pèsent en premier, sans oublier que le coût d'achat d'un matériel roulant électrique est près de deux fois plus élevé (autour de 500 k€ contre 250 k€) que celui d'un bus gazole. Cependant, sur la durée de vie, la balance se rétablit grâce au coût allégé de maintenance et au prix compétitif de l'électricité.

Autre contrainte, l'autonomie limitée oblige les exploitants à cantonner le bus électrique à des lignes aux caractéristiques favorables (des liaisons en centre-ville, plus courtes qu'en périphérie, avec un relief le plus plat possible etc.) sachant qu'en outre, le froid dégrade la performance de la batterie qui alimente le chauffage. Concernant les véhicules hydrogènes,

plusieurs points constituent un obstacle. S'agissant de petites séries, le prix des bus est pour l'instant très élevé (x 3 par rapport à un modèle gazole) – environ 800 k€. S'ajoute la nécessité de construire une station d'avitaillement, un investissement coûteux lui aussi, qui doit tenir compte de fortes contraintes de sécurités.

Le coût de fabrication de l'hydrogène ajoute aux obstacles et pose le problème de la production d'hydrogène vert, seul susceptible de générer un bilan environnemental attractif, qu'il convient également d'intégrer.

À noter que les centrales d'achat (CATP – Centrale d'Achat du Transport Public, UGAP – Union des Groupements d'Achats Publics) se positionnent sur ce secteur. Déjà constituée de neuf modèles électriques et six modèles GNV, l'offre de bus vert de la centrale d'achat public est désormais complétée par des modèles fonctionnant à l'hydrogène, avec trois modèles de bus à hydrogène (dont les deux premiers sont issus de la société française Safra).

79 %
PART DES AUTOBUS
DIESEL EN 2020

Au 1^{er} janvier 2020, le parc roulant des autocars s'élève à 69 000 unités contre 63 500 il y a 10 ans (+ 8 %) en augmentation presque chaque année depuis 2011.

Au 1^{er} janvier 2020, 99,4 % des autocars en circulation ont une motorisation diesel.

Les autres motorisations sont très marginales, même si le nombre d'autocars roulant au GNV augmente depuis quelques années.

MARCHÉ AUTOBUS FRANCE PAR ÉNERGIES

	2011	2015	2020	EN % DU TOTAL
TYPE ÉNERGIE	24 227	25 765	27 607	
GAZOLE	21 490	22 634	21 903	79 %
GNV ET AUTRES GAZ	2 464	2 551	3 075	11 %
ÉLECTRICITÉ	148	215	642	2 %
HYBRIDE NON RECHARGEABLE	-	261	1 888	7 %
AUTRE	125	104	100	

Source : SDES

On dénombre ainsi 300 véhicules nouvelles énergies en 2020, dont 238 au GNV et 68 électriques.

La motorisation Euro 6 est la plus répandue au sein du parc des autocars (40,5 % du parc au 1^{er} janvier 2020). Toutefois, une part importante des autocars en circulation est équipée de motorisation répondant aux normes 1 à 4, antérieures au 1^{er} octobre 2009 (31 % du parc). Ainsi, la moitié du parc des autocars a été mise en circulation avant 2012.

De fait, 30 % du parc est constitué de véhicules classifiés CRITAIR 4 et + donc concernés par les restrictions de circulation dans les ZFE.

Depuis 2011, le nombre d'autocars de plus de 60 places a fortement augmenté (+ 120,8 %). Leur part dans le parc au 1^{er} janvier 2020 est de 37 % contre 18 % en 2011, au détriment des autocars de 51 à 60 places, dont la part est passée de 52 % en 2011 à 37 % en 2020.

NOUVELLES ÉNERGIES : LA PROBLÉMATIQUE DES RÉSEAUX AU COEUR DU DÉVELOPPEMENT

LA NÉCESSITÉ DE DÉVELOPPER LES NOUVELLES ÉNERGIES IMPOSE UN CONTEXTE NOUVEAU DANS LA MESURE OU DES RÉSEAUX D'APPROVISIONNEMENTS, COÛTEUX MAIS INDISPENSABLES, DOIVENT ACCOMPAGNER CES VÉHICULES NOUVELLES TECHNOLOGIES. IL S'AGIT D'UN POINT DÉCISIF DANS CETTE TRANSITION EN COURS.

Transition énergétique du TRM : premier bilan des rencontres transporteurs, énergéticiens et constructeurs.

Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises viennent de partager leurs premières conclusions des rencontres organisées entre transporteurs, constructeurs et énergéticiens sous l'égide du gouvernement. Objectif : élaborer une feuille de route réaliste sur la transition énergétique du secteur. Des zones d'ombre demeurent sur les réseaux de distribution des énergies alternatives et sur le financement.

L'objectif des travaux est de parvenir d'ici à l'été à une convention d'objectifs communs sur le développement de l'offre de véhicules à motorisations alternatives au gazole, sur le déploiement des réseaux d'avitaillement en énergie et enfin sur les orientations stratégiques de la transition énergétique

du transport routier de marchandises dans le cadre d'un calendrier réaliste et économiquement viable.

Aussi, pour les représentants de la profession, si le secteur doit s'engager plus largement dans la transition énergétique de son parc, il ne serait pas raisonnable que le projet de loi Climat et résilience, actuellement en discussion au Parlement, lui fixe des échéances qui ne seraient pas fondées, et irréalistes eu égard à la réalité de l'effectivité de l'offre des constructeurs et plus encore des réseaux de distribution, au risque d'anéantir sa compétitivité déjà mise à mal par la concurrence européenne et de grever ses capacités d'investissement.

6 000
BESOIN DE POINTS
DE CHARGES
DÉDIÉS AUX POIDS
LOURDS EN FRANCE
EN 2030

La France aura besoin de 6 000 points de recharge pour les camions électriques d'ici 2030. Alors que l'Europe ne compte quasiment pas de bornes dédiées aux poids lourds, l'ACEA appelle les autorités à profiter de la révision de la Directive AFI pour imposer des objectifs contraignants aux États Membres.

