

**LE MARCHÉ**  
**DU VÉHICULE**   
**INDUSTRIEL**  **ÉDITION**  
**2019**  
**ACTUALISATION**  **JUIN**



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



**L'OBSERVATOIRE**  
**DU VÉHICULE INDUSTRIEL**



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

# CROISSANCE ET TRANSITION

*Le marché VI confirme à mi 2019 une santé éclatante et d'autant plus remarquable qu'il poursuit son chemin sur une dynamique de croissance plus affirmée que celui de la croissance économique, dans un contexte qui s'est tendu.*

*La transition énergétique concentre l'essentiel de l'attention, ce que le transport routier de marchandises a dorénavant complètement intégré. La nécessité de réduire son empreinte carbone dans un cadre réglementaire s'affirme, avec des contours de plus en plus visibles dorénavant pour tous les acteurs (chargeurs, transporteurs, constructeurs) à l'horizon 2030, avec une feuille de route très ambitieuse.*

*Cette ambition, nécessaire, de la transition énergétique en cours, doit absolument intégrer le fait que les réponses à apporter passent par un mix de solutions applicables par tous les acteurs du métier « poids lourds », tant en termes de flux (en priorité pour la circulation urbaine) que de « vecteurs » (l'adaptation des véhicules et leurs modes d'utilisations), sans oublier les organisations logistiques (la supply chain).*

*Ce mix de solutions est indispensable à la mise en œuvre d'une transition énergétique efficace complémentaire, d'un mix technologique qui ne repose aujourd'hui que sur les véhicules dits thermiques, diesel et GNV, ce dernier segment en pleine croissance poursuivant son chemin dans l'attente d'une matérialisation de l'offre, à confirmer, pour le mode électrique et/ou hydrogène.*

*On se dirige, en tout cas, vers une segmentation plus affirmée du marché des véhicules utilitaires (VI – VUL) basée sur une matrice intégrant : les zones d'interventions (urbain/interurbain), les technologies disponibles, les réglementations locales et les modèles économiques associés, ce qui ne manquera pas de complexifier l'horizon de tout « les métiers du camion »... et des travaux de prévisions !*



**03**  
ENVIRONNEMENT  
ÉCONOMIQUE



**04**  
UTILISATEURS  
DE VÉHICULES  
INDUSTRIELS



**10**  
LA TRANSITION  
ÉNERGÉTIQUE



**19**  
PROFESSIONNELS  
DU SECTEUR



**27**  
PRÉVISIONS  
2019

# 03

## ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

# ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE : SOUS TENSION

L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE MONDIAL EST FORTEMENT IMPACTÉ PAR LES DÉCISIONS ET INTERVENTIONS AMÉRICAINES QUI PÈSENT SUR L'ÉCONOMIE, SOUS L'INFLUENCE DE LA GÉOPOLITIQUE. ON PEUT SE RÉJOUIR QUE LA FRANCE S'EN SORTE PLUTÔT BIEN DANS CE CONTEXTE.

### ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2018 SUR 1 AN

+ 14 %

### COURS MOYEN 2019

66\$

### ÉCONOMIE MONDE STABILITÉ DE LA CROISSANCE GLOBALE – DES TENSIONS SUR LE COMMERCE MONDIAL

Les données récentes sur la Chine et la zone euro indiquant une stabilisation de la croissance ont été accueillies avec soulagement. Aux États-Unis, la croissance devrait rester à un niveau satisfaisant à court terme, malgré le ralentissement en cours. Le FMI, qui a de nouveau révisé à la baisse ses prévisions, table sur un léger rebond au second semestre, sans plus.

Les tensions au niveau mondial constituent une inquiétude, largement alimentée par les décisions et/ou menaces de Donald Trump.

### ÉCONOMIE EUROPE FROID DEHORS, SOLIDE DEDANS

Le secteur manufacturier de la zone euro souffre de la baisse de la croissance du commerce international et du niveau toujours élevé des incertitudes. La demande externe a faibli, fragilisant en particulier le secteur industriel, l'Allemagne en tête, en raison de sa forte exposition internationale. L'ouverture internationale forte de la zone euro la rend sensible aux ralentissements conjoncturels mondiaux. Les fondamentaux macroéconomiques internes restent toutefois solides, et l'éclaircie venant du secteur des services résiste.

### PÉTROLE OFFRE, DEMANDE ET GÉOPOLITIQUE

Après une nette progression des cours entre juin 2017 et octobre 2018 (de 42 € le baril de Brent à 71 €), le prix du pétrole a brutalement chuté pour revenir sur les 51 € en janvier 2019. Depuis, il a retrouvé des couleurs, puisqu'il affiche 64 € en mai.

