

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### Résultats 2019 et perspectives 2020 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel et du Transport Routier de Marchandises

#### 2019

- UN PREMIER SEMESTRE RECORD POUR LES IMMATICULATIONS ET UNE ANNEE HAUSSIERE AVEC PLUS DE 400 000 VENTES (DU JAMAIS VU DEPUIS 2008 !).
- UN CYCLE HAUSSIER DANS TOUS LES DOMAINES.

#### 2020

- DECRUE « NATURELLE » MAIS QUE NOUS ESPERONS CONTENUE.
- UNE ATTENTION SOUTENUE VERS LA TRANSITION ENERGETIQUE.

Paris, le 16 janvier 2020 - Publication aujourd'hui des résultats 2019 et des perspectives 2020 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

##### • 2019

- **Le marché France** : Baisse sensible du marché VI au second semestre.
- Après un premier semestre « tonitruant » notamment provoqué par l'arrivée des nouveaux chronotachygraphes fixée au 1<sup>er</sup> juillet, le marché est engagé dans une baisse sensible depuis la rentrée de septembre.
- Au global, dans un environnement économique où les planètes étaient alignées, l'exercice 2019 est d'un excellent niveau.
- **Le marché européen** des véhicules de 3,5 tonnes et plus a dépassé la barre des 400 000 unités immatriculées et reste sur un trend haussier sur 12 mois glissants à fin octobre, ce qui ne s'était plus vu depuis 2008. À l'époque, le volume dépassait les 430 000 unités, mais la crise de 2008 avait ramené la quantité de véhicules immatriculés à moins de 245 000 en 2009.
- L'Allemagne reste le plus gros contributeur, dépassant les 100 000 unités en hausse de +6,4%.
- La France, deuxième contributeur avec 14,3% de parts de marché affiche une croissance de 4,4%, à 300 unités de son record de 2008.
- L'Europe de l'Est baisse de 6,6%, et la Pologne qui représente 42% des immatriculations des pays de l'Est enregistre une baisse de 5%.

##### • 2020

- Une décrue naturelle.
- 2020 devrait connaître un cycle plus proche de la réalité du marché car 2018 et 2019 correspondent à un haut de cycle dû pour partie à un effet de rattrapage (les porteurs) et à une accélération de la rotation du parc (les tracteurs).
- La transition énergétique et la mise en œuvre des nouvelles énergies doivent se concrétiser :
  - GNV : un marché de plus en plus important et pertinent du fait des technologies disponibles et opérationnelles actuellement.
  - Electrique : un marché prometteur mais tout reste à faire.
  - Un cadre réglementaire français et européen très fort qui touchera aux véhicules (poids et dimensions, normes liées aux émissions de CO<sub>2</sub>...), et aux réglementations sur le transport.



« Les marchés immatriculations auront globalement fonctionné à l'unisson en Europe et en France pour faire du marché 2019 un excellent cru et pour clore une décennie entamée dans la douleur. Cet exercice, une fois n'est pas coutume, voit une pause du côté des marchés du centre et de l'Est européen, sans remettre en question le poids de plus en plus important pris par ceux-ci. La décennie qui va s'ouvrir s'annonce comme très chargée sur le plan réglementaire, elle représentera de nombreux défis pour la profession. 2020 devrait connaître une décrue « naturelle » qui, nous l'espérons, restera contenue. Les prochaines années devraient être décisives dans la recherche de mise en œuvre et de concrétisation d'objectifs de décarbonation de la mobilité. Enfin, le temps est venu de trouver comment réaliser des progrès dans la maîtrise des flux de transport de marchandises et dans l'utilisation de nouvelles énergies » déclare Jean-Michel Mercier, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel.

L'étude complète est téléchargeable sur [trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr/centre-media/ovi/](https://trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr/centre-media/ovi/).

## A. Les faits marquants de 2019

**1/ La croissance économique mondiale s'affaiblit** tandis que celle de la France, bien qu'en retrait par rapport à 2018, affiche un niveau supérieur à la moyenne européenne, supérieur même à l'Allemagne. **Des inquiétudes** restent cependant présentes avec les signes de récession outre-Rhin, les tensions commerciales et géopolitiques mondiales, le Brexit...