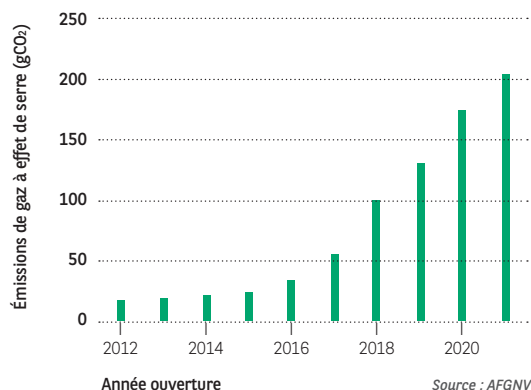
Alors que l'Europe compte aujourd'hui moins de dix points de recharge publics dédiés aux poids lourds, l'ACEA estime que ces objectifs doivent être imposés par l'Europe dans le cadre de la révision de la directive AFI dédiée aux infrastructures sur les carburants alternatifs.

Pour calculer les objectifs par pays, l'ACEA s'est basée sur une méthodologie de calcul prenant en compte l'évolution attendue des immatriculations de camions électriques, du PIB national et du kilométrage moyen parcouru pour établir la synthèse ci-dessous :

PÉRIMÈTRE	TOTAL HORIZON 2025	DONT PUISSANCE + DE 500 KW	TOTAL HORIZON 2030	DONT PUISSANCE + DE 500 KW
EUROPE	- 15 000	2 000	50 000	30 000
ALLEMAGNE	4 300	-	14 250	-
ROYAUME UNI	2 450	-	8 500	-

Source : ACEA

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POINTS D'AVITAILLEMENT PUBLICS À DATES (POINTS D'AVITAILLEMENT OUVERTS)



Actuellement, en cohérence avec la Directive AFI, le réseau français de stations est principalement composé de stations privées mais le nombre de stations publiques est en plein essor. À fin 2020, 150 stations étaient ouvertes, et d'ici fin 2021, plus de 250 stations pourraient être ouvertes au public.

La densification du réseau de stations sur le territoire français s'opère progressivement avec un engagement croissant de l'ensemble des acteurs concernés (équipementiers, exploitants, fournisseurs de gaz, collectivités locales...). Ces ouvertures s'accompagnent de dispositifs de soutien (appels à projet de l'ADEME, de la région Nouvelle Aquitaine, démarche GNVolont'Air,...).

NOUVELLES ÉNERGIES : LA PROBLÉMATIQUE DES RÉSEAUX AU COEUR DU DÉVELOPPEMENT

L'ASSOCIATION EUROPÉENNE DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES (ACEA) A PUBLIÉ UNE CARTE INTERACTIVE MONTRANT LE NOMBRE DE STATIONS SPÉCIFIQUES AUX CAMIONS À HYDROGÈNE NÉCESSAIRES POUR CHAQUE ÉTAT MEMBRE À L'HORIZON 2025 ET 2030.

Si les ventes de camions à hydrogène sont aujourd'hui anecdotiques, elles devraient augmenter au cours des prochaines années. Selon les estimations de l'ACEA, l'Europe devrait compter au moins 60 000 camions à hydrogène en circulation d'ici à 2030. Un parc qui ne pourra se développer qu'avec un réseau de stations adéquat. Une infrastructure aujourd'hui quasi-inexistante, hormis en Suisse où six stations en 350 bars sont opérationnelles. Comme les camions électriques, les camions à hydrogène auront besoin de solutions d'avitaillement spécifiques qui prennent à la fois en compte le gabarit des véhicules, mais aussi leurs besoins énergétiques, bien supérieurs à ceux d'une simple voiture à hydrogène. Selon l'ACEA, une station hydrogène pour poids lourds devrait être dotée d'une capacité journalière d'au moins six tonnes par jour et compter au moins deux distributeurs.

1 000 stations en Europe d'ici 2030

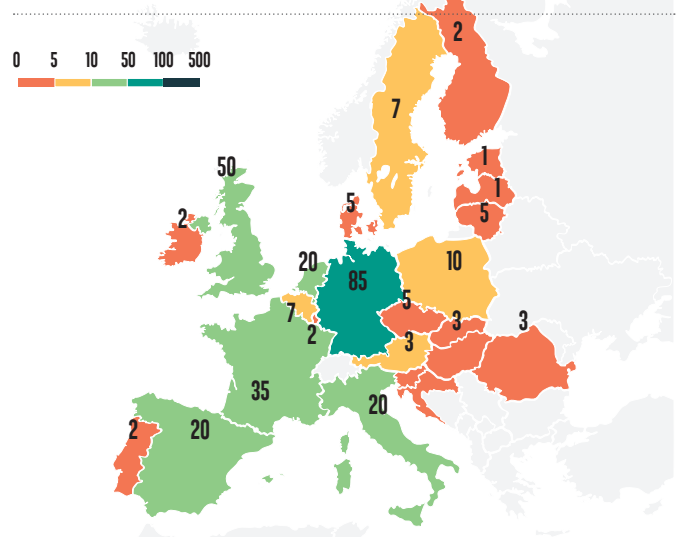
Dans sa note de position, l'ACEA invite les décideurs politiques à prendre rapidement des mesures pour développer les infrastructures de ravitaillement hydrogène en s'appuyant sur la révision en cours de la directive européenne sur les infrastructures pour les carburants alternatifs (AFID). Plus que de simples préconisations, l'idée serait d'imposer à chaque état membre des déploiements minimums pour chaque technologie.

L'ACEA estime que l'Europe aura besoin d'un réseau d'environ 300 stations hydrogène adaptées aux camions en 2025.

Un objectif qui passera à un millier en 2030 afin d'être en mesure de proposer une solution d'avitaillement au moins tous les 200 km le long des principaux corridors routiers européens.

En France, l'ACEA estime le besoin en infrastructures poids lourds à 35 stations en 2025 et 120 en 2030. Considérée comme un carrefour pour le transport de marchandises en Europe, la France est le troisième pays où le besoin en stations est le plus important. L'Allemagne et le Royaume-Uni occupent les deux premières places, avec des besoins respectivement chiffrés à 150 et 300 stations en 2030.

