

LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

ÉDITION
2019

PRÉVISIONS
JANVIER



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL



JEAN-MICHEL MERCIER
DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL

UNE EMBELLIE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE

Nous terminons l'année 2018 pour le marché VI- VUL sur la confirmation d'un retour à meilleure fortune. Cela étant pour tous les segments d'activité qui tendent vers leur niveau de 2008, voire les rejoignent : la crise serait donc bien passée ?

Factuellement, nous sommes en droit de le penser. Et pour cause, l'exercice en cours de clôture aura été sensiblement marqué par l'accent mis sur la mobilité et la nécessité de mettre en œuvre la transition énergétique pour les véhicules, y compris bien sûr les véhicules industriels, vecteur essentiel et incontournable dans le transport de marchandises.

La filière transport routier (Transporteurs, chargeurs, constructeurs de véhicules...) s'est engagée mais doit intégrer toute la complexité d'un écosystème qui tend vers un objectif global de décarbonations.

2018 semble marquer un virage vers un marché bien plus tourné sur les problématiques de transition énergétique et l'apparition de nouvelles énergies. Quitte à occulter par moment le marché global sous-jacent malgré un poids encore tout à fait relatif, des nouvelles énergies, par rapport au marché historique. L'enjeu et le défi pour 2019 et les années à venir sera de parvenir à construire

de nouveaux modèles de mobilités qui nécessiteront de revoir les organisations, les outils et les mentalités.

La crise des « gilets jaunes » a de multiples origines mais comporte un déclencheur qui est le prix de l'énergie et les coûts à envisager pour en changer.

Cela se traduirait du côté des entreprises par la nécessité d'intégrer la transition énergétique en permanence, au fur et à mesure de l'avancée des technologies. L'idéal serait de trouver l'approche optimum qui permettrait de mettre en œuvre un modèle économique viable « économiquement » parlant qui soit tout à la fois vertueux pour l'environnement.



**ENVIRONNEMENT
ÉCONOMIQUE**



**UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS**



**LA TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE**



**PROFESSIONNELS
DU SECTEUR**



**PRÉVISIONS
2019**

03

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

TAUX DE CHANGE
1,14 \$ / €
(NOVEMBRE 2018)

ÉVOLUTION SUR 1 AN
- 3,16 %

...

COURS MOYEN DU PÉTROLE 2018
72 \$
(BRENT À FIN NOVEMBRE)

ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2017 SUR 1 AN
+ 33 %

...

TAUX DE CHÔMAGE FRANCE ESTIMÉ À
9 % / 13
TRIMESTRES CONSÉCUTIFS
DE HAUSSE / DONT 1/3 INTÉRIM

...

INFLATION FRANCE
+ 1,9 %
SUR 10 MOIS EN 2018

+ 1,0%
SUR 12 MOIS EN 2017

+ 33 %

HAUSSE DU COURS MOYEN ANNUEL
DU PÉTROLE (BRENT) À FIN NOVEMBRE

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE MONDIAL EST MARQUÉ EN CETTE FIN 2018 PAR UN CONSTAT MITIGÉ : LES FONDAMENTAUX, NOTAMMENT LA CROISSANCE, RESTENT PLUTÔT BONS, MAIS LE CONTEXTE GÉOPOLITIQUE, LES VARIATIONS ERRATIQUES DU PÉTROLE ET LES INQUIÉTUDES DES MARCHÉS BOURSIERS SÈMENT LE DOUTE. 2019 SE PRÉSENTE DONC COMME UN EXERCICE PLUS INCERTAIN ET COMPLIQUÉ QUE 2018.

ÉTATS-UNIS : L'ÉCONOMIE MONDIALE

La croissance marque le pas depuis le début de l'année, en zone euro, dans les pays en développement, mais pas aux États-Unis, où l'activité a bénéficié de baisses d'impôts considérables. Cette désynchronisation a entraîné une appréciation du dollar, notamment face aux devises émergentes, qui, pour certaines (peso argentin, livre turque) ont lourdement chuté. La croissance mondiale devrait encore décliner en 2019, cette fois-ci avec les États-Unis, où les effets de l'impulsion budgétaire se dissiperaient, tandis que ceux du resserrement monétaire apparaîtraient. Même en l'absence de surenchère sur les droits de douane, l'investissement des entreprises américaines serait freiné et, avec lui, le commerce mondial.

L'EUROPE

Malgré l'essoufflement de la dynamique économique en 2018, la zone euro continue d'enregistrer une croissance dynamique. Les taux d'utilisation des capacités ont atteint des niveaux record et, dans certains états, la production est même freinée par les contraintes de capacités. Les entreprises déplorent de plus en plus une pénurie de main d'œuvre qualifiée sur fond de repli du chômage. Les mesures de politique monétaire de la BCE continuent de soutenir la demande intérieure. Le climat de l'investissement s'est amélioré sous l'effet de conditions de financement favorables et d'une hausse de la rentabilité des entreprises.

LES MATIÈRES PREMIÈRES

Concernant le prix du pétrole, son évolution dans les prochains mois paraît imprévisible. Alors qu'il augmentait depuis deux ans, il vient de perdre environ 18 % en un mois ! Du côté de l'OPEP, des accords ont été trouvés à plusieurs reprises pour baisser la production rapidement. Mais qu'en sera-t-il de la politique américaine pour les mois à venir ? Dans ce contexte, le cours moyen annuel (à fin novembre) s'établit à 72 € (brent en \$ par baril) et est en hausse sensible à + 33 %. Le pétrole a plus que jamais un rôle stratégique, là où se mêlent géopolitique mondiale, économie (offre / demande) et spéculation...

LA FRANCE

Après un accès de faiblesse marqué au premier semestre 2018, la croissance française devrait reprendre quelques couleurs, en dépit d'un environnement économique mondial moins porteur. Les baisses d'impôts et les revalorisations de minima sociaux programmées pour la fin de l'année devraient soutenir la consommation des ménages. L'impact positif perdurerait en 2019, et marquerait un ralentissement somme toute limité. D'autres mesures de soutiens budgétaires sont prévues, tandis que les premiers effets des réformes du marché du travail et de la loi PACTE pourraient se faire sentir.

CROISSANCE MONDIALE

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
Estimations 2018	3,9*	2,2	2,2	1,9	1,7
Prévisions 2019	3,9*	1,5	1,5	1,6	1,6

* Chiffres FMI - Perspectives de l'économie mondiale octobre 2017

Source : ENQUÊTE ÉCONOMIQUE BNPPARIBAS

04

UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS



TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

TRM : DES FONDAMENTAUX POSITIFS ... MAIS UN GROS « ACCROC » EN COURS !

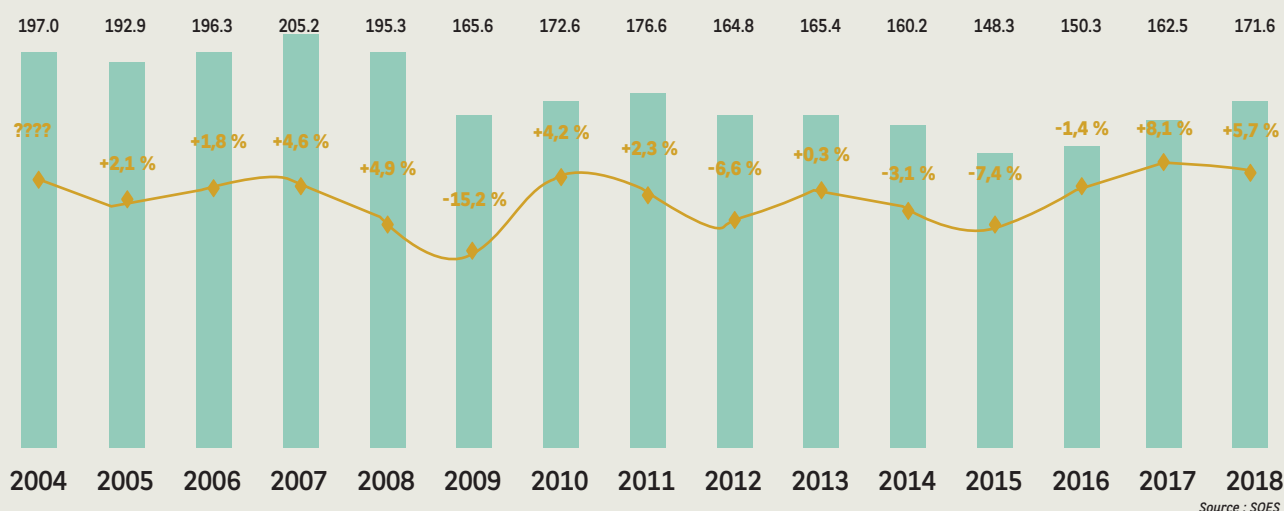
Le TRM est plus que jamais placé au cœur de la problématique du transport de marchandises, demeurant le mode le plus répandu et souvent le plus pertinent. Ce secteur est sorti de la crise sur des bases d'activité réduites et dans une situation plus saine sur le plan financier. Néanmoins, il ne pourra pas pour autant échapper aujourd'hui plus qu'hier à un foisonnement perpétuel de sujets de fonds d'ordre :

- réglementaires (paquet mobilité) ;
- sociaux (pénurie de chauffeurs) ;
- concurrentiels (au niveau européen).

L'impact d'un marché pétrolier très instable reste un sujet majeur. La question du prix du carburant reste un sujet persistant, dans un contexte récurrent de recherche de recettes fiscales, qui a d'ailleurs bien failli toucher aussi le monde du BTP, via la fin du régime du GNR (Gasoil Non Routier). Cela aura servi de détonateur au mouvement maintenant bien connu des gilets jaunes...

Quoi qu'il en soit, il nous paraît important de conserver un pavillon français compétitif dont l'ambition serait de persister dans la mise en œuvre de solutions de transport plus efficaces et durables.

TRM : en millions de tonnes-km transportées (données cvs) 2018 en glissement 12 mois à juin



En 2017, l'activité des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) immatriculés en France, mesurée en tonnes-kilomètres sur le territoire national et à l'étranger, s'accroît de 7,6 % pour atteindre 167,7 milliards de tonnes-kilomètres. La reprise amorcée en 2016, qui mettait un terme à quatre années consécutives de repli, s'accroît.

Toutefois, l'activité annuelle demeure nettement inférieure à celle des années 2000.

Le transport réalisé pour compte d'autrui s'accroît de 9 % en 2017. Sa part est passée de 86 % de l'ac-

tivité totale en 2007 (avant la crise économique), à 78 % en 2017. L'activité pour compte propre progresse pour la cinquième année consécutive (+ 2,7 % en 2017), mais de façon moins marquée qu'en 2016 (+ 9,1 %). En 2017, le transport national représente 93 % du transport routier de marchandises effectué par les véhicules immatriculés en France. Il en représentait 87 % en 2007. À l'international, y compris le cabotage à l'étranger, l'activité du pavillon français se redresse de 1,5 %.

En 2017, les entreprises de transports routiers de marchandises

effectuent 57 % de l'activité du pavillon français, leur part était de 76 % en 2007. Les distances parcourues en charge par leurs véhicules augmentent de 0,7 % et celles parcourues à vide reculent de 5,8 %.

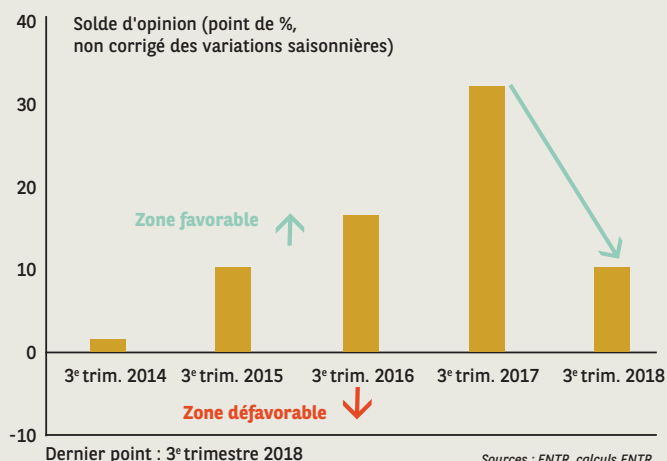
Les entreprises spécialisées en transport (TRM) effectuent, en proportion, moins de distances à vide que les autres entreprises (16,8 %, contre 18,1 % de l'ensemble des kilomètres parcourus en 2017). Le secteur qui effectue, en proportion, le plus de kilomètres à vide est celui de la construction (35,7 %).

