

L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS 2022
ÉDITION JUIN



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Business is ON*

*Accélérateur de business



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

PILOTAGE À VUE

Notre vision de début d'année comportait déjà une somme d'incertitudes, dans un contexte de reprise économique qui pouvait permettre de se projeter sur un trend favorable.

Notre analyse reposait sur les capacités d'adaptation de l'économie à une situation hors normes et cherchait à identifier les sources d'amélioration, ou de résilience – malgré l'usage et l'usure de ce vocable tant utilisé – de filières qui s'étaient adaptées du mieux possible à la situation pandémique.

Nous sommes dorénavant confrontés à une inflation record et à une remise en cause des prévisions de croissance qui alerte plus d'un économiste qui pourrait y voir le chemin vers la stagflation et/ou vers une spirale inflationniste qui est également envisagée face à de légitimes demandes d'augmentations des salaires (sans oublier que le niveau d'inflation actuel suggère en filigrane une hausse des taux dont on constate les premiers effets).

La filière VI est confrontée à un choc de l'offre et à une déstabilisation globale des chaînes de production qui inclut constructeurs, carrossiers et équipementiers. Cette déstabilisation est multiple car elle porte sur les capacités de production et les délais de livraisons, mais aussi sur la fixation de prix de ventes dorénavant frappés de clauses de révisions.

Cette situation inédite, à ce niveau de l'offre brouille totalement une démarche historique où nous cherchions plutôt à identifier les leviers de la demande, en espérant que dorénavant elle ne soit pas impactée par cet environnement « complexe ».

De fait, ce contexte est un facteur supplémentaire de doutes ou d'éventuels renoncements à l'investissement, car comment valider sereinement un placement à moyen terme en ajoutant les délais, prix de ventes variables, sans compter la question des nouvelles énergies à intégrer ?

Car, qui plus est, au-delà de facteurs nombreux de déstabilisation de l'économie, la mise en œuvre de la transition énergétique affiche un caractère d'urgence et repose sur la résolution d'équations technologiques et économiques majeures, qui doivent intégrer une déstabilisation totale de l'ensemble des marchés de l'énergie et une exigence considérable en matière de capitaux à investir.

De fait, les questionnements n'ont fait que se multiplier depuis plusieurs mois afin d'essayer de comprendre ce que serait l'exercice 2022 ET les suivants. Ce qui semble le plus sûr dorénavant c'est que l'enchaînement des événements « perturbateurs » - d'une violence inimaginable il y a trois ans - que nous subissons depuis début 2020, devrait bel et bien calmer les vocations de tous ceux qui seraient tentés par la filière du métier de prévisionniste, dans cette période de choix d'orientations...

| | |
|---|-----|
| 01_ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE | P4 |
| 02_ UTILISATEURS VÉHICULES INDUSTRIELS | P6 |
| 03_ MÉTIERS VÉHICULES INDUSTRIELS | P11 |
| 04_ LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE | P16 |
| 05_ DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS | P26 |
| 06_ PRÉVISIONS 2022 | P31 |

01 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

INFLATION : UN NIVEAU HISTORIQUE, SANS VISIBILITÉ À MOYEN TERME – DES CRAINTES DE STAGFLATION !

Renversement de situation inattendu pour l'économie française... Prise en étau entre la pandémie de Covid-19 et la guerre en Ukraine, la croissance a complètement calé au premier trimestre. En parallèle, l'inflation continue de s'emballer. De quoi réveiller le spectre d'une plongée en "stagflation", comme on n'en avait plus connu depuis les années 1970.

L'inflation a atteint 5,2 % sur un an en mai, après 4,8 % sur un an en avril, et 4,5 % en mars. Ce niveau est inégalé depuis novembre 1985 et s'explique par la forte hausse des prix de quasiment toutes les catégories de produits, énergie en tête (+26,5 %). En hausse de 4,2 % en moyenne, l'inflation cette année sera à un niveau record depuis près de 40 ans.

Les prix du pétrole et des autres matières premières plafonnent à haut niveau.

Pourtant, si cette tendance devait se prolonger, tout en se stabilisant à ce niveau, c'est bien la durée dans le temps de cet épisode inflationniste qui pose problème car plus il s'étire, même s'il perd en intensité, plus il se diffuse au sein de la sous-traitance et plus les pressions à la hausse sur les salaires s'accroissent, les hausses de prix pénétrant une gamme de plus en plus large de produits et de services. Le risque, c'est l'installation d'une spirale prix-salaires. L'inflation se placerait alors durablement sur une tendance haussière avec un retour en arrière beaucoup plus aléatoire. À noter le fait que l'inflation en France reste inférieure au taux d'inflation de la zone euro, qui s'élève lui à 8,1 %.

En amont, les difficultés d'approvisionnement, qui s'étaient apaisées au début de 2022, se sont à nouveau renforcées avec les conséquences de la guerre en Ukraine, de la stratégie « zéro Covid » en Chine (qui déstabilise notamment les chaînes logistiques) et d'une offre pétrolière toujours contingentée par les pays membres de l'Opep et leurs alliés, dont la Russie.

Dans ce contexte et à fin mars, l'acquis de croissance pour 2022 n'est plus que de 1,9 % au lieu des 2,4 % anticipés précédemment, la France est ainsi entrée dans une nouvelle période de turbulences, alors que son PIB demeurerait, sur ces bases, inférieur de 1,5 % à son niveau moyen de 2019.



LA CROISSANCE MONDIALE REMISE EN CAUSE

L'économie mondiale est soumise à plusieurs chocs simultanés qui, pris dans leur ensemble, mettent durement à l'épreuve sa résilience. Cette situation est assez unique par le nombre et la diversité des chocs en question.

Il y a celui, toujours présent, du Covid-19, qui est redevenu une source de préoccupation en Chine et dont les répercussions se font sentir à l'échelle mondiale par le biais des chaînes d'approvisionnement.

Vient, ensuite, le choc de la guerre en Ukraine dont les conséquences économiques suscitent de grandes incertitudes. L'onde de choc provoquée par le conflit frappe un grand nombre de matières premières (pétrole, gaz, métaux, produits de base agricole), faisant grimper plus encore une inflation déjà élevée.

À cela s'ajoute, enfin, le choc monétaire, lié à la perspective d'un resserrement monétaire agressif de la Réserve fédérale américaine pour juguler l'inflation.

Pour autant, la confiance des chefs d'entreprise reste à un niveau élevé aux États-Unis comme dans la zone euro, ce qui reflète probablement l'hypothèse selon laquelle la situation géopolitique ne se dégradera pas davantage. L'autre explication, à l'exception de celle intrinsèquement mondiale des prix des matières premières, est que l'origine des autres chocs est plus locale, même s'ils ont des répercussions mondiales.

Ainsi, l'incertitude géopolitique est surtout concentrée en Europe malgré la crainte d'un autre foyer majeur de déstabilisation, Taiwan.

Un élément modérateur, l'acquis de croissance important hérité de 2021 qui soutient mécaniquement la croissance en ce début d'année. Cet acquis est de 1,9 % dans la zone euro et de 2,7 % en France.

Enfin, la capacité de rebond de l'économie peut encore s'appuyer sur les principaux moteurs de la demande finale, qui étaient favorables en début d'année et qui le restent dans de nombreux cas. Les créations d'emplois sont importantes, les salaires accélèrent, les carnets de commandes restent bien remplis et les profits des entreprises ont augmenté.

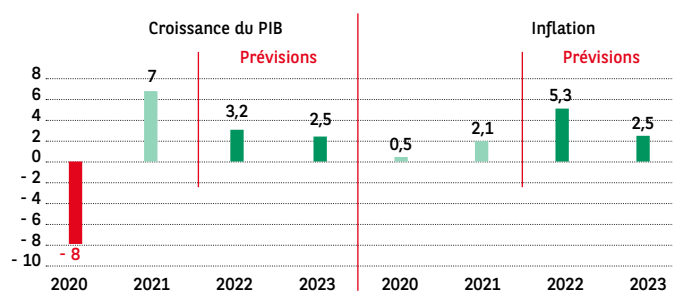
LA ZONE EURO

Parmi les quatre plus grandes économies de la zone euro, l'Allemagne, à l'économie fortement exportatrice de produits finis et grande consommatrice de matières premières importées, affiche les perspectives de croissance à l'horizon 2022 les moins bonnes. Selon nos prévisions, le PIB allemand augmenterait d'environ 2 %, quand la croissance avoisinerait 3 % en France et en Italie et frôlerait 5 % en Espagne.

L'acquis de croissance au 4ème trimestre 2021 est moins élevé outre-Rhin, l'exposition aux répercussions économiques de la guerre en Ukraine est plus grande et elle s'ajoute aux difficultés d'approvisionnement préexistantes de l'industrie. La chute de l'indice IFO en mars, en particulier des anticipations des entreprises, en atteste et alerte sur le risque de récession.

FRANCE : L'ÉQUATION REDOUTÉE

La conjonction inquiète, avec un tassement net de la croissance seulement soutenue actuellement par les acquis 2021 et un taux d'inflation dont la spectaculaire montée menace de nous conduire vers ce vocable tant redouté : la stagflation ... qui conjuguerait une nouvelle dépression et une inflation non maîtrisée, sans compter une hausse des taux d'intérêt qui deviendrait inéluctable.



CROISSANCE PIB MONDIALE : PRÉVISIONS

| | MONDE | ÉTATS-UNIS | EUROPE | ALLEMAGNE | FRANCE |
|-----------------|-------|------------|--------|-----------|--------|
| 2021 | 6,1 | 5,7 | 5,3 | 2,9 | 7,0 |
| ESTIMATION 2022 | 3,6 | 3,7 | 2,8 | 2,1 | 3,2 |
| PRÉVISIONS 2023 | 3,6 | 2,5 | 2,7 | 3,4 | 2,5 |

Source : perspectives de l'économie mondiale bnpparibas

2,8 %
ESTIMATION DE CROISSANCE
POUR L'EUROPE EN 2022

02 UTILISATEURS VÉHICULES INDUSTRIELS

- Transport Routier de Marchandises
- Bâtiment et travaux publics

COMMENT RÉPONDRE À L'INFLATION ?

Si, sur la lancée de la croissance 2021, les flux de transport sont revenus à leur niveau de 2019, la situation pour 2022 inquiète une profession dont la préoccupation majeure porte maintenant sur les impacts de l'inflation qui menace de mettre à mal les marges d'une filière qui, en moyenne, en manque historiquement.

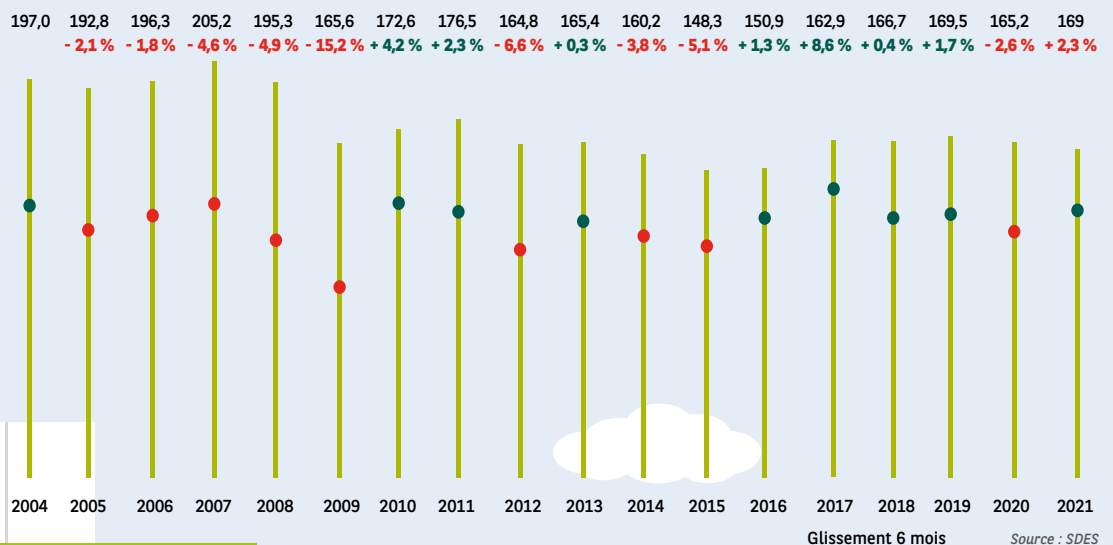
Le temps nous semble venu pour que le prix du transport se situe enfin à un niveau adéquat pour soutenir la filière, faute de quoi nous risquons fort un réveil très douloureux qui pourrait se traduire par une insuffisance d'offres de transport, voire également par une dégradation de la qualité du service offert.

Soulignons que ce débat s'est élargi à l'Europe, qui depuis la pandémie puis la guerre en Ukraine, subit l'inflation de l'énergie, dont le pétrole, et le gazole tout particulièrement.

Cette même inflation met en lumière la difficulté de la mise en œuvre de la transition énergétique dont le coût prévisionnel était déjà une problématique majeure avant 2020, cf. la hausse spectaculaire du gaz qui jette une ombre sur les développements de la filière GNV.

Le e-commerce présente en ce sens un défi majeur, compte tenu de ses développements récents : il faut dorénavant que toutes les parties matérialisent les véritables coûts de ce secteur et que chacun les assume, là où ils se trouvent dans le système, chargeurs et consommateurs doivent maintenant accepter d'intégrer dans le prix des produits le coût économique mais aussi environnemental.

TRM : EN MILLIONS DE TONNES KILOMÈTRES TRANSPORTÉS
(DONNÉES CVS)

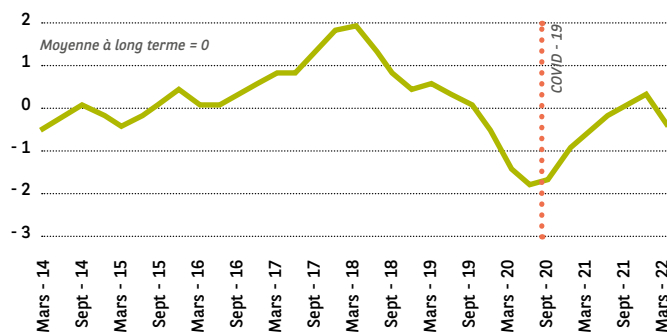


Baromètre de la FNTR sur la situation des entreprises

L'opinion des transporteurs se dégrade fortement et se situe de nouveau en-dessous de sa moyenne à long terme, en baisse par rapport au trimestre précédent. Ce recul est dû notamment à la baisse des marges des entreprises qui se dégradent du fait de l'inflation généralisée. Au 1er trimestre 2022, 76% des chefs d'entreprise sont insatisfaits ou inquiets de la situation économique, contre 67% le mois précédent. Ce pourcentage est le plus bas depuis mars 2020, et comparable à celui du premier confinement.

BAROMÈTRE SUR LA SITUATION DES ENTREPRISES*

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



* Question : vous personnellement, comment percevez-vous la situation de votre entreprise au 1^{er} trimestre 2022 ?

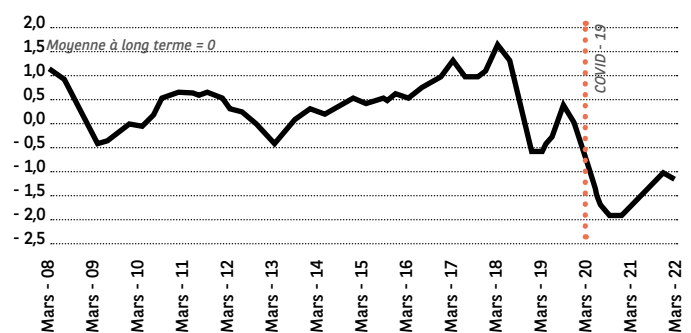
Source : FNTP enquête conjoncture

Baromètre investissement

Selon les transporteurs interrogés en mars 2022, l'indicateur qui mesure l'investissement de véhicules neufs se détériore et baisse par rapport au trimestre précédent. Il reste très loin de son niveau moyen. L'indicateur avait progressé depuis sa chute historique en septembre 2020, mais il restait encore très en-dessous de sa moyenne de longue période. L'investissement est notamment affecté par la hausse des prix de carburants, les délais de livraison et l'incertitude économique.

ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT*

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



* Question : votre entreprise a-t-elle investi dans des poids lourds neufs au 1^{er} trimestre 2022 ?

Source : FNTP enquête conjoncture

Coûts du TRM : une inflation exceptionnelle, et durable ?

Le choc d'inflation apparu à la fin de l'hiver 2022 impose de prendre en compte immédiatement l'ensemble des hausses de coûts apparues ces derniers mois, mais aussi celles programmées avec certitude dans un avenir proche.

Le CNR avait publié en novembre 2021 une première étude de prévision des coûts pour 2022, retenant les projections usuelles, mais début 2022, l'actualité s'est accélérée avec la conclusion des NAO et une crise énergétique mondiale générée par la guerre en Ukraine.

Au cours du 1er trimestre 2022, les accords paritaires signés en février 2022 sur les rémunérations conventionnelles et sur les indemnités forfaitaires de déplacement entraînent une augmentation de près de 10% des coûts de personnel de conduite entre janvier et juillet 2022. L'incidence des NAO est aussi appliquée sur les postes personnels administratifs et d'atelier.

Autre point désormais connu, les tarifs des péages de classe 4 sont revalorisés de +2,1% à partir du 1er février 2022.

