

L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS 2023
ÉDITION JUIN



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

VERS UN RETOUR À LA NORMALE... MAIS QUELLE NORMALITÉ ?

Bienvenue dans cette nouvelle publication de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

Alors que s'ouvre le second semestre de 2023, quelques signaux faibles nous laissent espérer un « retour à la normale ». Les experts de l'OVI le constatent : **les délais de livraisons se réduisent** à 289 jours alors qu'ils atteignaient 359 il y a un an. Amélioration donc, mais on est encore loin des 87 jours de juin 2019... Y reviendrons-nous un jour ?

Dans un environnement instable (calendriers et critères d'accès aux ZFE, prix des carburants, aides et subventions, Euro VII, inflation), les exploitants se protègent, rallongent la durée de vie des parcs et reportent les commandes de renouvellement. La profession, en responsabilité, prépare cependant l'avenir, comme vous le découvrirez dans le billet de Mobilians !

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

Bonne lecture !
Arnaud VILLÉGER

*Total Cost of Ownership - Coût Total de Détention

01 _ POINT SUR L'ACTUALITÉ CONJONCTURELLE PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE	P4
02 _ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS	P6
03 _ IMMATRICULATIONS ET POINT MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS	P12
04 _ TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	P17
05 _ DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS	P24
06 _ PRÉVISIONS 2023	P30

01 POINT SUR L'ACTUALITÉ CONJONCTURELLE PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE

LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE EN ZONE EURO A SURPRIS FAVORABLEMENT SUR LES PREMIERS MOIS DE 2023

Après un chiffre légèrement négatif au T4 2022, la croissance économique en zone euro a surpris favorablement sur les premiers mois de 2023 au regard de l'amélioration des données d'enquêtes (climat des affaires et, dans une moindre mesure, confiance des consommateurs). Mais la première estimation de la croissance au T1 2023 a laissé une impression moins favorable (hausse du PIB de seulement + 0,1 % t/t). Le chiffre pourrait même passer en territoire négatif dans le sillage de la forte révision en baisse de la croissance allemande : la zone euro basculerait alors en récession technique. Si un rebond technique est anticipé au T2, la montée en puissance des effets négatifs du resserrement monétaire ferait ensuite rechuter la croissance. À la stagnation attendue pendant trois trimestres succéderait une reprise limitée. Bien qu'anticipée en reflux tout au long de 2023, l'inflation resterait élevée, nettement supérieure à l'objectif de 2 % en fin d'année et encore légèrement supérieure fin 2024, obligeant la politique monétaire à rester en territoire restrictif.

Source : Études économiques – Eco week 23.25 – BNP PARIBAS



PANORAMA ÉCONOMIE MONDIALE

MONDE

La réouverture de l'économie chinoise en fin d'année dernière a finalement produit ses effets, avec quelques mois de décalage. Le volume des exportations en provenance de Chine a en effet bondi de près de 20 % en mars, malgré un repli partiel qui devrait logiquement suivre au cours du printemps.

La tendance pour les exportations reste incertaine. Ce rebond en Chine a tout juste permis au volume des exportations mondiales de se stabiliser au 1er trimestre 2023. En effet, en dehors de la Chine, les dynamiques ont été bien plus contrastées ces derniers mois. Elles se sont révélées positives aux États-Unis et en Europe de l'Est (en phase de reprise après le déclenchement de la guerre), où les exportations ont progressé. En revanche, elles ont accusé une baisse en zone euro, au Royaume-Uni, au Japon, en Afrique et au Moyen-Orient.

L'activité manufacturière mondiale continue d'ailleurs aussi de se replier au printemps, sans toutefois montrer des signes d'une plus forte dégradation : l'indice PMI des nouvelles commandes à l'exportation est remonté en avril, bien que toujours sous le seuil d'expansion, à 48,4.

Les différents indicateurs permettant d'évaluer les tensions sur les chaînes de production mondiale continuent de baisser. Le fret maritime se situe désormais à un niveau comparable à celui constaté avant la pandémie, et semble avoir atteint un plancher.

EUROPE

Si le pic de l'inflation en zone euro a probablement été atteint en octobre dernier, le processus de désinflation s'annonce lent, et un retour à la cible de 2 % n'est pas attendu avant 2025. Les dernières projections macroéconomiques de la Banque Centrale Européenne (BCE) abondent dans ce sens. La seconde vague d'inflation est très soutenue – l'indice des prix à la consommation hors énergie progresse de 7,9 % en mars – alors même que de nouvelles hausses de prix dans l'alimentation sont à craindre au cours des prochains mois.

Malgré cela, l'activité économique au sein de l'union monétaire résiste mieux que prévu, face au double choc inflationniste et sur les taux d'intérêt. Le scénario d'une récession en 2023 est actuellement écarté, mais la croissance reste sur un fil. Le taux de chômage se maintient à l'un de ses plus bas historique, et alimente des pénuries de main d'œuvre et des hausses plus rapides de salaires.



FRANCE

La conjoncture française peut s'apprécier au regard de trois éléments. Tout d'abord, une surprise positive avec une contraction évitée (de peu) au 4^e trimestre 2022, le risque que des pénuries d'énergie affectent la croissance ne s'étant pas matérialisé. Cela pourrait laisser penser, à tort, que les fondamentaux de l'économie française sont plus solides qu'ils ne le sont réellement.

Le deuxième élément a trait aux autres chocs dont les effets continuent de se diffuser à l'économie et qui affaiblissent ses fondamentaux. L'inflation ne devrait certes plus augmenter, mais les hausses de prix s'accumulent : notre anticipation d'une inflation à 5,9 % en 2023 fait suite à un chiffre identique en 2022, ce qui ne manque pas d'affecter la consommation des ménages. En outre, la hausse des taux d'intérêt produit déjà des effets sur l'investissement des ménages, dont la contraction a été importante au 2^e semestre 2022, et devrait se poursuivre.

Enfin, un troisième élément concerne la levée progressive des freins à la croissance, qui pourrait permettre d'éviter la récession. Il s'agit notamment de l'atténuation des pénuries de semi-conducteurs et de la réouverture de l'économie chinoise, qui devrait soutenir à terme l'aéronautique, le tourisme et le luxe.

CROISSANCE PIB MONDIALE : PRÉVISIONS

	MONDE*	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2022	3,4	2,1	3,5	2,6	2,6
ESTIMATION 2023	2,9	1,4	0,7	1,9	0,5
PRÉVISIONS 2024	3,1	- 0,1	0,5	- 0,1	0,6

* Chiffres FMI - Perspectives de l'économie mondiale janvier 2023 - Pour les autres chiffres, BNP Paribas

02 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE DES EXPLOITANTS

→ Focus Transport Routier de Marchandises, Bâtiment et Travaux Publics

PEU DE PERSPECTIVES, SI CE N'EST L'INFLATION QUI SEMBLE RALENTIR

2022 aura été l'année de l'accélération de l'inflation et de la pénurie de matières premières et de composants. Elle aura également été marquée par une régression de l'activité, qui se matérialise par un recul des volumes et un moindre usage des véhicules. Avec cet effet ciseaux, les entreprises devraient également être impactées au niveau de leur santé économique. Le tableau dressé est sombre.

2023 pourrait être plus favorable, mais au 1^{er} semestre, les nouvelles sont à peine meilleures. L'activité a des difficultés pour repartir, certains secteurs-clients habituels du TRM sont déprimés, l'opinion des chefs d'entreprise est pessimiste, qu'on soit sur l'activité, les effectifs et surtout sur la trésorerie des entreprises, qui se détériore rapidement. Seuls les coûts semblent ralentir leur hausse.

TRÉSORERIE (SITUATION)
solde d'opinion en CVS - CJO

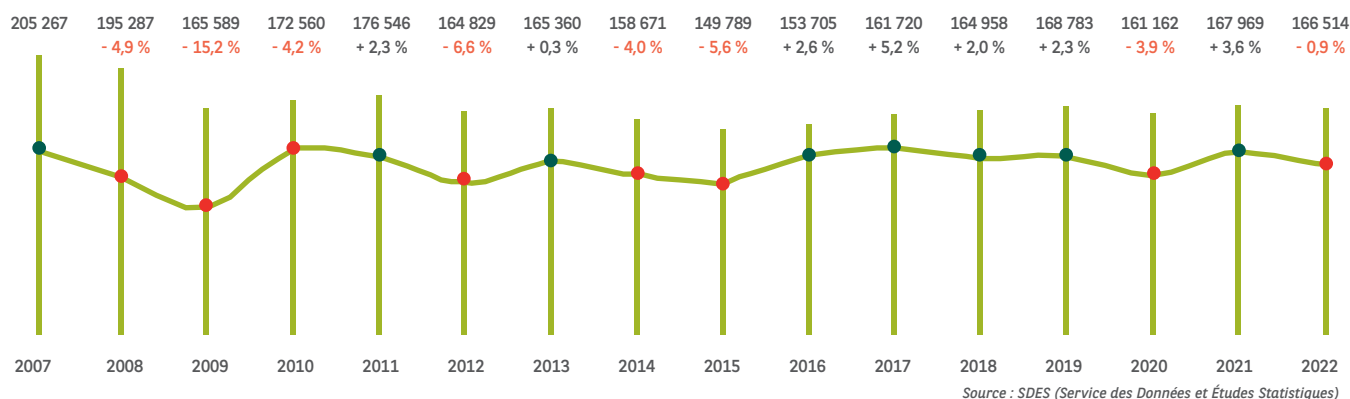


Enquête de conjoncture
Banque de France mai 2023,
pour le secteur du Transport
et de l'entreposage



TRM / CONJONCTURE

TRM : EN MILLIONS DE TONNES-KM TRANSPORTÉES (DONNÉES CVS)



L'activité du TRM à fin 2022, mesurée par le Ministère de la Transition Écologique, fluctue sans vraiment changer. Depuis 2009, elle reste stable malgré quelques années difficiles, comme 2015 ou 2020.

Si l'on se penche sur les variations des derniers trimestres, la croissance semble être revenue en fin d'année 2022 (derniers chiffres disponibles) après quatre trimestres de recul.

En revanche, la part de l'activité pour compte propre recule en 2022 à cause d'un net ralentissement de l'activité de transport de matériaux de construction.

Pour 2023, la FNTR constate, quant à elle, un recul de l'activité au 1^{er} trimestre et n'attend pas beaucoup mieux pour le 2^{ème}.

Côté clientèle, le climat des affaires mesuré par l'INSEE se dégrade dans certains des principaux secteurs d'activité demandeurs : l'agro-alimentaire, la chimie, la métallurgie.

Les problèmes s'accumulent également autour des coûts de production du transport, 51 % des chefs d'entreprise interrogés ne sont pas satisfaits de la situation actuelle et peu de perspectives positives n'améliorent pas leur moral.

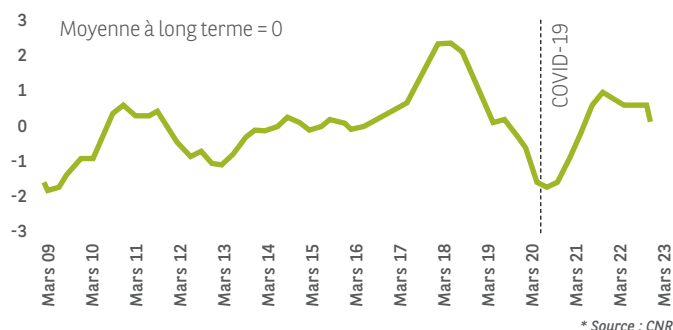
Le recrutement des conducteurs reste toujours problématique, avec deux tiers des entreprises qui éprouvent des difficultés à trouver les conducteurs dont elles ont besoin.

Les investissements qui permettent de mesurer la confiance en l'avenir des entreprises restent très loin de leur niveau d'avant COVID.

Le constat est le même de la part de la Banque de France, dont les résultats d'avril de leur étude de conjoncture montrent une prévision à la baisse de l'activité et de la demande globale. Elle montre également une forte dégradation des trésoreries, qui passent sous la moyenne de long terme.

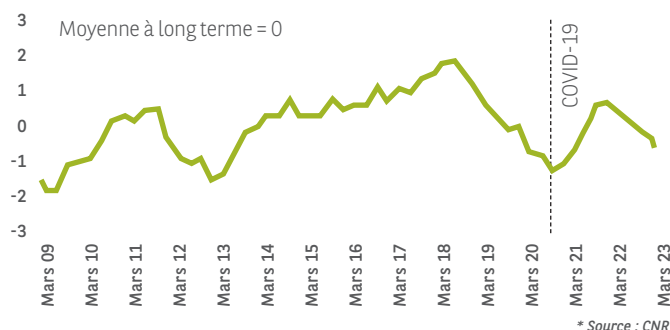
ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ RÉCENTE*

Soldes d'opinion en point d'écart-type corrigé des variations saisonnières



ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ FUTURE*

Soldes d'opinion en point d'écart-type corrigé des variations saisonnières



UNE QUESTION EUROPÉENNE : LA DISTORSION DES TAXES ET DES REDEVANCES ROUTIÈRES SELON LES PAYS

Depuis 2022, la hausse des coûts du TRM est devenue un problème majeur qui pèse sur les entreprises dont les trésoreries sont mises à mal malgré une activité qui se maintient.

L'OVI s'en est fait largement le porte-parole en traitant le problème sous différents angles : « TRM, des déséquilibres majeurs » en janvier 2022, « Comment répondre à l'inflation ? » en juin 2022 et « Un bouleversement de la donne sous l'impact généralisé des hausses de coûts » en janvier 2023.

Pour cette session, nous allons nous intéresser à l'étude produite en mars 2023 par le CNR « Comparatif européen des taxes et redevances routières appliquées aux poids lourds en 2022 » et l'impact que cela peut avoir sur les distorsions de concurrence sur le marché français.

Le CNR a exploré trois prélèvements utilisés pour les poids lourds dans les déplacements intra-européens : les péages et vignettes, les taxes directes et les droits d'accises appliqués au gazole.