UN POINT DE PASSAGE À MI-2018

En données CVS-CJO, l'activité de transport routier de marchandises des poids lourds immatriculés en France, mesurée en tonnes-kilomètres, augmente de 1,0 % au deuxième trimestre 2018, après une progression de 3,0 % au premier trimestre 2018 (données révisées).

Avec un huitième trimestre consécutif de hausse, l'activité s'inscrit dans une tendance de reprise, qui fait suite à plusieurs années de recul et s'est redressée de 19 % en deux ans.

Baromètre FNTR du jugement des chefs d'entreprises du TRM français sur la situation de leur entreprise (graphique 1)



8 TRIMESTRES CONSÉCUTIFS

HAUSSE DES VOLUMES TKM TRM /
POIDS LOURDS IMMATRICULÉS
EN FRANCE À FIN JUIN 2018

MORAL DES CHEFS D'ENTREPRISE

Un optimisme qui fléchit nettement pour le troisième trimestre consécutif. Entre le troisième trimestre 2017 et le troisième trimestre 2018, le moral des chefs d'entreprise du transport routier de marchandises français pour compte d'autrui (TRM) (1) enregistre un très net fléchissement.

Le baromètre de la FNTR, qui synthétise le jugement des professionnels sur la situation récente de leur entreprise, passe de + 33 au troisième trimestre 2017 à + 10 au troisième trimestre 2018. Cet indicateur retrouve son niveau du troisième trimestre 2015.

UN MÉTIER ASSAINI ET CRÉATEUR D'EMPLOIS

DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT PAR TRANCHE D'EFFECTIFS

	NOMBRE D'ENTREPRISES	EFFECTIFS	EFFECTIFS D'AFFAIRES
250 et +	2 %	25 %	27 %
50 à 249	15 %	37 %	36 %
10 à 49	66 %	35 %	34 %
0 à 9	17 %	3 %	3 %
	100 %	100 %	100 %

Source : enquête bdf pour fntr 2018

EMPLOIS : UN SUJET CENTRAL

Le secteur a réussi à maintenir l'emploi au plus fort de la crise et les effectifs ont augmenté depuis 2015 (+ 2,6 % en 2017). En 2018, la difficulté de trouver du personnel provoque des tensions sur le marché de l'emploi dans les métiers de la conduite, la pénurie de conducteurs risquant de freiner le développement de l'activité.

La Banque de France note que la profitabilité des entreprises du TRM s'est repliée. Bien que la plupart d'entre elles aient réussi à passer des hausses de prix : l'effet gazole, difficile à répercuter, et

la progression des charges extérieures, liées à un recours supérieur à la location, à l'intérim et à la sous-traitance, faute de trouver des chauffeurs.

Recours qui s'avèrent être plus coûteux que de passer par ses propres moyens et qui ont impacté les résultats. La filière qui s'adresse peu à l'intérim se rapproche de la moyenne d'utilisation nationale. La Banque de France remarque également « que le CICE, estimé à 1600 € par salarié, a toutefois permis de contenir la dégradation de la profitabilité des entreprises du secteur. »

UN EFFORT D'INVESTISSEMENT MARQUÉ

Une entreprise sur deux a investi plus de 17 % de sa valeur ajoutée l'an passé et seulement une sur trois moins de 3 %. Les transporteurs ont fait de gros efforts de renouvellement de matériel ces dernières années, mais n'ont pas été payés en retour, le rendement capital / production a perdu 5 % en cinq ans, en raison

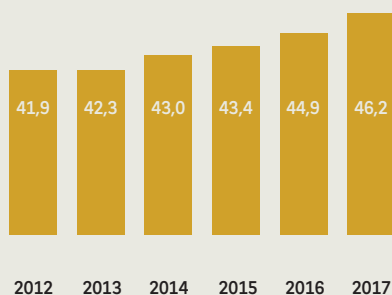
de la difficulté de rentabiliser ces investissements.

Si le taux d'endettement s'est amélioré sensiblement entre 2012 et 2017, après un pic en 2008, la faiblesse relative des fonds propres des entreprises du TRM reste liée à l'intensité capitalistique du secteur. La Banque de France souligne néanmoins que la cotation BDF « montre une appréciation du tissu TRM plus favorable que celle du tissu d'entreprise français. »

94 %

TAUX D'ENDETTEMENT FINANCIER
(%) (ENDETTEMENT FINANCIER /
FONDS PROPRES)

Équipement productivité par salarié (K€ par personne)



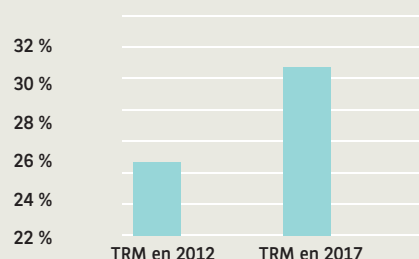
Source : Enquête BDF pour FNTR 2018

Taux d'endettement financier : endettement financier / fonds propres



Source : Enquête BDF pour FNTR 2018

Poids des fonds propres sur total bilan



Source : enquête BDF pour FNTR 2018

DES RÉSULTATS EN PROGRÈS, UNE CONCENTRATION CONFIRMÉE

- En 2009, au plus fort de la crise, 40 % des entreprises affichaient un résultat déficitaire, soit deux fois plus qu'en 2007. Dix ans plus tard, en 2017, le niveau de 20 % est de nouveau constaté.
- Malgré les bons résultats de 2017, les niveaux moyens d'activité et de productivité demeurent inférieurs à ceux mesurés avant le déclenchement de la crise.

- Le résultat net du secteur était de 2,2 % l'an passé, sa rentabilité nette a plus que doublé en quatre ans mais reste toutefois en dessous de la moyenne de l'ensemble de l'économie (soit 3,8 %).
- La croissance de 2017 paraît déséquilibrée et ne s'est pas diffusée uniformément.

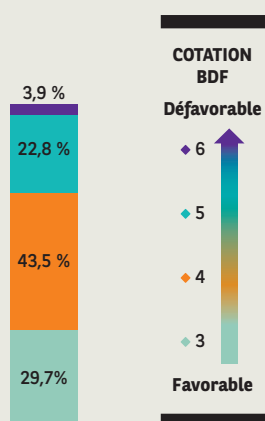
L'enquête 2017 du CNR met aussi en lumière des disparités importantes entre d'une part des grandes entreprises (supérieur à 50 salariés), qui ont dé-

veloppé et optimisé leur gestion et leur exploitation et ont profité pleinement de cette croissance, et d'autre part des petites entreprises (inférieures à 20 salariés), éprouvant toujours des difficultés à optimiser la productivité de leurs véhicules.

- En effet, les entreprises de plus de 50 salariés représentent 17 % des entreprises, mais près des 2/3 des effectifs et du chiffre d'affaires de la profession.

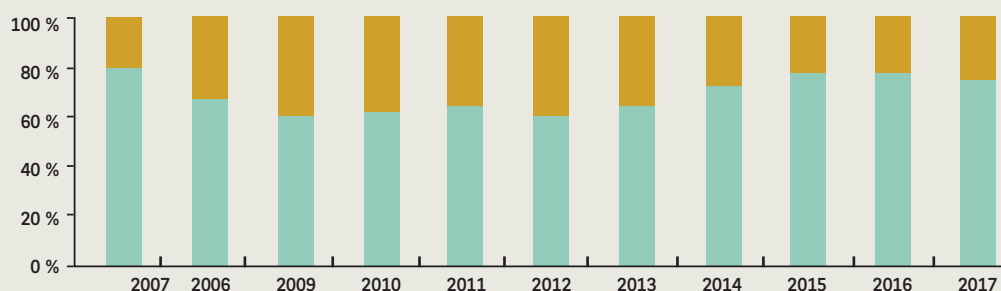
- Le recours à la sous-traitance s'est amplifié avec un taux de 20 % constaté en 2016, soit 4 % au-dessus de la moyenne des services et trois fois plus que l'ensemble de l'économie.

- Un point clef : la filière est plus jeune que le reste de l'économie (6 dirigeants sur 10 ont moins de 50 ans).



◆ Entreprise déficitaire
◆ Entreprise bénéficiaire

RÉPARTITION DES ENTREPRISES SUIVANT LE RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔT



Source : enquête BDF pour FNTR 2018

L'IMPACT STRUCTUREL DE LA CONCURRENCE EUROPÉENNE / DES CONDITIONS D'EXPLOITATION TENDUES

Les gisements de productivité ne sont pas inépuisables et les entreprises peuvent se heurter rapidement à des contraintes organisationnelles et géographiques. Sur le marché européen, le déficit de

compétitivité du parc français perdure et limite les débouchés potentiels des entreprises. La diminution de la distance d'une relation (- 20 % en 10 ans) traduit le recentrage des activités des entreprises, sur le national ou le grand régional, permettant, entre autres, de compenser les pertes d'activité à l'international. Les conditions d'exploitation des véhicules se dégradent en dix ans.

Le kilométrage annuel des véhicules diminue de 4,8 % entre 2007 et 2017. L'indice de production a nettement diminué en 2008 et en 2009 avec le choc d'activité subi par les entreprises de TRM le 4^{ème} trimestre 2008 et le 1^{er} trimestre 2009.

Depuis, il remonte lentement sans pour autant retrouver son niveau d'avant crise.

73 %
POIDS DE L'ACTIVITÉ
EFFECTUÉE EN FRANCE
À UNE DISTANCE DE MOINS
DE 500 KMS

VOLUME TKM EN FRANCE PAR CLASSE DE DISTANCE

Classe de distance	2010 EN MD TKM	2017 EN MD TKM	% ÉVOLUTION	POIDS DE LA CLASSE EN 2017
Moins de 150 kms	52,3	45,1	- 14 %	27 %
De 150 à moins de 500 km	78,6	77,8	- 1 %	46 %
À 500 km ou plus	51,2	44,7	- 13 %	
	182,2	167,7	- 8 %	27 %

Source : SDES

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

L'ACTIVITÉ DU SECTEUR AURA PRODUIT SES EFFETS DANS LES ACHATS DE VÉHICULES EN 2017 ET 2018, LE MARCHÉ DU TP CONSERVE UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT IMPORTANT, NOTAMMENT LIÉ AU GRAND PARIS, MAIS LE CONSTAT GLOBAL EST PLUS MITIGÉ POUR LA COMPOSANTE BÂTIMENT QUI SOUFFRE DÉJÀ EN CETTE FIN 2018.

+ 3,6 %

MARCHÉS TP
CONCLUS AU T3 2018

*" Globalement positif,
des points d'alerte sur le bâtiment "*

BÂTIMENT

Logements autorisés
sur 1 an - 5,8 %

Mises en ventes
de logements - 8,0 %

+ Logements mis
en chantier 1,6 %

Entretiens rénovations
+ 1,2 % (au T2)

TRAVAUX PUBLICS

À fin sept 2018 sur
12 mois

Travaux réalisés :
+ 7,4 %

MATÉRIAUX GRANULATS

À fin août sur 1 an

Production brute BPE
+ 4,9 %

Production brute
de granulats
+ 2,2 %

EMPLOIS BTP

À fin juillet sur
12 mois

Emploi interim
construction
+ 11,6 %

Emploi salarié
à fin juin + 2,2 %

BÂTIMENT

Le non résidentiel et l'entretien tiennent bon mais les mois se suivent et se ressemblent dans la construction neuve de logements qui poursuit son repli : celui-ci atteint - 8 % sur trois mois à fin septembre 2018 : - 7,6 % pour les logements individuels et - 8,2 % pour les logements collectifs.

Cela se concrétise aussi très directement dans l'évolution des mises en chantier en recul de 3 % sur les trois premiers trimestres par rapport aux neuf premiers mois de 2017.