Enfin, le suivi annuel indiciaire du CNR intègre pour 2022 des inflations significatives des prix d'achat de matériel de +11% et des coûts d'assurances de +2,2%.

Pour ces composantes de coûts, qui représentent en moyenne près de 64% du prix de revient total des véhicules et 82% du prix de revient hors gazole, aucune autre évolution majeure n'est attendue jusqu'à fin juillet 2022.

L'acquis d'inflation des indices CNR semblant d'ores et déjà majoritairement connu pour les mois à venir, au moins pour le premier semestre. Cependant, face à de nombreuses incertitudes, le second semestre pourrait réserver d'autres hausses significatives, exigeant dans l'immédiat que des révisions successives puissent être adoptées par les acteurs économiques dans leurs discussions tarifaires.

En projection, les évolutions des coûts hors gazole sur les sept premiers mois de l'année 2022 sont globalement de l'ordre de 5% et tendent même vers 6% en rythme annuel.

L'inflation du prix de revient complet (avec gazole) en longue distance évaluée par le CNR atteint plus de 16% sur les sept premiers mois de 2022 et 19% sur un an.

L'IRU lance un plan pour protéger les sociétés de TRM des effets de la hausse des prix du carburant

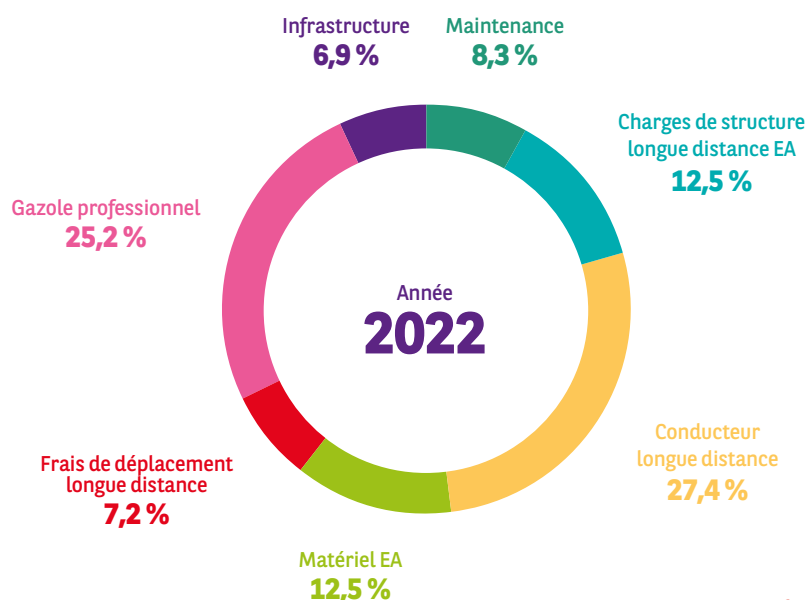
Les prix du diesel ont augmenté de 63% dans le monde depuis janvier 2021. Selon l'IRU (Union internationale des transports routiers), les marges des transporteurs ont chuté de 9% en deux mois, et leurs marges bénéficiaires nettes sont souvent d'un peu plus de 3%, les plus impactées étant selon l'organisme les 90% de petites et moyennes entreprises du secteur.

L'IRU pointe les risques d'une baisse de la fluidité des transports via une diminution potentielle d'offre de transport susceptible de générer un déficit structurel de capacité.

Parmi les 17 actions gouvernementales destinées à soutenir les opérateurs de transport routier, l'IRU veut atténuer la volatilité des prix du carburant et réaligner les feuilles de route de décarbonation sur les nouvelles réalités de l'insécurité énergétique croissante. Cela implique notamment la mise en place d'un mécanisme d'ajustement des droits d'accise sur le carburant.

TRM CONJONCTURE HAUSSE DES COÛTS

STRUCTURE DE L'INDICE LONGUE DISTANCE ENSEMBLE ARTICULÉ - GAZOLE



Source : XXX

Évolution des prix du transport : enquête de conjoncture Uply

Les prix du transport routier en France continuent de flamber en avril avec une nouvelle hausse de 4,4 % par rapport à mars, selon le Uply Freight Index, atteignant des sommets inédits.

La pression exercée par cette hausse n'aurait pas induit un ralentissement de l'activité suffisant susceptible d'inverser cette tendance, mais il est vrai qu'on peut expliquer cet état de fait notamment par l'incidence en avril de la flambée des prix de l'énergie intervenue en mars, compte tenu du délai induit par le mécanisme de répercussion.

La moyenne des prix est en avril de 1,596 € par kilomètre roulé. On est donc tout près de dépasser une nouvelle barrière psychologique : 1,60 €/km, après l'atteinte d'un premier seuil « psychologique » à 1,50 € fin mars.

Notons que si les professionnels bénéficient d'un système de répercussion en pied de facture des variations des coûts du gazole et du gaz, cette disposition reste avant tout contractuelle et n'est en rien automatique...

Sur un an, les prix progressent de 12,5 %, ce qui est du jamais vu et montre à quel point les 4,4 % de hausse du mois d'avril constituent un phénomène violent, avril représentant à lui seul 1/3 de la hausse annuelle. Il convient de souligner que cette augmentation des prix du transport reste

néanmoins modérée en comparaison de celle des prix de matières premières, tandis que les 400 M€ d'aides gouvernementales du plan de résilience pour les transporteurs publics routiers viendront soutenir les trésoreries des entreprises à partir d'avril.

Autre indicateur confirmant ce contexte inflationniste : sur un an, l'indice des coûts du CNR pour un ensemble longue distance a progressé de 19 %, propulsé par une augmentation du gazole professionnel, chiffre à mettre au regard des 12,5 % de hausse annoncés par le baromètre UFI Uply. L'écart constaté entre les deux indices peut provenir de méthodes d'approche différentes de cette question, mais la hausse à deux chiffres constatée dans les deux cas est révélatrice du niveau de pression auquel sont dorénavant soumis les transporteurs sur leur prix de revient.

Si les statistiques de défaillance du secteur ne sont pas encore révélatrices de cette tension, la situation des entreprises de transport routier devrait favoriser le mouvement de consolidation du marché amorcé depuis plusieurs mois.

Enquête Chargeurs AUTP BP2R sur la conjoncture 2021/2022 du transport routier

La situation de sous-capacité constatée par les chargeurs en 2021 a justifié une forte hausse des prix en 2021, bien au-delà de ce qui était attendu,

INDICE CNR GAZOLE PROFESSIONNEL

Dernière mise à jour de la définition : 26/04/2022

L'indice CNR gazole professionnel suit l'évolution mensuelle du coût du gazole utilisé comme carburant par les poids lourds de PTAC supérieurs ou égaux à 7,5 tonnes, hors TVA, tenant compte des différents modes d'approvisionnement (pompe et cuve) et du remboursement partiel de la TICPE valable pour chaque trimestre. Base 100 = décembre 2000.

Dernière valeur connue

2022-04 : 239,87

soit

- 5,02 % sur un mois et

+ 36,03 % depuis décembre de l'année précédente.

et ce pour tous les types de transport, et on se situe au niveau des augmentations observées en 2018, en pleine crise capacitaire.

Les chargeurs sont dans l'expectative d'une nouvelle croissance significative des prix pour l'année 2022. En effet, l'inversion du rapport de force semble devoir se poursuivre. Ainsi, les chargeurs prévoient pour 2022 une hausse de 3,6 %, reposant toutefois sur une croissance soutenue du PIB et des flux de transports, tendance que la guerre en Ukraine pourrait remettre en cause.

En termes d'offre de transport, les chargeurs notent une dégradation de la situation capacitaire qui se dégrade et qui devrait s'accroître, tendance s'accompagnant de surcroît d'une baisse de la fiabilité et de la qualité du transport, en amont comme à l'exécution de la prestation. Les chargeurs devraient dans ce contexte se concentrer sur les fondamentaux de l'optimisation de leurs flux (massifier ou réduire leurs besoins de transport en repensant leur Supply Chain) et soigner leurs relations avec les prestataires pour sécuriser la capacité.

Côté transporteurs, les leviers face à la crise capacitaire sont limités : la pénurie de chauffeurs limite les recrutements, tandis que les pénuries de matières premières et de semi-conducteurs rallongent considérablement les délais de livraison de nouveaux véhicules.

BÂTIMENT CONJONCTURE : DU POTENTIEL MALGRÉ CERTAINES TENSIONS

LE BTP RESTERA ÉGALEMENT UN DES FERS DE LANCE DE LA CROISSANCE FRANÇAISE CETTE ANNÉE, LES PROJETS INSUFFLÉS PAR LE PLAN DE RELANCE DEVANT PORTER LA CROISSANCE EN 2022, MÊME SI LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION DEVRAIT PROGRESSER À UN RYTHME PLUS MODÉRÉ EN 2022 (+3,5 %).

Le marché du neuf devrait poursuivre sa remontée, que ce soit dans l'habitat ou le tertiaire. L'anticipation de la RE2020, source de hausses de coûts, a notamment poussé les promoteurs et acquéreurs de logements à accélérer les démarches pour obtenir un permis de construire en fin d'année dernière, ce qui se traduira sur les mises en chantier de 2022, et tous les compartiments de marché sont en phase, ce que confirme un point par segment :

- Dans le non résidentiel, la demande d'entrepôts logistiques et de sites industriels constitueront encore des moteurs. Les carnets de commandes dans le bâtiment, particulièrement bien garnis, donnent de la visibilité. À effectifs constants, les entrepreneurs estiment qu'ils ont en réserve près de neuf mois d'activité.
- Portée par la bonne tenue de l'individuel neuf, la construction de logements devrait se hisser au-dessus des 400 000 mises en chantier pour la première fois depuis quatre ans.
- Le dynamisme de l'amélioration-entretien, toujours alimenté par la rénovation énergétique et par l'impact en termes de travaux des volumes historiquement hauts de transactions de logements anciens, ne se démentira pas.

DEUX POINTS D'ATTENTION NÉANMOINS, DONT L'UN MAJEUR, L'INFLATION DES COÛTS :

- La crise des matériaux freine l'activité et fait monter les coûts, sans qu'il soit toujours possible de les répercuter au client final, avec le risque d'une dégradation des marges et d'une fragilisation des entreprises.
- Une étude spécifique de la CAPEB, pour les artisans du bâtiment, récemment publiée, fait ainsi état d'une hausse des prix des matériaux constatée de 18 % en moyenne entre janvier et avril 2022, à quoi il faut ajouter les 18 % de hausse constatés sur l'année 2021. Une situation qui n'est évidemment pas neutre, puisqu'en moyenne le poids des achats de matériaux et matériels représente 30 % des charges pour ce secteur.

Les tensions sur l'appareil de production restent intenses. Près de la moitié des entrepreneurs se disent à la limite de leurs capacités, c'est-à-dire dans l'impossibilité de produire davantage avec leurs moyens actuels.

Dans ce contexte, le moral des entrepreneurs du bâtiment reste au plus haut. En effet, la conjoncture dans le bâtiment continue d'être jugée favorablement par les chefs d'entreprise. À 114 points, le climat des affaires reste à des sommets inédits depuis 2008.

Un petit bémol toutefois, les chefs d'entreprise s'inquiètent des conséquences d'une dégradation de la conjoncture économique dans les prochains mois, malgré des carnets de commandes toujours historiquement hauts (8,8 mois de travail à effectif constant).

Avec une croissance de 3,5 % en volume au premier trimestre 2022 par rapport à la même période en 2021, l'artisanat du bâtiment se porte bien : l'amélioration de la performance énergétique des logements (APEL, + 4,5 %) l'entretien-rénovation (+ 4 %), et, dans une moindre mesure, la construction neuve (+ 3 %).

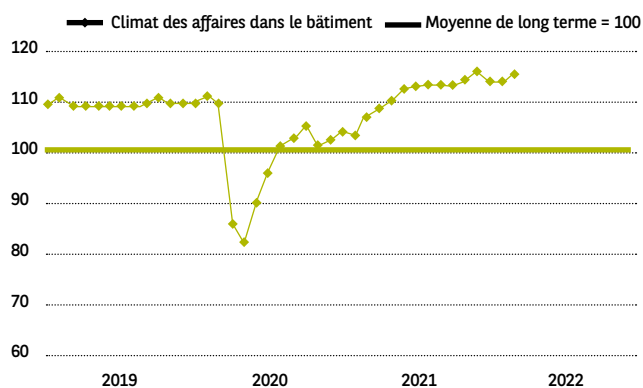
4^E TRIMESTRE 2021-ÉVOLUTION 1^{ER} TRIMESTRE

| | | | |
|---|-------|----------|---|
| Indice des prix des travaux d'entretien-amélioration des bâtiments (IPEA) | 112,7 | + 6,93 % | ▲ |
| Indice des prix des travaux d'entretien-amélioration des logements (IPEA) | 112,4 | + 6,54 % | ▲ |
| Indice des prix des travaux d'entretien-amélioration des locaux non résidentiels (IPEA) | 113,1 | + 7,41 % | ▲ |

Source : INSEE

LE CLIMAT DES AFFAIRES DANS LE BÂTIMENT

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



Source : Insee, dernière donnée disponible 03/2022

Il s'agit d'un indice de coût du secteur bâtiment appréhendé à partir de sept postes (matériel, coût du travail, énergie, matériaux, transport, déchets énergie, frais divers) dans une démarche de comptabilité analytique.

CONJONCTURE TP : LE POIDS DE L'INFLATION

SI LE MARCHÉ RECÈLE ENCORE UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT L'INFLATION GÉNÉRALISÉE VIENT REBATTRE LES CARTES, MENAÇANT LA REPRISE D'ACTIVITÉ ANTICIPÉE POUR 2022

L'activité s'est affichée en dents de scie en ce début d'exercice 2022 : reprise en janvier par rapport à fin 2021 (+16,5 % sur un mois, et même près de 3,5 % sur un an), effritement en février (- 7,5 % par rapport à janvier, et - 3 % sur un an), l'inflation des coûts de production étant considérée comme le motif majeur de cette évolution qui provoque un net recul d'activité pour les Travaux Publics en mars : cette baisse de régime, cumulée à une hausse sensible des coûts de production depuis le début de l'année, pèse sur la dynamique du secteur. (Cf. l'index TP01).

Globalement, si le rebond des prises de commandes ramène provisoirement un peu d'optimisme du côté de la demande, le cumul des difficultés d'approvisionnement - quand il ne s'agit pas de pénuries - et des hausses des prix (accompagnées d'une forte volatilité) - à un an d'intervalle

(à fin décembre, dernière donnée définitive), fait augmenter l'index composite TP01 de + 7,7 %, une situation amorcée lors de la reprise économique mondiale qui a fait suite à la pandémie de Covid et s'est encore détériorée avec le déclenchement de la guerre en Ukraine.

La profession, compte tenu du contexte évoqué plus haut, revendique un soutien global au secteur (ensemble des postes de charges, carburant, modalités de remboursement des PGE...) mais surtout demande à ce que les contrats en cours soient renégociés lorsqu'ils n'ont pas de clause de révision de prix, ou lorsque la formule de révision prévue au marché ne permet pas la juste répercussion des surcoûts réels, en prolongeant les délais d'exécution des travaux sans appliquer les pénalités en cas de retard. En cette fin janvier 2022, l'exécutif a donc décidé de renforcer sa réponse aux deux pro-

blématiques, intimement liées, via un comité sur les délais de paiement (lancé en mars 2020), ainsi que plus récemment un suivi élargi aux tensions sur les approvisionnements (matières premières, composants électroniques, etc.), les mesures des impacts des délais de livraison allongés, des prix en hausse ou des ruptures d'approvisionnements.

Situation paradoxale qu'ont connue les entreprises de travaux publics au mois de mars : les chantiers sont en recul mais les carnets de commandes se remplissent tout de même ("rebond sensible" des prises de commandes de 8,5 %). Dans sa note de conjoncture portant sur le bilan du premier trimestre 2022, la FNTP a constaté auprès de ses adhérents que les travaux réalisés avaient chuté de 10 % en mars 2022 par rapport à mars 2021, faisant diminuer l'activité de 2,8 % entre janvier et mars 2022

DONNÉES JANVIER 2022

| | |
|----------------------|-------|
| M/M-1 | 1,4 % |
| M/M-12 | 7,8 % |
| 3 mois glissants | 8,0 % |
| Cumul depuis janvier | 7,8 % |
| 12 mois glissants | 5,5 % |

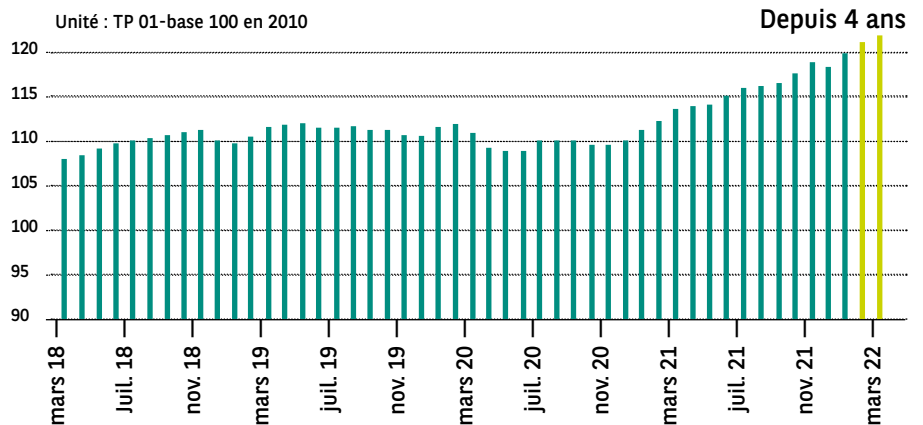
Source : Insee

Dans un climat aussi incertain, il paraît évident que les perspectives des prochains mois sont délicates à anticiper même si le solde d'opinion des chefs d'entreprise sur les carnets de commandes, mesuré fin avril, confirme que les professionnels conservent une certaine confiance.

