

L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS 2023
ÉDITION JANVIER



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Equipment finance for a changing world*

* Le financement d'équipements d'un monde qui change



Arnaud Villéger
Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel

MOBILIS IN MOBILE

Je suis très heureux d'ouvrir cette première publication de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

Dans un premier temps, parce que notre industrie change et va encore changer : clarification des contours de l'Euro VII, homogénéisation possible des ZFE sur le plan national, montée en puissance de nouveaux acteurs (constructeurs, cabinets de conseil en Transition énergétique, rétrofiteurs...), économie frappée par la croissance des taux d'intérêts et la hausse des prix, allongements des durées de livraisons, quotas... Autant de situations nouvelles ou récemment installées, avec lesquelles l'écosystème tout entier va devoir composer.

Ensuite, la transition énergétique concentre l'attention des constructeurs, qui voient se rapprocher l'échéance 2025 et la baisse obligatoire de 15 % de leurs émissions de CO₂ vs 2019, des pouvoirs publics qui multiplient les plans de soutiens aux différentes énergies et des utilisateurs, qui doivent décider d'une stratégie pour leur flotte en faisant les bons arbitrages (énergie / coûts / disponibilité).

Enfin, la transition est un passage entre deux états. Après 25 années à la tête de l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise, Jean-Michel MERCIER a décidé, selon la formule consacrée, de faire valoir ses droits à la retraite. 25 années à scruter le marché en spectateur avisé, à alimenter la presse en commentateur affûté, à distiller ses conseils éclairés.

L'Observatoire du Véhicule Industriel est aujourd'hui un outil reconnu pour sa fiabilité et son indépendance, et je prends la pleine mesure de la responsabilité qui m'est confiée : conserver les fondamentaux sur lesquels est bâtie sa réputation et ouvrir l'OVI à d'autres formes d'interventions, à d'autres thèmes.

L'année 2023 sera passionnante pour notre écosystème et pour l'Observatoire du Véhicule Industriel.

Bonne lecture !
Arnaud Villéger

SOMMAIRE

| | |
|---|-----|
| 01 _ PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE | P4 |
| 02 _ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS | P6 |
| 03 _ PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS | P12 |
| 04 _ TRANSITION ÉNERGÉTIQUE | P17 |
| 05 _ DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS | P23 |
| 06 _ PRÉVISIONS 2023 | P28 |

01 PANORAMA DE LA CONJONCTURE PAR GÉOGRAPHIE

2023 : UNE ANNÉE DE TRANSITION, MAIS VERS QUOI ?

- Baisses des taux
- Reprise

2024

- Pic des taux
- Désinflation
- Récession

2023

- Guerre
- Inflation
- Hausses de taux

2022

Source : BNP PARIBAS

Si 2022 a été une année de transformations, marquée par un bouleversement des paradigmes géopolitiques et économiques, 2023 devrait voir une réorientation de certains paramètres économiques clés.

L'inflation globale devrait diminuer sensiblement, en partie du fait d'effets de base favorables et d'un relâchement des pressions exercées sur l'offre. Les taux des banques centrales devraient atteindre leur pic cyclique.

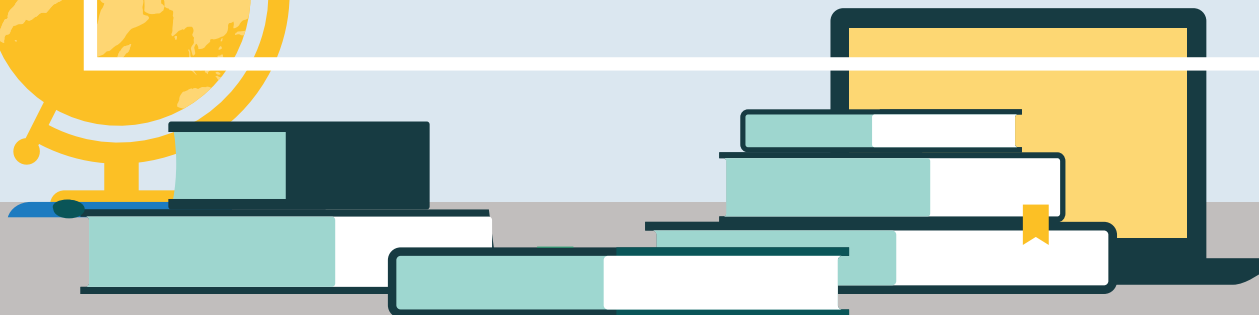
Ainsi, 2023 devrait être une année de transition ouvrant la voie à une normalisation progressive en 2024.

Le scénario de base est une récession courte et peu profonde, en raison de plusieurs facteurs de résilience, mais la contraction pourrait être plus importante qu'anticipé. Parmi les causes possibles, citons une nouvelle augmentation, significative et durable, du prix du gaz, ou une baisse plus lente que prévu de l'inflation, qui pourraient alimenter les craintes d'une hausse des taux d'intérêt et affecter ainsi la demande.

Une autre question porte sur ce à quoi ressemblera la normalisation en 2024. La question est de taille, car les attentes quant à la nature de la reprise influenceront les décisions des entreprises et des ménages cette année.

Les baisses de taux devraient intervenir plus tard et être plus progressives que la normale en raison de la baisse lente de l'inflation sous-jacente. Cela limitera la relance de la demande finale. L'autre facteur en jeu est la rétention de main-d'œuvre : les entreprises qui ont peiné à pourvoir des postes vacants seront probablement réticentes à licencier au cours d'une récession. Toutefois, pendant la reprise, l'emploi devrait augmenter plus lentement.

Article intégral : [2023 : une année de transition mais vers quoi ? -William De Vijlder \(bnpparibas.com\)](https://www.bnpparibas.com/fr/fr/actualites/2023/01/2023-une-année-de-transition-mais-vers-quoi-William-De-Vijlder)



PANORAMA ÉCONOMIE MONDIALE

MONDE

L'inflation domine l'actualité économique depuis des mois, mais avec des resserrements monétaires agressifs, cela ne devrait pas durer.

Dans le même temps, les craintes de récession s'intensifient. Les banquiers centraux reconnaissent que leur action pourrait provoquer une récession technique, une grande majorité des dirigeants américains s'y attendent et le consensus montre un risque accru de récession aux États-Unis, et encore davantage dans la zone euro. La narration d'une récession devrait mener à de l'attentisme, avec un report des décisions de dépenses et d'embauches. Cela devrait aussi créer des interactions négatives, qui se renforceront mutuellement, entre les données concrètes et le sentiment des agents économiques. Pour mettre fin à cette situation, la conviction que les banques centrales auront fait le nécessaire, et pourront se permettre de ne plus remonter les taux, sera essentielle. Son effet sur la confiance dépendra toutefois de la manière dont l'économie et le marché du travail auront réagi aux hausses des taux.

L'EUROPE

La conjonction actuelle inédite des chocs -inflationnistes, sanitaires, géopolitiques, énergétiques, climatiques, monétaires -devrait avoir raison de la résistance de la zone euro et la plonger en récession à l'horizon des prochains trimestres. La détérioration des enquêtes de confiance cet été en donne des signes avant-coureurs. La récession devrait toutefois rester limitée grâce notamment au soutien budgétaire. Elle serait suivie d'une reprise modérée à la faveur de l'atténuation des chocs.

Face à la poursuite de l'envolée de l'inflation, la BCE est passée à la vitesse supérieure. Elle augmenterait encore ses taux d'ici la fin de l'année, portant le taux de dépôt à 2 %, et se donnerait ensuite le temps d'évaluer l'ampleur de la modération de la croissance et de l'inflation. Pour l'heure, les perspectives d'emploi, d'après les enquêtes, commencent seulement à être un peu moins positives. Le maintien des créations sur un bon rythme au premier semestre, la baisse continue depuis un an et demi du taux de chômage et les difficultés de recrutement toujours fortes permettent de tempérer quelque peu les inquiétudes. La récession vers laquelle la zone euro semble se diriger pourrait rester « technique », c'est-à-dire limitée à deux trimestres de baisse modérée du PIB.

CROISSANCE PIB MONDIALE : PRÉVISIONS

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

*Chiffres FMI - Perspectives de l'économie mondiale octobre 2022 - Pour les autres chiffres, BNP Paribas



FRANCE

La croissance française a surpris à la hausse au 2e trimestre (+0,5 %).

La levée des restrictions sanitaires liées au Covid-19 à partir du mois de mars a fortement contribué à cette hausse de la croissance. Le secteur de l'hébergement-restauration et les dépenses des non-résidents en France (tourisme, principalement, et voyages d'affaires) expliquent à eux seuls la croissance de la consommation des ménages et des exportations, montrant une dynamique par ailleurs assez faible des autres moteurs de la croissance.

Les chiffres de l'emploi confirment ce sentiment en clair-obscur, avec 187 000 créations nettes au 1er semestre, mais, dans le même temps, une contraction de 36 000 postes dans l'intérimaire.

Le reste de l'économie a quasi-stagné selon nos estimations en raison de l'accélération de l'inflation. Avec un 1er trimestre négatif (-0,2 %), cela indique qu'une récession a été évitée de peu. À l'avenir néanmoins, la détérioration des enquêtes de conjoncture, l'impact du prix de l'énergie sur les entreprises, la sécheresse et la baisse de la production d'électricité renforcent le risque récessif.

02 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS

→ Focus Transport Routier de Marchandises et Bâtiment et travaux publics

UN BOULEVERSEMENT DE LA DONNE SOUS L'IMPACT GÉNÉRALISÉ DES HAUSSES DE COÛTS

Au vu des hausses de coûts totalement inédites à un tel niveau, et au regard des nombreux enjeux qui attendent la profession, on peut raisonnablement penser que les années à venir verront une évolution forte de ce marché. En effet, comment imaginer un marché évoluant sur le mode relationnel historique entre chargeurs et transporteurs, au moment où il faut assumer l'inflation généralisée des énergies et de l'ensemble des coûts, la transition énergétique, sans compter bien sûr la pénurie de chauffeurs, dont le caractère structurel est maintenant connu ?

**Enquête CNR Longue Distance :
les conditions d'exploitation des véhicules
se rapprochent des standards d'avant crise**

En complément de l'enquête de conjoncture, le CNR s'est intéressé dans son enquête annuelle à l'activité longue distance du transport routier de marchandises, et à la situation des entreprises après le confinement général de 2020. Il en ressort entre autres que les conditions d'exploitation des véhicules se rapprochent des standards d'avant crise. Le kilométrage annuel moyen parcouru par un véhicule, marqueur d'activité souvent utilisé, baisse légèrement de 1,1 % sur deux ans. (112 300 km en 2021 contre 113 510 km en 2019).

Sur le long terme, l'indice de production d'un véhicule varie peu, mais il demeure toutefois inférieur de

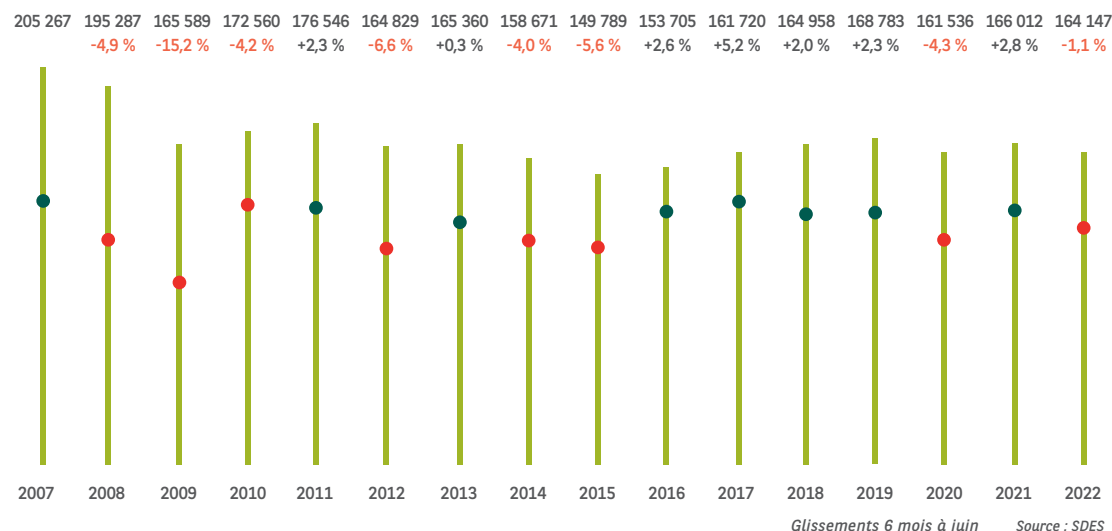
8 % à son niveau de 2007, dernier point étalon avant le déclenchement de la crise économique de 2008/2009. La diminution de la distance d'une relation de -20 % en dix ans traduit le recentrage des activités des entreprises sur le national ou le grand régional, permettant de compenser la perte d'activité à l'international.