Fin 2018, l'OPEP a fait chuter les prix en augmentant l'offre, afin de pallier le blocus américain sur le pétrole iranien et vénézuélien, puis en ralentissant la production, il a provoqué une nouvelle hausse. Pour la suite, le ralentissement économique mondial devrait tirer les prix vers le bas.

### ÉCONOMIE FRANCE FROID DEHORS, SOLIDE DEDANS

Le taux de croissance devrait se maintenir autour de 1,2 %, chiffre retenu par l'INSEE pour 2019. Il s'agit d'un rythme peu élevé, mais synonyme de résistance dans un environnement marqué par les incertitudes et les inquiétudes. Deux facteurs de résistance sont propres à la France et avérés, même si l'on peut débattre de l'ampleur de leur effet amortisseur : l'impulsion de la politique économique et budgétaire (mesures de soutien au pouvoir d'achat des ménages et rebond attendu de leur consommation) et un degré d'ouverture peu élevé. L'économie française n'échappera pas au ralentissement général, et européen en particulier, mais son tassement devrait être d'une ampleur limitée.

### TAUX DE CHOMAGE FRANCE ESTIMÉ À

8,7 %

### CROISSANCE MONDIALE

	MONDE*	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
Estimations 2018	3,6	2,9	1,8	1,6	1,4
Prévisions 2019	3,3	2,3	0,9	1,2	0,7

\* FMI - Perspectives de politiques économiques mondiales, avril 2019 Source : ENQUÊTE ÉCONOMIQUE BNPPARIBAS

# 04

## UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS



TRANSPORT ROUTIER  
DE MARCHANDISES

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

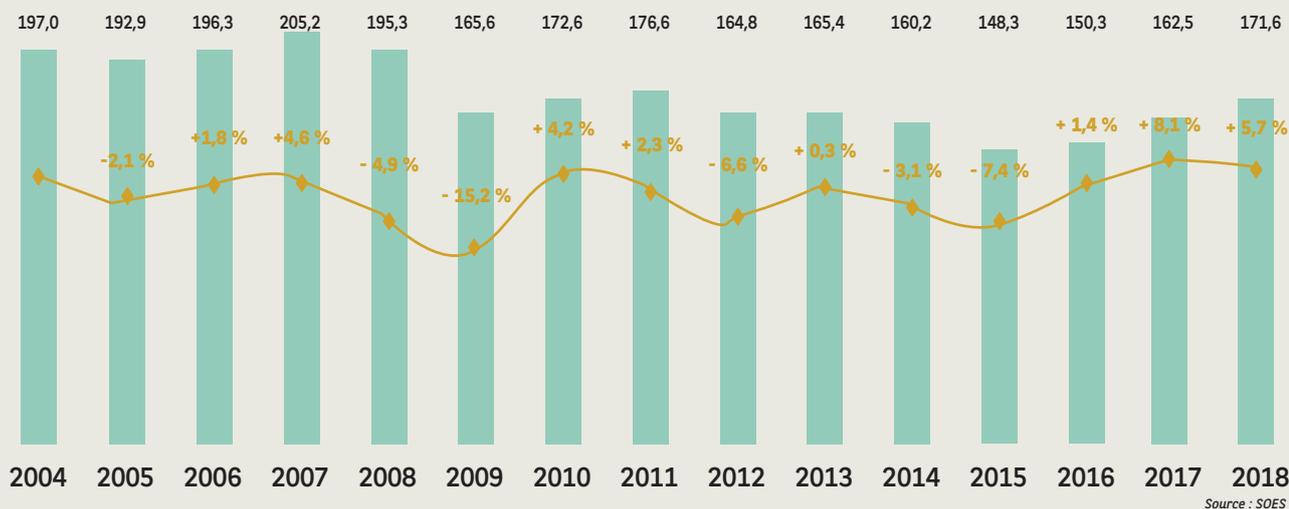
## TRM : UN PROBLÈME FONDAMENTAL DES CONSTANTES

Le TRM a pris à bras le corps la question du recrutement de chauffeurs, dont le déficit d'offre demeure et constitue dorénavant un risque fort pour l'activité du secteur. Par ailleurs, et c'est une constante, le métier doit se concentrer sur un cadre

réglementaire, qui comporte toujours en filigrane le risque de taxation supplémentaire (cf. la question non réglée d'une nouvelle version d'écotaxe) et les négociations à venir sur le Paquet Mobilité Européen.