De début janvier à fin mars, le total des heures travaillées et les effectifs titulaires s'érodent parallèlement de 0,2 %, tandis que les heures travaillées par les intérimaires progressent par contre de 2 % sur la même période.

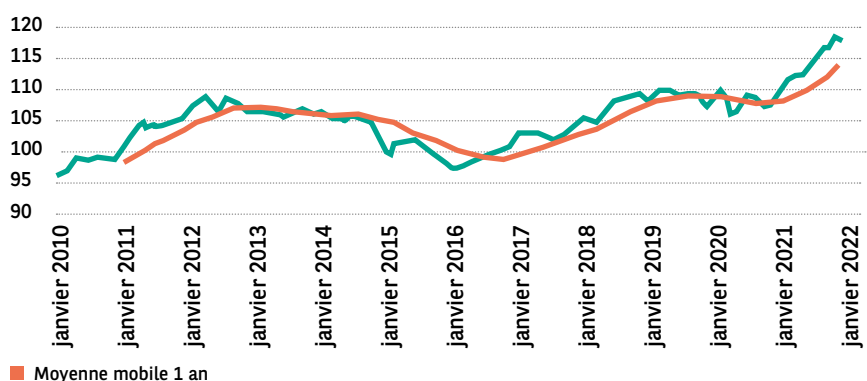
Mais au final, c'est surtout le Plan de relance qui portera la croissance de la filière avec encore un soutien massif à la rénovation et, surtout, de grands projets d'infrastructures qui devraient enfin se concrétiser en marchés conclus pour les travaux publics.

XXXXXX



ÉVOLUTION DE L'INDICE DU COÛT DE PROD. DES TRAVAUX PUBLICS ICP-TP

UNITÉ : ICP-TP-BASE 100 ANNÉE 2015



03 MÉTIERS VÉHICULES INDUSTRIELS

- Immatriculations en Europe et en France
- Marché de la carrosserie : conjoncture

UNE REPRISE CONTRARIÉE

Le marché VI évolue dans un cadre tout à fait inédit dans lequel l'offre est le facteur dominant par rapport à la demande.

Le niveau de marché, constaté à mi-2022, tient en effet beaucoup plus aux difficultés des fournisseurs de tout rang pour assurer les livraisons des véhicules commandés depuis 2021 en ce début d'exercice que d'une faiblesse conjoncturelle de la demande.

La mondialisation est passée par là, dans un environnement marqué par deux crises majeures, toujours en cours, montrant clairement et en termes très concrets ce que ce vocable utilisé en permanence signifiait en termes de dépendance ou d'interdépendance, l'Europe, donc la France, étant tout particulièrement concernée.

L'analyse qui peut donc être faite des différents segments de marchés s'en trouve globalement compliquée, dans la mesure où le marché immatriculations n'est que le reflet partiel du marché sous jacent, dont l'instabilité pourrait menacer le niveau final.

En effet, si à l'origine le facteur clé de déstabilisation concernait les délais de livraison par leurs durées jamais vues, s'est ajouté plus récemment un second facteur provenant du caractère instable et imprévisible des coûts de production et donc des prix de vente finaux.

Dans l'absolu, la situation actuelle de la filière révèle un marché certes plutôt en bas du cycle à moyen / long terme, mais à un niveau qui se situe encore bien au-delà du trou d'air constaté lors de la dernière crise économique de 2008... mais on se doit de mettre en avant le manque total de visibilité qui résulte de la situation décrite plus haut.



IMMATRICULATION EUROPE : UNE ÉVOLUTION HOMOGÈNE

MÊME SI ON CONSTATE DES ÉCARTS DE PERFORMANCES ENTRE PAYS SOUS L'INFLUENCE D'UNE SITUATION ÉCONOMIQUE PARTICULIÈRE, LES MOTIFS DE STAGNATION DU MARCHÉ SONT SIMILAIRES PARTOUT EN EUROPE

| VI supérieurs à 3,5t (hors cars et bus) | janvier - avril 2022 | | 12 mois 2021 | | 2022 glissants à avril | | Moyenne 5 ans | |
|--|----------------------|-----------------------|----------------|------------------------------|------------------------|-----------------------|------------------|-------------------------|
| | Immat. | Var. % 2022 / 2021 | Immat. | Var. % Var. % 2021 / 2020 | Immat. | Var. % 2022 / 2021 | c 2017 / 2021 | Var. % 2022 / Moy. 5 |
| Allemagne | 25 752 | - 9,1 % | 78 981 | + 5,6 % | 76 414 | - 2,0 % | 87 664 | - 12,8 % |
| Espagne | 7 687 | + 3,0 % | 20 802 | + 8,1 % | 21 025 | + 1,3 % | 22 706 | - 7,4 % |
| France | 15 764 | - 1,1 % | 45 030 | + 5,5 % | 44 854 | - 3,7 % | 50 147 | - 10,6 % |
| Italie | 8 697 | - 4,7 % | 24 900 | + 22,7 % | 24 472 | + 5,8 % | 23 742 | + 3,1 % |
| Royaume-Uni | 13 707 | - 10,5 % | 41 428 | + 3,4 % | 39 828 | - 6,4 % | 49 773 | - 20,0 % |
| Europe du Nord | 6 347 | - 8,8 % | 19 879 | + 6,6 % | 19 265 | + 2,0 % | 21 308 | - 9,6 % |
| Benelux | 8 143 | + 0,7 % | 20 997 | + 10,2 % | 21 050 | + 7,4 % | 24 295 | - 13,4 % |
| UE 15 + CH, IS et N | 91 878 | - 5,9 % | 269 549 | + 7,7 % | 263 840 | - 0,8 % | 298 855 | - 11,7 % |
| Europe de l'Est | 23 070 | - 4,5 % | 71 918 | + 52,5 % | 70 832 | + 24,1 % | 65 690 | + 7,8 % |
| dont Pologne | 9 880 | - 7,1 % | 32 735 | + 58,3 % | 31 981 | + 24,6 % | 27 851 | + 14,8 % |
| Europe (28) + EFTA | 114 948 | - 5,6 % | 341 467 | + 14,8 % | 334 672 | + 3,6 % | 364 545 | - 8,2 % |

Source CCFA

Le début de l'année n'est pas très favorable pour les immatriculations en Europe. Avec 114 948 unités, elles sont en recul de 5,6 % par rapport aux quatre premiers mois de 2021. Sur une vision de douze mois glissants, l'écart se creuse : 334 672 immatriculations ont été enregistrées, en retrait de 8,2 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Le rebond de 2021 a fait long feu et le niveau est redescendu à celui des années post-crise 2009. Il avait fallu attendre 2015 pour que les achats de véhicules neufs reprennent de la vitalité.

L'Allemagne, après un pic en 2019 et près de 100 000 immatriculations à l'année, s'est fortement repliée et depuis trois ans stagne autour de 76 000 unités. Sur les douze derniers mois, on compte 76 414 immatriculations, soit 2,0 % de baisse par rapport à l'année précédente.

- 8 %

RECUL DU MARCHÉ EUROPÉEN EN 2022
PAR RAPPORT À LA MOYENNE
DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

EN RÉSISTANCE MALGRÉ LE CONFLIT

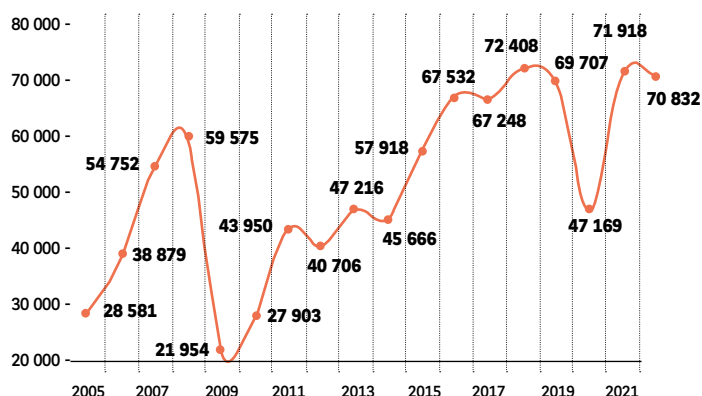
Pour les pays de l'est de l'Europe, la crise de 2020 est effacée et les immatriculations ont repris leur marche en avant même si les quatre premiers mois de 2022 ont montré un essoufflement certain avec 23 070 immatriculations, en recul de 4,5 % par rapport à 2021. Sur l'ensemble de l'année, elles se situent à un niveau équivalent aux années record de 2018-2019 avec 70 832 unités et se rapprochent du nombre d'immatriculations de l'Allemagne qui se situe à 76 414. La Pologne continue de peser lourdement dans ce résultat avec 31 981 immatriculations, soit 45,1 % du total.

La Grande-Bretagne présente le même profil avec un résultat record en 2019, puis une baisse à partir de 2020 qui la ramène proche du résultat de 2009. On dénombre sur les douze derniers mois 39 828 immatriculations et une moyenne de 40 400 unités lors des trois dernières années, après un pic à 59 245 en 2019.

Pour l'Espagne et l'Italie, les résultats n'ont jamais redécollé depuis 2009. Le nombre d'immatriculations varie assez peu et la crise de 2020 a très peu affecté le marché.

En Espagne, la moyenne depuis 2009 (13 ans) est de 18 928 immatriculations, avec un résultat sur les douze derniers mois de 21 025, soit 11,1 % au-dessus de la moyenne historique. En Italie, le profil est le même avec une moyenne historique de 19 825 unités et un résultat sur les douze derniers mois de 24 472 immatriculations, soit 23,4 % de mieux.

IMMATRICULATIONS + 5 TONNES SOUS TITRE



Source : CCFA

IMMATRICULATION FRANCE : EN DEÇÀ DU POTENTIEL

Véhicules industriels neufs

Le nombre d'immatriculations de VI pour les cinq premiers mois de 2022 s'élève à 19 375 unités, soit une progression de 2,0 % par rapport à l'année précédente. La moyenne des cinq années précédentes (2017 à 2021) se situe à 20 457, soit 5,6 % au-dessus, et celle des dix dernières années à 19 139, soit 1,2 % au-dessous. Cependant, cette moyenne représentative de la moyenne historique cache des disparités importantes entre les catégories de véhicules qui la composent. Les Tracteurs sont en forte hausse, à 11 274 immatriculations sur cinq mois, en hausse de 18 % sur un an. Par rapport aux cinq années précédentes, ce résultat est de 4,0 % au-dessus de la moyenne, et par rapport aux dix ans dont la moyenne est de 10 417, il se situe 8 % au-dessus. Ce bon résultat s'est construit sur l'ensemble des cinq mois de l'année, tous se situant entre 2 000 et 2 500 unités mensuelles. Pour les Porteurs, avec 8 101 unités, la baisse est de 14 % par rapport à l'an passé. Ce résultat se situe 16 % au-dessous de la moyenne des cinq années précédentes à 9 614 unités et 7 % pour la moyenne des dix dernières années à 8 722.

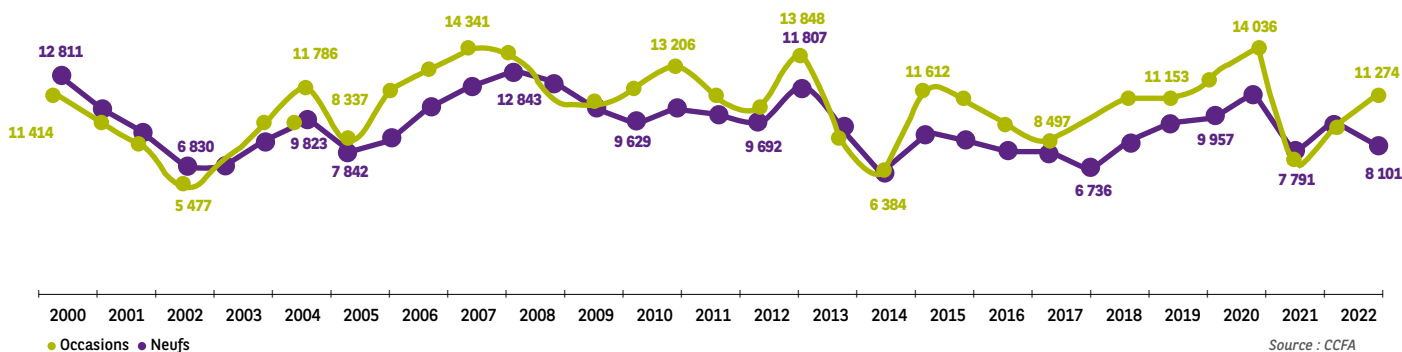
Le recul a été constant sur les cinq mois, à part le mois de mars légèrement meilleur.

Le marché porteur évolue sur une trajectoire baissière à long terme intégrant une multiplicité de facteurs explicatifs : dynamique du compte propre différente de celle du TRM, recours à des VUL pour partie, rationalisation des flux... Le marché tracteur conserve pour sa part un trend relativement fort lié à une rotation du parc rapide qui maintient quoi qu'il arrive le niveau d'achat à des niveaux moyens élevés.

IMMATRICULATIONS À FIN MAI (EN GLISSEMENT 12 MOIS)

| TOTAL | TRACTEURS | PORTEURS |
|--------|-----------|----------|
| 44 511 | 24 456 | 20 055 |
| -2,7 % | 5,3 % | -10,9 % |

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

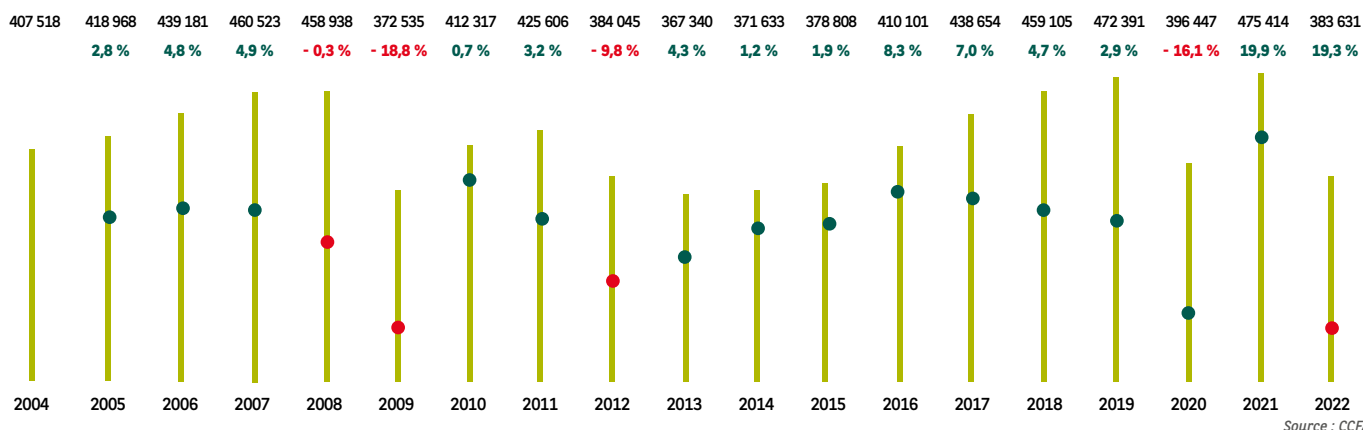


VUL : un retournement violent

Les VUL sont en très net repli. Sur les douze derniers mois, on dénombre 383 631 VUL immatriculés. Il s'agit d'un recul de 19,3 % par rapport à la période précédente (juin 2020 à mai 2021) et par rapport à la moyenne des dix dernières années, un recul de 7,6 %. Alors qu'en 2021, la crise semblait effacée avec un niveau d'immatriculations record, le recul s'est produit à partir du mois d'octobre et a perduré jusqu'en mai.

Le niveau des immatriculations est revenu à celui des années 2013 à 2015 où l'on avait dénombré seulement 367 340 immatriculations pour 2013. Pour les Porteurs, avec 8 101 unités, la baisse est de 14 % par rapport à l'an passé. Ce résultat se situe 16 % au-dessous de la moyenne des cinq années précédentes à 9 614 unités et 7 % pour la moyenne des dix dernières années à 8 722. Le recul a été constant sur les cinq mois, à part le mois de mars légèrement meilleur.