La segmentation des résultats par taille d'entreprise met en lumière des disparités importantes, particulièrement entre les plus petites entreprises de l'échantillon enquêté (moins de 20 salariés) et les plus grandes (50 salariés et plus). Les petites entreprises sont celles qui ont été le plus fragilisées par la crise du covid. Entre les deux dernières enquêtes de 2019 et 2021, les entreprises de 0 à 19 salariés enregistrent le plus fort recul de l'indicateur de production d'un véhicule et l'écart se creuse avec les entreprises de 50 salariés et plus.



TRM / CONJONCTURE

HISTORIQUE VOLUMES TRANSPORTÉS EN MD TKM



Synthèse étude CNR novembre 2022

Les points clés en 2021 : le secteur du TRM, comme l'ensemble de l'économie, a connu un rebond en 2021, avec une croissance de 10 % du chiffre d'affaires, après une année 2020 perturbée par la pandémie du Covid-19. Cependant, il n'a pas totalement récupéré le manque à gagner issu de cette crise en termes de revenus (dernière édition du panorama économique et financier du TRM, source FNTR 09 2022).

En matière de rentabilité, le secteur enregistre également une amélioration. Le taux de marge brute d'exploitation retrouve son niveau d'avant crise, pour s'établir à 6,4 % en 2021. L'an dernier, les entreprises ont donc réussi à répercuter la hausse des prix du gazole, qui s'élevait à environ 15 %.

Bilan 2022

Après un niveau d'activité correct au 2^{ème} trimestre, les entreprises du secteur du transport routier de marchandises anticipent une baisse de leurs marchés, en relation avec la dégradation générale de la situation économique durant le 2^{ème} semestre 2022.

Mais le phénomène majeur est l'inflation de l'ensemble des coûts, car à partir du 1^{er} trimestre 2022, la hausse des prix des carburants a été brutale. Pour le gazole professionnel, sur le seul mois de mars 2022, la hausse de 25 % sur un mois constitue un pic historique. À fin octobre, elle est de +54 % sur 12 mois.

L'année 2022 aura donc été marquée par une inflation d'une ampleur inédite des coûts, touchant tous les postes de dépenses : prix du carburant, mais

aussi ceux des matériels, des pièces détachées, de l'AdBlue, des pneumatiques ou d'autres consommables.

Les coûts de personnel de conduite, principale composante de coût des poids lourds, augmentent avec d'une part les revalorisations successives des minima conventionnels (salaire et indemnités de déplacement), et d'autre part avec la tension sur le marché du travail. La récente NAO des organisations de transport a validé une nouvelle hausse significative.

Finalement, en 2022, la hausse du prix de revient complet des poids lourds exploités en transport routier de marchandises (TRM) atteint en moyenne annuelle +18 % pour un véhicule roulant au gazole et +43 % pour un véhicule roulant au gaz naturel (GNC ou GNL).

On note aussi la confirmation structurelle des difficultés de recrutement qui s'accroissent, tandis qu'actuellement le nombre d'entreprises en difficulté augmente rapidement dans le transport routier, surtout les TPE et PME, et particulièrement celles en sous-traitance.

Les perspectives pour 2023

Pour 2023, la prévision hors carburant s'établit autour de +9 %, car la conjoncture économique, qui reste très incertaine, complexifie l'exercice de prévisions. Selon de nombreux experts, le contexte inflationniste de 2022 devrait se poursuivre l'an prochain, sachant que pour de nombreux facteurs, le CNR retient des hypothèses minimales ou conservatoires.

Pour les entreprises de transport, la capacité à répercuter la hausse des coûts sera encore l'enjeu crucial de l'année prochaine.

+8,5 %
hausse estimée du coût
du TRM longue distance
carburant gazole en 2023

ÉVOLUTION DU COÛT DU TRM LONGUE DISTANCE

| | EN MOYENNE ANNUELLE | | |
|----------------------------|---------------------|--------------|--------------|
| | 2021 2020 | 2022 2021 | 2023 2022 |
| Longue distance EA -Gazole | +0,9 % | +5,6 % | +8,5 % |
| Longue distance EA -GNL | +0,9 % | +5,5 % | +8,6 % |
| Régional EA -Gazole | +0,9 % | +5,9 % | +8,8 % |
| Régional EA -GNC | +0,8 % | +5,9 % | +9,1 % |
| Régional Porteurs -Gazole | +0,9 % | +6,1 % | +8,9 % |

Source : CNR

CONJONCTURE FNTR TROISIÈME TRIMESTRE

Au troisième trimestre 2022, les chefs d'entreprise continuent d'exprimer leur pessimisme en ce qui concerne l'activité économique de leurs entreprises et prévoient également une poursuite de la régression de l'activité au 4^{ème} trimestre 2022.

Pour ce qui est de l'emploi, l'indicateur qui mesure l'évolution des effectifs des trois derniers mois se dégrade ainsi que celui qui mesure la tendance pour le 4^{ème} trimestre 2022. Les effectifs s'inscrivent au-dessous de leurs moyennes de long-terme. Les difficultés de recrutement restent très élevées, mais demeurent stables depuis janvier.

Le baromètre de la FNTR sur la situation des entreprises se dégrade avec presque la moitié des chefs d'entreprise qui ne sont pas satisfaits de la situation actuelle.

Il convient de noter que cette enquête a été réalisée début octobre 2022 et qu'elle ne prend pas en compte les graves perturbations de l'approvisionnement en carburants des entreprises du transport routier.

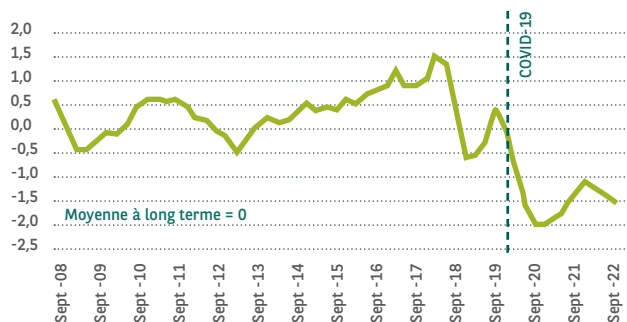
L'investissement est de nouveau dégradé dans le transport routier de marchandises, mais l'incertitude économique diminue légèrement.

Le solde d'opinion sur le niveau d'investissement, qui avait progressé légèrement depuis la crise en 2020, baisse pour la troisième fois consécutive, et se situe, de nouveau, très en-dessous de la moyenne de longue période. Un niveau qui illustre parfaitement l'état de santé des entreprises et qui pourrait également avoir un impact en matière de transition énergétique.

Selon les transporteurs interrogés en octobre 2022, l'indicateur qui mesure l'investissement en véhicules neufs se dégrade de nouveau et régresse 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 conjoncture.

ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT Soldes d'opinion en points d'écart-type corrigés des variations saisonnières



Source : FNTR

-2 %
évolution du pavillon
allemand
entre 2017 et 2021

PANORAMA TRM EUROPÉEN

| Pavillon | 2017 | 2021 | Évolution | Poids dans TRM Europe estimé |
|-----------|---------|---------|-----------|------------------------------|
| Pologne | 335 220 | 379 820 | +13 % | 20 % |
| Allemagne | 313 149 | 307 272 | -2 % | 16 % |
| Espagne | 231 109 | 270 176 | +17 % | 14 % |
| France | 167 691 | 174 853 | +4 % | 9 % |
| Italie | 106 711 | 128 547 | +21 % | 8 % |

Source : FNTR

Le TRM européen

Après avoir connu un repli de 1 % en 2020 en raison de la pandémie de Covid-19, l'activité du transport routier de marchandises au sein de l'Union européenne (UE 27) a rebondi de 6,5 % en 2021, pour atteindre 1 921 milliards de tonnes-kilomètres (Md tkm).

Trois des cinq pavillons du Top 5 ont connu une croissance à deux chiffres : la Pologne (+13,3 %), l'Espagne (+16,9 %) et l'Italie (+21,1 %).

La Pologne, qui pèse maintenant 20 % du trafic européen tout compris (trafic national et international), confirme son leadership grâce à son premier rang en termes de transport intra européen et creuse l'écart depuis trois ans.

C'est le seul pays du Top 5 à avoir connu une progression en 2020, malgré la pandémie de covid (+1,7 %), suivie d'une hausse soutenue en 2021. L'Espagne (14 % du transport européen) connaît un fort rebond en 2021

(+11,5 %), tout comme l'Italie (+8,8 %). Il est vrai que ces deux pays avaient été particulièrement impactés par l'épidémie de Covid-19 en 2020.

Le TRM français (9 % du trafic européen) affiche une progression d'activité de 4,3 % en 2021 par rapport à 2017, avec un retour à son niveau pré-pandémique, grâce à une croissance de 3,1 % en 2021 qui compense le déclin de 2,5 % enregistré l'année précédente.

L'Allemagne (qui représente 16 % du trafic européen) est en territoire négatif sur cinq ans (-1,9 %) et avec le plus faible taux de progression du Top 5 en 2021 (+0,9 %). Contrairement aux quatre autres pays du Top 5, le pavillon allemand reste en-deçà de son niveau d'avant-crise.

Dans la suite du classement, les performances des pavillons tchèques (n° 7 en Europe) et lituaniens (n° 9 en Europe) attirent particulièrement l'attention, devenant notamment les premiers concurrents du pavillon polonais.

TRAVAUX PUBLICS

Dans le bâtiment comme dans les TP, les contraintes d'offre, l'inflation des coûts, des prix et des devis, pèsent sur le volume des chantiers en cours ou à réaliser, d'autant que le stock de commandes peine dorénavant à se renouveler dans le bâtiment comme pour les TP.

Synthèse d'activité du BTP :

Alors que la profession (source FNTF) espérait une reprise d'activité à partir du second semestre 2022, le renforcement des tensions inflationnistes et l'absence de marchés conclus mettent à mal ses prévisions. Avec un recul d'activité de près de 10 % sur l'ensemble du 1^{er} semestre 2022, la tendance récessive se confirme et la visibilité des professionnels du secteur se réduit fortement.

Les travaux réalisés poursuivent leurs baisses, en considérant une inflation des coûts de production de l'ordre de +10 % sur le 1^{er} semestre comparé à l'année dernière. Le second trimestre s'achève ainsi sur une chute d'activité de -15,5 % (en euros constants).

Après un été maussade, un sursaut d'activité est constaté en septembre, mais ce modeste rebond ne permet pas d'inscrire le 3^{ème} trimestre 2022 dans une dynamique de croissance et de lutter contre l'érosion progressive des volumes de production. Parallèlement, le secteur bénéficie ce trimestre d'un léger redressement des prises de commandes qui reste à confirmer pour éclaircir véritablement les perspectives d'activité.

Au global et pour 2022, la croissance du chiffre d'affaires sera portée avant tout par un effet prix, car après le rebond de 2021, la dynamique de croissance va s'infléchir mais devrait rester dynamique (de l'ordre de +5 %).

La filière fait en effet face à des hausses de coûts majeures qui risquent de la fragiliser et, de fait, la hausse du chiffre d'affaires sera surtout portée par un effet prix.

Par ailleurs, la baisse des marchés conclus s'accroît en juin, marquant un point bas depuis le début de l'année, situation qui accroît l'inquiétude des chefs d'entreprise du secteur (cf. l'enquête d'opinion INSEE-FNTF du second trimestre avec la dégradation du climat des affaires, tant sur l'activité que les commandes, qu'il s'agisse de la clientèle privée ou de la clientèle publique).

Seul l'emploi continue à résister, mais les difficultés liées à une insuffisance de personnel augmentent (50 % des entreprises le signalent en octobre, une proportion au plus haut depuis 2007).






En perspective, le plan de relance apportera certainement encore un soutien massif à la rénovation et aux grands projets d'infrastructures, qui devraient enfin se concrétiser en marchés conclus pour les travaux publics. Toutefois, un point clé suscite une inquiétude grandissante parmi les entreprises de Travaux Publics : le contenu du projet de loi des finances pour 2023.

En l'absence d'un accompagnement financier de l'État pour permettre aux collectivités locales d'affronter l'inflation de leurs coûts de fonctionnement, le secteur des TP craint une chute de l'investissement local en 2023, qui se traduirait immédiatement par une baisse d'activité équivalente, d'autant que le chiffre d'affaires du secteur dépend pour près de la moitié de la commande publique locale, en particulier du bloc communal et intercommunal.

La décision du gouvernement de ne pas indexer la Dotation Globale de Fonctionnement (DGF) sur l'inflation revient à baisser les ressources des collectivités locales pour l'année 2023. Or, la précédente baisse de ressources imposée par l'État, entre 2013 et 2016, avait fait chuter l'investissement local de 18 % et l'activité des TP de 20 %.

