

Perspectives des marchés Véhicules industriels & Carrosseries



Décembre 2020

Prévisions d'évolution des immatriculations de véhicules neufs

Les prévisions s'appuient sur un scénario ne tenant pas compte : 1/ de mesures de confinement généralisées qui pourraient être mises en œuvre en 2021 2/ des éventuelles mesures de soutien à l'achat de VUL au Royaume-Uni et de poids-lourds en Allemagne.

France	milliers de véhicules		prévisions	
	2018	2019	2020	2021
VUL < 5,1t	459	479	400	440
<i>dont Fourgonnettes</i>	107	115	94	106
<i>dont PU, SUV & 4*4</i>	38	32	22	26
<i>dont Fourgons&châssis</i>	234	255	228	240
VI ≥ 5,1t	54	55	42	47
<i>Porteurs</i>	24	25	21	22
<i>Tracteurs</i>	30	31	21	25
SR&R	28	29	23	25

évolution annuelle (%)	prévisions			
	2018	2019	2020	2021
	5	4	-16	10
	1	7	-18	13
	10	-14	-32	18
	10	9	-11	5
	8	2	-25	14
	7	1	-15	7
	8	3	-33	21
	14	2	-20	8

Bennes & bennes amovibles

VUL < 5,1t	18,9	23,7	19,4	21,0
Porteurs ≥ 5,1t	6,5	7,2	6,6	6,6
SR&R	4,9	4,9	4,2	4,5

	24	26	-18	8
	19	10	-9	0
	32	0	-16	8

Dry fret (Rigides, PLSC)

Porteurs >5t	5,3	5,2	4,0	4,8
SR&R	12,6	13,0	9,4	10,8

	-5	-2	-25	22
	7	3	-27	15

Frigorifiques

VUL < 5,1t	6,8	7,8	6,4	7,0
Porteurs ≥ 5,1t	3,0	2,5	2,0	2,2
SR&R	3,8	3,6	3,1	3,3

	4	14	-17	9
	4	-18	-21	13
	12	-6	-15	7

Europe de l'ouest *	prévisions			
	2018	2019	2020	2021
VUL <5,1t	1 982	2 037	1 661	1 869
Porteurs ≥ 5,1t et Tracteurs	306	313	231	267
SR-R	188	180	140	157

	prévisions			
	2018	2019	2020	2021
	3	3	-18	13
	3	2	-26	16
	6	-4	-22	12

Europe de l'est **	prévisions			
	2018	2019	2020	2021
VUL <5,1t	161	164	133	151
Porteurs ≥ 5,1t et Tracteurs	72	65	43	55
SR-R	53	48	32	42

	prévisions			
	2018	2019	2020	2021
	7	2	-19	14
	11	-10	-34	28
	12	-8	-34	32

* UE-14 + Royaume-Uni/Suisse/Norvège

** 10 pays accédants à l'UE entre 2004 et 2012

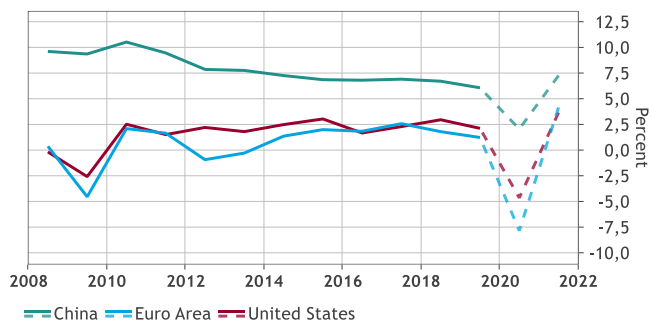
Source : prévisions BIPE-BDO/FFC décembre 2020

Perspectives économiques : rebond sur fond d'incertitudes pandémiques

La crise sanitaire entraînera une récession mondiale de **-3,8% en 2020** (moins importante que le -5,2% prévu en juin par le FMI) et sera suivie d'un rebond à **+4,7% en 2021**. Le scénario 2021 revêt des incertitudes quant à l'évolution des confinements, de leurs durées et de leurs impacts, ceux-ci étant toutefois susceptibles de s'atténuer avec l'adaptation progressive des agents économiques à ce nouveau contexte.

La reprise a été robuste après le premier confinement notamment concernant la consommation intérieure. Mais c'est surtout la croissance chinoise qui stimule la reprise mondiale en cours (la Chine représentait 19% du PIB mondial en 2019), avec la reprise du commerce international et de la production industrielle.

