



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

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

PERSPECTIVES 2021 EN HAUSSE

- DES PREVISIONS 2021 MEILLEURES QUE PREVUES
- UN TREND D'INVESTISSEMENT EN HAUT DE CYCLE
- DES POINTS DE BLOCAGE : LES CIRCUITS D'APPROVISIONNEMENT EN MATIERES PREMIERES ET COMPOSANTS
- TRANSITION ENERGETIQUE : LA ROUTE EST LONGUE...
- UN MARCHÉ SOUS CONTRAINTE D'UN MILLE-FEUILLE DE CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

Paris, le 29 juin 2021 - Publication aujourd'hui des prévisions du 2^{ème} semestre 2021 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).

« L'épidémie de Covid 19 va laisser des traces, tant du point de vue humain, social, sanitaire et économique, qui sont encore difficiles à mesurer. Pourtant, à ce stade, certains indicateurs économiques sont bons, voire très bons ; les liquidités abondent, les bourses progressent, les défaillances d'entreprises n'ont jamais été aussi basses et ceci grâce sans doute au « quoi qu'il en coûte » mis en place, en France, pendant cette crise sanitaire sans précédent. Si l'année devrait se terminer sur un trend supérieur à nos prévisions, et bien supérieur à 2020, il faudra, dans les mois à venir, s'adapter à des problèmes de surchauffe au niveau de plusieurs filières dont le BTP et la filière Véhicule Industriel qui subissent des pénuries de matières premières et de composants (les microprocesseurs !) entraînant aujourd'hui des délais d'approvisionnement et de fabrication plus longs, voire également des hausses de prix. Par ailleurs, la transition énergétique reste un sujet crucial générant de nombreuses communications et débats entraînant un mille-feuille de contraintes réglementaires » déclare Jean-Michel Mercier, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

A. Les faits marquants du 1^{er} semestre 2021

1/ Une trajectoire de sortie de crise en accordéon : quand et comment retrouver le niveau qui aurait été atteint sans la crise de la Covid-19 ?

La demande mondiale repart à la hausse avec la fin des restrictions, ce qui provoque un déséquilibre par rapport à l'offre disponible dans tous les secteurs clefs de l'économie. Les chefs d'entreprise révèlent des retards d'approvisionnement et donc des délais de livraison importants, mais aussi une hausse des coûts des matières premières et produits semi finis. Cette question est illustrée de façon emblématique par la pénurie mondiale de semi-conducteurs paralysant certaines usines, notamment dans l'industrie automobile. L'ensemble de ces facteurs laisse d'ailleurs craindre un impact sur l'inflation.

Une inconnue essentielle demeure quant à l'évolution sanitaire, l'espoir qui réside dans la vaccination étant contrebalancé par l'apparition de nouveaux variants entretenant le doute sur la sortie de cette crise mondiale.

2/ Le TRM, un secteur essentiel pendant la crise

L'enquête d'opinion de la FNTR indique que l'activité du transport routier de marchandises est toujours en-dessous de son niveau d'avant-crise : 41 % des chefs d'entreprise ont constaté une baisse de leur



activité au 1^{er} trimestre 2021 et seulement 19 % une hausse. Ils semblent cependant plus optimistes que lors du dernier observatoire et anticipent une hausse de leur activité.

Le point d'attention fort de la profession tient aux mesures fiscales contenues dans la loi Climat et résilience, dont on peut contester le contenu et le timing. Ces dernières vont entraîner des hausses importantes d'imposition en raison d'objectifs écologiques, certes louables, mais trop ambitieux dans le temps imparti, tout en ignorant les impacts induits en termes de compétitivité du pavillon français et en supposant que soient favorisés et réalisable le report modal et la conversion écologique des parcs de véhicules.

3/ Le secteur des TP retrouve un niveau comparable à 2019

L'activité du secteur des travaux publics affiche une nette progression en mars et retrouve un niveau comparable à celui de 2019. En revanche, l'inquiétude perdure sur les prises de commandes, confrontées au double choc d'un cycle électoral défavorable et de l'impact de la crise actuelle sur les finances des collectivités locales. La principale menace qui pèse actuellement sur la profession : la pénurie de matériaux qui impacte les coûts de production et entraîne des retards de livraison. De plus, les prix des matières premières flambent, les délais d'approvisionnement s'allongent et les stocks diminuent.