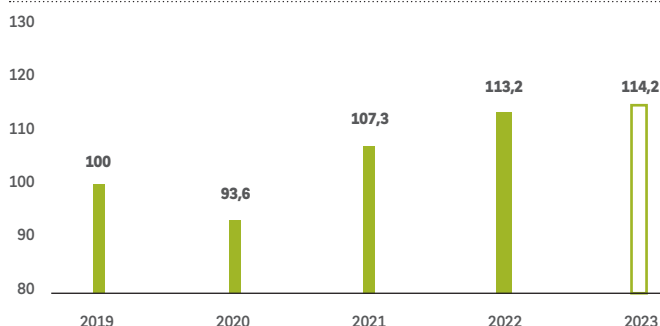
Si un tel effet était confirmé, ce serait d'autant plus dommageable pour la profession que l'année 2023 correspond au mi-mandat municipal, traditionnellement favorable aux projets.

L'inquiétude sur un risque de chute de l'investissement local est également nourrie par les débats sur la mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette (ZAN). La profession des TP craint que cette démarche ne devienne synonyme d'arrêt de l'investissement local dans certains territoires ruraux et péri-urbains.

| | | | |
|---|----------------------------|---|---------------|
|  | TRAVAUX RÉALISÉS | ▼ | -8,6 % |
| De janvier à fin septembre (évolution 1 an) Données facturations cvs-cjo en volume | | | |
|  | MARCHÉS CONCLUS | ▼ | -4,5 % |
| De janvier à fin septembre (évolution 1 an) Données cvs-cjo en volume | | | |
|  | HEURES TRAVAILLÉES | ▼ | -1,8 % |
| De janvier à fin septembre (évolution 1 an) Données cvs-cjo ouvriers permanents | | | |
|  | HEURES INTÉRIMAIRES | ▲ | +3,2 % |
| De janvier à fin septembre (évolution 1 an) Données cvs-cjo | | | |
|  | EFFECTIFS OUVRIERS | = | -0,7 % |
| De janvier à fin septembre (évolution 1 an) Données cvs-cjo | | | |

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA CONSTRUCTION

Unité : indice de valeur base 100 en 2019



Source : insee xerfi

TRAVAUX PUBLICS - CONJONCTURE

BÂTIMENT : L'INFLATION AU CŒUR DU SUJET

8
nombre de mois
en carnet
de commandes
pour le bâtiment

Brusque remontée des taux d'intérêt, évolution trop lente du taux d'usure, plus grande sélectivité des banques, incertitudes économiques, flambée des coûts de la construction, pouvoir d'achat malmené : l'environnement n'est plus aussi favorable à la construction neuve. Cela commence à se matérialiser dans les chiffres, notamment ceux de la promotion immobilière de logements.

Ainsi, malgré des carnets de commandes à un niveau particulièrement haut (+de 8 mois) et des prévisions de croissance à +2,5 % sur 2022, les professionnels s'inquiètent du fait de facteurs persistants, car le recul des ventes dans le neuf se poursuit au troisième trimestre, et reste inférieur au niveau d'avant la pandémie, selon les chiffres du gouvernement publiés récemment.

Au troisième trimestre 2022, 20 400 logements neufs ont été réservés par des particuliers (étape préalable au contrat de vente, soit 16,8 % de moins qu'au troisième trimestre 2021, année de "rattrapage" après les confinements de 2020).

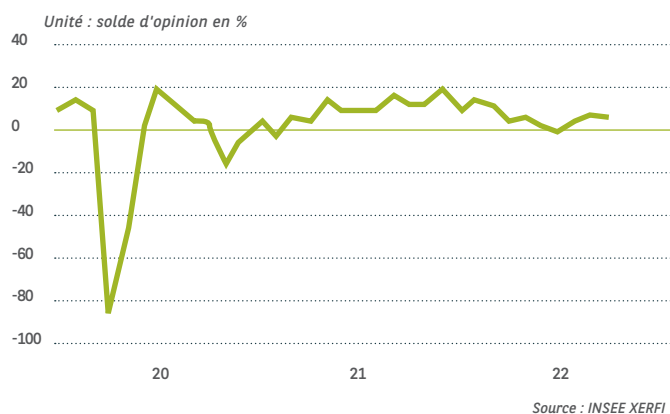
Les réserves d'activité restent toutefois importantes, notamment sur le marché du logement neuf. L'anticipation de la RE2020 ayant poussé les promoteurs et acquéreurs à accélérer les démarches pour obtenir un permis de construire en fin d'année dernière, ce qui se traduira sur les mises en chantier de 2022.

La rénovation reste la locomotive de l'artisanat du bâtiment, et sur ce segment d'activité, le troisième trimestre voit une progression de 2 % (dont 4 % sur le sous-segment de la rénovation énergétique).

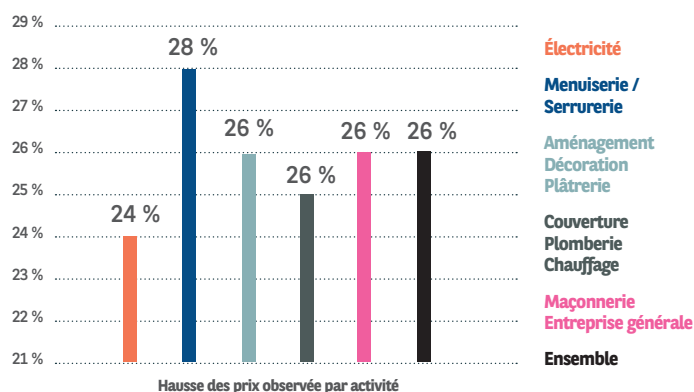
Mais cette situation est en train de se retourner. Les particuliers commencent en effet à arbitrer en défaveur des travaux sous l'effet de devis qui s'envolent, avec des prix en hausse de 8 % sur l'année. Par ailleurs, le coût du crédit augmente et les ventes de logements anciens, traditionnel moteur du marché de la rénovation, pourraient nettement diminuer en 2023. Certes, les subventions MaPrimeRénov' soutiennent le bouclage financier des travaux énergétiques, mais le volume des attributions ne décolle pas. Et face aux passoires thermiques bientôt interdites à la location, de nombreux propriétaires bailleurs préfèrent renoncer aux travaux en raison de leurs coûts. Sans s'effondrer, le marché de l'entretien rénovation devrait perdre de la vigueur en 2023 et ne permettrait pas de rattraper les difficultés du neuf (cf. également le non résidentiel, les hausses de coûts impactant aussi les projets d'entrepôts, l'un des segments les mieux orienté).

Au cumul, en 2023, le chiffre d'affaires progressera sans doute d'un peu moins de 1 % en valeur, mais devrait reculer en volume... Toutefois, le niveau historiquement élevé des carnets de commandes des professionnels du bâtiment garantit d'ores et déjà un socle solide d'activité, écartant l'hypothèse d'un recul important du secteur.

LES PERSPECTIVES D'ACTIVITÉ DANS LE BÂTIMENT



HAUSSE DES PRIX DANS LE BÂTIMENT PAR SECTEUR À FIN 09 2022



MARCHÉ BTP EN POINTS CLÉS

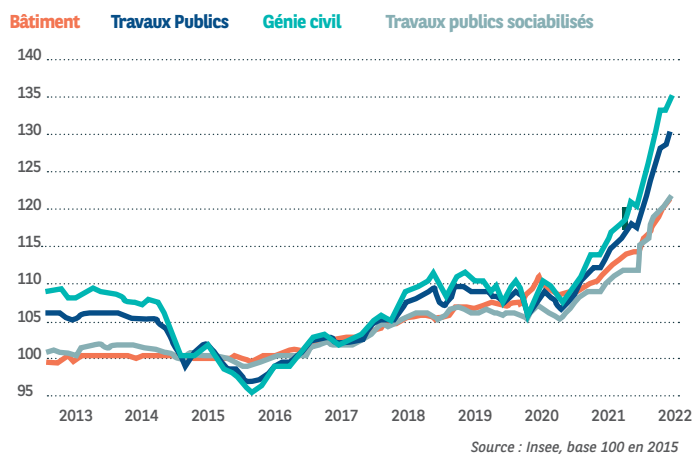
LES TENSIONS SUR LES COÛTS DE PRODUCTION

Depuis le début de l'année 2021, la hausse des prix des matières premières perturbe fortement le secteur des Travaux Publics et sa dynamique de relance. Ce choc inflationniste est renforcé par le déclenchement du conflit russo-ukrainien et ses conséquences sur les chaînes d'approvisionnement en énergie et en matériaux. Cette hausse soutenue des coûts de production qui affecte l'offre (les entreprises de TP) mais aussi la demande (les maîtres d'ouvrage), risque de rapidement peser sur le volume d'activité du secteur.

La hausse des coûts de production dans les Travaux Publics s'est ainsi accélérée au 2^{ème} trimestre 2022 de +5,5 % par rapport au trimestre précédent. C'est la conséquence de cette forte inflation énergétique qui pèse directement sur les entreprises (carburants, gaz, électricité) ou indirectement via leurs approvisionnements en matériaux qui sont eux aussi impactés.

Sur un an, l'augmentation des coûts des TP s'élève à +14,7 %

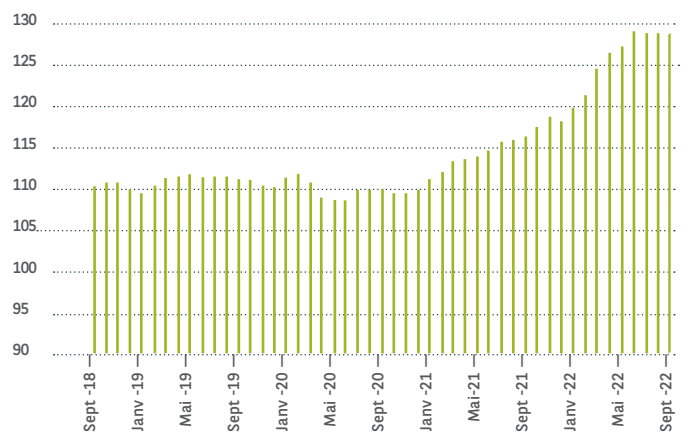
ÉVOLUTION DE L'INDICE DES COÛTS DANS LA CONSTRUCTION



ÉVOLUTION INDICE DES PRIX TP

Index TP 01 - Base 100 en 2010

Depuis 4 ans



DES THÉMATIQUES DE FONDS

Les procédures judiciaires

Un point de conjoncture du cabinet ALTARES sur l'évolution des procédures judiciaires indique pour le secteur du BTP quelques points clés à suivre en 2023 :

- L'augmentation des défaillances est moins rapide que la moyenne nationale (2072 ; +55 %), grâce au gros œuvre (566 ; +27 %). À l'inverse, le second œuvre dérape fortement (1060 ; +81%).
- Les travaux publics limitent la dégradation (113 ; +49 %) mais on dépasse les seuils relevés au 3^e trimestre 2019.

Le manque structurel de fonds propres chez les TPE-PME, le niveau d'inflation et la baisse des mesures de soutiens devraient faire sentir leurs effets en 2023.

Conjoncture et délais de paiements

Dans sa dernière étude réalisée conjointement avec l'institut IFOP, le Cabinet Arc, spécialisé dans la gestion du poste client et le recouvrement de créances, relève que 75 % des entreprises considèrent plus que jamais les délais de paiement comme la variable d'ajustement de leur trésorerie.

25 % des entreprises estiment que les retards de paiement se sont encore aggravés. Les TPE-PME du BTP sont particulièrement fragilisées face à ce phénomène.

Un tiers des entreprises interrogées ne pensent pas non plus pouvoir faire face au remboursement cumulé de leurs créances, investissements et factures. Enfin, plus d'un quart d'entre elles estiment que les délais de paiement de leurs clients se sont encore détériorés durant les six derniers mois.

La question des ZFE

Les organisations professionnelles du BTP, en première ligne sur la mise en œuvre des ZFE, réclament un accompagnement à la mise en œuvre des zones à faibles émissions. Le coût d'acquisition élevé des véhicules utilitaires légers propres est mentionné dans un rapport parlementaire comme une des difficultés rencontrées par les professionnels utilisant ces véhicules. Ce rapport évoque également l'offre industrielle de véhicules classés 0 ou 1 encore très réduite et les incertitudes sur la disponibilité et l'avitaillement en énergies alternatives comme autres difficultés.

La Capeb souhaiterait notamment voir la mise en place d'un guichet unique d'information dédié aux professionnels afin qu'ils puissent avoir accès aux caractéristiques des ZFE-m, mais également pour s'assurer avant toute mise en place de ZFE-m qu'une offre complète de véhicules utilitaires légers électriques soit réellement disponible pour les entreprises et qu'un nombre suffisant de places de stationnement adaptées à ces véhicules soit présent.