Prévisions d'évolution du PIB



Source : CE, BDO advisory SAS

Etats-Unis : reprise modérée

Le pays est très touché par la pandémie. L'économie devrait se contracter de **-4,6% cette année** et connaître un **rebond à 3,7% en 2021**. L'économie américaine s'est redressée relativement rapidement après l'effondrement des mois d'avril et mai grâce à la solidité de la demande privée et à un marché du travail en amélioration. En effet, le taux de chômage devrait s'élever à 7,7% en 2020 (après 3,7% en 2019) puis baisser à 6,2% en 2021. La reprise est également soutenue par une politique monétaire très accommodante et une importante relance budgétaire.

Emergents : économie chinoise solide

La Chine ne sera pas en récession en 2020. Son taux de croissance est estimé à **2,1% en 2020** et **7,3% en 2021**. Après une forte baisse au T1 2020 en raison du confinement, le pays connaît un fort rebond au T2 et T3.

Les mesures gouvernementales de soutien à la consommation (représentant 4% du PIB injectées dans l'économie) et la reprise de la demande extérieure ont stimulé la croissance. Après une baisse de 3,6% en 2020, les exportations de biens et service devraient repartir à +5,5% en 2021. La Chine s'inscrit dans un scénario en V : la production manufacturière et l'investissement sont revenus à leur niveau d'avant crise. La balance commerciale reste excédentaire à +3,2% en 2020.

En **Russie**, la récession devrait être un peu plus douce que dans la plupart des autres pays du G20 en raison de récentes réformes structurelles, d'un taux de change flexible, ainsi que de la nature relativement fermée de l'économie. Néanmoins, la reprise devrait être modérée. Après une récession à 4,2% en 2020, la

reprise sera de 2% en 2021. Le taux de chômage reste contenu à 5,8% en 2020.

Au **Brésil**, la récession devrait être importante à 8% et la reprise limitée estimée à 2,5% en 2021. Le pays est particulièrement impacté par la chute du prix des matières premières.

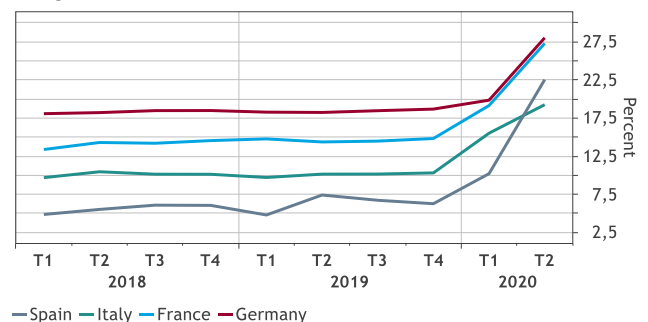
Europe : forte récession, rebond modéré

L'économie de la zone euro devrait **se contracter de 7,8% en 2020** et **rebondir à +4,2% en 2021**, un rythme moins important que prévu en raison de nouvelles mesures de confinement mises en place par de nombreux Etats membres depuis le mois d'octobre. La récession s'explique d'abord par le fort repli de la consommation interne avec d'importantes variations selon les pays.

L'Europe demeure **une des zones la plus touchée en raison de sa spécialisation sectorielle dans les services**, particulièrement affectée par les confinements (les services marchands représentent plus de 50% du PIB). Les confinements ont impacté à la baisse les secteurs d'activité en moyenne de 30% avec de fortes hétérogénéités. Cette situation a abouti à une forte baisse de la valeur ajoutée brute dans le secteur des services, plus importante que dans l'industrie. Or, les services génèrent moins de valeur ajoutée. Les secteurs les plus touchés sont l'hébergement-la restauration, le commerce, la construction et les matériels de transports avec une diminution de valeur ajoutée estimée entre 36 et 48% depuis le début de la crise.

Malgré les politiques monétaire et budgétaire accommodantes, la zone ne retrouvera pas son niveau d'activité d'avant crise avant 2022. La **reprise sera avant tout soutenue par la consommation des ménages** dont le taux d'épargne a explosé pendant la crise.