OBJECTIF DE STATIONS HYDROGÈNE EN EUROPE SOIT 300 EN 2025



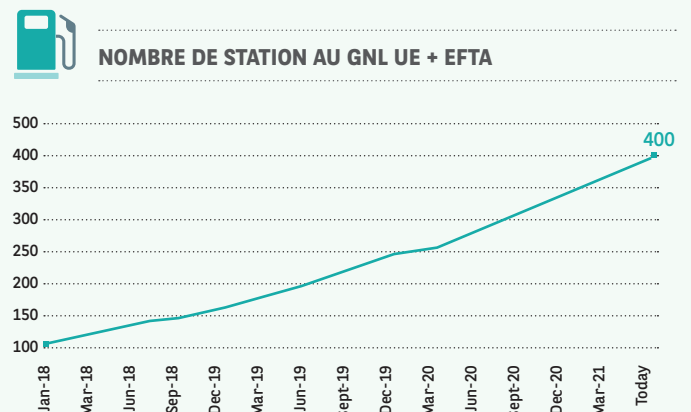
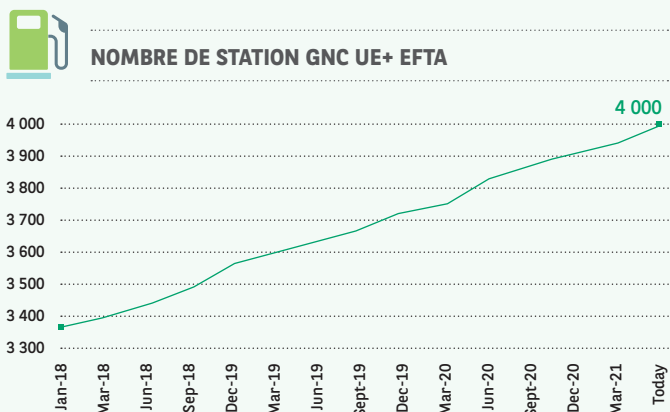
L'étude de NGVA Europe (Natural & bio Gas Vehicle Association) met en lumière la forte corrélation entre la multiplication des infrastructures et le développement des usages. Avec 300 nouvelles stations-service GNC (+ 8,1 %) et 150 nouvelles au GNL (+ 60 %), ce sont près de 4 000 stations GNC et 400 pour le GNL qui sont installées en Europe.

Au-delà de la multiplication des points de ravitaillement, 2020 marque aussi nettement l'avènement du bio GNV : plus de 25 % des stations-service

en fournissent, ce qui représente une moyenne de 17 % de l'ensemble du gaz utilisé comme carburant pour le transport. Une proportion qui continue de croître.

D'ici 2030, la part du bioGNV devrait être portée à 40 %. Avec une flotte de véhicules au GNV de plus de 13 millions de véhicules, la réduction globale des émissions de GES est évaluée à 55 %.

NGVA Europe estime que d'ici là, il y aura environ 10 000 stations GNC et 2 000 stations GNL en Europe, soit 12 000 au total.



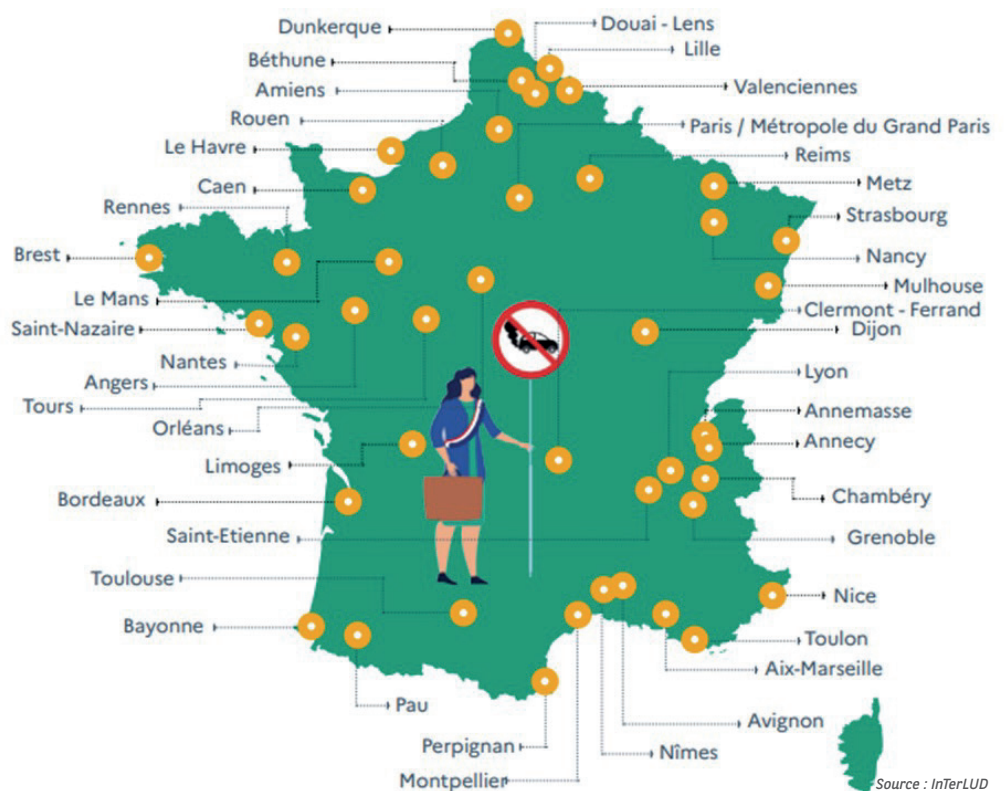
Source : NGVA Europe

LA LOGISTIQUE URBAINE AU COEUR DU PROBLÈME

InTerLUD 50, chartes de logistique urbaine durable arrive d'ici fin 2022. La logistique urbaine est l'ensemble des activités qui optimisent les mouvements de marchandises (transport et stockage) dans les villes et apportent des réponses innovantes aux demandes de l'économie locale et des habitants.

- Si les enjeux de la logistique urbaine sont bien identifiés par les collectivités qui y voient un axe de politique publique et de dynamisme économique, la multiplicité d'acteurs, tant dans la sphère institutionnelle qu'économique, et la superposition des compétences en font un sujet complexe à traiter.
- La mise en place des Zones à Faibles Émissions (ZFE) dans un nombre croissant d'agglomérations (cf. le projet de loi climat et résilience) est fixée pour limiter progressivement les conditions d'accès aux centres-villes des véhicules trop polluants.