Du côté du non résidentiel, les surfaces mises en chantier progressent de 1 % depuis le début de l'année, portées par la

construction neuve de bâtiments industriels (+ 16 %), de bureaux (+ 10 %) et de bâtiments publics (+ 10 %). Parmi les compartiments de marché en délicatesse, il y a la construction neuve d'entrepôts (- 16 %).

Les mises en chantier de logements ont en effet diminué en raison de la réduction des aides à l'accession (rabot sur le PTZ+ dans certaines zones...) qui a affecté en particulier la construction de maisons individuelles. La croissance a essentiellement été portée par les travaux d'entretien rénovation (suite aux ventes soutenues de logements anciens), ainsi que par les travaux publics.

TRAVAUX PUBLICS

Les marchés conclus sont en hausse de + 3,6 % au troisième trimestre 2018 en raison de certaines attributions de projets liés au Grand Paris Express mais aussi du dynamisme des commandes des collectivités locales et du secteur privé.

La dynamique concernant les travaux réalisés s'améliore également en tendance annuelle : + 7,4 %. Cette hausse soutenue de l'activité en 2018 est portée par les travaux du Grand Paris Express, l'accélération des investissements des collectivités locales et par le secteur privé.

Au troisième trimestre 2018, les carnets de commandes des professionnels des travaux publics s'avèrent bien remplis. Les opinions sont toutefois plus modérées dans quelques régions : Franche-Comté, Provence-Alpes Côte-d'Azur et en particulier en Champagne-Ardenne.

+ 2,2 %

PROGRESSION DE L'EMPLOI SALARIÉ PERMANENT À FIN JUIN 2018

INDUSTRIE DES MATÉRIAUX

La dynamique demeure positive concernant la production de matériaux au mois d'août. La production de BPE (Béton Prêt à l'Emploi) comme de granulats reste bien orientée.

La production de BPE demeure en croissance sur trois mois à fin août 2018 : + 3,9 %, soit au total un peu plus de 10,3 millions de mètres cubes de béton produits. Les premières tendances pour le mois de septembre indiquent une poursuite de cette hausse. Sur un an, la production est en hausse de + 2,2 %.

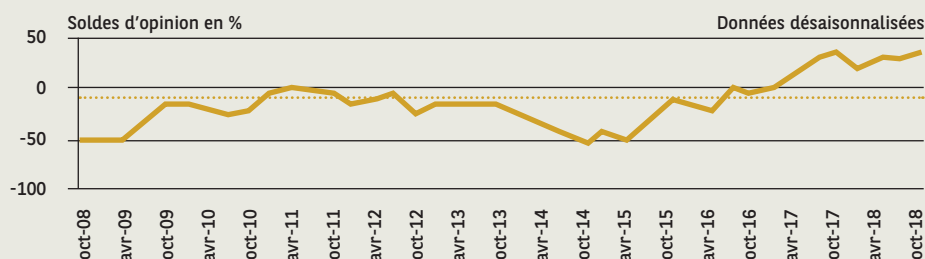
EMPLOIS

Signaux toujours au vert sur le front de l'emploi, avec une croissance demeurant élevée pour l'emploi intérimaire et plus modeste pour l'emploi salarié. La hausse des effectifs intérimaires se poursuit, malgré des chiffres déjà élevés. L'augmentation est ainsi de + 4,4 % sur trois mois à fin juillet 2018 avec une moyenne d'environ 159 000 ETP sur cette période, chiffre jamais atteint depuis 2000. Sur un an, la croissance demeure plus marquée, atteignant + 11,6 %. Au deuxième trimestre 2018, les effectifs salariés de la construction représentaient approximativement 1,40 million de postes.

↑ + 42 Soldes d'opinion
- 4 Moyenne de longue période

◆ Activité passée
◆ Moyenne de longue période

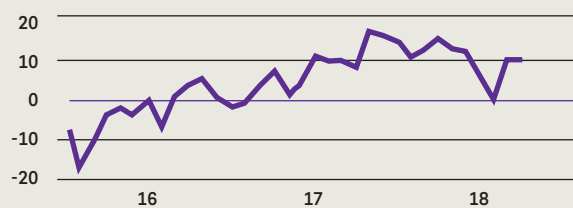
SOLDES D'OPINION TOTAL



Source : FNTF

LES PERSPECTIVES D'ACTIVITÉ DANS LE BÂTIMENT

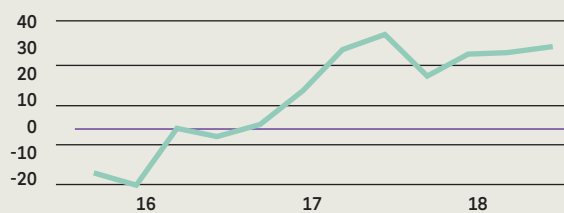
Soldes d'opinion en %



Source : Insee, dernière donnée disponible 10 / 2018

LES PERSPECTIVES D'ACTIVITÉ DANS LES TRAVAUX PUBLICS

Unité : soldes d'opinion en %



Source : FNTF

BTP : VISIONS 2019

BÂTIMENT

La croissance du chiffre d'affaires dans la construction devrait ralentir en 2019, compte tenu d'anticipations de nouvelles difficultés dans le logement neuf en raison de conditions de financement moins favorables, avec la remontée progressive des taux des crédits habitat et la réduction des aides publiques. La tendance dans le tertiaire neuf sera moins favorable que prévu, en raison d'un creux de cycle dans les segments des

bureaux et entrepôts logistiques. Pour 2019, les premiers échos du Projet de Loi Finances (PLF) sont en dents de scie du fait du recentrage de la loi Pinel, tandis que les choses bougent vers un retour des Aides Personnalisées au Logement (APL) à l'accession. Les maires seraient majoritairement attentistes et n'accorderaient pas suffisamment de permis, évoquant des raisons politiques, avec l'approche des municipales de 2020, comme économiques, au moment où le

gouvernement est notamment en train de supprimer la taxe d'habitation sans définir clairement la compensation pour les communes (source AFP). Enfin, l'entretien-rénovation reste dynamique et l'horizon semble dégagé à court terme.

TRAVAUX PUBLICS

Pour leur part, les travaux publics semblent bien installés sur le chemin d'une forte croissance, mais seront en revanche bien orientés. La réalisation des lignes de métro

et gares du Grand Paris Express, ainsi que les plans de relance autoroutier et France très haut débit sont autant de grands projets porteurs d'activité pour les entreprises routières, de terrassement, tunneliers, etc., dans un contexte électoral favorable avant la tenue des élections municipales en 2020. Le marché TP conserve donc de bonnes perspectives pour 2019.

10

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



LA MOBILITÉ URBAINE

LA GESTION DU CO₂

LES NOUVELLES ÉNERGIES

LES NOUVEAUX CARBURANTS

La transition énergétique se matérialise en se dotant d'outils et de cadres susceptibles de tracer les lignes, pour employer un terme générique, d'une mobilité économe en carbone.

C'est ainsi que la circulation urbaine entre dans une nouvelle ère sous contrôle des futures ZFE, Zones à Faible Émission, dont Paris est l'exemple précurseur et marquant. Par ailleurs se mettent en place les outils de mesures ou d'évaluation d'empreinte CO₂, soit sous forme de modèle contraint (pour les constructeurs avec VECTO) soit sous la forme volontariste des modèles de l'ADEME. Enfin, les nouvelles énergies montent en puissance, concrètement pour le GNV, en termes d'hypothèse pour le mode électrique. Reste

enfin l'apport des carburants bio et des modèles envisagés d'économies circulaires issus du monde agricole.

Il sera essentiel dorénavant de fédérer toutes les initiatives et solutions pour en faire des objectifs concrets tout en conservant bien à l'esprit qu'une véritable évolution vers un transport plus propre nécessitera de construire un ou des modèles économiques viables. La recherche d'un mix énergétique nous paraît également indispensable, afin de voir les solutions se cumuler plutôt que de se combattre (Euro VI versus GNV, GNV versus électrique, bio GNV versus biocarburants...)

UN SUJET CENTRAL : LA MOBILITÉ URBAINE

LES ZFE CADRE CLEF POUR LA CIRCULATION URBAINE

Une Zone à Circulation Restreinte (ZCR), devenue Zone à Faible Émission (ZFE), est, en France, une zone urbaine dont l'accès est réservé aux véhicules les moins polluants (alors déterminés par les certificats qualité de l'air, plus connus sous le nom de « Crit'Air »).

La mise en place d'une ZFE est décidée par les collectivités

locales, qui définissent les critères de leur choix : la délimitation géographique, les catégories et classes de véhicules concernés (PL, VUL et/ou VL), les modalités horaires, la progressivité des règles dans le temps et les dérogations octroyées.

En 2018, plus de 220 agglomérations d'Europe comprennent une ZFE alors qu'en France en 2020, au moins quinze agglomérations françaises auront

mis en place leurs zones à faibles émissions (ZFE), avec un système plus restrictif pour les moteurs diesel. Les véhicules de livraison seront souvent les premiers visés, en leur interdisant les centres villes aux heures de pointe sur la base du système de vignettes Crit'air (plus de 10 millions de vignettes distribuées à ce jour).

Il s'agit de Paris, la Métropole du Grand Paris, Lyon, Nice, Aix-Marseille, Fort-de-France,

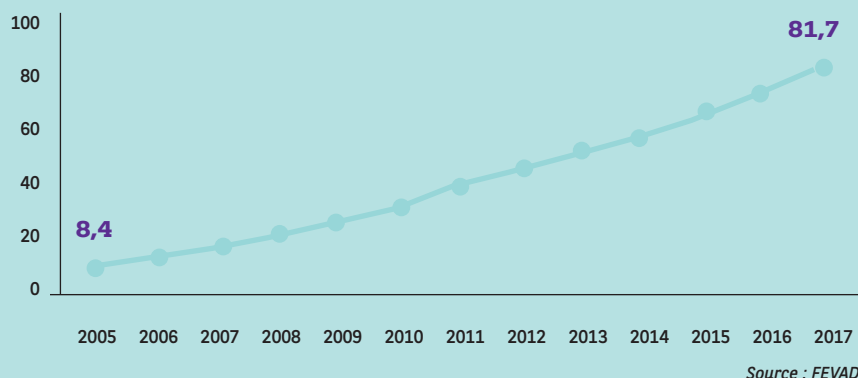
Toulouse, Toulon, Strasbourg, Reims et Rouen.

Parmi les engagements de l'État, figure la mise en place des mesures nécessaires au contrôle automatisé des véhicules, dans l'objectif de constater et traiter les infractions de manière automatique.

Pour cela, une technologie de lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI) est nécessaire.

L'E-COMMERCE A DÉPASSÉ LES 80 MILLIARDS D'EUROS

Chiffre d'affaires annuel du e-commerce en France de 2005 à 2017 (en milliards d'euros)



LES CHIFFRES CLEFS DU E-COMMERCE

81,7

MDS DE CHIFFRE D'AFFAIRES
EN 2017

27 %

DES LIVRAISONS ONT POUR ORIGINE
LE E-COMMERCE SOIT
505 MILLIONS DE COLIS EN 2017

8,5 %

DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU COMMERCE
DE DÉTAIL... SACHANT QUE 80 %
DE LA POPULATION FRANÇAISE VIT EN VILLE

LA LOGISTIQUE DU DERNIER KILOMÈTRE

La logistique du dernier kilomètre est un casse-tête pour toutes les métropoles, et les communes appliquent, on le constate, une grande hétérogénéité des réglementations. Cela engendre des difficultés pour les professionnels de la livraison qui ne peuvent avoir connaissance de l'ensemble de ces règles : plages horaires de livraisons différenciées suivant les typologies de véhicules, durée de stationnement allongée pour les véhicules propres, tarification de stationnement favorisant les véhicules propres, etc.