Saving rate of households



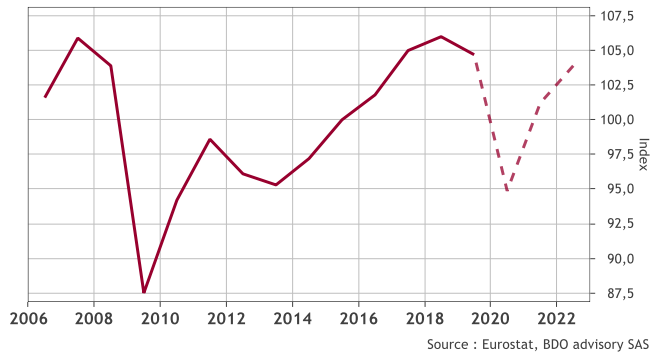
Source : Eurostat, BDO advisory SAS

L'**économie allemande** aura été moins touchée par la crise que ses partenaires européens et devrait se contracter de **-5,7% cette année**. La forte exposition à la demande étrangère et l'impact sur l'emploi laisseront place à une reprise progressive avec une croissance en **rebond à +3,5% en 2021**, puis un retour à la normale en 2022 avec un PIB qui augmenterait de +2,8%.

Le gouvernement a d'abord réagi avec un plan d'urgence en mars de 750 milliards d'euros, principalement pour la mise en place du chômage partiel et des mesures de soutien à la liquidité ainsi que des garanties de prêts pour les entreprises. En juin, 130 milliards d'euros supplémentaires ont été annoncés pour encourager la demande intérieure avec une baisse de la TVA – qui s'est traduite par une baisse des prix, un prolongement du chômage partiel, un soutien du crédit aux petites entreprises

(25Mds€) et l'insertion de ce plan de relance dans une politique environnementale (50Mds€). Sur les 360 milliards de subventions européennes accordées au sein du plan de relance européen « Next Generation EU », l'Allemagne devrait recevoir environ 22Mds€ pour financer son plan de relance national.

Europe: manufacturing industry outlook



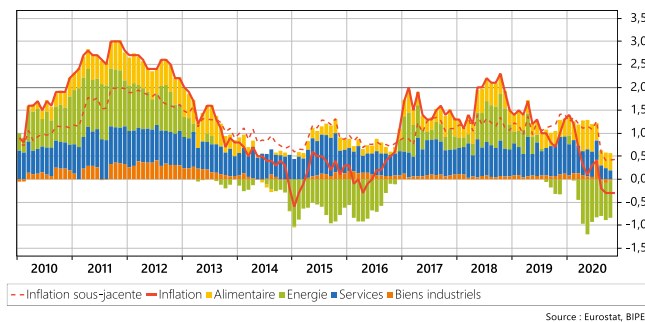
L'Italie a fait face à une forte baisse de la production en particulier dans les services. La récession devrait atteindre **-9,9% en 2020** suivie d'une reprise à **4,1% en 2021**. Le déficit et la dette publics devraient progressivement diminuer s'élevant respectivement à 7,8% et 160% du PIB en 2020.

En Espagne, la crise va engendrer une contraction économique de **-12,4% en 2020** en raison de la dépendance de l'économie au secteur touristique (12% de son PIB) suivi par d'un rebond estimé à **+5,4% en 2021**. La production devrait fortement rebondir au T2 2021 mais la reprise sera inégale selon les secteurs. Le taux de chômage s'élèvera à 17% en 2020.

L'économie britannique, très touchée devrait **chuter de 10,3% en 2020** puis **rebondir à + 3,3% en 2021** en raison d'une forte baisse de la demande intérieure. Si la consommation privée est le moteur principal de la reprise en 2021, l'investissement des entreprises devrait mettre plus de temps à se rétablir en raison de la nécessité s'adapter aux nouvelles relations commerciales avec l'Union européenne dans le cadre du Brexit. Le déficit devrait s'élever à 9% et la dette à 111% du PIB en 2020.

L'inflation restera contenue (zone euro : environ +1,1% en 2021 après +0,3% en 2020) en raison de la forte baisse des prix de l'énergie et d'un prix du baril devant demeurer à bas niveau.

Zone Euro : contributions à l'inflation



France : reprise de la consommation

La France suivra un scénario en « U » : le pays en récession au T1 et T2 connaît une reprise modérée en raison du second confinement. La **récession s'élèvera à 9,8% en 2020** suivie par une **reprise à + 6,2% en 2021**. Ce rebond sera tiré par la

reprise de la consommation, qui s'élève à +5,7% en 2021 après un recul de 9,1% en 2020. La reprise sera basée sur la consommation intérieure, en partie soutenue par l'importante épargne de précaution de plus de 110 milliards constituée depuis le premier confinement. Le taux d'épargne devrait ainsi passer de 22% en 2020 à environ 17,8% en 2021. Parallèlement, le taux de chômage devrait croître l'année prochaine passant de 8,5% en 2020 à 10,5% en 2021.