Le détail de chaque spécificité par pays est détaillé dans le document du CNR. Il ressort que les trois prélèvements ont un impact sensiblement différent sur les coûts d'usage. Les vignettes et péages d'un territoire sont supportés de la même façon par tous les poids lourds y circulant, quelle que soit leur nationalité. Ce sont eux qui pèsent le plus dans le coût d'usage des infrastructures, mais ils restent les plus égalitaires puisqu'ils sont supportés de la même façon par tous les poids lourds circulant sur un même territoire.

La taxe à l'essieu, quant à elle, est spécifique à chaque pays d'immatriculation du véhicule et est celle qui pèse le moins dans le coût d'usage des infrastructures. Malgré des montants très hauts dans certains états, et notamment dans les pays de l'Europe de l'Est, son coût est fortement amorti par le kilométrage réalisé par ces pavillons.

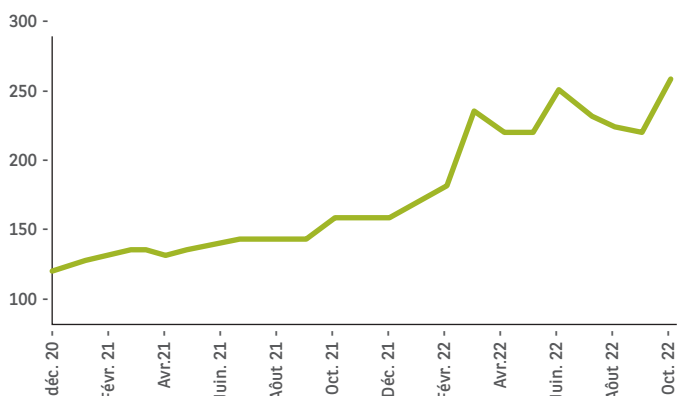
Quant aux droits d'accises sur le gazole, les poids lourds opérant majoritairement en activité internationale maximisent leur chance de rouler toute l'année, dans toute l'Union européenne, avec le gazole le moins taxé d'Europe.

Ils sont un levier permettant aux transporteurs internationaux de se démarquer de leurs concurrents en s'approvisionnant là où les prix du carburant sont les plus bas.

Une autre étude du CNR, « Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur les droits d'accises en Europe », datée du 1^{er} avril 2023, montre qu'actuellement les droits d'accises pour le gazole à usage commercial en France se classent au quatrième rang européen des pays les plus chers. Et même au deuxième rang derrière l'Italie pour les droits d'accises à usage privé.

La part du pavillon français dans le transport international expose les difficultés concurrentielles du pavillon face aux transporteurs internationaux, qui bénéficient d'un choix d'approvisionnement en carburant plus large. La part de l'international dans le TRM français est passée en 20 ans de 9,6 % à 4,3 % actuellement, alors que le poids du gazole dans le coût d'exploitation des VI longue distance atteint les 32,4 %.

INDICE CNR GAZOLE PROFESSIONNEL BASE 100 = DÉCEMBRE 2000



Source : FNTR

LONGUE DISTANCE ENSEMBLES ARTICULÉS - GAZOLE

	Structure hors gazole			Structure avec gazole		
	2021	2022	2023*	2021	2022	2023*
Carburant	-	-	-	21,5	25,2	32,4
Maintenance	11	11,1	10,7	8,6	8,3	7,2
Infrastructures	9,3	9,2	8,5	7,3	6,9	5,7
Matériel	16	16,7	15,8	12,6	12,5	10,7
Personnel de conduite	36,7	36,6	38,8	28,8	27,4	26,3
Frais de déplacement	9,4	9,6	9,5	7,4	7,2	6,4
Structure	17,6	16,7	16,7	13,8	12,5	11,3
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

* Prévisionnel sous hypothèses

Source CNR

9,6 % À 4,3 %
part du pavillon français
à l'international
entre 2002 et 2022

TRAVAUX PUBLICS / CONJONCTURE

Le marché des TP reste atone en ce début d'année. Les montants facturés au 1^{er} trimestre 2023 ne progressent que de 1,1 % par rapport à ceux de 2022, alors que l'activité en volume variait entre février et mars 2023 de 1,5 %.

L'enquête d'opinion de la FNTF/INSEE sur le climat des affaires montre également que les chefs d'entreprise sont plutôt pessimistes sur l'évolution de leur activité au cours des trois derniers mois. Le solde d'opinion se replie et revient à un niveau proche de sa moyenne longue durée, quelle que soit la clientèle, privée ou publique.

Pour la suite de l'année, les prévisions correspondent à celles déjà données en janvier et sont plutôt optimistes, d'autant plus que les niveaux des carnets de commandes sont jugés supérieurs à la normale par une majorité d'entrepreneurs.

Les prises de commandes restent soutenues, à un niveau de 9,9 % même si elles n'atteignent pas le niveau de février de 21,4 %. Quelques opérations d'envergure, comme le métro de Toulouse, ont permis d'envisager un avenir plus favorable qui devrait bénéficier surtout au génie civil.

Reste que les entrepreneurs attendent un mieux du côté des collectivités publiques. En effet, 2022 a présenté un record en termes de trésorerie pour les collectivités territoriales, en hausse de 12,6 %. Les communes et les départements sont les principaux bénéficiaires, alors que les régions ont nettement reculé. En revanche, les incertitudes économiques et les taux d'intérêts élevés ne leur permettent pas encore de traduire cette trésorerie en termes d'investissements, et c'est à travers ceux-ci qu'elles sont en première ligne pour engager plus avant la transition écologique : entretien des réseaux d'eau et d'assainissement, réhabilitation de friches, renaturation, rénovation des ouvrages d'art, infrastructures de mobilité, aménagements urbains... qui pourraient bénéficier aux entreprises de Travaux publics.

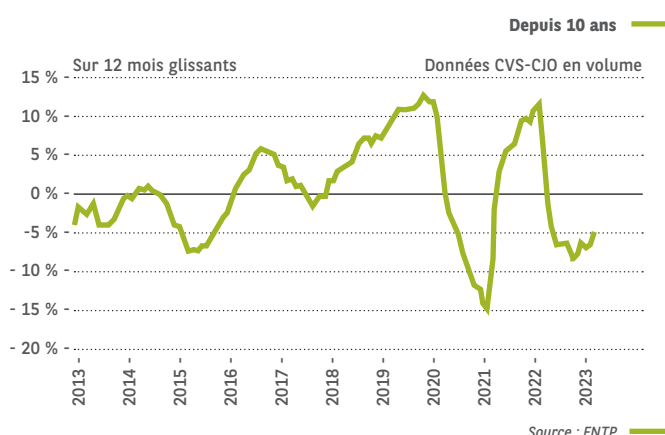
Côté entreprises, les contraintes de main d'œuvre sont l'obstacle le plus souvent exprimé par les chefs d'entreprise.

Alors qu'en moyenne entre 2004 et 2022, elles étaient citées par 18 % des répondants à l'enquête trimestrielle de la FNTF/INSEE, lors de la dernière enquête d'avril 2023, ils sont 41 % à les citer. Les autres contraintes exprimées par les chefs d'entreprise sont moins prégnantes, avec 36 % qui se plaignent d'un manque de demande, 14 % qui évoquent les contraintes financières, 6 % les contraintes climatiques (en fort recul par rapport à janvier, où elles pesaient 17 %) et 5 % le manque de matériel (en recul de quatre points par rapport à janvier).

Le recul des heures travaillées (- 1,0 % depuis un an), le recul des heures d'intérimaires (- 3,3 %) et la baisse des effectifs ouvriers (- 0,8 %) viennent démontrer l'importance de ce problème dans le secteur.

Les contraintes de main d'œuvre font partie des principaux obstacles qui limitent la réalisation de leurs travaux pour 41 % des chefs d'entreprise.

TRAVAUX RÉALISÉS



CLIMAT DES AFFAIRES AU 1^{ER} TRIMESTRE 2023

Résultats de l'enquête trimestrielle d'opinion FNTF/INSEE sur le marché intérieur



Opinion sur l'activité passée

En avril 2023 par rapport à janvier 2023. Soldes d'opinion CVS



Opinion sur l'activité future

En avril 2023 par rapport à janvier 2023. Soldes d'opinion CVS



Opinion sur les carnets de commandes

En avril 2023 par rapport à janvier 2023. Soldes d'opinion CVS



Opinion sur les effectifs futurs

En avril 2023 par rapport à janvier 2023. Soldes d'opinion CVS

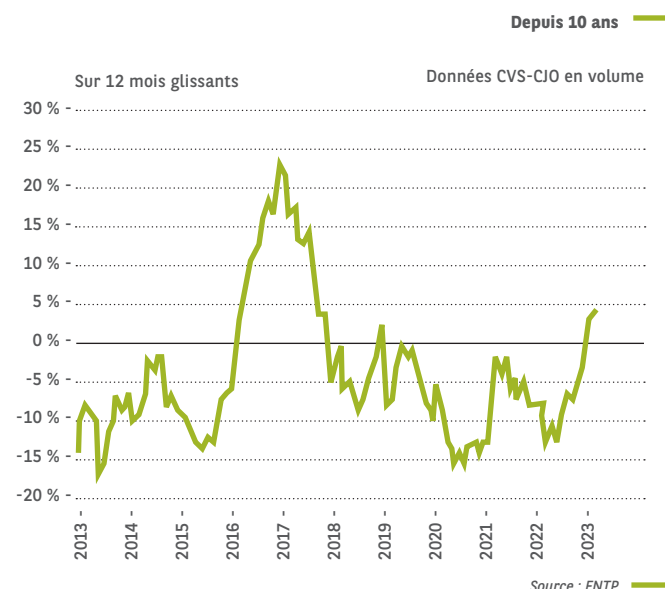


Opinion sur les délais de paiements

En avril 2023 par rapport à janvier 2023. Soldes d'opinion CVS



MARCHÉS CONCLUS



BÂTIMENT / CONJONCTURE

**CONJONCTURE
DU 1^{ER} TRIMESTRE 2023**
AVRIL 2023

MÉMO 1^{ER} TRIMESTRE (ÉVOLUTION EN VOLUME)

ACTIVITÉ ARTISANAT
DU BATIMENT

▼ 0,5 %

NEUF

▼ 0 %

ENTRETIEN
RÉNOVATION

▼ 0,5 %

Le mouvement de ralentissement de l'activité déjà amorcé en 2022 se confirme en 2023, souligne la CAPEB dans sa note de conjoncture d'avril 2023, et ce pour tous les segments d'activité. L'activité en entretien-amélioration maintient néanmoins une progression positive ce trimestre (+ 0,5 %) grâce au toujours dynamique segment des travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements (+ 2,0 %). Le constat est différent pour la construction neuve, qui, moins dynamique que l'entretien-amélioration depuis la reprise post-covid, voit son activité en volume stagner ce trimestre par rapport au 1er trimestre 2022.

Les carnets de commandes, qui avaient jusque-là conservé des niveaux élevés, ont enregistré une baisse substantielle et représentent désormais 87 jours de travail à venir à début avril 2023, soit 9 jours de moins qu'au trimestre précédent, un niveau au plus bas depuis janvier 2021. Ce constat est identique dans l'entretien-amélioration et le neuf.

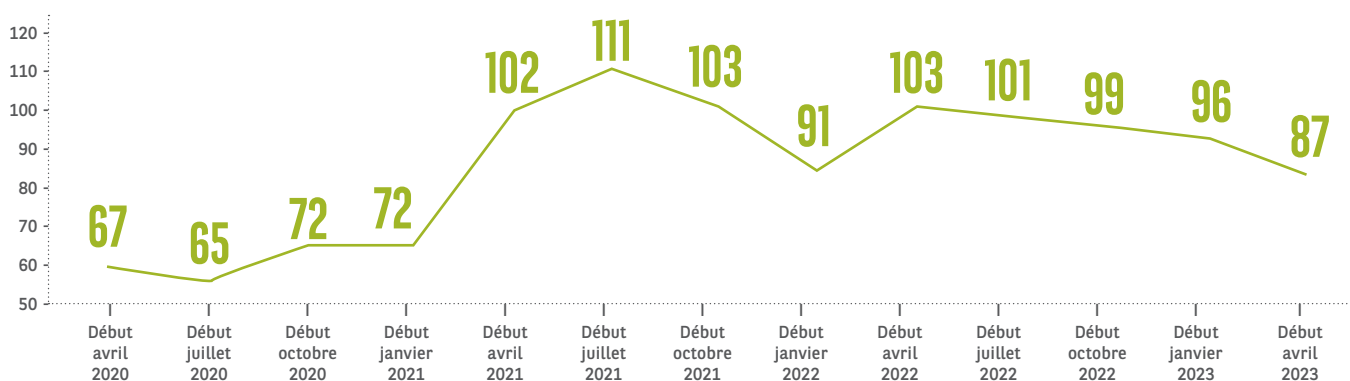
Côté demande, les ventes de logements anciens et les autorisations de logements neufs cumulées sur 12 mois continuent leur baisse. Dans un contexte de durcissement de l'accès au financement, où la remontée des taux est combinée à des critères d'octroi plus sévères, les montants de crédits accordés destinés à l'acquisition de logements anciens baissent de près de 6 % au 4e trimestre 2022. De plus, l'inflation comprime le pouvoir d'achat des ménages, ce qui impactera mécaniquement leur demande de travaux dans les mois à venir.

Ainsi, le ralentissement engagé depuis plusieurs trimestres se confirme, et les entreprises artisanales du bâtiment semblent anticiper que celui-ci se poursuivra.

Côté offre, les tensions sur les prix des matériaux sont dans l'ensemble moins prégnantes qu'en début 2022, bien que certains matériaux intensifs en énergie soient toujours concernés par des hausses au premier trimestre 2023. Malgré ces rééquilibrages sur le plan des matériaux, les conditions d'exercice des entreprises artisanales sont toujours contraintes par des coûts bien plus élevés qu'avant le début du conflit ukrainien (hausse du SMIC, coût de l'énergie). L'index BT 01 a augmenté de 6 % en un an, à février 2023, et le solde d'opinion sur l'évolution des marges demeure négatif pour le 7e trimestre consécutif. Sur le plan de la main d'œuvre, l'augmentation du nombre de salariés est modérée (+3 600 salariés en glissement annuel au 4e trimestre 2022) et les intentions d'embauches sont en ralentissement depuis le premier semestre 2022.

