L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS 2021

ÉDITION JANVIER

BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Business is ON*

*Accélérateur de business

JEAN-MICHEL MERCIER
DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL

À VOUS DISSUADER DE FAIRE DES PRÉVISIONS...

La situation de crise mondiale que nous vivons, son ampleur, ses causes, ses effets devraient définitivement nous dissuader de faire des prévisions...

En effet, il y un an, dans un contexte économique plutôt favorable, nous nous étions livrés à l'exercice habituel d'essayer de nous projeter sur une conjoncture à l'horizon d'un an, qui s'annonçait au global raisonnablement positive, sans nous douter un seul instant combien nos préoccupations de l'époque nous paraitraient disproportionnées, ou pour le moins décalées, aujourd'hui !

L'irruption de la pandémie a donc tout balayé trois mois plus tard, et il faudrait aujourd'hui nous projeter beaucoup plus loin, car la crise sanitaire que nous traversons est toujours devant nous, même si des solutions sont avancées.

Si tous les efforts doivent porter sur la préservation des vies et de la santé de la population mondiale, la sauvegarde de l'économie n'en est pas moins essentielle, et on peut se féliciter des batteries de mesures prises dans le monde entier, qui nous évitent les effets immédiats constatés lors de la précédente crise mondiale de 2009.

L'économie mondiale se porte de fait mieux qu'en 2009 après ce précédent choc et on peut au moins faire le constat à l'instant T d'une certaine résilience de la filière qui nous occupe habituellement.

En effet, les capacités de production de la filière VI sont maintenues, la reprise énergique du printemps et les bilans globaux de ce marché en sont la preuve, les professions concernées dans ce secteur d'activité, le TRM y compris, regrettant d'ailleurs un certain manque de reconnaissance des métiers qui ont pourtant permis la continuité, vitale, de la mobilité des marchandises en 2020.

Reste dorénavant à s'engager sur un exercice 2021 qui recèle des possibilités de rebonds, qui sont d'ailleurs annoncées en terme de PIB, mais des enjeux structurels se présentent aussi dorénavant, car il va falloir gérer tout à la fois.

Les effets retards de la crise par exemple, car certains indicateurs d'alerte sont restés bien contenus, et on pense bien sûr en priorité aux défaillances des entreprises, et peu de secteurs d'activités peuvent être sûrs d'échapper aux effets de dominos que tout le monde redoute.

Sans oublier bien sûr le choc à prévoir entre les impacts et conséquences de la pandémie et une transition énergétique, certes nécessaire, mais coûteuse et complexe à mettre en œuvre et à long terme.

La prévision 2021 consiste à dire aujourd'hui ce qu'on est capable de faire dans la situation actuelle avec nos outils habituels d'analyse prédictive, en sachant d'avance que la situation de demain, ou l'idée qu'on essaye de s'en faire, repose surtout sur des hypothèses où les inconnues restent très (trop) nombreuses, et où le scanner qui permettrait de visualiser les hémorragies internes de l'économie mondiale reste à inventer...

SOMMAIRE

01 _ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE P4

02 _ UTILISATEURS VÉHICULES INDUSTRIELS P6

03 _ MÉTIERS VÉHICULES INDUSTRIELS P13

04 _ LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE P20

05 _ DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS P29

06 _ PRÉVISIONS 2021 P34

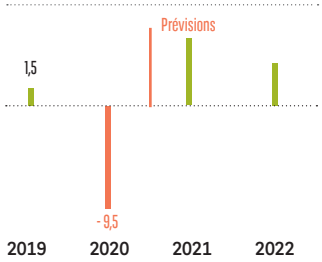
01 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

Un rebond attendu grâce aux soutiens publics mais encore beaucoup d'incertitudes

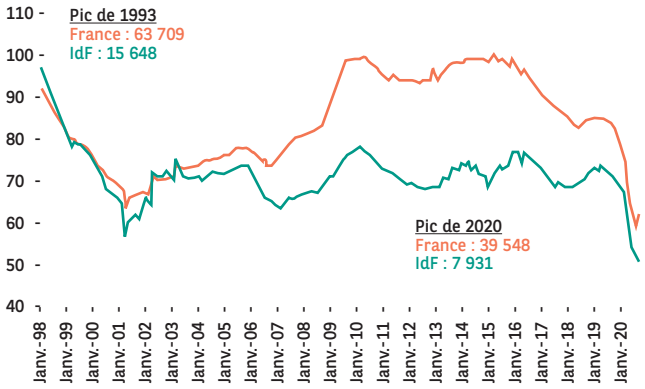
Malgré la bonne surprise du redressement rapide de la Chine, la longue ascension de l'économie mondiale vers des niveaux d'activité comparables à ceux d'avant la pandémie demeure exposée à des revers. (FMI, perspectives de l'économie mondiale, oct. 2020). L'importance des capitaux publics investis et les reports de charges salutaires masquent dans l'immédiat l'ampleur de l'impact économique de la pandémie.

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

CROISSANCEDU PIB



ÉVOLUTION DES OUVERTURES DE PROCÉDURES COLLECTIVES EN FRANCE ET EN ÎLE-DE-FRANCE DEPUIS JANVIER 1998



(sur 12 mois glissants, base 100 - décembre 1993)
Source : Banque de France pour les données nationales et OCED pour les données franciliennes.

LA FRANCE

Au premier semestre 2020, l'économie a encaissé un choc récessif massif provoqué par la pandémie de COVID-19 et les mesures de son endiguement : le PIB a plongé de 5,9 % au premier trimestre, puis de 13,8 % au deuxième. Depuis la mi-mai et la fin du confinement, un rebond mécanique est à l'œuvre : le rattrapage a été vigoureux en juin-juillet et a contribué à modérer la contraction du PIB sur l'ensemble de 2020.
Cependant, il reste incomplet et va en ralentissant. Les spécificités sectorielles de l'économie, le caractère dispersé du redémarrage et du retour à la normale, sur le plan sectoriel comme géographique, sont un frein. L'incertitude reste grande quant à l'ampleur de l'onde de choc en termes de défaillances d'entreprises et de hausse du chômage.
La situation sanitaire demeure préoccupante. À l'horizon 2021, le PIB serait encore d'environ 2 % en deçà de son niveau de fin 2019.
Les mesures d'urgence prises au printemps ont toutefois joué un rôle amortisseur important, tandis que le plan France Relance de 100 milliards d'euros, détaillé le 3 septembre, a un rôle de renfort. Nous estimons à 0,6 points le surcroît de croissance apporté en 2021.

Le graphe ci contre illustre bien une des craintes majeures de l'ensemble des observateurs économiques pour 2021.

L'anomalie criante de la chute brutale des procédures collectives en 2020 laisse de fait à redouter un effet rebond dont on craint la violence en 2021, lorsque les entreprises auront à revenir vers leurs niveaux de charges d'avant crise, révélant alors l'état réel de leur situation financière...

L'EUROPE

Les mesures prises pour endiguer l'épidémie de coronavirus ont fait massivement chuter le PIB de la zone euro au deuxième trimestre 2020 (- 11,8 %). Dès lors, les indicateurs conjoncturels se sont sensiblement redressés et la croissance du troisième trimestre devrait rebondir nettement. La dynamique de rattrapage s'essouffle toutefois, laissant craindre un manque d'allant pour la fin de l'année. La perte d'activité causée par la crise de la COVID-19 ne sera probablement pas effacée à l'horizon de fin 2021.

Au-delà des incertitudes relatives à la situation épidémique dans les États membres de la zone euro, des inquiétudes persistent quant à l'évolution du chômage ces prochains mois, qui pèsent sur la confiance des consommateurs, et sur le risque de défaut de nombreuses entreprises, pénalisant l'investissement privé. Le soutien de la politique budgétaire, au niveau national et européen, ainsi que le maintien d'une politique monétaire accommodante et flexible demeurent essentiels.

CROISSANCE MONDIALE

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2019	2,8 *	2,2	1,3	0,6	1,5
ESTIMATION 2020	**- 4,4 ***	**- 4,2**	**- 8,0**	**- 5,6**	**- 9,8**
PRÉVISIONS 2021	5,2 *	4,2	5,2	4,7	6,8

** Chiffres FMI – Perspectives de l'économie mondiale octobre 2019* *Source : ENQUÊTE ÉCONOMIQUE BNP PARIBAS*

02 UTILISATEURS VÉHICULES INDUSTRIELS

→ Transport Routier de Marchandises
→ Bâtiment et travaux publics

En régime de sauvegarde, mais que de questions à venir

Le secteur du TRM est rapidement apparu au printemps dernier comme étant une activité vitale dans le fonctionnement de notre pays et de son économie. Cette prise de conscience immédiate a pourtant fait place assez rapidement à un retour vers un cadre structurel et historique, qui fait notamment du TRM un secteur fortement concerné par des problématiques urgentes de transition énergétique, et très impacté par un cadre réglementaire et fiscal lourd. 2021 va donc se présenter comme un exercice crucial pour le secteur sur de nombreuses problématiques.

	CONSTAT	QUELLES PERSPECTIVES ?
PAQUET MOBILITÉ	Deux blocs s'affrontent : Est / Ouest	Une problématique renforcée par la crise, compte tenu du poids de l'activité internationale pour les pavillons du centre et de l'est de l'Europe.
INVESTISSEMENTS	Une chute logique en 2020	Des reports supportables, mais qui surviennent au moment où il y a des besoins pour le développement des nouvelles énergies – la problématique sera surtout élevée pour les TPE – PME et les PGE, qui vont peser dans les ratios d'endettement.
RÈGLEMENTATIONS	Poursuite de la montée en charges	Une pression réglementaire persistante cf. les ZFE et des craintes sur la fiscalité à moyen terme liées à un double effet covid et transition énergétique
EMPLOI	Statu quo	L'emploi ne semble pas menacé, mais doit-on craindre à terme l'impact de la situation vécue par les chauffeurs lors des phases de confinement, qui ferait chuter l'attractivité du métier ?
PRIX	Sous pression compte tenu de la baisse de la demande	Le pied de facture ne matérialise que les cours du gasoil, pas les taux de transport à vide...
VOLUMES TRANSPORTÉS	En ligne avec la chute du PIB	Une incertitude forte sur les volumes 2021 – peu de chiffres tangibles disponibles pour 2020 – des à coup pénalisants et des situations très hétérogènes suivant les secteurs.
DÉFAILLANCES	Le taux de défaillances est en chute libre	On peut craindre un effet retard, car il est difficile d'imaginer que les entreprises du TRM, comme les autres, ne soient pas fortement impactées – la fin des aides de toutes natures courant 2021 fait craindre un rebond futur de procédures judiciaires.

ÉTUDE CNR IMPACT DU COVID SUR LES COÛTS

+6 %

ACCROISSEMENT DU TAUX DE PARCOURS À VIDE

Le CNR confirme que les entreprises de TRM ont subi des surcoûts de natures différentes, avec des intensités et des durées variant fortement d'une entreprise à l'autre sur les items suivants :

Perte de productivité : développement des temps d'attente, désorganisation des plans de transport, détérioration du taux de parcours, et hausse soudaine des parcours à vide.

Hausse des coûts et des risques : aggravation des délais de paiement, achats liés à la sécurité sanitaire (masques, gel, etc.), conséquences de la baisse d'activité sur les coûts fixes journaliers.

Dans une simulation destinée à mesurer les impacts en terme de coûts, le CNR traite quatre de ces facteurs majeurs, avec des effets dont tout le monde espère qu'ils trouveront une issue en 2021.

Le Facteur 1 : intégration des surcoûts des mesures sanitaires.

Le Facteur 2 : versement d'une prime d'activité durant le confinement de 500 € par conducteur (transformation de la prime de pouvoir d'achat).

Deux impacts retiennent plus particulièrement notre attention, dans la mesure où ils peuvent perdurer à plus long terme et se transformer au moins partiellement en facteurs structurels.

Le Facteur 3 : effet de la baisse d'activité sur les coûts fixes journaliers, en cas de baisse soudaine du niveau d'activité, comme typiquement en 2020.Les charges variables tendent à s'ajuster tandis que les charges fixes qui demeurent constantes à court terme doivent être réparties sur un volume de production moindre.

Le CNR retient ici une hypothèse de repli de l'activité en moyenne sur 2020 de - 5 % (simulation à partir des résultats du baromètre CNR d'activité du TRM).

Le Facteur 4 : développement des parcours à vide.

L'annulation soudaine de certains frets a détérioré le taux de chargement des véhicules au cœur de la crise. Les entreprises, qui ont continué à assurer les transports restants, ont alors enregistré un accroissement du taux de parcours à vide, ce qui a entrainé une inflation du coût d'une tonne-kilomètre transportée.

Le CNR retient une hypothèse conservatoire de hausse du taux de parcours à vide de + 6 % en moyenne annuelle 2020 (simulation à partir des résultats des enquêtes professionnelles disponibles). On suppose ici que l'activité reviendra à un niveau « standard » sur la fin de l'année. Toutefois, avec le reconfinement du 30 octobre, l'activité sera vraisemblablement affectée.

SYNTHÈSE DES ÉVOLUTIONS DE COÛTS HORS GAZOLE

ÉVOLUTION EN MOYENNE ANNUELLE	2019 / 2018 OBSERVATION	SIMULATION AVEC COVID	2020 / 2019 COMPOSÉE DES FACTEURS				2021 (1) / 2020 PRÉVISION
			Facteur 1	Facteur 2	Facteur 3	Facteur 4	
Longue distance	+ 1,4 %	+ 6,8 %	+ 0,6 %	+ 0,5 %	+ 1,7 %	+ 3,6 %	+ 1,7 %

Attention, ces évaluations ne constituent pas des statistiques représentatives. Elles n'intègrent pas non plus tous les impacts possibles et ne témoignent pas de l'extrême dispersion des variations d'activité et des situations économiques.

Le transport routier de marchandises pour compte d'autrui s'apparente à une activité industrielle sans cesse optimisée pour gagner en productivité. Le TRM professionnel a atteint un très haut niveau de performance dans certaines activités, par exemple avec un taux de parcours en charge de 86,5 % en longue distance ensemble articulé.

Opérer en retour à vide revient à dégrader ce taux à 50 %. Cela impacte considérablement le coût à la tonne-kilomètre.

LONGUE DISTANCE ENSEMBLE ARTICULÉ

TAUX DE PARCOURS EN CHARGE (%)	50 %	75 %	86,5 %	100 %
INDICE PR* À LA TK** PRODUITE	173	115,3	100	86,5

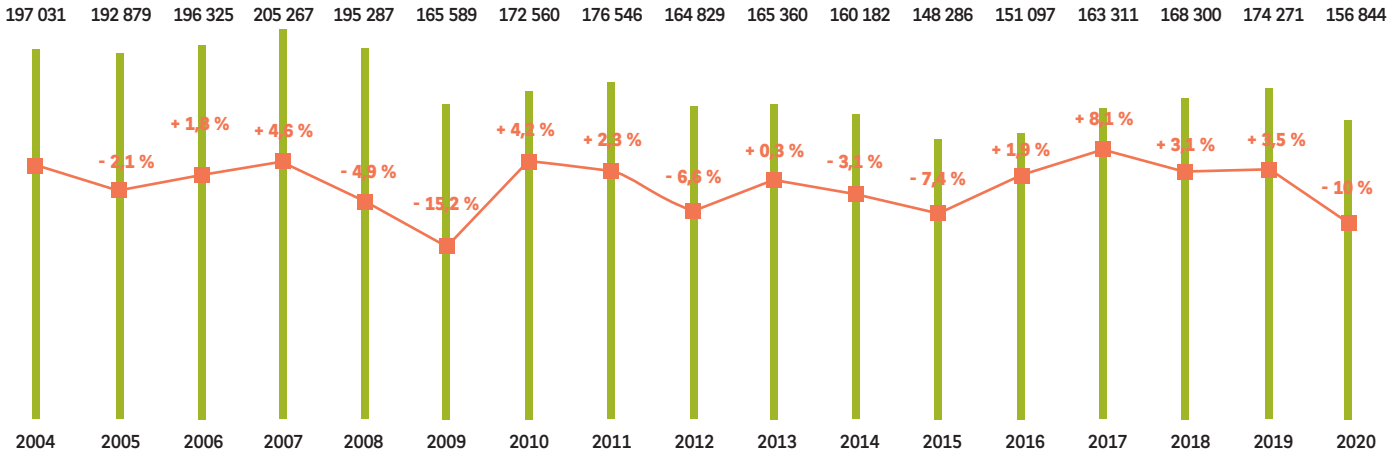
Source CNT ** Prix de revient ** Tonne kilomètre*

Le taux de chargement sur parcours en charge correspond au taux d'occupation de la semi-remorque. Il peut être calculé sur la base de différentes unités physiques (tonnes, m3, mètres linéaires, etc.).