France : indices de confiance



Le Plan de relance du gouvernement d'un montant de 100 milliards d'euros devrait continuer de stimuler l'économie à court terme dans un contexte de perte de confiance des ménages et des entreprises. En effet, le second confinement a fait baisser l'activité de 15%.

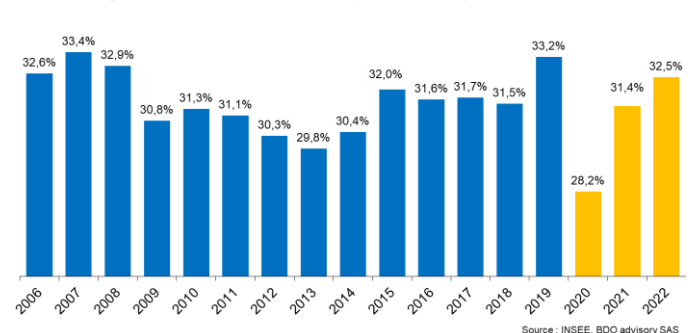
Des faillites d'entreprises importantes sont à craindre au T1 2021 en raison du retrait d'une partie des mesures de soutien de l'Etat et de la baisse du taux de marge des sociétés non financières passant de 33,2% en 2019 à 28,2% en 2020.

Carnets de commandes à l'export



Toutefois, la reconstitution des marges en 2021 permettra un rebond de l'investissement des entreprises qui devrait retrouver son niveau d'avant crise en 2022.

Taux de marge des sociétés non financières (EBE / VA en %)



Perspectives véhicules neufs Europe (UE + UK, Suisse & Norvège)

Le scénario d'un **rebond des marchés en 2021 est confirmé**, de même que la trajectoire en U : ce rebond 2021 ne permettra pas de rejoindre les niveaux de 2019.

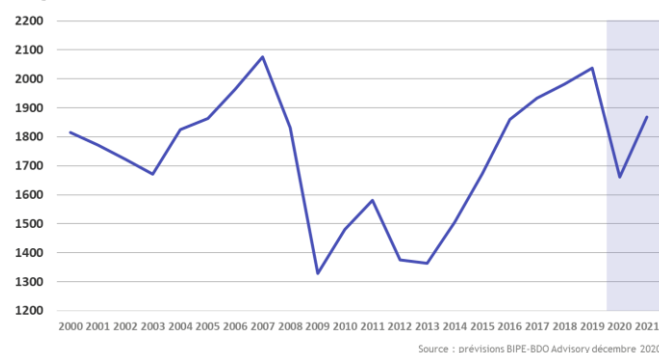
La confiance jusqu'alors ascendante des secteurs clients et des consommateurs s'est infléchi en novembre, en lien avec les conséquences de la reprise de la pandémie Covid dans la plupart des pays. Deux facteurs freineront la dynamique de reprise des investissements : le climat d'incertitude quant à l'endigement de la pandémie, qui prévaudra encore au mieux sur les premiers mois de 2021 ; les secteurs les plus affectés par les conséquences des mesures de confinement (services, aéronautique), qui demeureront très limités dans leur capacité à investir, même au-delà des premiers mois de 2021.

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

Les immatriculations neuves <3,5t ont reculé de 21% sur les 10 premiers mois de 2020 (21% en Europe de l'Ouest et 23% à l'Est), augurant d'un marché annuel <5,1t autour de -19%, plus résilient que ce qui avait été annoncé dans les précédentes notes (-24% annoncé en juillet). Depuis le rebond de juin, la tendance est à une poursuite de reprise à bon niveau, proche des volumes moyens de 2019.

Cette reprise est portée par le rebond de la conjoncture au T3 et par des primes d'Etat au renouvellement, en faveur des BEV (6000€ Allemagne) ou de tout type de motorisation (800 à 3200€ en Espagne). L'Italie vient d'ouvrir un budget pour les Euro6dtemp (2000€). Les offres commerciales des constructeurs jouent aussi favorablement compte tenu de l'objectif 2020 de ne pas dépasser 147g/km en moyenne sous peine d'amendes (sur base d'une moyenne européenne incluant les VP).

