

# L'OBSERVATOIRE DU VEHICULE INDUSTRIEL

**PRÉVISIONS 2020**  
ÉDITION JANVIER



**BNP PARIBAS**  
**RENTAL SOLUTIONS**

**Business is ON\***

\*Accélérateur de business

## SOMMAIRE

01 _ ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE	P4
02 _ UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS	P6
03 _ MÉTIER DES VÉHICULES INDUSTRIELS	P13
04 _ LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	P18
05 _ DISTRIBUTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS	P29
06 _ PRÉVISIONS 2020	P33



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

# D'UNE DÉCENNIE À L'AUTRE ...

La décennie qui va s'ouvrir devrait être décisive dans la recherche de mise en œuvre et de concrétisation d'objectifs très ambitieux (au moins partiellement !) de décarbonation de la mobilité.

Le temps est venu d'aller au-delà des initiatives qui ont pu déjà être prises, de dépasser les incantations et les hypothèses, et de trouver comment parvenir, véritablement, à réaliser de nouveaux et massifs progrès dans la maîtrise des impacts des flux de transport de marchandises.

Tandis que le marché des véhicules utilitaires retrouve un haut de cycle, le marché du Véhicule Industriel (VI) reste composé à 97 % de véhicules thermiques, même si l'on doit saluer les progrès du marché GNV (Gaz Naturel Véhicule), qui occupe pour l'instant seul le terrain en matière de nouvelles énergies.

Il convient dans le même temps de manifester une grande impatience à voir le marché de l'utilitaire électrique se matérialiser, afin de concrétiser un mix énergétique dans lequel chaque mode devra trouver son domaine de pertinence.

Alors que les planètes sont encore favorablement orientées pour l'économie française, SOLUTRANS, grand-messe du marché du véhicule industriel,

se sera montré sous son meilleur jour depuis dix ans, dans un contexte de marché très positif ! On notera également les efforts accomplis par les constructeurs et les carrossiers constructeurs en matière de développement durable, dans cette décennie qui s'achève.

À l'aube des dix prochaines années, Hyundai reçoit un prix pour son véhicule hydrogène lors de SOLUTRANS, signe à confirmer d'une révolution technique encore en germe, tout autant que d'une possible (voire probable) redistribution des cartes en cours pour l'industrie automobile mondiale.

Par ailleurs, Bruxelles pose un cadre réglementaire aux motivations incontestables, mais dans une trajectoire dont la conclusion paraît aujourd'hui très ambitieuse. Le but est louable, les moyens de l'atteindre interrogent encore...

Au-delà d'horizons plus lointains, il nous faut maintenant nous projeter vers 2020, en nous livrant à notre exercice habituel de prévisions. Après un premier semestre record en 2019 où nous avons fait le plein des immatriculations, nous devons dorénavant nous projeter vers une décline « naturelle », mais souhaitons-le, bien contenue.

# 01 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE



# TAUX DE CROISSANCE : LA FRANCE FAIT MIEUX QUE L'ALLEMAGNE

TANDIS QUE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE MONDIALE S'AFFAIBLIT, CELLE DE LA FRANCE, BIEN QU'EN RETRAIT PAR RAPPORT À 2018, AFFICHE UN NIVEAU SUPÉRIEUR À LA MOYENNE EUROPÉENNE, ET BIEN MEILLEUR À CE STADE QUE CELUI DU LEADER ALLEMAND ! CETTE HEUREUSE SURPRISE, DONT IL FAUT SE RÉJOUIR, NE DOIT PAS MASQUER LES TURBULENCES SUBIES PAR L'ÉCONOMIE MONDIALE EN CETTE FIN DE DÉCENNIE.

## TAUX DE CHÔMAGE EN FRANCE ESTIMÉ À 8,5 % BAISSE CONTINUE DEPUIS MI-2015

### LA FRANCE

L'économie française continue de faire preuve de résistance, à en juger par la stabilité de la croissance, sur un rythme annualisé d'un peu plus de 1 %, et de la bonne tenue des enquêtes de confiance et du marché du travail. Les perspectives restent favorables, mais elles se sont assombries ces derniers mois avec les signes de récession outre-Rhin, l'accroissement des tensions commerciales et l'incertitude sur le Brexit. Nous envisageons que l'investissement des entreprises et les exportations puissent fléchir nettement sous le poids de cet environnement extérieur, plus incertain et moins porteur. Mais le tassement de la croissance serait amorti par le rebond attendu de la consommation des ménages, porté par les mesures importantes de soutien au pouvoir d'achat.

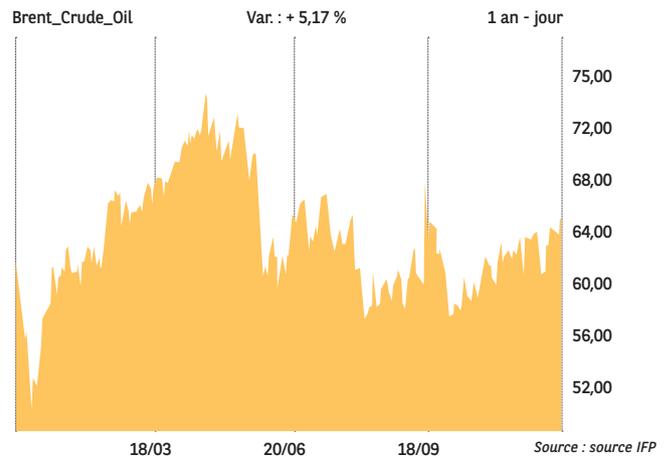
### L'EUROPE

Le ralentissement économique actuel de la zone euro s'inscrit dans le ralentissement global. Depuis une année 2017 dynamique, la croissance du PIB en zone euro apparaît affaiblie, atteignant seulement + 0,3 % en moyenne au premier semestre 2019.

Globalement, la consommation privée, principal soutien à la croissance début 2019, résiste dans le contexte actuel de baisse du taux de chômage et de dynamisme des salaires. L'investissement, de son côté, ralentit, compte tenu en partie du niveau élevé des incertitudes.

Lors de sa réunion de politique monétaire de septembre, la Banque Centrale Européenne (BCE) a envoyé un signal fort, en mobilisant ses outils non conventionnels de politique monétaire visant à respecter son mandat et à atteindre l'objectif d'inflation, tandis que des voix se font entendre pour appeler certains gouvernements de la zone euro en faveur d'un soutien budgétaire accru. La BCE devrait passer le relais aux États membres qui disposent de marges de manœuvre budgétaire confortables.

## PÉTROLE : STABILITÉ MAIS ATTENTION À LA GÉOPOLITIQUE !



Le niveau des cours est revenu fin 2019 à son niveau de fin 2018, après une pointe mi-2019 sur fond de géopolitique, le niveau actuel des cours ne constituant plus une source de préoccupation... en tout cas, à court terme.

### LE MONDE

La croissance mondiale marque le pas, obligeant la Réserve fédérale à abaisser ses taux à deux reprises, tandis que la BCE a annoncé un ensemble complet de mesures d'assouplissement. Le ralentissement devrait néanmoins se poursuivre. L'incertitude est omniprésente. Confrontées à l'essoufflement de la croissance, aux différends commerciaux, aux inquiétudes liées au Brexit et au risque géopolitique, les entreprises s'interrogent sur la situation réelle de la demande. Leur investissement est à la peine, ce qui pourrait freiner l'emploi et impacter les ménages.

Autre facteur susceptible de peser sur la confiance : la marge de manœuvre désormais limitée de la politique monétaire et, dans de nombreux pays, de la politique budgétaire pour stimuler la croissance. Aux États-Unis, les enquêtes auprès des chefs d'entreprises font ressortir de fortes inquiétudes concernant le risque de récession, et l'inversion de la courbe de taux ne fait qu'ajouter à l'inconfort.

### CROISSANCE MONDIALE

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
ESTIMATIONS 2020	3,0*	2,2	1,1	0,4	1,2
PRÉVISIONS 2020	3,4*	1,5	0,7	0,2	1,0

\* Chiffres FMI - Perspectives de l'économie mondiale octobre 2019 Source : ENQUÊTE ÉCONOMIQUE BNP PARIBAS

# 02 UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

- Transport Routier de Marchandises
- Bâtiment et travaux publics

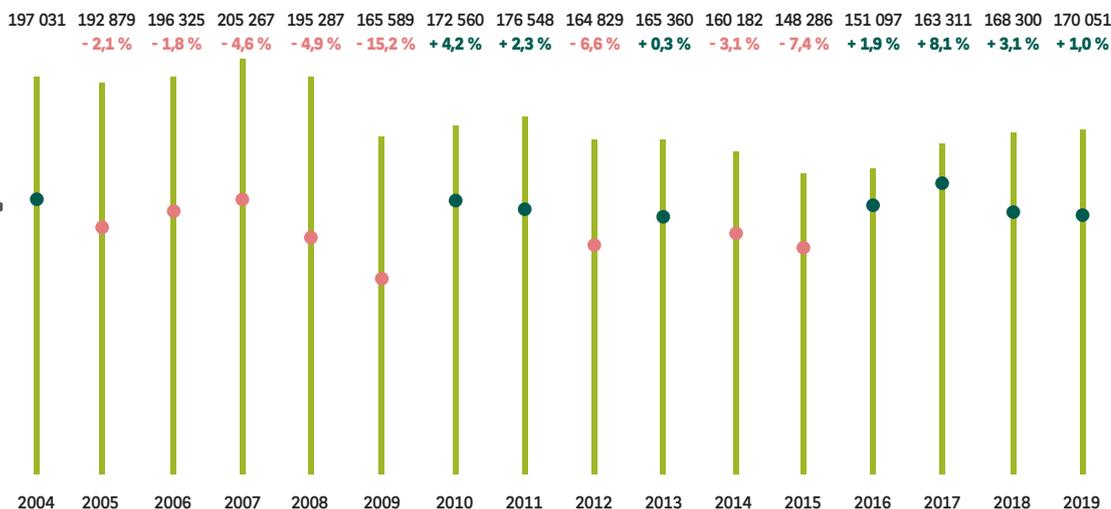
## Un secteur sous pression, un air de déjà vu !

Le métier transport reste soumis aux vents contraires habituels : fiscalité mal ciblée, concurrence européenne non maîtrisée et inégale, déficit de recrutement... mais dont les effets sont de plus en plus visibles. Chacun des acteurs concernés devrait mesurer les impacts présents et à venir de la pression exercée, car il est de l'intérêt commun que nous conservions un secteur du Transport Routier de Marchandises (TRM) et un pavillon national compétitif, efficace et représentatif. Il ne s'agit là que d'encourager une activité indispensable à notre économie et un secteur économiquement incontournable par son poids.



# CONJONCTURE : EN COURS DE RETOURNEMENT ?

**TRM : EN MILLIONS DE TONNES-KM TRANSPORTÉES (DONNÉES CVS)  
2019 EN GLISSEMENT 12 MOIS À JUIN**



Source : SDES

## Toujours en hausse, l'activité de Transport Routier de Marchandises (TRM) ralentit en 2018.

En 2018, l'activité des véhicules de TRM immatriculés en France, mesurée en tonnes-kilomètres sur le territoire national et à l'étranger, s'accroît de 3,4 % pour atteindre 173,3 milliards de tonnes-kilomètres. La reprise amorcée en 2016, qui mettait un terme à quatre années consécutives de repli, se poursuit, mais ralentit par rapport à 2017 (+ 7,6 %). Toutefois, l'activité annuelle demeure nettement inférieure à celle des années 2000. En 2018, l'activité du TRM pour compte d'autrui retrouve quasiment son niveau de 2013. Elle a progressé de 1,7 % en 2018, beaucoup moins fortement qu'en 2017 (+ 9,8 %). L'évolution de l'activité pour compte propre est bien

plus élevée que celle pour compte d'autrui (+ 11,1 % en 2018). La part de l'activité pour compte propre dans le transport national (24,7 %) a largement progressé en cinq ans (20,2 % en 2013) et a gagné 1,6 point en 2018 par rapport à 2017.

## Les tendances à mi-2019

En données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables, l'activité de transport routier de marchandises des véhicules immatriculés en France, mesurée en tonnes-kilomètres parcourues sur le territoire national, augmente de 2,2 % au deuxième trimestre 2019, après une hausse de 3,9 % au premier trimestre (données révisées).

## Dans le détail :

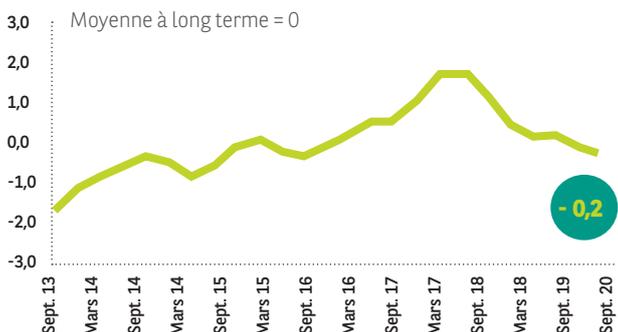
Le transport pour compte d'autrui représente un peu plus des trois quarts de l'activité de transport routier de marchandises. Cette part se situe à près de 76 % au deuxième trimestre 2019.

Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées entre une origine et une destination, toutes deux situées sur le territoire national, représente plus de 95 % de l'activité de transport routier de marchandises intérieure des véhicules immatriculés en France.

Au deuxième trimestre 2019, les parcours de moyennes et longues distances (150 km ou plus), effectués sur le territoire national, contribuent à près de 72 % à l'activité de transport routier de marchandises des véhicules immatriculés en France.

## BAROMÈTRE SUR LA SITUATION DE L'ENTREPRISE

**Soldes d'opinion en points d'écart-type corrigés  
des variations saisonnières.**



## Le moral des chefs d'entreprise continue à décroître

Au troisième trimestre 2019, le moral des chefs d'entreprise continue à décroître. Le pourcentage de dirigeants qui estiment que la situation est plutôt satisfaisante poursuit sa baisse par rapport aux derniers trimestres.

Le baromètre de la FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers), qui synthétise le jugement des professionnels sur la situation récente de leur entreprise, réaffirme le net ralentissement du secteur sur les premiers neuf mois de l'année.

## TRANSPORT INTERNATIONAL, UN BASCULEMENT QUI S'INTENSIFIE VERS L'EST

**16<sup>ÈME</sup> RANG :  
POSITION DU PAVILLON  
FRANÇAIS DANS  
LE TRANSPORT  
INTERNATIONAL  
EUROPÉEN**

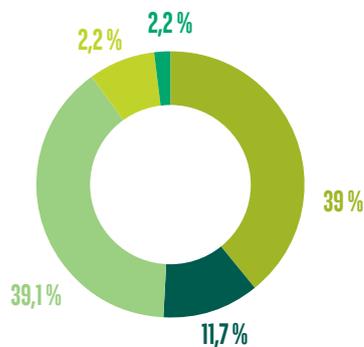
Avec 3 173 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,9 % en 2018, du fait des hausses de 3,1 % du transport sous pavillon français et de 2,7 % du transport sous pavillon étranger. Le transport intérieur routier est effectué principalement par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité nationale des poids lourds du pavillon français progresse de 3,9 %.