03 PANORAMA DES VÉHICULES INDUSTRIELS

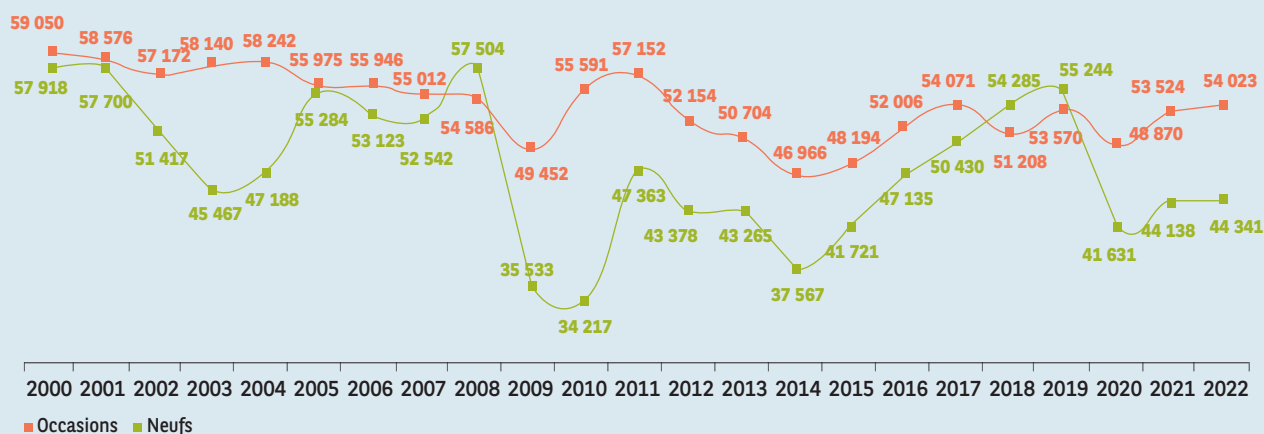
→ Immatriculation et conjoncture de la carrosserie

UN EXERCICE DANS LA CONTINUITÉ DE 2021

2022 aurait pu être un exercice de rattrapage, au regard de l'état du marché à fin 2021, incluant notamment un stock de commandes très important, susceptible de se traduire en livraisons, donc en immatriculations en 2022. C'est donc maintenant trois années de fonctionnement du marché VI, en basse eau, que nous aurons vécu, après un exercice 2019 qui reste une référence en haut de cycle. Ce sont dans ce contexte les segments de véhicules carrossés qui souffrent le plus de la situation actuelle et de déséquilibre de l'offre, à l'exception du marché de la semi qui reste "calé" sur son trend moyen historique.

Le marché VO se positionne bien au delà du marché VN, en toute logique, la pénurie d'offre VN provoquant un appel d'air important sur le marché VO dont le potentiel actuel serait lui aussi bien supérieur à ses réalisations 2022.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE) EN GLISSEMENTS 12 MOIS À NOVEMBRE 2022



IMMATRICULATIONS EUROPE - FRANCE

ON NOTE TOUJOURS UNE CONVERGENCE ENTRE LE MARCHÉ EUROPÉEN ET LE MARCHÉ FRANÇAIS, À L'EXCEPTION NOTABLE DE L'EUROPE DE L'EST, TIRÉE PAR LA REPRISE DU MARCHÉ POLONAIS

IMMATRICULATIONS FRANCE

Les immatriculations de VI de 5 tonnes et +, sur douze mois à novembre 2022, s'établissent à 44 341 unités à +0,5 %, ce qui correspond à une stagnation du nombre d'immatriculations sur un an. Ce niveau se situe un peu au-dessous de la moyenne du nombre d'immatriculations des quinze dernières années (45 643), assez loin des 55 244 unités de 2019, mais bien au-dessus de 34 217 en 2010, sous l'impact de la crise de 2008.

Mensuellement, les résultats sont comparables à 2021 avec deux mois au-delà de 4 000 unités, mars et juin, et un creux à moins de 2 000 immatriculations en août.

En revanche, les résultats par type de véhicules montrent des mouvements assez brusques.

Les tracteurs sont franchement en phase de reprise avec une progression de 12,2 % après un 9,0 % en 2021, ils ont fait la moitié de leur retard par rapport au record de 2019 : +5 000 unités au-dessus du résultat de 2020 et -5 000 unités au-dessous de celui de 2019.

Les porteurs sont en forte régression à 18 816 immatriculations puisqu'ils reculent encore par rapport à 2020 (20 869) après une stagnation en 2021. Il faut remonter à 2015 pour avoir un résultat plus faible (16 774).

IMMATRICULATIONS À NOVEMBRE 2022

| TOTAL | TRACTEURS | PORTEURS |
|--------|-----------|----------|
| 44 341 | 25 525 | 18 816 |
| +0,5 % | +12,2 % | -12,1 % |

Véhicules d'occasion

Sur les dix premiers mois de 2022, les véhicules d'occasion représentent 45 487 immatriculations, soit une très légère hausse de 1,1 % par rapport à 2020. Le niveau atteint cette année fait partie des meilleurs années, mais l'historique présente peu de variations : sur douze mois, 49 452 immatriculations pour le minimum en 2009 et 57 152 pour le maximum en 2011.

EUROPE

Le cumul des immatriculations de VI de 3,5 t et + en Europe s'établit à 348 727 unités à fin octobre 2021 sur les douze derniers mois, en hausse de 2,3 % par rapport à la période précédente. Après le recul brutal dû à la pandémie de COVID-19 en 2020, le volume d'immatriculations s'est bien repris en 2021 avec 341 616 unités, et s'est maintenu cette année avec une légère progression de 2,3 %.

Sur les quinze dernières années, le volume actuel d'immatriculations se situe un peu au-dessus de la moyenne de 341 690 unités. Selon les pays, les résultats sont assez différents.

L'Allemagne a peu pesé sur la reprise européenne. Après la chute d'un quart des immatriculations entre 2019 et 2020, la reprise n'a pas été à l'ordre du jour, avec une stagnation du volume autour de 76 772 unités.

La Grande-Bretagne s'en sort à peine mieux. Après un recul de 25 % pendant la pandémie, depuis deux ans le volume d'immatriculations n'a repris que 7 %, passant de 40 076 unités à 43 007 à octobre 2022.

L'Espagne, plus en retrait depuis la crise de 2008, semble reprendre un peu de dynamisme avec une progression de 17 % dans les deux dernières années et 22 480 immatriculations. Le retard à combler reste cependant très important.

L'Italie se trouve dans une position assez similaire. Elle a effacé la crise du COVID-19 et retrouve ses meilleurs scores depuis la crise de 2008 avec 25 126 immatriculations à octobre 2022.

Les pays de l'Est tirent les immatriculations européennes vers le haut. Sans eux, elles seraient à -1 % alors qu'elles se situent à +2,3 %. La progression depuis la fin de la crise du COVID est impressionnante. Entre 2020 et 2021, elles ont progressé de 51 %, effaçant les -32 % de l'année précédente et à octobre 2022, elles progressent encore de 10 % à 78 336 immatriculations, atteignant un résultat jamais atteint jusqu'à présent. La part de la Pologne se maintient à 44 % des immatriculations des pays de l'Est.

| VI supérieurs à 3,5t (hors cars et bus) | janvier-octobre 2022 | | 2022 glissants à octobre | |
|--|----------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------|
| | Immat. | Var. % 2021/2022 | Immat. | Var. % 2021 / 2022 |
| Allemagne | 63 518 | -3,7 % | 76 556 | -3,2 % |
| Espagne | 18 936 | +9,7 % | 22 480 | +6,0 % |
| France | 36 997 | -0,8 % | 44 730 | -2,0 % |
| Italie | 20 811 | +1,5 % | 25 126 | +2,2 % |
| Royaume-Uni | 35 761 | +1,7 % | 43 007 | -2,6 % |
| Europe du Nord | 16 207 | -3,8 % | 19 467 | -3,1 % |
| Benelux | 19 273 | +7,6 % | 22 332 | +7,9 % |
| UE 15 +CH, IS et N | 226 067 | -0,1 % | 270 391 | -0,8 % |
| Europe de l'Est | 65 106 | +12,5 % | 78 336 | +14,9 % |
| dont Pologne | 27 678 | +5,7 % | 34 186 | +9,4 % |
| Europe (28) +EFTA | 291 173 | +2,5 % | 348 727 | +2,3 % |

Source CCFA

CARROSSERIE : CONJONCTURE

L'INDUSTRIE FRANÇAISE DE LA CONSTRUCTION DE LA CARROSSERIE RESTE TRÈS TOUCHÉE PAR LES DIFFICULTÉS D'APPROVISIONNEMENTS ET L'INFLATION DE L'ENSEMBLE DE SES INTRANTS, NOTAMMENT LES MATIÈRES PREMIÈRES. CE CONTEXTE S'ACCOMPAGNE D'UN MANQUE DE VISIBILITÉ TRÈS DOMMAGEABLE POUR TOUS LES INTERVENANTS DE CE SECTEUR.

MARCHÉ DU PORTEUR (+DE 3,5 T)

Les immatriculations de porteurs de +de 5t carrossés sur les onze premiers mois de 2022 sont en fort recul, de 13,2 % à 17 006 unités. Il s'agit du plus mauvais score depuis 2015. Après la crise du Covid 19, en 2020, une légère reprise de 2,8% sur 2021, le marché s'est de nouveau éteint. Depuis 2019, le nombre d'immatriculations a reculé de 25,0 % et la moyenne des quinze dernières années est 10,4 % au-dessus du résultat de cette année.

Si l'on regarde semestriellement, le ralentissement a commencé au milieu de l'année 2020, le nombre d'immatriculations par semestre est passé sous la barre des 10 000 unités et continue de ralentir : 9 699 sur le 2^{ème} semestre 2021, 9 876 sur le 1^{er} semestre 2022 et 8 901 sur le 2^{ème} semestre 2022 (le résultat de décembre 2022, n'étant pas disponible, il s'agit d'une projection).

Le ralentissement touche toutes les catégories de véhicules. Les porteurs spécifiques BTP, qui pèsent 40 % du segment, reculent de 12,6 %. Il faut remonter à 2016 pour avoir aussi peu d'immatriculations pour ce segment.

Les fourgons sont beaucoup plus impactés par la baisse. De 2 677 immatriculations en 2020, ils passent à 2 130 unités, soit une baisse de 20,4 % et le recul depuis 2017 atteint les 41,2 %. Jamais, depuis 2001 (date de notre 1^{er} relevé), le nombre de fourgons carrossés n'a été aussi faible.

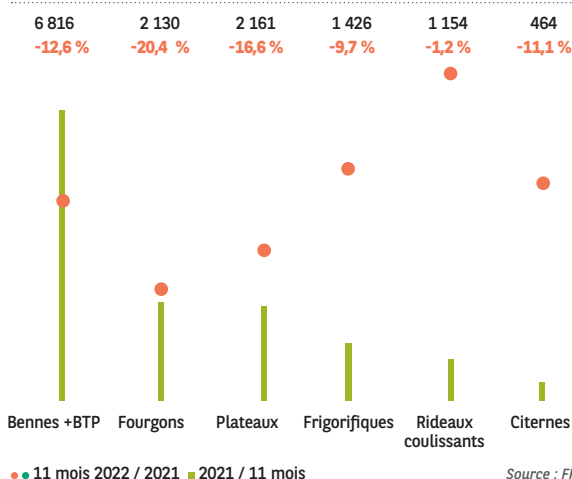
Les plateaux et pick-ups reculent également de 2 591 unités à 2 161, soit une baisse de 16,6 %, et il faut remonter à 2015 pour trouver aussi peu de plateaux immatriculés.

Les frigos de 5t et plus sont en recul constant depuis 2018. Ils ont perdu environ 20 % les deux premières années et continuent de reculer de 10 % les deux suivantes, pour atteindre 1 426 immatriculations, alors qu'en 2018, il s'est immatriculé 2 789 véhicules.

Les rideaux coulissants ont réussi à limiter la baisse à 1,2 % à 1 154 immatriculations. Ils avaient principalement baissé entre 2019 et 2020 en perdant 19,0 % puis avaient encore perdu 5,9 % l'année suivante.

Les citernes reculent également depuis trois ans avec -11,1 % à 464 unités. Leur plus mauvais résultat depuis 2015.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur

EN SYNTHÈSE

Les marchés de la carrosserie industrielle ont tous été impactés depuis début 2020 par un déficit d'offre, lié à l'origine à la vague de Covid, puis au déclenchement du conflit ukrainien.