IMMATRICULATIONS DE VUL - DE 5 TONNES 12 MOIS GLISSANTS À MAI

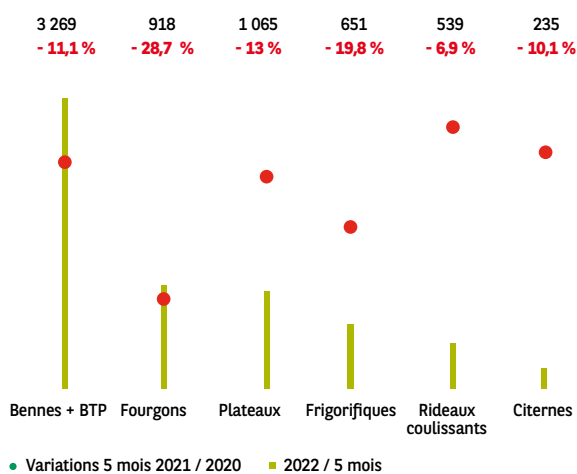


CARROSSERIE - CONJONCTURE : UNE FILIÈRE DÉSTABILISÉE

LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE CONSTRUCTION EST TOUCHÉ DE PLEIN FOUET PAR LES PÉNURIES ET LES HAUSSES DE COÛTS SUR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DE PRODUCTION ET SE TROUVE DANS L'IMPOSSIBILITÉ DE TRANSFORMER DE RÉELLES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT

- 14 %
MARCHÉ PORTEUR À FIN MAI

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



Source : FFC Constructeurs

MARCHÉ DU PORTEUR (+ DE 3,5 T)

Avec 8 084 immatriculations, les porteurs reculent de 14,3 % sur les cinq premiers mois de l'année par rapport à 2021, qui se situait à 9 434 unités. Si on regarde un peu en arrière, la moyenne des cinq dernières années s'établissait à 9 607 unités, soit 19 % au-dessus du résultat de 2022, et celle des dix dernières années à 8 710, soit 8 % au-dessus. Le marché est donc bien en dessous des années précédentes, et ce pour tous les secteurs, dont aucun n'échappe à la baisse.

La principale catégorie, les bennes et BTP, avec 3 269 immatriculations (40 % du marché VI carrossés), recule de 11 %, c'est-à-dire un peu moins que l'ensemble des VI carrossés. Sur la moyenne des cinq dernières années, la résistance est également meilleure avec un déficit de 8,0 % et sur dix ans, la catégorie en 2022 reste au-dessus de sa moyenne de 12 %.

Les fourgons sont nettement plus touchés. Avec 918 véhicules immatriculés, ils passent sous le résultat de 2020 et n'étaient jamais descendus aussi bas depuis plus de 20 ans. Sur la moyenne des cinq ou des dix dernières années, ils accusent un déficit de 35 %.

Les plateaux, à 1 065 immatriculations, reculent également de 13,0 %. Ils sont inférieurs de 9,5 % sur la moyenne des cinq dernières années et obtiennent le même score que la moyenne sur dix ans.

Les frigorifiques sont très en deçà de leur moyenne à cinq ans (-39 %) et dix ans (-35 %).

Le constat unanime d'un marché en retrait très sensible par rapport aux moyennes historiques a pour origine un allongement considérable des délais de livraisons et une déstructuration globale de l'offre, phénomène jamais vu à ce niveau dans l'histoire. Ce contexte brouille la vision de ce marché et rend difficile l'évaluation de causes qui pourraient aussi être dues à une difficulté naissante dans le niveau de la demande.

« LE MOT DE LA FFC - CONSTRUCTEURS

La carrosserie construction subit de plein fouet le mille-feuille des crises actuelles. L'élaboration de chaque véhicule fait en effet appel à un panel de ressources amplement touchées par l'inflation ou des crises spécifiques :

- Énergies (gaz et électricité principalement)
- Métaux, matériaux composites, bois,...
- Équipements électroniques touchant singulièrement l'approvisionnement en châssis issus des constructeurs de rang 1 (aussi bien en VUL qu'en PL)
- Transport pour l'acheminement des matières et des véhicules.

Alors que les carnets de commandes des entreprises n'ont jamais été aussi pleins, il est de plus en plus difficile de les transformer en chiffre d'affaires en raison des pénuries. Le coût de revient des véhicules connaît une hausse fréquemment supérieure à 30 %.

Depuis novembre 2021, les perspectives de retour à la normale sur le front de l'approvisionnement en châssis ne cessent de s'éloigner : le retour au nominal a glissé - à ce jour - à fin 2023.

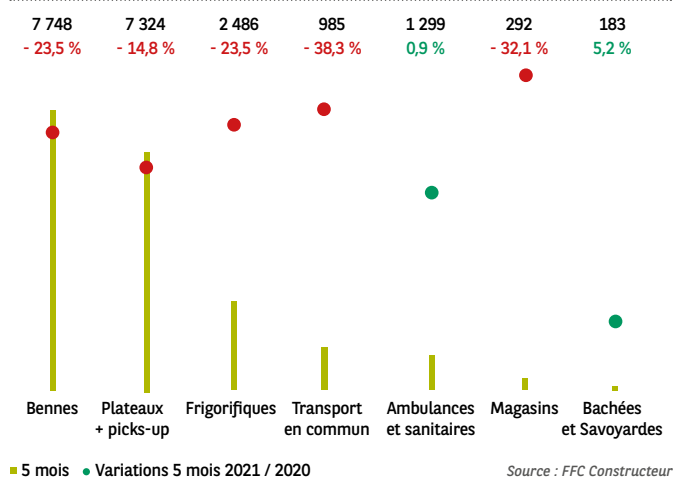
BENOIT DALY,
Secrétaire Général FFC CONSTRUCTEURS



SEMI-REMORQUES + 9 %

PROGRESSION DU SEGMENT DRY FRET À FIN MAI

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



MARCHÉ DU VUL

Les VUL carrossés représentent 10 % de l'ensemble des VUL et sont en net retrait par rapport à l'an passé, de 20 % à 20 724 véhicules, soit le niveau global du marché VUL.

Sur longue période, à cinq ans, le score est inférieur de 10 % à la moyenne, mais quasi similaire à celle sur 10 ans (-1 %).

Les bennes, qui pèsent 37 % des VUL carrossés avec 7 748 immatriculations, reculent de 23,5 % par rapport à 2021, point de passage inférieur à la moyenne à cinq ans (-5 %), mais à plus long terme sur dix ans dans la performance, 2021 excède de 11 % le niveau moyen du marché.

Les plateaux (y compris les pickups) se rapprochent des bennes en nombre d'immatriculations. Ils ne perdent que 15 % par rapport à 2021 et pèsent pour un tiers des VUL carrossés.

Les frigos, à 2 486 unités, perdent 24 % d'immatriculations, affichant un déficit de 11 % en moyenne sur cinq ans, tout en restant à un niveau similaire à la moyenne sur dix ans.

Le transport de personne (TCP) chute lourdement, mais sur un segment qui répond à une logique différente des autres.

Le constat global est que le marché a subi un retournement très net qui a sa source fin 2021, alors que la période post covid (de fin 2020 à l'automne 2021) avait marqué une vive reprise bien au-delà des autres marchés. Les difficultés de livraisons représentent une cause majeure, sans toutefois ignorer que la demande puisse aussi être en cause.

MARCHÉ DE LA SEMI-REMORQUE

La franche reprise du marché des tracteurs a favorisé le marché des remorques et semi-remorques, phénomène fréquemment identifié par le passé, ce dernier ne recule que de seulement 1,6 % par rapport à 2021 avec 10 332 immatriculations. Sur les cinq dernière années, il est en retrait de 6 % alors que sur dix ans, on reste sur une progression de 7 %.

Le segment du dry fret (fourgons, rideaux coulissants et bâchés), qui pèse 47 % du total du marché de la semi, a une progression supérieure au marché global de + 9 % pour un global à 1,6 %. Les performances affichées sont sensiblement supérieures aux moyennes historiques à cinq et dix ans.

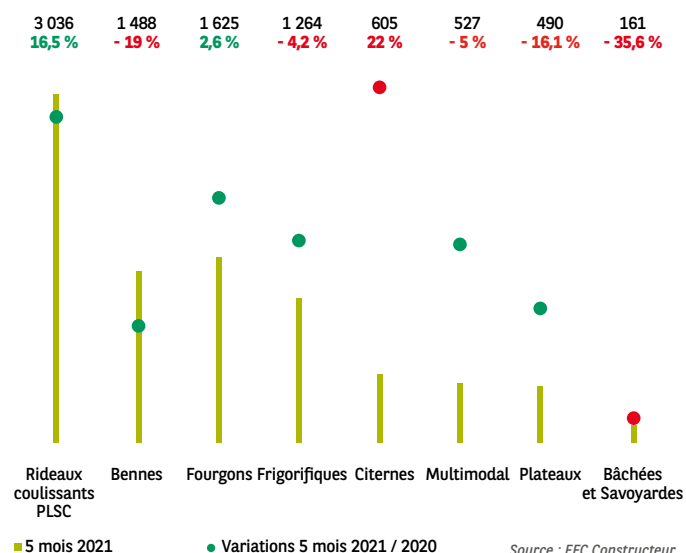
Outre « l'accrochage » historique de ce marché de la semi à celui du tracteur, on peut également retenir comme hypothèse le contenu en intrants moins techniques que dans les autres domaines (frigo, bennes) d'où un impact moins fort en termes de délais de conception et livraison.

Le marché des bennes se porte moins bien avec un recul de 19,0 % depuis un an à 1 488 unités (chute similaire sur une moyenne à cinq ans) mais ce marché se tient bien dans le contexte, affichant une performance équivalente à la moyenne sur dix ans.

Les frigos reculent légèrement de 4,2 % à 1 264 unités, recul significatif par rapport à la moyenne sur dix ans, sans qu'il soit possible d'en tirer un enseignement majeur dans un marché qui à son cycle propre, sous influence notamment des normes sanitaires.

Au global le marché de la semi est celui qui est resté sur un trend positif depuis 2020, échappant, pour partie (cf. l'impact fort sur le marché frigo du au déficit de certaines pièces), aux difficultés d'approvisionnements liées aux moteurs.

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



04 LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- SNBC une vision globale des enjeux
- Le développement du bio gnv : un enjeu majeur
- Hydrogène : une vision prospective à intégrer

DES ENJEUX MAJEURS MAIS UNE TRAJECTOIRE PLUS COMPLEXE À INTÉGRER !

European Green Deal, agenda Fit for 55, programme REPowerEU : les politiques européennes affichent la montée en puissance des mesures destinées à concrétiser la transition énergétique, insistant sur la nécessité de renforcer la part des ENR.

La Commission Européenne a donc modifié sa loi sur le climat en septembre 2020 pour y incorporer le nouvel agenda "Fit for 55", fixant comme objectif de réduire d'au moins 55 % les émissions de gaz à effet de serre de l'Union Européenne, par rapport à 1990 qui reste toujours l'année de référence.

Toutefois, la situation économique inédite, résultante de la pandémie et de la guerre en Ukraine, vient se télescoper avec la mise en œuvre de cette transition qui tarde à monter en puissance, et dans ce contexte il sera plus que jamais nécessaire :

- d'utiliser tous les leviers disponibles pour réduire notre empreinte carbone ;
- d'être pragmatique et d'utiliser toutes les solutions qui combineront le meilleur rapport coût/efficacité.

C'est pourquoi nous avons souhaité mettre en avant le rapport ADEME 2050 qui montre à quel point la focalisation sur les nouvelles énergies ne peut constituer une réponse unique et/ou majoritaire, d'autant plus dans un contexte de rareté et de coût des dites énergies qui ont explosé, entraînant une inflation globale qu'il faut ajouter à une équation qui était déjà fort complexe !

Par ailleurs si le GNV est apparu depuis plusieurs années comme l'énergie la plus évidente à mettre en œuvre dans le contexte actuel, un enjeu majeur sera de passer au développement du mode bio GNV qui devra prouver son caractère pérenne et viable économiquement pour être intégré à un niveau d'ambition qui en ferait une solution complémentaire et réelle à l'électromobilité.

Enfin, le calendrier qui se présente à nous pour développer la solution hydrogène montre bien tout le chemin qui reste à parcourir afin d'aboutir à une première étape que tout le monde fixe à la fin de la décennie en cours.

Avec le Plan RePowerEU, l'Europe marque, certes, sa volonté d'accélérer la décarbonation de l'économie et la sortie de la dépendance aux énergies fossiles. Ce paquet législatif ambitieux double les objectifs sur l'hydrogène renouvelable, produit et importé en Europe, en évaluant également les besoins d'investissements nécessaires pour son stockage et son transport. Le calendrier proposé par l'association alliance H2 Accelerate montre néanmoins qu'il faudra s'armer de patience et donc travailler sur l'ensemble des alternatives à l'hydrogène à l'horizon 2030.

SNBC UNE VISION GLOBALE DES ENJEUX

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) entend mobiliser cinq leviers pour limiter l'impact carbone des transports :

La modération de la demande de transport, le report modal, l'optimisation du remplissage des véhicules, l'amélioration de l'efficacité énergétique et la décarbonation de l'énergie utilisée.

Ces leviers sont autant de grandes options à combiner. Les trois premiers leviers ont davantage à voir avec des changements organisationnels, dans l'aménagement, les comportements et les modes de vie, tandis que les deux derniers leviers interrogent le choix des technologies utilisées. De plus, il est important de noter qu'il existe de nombreuses interactions entre les leviers.

LES CINQ LEVIERS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS



Source : décomposition des émissions des transports sous forme d'identité (ou d'équation)

(X 3,3)
ÉVOLUTION
DES ÉMISSIONS
DU FRET TERRESTRE
ENTRE 1960 ET 2017

Le levier de modération de la demande de transport de marchandises est fortement dépendant des évolutions de l'économie, notamment du PIB et du volume de biens en circulation, du type de biens transportés et de la localisation des activités économiques, qui conditionnent en partie les distances parcourues par les marchandises. La logistique s'adapte également à des modes de vie et de consommation en profonde évolution, en particulier en lien avec l'essor du numérique. Celui-ci influence les comportements d'achat, mais aussi l'organisation de l'offre logistique.

Des évolutions récentes ou à venir, dont la persistance et les conséquences restent à préciser, pourraient aussi influencer l'évolution de ces éléments. Il s'agit notamment de la course à la vitesse pour les livraisons du e-commerce, de la relocalisation d'une partie de l'économie, du développement des circuits courts, de l'économie circulaire ou encore de l'évolution de la logistique des derniers kilomètres en milieu urbain.

Le report modal favorable à la transition écologique consiste à réduire la part du transport routier, qui domine aujourd'hui largement, au profit du ferroviaire et du fluvial pour la longue distance.

Le remplissage des véhicules s'exprime en tonnes par véhicule, ou en tonnes / kilomètres, associé au levier précédent de report modal. Le facteur de remplissage pointe l'enjeu de massification du transport de marchandises. Il s'agit de favoriser des modes avec un emport important et efficace afin d'éviter la fragmentation du transport par des véhicules utilitaires légers. Un report modal important nécessiterait également de profondes évolutions afin de permettre de réduire

la place des transports routiers et de mieux répartir les flux entre différents modes, en renforçant l'intermodalité (plateformes multimodales, investissements sur les lignes ferroviaires, le fluvial, la logistique à vélo...).

La tendance des dernières années est d'optimiser les **taux de chargement** des véhicules dans le cadre suivant : progrès logistiques permis par l'essor des plateformes numériques, regroupement des chargements (diminution des retours à vide, massification des flux, mutualisation générant des progrès sur l'efficacité des transports routiers de marchandises par unité transportée - énergétique et donc économique), par une optimisation des parcours et des phases de conduite, par le déploiement de véhicules plus connectés (applications embarquées de suivi de flotte, information routière en temps réel et analyse de conduite).

Le quatrième levier est celui de l'**efficacité énergétique** des véhicules, par l'amélioration du rendement des moteurs, l'hybridation, l'écoconduite ou par l'aérodynamisme des véhicules.

Enfin, le **levier d'intensité carbone de l'énergie** est indispensable pour assurer la décarbonation du secteur. Les technologies qui pourraient s'imposer selon les modes, les distances et les catégories de véhicules restent à valider même si d'ores et déjà les grandes lignes sont tracées en ce qui concerne une matrice d'application des technologies identifiées au regard des besoins et des usages (l'électrique pour le VUL, Le GNV puis l'hydrogène pour les longues distances, les biocarburants pour tous les usages de poids lourds...)

SNBC UNE VISION GLOBALE DES ENJEUX

Pour le facteur d'intensité carbone, le recours à des technologies faiblement carbonées est encore largement à développer. En 2021, si l'on cumule l'ensemble des véhicules nouvelles énergies en parc (GNV dominant, B 100 en phase ascendante, électrique en mode présérie), c'est moins de 5 % du parc poids lourds français qui n'utilise plus le mode historique gasoil.

Cependant, la crise énergétique en cours doit nous conduire à travailler sur un mix énergétique qui pourra très difficilement se passer de motorisation thermique pour des raisons de pragmatisme sur le plan économique. Au-delà des impératifs économiques, ce sont aussi les critères de disponibilités des énergies, des infrastructures de recharge, d'indépendance énergétique, d'arbitrage d'usage qu'il faudra intégrer dans une équation qui s'est brusquement complexifiée. À l'instar des biocarburants, il faudra par exemple être capable de répondre de manière croissante aux quantités limitées de biomasse disponible. Les obligations d'affichage de l'impact carbone des prestations de transports de marchandises,

et les actions des acteurs de la filière au travers d'engagements volontaires doivent aussi jouer un rôle incitatif fort sous réserves d'une amélioration des modes de calculs et référentiels fiabilisés et opérationnels.

Les interactions avec le secteur de l'énergie montrent le besoin de s'appuyer sur la complémentarité des différentes énergies, sans négliger la concurrence avec les autres secteurs (cf. l'industrie pour l'hydrogène).