Si les prévisions de la CAPEB se veulent plutôt optimistes pour la fin de l'année, les résultats de l'enquête sur le climat des affaires de l'INSEE pour le mois de mai indiquent au contraire une forte dégradation des opinions des chefs d'entreprise. La plupart des soldes d'opinions diminuent, tels ceux relatifs à l'activité, aux carnets de commandes, aux prix prévus et aux effectifs, ce qui laisse penser que 2023 devrait être difficile.

ÉVOLUTION DES CARNETS DE COMMANDES EN NOMBRE DE JOURS



Source : CAPEB - Xerfi

LES MÉTIERS EN 2030

L'étude co-produite par FRANCE STRATÉGIE et la Dares permet d'envisager ce que pourraient être dans les prochaines années les perspectives d'emploi pour tous les secteurs de l'économie. Nous avons choisi de faire un zoom sur les métiers qui nous intéressent le plus dans notre investigation, à savoir les conducteurs qui sont par nature indispensables au TRM et les ouvriers qualifiés ou non du BTP.

Cette étude doit permettre aux organismes professionnels et aux entreprises d'éclaircir leurs perspectives dans ce secteur pour les prochaines années. Pour obtenir le rapport complet, il est disponible à l'adresse :

dares.travail-emploi.gouv.fr/dossier/les-metiers-en-2030.

L'exercice de prospective tente de répondre à trois séries de questions :

- combien d'emplois seront créés dans les différents métiers ?
- quels seront les besoins de recrutement des entreprises, compte tenu des départs en fin de carrière ?
- et, enfin, quels déséquilibres potentiels peut-on anticiper si, pour chaque métier, rien n'est fait pour corriger l'écart entre les besoins de recrutement des employeurs et le flux de jeunes sortant de formation initiale ?

En aucun cas, il ne s'agit de prévoir le nombre d'emplois à pourvoir en 2030, mais de tenter d'analyser les conditions d'évolution des demandes et des offres d'emplois à cet horizon. Le chemin est plus important que le but.

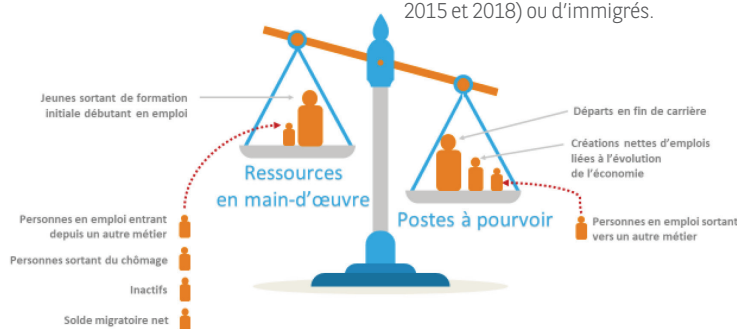
LE TRM

La trace qu'a laissée la crise liée au Covid-19 devrait pénaliser, entre autres, les activités fondées sur la mobilité comme les transports, ce qui créeraient moins d'emploi que par le passé. Parmi les métiers avec le plus de postes à pourvoir, il y a ceux qui génèrent peu ou pas d'emplois, et dont les postes à pourvoir correspondent avant tout aux remplacements des départs en fin de carrière : c'est le cas, des conducteurs de véhicules.

C'est un métier légèrement en croissance, dont le nombre de départs en fin de carrière est parmi les plus élevés (34 %).

Les jeunes débutants devraient représenter un tiers des postes à pourvoir. Dans le transport, la logistique et le tourisme, la part de jeunes débutant dans l'emploi serait inférieure à la moyenne, tandis que les créations d'emplois y seraient deux fois plus fortes que dans l'économie dans son ensemble.

Ils devraient pouvoir néanmoins combler leurs besoins par le recrutement de professionnels venus d'autres métiers (ouvriers de la maintenance notamment), de chômeurs (entrées nettes depuis le chômage entre 2015 et 2018) ou d'immigrés.



LE BTP

Suite aux décisions politiques françaises et européennes, le secteur devrait être stimulé, dans les prochaines années, par l'investissement et l'accroissement des besoins de rénovation des bâtiments, pour répondre notamment aux exigences d'efficacité énergétique de la transition bas carbone.

Après un cycle baissier de près de dix ans (80 000 emplois perdus entre 2009 et 2019), et poursuivant la reprise constatée depuis 2017, le secteur (y compris les activités immobilières) afficherait une forte croissance : il devrait créer 190 000 emplois entre 2019 et 2030.

S'agissant des actifs en emploi n'ayant pas dépassé le baccalauréat, la construction créerait près de 55 000 postes entre 2019 et 2030, malgré l'augmentation tendancielle de la qualification dans le secteur. Il est à noter que les cadres du bâtiment (+60 000) et les personnels d'études et de recherche (+50 000) figureraient parmi les quinze métiers les plus dynamiques.

Près d'un poste sur deux créé dans le secteur de la construction serait exercé par des professionnels du bâtiment et des travaux publics qui bénéficieraient également de la dynamique des services d'architecture et d'entretien des bâtiments. Deux types de métiers seraient particulièrement dynamiques.

Les effectifs des ouvriers qualifiés du second œuvre du bâtiment (plombiers, menuisiers, électriciens ou peintres en bâtiment) devraient croître de 27 000 postes entre 2019 et 2030. Ce sont, en effet, ces professionnels qui réalisent les travaux de rénovation. Or, la rénovation a pris le pas sur la construction neuve, à la fois parce que le parc de logements est ancien en France, et également parce que la demande d'adaptation du bâti existant est forte, qu'il s'agisse de répondre aux besoins liés au vieillissement de la population et au maintien à domicile des personnes dépendantes, ou aux normes réglementaires et environnementales.

03 IMMATRICULATIONS ET POINT MARCHÉ DES VÉHICULES

→ Immatriculations et conjoncture de la carrosserie

POURSUITE DU RATTRAPAGE DES ANNÉES COVID À DES RYTHMES HÉTÉROGÈNES SUIVANT LES PAYS

EUROPE

Le 1^{er} trimestre 2023 a été très prolifique pour les immatriculations de véhicules de 3,5t et plus en Europe. Il s'est immatriculé 102 025 véhicules, en hausse de 19,4 % face au 1^{er} trimestre 2022. Tous les pays ont participé à ce boom, avec des hausses s'étalant de 9,5 % en Italie, à 25,2 % pour les pays d'Europe de l'Est dans leur ensemble.

Sur les douze derniers mois, le total est de 367 769 immatriculations avec une progression de 8,5 %. Sur long terme, on constate qu'il s'agit de la continuité des années de rattrapage après la pandémie de COVID-19. La progression est continue depuis 2020, avec un quart d'immatriculations en plus.

L'Allemagne, dont les immatriculations ont progressé de 20,9 % sur les trois premiers mois, affiche 80 409 enregistrements sur douze mois. Depuis 2019, elle peine à se relever de la crise liée au COVID-19, puisqu'elle présente un retard de 18 % depuis la crise, alors que l'ensemble de l'Europe est à - 9 %.

Le retard est le même ou presque pour la Grande-Bretagne, avec 46 037 immatriculations sur douze mois, en retard de 23 % par rapport au score de 2019. Cependant, elle progresse régulièrement depuis 2020 en ayant repris 14 % d'immatriculations depuis cette date.

L'Espagne présente un autre profil. Elle ne s'est jamais remise de la crise de 2009, en divisant le nombre d'immatriculations par quatre en deux ans, passant de 46 822 à 12 134, et depuis son maximum n'a pas dépassé les 24 573. En revanche, elle a été très peu affectée par la crise du COVID-19 et retrouve actuellement son niveau de 2019 à 24 433 unités.

Le profil de l'Italie ressemble un peu à celui de l'Espagne, avec un recul en 2009 jamais comblé et peu de conséquences de la crise de 2020. Elle affiche même le record d'immatriculations depuis 2009, avec 26 073 enregistrements en un an et une progression de 2,3 % sur un an.

L'Europe de l'Est reste la région la plus dynamique en termes d'immatriculations. Depuis un peu plus d'un an, les immatriculations de la région sont plus nombreuses que celles de l'Allemagne et elle se relève de chaque crise plus vite que tous les pays de l'Europe de l'Ouest. Elle atteint les 80 999 immatriculations sur les douze derniers mois, alors que la Pologne se situe dans le même trend avec 36 329 unités, en progression de 14,1 % sur les douze mois précédents.



IMMATRICULATION FRANCE ET EUROPE CONJONCTURE

LES CONSTRUCTEURS N'ONT PAS ENCORE RETROUVÉ LE RYTHME DE PRODUCTION D'AVANT CRISE, CHACUN « ALLOUANT » AUX MARCHÉS LOCAUX DES QUANTITÉS SUIVANT SES POSITIONS DE MARCHÉ, SES STRATÉGIES DE CONQUÊTE OU DE DÉFENSE. CETTE ATTRIBUTION DE QUOTAS TORD QUELQUE PEU LES CHIFFRES D'IMMATRICULATIONS. L'EUROPE DE L'EST - ET PLUS PARTICULIÈREMENT LA POLOGNE - PROFITE COMME EN FIN D'ANNÉE DERNIÈRE D'UNE ACCÉLÉRATION IMPORTANTE DE SES VOLUMES NEUFS.

VI supérieurs à 3,5 t	janvier - mars 2023		2023 glissant à mars		Moyenne 5 ans	
(hors cars et bus)	Immat.	Var. % 2023 à 2022	Immat.	Var. % 2023 à 2022	Immat. 2018 à 2022	Var. % 2022 / Moy. 5
Allemagne	24 107	+ 20,9 %	80 409	+ 3,2 %	84 560	- 4,9 %
Espagne	6 976	+ 16,8 %	24 434	+ 16,5 %	22 457	+ 8,8 %
France	13 330	+ 12,4 %	46 037	+ 2,5 %	48 800	- 5,7 %
Italie	7 370	+ 9,5 %	26 073	+ 5,0 %	23 944	+ 8,9 %
Royaume-Uni	12 693	+ 18,2 %	45 808	+ 10,0 %	47 806	- 4,2 %
Europe du Nord	5 524	+ 17,2 %	20 637	+ 6,0 %	20 979	- 1,6 %
Benelux	7 510	+ 17,1 %	24 140	+ 14,2 %	23 779	+ 1,5 %
UE 15 + CH, IS et N	83 732	+ 18,2 %	286 770	+ 7,0 %	290 768	- 1,4 %
Europe de l'Est	18 293	+ 25,2 %	80 999	+ 14,1 %	68 054	+ 19,0 %
dont Pologne	8 591	+ 19,1 %	36 329	+ 12,0 %	29 300	+ 24,0 %
Europe (28) + EFTA	102 025	+ 19,4 %	367 769	+ 8,5 %	358 822	+ 2,5 %

Source ACEA

+ 19,4 %
d'immatriculations
en Europe au 1^{er} trimestre

FRANCE

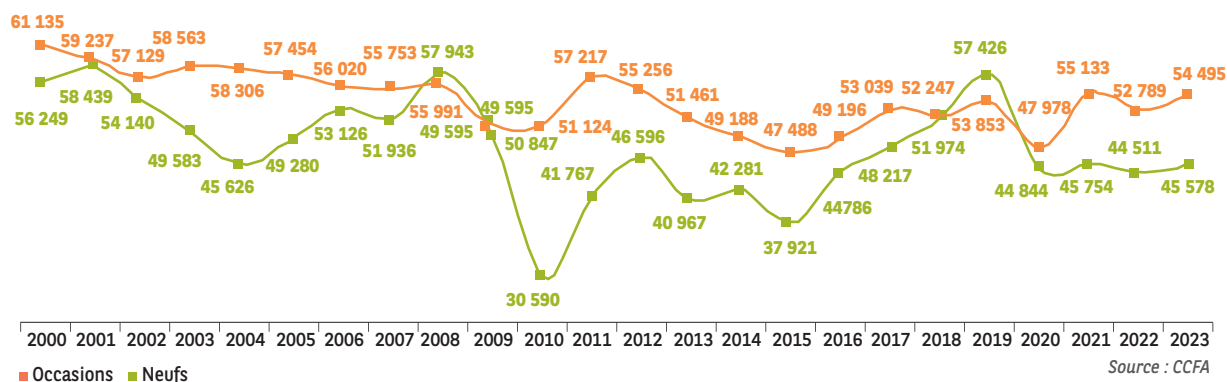
Les cinq premiers mois 2023 ont été très profitables pour les immatriculations de VI de 5t et plus. Avec 20 938 enregistrements, la progression est de 8,1 % par rapport aux cinq premiers mois de l'an passé, et historiquement, se place au-dessus de 2017, une année qui s'était terminée à plus de 50 000 unités enregistrées.

Lorsqu'on regarde en glissement à mai (douze mois cumulés), la progression est moins nette, puisque les immatriculations ne gagnent que 2,4 % et le cumul annuel est de 45 578 véhicules immatriculés. Cependant, la dynamique est là depuis le début de l'année.

Les tracteurs ont enregistré 11 973 véhicules, en hausse de 6,2 % par rapport à 2022. Ce résultat est proche de 2018, une des meilleures années pour les tracteurs. À noter que le mois de mars a été très bon, puisqu'il s'agit du meilleur résultat depuis 2000.

