

Prévisions OVI 2022 : un potentiel à transformer

jeudi, 13 janvier 2022

Après un exercice 2021 en légère hausse par rapport à 2020, l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) s'appuie sur les bons fondamentaux du TRM et du BTP pour anticiper un cru 2022 de bon augure. Et ce, même si la pandémie et les délais de livraison à rallonge perturbent fortement la donne...



Atypique. C'est le principal trait de caractère de l'exercice 2021 pour les ventes de poids-lourds selon l'OVI. A priori, les chiffres sont plutôt bons : les ventes VN de tracteurs (à fin novembre sur 12 mois glissants) ont atteint 22 711 unités et celle des porteurs 21 399 unités. Soit respectivement +10 et +2 % par rapport à l'exercice précédent. Reste que ces volumes demeurent de 20 % inférieurs à ceux enregistrés durant l'année de référence, 2019. Ce fut un exercice en deux temps : un premier semestre au sommet, suivi d'un véritable retournement du marché au second.

Exercice 2021 hors normes

Car si les activités du TRM et du BTP -les deux piliers des ventes VN en matière de VI- se sont particulièrement bien comportées, retrouvant voire, dépassant leurs niveaux d'avant crise sanitaire, la filière aura dû composer avec des problématiques tout autant structurelles que conjoncturelles. Pour les premières, la pénurie de chauffeur prend une tournure inquiétante, Jean-Michel Mercier, directeur de l'OVI, relevant que la filière du TRM en France manquerait de 40 à 50 000 chauffeurs ; et quelques 400 000 au niveau européen... Pour les secondes, la hausse généralisée des coûts qui a impacté l'ensemble de la chaîne : les constructeurs ont vu des coûts des matières premières exploser, augmentant mécaniquement le prix des véhicules, tandis que les importants problèmes d'approvisionnement (semi-conducteurs entre autres) ont considérablement désorganisé toute la filière, rallongeant les délais de livraison estimés à fin 2021 à... 339 jours ! Naturellement le marché du VO s'en est trouvé dynamisé, avec pour autre conséquence une hausse des prix.

2022 : incertain... mais gros potentiel

Sur le papier, le contexte pour l'exercice 2022 apparaît favorable à l'investissement : les transporteurs se disent confiants dans la bonne tenue de leur activité tandis que les signaux sont également au vert pour le secteur du BTP. Et la pandémie qui n'en finit pas aura également fortement perturbé le renouvellement des flottes de véhicule depuis maintenant deux ans. S'ajoute à cela des carnets de commande plein. Le potentiel est donc bel et bien là, d'autant que les trésoreries des transporteurs sont saines, soutenues par les diverses aides accordées depuis le début de la crise. Selon la FNTR, 40 % des chefs d'entreprises souhaitent investir et comptent renouveler leur parc en service dans les prochains mois (et 60 % des entreprises du TRM souhaitent développer leur parc, un pourcentage au plus haut depuis 2011 – source BP2R).

Outre les délais de livraisons et l'incertitude sur les prix de vente des véhicules, d'autres points seront à surveiller : une inflation galopante (attendue par le CNR, hors gazole, entre 3,4 et 5,1%), un prix du gazole en hausse constante depuis 2020 et la problématique toujours plus aigüe de recrutement des chauffeurs. Par ailleurs, les acteurs du TRM sont pris en étau entre les contraintes réglementaires de plus en plus fortes (ZFE) et des alternatives aux moteurs thermiques traditionnels qui, hormis le GNV, n'en sont in fine qu'à leurs balbutiements en termes d'infrastructures. Investir, oui ; mais dans quelle énergie ?

Malgré ces incertitudes, le besoin de renouvellement du parc laisse à penser l'OVI que 2022 sera, au pire, dans la lignée de 2021 (soit 45 000 unités) ; au mieux, les volumes de vente pourraient atteindre des sommets et tutoyer la barre historique des 50 000 unités ! Dans le détail, l'observatoire indique ainsi que, dans sa fourchette basse, le marché VN pourrait enregistrer une légère hausse de 2,2 %, avec 24 000 tracteurs (+5,7 % par rapport à 2021) et 21 000 porteurs (-1,5 %) ; dans sa fourchette haute, l'OVI table sur une hausse de 13,6 % des ventes, soit 27 000 tracteurs (+18,9 % par rapport à 2021) et 23 000 porteurs (+8 %).