

COMMUNIQUE DE PRESSE

Résultats annuels 2018 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel et du Transport Routier de Marchandises

2018 : UN BEL EXERCICE, PROCHE DES PLUS HAUTS DE 2008 POUR TOUS LES SEGMENTS D'ACTIVITE,

**2019 : VERS DE NOUVEAUX MODELES DE MOBILITE AVEC UN MARCHÉ ENCORE SOLIDE MALGRE UN
FLECHISSEMENT ESTIME A -5,5%**

Paris, le 8 janvier 2019 - publication aujourd'hui des résultats 2018 et des perspectives 2019 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).

Éléments clés

- **2018**
 - Une superbe année proche des plus hauts de 2008 pour tous les segments d'activité
 - Le secteur du TRM qui consolide sa situation financière
 - Un secteur du BTP globalement positif mais qui fléchit pour sa composante bâtiment depuis mi 2018
- **2019**
 - Un marché du VI qui conserverait un trend positif mais avec des immatriculations attendues en baisse de -5,5% en raison :
 - d'un marché tracteur routier à son plus haut
 - d'un marché porteur dépendant des capacités et délais de livraison
 - d'une base de comparaison 2018 revenue à des niveaux élevés
 - Un marché riche de travaux et d'initiatives en faveur de la transition énergétique vers de nouveaux modèles de mobilité et montée en puissance des nouvelles énergies : GNV, biocarburants, électricité... en attendant une concrétisation dans les parcs...

« 2018 a été une bonne année pour tous les segments d'activité du marché VI, quasi comparable à celle de 2008, ce qui confirme le retour à meilleure fortune 10 ans après la crise. L'année qui commence devrait également être positive, malgré une tendance baissière. 2018 aura vu une montée en puissance des thématiques liées à la transition énergétique, 2019 devrait apporter la confirmation d'un accroissement de nouvelles énergies et de nouveaux modèles de mobilité. Mais le prix de l'énergie et les coûts à envisager pour en changer ont été, notamment, à l'origine de la crise des gilets jaunes. Ce mouvement aura permis de pointer du doigt la nécessité de créer un modèle économique vertueux pour l'environnement mais viable économiquement. » déclare Jean-Michel Mercier, directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

L'étude complète est téléchargeable sur trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr/centre-media/ovi/.

A. Les faits marquants de 2018

1/ Une activité économique qui se tend en cette fin d'exercice avec quelques inquiétudes qui se font jour sur la croissance et sous la pression d'un marché pétrolier très instable, sans oublier les impacts à comptabiliser de la crise des « gilets jaunes » (dont impact sur le PIB au quatrième trimestre).

2/ Le secteur du transport routier de marchandises est dans une situation financière qui s'est assainie et consolidée depuis plusieurs années, malgré de nombreux sujets sensibles tant réglementaires (paquet mobilité), que sociaux (pénurie de chauffeur), et concurrentiels au niveau européen. De plus, la variation erratique du prix du pétrole reste un sujet majeur. 2018 marque, pour l'activité du TRM, une tendance de reprise initiée il y a 2 ans qui fait suite à plusieurs années de recul. On suivra toutefois avec attention l'impact des blocages routiers de cette fin d'année.

3/ On note que les **effectifs du TRM** ont augmenté depuis 2015 (+2,6% en 2017), la difficulté en 2018 étant la pénurie de conducteurs risquant de freiner le développement de l'activité. Un point clé et positif ressort également : la filière est plus jeune que le reste de l'économie, 6 dirigeants sur 10 ont moins de 50 ans.

4/ En ce qui concerne l'un des moteurs de notre économie et du marché VI, le BTP, on relève des points d'alerte sur le bâtiment même si les tendances du secteur restent globalement positives. La construction neuve de logements poursuit son repli tandis que le non résidentiel et l'entretien restent au même niveau que précédemment. Les mises en chantier sont en recul de 3% sur les 3 premiers trimestres 2018 par rapport à 2017 en raison de la réduction des aides à l'accession qui a affecté la construction de maisons individuelles. La croissance a été portée par les travaux d'entretien et de rénovation ainsi que par les travaux publics.

Dans les travaux publics, les marchés sont par contre en hausse de +3,6% au 3^{ème} trimestre 2018 en raison notamment de projets liés au Grand Paris Express.

En ce qui concerne l'emploi, indicateur avancé de la santé des marchés du BTP, la hausse des effectifs permanents se poursuit au 2^{ème} trimestre 2018 (emploi salarié à fin juin 2018 +2,2%).

5/ Les immatriculations en Europe des véhicules de 3,5 tonnes et plus sont en nette progression avec 393 664 immatriculations en 2018

La progression est constante depuis 2014. Le volume du marché a augmenté en cinq ans de 35,7% et a atteint des volumes supérieurs à 2005.

Tous les pays affichent des résultats en progression mais trois zones paraissent plus dynamiques : la France (55 155 immatriculations, en hausse de +9,3%, qui s'approchent des meilleurs résultats réalisés en 2005 et en 2008), le Bénélux (+9,0% qui reste assez loin de ses meilleures années), l'Europe de l'Est (en progression de +7,5%), et notamment la Pologne (+11,6% qui enchaîne les records avec +35,2% par rapport à 2008).

6/ Le marché VI français poursuit sa route vers un marché qui excèdera largement les 50 000 unités, seuil déjà atteint fin novembre, ce qui en fera un exercice qui s'inscrira parmi les meilleurs scores des 20 dernières années.