Les porteurs ont bien progressé sur les cinq premiers mois, en hausse de 10,7 %, mais les résultats restent en dents de scie. Par rapport à 2021, ils sont en recul de 5,0 %. En cumul annuel, on constate également qu'ils se replient : de 22 521 en 2021, ils sont retombés à 19 460 sur douze mois cumulés à mai.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE) EN GLISSEMENT 12 MOIS À AVRIL 2023



CARROSSERIE / CONJONCTURE

LE MARCHÉ DU PORTEUR IMPACTE FORCÉMENT CELUI DES CARROSSIERS, SITUÉS EN AVAL DE LA CHAÎNE DE VALEUR. LA CROISSANCE SOUTENUE DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS EST DILUÉE SUR LES PRINCIPAUX MARCHÉS DE VI CARROSSÉS, À DES NIVEAUX TRÈS HÉTÉROGÈNES.

MARCHÉ DU PORTEUR VI

Le nombre d'immatriculations pour les cinq premiers mois de l'année s'élève à 8 941 unités, avec une progression de 7,8 % par rapport aux cinq premiers mois 2022. Mais, derrière ce bon résultat, se cache une situation plus contrastée. Depuis 2018, le marché fluctue beaucoup et les variations vont une fois dans un sens, l'année suivante dans l'autre. En 2019, la progression avait été très forte avec un résultat record à plus de 11 000 immatriculations. L'année suivante, c'était l'année de la crise du COVID-19, avec une chute brutale des enregistrements de véhicules. En 2021, on parlait d'année de reprise avec une progression de 21 %, l'année suivante, d'un repli de 4 %, et enfin une reprise de près de 8 % pour cette année. Sur cette période de six ans, le résultat de 2023 est 3,3 % au-dessous de la moyenne, ce qui donne une image plus proche de la réalité du marché.

Le marché est toujours dominé par les véhicules destinés au BTP avec un total Benne + BTP à 3 214 immatriculations, en recul de 1,7 % par rapport à 2022. Sur la moyenne depuis 2018, le retard est plus important encore avec un écart de - 8,7 %, avec de grandes variations selon les années.

Les fourgons, avec 1 444 immatriculations, ont progressé de 57,3 % par rapport à l'an passé. Là encore, les variations depuis sept ans sont très fortes. Elles vont presque du simple au double : en 2022, le total d'immatriculations était de 918 fourgons sur cinq mois, alors qu'en 2017, il se montait à 1 766. Si on regarde la moyenne de la période, le total 2023 s'établit un peu au-dessus (6 %) puisqu'elle se situe à 1 362 unités.

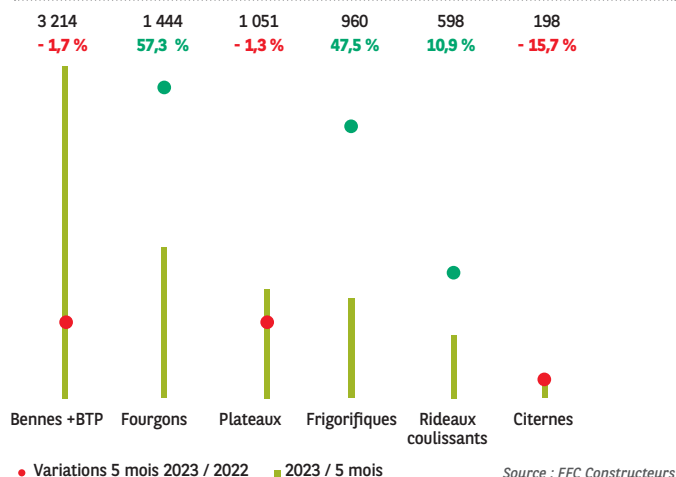
Le marché des plateaux VI est beaucoup plus stable. 1 051 unités ont été enregistrées, en baisse de 1,3 %, soit 14 véhicules en moins que sur cinq mois en 2022. Même si on constate sur la dernière période de grandes variations autour de 2019-2021 dues, entre autres, à la crise du COVID-19, les autres années 2017-2018 et 2022-2023 restent dans des niveaux assez similaires.

Les frigos ont également beaucoup progressé cette année par rapport à l'an passé, avec un + 47,5 % et 960 unités enregistrées. En y regardant de plus près, on constate, dans les sept dernières années, trois périodes : la première, de 2017 à 2019, avec des résultats au-dessus de 1 193 unités sur cinq mois, puis un recul de 2020 à 2022, où les immatriculations n'ont pas dépassé les 826 unités. La troisième période en 2023 se situe en fait au milieu de ces deux périodes, et est proche de la moyenne des sept ans, qui est de 991.

Les rideaux coulissants enregistrent 598 immatriculations, en hausse de 10,9 %. Le marché est assez stable depuis 2020 (autour de 560 immatriculations), il refait lentement son retard sur les chiffres antérieurs de 2016 à 2019, pendant lesquels la moyenne était plutôt autour des 750 unités.

Le marché des citernes souffre plus en 2023 que les autres marchés VI. En recul de 15,7 %, il n'enregistre que 198 véhicules, ce qui n'était pas arrivé depuis au moins 2008. Seul 2017 avait été aussi faible, avec 202 immatriculations sur cinq mois.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



MARCHÉ VUL

Les VUL carrossés (y compris les pick-up) ont très légèrement progressé par rapport à 2022. Ils ont gagné 1,6 % à 21 065 immatriculations. Ils se rapprochent de la moyenne sur dix ans qui est de 21 219 unités. Après avoir nettement progressé dans les années 2015 à 2019, la crise liée au COVID-19 a été un fort coup d'arrêt et après un rebond en 2021, depuis deux ans, le marché semble s'être établi autour de la moyenne historique.

Les bennes, ancienne catégorie reine, ont reculé de 11,6 % en 2023 sur les cinq premiers mois avec 6 846 immatriculations.

MARCHÉ DE LA REMORQUE ET SEMI-REMORQUE

Globalement, le marché de la remorque et semi-remorque a reculé de 9,8 % entre 2022 et 2023, avec 9 315 immatriculations. Il s'agit d'un recul assez significatif, puisque les deux derniers exercices étaient au-dessus de 10 000 immatriculations, et que la moyenne sur dix ans se situe à 10 084 unités.

Les rideaux coulissants et PLSC, majoritaires pour les semi-remorques, reculent de 8,4 % avec 2 782 immatriculations sur les cinq premiers mois de l'année. Après la crise du COVID-19, les résultats s'étaient nettement redressés et revenaient au-dessus de la barre des 3 000 véhicules, mais 2023 est un coup d'arrêt.

Le marché des remorques et semi-remorques bennes a subi un arrêt brutal, avec un recul de 35 % des immatriculations, à 967 enregistrements. Il faut remonter à 2010 pour voir un résultat aussi faible, alors que la moyenne sur dix ans est à 1 496 véhicules et le maximum en 2019 est monté à 2 313 immatriculations sur cinq mois.

Les fourgons ont également soufferts, avec un recul de 19,6 % à 1 307 enregistrements. Ils repassent sous la moyenne à dix ans qui est de 1 437 véhicules.

Le marché des frigorifiques se tient, avec une légère progression de 4,4 % à 1 320 unités. Depuis 2016, il reste bien orienté avec au moins 1 300 immatriculations sur les cinq premiers mois de chaque année. Sur dix ans, la moyenne est de 1 363 unités, juste au-dessus du résultat de 2023.

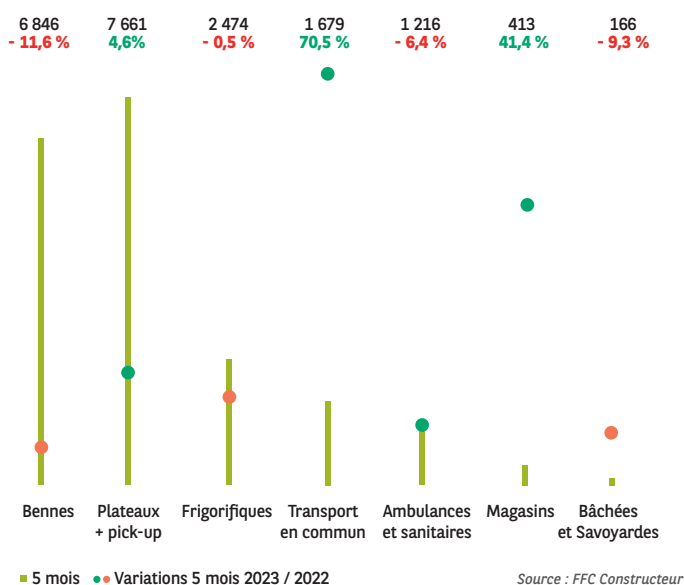
Les citernes, avec 609 immatriculations, affichent leur meilleur résultat depuis au moins 2007. Elles progressent très légèrement de 0,7 % (quatre véhicules). Il s'agit d'un marché plutôt stable qui évite les crises.

Il en va de même pour les remorques et semi-remorques multimodales. Avec 730 immatriculations, elles progressent de 38,5 % et atteignent à une unité près le record de 2008.

Les plateaux, en progression de 6,7 % à 523 unités immatriculées, sont au-dessus de la moyenne à dix ans, qui est de 476 véhicules.

Les bâchées et savoyardes ont très fortement chuté avec seulement 36 semi-remorques immatriculées, ce qui ne s'est jamais vu au XXI^{ème} siècle. Le plus faible résultat enregistré était de 108 véhicules.

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



Elles repassent sous la barre de la moyenne à dix ans, qui s'établit à 7 250 unités. Les difficultés du BTP sont certainement une des causes de ce ralentissement.

Les plateaux et pick-up ont progressé de 4,6 %, du fait surtout des plateaux qui ont gagné 16,3 % sur l'année précédente. Tout confondu, 7 661 immatriculations ont été enregistrées, ce qui permet à la catégorie d'être celle qui enregistre le plus d'immatriculations en ce début d'année. On reste cependant très en-dessous de la moyenne à dix ans, qui se situe à 8 292 unités.

Les VUL frigorifiques ont très peu évolué entre 2022 et 2023. Ils ont perdu 0,5 % à 2 474 immatriculations. Il s'agit d'une pause après quatre années de variations allant de 22 % à 72 %, quel qu'en soit le sens, à la baisse ou à la hausse. La moyenne à dix ans n'est pas si loin, à 2 596 immatriculations.

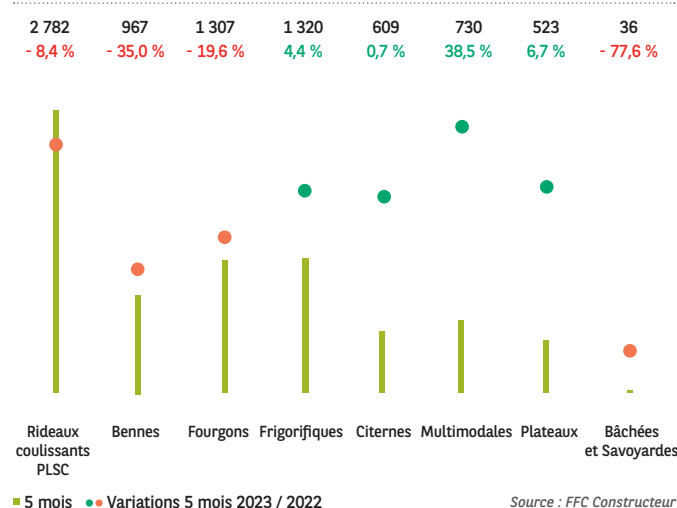
Les transports en commun en VUL sont la bonne surprise de ce début d'année. Ils progressent de 70,5 % et 1 679 unités immatriculées, bien au-dessus de ce qui pouvait être constaté jusqu'alors. Seul 2021 avait approché ce résultat, avec 1 596 immatriculations.

Les ambulances et sanitaires ont légèrement reculé de 6,4 %, mais restent au-dessus de 1 200 unités, ce qui est le cas des trois dernières années avec 1 216 immatriculations. On est au-dessus de la moyenne à dix ans, qui est de 1 128 immatriculations.

Les magasins ont bien progressé cette année sur les cinq premiers mois. Ils gagnent 41,4 % sur les résultats 2022, avec 413 unités. Ce résultat est un des meilleurs jamais enregistré avec 2021 (430 unités).

Les bâchées et savoyardes ont reculé de 9,3 % à 166 immatriculations. Après le pic de 2019 et la chute de 2020, le marché peine à repartir.

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



NOUVEAU CHRONOTACHYGRAPHE ET OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ : DES ENJEUX D'ACTUALITÉ MAJEURS POUR LA FILIÈRE

L'ACTUALITÉ EUROPÉENNE EST PARTICULIÈREMENT DENSE POUR LES CARROSSIERS CONSTRUCTEURS ADHÉRENTS DE LA FFC CONSTRUCTEURS. EN EFFET, LE CHANGEMENT DE GÉNÉRATION DE CHRONOTACHYGRAPHE EN AOÛT 2023, D'UNE PART, ET LA RÉVISION DU RÈGLEMENT (UE) 2019/1242, D'AUTRE PART, FONT L'OBJET D'INTENSES DISCUSSIONS AVEC LES DIFFÉRENTES PARTIES PRENANTES POUR TENTER DE TROUVER UNE ISSUE RÉALISTE.

La nouvelle version du tachygraphe : plus de datas, mais toujours des problèmes d'approvisionnement qui impactent les délais de livraison

Tous les véhicules neufs immatriculés à partir du 21 août 2023 devront être équipés de la nouvelle version du tachygraphe, conformément au règlement UE/2016/799 modifié UE/2021/1228. Il s'agit donc de gérer cette transition entre le chronotachygraphe de version V1 et celui de génération 1CV2.

Selon les spécifications définies par la Commission Européenne dans le cadre de l'annexe technique, **ce nouvel appareil devra enregistrer les périodes de chargement/déchargement et les géolocaliser, identifier automatiquement les passages de frontières** du véhicule et utilisera la technologie OSNMA (Open Service Navigation Message Authentication) pour garantir la fiabilité du signal GNSS. Le chronotachygraphe 1CV2 disposera d'un nouveau capteur de mouvement et de sa propre cartographie embarquée dans sa mémoire de masse.

Cette version intégrera une interface ITS (système de transport intelligent) capable de transmissions wireless, avec, par exemple, des téléphones portables. Tout cela étant complété par des cartes à puces dotées d'une mémoire plus importante, pour assurer le stockage des activités des conducteurs, étendue de 28 à 56 jours.