L'activité reste nettement inférieure à son niveau d'avant la crise de 2008.

Au total, 6,9 % de l'activité du transport national en France métropolitaine relève du cabotage des pavillons étrangers.

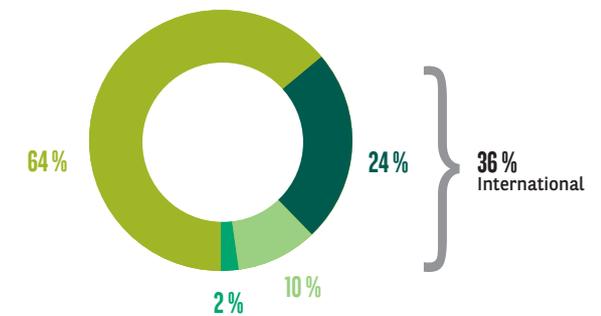
Le transport routier intérieur est réalisé pour un poids égal par le pavillon français et par les pavillons étrangers, ce qui met en lumière le fait qu'augmenter la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur Les Produits Énergétiques) à la charge du TRM sera forcément pénalisant pour le pavillon français. En effet, les transporteurs étrangers peuvent se ravitailler hors de France, compte tenu de l'autonomie des ensembles routiers.

### TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR EN 2017



Pavillon français pour compte propre  
Pavillon français pour compte d'autrui  
Pavillon français international  
VUL (PTAC <= 3,5t)  
Pavillon étranger

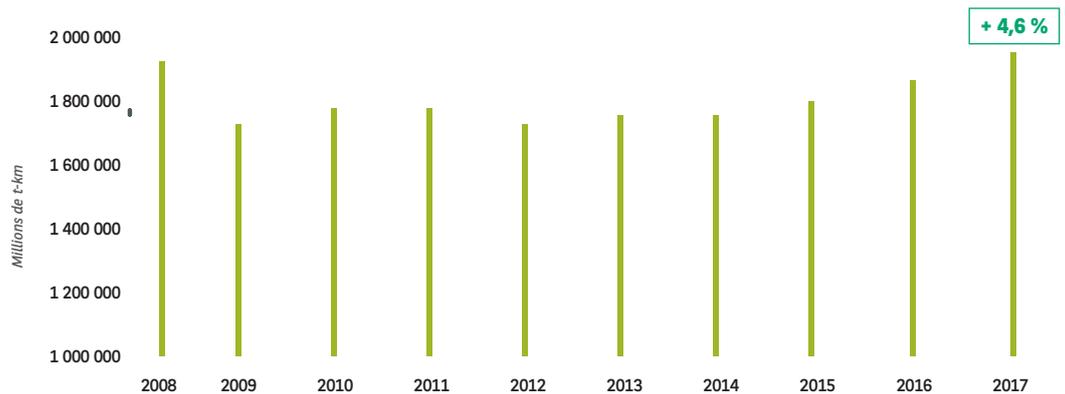
### STRUCTURE DU TRM EUROPÉEN EN 2017



Bilatéral  
Entre pays tiers  
Cabotage  
National

Source : SDES, CCTN 2018

### TRM TOTAL EN EUROPE \*



Source : SDES, CCTN 2018

#### Le pavillon France, en Europe c'est :

- Le quatrième 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.
- Le second rang derrière l'Allemagne pour le seul trafic intérieur.
- Le seizième rang pour l'activité internationale, soit vingt fois moins de volume transporté que le pavillon polonais (avec un poids similaire au pavillon lettonien).

Les pavillons est-européens représentent 33 % du trafic européen, seulement 16 % des trafics nationaux mais 62 % de l'activité internationale (dont 30 % pour la seule Pologne).

On comprend ainsi de façon plus claire pourquoi les négociations sur le paquet mobilité européen sont cruciales pour le pavillon français, mais aussi pour les pavillons d'Europe de l'Ouest, cf. l'Allemagne qui vient de perdre son leadership au profit de la Pologne.

## ENQUÊTE ANNUELLE CNR : DEUX QUESTIONS CLÉS, EMPLOI ET PRODUCTIVITÉ

Les résultats de la dernière enquête annuelle du Comité National Routier (CNR) offrent pour tous les acteurs du marché du TRM un état des lieux objectif de l'activité et des coûts des entreprises françaises de transport pour compte d'autrui opérant en zone longue.

Après une conjoncture relativement bénéfique en 2017 pour les entreprises de TRM, les résultats de la dernière enquête semblent indiquer une conjoncture moins favorable en 2018. Parmi les points clés :

- Les coûts d'exploitation sont orientés à la hausse, principalement la rémunération des conducteurs (+ 3,5 %), leurs indemnités de déplacement (+ 3,4 %) et les péages (+ 2,1 %).
- Les bons résultats entrevus en 2017 n'ont pas été confirmés en 2018. Après avoir augmenté de + 1,5 % en 2017, l'indicateur de production d'un véhicule se

replie de - 2,8 % entre le quatrième trimestre 2017 et le quatrième trimestre 2018.

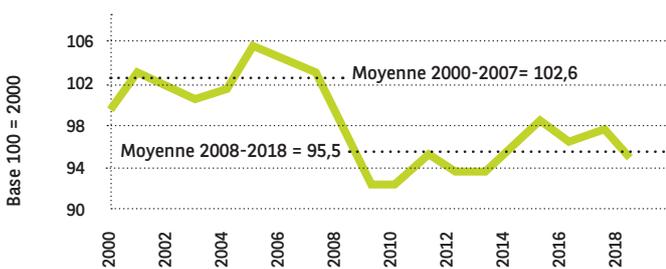
L'activité des transports routiers de marchandises a été perturbée par la crise sociale nationale de la fin d'année 2018. La pénurie fréquente de conducteurs est un autre frein au développement de l'activité des entreprises de transport. Sur ce dernier point, les évolutions récentes de l'indicateur officiel de tension pour la profession de chauffeur routier sur longue distance sont significatives. L'indicateur de tension progresse de cinq points au troisième trimestre 2018. Il atteint un niveau très élevé, traduisant ainsi les difficultés de recrutement des entreprises.

Autre marqueur, mesuré par l'enquête CNR : le recours à l'intérim, pourtant onéreux. Le pourcentage d'entreprises ayant recours à l'intérim progresse drastiquement depuis 2015, passant de 8,4 % à 14 %.

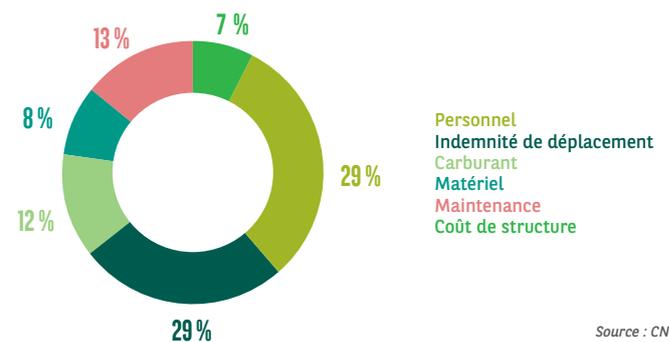
**TAUX DE RECOURS  
À L'INTÉRIM 14 %  
EN 2018**

Plus globalement, les effets de la crise de 2008 - 2009 sont encore perceptibles. Les niveaux moyens d'activité et de productivité demeurent bas et inférieurs à ceux mesurés avant le déclenchement de la crise.

**INDICATEUR DE PRODUCTION D'UN VÉHICULE  
(100 = ANNÉE 2000)**



**STRUCTURE PRIX DE REVIENT % - 2018**



Source : CNR

L'analyse financière des entreprises du panel longue distance, dont les bilans sont disponibles sur la période 2007 à 2017, témoigne de l'amélioration de la santé financière des entreprises depuis 2013. Les données 2018 ne sont pas encore disponibles.

Le CICE (Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi), dont a bénéficié la majorité des entreprises de TRM, a été un des facteurs d'assainissement des bilans financiers.

**RÉSULTATS FINANCIERS DES ENTREPRISES DU PANEL LONGUE DISTANCE**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
RENTABILITÉ NETTE	2,58	1,23	0,96	1,28	1,39	0,75	1,25	2,27	2,73	2,56	2,39

Source : Calculs CNR sur données DIANE

# UN EXERCICE POSITIF, ENCORE DES PERSPECTIVES POUR 2020

**QUAND LE BTP VA... L'INFLUENCE DES ACTIVITÉS DU BTP DANS NOTRE ÉCONOMIE RESTE TOTALEMENT D'ACTUALITÉ EN 2019, MALGRÉ QUELQUES POINTS D'ALERTE POUR LE BÂTIMENT. L'ACTIVITÉ TP EST AU BEAU FIXE EN 2019, AVEC ENCORE DES RÉSERVES DE CROISSANCE ANNONCÉES POUR 2020, GRÂCE NOTAMMENT AUX GRANDS TRAVAUX EN COURS.**

Selon le scénario de la FNTP (Fédération Nationale des Travaux Publics), après une année 2019 marquée 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 des Travaux Publics (TP), 2020 s'annonce comme stable du point de vue du chiffre d'affaires des entreprises.

Avec un marché des collectivités locales en léger repli et un investissement privé assez atone, les relais de croissance viendront plutôt des grands opérateurs (avec le Grand Paris en premier lieu) et d'une meilleure orientation des investissements de l'État (contrats de plan État-Régions, entretien, modernisation des réseaux nationaux).

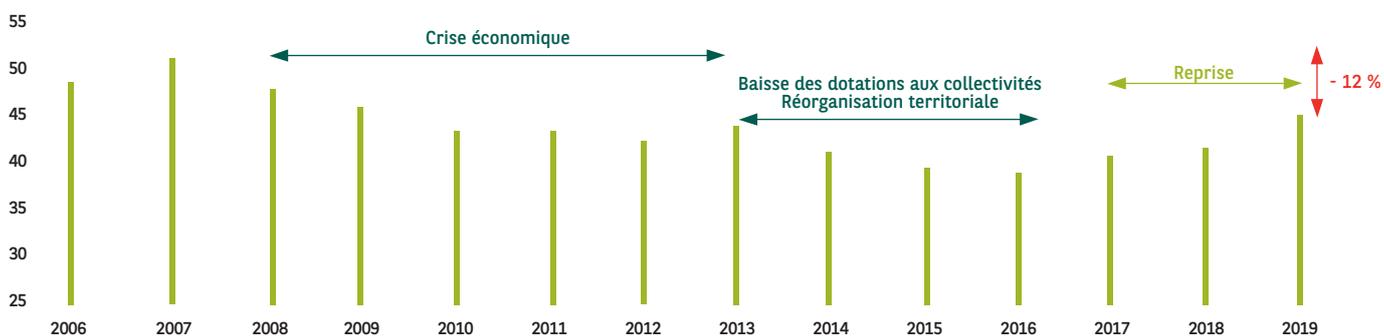
À moyen terme, à un horizon de trois ans, le cycle de l'investissement local jouera de nouveau favorablement et les programmes d'investissements dans de nombreux domaines (que ce soit pour l'énergie, le très haut débit ou la mobilité) démontrent que les besoins en matière d'investissement restent importants.

## PRÉVISIONS 2020 PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGES ET PERSPECTIVES

	POIDS	2020/2019
COLLECTIVITÉS LOCALES	41 %	- 0,5 %
COMMUNES ET EPCI	31,5 %	-2 %
DÉPARTEMENTS	7,5 %	+ 5 %
RÉGIONS	2,0 %	+ 3 %
ÉTAT	3,2 %	+ 10 %
GRANDS OPÉRATEURS	21 %	+ 5 %
SECTEUR PRIVÉ	35 %	-2,5 %
ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ EN VALEUR	100 %	+ 2 %
ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ EN VOLUME (AVEC UNE HYPOTHÈSE D'INFLATION DE + 2 %)		0 %

Source FNTP

## ACTIVITÉ TP : RATTRAPAGE POST-CRISE(S) ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ SUR LONGUE PÉRIODE (chiffre d'affaires en milliards d'euros constants)



Source FNTP

Dans un contexte d'affaiblissement économique post-crise de 2008, le début de mandat municipal a tout simplement été catastrophique pour les Travaux Publics. Résultat : un point bas en 2016 avec un quart de l'activité du secteur perdue par rapport à 2007 et 30 000 emplois détruits.

Il a fallu attendre le second semestre 2017 (soit plus de trois ans après l'élection) pour que s'ébauche le redémarrage.

Il n'est plus resté que deux ans aux collectivités pour tenter de rattraper le retard accumulé depuis le début du mandat municipal en 2014, conduisant à la très forte dynamique actuelle.

On constate que sur la base de l'estimation pour 2019, le marché TP reste encore sensiblement en deçà de ce qu'il était avant la crise de 2008.

En effet, hormis le rebond d'activité de 2011, le marché TP était engagé sur une tendance baissière depuis le pic atteint en 2007.

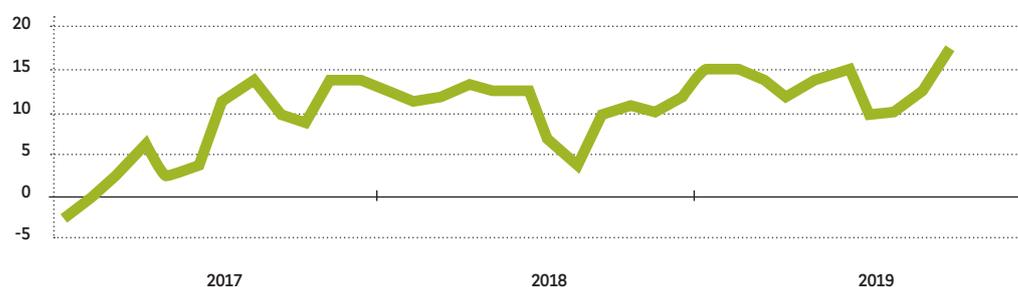
Globalement, et au vu des perspectives à moyen terme, le marché TP devrait conserver un potentiel d'activité significatif. Fait dont on ne peut que se réjouir, compte tenu de son poids dans l'économie française.

## DES CRAINTES SUR LE LOGEMENT NEUF, MAIS UN CONTEXTE GLOBALEMENT POSITIF EN 2019

Si l'on considère les carnets de commandes toujours bien garnis, l'activité bâtiment s'afficherait à minima en hausse de 1,3 % en volume sur l'ensemble de l'année 2019. Du côté des effectifs, près de 25 000 postes seraient créés, y compris dans l'intérim en équivalent-emplois à temps plein.

Par ailleurs, à l'échelon national, la situation financière des entreprises de bâtiment semble s'améliorer un peu, avec un récent redressement des trésoreries et des marges. Toutefois, cette évolution s'explique pour partie par le double effet non pérenne du versement du CICE au titre de 2018 et de la mise en place des baisses de charges qui l'a remplacé dès le début 2019.

