

## COMMUNIQUE DE PRESSE

# Résultats semestriels 2023 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel et du Transport Routier de Marchandises

**PERSPECTIVES 2023 MARQUEES PAR DES IMMATRICULATIONS PLUS DYNAMIQUES QUE PREVUES CE PREMIER SEMESTRE, UN EFFET DE RATTRAPAGE DU A L'ACCELERATION DES LIVRAISONS**

- REVISION A LA HAUSSE DES IMMATRICULATIONS DEBUT 2023 : FOURCHETTE HAUTE DE 47 000 UNITES
- UNE FAUSSE IMPRESSION D'EUPHORIE DUE A L'INERTIE ENTRE LES COMMANDES ET LES LIVRAISONS : UN EFFET RATTRAPAGE TEMPORAIRE
- RALENTISSEMENT ATTENDU EN FIN D'ANNEE
- UN MARCHE ORIENTE PAR LES CONSTRUCTEURS, QUI GERENT LES ALLOCATIONS ET LEURS TARIFICATIONS

Paris, le 28 juin 2023 - Publication aujourd'hui des prévisions du 2<sup>ème</sup> semestre 2023 de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) de BNP Paribas Rental Solutions sur les secteurs du Transport Routier de Marchandises (TRM) et du Véhicule Industriel (VI).

« Le 1<sup>er</sup> semestre 2023 a surpris par l'augmentation plus forte qu'attendue des immatriculations due à une hausse des livraisons, supérieure à nos attentes. **Les délais de livraisons se réduisent à 289 jours** alors qu'ils atteignaient 359 jours il y a un an. Amélioration donc, mais on est encore loin des 87 jours de juin 2019... Cet effet rattrapage n'est, selon nos estimations, que temporaire et les derniers mois de 2023 devraient connaître un ralentissement progressif des immatriculations.

Dans un environnement instable (calendriers et critères d'accès aux ZFE, prix des carburants, aides et subventions, Euro VII, inflation), les exploitants se protègent, rallongent la durée de vie des parcs et reportent les commandes de renouvellement. Les prix sur le marché des véhicules d'occasion fléchissent car, du fait du retour des livraisons, la pression sur l'offre de véhicules d'occasion diminue. Les entreprises souhaitant profiter de véhicules neufs peuvent à nouveau le faire.

Alors que l'écosystème du véhicule industriel vit une mutation sans précédent, nous avons choisi de mettre en avant le TCO. En effet, seule une étude sur toute la durée d'exploitation d'un matériel permet de faire les bons choix tant sur la marque, que sur l'énergie.

Enfin, l'OVI innove. Nous lançons cette année « les cahiers de l'OVI » dont le premier numéro mettra le focus sur les ZFE. » déclare Arnaud Villéger, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

## A. Les faits marquants du 1<sup>er</sup> semestre 2023

### 1/ Un lent processus de désinflation

La réouverture de l'économie chinoise a permis au volume des exportations mondiales de se stabiliser début 2023, malgré de fortes différences entre les USA et l'Europe de l'Est où les exportations ont progressé et le UK, le Japon, l'Afrique et le Moyen-Orient où elles ont baissé.

Si le pic de l'inflation en zone euro a probablement été atteint en octobre 2022, le processus de désinflation s'annonce lent avec notamment des prix à la consommation hors énergie qui ont progressé de 7,9% en mars... Malgré cela, l'activité économique au sein de l'union européenne résiste mieux que prévu.

En France, les fondamentaux paraissent plus solides qu'ils ne le sont réellement mais avec une inflation qui se poursuit et une hausse des taux d'intérêt... sans oublier quelques bonnes nouvelles comme l'atténuation des pénuries de semi-conducteurs ainsi que la réouverture de l'économie chinoise qui devrait soutenir l'aéronautique, le tourisme et le luxe.