La filière doit cependant faire face à une difficulté : les problématiques persistantes de fournitures de micro-processeurs et les contraintes d'approvisionnement rencontrées depuis 2021 continuent de produire leurs effets pour les constructeurs et les différents fournisseurs d'équipements dotés de composants électroniques. Cette situation a une incidence directe sur le retard de production et l'arrivée tardive des chronotachygraphes, auquel s'ajoute le délai de carrossage des véhicules, ce qui induit un problème de calendrier : de nombreux véhicules ne pourront pas être mis en circulation avec un chronotachygraphe 1CV2.

S'agissant d'un dispositif relevant du contrôle de la bonne application d'une réglementation sociale, la dérogation de stock n'est pas envisageable. C'est pourquoi **la FFC CONSTRUCTEURS a entrepris depuis plusieurs mois des échanges avec les quatre ministères concernés (Intérieur, Économie, Transport et Transition Écologique) afin d'envisager positivement une mesure similaire à celle obtenue en 2019 qui permet de prendre en compte la situation particulière des véhicules en cours de carrossage à la date de basculement.**



Les remorques, prochains contributeurs à la réduction des émissions de l'ensemble tracteur-remorque

Concernant le projet de révision du règlement (UE) 2019/1242, les intentions de la Commission Européenne se précisent. Bien que les remorques standards n'émettent pas directement de CO₂, **il est reconnu que les remorques performantes en matière énergétiques peuvent contribuer à réduire les émissions de l'ensemble du véhicule tracteur-remorque.** La proposition de la Commission Européenne de révision du règlement soulève un certain nombre de questions quant à sa faisabilité pratique et à son calendrier d'application.

Les objectifs de réduction de CO₂ des véhicules 03/04 proposés par la CE pour les périodes 2030-2034 et suivantes sont bien au-dessus de ce qui est considéré comme faisable par les professionnels européens - à tel point qu'ils ne peuvent pas être atteints en l'état actuel des paramètres de l'outil de simulation élaboré par la Commission elle-même.

Par ailleurs, les sanctions financières envisagées par la Commission Européenne sont totalement disproportionnées et non absorbables par la filière, si les limites spécifiques de la flotte qui figurent dans le projet sont dépassées. De nouvelles technologies susceptibles d'engendrer des gains sur les émissions de CO₂ ne peuvent pas être mises sur le marché à court terme et ne peuvent donc pas contribuer dans un premier temps à atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂, car des validations approfondies et la mise en œuvre du processus d'approbation sont encore nécessaires, à l'instar des e-axes.

De plus, **ces technologies peuvent s'avérer très coûteuses, exercer une influence sur la charge utile et n'être utilisées que pour certaines opérations de transport.**

Dans ce contexte, la FFC CONSTRUCTEURS et ses homologues européens, réunis au sein du CLCCR, tentent de sensibiliser les pouvoirs publics des États européens aux conséquences de la mise en œuvre d'une telle mesure, qui aurait un impact sensible pour les utilisateurs de remorques/semi-remorques.

Benoit DALY
Secrétaire Général - FFC CONSTRUCTEURS

04 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- Feuille de route de décarbonation de la filière véhicules lourds
- ZFE – mise à jour

TRANSITION ÉCOLOGIQUE : CE QU'IL EN COÛTE

Une évaluation du coût de la transition écologique en France, la plus complète et documentée à ce jour, vient d'être faite par l'institut France Stratégie. À horizon 2030, le respect de nos engagements climatiques - qui passe par une réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990 - nécessitera près de 70 milliards d'euros soit 2 ou 2,5 points de PIB de dépenses annuelles supplémentaires. À peu de chose près, cela équivaut à doubler le rythme auquel les investissements « climat » ont progressé jusqu'ici, en euros constants ; ou encore, pour reprendre l'expression des auteurs, « à faire en dix ans ce que nous avons eu de la peine à faire en trente ».

Comment y parvenir ? Le rapport tient compte de l'effet de remplacement du capital « brun » par le capital « vert ». Les économies à venir sur le fossile faciliteront le passage des véhicules thermiques aux véhicules électriques, des chaudières (au fuel ou à gaz) aux pompes à chaleur, etc.

Mais elles ne suffiront pas, notamment parce que le multiplicateur d'investissement associé à la transition écologique (le surcroît de PIB que l'on peut en attendre) est jugé faible. En cause, un fort contenu en importations des technologies « vertes » (panneaux solaires, batteries, éoliennes) dominées par l'Asie (Chine, Japon, Corée) ainsi que des modes de consommation plus sobres, tels que le rapport anticipe, par exemple, une limitation de l'usage individuel de l'automobile.

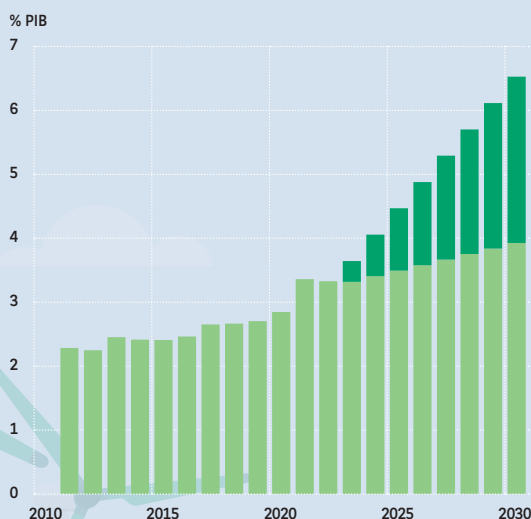
Une transition autofinancée s'avérant peu réaliste, la question de son accompagnement par la fiscalité ou l'emprunt se pose inévitablement.

Si les auteurs du rapport n'ignorent aucune des deux pistes, ils rappellent à toutes fins utiles que les conditions d'un endettement supplémentaire (chiffré à 9 points de PIB pour l'État à horizon 2030) dépendront crucialement du niveau des taux d'intérêt, qui devront de préférence se maintenir au-dessous du taux de croissance nominal de l'économie.

Jean-Luc Proutat
BNP PARIBAS

FRANCE : INVESTISSEMENTS CLIMAT

- Scénario de base
- Additionnels compatibles avec le plan 'Fit for 55'



Sources : I4CE, France Stratégie, BNP Paribas

UN DOCUMENT MULTISECTORIEL, UN EXERCICE STRUCTURANT

DANS LE CADRE DE LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE, LES REPRÉSENTANTS DE LA FILIÈRE POIDS LOURDS ET LES POUVOIRS PUBLICS ONT CO-CONSTRUIT LA FEUILLE DE ROUTE DE DÉCARBONATION DE LA FILIÈRE « VÉHICULES LOURDS », QUI REPOSE SUR SIX LEVIERS CONCRETS :

L'ÉVOLUTION
DE LA DEMANDE
DE TRANSPORT

L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE
DE TRAVAUX PUBLICS POUR
LES ENGINS DU BTP

LE VERDISSEMENT
DE LA MOTORISATION
DU VÉHICULE

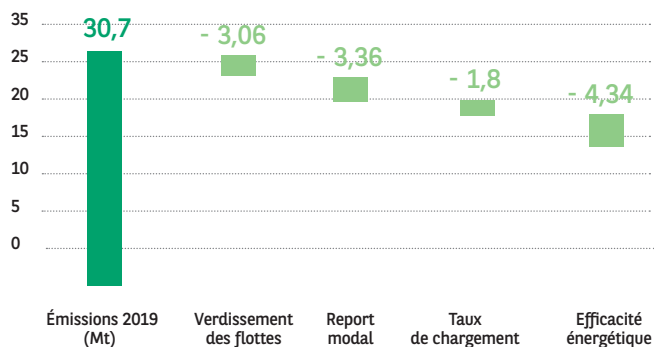
LES TAUX
D'OCCUPATION
OU DE CHARGEMENT

L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE
ET LES DISTANCES
PARCOURUES

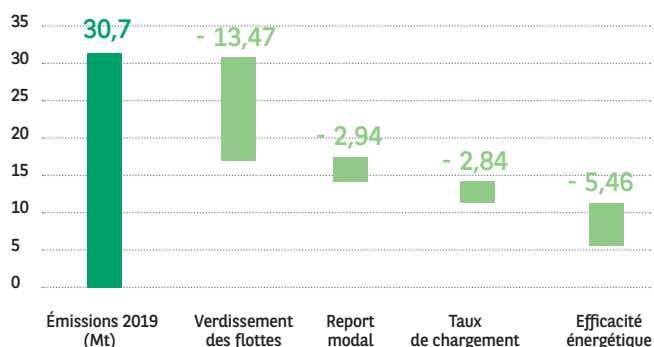
LA PART MODALE
DE LA CATÉGORIE
DE VÉHICULES

IMPACT DANS LE TEMPS DE CHACUN DES LEVIERS SUR LES ÉMISSIONS

BAISSES DES ÉMISSIONS EN 2030



BAISSES DES ÉMISSIONS EN 2040



Source : feuille de route de décarbonation de la filière « véhicules lourds »

QUATRE ACTIONS PRIORITAIRES
ONT ÉTÉ IDENTIFIÉES AFIN DE FAIRE
DE LA STRATÉGIE UN SUCCÈS.

01

Construire un cadre économique
et financier propice à l'accélération
de la transition énergétique du transport routier.

02

Coordonner le déploiement des bornes
électriques et de stations d'avitaillement.

03

Accompagner le changement.

04

Garantir la production des énergies
décarbonées qui seront utilisées
dans les motorisations.

**AU-DELÀ DU SIMPLE
CONSTAT, L'OBJECTIF
DU GROUPE DE TRAVAIL
A ÉTÉ DE POSER LES CONDITIONS
DE DÉPLOIEMENT DE CHACUNE
DES ÉNERGIES**

**RÉSEAU
D'AVITAILLEMENT
ET DE RECHARGE
EN ITINÉRAIRE
ADAPTÉ**

**CONDITIONS
ÉCONOMIQUES**

**DISPONIBILITÉ
DE L'OFFRE
CONSTRUCTEUR**

DES VISIONS CHIFFRÉES

La pierre angulaire de ce travail concerne la substitution progressive des poids lourds diesel par des poids lourds à carburant alternatif, nous offrant une vision projetée du futur parc.

HYPOTHÈSES DE TRAVAIL DE PARTS DE MARCHÉ DES ÉNERGIES AU SEIN DES IMMATRICULATIONS DE POIDS LOURDS NEUFS

	2020	2025	2030	2035	2040
DIESEL	97 %	73 %	50 %	34 %	2 %
GNV	3 %	20 %	25 %	30 %	39 %
ÉLECTRIQUE	0 %	7 %	22 %	27 %	45 %
HYDROGÈNE	0 %	0 %	3 %	9 %	14 %

Une vision « coûts », reprenant les investissements requis pour le renouvellement des véhicules, et le déploiement de l'avitaillement alimente l'étude.

ÉNERGIE	D'INVESTISSEMENT POUR LES VÉHICULES (VS ÉQUIVALENT DIESEL)	D'INVESTISSEMENT POUR L'AVITAILLEMENT	TOTAL
GNV/BioGNV	7,3 MDE	4,6 MDE	11,9 MDE
ÉLECTRIQUE	12,8 MDE	10,7 MDE	23,5 MDE
HYDROGÈNE	12,2 MDE	4,9 MDE	17,1 MDE
CARBURANTS LIQUIDES BAS CARBONE	PAS DE SURCÔUT	NON ÉVALUÉ À CE JOUR	

Enfin, une vision « TCO » à court et moyen terme nous renseigne sur le coût total de détention de ces nouveaux matériels à court, moyen et long terme

DIFFÉRENCE RELATIVE DU TCO DES POIDS LOURDS COMPARÉS À LEURS HOMOLOGUES DIESEL [SCÉNARIO AME / SCÉNARIO AMS]

		2025	2030	2040
ÉLECTRIQUE VS DIESEL	19/26 t	[10 % / 3 %]	[- 6 % / - 13 %]	[- 25 % / - 33 %]
	44 t	[32 % / 28 %]	[8 % / 2 %]	[- 17 % / - 25 %]
BioGNV VS DIESEL	19/26 t	[15 % / 10 %]	[11 % / 5 %]	[9 % / 1 %]
	44 t	[13 % / 7 %]	[6 % / 2 %]	[-17 % / -3 %]
HYDROGÈNE VS DIESEL	19/26 t	[266 % / 245 %]	[198 % / 178 %]	[158 % / 131 %]
	44 t	[228 % / 200 %]	[171 % / 145 %]	[130 % / 99 %]

Scénario AME : pas de marché ETS (Emissions Trading Schemes)
Scénario AMS : instauration d'un marché ETS (Emissions Trading Schemes)
<https://www.ecologie.gouv.fr/marches-du-carbone#SnippetTab>

Sources : feuille de route de décarbonation de la filière
« véhicules lourds »

Synthèse des propositions ici :

→ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/23064_feuille-de-route-decarbonation-poidsLourds_BATweb.pdf

À RETENIR

- La pluralité des énergies dans les flottes
- Un TCO électrique vs diesel quasiment égal à partir de 2025 pour certains matériels
- L'hydrogène à partir de 2030
- Le réseau d'avitaillement à déployer « à marche forcée »
- Les aides gouvernementales, comme leviers indispensables de l'équilibre économique
- L'alerte sur les capacités d'investissement des exploitants liées à la forte hausse du prix des matériels

ZFE – MISE À JOUR

C'EST LE RAPPORT SÉNATORIAL RELATIF AUX ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M), RÉDIGÉ PAR M. PHILIPPE TABAROT, SÉNATEUR DES ALPES-MARITIMES, QUI FAIT L'ACTUALITÉ DES ZFE. PREMIER POINT NOTABLE : LE SUCCÈS DE LA CONSULTATION EN LIGNE, QUI A RECUEILLI 51 000 RETOURS, MONTRANT LA PRÉOCCUPATION DES USAGERS POUR CE SUJET, QU'ILS SOIENT PARTICULIERS OU ENTREPRISES.