Le bâtiment, quant à lui, continue de résister avec des carnets de commandes très bien remplis qui permettent d'assurer neuf mois de travail grâce au poids de l'entretien/rénovation, en forte hausse, qui pèse près de 60 % de l'activité, même si l'activité du neuf est encore en souffrance.

Quant à l'activité des matériaux, elle connaît un fort rebond et tend vers les niveaux d'avant pandémie.

4 / Marché VI France

Le marché du VI évolue au rythme d'une demande soutenue, avec des fondamentaux bien orientés dans quasiment tous les segments d'activité, c'est bien plus au niveau de l'offre que se situe la problématique avec des pénuries diverses de l'amont à l'aval de la filière, ainsi que des goulots d'étranglement dans la filière globale, constructeurs puis carrossiers.

5/ Le redressement du marché européen des immatriculations des 3,5 tonnes se confirme...

... mais la reprise n'a pas bénéficié à tous les pays. Les gagnants sont l'Italie, +46 %, proche de son score de 2018 et surtout les pays de l'Europe de l'Est avec notamment le marché polonais et une progression de +88 %. La France obtient un résultat intermédiaire et atteint son score de 2016 avec une progression de +32 %.

En France, les immatriculations se maintiennent avec 3 800 immatriculations mensuelles sur les 5 premiers mois de l'année. Les tracteurs sont les moteurs de la reprise avec plus de 9 500 unités durant la même période, en lien avec des délais de fabrication plus courts et une reprise des flux de marchandises intra-européens.

Les immatriculations de VO sont reparties à la hausse et le marché VUL connaît une très bonne reprise, il pourrait atteindre un exercice record s'il maintient son rythme actuel. Ce marché se montre dynamique notamment du fait de la progression considérable du e-commerce pendant la crise.

6/ Le marché de la carrosserie sous l'influence des délais de livraison et des problématiques d'approvisionnement

Le marché du porteur VI avec 9 434 immatriculations sur 5 mois, connaît un niveau supérieur à la moyenne des dix dernières années. Le marché des VUL carrossés progresse de son côté de 62 % sur les 5 premiers mois de 2021 et s'approche du niveau historique de 2019.

Le marché de la semi-remorque reste dans sa moyenne historique avec une bonne progression pour les bennes et les fourgons.

L'ensemble des gammes lié aux activités de BTP au sens large (bâtiment, travaux publics, négoce matériaux, grands travaux...) tire de nouveau les différents segments VI et VUL.

Les carrossiers constructeurs sont en première ligne face à une gestion de leur chaîne d'approvisionnement en tension, dépendant tout à la fois de leur propre capacité de production, sous contrainte d'approvisionnement et des prix, mais aussi de celles des constructeurs de châssis.



Une Transition Énergétique à concrétiser en Europe

Le parc de véhicules utilitaires (VI – VUL) nouvelles énergies en Europe et en France reste modeste au regard des ambitions affichées

Le GNV est le 1^{er} carburant alternatif au diesel pour les poids lourds européens : le marché des énergies alternatives est composé, dans l'immédiat, à 99 % de véhicules GNV. Le marché allemand est le plus important dans ce domaine, suivi par la France et l'Italie. Pour les autocars et autobus, il représente 11,4 % des immatriculations.

Les Pays-Bas sont les leaders en ce qui concerne les bus électriques suivis par l'Allemagne et la Pologne. Pour l'Union Européenne, il s'agit de 300 bus immatriculés en 2020.

L'impulsion est visible dans le domaine du transport de personnes grâce à l'apport de fonds publics et dans le cadre en cours de concrétisation des zones à faibles émissions (ZFE).

En France, en 2020, les bus qui circulent avec des énergies alternatives constituaient 69 % des achats.

La RATP et Île-de-France Mobilités sont moteurs puisqu'ils ont lancé le Plan bus 2025 destiné à faire disparaître les bus gazole à cet horizon. Par ailleurs, depuis 2020, les collectivités locales dotées d'une flotte de bus de plus de 20 véhicules doivent acheter 50 % de véhicules à faible émission ; à partir de 2025 cela concernera 100 % du parc. La France aura besoin de 6 000 points de recharge pour les camions électriques d'ici 2030, alors que l'Europe ne compte quasiment pas de bornes dédiées aux poids lourds.

Les travaux et réalisations de la filière logistique, en matière d'organisation et de productivité des flux sont en mesure également d'apporter des progrès significatifs à la « décarbonation » des aires urbaines.