Autre point à souligner, le recours au transport pour compte d'autrui, en substitution du compte propre, est favorable à une optimisation des flux et des performances (économiques et potentiellement environnementales), avec par exemple le déploiement d'espaces logistiques urbains pour améliorer les livraisons du dernier kilomètre au moment où la pandémie a amplifié le recours au e-commerce. Couplé aux problématiques de congestion en ville et aux politiques de modération du trafic motorisé, le e-commerce explique également l'utilisation en forte crois-

sance des VUL dont la part dans le trafic urbain tend évidemment à s'accroître.

Un constat historique pour guider les stratégies à venir

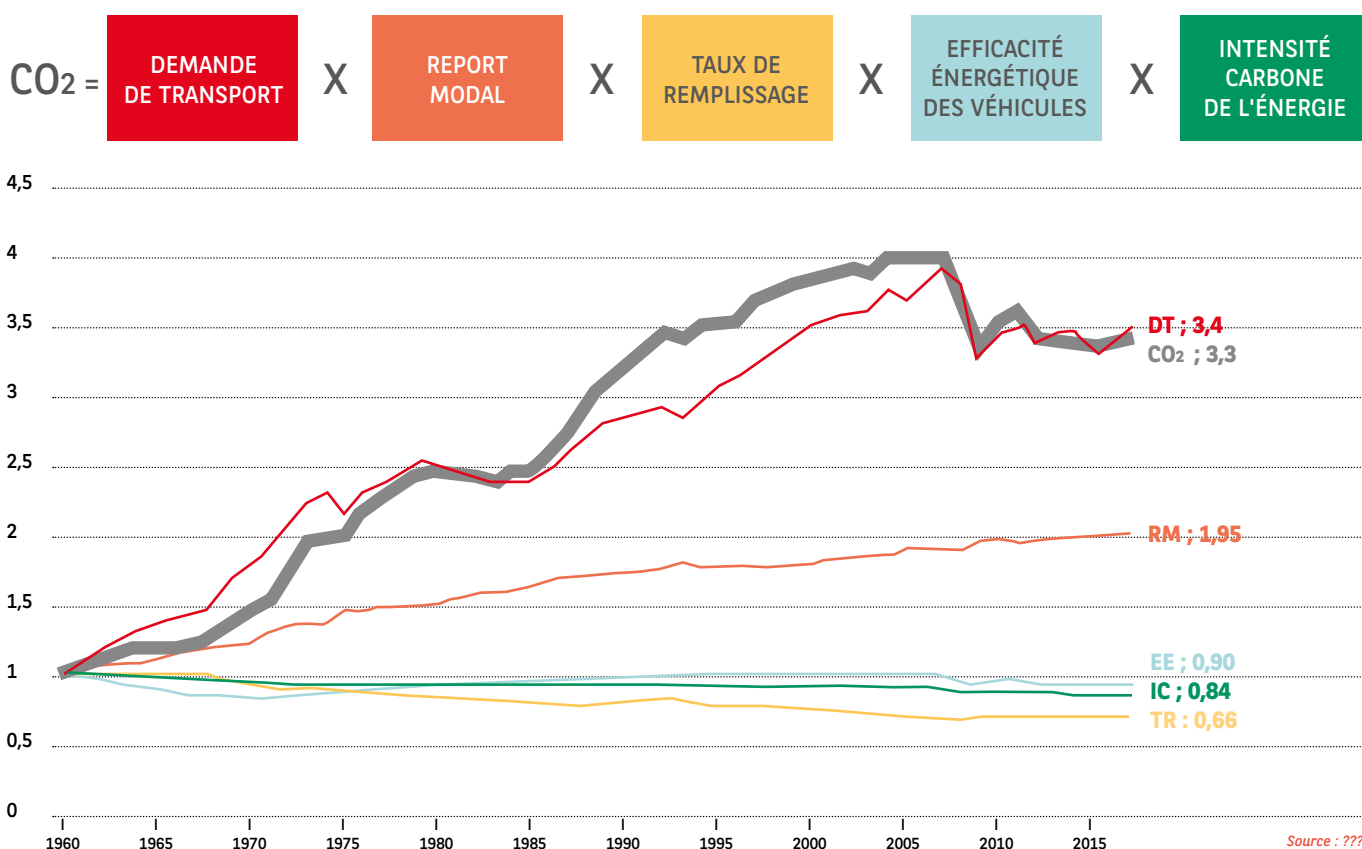
Le graphe ci-joint indique **les facteurs explicatifs de l'évolution des émissions du fret terrestre**.

Elles ont été multipliées par 3,3 entre 1960 et 2017, et ont été plus marquées à la baisse par les crises économiques, aussi bien les chocs pétroliers des années 1970 que la crise de 2008.

Les évolutions des émissions ont suivi de très près **l'évolution de la demande de transports de marchandises**, qui a été multipliée par 3,4 sur la période 1960-2017 et marquée fortement par les crises économiques, entraînant une baisse des émissions.

Les quatre autres leviers de la transition écologique se sont aussi largement compensés entre eux sur la période, avec des émissions moyennes par tonnes-kilomètres transportées stables sur une longue période.

DÉCOMPOSITION DE L'ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE CO2 DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES DE 1960 À 2017



SNBC UNE VISION GLOBALE DES ENJEUX

C'est le report modal (RM) qui a contribué très largement à la hausse de ces émissions unitaires, avec un impact de +95 %. En effet, la part modale du transport routier a très fortement augmenté sur la période, passant de 34 % en 1960 à environ 88 % depuis le milieu des années 2000. Cela s'est fait essentiellement au détriment du fret ferroviaire, passé de 56 % en 1960 à environ 10 % du trafic depuis le milieu des années 2000. C'est le résultat combiné de la hausse du trafic total et de la division quasiment par 2,5 des trafics ferroviaires depuis le milieu des années 1970. De même, le trafic fluvial a vu baisser sa part modale d'environ 10 % à 2 % depuis 1960 (Tableau 2).

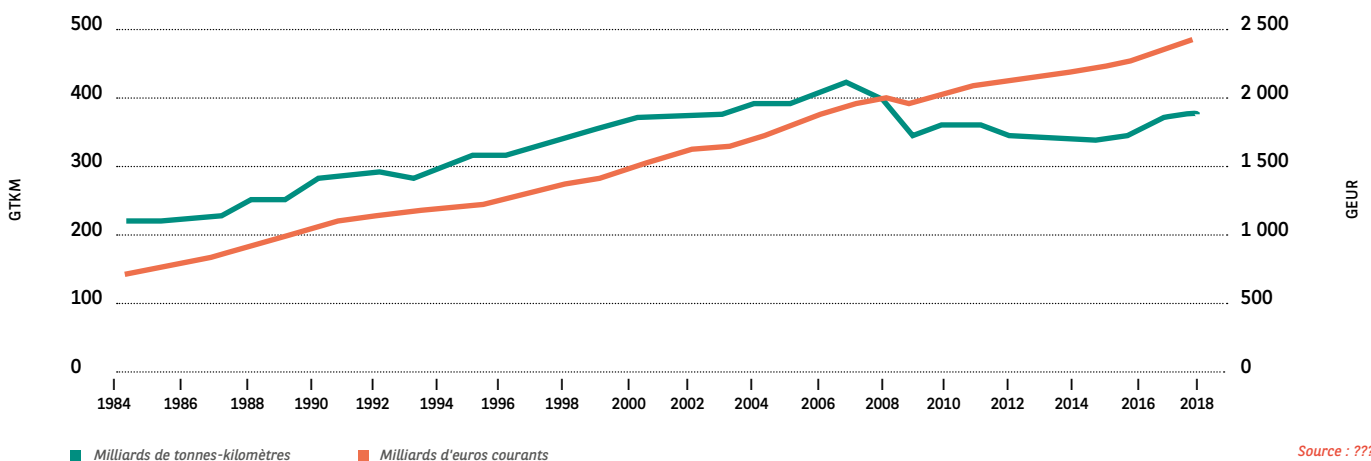
Le remplissage des véhicules (TR) s'est fortement amélioré pour les différents modes, passant notamment de 5,6 à 9,7 tonnes pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, le trafic évoluant vers des véhicules de plus en plus capacitaires. L'impact sur les émissions de ce meilleur taux de remplissage est estimé à - 34 %.

L'efficacité énergétique (EE) s'est faiblement améliorée, avec un impact à la baisse d'environ 10 % sur les émissions, car malgré les gains importants sur les moteurs et les résistances à l'avancement, les véhicules ont embarqué un poids croissant de marchandises, avec un impact à la hausse sur les consommations.

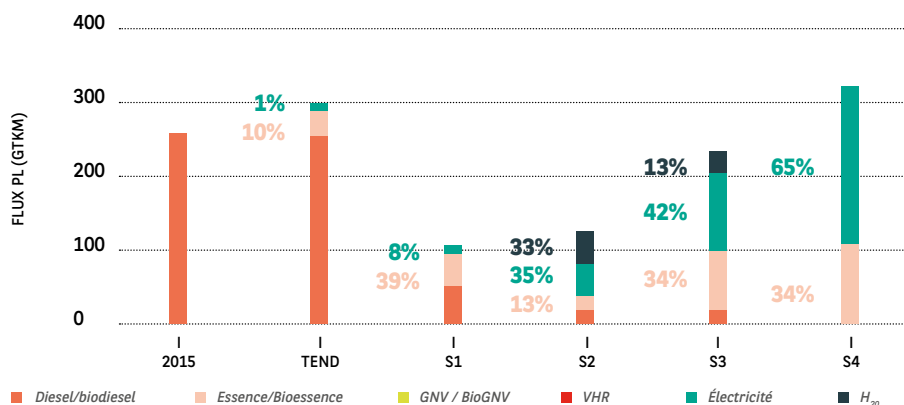
Enfin, la décarbonation (IC) a été marquée par les biocarburants, ainsi que, en début de période,

par la fin du charbon dans le ferroviaire (qui représentait une large part des flux). La disparition des machines à vapeur peu efficaces a également contribué à améliorer l'efficacité globale. Dans le cadre de la SNBC, les différents scénarios étudiés et l'enseignement commun à tous les scénarios est que nous nous trouvons dans un contexte qui nécessite de prendre en compte une situation multifactorielle, face à une rupture considérable avec certaines tendances passées et actuelles en termes d'évolution des modes de vie, des usages, des mentalités, de la gouvernance, de la fiscalité, des réglementations, des technologies, des modèles économiques, du partage de l'effort et des bénéfices entre les acteurs.

ÉVOLUTION DES TRAFICS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES ET DU PIB, ENTRE 1984 ET 2018



MIX ÉNERGÉTIQUE ET PART DE L'ÉLECTRICITÉ, DU GAZ ET DE L'H₂ POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LES POIDS DANS LES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS EN 2050



Les scénarios retenus pour 2050 envisagent soit que les flux en volume aient suffisamment baissé pour que les impacts du mix énergétique soient réduits, soit que les volumes transportés croissent mais avec un mix énergétique comportant un mode électrique dominant et la fin du thermique Diesel.

VHR : Véhicules Hybrides Rechargeables

BIO GNV LA QUESTION DU PRIX

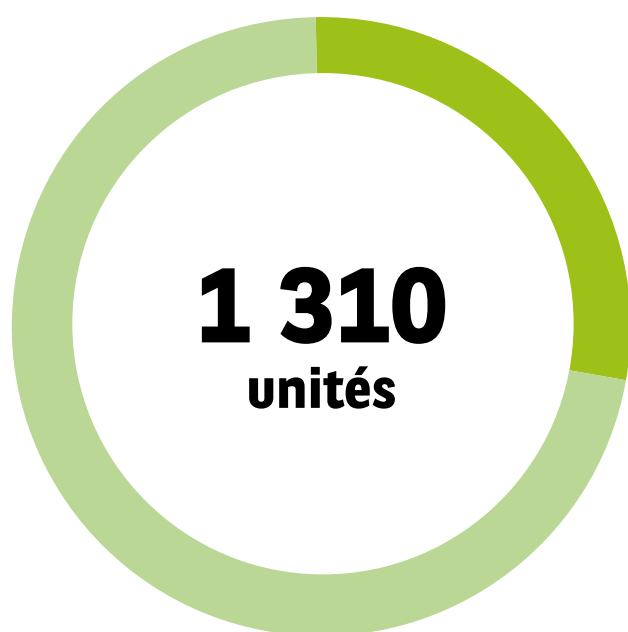
Réduction des gaz à effet de serre, gestion des déchets, pérennisation de l'agriculture, création d'emplois non délocalisables...

Les filières biométhane et GNV, qui sont intimement liées, sont au croisement de plusieurs enjeux. De plus, la méthanisation permet de diminuer

les consommations d'engrais chimiques grâce à l'utilisation des digestats (engrais naturels pouvant être épandus sur les terres agricoles) et encourage le développement des cultures intermédiaires.

LE PARC DE PRODUCTION DE LA FILIÈRE D'INJECTION DE BIOMÉTHANE AU 31/12/2021

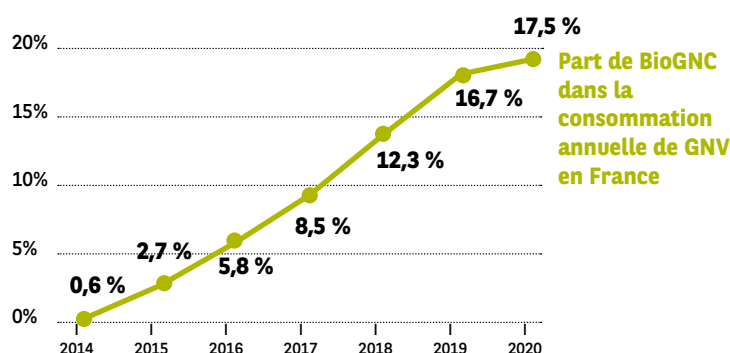
SITUATION DES INSTALLATIONS DE BIO MÉTHANE À FIN 2021



■ Valorisation en injection biométhane
365 unités + 28 %
+71 % en 2021

■ Valorisation en électricité et chaleur
945 unités + 72 %
+10 % en 2021

17,5 % DE BioGNC DANS LA CONSOMMATION FRANÇAISE DE GNV



Fin 2021, la France compte plus de 1300 unités de production de biogaz, dont 28 % sont valorisés sous forme de biométhane injecté dans les réseaux de gaz. 460GWh de BioGNV ont été consommés en 2021, ce qui représente 20 % des consommations de GNV. Le bio GNV représente 0,92 % de la consommation totale de gaz naturel (+ 85 % en 2021).

Au-delà de la phase de développement déjà en cours, l'objectif de l'Europe pour 2030 vient de changer de dimension avec la volonté de remplacer 20 % des importations de gaz russe par du biométhane européen, d'où l'objectif européen, sans attendre 2030, d'un doublement de la production du biométhane de l'UE dès 2022 (plan repowerEU, qui vise à faire passer la production de biométhane de 3 mds à 35 Mds de m³).

Point crucial à cadrer : face à la stratégie du tout-électrique, que l'Union européenne veut imposer en 2035, une phase de négociation à l'échelle européenne du «paquet climat», présenté en juillet 2021 par la Commission européenne, prévoit d'interdire la vente de véhicules à moteurs thermiques ou hybrides. Au printemps 2023, des textes concernant les poids lourds devraient être examinés avant un accord.

Les tenants du GNV passent à l'offensive pour défendre cette forme de gaz au sein d'un mix énergétique incluant aussi l'hydrogène.

C'est ainsi que de nombreux élus sont récemment intervenus auprès de Bruxelles pour demander de soutenir le bioGNV, plus défendable que la version fossile (mais dont les capacités de production sont aujourd'hui insuffisantes). Les revendications visent à conserver le GNV comme une solution à long terme, afin de lutter contre le signal envoyé par Bruxelles qui produit déjà un impact négatif en incitant les constructeurs à se désengager du GNV et des moteurs thermiques en général. Collectivités locales, autorités organisatrices et exploitants, qui ont commencé à investir dans des bus (14 000 véhicules) et des infrastructures risquent notamment de se retrouver pris à revers par cette démarche.

Le dispositif des garanties d'origine :

Afin de garantir la traçabilité du biométhane, celui injecté dans un réseau est « physiquement » consommé dans une zone proche de son point d'injection. Pour autant, des consommateurs situés n'importe où sur le territoire (collectivité, particulier, industriel, etc.) peuvent souhaiter acheter du gaz renouvelable via leur contrat de fourniture. Pour cela, un mécanisme de garanties d'origine (GO) permet de décorrélérer la consommation physique de la molécule de biométhane, de sa vente contractuelle à un consommateur. Le dispositif des GO assure la traçabilité du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel et les transactions associées.