Parmi les neuf propositions de la mission d'information, nous en avons retenu trois, qui concernent directement notre écosystème :

- Généraliser le prêt à taux zéro pour l'acquisition de véhicules propres légers et créer un dispositif spécifique aux poids lourds dédiés au transport de marchandises et aux autocars (proposition n°4).

- Rétablir la possibilité pour les poids lourds de recourir à la prime au retrofit et rendre les véhicules de plus de 2,6 tonnes rétrofités éligibles au suramortissement vert (proposition n°5).

- Assouplir le calendrier de restrictions de circulation s'appliquant aux ZFE-m obligatoires pour le rendre plus réaliste : dans l'ensemble des ZFE-m rendues obligatoires, autoriser la circulation des véhicules Crit'air 2 pour les véhicules lourds jusqu'à 2030 (proposition n°8).

Il convient cependant de regarder le « verre à moitié plein », et de souligner, comme le mentionne le rapport, que « la ZFE-m constitue un outil pertinent pour réduire la pollution atmosphérique ».

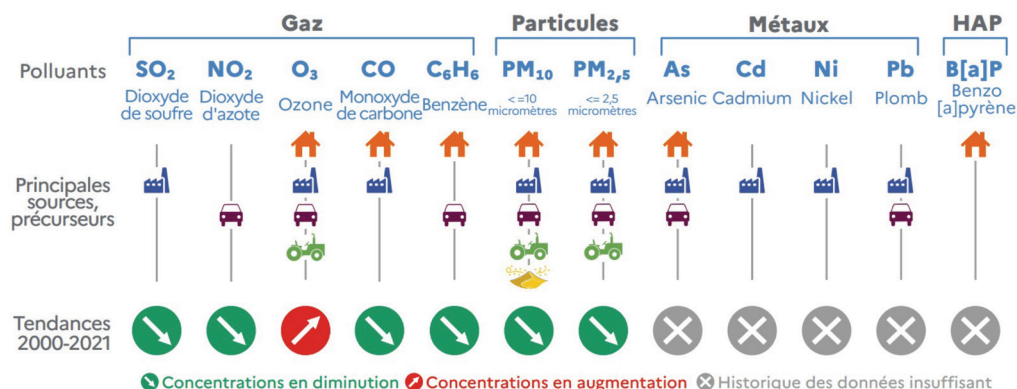
TRÈS FAIBLE ACCEPTABILITÉ DES ZFE POUR LES PROFESSIONNELS AYANT PRIS PART À LA CONSULTATION

Professionnels



Source : Consultation en ligne de La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable organisée du 17 avril au 14 mai 2023

DES CONCENTRATIONS DANS L'AIR EN BAISSÉ POUR UNE MAJORITÉ DE POLLUANTS



Source du graphique : SDES – Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2021 – publié en octobre 2022

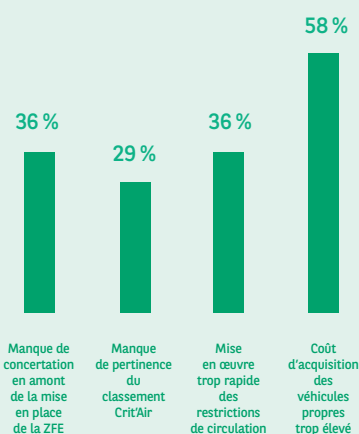
Mais la ZFE-m ne sera pas l'unique solution vers un air plus sain. En effet :

- si à l'échelle nationale, le transport routier est responsable de plus de la moitié des émissions de NOx (54 %), les ZFE-m ne répondent que de façon limitée à l'enjeu de santé publique soulevé par l'exposition aux particules fines, qui proviennent plus majoritairement d'autres secteurs (logement et, dans une moindre mesure, industrie et agriculture) ;

- le système de classification Crit'air des véhicules ne prend pas en compte les émissions de particules liées au système de freinage ou à l'abrasion des pneus ;

- la part relative des différentes sources d'émissions polluantes varie sensiblement d'un territoire à l'autre, ce qui plaide pour une approche globale et territorialisée des politiques d'amélioration de la qualité de l'air.

PRINCIPAUX OBSTACLES À L'ACCEPTABILITÉ DES ZFE-M (IDENTIFIÉS PAR LES PROFESSIONNELS)



Source : Consultation en ligne de La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable organisée du 17 avril au 14 mai 2023

LE TCO, UNE VISION DES COÛTS ORIENTÉE CLIENT

QU'EST-CE QUE LE TCO ?

Le TCO (Total Cost of Ownership) est le coût total de détention d'un objet par son utilisateur final. Il s'agit d'un empilement de tous les coûts engendrés par la détention dudit objet au cours de sa vie. Chaque objet et chaque utilisateur a un TCO qui lui est propre, et ses définitions sont multiples. Dans le cadre du véhicule industriel, les variables intégrant classiquement le TCO sont le loyer financier (ou le coût du véhicule à l'investissement), les coûts liés à la maintenance (entretien des pneus, du châssis, des équipements, etc.) et les coûts liés à l'énergie (carburant consommé sur la route). À noter que selon les cas, d'autres postes de coûts peuvent intégrer le TCO, comme le salaire des chauffeurs, les frais d'assurance, ou même des postes impactant négativement le TCO, comme le bonus écologique ou le suramortissement, pour certains véhicules à énergies alternatives.

À QUOI ÇA SERT ?

Le TCO permet avant tout d'avoir une vision orientée client. Il est devenu de plus en plus évident que le prix d'un véhicule à l'achat ne suffit plus à discriminer de manière pertinente des marques entre elles, ou des énergies entre elles, à périmètre équivalent. Un exemple qui peut être assez parlant est le cas des véhicules électriques. Souvent, lorsqu'on compare uniquement en montants d'investissement, un véhicule électrique coûtera deux à trois fois le prix de son équivalent diesel. Néanmoins, dès lors que l'on utilise une approche TCO, cette différence tend à diminuer nettement, du fait notamment du coût de l'électricité par rapport au diesel. On peut alors obtenir des TCO égaux aux TCO des véhicules équivalents diesel, voire multipliés par 1,5, selon l'usage et le type de véhicule. D'un point de vue client, la vision est donc radicalement différente entre les comparaisons en TCO et les comparaisons en montants d'investissement.

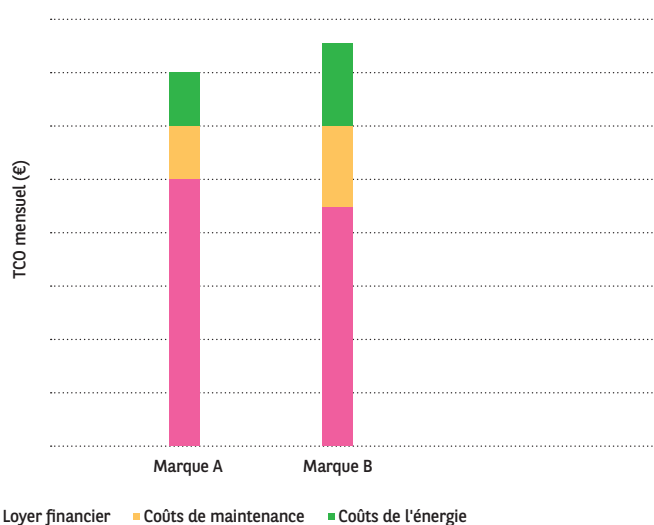
Le TCO est donc un outil de comparaison efficace, permettant de déterminer ce qui correspondra le mieux aux besoins du client, que ce soit en termes d'énergie du véhicule, de marque, ou autre. Il permet également de faire des comparaisons entre les différents postes de coûts.

Par exemple, le loyer financier est souvent considéré en référence pour comparer des marques, des loueurs, des énergies, mais en regardant le TCO, on se rend compte qu'il n'est pas toujours la composante principale des coûts supportés par le client : selon le véhicule et l'usage qu'on en fait, l'énergie peut prendre une part prépondérante, ainsi que les coûts de maintenance.

De tels constats permettent de sensibiliser plus facilement les utilisateurs à l'importance de l'éco-conduite.

Le graphique ci-joint permet de souligner la pertinence de la vision en TCO, par rapport à la vision en loyer financier simple, lorsqu'on veut comparer des actifs similaires sur des marques différentes :

EXEMPLE D'UTILISATION DU TCO POUR COMPARER DEUX ACTIFS SIMILAIRES



Il s'agit d'un exemple de pensée purement théorique, mais on peut d'ores et déjà constater ici que si on compare les deux marques, en tout point égales par ailleurs, sur la seule base du loyer financier, la marque A semble bien plus intéressante que la B. Néanmoins, lorsqu'on regarde en vision TCO, on s'aperçoit rapidement que si la marque B coûte moins cher à l'achat que la A, elle reviendra en pratique plus cher au client à l'utilisation, en raison notamment de sa différence de consommation et de coûts de maintenance. Il est aisément compréhensible dans le cas de cet exemple que la marque B serait en fin de compte plus économique au client que la marque A, et ce malgré la grande différence au niveau du prix d'acquisition du véhicule.

**Le loyer financier
n'est pas le seul poste
à considérer pour comparer
des marques, des loueurs
ou des énergies**

QUELLES CONSÉQUENCES ?

L'utilisation du TCO en lieu et place du prix d'achat comme outil de comparaison entre véhicules a également d'autres implications.

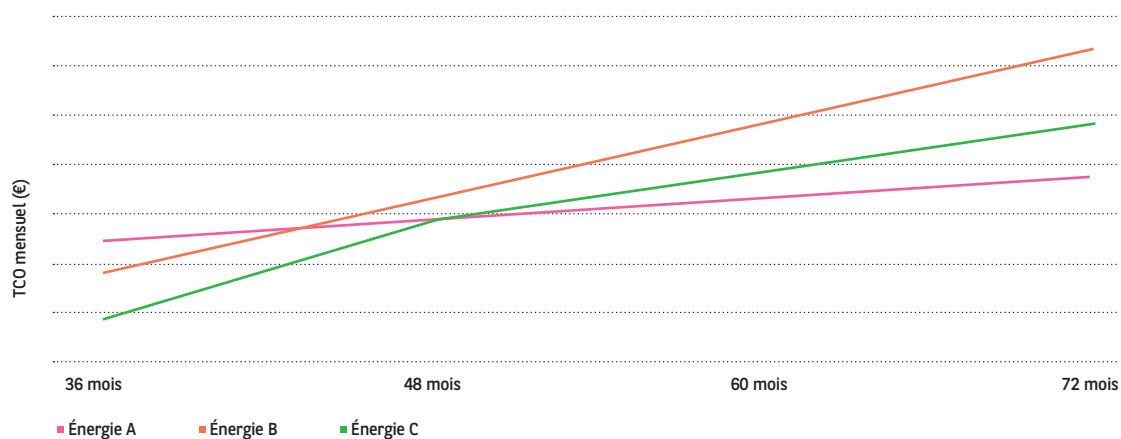
Le TCO dépend à la fois de la durée du contrat (pour une location, ou de la durée de vie du véhicule pour un achat) et du rythme kilométrique du véhicule. Par exemple, si on regarde les coûts mensuels, là où le loyer financier ne fait que décroître à mesure que la durée du contrat augmente, le TCO quant à lui n'est pas soumis à cette même règle. En effet, si le loyer financier diminue avec la durée du contrat, les coûts de maintenance, eux, augmentent avec cette même durée.

De même, le loyer financier est a priori globalement fixe quel que soit le rythme kilométrique du véhicule étudié, mais ce rythme aura un impact non négligeable sur le coût de l'énergie supporté par le client lors de l'utilisation de son véhicule, ainsi que sur la maintenance.

Cette potentielle non-monotonie du TCO mensuel permet de déterminer des couples durée/kilométrage de détention idéaux pour le client, selon l'usage et le type de véhicule.

L'approche TCO contribue donc à dépasser le statut de simple loueur/vendeur et d'ajouter une dimension de conseil et d'accompagnement du client. On peut considérer un nouvel exemple ci-dessous pour illustrer ce propos : dans cet exemple (encore une fois purement théorique), on considère un même véhicule, sur un même rythme kilométrique annuel, mais selon trois énergies différentes, et l'on compare les TCO selon la durée de vie du véhicule. On constate que selon la durée, il vaut mieux privilégier une énergie aux autres pour optimiser son TCO, et pas toujours la même. À 36 mois, l'énergie C sera la plus économique pour le client, tandis qu'à 72 mois, ce sera plutôt la A. Cette vision permet une nouvelle fois d'orienter le client vers une offre plutôt qu'une autre, qui sera dans son meilleur intérêt, selon ses besoins.

EXEMPLE D'UTILISATION DU TCO POUR COMPARER TROIS ACTIFS SIMILAIRES, À RYTHME KILOMÉTRIQUE ÉQUIVALENT MAIS ÉNERGIE DIFFÉRENTE



Au-delà de 48 mois, l'énergie A est la plus économique, ce qui n'est pas le cas sur des durées de détention courtes

CONCRÈTEMENT, QUELLES ÉVOLUTIONS A-T-ON OBSERVÉES CES DERNIERS TEMPS SUR LE TCO PAR RAPPORT AUX ÉVOLUTIONS DES PRIX DES VÉHICULES NEUFS ?

Pour avoir des ordres de grandeur des évolutions et des impacts de chaque poste de coût sur ces évolutions, il est important de s'accorder sur la définition du TCO qui va être utilisée plus loin. Dans les cas concrets qui vont être exposés, le TCO consiste en la somme du loyer financier, des coûts de maintenance et des coûts de l'énergie.

Considérons un exemple concret : le cas d'un tracteur routier 19 tonnes diesel, que l'on loue pour 60 mois avec 100 000 km/an. Toutes choses égales par ailleurs, on peut comparer les évolutions de cet actif entre fin 2021 et début 2023, en termes de loyers financiers et en termes de TCO.

Pour commencer, la forte inflation ainsi que la conjoncture de la pénurie de matières premières ont contribué à augmenter les montants d'investissement pour cet actif, d'environ 20 % sur la période considérée.

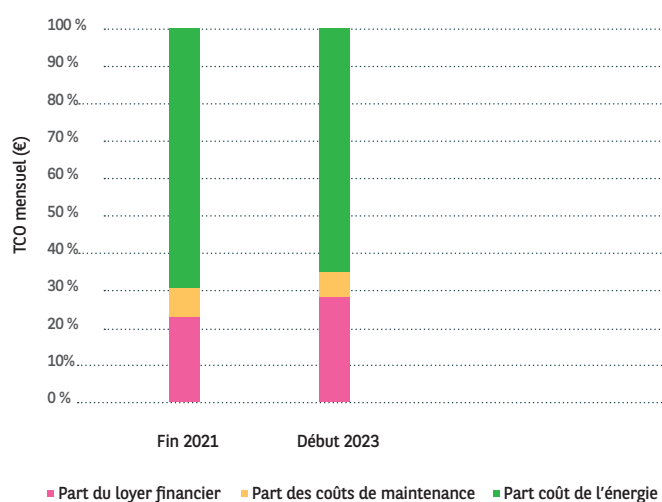
À l'arrivée, cette hausse se répercute sur le loyer financier, qui lui est en hausse d'environ 50 % sur la même période. Cette différence s'explique également par la forte hausse des taux.

Si on compare uniquement en termes de loyer financier, on observe une hausse de 40 % entre fin 2021 et début 2023 sur ce type d'actif. Cependant, si l'on considère le TCO dans sa globalité, la hausse observée n'est plus que de 20 %. Cet impact de la hausse du loyer financier sur le TCO, plus faible que ce que l'on pourrait imaginer, s'explique par la part que tient ce loyer dans le TCO global.

**Entre fin 2021 et début 2023,
la hausse conjuguée des prix
catalogue des tracteurs routiers
et des taux d'intérêt a provoqué
une hausse des loyers financiers
de presque 40 %**

En effet, le graphique ci-dessous montre qu'en 2021, pour la configuration étudiée, le loyer financier ne contribuait qu'à hauteur d'environ 25 % du coût global supporté par le client. Sa hausse a donc un impact moindre que la hausse des coûts de l'énergie, car ces coûts représentaient près de 70 % du TCO en 2021. Or, ces coûts d'énergie ont certes augmenté, mais de façon moindre : environ 10 à 15 %. Cela a pour autre conséquence de changer la proportion des différentes composantes dans le calcul du TCO : la hausse du loyer financier étant plus importante que celle des carburants, la part du loyer financier est plus importante dans le calcul du TCO en ce début 2023 qu'en fin 2021.

**RÉPARTITION DES DIFFÉRENTS POSTES DE COÛTS
EN % DANS LE TCO POUR UN TRACTEUR ROUTIER 19 T**



La vision TCO permet également d'avoir une idée des postes de coûts les plus importants dans la détention d'un véhicule.

Ainsi, selon l'actif et l'usage, les leviers de réduction des coûts ne seront pas les mêmes : tantôt on pourra préconiser l'éco-conduite, tantôt on essaiera plutôt de porter les efforts sur le montant financé, tantôt sur les coûts liés à la maintenance, etc.

05 DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS

LES DÉLAIS DE LIVRAISON EN BAISSÉ SENSIBLE COMME LES CARNETS DE COMMANDES

Les délais de livraison des VI neufs par les constructeurs à leurs clients s'établissent actuellement à 289 jours, soit neuf à dix mois. Ils ont baissé depuis un an de deux mois, mais restent sur des niveaux jamais mesurés auparavant (cf. l'historique de notre enquête auprès des distributeurs).

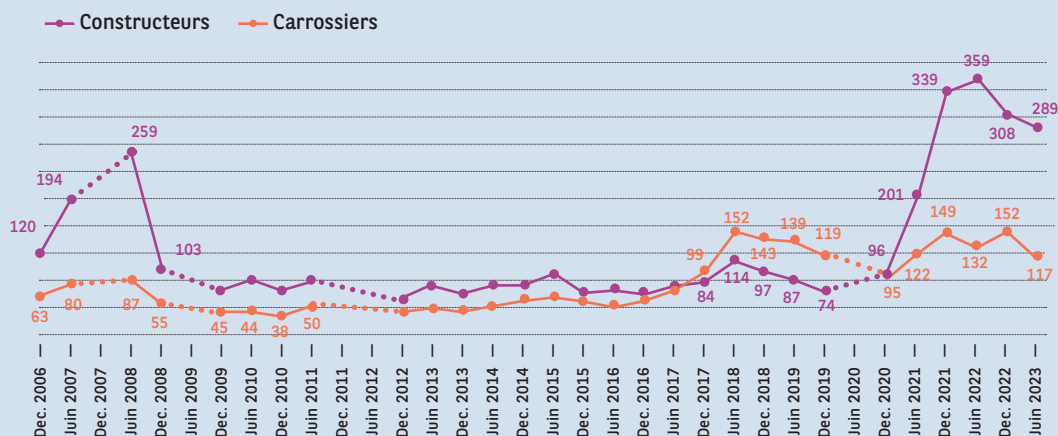
55 % des concessionnaires déclarent des délais inférieurs à 300 jours, alors que 45 % restent avec des délais supérieurs.

Pour les experts interrogés, 61 % n'ont pas encore perçu d'évolution et donc les estiment stables. 28 % les voient en baisse et quelques-uns (11 %) les jugent encore en hausse.

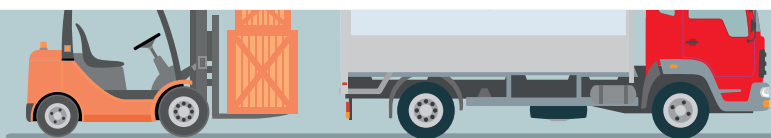
Chez les carrossiers, les délais de livraison n'ont pas atteint les niveaux extrêmes des constructeurs, puisqu'ils sont de 117 jours en juin. Ils baissent sensiblement et retrouvent des niveaux proches de décembre 2019. L'avis des experts sur leur évolution est partagé : la plupart (56 %) les évaluent stables, alors que 22 % les voient en baisse et 22 % en hausse.

Lorsqu'on demande aux experts si le report de livraison par les constructeurs ou les carrossiers, sans certitude quant à la date de réception du véhicule, est un problème, 67 % répondent qu'il s'agit d'un problème très important, 28 % qu'il est important et 5 % pas important.

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



Source : OVI





« La parole à...

LE NIVEAU D'ACTIVITÉ POUR CE PREMIER SEMESTRE RESTE ÉLEVÉ

Comme dans tous les domaines, nos réparateurs pâtissent de l'inflation et en particulier de l'augmentation des coûts de l'énergie. En revanche, peu de professions souffrent, comme nous, de la pénurie de certains composants tant pour la distribution de véhicules que pour la réparation et l'entretien des véhicules.

UN DÉVELOPPEMENT DANS LES NOUVELLES ÉNERGIES ENCORE TIMIDE

Notre profession s'est par ailleurs mobilisée très tôt, au côté des constructeurs et des clients, pour former nos équipes et investir dans les infrastructures liées aux véhicules "Écoresponsables" ; qu'il s'agisse de B100, de GNV ou de véhicules électriques à batterie. Il est donc regrettable de constater que ces motorisations sont loin de suivre les courbes de développement qui avaient été annoncées.

Ainsi, le fait de passer d'un système de prime pour compenser le surcoût d'achat d'un véhicule électrique au nouveau système d'appel à projet a exclu, de facto, bon nombre d'investisseurs potentiels et découragé beaucoup d'autres. Le marché qui était parti sur des hausses importantes est en train de revenir sur des bases annuelles de 45 000 véhicules. Les véhicules roulant au gaz représentent moins de 6 % des immatriculations de véhicules neufs et les véhicules électriques à peine 0,7 % (moitié moins que l'année dernière). Nous restons sur les mêmes volumes et la même répartition des ventes depuis trois ans.

SI L'EUROPE SOUHAITE RÉELLEMENT UNE TRANSITION SUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES COMPARABLE À CE QUI S'EST AMORCÉ SUR LE MARCHÉ DES VL, POURQUOI NE PAS UTILISER LES MÊMES TYPES D'AIDE ?

Il est difficilement compréhensible de voir autant de tergiversations autour des normes Euro 7, des carburants liquides bas carbone et des objectifs de réductions des émissions pour les poids lourds à l'horizon 2040 (alors que les moteurs thermiques seraient - a priori - interdits en 2035). Nous sommes dans un brouillard préjudiciable à tous !

"Il est nécessaire de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages" : les conclusions de la Task Force, travaillant sur le transport de marchandises qui a permis d'alimenter la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds prévus par l'article 301 de la Loi Climat et Résilience, sont équivoques.

Ce rapport fait également état du niveau important d'endettement qui portera sur les opérateurs et de la nécessité de privilégier les aides d'État directes pour accompagner cette conversion.

La transition va donc selon toute vraisemblance être plus longue pour les poids lourds que pour les véhicules légers, avec cependant beaucoup d'hétérogénéité selon les zones géographiques et la nature des activités. Cela ne nous empêche pas de continuer à prévoir l'avenir.

**3 000 jeunes en alternance
dans le domaine de la
mécanique poids lourds.
Une réelle fierté et une
marque de progrès collectif.**

NOTRE PROFESSION RESTE MOBILISÉE POUR FORMER SES FUTURS COLLABORATEURS

En 2023, pour la première fois, nous dépassons les 3 000 jeunes en alternance dans le domaine de la mécanique poids lourds. Certes, cela n'est pas encore suffisant pour répondre aux besoins exprimés par la branche. Cependant, c'est une réelle fierté de voir que collectivement, nous progressons aussi sur ce front, comme nous progressons sur la mise en place de bornes de recharge et la formation de nos équipes à la prise en main de l'ensemble des nouvelles motorisations. Au niveau de notre branche, un travail de fond est également engagé pour décarboner nos différentes activités.

Mobilians communiquera prochainement sur ce sujet. Pour l'heure, nous attendons tous les décisions qui vont nous permettre, dans nos activités quotidiennes, d'atteindre les objectifs politiques qui ont été annoncés.

Nicolas LENORMANT
Président de la branche VI de Mobilians



DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS

Seulement
10 %
des investissements
sont orientés
vers l'extension
du parc VI

VI neufs

Avec un recul évalué à 5,5 % en moyenne pour les tracteurs et à 4,1 % pour les porteurs, les carnets de commandes des distributeurs VI au 1^{er} semestre montrent que le marché n'est pas en phase avec les résultats d'immatriculations pour le début de l'année. Ce décalage est dû en grande partie aux délais de livraison encore très longs chez les constructeurs. La moitié des concessions interrogées présentent des carnets de commandes en recul par rapport à l'année précédente et pour un quart d'entre elles, les délais sont restés stables.

Parc VI

Le pessimisme est de mise pour la suite. L'indicateur de dynamisme est au plus bas avec seulement 10,2 % des investissements actuels consacrés à l'extension du parc. Le parc s'effrite depuis début 2021, où il affichait un niveau de 22 %, puis 18 % six mois plus tard, et 17 % au début de cette année.

Le parc est jugé stable par 60 % des experts, 22 % le voient en diminution et 17 % en augmentation.

Prix des véhicules

Le prix des véhicules neufs continue d'augmenter. La hausse, un peu plus faible qu'en janvier, s'établit à 12 % par rapport au 1^{er} semestre 2022, elle était de 14 % en janvier, et concerne aussi bien les tracteurs que les porteurs. Les problèmes de disponibilité des véhicules permettent aux distributeurs de répercuter les hausses de matières premières et de composants qu'ils subissent en amont de la vente.

Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que les remises sur l'achat des véhicules soient jugées faibles par 50 % des experts et, au mieux, normales par l'autre moitié. Pour les reprises de véhicules, c'est encore le prix qui pose problème, puisque 67 % des experts jugent les reprises trop chères, seulement 6 % les jugent excessives et 33 % les trouvent normales.

VUL neufs

Les carnets de commandes ont baissé dans la moitié des concessions que nous avons interrogées, pour une baisse moyenne de 20,8 %, alors que 28 % sont restées stables. Les quelques concessions qui affichent une hausse ont gagné environ 20 % de commandes en plus. Globalement, les carnets sont en recul d'environ 7 %.

Les prix des VUL neufs ont pu également augmenter de 10,7 %.

Les délais de livraison restent encore très élevés à 188 jours, ils retrouvent leur niveau de début 2022. Les avis sont cependant partagés pour savoir s'ils augmentent (28 %), restent stables (33 %) ou s'ils baissent (39 %). Chez les carrossiers, les délais sont restés stables à 78 jours. L'avis majoritaire des experts (67 %) va également dans ce sens.

Réparation et SAV

Avec 40,1 %, la part de la réparation et du SAV dans le CA des concessions se maintient. Elle était à 42,5 % en 2022, a reculé début janvier à 38,7 %, et donc se situe entre les deux actuellement. Les deux tiers des experts jugent qu'elle est en hausse, un quart qu'elle est stable et seulement 6 % qu'elle est en baisse.

Contrats d'entretien

En cette mi-année, le nombre de contrats d'entretien et de maintenance s'est bien redressé puisqu'il passe de 35,9 % en janvier à 41,2 % actuellement. Il faut remonter à juin 2019 pour trouver un nombre de contrats aussi important.

44 % des concessionnaires ont constaté cette hausse, alors que 50 % avaient un résultat stable, et que le nombre de contrats avait baissé pour 6 %.

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DISTRIBUTION VI

Les prix continuent de progresser pour les véhicules neufs, de l'ordre de 10-12 % quel que soit leur type.

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

Les contrats de maintenance progressent par rapport à 2021 et retrouvent leur niveau de 2019.

Les parcs VO sont presque vides chez tous les vendeurs, mais la situation paraît s'améliorer. Les prévisions pour le reste de l'année montrent que certains experts sont optimistes.

Les prix des VO ont très peu augmenté ce semestre, alors que la dynamique était présente les semestres précédents.