**2/ A mi-2019, l'activité de transport routier de marchandises** des véhicules immatriculés en France augmente de 2,2% au deuxième trimestre 2019 après une hausse de 3,9% au premier trimestre de cette même année. Néanmoins, le transport reste encore soumis à une fiscalité mal ciblée dans le contexte concurrentiel européen maîtrisé et un déficit de recrutement.

**Le moral des chefs d'entreprises continue à baisser au 3<sup>ème</sup> trimestre 2019.** Le baromètre de la FNTR qui synthétise le jugement des professionnels sur la situation de leur entreprise, réaffirme le net ralentissement du secteur sur les neuf premiers mois de 2019.

**L'Allemagne a perdu son leadership au profit de la Pologne:** le pavillon français est le 4<sup>ème</sup> pavillon pour l'activité globale avec un poids de 8,6% du total transporté, soit la moitié du poids du pavillon polonais, nouveau leader européen et le seizième rang pour l'activité internationale, soit vingt fois moins que le pavillon polonais. Les pavillons est-européens représentent 33% du trafic européen.

**3/ 2019 est un exercice très positif pour le TP,** marqué par les grands travaux et par la volonté des communes de rattraper les retards pris dans l'investissement en infrastructures en début de mandat, et donc par une forte croissance de l'activité TP. L'activité du bâtiment aura finalement été satisfaisante après quelques craintes grâce à un marché de l'entretien réparation porteur.

**4/ Le marché européen des immatriculations** des 3,5 tonnes affiche une belle santé en dépassant la barre des 400 000 immatriculations en 2019.

La plupart des pays européens affichent une hausse du nombre d'immatriculations: l'Allemagne reste le plus gros contributeur en dépassant les 100 000 unités sur douze mois, en progression de 6,4%, chiffre qui s'approche de ses meilleures années (2006 à 2008).

La France est le deuxième contributeur avec 14,3% de part de marché, à 300 unités de son record de 2008. Les pays de l'Europe du Nord progressent de 6%, la Grande-Bretagne de 3,3% et le Bénélux de 2,7%. Les pays en recul sur l'année 2019 sont l'Espagne avec -3,6 % et l'Italie à - 7,8 %. Quant aux pays de l'Europe de l'Est, ils subissent une pause modérée. La Pologne, principal pays avec 42% des immatriculations des pays de l'Est (premier pavillon européen à l'international dorénavant), suit le repli global de 6,6% avec une baisse de 5% d'immatriculations.

**5/ Le marché de la carrosserie affiche en 2019 un niveau élevé d'immatriculations,** suite à l'afflux des commandes depuis mi-2018. Il reste dorénavant à suivre la décrue amorcée au second semestre afin d'essayer d'en mesurer la portée à moyen terme.

Les marchés immatriculations ont connu une excellente année. Au-delà des volumes de marché au plus haut dans quasiment tous les segments et métiers et avec l'impact très fort de tous les types de



véhicules lié aux activités du BTP; on notera l'évolution de la transition énergétique des carrossiers constructeurs, mouvement auquel les carrossiers frigorifiques participent brillamment.

**6 / La distribution VI : un marché de bon niveau globalement mais un retournement de tendance** perçu avec des inquiétudes sur les véhicules d'occasion.

Si l'activité 2019 est positive, avec un niveau satisfaisant globalement pour les activités d'après-vente, y incluant la vente de contrats d'entretien, les distributeurs ont ressenti dès le début du second semestre un retournement sensible dans les commandes.

Le marché des véhicules d'occasion, et surtout le marché tracteur cristallise les inquiétudes. En effet, plusieurs années consécutives de livraisons de véhicules neufs au plus haut niveau dans un contexte d'accélération de la rotation des parcs suscitent dorénavant une tension dans les circuits de seconde main : augmentation des délais de stockage et pression sur les prix caractérisent ce marché sous tension (baisse des prix estimée à 8% en moyenne).

