

COMMUNIQUE DE PRESSE

Résultats 2020 et perspectives 2021 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel et du Transport Routier de Marchandises

2020

- UNE ANNEE PREVUE EN RETRAIT CAR LE MARCHÉ AVAIT ATTEINT UN HAUT DE CYCLE MEME SI LA BAISSA A ETE AMPLIFIEE DU FAIT DU COVID-19 A -25%, LE RESULTAT AFFICHE CONSTITUE UN RECUIL FINALEMENT BIEN CONTENU GRACE AUX CAPACITES DE REACTION DE LA FILIERE.
- DES MESURES GOUVERNEMENTALES QUI ONT AMORTI LA CHUTE, AVEC UNE ACTIVITE SUPERIEURE A CELLE CONSTATEE EN 2009 –2010 APRES LA CRISE FINANCIERE MONDIALE DE 2008.
- UNE FORTE RESILIENCE DE LA FILIERE VI ET DU TRM QUI AURONT MONTRE LEURS CAPACITES D'ADAPTATION ET DE REPONSE A LA CRISE.

PREVISIONS 2021

- UNE LEGERE REPRISE ATTENDUE EN 2021 A +1% SUR FOND D'INCERTITUDES ECONOMIQUES ET SANITAIRES.

Paris, le 12 janvier 2021 - Publication aujourd'hui des résultats 2020 et des perspectives 2021 de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) de BNP Paribas Rental Solutions sur les secteurs du Transport Routier de Marchandises (TRM) et du Véhicule Industriel (VI).

« La situation de crise mondiale que nous vivons, son ampleur, ses causes, ses effets devraient définitivement nous dissuader de faire des prévisions... L'irruption de la pandémie en 2020 a balayé en trois mois toutes les estimations, faisant plonger le marché de près de 25%. A quoi ressemblera l'année 2021, exercice difficile à réaliser. Il est clair que 2021 recèle des possibilités de rebonds importantes, en ligne avec le consensus sur la croissance du PIB, mais des enjeux structurels se présentent aussi dorénavant avec, de surcroît, la nécessité de mettre en place une transition plus rapide vers une mobilité plus verte. Nous anticipons une « croissance » du marché des véhicules industriels en 2021 de +1%, avec notamment une reprise du marché des tracteurs et un potentiel de reprise plus important, totalement dépendant de la maîtrise future de la situation sanitaire » déclare Jean-Michel Mercier, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

A. Les faits marquants de 2020

1/ La croissance économique mondiale et française a été fortement impactée par la Covid-19.

2/ Les observateurs spécialisés constatent un impact fort et immédiat pour le TRM, tout en redoutant l'exercice à venir, c'est ainsi que :

Le CNR évalue l'activité de **transport routier de marchandises** en repli sur 2020 de -5% en insistant sur deux items centraux :

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

Par ailleurs, le baromètre de la FNTR qui synthétise le jugement des professionnels sur la situation de leur entreprise, indique 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.

En ce qui concerne l'**emploi**, seuls 3% des conducteurs sont en chômage partiel montrant une volonté de la profession de conserver ses capacités de services. Bien que les chefs d'entreprise n'envisagent pas de licenciements, il n'y aura que très peu de recrutements dans les mois à venir. Une étude bp2r indique par ailleurs que, pour la première fois depuis 2016, les transporteurs sont plus nombreux à faire état d'une situation de surcapacité que de sous-capacité.

Les craintes les plus fortes tiennent aux capacités d'investissement futures - voire également à la tenue des trésoreries à venir - qui seront fortement impactées. On peut en effet craindre que les entreprises soient en difficulté pour maintenir ou envisager des projets d'investissement en 2021, notamment lorsque les mesures de soutien se réduiront et qu'il faudra assumer les charges liées aux PGE.

3/ 2020 est un exercice très difficile pour le TP. Le troisième trimestre se clôture sur un niveau d'activité plus faible qu'espéré au sortir du confinement à -10,5%. En effet, la reprise du marché BTP ne s'est pas confirmée pendant l'été et 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 surtout du côté de la demande publique dont on connaît le poids sur le marché des Travaux Publics.

Du côté du bâtiment, si le marché de la rénovation a subi une baisse limitée dans le contexte (-8%), les inquiétudes actuelles mais surtout à venir tiennent au marché du neuf (permis de construire et commandes en net recul).

4 / Marché VI France : un marché marqué, sans surprise, par une baisse de plus grande ampleur qu'anticipée début 2020.

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 à la 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 douze mois glissants à fin novembre, ce qui le situe au niveau des immatriculations enregistrées en 2015, mais en dessous de la moyenne des vingt dernières années, à 48 000 immatriculations annuelles.

Les tracteurs ont beaucoup plus souffert du repli des immatriculations avec une baisse de 33% 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 ce qui constitue dans le contexte une bonne performance. C'est aussi 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.

5/ Une chute du marché européen des immatriculations des 3,5 tonnes était anticipée, elle s'est aggravée en 2020.