### LES PERSPECTIVES D'ACTIVITÉ DANS LE BÂTIMENT UNITÉ : SOLDE D'OPINION EN %



Source : FFB

### RÉVISION DES PRÉVISIONS 2019 Évolutions annuelles

	PUBLIÉ EN DÉC. 2018	RÉVISÉ EN SEPT. 2019
NEUF	-2,0 %	+ 2,5 %
DONT LOGEMENT	- 4,5 %	+ 0,2%
AMÉLIORATION-ENTRETIEN	-0,5 %	-0,3 %
ACTIVITÉ BÂTIMENT	- 0,5 %	+ 1,3 %
EMPLOI BÂTIMENT	+ 5 000	- 25 000

Source : FFB

4<sup>ÈME</sup> ANNÉE  
CONSÉCUTIVE  
DE CROISSANCE  
POUR LE MARCHÉ TP

#### Atterrissage en vue pour 2020

Dans le secteur du bâtiment, le recul de l'activité dans le logement neuf a été limité par un léger regain en fin d'année, lié à l'anticipation des ménages de la suppression du PTZ (Prêt à Taux Zéro) dans le neuf en zones non tendues au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Par ailleurs, les travaux d'entretien-rénovation ont conservé leur rôle de support, portés par les niveaux records de transactions dans l'ancien et les aides gouvernementales, notamment sur le volet énergétique.

Quant au segment du non résidentiel neuf, l'activité est encore montée en puissance cette année à la faveur d'un environnement économique et financier favorable à l'investissement des entreprises.

Le rythme de croissance du chiffre d'affaires des activités de construction devrait ralentir en 2020 pour tomber à + 1 %. En effet, après le sursaut de la fin d'année, le logement neuf devrait retrouver une trajectoire baissière.

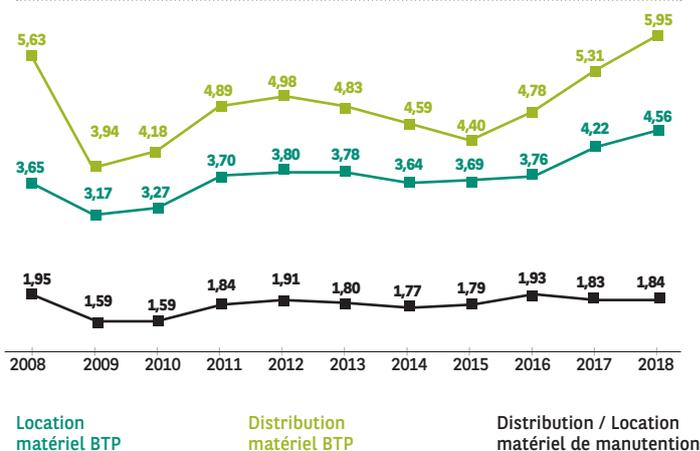
Par ailleurs, les professionnels du second œuvre, qui avaient encore une masse importante de travaux à finaliser en 2019, devraient voir leurs réserves de chantiers s'épuiser. Dans le non résidentiel neuf et l'entretien-rénovation des logements, la tendance restera positive mais le volume d'activité pourrait avoir atteint son plafond.

## MÉTIERS DU DLR : PREMIER SIGNE DE TENSION, LA QUESTION DU GNR (GAZOLE NON ROUTIER)

L'exercice 2018 a marqué un troisième exercice de croissance consécutif pour les métiers de la location et de la distribution de matériel BTP, tandis que la distribution / location de matériel de maintenance voit son chiffre se maintenir sur un trend linéaire quasi constant depuis 2011.

Au troisième trimestre 2019, le marché conserve une tendance positive, mais des soldes d'opinions se dégradent pour fin 2019.

**TAILLE DU MARCHÉ EN FRANCE**  
(CHIFFRE D'AFFAIRES, EN MILLIARDS D'EUROS)



### Distribution de matériel TP

- Retournement prononcé au troisième trimestre 2019 sur les ventes de matériels (neufs et occasions).
- Forte progression de la location moyenne en durée (supérieure à six mois).
- Solde d'opinion en baisse (pas d'amélioration attendue au quatrième trimestre).

### Location de matériel TP

- Croissance ininterrompue depuis trois ans confirmée au troisième trimestre 2019.
- Plus forte période de croissance depuis 2007. Fort taux de rotation des matériels.
- Le solde d'opinion reste positif pour le quatrième trimestre.

### Distribution / Location matériel de maintenance

- Tous les segments d'activités contribuent à la croissance, surtout les ventes de matériels neufs et la maintenance.
- Le solde d'opinion reste légèrement positif, mais les intentions d'embauches et d'investissements stagnent.

## « La question du GNR

Notre fédération, le DLR (Distributeurs, Loueurs et Réparateurs), souhaite porter à la connaissance des sénateurs une demande susceptible d'accompagner la hausse des tarifs de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE), et sur le Gazole Non Routier (GNR). En effet, l'article 16 du PLF 2020 introduit un nouvel article 39 decies E dans le code général des impôts, qui prévoit un mécanisme dit de « suramortissement », et notre projet d'amendement propose d'étendre le champ d'application du dispositif prévu par ledit article 16 afin également d'en faire bénéficier aussi les entreprises de location d'engins pour le BTP.

Les entreprises de BTP ont recours à la location d'engins de manière importante, constante et permanente : soit qu'elles ne souhaitent pas investir en achat, soit que la location réponde à un besoin ponctuel en fonction d'un ou de chantiers particuliers.

Le secteur de la location d'engins en France compte 1500 entreprises qui achètent pour 1,7 milliards de matériels afin de les mettre à disposition de leurs clients, du secteur BTP notamment. Ce secteur représente donc de fait une part importante et essentielle du marché des engins non routiers de BTP.

En l'état, les entreprises de location d'engin de BTP ne pourront pas bénéficier du mécanisme de « suramortissement », ce qui ne paraît pas satisfaisant au regard d'une logique d'efficacité de la mesure, de l'objectif d'inciter à l'utilisation des énergies alternatives aux énergies fossiles émettrices de dioxyde de carbone et de favoriser le réemploi des engins (ici l'idée est de permettre la promotion d'engins utilisant gaz naturel, électricité ou hydrogène dans le secteur du BTP).

Hervé Rebollo,  
Secrétaire Général du DLR



# 03 MÉTIER DES VÉHICULES INDUSTRIELS

- Immatriculations en Europe et en France
- Marché de la carrosserie : la conjoncture

## Une décennie conclue au plus haut

Les marchés immatriculation 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.

SOLUTRANS 2019, qui vient de s'achever, est venu conclure cette décennie de la meilleure des façons, dix ans après une crise qui avait beaucoup impacté l'ensemble de la filière.

Au-delà des volumes de marché au plus haut dans quasiment tous les segments et métiers, on aura noté combien les carrossiers constructeurs s'emploient à faire évoluer leurs métiers, notamment dans le sens de la transition énergétique, ce que les carrossiers frigorifiques auront démontré avec brio.

La décennie qui va s'ouvrir s'annonce comme très chargée sur le plan réglementaire, elle représentera de nombreux défis pour la profession, que nous présentons en synthèse grâce à la FFC (Fédération Française de Carrosserie) constructeurs qui a bien voulu nous livrer sa vision très professionnelle de ces problématiques.



# IMMATRICULATIONS EN EUROPE

LE MARCHÉ EUROPÉEN AFFICHE UNE BELLE SANTÉ GRÂCE NOTAMMENT À L'IMPACT DE SON LEADER ALLEMAND QUI PÈSE UN QUART DU MARCHÉ, MAIS AUSSI AVEC LA PROGRESSION DU MARCHÉ FRANÇAIS QUI CONSERVE TRÈS LARGEMENT SON DEUXIÈME RANG, TANDIS QUE LA CROISSANCE DES PAYS DE L'EST MARQUE UNE PAUSE APRÈS CINQ ANNÉES DE CROISSANCE CONSÉCUTIVE.

## ALLEMAGNE

SEUIL DES 100 000 IMMATRICULATIONS DÉPASSÉ

VI supérieurs à 3,5 t (hors cars et bus)	Janvier - Octobre 2019		2019 glissant à avril	
	Immat.	Var. % 2019/2018	IMMAT.	Var. % 2019/2018
Allemagne	85 663	+ 7,6 %	100 430	+ 6,4 %
Espagne	20 398	+ 0,1 %	24 234	- 3,6 %
France	48 101	+ 4,6 %	57 543	+ 4,4 %
Italie	19 996	- 6,3 %	24 258	- 7,8 %
Royaume-Uni	45 829	+ 5,7 %	45 905	+ 3,3 %
Europe du Nord	20 477	+ 6,9 %	24 405	+ 6,0 %
Benelux	24 846	+ 2,3 %	28 379	+ 2,7 %
UE 15 + CH, IS et N	283 355	+ 4,2 %	334 722	+ 2,8 %
Europe de l'Est	58 620	- 6,1 %	68 727	- 6,9 %
dont Pologne	24 710	- 2,9 %	29 130	- 5,0 %
<b>Europe (28) + EFTA</b>	<b>341 975</b>	<b>+ 2,3 %</b>	<b>403 449</b>	<b>+ 1,1 %</b>

Source CCFA

## UN TREND ENCORE HAUSSIER POUR LE MOMENT

Le marché européen des véhicules de 3,5 tonnes et plus a dépassé la barre des 400 000 unités immatriculées (sur 12 mois 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. Les années suivantes avaient été difficiles puis, à partir de 2014, les volumes ont progressé régulièrement pour atteindre en 2019 les 403 500 immatriculations (sur douze mois en glissement à octobre).

L'Allemagne reste le plus gros contributeur, et elle repasse la barre des 100 000 unités sur douze mois, soit un quart du marché européen. En progression de 6,4 %, elle se rapproche de ses meilleures années de 2006 à 2008.

La plupart des pays européens affichent une hausse du nombre d'immatriculations :

- la France, deuxième contributeur avec 14,3 % de part de marché, progresse de 4,4 %. Elle flirte avec son meilleur résultat historique à 57 543 unités vs 57 862 en 2008.
- Les pays de l'Europe du Nord qui progressent de 6,0 %, la Grande-Bretagne de 3,3 % et le Bénélux de 2,7 % obtiennent de bons résultats.
- Les pays en recul sur l'année 2019 sont l'Espagne avec -3,6 %, et l'Italie à -7,8 %, qui n'arrivent pas à redécoller.

## EUROPE DE L'EST : UNE PAUSE MODÉRÉE

Le ralentissement, perçu déjà au mois de juin, s'est confirmé tout au long de l'année. Alors qu'on était à -2,5 % en avril par rapport à 2018, au mois de novembre le repli du nombre d'immatriculations atteint les 6,6 %.

La Pologne, principal pays avec 42 % des immatriculations des pays de l'Est (et premier pavillon européen à l'international dorénavant), suit le repli global avec une baisse de 5,0 % d'immatriculations.

Les autres pays en fort recul sont la Hongrie, qui représente 8 % des immatriculations et perd 15,1 %, la Lituanie avec 11 % et 11,3 % de baisse, la Slovénie perd -15,8 % pour un poids de 5 % et enfin la Lettonie qui, si elle ne pèse que 2 % des immatriculations, perd 26 %.

### HISTOIRE PAYS DE L'EST



Source CCFA

## UN EXERCICE RECORD, APRÈS CINQ ANNÉES DE CROISSANCE

Il s'est immatriculé plus de VUL (Véhicules Utilitaires Légers) dans les douze derniers mois qu'en 2007, le précédent record. 476 225 véhicules ont été enregistrés, soit une hausse de 2,9 % par rapport à 2018. La progression est constante depuis

2013 avec une hausse globale de 30 % en sept ans.

Au cours de l'année, on retrouve, comme en 2018, deux mois très forts, mars et juin, avec plus de 47 000 unités, mais ce sont surtout avril et juillet

qui ont permis de creuser l'écart avec 2018. Les deux derniers mois, octobre et novembre, sont en repli par rapport à l'année dernière, dont novembre à - 6,1 % ... à surveiller, comme les VI.

### IMMATRICULATIONS DE VUL - DE 5 TONNES (POUR 2019, 12 MOIS GLISSANTS À NOVEMBRE)



Source : CCFA

## UN EXERCICE DE HAUTE VOLÉE APRÈS LA SURCHAUFFE À MI-PAROURS

### Véhicules neufs :

Avec 51 355 véhicules de plus de 5 tonnes immatriculés sur les onze premiers mois de l'année, cela nous ramène aux meilleures années 2000, 2001 et 2008, avec une progression de 2,9 % par rapport à 2018.

Cependant, lorsqu'on regarde les évolutions mensuelles, le premier semestre a été exceptionnel jusqu'en juin, sous l'effet notamment de la date de mise en œuvre du nouveau tachygraphe (7 116 immatriculations pour ce seul mois, un record). La progression par rapport à 2018 était de 18,0 % alors que pour ces cinq derniers mois, on constate un net repli du marché, à - 15,8 % ! Assiste-t-on à un retournement du marché ?... cela restera à surveiller.

Le repli porte sur les tracteurs en progression de + 3,9 % sur onze mois, mais ils sont à - 12,6 % sur les cinq derniers mois, alors que les porteurs progressent de 1,9 % sur onze mois, mais reculent de 19,8 % sur la dernière période.

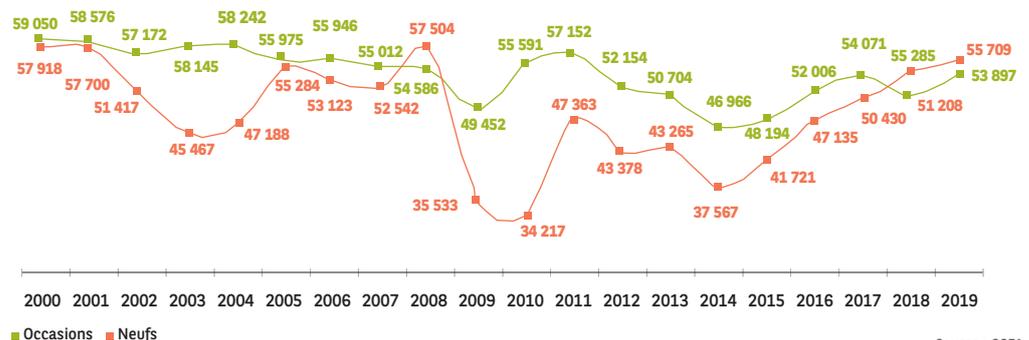
### Véhicules d'occasion :

Le retournement de la conjoncture se lit également dans les résultats des 5 tonnes et plus d'occasion. Alors qu'ils affichaient une progression de 15,5 % à fin juin, elle n'est plus que de 6,3 % à fin octobre avec 45 206 immatriculations enregistrées sur dix mois.

# - 15,8 %

## BAISSE DU MARCHÉ VI AU SECOND SEMESTRE

### IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE) 2019, GLISSEMENT 12 MOIS À NOVEMBRE



Source : CCFA

# MARCHÉ DE LA CARROSSERIE FRANCE SOLUTRANS EN POINT D'ORGUE

LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE CONCRÉTISE EN 2019 PAR UN NIVEAU ÉLEVÉ D'IMMATRICULATIONS L'AFFLUX DE COMMANDES REÇU DEPUIS MI-2018, AU POINT DE DÉPASSER DANS CERTAINS MÉTIERS LES ANNÉES RECORD DE LA FIN DE LA DÉCENNIE PRÉCÉDENTE. IL RESTE DORÉNAVANT À SUIVRE LA DÉCRUE AMORCÉE AU SECOND SEMESTRE, AFIN D'ESSAYER D'EN MESURER LA PORTÉE À MOYEN TERME.

## UN MARCHÉ À SON NIVEAU OPTIMUM

### Carrosserie Porteurs + de 5 tonnes

L'année 2019 devrait se terminer au niveau de 2018 pour les VI carrossés, autour de 24 000 immatriculations. Cependant, et comme pour l'ensemble des VI, le deuxième semestre ne s'est pas déroulé de la meilleure des façons. Par rapport à 2018, il présente un déficit de 20 %, alors que le 1<sup>er</sup> trimestre affichait une progression de 19,0 %, avec un pic en juin de 3 321 immatriculations (il faut remonter à décembre 2005 pour avoir un niveau aussi élevé).

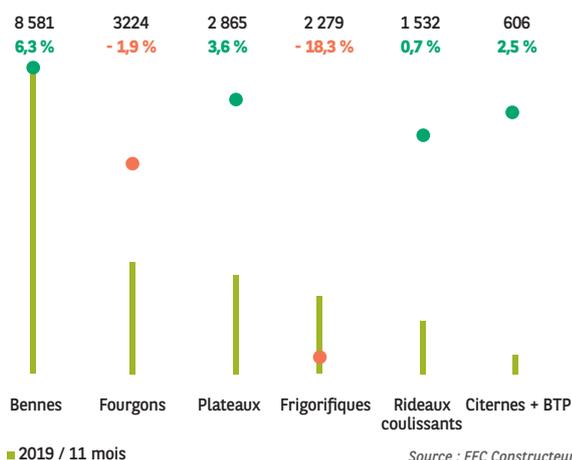
Cependant, les variations diffèrent selon les carrosseries.

Les bennes et BTP suivent le mouvement de repli du 2<sup>ème</sup> semestre avec une progression globale de 6,3 %, mais avec + 29 % au 1<sup>er</sup> semestre, et - 21 % au second. Les fourgons reculent globalement de 1,9 %, dû à leur baisse au 2<sup>ème</sup> semestre de - 18 %, après un niveau de croissance élevé à + 11 % au 1<sup>er</sup> semestre.

Les plateaux (y compris les pick-up) suivent le mouvement des bennes et BTP avec une progression de 24 % au 1<sup>er</sup> semestre, puis un recul de 20 % au deuxième semestre, pour une progression globale de 3,6 %.

Les frigorifiques sont en recul relatif, car après un recul de 9,0 % au 1<sup>er</sup> semestre, ils baissent de 31 % au 2<sup>ème</sup> pour un - 18 % sur les 11 premiers mois (mais sur une base 2018 très élevée).

### IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



## Le mot de la FFC-Constructeurs

2019 est une année charnière pour les carrossiers constructeurs français : sur fond d'un niveau d'activité satisfaisant dans la grande majorité des spécialités, les industriels doivent faire face à un renforcement de la réglementation qui impacte très directement leur quotidien. Il s'agit de l'application très concrète des trajectoires souhaitées par les pouvoirs publics européens et français en matière de réductions des émissions de gaz à effet de serre. L'objectif est clair et sans appel : l'Union Européenne déploie l'accord de Paris.

Il convient de souligner que 2019 s'achève sur une édition de SOLUTRANS qui a été unanimement reconnue comme une réussite par l'ensemble des professionnels. Le cap des 50 000 visiteurs a été franchi cette année, ce qui illustre la dynamique forte de la carrosserie construction en France.

De nombreuses innovations étaient dévoilées à cette occasion, notamment en matière de performance environnementale. Ceci démontre à quel point la faculté d'anticipation des exigences du marché sera la clé de la réussite.

Enfin, un challenge de taille s'ouvre pour le secteur : l'entrée en vigueur de la surveillance du marché dans les prochains mois va constituer également une opportunité pour les constructeurs carrossiers français de démontrer que le respect des réglementations et des normes devient un atout déterminant. Les pavillons moins regardant seront nécessairement dans le viseur des pouvoirs publics.

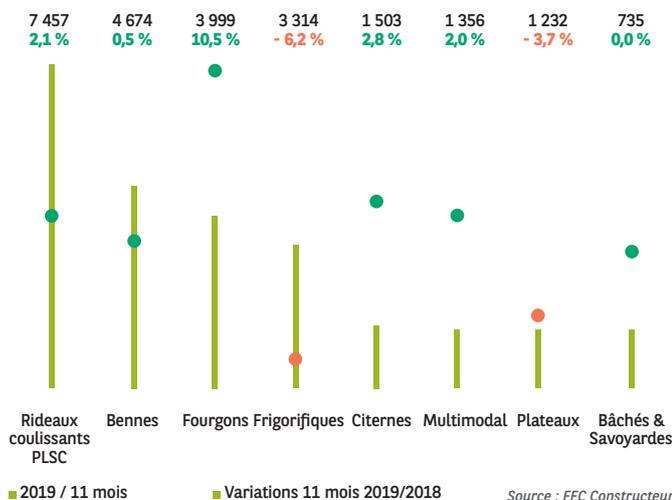
Benoit Daly,  
Secrétaire Général FFC CONSTRUCTEURS



# + 26 %

## MARCHÉ DES VUL BENNES

### IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



## UN EXERCICE TRÈS SATISFAISANT MALGRÉ UN RETOURNEMENT AMORCÉ

### Carrosserie semi-remorques

Si le phénomène est moindre pour les remorques et semi-remorques que pour les VI et les VUL, le ralentissement des immatriculations sur le deuxième semestre est également manifeste. Après un début d'année record avec une hausse de 6,6 % par rapport à 2018, le deuxième semestre est plus difficile avec un recul de 4,3 %. On reste quand même sur un résultat annuel positif avec une progression de 1,8 % sur onze mois et 26 835 immatriculations enregistrées.

Le segment dry fret incluant les PLSC (Parois Latérales Souples Coulissantes), fourgons et bâchés, progresse encore de près de 4 % et pèse 46 % du total du marché.

Pour les bennes, le ralentissement est relatif, eu égard au niveau atteint ces dernières années, même si une nette décélération s'affiche en novembre (-10,4 %).

Les frigorifiques, à l'instar des VI, sont en recul. Ils perdaient déjà 3,4 % en juin et sont à novembre à -6,2 % et 3 314 enregistrements, avec un -21 % en novembre... mais là aussi la base est élevée.

Les autres types de remorques et semi-remorques restent proches des résultats de 2018 : les multimodaux gagnent 2,8 % à 1 503 immatriculations, les plateaux 2,0 % à 1 356 unités, les citernes perdent 3,7 % à 1 232 immatriculations, tout en conservant un score de haut de cycle pour ce marché de la semi-remorque.

## MARCHÉ BTP, UNE LOCOMOTIVE IMPRESSIONNANTE

### Carrosserie VUL

59 009 VUL carrossés immatriculés sur les onze premiers mois de 2019, cela n'avait jamais été réalisé. Le premier semestre avait été encore plus dynamique, puisque la hausse sur les six premiers mois était de 13,8 % avec un pic en juin de 7 877 unités (chiffre record pour un seul mois). Le second semestre s'est avéré plus difficile, puisqu'il enregistre un recul après cinq mois de 8,6 % sur 2018. Il n'est pas certain que l'année se termine sur un record annuel d'immatriculations, mais l'exercice figurera quoi qu'il arrive parmi les meilleurs scores historiques.

Bien que toutes les catégories de véhicules présentent un deuxième trimestre en fort recul par rapport au premier, les résultats par catégorie sont très variables.

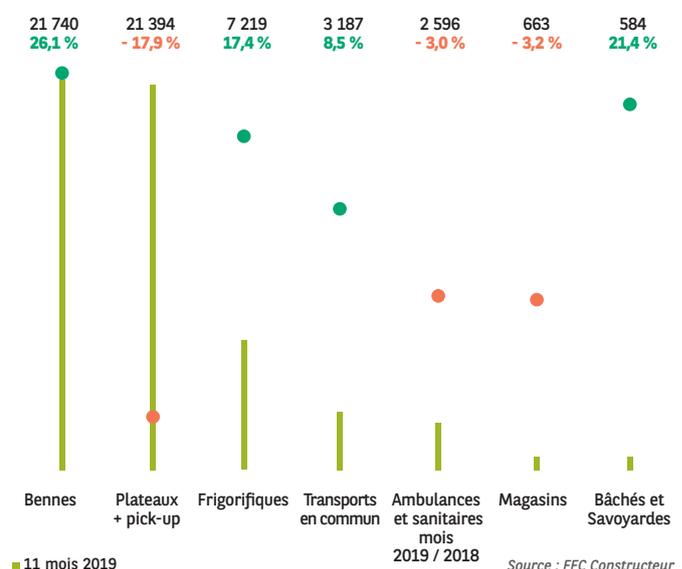
Parmi les locomotives du marché, le segment des bennes est devenu le plus important dans le secteur du VUL carrossé grâce à une forte hausse de 26 % sur les onze premiers mois, et près de 22 000 unités.

Les frigorifiques sont encore en progression de 17 %, se situant bien au-delà des niveaux du début de la décennie, en ligne avec un marché frigo globalement dynamique (cf. les porteurs et semis) en troisième position.

On trouve ensuite les transports en commun avec une progression de 8,5 %. Pour les baisses, les ambulances et sanitaires ainsi que les magasins sont en léger recul, respectivement de 3,0 % et 3,2 %, sans qu'on puisse à ce stade en tirer une conclusion.

Les plateaux et pick-up sont en revanche en recul très net de -17,9 %, le décrochage s'étant produit au deuxième semestre avec -35,8 % en cinq mois, du fait de problèmes règlementaires (l'application de malus sur les pick-up).

### IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



# 04 LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- Réduction de l'empreinte carbone
- Rechapage des poids lourds
- Les carrossiers constructeurs : une vision prospective
- Marché du GNV
- Marché du véhicule électrique

## La route sera longue...

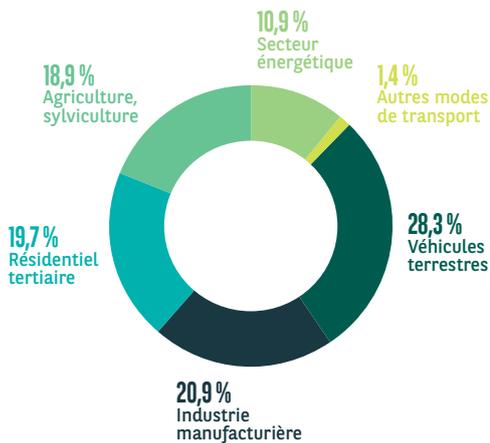
La transition énergétique du marché des véhicules utilitaires reste à mettre en œuvre, les enjeux en sont considérables. Toutefois, nous avons souhaité resituer cette question en revenant en détail, (grâce à une étude publiée par la FNTR, Fédération Nationale des Transports Routiers), sur le poids réel et précis des poids lourds dans les indicateurs environnementaux liés au transport (CO<sub>2</sub>, NOx, particules fines).

Nous avons également décidé de faire un point sur le marché du GNV, qui représente dorénavant un véritable segment du marché VI grâce à un niveau d'immatriculation en progression constante depuis cinq ans, et qui doit s'appuyer dorénavant sur le développement du BIO GNV pour s'imposer vraiment.

Le marché du véhicule électrique reste pour sa part à créer, via une offre de véhicules attendue prochainement car encore absente à ce jour, dans un contexte global que nous décrivons, en reprenant en synthèse les travaux du GTFM créé en 2019, qui ont donné lieu à la publication d'un livre blanc, lors de SOLUTRANS. Dernier point, plus spécifique, nous avons souhaité évoquer le rechapage des pneumatiques, démarche environnementale et économique qui mérite à notre sens 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.

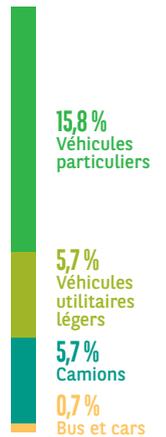


# RÉDUCTION DE L'EMPREINTE CARBONE : LE TRM EN ORDRE DE MARCHÉ



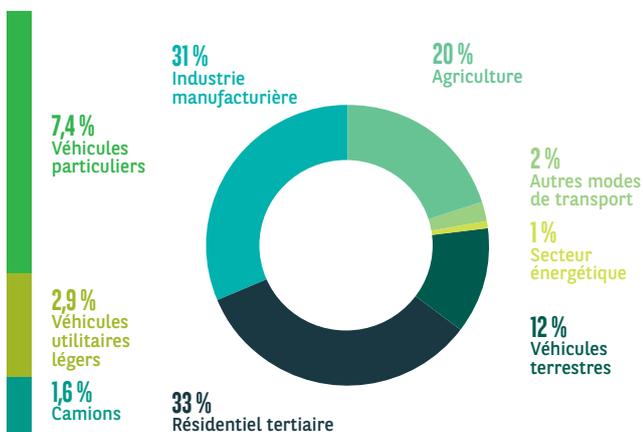
## RÉPARTITION DES ÉMISSIONS ANNUELLES ÉQUIVALENT CO<sub>2</sub> PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2017

En 2017, le Transport Routier de Marchandises 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 émissions progressent légèrement par rapport à 2016 (+ 0,9 %), alors que dans le même temps le volume de transport (tonnes/kilomètres) a fortement progressé (+ 7,5 %). 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.

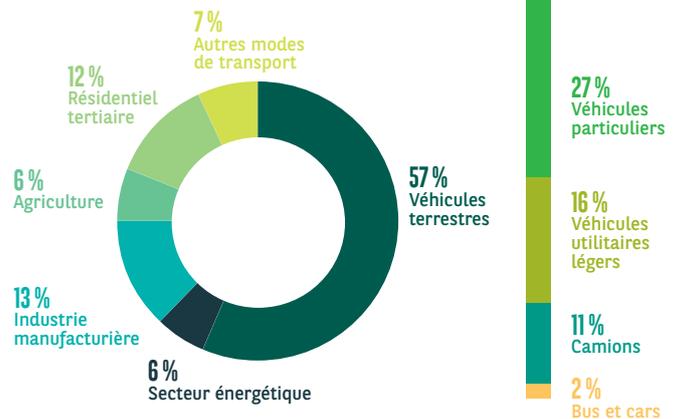


## RÉPARTITION DES ÉMISSIONS ANNUELLES ÉQUIVALENT DE PM<sub>10</sub> PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2017

En 2017, les émissions de PM<sub>10</sub> s'élevaient à 254 000 tonnes. Les véhicules terrestres ne représentent que 12,4 % de ces émissions, loin derrière le résidentiel-tertiaire (33,4 %), l'industrie manufacturière et la construction (30,9 %) et l'agriculture-sylviculture (20,5 %). Au sein des activités routières, les véhicules particuliers génèrent les 3/5 des émissions, les VUL 24 % et les poids lourds 13 %.



## RÉPARTITION DES ÉMISSIONS ANNUELLES DE NOx PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2017



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. En 2017, 57 % des émissions annuelles de NOx (oxydes d'azote) de l'ensemble des secteurs d'activité ont été générées par les véhicules terrestres. Les véhicules particuliers sont les premiers émetteurs (27 %), suivis par les Véhicules Utilitaires Légers (16 %), les poids lourds (11 %) et les bus et cars (2 %). En ce qui concerne les seules activités routières, la part des véhicules particuliers est de 48 %, celle des VUL de 28 % et celle des poids lourds de 20 %. En 2017, les émissions de NOx des poids lourds diminuent de 15 % par rapport à 2016 alors que, sur la même période, le volume de transport (tonnes-kilomètres) progresse de 7 %. Cette réduction des émissions de NOx des poids lourds est de 72 % de 1990 à 2017. C'est le deuxième secteur ayant la plus forte baisse des émissions sur la période.

Source : CITEPA / format SECTEM, juin 2019

# LE RECHAPAGE POIDS LOURDS : UN POINT DE RENCONTRE ENTRE L'OPTIMISATION DES COÛTS D'EXPLOITATION ET UNE DÉMARCHÉ ENVIRONNEMENTALE

**NOUS AVONS SOUHAITÉ TRAITER DU RECHAPAGE DES PNEUMATIQUES, AFIN DE METTRE EN AVANT LE FAIT QUE SELON NOUS, LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DOIT ÊTRE LA RÉSUULTANTE DE MESURES STRUCTURELLES FORTES ET ENGAGEANTES, TELLES QUE CELLES QUI ONT TRAIT AUX NOUVELLES ÉNERGIES, MAIS AUSSI DE TRAVAILLER À L'IMPACT DE TOUTE MESURE SUSCEPTIBLE D'AMÉLIORER L'EMPREINTE CARBONE DU TRANSPORT, ET LE RECHAPAGE DES PNEUMATIQUES EN FAIT PARTIE. UN SECOND IMPACT EST À PRENDRE EN COMPTE : L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE VIA LES GAINS À EN TIRER EN TERMES DE COÛTS D'EXPLOITATION.**

## LE RECHAPAGE DES PNEUS

### Qu'est-ce qu'un pneu rechapable ?

Le rechapage est une technique consistant à remplacer la bande de roulement usée d'un pneumatique après s'être assuré de la qualité de la carcasse. L'objectif est de donner une deuxième, voire une troisième vie au pneumatique. Le rechapage constitue une étape importante de l'économie circulaire du pneumatique poids lourds (pneumatique neuf de qualité, entretien, recrusage, rechapage...). Cette opération s'effectue dans des ateliers homologués selon les règlements UNECE 108 ou 109 sur des carcasses appropriées. Cette technique s'emploie principalement pour les pneumatiques industriels : poids lourds, génie civil, agricole, avion... mais aussi sur des pneumatiques de véhicules légers.

Deux modèles s'opposent pour l'équipement en pneumatiques des poids lourds, car tous les pneus ne sont pas rechapables, et deux conditions doivent être respectées pour qu'un pneu soit accepté au rechapage :

Les pneumatiques doivent avoir été conçus dès l'origine pour être rechapés de manière optimale. Seuls ceux dont la carcasse est suffisamment robuste pour vivre plusieurs vies sont retenus par les rechapeurs. On parle alors de pneumatiques de qualité premium ou multi-vies.

Par ailleurs, un pneu ne peut être rechapé que s'il a été entretenu de manière professionnelle et régulière. Les règles de bonnes pratiques de la profession recensent plus de dix motifs d'élimination.

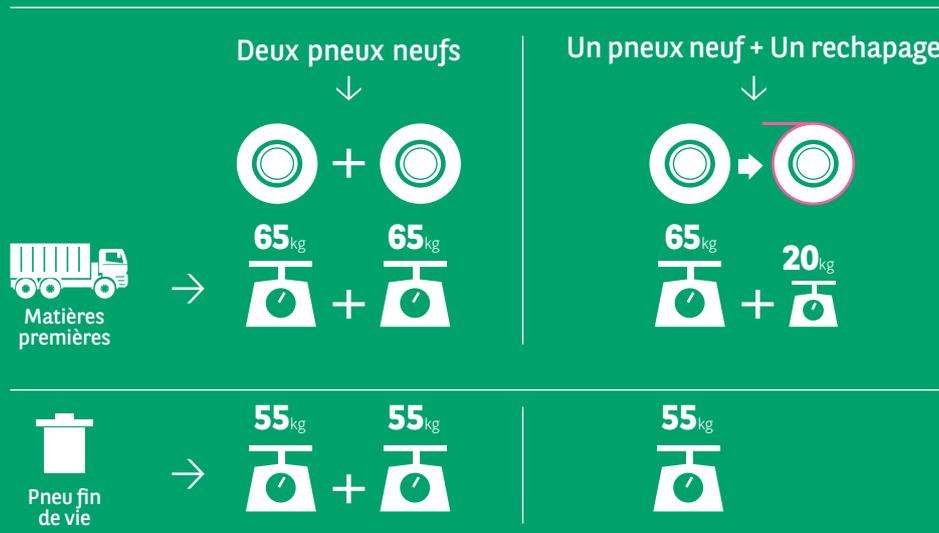
- Pneu de qualité premium + rechapage(s) : pneumatiques neufs plus chers à l'achat mais dont la durée de vie est multipliée par 2,5 en moyenne. Origine : Europe.
- Pneumatiques d'entrée de gamme non rechapables et donc mono-vie : pneus à bas coût non rechapables. Prix attractif à l'achat, mais surcoût sur le long terme et mauvais bilan économique. Origine : Asie.

### Le rechapage économise les ressources naturelles et préserve notre environnement.

- 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).
- Moins d'émission de CO<sub>2</sub> > 100 pneus rechapés, c'est 5 tonnes de matières non consommées et plus de 6 tonnes de CO<sub>2</sub> non rejetées dans l'atmosphère.
- Moins de déchets > environ 300 kg pour une semi-remorque trois essieux. Le rechapage des six pneus d'une remorque trois essieux, c'est six pneus usagés de moins à recycler !
- En Europe, tous les pneus usagés sont recyclés (la directive 31/CE du 26 avril 1999 interdit la mise en décharge des pneus usagés). Ils sont transformés en aires de jeux, en gazon synthétique, en semelles de chaussures, en dalles de sol, en roulettes... de nouvelles recherches permettront bientôt un recyclage toujours plus efficace et novateur des pneumatiques.

## La norme VECTO appliquée aux pneus

- Les pneumatiques font partie des composants entrant en ligne de compte dans le calcul de la norme européenne qui comprend :
- La certification de la valeur réelle par type de pneu.
- L'identification du pneu sans ambiguïté, par son marquage, mais si nécessaire aussi par un code barre, un code QR, un RFID ou un marquage supplémentaire.
- Le processus assez lourd mais bien défini et précis, nécessitant des tests de conformité aléatoires par type de pneus chaque année et un reporting annuel livré aux autorités européennes de contrôles.

Source : [rechapage.fr](http://rechapage.fr)**Pourquoi rechapier ?**

La gestion des pneumatiques représente un enjeu majeur pour les professionnels du transport, et ceci sur plusieurs plans :

**Compétitivité des prix en impactant la maîtrise de leurs coûts d'exploitation, le rechapage augmentant la durée de vie globale de chaque pneu dit multi-vies.**

Les pneus rechapés conjuguent trois avantages pour les budgets pneus, sans compromis pour la sécurité :

- Un pneu rechapé est jusqu'à 40 % moins cher que le pneu neuf équivalent ;
- 100 % de kilomètres en plus : le rechapage d'une carcasse de qualité, réalisé par un expert, double la durée de vie de vos pneus à moindre coût ;
- plusieurs rechapages : sous réserve que l'analyse externe et interne de la carcasse l'autorise, un pneu peut être rechapé plusieurs fois, pour encore plus de kilomètres !

**Sécurité en limitant les défaillances sur route liées à des pneumatiques, car les carcasses d'origine peuvent faire l'objet de plusieurs rechapages en veillant dans le cadre de la gestion de flotte aux facteurs qui influencent leur mode d'usure :**

- Les caractéristiques intrinsèques du pneu (robustesse et endurance de la carcasse, type et volume de gomme, sculptures adaptées à vos usages) ;
- la pression de gonflage des pneus ;
- le niveau de charge des essieux ;
- l'état mécanique du véhicule (alignement d'essieux, géométrie du véhicule) ;
- le style de conduite.

**Respect de l'environnement** en générant une économie circulaire de nature locale : de la collecte du pneu usé à sa distribution et sa maintenance, le rechapage repose sur des circuits courts et possède une forte composante locale, permettant par ailleurs de limiter la dépendance aux matières premières importées.

C'est dans ce contexte que le choix de produits d'origine de qualité devient important en permettant les opérations de rechapage qui prolongent leur durée de vie.

Sur la base du poids moyen d'un pneu neuf de 65 kg et d'un pneu usé de 55 kg :

- La production de deux pneumatiques nécessite la consommation de 130 kg de matières premières (65 kg x 2) et la valorisation de 110 kg de pneus en fin de vie (55 kg x 2).

- La production d'un pneumatique et d'un rechapé nécessite 85 kg de matières premières (65 kg + 20 kg de la nouvelle bande de roulement) et la valorisation de 55 kg (un seul pneu).

**Durée de vie d'un pneu rechapé par rapport à un pneu importé**



- Un pneu rechapé peut présenter les mêmes performances qu'un pneu haut de gamme.

- La durée de vie d'un pneu multi-vies peut donc atteindre potentiellement 660 000 kilomètres.

**NOUS AVONS DEMANDÉ À LA FFC CONSTRUCTEURS DE NOUS LIVRER SA VISION DES GRANDS ENJEUX DE SON SECTEUR : TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET RÉGLEMENTATION VONT DE PAIR, DANS UN FOISONNEMENT INTENSE**



## CARROSSIERS CONSTRUCTEURS : EN ORDRE DE MARCHÉ, DE NOMBREUX DÉFIS

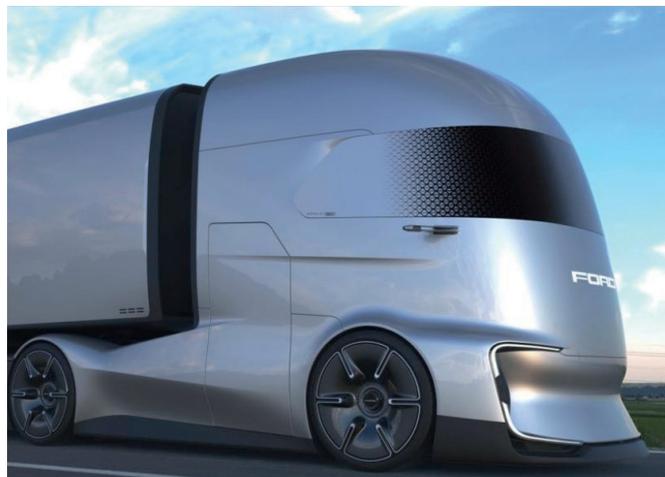
Le dossier des EMS (25,25m) revient sur le devant de la scène en 2019-2020, compte tenu des discussions engagées au niveau européen.

La France a pris du retard en la matière, par rapport à de nombreux pays membres. L'absence de perspective 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. Si la contrainte de poids sur les infrastructures est un argument, l'utilisation de véhicules plus longs sans augmentation du PTR (Poids Total Roulant Autorisé) pourrait constituer une base de discussion – notamment parce que cela contribue à répondre à la problématique de recrutement des conducteurs.



L'allongement des cabines est une thématique majeure pour la construction des poids lourds. La date d'introduction a été avancée au 1<sup>er</sup> septembre 2020. 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, mais elle se traduit aussi par des coûts de R&D (Recherche et Développement) en hausse très significative, compte tenu de l'impact de ce type de modification et des homologations requises en la matière.

Pour les carrossiers constructeurs, l'un des challenges majeur va également porter sur la maîtrise du poids, et donc la conception et l'usage de matériaux et d'équipements contribuant à cet objectif. Il est clair que cette préoccupation est déjà prise en compte depuis de nombreuses années, mais l'accélération de la trajectoire d'amélioration de la performance environnementale incite à pousser davantage dans cette voie. 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.



## QUELLE RÉGLEMENTATION ?

Les poids lourds connaissent également une année 2019 sous le signe d'une réglementation fortement impactante pour les carrossiers constructeurs. La première moitié de l'année a ainsi été marquée par les incertitudes concernant l'arrivée du nouveau chronotachygraphe dit "intelligent" au 15 juin 2019. De nombreux véhicules en cours de carrossage étaient en effet en situation de risque de non-conformité. Une solution pragmatique a pu être trouvée par la FFC CONSTRUCTEURS avec l'administration, afin de réduire considérablement le stock des véhicules qui se seraient vus contraints à un retrofit. La situation était d'autant plus critique que certains véhicules ne pouvaient pas être équipés des nouveaux capteurs. Ceci concernait des milliers de véhicules pour le territoire français et aurait généré plusieurs millions d'euros de frais de retrofit pour le seul marché français.

## NOUVELLES TECHNOLOGIES : LA MONTÉE EN PUISSANCE

Le secteur de la carrosserie construction est fortement impacté par l'arrivée des nouvelles technologies, qu'il s'agisse du numérique - dès la conception et dans le suivi des réalisations - des matériaux ou de l'intégration de nouvelles solutions. Même si le véhicule autonome de niveau 5 demeure un objectif à long terme, la multiplication des capteurs essentiellement au service des ADAS (Advanced Driver Assistance Systems, aide à la conduite automobile) contribue à rendre nos métiers plus complexes.

Ces challenges participent aussi au déploiement d'actions en matière d'attractivité de nos métiers à destination des jeunes publics : Les nouvelles technologies trouvent une application concrète et immédiate dans de nombreux véhicules réalisés par les carrossiers constructeurs français. Ils démontrent que la carrosserie construction est au cœur d'enjeux sociétaux d'aujourd'hui et de demain. De nombreuses actions destinées à les sensibiliser sont ainsi déployées dans les territoires, avec le soutien des entreprises.

## 260 MILLIARDS D'EUROS SUPPLÉMENTAIRES PAR AN : BESOIN D'INVESTISSEMENTS ÉVALUÉ PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE POUR ATTEINDRE SES AMBITIONS CLIMATIQUES !

### TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, UN CHANGEMENT DE PARADIGME

**Les premières annonces d'Ursula von der Leyen, Présidente de la Commission Européenne, concernant son plan « 50 actions pour 2050 » en décembre 2019, donne la tonalité de ce qui attend les entreprises à moyen et long terme. La Commission confirme la trajectoire de la neutralité carbone et veut très nettement accélérer le rythme. D'ici juin 2020, la Commission va publier une étude d'impact sur son projet de relever les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (par rapport au niveau de 1990), de 40 % actuellement, à « au moins 50 % et voire 55 % ».**

Il s'agit d'un véritable changement de paradigme pour notre secteur. **Certes, le monde de la construction du Véhicule Utilitaire Léger est déjà rentré activement dans la mise en œuvre de la norme WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures), 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.** Nous partageons la volonté des pouvoirs publics d'infléchir l'empreinte carbone de la mobilité. Il conviendra toutefois de ne pas oublier en route le pragmatisme.

Le contrecoup économique de cette politique est un point de vigilance majeur pour nos adhérents : à ce stade, les moyens mis en place pour accompagner cette démarche restent à établir. La Commission évalue le besoin d'investissements pour atteindre ses ambitions climatiques à 260 milliards d'euros supplémentaires par an, tout en évoquant une révision en profondeur des législations en lien avec le climat, dont celle qui régit le marché du carbone (Système d'Échanges de Quotas d'Émissions, SEQUE). À défaut d'éléments précis, cela donne une tendance que toutes les parties prenantes de la mobilité doivent dès à présent prendre en compte : les produits ne s'inscrivant pas dans une démarche de décarbonation seront nécessairement plus chers – potentiellement aussi bien à l'achat qu'à l'usage. Chaque maillon de la filière sera impacté : C'est sur l'ensemble de ces éléments que la FFC CONSTRUCTEURS sensibilise ses adhérents pour leur permettre d'anticiper les évolutions réglementaires.

La construction des Véhicules Utilitaires Légers est ainsi marquée par la mise en œuvre de la norme WLTP. L'arrivée de cette réglementation récente ajoute de nouvelles contraintes particulièrement lourdes pour le carrossage des véhicules. En effet, tout élément susceptible d'impacter l'aérodynamique du véhicule, à travers sa surface frontale, ainsi que sa masse, sont désormais pris en compte. Dans la pratique, les carrossiers constructeurs se voient obligés de revoir la conception de leurs produits afin de rentrer dans une fenêtre de tir souvent très étroite. La FFC CONSTRUCTEURS s'est attachée à sensibiliser les différentes parties prenantes, y compris au niveau des pouvoirs publics, afin d'atténuer les conséquences opérationnelles de cette nouvelle réglementation.

**Toujours pour les poids lourds, la trajectoire environnementale de réduction des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) se traduit par l'arrivée très concrète de l'outil VECTO.** 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.** Les discussions sont d'ores et déjà engagées avec la Commission Européenne pour identifier des modalités de mise en œuvre réalistes, tout en restant en phase avec les objectifs de réduction de l'empreinte carbone.

Enfin, La transition énergétique commence à se concrétiser, particulièrement dans les poids lourds, avec la confirmation de la montée en puissance de la solution GNV/BioGNV (Gaz Naturel pour Véhicules). L'émergence d'autres technologies alternatives, en particulier l'électrique pour les VUL, va donner davantage corps au mix énergétique. Là encore, c'est toute la filière de la construction qui intègre ces nouveaux enjeux.

**VECTO /  
WLTP**  
DEUX « OUTILS »  
MAJEURS  
À L'HORIZON 2030

# MARCHÉ DU GNV : LA ROUTE EST LONGUE MAIS ON PROGRESSE

Face à la raréfaction des ressources non renouvelables et à la nécessité de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), la transition énergétique, grâce notamment à une économie circulaire, s'impose comme une évidence. La méthanisation s'inscrit pleinement dans cette logique.

**Une étude utilisant l'Analyse du Cycle de Vie (ACV), et réalisée par l'IFP Énergies Nouvelles (IFPEN), dans une note d'octobre 2019, met en avant les informations en faveur de la filière biométhane.**

L'objectif de cette étude est d'évaluer les impacts environnementaux potentiels de différents moyens de transport routier (personne et marchandise), et à différents horizons temporels (actuel et 2030), en prenant en compte à la fois le cycle de vie du véhicule et le cycle de vie du carburant. L'étude se concentre sur le seul indicateur de réchauffement climatique via les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

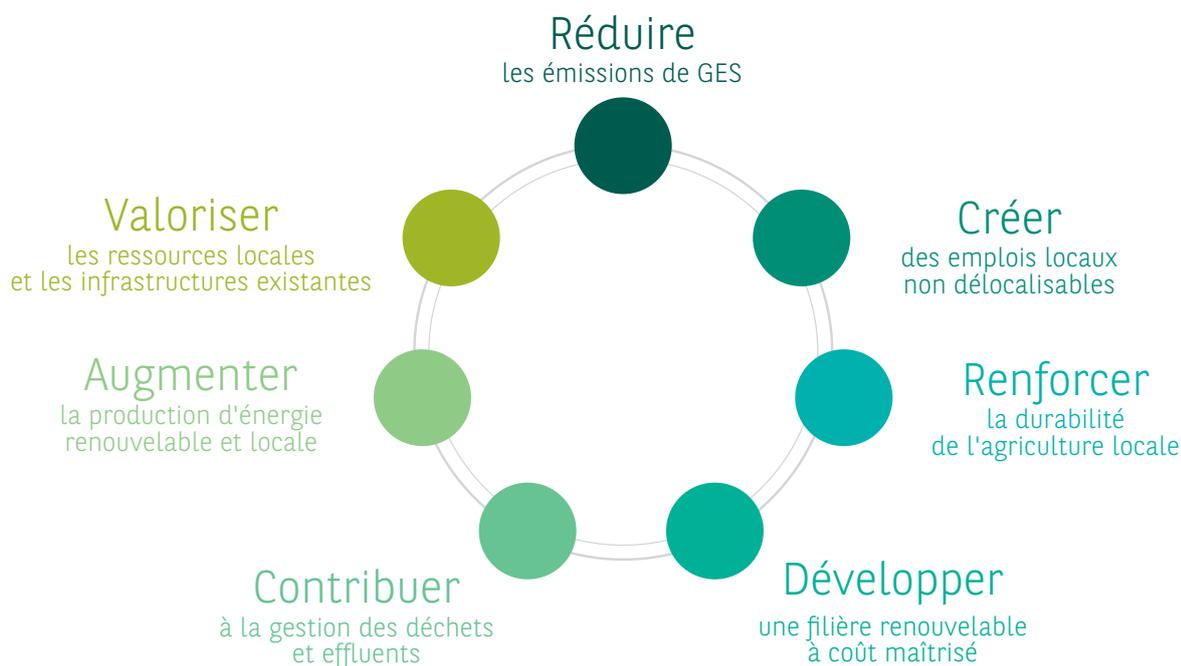
L'ACV des différents segments de véhicules (véhicule particulier, bus, véhicule utilitaire léger, poids lourd de livraison), couplée aux technologies de propulsion (moteur thermique, hybride, électrique) et à leurs vecteurs énergétiques associés (carburants fossiles, bioGNV et mix électrique), a permis de comparer entre elles les options technologiques envisagées, et d'identifier celles les plus adaptées aux différents contextes d'un point de vue environnemental, centré sur le changement climatique. Cependant, l'étude n'est pas totalement exhaustive, et la comparaison avec d'autres carburants alternatifs, tels que les biocarburants liquides conventionnels ou avancés, resterait à faire.

Suite aux résultats de cette étude, plusieurs éléments de conclusion ou enseignements sont à souligner :

- En ce qui concerne les véhicules légers, les véhicules utilitaires et même les poids lourds 12 tonnes, l'utilisation d'un moteur thermique alimenté exclusivement au bioGNV donne les meilleurs résultats en matière d'émissions

de GES, suivi de près par les hybrides rechargeables fonctionnant exclusivement à l'électrique (cas théorique car difficilement applicable en conditions réelles avec seulement 50-70 km d'autonomie, notamment pour les parcours longs). Viennent ensuite les véhicules électriques.

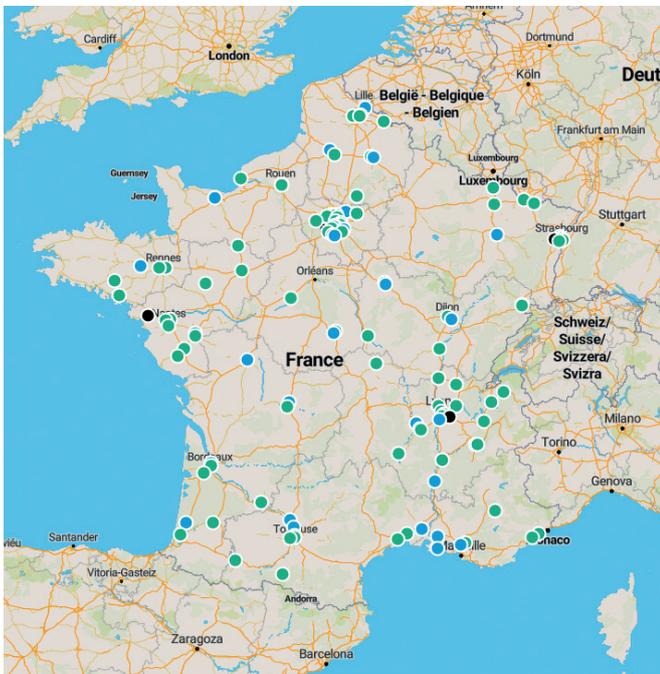
- L'hybridation du moteur bioGNV améliore encore les résultats, comme pour les carburants essence, gazole ou même GNV.
- Les véhicules électriques, avec une tendance allant vers des batteries de grande capacité, sont ainsi pénalisés par la quantité importante de CO<sub>2</sub> émise lors de la fabrication des batteries, provenant en grande partie de l'extraction et du raffinage des métaux utilisés (lithium, cobalt, nickel...), et par les procédés énergivores mis en œuvre pour la fabrication et l'assemblage des cellules.
- Les véhicules roulant au GNV (fossile) présentent de meilleures émissions GES que leurs équivalents diesel et essence, que ce soit en 2019 ou en 2030.
- La capacité de production du bioGNV en France (entre 1 et 1,5 TWh) permettrait d'alimenter environ 100 000 à 150 000 véhicules. Il faudrait donc augmenter fortement les unités de méthanisation pour pouvoir assurer un déploiement massif des véhicules bioGNV.
- Enfin, une solution pour déployer plus rapidement les véhicules bioGNV pourrait être d'utiliser un mix GNV fossile et bioGNV. Cela permettrait d'alimenter un nombre de véhicules plus important, tout en gardant un bilan GES très favorable, surtout si la motorisation venait à être hybridée.



Source : AFGNV

**Que sont les garanties d'origine ?**

Le dispositif des garanties d'origine (GO) assure la traçabilité du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel et des transactions associées. Une fois injecté dans le réseau, le biométhane se mélange au gaz naturel. Il n'est alors plus possible de les distinguer. Les garanties d'origine permettent d'assurer la traçabilité du biométhane injecté, pour répondre aux attentes de tous les utilisateurs soucieux de consommer un gaz plus respectueux de l'environnement. Chaque mégawatt-heure de biométhane injecté donne lieu à l'émission d'une garantie d'origine identifiée, grâce notamment à son lieu de production et aux déchets utilisés. Ainsi, l'utilisateur sait que le gaz qu'il consomme correspond à une quantité de biométhane effectivement produite.



Source : AFGNV

**Et la fiscalité du GNV ?**

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).

Type carburant	Nombre de stations
<b>À ouvrir</b>	<b>49</b>
GNC	25
GNL	2
GNL, GNC	22
<b>Ouverte</b>	<b>116</b>
GNC	83
GNL	4
GNL, GNC	29
<b>Total général</b>	<b>165</b>



**Comprendre le prix à la pompe du GNV**

Les prix à la pompe du GNV sont, en moyenne, de 20 % inférieurs à ceux du diesel. Ils s'expriment en kg, en sachant qu'avec 1 kg de GNV on parcourt la même distance qu'avec 1 litre de diesel. Ci-dessous, à titre d'illustration, une décomposition du prix de GNV à la pompe (hors TVA) :

- 1- Le coût de la molécule gaz est fixé sur les marchés via des contrats à long terme. En France, il est le plus souvent indexé sur l'indice PEG (Point d'Échange Gaz), à l'instar du prix du diesel indexé, lui, sur le Brent. Sa valeur et ses évolutions dans le temps sont consultables sur le site Powernext.
- 2- Les frais d'acheminement correspondent aux frais de transport du gaz jusqu'à la station (via les réseaux de gaz pour le GNC et par camion citerne depuis un terminal méthanier pour le GNL).
- 3- Les coûts de distribution comprennent la construction, l'exploitation et la maintenance de la station. À la différence du diesel, l'infrastructure est une composante majeure du prix à la pompe du GNV.
- 4- La TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques) est une taxe gouvernementale dont le taux est défini par l'article 265 du code des douanes. (cf. notre synthèse sur le plan fiscal).

Le dispositif de suramortissement pour l'achat de véhicules industriels GNV est quant à lui prolongé jusqu'en 2021 et élargi : 120 % pour les véhicules de 2,6 t à 3,5 t ; 160 % pour les véhicules entre 3,5 t et 16 t ; 140 % pour les véhicules entre 16 t et 44 t.

Parc véhicules GNV 11 2019	Nombre
Poids lourds	3 513
Bennes à ordures	1 902
Véhicules spécialisés	1 396
<b>Total transport marchandises</b>	<b>6 811</b>
Bus	3 390
Autocars	230
<b>Total transport de voyageurs</b>	<b>3 620</b>
<b>total</b>	<b>10 431</b>

Source AFGNV / GRDF

# MARCHÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE, TOUT RESTE À FAIRE

LE MODE ÉLECTRIQUE FAIT L'OBJET D'UN SUPPORT TRÈS IMPORTANT DE LA PART DE NOMBREUX ACTEURS DE LA FILIÈRE VI-VUL (POUVOIRS PUBLICS, COLLECTIVITÉS, CONSTRUCTEURS...) SUR LA BASE D'ARGUMENTS THÉORIQUES SÉDUISANTS, QU'IL VA DORÉNAVANT FALLOIR TRANSFORMER EN UNE VÉRITABLE FILIÈRE À CRÉER, NOTAMMENT EN MATIÈRE D'OFFRE DE VÉHICULES ET D'INFRASTRUCTURES.

L'AVERE/URF (L'Union Routière de France), a initié le pilotage d'un Groupe de Travail Filière Métier pour étudier les conditions de développement des véhicules industriels électriques (du véhicule utilitaire léger jusqu'au 44 tonnes). Ce groupe a réuni l'ensemble des parties prenantes impliquées dans le développement de l'électromobilité dans le transport routier de marchandises :

Constructeurs, distributeurs et réparateurs de véhicules industriels, fabricants de batteries, infrastructures de recharges, transporteurs et loueurs, logisticiens, producteurs et distributeurs d'énergie, les administrations publiques (ADEME, DGE, DGEC).

**Un livre blanc a concrétisé ce groupe de travail avec pour objectif :**

- d'établir un état des lieux de l'offre actuelle des véhicules industriels électriques et confirmer sa pertinence pour certains usages du transport routier (distances et tonnages) ;
- d'énoncer ses perspectives de développement dans le respect de la neutralité technologique et énergétique ;
- de formuler des propositions aux pouvoirs publics pour accélérer le développement de la filière électrique.

Les points clés à retenir concernent les batteries et les réseaux de recharges, ainsi que les nécessaires déterminations d'un TCO (Total Cost of Ownership - coût global de possession).

## TYPES DE CAMIONS ÉLECTRIQUES EN 2030

FRÊT LONGUE DISTANCE (hydrogène) >800 km sur autoroute	LIVRAISON RÉGIONALE Utilisation périurbaine	LIVRAISON URBAINE Utilisation urbaine
> 425 kW >500 kWh Distance > 600 km	> 225 kW > 220 kWh Distance > 350 km	> 125 kW > 90 kWh Distance > 200 km

## TRANSPORT PUBLIC

AUTOCAR Utilisations diverses	BUS	CONSTRUCTION
> 225 kW > 175 kWh Distance < 200 km	> 325 kW > 350 kWh Distance < 500 km	Batterie 48 V PHEV 3 km

## CONSTRUCTION



## La question du TCO

Les prix d'acquisition ou de location des véhicules sont donc calculés au plus juste, il convient de tendre vers un TCO du véhicule qui soit étendu aux infrastructures nécessaires en intégrant :

- La valeur résiduelle du véhicule et de la batterie en fonction de son usage et de son vieillissement ;
- l'évolution du prix de l'électricité et de sa fiscalité ;

- l'évolution des coûts d'usage des infrastructures ;
- le coût de la réorganisation des flux logistiques avec les temps de recharge qui immobilisent le véhicule.

Tous ces surcoûts sont difficilement chiffrables, mais ils viennent grever l'avantage procuré par les faibles coûts de l'électricité et de la maintenance, rendant encore lointaine l'atteinte d'un modèle économique viable du VI, (Véhicule Industriel électrique).

## LES BATTERIES ET LEUR ENVIRONNEMENT : POINTS CLÉS

### Les batteries et leur environnement points clés

#### Leur maintenance

Les batteries des véhicules industriels électriques ne nécessitent aucune maintenance. Leur surveillance est assurée par l'électronique de gestion et de contrôle, le BMS (Battery Management System) qui assure trois fonctions : la sécurité en prévenant les événements critiques, la performance en augmentant la durée de vie de la batterie, et la communication en échangeant les données avec le système hôte.

#### Durée de vie

Pour des batteries à recharge au dépôt, ou au centre logistique, elle s'exprime en nombre de cycles de charge et de recharge. Un cycle représente une recharge complète, soit 80 % de la capacité totale du pack batteries, sachant qu'il est usuel de considérer un nombre de jours d'utilisation de 300 jours / an pour un véhicule lourd urbain (camion et bus).

Le remplacement du pack batteries après 2 500 cycles (soit environ 7 à 8 ans) est désormais confirmé, et les 3000 cycles ne sont pas un objectif irréaliste. Ils doivent constituer le référentiel des années à venir.

#### Temps de recharge

Les technologies les plus avancées acceptent des courants de charge de plus en plus élevés. Le temps de recharge de la batterie (rapidité de charge) dépend directement de la puissance que peut offrir l'instructeur de recharge et de ce que le véhicule est capable d'absorber. Par exemple, un véhicule déchargé disposant d'une batterie de 200 kWh sera rechargé en 4 heures avec un dispositif de charge d'une puissance de 50 kW, le standard de charge européen étant le Combo CCS 2.

#### La maintenance des véhicules

La maintenance des véhicules représente traditionnellement un poste très important dans le coût d'exploitation des flottes de véhicules lourds. Pour le véhicule électrique, on obtient :

- La réduction de plus de 50 % de l'utilisation du système de freinage grâce à la récupération d'énergie à la décélération, ce qui induit des économies sur les plaquettes de freins, disques, etc... ;

- la suppression de l'embrayage et de la boîte de vitesses ou de la boîte automatique avec son convertisseur (très sollicités en usage urbain) ;
- la fin de la vidange d'huile, puisqu'un moteur électrique ne nécessite pas de lubrification ;
- la suppression des courroies (alternateur, compresseurs, servitudes).

Les exploitants de bus électriques et des premières flottes de camions électriques soulignent les économies qui portent sur les pièces de rechange, mais aussi sur la main d'œuvre.

C'est globalement une réduction de coût de la maintenance d'environ 25 à 35 % que l'on pourrait escompter, suivant les premières estimations et expérimentations qui ont été menées.

#### Les infrastructures de recharge

Le poids lourd électrique disposera, pour les premières versions, de batteries lui conférant une autonomie de l'ordre de 100 à plus de 200 kilomètres. Ces caractéristiques correspondent en premier lieu à des véhicules de type porteur, effectuant des livraisons en ville depuis les centres logistiques périurbains ou des missions urbaines, la réponse à ces besoins étant :

- recharge des véhicules électriques au dépôt, lesquels doivent être équipés d'infrastructures de charge pendant la nuit (durée de 6 à 8 heures) ;
- mise en place de bornes de recharge sur les lieux de chargement/déchargement, permettant des recharges (rapides) intermédiaires ;
- développement d'un maillage de stations sur des axes de longue distance, en lien avec le développement d'outils de réservation et de paiement.

Les structures de recharge pour véhicules lourds déjà déployées permettent une recharge avec des bornes d'une puissance de 50 à 100 kW. À très court terme, les bornes disponibles permettront des puissances allant jusqu'à 150 kW. Ces solutions permettent d'envisager un temps de recharge plus court et donc la possibilité d'une utilisation densifiée du véhicule.

## UN POINT D'ATTENTION, LES CONTRAINTES DE SÉCURITÉ

Il existe encore à ce jour des contraintes normatives considérables : une limite de dix prises de 7 à 10 kW sur un même emplacement, avec un besoin en superficie très important pour des rai-

sons de sécurité. Il n'est pas possible d'obtenir d'autorisation pour plus d'une prise de recharge de plus de 50 kW, pour des questions de puissances disponibles, de sécurité, de normes, etc...

une prise de 150 kW a un coût de 60 à 80 000 €, sans compter les investissements ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) exigés pour ces puissances....

### LES TYPES DE CHARGES

#### Combo CCS (DC) jusqu'à 350 kW

Standard de charge rapide (DC) développé par les constructeurs européens et américains



Source : Guillaume Darding

Type de charge	Charge lente DC	Charge accélérée DC	Charge haute puissance DC
Puissance	20-25 kW	50 kW	150-350 kW
Temps de charge (référence bus ou camion 200 kWh)	6 à 8 heures	2 à 4 heures	Environ 1 heure
Design			

## LES PROPOSITIONS DE LA FILIÈRE POUR FAVORISER LA TRANSITION VERS LES VÉHICULES INDUSTRIELS ÉLECTRIQUES

**Soutenir les investissements grâce au dispositif de suramortissement** pour les véhicules lourds utilisant l'énergie électrique, l'hydrogène, le GNV/bio GNV ou le bioéthanol. Il conviendrait également de bâtir une fiscalité stable, lisible et prévisible, demande applicable à toutes les nouvelles technologies.

#### L'exemption de poids pour les poids lourds électriques à hauteur de 2 tonnes

L'article 20 modifie la directive 96/53/CE du Conseil « poids et dimensions », dans laquelle les poids lourds à zéro émission bénéficient d'une allocation de poids supplémentaire de 2 tonnes.

#### Favoriser le développement des infrastructures de recharge

Soutien aux initiatives privées, bornes publiques, équipement des centres logistiques.

#### Mettre en œuvre des aides à l'usage telles qu'une tarification spécifique de péages.

Ces incitations peuvent être monétaires (gratuité des péages routiers ou du stationnement) ou non monétaires (voies et stationnements réservés, plages de livraison élargies).

#### Encourager les expérimentations

L'État doit par ailleurs favoriser le déploiement d'initiatives locales et/ou régionales regroupant acteurs publics et entreprises, comme par exemple les projets « Zéro Émission Valley » en Auvergne-Rhône-Alpes ou encore « HyPort » en Occitanie.

#### Développer les compétences et la formation

La filière recommande le soutien par l'État, les OPCO et les instances régionales de dispositifs permettant d'adapter les parcours de formation aux nouvelles technologies.

# 05 DISTRIBUTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS

## Une conjoncture favorable, mais la prudence reste de mise

La distribution VI évolue dans le marché en haut de cycle que nous connaissons en 2019, ce qui en tendance permet au secteur d'évoluer dans un contexte globalement favorable.

Quelques points conjoncturels viennent nuancer ce propos, tels que l'évolution des prix de ventes, que ce soit en VN (Véhicules Neufs) ou en VO (Véhicules d'Occasion), qui reste contrainte à la hausse malgré des volumes importants. La question des délais est naturellement soulevée, compte tenu des niveaux élevés de commandes générés entre 2018 et début 2019.

Sur le plan structurel, on note l'inquiétude maintenant récurrente concernant le marché de seconde main du tracteur routier, dont le niveau de stock (et de prix par conséquent) pose question, du fait de la rotation élevée du parc depuis plusieurs années. On notera enfin une problématique d'emplois rencontrée d'ailleurs dans l'ensemble de la filière « transport ».

Quant à la question des nouvelles énergies, le niveau d'offre incomplet et le marché encore naissant ne permettent pas, à ce stade, d'en faire immédiatement un point clé pour les réseaux.



# DISTRIBUTION VI

## VI Neufs

La fin de l'année 2019 n'a pas été profitable pour les distributeurs des VI tracteurs. En juin, ils étaient en avance sur 2018 avec des commandes en hausse de 4,0 %, mais le deuxième semestre a été creux et leurs commandes reculent finalement de 12,9 % par rapport à l'année dernière. Les trois quarts affichent un recul moyen de 22,6 %. Pour les porteurs, la situation est comparable. Ils affichaient un beau + 11,8 % de commandes en juin et six mois plus tard, ils sont à - 10,2 % par rapport à 2018. Cependant, seule la moitié des distributeurs voient leurs commandes baisser, et un tiers se maintenir.

## Prix des véhicules

Les prix des tracteurs restent stables. Ils ont un peu progressé, pour la moitié des concessionnaires, de 3,6 %, ce qui est compensé par une baisse de 4,0 % chez un quart d'entre eux. Globalement, la progression est de 0,9 %.

Les porteurs sont un peu plus favorisés, avec 2,3 % de hausse, qui se décompose avec la moitié de progression, + 4,8 % en moyenne, un tiers qui se sont maintenus et très peu de baisse.

## Parc VI

88 % des investissements de VI sont consacrés au remplacement du matériel. Ce résultat est en progression par rapport à 2018, puisqu'alors c'était 85 % des investissements. Seulement 12 % servent à une extension du parc. Cet indicateur varie sensiblement de façon inverse

aux immatriculations : plus elles baissent, plus il augmente. Du côté du parc global des VI, peu d'experts sont optimistes. Plus de 61 % d'entre eux le jugent stable.

## VUL neufs

Le marché est plutôt variable. Il affiche une hausse moyenne de 9,0 %, mais les résultats sont différents d'une concession à l'autre. Un tiers de notre panel affiche une hausse des commandes, en moyenne de 53 %, un tiers maintient ses carnets de commande, de 2018, et un tiers les voient baisser de 24 %.

Les prix des véhicules sont stables, avec une hausse moyenne de 1,5 %, proche de l'inflation globale.

## Réparation et SAV

La part du SAV dans l'activité des concessions a progressé avec le recul des commandes de véhicules. Elle est passée de 32 % à fin 2018, à 35 % actuellement.

En valeur absolue, elle a progressé chez les deux tiers des concessionnaires, et l'autre tiers a maintenu son niveau.

## Contrats d'entretien

La proportion des contrats d'entretien et de maintenance placés lors de la vente de véhicules est restée constante entre 2018 et 2019, à 34 %. Malgré une forte progression en juin, elle est revenue au résultat de l'année dernière. Elle est stable pour les deux tiers des distributeurs.

**119 JOURS**  
DÉLAI MOYEN  
DE LIVRAISON  
DES CARROSSIERS

## Délais de livraison

Les délais de livraison n'ont pas évolué depuis juin dernier, alors que le marché s'est considérablement ralenti. Ils sont de 74 jours vs 76 jours en juin, ce qui est historiquement bas (ils étaient de 114 jours en juin 2018). La moitié des experts ont fait ce constat, alors que 44 % les voient augmenter.

Pour les carrossiers, les délais se raccourcissent, puisqu'ils passent de 147 jours en juin à 119 en décembre, ils étaient même à 152 jours en juin 2018. Cependant, la grande majorité des experts les estiment en hausse.

## Environnement

L'achat d'un véhicule de nouvelle technologie, comme le GNV ou l'électrique, n'est pas encore une préoccupation très développée chez les acheteurs de VI. Seuls 8 % des clients sollicitent les distributeurs pour ce type de véhicules, comme en 2018.

Pour le volume d'achat des véhicules de nouvelle technologie, les distributeurs ne sont pas très optimistes pour les prochaines années. 61 % voient, dans cinq ans, la part dans les immatriculations de ces véhicules varier entre 0 et 10 %. 39 % la voient dans la tranche 10 à 25 %, et aucun ne la voit au-delà de 25 %. Ces résultats sont similaires à ceux de décembre 2018.

Le SAV continue sa progression chez la plupart des concessionnaires, et prend plus d'importance dans les concessions, avec le recul des ventes de véhicules.

Les contrats de maintenance restent à un niveau élevé : 33,3 % des ventes de VI.

Les délais de livraison ont bien diminué chez les constructeurs, puisqu'ils s'établissent à 74 jours et sont raisonnables. En revanche, les délais carrossiers, s'ils diminuent, restent élevés, à 119 jours.

88 % des investissements sont consacrés au renouvellement des véhicules. Ce résultat est élevé et ne permet pas l'extension du parc VI. Les deux tiers des experts le perçoivent comme stable.

Le marché des tracteurs est en net recul en 2019 avec - 13 % par rapport à 2018. Pour les porteurs, la dynamique est la même avec une baisse de 10 %.

Les véhicules d'occasion sont également touchés par le ralentissement. Les ventes de tracteurs d'occasion baissent de 5 %, à l'instar des porteurs d'occasion.

Le prix de vente des tracteurs neufs progresse moins que l'inflation, à + 0,9 %, alors que celui des porteurs atteint les + 2,3 %. Les perspectives ne sont pas très bonnes : - 0,4 % pour les tracteurs en 2020 et + 0,4 % pour les porteurs.

Le prix des VO est en recul très net pour les tracteurs (- 14,7 %), et plus modéré pour les porteurs (- 3,3 %).

Les stocks de VO sont importants, surtout chez les concessionnaires et les marchands. Même s'ils restent contenus chez les distributeurs, ceux-ci s'attendent à ce qu'ils remontent l'année prochaine.

### La parole à...



Même si l'actualité sociale est cette année encore agitée, ce n'est pas le cas de notre activité qui elle, s'est calmée depuis juin. Le nombre d'immatriculations a reculé, et les prises de commande augurent une baisse nette pour 2020. Nous retrouvons des cycles connus.

Le problème des VO, lui, s'installe. Même si nous ne sommes pas dans la situation de 2008, le nombre de tracteurs arrêtés va peser sur les prix de ventes, et probablement influencer négativement les activités de négoce VN et même l'après-vente (le parc roulant n'augmentant pas ou très peu, les VO immobilisés sont des « potentiels de réparations » qui restent bloqués).

Nous allons être également attentifs aux discussions concernant le nouveau cadre des contrats de distribution et de réparation. Il devient évident que l'arrêt du règlement d'exemption a induit une fragilisation importante de nos activités. Cela n'a pas profité aux consommateurs finaux. Considérant, par ailleurs, l'entente avouée par les constructeurs, cette réforme doit désormais être reconsidérée. Contrairement à ce qu'affirmait Frédéric Dard, c'est savoir revenir en arrière qui est finalement une forme de progression !

Pour revenir à notre territoire et à la période post-municipale, nous déplorons que les propos restent influencés par des positions dogmatiques qui nous sont préjudiciables. À nouveau, il faut rappeler que les VI représentent moins de 8 % des émissions de CO<sub>2</sub>, loin des 25 % annoncés par l'ADEME, ou même des 50 % de la consommation de diesel en ville. Les investissements mis en place, s'agissant du transport en commun, sont certes louables, mais disproportionnés par rapport au résultat potentiel. Il en va de même pour les restrictions de circulation, où l'engorgement des axes périphériques entraîne une situation pire qu'escomptée, alors que des mesures simples et applicables immédiatement pour améliorer la situation existante ne sont même pas considérées. Le CNPA publie également un livre blanc à destination des élus que je vous invite à consulter.

Toujours dans les actions du CNPA, la « Semaine des Services de l'Automobile et des Mobilités » aura lieu du 1<sup>er</sup> au 8 février. Même en période difficile, il est important de continuer à nous impliquer pour favoriser l'alternance. C'est le meilleur moyen de renforcer l'attractivité de nos métiers. Et sur ce point (aussi) le nôtre est exemplaire.

NICOLAS LENORMANT  
Président du CNPA – branche VI



# MARCHÉ VO : DES SUJETS STRUCTURELS

QUITTE À DEVOIR SE RÉPÉTER DEPUIS MAINTENANT TROIS ANS, LE MARCHÉ TRACTEUR CRISTALLISE LES INQUIÉTUDES, EN LIEN AVEC PLUSIEURS ANNÉES CONSÉCUTIVES DE LIVRAISONS DE VÉHICULES NEUFS ET DE ROTATIONS ACCÉLÉRÉES DES GRANDS PARCS, SUSCITANT DORÉNAVANT UNE TENSION ET DES INQUIÉTUDES DANS LES CIRCUITS DE SECONDE MAIN.

## VI d'occasion

Le marché des VI d'occasion a fortement reculé chez les concessionnaires de VI. Les ventes de tracteurs ont baissé de 5,2 % en moyenne, alors que la moitié des concessionnaires ont subi un recul de 18 %, un quart restant stable et un quart ayant réussi à progresser.

Côté porteur, le résultat est comparable, avec une baisse de 5,2 %, une moitié des concessionnaires ayant subi un recul de 14 %, un tiers étant resté stable, et quelques-uns ayant réussi à légèrement progresser.

## Prix de vente et reprises

Déjà en repli en 2018 à - 7,8 %, les prix des tracteurs VO sont en chute libre à - 14,7 % en 2019. Cette baisse concerne 83 % des distributeurs.

Pour les porteurs, la situation est un peu moins pire. Le recul est de 3,3 %, avec la moitié des distributeurs dont les prix reculent en moyenne de 10 %. Les autres sont majoritairement restés stables entre 2018 et 2019.

Les VO en parc-distributeur proviennent en très grande majorité de reprises des véhicules lors d'un achat. Cette année, ce sont 70,7 % des véhicules. Après une forte augmentation en 2018, le taux se rapproche d'une fourchette entre 62-65 % historiquement constatée, après être monté à 75,6 %. Les autres origines sont stables : les retours de buy-back à 11 %, les achats aux constructeurs à 11 % (en légère augmentation), les achats aux confrères à 3 % et les achats à des marchands à 4 %.

## Délais de revente

À l'instar des stocks qui augmentent chez les concessionnaires, les délais de revente sont en nette augmentation. On passe de 74 jours en 2017 à 77 jours en 2018 et à 112 jours en 2019. Une majorité des experts l'a constaté. Pour les porteurs, les délais sont également en augmentation, mais dans une moindre proportion. Ils passent de 60 jours en 2018 à 77 jours en 2019.

## Profil des VO vendus

L'âge des tracteurs en parc n'a pas beaucoup évolué ces dernières années, 48 % des véhicules ont entre quatre et cinq ans, 13 % ont moins et 37 % plus. Le kilométrage des véhicules avait fortement augmenté en 2018 avec 61 % des tracteurs présents sur parc qui avaient plus de 120 000 km, mais cette proportion revient à un niveau constaté les années précédentes, soit 50 %. Pour les porteurs, l'âge moyen des véhicules a un peu reculé avec seulement 1,9 % des véhicules ayant trois ans ou moins, 27,8 % de quatre à cinq ans et 70,3 % plus de cinq ans.

## Écoulement des VO

Pas d'évolution majeure pour les acheteurs de VO. La destination principale reste les utilisateurs en France avec 46 % des véhicules (44 % en 2018). L'Europe reste en seconde place avec 40 % des ventes (41 % en 2018). Les ventes hors d'Europe, après une année de net repli à 3 %, reprennent un peu, à 6 % de ventes.

En valeur absolue, elle a progressé chez les deux tiers des concessionnaires, et l'autre tiers a maintenu son niveau.

## Stocks VO

Les parcs continuent d'augmenter. Ils étaient plutôt maîtrisés chez les concessionnaires en 2018 et sont passés à « hauts » pour 56 % d'entre eux en 2019, alors que 33 % restent normaux. Chez les constructeurs, 94 % des experts les considèrent comme « hauts », alors qu'ils n'étaient que 69 % à le dire en 2018. Chez les marchands, ils augmentent également avec 89 % des experts qui les évaluent « hauts » et 11 % normaux. Pour 2020, les experts sont pour moitié d'avis qu'ils vont encore augmenter chez les concessionnaires et les constructeurs. Chez les marchands, la situation devrait se stabiliser.

### ÂGE DES TRACTEURS

	2019	2018	2017	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	15 %	13 %	13 %	14 %
4 À 5 ANS	48 %	45 %	41 %	45 %
6 ANS ET +	37 %	42 %	46 %	41 %

### ÂGE DES PORTEURS

	2019	2018	2017	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	2 %	8 %	9 %	4 %
4 À 5 ANS	28 %	21 %	15 %	28 %
6 ANS ET +	70 %	71 %	76 %	68 %

### KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRIS TRACTEURS

	2019	2018	2017	MOY. 5 ANS
- DE 120 000 KM	50 %	39 %	53 %	50 %
120 000 KM ET +	50 %	61 %	47 %	50 %

### DESTINATION DES VO

	2019	2018	2017	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	3 %	5 %	4 %	7 %
FRANCE (UTILISAT.)	46 %	44 %	46 %	41 %
EUROPE	40 %	41 %	42 %	39 %
HORS EUROPE	6 %	3 %	6 %	10 %
AUTRES	5 %	8 %	3 %	3 %

Source : Enquête OVI

# 06 PRÉVISIONS 2020

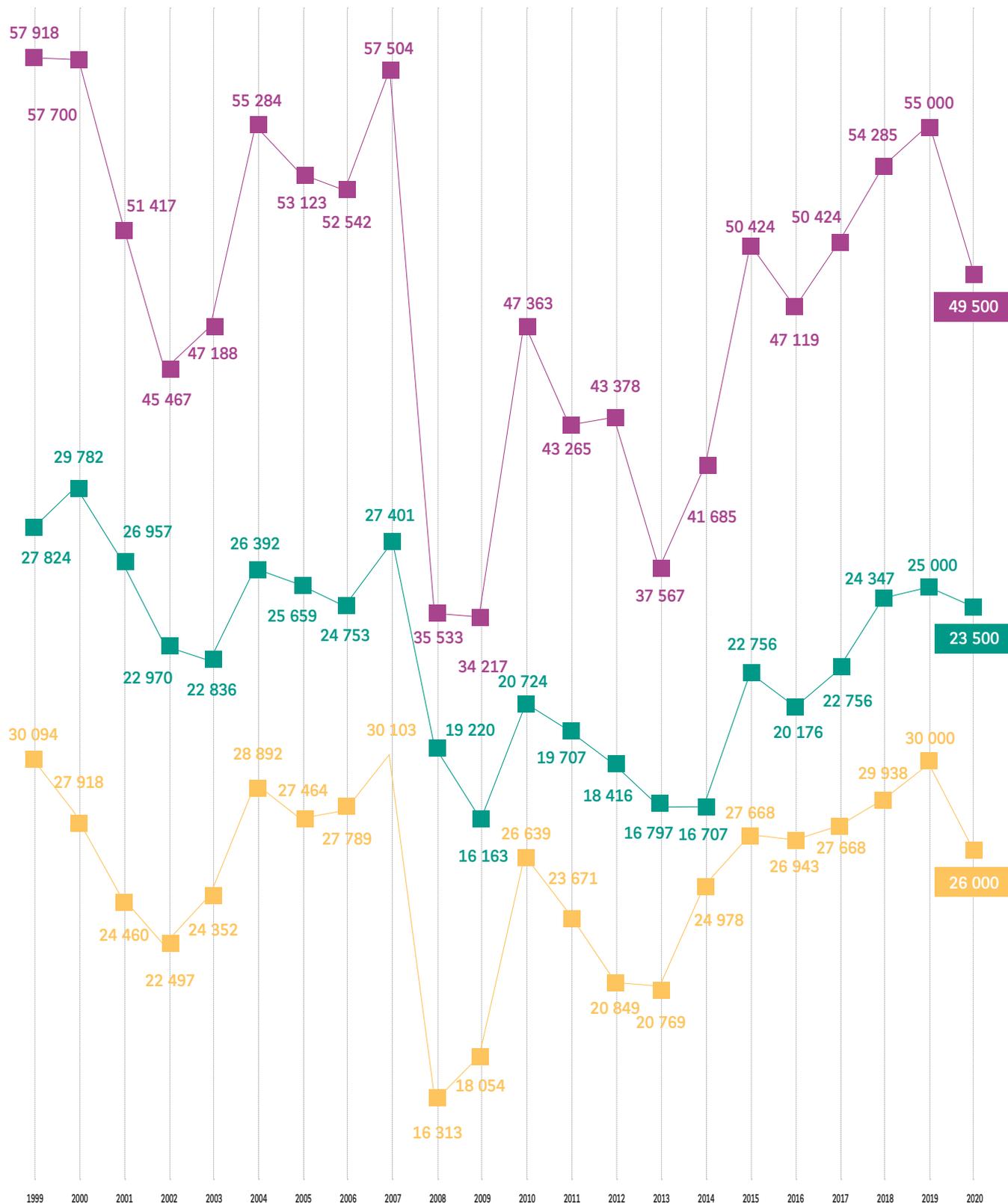


# IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 TONNES

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



## HYPOTHÈSES 2020 : UN POINT D'INFLEXION EN COURS DE CONFIRMATION

L'activité économique mondiale pourrait ralentir en 2020 du fait de tensions commerciales très fortes, déjà rencontrées en 2019 (cf. notamment le « match » USA / Chine). L'Europe en subira les conséquences, mais espère que le dynamisme intra-communautaire compensera les manques à gagner des échanges extérieurs, malgré les difficultés des principaux acteurs que sont l'Allemagne presque en récession, la Grande-Bretagne qui s'avance à grands pas vers le Brexit, et l'Italie dont la situation reste fragile.

La France, du fait d'un marché intérieur très présent, devrait amortir ce ralentissement en 2020 après une année 2019 qui devrait voir notre niveau de croissance excéder celui de notre grand voisin allemand ! Globalement, les planètes restent bien alignées dans l'immédiat, croissance, reflux du taux de chômage, activité du BTP, taux d'investissements... assurant une base positive pour l'an prochain.

Concernant le marché du VI, on doit espérer que sa composante GNV poursuive sa trajectoire ascendante, afin d'installer durablement un segment représentatif, dans l'attente de l'émergence d'une offre de véhicules électriques susceptible de répondre aux attentes, au moins sur les VUL lourds et véhicules spécialisés en applications urbaines, et de créer la base d'un mix énergétique applicable au monde du transport.

L'avis de nos experts sur les entreprises françaises : Elles ralentissent globalement. En effet, 72 % d'entre eux considèrent que les grandes entreprises ont une activité stable, seulement 11 % qu'elles sont dynamiques et 17 % qu'elles sont moroses.

Pour les PME-PMI, le constat est un peu meilleur, avec 44 % qui les jugent dynamiques, 44 % stables et 12 % moroses. Les collectivités publiques sont également en recul, avec 28 % qui les évaluent dynamiques, 39 % stables, et 33 % moroses.

Côté Transport, les Grandes Flottes restent dynamiques pour 56 % des experts, 39 % les jugent stables et 6 % moroses. La situation est un peu moins bonne pour les PME du Transport avec seulement 31 % des experts qui les jugent dynamiques, 67 % stables et 11 % moroses.

Au global, après un exercice 2019 de très haut niveau en termes de volume d'immatriculation pour l'ensemble des marchés de l'utilitaire (VI, semi-remorques, VUL), mis en lumière lors de SOLUTRANS, 2020 conserve une base favorable grâce à des indicateurs économiques encore bien orientés au niveau national, bien que plus aléatoires au niveau international.

Il conviendra, enfin, d'intégrer une montée en puissance des réglementations nationales et européennes susceptibles d'influer fortement, à terme, sur l'offre et la demande du marché et sur l'ensemble des acteurs du marché transport, au sens large (constructeurs, carrossiers, utilisateurs finaux...).

## EN CONCLUSION

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



**BNP PARIBAS**  
**RENTAL SOLUTIONS**

**Business is ON\***

\*Accélérateur de business