Différentes métropoles conscientes de cette situation ont commencé récemment à travailler à l'harmonisation de ces réglementations communales. Pour répondre à cette problématique et améliorer la compétitivité et la fluidité des livraisons, il est par exemple proposé la mise en place d'une plateforme open data permettant aux entreprises d'accéder en direct aux différentes réglementations applicables dans les communes pour la livraison de marchandises. Cette plateforme orienterait les entreprises dans leur choix de renouvellement des flottes au regard des choix des collectivités.

De même, afin de favoriser la mobilité propre, il est proposé, comme c'est déjà le cas dans certaines communes, de systématiser les règles concernant des plages plus larges de livraisons pour les véhicules à faibles émissions (le GNV/bio-GNV), ainsi qu'une tarification dégressive du stationnement pour lesdits véhicules.

Par ailleurs, et afin d'optimiser les livraisons de marchandises, l'utilisation des objets connectés (l'IOT) permet non seulement la traçabilité en temps réel des colis, mais aussi de coordonner, optimiser et tracer les flux.

Concrètement, en installant des boîtiers à bord, il est possible d'analyser le comportement d'un conducteur et particulièrement son impact sur la consommation ou les risques d'accidents. En utilisant l'éco-conduite qui est, en effet, synonyme de réduction des émissions de GES et la géolocalisation des véhicules, qui elle, va permettre d'optimiser les distances parcourues.

Valoriser l'intégration des fonctions logistiques dans l'urbanisme et les projets d'aménagement malgré la problématique des coûts du foncier en centre ville sera également un enjeu majeur.

L'ANALYSE EN CYCLE DE VIE, ACV, UN POINT CLEF

La comptabilisation des émissions de CO₂ à l'échappement des véhicules donne une vision incomplète de l'empreinte carbone réelle d'un véhicule vis-à-vis de son impact sur le réchauffement climatique. En complément aux émissions à l'échappement, il convient d'intégrer des composantes ayant un impact sur les émissions de CO₂, selon une comptabilisation en Analyse du Cycle de Vie (ACV) : fabrication du véhicule, production de l'énergie et transport de cette énergie jusqu'à la station d'avitaillement et recyclage du véhicule.



UNE PRISE EN COMPTE CONCRÈTE DE LA PROBLÉMATIQUE DES ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

LE PROGRAMME EVE

Le programme EVE (Engagements Volontaires des Entreprises des acteurs de la chaîne logistique et du transport de voyageurs), soutenu par le Ministère, l'ADEME et les différentes organisations professionnelles du secteur, répond à des ambitions marquées.

En effet, sur la période 2018-2020, il ambitionne de sensibiliser, former et accompagner les acteurs professionnels du transport et de la logistique (transporteurs, commissionnaires et chargeurs) à l'amélioration de leur performance énergétique et environnementale.

Il s'appuie sur trois dispositifs d'engagement volontaire : objectif (Charte CO₂ et label CO₂) pour les transporteurs, FRET 21 pour les chargeurs et

EVCOM pour les commissionnaires de transport, permettant ainsi à chaque typologie d'acteurs d'intégrer ses spécificités dans la réduction de leur empreinte carbone.

Depuis 2008, plus de 1 200 entreprises de transport se sont engagées volontairement dans la Charte et le Label « Objectif CO₂ » qui a déjà permis d'économiser plus de deux millions de tonnes de Gaz à Effet de Serre.

Sera également créée une plateforme d'échanges des données environnementales transport dans l'objectif, d'une part, pour répondre sur un niveau légal d'informations délivrées par les transporteurs aux donneurs d'ordre, commissionnaires et chargeurs et, d'autre part, pour proposer un outil standardisé permet-

tant d'éviter la multiplication des interfaces et protocoles particuliers.

Les trois dispositifs sont liés entre eux : chaque commissionnaire ou chargeur qui s'engagera dans le programme EVE sera naturellement incité à se tourner vers des entreprises de transport chartées ou labélisées « Objectif CO₂ ».

L'engagement volontaire sur des économies d'énergie permet un pilotage « coaché », sur la durée, de la réduction des consommations. C'est un véritable outil de management de la performance environnementale.

L'engagement volontaire vers la charte et le label « Objectif CO₂ » permet aux transporteurs d'acquérir une image proactive dans le cadre de leurs relations clients.

UNE QUESTION COMPLÉMENTAIRE À LA QUESTION DU CO₂, LE BRUIT

Hormis son impact notoire sur le changement climatique et la pollution de l'air, le transport routier occasionne aussi des nuisances sonores importantes qualifiées d'externalité négative du TRM.

Cette externalité constitue un des problèmes importants de santé publique car le degré de nocivité augmente avec la puissance sonore, exprimée en décibel (dB), à laquelle est exposée une personne. Son impact dépend de la zone géographique (urbaine ou interur-

baine), c'est-à-dire du nombre (moyen) de personnes exposées, de la catégorie du véhicule, du type de véhicule ou, dit autrement, de l'énergie utilisée. L'énergie utilisée constitue un paramètre déterminant dans l'impact du bruit, indépendamment des améliorations qui peuvent être entreprises pour le limiter. De fait, les résultats démontrent que les véhicules GNV et électriques, en plus des importantes réductions affectées sur la pollution de l'air et le changement climatique, réduisent drastiquement les effets du bruit par rapport aux véhicules diesel. Une motorisation électrique réduit de près

de huit fois l'impact du bruit du transport routier.

Trois paramètres concourent à la réduction du coût du bruit et peuvent être utilisés pour un calcul du « coût » du bruit :

Le taux de chargement des camions, la mutualisation des opérations de transport, l'énergie utilisée.

D'autres dispositions existent, comme le respect de la norme PIEK qui garantit des limites d'émissions de bruit en soirée et durant la nuit en imposant des critères précis aux camions, leur motorisation, leurs équipements et à la formation de leurs conducteurs.

UNE PRISE EN COMPTE DE L'OBJECTIF DE RÉDUCTIONS DES ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT HIER, AUJOURD'HUI ET DEMAIN

LA MISE EN ŒUVRE DE L'OUTIL VECTO

Les Eurodéputés se sont prononcés pour une baisse "d'au moins" 35 % des émissions de CO₂ des poids lourds et autobus en 2030, avec une étape intermédiaire de moins 20 % en 2025. Avant de prendre force de loi, ce projet doit encore être adopté par la Commission européenne et les États-membres. Dans ce contexte, l'évaluation des émissions de CO₂ d'un camion (plus de 7,5 t), deviendra la mission de VECTO. Les constructeurs doivent com-

munique leurs calculs à compter du 1^{er} janvier 2019.

Ce sigle est l'acronyme de Vehicle Energy Consumption Calculation Tool, qui peut se traduire par Outil de Simulation de Consommation d'un Véhicule. Ce logiciel doit évaluer la consommation de carburant d'un ensemble routier ou d'un porteur, quels que soient la silhouette, la carrosserie, la masse ou le parcours.

Il y a la volonté de permettre aux acheteurs de comparer les consommations des diffé-

rents véhicules proposés par les constructeurs. Mais dans les faits, VECTO pourrait permettre à terme de leur affecter un bonus/malus CO₂ à l'image de ce qui se fait pour les automobiles.

Si cela est simple pour un véhicule léger, largement standardisé, il n'en va pas de même pour un véhicule industriel, forcément équipé d'un aménagement spécifique propre au métier qu'il va exercer. Les représentants des constructeurs ont confirmé la fiabilité du modèle de calcul pour les

motorisations, avec des erreurs comprises entre 3 et 5 % sur la consommation finale réelle du véhicule.

Le rendement moteur (en consommation spécifique), la transmission (silhouette, les rapports exprimés en traînée SCx, la résistance au roulement - via les éléments fournis par les fabricants de pneus), font partie des variables.

Les pertes dues aux auxiliaires (alternateurs, compresseurs d'air, etc.) sont imputées forfaitairement.

NORME EURO PAR CATÉGORIE EN %

	0 À 19 SALARIÉS	20 À 49 SALARIÉS	50 SALARIÉS ET PLUS	ENSEMBLE 2017
Euro 0, I et II	0,0	0,0	0,2	0,1
Euro III	4,5	0,6	1,2	1,9
Euro IV	7,9	4,5	3,0	4,6
Euro V et EEV	42,1	39,3	33,0	36,7
Euro VI	45,5	55,6	62,6	56,7
	100,0	100,0	100,0	100,0

CONSOMMATION DES VÉHICULES (EN LITRES AU 100 KM) DEPUIS 2000



Source : CNR - enquête 2017

CONSOMMATION VI

La consommation moyenne des véhicules 40 tonnes exploités en longue distance s'élève à 31,5 litres aux 100 km en 2017.

Elle diminue régulièrement tous les ans. Depuis 2000, année de la première enquête longue distance, la statistique a baissé de - 11,8 %.

Cette évolution illustre la volonté de tous les acteurs du secteur d'améliorer l'efficacité environnementale et la performance économique du TRM (exploitation de véhicules de dernière génération, développement des formations d'« éco-conduite »). La consommation est corrélée avec l'âge des véhicules.

COMPOSITION DU PARC

La part de la norme Euro VI progresse significativement en 2017 : + 14 points par rapport à 2016, et devient majoritaire pour la première fois depuis son instauration en 2014. Ce phénomène participe à la diminution de la consommation des véhicules évoquée précédemment.

Le taux d'équipement en Euro VI augmente à mesure que la taille de l'entreprise et sa capacité d'investissement grandissent. Plus de 93 % du parc est Euro V ou mieux.

Un nombre infime d'entreprises exploite encore en 2017 des véhicules de norme Euro III ou antérieure.

UNE SOLUTION IMMÉDIATE : LE GNV

POINT SUR LES VENTES

Le marché est tiré par les PL supérieurs à 16 tonnes. Ci-dessous, l'évolution des parts de marché GNV sur ce segment : Le marché des bus affiche de

très bonnes perspectives pour la période 2019 - 2022 avec la conversion d'une vingtaine de dépôts au gaz entraînant l'achat d'environ 3000 bus GNC à terme.

PARTS DE MARCHÉ VI PLUS DE 16 T

	2016	2017	2018
> 16 t	0,3 %	1,2 %	1,8 %

Source : GRT GAZ / afgnv

LE MARCHÉ GNV POURSUIT SA ROUTE SUR UN RYTHME SUPÉRIEUR AUX PROJECTIONS D'ORIGINE. EN EFFET, LES OBJECTIFS À 2020 DU CADRE D'ACTION NATIONAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES CARBURANTS ALTERNATIFS (CANCA) ONT ÉTÉ DÉPASSÉS DÈS 2018.

POINT SUR LES STATIONS GNV :

+ 50 % de points d'avitaillement publiques sont attendus pour 2018 (120) et les projets supérieurs à un an représentent 69 nouveaux points.

La trajectoire est parfaitement en phase avec la projection filière de mars 2016 qui projetait 250 points en 2020 d'avitaillement publiques en 2018 (120).

RÉALISATION AU 01/12/2018

90 pts avitaillement GNC et 26 pts avitaillement GNL

Avec les projets programmés sur les 12 prochains mois 31/12/2019 :

138 pts avitaillement GNC et 47 pts avitaillement GNL

PARC DE VÉHICULES PAR TYPE

	NB	ÉVOLUTION / 2017
VI sup 3,5 t	2 282	+ 78 %
Bennes à Ordures Ménagères	1 553	+ 4 %
VUL	7 214	+ 2 %
BUS	3 199	+ 5 %
TOTAL véhicules	14 248	

Source : GAZ MOBILITÉ

STATIONS GNV : POINT À FIN NOVEMBRE

STATIONS PAR STATUT	NB DE SITES	DONT GNL
Stations ouvertes	100	27
Projet en cours	75	
En reflexion	42	
Potentiel total	217	
Euro VI	45,5	
	100,0	

Source : GAZ MOBILITÉ

LE BIO GNV : SOLUTION IMMÉDIATE ET VER-TUEUSE

L'agriculture est le premier secteur impacté par le changement climatique et les règlements, mais est aussi une solution à cette lutte pour l'environnement et contre le changement climatique.

La production d'énergie à partir de biomasse, et notamment de gaz renouvelables, joue un rôle important dans le développement de la bio-économie.