### B. Prévisions 2020 de l'OVI : un point d'inflexion en cours de confirmation

**Une baisse globale du marché attendue en 2020.** Après un exercice 2019 de très haut niveau quant au volume d'immatriculation pour l'ensemble des marchés de l'utilitaire (VI, semi-remorques, VUL), 2020 conserve une base favorable grâce à des indicateurs économiques encore bien orientés au niveau national, bien que plus aléatoires au niveau international.

Concernant le marché du VI et les immatriculations pour 2020, nous envisageons une baisse globale du marché, qui tient aux phénomènes majeurs suivants : un reflux sensible mais logique du marché tracteur, après un exercice 2019 de très haut niveau (proche des records de 2008 après un premier semestre d'un niveau exceptionnel), après quatre exercices consécutifs de hausse qui auront permis de renouveler sensiblement le parc. De plus, la situation du TRM s'est complexifiée en cette fin d'année, avec une baisse amorcée des volumes, le « déremboursement » des 2 cts de TICPE, et les problèmes de recrutement confirmés.

Du côté du marché porteur, une décrue dorénavant amorcée après les exercices 2018 et surtout 2019, a permis de réaliser un rattrapage, notamment porté par les activités liées au BTP.

Finalement, nous envisageons donc un marché en baisse sensible, qui devrait ramener ce dernier vers un point se situant plus ou moins autour de 50 000 unités, tout en considérant qu'il s'agirait à ce niveau d'un marché encore positif pour deux raisons majeures : nous avons atteint un haut de cycle exceptionnel en 2019 et il est de plus probable que 50 000 unités annuelles correspondent au potentiel optimum du marché VI français.

	2019	Var / 2018	2020 prévisions	Var / 2019
<b>TRACTEURS</b>	30 673	+2,4 %	26 000	-13 %
<b>PORTEURS</b>	24 577	+0,1 %	23 500	- 6 %
<b>TOTAL</b>	55 250	+2,4 %	49 500	-10 %

### FOCUS « TRANSITION ENERGETIQUE » :

Montée en puissance et foisonnement réglementaire pour la décennie qui s'ouvre.

La transition énergétique, un véritable changement de paradigme pour le secteur du transport avec une volonté nettement marquée de la Commission Européenne pour une accélération dans ce sens.

### I / Le TRM oeuvre pour réduire son empreinte carbone :

Si la nécessité de réduire l'empreinte carbone est incontestable, un point de synthèse réalisé par la FNTR en 2017, permet de montrer ce qu'est l'impact réel du Transport Routier de Marchandises qui génère 25,5 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> dont 11,1 millions de tonnes pour le pavillon français



(compte propre et compte d'autrui) et 14,4 millions de tonnes pour le pavillon étranger. Les véhicules terrestres restent les premiers émetteurs de CO<sub>2</sub> (28,3%), mais les poids lourds ne représentent que 5,7% du total des émissions et la tendance est en légère baisse depuis 1990. Les camions ont diminué leurs émissions de 74% entre 1990 et 2017. Il s'agit du deuxième secteur d'activité le plus performant sur la période.

## II/ De nombreux défis pour les carrossiers constructeurs: l'évolution des poids et dimension, la mise en œuvre de la réglementation européenne sur les émissions de CO<sub>2</sub> (VECTO et WLTP)

### 1 / L'évolution des poids et dimensions :

Le dossier des EMS (25,25m) revient sur le devant de la scène en 2019-2020, compte tenu des discussions engagées au niveau européen. La France a pris du retard en la matière, par rapport à de nombreux pays membres. L'absence de perspectives de changement sur ce dossier, y compris à travers une expérimentation sur des axes choisis par l'État, pourtant appelée de ses vœux par de nombreuses parties prenantes, pourrait donner une avance à des concurrents étrangers qui bénéficient déjà d'un retour d'expérience sur l'utilisation de ces véhicules en conditions réelles. Cette évolution contribuerait pourtant tout autant à la transition énergétique qu'à répondre à la problématique de recrutement des conducteurs.