Le coefficient de chargement du véhicule est le produit du taux de kilométrage en charge et du taux de chargement sur parcours en charge.

Les résultats de l'enquête 2018 que nous avons retenus pour illustrer notre propos semblent montrer que l'optimisation des plans de transport et des chargements est plus efficace à mesure que la taille de l'entreprise grandit. Le coefficient de chargement du véhicule est ainsi maximal pour les entreprises de 50 salariés et plus.

TRM : EN MILLIONS DE TONNES-KM TRANSPORTÉES (DONNÉES CVS) EN GLISSEMENT DE 12 MOIS À JUIN 2013



Source : SOES

Commentaires : les chiffres nous manquent dans l'immédiat pour évaluer la chute du marché en volume pour l'exercice en cours, nous avons donc retenu une hypothèse qui nous parait cohérente, eut égard à la baisse attendue du PIB.

Cette chute serait moins forte en % qu'en 2009, année de la dernière crise financière, mais induirait un niveau en volume plus faible, niveau correspondant à la période 2015 – 2016. Attention, car ce chiffre global ne révèle en rien les impacts sectoriels et les effets à subir dans les mois à venir pour certains métiers (cf. le cas évident du transport de voiture, par exemple).

ENQUÊTE DE CONJONCTURE ET D'OPINIONS

La FNTR a publié son enquête de conjoncture pour le troisième trimestre 2020, d'où il ressort qu'après l'embellie constatée pendant l'été, et face à l'évolution sanitaire de l'automne, le moral des chefs d'entreprise est au plus bas depuis 2008.

Concernant l'activité économique, les différents indicateurs démontrent que la chute se poursuit, pour bientôt dépasser celle observée lors de la dernière crise financière.

Selon le baromètre publié ce jour, 56 % des chefs d'entreprise estiment que leur activité va régresser dans les mois à venir. Seuls 8 % envisagent une hausse. La croissance est bien loin d'être de retour, et c'est l'incertitude qui prévaut, notamment au regard de la situation sanitaire actuelle qui se dégrade de nouveau.

Un des impacts les plus direct de la situation actuelle, et tandis que le secteur est connu pour être toujours en tension en matière de recrutement, est que 85 % des chefs d'entreprise estiment que leurs effectifs resteront stables, voire à la baisse.

On note également que le moral des chefs d'entreprise est très hétérogène au niveau régional.

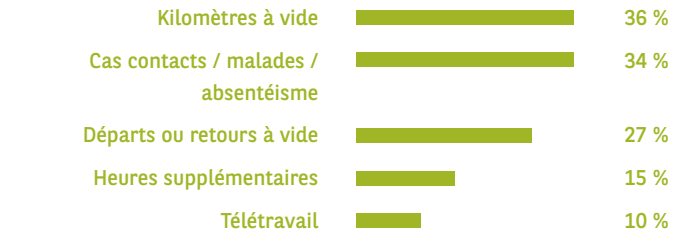
Le repli de l'activité se confirme

Le baromètre confirme un repli par rapport au trimestre précédent, ainsi que par rapport à la même période de l'année précédente.

Près de la moitié des chefs d'entreprise interrogés se déclarent insatisfaits de la situation actuelle de leur entreprise.

Comme lors du premier confinement, des déséquilibres persistent, ce qui augmente le coût du transport. 62 % des transporteurs rencontrent des problématiques liées à la crise sanitaire. 36 % des entreprises enregistrent des kilomètres à vide supplémentaires (en moyenne autour de 15 %). 34 % des transporteurs doivent faire face à des cas contacts ou à de l'absentéisme.

PROBLÉMATIQUES INTERNES RENCONTRÉES PAR LES ENTREPRISES DU TRM



Source : Enquête FNTR.

PROBLÉMATIQUES EXTERNES RENCONTRÉES PAR LES ENTREPRISES DU TRM

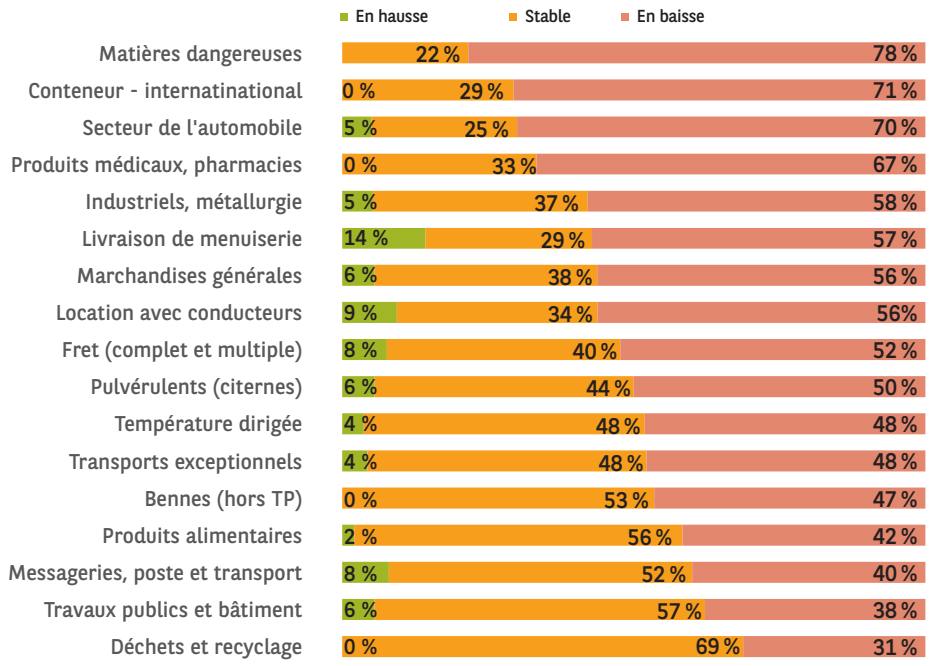
Source : Enquête FNTR.

Le cabinet privé bp2r confirme cette situation, notant l'écroulement des volumes transportés, en particulier pendant la phase de confinement. 54 % des transporteurs interrogés (du 28 septembre au 30 octobre) disent avoir vu leur volume chuter ces neuf derniers mois, ce qui est la pire situation depuis dix ans, même si 30 % des dirigeants constatent une progression.
Par ailleurs, le CNR fait état d'une rechute dès le mois d'octobre, déjà visible avant le second confinement, compte tenu d'une situation sanitaire déjà en cours de dégradation.

Concernant les prix

Les transporteurs soulignent avoir des ambitions modestes en termes d'augmentation des prix.
Le niveau moyen d'augmentation demandé aux chargeurs pour les douze prochains mois serait inférieur à 2 %. (source bp2r).
Une problématique majeure se confirme, celle de la pression sur les prix (pour 36 % des transporteurs), et des difficultés de paiement de la part des clients (27 %).
Tous craignent un effet de dumping sur les prix. le CNR confirme, pour sa part, une baisse des coûts de production inférieure de moitié, en tendance moyenne, a celle qui affecte les volumes transportés. Cela marque une dégradation de la productivité et un ajustement non automatique des prix malgré les surcoûts importants constatés, seule l'indexation gazole étant appliquée.

NIVEAU D'ACTIVITÉ DES ENTREPRISES PAR MARCHANDISE TRANSPORTÉE (%)



Source : Enquête FNTR.

On constate une forte hétérogénéité selon le type de marchandise transportée.

Depuis le début de la crise, les trois secteurs les plus fortement touchés sont le transport de matières dangereuses, le transport de marchandises par conteneurs et le transport de véhicules, du fait de leurs marchés sous jacents.

Il faut noter que presque la moitié des entreprises du TRM réalisent plusieurs activités (46 %), 17 % deux activités et seulement 36 % des entreprises ne sont spécialisées que dans une seule activité.
Ce type de structure des entreprises (multi-activités) fait que, même si l'une des activités se porte bien, cela n'est pas forcément le cas pour les autres.

Question : en chiffre d'affaires, entre le 15 octobre et le 15 novembre, quel est le pourcentage de votre niveau d'activité (en % du niveau jugé « normal ») ?

La situation de l'emploi

En ce qui concerne l'emploi, seuls 3 % de conducteurs sont en chômage partiel. Pour les trois prochains mois, trois dirigeants sur quatre envisagent une stabilité des effectifs, et 19 % une réduction. Bien que les chefs d'entreprise n'envisagent pas de licenciements, il n'y aurait que très peu de recrutements dans les mois à venir, ce qui est un véritable retournement de situation dans le secteur (source FNTR).
Cela est confirmé par l'enquête de bp2r, indiquant que pour la première fois depuis 2016, les transporteurs sont plus nombreux à faire état d'une situation de surcapacité que de sous-capacité : 36 % contre 26 %, alors que 39 % rapportent une situation d'équilibre.

Les capacités d'investissements

Elles sont au plus bas. Les conséquences en matière de trésorerie sont évidentes, et les entreprises seront en difficultés pour maintenir ou envisager des projets d'investissement pour l'année prochaine.
Ils vont donc s'inscrire dans une stabilité des moyens de production, phénomène acceptable et logique en période de crise. Mais cela s'accompagne d'une question majeure, la nécessité pour le secteur d'être en capacité d'investir pour relever le défi de la transition énergétique.
bp2r souligne pour sa part que les transporteurs dont les capacités d'investissement sont contraintes ne pourront pas forcément s'engager dans des diversifications ou des réorientations d'activité. On pense notamment à la messagerie, marché très exigeant en termes de ressources digitales, et d'organisation coûteuse.

ACTIVITE DU BTP : TRAVAUX PUBLICS

LE MARCHÉ DU BTP AURA FAIT PREUVE TRÈS RAPIDEMENT D'UNE CAPACITÉ DE REBOND REPOSANT SUR LES RESSOURCES DE SES ACTEURS, MAIS ÉGALEMENT SUR SES FONDAMENTAUX EN MATIÈRE DE POTENTIEL D'ACTIVITÉ, AU MOINS POUR L'EXERCICE 2020, SANS POUR AUTANT IGNORER QU'UN REBOND DES COMMANDES PUBLIQUES EST ATTENDU AVEC IMPATIENCE. 2021 VA DONC SE PRÉSENTER COMME UN EXERCICE CRUCIAL POUR LE SECTEUR, SUR DE NOMBREUSES PROBLÉMATIQUES.

Une bonne capacité de rebond – mais des inquiétudes pour 2021

- Le troisième trimestre se clôture sur un niveau d'activité plus faible qu'espéré au sortir du confinement. En effet, depuis juin, la reprise du marché BTP ne s'est pas confirmée pendant l'été, ni à la rentrée de septembre, avant que n'intervienne le reconfinement.
- Le niveau moyen d'activité constaté actuellement se situe à 80 % du niveau d'avant crise et le montant des prises de commandes reste alarmant.
- Le troisième trimestre, qui devait permettre un rattrapage d'activité après le déconfinement, s'affiche en chute de 10,5 % par rapport à 2019. La perte d'activité en cumul depuis janvier reste ainsi très importante (- 13,9 % à fin octobre) et risque de s'aggraver au quatrième trimestre, avec des prises de commandes qui ne se redressent pas, dans un contexte général de crise sanitaire qui perdure.
- Après une certaine reprise du montant des marchés conclus en septembre (+ 6,2 % par rapport à septembre 2019), relative à certains projets d'envergure, octobre est en baisse nette pour un cumul annuel à – 14 %. Une mobilisation des acteurs publics et une relance massive des projets de travaux des collectivités locales sont attendues. Ce sont notamment les commandes publiques qui manquent à l'appel, avec une baisse constatée de plus de 30 % à fin octobre.
- Par ailleurs, le nombre d'appels d'offres chute de 25 %, passant de 181.295 appels d'offres à 135.139 appels d'offres pour l'ensemble des acheteurs.
- On peut nuancer partiellement la forte baisse en prenant en compte le fait que 2020 est une année d'élections municipales, ce qui produit systématiquement une baisse des appels d'offres et des projets. Le bloc communal, "déterminant" dans la reprise de ceux-ci, a besoin que l'Etat accélère la mise en œuvre du plan de relance.

CHIFFRE D'AFFAIRES PAR MAÎTRE D'OUVRAGE

42,8 %
COLLECTIVITÉS LOCALES
Communes et EPCI 33,3 %
Conseils départementaux 7,6 %
Conseils régionaux 1,9 %

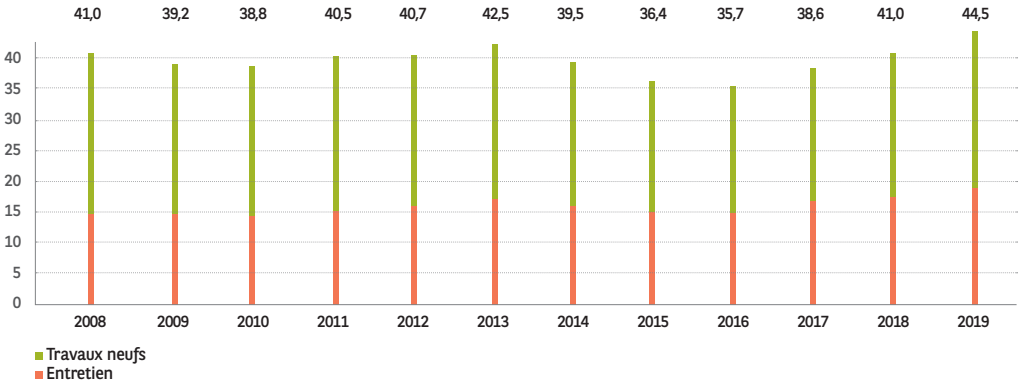
19,7 %
GRANDS OPÉRATEURS
EDF, RTE Enedis Engie,
GRT GRdF 7,4 %
SNCF, réseau RATP, SEM transports collectifs urbains 6,7 %
Autres 5,6 %

31,9 %
SECTEUR PRIVÉ
Entreprises industrielles et commerciales 22,8 %
Sous-traitence BTP 5,4 %
Particuliers 3,7 %

3,1 %
CONCESSIONS ET CONTRATS DE PARTENARIATS

Source FNTP

CHIFFRE D'AFFAIRES TRAVAUX PUBLICS
EN MILLIARDS D'EUROS COURANTS



Climat des affaires au troisième trimestre 2020 (résultats de l'enquête trimestrielle d'opinion FNTP/INSEE sur le marché intérieur)

En octobre 2020, l'opinion des entrepreneurs des travaux publics sur leurs perspectives d'activité se dégrade nettement. Les entrepreneurs des travaux publics sont bien plus pessimistes sur leur activité prévue pour les trois prochains mois qu'ils ne l'étaient en juillet dernier.

Les points clefs sont :

Leur solde d'opinion chute bien au-dessous de sa moyenne de longue période (pour la clientèle privée et publique).

Les entrepreneurs signalent un relatif rétablissement de leur activité récente avec un point bas particulièrement marqué en juillet à la suite du confinement du printemps dernier.

Les carnets de commandes restent jugés peu garnis, le solde d'opinion correspondant est quasi stable à un niveau très bas, nettement au-dessous de sa moyenne de longue période.

Les perspectives pour la fin d'année et le premier semestre 2021 sont à ce jour très inquiétantes. Bien que la profession des Travaux Publics soit considérée comme essentielle par le gouvernement, l'activité future sera dépendante de la mobilisation des acteurs publics.

ACTIVITÉ DU BTP : BÂTIMENT

À FIN OCTOBRE 2020, LE BÂTIMENT AVAIT UNE ACTIVITÉ STABLE MAIS DES COMMANDES ÉRODÉES. LES CHOSES AURAIENT PU ÊTRE BIEN PIRES : EN CETTE RENTRÉE DE SEPTEMBRE 2020, LES PROFESSIONNELS DU BÂTIMENT CONFIRMAIENT QUE LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION AVAIT GLOBALEMENT RÉSISTÉ AU CHOC ÉCONOMIQUE DU CONFINEMENT, PUIS DU DÉCONFINEMENT, MONTRANT UNE CERTAINE RÉSILIENCE.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ EN VOLUME	2019	2020 (prévu)
Neuf	+ 2,9 %	- 23,4 %
dont logement	+ 1,3 %	- 23,6 %
dont résidentiel	+ 5,6 %	- 23,0 %
Amélioration-entretien	+ 0,3 %	- 7,6 %
Activité bâtiment	+ 1,5 %	-14,8 %

- 7,6 %

RÉSISTANCE DU MARCHÉ DE L'ANCIEN

Un reprise rapide en 2020 - des inquiétudes pour 2021

Pour autant, tout n'allait pas pour le mieux dans le meilleur des mondes, avec des trésoreries en berne et des marges continuant de chuter, impactées de plein fouet par les fameux "surcoûts Covid", liés à l'application des mesures sanitaires sur les chantiers.