50
NOMBRE
DE COLLECTIVITÉS
LOCALES
(+ 150 000 HABITANTS)
DEVANT ÊTRE DOTÉES
D'UNE ZFE EN 2025



Dans ce contexte, les acteurs économiques (transporteurs, grossistes, producteurs et industriels, grande distribution, restauration), en particulier ceux qui assurent eux-mêmes le transport de leurs marchandises (grossistes, artisans, commerçants...) ont besoin d'être accompagnés afin de s'adapter aux impératifs écologiques et énergétiques, tout en conservant leur compétitivité économique.

Ces enjeux ont été traduits dans la stratégie nationale « France Logistique 2025 », qui prévoit d'adapter la logistique aux mutations numériques ainsi qu'aux enjeux de la transition énergétique et du climat.

C'est dans ce contexte qu'intervient InTerLUD, qui fait partie des outils à disposition de toutes les parties prenantes.

Dans le cadre de l'appel à projets 2019, le programme d'Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD) est soutenu par l'Agence de la transition écologique (ADEME), le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), la confédération française du commerce de gros et international (CGI) et sa filiale Logistic-Low-Carbon, ainsi que la société de conseils ROZO.

InTerLUD est un programme CEE qui vise à maîtriser et réduire les consommations d'énergie dans le transport de marchandises, et permet de financer principalement des actions visant à instaurer de bonnes pratiques en matière d'énergie consommée dans le transport de marchandises, soit par la sensibilisation, la formation des acteurs privés et des publics concernés, soit par la mise à disposition d'équipements dédiés.

Objectif : changer les habitudes pour tendre vers des territoires plus économes en énergie et moins émetteurs de gaz à effet de serre.

13,4 %

POIDS DU E-COMMERCE DANS LE COMMERCE DE DÉTAIL

50 chartes sont objectivées, InTerLUD prévoit donc trois étapes autour de la sensibilisation, la mobilisation et l'accompagnement :

Le programme vise à accompagner 15 métropoles, 25 communautés d'agglomération moyennes et 10 communautés d'agglomération de moins de 100 000 habitants dans la réalisation des chartes.

Dans ce cadre, quatre domaines ont d'ores et déjà été identifiés et concernent :

- La cartographie des arrêtés de circulation.
- La localisation des stations d'avitaillement d'énergies alternatives, dont électriques, gaz et hydrogènes.
- La localisation des emplacements de livraison.
- Un comparateur de véhicules propres.

Proposé aux acteurs privés comme publics, InTerLUD prévoit aussi la mise en œuvre de formations. Là encore, quatre champs ont été identifiés :

- la conduite en livraison, l'évolution des flottes, l'exploitation des flux et la stratégie urbaine.

APRÈS LES ZFE, LES ZTL

- La Zone à Trafic Limité (ZTL) est un outil utilisé par plusieurs grandes villes européennes comme Madrid, Milan ou Rome pour diminuer le flux de véhicules en centre-ville.
- Ce dispositif permet de réserver la voirie aux piétons, vélos, transports en commun, et à certaines catégo-

ries d'utilisateurs (riverains, livreurs, artisans, etc.) qui seront précisées dans le cadre de cette consultation. En revanche, le trafic de transit, c'est-à-dire les véhicules traversant la zone sans s'y arrêter, est généralement interdit.

- C'est cet outil que la ville de Paris devrait mettre en œuvre pour l'été 2021.

ACCÉLÉRATION MAJEURE DANS LE SILLAGE DE LA PANDÉMIE !

2020 : ventes en ligne 112 Mds €

+ 8,5 % / 2019 (hors services, voyages, musées... en baisse de 10 %)

13,4 % du commerce de détail / 9,8 % en 2019

+ 42 % pour la branche alimentaire

Le marché du « dernier kilomètre » pèse 1,5 milliard d'euros en 2019, en croissance de 63 % ces cinq dernières années. Pour les opérateurs, cette logistique représente environ 30 % du coût total de l'acheminement d'une marchandise ou d'un service.

Quels sont les défis à relever suite à l'explosion du e-commerce ?

- Des exigences fortes de la part des consommateurs : sept cyberacheteurs sur dix considèrent la livraison (frais de ports et une livraison à temps) comme l'élément le plus important de leur achat.

Les vendeurs doivent être capables de proposer les bonnes solutions de livraison en fonction de leur typologie de produits, du profil de leurs clients et de la zone géographique desservie.

- La maîtrise des données de livraison et leur exploitation est devenue un enjeu majeur pour assurer la satisfaction des clients.

L'optimisation, la fluidité et la simplification de la livraison sont primordiales pour la réputation d'un site de e-commerce, d'où la nécessité de mieux maîtriser le dernier kilomètre.

05 DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS

UNE EMBELLIE GLOBALE EN LIGNE AVEC UNE SITUATION ÉCONOMIQUE INUSITÉE !

Les indicateurs de l'enquête distribution sont très favorables, avec un constat sur lequel on peut faire un parallèle avec l'économie globale actuelle, c'est-à-dire une crise sanitaire exceptionnelle mais une situation économique hors norme dans des ratios majeurs.

Les marchés VN et VO sont bien orientés en termes de volumes et de prix de ventes et les marchés sous jacents sont en forte croissance sur tous les segments du VUL et du VI.