### 2/ Peu de perspectives pour le TRM

2022 a été l'année de l'accélération de l'inflation et de la pénurie de matières premières, 2023 pourrait être plus favorable mais l'activité a du mal à repartir. Les chefs d'entreprise sont pessimistes tant sur l'activité, les effectifs que la trésorerie, constat fait tant par la FNTR que par la Banque de France. Par ailleurs, une étude de mars 2023 du CNR révèle une forte distorsion des taxes et des redevances routières qui pénalise fortement le marché français. La conséquence : une part du pavillon français dans le transport international qui est passée, en 20 ans, de 9,6% à 4,3%.

### **3/ BTP : un marché atone**

Début 2023, le marché des TP restait atone avec des chefs d'entreprises plutôt pessimistes. Pour la seconde partie de l'année, les prévisions sont plus optimistes avec des niveaux de carnets de commandes jugés supérieurs à la normale par une majorité d'entrepreneurs.

Les collectivités territoriales, qui ont bénéficié d'un record en termes de trésorerie, devraient, malgré les incertitudes économiques et les taux d'intérêt élevés, être à même d'investir fortement notamment dans la transition écologique.

Les contraintes de main d'œuvre sont un des principaux obstacles exprimés par les chefs d'entreprise aux côtés d'un manque de demande, de contraintes financières et climatiques ainsi que du manque de matériel.

Le ralentissement dans le bâtiment se confirme en 2023 pour tous les segments d'activité, seul l'entretien-amélioration tire son épingle du jeu au 1<sup>er</sup> trimestre (+0,5%). La construction neuve a vu son activité stagner et les carnets de commande ont enregistré une baisse et représentent 87 jours de travail à venir début avril, 9 jours de mois qu'au 1<sup>er</sup> trimestre 2023 : un niveau au plus bas depuis janvier 2021. La vente des logements anciens et les autorisations de logement neufs continuent leur baisse du fait du durcissement de l'accès au financement : remontée des taux, critères d'octroi plus sévères... sans oublier l'inflation.

Un point positif cependant : les tensions sur les prix des matériaux semblent moins fortes mais les coûts restent toujours plus élevés qu'avant le début de la guerre en Ukraine.

### **4/ Immatriculations en Europe : un premier trimestre prolifique**

Le 1<sup>er</sup> trimestre 2023 a été très prolifique pour les immatriculations de véhicules de 3,5t et plus en Europe. Il s'est immatriculé 102 025 véhicules, en hausse de 19,4% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 avec des augmentations allant de 9,5% en Italie à 25,2% pour les pays de l'Europe de l'Est.

Les immatriculations en Allemagne, qui présentent un retard de 18% depuis la crise versus 9% pour l'ensemble de l'Europe, ont connu une progression de 20,9% avec 80 409 immatriculations sur 12 mois. La Grande-Bretagne connaît presque le même retard avec 46 037 immatriculations sur 12 mois alors que l'Espagne ne s'est jamais remise de la crise de 2009 avec 24 433 unités. Seule l'Italie affiche un record d'immatriculations depuis 2019 avec 26 073 enregistrements en un an.

L'Europe de l'Est reste à nouveau la région la plus dynamique avec 80 999 immatriculations sur les 12 derniers mois avec une Pologne dans la même dynamique avec 36 329 unités, en progression de 14,1% sur un an.

En France, les immatriculations de VI de 5t et plus sur les 5 premiers mois de l'année se sont bien comportées avec 20 938 enregistrements (+8,1% par rapport au 5 premiers mois de 2022). Les tracteurs ont enregistré 11 973 véhicules (+6,2%) et les porteurs ont connu une hausse de 10,7% sur les 5 premiers mois de 2023. Cependant, en cumul annuel, la progression est beaucoup moins nette.

### **5/ Un marché du porteur VI qui impacte celui des carrossiers : toujours l'effet rattrapage**

Le marché fluctue beaucoup et chaque année est différente.

Les immatriculations de porteurs de +5t carrossés ont progressé de 7,8% à 8 941 unités par rapport au 5 premiers mois de 2022.