Au troisième trimestre 2020, la perte d'activité du bâtiment et des travaux publics s'élèverait à – 6 % par rapport au quatrième trimestre 2019, un chiffre certes négatif, mais relativement contenu.

Les professionnels indiquaient au troisième trimestre une reprise d'activité et des carnets de commandes bien remplis, permettant de préserver leurs effectifs.

Mais, malgré certains indicateurs économiques qui démontraient néanmoins une reprise de l'activité au troisième trimestre, la situation économique et sociale est bien loin d'être optimale en cet automne 2020, avec la seconde phase de confinement partiel. Le manque de visibilité des entreprises s'accroît, avec cette crainte d'un "trou d'air" dans les carnets de commandes durant la deuxième moitié de 2021.

L'emploi sauvegardé

D'après les soldes d'opinions obtenus auprès des chefs d'entreprise du secteur, le bâtiment a réussi à stabiliser son activité au mois d'octobre (0 %), les professionnels jugeant que celle-ci était revenue à un niveau proche de la normale, aussi bien dans le gros-œuvre (- 7 %) que dans le second-œuvre (0%). Mais les carnets de commandes continuent à subir une certaine érosion (+ 9 % en octobre, après + 12 % en septembre et + 14 % en août), les plaçant sous leur moyenne de long terme.

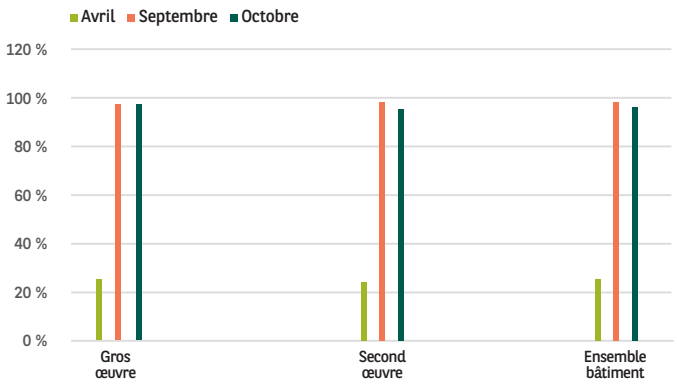
Pour les mois à venir, si les professionnels sont satisfaits des annonces du plan de relance relatives à la rénovation thermique, ils déplorent l'absence totale de mesures en faveur du neuf, très à la peine depuis le confinement.

La question de la construction neuve constitue une alerte, car les mises en chantier ont accusé - 15 % sur les sept premiers mois de 2020. En comparaison, à la même période en 2019, pendant que les permis de construire se rétractaient de 20 %, la crainte d'une aggravation possible en 2021 et 2022 tient à l'inertie de ce segment d'activité du neuf.

Les craintes sur l'emploi semblent en revanche s'être dissipées, et le pire semble dorénavant évitable (la destruction possible de plus de 100 000 emplois annoncée au printemps), en s'appuyant entre autres sur les mesures du plan de relance (cf. « Ma prime rénov ») et en ajustant les marges et les surcoûts non-compensés sur les chantiers (estimés aujourd'hui à environ 8 %). (source FFB) Au niveau des chiffres, la FFB mise donc sur une baisse de l'ordre de 15 % de l'activité globale pour 2020, avec une chute de 23 % dans le neuf et un recul de 7 % sur le segment de l'amélioration-entretien.

JUGEMENT DES ENTREPRISES DU BÂTIMENT SUR LEUR NIVEAU D'ACTIVITÉ

Unité : pourcentage du niveau jugé « normal »



Source : Banque de France, point de conjoncture du 08 octobre 2020

15 %

BAISSE D'ACTIVITÉ ATTENDUE POUR 2020

ACTIVITÉ DU BTP : MARCHÉ DES MATÉRIAUX

LE SECTEUR DES MATÉRIAUX A REPRIS UN RYTHME D'ACTIVITÉ IMPORTANT DÈS LA FIN DU PRINTEMPS, DU FAIT DES GRANDS TRAVAUX À LONG TERME ET EN COURS QUI N'ONT PAS ÉTÉ REMIS EN CAUSE PAR LA CRISE, ET OFFRE DONC UNE CERTAINE VISIBILITÉ À MOYEN TERME.

Une reprise nette de la production de matériaux de construction a été constatée depuis la chute du printemps, la production BPE a ainsi été multipliée de plus de 2,5 % à fin août, tandis que l'activité des granulats a rebondi de 160 % en quatre mois.
Depuis le mois de juin, le processus de « rattrapage » s'est amorcé dans la production de matériaux de construction (cf. note de conjoncture de l'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction - Unicem de septembre 2020).

COMMUNAUTÉ	ANNÉE 2018		2019	2020			
	NIVEAU	2018/17 %	4E TRIM.	1ER TRIM.	2E TRIM.	3E TRIM.	10 MOIS
Granulats(1)	353,4 MT	+ 4,9	- 2,9	- 12,0	- 19,4	+ 3,6	- 8,9(P)
Béton prêt à l'emploi	40,1 MM3	+ 3,7	- 7,5	- 19,6	- 24,4	+ 5,9	- 11,9(P)
Adjuvants	0,1 MT	+ 0,6	- 1,1(3)	- 18,4(3)	- 18,4(3)	- 18,4(3)	ND
Ciment	18,6 MT	+ 3,1	ND	ND	ND	ND	ND
Tuiles	2,1 MT	+ 1,5	- 12,5	- 6,3	- 8,7	+ 10,2	- 1,9(4)
Briques	1,8 MT	+ 0,4	- 6,0	- 12,7	- 18,2	+ 5,1	- 9,5(4)
Prod. béton bâtiment	14,1 MT	+ 0,6	- 4,0	- 11,6	- 7,7	+ 14,7	- 2,3
Prod. béton TP	5,9 MT	+ 0,6	- 4,6	- 18,0	- 25,8	+ 12,9	- 11,7
Indicateur Matériaux(2)	471,6 MT	+ 4,4	- 5,3	- 14,7	- 18,9	+ 7,3	- 8,5(P)

*** Variation en % par rapport à la même période de l'année précédente en données corrigées du nombre de jours ouvrés (p) Provisoire - (1) Données de production ; autres matériaux : livraisons - (2) Le volume de l'indicateur matériaux correspond à la somme des livraisons des produits suivants : BPE, granulats, tuiles et briques, produits en béton pour le bâtiment et les TP. La variation en % de l'Indicateur Matériaux est égale à la somme des variations de chaque produit pondéré par son chiffre d'affaires (3) Résultats semestriels - (4) Fin septembre 2015**

Source UNICEM

En dépit de ce rebond, les niveaux d'activité des granulats se situent, sur les huit premiers mois de l'année, à près de 11 % en deçà de ceux de l'an passé. Quant aux volumes produits sur l'année, ils atteignaient à peine 300 millions de tonnes à fin août (hors recyclage), soit un recul de - 8 % en glissement sur un an.

Rebond pour le BPE :

Du côté du BPE, le redressement est plus marqué encore, en écho à un plongeon plus appuyé de + 10,1 % au regard de 2019 (données CVSCJO). Sur les trois mois d'été, l'activité a rebondi de près de 90 % par rapport aux trois mois précédents et de + 5,5 % sur un an.

Mais à fin août, en cumul sur douze mois, la chute demeure importante et atteint - 12 % en glissement (à 36,1 Mm3) tandis qu'elle approche de - 16 % en cumul sur les huit premiers mois de 2020.

Perspective pour la fin de l'année :

D'après l'Unicem, « la demande de matériaux pourrait accuser une baisse de - 8 % pour les granulats et de 11 % pour le BPE en 2020 (données brutes). Si il est encore très délicat de se prononcer sur les tendances de 2021, les premiers scénarios envisagés à ce jour tablent sur une hausse des volumes autour de + 4 / + 5 % l'an prochain, laissant les niveaux de 2021 à environ 5 à 6 % en dessous de ceux de 2019 ».

03 MÉTIERS VÉHICULES INDUSTRIELS

- → Immatriculations en Europe et en France
- → Marché de la carrosserie : conjoncture
- → La sécurité au cœur du métier

Une résilience certaine malgré le choc du printemps

La capacité à assumer le minimum vital pendant le confinement et le rebond rapidement constaté à la sortie dudit confinement ont été remarquables. Si l'on constate un recul très significatif dans tous les segments de marchés en Europe et en France, le bilan 2020 sera en tout cas bien meilleur que celui de l'exercice 2009 lors de la précédente crise mondiale. On note que le niveau de marché attendu pour 2020, qui inclut la baisse conjoncturelle attendue avant l'irruption du covid, marquera finalement un recul bien contenu, qui aurait d'ailleurs pu l'être encore plus si une seconde vague épidémique n'avait pas contrarié le rebond significatif observé dans beaucoup de domaines.

La perception actuelle est que les capacités de productions et de services de la filière se sont dans l'immédiat bien maintenues, les craintes pour le futur tenant fortement aux capacités d'investissements des utilisateurs finaux. Par ailleurs, la continuité des problématiques fortes du métier subsiste, et nous avons choisi de traiter dans ce chapitre la question de la sécurité des véhicules industriels, grâce à un focus de la FFC Constructeurs, qui est impliquée au cœur de ce sujet. Les métiers du VI se trouvent plus que jamais concerné par un cadre réglementaire complexe et durable.

IMMATRICULATIONS EN EUROPE

LE MARCHÉ EUROPÉEN AURA PERDU « LOGIQUEMENT » PRÈS D'UN TIERS DE SON ACTIVITÉ, CUMULANT LES EFFETS D'UN CYCLE AU PLUS HAUT EN 2019 ET LES EFFETS DE LA PANDÉMIE, QUI SONT LES PLUS MARQUANTS POUR LES MARCHÉS D'EUROPE DE L'EST, FORTEMENT IMPACTÉS PAR LA CHUTE DU COMMERCE INTERNATIONAL.

- 38,9 %

IMMATRICULATIONS EUROPE DE L'EST À FIN OCTOBRE

VI supérieurs à 3,5 t (hors cars et bus)	Janvier - Octobre 2020		2020 glissant à octobre	
	Immat.	Var. % 2020/2019	Immat.	Var. % 2020/2019
Allemagne	61 603	- 28,1 %	74 339	- 21,3 %
Espagne	15 289	- 26,0 %	19 204	- 23,6 %
France	34 368	- 28,5 %	42 529	- 22,9 %
Italie	16 320	- 17,8 %	20 104	- 23,6 %
Royaume-Uni	28 056	- 43,5 %	37 036	- 30,3 %
Europe du Nord	15 678	- 23,4 %	19 184	- 16,6 %
Benelux	16 345	- 34,0 %	19 735	- 28,6 %
UE 15 + CH, IS et N	201 300	- 30,1 %	247 832	- 23,9 %
Europe de l'Est	37 557	- 38,9 %	45 593	- 38,2 %
dont Pologne	15 610	- 36,8 %	19 214	- 37,3 %
Europe (28) + EFTA	**238 857**	**- 31,6 %**	**293 425**	**- 26,5 %**

Source CCFA

UNE CHUTE ATTENDUE...

... mais des impacts inégaux

Sans tenir compte de la pandémie, il était prévu que les immatriculations de véhicules de plus de 3,5 tonnes en Europe ralentissent significativement. L'année 2019 avait dépassé les 400 000 immatriculations et le marché semblait avoir atteint un palier haut après cinq années de progression continue. Le ralentissement économique dû à la crise sanitaire a accéléré la baisse des immatriculations et l'on retrouve un niveau proche de celui de 2014, à savoir 293 425 unités sur les douze derniers mois en octobre. La baisse par rapport à la même période en 2019 est de 26,5 %. Prise dans sa globalité, la violence de cette baisse s'apparente à celle subie entre 2008 et 2009, où le recul a été encore plus fort à - 43,4 %, mais la situation de chaque pays diffère entre ces deux périodes.

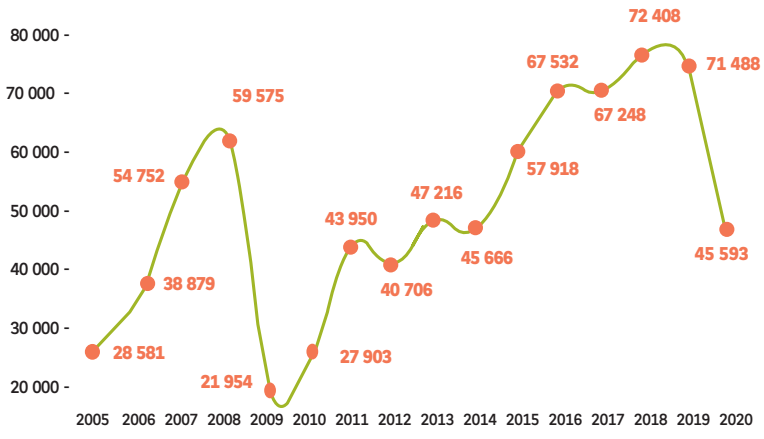
Les situations allemandes, françaises et du Bénélux sont assez ressemblantes. Les baisses d'immatriculations en 2020 à fin octobre sont respectivement de 21 %, 23 % et 28 %, ce qui reste un niveau relativement contenu eu égard au contexte avec une fin d'année qui devrait faire de 2020 un exercice très moyen, mais bien meilleur qu'en 2009 - 2010.

L'Espagne et l'Italie ont un profil différent. Ces deux pays ne se sont jamais remis de la crise de 2009. Ils semblent résister à la baisse en 2020 avec un recul de 23,6 % chacun, mais ils restent très loin des immatriculations qu'ils connaissaient jusqu'en 2008, illustrant les difficultés économiques de ces deux pays. Pour l'Espagne, c'est probablement la vive concurrence avec les pays du centre et de l'est européen sur le trafic international qui est en cause.

EN LIEN AVEC LA CHUTE DU TRAFIC INTRA EUROPEEN

Le ralentissement des immatriculations dans les pays de l'Est est nettement plus fort que celui des pays de l'Europe de l'Ouest avec respectivement - 38,2 % et - 23,9 %. Cependant, les dernières années ayant été très favorables aux pays de l'Est, le recul en valeur absolue n'est pas aussi fort qu'en 2009. Ils retrouvent leur niveau de la période 2011-2014 avec 45 593 unités, un peu supérieur au nombre d'immatriculations en France.

La structure de leur parc, correspondant à une activité internationale dominante, est très fortement composé de tracteurs , utilisés pour les trajets longue distance intercommunautaires, expliquant en grande partie cette baisse si nette.



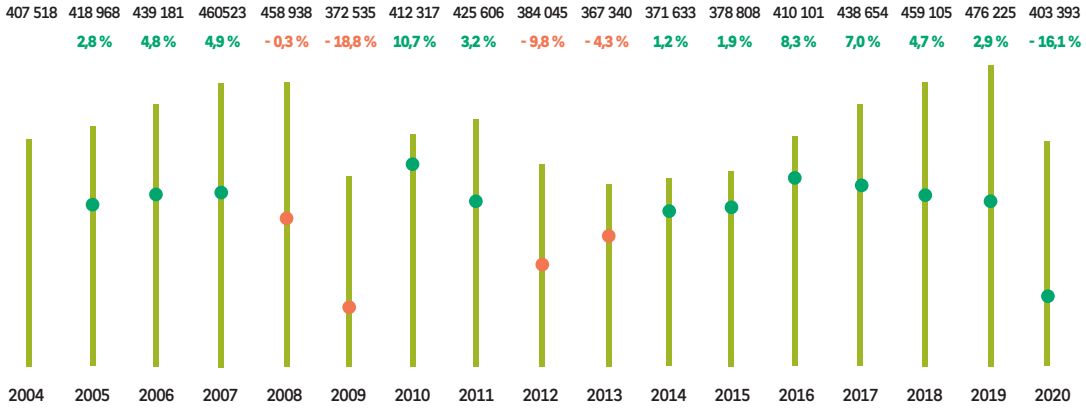
Source CCFA

MARCHÉ VUL

Après une année record en 2019, le nombre d'immatriculations est en repli de 16,1 % à 403 393 unités sur douze mois glissants en novembre. Il devrait descendre sous les 400 000 à fin décembre, car décembre 2019 a été un très gros mois avec 44 262 immatriculations, alors qu'en 2020, la pandémie continue de ralentir le marché.

On constate globalement une bonne résistance de ce marché qui a connu une embellie très nette dès la fin du premier confinement, et sauvera l'essentiel en 2020.

IMMATRICULATIONS DE VUL - DE 5 TONNES
(POUR 2020, 12 MOIS GLISSANTS À NOVEMBRE)



Source : CCFA

MARCHÉ VI

Véhicules neufs

Le recul des immatriculations sur les douze derniers mois est de 24,6 %, baisse attendue compte-tenu de l'effet cumulatif d'un niveau très élevé des enregistrements ces dernières années (rappelons que notre prévision 2020 antérieure au covid 19 était une baisse de marché de l'ordre de 10 %) et de la crise économique liée à la pandémie. Le total des immatriculations s'élève à 41 632 unités sur les douze derniers mois, ce qui le situe au niveau des immatriculations enregistrées en 2015, mais en dessous de la moyenne des vingt dernières années, à 48 091 immatriculations par an.