6

LA TICGN DU GNV EST AUJOURD'HUI SIX FOIS INFÉRIEURE À CELLE APPLIQUÉE AU GAZOLE PROFESSIONNEL

BIO GNV : LA QUESTION DU PRIX

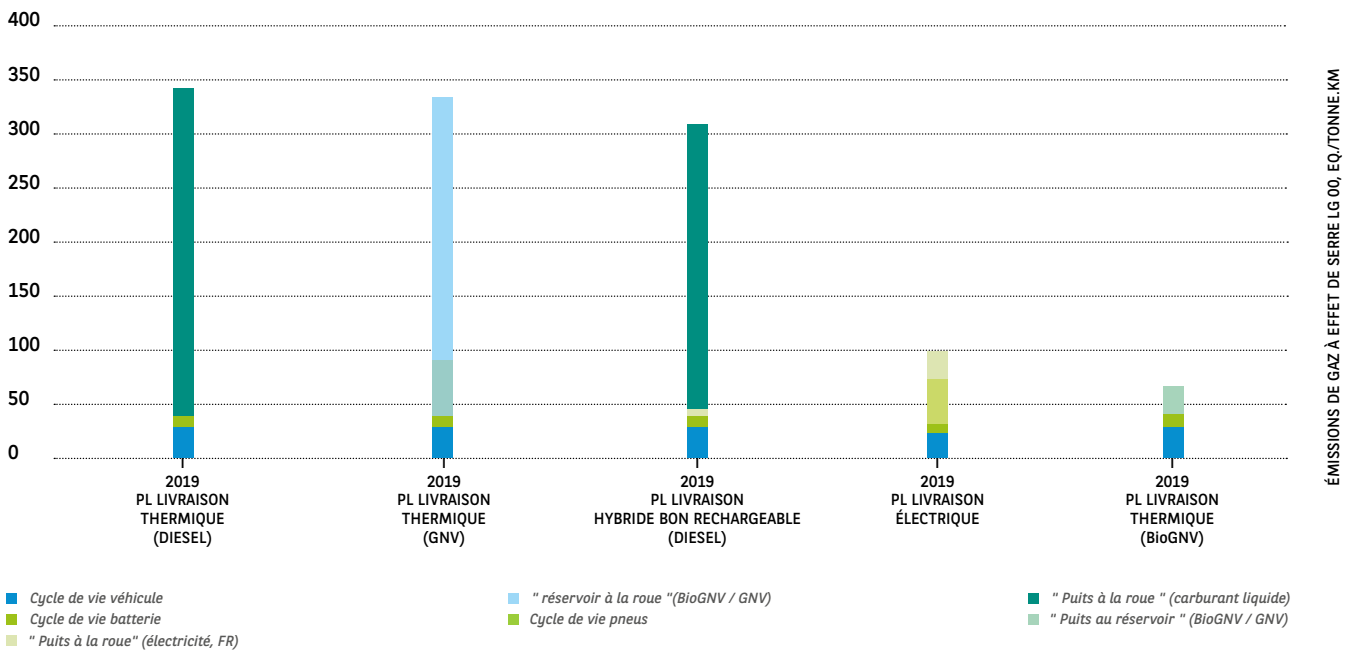
L'IFP Énergies Nouvelles et Carbone 4 ont réalisé (respectivement en 2019 et 2020) des analyses de cycle de vie (ACV) des émissions de gaz à effet de serre des véhicules GNV, BioGNV, diesel, électrique et hybride. Ces analyses en cycle de vie complet tiennent compte de l'intégralité des émissions d'un véhicule, depuis sa production jusqu'à son recyclage, en passant par la production du carburant consommé.

Elles montrent que l'empreinte carbone d'un véhicule roulant au BioGNV est aussi voire plus performante que celle d'un véhicule électrique fonctionnant à l'électricité française faiblement carbonée.

Selon cette étude, pour les véhicules légers, les véhicules utilitaires et les poids lourds 12 tonnes (cf. graphique), l'utilisation d'un moteur thermique alimenté exclusivement au bioGNV donne les meilleurs résultats en termes d'émissions de GES.

Focus sur les poids lourds de livraisons moyen tonnage - 12 t : les meilleurs résultats sont apportés par le moteur thermique fonctionnant au bio GNV (exemple d'un véhicule parcourant 30 000 kms par an, pendant 12 ans, consommation de carburant incluse).

ÉMISSIONS DE GES COMPARÉES DE L'ENSEMBLE DES ÉNERGIES - PORTEUR LIVRAISON 12 T



Source : ADEME

TRM - Actualité TICGN – janvier 2022 CNR

La taxe intérieure de consommation du gaz naturel (TICGN) est une taxe portant spécifiquement sur le gaz naturel, depuis le 1er janvier 2020, à des fins d'harmonisation.

Le taux applicable au gaz naturel à usage de carburant est défini par le code des douanes.

Il s'élevait à 5,23 € par MWh en 2021 et reste stable en 2022 afin d'encourager la dynamique de développement à court terme de la filière poids lourds GNV.

La TICGN du GNV convertie en €/kg avoisine 0,077 €/kg. À titre de comparaison, ce taux est aujourd'hui environ six fois inférieur à celui appliqué au gazole professionnel (0,4519 €/l).

Qu'il soit sous forme liquéfiée ou comprimée, le GNV est vendu au kilogramme. Il est considéré dans le secteur qu'un litre de gazole correspond à environ 1 kg de gaz en transport urbain, et à 0,85 kg de gaz en transport interurbain. À ce jour, il n'existe pas de distinction de fiscalité entre GNV et bioGNV.

BIO GNV : LA QUESTION DU PRIX

Le tarif d'achat du biométhane injecté dans les réseaux de gaz

Toutes les installations de production de biométhane injecté ayant signé un contrat d'achat avant fin novembre 2020 continuent à bénéficier des conditions tarifaires de novembre 2011 fixant les conditions d'achat du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel pour une durée de 15 ans. Le producteur bénéficie d'un tarif d'achat constitué d'un tarif de référence et d'une prime selon les intrants utilisés.

Un nouveau dispositif de soutien par appel d'offres a été annoncé le mois dernier afin de soutenir le développement de la production de biométhane. Les projets retenus bénéficieront d'un soutien public sous la forme d'un contrat d'achat du biométhane produit.

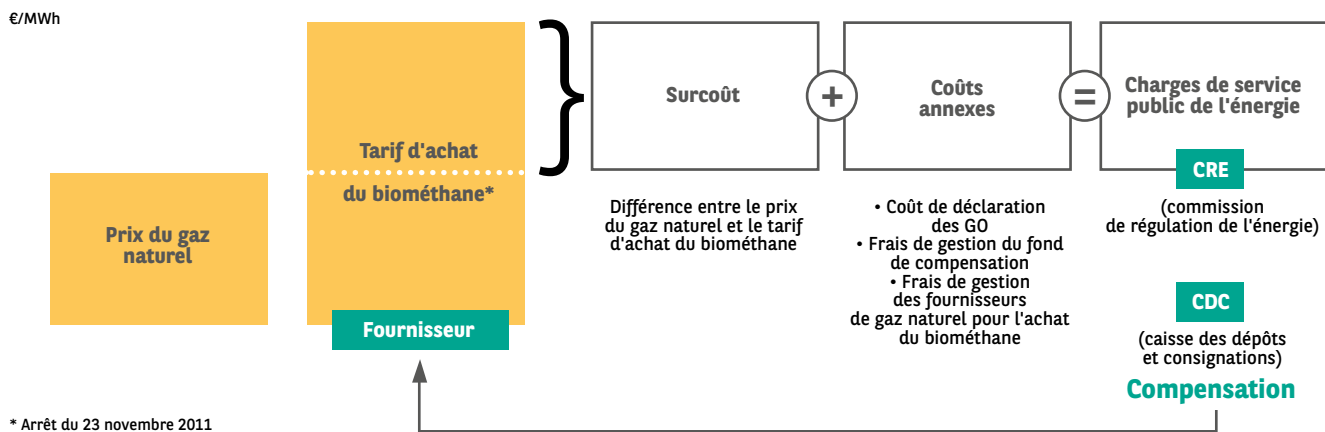
Le mécanisme de compensation associé aux tarifs d'achat

Un mécanisme de compensation a été mis en place dès novembre 2011 pour permettre de dédommager les fournisseurs pour les charges engendrées par l'achat de biométhane, à savoir :

- Le surcoût du tarif d'achat du biométhane par rapport au prix du gaz naturel sur le marché de gros. Si le prix du gaz naturel sur le marché de gros est supérieur à celui du biométhane, alors les fournisseurs restituent à l'État la différence.
- Des coûts annexes : le coût de déclaration des garanties d'origine, les frais de gestion du Fonds de compensation, et les frais de gestion des fournisseurs de gaz naturel pour l'achat du biométhane.

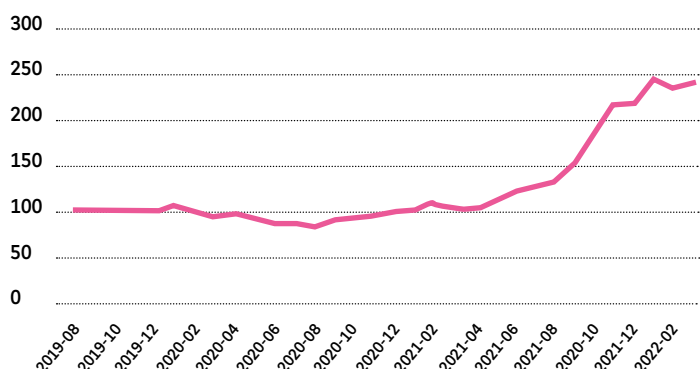
Ce mécanisme de compensation est géré par la Caisse des dépôts et consignations (CDC).

MÉCANISME DE COMPENSATION ASSOCIÉ AUX TARIFS D'ACHAT



Source : GRDF

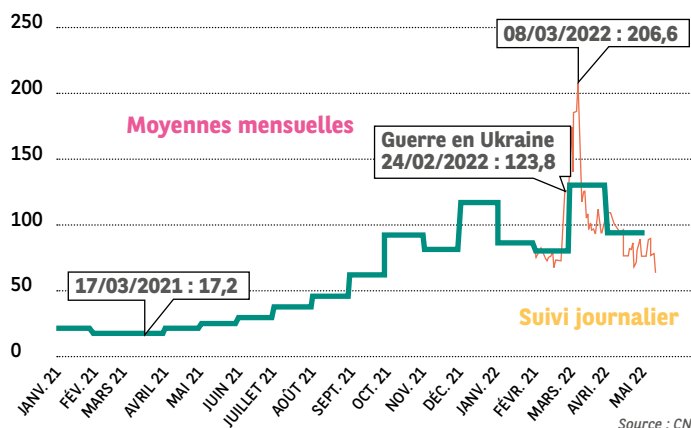
INDICE CNR GNV - BASE 100 AOÛT 2019



Source : CNR

COURS DU GAZ EN EUROPE : PEG EN €/MWH

DERNIÈRE COTATION : 11/05/2022



Source : CNR

Le souhait de la filière serait que, comme en Allemagne, la France mette en place une mesure permettant de ne plus corréler le prix du bio-GNV à celui du GNV, et aussi d'autoriser la garantie d'origine biométhane pour le GNL (gaz liquéfié) comme actuellement pour le GNC (comprimé).

HYDROGÈNE : UNE VISION PROSPECTIVE À INTÉGRER

Les premiers poids lourds électriques à hydrogène destinés au transport de marchandises voient actuellement le jour en France et en Europe. S'ils sont en cours de développement par des constructeurs historiques européens, ce sont dans l'immédiat des concepteurs de véhicules innovants, des acteurs du retrofit et de nouveaux entrants internationaux, soutenus par des équipementiers, qui se positionnent sur cette filière.

Le gouvernement français a annoncé en septembre 2020, dans le cadre du Plan de Relance, la Stratégie nationale hydrogène, à travers laquelle une dotation globale de plus de 7,2 Md€ a été attribuée pour le développement de la filière jusqu'à l'horizon 2030, dont 3,4 Md€ sur la période 2020-2023. Le Plan « France 2030 » annoncé le 12 octobre 2021 renforce encore davantage l'importance du sujet hydrogène avec un effort supplémentaire de 1,9 Md€.

Par ailleurs, la révision de la directive DAFI en 2021, devenant la réglementation AFIR, impose le déploiement d'un maillage de stations de ravitaillement en hydrogène avec une distance maximale de 150 km entre elles le long du réseau complet du RTE-T d'ici le 31 décembre 2030.

Sur le plan des actions d'acteurs privés, qui sont nombreuses, nous retenons ici la création de **l'alliance H2Accelerate** qui réunit des producteurs d'hydrogène, des exploitants d'infrastructures et des constructeurs de véhicules, à savoir Shell, Linde, Total Energies, Iveco, Daimler Truck, OMV et Volvo Group, qui travaillent ensemble pour activer le marché sur la voie d'un déploiement de masse.

9,1 MDS €
PLAN DE RELANCE
DOTATION BUDGET
DÉVELOPPEMENT
HYDROGÈNE HORIZON
2030

Le groupe travaille en collaboration sur trois axes principaux en projection sur la fin de la décennie en cours :

- La recherche de soutiens publics pour le financement des premiers projets.
- Le développement d'une base de données publique et probante sur la viabilité technique et commerciale du camion électrique à hydrogène à l'échelle.

• Les échanges avec les décideurs et les régulateurs afin d'encourager les politiques de soutien.

La vision H2Accelerate intègre le déploiement du camion électrique à hydrogène via la production de véhicules industriels et la création des réseaux de ravitaillement en trois phases progressives, comprises entre aujourd'hui et 2030.

TITRE GRAPHIQUE



Le plan de développement proposé intègre plusieurs aspects majeurs :

La validation technologique des gammes de véhicules à proposer, avec une montée en puissance progressive d'une première phase de présérie, pour l'aboutissement à une gamme complète disponible à partir de 2030.

La mise en œuvre impérative et concomitante à la montée en puissance des offres constructeurs, d'un maillage de stations en France et en Europe conformément aux objectifs fixés par l'Europe dans la nouvelle réglementation des Carburants Alternatifs.

Le passage d'une acquisition et une mise en œuvre des véhicules disponibles, via des flottes captives des majors du transport, vers un élargissement de la base d'utilisateurs concernés à la phase de maturité projetée, soit 2030.

Le tout devant s'accompagner d'une optimisation des prix des véhicules et de l'énergie, via l'accès à un prix de l'hydrogène à la pompe diminué (avec 5 €/kgH2 en ordre de grandeur).

HYDROGÈNE : UNE VISION PROSPECTIVE À INTÉGRER

Les effets d'échelles, la maîtrise du coût de l'électricité, et la R&D, devraient assurer une diminution des coûts de production et de distribution de l'hydrogène, comme de fabrication des véhicules.

Les offres de camions électriques à hydrogène devraient être compétitives d'ici la fin de la décennie, la convergence des courbes de coûts totaux de possession de l'électrique à hydrogène et du diesel étant attendue à l'horizon 2030.

Un croisement des courbes de coût total de possession entre combustibles fossiles, à la hausse, et hydrogène, à la baisse, est un scénario à atteindre : dans une production massifiée, les véhicules électriques à hydrogène pourraient à terme être moins chers que les véhicules diesel. La vitesse à laquelle ces courbes se croiseront dépendra surtout de l'évolution des prix dans les marchés de l'énergie, entre énergies fossiles et énergies renouvelables.

La diminution du prix de l'hydrogène à la pompe sera également primordiale, sur une base stable et prédictible :

en effet, l'hydrogène porte la promesse d'une énergie potentiellement moins exposée aux fluctuations des marchés spéculatifs des énergies fossiles, une caractéristique que les transporteurs peuvent intégrer en termes de visibilité et de rentabilité. Les perspectives d'évolution concernant les remplissages haut débit laissent présager des temps de remplissage accélérés, alignés sur ceux des équivalents diesels.

Enfin, la fiscalité favorisant l'hydrogène, couplée à une augmentation continue de la taxe carbone, devrait permettre de faire de la technologie électrique à hydrogène une alternative zéro émission compétitive avec le diesel, en plus d'être comparable sur le plan opérationnel.

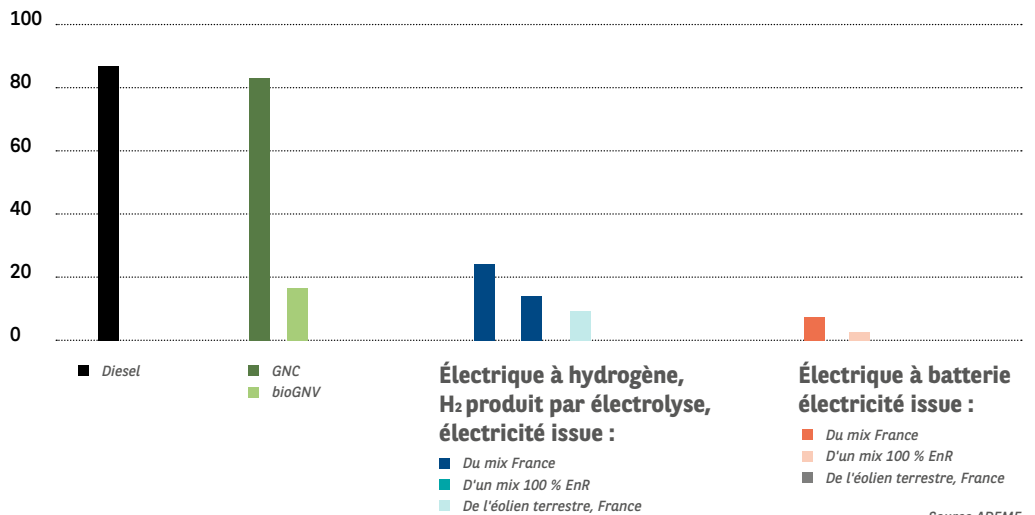
Le développement d'un marché du poids lourd électrique à hydrogène passera également par la création d'une offre de maintenance pertinente et adaptée aux besoins des transporteurs, et d'une manière générale de tous les services supports et de financement nécessaires au fonctionnement optimal de cette filière.