L'allongement des cabines est une thématique majeure pour la construction des poids lourds. La Commission Européenne a validé le principe de cabines plus aérodynamiques et plus sûres sur les routes européennes. Ceci devrait se traduire à terme par des cabines plus arrondies et une vision améliorée pour le conducteur. Cette mesure contribue, dans la pratique, à l'amélioration de la performance environnementale des véhicules. Pour les carrossiers constructeurs, l'un des challenges majeurs va également porter sur la maîtrise du poids, et donc la conception et l'usage de matériaux et d'équipements contribuant à cet objectif. À ceci s'ajoute une contrainte émergente : l'arrivée de véhicules électriques, par nature plus lourds en raison du poids des batteries, induit une maîtrise d'autant plus grande du paramètre "poids" dans la conception des véhicules.

### 2 / La mise en œuvre des réglementations sur le CO<sub>2</sub> :

VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) et WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) fixent le cadre d'un enjeu majeur pour l'ensemble de la filière à l'horizon 2030: la réduction globale de l'empreinte CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires (VI - VUL).

Il s'agit d'un véritable changement de paradigme pour le métier VI constructeur et carrossier constructeur secteur. Le monde de la construction du Véhicule Utilitaire Léger est déjà rentré activement dans la mise en œuvre de la norme WLTP mais cette accélération voulue par la Commission Européenne doit tenir compte des contraintes technologiques et économiques. Il en est de même pour les poids lourds, pour lesquels le retour d'expérience sur VECTO reste à construire..

À ce stade, il ne s'agit pas encore d'appliquer les pénalités prévues par le règlement européen à partir de 2025 avant leur renforcement en 2030, mais 2019 constitue l'année de référence qui permettra de mesurer l'amélioration de la performance des véhicules. Là aussi, les carrossiers constructeurs sont étroitement concernés par cette problématique, dans la mesure où leurs produits rentreront à terme dans le scope mesuré par VECTO.

## III/ Les nouvelles Energies

### 1 / Le GNV confirme sa progression , on attend le développement du bio GNV avec impatience !

Le marché GNV poursuit sa route à un rythme soutenu tant en matière de création de stations dont plus de 100 ont été réalisées (avec plus de 50 déjà en projet pour 2020) que d'immatriculations de véhicules avec un segment qui tend vers les 3% de parts de marché , confirmant 5 ans après l'émergence d'une filière. Quant à la production d'énergie à partir de biomasse (le bio GNV), et notamment de gaz renouvelable, elle devra jouer un rôle important dans le développement d'un marché GNV plus fortement décarboné et d'une économie circulaire.

Le marché du GNV connaît un niveau d'immatriculation en progression constante depuis 5 ans et doit s'appuyer sur le bio GNV pour s'imposer durablement.



Dans ce contexte, la loi de finances 2019 conforte les dispositions fiscales déjà prises en faveur du GNV. Ainsi, la taxe carburant (TICPE) pour le GNV est gelée à sa valeur 2018 jusqu'en 2022 (taux à un niveau de 0,077 €/kg pour le GNV/ vs 0,59 €/L pour le diesel). Le dispositif de suramortissement pour l'achat de véhicules industriels GNV est quant à lui prolongé jusqu'en 2021.

## **2 / Le marché des utilitaires électriques (VI – VUL): tout reste à faire**

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.

### **Une problématique spécifique: Le rechapage. Une démarche d'exploitation qui économise les ressources naturelles et préserve notre environnement**

Le rechapage des pneumatiques est une démarche environnementale et économique qui mérite d'être mise en avant parmi toutes les initiatives qui visent à améliorer point par point l'empreinte carbone du transport, et sont susceptibles d'accompagner la transition énergétique.

Le rechapage permet de prolonger la vie des pneus usés, dont la masse équivaut à 17 millions de tonnes chaque année dans le monde (Source : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, 2014).

En Europe, tous les pneus usagés sont recyclés (la directive 31/CE du 26 avril 1999 interdit la mise en décharge des pneus usagés).

### **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.