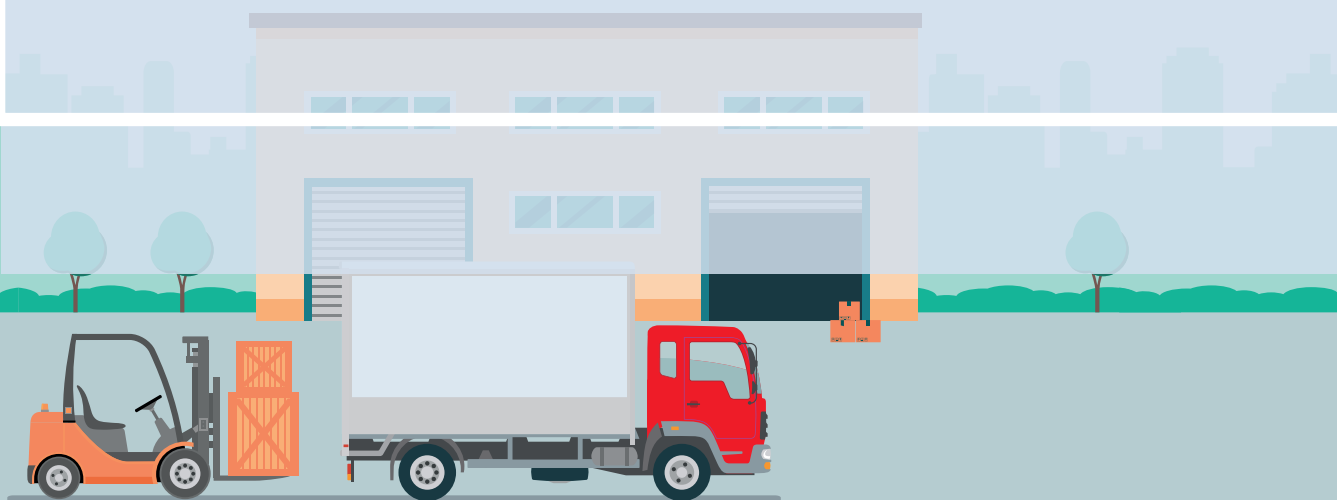
Il convient toutefois, malgré des constats faits pour l'économie française, de relativiser toutes ses bonnes nouvelles en prenant en compte les enjeux forts qui vont se présenter pour ce secteur de la distribution VI, décrits par ailleurs par le président du CNPA (branche VI), Nicolas Lenormant.

Des évolutions majeures sont à prévoir pour ce secteur, solide sur ses bases, concentré et doté de fortes capacités d'adaptations, mais qui devra intégrer dans ses activités futures tous les effets d'une transition énergétique mise en œuvre par l'intermédiaire d'un cadre réglementaire lourd, dont la création des ZFE est certainement le plus emblématique.

Ce cadre impliquera par rebond la nécessité de savoir traiter toutes les énergies, les anciennes comme les nouvelles.

D'où des efforts très sensibles à réaliser, tant en termes d'investissements que d'emplois et de formations.

Les circonstances économiques favorables constatées en 2021, et peut être encore en 2022, peuvent donc être accueillies avec satisfaction, mais ne peuvent occulter l'ensemble des nombreuses problématiques à intégrer pendant la décennie en cours.



La parole à...



Après une crise sociale importante en France fin 2018, puis la crise sanitaire sans précédent qui s'est installée pratiquement partout dans le monde depuis plus d'un an, notre métier doit désormais affronter une crise industrielle liée à la pénurie de composants électroniques et à une forte hausse de la plupart des matières premières. Même si la majorité des décideurs et des observateurs nous annoncent une très forte croissance mondiale dès le second semestre (5 % à 6 % de croissance mondiale selon l'OCDE et le FMI et 4,2 % de croissance selon la commission Européenne), nous devons rester extrêmement vigilants.

Ainsi, malgré des prévisions presque euphoriques pour les semestres à venir, notre métier est confronté à plusieurs menaces.

D'une part, la crise industrielle évoquée en introduction nous place dans une position délicate. Nous devrions subir à la fois une réduction de nos ventes de véhicules liée à la baisse des cadences de production, mais également à un déficit d'équilibre financier de l'ensemble de nos contrats d'entretien. Nous subissons déjà un décalage important entre la hausse immédiate de certaines matières (dont les lubrifiants) et l'application des indices de hausse, et cela va se compliquer tout au long de l'année.

D'autre part, le cadre juridique de notre statut de distributeur est à nouveau attaqué. Même si la commission de Bruxelles semble reconnaître que, s'agissant des véhicules industriels, le contexte est différent de celui des véhicules légers. Sans même parler de la résiliation par Stellantis de son réseau, les dernières discussions risquent d'induire de nouveaux changements dans la relation constructeurs / distributeurs potentiellement préjudiciables. L'espace qui m'est donné ici est trop juste pour détailler notre argumentation, mais constatant la précarité induite par la fin

du « block exemption », qui n'a par ailleurs amené aucun effet positif pour le consommateur, il serait bon de songer à revenir aux dispositions précédentes, à un statut de concessionnaire et d'agent.

Les nouvelles technologies et les nouveaux équilibres financiers imposés par la « transition énergétique » apportent des montants d'investissement qui ne pourront pas être amortis en 24 mois, durée du préavis consenti par le constructeur mentionné précédemment.

Enfin, ce qui était annoncé comme une « transition » écologique pourrait prendre une tournure de « révolution » avec tout ce que cela implique d'unilatéralisme et de violence. La période pré-électorale qui va durer jusqu'en avril prochain ne va probablement pas contribuer à un retour serein à la réalité. Entre ZFE, Loi Climat, Green Deal, Ecotaxe et autre taxe sur le TRM, investissements publics dans le secteur du rail et du fluvial... force est de constater qu'il faudra encore plusieurs mois pour que chacun puisse se rendre à l'évidence que la transition énergétique doit se faire au niveau mondial et pas seulement européen et encore moins français. Cette voie franco-française conduira l'économie du transport à la même position que celle de l'industrie lorsqu'avait été décidé le passage aux 35h payées 39h.

Pour l'heure, même si on annonce de nombreuses défaillances d'entreprises au niveau national, celles de notre branche se sont montrées à nouveau particulièrement résilientes et n'ont pas failli dans leur rôle de soldat de seconde ligne.

Notre profession continue à former de jeunes alternants, continue à recruter, continue à investir et continue à se tenir au plus près de ses clients pour les accompagner dans ce contexte compliqué.

NICOLAS LENORMANT
Président de la branche VI du CNPA



VÉHICULES NEUFS

Les carnets de commandes

90 % des distributeurs ont vu leurs carnets de commandes s'améliorer en 2021 par rapport au 1^{er} semestre 2020. La hausse est spectaculaire, de 85 % pour les tracteurs et de 50 % pour les porteurs. Le confinement radical de mars à mai 2020 et la correction suite à une année 2019 flamboyante avaient ramené les carnets de commandes à un niveau très bas. Ils retrouvent un niveau normal. Pour un tiers des concessionnaires, leurs carnets de commandes ont plus que doublé en tracteurs.