2030

L'ÉCHÉANCE PHARE !

ÉVALUATION DES ÉMISSIONS GES DU PUIXS À LA ROUE D'UN TRACTEUR SEMI-REMORQUE POUR DIFFÉRENTES ALTERNATIVES ÉNERGÉTIQUES [KGCO₂E/100 KM]

ÉMISSIONS DE GES (kgCO₂/100 KM)



* Le "mix 100 % EnR" désigne un mix entre électricité d'origine éolienne à 63 %, solaire à 17 %, hydrolique à 13 %, et thermique à 7 %, proportions permettant de techniquement satisfaire la demande française, d'après Rapport " Un mix électrique 100 % renouvelable ? Analyses et optimisations ", ADEME, 2015.

HYDROGÈNE : UNE VISION PROSPECTIVE À INTÉGRER

Un marché en mode "startup" - Un foisonnement d'acteurs

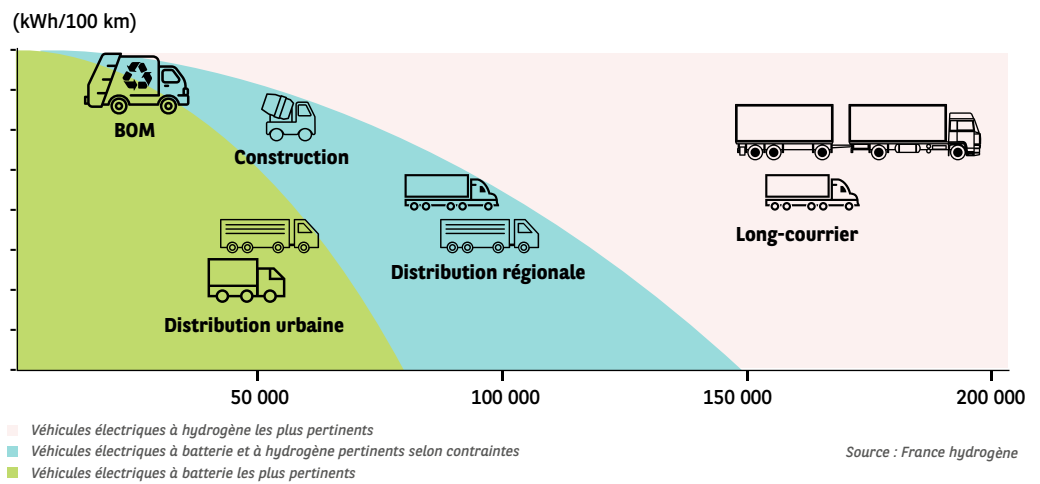
Le secteur du poids lourd électrique à hydrogène est en phase d'émergence, mais tous les acteurs de la filière sont aujourd'hui sous pression pour développer rapidement une alternative crédible aux énergies fossiles pour les différents segments du poids lourd.

Afin de développer durablement cette filière en France et en Europe, une synergie entre tous les acteurs de la chaîne de valeur est indispensable. Aujourd'hui, on observe une mobilisation de ces acteurs sous forme de consortiums, de sociétés de projets et d'alliances stratégiques, impliquant énergéticiens, transporteurs et chargeurs, mais aussi constructeurs de véhicules et de piles à combustible dont des partenariats entre constructeurs de stations et de réservoirs

d'hydrogène (cf Plastic Omnium et McPhy - Air Liquide et Faurecia), entre constructeurs et fournisseurs d'énergie (Daimler et AIR Liquide, Daimler et Shell) afin de créer un système de ravitaillement mobile destiné à expérimenter les premiers prototypes du constructeur, les constructeurs entre eux (Daimler et Volvo, IVECO et Nikola...), le constructeur Hyzon Motors, dans lequel TotalEnergies a investi, collabore avec le constructeur Néerlandais DAF... De nouveaux entrants, constructeurs émergents à l'image de Nikola Motor et Hyzon Motors, et certains géants internationaux se repositionnent sur le segment du poids lourd, en mode start up, alors même qu'ils ne présentent pas une expertise dans ce secteur.

Enfin, des acteurs innovants (Gaussin) se positionnent sur le marché pour proposer aux constructeurs historiques des châssis développés et équipés pour la propulsion électrique hydrogène, et notamment destinés à des usages de niches dans lesquels l'hydrogène est une solution particulièrement pertinente (logistique portuaire, véhicules de BTP, etc). Ces acteurs du retrofit participent au développement de la filière par leurs innovations et expertises spécifiques, mais n'envisagent pas nécessairement des productions en grande série, tout en contribuant au développement d'une économie circulaire poussée. D'une manière générale, un processus de consolidation et d'accélération de ce marché est en cours, sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

Complémentarité des solutions électrique à batterie et électrique hydrogène en fonction Du kilométrage annuel et de la consommation énergétique estimée du véhicule



En tant qu'utilisateurs des véhicules, les transporteurs-logisticiens et chargeurs ont aussi un rôle clé à jouer dans ces développements car les spécificités de leurs activités doivent être considérées non seulement pour développer une offre de véhicules adaptée, mais aussi un écosystème de stations d'avitaillement et d'ateliers de maintenance aligné avec leurs besoins opérationnels. En outre, les chargeurs, par la mise en place de politiques RSE parfois très ambitieuses, peuvent imposer des calendriers de déploiements de véhicules bas carbone à leurs transporteurs et s'impliquer dans des projets expérimentaux de déploiements de véhicules électriques à hydrogène. Ils ont de ce fait un rôle fondamental à jouer dans le développement initial et futur de la filière. Cependant, si les transporteurs-logis-

tiens et chargeurs peuvent participer au développement de la filière en testant les premiers prototypes et en fournissant des retours d'expérience essentiels au développement de la technologie, il leur sera indispensable à moyen terme de se voir proposer une offre complète de véhicules fiables, disponibles et compétitifs par les constructeurs. En terme de calendrier, les grands constructeurs historiques européens sont déjà largement impliqués dans le développement de la filière, et devraient proposer leurs premières préséries à partir de 2023. Dans cette phase d'amorçage de marché, les concepteurs de prototypes et acteurs du retrofit joueront un rôle clé pour proposer sur le court terme des premiers modèles de camions électriques à hydrogène, ce marché du retro-

fit étant actuellement en pleine croissance avec plusieurs acteurs qui se positionnent sur le segment des poids lourds. Ces acteurs sont intéressants dans une phase de démarrage du marché, mais ils devront trouver des niches d'intervention lorsque les constructeurs historiques seront en capacité de délivrer des camions traditionnels avec des effets d'échelle qui les rendront beaucoup plus compétitifs. Toutefois, certains constructeurs poids lourds pourraient choisir de se concentrer sur le développement de leurs châssis en confiant à des retrofitteurs de taille industrielle le soin de développer sur le marché les offres à base de traction hydrogène, tout en leur apportant le support de leurs réseaux de distribution et de maintenance en Europe.

05 DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS

UN NIVEAU D'INCERTITUDE IMPENSABLE DANS UN MARCHÉ DÉSTRUCTURÉ

Si l'impression générale qui ressort de la dernière enquête auprès des experts de la distribution VI est positive, il convient de prendre en compte le caractère inhabituel de certains items, et tout particulièrement la question des délais de livraisons, (cf. ci-dessous), qui se situent à un niveau totalement hors norme.

De plus, la problématique est vraiment majeure, car ces délais s'accompagnent d'une variabilité des prix de ventes, du jamais vu. Ce cocktail détonnant, d'une incertitude délais / prix génère, au final une certaine opacité dans la fixation dudit prix, et constitue en soit un facteur de préoccupation fort, cf. ci-dessous la synthèse recueillie auprès de nos experts.

Par ailleurs, nos experts se sont exprimés sur des sujets transverses, qui font aujourd'hui partie de leur fondamentaux : la transition énergétique et l'évolution de la concurrence dans le secteur de la distribution VI, montrant ainsi les forts enjeux structurels à prendre en compte au-delà d'une conjoncture extrêmement complexe.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

L'actualité des distributeurs est aussi, au même titre que les constructeurs, constituée par les demandes de véhicules fonctionnant avec les nouvelles énergies.

Elles mobilisent 31 % des experts qui les jugent très importantes, alors que 44 % les trouvent importantes. Un quart sont peu concernés par le sujet. On peut en déduire que les 75 % de distributeurs fortement concernés par cette transition sont déjà intégrés à cette problématique du fait des demandes adressées par leur client direct, sans imaginer que l'ensemble de la profession ne soit pas concerné par ces nouveaux développements.

ÉTAT DE LA CONCURRENCE

Les mouvements de concentration semblent reprendre ces derniers mois. Alors qu'en décembre dernier, seuls 26 % des concessionnaires en avaient constaté, le résultat est remonté à 56 % en juin.

Ce constat signifie certainement à quel point les nombreux enjeux structurants de cette profession vont nécessiter un renforcement des moyens et de la capacité financière des acteurs de la distribution privée.



La parole à...



Il semble que la nouvelle norme soit que nous ne connaissions plus d'années normales. Nous nous inquiétons en fin d'année dernière des problèmes de disponibilités de composant rallongeant les délais de production des véhicules et impactant le volume de nos ventes annuelles. Nous n'imaginions pas que ce nuage était le premier d'un amoncellement laissant augurer d'une tempête.

Parmi ces nimbus, nous pouvons souligner naturellement le conflit qui a éclaté sur notre continent et qui a contribué à la hausse du prix des matières premières (à commencer par les sources d'énergie), favorisant un épisode d'inflation important et la nette remontée des taux de financement. Il faut également ajouter un ralentissement de la production des véhicules thermiques par les constructeurs qui semble vouloir devenir le nouvel équilibre de nos marchés, constatant qu'il semble être corrélé à la mise en place progressive des quotas « vecto ».

Ces dispositions imposent aux constructeurs une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules mis sur le marché. Cette trajectoire doit atteindre un premier objectif de - 15 % entre 2019 et 2025 période pendant laquelle une baisse de 15 % de CO₂ est attendue, les pénalités financières concernant les dépassements de ces quotas étant appliquées à partir de 2025.

Cependant, au moment où nous rédigeons ces lignes et contrairement à ce qui se passe pour les VP (- 17 %) et surtout les VUL (- 25 %), les immatriculations de VI résistent bien (+ 2 %), le marché étant tiré par les immatriculations de tracteurs routiers (+ 18 %). Mais, constatant les prévisions de mise à la route, nous savons que cette tendance ne durera pas jusqu'en fin d'année. À ce stade, l'activité après-vente, bien que très irrégulière et fortement pénalisée par les difficultés d'approvisionnement de certaines pièces, reste à un niveau correct, probablement aidée par un ralentissement du renouvellement du parc des porteurs (et des VUL).

L'autre point intéressant pour nos métiers a été l'éligibilité des véhicules opérant au B100 à la vignette Crit'Air 1 que beaucoup attendaient. Au moment où nous subissons tous une envolée du prix du gaz, cette disposition va permettre à beaucoup d'utilisateurs de VI ou de Cars de pouvoir disposer d'une solution économiquement réaliste pour opérer dans les différentes ZFE.

La reconduction des aides à l'apprentissage est également une décision récente que je souhaite saluer. Ces dispositions sont essentielles pour que nos entreprises, faute de pouvoir trouver des candidats à l'embauche, puissent prendre leur destin en main et s'investir fortement dans la formation de leurs futurs collaborateurs.

L'horizon est donc sombre, mais nous ne subissons pas encore la tempête. C'est peut-être pour cela que l'État et l'Europe ne nous ménagent pas. En effet, alors que des aides conséquentes sont octroyées pour la mise en place d'usines de batterie, la reconversion des sites de production de composants destinés aux moteurs thermiques, ou l'expérimentation de véhicules utilisant l'hydrogène comme source d'énergie, nos entreprises ne sont pas éligibles à ces programmes (hormis pour l'installation de bornes de recharge qui aurait dû être financée par les C2E des industriels). Pire, le nouveau règlement d'exemption, entré en vigueur au 1er juin, est propice à une rupture profonde des schémas de distribution de véhicules automobile.

Il est donc malheureusement peu probable que nos métiers retrouvent prochainement ce que nous qualifions de situation normale. Il serait bon que les pouvoirs publics intègrent le fait que laisser disparaître les métiers du service sera tout autant préjudiciable pour l'économie locale et nationale qu'une phase de désindustrialisation qu'ils ont refusé de constater, puis tardé à tenter d'enrayer pendant de nombreuses années.

Nicolas Lenormant
Président branche VI CNPA



RÉSULTAT DE L'ENQUÊTE DISTRIBUTION VI

VI neufs

Après une année 2021 florissante avec des carnets de commandes bien remplis, le 1er semestre 2022 est en repli. Les tracteurs accusent un recul de 11,8% par rapport au 1^{er} semestre 2021, les porteurs de 10,4%. Les différents composants de la crise économique semblent commencer à toucher les acteurs du transport : inflation, pénuries de matières premières et de composants électroniques, baisse des investissements... qui poussent les acheteurs à différer leurs commandes. L'allongement des délais de livraison (voir ci-dessous) n'encourage pas non plus à acheter du matériel neuf.

Parc VI

Les investissements VI pour développer le parc sont estimés à 18% par nos experts. Cependant, même si le seuil pour considérer qu'il est en extension est à 20%, et donc proche, une majorité d'experts sont plus près de 10% et ils restent assez pessimistes.

Ils sont 63% à voir que le parc est stable, 25% le jugent en diminution et seulement 12% pensent qu'il est en augmentation.

VUL neufs

À l'instar des VI, les commandes de VUL en concession sont en recul sensible de 14,4% après une année 2021 en très nette progression. Le mouvement est comparable à ce qu'on lit dans les statistiques d'immatriculations dans lesquelles le nombre de véhicules est en forte baisse après une année 2021 très bonne.

Les prix sont en nette hausse avec une progression de 12,9%. Les délais de livraisons augmentent encore. Ils étaient, chez les constructeurs, de 188 jours à fin 2021, ils sont actuellement à 241 jours. Ils progressent également chez les carrossiers, passant de 74 jours en décembre à 92 jours.

Réparation et SAV

La part du SAV s'est légèrement réduite. Passant de 40% en juin dernier à 42,5% en décembre, elle redescend à 38,9% en ce mois de juin. Pour un tiers des concessionnaires, elle représente 50% ou plus de leur activité.

Les deux tiers ont constaté quand même une hausse du SAV (ils étaient 80% en décembre). Pour un quart, cette activité est restée stable alors que 12% ont constaté une baisse (aucun en décembre dernier).

Contrats d'entretien

La proportion de contrats d'entretien et de maintenance signés lors de la vente de VI neufs est en progression. En juin dernier, elle était de 32,4% puis en décembre elle était remontée à 34,0% et actuellement se situe à 35,9%. Elle a augmenté pour un tiers des distributeurs et est restée stable pour les deux autres tiers. Aucun n'a constaté de baisse.

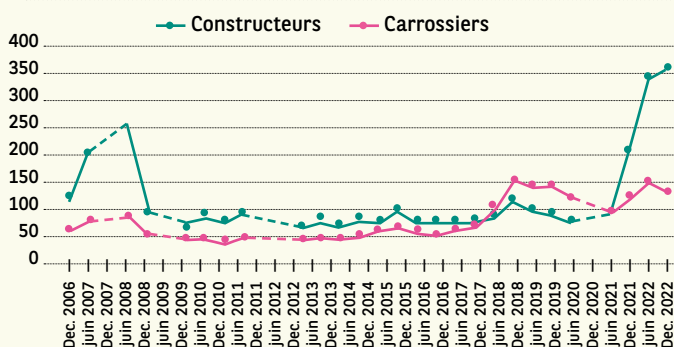
L'ENJEU MAJEUR : LA MAITRISE DES DÉLAIS DE LIVRAISONS

La problématique des délais de livraison chez les constructeurs s'intensifie. De 201 jours en juin 2021, ils ont grimpé à 339 jours en décembre et atteignent 359 jours en juin 2022, soit un an de délai entre la commande et la livraison ! La moitié des concessionnaires sont entre 300 et 400 jours, 19% bénéficient de délais inférieurs à 300 jours et 31% sont au-delà de 400 jours. Les deux tiers des distributeurs estiment qu'ils sont encore en hausse. Côté carrossiers, les délais se maintiennent. En juin 2021, ils étaient de 122 jours, avaient progressé en décembre à 149 jours et redescendent en juin à 132 jours. Près de la moitié les trouvent en progression, mais pour l'autre moitié, ils sont restés stables.

La problématique actuelle concerne les incertitudes quant au prix de vente des véhicules neufs entre le moment de la commande et celle de la facturation, les prix d'achat étant indexés sur celui des composants du véhicule. Pour les trois quart des experts interrogés, le problème lié aux difficultés de prix est très important, pour le quart restant il est important.

Les délais de livraison extrêmement longs sont également jugés très importants par les trois quart des experts et importants par le quart restant, de même que les allongements des dates de livraisons prévisionnelles. L'incertitude est une contrainte très importante pour tout commercial qui cherche à concrétiser son activité.

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



Source : ????

LES INDICATEURS CLÉS

La part du SAV dans le CA des distributeurs reste à un niveau élevé, proche de 40 %. Pour un tiers des concessionnaires, elle représente plus de 50 % de leur CA.

Les contrats de maintenance progressent encore un peu à 35,9 %.