Les carnets de commande de tracteurs reculent pour les véhicules neufs (- 5,5 %) et pour les VO (- 8,1 %).

Les carnets de commandes des porteurs neufs reculent également (- 4,1 %), ainsi que les VO (4,6 %).

L'investissement pour les extensions de parc est en recul et s'établit à 10 %, très en-deçà du volume pour envisager une extension du parc.

Bien que l'on entrevoie un léger repli des délais de livraison de véhicules neufs, il faut encore attendre 289 jours en moyenne pour les recevoir.

État de la Concurrence

Les concentrations d'entreprises de distribution VI se poursuivent en 2023. 61 % des experts l'ont constaté autour d'eux.

Les concessionnaires vivent mal les problèmes de délais de livraison et les difficultés d'évolution des prix entre la commande et la livraison.

Le souci de l'allongement des dates de livraison prévisionnelles lors de la commande est jugé comme très important par la moitié des experts, important par 44 % et pas important par 6 % d'entre eux.

La difficulté à donner un prix fixe à cause des variations des prix des matières premières entre la commande de matériel et sa livraison est jugée très importante par 56 % des experts, ils sont 33 % à la trouver importante et 11 % pas importante.

Nouvelles énergies

Les sollicitations d'achat de véhicules fonctionnant aux énergies alternatives sont stables par rapport au début de l'année. La proportion de clients était de 8 % en décembre dernier, elle est restée à ce niveau en juin.

Lorsqu'un client s'intéresse à ce type de véhicules au cours d'une visite, il s'agit pour 78 % des cas d'une prise d'information ou, au mieux, d'abord d'une prise d'informations avant une commande ferme dans 22 % des situations.

Ces demandes sont, pour 44 % des experts, importantes à gérer, et pour 22 % très importantes. Ils sont cependant 34 % à ne pas y prêter d'importance ou à ne pas se positionner.

MARCHÉ VO

VI d'occasion

Les ventes de VI d'occasion ont nettement reculé ce 1^{er} semestre par rapport au 1^{er} semestre 2022. Les tracteurs sont en recul de 8,1 % et les porteurs de 4,6 %. Il s'agit de la deuxième année de baisse après 2021, année de la reprise post-COVID-19. Côté VUL, le marché est également difficile avec un recul de 7,8 %.

Prix de vente VO

Avec la tension sur les commandes, les prix des véhicules d'occasion ont très peu évolué ce semestre, ce qui constitue un frein, car ils avaient bien augmenté les années précédentes.

Pour les tracteurs, ils sont restés égaux par rapport au 1^{er} semestre 2022, alors qu'ils étaient en progression de 18,4 % en juin dernier. À regarder de plus près, les évolutions sont très variables selon les concessions : un peu plus de la moitié des concessionnaires ont vu les prix augmenter de 16 % en moyenne, et l'autre moitié les a vu baisser de 20 %.

Les porteurs ne progressent que de 1,4 % alors que la progression en juin dernier était de 14 %. Là encore, lorsqu'on s'intéresse aux évolutions individuelles, les variations sont importantes entre les concessions : pour celles qui affichent une hausse, la progression est en moyenne de 13 %, alors que pour l'autre moitié qui affiche une stagnation ou une baisse, elle est de 10 %.

Origine des VO

Les reprises sont faibles ce semestre. Elles ont été considérées comme excessives en prix mais pas en nombre. Elles ne constituent que 46,2 % des véhicules vendus par les concessionnaires. En période plus calme, elles pèsent plutôt 62-66 % des volumes récupérés.

Les distributeurs se sont tournés vers les constructeurs pour trouver les VO à vendre. Ils ont pesé 22,7 % des véhicules vendus. Après une baisse progressive du volume dans les dernières enquêtes, la remontée est nette.

Les achats aux marchands ont retrouvé leur niveau historique avec 14,6 %, ainsi que ceux aux confrères avec 3,7 %.

Profil des VO vendus

Malgré une baisse importante des tracteurs VO de trois ans et moins dans les stocks des concessions qui sont de 18 % contre 27 % en janvier dernier et en juin 2022, l'âge moyen des tracteurs a peu évolué par rapport à l'année passée. Les véhicules de six ans et plus ont également baissé de deux points à 28 %, et c'est la proportion des véhicules de quatre-cinq ans qui s'est renforcée, avec 54 % des stocks de tracteurs VO.

En termes de kilométrage, 53 % des véhicules ont moins de 120 000 km annuels et 47 % en ont plus.

Pour les porteurs, après un exercice atypique en janvier dernier avec un net rajeunissement du stock porteurs VO, le stock actuel est revenu à son niveau historique avec 5 % de véhicules de trois ans et moins, 29 % de quatre-cinq ans et 66 % de six ans et plus.

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 %.

Stocks VO

Les stocks de VO se reconstituent progressivement chez la plupart des acteurs du marché.

Chez les concessionnaires, 11 % affirment qu'ils ont un stock élevé, 28 % un stock normal et 61 % un stock bas. Pour l'ensemble de l'année, aucun n'envisage une hausse, 72 % envisagent une stabilité et 28 % une baisse.

Chez les constructeurs, les stocks sont très bas : 78 % des distributeurs les voient bas, 6 % normaux et 17 % hauts. Les avis sont partagés quant à l'ensemble de l'année 2023, avec 28 % qui les voient baisser, 44 % se stabiliser et 28 % augmenter.

0 %
Évolution du prix
des tracteurs VO
depuis mars

MARCHÉ VO

Délais de revente

À l'inverse des véhicules neufs, les délais de vente des VO sont très courts depuis un an.

Pour les tracteurs, les délais en juin 2022 étaient de 25 jours, en janvier de 26 jours et ont un peu remonté à 33 jours. Les porteurs avaient des délais de revente de 31 jours en juin 22, de 34 jours en janvier et sont remontés à 39 jours. Pour les VUL, ils sont remontés également puisque de 29 jours, ils sont actuellement à 36 jours.

Pour 72 % des experts, il s'agit d'une situation qui est restée stable.

Assez peu d'évolution dans l'écoulement des VO. Les utilisateurs finaux sont les principaux bénéficiaires, avec une part de 48 % dans les destinataires. Les véhicules partent ensuite vers l'Europe pour 34 % d'entre eux avec une répartition assez équitable entre les zones géographiques : 9 % en Europe du Sud, 14 % vers l'Europe de l'Est et 11 % dans les autres zones. Très peu de véhicules partent vers des destinations plus lointaines, ils ne sont que 5 %.

Écoulement des VO

ÂGE DES TRACTEURS

	JUIN-23	DÉC-22	JUIN-22	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	18 %	27 %	27 %	18 %
4 À 5 ANS	54 %	43 %	41 %	45 %
6 ANS ET +	28 %	30 %	32 %	38 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES TRACTEURS

	JUIN-23	DÉC-22	JUIN-22	MOY. 5 ANS
- DE 120 000 KM	53 %	48 %	46 %	50 %
120 000 KM ET +	47 %	52 %	54 %	50 %

ÂGE DES PORTEURS

	JUIN-23	DÉC-22	JUIN-22	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	5 %	12 %	12 %	8 %
4 À 5 ANS	29 %	32 %	18 %	22 %
6 ANS ET +	66 %	56 %	70 %	70 %

DESTINATION DES VO

	JUIN-23	DÉC-22	JUIN-22	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	8 %	7 %	6 %	6 %
FRANCE (UTILISAT.)	48 %	55 %	47 %	47 %
EUROPE	34 %	33 %	40 %	37 %
HORS EUROPE	5 %	4 %	4 %	5 %
AUTRES	0 %	1 %	0 %	5 %

L'offre VO des tracteurs rajeunit (54 % de quatre à cinq ans),
quand au contraire, celle des porteurs « vieillit » (66 % de six ans et +)

06 PRÉVISIONS 2023

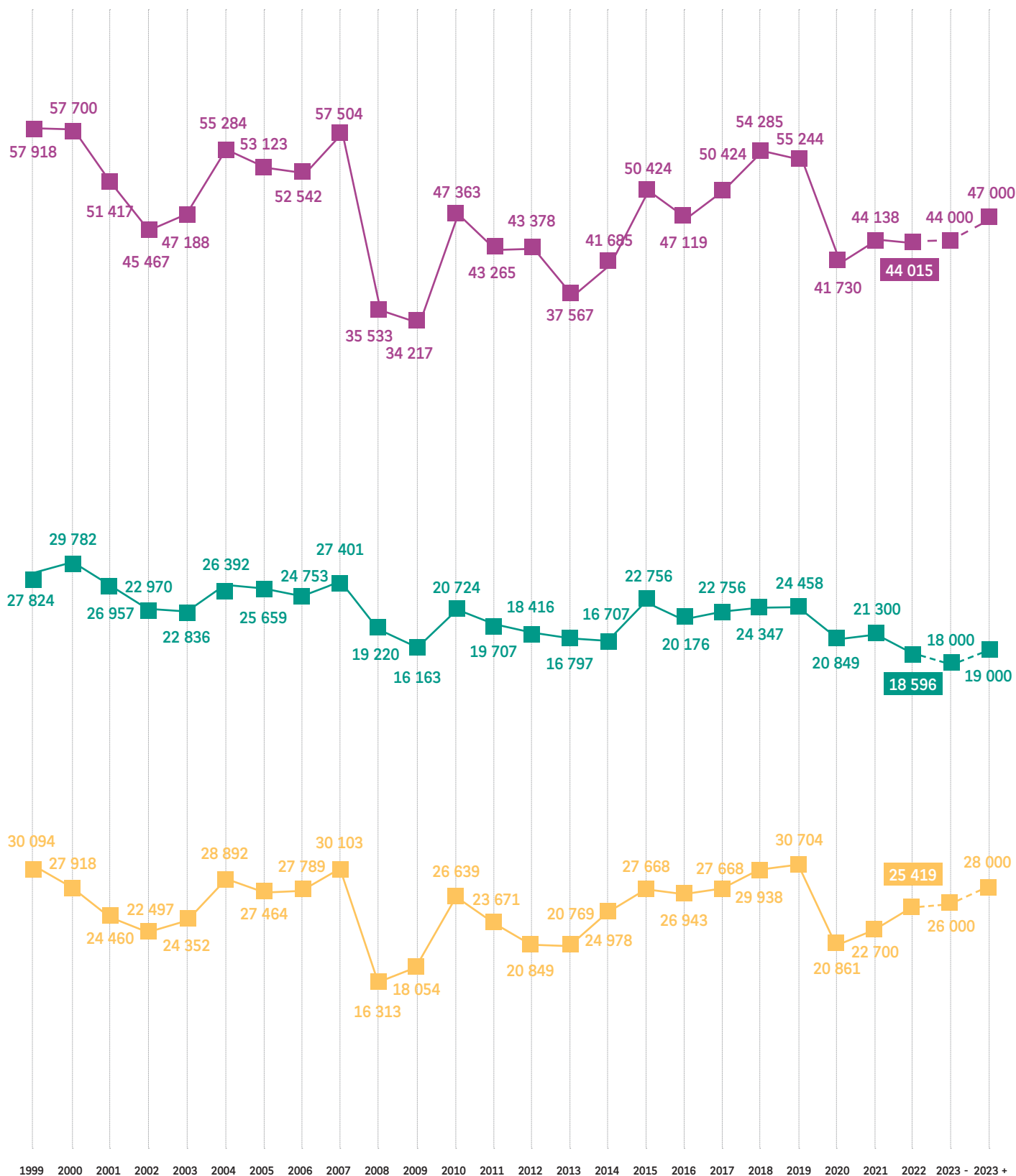


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE +5 T

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



HYPOTHÈSES JUIN 2023

Les immatriculations d'aujourd'hui sont les commandes passées durant mi-2022, alors que le contexte international était encore incertain, et la guerre en Ukraine pas encore « installée ». Nous considérons cependant les pénuries de 2021 résorbées.

Contrairement à la crise de 2008, peu de commandes ont été annulées, dans un contexte de hausse rapide des prix (+ 12 % par rapport au 1^{er} semestre).

Dans le BTP, les ventes de logements anciens et les autorisations de logements neufs cumulées sur douze mois continuent leur baisse, alors que du côté du TRM, la FNTR constate un recul de l'activité au 1^{er} trimestre et que le recrutement des chauffeurs est toujours problématique.

Notre panel d'expert constate que la reprise des livraisons de véhicules neufs a également allongé la revente des VO sur 33 jours pour les tracteurs, 39 pour les porteurs et 36 pour les VUL.

PRÉVISIONS 2023 – MISE À JOUR JUIN 2023

			FOURCHETTE BASSE		FOURCHETTE HAUTE	
	2022	△ 2021	VOLUME	△ VS 2022	VOLUME	△ VS 2022
TRACTEURS	25 419	11,80 %	26 000	2,30 %	28 000	10,20 %
PORTEURS	18 596	- 13,10 %	18 000	- 3,20 %	19 000	2,20 %
TOTAL	44 015	- 0,30 %	44 000	0,00 %	47 000	6,80 %

Dans un contexte de délais de livraison encore longs (289 jours, contre 359 il y a un an), les immatriculations de début d'année ont été extrêmement dynamiques, à tel point que nous avons « décalé » nos prévisions. Notre fourchette basse anticipe une année presque stable à 44 015 immatriculations, alors que les projections optimistes tournent autour de 47 000 unités,

ce qui implique un léger ralentissement des mises à la route sur la seconde partie de l'année.

Notre panel d'expert a cependant évalué à 5,5 % en moyenne pour les tracteurs, et à 4,1 % pour les porteurs, le recul des carnets de commandes au 1^{er} semestre, tendant à annoncer des ralentissements d'immatriculations dans les prochains mois.

EN CONCLUSION

Les constructeurs, qui peuvent encore souffrir de chaînes d'approvisionnement tendues, restent confrontés à des exercices d'allocations internationales des volumes disponibles. C'est donc un marché en « start and go » auquel nous devons nous attendre dans les semestres à venir.



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Equipment finance for a changing world*

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