En effet, à l'heure où le monde agricole connaît des difficultés et des incertitudes écono-

miques, la diversification énergétique est une solution forte pour permettre à l'agriculture « de monter en gamme » de manière à sécuriser tant son avenir que sa mission première alimentaire.

Pour les véhicules lourds, bus et cars, les projections les plus

optimistes pour le gaz sous sa forme renouvelable se développeront massivement (pertinence et bon équilibre entre performance, autonomie, bilan carbone, qualité de l'air et coûts).

LES BIO CARBURANTS UNE FILIÈRE À PRIVILÉGIER, UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE

LE BIO GNV : SOLUTION IMMÉDIATE ET VERTUEUSE (SUITE)

La production contrôlée de biogaz porte le nom de méthanisation.

Il s'agit d'un procédé de dégradation de la matière organique animale et/ou végétale dont l'origine principale est l'agriculture.

Une fois collectées et transportées sur le site de méthanisation, les matières organiques sont traitées de manière à fournir du biogaz qui peut être purifié de manière à devenir

du « biométhane carburant » / « BioGNV » lorsqu'il est destiné à alimenter des véhicules.

La méthanisation a pour spécificité d'être une filière de production de combustible ou de carburant, mais aussi une filière alternative de traitement des déchets organiques. En collectant ces déchets pour produire du biométhane, on limite leur impact environnemental en évitant les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) dans l'atmosphère, et en valorisant leur potentiel énergétique.

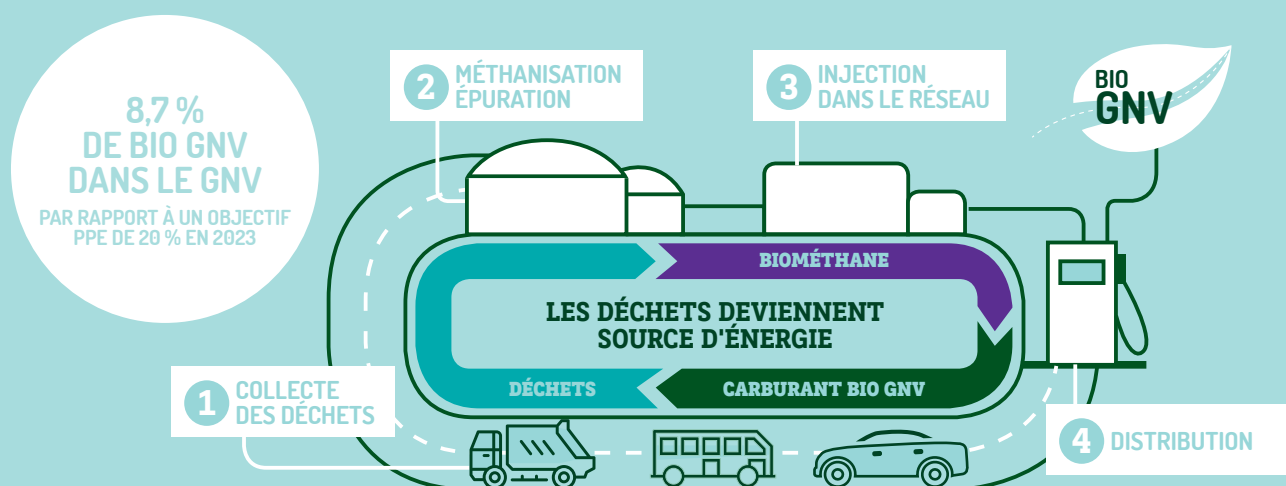
Lorsque le biométhane est utilisé comme carburant (BioGNV), près de 80 % des émissions de gaz à effet de serre sont évitées par rapport au diesel. De plus, le BioGNV contribue aussi à limiter les polluants locaux et à améliorer la qualité de l'air.

Le biométhane injecté dans un réseau est « physiquement » consommé dans une zone proche de son point d'injection. Pour autant, des consommateurs situés n'importe où sur le territoire (collectivité, particulier, industriel...) peuvent sou-

haïter acheter du gaz renouvelable via leur contrat de fourniture.

Pour cela, un mécanisme de Garanties d'Origine (GO) permet de décorréliser la consommation physique de la molécule de biométhane, de sa vente contractuelle à un consommateur.

Le dispositif des GO assure la traçabilité du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel et les transactions associées.



Source Panorama des sources du gaz : GRDL, GRDGaz

LE B 100

Au-delà du biométhane et parmi les alternatives aux carburants fossiles, la filière agricole poursuit son développement.

C'est ainsi que le groupe AVRIL, numéro un français des huiles de table qui fabrique aussi des biocarburants, vient d'annoncer le lancement de ce qu'il présente comme le premier carburant français 100 % végétal. Ses performances et son autonomie seraient selon son producteur analogues au gazole pour

un coût compétitif, avec une réduction sensible des émissions de gaz à effet de serre et un bilan carbone supérieur au GNV.

Intégralement produit à partir de biomasse locale et tracée, l'Oleo100 est compatible avec tous les véhicules diesel homologués B100, un carburant autorisé en France depuis mars 2018.

La catégorie B100 a été autorisée, pour une utilisation seu-

lement « dans des flottes professionnelles disposant d'une logistique d'approvisionnement spécifique et de leurs propres capacités de stockage et de distribution ».

Tous les camions diesel sont susceptibles de rouler à l'aide de ce type de carburant, moyennant une modification de la cartographie (gestion électronique) du moteur et du filtre à carburant. Le biodiesel de colza serait celui qui a la

teneur à froid la plus basse, donc pour pouvoir aller sur du 100 % biodiesel, il faut que ce soit du colza exclusivement ou très majoritairement (notons que l'huile de palme a fait encore récemment l'objet d'un amendement afin de l'exclure de la liste des biocarburants mais qui a été rejeté).

Objectif ambitieux du groupe AVRIL : faire rouler avec ce carburant, environ 15 000 véhicules d'ici à 2023.

LE MODE ÉLECTRIQUE, UN MODE VERTUEUX DANS UN MIX ÉNERGÉTIQUE

LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

- **Le bilan des motorisations par énergie électrique** est remarquable pour les applications urbaines (aucune émission polluante) avec cependant les réserves que l'on connaît en amont (l'impact carbone du mode de production de l'électricité – les besoins de matières premières telles que le lithium – la question actuelle des producteurs d'Asie du sud est pour la production des batteries) et en aval de la production des véhicules concernés (le retraitement des batteries en fin de vie).
- En termes d'empreinte carbone, qui est une pollution globale, il convient de tenir

compte des émissions de GES en logique de cycle de vie.

Au delà des points cruciaux ci-dessus, les véhicules électriques offrent de nombreux avantages, tout particulièrement en zone urbaine : très faibles émissions de gaz à effet de serre pendant le roulage, absence de bruit à faible vitesse, récupération de l'énergie de freinage.

Il convient toutefois d'intégrer de nombreux fondamentaux pour rendre efficace l'ensemble des véhicules et plus encore les véhicules utilitaires (VI et VUL) :

- Gérer l'incidence de l'autonomie sur la charge utile résiduelle, car du fait d'une densité d'énergie faible, on estime

qu'il faudrait plus de 60 kg de batterie lithium pour remplacer un litre d'essence, ce qui limite l'autonomie des véhicules ;

- l'encombrement des batteries en sus du poids ;
- le refroidissement des batteries.

Sont également à prendre en compte leurs délais d'améliorations et les points suivants :

- Les durées de recharge à améliorer ;
- le prix très élevé des batteries et une durée de vie difficilement prévisible ;
- la difficulté de stocker, à moyen ou long terme, de l'électricité car une batterie pourrait se décharger, vieillir même sans utilisation et nécessiter une surveillance

électronique, voire même un stockage climatisé.

Si on peut espérer des progrès en matière de prix et de durée de vie, la situation paraît toutefois plus complexe pour la course à l'autonomie et la rapidité de la recharge.

Reste enfin la question cruciale des capacités de production d'électricité et l'installation d'un maillage de points de recharge suffisant. Le passage à l'énergie électrique pour les véhicules ne dispensera pas d'être efficace dans la gestion de la mobilité en général et de valider un modèle économique, un TCO susceptible de simuler la mise à la route des véhicules et leur exploitation.



	VUL	POIDS LOURDS ET AUTOCARS
	Véhicules hydrogènes et électriques	
	Véhicules GNV Véhicules hybrides rechargeables	
	Euros 5 et 6 À compter du 01/01/11	Euros 5 et 6 À compter du 01/01/14

Source : SDES

1,4 %
DU MARCHÉ TOTAL VUL
(+ 22 % / 2017)

L'OFFRE DE VÉHICULES

Preuve que la transition énergétique est en passe de devenir réalité, l'offre constructeur s'étend. Tout n'est pas forcément disponible aujourd'hui, mais l'ensemble des marques a pris position sur un calendrier de commercialisation. Les constructeurs annoncent des porteurs électriques, de

tout tonnages, à leur catalogue, à des échéances comprises entre fin 2019 et 2021, tandis qu'un certain nombre de VUL de 3,5 tonnes et plus sont disponibles et seront livrés dans les deux années à venir.

Les questions cruciales se posent le moment venu, telles que le prix des véhicules et des batteries.

De plus, dans la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte de 2015, la classification des véhicules associée aux Zones à Faibles Émissions (ZFE) ne reconnaît pas les hybrides. Un hybride « simple » est considéré... comme un Diesel Euro 6 et ne peut prétendre au mieux qu'à une vignette Crit'Air 2.

17

PROFESSIONNELS DU SECTEUR

MARCHÉS IMMATRICULATION

MARCHÉ DE LA CARROSSERIE

ENQUÊTE DISTRIBUTION VI

.....

2018 est un exercice positif dans tous les segments de marché et consolide la sortie de crise déjà visible, mais dans une moindre mesure, depuis deux ans. Le marché français est au diapason de l'Europe, voire mieux, et ne souffre actuellement que des problèmes inhérents aux marchés en reprise sensible : les goulots d'étranglement dans la chaîne de construction qui associe les constructeurs de châssis et les carrossiers. Cette « maladie de riches » mérite d'être soignée mais ne doit pas faire oublier combien on a douté, pendant près d'une dizaine d'années, du retour à meilleure fortune constaté aujourd'hui.

.....

Le marché des véhicules utilitaires (VI-VUL) qui a su trouver ses propres ressorts pour retrouver des volumes proches des meilleurs niveaux de la décennie 2000, devrait de nouveau pouvoir évoluer en zone positive l'an prochain. Les évolutions réglementaires prévues en 2019 (arrivée du nouveau chronotachygraphe, fin du 44 t pour les Euro IV et mise en œuvre à entamer par les constructeurs de l'outil VECTO), ne devraient pas influencer notablement le marché.

IMMATRICULATIONS

TOUS LES VOYANTS SONT AU VERT QUE CE SOIT EN EUROPE OU EN FRANCE POUR LE MARCHÉ IMMATRICULATION, 2018 VALIDANT LA SORTIE DE LA CRISE DE 2008 DANS LA MESURE OÙ TOUS LES SEGMENTS DU MARCHÉ VI ET VUL ET DE LA CARROSSERIE AFFICHENT DES ÉVOLUTIONS POSITIVES.

MARCHÉ EUROPE UNE CROISSANCE PÉRENNE

+ 9,3 %
CROISSANCE MARCHÉ
FRANCE SUR 12 MOIS
À FIN OCTOBRE

Le marché européen des véhicules de 3,5 tonnes et plus est en nette progression avec 393 664 immatriculations dans les douze derniers mois. Si au global (28 pays de l'UE + les quatre pays affiliés), la progression est de 4,4 %, la progression est de 5,3 % si l'on exclut la Grande-Bretagne dont les résultats publiés sont douteux.

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. Attention à la surchauffe !

Tous les pays affichent des résultats en progression mais trois zones paraissent plus dynamiques : la France (55 155 immatriculations et + 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 et l'Europe de l'Est (+ 7,5 %), surtout la Pologne (+ 11,6 % qui enchaîne les records

avec + 35,2 % par rapport à 2008). Les autres pays européens progressent également mais dans une moindre mesure : + 5,3 % pour l'Italie qui se reprend bien depuis deux ans, + 4,0 % pour la zone Europe du Nord (idem qu'en 2005), + 3,0 % pour l'Allemagne (encore assez loin de ses résultats de 2008) et + 1,3 % pour l'Espagne qui peine depuis 2015 (+ 11,9 % durant cette période).