Prix des véhicules

Avec la reprise très significative des commandes, les prix ont suivi et progressent de 4,6 % pour les tracteurs et de 4,5 % pour les porteurs.

Tous les concessionnaires constatent cette hausse, les augmentations s'étalant de 1 à 10 %.

Les remises sur les véhicules neufs sont jugées normales par la moitié des experts, à quart les jugent élevées mais un quart les jugent faibles.

Les niveaux des reprises sont à peu près normaux, 56 % les trouvant normales mais 37 % excessives en prix et 6 % excessives en prix et en nombre.

Parc VI

Les investissements consacrés aux extensions de parc représentent 15 %, alors que ceux permettant le renouvellement des flottes se situe à 85 % des investissements liés aux achats de VI. Ce résultat est très stable depuis plusieurs années. Il est le même qu'en décembre 2018 et légèrement meilleur qu'en 2019.

Cependant, deux tiers des experts voient le parc dans le transport augmenter et le tiers restant le voit stable.

Délais de livraison

Les délais de livraison des constructeurs sont en très forte augmentation. Ils montent à 201 jours actuellement, alors qu'en décembre 2020, ils se situaient à 96 jours. Pour 63 %, les délais montent en moyenne à 230 jours.

La forte reprise des commandes n'y est certainement pas pour rien. Les experts l'ont constaté, puisque 94 % d'entre eux les jugent en hausse.

Côté carrossiers, ils sont également élevés mais à un moindre niveau puisqu'ils s'établissent en moyenne à 122 jours. Ils étaient à 95 jours en décembre dernier mais étaient au-dessus auparavant : 152 jours en 2018 et 119 jours en 2019. 75 % des experts les voient en hausse.

VUL neufs

La reprise est là également pour les VUL chez les distributeurs VI. La hausse annoncée des carnets de commandes est de 42 % avec 10 % des concessionnaires qui doublent leur carnet et 20 % qui stagnent. Aucun des distributeurs interviewés ne constate de baisse des commandes.

En revanche, les prix augmentent de la même façon que l'inflation générale, à 1,9 %.

Les délais de livraison sont très élevés à 175 jours pour les constructeurs et 92 jours pour les carrossiers. Ils sont en hausse pour 94 % des experts.

Réparation et SAV

La part de la réparation a nettement progressé malgré une augmentation des carnets de commandes. Elle se situe à 40 % du CA des activités traditionnelles et même à 50 % pour la moitié des concessionnaires.

La moitié d'entre eux constatent une hausse du SAV depuis le début de l'année et un tiers la considère comme stable. Seuls 20 % voient un repli de leur SAV.

Contrats d'entretien

La légère baisse du nombre de contrats d'entretien vendus par VN se confirme. De 34 % en 2018 et 2019, elle est passée à 32 % en 2020 et en 2021.

Elle est stable chez 69 % des distributeurs et elle augmente chez 31 %. Aucun ne voit la part baisser.

90 %

PART DES DISTRIBUTEURS QUI CONSTATENT UNE HAUSSE DES COMMANDES

LES INDICATEURS CLEFS

Le marché des tracteurs est en très forte reprise avec une augmentation moyenne de 85 % des prises de commandes. Les tracteurs ne sont pas en reste avec une progression de 50 %.

Les véhicules d'occasion progressent, mais dans une moindre mesure avec un + 23 % pour les tracteurs et + 11 % pour les porteurs.

Les prix de vente des VI neufs ont également progressé de 4,6 % pour les tracteurs et de 4,5 % pour les porteurs.

Le prix des VO a augmenté pour les tracteurs (+ 3,4 %) et surtout pour les porteurs (+ 5,5 %).

Le SAV se porte bien. Il progresse chez la plupart des concessionnaires et atteint les 40 % de CA en moyenne.

Les contrats de maintenance restent à un niveau élevé : 32 % des ventes de VI.

La baisse du stock de VO constatée à fin 2020 se confirme avec 75 % des distributeurs ayant un stock bas et 70 % des experts jugeant le stock des constructeurs et des marchands bas. Les perspectives pour la fin de l'année sont encore à la baisse pour plus de trois quart des experts.

85 % des investissements sont consacrés au renouvellement des véhicules. Ce résultat est élevé et ne permet pas l'extension du parc VI. En revanche, les deux tiers des experts perçoivent le parc VI en extension.

Les délais de livraison chez les constructeurs ont explosé en début 2021. Ils s'établissent à 201 jours alors qu'ils n'étaient que de 96 jours à la fin de l'année 2020. Ceux des carrossiers sont relativement élevés mais dans une moindre proportion à 122 jours.

UN INDICATEUR CLEF : LE VO EN RELAI DU VN

Stocks VO

La montée en puissance des centrales d'achats, liée à des groupements de transporteurs, est revenue à un niveau historique. Le risque était jugé fort par 37 % des experts en 2018, puis 44 % en 2019. Il avait fortement baissé en 2020 avec seulement 24 % des experts de cet avis. Il remonte à 38 % à juin 2021. Les autres experts le jugent en risque moyen à 25 % et en risque faible à 38 %.

Le développement des réseaux spécialisés d'entretien et de vente de pièces détachées

Il semble augmenter dans le temps. Il se situait comme risque fort à 22 % en 2019, puis à 30 % en 2020 et se trouve à 38 % actuellement. Les experts sont 44 % à l'évaluer comme risque moyen et 19 % comme risque faible.

La perte de la maîtrise des parcs de véhicules, liée au développement de l'informatique embarquée

Cela reste un risque faible pour 63 % des experts. Ils étaient 65 % en 2020 et quasiment autant en 2018 et 2019. Seuls 12 % le jugent comme risque fort.

Les mouvements de concentration

Ils sont relativement calmes actuellement. 38 % des experts en ont constaté, ils étaient 41 % en décembre dernier, et surtout 61 % en 2019.

MARCHÉ VO

VI d'occasion

Après deux années difficiles pour les ventes de tracteurs VO par les distributeurs VI, avec - 5 % en 2019 et - 12 % en 2020, le marché est reparti en avant avec une hausse de 23 % des ventes.

Pour les porteurs, la hausse est de 11 %, après un recul de 8 % en 2020.

12 % des concessionnaires constatent cependant une baisse de leurs ventes de VO, et 31 % une légère augmentation, de 6 % en moyenne, le reste de notre échantillon progresse fortement : 49 % en tracteurs et 30 % en porteurs.