Les tracteurs ont beaucoup plus souffert du repli des immatriculations avec une baisse de 33 % sur onze mois à 18 626 unités. La baisse s'est surtout ressentie au premier semestre, avec un recul de 48 %, le premier confinement de mars à mai ayant stoppé la plupart des activités logistiques en France. Les cinq mois suivants ont matérialisé un redressement grâce à la reprise des livraisons.

Les porteurs ne reculent que de -14,6 % sur les onze derniers mois avec 19 094 immatriculations. C'est la première fois depuis 2009 que le nombre de porteurs immatriculés est supérieur à celui des tracteurs, ces derniers étant beaucoup plus sensibles aux variations de l'économie.

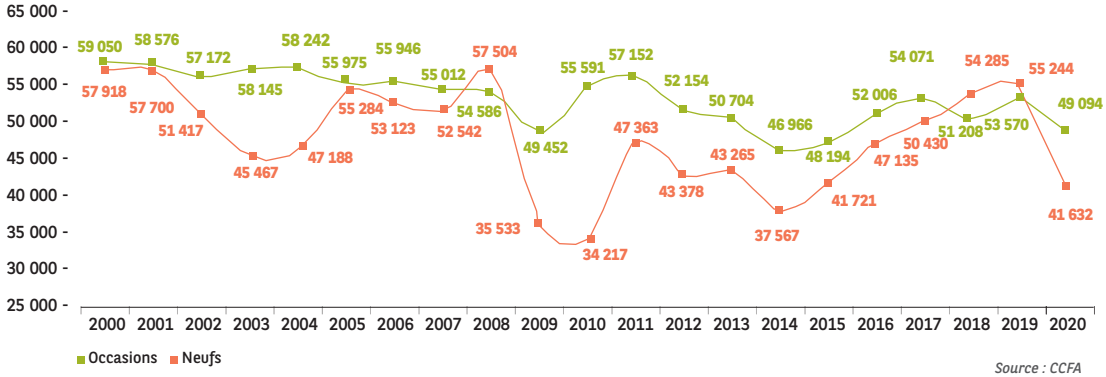
Véhicules d'occasion

Le recul des immatriculations est moins marqué pour les véhicules d'occasion que pour les véhicules neufs. À octobre, il n'est que de - 9,9 % à 40 730 unités, alors que les neufs sont à - 24,6 %.

Sur les cinq premiers mois de l'année, la baisse était très forte, à - 28,7 %, mais ensuite, sur les cinq mois suivants, on constate une reprise de 11,2 % par rapport à 2019.

Si il est toujours compliqué d'analyser les chiffres bruts du marché VO, on peut toutefois souligner (aux dires des experts), qu'en 2020 ce marché de seconde main aura constitué un amortisseur bienvenu pour les acheteurs (en quête de solutions peu coûteuses pour une réponse à court terme), et les vendeurs privés d'un marché VN mis sous cloche.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE)
2019, GLISSEMENT 12 MOIS À NOVEMBRE



Source : CCFA

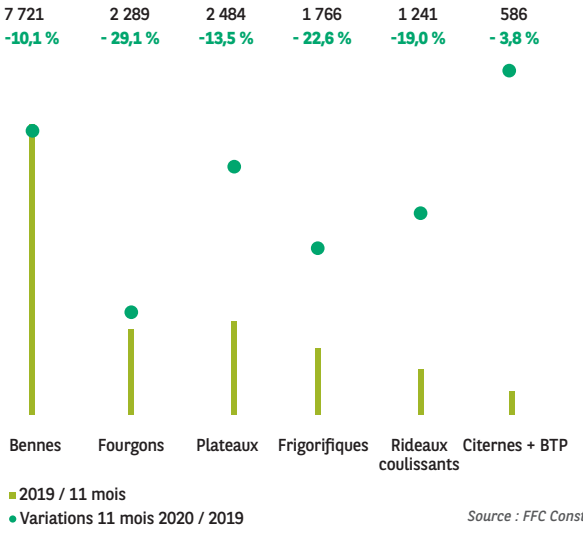
MARCHÉ DE LA CARROSSERIE : CONJONCTURE

LA COMPLEXITÉ CROISSANTE D'UNE PART IMPORTANTE DE LA RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES EST ÉTROITEMENT LIÉE À LA MONTÉE EN PUISSANCE DES OBJECTIFS EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE L'EMPREINTE CARBONE.

- 16 %

MARCHÉ PORTEUR FRANCE À FIN NOVEMBRE

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur

MARCHÉ PORTEUR

Une remarquable capacité d'adaptation

Après des années 2018 et 2019 records, le recul des immatriculations de VI carrossés était attendu et se situe à 15,9 % à fin novembre. Les plus de 19 000 unités produites en font pour l'instant un des meilleurs scores de la décennie écoulée, révélant deux points clefs :

Le niveau élevé des stocks de commandes fin 2019, début 2020, et la résilience des carrossiers constructeurs qui ont réussi à finaliser les livraisons, et à en reprendre des nouvelles dès la fin du printemps.

Au niveau des types de carrosseries, ceux qui ont le plus souffert sont les fourgons, avec un recul de 29,1 %. Ce résultat ne s'était plus vu depuis 2010, la pire année enregistrée dans nos bases. Les mois d'avril et d'août ont été particulièrement difficiles avec moins de 100 immatriculations.

Les frigorifiques, en baisse de 22,6 %, sont également sur un niveau d'immatriculations proche de celui des années 2009-2010. Les bennes et BTP s'en sortent beaucoup mieux, avec un recul de 10,1 % et avec 7 721 unités, le BTP ayant maintenu un niveau d'activité correct tout au long de la pandémie.

Il s'agira de la troisième meilleure année depuis la crise de 2008. Les plateaux ont également bien résisté, avec une baisse de - 13,5 % des immatriculations, revenant à un niveau moyen d'avant 2017.

LE MOT DE LA FFC- CONSTRUCTEURS

Les événements de 2020 ont mis en lumière les fondamentaux du secteur de la carrosserie construction française.

Les professionnels sont passés parfois au printemps par des phases de doute, d'inquiétude forte, de découragement. Mais ils ont rapidement redressé la tête, avec des gestes de solidarité entre chefs d'entreprise pour trouver des solutions au jour le jour.
Nous ne sommes certes pas en première ligne dans la crise sanitaire, mais la profession s'est mise à son service, notamment en répondant présent à la sollicitation adressée par la FFC CONSTRUCTEURS à ses adhérents en mars dernier, en appelant à donner aux soignants masques et combinaisons, qui faisaient alors défaut. Les entreprises ont su se montrer exemplaires, généreuses et jouer collectif au moment le plus critique.

Les collaborateurs doivent aussi être salués. Ils ont su adopter des nouvelles procédures de travail, en intégrant gestes barrières et protocoles. De nombreux témoignages d'adhérents attestent de l'état d'esprit de leurs équipes, prêtes à retrousser les manches au plus fort de la tempête, et encore aujourd'hui.
Agilité, réactivité, combativité, créativité : voilà les valeurs fortes et durables de la profession.

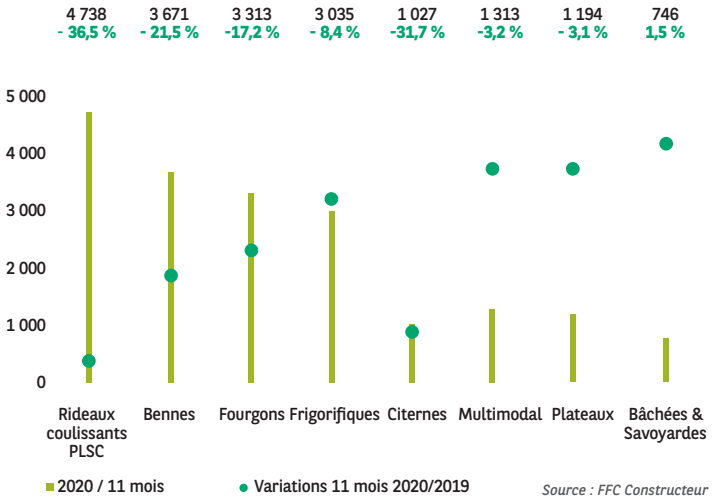
BENOIT DALY,
Secrétaire Général FFC CONSTRUCTEURS

FFC Constructeurs

MARCHÉ DE LA SEMI-REMORQUE

UNE PERFORMANCE REMARQUABLE DANS LE CONTEXTE

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



Source : FFC Constructeur

Il est difficile de ne pas associer le marché des remorques et semi-remorques avec celui des tracteurs. Cependant, il résiste mieux avec un recul de 20 % à 21 428 unités, tandis que les tracteurs sont à - 33 %.
Ce résultat est proche de celui de 2017, et donc se situe dans les 3-4 bonnes années depuis 2008, après deux années très performantes. Le marché est resté assez stable tout au long de l'année, malgré un creux de mars à mai pendant le premier confinement.

L'analyse par types de remorques et semi-remorques fait apparaître un très fort recul des immatriculations des rideaux coulissants et PLSC à - 36,5 %, lié aux transports de marchandises de longues distances. Ce résultat nous ramène à un niveau d'immatriculations de 2012, période pendant laquelle le marché était très déprimé.

Les bennes ont mieux résisté et ont limité le recul au niveau de l'ensemble du marché avec - 21,5 %, après une année 2019 extrêmement forte. Cela en fait la troisième meilleure année depuis 2008.

Les fourgons reculent de 17,2 % à 3 313 immatriculations et reviennent aux alentours des résultats de 2017, encore au-dessus de la moyenne des dix dernières années, qui se situe à 3 200 unités sur douze mois.
Les frigorifiques avaient beaucoup progressé ces cinq dernières années, et ont plutôt bien résistés avec un recul de 8,4 %, ce qui les place au niveau de 2016-2017.

Les multimodaux ont très fortement chuté à - 31,7 %.
Les trois autres types de remorques et semi-remorques ont bien résisté sur des petits marchés, avec des baisses de 3,2 % pour les plateaux, de 3,1 % pour les citernes et même une hausse de 1,5 % pour les bâchées et savoyardes.

21 423

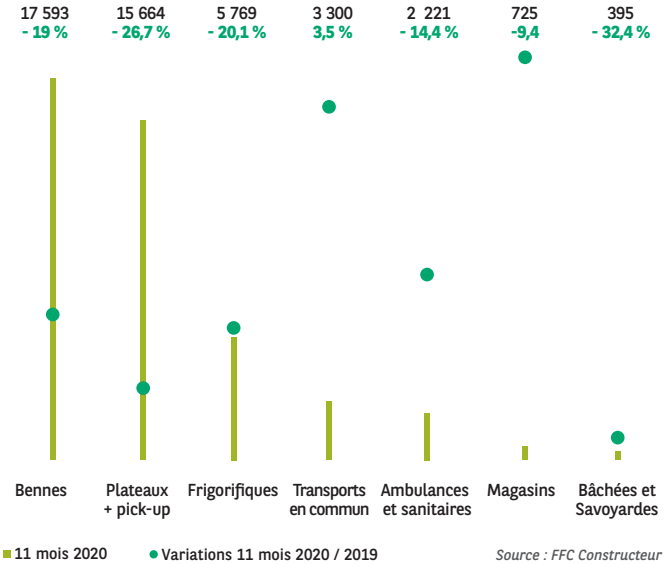
MARCHÉ DE LA SEMI-REMORQUE
À FIN NOVEMBRE

MARCHÉ DU VUL

Un redressement rapide, l'essentiel est sauvegardé

Le marché des VUL carrossés a plus reculé que le marché des VUL en général. Il baisse sur les onze premiers mois de 2020 de 19,7 % à 47 387 immatriculations, alors que le marché global recule de 16,1 %.
Les trois mois liés au premier confinement ont fortement marqué l'exercice : pour mars, avril et mai on constate une baisse cumulée de 58 %, alors que pour les autres mois, la baisse n'est que de 3,1 % par rapport à 2019, année record.
Les deux principales catégories de véhicules sur ce segment sont en net repli à - 19,0 % pour les bennes à 17 593 véhicules, et - 26,7 % pour les plateaux et pick-ups à 15 664 unités.
Les frigorifiques ont également souffert, à - 20,1 %.
Les catégories qui s'en sortent le mieux sont les transports en commun, avec une progression de 3,5 % par rapport à 2019 à 3 300 unités, malgré des mois de mars et avril très faibles, qui ont été compensés par un bon dernier semestre, dont un mois de novembre record.

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur

LA PROBLÉMATIQUE DE LA SÉCURITÉ AU CŒUR DES MÉTIERS DE LA CARROSSERIE

Un enjeu, certes moins médiatisé et presque banalisé, reste toutefois premier dans l'évolution de la règlementation : l'amélioration de la sécurité des véhicules.

L'accidentologie des véhicules à usage professionnel demeure marginale mais la recherche d'amélioration en la matière est une préoccupation constante des autorités, tant au niveau national et européen qu'international.

La perspective de mise à la route d'ici la fin de la décennie de véhicules autonomes ou, à défaut, davantage assortis d'aides à la conduite contribue à la multiplication de normes pour encadrer leurs usages. Les ADAS (Advanced Driver-Assistance Systems) font ainsi l'objet de plusieurs réglementations internationales croissantes pour s'assurer de la fiabilité et de l'efficacité dans leur fonctionnement quotidien.

La FFC CONSTRUCTEURS participe activement aux échanges en la matière au niveau international, afin notamment que soient intégrées les problématiques spécifiques auxquelles doivent répondre les véhicules à usage professionnel en matière de sécurité routière.

Les travaux en cours prévoient une augmentation du niveau des exigences, avec l'entrée en vigueur en 2022 de la seconde édition du Règlement de Sécurité Générale, qui regroupe plusieurs familles de nouvelles réglementations.

Mise en œuvre des systèmes de détection des usagers vulnérables durant les phases de manœuvre à vitesse réduite (VRU-Proxi) :
Awareness of Vulnerable Road Users proximity in low speed manoeuvres représente un défi pour leur intégration pour certaines typologies de véhicules dotés à l'arrière de hayons, de nacelles ou dont l'usage crée des contraintes particulières, telles que les bennes, les portes voitures, les véhicules de secours…

D'autres équipements sur les véhicules vont aussi se démocratiser avec des dispositifs concernant le comportement et l'état du véhicule, avec des dispositions visant à généraliser notamment le système d'urgence de maintien de trajectoire, des systèmes de freinage d'urgence et la surveillance de la pression des pneumatiques pour tous les véhicules.
Le conducteur va faire parallèlement l'objet d'une surveillance renforcée, avec une analyse de sa perte d'attention, de sa somnolence, de son niveau de distraction et la possibilité de recours à l'enregistrement de données sur le véhicule lors des phases d'avant choc. Les véhicules vont ainsi se renforcer d'équipements électroniques obligatoires afin de devenir de plus en plus sûrs.

La réglementation nationale n'est pas en reste. À titre d'illustration, l'un des défis les plus proches en matière de sécurité est celui qui impacte les bennes hydrauliques munies de ridelles.
En effet, le Ministère du Travail a publié en juillet 2020 un avis qui oblige à doter ces véhicules de dispositifs détectant l'ouverture des ridelles et, pour les véhicules les plus récents, de limiter leur vitesse à 15 km/h dans ce type de situation. Cette décision, qui s'appuie sur la directive 'Machines', fait suite au tragique accident de Rochefort en février 2016. Cet avis concerne, avec des nuances, les véhicules neufs comme les véhicules en circulation.

Là encore, la FFC CONSTRUCTEURS a participé activement à ce dossier afin de dégager des solutions pragmatiques. Face à un calendrier particulièrement tendu, un groupe de travail piloté par les carrossiers constructeurs a élaboré un cahier des charges permettant d'engager un dialogue avec les autres parties prenantes, et tout particulièrement les constructeurs de VI et les équipementiers.

L'objectif étant de répondre aux exigences de l'avis, tout en anticipant les évolutions normatives européennes que souhaitent engager les pouvoirs publics français, sur la base d'une norme nationale nouvellement établie.

LA SÉCURITÉ, ENJEU COMPLÉMENTAIRE À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La prise en compte de la sécurité revêt parfois des tournures différentes : c'est le cas par exemple avec l'obligation de signalisation des angles morts, qui rentre en vigueur à partir de janvier 2021 sur tous les véhicules d'un PTAC de plus de 3,5 tonnes.
Cette mesure issue de la LOM en 2019 est destinée à alerter les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes ...) de l'existence de zones où la visibilité du conducteur est moindre, voire nulle. Les échanges avec le Ministère ont permis d'anticiper l'arrivée de cette mesure. Toutefois, la publication en novembre 2020 des versions définitives a entrainé un challenge logistique considérable pour l'ensemble des acteurs : apposer la signalétique sur plusieurs centaines de milliers de véhicules en quelques semaines.