Le marché est dominé par les véhicules destinés au BTP avec un total bennes + BTP en recul de 1,7% à 3 214 immatriculations. Les fourgons ont progressé de 57,3% à 1 444 immatriculations, les plateaux VI sont plus stables avec 1 051 unités (-1,3%) Les frigos ont également progressé avec 960 unités enregistrées (+47,5%) ainsi que les rideaux coulissant avec 598 immatriculations (+10,9%) tandis que le marché des citernes souffre, en recul de 15,7% (198 véhicules enregistrés).

Le marché du VUL carrossé y compris les pick-up ont légèrement progressé avec 1,6% à 21 065 immatriculations tandis que les bennes, ancienne catégorie reine, ont reculé de 11,6 % en 2023 sur les cinq premiers mois avec 6 846 immatriculations.

#### **TCO : une vision des coûts orientée client**

Le TCO (Total Cost of Ownership) est le coût total de détention d'un objet par son utilisateur final. Dans le cadre du véhicule industriel, le TCO inclue à minima : le loyer financier (où le coût du véhicule), les coûts liés à la maintenance (entretien du châssis et des équipements, pneus...), les coûts de l'énergie, la fiscalité applicable et les aides et subventions des pouvoirs publics, ainsi que d'autres éléments indirects impactant (fiabilité et taux d'immobilisation...). Selon les angles de comparaison envisagés, d'autres postes de coûts peuvent également intégrer le TCO comme le salaire des chauffeurs, les frais d'assurance, le bonus écologique, les bornes de recharge...

Le TCO permet ainsi d'avoir une vision précise et devient un outil d'aide à la décision incontournable s'agissant des énergies alternatives. En effet le prix d'un véhicule à l'achat ou le coût des énergies ne suffisent pas dans le choix d'un véhicule. Si l'on compare uniquement par rapport au montant d'investissement, un véhicule électrique coûte deux à trois fois un équivalent diesel. Lorsque l'on utilise une approche TCO, le TCO des véhicules électriques peut se rapprocher significativement du TCO diesel (ex d'une nacelle 3,5 t)... Le prix d'acquisition n'est plus le seul poste à considérer pour comparer des marques, des énergies, des durées de détention, ou même des loueurs.

Le TCO est donc un outil de comparaison efficace permettant d'aider l'exploitant à faire un choix pertinent et plus objectif. L'approche TCO permet par ailleurs d'avoir une idée des postes de coûts les plus importants dans la détention d'un véhicule.

#### **6/ Transition énergétique : ce qu'il en coûte**

Une évaluation du coût de la transition écologique en France vient d'être faite par l'institut France Stratégie : elle nécessitera près de 70 milliards d'euros, soit 2 ou 2,5 points de PIB de dépenses annuelles supplémentaires. Comment y parvenir ? Une transition autofinancée s'avérant peu réaliste, la question de son accompagnement par la fiscalité, l'emprunt, ou les modes de financements alternatifs comme la Location Longue Durée - grâce à laquelle l'utilisateur ne supporte que l'usage - se pose plus que jamais... Sans oublier de veiller à ce que toutes les aides des pouvoirs publics soient bien applicables aux différents modes de financement de la transition énergétique.

La feuille de route de décarbonation de la filière véhicules lourds a par ailleurs permis de mettre en avant plusieurs points majeurs pour arriver à cette décarbonation :

- la pluralité des énergies dans les flottes
- un TCO électrique vs diesel quasiment égal à partir de 2025 pour les 16/19 tonnes
- l'hydrogène à partir de 2030
- le réseau d'avitaillement à déployer « à marche forcée »
- les aides gouvernementales comme leviers indispensables de l'équilibre économique
- l'alerte sur les capacités d'investissement des exploitants liées à la forte hausse du prix des matériels

#### **7/ Distribution VI : seulement 10% des investissements sont orientés vers l'extension du parc VI**

Les délais de livraison des VI neufs sont à 289 jours, ils ont baissé mais restent à des niveaux jamais atteints auparavant. Chez les carrossiers, ils n'ont pas atteint les niveaux des constructeurs (117 jours) et retrouvent des niveaux proches de décembre 2019.