Prix de vente VO

Là encore, le marché va mieux. En 2019 et en 2020, les prix des tracteurs VO avaient reculé de 8 % puis de 15 %. Sur les six premiers mois de 2021, ils reprennent des couleurs avec une hausse de 3,4 %.

La situation est encore meilleure pour les porteurs car ils ont moins baissé en 2019, de 3 % puis de 2 % en 2020, et se redressent nettement en gagnant 5,5 % par rapport au premier semestre dernier.

Origine des VO

Les reprises de véhicules restent majoritaires dans les parcs. Si le taux était monté très haut en 2018, à 76 %, il redescend depuis et se rétablit à un niveau moyen historique de 62-65 %, 66 % en juin 2021 pour être précis.

Les achats aux constructeurs ont été assez forts en ce début d'année, ils représentent 14 % des achats. Mais il faut dire que les parcs constructeurs étaient très chargés. Il en est de même pour les marchands qui avaient des parcs importants, ils représentent 9 % des achats contre 6 % en décembre dernier.

Les reprises de buy-back sont en retrait à 8 %, alors qu'elles étaient de 16 % en décembre dernier.

Profil des VO vendus

Le profil des tracteurs VO dans les parcs a rajeuni. 22 % des véhicules ont moins de trois ans, alors que la moyenne historique se situe plutôt à 13 % et que le kilométrage annuel a diminué, puisque 53 % présentent un kilométrage annuel inférieur à 120 000 km/an. Le rajeunissement se fait au détriment des véhicules médians, c'est-à-dire âgés de quatre à cinq ans.

L'âge des porteurs est plutôt en augmentation, avec 77 % des véhicules de six ans et plus, contre 73 % en moyenne historique et 71 % en décembre 2020. Le vieillissement se fait par une baisse du volume de véhicules de quatre à cinq ans, alors que ceux de trois ans restent stables à 5 %.

Délais de revente

Les délais de revente des tracteurs VO ont fondu depuis le début de l'année. Ils étaient relativement élevés jusqu'à cette date avec 112 jours en 2019 puis 106 en 2020. Ils ne sont plus, en juin 2021, que de 32 jours. Les deux tiers des experts le constatent.

Pour les porteurs, les délais sont un peu plus longs, puisqu'ils s'établissent à 46 jours après 60 jours en 2019 et 77 jours en 2020. Les experts sont encore une majorité à constater la baisse des délais.

Écoulement des VO

Pas d'évolution majeure pour les acheteurs de VO. La destination principale reste les utilisateurs en France, avec 48 % des véhicules, malgré une baisse nette en 2020 à 29 %. L'Europe reste en seconde place avec 40 % des ventes, ce qui reste très stable dans le temps. Les ventes hors d'Europe reprennent leur part habituellement à 5 % des ventes et les mises en locations restent à leur niveau de 2020 à 7 %.

ÂGE DES TRACTEURS

	JUIN 2021	2020	2019	MOY. 6 ANS
3 ANS ET -	22 %	16 %	15 %	13 %
4 À 5 ANS	39 %	49 %	48 %	45 %
6 ANS ET +	39 %	35 %	37 %	42 %

ÂGE DES PORTEURS

	JUIN 2021	2020	2019	MOY. 6 ANS
3 ANS ET -	5 %	3 %	2 %	5 %
4 À 5 ANS	18 %	26 %	28 %	22 %
6 ANS ET +	77 %	71 %	70 %	73 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRIS TRACTEURS

	JUIN 2021	2020	2019	MOY. 6 ANS
- DE 120 000 KM	53 %	44 %	50 %	51 %
120 000 KM ET +	47 %	56 %	50 %	49 %

DESTINATION DES VO

	JUIN 2021	2020	2019	MOY. 6 ANS
MISE EN LOCAT.	7 %	7 %	3 %	5 %
FRANCE (UTILISAT.)	48 %	29 %	46 %	41 %
EUROPE	40 %	40 %	40 %	41 %
HORS EUROPE	5 %	12 %	6 %	7 %
AUTRES	0 %	12 %	5 %	6 %