Europe Ouest : prévisions immatriculations Utilitaires Légers (milliers de véhicules <5,1t)



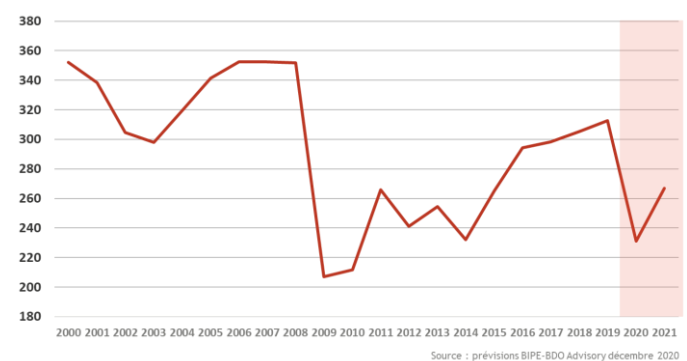
Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ≥3,5t ont chuté de 31% sur les 10 premiers mois de 2020 (29% en Europe de l'Ouest et 38% à l'Est), augurant d'un marché annuel ≥5,1t autour de -28%, en ligne avec ce qui avait été annoncé dans les précédentes notes. Depuis le rebond de juin, la tendance est à une reprise très lente et à bas niveau (encore en deçà des plus bas volumes cvs de 2019) : les acheteurs demeurent prudents au regard du rebond économique intervenu au T3 (consommation, production manufacturière, construction), pour certains attentistes vis-à-vis d'éventuelles mesures de soutien à l'achat ; et des effets d'offre ont pu freiner la

reprise (désorganisation de la supply chain, report de sorties de nouvelles gammes, etc).

Outre l'Espagne et son budget modeste de 20M€ pour aider à renouveler les poids-lourds, l'Italie vient d'ouvrir un budget conséquent de 90M€ (incluant certains VUL), avec des primes allant jusqu'à 15 000€ pour le renouvellement de gammes >16t en Euro-VI et 20 000€ en gaz ou électrique. Ce plan boostera le marché de 2021 avec un contrecoup baissier à envisager en 2022. La mise en œuvre d'un plan similaire en Allemagne, prônée par le VDA, n'est toujours pas annoncée.

Europe Ouest : prévisions immatriculations Véhicules Industriels (milliers de Tracteurs & Porteurs ≥5,1t)



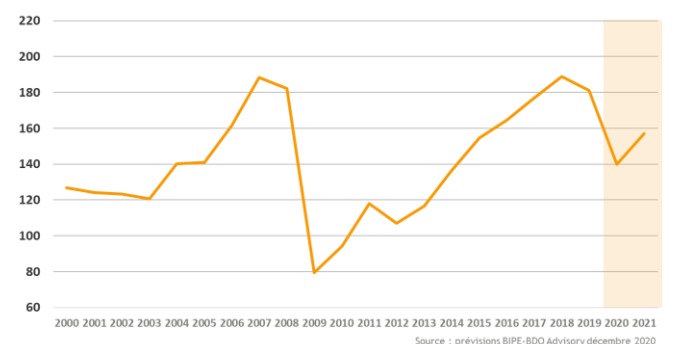
La contraction du transport routier européen est estimée à 8% en 2020 (t-km, estimation BIPE). L'activité rebondira en 2021 en lien avec la reprise de la production industrielle, sans regagner le terrain perdu en 2020. Les arbitrages en faveur des pavillons routiers est-européens ont sans doute prévalu en 2020 (recherches de rentabilité de la part des chargeurs).

Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont chuté de 23% en Europe de l'Ouest sur 11 mois 2020 (panel 6 pays, dont Espagne 15%, Allemagne, Italie, Pays-Bas 23-25%, Belgique 34%), augurant d'un marché annuel autour de -22%, plus résilient qu'annoncé dans les précédentes notes (-30% annoncé en juillet). Le recul de 33% sur 11 mois observé en Pologne est en revanche en ligne avec la tendance annoncée dès avril.

Les acquéreurs ouest-européens ont globalement davantage contracté leurs achats de Tracteurs que de SR&R, indiquant que le rebond de 2021 sera moins dynamique en SR&R qu'en Tracteurs. L'évolution SR&R-Tracteurs serait en revanche similaire en Pologne.