Les prix des véhicules neufs continuent d'augmenter avec une hausse de 12% par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2022 et concerne aussi bien les tracteurs que les porteurs. Dans ce contexte, les remises sur l'achat des véhicules sont jugées faibles par la moitié des experts et les reprises trop chères pour 67% d'entre eux.

**Les commandes de tracteurs neufs** sont en recul de 5,5% et de 4,1% pour les **porteurs**, les carnets de commande des distributeurs VI au 1<sup>er</sup> semestre montrent que le marché n'est pas en phase avec les résultats d'immatriculation de début d'année. Ce décalage est dû aux délais de livraison encore très longs chez les constructeurs.

**Les commandes de VUL neufs** ont baissé pour la moitié des concessions interrogées, les carnets sont en recul d'environ 7% pour des prix qui ont augmenté de 10,7% et des délais de livraison élevés (188 jours).

**La part de la réparation et du SAV** dans le chiffre d'affaires des concessions se maintient (40,1%) et le nombre de contrats d'entretien et de maintenance s'est redressé passant de 35,9% en janvier à 41,2% maintenant.

#### **VO : un retour à la normale**

Les VI d'occasion ont reculé ce premier semestre : -8,1% pour les tracteurs et -4,6% pour les porteurs. Les prix des VO ont très peu évolué ce semestre, pour les tracteurs ils restent égaux, pour les porteurs ils progressent de 1,4%. Les stocks se reconstituent progressivement chez la plupart des acteurs du marché et les délais de revente sont très courts : 33 jours pour les tracteurs et 39 jours pour les porteurs.

### **B. Prévisions du second semestre 2023 de l'OVI: un ralentissement à prévoir**

Plus encore aujourd'hui, les prévisions restent difficiles. Si de multiples facteurs influent sur les livraisons, l'incertitude actuelle de chacun d'eux accroît les marges d'erreur.

Les immatriculations d'aujourd'hui sont les commandes passées mi 2022 alors que le contexte international était incertain.

Peu de commandes ont été annulées malgré un contexte de hausse rapide des prix. Si les délais de livraison restent encore longs (289 jours contre 359 il y a un an), les immatriculations de début 2023 ont été dynamiques et nous ont amenées à « décaler » nos prévisions. Notre fourchette basse est de 44 015 immatriculations, tandis que notre fourchette haute tourne autour de 47 000 unités, ce qui implique un léger ralentissement des mises à la route durant le 2<sup>nd</sup> semestre 2023.

PRÉVISIONS 2023 – MISE À JOUR JUIN 2023						
			FOURCHETTE BASSE		FOURCHETTE HAUTE	
	2022*	VAR/2021	VOLUME	Δ VS 2022	VOLUME	Δ VS 2022
<b>TRACTEURS</b>	25 419	11,80 %	26 000	2,30 %	28 000	10,20 %
<b>PORTEURS</b>	18 596	- 13,10 %	18 000	- 3,20 %	19 000	2,20 %
<b>TOTAL</b>	44 015	- 0,30 %	44 000	0,00 %	47 000	6,80 %

#### **À propos de BNP Paribas Rental Solutions**

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

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

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



**Contacts presse**

Marjorie VIGNAUX – 01 41 97 11 53 – [marjorie.vignaux@bnpparibas.com](mailto:marjorie.vignaux@bnpparibas.com)

Jérôme GOAER – 06 61 61 79 34 – [j.goer@verbatee.com](mailto:j.goer@verbatee.com)

Florence BASTIEN – 06 61 61 78 55 – [f.bastien@verbatee.com](mailto:f.bastien@verbatee.com)