Source : Enquête OVI

06 PRÉVISIONS 2021

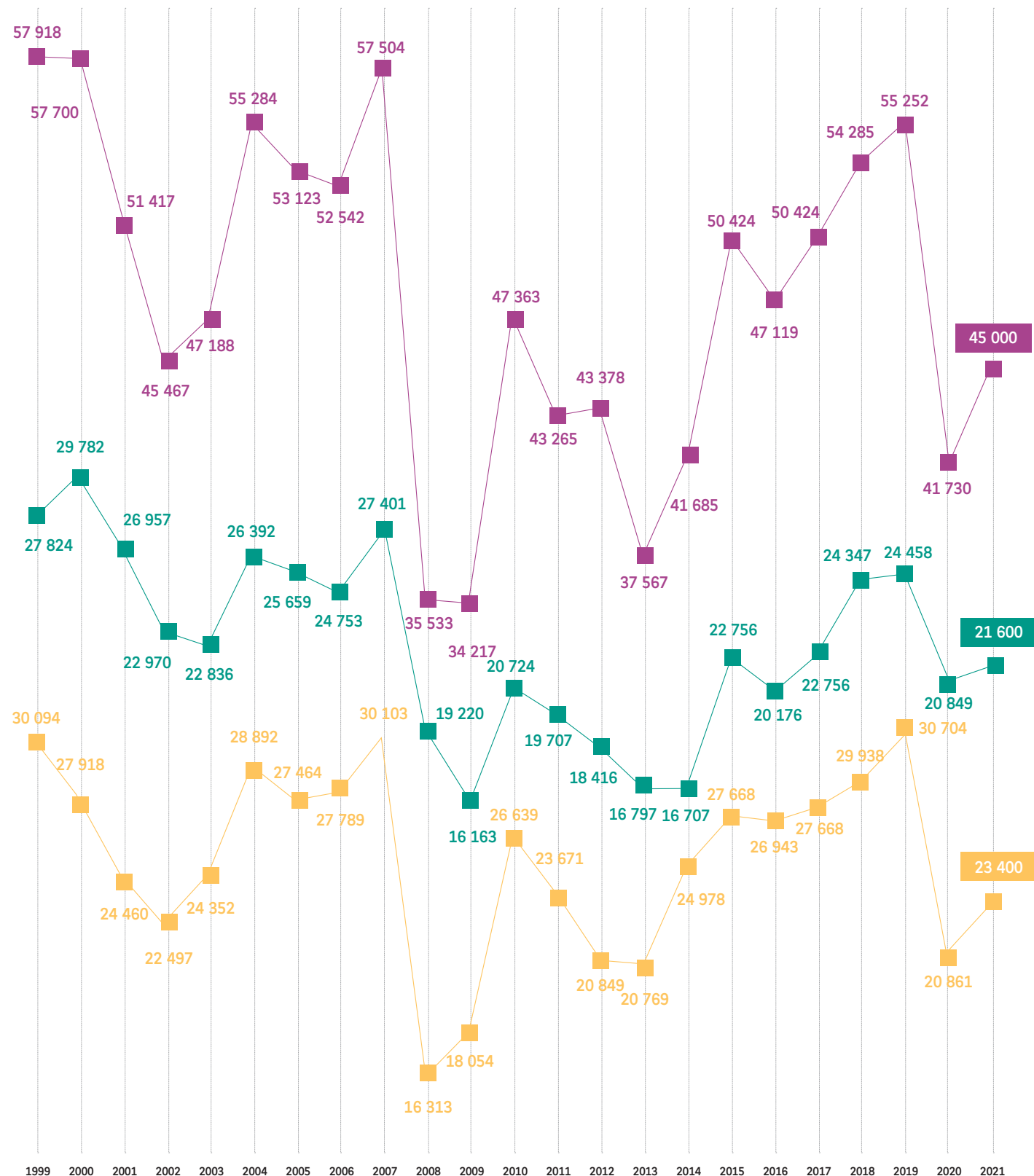


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 TONNES

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



HYPOTHÈSES 2021 : UN POTENTIEL À TRANSFORMER

Alors que la pandémie mondiale a, et aura encore, des impacts humains et sanitaires considérables, la situation économique qui en découle est également totalement inédite.

Sur le plan économique les injections massives de capitaux publics et les programmes de soutien auront évité une catastrophe immédiate.

On constate, en effet, une situation nouvelle où se cumulent des indicateurs très positifs, et ceci bien plus que leur moyenne historique : défaillances toujours en fort recul, résultats des entreprises qui résistent, trésoreries larges, climat des affaires supérieur à sa moyenne de long terme. En contrepartie, d'autres constats font ressembler l'économie de beaucoup de pays à une situation de surchauffe : tensions sur les volumes et les prix des matières premières majeures, pénurie de personnel.

Enfin, fait majeur pour le sujet central qui nous occupe, la résistance forte de l'investissement, qui a bien amorti l'impact de la crise puisque le niveau d'investissement constaté en 2020 n'était inférieur que d'un peu moins de 10 % à un exercice moyen, tandis que le PIB a reculé de façon historique de 8 % (à comparer à la crise de 2008 où la chute de l'investissement était 2,5 fois plus forte que la baisse du PIB).

Par ailleurs, le secteur du BTP reste un point fort de notre économie, avec une forte capacité de réaction dès la mi-2020, même si des sujets de fond demeurent : retards dans les commandes publiques, marché du logement neuf dégradé...

On retiendra également l'impact du développement du e-commerce, notamment sur les achats de VUL.

Selon nos experts, les entreprises hors transport ne semblent pas très dynamiques mais plutôt stables. Pour un tiers d'entre eux, les collectivités publiques (en période électorales pour certaines d'entre elles) sont même moroses. Les PME-PMI sont plus dynamiques.

Pour le secteur du transport, si les inquiétudes sont fortes quant aux mesures fiscales incluses dans la loi climat et résilience, les choses vont mieux en termes d'activité : 63 % des experts jugent les entreprises petites ou grandes dynamiques, 38 % les jugent stables pour les grandes flottes et 19 % pour les PME, et aucun ne voit les grandes flottes moroses, même si 19 % des PME le sont.

Pour l'année 2021, nos experts estiment que les immatriculations devraient progresser, quasi unanimement et sur une base de plus de 20 % pour les tracteurs et les porteurs, tandis que pour le marché VUL le rythme actuel nous conduirait droit vers un exercice record.

Le marché VO profite également d'une embellie grâce au niveau global d'investissement, et à la surchauffe globale de l'ensemble de la chaîne de production. Ce phénomène de surchauffe a un effet induit significatif sur l'ensemble des prix des véhicules neufs, dont la hausse serait comprise entre 4 et 7 % respectivement pour les VUL et les VI, voire au delà sur le marché VO sur l'ensemble des segments.

EN CONCLUSION

En synthèse, nous nous prononçons pour une fourchette de prévisions eu égard à l'influence déterminante qu'auront les délais de livraisons sur le niveau des immatriculations. Pour 2021 plus que jamais, on constatera un écart très important entre le marché commandes et son potentiel envisageable, et le marché livraisons/immatriculations.

C'est pourquoi nous décidons de revoir très sensiblement notre prévision de janvier avec une fourchette comprise entre 45 000 et 48 000 unités pour l'exercice en cours, avec une prédominance des tracteurs pour lesquels les délais de livraisons sont plus courts, sachant que le potentiel actuel permettrait sans doute d'atteindre les 50 000 unités (cf. la prévision de nos experts sur le marché « res-senti »). À noter également, le complément du marché GNV concernant des mises à la route qui viennent en complément des parcs.

Les réalisations finales pour 2021 devant même donner le « la » pour un éventuel exercice 2022 de croissance.

	2021 ESTIMATION JANVIER	VAR / 2020	2021 PRÉVISIONS FOURCHETTE BASSE	VAR / 2020	2021 PRÉVISIONS FOURCHETTE HAUTE	VAR / 2020
TRACTEURS	21 300	+ 2,1 %	23 400	+ 12,2 %	25 500	+ 22,2 %
PORTEURS	20 700	- 0,1 %	21 600	+ 3,6 %	22 500	+ 8,0 %
TOTAL	42 000	+ 0,1 %	45 000	+ 7,8 %	48 000	+ 15 %



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Business is ON*

*Accélérateur de business