Europe-Ouest : prévisions immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



Perspectives véhicules neufs France

La **demande de véhicules neufs rebondira en 2021**, sans rejoindre les volumes 2019. La reprise de la pandémie Covid en oct-nov a fait fléchir la confiance des entreprises : celle-ci se consolidera progressivement avec la vague de vaccinations. La consommation, tant privée que publique, soutiendra l'activité des secteurs utilisateurs de véhicules. Toutefois l'accès au crédit s'est durci, les marges doivent se reconstituer, certains secteurs seront plus durablement touchés et l'investissement sera encore limité.

Le gouvernement a annoncé que 11 ZFE seront déployées en 2021 et 35 autres à partir de 2025. Ceci impliquera qu'aux alentours de 2030, les Crit'Air 2 seront exclus de toutes ces grandes agglomérations : un enjeu de transition énergétique conséquent pour les VUL Fourgons et surtout les Porteurs.

Immatriculations Utilitaires légers (<5,1t)

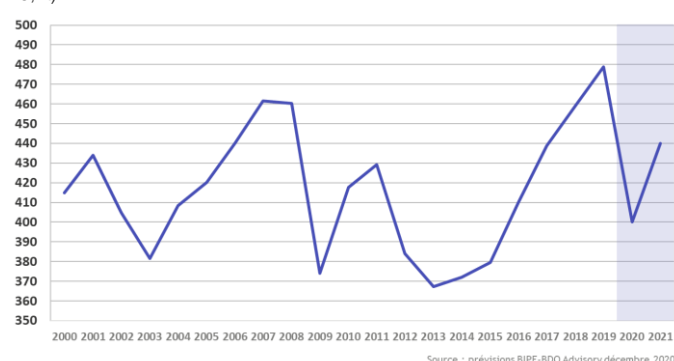
Les immatriculations neuves ont reculé de 18% sur 11 mois 2020, augurant d'un marché annuel autour de -16%, moins dégradé que ce qui avait été annoncé dans les précédentes notes (-24% annoncé en avril). Depuis le rebond de juin, la tendance cvs a été celle d'une poursuite de reprise à haut niveau puis d'un ralentissement à partir octobre.

Cette tendance reflète les anticipations préalables à l'introduction d'Euro6dtemp. Le ralentissement récent maintient toutefois les volumes à bon niveau en Fourgons et Fourgonnettes (niveaux cvs équivalents à ceux de fin 2019). La baisse des commandes de novembre (-26%) impactera décembre, modérément toutefois car les carnets restant à livrer permettraient de soutenir le marché, d'autant qu'il y aurait quelques anticipations avant l'introduction d'Euro6D en janvier. Le segment des Fourgonnettes bénéficiera en 2021 du Kangoo nouvelle génération.

La tendance en dérivés-VP et Pick-up & 4x4 est quant à elle baissière (-27% et -33% sur 11 mois) et les volumes des derniers mois sont bas (très en deçà de ceux de fin 2019). Ces segments souffrent de la conjoncture et de la sévèrisation des réglementations visant à éliminer les faux VUL (le malus s'applique aux transformations de VUL en VP depuis juillet).

La transition énergétique des VUL avance lentement : 2% de BEV sur 11 mois, en dépit de l'offre récemment élargie en Fourgons, de la prime à la conversion (5 000€) et du bonus (5 000€ si prix < 45K€) ; ces montants devant de surcroît baisser en juillet 2021.

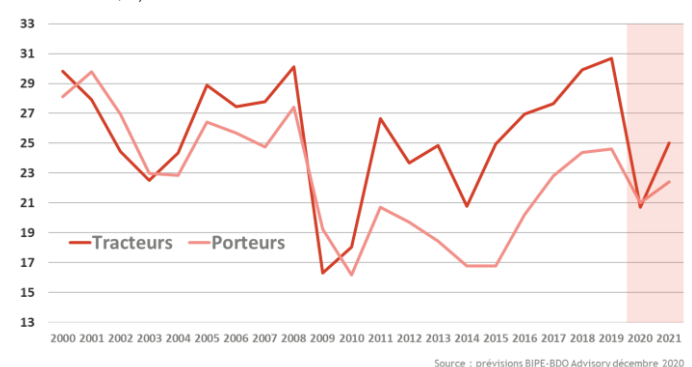
France : immatriculations Utilitaires Légers (milliers de VUL <5,1t)



Immatriculations Véhicules Industriels (≥5,1t)