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 soit une baisse par rapport à la même période en 2019 de -26,5%. Prise dans sa globalité, le niveau de cette baisse est plus faible que celle subie entre 2008 et 2009, où le recul avait été encore plus fort avec une baisse supérieure à 40%, mais la situation de chaque pays diffère entre ces deux périodes.

Les situations allemandes, françaises et du Benelux 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 leurs difficultés économiques. 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.

6/ Le marché de la carrosserie résiste bien en 2020.

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 de 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 mais après un haut de cycle lors des exercices précédents. Les bennes et BTP s'en sortent beaucoup mieux, avec un recul limité 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, dans ce domaine.

7/ Distribution VI : une réelle capacité de réaction du secteur.

La distribution VI aura bien résistée à la crise en 2020 grâce à ses capacités d'adaptation, le « métier » s'étant organisé dès le début de la crise afin de répondre aux besoins courants des utilisateurs, transporteurs notamment engagés dans le maintien des flux de livraisons des biens essentiels.

Si les commandes sont en recul sensible, la baisse constatée est en ligne avec la physionomie du marché global.

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%.

Au-delà de la chute des ventes et des commandes de véhicules neufs, le marché du VO s'est bien tenu et a 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 maîtrisés à un niveau raisonnable grâce à une reprise très rapide dès la fin du premier confinement, ce qui a permis au marché de finir avec un score d'immatriculation honorable dans ce contexte :

- Les délais de livraison des véhicules par les constructeurs sont en 2020 de 96 jours (ils étaient de 114 jours en 2018 et 74 jours en 2019).
- Ceux des carrossiers sont en baisse, ils sont de 95 jours en 2020 (contre 152 jours en 2018 et 119 jours en 2019).

On constate également le recul des commandes de porteurs à -15%, chiffre similaire au recul des immatriculations et une baisse sensible du chiffre d'affaires SAV, logique du fait de la sous-activité liée à la pandémie mais qui pourrait devenir problématique, à terme.

B. Prévisions 2021 de l'OVI : une légère reprise attendue à +1% et retour à la normale en 2022

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.

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.

2021 devrait voir une stabilisation du marché à son niveau de 2020 avec une légère reprise du marché tracteur et une confirmation du marché porteur qui aura fini 2020 sur un score très honorable, cf. l'historique de l'année passée

Si un niveau de reprise plus élevé paraît possible, vers un niveau plus proche des 45 000 unités, les facteurs clefs pour une reprise sensible serait : les achats des grandes flottes notamment en tracteur, la situation sanitaire et le délai de rebond des commandes début 2021, fonction de l'évolution de la crise sanitaire.

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

Dans l'étude sont aussi analysées différentes thématiques centrées sur la transition énergétique.

- **La sécurité, qui est un enjeu complémentaire à la transition énergétique**
 - 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...
 - 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.
 - 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.

- **La transition énergétique et les différents moyens pour y parvenir.** En effet cette transition, que chacun a bien pris en compte, passera par une prise en compte des réalités du parc de véhicules industriels actuel, elle devra ensuite, de façon graduelle, s'appuyer sur les nouvelles énergies disponibles au fil des développements et recherches en cours, elle nécessitera, enfin, d'intégrer des mesures organisationnelles dont l'impact ne doit pas être minimisé :
 - Parc et Mix énergétique : quelle projection d'évolution du parc ?
 - L'Hydrogène : un point clef, le développement de l'hydrogène vert.
 - Le marché du bioGNV : un marché en forte croissance qui présente une solution immédiate et concrète
 - La question de la circulation urbaine : avec la réglementation comme point central (les Zones à Faibles Émissions...) et les réponses apportées par les professionnels du transport.

Si l'hydrogène présente le profil le plus favorable pour le futur de la « décarbonation » de la mobilité, il faudra en améliorer les coûts, et surtout le mode de production de l'hydrogène vert. 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. Le mode électrique affiche un bilan également prometteur, mais avec une problématique de coûts et de ressources énergétiques futures 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, encourageant notamment un profil vertueux d'économie circulaire. Cependant, il présente l'inconvénient actuel d'un classement en Crit'Air 1, point clef dans l'évolution des conditions de circulation urbaine future.

Même 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'un modèle économique de la mobilité des marchandises qui soit pérenne et viable. Toutes les énergies, mais aussi toutes les solutions complémentaires d'optimisation des flux, devront être mises en œuvre et encouragées pour pouvoir gérer efficacement et durablement la transition énergétique du transport.

À propos de BNP Paribas Rental Solutions

BNP Paribas Rental Solutions est une marque de BNP Paribas qui commercialise depuis plus de 20 ans auprès des entreprises, des solutions de location avec services et de gestion de parc, quelle que soit la marque des véhicules et matériels loués (véhicules industriels, véhicules utilitaires et engins de TP). Spécialiste sur le marché du Véhicule Industriel, BNP Paribas Rental Solutions accompagne et conseille ses clients dans la définition de solutions et services sur-mesure pour l'externalisation et la gestion de leur parc (Location Longue Durée avec services, Fleet Management, véhicule relais, télématique...). BNP Paribas Rental Solutions gère en France un parc de plus de 9 000 véhicules.

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

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