La question centrale à intégrer en matière de nouvelles énergies tiendra dans les années à venir à la capacité de créer et développer les réseaux de distribution nécessaires pour chacune des filières, ce que le développement en cours du GNV nous a prouvé, c'est le défi immédiat que doit relever la filière électrique en attendant l'hydrogène.

7/ Distribution VI : des indicateurs très favorables

Les carnets de commande retrouvent un niveau normal et ont même doublés en ce qui concerne les tracteurs. Par rapport à 2020, la hausse est impressionnante : +85 % pour les tracteurs et +50 % pour les porteurs.

Avec la reprise des commandes, les prix des véhicules industriels progressent entre 4 et 5 %, de l'ordre de 4,6 % pour les tracteurs et 4,5 % pour les porteurs. La reprise est là également pour les VUL avec une hausse des carnets de commande de l'ordre de 42 %.

Le principal problème concerne les délais de livraison des constructeurs qui sont en très forte augmentation : 201 jours contre 96 jours en décembre 2021. Côté carrossiers, ils s'établissent à 122 jours, contre 95 jours en décembre dernier.

Face à ce constat, le VO a largement pris le relai du VN pendant la crise. Les ventes de tracteurs VO par les distributeurs VI a augmenté de 23 % et leurs prix sont en hausse de +3,4 %, contre +5,5 % pour les porteurs. Le parc des tracteurs VO a rajeuni, 22 % ont moins de 3 ans et les délais de revente ont fondu passant à 32 jours en juin de cette année.

On note toutefois qu'à moyen terme la profession aura à répondre à de nombreuses problématiques telles que les relations avec les constructeurs et les conséquences de la transition énergétique en termes de business model.

B. Prévisions du 2^{ème} semestre 2021 de l'OVI : un potentiel à transformer

La situation économique actuelle est totalement inédite, atypique, car la crise sanitaire n'est pas devenue une crise économique au sens habituel du terme. C'est ainsi que cohabitent des indicateurs étonnement positifs : défaillances en net recul, trésoreries larges, marché de commandes en croissance dans nombre de secteurs. Ce contexte se traduit par des situations de surchauffe typique de phase de croissance économique forte : des tensions en termes de prix et de délais sur l'ensemble des filières, en



amont sur les matières premières et en aval sur les produits finis. Durant la crise, le BTP a confirmé son poids dans notre économie avec une forte capacité de réaction. Quant au secteur du transport, le retour au niveau d'activité de fin 2019 s'amorce avec des écarts suivants les activités et les marchés, tandis que la pression et les inquiétudes à moyen terme se focalisent notamment sur les mesures fiscales de la loi Climat et résilience, en discussion. 2021 sera donc un véritable exercice de reprise au regard d'un exercice 2020 marqué par la première phase de la crise sanitaire. Le potentiel de croissance est fort, la demande soutenue, le résultat final pour 2021 sera totalement dépendant des délais de livraisons, d'où l'expression d'une prévision dans une fourchette assez large, dont le point haut nous situerait dans les niveaux atteints durant la précédente décennie.

Le marché tracteur est susceptible dans ce contexte de reprendre son leadership, dans le marché global, après sa spectaculaire chute de 2020, eu égard aux problématiques globales d'approvisionnement qui touchent le marché porteur, et son cycle long.

	2021(estimée janvier)	Var / 2020	2021 prévisions Fourchette basse	Var / 2020	2021 prévisions Fourchette haute	Var /2020
TRACTEURS	21 300	+ 2,1 %	23 400	+ 12,2 %	25 500	+ 22,2 %
PORTEURS	20 700	- 0,1 %	21 600	+ 3,6 %	22 500	+ 8,0%
TOTAL	42 000	+ 0,1 %	45 000	+ 7,8 %	48 000	+ 15 %

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, quelle que soit la marque des véhicules et matériels loués (véhicules industriels, véhicules utilitaires et engins de TP). Spécialiste sur le marché du Véhicule Industriel, BNP Paribas Rental Solutions accompagne et conseille ses clients dans la définition de solutions et services sur-mesure pour l'externalisation et la gestion de leur parc (Location Longue Durée avec services, Fleet Management, véhicule relais, télématique...). BNP Paribas Rental Solutions gère en France un parc de plus de 9 000 véhicules.

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

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

Contacts presse

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

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

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