Les immatriculations neuves ont chuté de 27% sur 11 mois (35% en Tracteurs, 16% en Porteurs), augurant d'un marché annuel autour de -25%, en ligne avec ce qui avait été annoncé dans la note de juillet. Depuis le rebond de juin, la tendance cvs est très faiblement ascendante et à bas niveau. Le marché Porteurs s'est montré assez résilient en 2020, bénéficiant de carnets de commandes avant crise plus conséquents qu'en Tracteurs. La plupart des carnets ayant été livrés, le potentiel de rebond en 2021 sera en conséquence plus modéré. Le plan de relance visant à soutenir l'achat de camions électriques interviendra en 2021. Le montant conséquent de la prime annoncée (50 000€) permettra d'amorcer la transition du parc : 1% du parc Porteurs est actuellement Crit'Air 2 et le renouvellement devra être soutenu d'ici à 10 ans pour augmenter significativement ce taux.

France : prévisions Immatriculations VI moteurs (milliers de véhicules ≥5,1t)

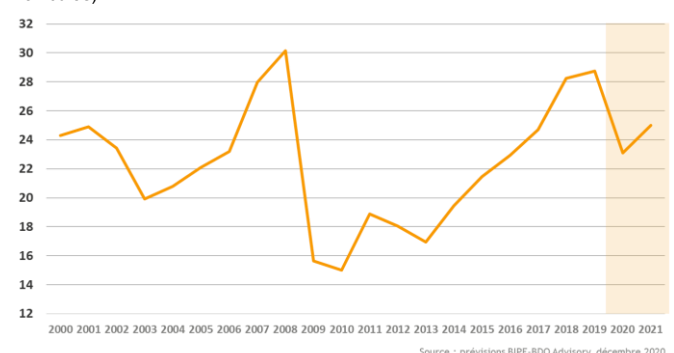


En novembre, les intentions d'investir des transporteurs routiers sont 10pts inférieures à celle de fin 2019. Le parc est presque utilisé à son optimum (94% au T4 vs 96% dans les meilleures années) et la situation financière est bonne selon le CNR et la FNTR (trésoreries préservées). Le prix du gazole pro. est très bas (-14% au 4T vs 1T) et va le rester (prix du baril autour de 50\$-55\$).

Immatriculations Semi-remorques et Remorques

Les immatriculations neuves ont reculé de 20% sur 11 mois, augurant d'un marché annuel proche de ce taux, beaucoup moins dégradé que ce qui avait été annoncé dans les précédentes notes (-30% annoncé en juillet). Le ratio SR&R/Tracteurs est très élevé (1,12), indiquant une difficulté de l'industrie européenne à livrer des Tracteurs.

France : prévisions Immatriculations SR&R (milliers de véhicules)



Les gammes **Dry Fret** auront été les plus touchées par la crise en 2020 ; les gammes Bennes les plus résistantes, en dépit d'un secteur construction très impacté par la crise ; et les gammes Frigorifiques assez touchées, en dépit de marchés finaux pour partie résilients. **2021 sera une année de croissance des marchés en volumes.**

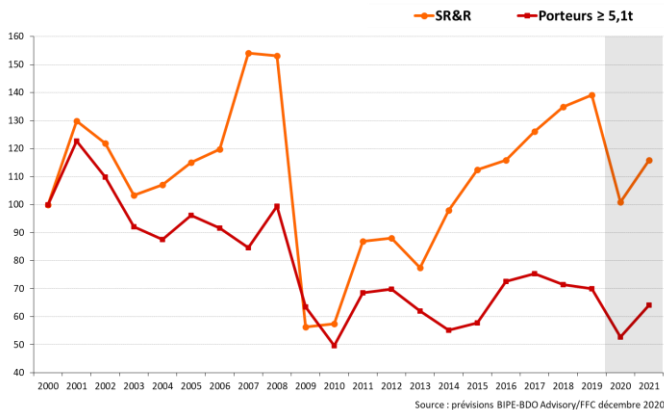
Immatriculations par gammes de carrosseries

Les immatriculations « **Dry Fret** » ont chuté de 28% sur 11 mois 2020 (-29% en SR&R et -26% en Porteurs), segment le plus sévèrement touché, en ligne avec le recul des Tracteurs et avec ce qui avait été annoncé en juillet.