7/ Le marché tracteur dynamise le marché français depuis bientôt 4 ans, ce qui se confirme avec 27 557 unités (chiffres à fin novembre), résultat proche des meilleures années 2000 et 2008. La capacité d'endettement retrouvée du TRM et l'efficacité des véhicules EURO VI expliquent en grande partie cette performance.

8/ Le marché de la carrosserie en France reste au vert - marché du porteur (+3,5 t)

Le marché des porteurs VI carrossé progresse, sur une année, de 7,3%. La principale catégorie, les bennes et les véhicules liés au BTP, gagne 17,2% avec 8 069 véhicules.

Le marché des VUL carrossés est en progression depuis 2014 et atteint des résultats jamais affichés : 56 215 immatriculations pour une progression annuelle de 10,9% et +55% depuis 2013.

Le marché des remorques et semi-remorques est très dynamique avec une progression de 16% à 26 362 unités. Ce résultat s'inscrit entre les 26 147 unités en 2017 et 28 372 unités en 2018 parmi les meilleures années du 21^{ème} siècle.

Deux secteurs confirment leur santé et leur poids sur les 3 segments (VI - Semis - VUL) : les bennes et le frigorifique.

9/ Dans le secteur de la distribution du véhicule industriel, le niveau des commandes n'a pas pleinement bénéficié aux réseaux de distribution VI car, malgré l'embellie du marché des tracteurs, la hausse des carnets de commande s'est limitée à 4,0% alors que le marché progressait de 9,2%.

Pour les porteurs, la situation est meilleure avec une progression des carnets de commande de 11,8% alors que le marché est à +7,4%.

Les ventes de **VUL neufs** (véhicules utilitaires légers) sont en recul dans les concessions VI de 3% alors que le marché global progresse de 5%.

Une problématique se confirme durablement sur le marché VO (véhicules d'occasion) : le prix de vente des tracteurs d'occasion reste orienté à la baisse notamment pour la génération EURO V. Dans un marché VN (véhicules neufs) qui produit beaucoup de reprise, le marché VO ne constitue pas, pour autant, un point d'alerte global à ce jour.

B. Prévisions 2019 de l'OVI

1/ Une année 2018 encore solide malgré un fléchissement attendu de -5,5% qui s'explique principalement par une base de comparaison 2018 très élevée sur le segment des tracteurs et par une hypothèse de difficultés de livraisons pour le segment des porteurs.

	2018 (estimée)	Var 2017	/ 2019 prévisions	Var / 2018
TRACTEURS	30 000	+ 8.4 %	28 000	- 6.6 %
PORTEURS	24 500	+ 7.6 %	23 500	- 4.0%
TOTAL	54 500	+ 8.0 %	51 500	- 5.5 %

2/ La montée en puissance de la transition énergétique

Comme nous l'avons déjà évoqué dans l'étude du mois de juin, il est désormais essentiel de fédérer toutes les initiatives et solutions en faveur de la transition énergétique pour en faire des objectifs concrets. La recherche d'un mix énergétique nous paraît indispensable afin de voir les solutions se compléter plutôt que s'opposer. Il est encore trop tôt pour savoir quelles technologies s'imposeront.

- **Le GNV et le bio GNV**

Le marché GNV poursuit sa route à un rythme supérieur aux projections d'origine. Les objectifs à 2020 ont été dépassés dès 2018 : +50% de points d'avitaillements publics en 2018 (120) et 69 nouveaux points sont annoncés courant 2019. Quant à la production d'énergie à partir de biomasse (le bio GNV), et notamment de gaz renouvelable, elle pourrait jouer un rôle important dans le développement de la bio-économie.

- **Le marché utilitaires électriques (VI – VUL)**

Les motorisations par énergie électrique présentent des caractéristiques remarquables pour les applications urbaines avec cependant quelques réserves (l'impact carbone du mode de production de l'électricité, les besoins de matières premières telles que le LITHIUM...). Il convient toutefois d'intégrer de nombreux fondamentaux pour rendre efficace l'ensemble des véhicules et plus encore les véhicules utilitaires : l'autonomie, l'encombrement, les durées de recharge, le prix élevé des batteries... sans oublier bien sûr la matérialisation d'une offre de véhicules complète et opérationnelle.

- **LE B 100, une nouvelle solution à suivre dans le cadre du mix énergétique ?**

Le B 100 apparaît comme le premier carburant français 100% végétal (colza). Ses performances et son autonomie seraient, selon son producteur, analogues au gazole pour un coût compétitif, avec un impact sensible sur les émissions de gaz à effet de serre et un bilan carbone positif.

- **La montée en puissance des outils de calcul de CO²**, qu'ils soient imposés (outil de calcul européen VECTO destiné aux constructeurs) ou utilisés sur la base du volontariat (label et charte ADEME - dans le programme EVE) permettent aux donneurs d'ordre et utilisateurs d'avoir une vision plus précise de leur empreinte carbone.

À [propos de BNP Paribas Rental Solutions](#)

BNP Paribas Rental Solutions est la marque de BNP Paribas commercialisant des solutions de location avec services et de gestion de parc auprès des entreprises sur les marchés des véhicules industriels et utilitaires et de l'équipement technologique (informatique, téléphonie, bureautique, logiciels). Sur le marché du Véhicule Industriel, BNP Paribas Rental Solutions accompagne depuis 20 ans ses clients par une offre de Location Longue Durée avec services dans l'externalisation de leur parc. BNP Paribas Rental Solutions (division Trucks) gère en France un parc de 10 000 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 20 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. Il coordonne aussi des réunions d'experts du monde du véhicule industriel.

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.