DÉCRET 2020-1396 DU 17/11/2020 - ARRÊTÉ EN COURS DE PUBLICATION

Véhicules cibles :
- PTAC > 3,5 tonnes
- Véhicules déjà en circulation
- Véhicules neufs

LE SSMVM, UN SUJET DE FOND

La mise en œuvre depuis l'été 2020 du Service de Surveillance du Marché des Véhicules et des Moteurs (SSMVM) participe également à la montée en puissance de l'exigence en matière de sécurité des véhicules.
Appuyé par le laboratoire national, l'UTAC CERAM, ce service permettra ainsi de s'assurer du respect des textes réglementaires en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement par des véhicules ou équipements réceptionnés dans d'autres pays européens.

De nombreux autres sujets font l'objet d'évolutions réglementaires en cours de conception, et la participation de la FFC Constructeurs à ces travaux permet d'anticiper leur entrée en vigueur. La mise à jour constante de la base règlementaire assure aux adhérents que la conception et la réalisation de leurs produits sont réalisées en conformité.

Ces quelques exemples attestent de l'amélioration de la sécurité des véhicules qui est durablement un enjeu central de la mobilité, et que les carrossiers constructeurs sont au cœur de ces évolutions.

LA SÉCURITÉ, UN PRÉALABLE AU VÉHICULE AUTONOME

Les ministres des transports des vingt-huit États membres de l'Union européenne ont défini une ligne politique commune au sujet du développement des véhicules autonomes depuis 2016, passant notamment par des expériences de platooning, et l'établissement de corridors basés sur des Systèmes de Transport Intelligents (ITS).
Si le camion autonome apportera davantage de sécurité, de productivité et d'efficacité énergétique, il demandera d'instaurer un cadre réglementaire adapté.
Pour l'heure, sont proposés des nouveaux modèles de camions semi-autonomes, équipés d'un régulateur d'allure et d'espacement entre véhicules, d'un freinage d'urgence automatique et d'un régulateur de vitesse en descente.
Deux niveaux de conduites doivent être ciblés, seuls niveaux où le conducteur, en l'occurrence, est dispensé totalement ou partiellement de phases de conduite et peut alors, par exemple, être affecté à d'autres taches :
Le Niveau 4 Conduite Automatisée Conditionnée, dans lequel le véhicule est conçu pour assurer seul l'ensemble des fonctions critiques de sécurité sur un trajet complet. Le conducteur n'est pas tenu de se rendre disponible pour reprendre le contrôle et peut quitter le poste de conduite.
Le Niveau 5 Automatisation Totale, dans lequel la conduite est complètement autonome sans l'aide de conducteur dans toutes les circonstances.
La mise en place du camion autonome aura des répercussions sur la logistique urbaine, la gestion des données (datas), la transition énergétique, et elle nécessitera un accompagnement social (nouvelles compétences à acquérir pour les conducteurs en poste), sans forcément pouvoir espérer que la pénurie européenne et mondiale de conducteurs observée pour les professionnels, trouve sa solution via l'automatisation des camions pour potentiellement résoudre ce phénomène.
Si la période de mise en œuvre de véhicules autonomes de niveau 4 et 5 n'est pas encore identifiée (de 10 ans comme de 50 ans, selon les sources), certains constructeurs comme les européens Daimler et Volvo y travaillent activement.
Par ailleurs, la digitalisation des métiers de la logistique et du transport, la montée en puissance de nouvelles énergies et l'irruption dans le marché du véhicule industriel d'entreprises disruptives en mode startup, produisent un discours, si ce n'est des solutions, vers un marché du Truck As a Service, dans lequel un véhicule en mode pay as you drive serait proposé : véhicule électrique ou à hydrogène, autonome, carburant et services digitaux inclus, réunissant ainsi chez un intégrateur complet un vecteur intégral de service. Reste à imaginer le calendrier et le coût d'une telle offre !

04 LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- → Parc et mix énergétique
- → L'hydrogène
- → Le marché du bioGNV
- → La question de la circulation urbaine

Europe et CO_2 : une ambition très (trop) forte !

Dès l'été 2021, la Commission européenne a l'intention de proposer un durcissement des normes d'émissions polluantes des voitures et camionnettes, avant de s'attaquer aux poids lourds en 2022.

À l'horizon 2025, les constructeurs devront répondre à des protocoles encore plus drastiques (Euro 7). Ce durcissement des règles doit permettre de réduire la part des véhicules les plus polluants.

Car, d'ici à 2030, l'Europe veut réduire de 55 % ses émissions de CO_2 en déployant au moins 30 millions de véhicules à zéro émission à l'échappement sur ses routes, et 80 000 camions « propres ».
À cette échéance, elle espère aussi que cent villes du continent seront climatiquement neutres : Paris, par exemple.

Autre volonté exprimée, il est nécessaire de réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici 2050, pour que l'Europe devienne à cette date neutre en carbone, a rappelé l'exécutif européen en présentant sa feuille de route pour une "mobilité durable".

Face à ces attentes, dont il faudra néanmoins chiffrer le coût économique, la transition énergétique est construite sur la base d'un nouveau mix énergétique s'appuyant sur le GNV, surtout sur le BIO GNV, et l'HYDROGÈNE.

Le cadre règlementaire de la mobilité des marchandises sera également crucial, les ZFE étant le symbole le plus visible à ce niveau, sans oublier toutefois les efforts et les initiatives concrètes des professionnels du transport et de la logistique, dont le programme EVE est un exemple concret et remarquable.

GESTION DE PARC : UNE MATRICE QUI DEVIENT COMPLEXE

LA GESTION DES PARCS DE VI ET DE VUL PREND UNE DIMENSION NOUVELLE, DANS LAQUELLE POUR CHAQUE FLUX ET CHAQUE NATURE D'INTERVENTION, IL FAUDRA ÊTRE CAPABLE D'APPORTER UNE RÉPONSE SUR MESURE, ET CONFORME À UN ESPACE D'INTERVENTION.

La gestion des parcs de véhicules se complexifie pour les utilisateurs finaux, car les renouvellements futurs vont devoir dorénavant intégrer les types d'usages. Types d'usages qui dépendront d'ailleurs d'un cadre législatif et réglementaire de plus en plus contraignant. L'environnement dans lequel se déroulera le transport déterminera l'énergie utilisable (cf. notamment le cadre critair / zfe), le type de véhicule (gabarit) avec des choix qui dépendront de la nature de l'offre de véhicule. C'est donc à une matrice complexe composée de véhicules thermiques, majoritairement, et de nouvelles énergies, que devront se confronter les gestionnaires de parc.

TYPOLOGIE DE VÉHICULES	PTAC Poids Total Autorisé en Charge	TYPES D'USAGES	AVANT 2025	AVANT 2030	AU-DELÀ DE 2030 AVEC UNE NEUTRALITÉ CARBONE POUR 2030
	Na < 3,5 T	Hypercentre Très courte distance			
	3,5 à 7,5 T	Urbain zone dense			
		Régional			
	12 à 26 T	Urbain zone dense			
		Régional			
	38 à 44 T	Urbain zone dense			
		Régional			
		Longue distance			

Source : TLF

+ corridor électrique

2 %

OBJECTIF DE PÉNÉTRATION DES NOUVELLES ÉNERGIES DANS LE PARC GLOBAL VI

Les objectifs annoncés en termes de parcs de véhicules nouvelles énergies confirment deux points majeurs, à intégrer dans toutes les réflexions sur la transition énergétique de la mobilité du TRM :
Nous devons nous projeter à moyen / long terme avec un premier point de passage essentiel à 2030.
Même si la trajectoire résumée ci-dessous s'appliquait pleinement, le parc VI nouvelles énergies ne représenterait que 2 % en 2023 et 14 % en 2030, avec une prééminence marquée par le GNV. Le parc VUL représenterait au mieux 7 % en 2023 et 14 % en 2028. Toutes les hypothèses devront également intégrer : des coûts élevés et des contraintes budgétaires fortes, une problématique de création de réseaux, surtout pour le mode électrique et l'hydrogène et la confirmation d'offres de véhicules en catalogue, donc de série.

PARC 2020 *	
VI (1)	VUL(2)
550 000	3 200 000

*estimation
(1) tracteurs - porteurs et VASP dédiés marchandises

(2) parc vul utilisé par des professionnels exclusivement

OBJECTIF PPE

TYPE VÉHICULE	VI			VUL		
Année	2020*	2023	2028	2020	2023	2028
GNV	8 700	11 500	60 000	8 500	42 000	110 000
ÉLECTRIQUE	ns	400	11 000	ns	170 000	300 000
HYDROGÈNE	ns	200	5 000	ns	5 000	de 20 000 à 50 000
Total nouvelles énergies		12 100	76 000		216 000	de 430 000 à 460 000

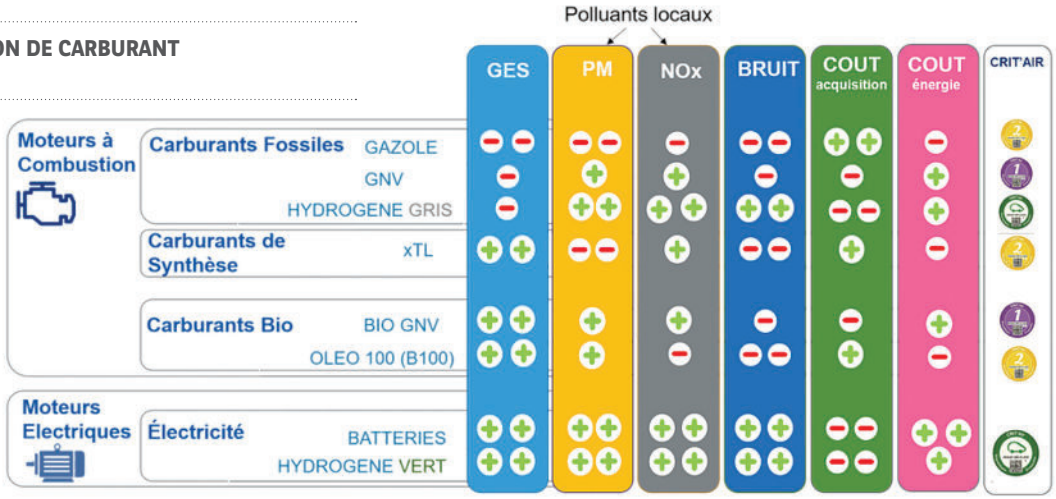
LA PROBLÉMATIQUE DE LA MOBILITÉ HYDROGÈNE : POINTS CLEFS

LES OBJECTIFS DE LA FILIÈRE EN 2030 SONT DE 342 000 TONNES D'HYDROGENE DÉCARBONÉ POUR LES « VECTEURS » SUIVANTS : 300 000 VÉHICULES LÉGERS (PRODUCTION CUMULÉE DE VÉHICULES COMPRISE ENTRE 2020 ET 2030) / 400 EN 2020 (VOITURES MAJORITAIREMENT). 5 000 VÉHICULES LOURDS DONT AUTOBUS, VÉHICULES INDUSTRIELS ET SEMI-REMORQUES, BENNES À ORDURES MÉNAGÈRES, 250 TRAINS ET 1 000 BATEAUX.

Le tableau ci-dessous a pour but d'éclairer les choix stratégiques pour la filière des nouvelles énergies dédiées à la transition énergétique. Le bilan de l'hydrogène est très favorable, hormis en termes de coûts, étant néanmoins entendu qu'on prend pour principe l'utilisation d'un hydrogène vert, point crucial et non négligeable sur la base actuelle. Le mode électrique affiche un bilan également prometteur, mais avec une problématique de coûts à ne pas négliger.
Quant au bio gnv, il révèle à ce jour un profil équilibré, et surtout une capacité de production et d'utilisation immédiate, mais présente l'inconvénient actuel d'un classement en Crit'Air 1.

Mais si chacun s'accorde sur la nécessité de progresser fortement sur les émissions de Gaz à effet de serre, la priorité pour tous les acteurs de la filière est de poser les bases d'une industrie tricolore de l'électrolyse, cette technique qui permettra à terme de produire de l'hydrogène dit "vert" à partir d'une énergie renouvelable ou à partir d'une énergie propre. Ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, puisque rappelons-le, 95 % des 900 000 tonnes annuelles d'hydrogène consommées par l'industrie sont issues des énergies fossiles.

IMPACT SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT ET SUR LES ÉMISSIONS DE GES



GES : Gaz à effet de serre
PM : Paricules en suspention
Nox : Oxyde d'azote

\+ : Avantage comparatif
\- : Inconvénient comparatif

LES COULEURS DE L'HYDROGÈNE

On dénombre aujourd'hui une multitude de couleurs de l'hydrogène : noir, brun, gris, bleu, turquoise, vert, jaune... laissant à penser que chacun invente celle qui lui convient.

Lorsqu'il est produit à partir de matières fossiles (charbon, lignite, gaz naturel...) l'hydrogène sera noir, brun, gris et même bleu ou turquoise.
Lorsqu'il est produit par électrolyse de l'eau, il sera vert si c'est réalisé à partir d'électricité renouvelable (hydraulique, éolienne ou solaire) ou jaune à partir de nucléaire. La France, qui veut produire de l'hydrogène à partir de l'électricité de son réseau, à 70 % nucléaire aujourd'hui et à 50 % en 2035, parle d'hydrogène décarboné. Sauf que les Allemands ne sont pas d'accord. Pour eux, l'hydrogène produit à partir de l'énergie nucléaire n'est pas vert, car le nucléaire produit des déchets. Si cette électricité est produite par des centrales nucléaires qui n'émettent pas de CO_2, l'hydrogène produit est un hydrogène vert, contrairement au gris qui continue à venir d'une énergie fossile, à savoir le gaz.

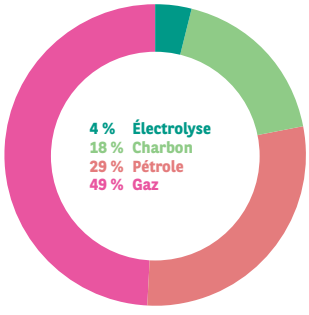
L'hydrogène brun est produit par gazéification de lignite, un charbon "jeune" qui contient un pourcentage d'oxygène et d'hydrogène considérablement plus élevé que la variété noire, plus connue et plus ancienne. Ce traitement thermique sous pression crée un gaz de synthèse (le syngas) et l'opération est très émettrice de gaz à effet de serre.

L'hydrogène noir est produit de la même façon, mais à partir de charbon.
L'hydrogène gris est produit par vaporeformage du méthane, ou gaz naturel, donc d'origine fossile. Mais l'opération émet du CO_2, certes moins qu'à partir de syngas. Plus de 70 % de l'hydrogène dans le monde est gris.
En attendant, l'hydrogène produit dans le monde n'est encore ni jaune ni vert, il est gris et parfois bleu, c'est-à-dire produit par des combustibles fossiles en y associant un dispositif de capture et de stockage du CO_2 et il se heurte encore à des freins technologiques et d'approvisionnement.