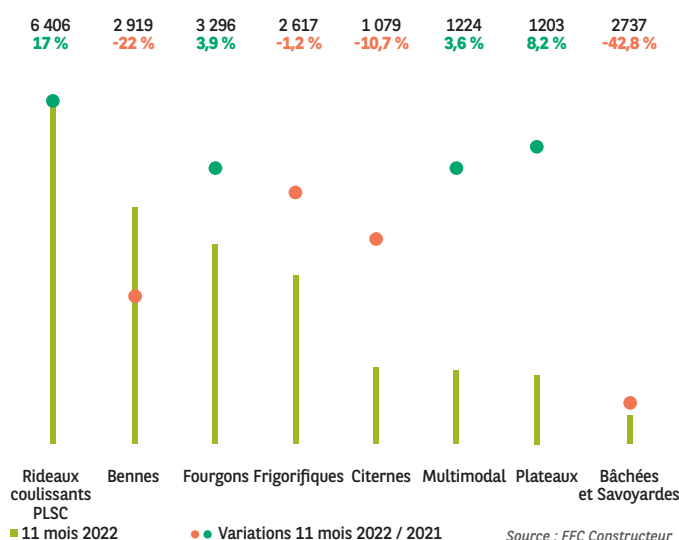
Si on se concentre sur les trois segments de la carrosserie, on constate globalement :

- Que le secteur du VUL carrossés est particulièrement touché en 2022, avec un recul des immatriculations qui n'était pas envisagé à ce niveau fin 2021
- Que le secteur des porteurs ne parvient pas à se redresser en 2022, après deux exercices inférieurs au niveau historique de ce marché
- Que, par contre, le secteur de la semi-remorque, concerné à un degré moindre par un déficit d'approvisionnement en semi-conducteurs, s'est maintenu à un niveau moyen stable par rapport aux exercices d'avant la crise sanitaire
- Que le marché du BTP est le secteur le plus touché par le recul des immatriculations dans tous les segments, alors que le secteur parvient globalement à résister à la crise, montrant bien que la difficulté majeure, en 2022 comme en 2021, réside bien dans l'offre de véhicules, beaucoup plus que dans la demande émise.

Marché porteur
bennes inférieur de
25 %
à son point haut
de 2019

CARROSSERIE : CONJONCTURE

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



CARROSSERIE VUL

Le marché VUL carrossés, à l'image du marché VUL global, vit une période très agitée. Alors qu'en 2018-2019, il atteignait des sommets avec plus de 63 000 immatriculations par an, l'élan était freiné en 2020 avec la crise du COVID-19 : un recul de 16,3 % à 53 810 unités. Ensuite, la reprise était amorcée en 2021 avec une compensation quasi-totale du recul de l'année précédente : +16,2 % à 62 531 immatriculations. 2022 marque par contre une rupture inattendue, avec un recul à 50 474 unités sur douze mois, soit une baisse de 19,3 %.

Historiquement, ce résultat efface les bonnes années enregistrées depuis 2016 (58 500 unités en moyenne) et se place sur une moyenne plus longue, quinze ans, intégrant les mauvaises années post-2008.

Les bennes, qui représentent 39 % du segment, ont un profil d'évolution comparable au total des VUL carrossés mais profitent quand même de hausses un peu plus fortes en 2021 (+26,0 %) et en 2019 (+26,3 %), ce qui leur permet de maintenir un niveau meilleur que ceux de la période 2009-2017, avec 17 182 immatriculations, malgré un recul de 22,7 % par rapport à 2021.

Les plateaux, complétés par les pick-ups, 33 % du marché des VUL carrossés, avec 14 746 immatriculations, reculent très fortement à -20,3 %. Il faut remonter à 2011 pour trouver un volume d'immatriculations aussi faible.

Les frigos, 12 % des immatriculations, ont subi les mêmes variations que le total des VUL carrossés ces dernières années et reviennent sur des résultats obtenus en 2015. Avec 5 503 immatriculations, ils reculent de 22,6 %, après un gain de 23,2 % en 2021.

Les TCP ont bien résisté ces dernières années et ne présentaient que des hausses depuis 2017. 2022 sera une année de correction, avec un recul de 30 % sur un an avec 2 445 unités, soit une perte de plus de 1 000 véhicules.

CARROSSERIE SEMI-REMORQUES

Le marché des semi-remorques et remorques en 2022 a persisté dans la stabilité. Depuis trois ans, les variations d'immatriculations sont très faibles : +1,1 % entre 2020 et 2021 et -1,2 % entre 2021 et 2022. Le volume, à novembre 2022 sur onze mois, s'établit à 21 393 unités. La flambée entre 2017 et 2019, qui a vu le nombre d'immatriculations monter à plus de 26 000 véhicules, s'est éteinte, mais le niveau reste correct, au niveau de la moyenne sur dix ans (21 511).

Par segment, les rideaux coulissants et PLSC ont continué de progresser. Après un +15,5 % l'année dernière, la hausse entre 2021 et 2022 est de 17,0 %, soit un gain de 35,2 % en deux ans et un nombre de PLSC immatriculés qui s'établit à 6 406. Cela permet de compenser en partie la forte baisse subie en 2020 avec -36,5 %.

Les bennes ont fortement reculé cette année, de 22,0 %, pour un résultat de 2 919 véhicules immatriculés. Elles redescendent sous les 3 000 immatriculations pour la 1ère fois depuis sept ans alors qu'elles avaient atteint les 4 674 en 2019.

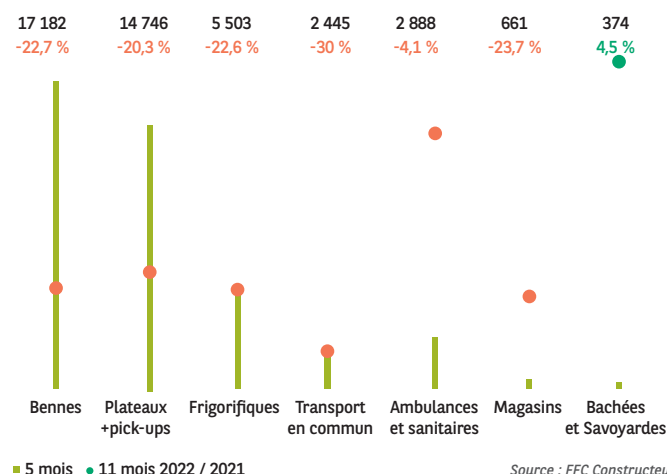
Les fourgons regagnent ce qu'ils avaient perdu l'an passé. Une légère baisse de 4,3 % en 2021 a été suivie par une légère hausse de 3,9 % et les immatriculations s'établissent à 3 296 véhicules immatriculés à 17 unités du résultat de 2019. Ce résultat reste au-dessus de la moyenne des dix dernières années (3 151).

Les frigorifiques enregistrent leur quatrième année de baisse. Elle est très modérée, -1,2 % à 2 617 véhicules, mais s'inscrit dans un recul constant du segment : 25,9 % de baisse par rapport à 2018, il faut remonter à 2015 pour retrouver un niveau équivalent.

Les plateaux se sont repris après deux années de baisse avec un +3,6 %. Leur niveau reste assez élevé puisque 1 224 plateaux ont été enregistrés, alors que la moyenne sur dix ans est de 1 024 unités.

Les citernes se maintiennent au-dessus de 1 200 unités avec 1 203 immatriculations pour une hausse de 8,2 %. Ce marché est marqué par une grande stabilité au fil des années.

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



NOUVEL ARRÊTÉ « OPÉRATEUR QUALIFIÉ » : CE QUI CHANGE POUR LE CONTRÔLE DE CONFORMITÉ INITIAL (CCI)

Dans le cadre de l'arrêté du 3 novembre 2022, paru au Journal Officiel daté du 20 novembre 2022, les pouvoirs publics ont décidé l'élargissement du champ d'application de la qualification « opérateur qualifié ». Avec le nouvel arrêté créé, entre désormais la notion d'« Opérateur Qualifié Aménageur ».

Cet arrêté vient encadrer une activité dont l'impact sur le poids et, potentiellement, les dimensions du véhicule est sensiblement comparable au carrossage de véhicules. Ce nouveau cadre réglementaire intègre à partir du 1^{er} janvier 2023 les aménageurs de véhicules neufs et la possibilité qui leur est désormais ouverte de délivrer des procès-verbaux de contrôle de conformité initial lors des aménagements de véhicules neufs, sous réserve d'obtention de la qualification appropriée.

Pour précision, l'aménagement d'un véhicule désigne « l'aménagement intérieur ou extérieur d'un véhicule ou la modification de la zone de chargement (complet, complété ou incomplet) » comprenant la pose d'accessoires non amovibles, et sera désormais possible pour les opérateurs qualifiés afin de faire valoir les modifications de caractéristiques lors de l'immatriculation des véhicules.

Cette nouvelle qualification « Opérateur Qualifié Aménageur » va ainsi permettre de déclarer la conformité des véhicules lors :

- des modifications de poids avec la pose de tous types d'aménagements non amovibles à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule (revêtement de l'espace de chargement, rangements, galeries de toit, pupitres latéraux, éclairage, etc. ...);
- des modifications du poids avec un calcul de la répartition des charges sur les essieux (avec et sans attelage), et un recalcul de la valeur des émissions de CO₂;
- de l'installation de dispositifs de signalisation lumineuse complémentaires,
- de l'installation de vitrages;
- de la modification de l'espace de la plaque d'immatriculation, de son dispositif d'éclairage associé le cas échéant (dans le cas d'un montage de hayon, par exemple);
- de l'installation d'accessoires exerçant une influence sur la compatibilité électromagnétique.

Cet arrêté abroge à partir du 1^{er} janvier 2023 les arrêtés du 18 novembre 2005 (CCI +3,5 tonnes) et du 14 mai 2014 VUL. À partir de la date d'entrée en vigueur, l'annexe 2 commune sera utilisable lors d'un carrossage (PL ou VUL) et lors d'un aménagement d'un véhicule.

En échange avec l'administration, La FFC CONSTRUCTEURS a obtenu non seulement l'ajout au sein de la liste des réglementations applicables de l'arrêté, les domaines d'applications imposés par le GSR II (détection en marche arrière, système d'information concernant les angles morts...) mais aussi la possibilité d'éditer un procès-verbal de contrôle de conformité initial pour certains couples de carrosserie (double carrosserie).

La FFC CONSTRUCTEURS accompagne les entreprises adhérentes en vue d'obtenir cette qualification qui rentre en application à partir du 1^{er} janvier 2023. Outre les formations allant de l'initiation à la remise à niveau, sont mis à la disposition -dans le cadre de l'adhésion- plusieurs outils destinés aux opérateurs qualifiés, et notamment un logiciel utilisable sur tablette, CQFD, pour faciliter le contrôle qualité final dématérialisé.

Ce nouvel arrêté s'inscrit dans la logique de maîtrise des émissions de CO₂ souhaitée par les pouvoirs publics, tout en visant une amélioration de la sécurité des véhicules en circulation, ce qui passe par une information adaptée de l'utilisateur notamment en ce qui concerne la charge utile réelle du véhicule. Pour rappel, la France compte un parc de 6,3 millions VUL dont 3,3 millions sont à usage professionnel. Cet arrêté va, certes, entraîner un relèvement des exigences avant la mise à la route des véhicules, mais il induit une professionnalisation accrue de l'activité d'aménagement.



04 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- Rétrofit
- ZFE - mise à jour

ANTICIPER POUR NE PAS SUBIR

Les calendriers sont connus de tous : avènement des ZFE fin 2024 et obligation pour les constructeurs de diminuer leurs émissions de CO₂ de 15 % en 2025 (vs 2019). La transition énergétique des flottes est donc inéluctable et il convient à chacun d'anticiper pour ne pas subir, car c'est bien dans une transition pluriannuelle que s'engagent les entreprises, durant laquelle il conviendra de dissocier les actions transitoires des solutions pérennes.

Car c'est quasiment certain : les flottes des années à venir seront multi-énergies. Bien au-delà d'un « simple » changement de motorisation, l'arrivée d'énergies alternatives au sein des parcs impacte directement la logistique (avitaillement, autonomie), les ressources humaines (formations chauffeurs et ateliers) et les finances (prix des matériels et investissements dans les solutions d'avitaillement).

En plus d'une adaptation au cadre légal, il faudra également composer avec le calendrier de renouvellement des matériels, les disponibilités chez les constructeurs et de l'avitaillement, et les coûts associés. C'est ainsi que le retrofit devient une alternative à considérer.

C'est pourquoi chacun devra passer par une période de test avant l'industrialisation, afin de prendre la mesure des capacités et des contraintes de chacune des énergies, dans des conditions de travail réelles.

RÉTROFIT

L'ACTUALITÉ « CONSTRUCTEURS » DE CE DERNIER TRIMESTRE A MONTRÉ UNE ACCÉLÉRATION DANS LA VOLONTÉ DE FAIRE ÉMERGER LE RÉTROFIT AU CÔTÉ DE L'OFFRE « VÉHICULE NEUF » ET « V.O » TRADITIONNELLE.