Les prix des VO sont également en nette progression de 18,4 % pour les tracteurs et de 14 % pour les porteurs.

Les délais de vente des VO sont extrêmement rapides : 23 jours pour un tracteur, 31 pour un porteur.

82 % des investissements sont consacrés au renouvellement des véhicules, mais cela ne représente pas complètement l'avis des experts. La moitié d'entre eux les situent plutôt près de 90 %.

Les stocks de VO sont vides partout, qu'il s'agisse des distributeurs, des constructeurs ou des marchands. Peu de perspectives d'amélioration, ce qui ralentit le marché et fait grimper les prix.

Les ventes de VO sont en recul, - 15,6 % pour les tracteurs et -10,3 % pour les porteurs, faute de stocks suffisants.

Le prix de vente des véhicules neufs flambe (+ 15 % chez les distributeurs), que ce soit pour les tracteurs, les porteurs ou les VUL. Le fait d'indexer le prix au moment de la commande a provoqué une très forte augmentation.

Les délais de livraisons restent le point noir du marché des véhicules neufs. Une année est nécessaire entre la commande et la livraison du VN et les prix de vente se déterminent à la livraison ! Avec l'inflation, impossible de connaître le prix d'achat avant l'acquisition.

Le marché des VI est en fort recul chez les distributeurs. Pour les tracteurs, il est de 11,8 % et pour les porteurs de 10,4 %. Les VUL sont à -14,4 %.

LA PROBLÉMATIQUE DU PRIX

Prix des véhicules VN

Le prix des VI neufs est en très forte hausse pour ce 1er semestre. Les distributeurs évaluent cette hausse à 15,3 % pour les tracteurs et 15,7 % pour les porteurs. Tous les distributeurs sont concernés.

Les remises sur les véhicules sont plutôt faibles, ce sujet ne semble pas être prioritaire lors des négociations d'achat. 44 % des concessionnaires les estiment faibles et 56 % normales.

Pour les reprises de véhicules, leur prix est le facteur le plus sensible : 56 % des concessionnaires les trouvent excessifs alors que 44 % d'entre eux les trouvent normaux.

Prix de vente VO

De même que les prix de vente des véhicules neufs, les prix se sont nettement redressés depuis juin 2021. Le phénomène avait déjà été constaté en décembre et le mois de juin confirme la hausse. Les prix des tracteurs VO ont pris 18,4 %, on était à +15,5 % en décembre et les prix des porteurs progressent de 14 % contre 20 % début 2022 sous l'effet de la rareté.

Commentaires OVI

Si l'enquête réalisée auprès de nos experts, cf. ci-dessus, révèle une forte hausse des prix tant pour les VN que pour les VO, il convient de relativiser ce qui globalement est une bonne nouvelle pour la distribution VI.

Car en matière de ventes VN, il est question de prix et pas de marges, sachant que la base dudit prix relève des constructeurs qui en déterminent le niveau, et que par ailleurs pour tout véhicule carrossé la détermination du prix global du véhicule relève aussi des carrossiers et équipementiers. La difficulté dans ce contexte réside dans la fixation d'un prix final qui restera variable jusqu'au jour de la livraison, situation très inconfortable pour tout le monde et en l'occurrence pour des réseaux de distributions en première ligne face à leurs clients.

Par ailleurs, si la hausse du prix des VO est une bonne nouvelle à l'instant T, les niveaux de prix motivés par la rareté des véhicules disponibles, qu'ils soient neufs ou d'occasion, ne préjugent pas de la visibilité (lisibilité ?) qu'il faudra retrouver pour ce marché de seconde main dans quelques mois.

LES EFFETS DE LA PÉNURIE

LE MARCHÉ VN HORS NORME GÉNÈRE UN MARCHÉ VO ÉGALEMENT HORS NORME, APPELÉ À COMPENSER TANT BIEN QUE MAL LES INSUFFISANCES DU MARCHÉ VN, LA PÉNURIE DU VN ALIMENTANT LA DEMANDE DU VO... POUR DES DÉFINITIONS DE PRIX ET DE RATIOS D'ACTIVITÉ RAREMENT VUES À CE DEGRÉ !

Délais de revente VO

Les délais de revente des VO continuent de fondre. En décembre 2021, les tracteurs se revendaient en moyenne en 30 jours alors qu'on était à plus de 100 jours un an avant. Actuellement, le délai a encore baissé à 25 jours. Pour les porteurs, on constate également un raccourcissement puisqu'on passe de 60 jours en 2020 à 37 jours en décembre 2021 et à 31 jours actuellement.

Stocks VO

En décembre, l'ensemble de nos experts nous affirmait que les stocks de VO étaient bas, quelque soit le type de vendeur : distributeur, constructeur ou marchand. Ils ne sont pas loin de réaffirmer unanimement qu'ils sont toujours bas, seuls 6 % disent que chez eux et chez les marchands, les stocks sont normaux. Pour les constructeurs, tous sont bas.

Les prévisions pour l'ensemble de l'année 2022 sont que pour près des deux tiers des experts, les stocks vont continuer à baisser, et pour un tiers qu'ils vont rester en l'état.

Profil des VO vendus

Après un vieillissement du parc VO tracteurs en 2021, ce premier semestre voit le parc se rajeunir nettement. Les véhicules de trois ans et moins sont plus nombreux, avec plus du quart du parc (27 %), pour 15 % lors de notre dernière synthèse. À contrario, la part des six ans et plus passe de 41 % en moyenne à 32 %.

En termes de kilométrage, les tracteurs restent sur les moyennes habituelles avec 46 % des véhicules à moins de 120 000 kilomètres par an et 54 % au-dessus.

Pour les porteurs, l'âge des véhicules n'a pas beaucoup évolué, avec 70 % de véhicules de six ans et plus, 18 % de quatre-cinq ans et 12 % de trois ans et moins.

Écoulement des VO

Alors qu'en 2021, les ventes étaient allées majoritairement à des utilisateurs finaux (56 % des véhicules), la proportion a diminué en juin pour revenir sur un ordre de grandeur plus habituel avec 47 %. Les autres sont partis surtout en Europe pour 40 % d'entre eux et particulièrement vers l'Europe de l'Est avec 23 % des VO exportés, et seulement 4 % ont été vendus hors Europe.

Origine des VO

Après une année 2021 atypique, l'origine des VO revient à des proportions déjà connues. 61 % des véhicules proviennent de reprises, alors qu'en décembre, on était descendu à 54 %. Historiquement, on est situé plutôt aux alentours des 62-66 %.

La reprise des parcs constructeurs diminue (de 18 % en janvier à 16 % aujourd'hui) tout en se situant encore au dessus de sa moyenne à long terme, soit 10 %.

Les buy-back sont plutôt stables à 10,7 %, ils étaient à 13 % en décembre dernier. Les achats à des marchands ou auprès des confrères restent minoritaires (6 % dans les deux cas), ce qui correspond à une situation historique et cohérente avec la structure du marché VI.

DESTINATION DES VO

| | 2022 | 2020 | 2020 | MOY. 5 ANS |
|--------------------|------|------|------|------------|
| MISE EN LOCAT. | 6 % | 7 % | 7 % | 7 % |
| FRANCE (UTILISAT.) | 47 % | 56 % | 29 % | 43 % |
| EUROPE | 40 % | 32 % | 40 % | 37 % |
| HORS EUROPE | 4 % | 4 % | 12 % | 8 % |
| AUTRES | 3 % | 3 % | 12 % | 5 % |

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES TRACTEURS

| | 2022 | 2021 | 2020 | MOY. 5 ANS |
|-----------------|------|------|------|------------|
| - DE 120 000 KM | 46 % | 65 % | 44 % | 52 % |
| 120 000 KM ET + | 54 % | 35 % | 56 % | 48 % |

ÂGE DES PORTEURS

| | 2022 | 2021 | 2020 | MOY. 5 ANS |
|------------|------|------|------|------------|
| 3 ANS ET - | 12 % | 14 % | 3 % | 7 % |
| 4 À 5 ANS | 18 % | 13 % | 26 % | 23 % |
| 6 ANS ET + | 70 % | 74 % | 71 % | 70 % |

ÂGE DES TRACTEURS

| | 2022 | 2021 | 2020 | MOY. 5 ANS |
|------------|------|------|------|------------|
| 3 ANS ET - | 27 % | 15 % | 16 % | 15 % |
| 4 À 5 ANS | 41 % | 41 % | 49 % | 46 % |
| 6 ANS ET + | 32 % | 44 % | 35 % | 39 % |

Source : Enquête OVI

06 PRÉVISIONS 2022

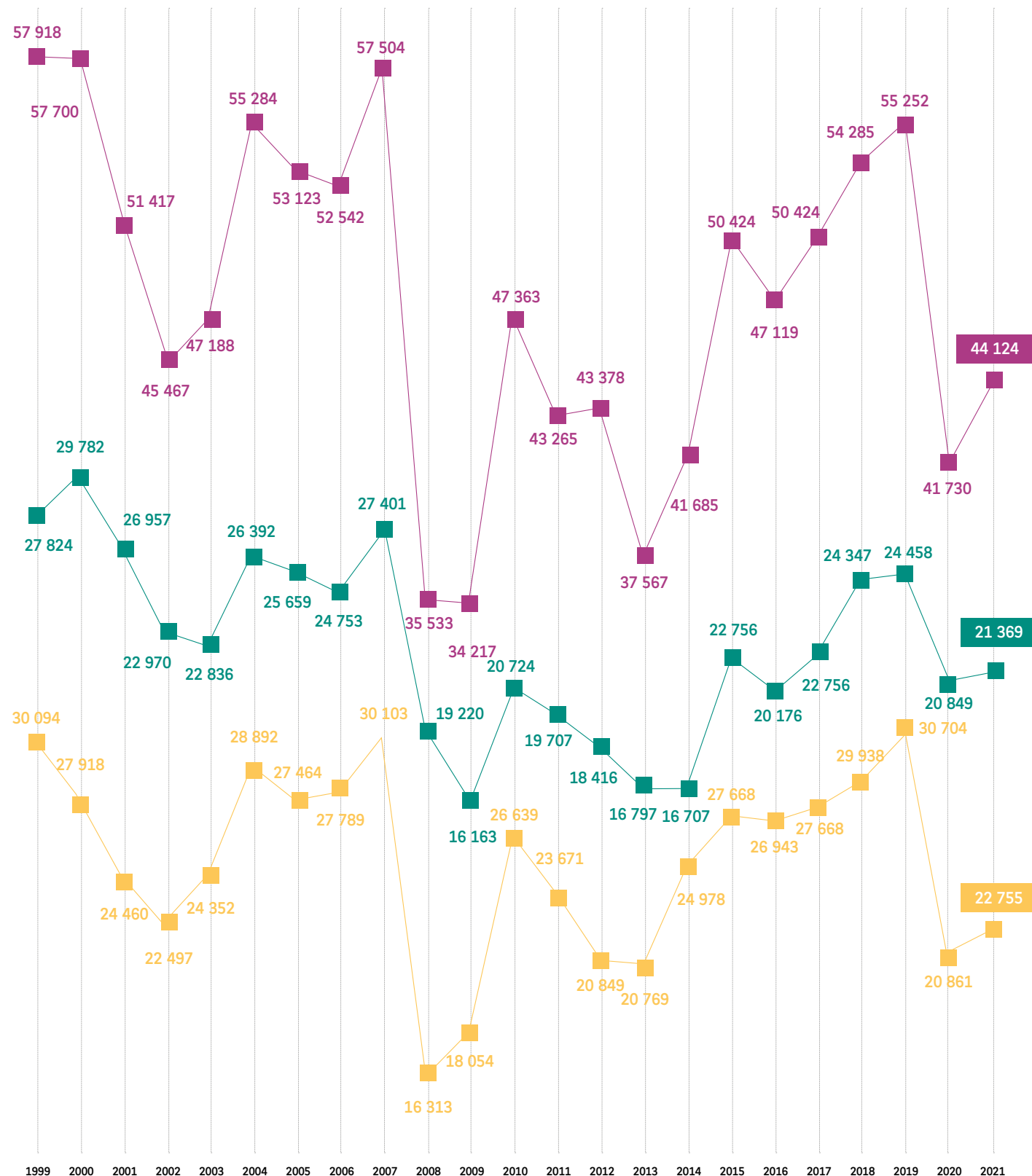


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 TONNES

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



Évolution des immatriculations

UN MARCHÉ DÉSÉQUILIBRÉ SOUS CONTRAINTE DE L'OFFRE

Malgré un environnement qui s'est dégradé sous l'impact de l'intervention russe en Ukraine, les entreprises résistent à la crise. Elles ne perçoivent pas vraiment la dégradation des fondamentaux tels que la demande, la volonté de recruter et d'investir, la robustesse des anticipations d'activité, malgré la perspective de la baisse progressive des mesures de soutien de l'État, qui reste robuste.

La dégradation probable des perspectives et une inflation au plus haut depuis plus de 30 ans (l'impact des énergies représentant 30 % de cette inflation) interpellent pourtant certains observateurs, dont l'ACPR (l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution). Adossée à la Banque de France, elle a la charge de la préservation de la stabilité du système financier, et vient de placer le risque de crédit tout en haut de sa liste de vigilance.

Du côté des utilisateurs de poids lourds, le TRM n'échappe pas à une très forte hausse de ses postes de coûts majeurs (énergie, salaires et maintenant véhicules) pour un total évalué à 15 % par le CNR, en perspectives à mi-2022. Ne serions-nous pas arrivés au moment où le prix du transport devra vraiment être le reflet de l'ensemble de ses coûts de revient ?

La filière BTP conserve pour sa part des perspectives encore orientées au beau fixe, avec des carnets de commandes assurant encore neuf mois d'activité, bien au-delà de sa moyenne historique, mais sans préjuger de l'impact déjà fort de l'explosion du coût des matériaux et du carburant, ainsi que les difficultés d'approvisionnement. C'est ainsi que sur les trois derniers mois, les marchés conclus ont perdu 9 %, laissant le cumul depuis janvier 2022 sur un recul de 7,4 % en glissement annuel (source FNTP).

Les experts de l'OVI ne sont, pour leur part, pas trop pessimistes.

Ils jugent les collectivités publiques stables pour 69 % d'entre eux (élections présidentielles et législatives oblige), les grandes entreprises également stables pour 63 %, et dynamiques pour un quart. Pour les PME-PMI, les avis sont partagés avec 44 % qui les considèrent stables et 31 % dynamiques. Concernant le transport, les grandes flottes sont jugées à 50 % comme stables (contre 32 % pour les PME du TRM), et 38 % dynamiques (proportion similaire pour les PME).

Le motif actuel de préoccupation de la filière VI tient surtout à ce cocktail détonnant d'une double incertitude délais / prix qui génère au final une opacité dans la fixation dudit prix, à un niveau jamais vu, ce qui constitue en soi un facteur de déstabilisation fort du marché. L'espérance d'un retour à la normale en termes d'approvisionnement de châssis est reportée à fin 2023 pour les carrossiers constructeurs dont les carnets de commandes n'ont jamais été aussi pleins, mais peine à les transformer en chiffre d'affaires en raison des pénuries qui provoquent une hausse des coûts de revient fréquemment supérieure à 30 % (source FFC constructeurs).

Concernant la transition énergétique, le contexte actuel, avec ses impacts sur l'économie et la hausse considérable des énergies, montre la nécessité d'accélérer sa mise en œuvre tout en mettant en exergue les questions de ressources disponibles (énergies et matières premières) et des capitaux à mettre en œuvre. Mais bien plus encore la nécessité d'utiliser tous les leviers (efficacité du transport et de la supply chain, meilleure maîtrise des flux...) au-delà du seul développement des nouvelles énergies, dont l'une, l'hydrogène, ne se présenterait comme solution opérationnelle en grande série qu'à l'horizon 2030.

EN CONCLUSION

En synthèse, en tenant compte du contexte et au point de passage à mi-année, nous ajustons marginalement nos chiffres de marché, en conservant une fourchette de prévisions mais avec les variantes suivantes : concernant la fourchette basse, une plus forte proportion de tracteur étant donné le trend actuel, et sur un segment où la standardisation peut permettre de réduire les aléas en termes de délai. Il y a également une moindre proportion de porteurs touchés par une chaîne d'intrants pourtant beaucoup plus complexe, et des circuits d'approvisionnements plus longs, sachant que le retour à « la normale » sur ce segment n'interviendrait que courant 2023. Concernant la fourchette haute, nous en réduisons le niveau global, eu égard au manque de visibilité qui marque actuellement le marché et aux aléas pouvant subvenir en termes d'activité économique. Tout rebond de la pandémie et toute aggravation du contexte géopolitique actuel seraient évidemment susceptibles d'invalider notre vision prospective.

| | 2021 | VAR / 2020 | 2022 PRÉVISIONS FOURCHETTE BASSE | VAR / 2021 | 2022 PRÉVISIONS FOURCHETTE HAUTE | VAR / 2021 |
|------------------|---------------|----------------|--|----------------|--|-----------------|
| TRACTEURS | 22 755 | + 8,8 % | 25 000 | + 10 % | 26 000 | + 14,2 % |
| PORTEURS | 21 369 | + 2 % | 20 000 | - 6 % | 22 000 | + 3,0 % |
| TOTAL | 44 124 | + 5,4 % | 45 000 | + 2,2 % | 48 000 | + 8,8 % |



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Business is ON*

*Accélérateur de business