EUROPE DE L'EST

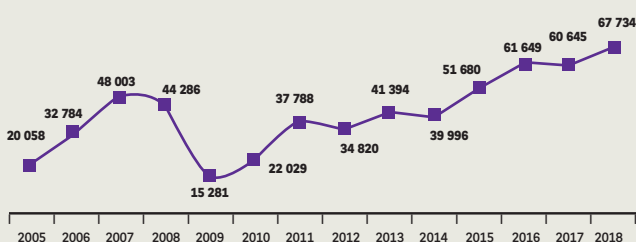
UN POIDS GRANDISSANT

Le marché Est Européen poursuit une progression linéaire et constante depuis 2010 avec une part majoritaire d'achat de tracteurs routiers destinés au transport international.

Le poids croissant des pavillons Est Européens est illustré en tout premier lieu par la Pologne, mais aussi par un pays beaucoup plus petit qu'est la Lituanie.

Point commun du TRM dans cette zone, ce secteur d'activité est une activité économique dédiée en majeure partie à une activité extérieure et représentative dans le PIB desdits pays.

MARCHÉ VI SUP 3,5 t - EUROPE DE L'EST



MARCHÉ IMMATRICULATION EUROPE + 3,5 t

VI supérieurs à 3,5 t (hors cars et bus)	Janvier - Octobre 2017		2017 glissant à octobre	
	IMMAT.	VAR. % 2017/2016	IMMAT.	VAR. % 2018/2017
Allemagne	79 637	+ 3,5 %	94 419	+ 3,0 %
Espagne	20 348	+ 2,1 %	25 094	+ 1,3 %
France	46 021	+ 9,1 %	55 155	+ 9,3 %
Italie	21 481	+ 10,9 %	26 491	+ 5,3 %
Royaume-Uni	39 881	- 11,1 %	48 671	- 12,4 %
Europe du Nord	19 164	+ 6,1 %	23 005	+ 4,0 %
Benelux	24 341	+ 9,7 %	27 687	+ 9,0 %
UE 15 + CH, IS et N	268 639	+ 2,7 %	321 160	+ 1,7 %
Europe de l'Est	61 596	+ 10,3 %	72 504	+ 7,5 %
dont Pologne	25 450	+ 13,3 %	30 381	+ 11,6 %
Europe (28) + AELE	330 235	+ 4,0 %	393 664	+ 2,7 %

* Les résultats de la Grande-Bretagne ne sont qu'une estimation et ne reflètent pas la réalité du marché

Source : CCFA

MARCHÉ VUL FRANCE

VERS UNE ANNÉE RECORD

Les résultats records de 2008 sont presque atteints. Avec 457 933 immatriculations à novembre 2018 en glissement sur douze mois, la hausse par rap-

port à 2017 est de 4,0 %. La progression est constante depuis 2014 avec une accélération nette depuis 2016 et le nombre d'immatriculations record de 2008 est proche, il

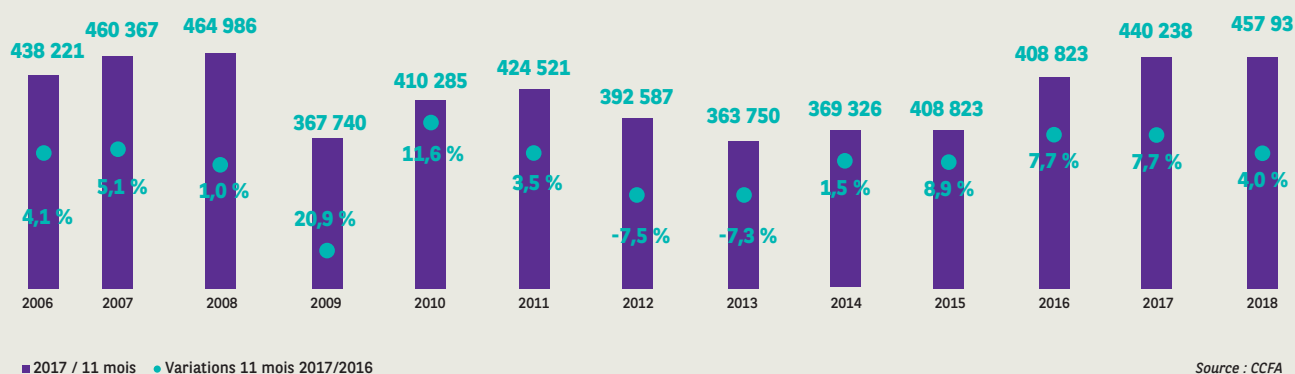
ne manque que 7 053 unités pour l'égaliser.

L'année 2018 a été marquée surtout par les résultats très élevés pour les mois de mars et juin : res-

pectivement 48 223 immatriculations et 48 105 par mois, ce qui ne s'était jamais vu. Le précédent record datait de 2017 avec 46 362 unités et avant 2008 avec 45 658.

IMMATRICULATIONS DE VUL MOINS DE 5 TONNES

(12 mois glissants à novembre)



MARCHÉ VI FRANCE

UN MARCHÉ DE HAUT NIVEAU

VÉHICULES NEUFS

Avec quasiment 50 000 immatriculations en onze mois, le marché 2018 du VI de 5 tonnes et + s'inscrit parmi les meilleures années. Le résultat est comparable à 1999 et 2006 mais reste inférieur d'environ 10 % aux années record que sont 2000, 2001 et 2008. Les tracteurs dynamisent le mar-

ché avec 27 557 unités, résultat proche des meilleures années 2000 et 2008.

On notera le très bon résultat du mois d'octobre avec 3 261 immatriculations, ce qui n'était pas arrivé depuis janvier 2008 (3 480). En revanche, le marché des porteurs, s'il est plutôt bon avec 22 373 immatriculations, reste

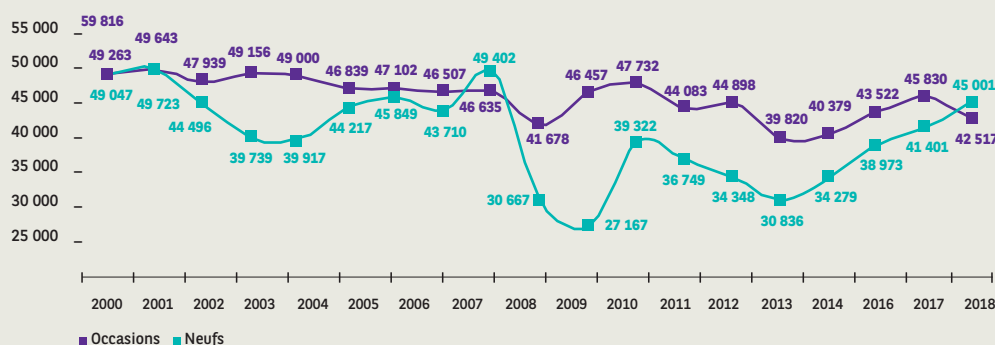
loin de la meilleure année qui avait atteint 27 800 unités en 2001.

VÉHICULES D'OCCASION

La compréhension des statistiques des véhicules d'occasion reste difficile mais on note toutefois que le nombre de véhicules immatriculés est passé au-dessous de celui des véhicules neufs (42 517 vs 45 001

sur dix mois). Ce rapport ne s'était inversé historiquement que deux fois : en 2001 et en 2008, années de bon niveau en neuf. Un point d'attention, nous sommes entrés maintenant de plein pied dans un marché de seconde main en Euro VI pour les tracteurs routiers. Ce marché est en croissance depuis deux ans et demi.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE) 10 MOIS



CARROSSERIE VÉHICULE INDUSTRIEL EN FRANCE

LA BELLE ANNEE !

LES MARCHÉS DE LA CARROSSERIE SONT EN PLEINE FORME ET SOUFFRENT PLUTÔT DE PROBLÈMES DE CAPACITÉ, LES MARCHÉS BENNES ET FRIGORIFIQUES CONFIRMENT DANS LES TROIS SEGMENTS (VI - SEMIS - VUL) LEURS RÔLES DE LOCOMOTIVE, LES CARNETS DE COMMANDES 2019 SONT CONFORTABLES MAIS ON REDOUTE LES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES À VENIR ...

+ 17 %

CROISSANCE DES PORTEURS
DU SEGMENT BTP À FIN NOVEMBRE

MARCHÉ DU PORTEUR

EN SURCHARGE !

Le marché des porteurs VI carrossé poursuit sa progression depuis trois ans. Il est passé de 15 000 véhicules en 2015 à plus de 22 000 en 2018, soit 49 % de progression. Sur une année, il progresse de 7,3 %. Il atteint des volumes proches de ceux des années fastes, de 2005 à 2008.

La principale catégorie, les bennes et les véhicules liés au BTP, gagne 17,2 % à 8 069 véhicules. Cela la situe au niveau de 2005 juste avant la flambée de 2006 à 2008.

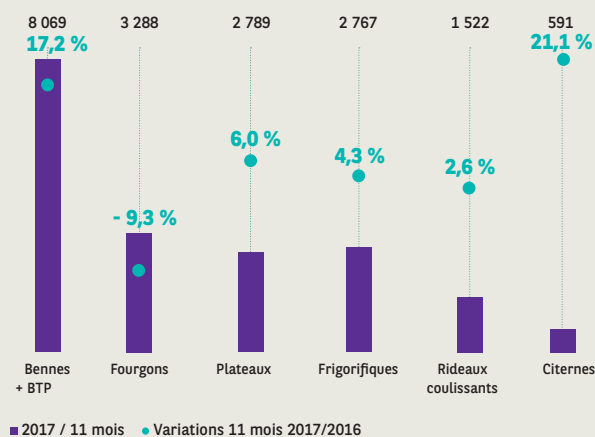
Les fourgons sont en repli de 9,3 % à 3 288 véhicules, un résultat identique à 2016, très proche de la moyenne longue durée à 3 450.

Le marché des frigorifiques enregistre sa quatrième année de hausse à 6,0 % pour 2 789 véhicules. Il avait atteint un creux historique en 2014 avec 1 474 immatriculations et depuis, a presque doublé avec des volumes records.

Les plateaux sont également à un niveau record depuis deux ans. Ils progressent encore de 4,3 % pour atteindre 2 767 immatriculations.

Les citernes progressent fortement, + 21 % à 591 immatriculations, mais ce marché est très volatile avec des variations de - 29 % à + 24 % dans les cinq dernières années pour les volumes relativement faibles.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur



"Le mot"

L'année 2018, si elle se termine suivant la même orientation, sera une bonne année. Les immatriculations se rapprochent des valeurs observées avant la crise. Il restera à analyser les effets des mouvements sociaux de ces dernières semaines sur les

commandes des prochains mois. Cependant, deux nuages se profilent pour l'année 2019 : - d'une part l'obligation d'équiper les véhicules industriels et certains VUL de chronotachygraphe dits « intelligents », à partir du milieu de l'année. En effet, la

CARROSSERIE VUL

MARCHÉ BENNE, UNE LOCOMOTIVE RETROUVÉE

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.

Les plateaux et pick-up représentent la catégorie la plus représentée avec 26 043 unités et progressent de 7,4 %, en progression continue depuis 2015.

Les bennes profitent du bon comportement du marché du BTP pour fortement progresser de 22,4 % à 17 245 immatriculations. Ce segment

pèse à lui seul plus de 50 % des immatriculations du marché global.

Seules les années 2007 et 2008 ont permis d'atteindre un tel niveau avec plus de 18 000 unités.

Les frigos se maintiennent à un niveau très élevé avec 6 149 unités malgré une progression faible à 2,0 %.

Les Transports en commun et les ambulances et sanitaires (marchés réglementés) progressent respectivement de 9,4 % / 9,0 %, pour se situer à des niveaux records.