LE PRINCIPE DU RÉTROFIT EST CONNU : IL S'AGIT DE SUBSTITUER UN MOTEUR THERMIQUE PAR UN MOTEUR À ÉNERGIE ALTERNATIVE (ÉLECTRIQUE, B100...), EN RÉUTILISANT UN MAXIMUM D'ÉLÉMENTS DU VÉHICULE D'ORIGINE, TRANSFORMANT AINSI UN VÉHICULE DIESEL EN VÉHICULE « PROPRE ». ÉVIDEMMENT, LES ÉLÉMENTS DE LA CHAÎNE DE TRACTION THERMIQUE SONT VALORISÉS.

POUR COMPRENDRE LE POTENTIEL DU RÉTROFIT, IL FAUT TENTER DE RÉSOUDRE LA QUADRATURE DU CERCLE :

Un calendrier

de mise en place des ZFE aujourd'hui hétérogène, chaque agglomération est décisionnaire de son calendrier de mise en œuvre, des conditions Crit'Air d'entrée dans la ZFE et des possibles exceptions.

Le volume important

de véhicules encore en service dans les ZFE

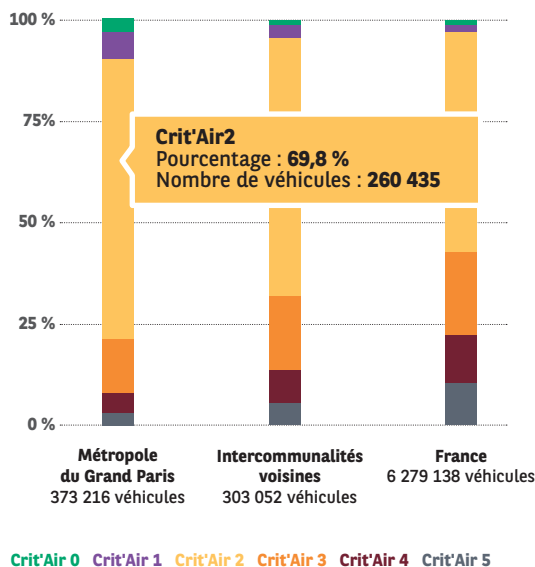
Un allongement des délais de livraison

Le coût des matériels neufs

La conséquence

Une des solutions réside dans le retrofit
(ce ne sera pas la seule !)

UN EXEMPLE : LA ZFE DU GRAND PARIS

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR VIGNETTE
CRIT'Air ZFE EXISTANTE

Source : RSVERO, 2022, SDES

PROJET DE CALENDRIER PROGRESSIF DES VIGNETTES CRIT'Air



VÉHICULES INTERDITS À LA CIRCULATION EN FONCTION DU CALENDRIER

Poids lourds
les plus polluants7/7
de 8h à 20hAutres véhicules
les plus polluantsDu lundi
au vendredi
de 8h à 20h
sauf jours
fériés

RÉTROFIT ÉLECTRIQUE LES AIDES DE L'ÉTAT POUR UNE CAMIONNETTE

Classe 1

Véhicule dont la masse
de référence est inférieure
ou égale à 1 305 kg.

40 %

du prix d'acquisition
dans la limite de

5 000 €

Classe 2

Véhicule dont la masse
de référence est entre
1 305 et 1760 kg.

40 %

du prix d'acquisition
dans la limite de

7 000 €

Classe 3

Véhicule dont la masse
de référence est égale
ou supérieure à 1 761 kg.

40 %

du prix d'acquisition
dans la limite de

9 000 €



















Cette aide est majorée de 1000 € si l'entreprise dispose d'un établissement
situé au sein d'une zone à faibles émissions mobilité.POUR CONNAÎTRE LA CLASSE D'UN VÉHICULE, IL CONVIENT DE CONSULTER
LE CHAMP G DE LA CARTE GRISE DU VÉHICULE ET AJOUTER 25 KG.

Source : Art. D. 251-5-1. -I. du Décret n° 2022-1761 du 30 décembre 2022 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluants

L'ARRÊTÉ DU 13 MARS 2020 MENTIONNE QUELQUES CONTRAINTES À RESPECTER :

- Des dimensions extérieures inchangées
- Une conversion de la chaîne de traction thermique en électrique
- Une application sur des véhicules de plus de 5 ans
- Une homologation de type et non uniquement du kit
- Une puissance équivalente
- Une augmentation maximale du poids de 20 %
et une variation de la répartition de 10 %

ÉTUDE ADEME RÉTROFIT 2021

| RÉTROFIT SUR FOURGONS SPÉCIAL (Fourgon très équipé mais roulant peu) | HYPOTHÈSES DE L'ÉTUDE | GAIN ENVIRONNEMENTAL | ASPECTS ÉCONOMIQUES |
|--|---|---|---|
|   |  Rétrofit à mi-vie = 10 ans (véhicule d'une durée de vie de 20 ans et roulant 5 000 km/an)  Batterie de 30 KWh dans le véhicule rétrofité  Véhicule initial fonctionnement au diesel  Usage électrique avec le facteur d'émission français |  -61 % 61 % de réduction de GES par rapport au maintien du véhicule en diesel  -56 % 56 % de réduction de GES par rapport à la casse du véhicule diesel et l'achat d'un véhicule électrique neuf |  Sur la base des hypothèses retenues, le calcul du TCO sur dix ans de fonctionnement (entre l'année 10 et l'année 20) donne un coût moyen de : -0,19 €/km dans le scénario d'une prolongation de véhicule diesel pendant dix ans -0,57 €/km dans le scénario d'un rétrofit électrique d'un véhicule diesel -0,64 €/km dans le scénario de mise à la casse puis d'achat d'un véhicule électrique neuf |
| RÉTROFIT SUR POIDS LOURDS 16-19 T | | | |
|   |  Rétrofit à mi-vie = 10 ans (véhicule d'une durée de vie de 20 ans et roulant 5 000 km/an)  Batterie de 30 KWh dans le véhicule rétrofité  Véhicule initial fonctionnement au diesel  Usage électrique avec le facteur d'émission français |  -87 % 87 % de réduction de GES par rapport au maintien du véhicule en diesel  -37 % 37 % de réduction de GES par rapport à la casse du véhicule diesel et l'achat d'un véhicule électrique neuf |  Sur la base des hypothèses retenues, le calcul du TCO sur dix ans de fonctionnement (entre l'année 10 et l'année 20) donne un coût moyen de : -0,70 €/km dans le scénario d'une prolongation de véhicule diesel pendant dix ans -0,74 €/km dans le scénario d'un rétrofit électrique d'un véhicule diesel |

Source : ADEME, étude rétrofit 2021

CONCLUSION

Cette solution présente de nombreux avantages : le premier étant la possibilité d'accéder aux ZFE et donc de permettre une continuité de l'activité. Par ailleurs, le rétrofit préserve l'aménagement dont le coût est parfois proche de celui du châssis pour certains VUL.

Ensuite, l'immobilisation est limitée, et le coût inférieur à l'achat d'un véhicule neuf. D'un point de vue environnemental, on peut considérer le rétrofit comme vertueux, puisqu'il allonge significativement la durée de vie d'un véhicule.

Soutenu par les pouvoirs publics, ce nouveau pan d'industrie s'organise, en parallèle du développement des structures d'avitaillement. En effet, si la multiplicité des solutions est une opportunité permettant de choisir la bonne énergie pour le bon usage, toutes n'ont pas encore le même niveau de maturité. Enfin, au-delà de la disponibilité des kits, l'installation devant être réalisée par un professionnel, le principal défi sera la montée en puissance du réseau d'installateurs. Le rétrofit, une solution de décarbonation d'une flotte mais pas la seule...



Source : Grenoble Alpes Métropole

ZFE, UNE DATE BUTOIR INCHANGÉE : LE 31 DÉCEMBRE 2024

L'OVI avait consacré un large article aux Zones à Faibles Emissions dans sa publication de janvier 2022. Ces zones concernaient les 43 agglomérations de la France métropolitaine de plus de 150 000 habitants, et les obligeaient à mettre en place une ZFE au 31 décembre 2024.

En douze mois, la situation réglementaire a évolué localement à la lumière des rencontres avec les acteurs locaux, puisque les Métropoles d'Aix Marseille Provence et Montpellier Méditerranée ont par exemple relancé des consultations.

UN CADRE ASSOULI EN APPARENCE. UNE OBLIGATION DE RÉSULTATS COMME RÉSULTANTE

L'évolution la plus récente -et la plus impactante-est la signature du Décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 qui supprime l'obligation pour toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'instaurer une ZFE sous certaines conditions. On passe donc d'une obligation de moyens à une obligation de résultats.

LE CONTENU DU DÉCRET

« II. -L'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants prévue au troisième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 est écartée lorsqu'il est démontré, au moins trois années sur les cinq dernières années, par des mesures réalisées ou par de la modélisation conformément à l'article R. 221-3 du code de l'environnement que les concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO₂), sont inférieures ou égales à 10 µg/m³ :

« -sur l'ensemble des stations fixes de mesures de la qualité de l'air de l'agglomération ;

« -ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération.

« III. -Les autorités compétentes pour l'application de l'article L. 2213-4-1 ne sont pas tenues d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité mentionnée au troisième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 lorsqu'elles démontrent par évaluation modélisée, au plus tard dix-huit mois avant l'échéance d'obligation d'instauration, que les actions mises en place permettent d'atteindre les concentrations en dioxyde d'azote mentionnées au II sur l'ensemble de l'agglomération ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération, dans des délais plus courts ou similaires à ceux procédant de la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité. Cette évaluation est transmise pour avis au préfet, et modifiée si nécessaire pour tenir compte de cet avis. »

À NOTER

Ce niveau de 10 µg/m³, plus contraignant que les valeurs limites européennes actuelles, correspond au seuil fixé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

LA MISE EN ŒUVRE DÉSORMAIS SUIVIE SEMESTRIELLEMENT PAR LE GOUVERNEMENT

L'échéance est donc inéluctable. D'ailleurs, le suivi de la mise en place fait désormais l'objet d'un comité ministériel semestriel sur les ZFE, présidé par M. Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, et M. Clément Beaune, ministre délégué en charge des Transports. Le premier comité s'est tenu le 25 octobre 2022 et a décidé :

- La désignation d'un interlocuteur unique des agglomérations, en charge des ZFE-m ;
- la mise en place progressive d'un contrôle sanction automatisé qui permettra une mise en œuvre effective des ZFE-m.
L'État travaille d'ores et déjà aux côtés des collectivités afin d'aboutir, d'ici 2024, au déploiement du dispositif technique ;
- l'utilisation du « fonds vert » pour le financement, puisqu'il comporte un volet ZFE-m d'au moins 150 millions d'euros, ce qui permettra, notamment, de financer des études d'analyse préalable, des évaluations, ou encore des infrastructures. Le produit des amendes sera également reversé aux collectivités.

En janvier 2022, L'OVI avait alerté sur la complexité due à la multiplication des critères d'accès aux ZFE. Remonté par la profession, cet important point de friction sera adressé par le comité interministériel, dans lequel siègent les agglomérations concernées.

À RETENIR PAR LES UTILISATEURS DES ZFE

**La date butoir du 31 décembre 2024
pour la mise en œuvre**

**Difficile désormais de tabler sur la clémence
des pouvoirs publics, ou l'incapacité à verbaliser
en masse, même si les mesures coercitives seront
« progressives »**

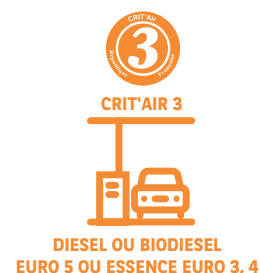
**Quelques métropoles – non encore connues
du fait de la parution récente de la mesure -
pourront se passer d'une ZFE, mais la concentration
annuelle de dioxyde d'azote inférieure à 10 µg/m³
ne pourra pas être atteinte sans impact fort
sur les transports en local.**

DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M)

Une mobilisation des agglomérations pour faire baisser de 40 %
la pollution de l'air en ville dès 2025.



Source : Ministère de l'Écologie



05 DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS





« La parole à... »

Nous sommes passés d'une période de crises successives, dont la plupart durent encore, à un processus de transformation de notre environnement économique. Nous devons adapter nos modèles et nos organisations à ce nouveau contexte. Même si notre activité se maintient en 2023, nous sommes tous conscients que les mois à venir vont être très compliqués. Il est possible que nous ne retrouvions jamais des conditions d'activités comparables à « l'avant Covid ». Pour l'heure, nous sommes mis à mal par une crise industrielle, une crise énergétique, une crise sanitaire qui n'en finit pas, une crise politique liée au conflit ukrainien, une crise sociale profonde ; et nous voyons se dessiner une nouvelle période de stagflation qui pourrait être comparable aux chocs pétroliers d'il y a presque cinquante ans. Tout ceci arrive dans un contexte où les décisions politiques, s'agissant des futurs modes de distribution des véhicules automobiles, créent des incertitudes tout en nous imposant de nouveaux investissements importants, liés aux nouvelles énergies.