Cette évolution reflète celle de l'activité manufacturière : production en recul (-13% sur 10 mois) et taux d'utilisation des capacités encore en retrait au T4 (78% vs 83% en 2019, dont 67% vs 94% dans l'aéronautique). La consommation des ménages a quant à elle progressé (+3% en produits manufacturés sur 10 mois), il est vrai avec une forte progression d'achats Internet (y compris après le confinement du printemps), lesquels bénéficient au transport léger.

Les transports industriels et généralistes bénéficieront en 2021 d'une poursuite de reprise de la production manufacturière (les indicateurs de confiance sont bien orientés), sans rattrapage du niveau pré-crise. Cette évolution soutiendra toutefois un rebond solide des marchés en 2021.

France : prévisions Immatriculations Dry Fret (indice base 100 en 2000)



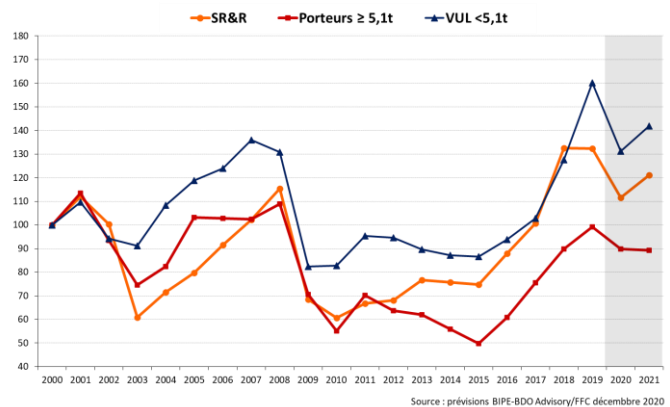
Les immatriculations « **Bennes** » ont reculé de 17% sur 11 mois 2020, résistant mieux que ce qui avait été annoncé dans les précédentes notes. Le recul est plus prononcé que le marché Fourgonnettes + Fourgons en VUL (-19% vs -14%), dans la moyenne en SR&R (-17% vs -20%) et le « meilleur » segment en Porteurs (-10% vs -16% pour le marché total).

Cette évolution relativement favorable ne s'explique pas par une meilleure résistance de l'activité BTP ou agricole. La production de la construction a été très touchée durant le confinement du printemps et en dépit d'un pic en août, le recul sur 10 mois est plus prononcé que celui de la production manufacturière. L'activité a ralenti en septembre puis en octobre et les indicateurs sur les perspectives ne se sont pas redressés en novembre.

Le Bâtiment dispose toutefois en fin d'année de commandes historiquement à haut niveau en nombre de mois. Cependant le rebond de la production attendu en Neuf en 2021 ne permettra pas de regagner le terrain perdu en 2020. Les commandes des TP sont descendues à bas niveau en

novembre mais la reprise attendue en 2021 serait vigoureuse, grâce au soutien du plan de relance (selon la FNTP, 4Mds€ iraient à des programmes nécessitant des travaux d'infrastructures). Ce contexte devrait soutenir la progression des ventes de Bennes en 2021, sous condition que les carnets n'aient pas été totalement livrés fin 2020, le marché Porteurs présentant plus de risques de temporisation étant donné sa relative meilleure tenue en 2020.

France : prévisions Immatriculations Bennes (indice base 100 en 2000)



Les immatriculations **Frigorifiques** ont reculé de 19% sur 11 mois 2020, résistant mieux en VUL et SR&R que ce qui avait été annoncé dans la note de juillet. Le recul est plus prononcé que le marché de référence en VUL (-20% vs -14% pour le total Fourgonnettes + Fourgons), en Porteurs (-23% vs -16%), mais le « meilleur » segment en SR&R (-14% vs -20%)

Le recul intervient dans un contexte relativement favorable côté industries et consommation pour le domicile : la production a baissé de 4% sur les 9 premiers mois ; le taux d'utilisation des capacités en novembre est proche de la situation de début d'année comparé à d'autres industries (79% vs 84%). La consommation de produits par les ménages est également bien orientée : progression des dépenses de 3% sur 10 mois, et stabilité de l'indice de CA des grandes surfaces alimentaires à fin octobre. En revanche, les services de restauration souffrent : sur 9 mois, la production a reculé de 25% et la consommation par les ménages de 31%.

Ce contexte va perdurer à très court terme, pour laisser la place à une orientation favorable plus générale, notamment soutenue par le transport de vaccins, et permettant aux marchés de rebondir en 2021.

France : prévisions Immatriculations Frigorifiques (indice base 100 en 2000)