CARROSSERIE SEMI-REMORQUES

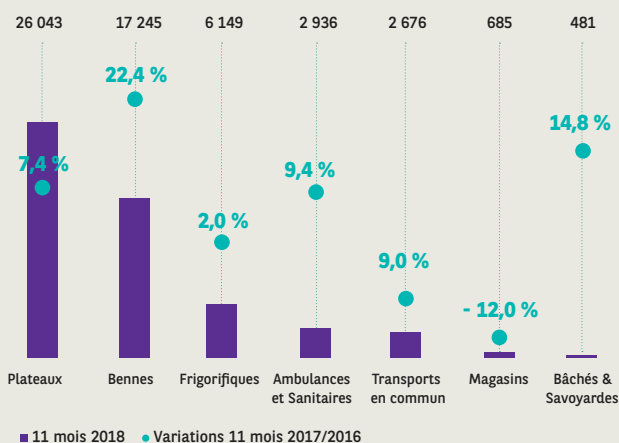
EN LIGNE AVEC LES TRACTEURS

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. On constate ainsi le retour à « l'accrochage » historique entre marché tracteur et marché de la semi, significatif des capacités d'investissements du TRM. En détail pour les segments majeurs : Les rideaux coulissants et PLSC gagnent 9,7 % à 7 147 immatriculations en progression depuis 2013 (+ 89 % sur la période), assez loin cependant des résultats de 2008 à 9 737 unités cumulés. Les bennes et les plateaux sont en très forte progression.

Pour les bennes les résultats sont historiques avec 4 649 unités immatriculées (+ 34,3 %). Pour les plateaux, le score 2018 reste inférieur aux « grandes années » 2007 et 2008 avec 1 329 unités cette année (+ 35,1 %) pour 1 538 en 2008 et 1 377 en 2007. Le marché du dry fret (fourgons et plsc) pèse 45 % du marché global avec près de 11 000 unités au global et une domination du segment plsc (x2 par rapport aux fourgons).

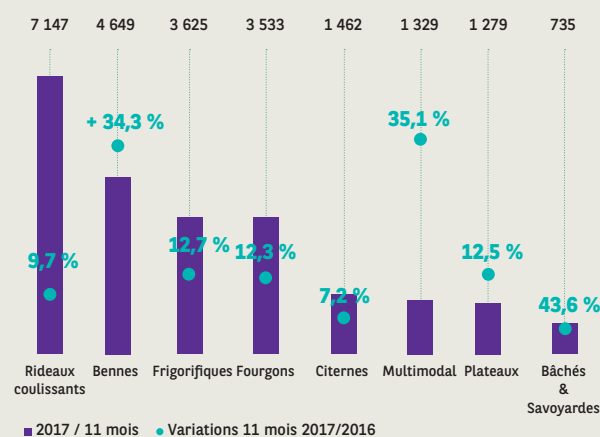
Pour les frigorifiques, la progression de 12,3 % à 3 533 véhicules représente un nouveau record après un exercice 2017 qui était déjà de très bon niveau. Au global tous les segments majeurs voient une croissance à deux chiffres.

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



Source : FFC Constructeur

réglementation impose que tous les véhicules devant être immatriculés, pour la première fois, à partir du 15 juin 2019, soient munis de ce type d'appareil. Or les fabricants de ces dispositifs ont pris du retard dans la conception et

l'homologation de ceux-ci. D'après nos informations, les constructeurs de véhicules moteur ne seront pas à même de proposer des véhicules conformes à ces nouvelles dispositions avant mi-avril. Ce qui pour des porteurs rend

quasi impossible le carrossage dans les délais. Aujourd'hui, le Ministère ne prévoit pas de dispositions dérogatoires. - d'autre part, à partir du 1^{er} janvier 2019, il sera nécessaire, pour le constructeur première étape, de quantifier la

consommation et l'émission individuelle de chaque véhicule moteur VECTO, et ceci pour certains véhicules, tel que défini dans le règlement UE 2017/2400.

Thierry Bourdillon
Secrétaire Général FFC Constructeurs



DISTRIBUTION VÉHICULE INDUSTRIEL

UN OPTIMISME MESURÉ...

LA DISTRIBUTION VI AFFICHE DES RATIOS POSITIFS MALGRÉ UNE CROISSANCE 2018 INFÉRIEURE AU MARCHÉ GLOBAL, DU FAIT DU POIDS DES VENTES DIRECTES CONSTRUCTEURS, ET UNE PROBLÉMATIQUE DE DÉLAIS DE LIVRAISONS EN MATIÈRE DE CARROSSERIE. PAR AILLEURS, LA GESTION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE ET SOCIAL RESTE UNE PROBLÉMATIQUE LOURDE À GÉRER POUR LES RÉSEAUX, TANDIS QUE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE RESTE LARGEMENT À CONCRÉTISER.

— ● —
143
JOURS
DÉLAIS MOYENS
DE LIVRAISONS
DES CARROSSERIES
SUR PORTEUR
— ● —

COMMANDES

Les distributeurs n'ont pas pleinement profité de l'embellie du marché des tracteurs avec une hausse de leurs carnets de commandes de 4,0 % alors que le marché progressait de 9,2 %. Un tiers d'entre eux a cependant progressé de plus de 10 % alors qu'un quart a subi un recul du carnet de commande.

Pour les porteurs, la situation est meilleure avec une progression des carnets de commandes de 11,8 % alors que le marché est à +7,4 %. Ce segment, moins dépendant des grandes flottes, s'adresse plus facilement aux distributeurs que les acheteurs de tracteurs. Un quart des distributeurs n'en a pas profité.

PRIX DES VÉHICULES

Les prix des tracteurs ont peu évolué avec une progression de 0,9 %, le même résultat qu'en juin dernier. Un quart des distributeurs a dû baisser ses prix alors que plus de la moitié d'entre eux a pu les augmenter. Pour les porteurs, la situation est un peu meilleure avec une hausse globale de 2,0 % et seulement 12 % des distributeurs qui les ont baissés.

PARC VI

85 % des investissements VI sont consacrés à du remplacement de matériel alors que 15 % doivent permettre une extension du parc. Cet indicateur peine à baisser malgré le dynamisme du marché. Il était de 84 % en 2017.

Côté parc global VI, les experts sont plus optimistes. La moitié le considère en augmentation et l'autre moitié le juge stable.

VUL NEUFS

Les ventes de VUL neufs sont en recul dans les concessions VI de 3 % alors que le marché global progresse de 5 %. Près de la moitié des concessionnaires ont vu leur carnet de commandes régresser entre 2017 et 2018 alors que 18 % l'ont vu augmenter.

Malgré cela, le prix des véhicules a progressé de 1 % et très peu de concessionnaires ont dû les baisser (6 %).

RÉPARATION ET SAV

La part du SAV dans l'activité des concessions a diminué en 2018 dû fait que l'activité de vente s'est renforcée en particulier pour les porteurs. Elle est passée de 34 % à fin 2017 à 32 % actuellement.

En revanche, en valeur absolue, elle a progressé chez 94 % des concessionnaires, seuls 6 % l'ont vu stagner.

CONTRATS D'ENTRETIEN

La part des contrats d'entretien dans la vente de véhicules neufs semble atteindre un plafond à 33,3 %. Alors qu'elle était en progression constante ces dernières années, elle s'est stabilisée sur l'année, 32,8 % en décembre 2017 et 35,6 % en juin 2018.

Pour 69 % des distributeurs elle est restée stable cette année. Alors que pour 25 % elle augmente et que pour 6 %, à contrario, elle baisse.

EMPLOIS : UN SUJET CENTRAL

Le dynamisme du marché VI a provoqué un allongement des délais de livraison des véhicules neufs qui s'établissent à 97 jours. Ils étaient à 84 jours en 2017 et 70 jours en 2016. En revanche, la situation s'est un peu améliorée entre juin et décembre avec des délais qui étaient à 114 jours et ce sont un peu repliés. 44 % des distributeurs ont constaté la hausse par rapport à 2017 alors que 50 % ne constatent qu'une stabilité.

Chez les carrossiers, les délais s'allongent à 143 jours, c'est-à-dire plus de quatre mois demi, alors qu'ils n'étaient qu'à 99 jours il y a un an et 57 jours il y a deux ans.

LES INDICATEURS CLÉS : ÉQUILIBRÉS



Progression des ventes de tracteurs moins forte chez les distributeurs que pour le marché global (+ 4 % vs + 9 %) / les porteurs sont très dynamique avec + 12 %.

Hausse de la part SAV chez la plupart des distributeurs / baisse de la part dans l'activité des concessions de façon relative du fait des ventes de VI neufs.

Contrats de maintenance : ils restent à un niveau élevé, soit 1/3 des ventes de VI / mais ils semblent atteindre un plafond.



Les délais de livraison sont de 97 jours d'attente, en hausse, et de 143 jours chez les carrossiers (contre respectivement 70 et 57 jours il y a deux ans).

Prix des VO en recul très net pour les tracteurs (- 8 %) et plus modéré pour les porteurs (- 2 %).

Stocks VO importants, surtout chez les concessionnaires et les marchands / contenus chez les distributeurs, mais remontée attendue l'année prochaine.



Les prix de vente de VI en neuf ou en occasion restent plutôt stables avec des variations ne dépassant pas 1 % sauf pour les tracteurs d'occasion (VO) qui reculent nettement.

Pour les VUL, le constat est le même, à savoir la stabilité.

Si les stocks de VO sont bas chez les distributeurs, il semble que ceux des constructeurs et des marchands soient nettement plus élevés.

"Le mot"

Cette année 2018 est une bonne année pour la distribution de VI. Eallongement des délais de construction a certes freiné une partie des immatriculations, mais nous revenons aux volumes des années 2000 et 2008 en espérant que nous n'aurons pas en 2019 et 2020 les mêmes décrochages subis à ces périodes. En effet, la faible progression du parc, l'augmentation des stocks de VO ainsi que la forte réduction du segment 3,5 t / 15 t liée à la concurrence des VUL, sont autant de signes qui inquiètent. L'activité dans le domaine du transport et de la construction ralentit. Nous serons bientôt confrontés à des changements nombreux et profonds de l'environnement de nos sociétés : nouvelles taxes liées à la réforme de la formation professionnelle et du CPF, arrêt du CICE, tensions sociales probables lors de la mise en place du

prélèvement à la source, (en espérant que le déploiement sera moins calamiteux que l'ANTS), fusions AGIRC/ARRCO et hausse des minima sociaux annoncée suite à la crise des « gilets jaunes ». Ces problématiques surviennent au moment où les constructeurs sollicitent de plus en plus les distributeurs, en particulier s'agissant des accords passés avec les grandes flottes, mettant à mal leurs trésoreries déjà fortement sollicitées du fait de la hausse des immatriculations. D'un point de vue technologique, les ambitions semblent se calmer. Sur le segment des cars et bus, les véhicules électriques et/ou autonomes deviennent une réalité et en dépit d'une exploitation des matériels plus complexe que prévue, les mises en services se multiplient avec une forte médiatisation (cette dernière faisant très souvent partie de la

motivation de l'investissement consenti). Enfin, Pollutec a été le théâtre d'un vrai virage entre gaz et électricité, même si nous sommes très loin des volumes et des parts de marché annoncés ces trois dernières années. Comme le montrera l'étude prospective mise en place par le CNPA, quelles que soient les politiques, la part du diesel restera extrêmement importante à l'horizon 2030 et au-delà. Le très faible niveau d'émissions de ces véhicules les plus récents n'est cependant pas incompatible avec les objectifs environnementaux souhaités par une majorité des pays dans le monde.

Nicolas Lenormant
Président du CNPA - branche VI





VÉHICULES D'OCCASION

MARCHÉ TRACTEUR SOUS PRESSION

LE MARCHÉ VO CONSERVE UNE CONSTANCE DEPUIS DEUX ANS, AVEC DES FONDAMENTAUX QUI GLOBALEMENT NE POSENT PAS PROBLÈME (PRIX, STOCKS, DÉLAIS DE REVENTE) HORMIS POUR LE SEGMENT DES TRACTEURS EURO V, VOIRE QUELQUEFOIS EURO VI, DONT L'ÉCOULEMENT ET LES PRIX SUSCITENT L'INQUIÉTUDE, DANS LE CONTEXTE D'UN MARCHÉ VN AU PLUS HAUT.