Ainsi, nous devons faire face, depuis presque trois ans, à un très net ralentissement de la production des véhicules (thermiques). Le marché n'a pas évolué par rapport à 2021 (env. 44 000 véhicules de plus de 5t immatriculés en 2022, soit une baisse de 20 % par rapport aux volumes 2019). Les délais de production ont considérablement augmenté et nos forces de vente ne peuvent plus répondre aux demandes de nos clients.

Ces problèmes de production se ressentent également sur les activités après-vente qui sont pénalisées par des délais de livraison trop importants sur certaines références de pièces. Qu'il s'agisse de pièces issues des constructeurs ou des équipementiers, les ruptures de stock se multiplient et viennent pénaliser notre productivité au moins autant que celles de nos clients. Comme dans tous les secteurs, nos sites de réparation sont fortement touchés par la hausse des coûts de l'énergie, et en premier lieu toutes les activités que nous délocalisons sur les parcs de nos clients, en raison de la hausse du coût du carburant, ainsi que les activités de peinture, très fortes consommatrices de gaz. Pour les mêmes raisons, de nombreux distributeurs VI doivent faire face à des annulations de commandes ou des demandes de report ou de reprise de véhicules opérant au gaz naturel. Trop souvent, dans ces circonstances, nous constatons à regret que les distributeurs se retrouvent bien seuls face aux clients.

Les délais de production ont considérablement augmenté, et nos forces de vente ne peuvent plus répondre aux demandes des clients. Ces problèmes se ressentent également sur les activités après-vente, pénalisées par des délais de livraison trop importants.

L'Europe doit d'ailleurs annoncer sa position concernant l'avenir des moteurs thermiques pour les véhicules industriels. Cette décision, initialement attendue il y a plus de six mois, devrait être sensiblement différente de celle prise pour les véhicules légers. Si tel était le cas, cela ne serait pas une catastrophe environnementale, comme le laissent entendre certaines ONG. Bien au contraire, cela permettrait, tout en continuant à développer les véhicules « 0 carbone », de travailler également au décyclage des véhicules thermiques de plus de treize ans (antérieurs à Euro V). En effet, même si l'âge moyen des VI est aujourd'hui de neuf ans en France (+1 an depuis 2017), la moyenne européenne dépasse les quatorze ans. Le coût

très élevé des véhicules électriques et le retard pris dans le déploiement des infrastructures de charge freinent l'arrivée des véhicules à énergie alternative (moins de 1,5 % de poids lourds électriques immatriculés cette année et 7 % pour le Gaz Naturel). Nous devons « ouvrir d'autres fronts » pour favoriser la baisse des émissions de GES le plus vite possible. Mais la menace la plus importante pour notre métier reste le changement de statut du distributeur. L'application du nouveau cadre contractuel européen dans les contrats de distribution « auto », qui donne la possibilité à certains constructeurs de remplacer les

contrats de distribution par des contrats de « néo agent », nous alerte tout particulièrement. Ce nouveau statut, bien loin du statut de concessionnaire qui a longtemps fait ses preuves, crée une précarité tout à fait incompatible avec les challenges auxquels nous sommes confrontés. Il est important que les pouvoirs publics français, à l'instar de ce qui s'est fait dans d'autres pays d'Europe, prennent conscience de ce point et nous permettent de continuer à investir pour prendre une part active dans cette transition écologique et économique. Nous avons pu montrer lors des crises sanitaires à quel point nos sites ont pu s'organiser rapidement pour permettre aux véhicules essentiels à l'activité économique et aux services publics de pouvoir continuer à opérer. Nous avons montré également lors des dernières crises importantes, il y a quinze ans, à quel point notre profession était résiliente. Elle s'est énormément investie dans la formation, par l'alternance de nos futurs collaborateurs. Nous devrions donc pouvoir être confiants concernant les années à venir. Encore faudrait-il que nous puissions avoir l'assurance que les fondamentaux de nos activités ne soient pas remis en cause.

NICOLAS LENORMANT
Président de la branche VI de Mobilians



VÉHICULES NEUFS

VI neufs

Les commandes de tracteurs neufs sont en recul de 2,8 %. Dans une majorité de concessions (54 %), la baisse moyenne est de 34,4 %. Les autres (46 %) progressent en moyenne de 34,2 %.

Le résultat, pour les porteurs, est un peu plus optimiste avec une hausse des commandes de 16,5 %, alors que la majorité des concessions sont en baisse. Seules 31 % des concessions progressent pour une moyenne de 79,5 %, alors que 54 % des concessions sont en recul de 14,9 %.

Ces variations sont assez éloignées de celles des immatriculations, ce qui s'explique par le décalage entre immatriculations (ventes passées) et carnets de commandes (ventes futures) et, surtout pour les tracteurs, des achats de grandes flottes négociés directement avec les constructeurs et qui ne passent qu'en partie dans les carnets de commandes des distributeurs.

Prix des véhicules

La hausse des prix amorcée en 2021 s'est amplifiée cette année avec une progression de 14,4 % pour les tracteurs et de 16,4 % pour les porteurs. Le contexte de pénurie et de délais d'attente des véhicules ne permet plus aux clients de négocier efficacement le montant du véhicule.

Pour confirmer ceci, les remises sur les véhicules neufs sont jugées faibles par nos experts à 61 %, normales à 31 % et élevées par seulement 8 %.

En revanche, les reprises sont excessives en prix pour 54 % des concessionnaires et normales pour 46 % d'entre eux.

Parc VI

L'indicateur de dynamisme du marché montre assez clairement un ralentissement. L'investissement pour l'extension de parc est en recul depuis 2021 : il était de 22,4 % à fin 2021, puis 18 % en juin dernier et à 16,7 % à décembre 2022. Près de la moitié (46 %) des experts voient le parc en diminution et 38 % le voient stable. Seuls 15 % des experts le voient en augmentation.

VUL neufs

Les carnets de commandes sont restés, en moyenne, constants entre 2021 et 2022 avec, cependant, des variations selon les concessions. La plus grande partie (46 %) a constaté une baisse du volume de 15,3 % alors qu'une autre part (31 %) a vu une hausse du carnet de 24 %. Les 23 % restant ont un carnet de commandes similaire à celui de 2021.

Dans le contexte actuel d'inflation, les prix des véhicules ont progressé de 11,5 % cette année.

Les délais de livraison ont encore augmenté. De 188 jours en 2021 chez les constructeurs, ils passent à 195 jours et sont considérés en hausse par 77 % des concessionnaires. Pour les carrossiers, ils se sont maintenus à 78 jours (74 jours en 2021) même si 46 % des concessionnaires les estiment en hausse et 54 % stables.

Réparation et SAV

La part de la réparation et du SAV, à 38,7 %, s'est maintenue par rapport à juin dernier et a baissé par rapport à 2021 où elle se situait à 42,5 %. Pour la moitié des répondants, elle se situe entre 20 et 40 %.

En volume, les experts sont 61,5 % à la juger en hausse, 15,4 % stable et seulement 23,1 % en baisse. Selon ces derniers, la baisse est due majoritairement à la concurrence des réseaux d'entretien-réparation indépendants.

Contrats d'entretien

La proportion de contrats d'entretien et de maintenance placés lors de la vente de véhicules s'est un peu redressée par rapport à 2021, elle est passée de 32,4 % à 34,5 % et revient à son niveau de 2018.

46 % des experts estiment que cette part est en hausse, pour 54 % stable, et aucun n'a vu de baisse.

Délais de livraisons

Bien que les délais de livraison restent extrêmement longs, ils sont en baisse en cette fin d'année 2022. En juin dernier, ils étaient arrivés à 359 jours après avoir atteint les 339 jours à fin 2021. Ils ne sont plus que de 308 jours (-14 %). 38 % des concessionnaires restent à moins de 300 jours alors que 46 % sont à plus de 350 jours.

Les experts jugent ces délais encore en hausse, pour 70 %, alors que 30 % les estiment stables. Aucun ne les voit en baisse.

Chez les carrossiers, ces délais de livraison sont inférieurs et restent stables par rapport à fin 2021. Ils s'établissent actuellement à 152 jours, alors qu'ils étaient à 149 jours à décembre 2021. La moitié des experts estiment qu'ils sont en train de progresser alors que l'autre moitié les voit stables. Aucun ne les juge en baisse.

LES INDICATEURS CLÉS

Les carnets de commandes des porteurs neufs maintiennent une bonne dynamique (+16,5 %) alors que les VO restent stables avec +1,0 %.

Les prix continuent de progresser, quel que soit le type de véhicule. Les meilleurs résultats sont pour les tracteurs d'occasion avec +20,1 % et les prix des porteurs neufs qui augmentent de 16,4 %.

Le SAV augmente en volume et se stabilise par rapport aux ventes de véhicules.

Les contrats de maintenance progressent par rapport à 2021 et retrouvent leur niveau de 2018.

Les parcs VO sont vides chez tous les vendeurs. Si cela permet de maintenir un niveau de prix élevé, les ventes VO sont plus difficiles à réaliser. Pour preuve, la part importante des achats complémentaires à des marchands qui représentent près de 20 % des ventes VO des distributeurs.

Les ventes de tracteurs reculent légèrement pour les véhicules neufs (-2,8 %) et nettement pour les VO (-10,8 %).

L'investissement pour les extensions de parc est en recul et s'établit à 17 %, insuffisant pour assurer un renouvellement complet. Une majorité de nos experts est de cet avis.

Bien que l'on entrevoie un léger repli des délais de livraison de véhicules neufs, il faut encore attendre plus de 300 jours en moyenne. En juin, les délais étaient montés à 359 jours.

État de la Concurrence

La situation économique des distributeurs de VI a été impactée par la crise actuelle. Plus de la moitié (54 %) a vu son chiffre d'affaires reculer. Les deux principales mesures engagées ont donc été une réorganisation de la production (15 %) et la suppression d'effectifs (15 %). Les fermetures de sites ont été rarement nécessaires.

Les concentrations d'entreprises de distribution VI sont également d'actualité en 2022. Déjà en juin, les concessionnaires étaient 56 % à en avoir constaté, ils sont encore 46 % en décembre. En 2021, ils n'étaient que 26 %.

Parmi les risques identifiés pouvant potentiellement gêner les distributeurs, la montée en puissance des centrales d'achat, liée à des groupements de transporteurs, paraît le risque le plus important. 31 % des experts pensent que c'est un risque fort, 54 % qu'il est moyen et 15 % qu'il s'agit d'un risque faible. Pour 39 %, la crise actuelle l'a renforcé. Le développement des réseaux spécialisés d'entretien et de vente de pièces détachées présente un risque un peu plus faible, 69 % des experts le jugent moyen, alors que la perte de la maîtrise des parcs de véhicules, liée au développement de l'informatique embarquée, est un risque faible pour 62 % des experts.

Environnement

L'achat d'un véhicule de nouvelle technologie comme le GNV ou l'électrique recule, avec seulement 8 % des clients des concessions qui s'intéressent à ce type de véhicules, alors qu'ils étaient montés à 12,1 % à la fin 2021.

Par ailleurs, la part estimée des véhicules propres dans les immatriculations, selon les experts, est également en baisse. 15 % des experts voient la proportion des nouvelles technologies atteindre les 25 % des immatriculations alors qu'ils étaient 33 % en 2021, 31 % l'envisagent entre 10 et 25 %, et surtout, 54 % la voient au-dessous des 10 %, alors qu'en 2021 ils étaient 20 % à la voir aussi faible.

FOCUS MARCHÉ VO : PRIX ET STOCKS EN SYNTHÈSE

Prix de vente VO

Les prix des tracteurs continuent leur progression avec 20,1 % de hausse par rapport à 2021. Ils avaient déjà pris 18,4 % l'année précédente. Pour les porteurs, la hausse des prix ralentit avec +5,6 %, alors qu'ils avaient augmenté de 14 % en 2021. Pour les VUL d'occasion, la progression se maintient à 9,9 %, alors qu'elle était de 9,7 % en 2021. Ces résultats s'expliquent par le manque de stocks de VO et donc une offre très restreinte.

Stocks VO

L'état des stocks n'a pas beaucoup évolué depuis l'année dernière : ils sont bas chez les distributeurs, les constructeurs et les marchands. Seul un constructeur est jugé avoir des stocks normaux. Les prédictions des experts en 2021 sont confirmées car tous prévoient des stocks faibles partout et une baisse pour tous. Pour 2023, les prévisions sont à la stabilisation du parc VO pour la moitié des experts.

MARCHÉ VO

VI d'occasion

Après un recul important des ventes de VO sur le 1er semestre, la fin de l'année est un peu meilleure. Les tracteurs affichaient 15,6 % en juin, alors que sur l'ensemble de l'année, ils terminent avec une baisse de 10,8 %. Idem pour les porteurs qui reculaient de 10,4 % et présentent à décembre une hausse de 1,0 %, autant dire une stabilité par rapport à 2021.

Après plusieurs années de fortes variations dues à la crise sanitaire, le marché semble se stabiliser malgré les problèmes de pénuries et d'inflation.

Côté VUL, le recul est important avec 14,3 % de commandes en moins.

Origine des VO

Le marché des VI étant tendu (délais très longs pour l'achat d'un véhicule neuf et stocks de VO très faibles), les reprises de véhicules sont plutôt rares. Seuls 52,5 % des stocks sont constitués par des reprises-clients alors que la moyenne se situe plutôt autour des 60-70 %.

Les retours de buy-back sont plus réguliers, avec 11,1 % du stock. Hormis décembre 2020 et juin 2021 plus élevés, les stocks sont constitués par 10 à 13 % de buy-back.

Les achats aux confrères sont faibles, avec 2,8 % du stock, la pénurie touchant tous les distributeurs.

Les achats aux constructeurs sont plus nombreux, avec 14,7 % du stock. Ils étaient plus importants en 2021 avec 18,1 %, mais étaient inférieurs avant. Les achats aux marchands sont très forts, avec 19 % des stocks achetés, alors que le maximum précédent ne dépassait pas les 10 % en décembre 2021.

Profil des VO vendus

L'âge des tracteurs en parc s'est rajeuni depuis plusieurs années. La part des véhicules de quatre/cinq ans est stable, alors que ceux de trois ans et moins progresse. Elle passe à 27,5 % alors qu'elle n'était en 2021 que de 15 %. À l'opposé, la part des véhicules de plus de cinq ans diminue, et passe sous la barre des 30 % à 29,5 %.

Le kilométrage des véhicules en parc reste au niveau de la moyenne des dernières années, avec 47,9 % des véhicules ayant moins de 120 000 km. En 2021, cette part était beaucoup plus élevée, avec 65,2 % des véhicules.

Les porteurs en parc sont plus jeunes que ceux des dernières années. Seul 56 % du parc est composé de véhicules de six ans et plus, alors qu'en 2021 et avant, ce résultat n'était jamais en-dessous de 70 %. Ce recul se fait surtout au profit de véhicules de quatre/cinq ans, dont la part se situe à 31,8 %, bien au-dessus de la moyenne des sept dernières vagues, qui est de 20 %. La part des véhicules jeunes de trois ans et moins a progressé également depuis décembre 2021. Elle se situe aujourd'hui à 12,2 %.

Délais de revente

Depuis juin 2021, les délais de revente des VO sont très courts. Actuellement, les tracteurs se revendent en moyenne en 26 jours, après 30 jours en 2021. Précédemment, les délais étaient plus proches de 100 jours et 73 jours pour les périodes précédentes. Pour les porteurs, les délais restent courts : 34 jours vs 40 jours en 2021 et 73 les périodes précédentes. Les VUL sont également concernés par la baisse des délais : 23 jours en décembre 2022, 29 jours l'année dernière et 50 jours les années précédentes.

Écoulement des VO

Comme en décembre 2021, l'écoulement des VO part majoritairement vers des utilisateurs finaux sur le territoire national avec 54,8 % des véhicules vendus. Historiquement, ce résultat ne dépassait pas les 50 %, avec un gros creux en 2020, mais la situation était exceptionnelle, avec la crise sanitaire qui a paralysé le pays. Cela se fait au détriment des ventes vers l'Europe, qui reculent à 33,4 %, alors qu'elles se situaient plutôt autour de 40 %.

| ÂGE DES TRACTEURS | | | | |
|-------------------|------|------|------|------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | MOY. 5 ANS |
| 3 ANS ET - | 27 % | 15 % | 16 % | 18 % |
| 4 À 5 ANS | 43 % | 41 % | 49 % | 44 % |
| 6 ANS ET + | 30 % | 44 % | 35 % | 39 % |

| ÂGE DES PORTEURS | | | | |
|------------------|------|------|------|------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | MOY. 5 ANS |
| 3 ANS ET - | 12 % | 14 % | 3 % | 8 % |
| 4 À 5 ANS | 32 % | 13 % | 26 % | 21 % |
| 6 ANS ET + | 56 % | 74 % | 71 % | 71 % |

| KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES TRACTEURS | | | | |
|---|------|------|------|------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | MOY. 5 ANS |
| -DE 120 000 KM | 48 % | 65 % | 44 % | 49 % |
| 120 000 KM ET + | 52 % | 35 % | 56 % | 51 % |

| DESTINATION DES VO | | | | |
|--------------------|------|------|------|------------|
| | 2022 | 2021 | 2020 | MOY. 5 ANS |
| MISE EN LOCAT. | 7 % | 5 % | 7 % | 5 % |
| FRANCE (UTILISAT.) | 55 % | 56 % | 29 % | 47 % |
| EUROPE | 33 % | 32 % | 40 % | 37 % |
| HORS EUROPE | 4 % | 4 % | 12 % | 5 % |
| AUTRES | 1 % | 3 % | 12 % | 3 % |

Source : Enquête OVI

06 PRÉVISIONS 2023

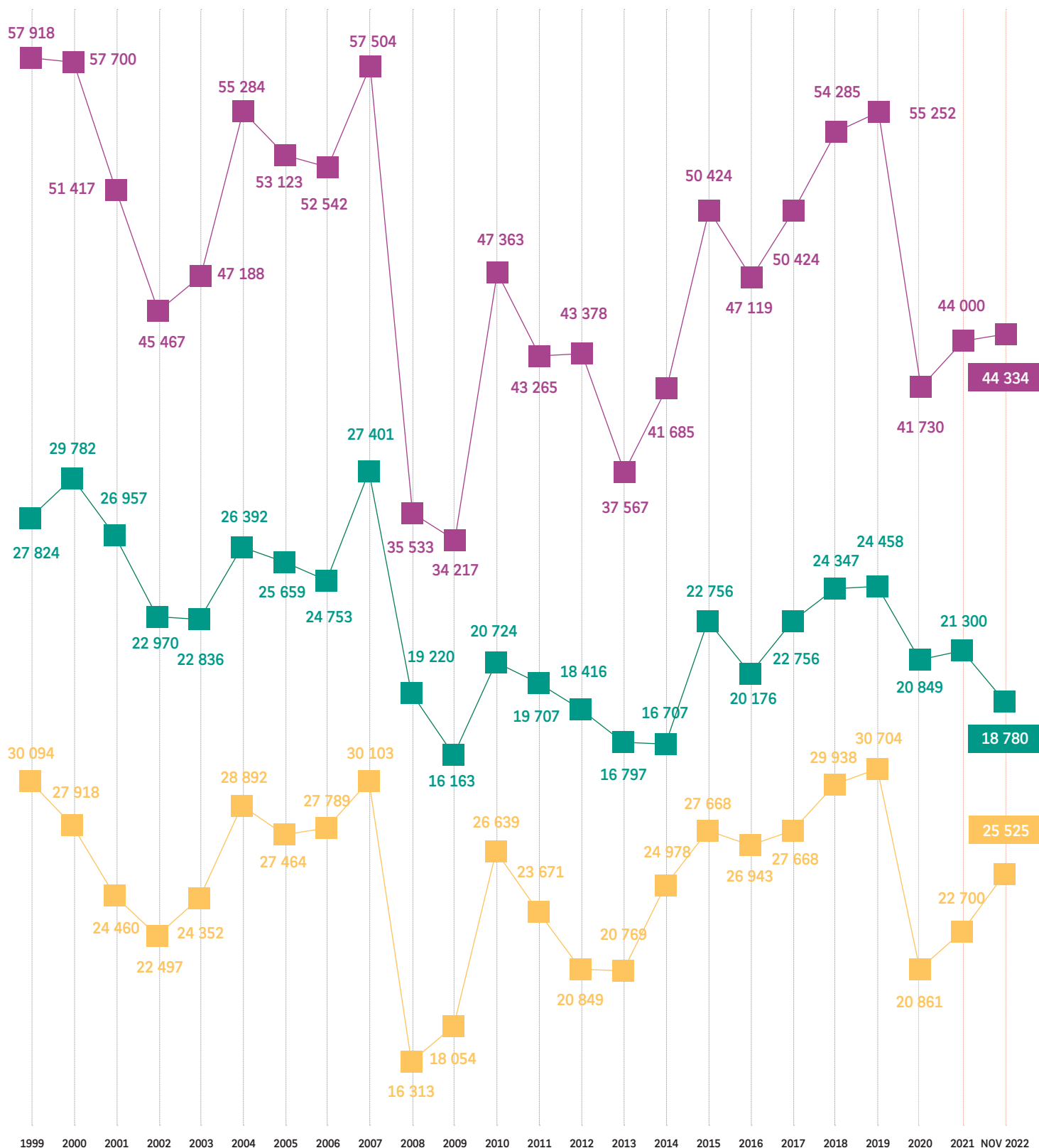


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE +3,5 T

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



Évolution des immatriculations

HYPOTHÈSES 2023

À la pandémie de COVID-19, se sont ajoutés, en cette année 2022, plusieurs freins à l'économie mondiale. La guerre en Ukraine au tout premier chef a provoqué de nombreuses difficultés, comme la pénurie d'énormément de matières premières, qu'elles soient alimentaires, minières ou énergétiques, mais aussi une hausse importante des prix. Les tensions sino-américaines perturbent également le commerce mondial, avec de multiples interdictions d'exportation des produits et des brevets américains vers la Chine.

Les économies développées ont subi ces perturbations en essayant de maintenir une activité de production à l'aide de subventions et d'endettement de l'État, ce qui fragilise leur position.

Bien que la période électorale soit passée, nos experts sont encore plus pessimistes sur le dynamisme des collectivités publiques, qu'ils jugent soit stable (47 %) ou morose (47 %).

Les grandes entreprises sont un peu mieux évaluées, avec la moitié des experts qui estiment qu'elles sont restées stables. Pour les PME-PMI, le jugement est plus sévère, puisque pour 61 % d'entre eux, elles sont moroses, et pour 23 %, elles ont une activité calme. Seuls 15 % d'entre eux les trouvent dynamiques.

Pour les entreprises du Transport, les PME sont un peu plus dynamiques que les grandes flottes, mais l'optimisme n'est pas de mise. Pour un tiers, toutes les entreprises sont moroses, pour 40 % elles sont étales et le dernier tiers les trouve cependant dynamiques avec un léger mieux pour les PME.

Côté défaillances d'entreprises, 61 % des experts les voient en augmentation et 39 % stables. Aucun ne pense qu'elles sont en diminution. Par rapport à 2021, le constat est plus pessimiste puisque à décembre 2021, les deux tiers des experts estimaient que les défaillances étaient stables.

En termes de prévisions d'immatriculations pour 2023, les experts voient un recul généralisé du marché avec un -7,5 % pour les tracteurs neufs, -6,8 % pour les porteurs neufs, -5,2 % pour les VUL neufs, -7,1 % pour les VI d'occasion et -6,3 % pour les VUL d'occasion.

Les prix devraient continuer à évoluer à la hausse, en particulier pour les véhicules neufs : de 11,5 % pour les tracteurs neufs, de 12,1 % pour les porteurs neufs et de 11,8 % pour les VUL neufs. Pour les VO, les hausses devraient être plus limitées : 3,8 % pour les VI d'occasion et 5,3 % pour les VUL d'occasion.

EN CONCLUSION

C'est bien un marché en baisse ou en relative stabilité que nous prévoyons pour 2023. Sur ces deux segments, les impacts cumulés de la hausse des prix et des délais de livraison / construction seront autant d'écueils à la reprise des immatriculations. Le ralentissement du marché « Tracteur » s'explique aussi par un historique 2022 dynamique

(+12,20 %) alors que les porteurs, bien qu'affichant des carnets de commande en hausse, pâtissent de l'allongement des délais de carrosserie. S'ils se confirment, la conséquence de ces chiffres sera le vieillissement du parc roulant, alors que pouvoirs publics, constructeurs, agglomérations et exploitants s'engagent pour des flottes plus propres, donc plus récentes.

PRÉVISIONS 2023

| | 2022* | VAR/2021 | FOURCHETTE BASSE | | FOURCHETTE HAUTE | |
|-----------|--------|----------|------------------|-----------|------------------|-----------|
| | | | VOLUME | Δ VS 2022 | | Δ VS 2022 |
| TRACTEURS | 25 554 | 12,20 % | 23 637 | -7,5 % | 26 000 | 1,7 % |
| PORTEURS | 18 780 | -12,10 % | 17 503 | -6,8 % | 18 000 | -4,2 % |
| TOTAL | 44 334 | | 41 140 | -7,2 % | 44 000 | -0,8 % |

* à fin Nov, 12 mois glissants



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Equipment finance for a changing world*

* Le financement d'équipements d'un monde qui change