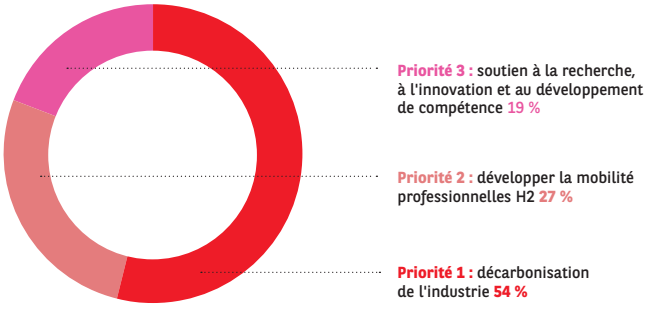
LA MOBILITÉ HYDROGÈNE : POINTS CLEFS

POINTS CLEFS	EN SYNTHÈSE
LE PARC	À l'horizon 2030, la filière ambitionne de disposer de 5 000 lourds en parc, y compris les bus et applications spécifiques telles que les bennes à ordures ménagères. Cependant, cette éventualité tient aussi à une baisse très significative des prix d'achats de ces véhicules dont le prix connu, notamment pour les bus, est de 2,5 à 3 fois plus élevé qu'un véhicule thermique de même catégorie.
LES STATIONS	La création de corridor européen est un prérequis annoncé par Bruxelles. Il n'existe à ce jour qu'une quarantaine de stations de recharge en France. L'objectif des professionnels de la filière est de franchir le cap des 100 stations d'ici à 2023, de faire en sorte que la distance moyenne entre elles soit réduite de 300 à 150 kilomètres et de les rendre accessibles plus systématiquement.
L'OFFRE DE VÉHICULE	Une offre encore en devenir : les premiers véhicules industriels à hydrogène en présérie sont disponibles en Asie (Hyundai – Toyota et bientôt des constructeurs Chinois) et annoncés aux États-Unis (Nikola, Tesla ...) ou en projet en Europe (VOLVO, DAIMLER, groupe TRATON), mais à des niveaux de prix et à un stade d'avancement technique qui en limiteront la diffusion – la visibilité de ce marché, hors présérie, est au minimum à un horizon de cinq ans.
LES ARBITRAGES	Sidérurgistes et groupes pétrochimiques voient un avantage réel à l'usage de l'hydrogène décarboné pour diminuer leurs émissions de CO_2. Idem pour les avions, camions, bus, trains et bateaux, d'où une concurrence à gérer entre tous les utilisateurs potentiels et des priorités à définir.
L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE	Une fois produit, l'hydrogène peut être utilisé de deux façons différentes : soit directement comme combustible, soit indirectement en le recombinant avec de l'oxygène (de l'air généralement) pour produire de l'électricité via une pile à combustible. Il est clair que pour une question d'efficacité, l'utilisation directe doit être privilégiée, mais quand l'utilisation ne s'y prête pas, dans le cas des applications liées à la mobilité en particulier, le passage par une pile à combustible est incontournable, mais au prix d'une perte d'énergie de l'ordre de 50 %, directement liée au rendement de la conversion.
LA SÉCURITÉ	Quel horizon pour 2030 ? Le développement à grande échelle de l'hydrogène vert prendra du temps, loin du tempo recherché par un plan de relance. Ce n'est aujourd'hui qu'une niche et la plupart des applications envisagées en sont au stade expérimental. Au mieux, la validation des technologies et des applications prendra cinq ans. Ensuite, la phase de maturation dépendra du soutien public, de la concurrence des énergies alternatives et des usages.

SOURCE DE PRODUCTION D'HYDROGÈNE (%)



RÉPARTITIONDES 3,4 MDS € ALLOUÉS SUR LA PÉRIODE 2020-2023



Source : Ministère de l'Économie

BIO GNV : UN CADRE ET UN HORIZON CLAIR

LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS A PUBLIÉ LE 20 JANVIER 2020 UNE NOUVELLE PROPOSITION DE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE (PPE) POUR LA PÉRIODE 2019-2028. DOCUMENT STRATÉGIQUE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE INSTITUÉ PAR LA LTECV1, LA PPE DÉFINIT LES PRINCIPAUX OBJECTIFS À COURT ET MOYEN TERME DE LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE DE LA FRANCE. UNE FOIS ENCORE, ELLE FAIT LA PART BELLE AU GNV ET AU BIOGNV DANS LE MIX ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS ROUTIERS.

BIOCARBURANT 1ÈRE ET 2ÈME GÉNÉRATION : QUELLES DIFFÉRENCE ?

BIOCARBURANT 1ÈRE GÉNÉRATION

E85

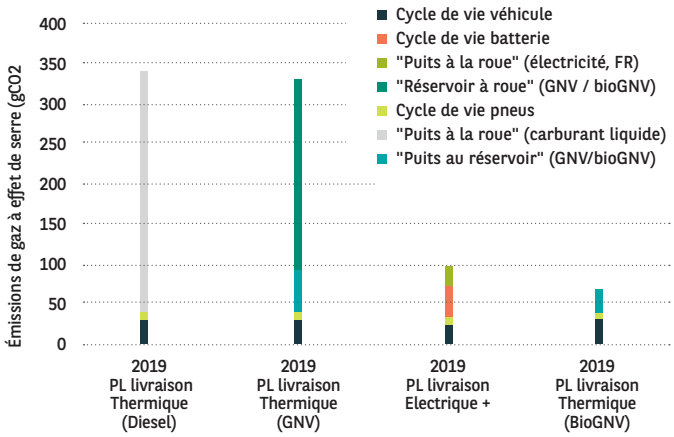
B7

Les biocarburants liquides de première génération sont issus de l'agriculture alimentaire (« agrocarburants »). Produit à partir de Colza, Betterave, Blé, Maïs ou Palme, leur utilisation est plafonnée par l'Europe à hauteur de 7 % de la consommation. En France, 6 % de la surface agricole sert à la production de ces agrocarburants 1G.

BIOCARBURANT AVANCÉ DE 2ÈME GÉNÉRATION

ED95

Produits exclusivement à partir de déchets ou de résidus ligneux. Le bioGNV et le bioéthanol ED95 sont les seuls biocarburants 2G produits en France.



Source : GRDF

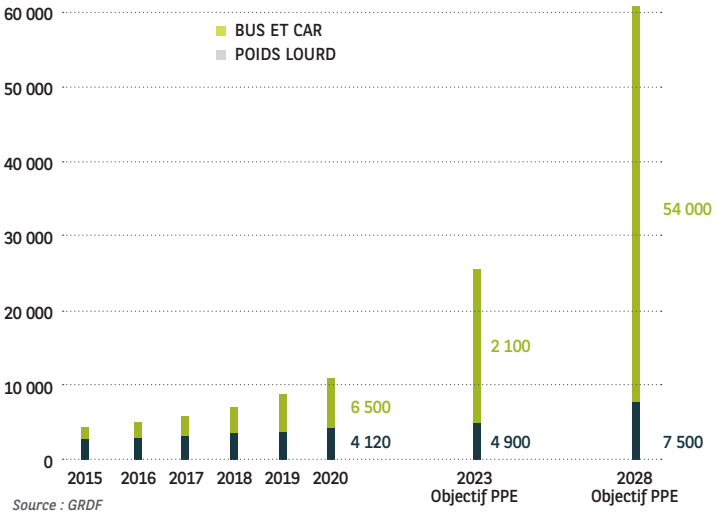
Comme indiqué ci-dessus dans le tableau comparatif des émissions de gaz à effet de serre, le GNV prend toute sa dimension à partir du moment où il a une source « bio » lui permettant de venir directement en compétition avec le mode électrique.
Il semble d'ailleurs admis que le mode électrique devrait prioritairement s'appliquer aux VUL, tandis que le mode GNV, pourtant adapté aussi bien au véhicule lourd qu'au léger, se développerait plutôt pour les VI.

Parmi les articles de la LTECV (Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte) afférents à la mobilité et à la qualité de l'air, on peut notamment citer l'article 37 qui porte sur le renouvellement progressif des flottes publiques par les véhicules à faibles émissions, ou encore l'article 48 relatif à la mise en place des ZFE (Zones à Faible Émissions).

PART MINIMALE DE VFE VÉHICULE À FAIBLE ÉMISSION À L'ACQUISITION

Véhicules lourds	Véhicules éligibles
BUS ET CARS Collectivités, établissements et entreprises publiques.	**50 %** dès 2020 **100 %** dès 2025
POIDS-LOURDS État et établissement publics	**50 %**

PARC DE VÉHICULES LOURDS AU GNV EN FRANCE



Source : GRDF

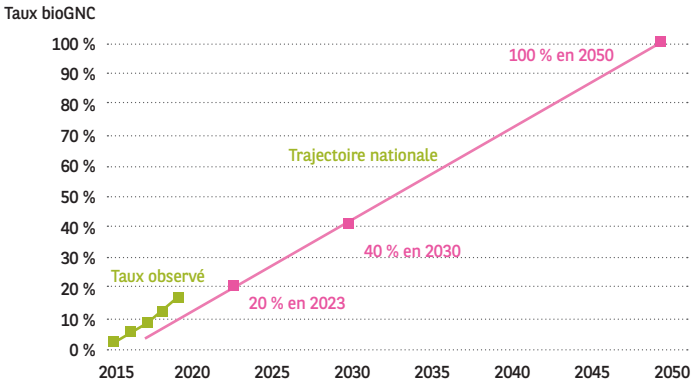
Le développement du GNV, comme celui de toutes les nouvelles énergies, passe par la concomitance de la création d'un parc significatif et de son réseau « d'approvisionnement », l'un étant la réponse à l'autre, car passé le fameux dilemme de l'œuf et de la poule, ce que la filière GNV est en train de réussir, on constate dorénavant une dynamique vertueuse.

BIO GNV : UN DÉVELOPPEMENT DÉCISIF POUR LA PÉRÉNNISATION DU MARCHÉ GNV

Le projet de la PPE donne un cadre de développement de la filière biométhane en France. Sur la période 2019-2028, l'enveloppe budgétaire allouée à l'injection s'élève à 9,7 milliards d'euros. D'autres mécanismes de financement viennent compléter ce dispositif, pour assurer une ambition de la filière de 12 TWh en 2023, et de 30 TWh en 2030.

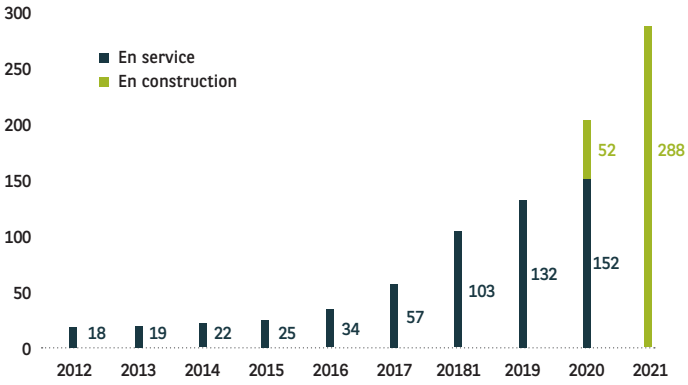
Le développement de la filière biométhane permet de garantir que la quantité de biogaz disponible pourra couvrir l'ensemble des besoins liés à la mobilité.

En effet, autant les ambitions de la filière (12 TWh en 2023 et 30 TWh en 2030) que les projections du gouvernement (6 TWh en 2023 et 24 TWh en 2028) sont à mettre au regard du besoin de GNV (bio ou non) exprimé dans la PPE, correspondant à environ 18 TWh. La production de biométhane sera donc assurément suffisante pour couvrir le besoin en termes de mobilité.
Une aubaine pour le BioGNV, puisque ce même projet de la PPE rappelle l'arrêt de la vente de véhicules particuliers et d'utilitaires légers neufs « utilisant des énergies fossiles » d'ici à 2040.



Source : GRDF

NOMBRE DE STATIONS GNV PUBLIQUES EN FRANCE



Source : GRDF

La parole à...

« La filière GNV/BioGNV connaît actuellement une belle dynamique, avec notamment une croissance exponentielle des immatriculations de poids-lourds. Néanmoins, pour être conforté, ce développement nécessite d'actionner des leviers réglementaires permettant de garantir aux utilisateurs et aux membres de la filière (constructeurs, opérateurs de stations...) une visibilité et une confiance dans l'avenir de leur choix d'énergie.

Le premier levier est européen. Il consiste à ne pas considérer les seules émissions de gaz à effet de serre au pot d'échappement et à tenir compte de l'intégralité du cycle de vie du véhicule (c'est-à-dire à la fois la construction et le recyclage du véhicule et la production de l'énergie). Cela permettrait de faire reconnaître le caractère vertueux du BioGNV, carburant renouvelable produit localement à partir de déchets organiques. Les constructeurs automobiles devant s'acquitter des amendes si les émissions des véhicules qu'ils vendent dépassent en moyenne les seuils de gaz à effet de serre, cette mesure permettrait d'agir sur l'offre de véhicules BioGNV.

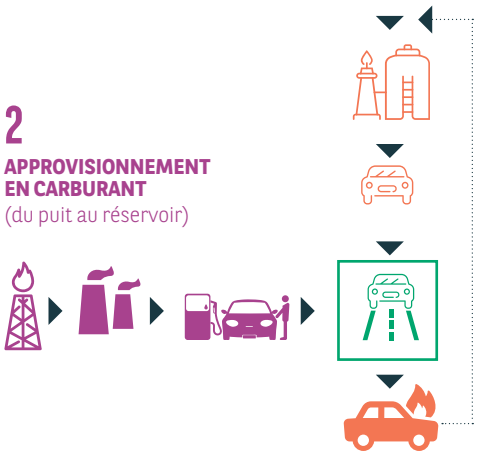
Le second est français. Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone, les véhicules au gaz ont besoin de BioGNV, qui permet de réduire de 80 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport au diesel. Au-delà de ses performances sanitaires et environnementales, le BioGNV permet d'assurer à nos agriculteurs des compléments de revenus et de créer des emplois locaux (plus de 50 000 à l'horizon de 2050, déjà 4 000 en 2019). Ainsi, le BioGNV a besoin que l'État français soutienne la production de biométhane de façon directe ou indirecte, ce qui paraît légitime compte tenu des nombreuses externalités positives de cette énergie. »

ÉLODIE DUPRAY,
GRDF

BIO GNV : PRODUCTION DURABLE ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Une production durable :

- Pas de cultures dédiées, pas d'importations, uniquement des résidus agricoles et des déchets organiques.
  Une production reconnue durable par l'Europe comme « biocarburant avancé de deuxième génération » qui contribue aux objectifs de 2030.
- Les émissions de gaz à effet de serre sont globales, un véhicule n'est donc jamais « Zéro CO_2 » ni « Zéro Emissions ».
  Pour évaluer la pertinence environnementale d'une solution, il faut raisonner du « puit à la roue », ou mieux, en « Cycle de Vie Complet ».
- À l'échappement (Périmètre 1), le BioGNV permet de réduire de 5 % les émissions par rapport à un Diesel.
- Du puits à la roue (Périmètre 1+2), le BioGNV permet de réduire de 80 % les émissions par rapport à un Diesel.
- En analyse du cycle de vie (Périmètre 1 + 2 + 3), le BioGNV permet de réduire de 80 % les émissions par rapport à un Diesel, et émet aussi peu qu'un véhicule électrique.



Source : GRDF

En France, le biométhane est produit selon des règles strictes.
Il n'est pas possible de le produire grâce à des cultures qui lui sont entièrement dédiées, et uniquement à vocation énergétique, pour ne pas faire concurrence à l'agriculture à vocation alimentaire. Il est produit sur la base de déchets agricoles. C'est un gaz compatible avec la logique européenne et en adéquation avec les futures ambitions européennes sur les biocarburants de deuxième génération.

La filière biométhane connaît aujourd'hui une croissance soutenue créatrice d'emplois locaux, que ce soit lors de la construction des unités de méthanisation ou en phase d'exploitation. Nous estimons ainsi que les projets en cours de développement représentent plus de 3 Mds€ d'investissements futurs.

Rappelons ici que la méthanisation territoriale est bien plus qu'une source d'énergie renouvelable.
Elle fournit directement des services quantifiables à la collectivité, qui sont autant « d'externalités positives » de nature sociale, économique, agronomique et écologique. D'une part, la méthanisation permet de valoriser localement les déchets organiques d'un territoire tout en générant une baisse de leur coût de traitement et une réduction de leur impact carbone.

D'autre part, les digestas issus de la méthanisation facilitent la transition agroécologique des exploitations agricoles en substituant, à moindre coût, des amendements ou fertilisants organiques aux engrais chimiques majoritairement utilisés. Enfin, seule source mature pour la production de gaz vert en circuit court, la méthanisation favorise la lutte contre le dérèglement climatique en limitant les émissions de CO_2 et contribue au maintien des infrastructures gazières en place.

Une filière génératrice d'emplois

La filière GNV / Bio GNV est génératrice d'emplois à trois niveaux :
La production de biométhane, où on estime déjà 4 000 emplois directs et indirects créés, par nature non délocalisables, chiffre qui pourrait être multiplié par dix sur les bases du développement actuel de la filière.
La distribution de carburant, où on estime que 500 personnes seraient déjà employées. La construction et l'entretien des véhicules qui généreraient d'ors et déjà 5000 emplois, pour un potentiel de plus de 30 000 à l'horizon 2030 (constructeurs produisant en France et filière après vente).

Point clef : le GNV dispose dorénavant d'un indice géré par le CNR

Depuis août 2019, une enquête mensuelle spécifique est administrée par le CNR auprès des transporteurs routiers de marchandises français pionniers. Ils communiquent leurs prix d'achat (sous contrat d'approvisionnement) du GNL, du GNC et du bioGNC. Un prix moyen est ensuite calculé en respectant le poids relatif de chaque produit dans les ventes nationales annuelles. Il est affiché sous forme d'indice, avec une base de 100 en août 2019, sur une page dédiée sur le site du CNR.

LES ZFE : UN CADRE STRUCTURANT MAJEUR POUR LA MOBILITÉ URBAINE

Un cadre qui s'affirme et des objectifs qui s'imposent

Le décret 2020 – 1138 DU 16 SEPT 2020 relatif au non respect répété des normes de qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une ZFE a été publié. Onze collectivités contraintes, dont quatre déjà créées et sept à concrétiser en 2021, douze à l'étude.

Pour ces onze premières zones à faibles émissions, l'État encadrera les restrictions de circulation des véhicules Crit'Air 5, 4 et 3, qui s'appliqueront à partir de 2023 dans celles qui ne sont pas sur une trajectoire leur permettant de respecter les valeurs limites de qualité de l'air. Les collectivités territoriales resteront libres de fixer des règles plus strictes en fonction de leurs spécificités locales.

À l'horizon 2025, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, soit 35 agglomérations. Le conseil national de l'air pourra fixer un calendrier contraignant à partir de 2023 (action sur les Crit'Air 3, 4 et 5).

Deux points clefs :

Les élus ont par ailleurs relevé le manque d'outil de verbalisation et les difficultés financières pour les publics concernés par ces interdictions. Ce rapport doit étudier la faisabilité de la vidéo verbalisation des infractions dans le cadre de la « mission interministérielle du contrôle sanction-automatisé ».

PARC VI

COMMUNAUTÉ	CRIT'AIR 0 - 1 - 2	CRIT'AIR 3	CRIT'AIR 4	CRIT'AIR 5	N'AYANT PAS PU ÊTRE CLASSÉS	TOTAL PARC	TX SUP 3
Ensemble des communes de la ZFE de la Métropole du Grand Paris	13 064	6 438	3 270	3 149	1 554	27 475	52 %
Ensemble des communes de la Métropole du Grand Lyon	6 992	2 570	1 687	1 530	843	13 622	49 %
Ensemble des communes de la Métropole Aix-Marseille-Provence	5 705	2 553	1 706	1 846	1 530	13 340	57 %
Ensemble des communesde ToulouseMétropole	4 461	1 078	753	828	647	7 767	43 %
Ensemble des communes de la Métropole Rouen Normandie	2 488	1 089	748	661	326	5 312	53 %
Ensemble des communes de la Métropole Nice Côte d'Azur	1 051	526	510	581	553	3 221	67 %
Ensemble des communes de Montpellier Méditerranée Métropole	1 310	636	393	444	362	3 145	58 %
Ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg	1 091	602	580	450	264	2 987	63 %
Ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg	1 151	593	361	483	296	2 884	60 %
Ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg	666	341	357	484	310	2 158	69 %
	37 979	**16 426**	**10 365**	**10 456**	**6 685**	**81 911**	**54 %**

Classement Certificat qualité de l'air Poids lourds, autobus et autocar

NORME EURO (Inscrite sur la carte grise) ou, à défaut, date de 1ère immatriculation

TOUS LES VÉHICULES 100 % ÉLECTRIQUES ET HYDROGÈNES

CRITAIR 1 **TOUS LES VÉHICULES GAZ ET LES VÉHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES**

ESSENCE ET AUTRES — **DIESEL**

CRITAIR 1 **EURO 6**
À partir du 1er janvier 2014

CRITAIR 2 **EURO 5**
Entre le octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus

EURO 6
À partir du 1er janvier 2014

UN CADRE ENCORE INCOMPLET

La pression qui monte pour une mise en œuvre étendue des ZFE va impliquer rapidement et concrètement la transformation des parcs des utilisateurs finaux, des transporteurs et des flottes de compte propre.

L'adaptation passe par la mise en place d'organisations de plus en plus pointues, notamment pour la gestion du dernier kilomètre.

Et si l'on retient 2023 comme année pivot pour appliquer le cadre ZFE, des efforts importants vont devoir être consentis pour mettre les flottes à niveaux. En effet (cf. ci-dessous), c'est plus de la moitié du parc VI, susceptible de circuler dans les périmètres des ZFE déjà engagées ou en phase avancée de concrétisation, qui ne pourrait plus être utilisée.

Il s'agit là d'un enjeu financier lourd à assumer, d'autant plus qu'il faudra également digérer les effets (difficilement mesurables à ce jour) de la pandémie toujours en cours. Les élus ont par ailleurs relevé le manque d'outil de verbalisation et les difficultés financières pour les publics concernés par ces interdictions. Ce rapport doit étudier la faisabilité de la vidéo verbalisation des infractions dans le cadre de la « mission interministérielle du contrôle sanction-automatisé ».

LES INITIATIVES DE LA FILIÈRE TRANSPORT ET LOGISTIQUE : EVE, OBJECTIF CO_2

EVE : un programme structurant pour la profession

Avec le soutien de l'État et de l'ADEME, des dispositifs d'engagements volontaires ont été déployés depuis 2008 sur le secteur « objectif CO_2, les transporteurs s'engagent ». Lancé fin 2018, le programme d'Engagements Volontaires pour l'Environnement – EVE – porté par l'ADEME, vise à créer

une nouvelle dynamique de filière entre les chargeurs, les commissionnaires de transport, les grossistes et les transporteurs de marchandises et de voyageurs. Il synthétise de fait l'ensemble des démarches des professionnels du transport et de la logistique, afin d'optimiser l'empreinte carbone du transport de marchandises.

1 610 entreprises se sont engagées dans cette démarche, soit 30 % de la flotte française qui a été mobilisée.

Cette charte, basée sur le volontariat, engage chaque entreprise signataire dans un plan d'actions personnalisé,
diminuer sa consommation de carburant, et par voie de conséquence ses émissions de CO_2.
Les solutions associées à l'action sont évoquées de manière synthétique et visuelle sous la forme de curseurs permettant de situer leur niveau de performance du point de vue :

- Des gains escomptés en termes d'émissions de CO_2 et de polluants atmosphériques NOx, PM et COV, du temps de retour sur investissement et du degré de faisabilité dans la mise en œuvre de chaque solution.

1 - VÉHICULES :
12 fiches actions et 34 axes d'interventions
- Moderniser la flotte
- Choisir des équipements et accessoires pneumatiques économes en carburant
Gain total de CO2 espéré : 5 %

2 - CARBURANT :
4 fiches actions et 11 axes d'interventions
- Utiliser des carburants alternatifs
- Améliorer le suivi des consommations et des données d'activité

3 - CONDUCTEURS :
2 fiches actions et 5 axes d'interventions
- Former à l'éco conduite
- Mettre en place un système de management de la performance
Gain total de CO2 espéré : 10 %

4 - ORGANISATION DES TRANSPORTS :
7 fiches actions et 21 axes d'interventions
- Repenser l'organisation des flux de transport
Gain total de CO2 espéré : 20 %

Il s'agira pour chaque entreprise de faire une lecture des préconisations via des fiches actions qui soient adaptées à sa situation, en ayant bien pris soin de réaliser un diagnostic CO2 préalable, sur la base d'un cahier des charges prédéfini.
En effet, les actions et solutions proposées sont des recommandations, qui méritent de faire l'objet d'une analyse de leur pertinence face au métier exercé, aux moyens utilisés, aux besoins d'exploitation, au contexte règlementaire et au niveau de performance de l'entreprise.

EXEMPLES

ORGANISATION DES TRANSPORTS : le taux de chargement

L'utilisation optimale du transport routier de marchandises dépend de plusieurs facteurs : le nombre de kilomètres parcourus, le coefficient de chargement des véhicules, le taux de retour à vide... L'optimisation du nombre de kilomètres parcourus peut être réalisée au travers de l'utilisation d'outils de planification (voir la fiche action organisation des flux de transport : « outils informatiques d'optimisation des trajets »). des solutions sont proposées, permettant d'optimiser le chargement du véhicule, soit en augmentant le coefficient de chargement, soit en limitant les kilomètres parcourus à vide.

VÉHICULES : action sur les pneumatiques

Cette action propose d'optimiser la gestion du parc de pneumatiques sur différents aspects : l'acquisition de pneumatiques à basse résistance au roulement, le recreusage, le gonflage et la géométrie. Un bon entretien des pneumatiques sur leur durée de vie doit en effet permettre de réaliser des économies de carburant importantes, tout en augmentant leur durée de vie.

Ces quatre solutions peuvent être envisagées séparément, ou comme un programme global d'amélioration.

CARBURANT : suivi de consommation

Savoir mesurer et suivre précisément sa consommation de carburant (par véhicule et par conducteur), permet à l'entreprise de définir un état des lieux initial et de se fixer un objectif de réduction chiffré et réaliste, ainsi que des actions ciblées (tout ce qui se mesure s'améliore !).

Trois solutions sont proposées : la collecte de l'information relative à la consommation, la télématique embarquée (qui est un type particulier de collecte) et la gestion et l'utilisation des données de consommation (certains points touchant cet item renverront vers l'axe CONDUCTEUR et éco conduite). Ce sont donc au final 25 fiches actions synthétiques mais extrêmement précises qui se subdivisent en plus de 70 items qui sont à la disposition des entreprises adhérentes à ce programme d'engagement.

05 DISTRIBUTION VÉHICULES INDUSTRIELS

Un constat positif compte tenu du contexte

L'analyse que nous livrons ici et nos indicateurs synthétiques récurrents montrent la capacité de réaction du secteur, soulignée par le CNPA par ailleurs, mais indique également que cette crise n'a pas des effets comparables à ce que nous avions pu connaitre en 2009 juste après la crise financière de 2008.

C'est ainsi qu'au delà de la chute des ventes et des commandes de véhicules neufs, on peut se réjouir de la bonne tenue du marché VO qui a en fait servi de réservoir d'attente, au moment où les constructions de châssis et de carrosseries avaient dû être stoppées.

De la même façon, les délais de livraisons ont pu être maitrisés à un niveau raisonnable grâce à une reprise très rapide dès la fin du premier confinement, ce qui a d'ailleurs pour résultat de permettre au marché de finir avec un score d'immatriculation dont on peut finalement se contenter, en regard du point de passage affiché à la fin du confinement.

DISTRIBUTION VI

Commandes

L'année 2020 se termine sur une baisse de 24 % des commandes de VI tracteurs chez les concessionnaires, un recul moins fort que la baisse des immatriculations à - 33 %. Cette baisse fait suite au recul constaté fin 2019, avec une baisse de 13 % liée à la fin d'un cycle haussier. 90 % des concessionnaires sont concernés par cette baisse.

Le recul constaté des commandes de porteurs à -15 % est similaire au recul des immatriculations, signe d'une certaine résistance de ce segment à la crise en cours.

70 % des distributeurs ont enregistré une baisse de leurs commandes.

Prix des véhicules

Malgré le repli des commandes des tracteurs, la moitié des distributeurs ont pu augmenter leurs prix, en moyenne de 6 %, alors que l'autre moitié n'a pu, au mieux, que les garder stables.

Côté porteurs, les prix des véhicules neufs ont également progressé de 4 % en moyenne. Les deux tiers des distributeurs ont eu cette opportunité, les autres se sont contentés de maintenir leurs prix.

Parc VI

Les investissements pour le remplacement des véhicules pèsent pour 86 %, alors que ceux concernant l'extension du parc ne sont qu'à 14 %. Ces résultats sont assez stables depuis quelques années : en 2018, les investissements de remplacement pesaient 85 % et en 2019, 88 %.

Un tiers des experts juge que le parc est en diminution, alors que près de la moitié le voit stable et un sur six le voit en augmentation.

VUL neufs

Les achats de VUL neufs en concession baissent également chez la plupart des concessionnaires, de 12 % en moyenne, après une année 2019 assez contrastée. Quelques-uns (19 %) ont réussi à maintenir leur carnet de commande, et 6 % à le faire progresser.

Si l'on compare avec les immatriculations, les distributeurs s'en sortent un peu mieux, ces dernières ayant baissé de 16 %.

Les prix ont légèrement augmenté, en moyenne de 2,2 % par rapport à 2019.

Réparation et SAV

La proportion de contrats d'entretien et de maintenance placés lors de la vente de véhicules a un peu diminué, passant de 34 % en 2018 et 2019, et à 32 % en 2020.

Mais la situation est assez contrastée entre les concessions, puisque 41 % des distributeurs l'ont vu augmenter, 47 % se stabiliser et, seulement pour 12 %, cette proportion a baissé.

La proportion des contrats d'entretien et de maintenance placés lors de la vente de véhicules est restée constante entre 2018 et 2019, à 34 %. Malgré une forte progression en juin, elle est revenue au résultat de l'année dernière. Elle est stable pour les deux tiers des distributeurs.

Délais de livraison

Les délais de livraisons des véhicules par les constructeurs s'établissent en 2020 à 96 jours, ce qui les situe à l'intermédiaire entre les 114 jours en 2018 et 74 jours en 2019. Les distributeurs ont bien senti le rallongement depuis deux ans, puisque 53 % les jugent en hausse, 35 % stable et seulement 12 % en baisse.

Les délais de livraison des carrossiers sont en revanche en baisse. En 2018, ils s'établissaient à 152 jours, puis à 119 en 2019. Pour 2020, ils sont à 95 jours. Cependant, 41% des distributeurs les jugent en hausse, 41 % stables et 18 % en baisse.

---

95 JOURS

DÉLAIS DE LIVRAISONS CONSTRUCTEURS ET CARROSSIERS

Les stocks de VO, élevés en 2019, en particulier chez les constructeurs et les marchands, se sont très fortement réduits. La moitié des distributeurs bénéficient d'un stock de VO bas alors qu'il reste un peu élevé chez les constructeurs et les marchands.

Le prix de vente des VI neufs a bien progressé pour la moitié des distributeurs, les autres les ayant maintenus. En moyenne, on est à + 1,5 % pour les tracteurs et + 3,0 % pour les porteurs

Les contrats de maintenance se maintiennent à un niveau élevé depuis trois ans, même s'il y a un léger tassement en 2020, 32 % vs 34 % les années précédentes.

14 % des investissements ont servi en 2020 pour des extensions de parcs VI et 86 % seulement pour du renouvellement. Cela reste plus faible mais très stable depuis plusieurs années.

Le marché porteur baisse certes de 15 % en commandes et immatriculations, mais cela constitue une bonne capacité de résistance au regard du contexte.

Le marché tracteur est en forte baisse dans la plupart des concessions, à – 25 %, et vient confirmer les effets de la fin du cycle haussier annoncé fin 2019.

Même constat pour le marché du VO avec un recul de 13 % pour les tracteurs et de 8,0 % pour les porteurs.

Le prix des VO est en fort recul, ce qui renforce les problèmes de baisse des ventes. Cela touche surtout le marché des tracteurs, qui perd de la valeur depuis trois ans. Le marché des porteurs est plus stable.

Le SAV qui se portait plutôt bien ces dernières années est en recul pour plus de la moitié des distributeurs. La baisse de l'activité des véhicules liée à la pandémie, la baisse d'activité et la phase de confinement sont les principaux facteurs qui ont affecté le SAV en 2020.

État de la Concurrence

La montée en puissance des centrales d'achat est un problème moins sensible en 2020 qu'en 2019 ou 2018. 37 % des experts la jugeaient comme un risque fort en 2018, puis 44 % en 2019. Seulement 24 % des experts la jugent comme un risque fort en 2020. Ils sont 53 % à la juger comme un risque moyen et 23 % un risque faible. Pour un peu plus de moitié d'entre eux, la pandémie a eu un impact sur l'évolution de ce risque.

Concernant le développement des réseaux spécialisés, le risque s'est un peu renforcé, passant de 22 % en 2019 à 30 % en 2020. 41 % jugent qu'il s'agit d'un risque moyen et 29 % un risque faible. La crise a eu peu d'impact, 59 % des experts jugent ainsi qu'elle n'en pas eu.
La perte de la maîtrise des parcs liée au développement de l'informatique embarquée est un risque faible pour 65 % des experts, un score très proche de ceux de 2018 et 2019. Pour 12 % des experts, c'est un risque moyen et 23 % pensent qu'il s'agit d'un risque fort.
La pandémie n'a pas influé sur ce risque pour 71 % des experts.
Les mouvements de concentration des entreprises de distribution VI se sont un peu calmés. Ils avaient beaucoup progressé en 2019 avec 61 % des experts qui en avaient constaté, ils ne sont plus que 41 % en 2020.

Transition énergétique

La part des clients qui sollicitent les distributeurs pour l'achat d'un véhicule de nouvelle technologie comme le GNV ou l'électrique n'a pas évolué depuis 2018, elle est restée à 8 % ces trois dernières années.

Pour le volume d'achat des véhicules de nouvelle technologie, les distributeurs ne sont toujours pas très optimistes pour les prochaines années. 59 % voient dans les cinq ans la part dans les immatriculations de ces véhicules entre 0 % et 10 %. Ils étaient 61 % en 2019. 35 % la voient dans la tranche de 10 à 25 % (39 % en 2019) et très peu, 6 %, la voient au-delà de 25 % (0 % en 2019).

La parole à...

« L'année compliquée qui se termine a montré à quel point notre profession a su se mobiliser pour maintenir les activités essentielles à notre pays, tant pendant la crise sanitaire que lors des catastrophes climatiques qui ont frappées le Sud de la France.

Nos équipes de « seconde ligne » n'ont pas fait défaut. Pourtant, notre profession est totalement oubliée par l'État. Alors que des plans sont mis en place pour l'industrie, pour le tourisme ou pour la conversion des véhicules légers, rien à ce jour n'a été mis en place pour la distribution et la réparation des VI (N.D.R. : texte remis avant l'annonce du 15 Décembre).

Ce n'est pas faute d'avoir soumis des propositions : prime à la conversion en faveur de véhicules électriques, à gaz ou au B100 ; endiguement du cabotage illégal et alignement des contraintes réglementaires des véhicules de 3,5 t affectées au transport pour compte d'autrui, ou encore demande de report des mesures bannissant les moteur diesel Euro 6 récents des ZFE.

Certes les aides en faveur de l'alternance, poussées par le CNPA pour l'ensemble de notre branche, nous permettent de maintenir nos efforts dans ce domaine où notre métier reste (sur ce plan aussi) exemplaire. Mais elles ne permettront pas d'atténuer les baisses que nous subissons (- 10 % sur la réparation et - 25 % sur la vente), d'autant plus que le remboursement des PGE va freiner la reprise d'activité de nos clients en 2021.

Pire, pour avoir participé à la réunion de concertation sur les mesures de la Convention Citoyenne pour le Climat qui a eu lieu en septembre dernier, j'appréhende fortement les mesures à venir dont deux emblématiques : favoriser, à nouveau, le transport par rail au détriment de la route, préconisation déjà ancienne et qui n'a jusqu'alors jamais démontré sa légitimité ni sa viabilité économique ; et l'interdiction de l'accès au centre-ville des poids lourds non électriques qui revient à nouveau en tête des propositions.

Si tout montre que ces mesures sont contre-productives ; si les nouveaux efforts imposés à notre filière n'auront strictement aucune incidence au niveau de la planète, mais des conséquences très lourdes concernant nos entreprises ; et si le premier confinement a montré que réduire l'activité économique du pays de 80 % ne suffit pas à réduire dans des proportions satisfaisantes les émissions globales de la population, notre profession redoute les effets d'une transition énergétique reposant sur un cadre théorique, voire sur un dogme avec des effets insuffisants sur la consommation d'énergie globale.

Alors que nous nous sommes tous mobilisés pour continuer à ouvrir nos garages chaque matin dès les premières heures du confinement (tout en mettant en place l'ensemble des protocoles sanitaires), afin que les camions puissent continuer à livrer les hôpitaux, que les bennes à ordures n'interrompent pas le ramassage des déchets, que l'ensemble des véhicules du secteur public puisse continuer à opérer dans des conditions de sécurité optimale, ou que les camions continuent à approvisionner les commerces restés ouverts... Les remerciements ont été vite oubliés, et plus personne n'a le souci de nous aider à pérenniser nos activités pour les mois à venir qui s'annoncent sombres. Notre profession est résiliente, mais reste dans une attente très forte de mesures d'accompagnement pérennes, viables et efficientes.

NICOLAS LENORMANT,
président de la branche VI du CNPA »

CNPA
AGIR POUR VOTRE AVENIR

MARCHÉ VO : UNE ACTIVITE BIENVENUE

LE MARCHÉ VO EST LA BONNE SURPRISE DE CET EXERCICE 2020 CAR LES ACHETEURS Y ONT TROUVÉ DES VÉHICULES D'ATTENTE ET LES VENDEURS UNE COMPENSATION PARTIELLE DE LA BAISSE DU VN.

VI d'occasion

Les ventes de tracteurs d'occasion chez les distributeurs VI ont très nettement reculées en 2020, à – 12 % après une chute de 5 % en 2019. Pour 60 % qui ont vu leurs ventes reculer, la chute est importante, avec une moyenne à - 28 %. 30 % s'en sont mieux sortis avec une progression de 7 % en moyenne et 10 % sont restés stables.

Les résultats pour les porteurs sont à peine meilleurs, avec un recul moyen de 8 %. Pour 47 % qui ont vu leurs ventes reculer, la moyenne est de – 19 %, alors que 42 % ont maintenu leurs ventes. Les 11 % restants ont très légèrement progressés.

Origine des VO

La provenance des VO sur les parcs des distributeurs a sensiblement évolué. En 2018, 76 % des VO étaient issus de reprises de véhicules, c'était 71 % en 2019. Pour 2020, le taux n'est que de 60 % au-dessous d'une moyenne de long terme comprise entre 62 % et 65 %. Cela a profité aux retours de buy-backs qui passent de 11 % en 2019 à 16 % en 2020. Les autres origines évoluent peu : les achats de constructeurs à 12 % (+1 point par rapport à 2019), les achats aux confrères à 5 % (+2 points) et les achats à des marchands à 6 % (+2 points).

Profil des VO vendus

Le profil des VO est très stable,49 % des tracteurs en parc chez les distributeurs ont entre quatre et cinq ans, la proportion était de 48 % en 2019. La part des véhicules plus jeunes, trois ans et -, passe de 15 % à 16 %, et la part des véhicules plus vieux, six ans et +, se réduit très légèrement à 35 % (-2 points). Le kilométrage des véhicules est soumis à d'importantes variations selon les années. En 2018, la part des véhicules ayant 120 000 km et moins était de 39 %, elle est montée à 50 % en 2019 et redescend en 2020 à 44 %.

Pour les porteurs, l'âge des véhicules en parc est similaire à 2019. Seuls 3 % des véhicules ont trois ans et moins, 26 % ont entre quatre et cinq ans et 71 % ont six ans et plus.

Stocks VO

Les stocks VO se sont réduits par rapport à 2019 où une alerte était notée. Chez les concessionnaires, les stocks étaient hauts pour 56 % d'entre eux en 2019, ils ne sont plus que 23 % à le dire en 2020. En revanche, ils sont 53 % à les juger bas et 24 % à les juger normaux.

Chez les constructeurs, les stocks étaient hauts pour 94 % des experts, ils ne sont plus que 47 % à le dire en 2020. Et chez les marchands, ils étaient 89 % à dire qu'ils étaient hauts, ils ne sont plus que 41 %.

Pour 2021, les stocks devraient rester à peu près stables. La moitié des experts est de cet avis pour leur stock et celui des constructeurs, et les trois quarts pour ceux des marchands. Les autres experts se répartissent équitablement entre ceux qui envisagent une hausse et ceux qui prévoient une baisse.

Délais de revente

Les délais de revente des VO d'occasion en 2020 ont très peu évolué depuis 2019. Ils avaient fortement augmenté puis se sont stabilisés à un niveau élevé. Pour les tracteurs, les délais sont passés de 77 jours en 2018 à 112 jours en 2019 et s'établissent à 106 jours en 2020. Les experts sont 60 % à les trouver en hausse. Pour les porteurs, ils passent de 60 jours en 2018 à 77 jours en 2019, puis à 76 jours en 2020.

Écoulement des VO

Le marché français étant difficile, les ventes de VO en France sont en net recul. Elles passent de 44 % en 2018 et 46 % en 2019 à 29 % en 2020. Cela profite à la mise en location, qui progresse de 3 % à 7 % des VO vendus, aux ventes hors Europe qui progressent de 6 % en 2019 à 12 % en 2020, et aux reprises par les constructeurs : de 4 % elles passent à 9 % en 2020.

ÂGE DES TRACTEURS

	2020	2019	2018	MOY. 6 ANS
3 ANS ET -	16 %	15 %	13 %	13 %
4 À 5 ANS	49 %	48 %	45 %	45 %
6 ANS ET +	35%	37%	42%	42%

ÂGE DES PORTEURS

	2020	2019	2018	MOY. 6 ANS
3 ANS ET -	3 %	2 %	8 %	5 %
4 À 5 ANS	26 %	28 %	21 %	22 %
6 ANS ET +	71 %	70 %	71 %	73 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES TRACTEURS

	2020	2019	2018	MOY. 6 ANS
- DE 120 000 KM	44 %	50 %	39 %	51 %
120 000 KM ET +	56 %	50 %	61 %	49 %

DESTINATION DES VO

	2020	2019	2018	MOY. 6 ANS
MISE EN LOCAT.	7 %	3 %	5 %	5 %
FRANCE (UTILISAT.)	29 %	46 %	44 %	41 %
EUROPE	40 %	40 %	41 %	41 %
HORS EUROPE	12 %	6 %	3 %	7 %
AUTRES	12 %	5 %	8 %	6 %

Source : Enquête OVI

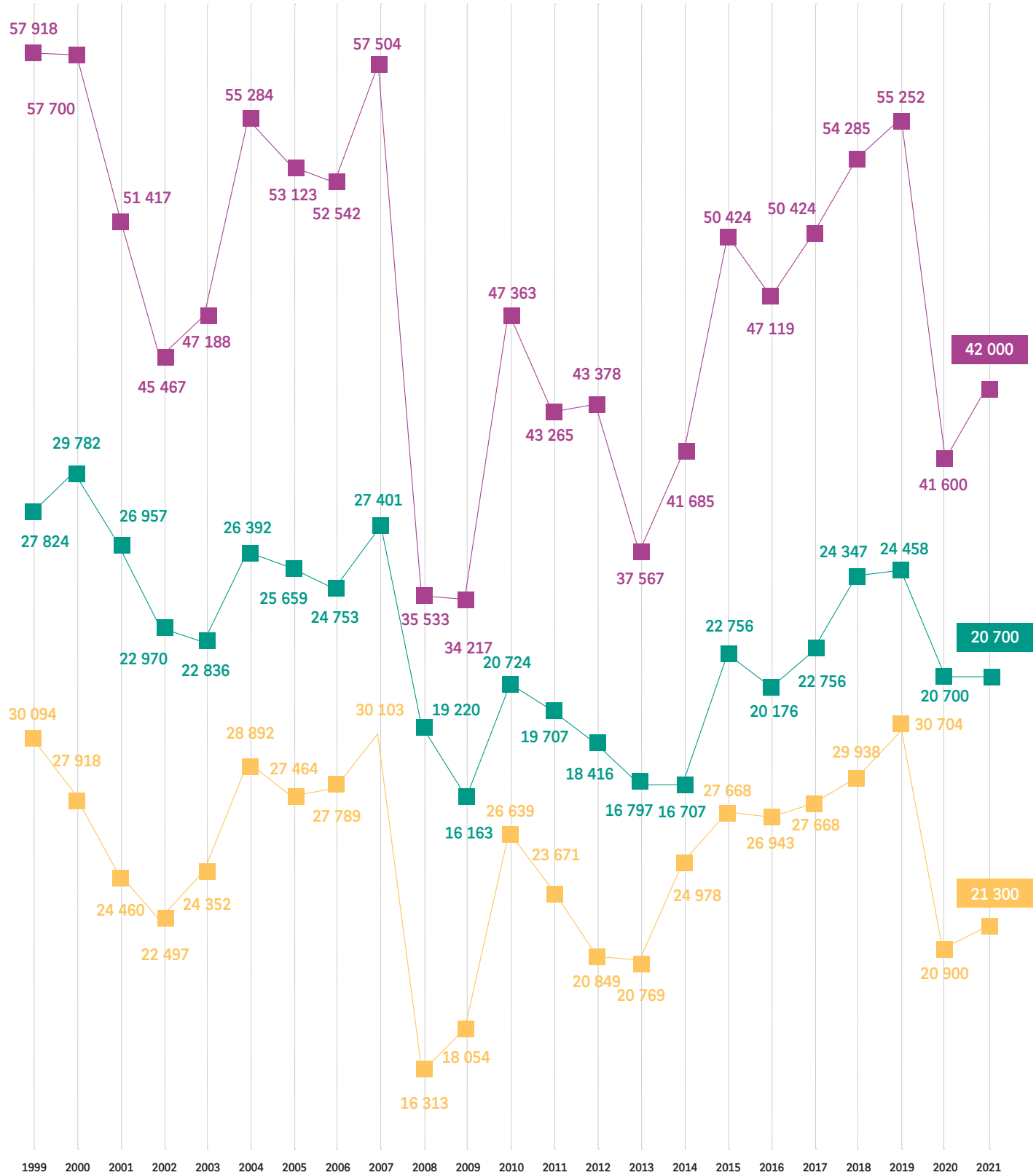
06 PRÉVISIONS 2021

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 TONNES

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



Évolution des immatriculations

HYPOTHÈSES 2021 : EN RÉSISTANCE DANS L'ADVERSITÉ...

Jusqu'au bout, 2020 aura été une année difficile, mais un espoir prudent est néanmoins de rigueur en ce qui concerne l'économie mondiale en 2021. En effet, la vaccination contre la Covid-19 devrait réduire les incertitudes entourant les perspectives économiques. De plus, des mesures de soutien budgétaire et monétaire de grande ampleur ont été mises en œuvre. Plus que jamais, cependant, la prudence s'impose en matière de prévisions car certaines conséquences économiques de la pandémie ne se manifesteront que sur la durée.

Le redémarrage économique à compter de début 2021 devrait être progressif mais significatif.

Les séquelles du choc récessif massif de 2020, d'ampleur incertaine, pèseront également sur la reprise (défaillances d'entreprises, chômage plus élevé, ratios de dette plus élevés, moindres gains de productivité). La croissance française devrait être soutenue par les effets amortisseurs des mesures d'urgence et les premiers effets du plan France Relance, notamment sur l'investissement.

Le rétablissement s'annonce long, mais 2022 apparaît comme un horizon accessible pour un retour à la normale, c'est-à-dire un retour du PIB à son niveau d'avant-crise et de l'économie à 100 % de son niveau de fonctionnement normal.

Selon nos experts, les entreprises françaises ralentissent. 77 % d'entre eux considèrent que les grandes entreprises ont une activité stable, et 23 % qu'elles sont moroses.

Pour les PME-PMI, le constat est un peu meilleur, avec 12 % qui les jugent dynamiques, 65 % stables et 23 % moroses.

Les collectivités publiques sont également en recul, avec 6 % qui les évaluent dynamiques, 59 % stables et 35 % moroses.

Côté Transport, on constate un avis assez similaire, quelle que soit la taille des entreprises, avec les Grandes Flottes qui font un constat très contrasté : un tiers des entreprises reste dynamique, un tiers est stable et un tiers est morose.

Si actuellement 76 % des experts jugent le nombre de défaillances d'entreprises stable, pour 2021, 88 % des experts pensent qu'elles vont augmenter : 12 % très fortement, 29 % fortement, 47 % de façon modérée et seulement 12 % pensent que les défaillances resteront stables.

Les marchés sous jacents au marché VI, BTP et TRM devraient voir leur activité chuter d'un niveau sensiblement identique au PIB en 2020, soit environ 10 %, ce qui représente un impact considérable dont on ne peut encore mesurer les effets à moyen voire long terme.

Le marché VI, dans toutes ses composantes, aura fait preuve d'une grande résilience grâce à une filière constructeurs, carrossiers constructeurs, distributeurs VI, qui a su se remettre en ordre de marche dès la fin du printemps et recréer un environnement qui permet aujourd'hui au marché VI d'afficher une base solide dans l'attente d'un rebond d'activité à concrétiser.

Après le choc violent du printemps, le bilan 2020 est certes très dégradé, mais finalement bien contenu, notamment si l'on se réfère à la crise de 2008.

EN CONCLUSION

Le marché VI pour 2021 s'annonce, pour nos experts, en stabilisation. Il s'agit d'un atterrissage en douceur avec un léger rebond attendu pour les tracteurs routiers après un exercice en très net recul à + 2,4 %. Tandis que pour les porteurs, le marché devrait stagner à un niveau correct au regard du contexte économique global (Les VUL neufs pourraient quant à eux progresser de 2 %).

Concernant les VO, les experts envisagent une légère progression pour un domaine d'activité qui, on doit s'en réjouir, ne constitue pas une problématique pour la filière actuellement.

Nous nous prononçons pour 2021 sur une base de marché identique à 2020, avec une hémorragie stoppée pour les tracteurs, mais en bas de cycle, et une bonne résistance confirmée pour les porteurs. La résilience montrée par « le métier VI » en 2020 pourrait permettre de tendre vers un score amélioré à condition de disposer d'une visibilité suffisante sur la situation sanitaire dès le début de l'exercice prochain ; nous pourrions viser dans cette hypothèse une fourchette haute à 45 000 unités.

	2020 (ESTIMÉE)	VAR / 2019	2021 PRÉVISIONS	VAR / 2020
TRACTEURS	20 900	- 33,3 %	21 300	+ 2,0 %
PORTEURS	20 700	- 15,1 %	20 700	+ 0,0 %
TOTAL	41 600	- 25,2 %	42 000	+ 1,0 %

BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

Business is ON*

*Accélérateur de business