VI D'OCCASION

Les ventes de tracteurs d'occasion ont stagné en 2018 chez les concessionnaires. Les baisses ont été significatives pour 37 % d'entre eux et pour ceux qui ont subi en moyenne un recul de 20 %. Quelques-uns ont réussi à s'en sortir avec des résultats très positifs. Les porteurs VO présentent de meilleurs résultats avec une progression de 5 % en moyenne et seulement 12 % des distributeurs qui ont vu leurs ventes baisser. Pour les VUL, les résultats sont très partagés avec la moitié des concessionnaires qui enregistre une baisse et l'autre moitié en progression pour un résultat moyen mitigé à - 0,5 %.

PRIX DE VENTE ET REPRISE

Les prix de vente des tracteurs VO sont en très net repli à - 8 % et concernent la très grande majorité des distributeurs. Pour les porteurs, il s'agit également d'un repli, mais moindre, à - 2 %. Quelques concessionnaires ont réussi à stabiliser les prix, voire à les améliorer. Les VO en parc-distributeur proviennent en très grande majorité de reprises des véhicules lors d'un achat à 75 %. Cette part est en nette augmentation alors que ce chiffre était stable depuis quelques années. Il se situait plutôt autour des 62-65 %. Les autres origines sont en recul : les retours de buy-back passent de 14 % à 10 %, les achats aux constructeurs de 9 % à 7 %, les achats aux confrères de 7 % à 3 % et les achats à des marchands de 8 % à 4 %.

DÉLAIS DE REVENTE

Les délais de revente ont assez peu évolué. Pour les tracteurs, ils s'établissent à 77 jours alors qu'ils étaient à 74 jours en 2017 mais la

majorité des concessionnaires les perçoivent en hausse.

Pour les porteurs, ils sont de 60 jours. En légère progression donc, par rapport à 2017 à 55 jours, alors que 69 % des concessionnaires les trouvent stables.

PROFIL DES VO VENDUS

L'âge des tracteurs en parc n'a pas beaucoup évolué ces dernières années. En revanche, on constate une très nette augmentation du kilométrage avec 61 % des tracteurs présents sur parc qui ont plus de 120 000 km alors que les années précédentes, la part était plutôt sous les 50 %.

Pour les porteurs, l'âge moyen des véhicules n'a pas vraiment évolué.

ÉCOULEMENT DES VO

La destination prioritaire des VO vendus reste les utilisateurs en France avec 44 % des véhicules qui prennent cette direction. Cependant, l'Europe reste une destination très prisée avec 41 % des ventes.

Les départs vers des pays hors d'Europe sont en net repli avec seulement 3 % des véhicules qui quittent le continent, alors qu'ils étaient encore 8 % en 2016.

STOCKS VO

Les parcs augmentent assez nettement. Ils restent maîtrisés chez les concessionnaires avec 56 % d'entre eux qui les jugent stables, 31 % hauts et 12 % bas.

Mais chez les constructeurs, 69 % des experts les jugent élevés, 25 % normaux et 6 % bas. Chez les marchands, la situation est à peu près la même avec 56 % des experts qui les évaluent hauts et 44 % moyens.

8 %

BAISSE DES PRIX DE VENTES DES TRACTEURS

ÂGE DES TRACTEURS				
	2018	2017	2016	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	13 %	13 %	12 %	14 %
4 À 5 ANS	45 %	41 %	45 %	45 %
6 ANS ET +	42 %	46 %	43 %	41 %

ÂGE DES PORTEURS				
	2018	2017	2016	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	8 %	9 %	4 %	4 %
4 À 5 ANS	21 %	15 %	20 %	28 %
6 ANS ET +	71 %	76 %	76 %	68 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES TRACTEURS				
	2018	2017	2016	MOY. 5 ANS
- DE 120 000 KM	39 %	53 %	56 %	50 %
120 000 KM ET +	61 %	47 %	44 %	50 %

DESTINATION DES VO				
	2018	2017	2016	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	5 %	4 %	4 %	7 %
FRANCE (UTILISAT.)	44 %	46 %	40 %	41 %
EUROPE	41 %	42 %	41 %	39 %
HORS EUROPE	3 %	6 %	8 %	10 %
AUTRES	8 %	3 %	7 %	3 %

Source : Enquête OVI



PRÉVISIONS
2019

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 t

ÉVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE VI
(SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE PORTEURS
(SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE TRACTEURS
(SOURCE OVI)



HYPOTHÈSES 2019

UN OPTIMISME MESURÉ... MALGRÉ QUELQUES INQUIÉTITUDES

S'il est encore trop tôt pour avoir une évaluation rigoureuse de l'impact du mouvement des « gilets jaunes » sur l'économie française, beaucoup de secteurs accusent déjà de sérieuses pertes dont toutes ne seront pas récupérables. La baisse de l'inflation, le maintien à un niveau plancher des taux d'intérêt, les coups de pouce au pouvoir d'achat et la bouffée d'oxygène du CICE sur les trésoreries des entreprises sont en revanche autant d'éléments qui plaident en faveur d'une accélération de l'activité au fil des mois pour l'année prochaine. Au plan européen, l'Espagne et l'Allemagne, les deux économies motrices européennes, sont en perte de vitesse. L'année 2019 sera pour l'Europe plus compliquée du fait d'un environnement international moins favorable, marqué par le ralentis-

sement de la croissance mondiale et des tensions commerciales tous azimuts.

Au plan de la croissance française, la panne de la fin 2018 risque bien de jouer les prolongations début 2019. Cet attentisme en début d'année ne se limitera pas aux ménages mais concernera aussi les entreprises. D'autres éléments, comme le coup de frein attendu dans les secteurs de la construction, viendront contrarier les perspectives pour 2019. La bonne dynamique de l'investissement des entreprises est toutefois à retenir, mais compte tenu du retard pris en fin d'année, la croissance française ne devrait pas dépasser 1,4 % en moyenne annuelle. Le marché du pétrole constituera également un point d'attention fort, notamment par son caractère

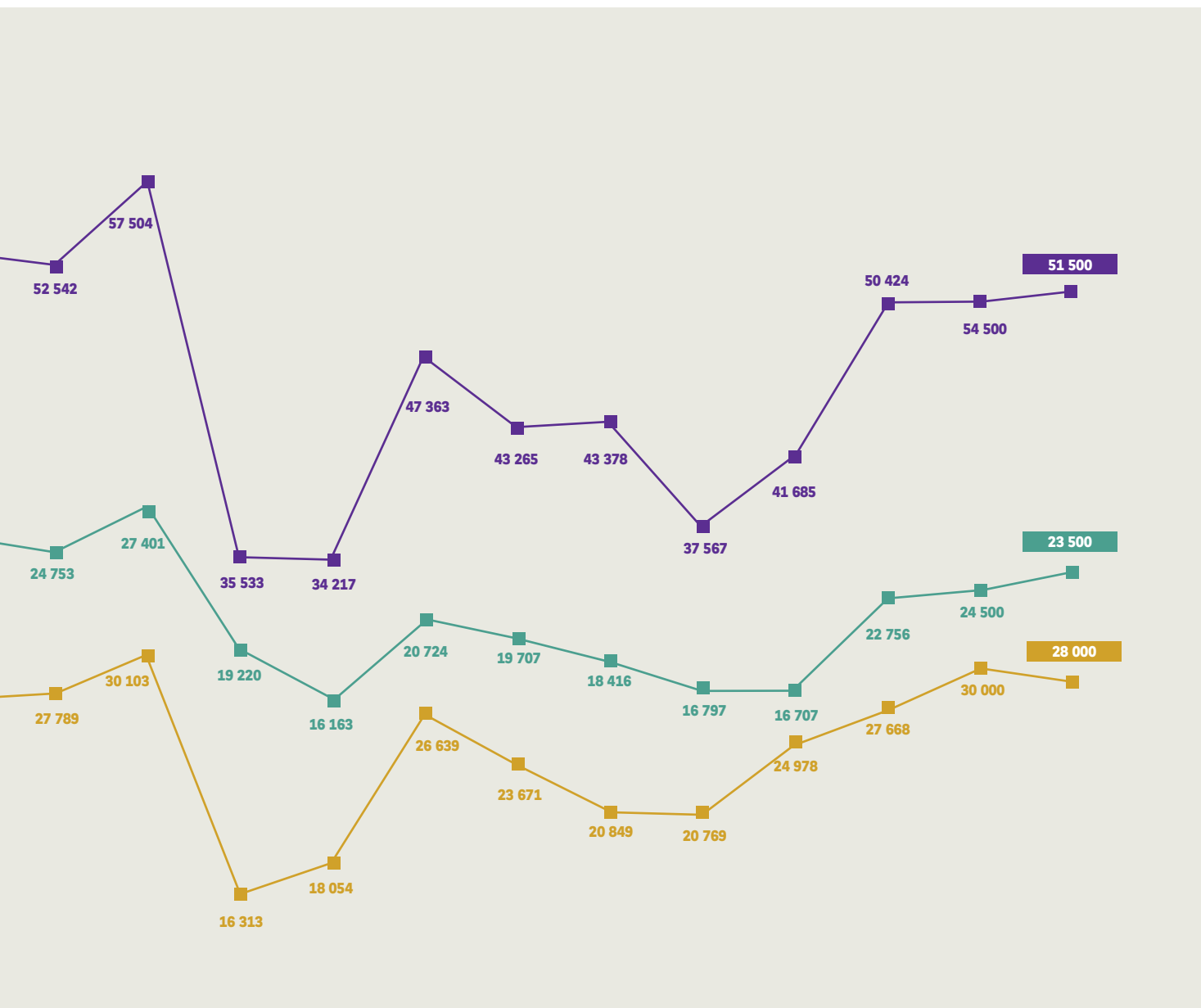
de plus en plus instable sous l'influence du jeu qui se joue entre les États-Unis, l'OPEP et la Russie, dont les décisions, autant économiques que politiques, influent les cours du marché tout autant que le jeu de l'offre et de la demande.

Nos experts sont optimistes quant à la reprise de l'économie française. Les PME-PMI sont dynamiques pour les 2/3 d'entre elles et, au pire, stables pour le tiers restant.

59 % estiment que les grandes entreprises sont stables et 41 % qu'elles sont dynamiques. Seules les collectivités publiques sont perçues comme moroses par 42 %. Dans le Transport, le dynamisme est de retour. Les grandes flottes sont dynamiques pour 65 %, alors que 35 % les jugent stables.

Pour les PME, le score est à peine moins bon puisque 53 % les évaluent comme dynamiques et 47 % stables. Aucun expert ne voit les défaillances d'entreprises du Transport en hausse, 71 % les jugent stables et 29 % en baisse.

Le marché 2018 confirme la sortie de la crise de 2008 en même temps qu'un haut de cycle en s'appuyant sur des facteurs majoritairement positifs : le socle d'achat fourni par les grandes flottes, les renouvellements de la première génération Euro VI, malgré les problématiques de recrutement de chauffeurs, tandis que par ailleurs les facteurs de contraintes et de simulations se cumulent, surtout pour le transport urbain (ZFE).



EN CONCLUSION

Concernant le marché du VI et les immatriculations pour 2019, nous envisageons une baisse globale mais contenue du marché, qui tient aux phénomènes majeurs suivants : un reflux modéré mais logique du marché tracteur après un exercice 2018 de très haut niveau (proche des records de 2008), après quatre exercices consécutifs de hausse qui auront permis de renouveler sensiblement le parc. Du côté du marché porteur, un potentiel de transformation qui devrait être perturbé par des délais de livraisons en forte croissance dès aujourd'hui.

Au final nous envisageons donc un marché en baisse de 5,5 %, tout en considérant qu'il s'agirait à ce niveau d'un marché encore positif, en terme d'activité.

	2018 (ESTIMÉES)	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 %

RETROUVEZ
TOUTES NOS ENQUÊTES
SUR LE SITE
trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL