



## COMMUNIQUE DE PRESSE

# Résultats semestriels 2022 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel et du Transport Routier de Marchandises

### PERSPECTIVES 2022 MARQUEES PAR UNE PENURIE DE L'OFFRE, REVUES A LA BAISSSE

- DE NOMBREUSES INCERTITUDES SUR LE PLAN ECONOMIQUE AVEC NOTAMMENT UNE INFLATION AU PLUS HAUT NIVEAU DEPUIS PLUS DE 30 ANS
- UNE FILIERE VI FACE A UNE DOUBLE INCERTITUDE DELAIS/PRIX
- FORTE HAUSSE DES COUTS POUR LE TRM : ENERGIE, SALAIRE, MAINTENANCE...
- DES PERSPECTIVES ENCORE POSITIVES POUR LE BTP AVEC DES CARNETS DE COMMANDE ASSURANT 9 MOIS D'ACTIVITE
- LE DEFI DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA TRANSITION ENERGETIQUE
- UNE FOURCHETTE DE PREVISIONS RESSERREE A LA BAISSSE ENTRE 45 000 ET 48 000

Paris, le 28 juin 2022 - Publication aujourd'hui des prévisions du 2<sup>ème</sup> semestre 2022 de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) de BNP Paribas Rental Solutions sur les secteurs du Transport Routier de Marchandises (TRM) et du Véhicule Industriel (VI).

« En début d'année, nous avons de nombreuses incertitudes, dont celle concernant un contexte économique inhabituel ; nous sommes dorénavant confrontés à une inflation record et à une remise en cause des prévisions de croissance. La filière VI fait face à plusieurs problèmes dont le plus important est celui du choc de l'offre, avec une hausse des prix des matières premières, dont l'énergie, et de l'ensemble des intrants, qui génère tout à la fois une diminution des capacités d'offre de véhicules, d'où des délais de livraison en hausse, et au final des prix de ventes soumis à de nouvelles clauses de révision... Le marché du véhicule d'occasion a cru fortement en 2021 pour pallier au manque de véhicules neufs. Aujourd'hui, il n'est plus suffisamment approvisionné, les véhicules en parc étant conservés par les utilisateurs faute de pouvoir procéder au renouvellement. A mi exercice, le défaut en termes d'offre, déjà visible fin 2021, se confirme et complexifie la vision de ce que pourrait être l'exercice 2022, sans oublier la mise en œuvre de la transition énergétique qui affiche plus que jamais un caractère d'urgence. » déclare Jean-Michel Mercier, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

## A. Les faits marquants du 1er semestre 2022

### 1/ Inflation : un niveau historique, sans visibilité à moyen terme

Prise en étau entre la pandémie de Covid-19 et la guerre en Ukraine, la croissance a calé au premier trimestre. En parallèle, l'inflation continue de s'emballer atteignant un niveau inégalé depuis novembre 1985, qui s'explique par la forte hausse des prix de quasiment toutes les catégories de produits, avec un prix du pétrole et des autres matières premières qui plafonnent. En amont, les difficultés d'approvisionnement se sont à nouveau renforcées : conséquences de la guerre en Ukraine, de la stratégie « zéro Covid » en Chine (qui déstabilise notamment les chaînes logistiques) et d'une offre pétrolière toujours contingentée par les pays membres de l'OPEP et leurs alliés, dont la Russie.

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

### 2/ Hausse des coûts du TRM

Le TRM n'échappe évidemment pas à cet environnement économique et se trouve lui aussi confronté à une forte hausse de ses prix de revient avec comme facteurs dominants : la crise énergétique mondiale et ses impacts sur le prix du gazole... et du GNV, l'augmentation de près de 10% des coûts de personnel, des tarifs des péages de classe 4, du prix d'achat de matériel (+11%) ainsi que des coûts d'assurance (+2,2%).

En projection, les évolutions des coûts hors gazole sur les sept premiers mois de l'année 2022 sont globalement de l'ordre de 5% et tendent même vers 6% en rythme annuel (source enquête CNR). L'inflation du prix de revient complet (avec gazole) en longue distance, évaluée par le CNR, atteint plus de 16% sur les sept premiers mois de 2022 et 19% sur un an. Les prix du diesel ont augmenté de 63% dans le monde depuis janvier 2021. Selon l'Union internationale des transports routiers, les marges des transporteurs ont chuté de 9 % en deux mois, les plus impactés étant les 90% de petites et moyennes entreprises du secteur.

Dans ce contexte tendu, la situation de sous-capacité constatée par les chargeurs en 2021 a justifié une forte hausse des prix l'année dernière, bien au-delà de ce qui était attendu. On se situe au niveau des augmentations observées en 2018, en pleine crise capacitaire. Les chargeurs prévoient pour 2022 une hausse de 3,6%, reposant toutefois sur une croissance soutenue du PIB et des flux de transports...

Parallèlement, les observations, plus récentes, sur le prix du transport routier en France, confirment une hausse significative depuis le début de l'année, et de façon encore plus notable en avril, avec une hausse moyenne de plus de 4% par rapport à mars. Si les professionnels bénéficient d'un système de répercussion en pied de facture des variations des coûts du gazole et du gaz, cette disposition reste avant tout contractuelle et n'est en rien automatique...

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

### **3/ Point d'attention majeur pour le BTP : l'inflation des coûts**

Le BTP reste un des fers de lance de la croissance française, même si le chiffre d'affaires des activités de construction devrait progresser à un rythme plus modéré que précédemment.

La crise des matériaux freine l'activité et fait monter les coûts, sans qu'il soit toujours possible de les répercuter au client final, avec le risque d'une dégradation des marges et d'une fragilisation des entreprises.

Le marché du neuf devrait poursuivre sa remontée, que ce soit dans l'habitat ou le tertiaire. L'anticipation de la RE2020, source de hausses de coûts, a notamment poussé les promoteurs et acquéreurs de logements à accélérer les démarches pour obtenir un permis de construire en fin d'année dernière. Par ailleurs le dynamisme de l'amélioration-entretien, toujours alimenté par la rénovation énergétique ne se démentira pas.

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

**En ce qui concerne le volet TP**, l'activité est en dents de scie en ce début d'exercice 2022 : l'inflation des coûts de production étant considérée comme le motif majeur de cette évolution qui provoque un net recul d'activité pour les Travaux Publics en mars. La profession revendique un soutien global au secteur et demande à ce que les contrats en cours soient renégociés lorsqu'ils n'ont pas de clause de révision de prix. Dans un climat aussi incertain, il paraît évident que les perspectives des prochains mois sont délicates à anticiper même si les professionnels conservent une certaine confiance.

C'est surtout le Plan de relance qui portera la croissance de la filière avec encore un soutien massif à la rénovation et, surtout, de grands projets d'infrastructures qui devraient enfin se concrétiser en marchés conclus pour les Travaux Publics.

### **4/ Marché VI en France, un problème inédit : l'offre**

Le marché VI évolue dans un cadre tout à fait inédit dans lequel l'offre est le facteur dominant par rapport à la demande. Le niveau de marché, constaté à mi-2022, tient en effet beaucoup plus aux difficultés des fournisseurs pour assurer les livraisons des véhicules commandés qu'à une faiblesse conjoncturelle de la demande. Le niveau des immatriculations est revenu à celui des années 2013 à 2015. Pour les porteurs, avec 8 101 unités, la baisse est de 14% par rapport à l'an passé. Ce résultat se situe 16% au-dessous de la moyenne des cinq années précédentes à 9 614 unités et 7% pour la moyenne des dix dernières années à 8 722.

### **Le marché VN hors norme génère un marché VO hors norme également**

Les délais de revente des VO continuent de fondre. En décembre 2021, les tracteurs se revendaient en moyenne en 30 jours alors qu'on était à plus de 100 jours un an avant. Actuellement, le délai a encore baissé à 25 jours. Pour les porteurs, on constate également un raccourcissement puisqu'on passe de 60 jours en 2020 à 37 jours en décembre 2021 et à 31 jours actuellement. Pour près de deux tiers des experts, les stocks vont continuer à baisser en 2022.

### **5/ Marché VUL en France en très net repli**

Les VUL sont en très net repli avec 383 631 VUL immatriculés sur les douze derniers mois. Il s'agit d'un recul de 19% par rapport à la période précédente (juin 2020 à mai 2021) et de 8% par rapport à la moyenne des dix dernières années. Alors qu'en 2021, la crise semblait effacée avec un niveau d'immatriculations record, le recul s'est produit à partir du mois d'octobre et perdure.

### **6/ Un marché européen des immatriculations des 3,5 tonnes en recul de -8%**

Avec 114 948 unités, les immatriculations des 3,5 tonnes sont en recul de 5,6% par rapport aux quatre premiers mois en 2021. Sur une vision de douze mois glissants, l'écart se creuse : 334 672 immatriculations ont été enregistrées, en retrait de 8,2% par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Le niveau est redescendu à celui des années post-crise 2009.

La France s'en sort mieux avec un nombre d'immatriculations de VI pour les cinq premiers mois de 2022 de 19 375 unités, soit une progression de 2% par rapport à l'année précédente, cela peut s'expliquer par les aides de l'état mises en place durant la crise sanitaire. Cependant, cette moyenne représentative cache des disparités importantes entre les catégories de véhicules qui la composent. Les tracteurs sont en forte hausse, à 11 274 immatriculations sur cinq mois, en hausse de 18% sur un an. Pour les porteurs, avec 8 101 unités, la baisse est de 14% par rapport à l'an passé.

### **7/ Un marché de la carrosserie touché de plein fouet par les pénuries et les hausse des coûts**

Avec 8 084 unités, les immatriculations de porteurs reculent de 14% sur les cinq premiers mois de l'année par rapport à 2021. Le marché est donc bien en dessous des années précédentes, et ce quel que soit le secteur. La principale catégorie, les bennes et BTP, avec 3 269 immatriculations (40% du marché VI carrossés), recule de 11%. Les fourgons sont nettement plus touchés, avec 918 véhicules immatriculés, ils passent sous le résultat de 2020 et n'étaient jamais descendus aussi bas depuis plus de 20 ans. Parmi les segments majeurs, les frigorifiques sont très en-deçà de leur moyenne à cinq ans (-39%) et dix ans (-35%).

La franche reprise du marché des tracteurs a favorisé le marché des remorques et semi-remorques, ce dernier ne reculant que de seulement 1,6% par rapport à 2021 avec 10 332 immatriculations.

Le segment du dry fret (fourgons, rideaux coulissants et bâchés), qui pèse 47% du total du marché de la semi, a une progression supérieure au marché global de + 9%, le marché des bennes se porte moins bien avec un recul de 19% depuis un an à 1 488 unités et les frigos reculent légèrement de 4,2% à 1 264 unités.

Au global le marché de la semi est celui qui est resté sur un trend positif depuis 2020, échappant, pour partie, aux difficultés d'approvisionnements liées aux moteurs.

Le marché du VUL carrossé représentant 10% de l'ensemble des VUL est en net retrait par rapport à l'an passé, de 20% à 20 724 véhicules, soit le niveau global du marché VUL. Les bennes, qui pèsent 37% des VUL carrossés avec 7 748 immatriculations, reculent de 23,5% par rapport à 2021, point de passage inférieur à la moyenne à cinq ans (-5%), les plateaux (y compris les pickups) ne perdent que 15% par rapport à 2021 et pèsent pour un tiers des VUL carrossés. Quant aux frigos, à 2 486 unités, ils perdent 24% d'immatriculations, affichant un déficit de 11% en moyenne sur cinq ans.

Le constat global est que le marché a subi un retournement très net qui a sa source fin 2021, alors que la période post covid de fin 2020 à l'automne 2021 avait marqué une vive reprise bien au-delà des autres marchés.

## 8/ Distribution VI : un très fort niveau d'incertitude

Si l'impression générale qui ressort de la dernière enquête auprès des experts de la distribution VI est positive, il convient de prendre en compte plus particulièrement la question des délais de livraison qui s'accompagnent d'une variabilité des prix de ventes.

Par ailleurs, la transition énergétique et l'évolution de la concurrence dans le secteur de la distribution VI, démontrent les forts enjeux structurels à prendre en compte au-delà d'une conjoncture extrêmement complexe.

Après une année 2021 florissante avec des carnets de commandes bien remplis, la distribution de VI au 1er semestre 2022 est en repli. Les tracteurs accusent un recul de 11,8%, les porteurs de 10,4% dans un marché complètement déstructuré en termes d'offre. Les mois à venir devront confirmer si la demande peut être affectée par une situation économique qui se dégrade globalement. La part du SAV s'est légèrement réduite à 38,9% en ce mois de juin mais conserve un poids majeur, puisque pour un tiers des concessionnaires, elle représente 50% ou plus de leur activité. La proportion de contrats d'entretien et de maintenance signée lors de la vente de VI neufs est en progression, elle se situe actuellement à 35,9%.

À l'instar des VI, les commandes de VUL en concession sont en recul sensible de 14,4% après une année 2021 en très nette progression. Les prix sont en nette hausse avec une progression de 12,9%.

Quant aux délais de livraison, sujet central du moment, ils ont grimpé à 339 jours en décembre et atteignent 359 jours en juin 2022, soit, en moyenne, un an de délai entre la commande et la livraison ! La problématique actuelle concerne dorénavant et de surcroît les incertitudes quant au prix de vente des véhicules neufs entre le moment de la commande et celle de la facturation : les prix d'achat étant indexés sur celui des composants du véhicule. Pour la majorité des experts interrogés, le problème lié aux difficultés de prix est très important.

## 9/ Transition énergétique : des enjeux majeurs

Le contexte actuel, avec ses impacts sur l'économie et la hausse considérable des énergies, montre l'obligation d'accélérer la mise en œuvre de la transition énergétique et la nécessité d'utiliser tous les leviers (efficacité du transport et de la supply Chain, meilleure maîtrise des flux...). Au-delà du seul développement des nouvelles énergies il est indispensable :

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

Les politiques européennes œuvrent dans ce sens et affichent la montée en puissance de mesures destinées à concrétiser la transition énergétique. La Commission Européenne a modifié sa loi sur le climat en septembre 2020 pour y incorporer un nouvel agenda fixant comme objectif de réduire d'au moins 55% les émissions de gaz à effet de serre de l'Union Européenne, par rapport à 1990 qui reste toujours l'année de référence.

**La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)** avec une vision globale des enjeux, entend mobiliser cinq leviers pour limiter l'impact carbone des transports : la modération de la demande de transport, le report modal, l'optimisation du remplissage des véhicules, l'amélioration de l'efficacité énergétique et la décarbonation de l'énergie utilisée. Les scénarii retenus pour 2050 envisagent soit que les flux en volume aient suffisamment baissé pour que les impacts du mix énergétique soient réduits, soit que les volumes transportés croissent mais avec un mix énergétique comportant un mode électrique dominant et la fin du thermique Diesel.

### Bio GNV

Le développement du bio GNV est un enjeu majeur de la filière au moment où les cours du GNV explose, mettant à mal cette filière. Fin 2021, la France compte plus de 1300 unités de production de biogaz, dont 28% sont valorisés sous forme de biométhane injecté dans les réseaux de gaz.

Au-delà de la phase de développement en cours, l'objectif de l'Europe pour 2030 vient de changer de dimension avec la volonté de remplacer 20% des importations de gaz russe par du biométhane européen, d'où l'objectif européen, sans attendre 2030, d'un doublement de la production du biométhane de l'UE dès 2022. La question de la fixation du cours du bio GNV, c'est-à-dire sa décorrélation par rapport au cours du gaz fossile, sera essentiel pour conforter le développement de ce marché et donner une impulsion forte aux utilisateurs.

### Hydrogène, un plan de relance d'un montant de 9,1MDs€

Les premiers poids lourds électriques à hydrogène pour le transport de marchandises voient actuellement le jour en France et en Europe. S'ils sont en cours de développement par des constructeurs historiques européens, ce sont dans l'immédiat des concepteurs de véhicules innovants, des acteurs du rétrofit et de nouveaux entrants internationaux, soutenus par des équipementiers, qui se positionnent sur cette filière. L'hydrogène est une solution de moyen terme, qui ne se présente sur les bases actuelles, et malgré des budgets très importants, comme une solution opérationnelle en grande série qu'à l'horizon 2030. Reste en effet à régler de nombreuses questions d'ordre techniques, financières (le coût de l'énergie et des véhicules), organisationnelles (la création des réseaux) et énergétique (la production d'hydrogène vert).

## B. Prévisions du second semestre 2022 de l'OVI : une fourchette de prévisions révisée à la baisse

Face à un environnement dégradé, les entreprises résistent à la crise malgré la perspective de la baisse progressive des mesures de soutien de l'Etat. Cependant, la dégradation probable des perspectives et une inflation au plus haut depuis plus de 30 ans interpellent les observateurs.

Le TRM n'échappe pas à une très forte hausse de ses postes de coûts majeurs (énergie, salaires et achats véhicules) pour un total évalué à 15% par le CNR, en perspectives à mi-2022. Quant à la filière VI, elle fait face à une double incertitude délais/prix qui génère au final une opacité dans la fixation dudit prix.

En ce qui concerne la transition énergétique, le contexte actuel, avec ses impacts sur l'économie et la hausse considérable des énergies, montre la nécessité d'accélérer sa mise en œuvre.

Dans ce contexte, nous conservons une fourchette de prévisions de 45 000 à 48 000 avec, pour la fourchette basse, une plus forte proportion de tracteurs étant donné le trend actuel, et sur un segment où la standardisation peut permettre de réduire les aléas en termes de délai. Concernant la fourchette haute, nous en réduisons le niveau global, eu égard au manque de visibilité qui marque actuellement le marché et aux aléas pouvant subvenir. Tout rebond de la pandémie et toute aggravation du contexte géopolitique actuel seraient évidemment susceptibles d'invalider notre vision prospective...

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

### À propos de BNP Paribas Rental Solutions

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

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

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

### Contacts presse

Marjorie VIGNAUX – 01 41 97 11 53 – marjorie.vignaux@bnpparibas.com  
 Jérôme GOAER – 06 61 61 79 34 – j.goaer@verbatee.com



**BNP PARIBAS**  
**RENTAL SOLUTIONS**

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