# CONJONCTURE DU TRM : UNE TENDANCE EN REPLI

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



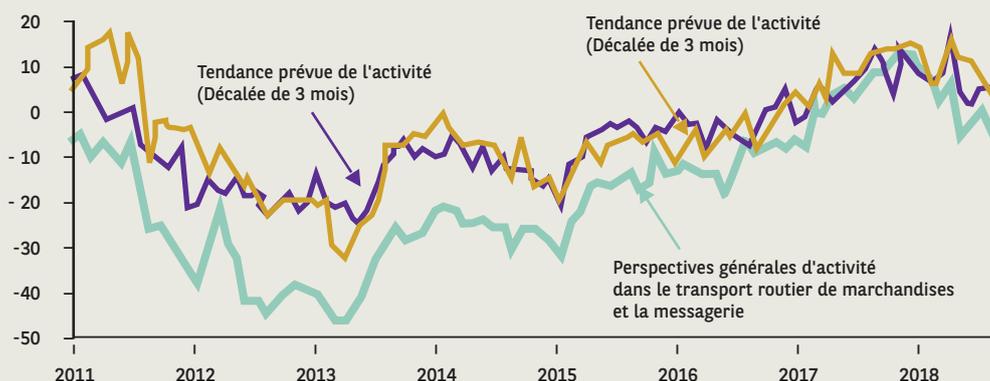
- ◆ En données CVS-CJO, l'activité du transport routier de marchandises-poids lourds immatriculés en France, mesurée en tonnes-kilomètres, diminue de 1,7 % au quatrième trimestre 2018, après un repli de 2,1 % au troisième trimestre 2018 (données révisées).
- ◆ Ce recul du troisième trimestre avait mis fin à dix trimestres consécutifs de hausse. Néanmoins, l'activité s'inscrit dans une tendance de reprise, qui fait suite à plusieurs années de recul.
- ◆ Le transport pour compte d'autrui s'accroît de 1,3 % au quatrième trimestre 2018, après un recul au troisième trimestre 2018 - 2,5 %

(données révisées). Le transport pour compte propre, représentant près du quart de l'activité en termes de tonnes-kilomètres réalisées, chute de 10,5 %. La part de l'activité pour compte propre recule de 2,3 points.

- ◆ L'activité du transport routier de marchandises sur longue distance (transports à 150 km ou plus) se contracte de 0,5 % au quatrième trimestre 2018, après un fléchissement de 2,4 % au trimestre précédent. Plus instable, l'activité sur des distances plus courtes (transports inférieurs à 150 km) se replie de 4,6 % au quatrième trimestre 2018. Celle-ci représente près de 30 % de l'activité totale.

## DES PERSPECTIVES GÉNÉRALES EN DEMI-TEINTE AU QUATRIÈME TRIMESTRE 2018

Conjoncture dans le transport routier de marchandises et la messagerie  
(indice CVS-CJO) Soldes d'opinions en %



# 22 %

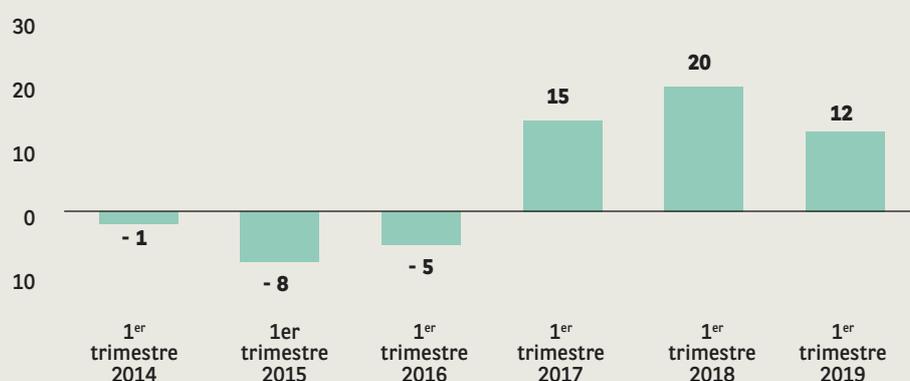
POIDS DU TRANSPORT  
POUR COMPTE PROPRE

Après une stabilisation en fin d'année, l'indicateur de climat des affaires dans le transport routier se dégrade légèrement début 2019. À une valeur de 106, il reste au-dessus de son niveau moyen. Cependant, les soldes sur l'activité prévue, la demande et les effectifs, se détériorent et passent en dessous de leur moyenne de longue période. Les chefs d'entreprise, quant à eux, restent globalement optimistes.

## UN OPTIMISME MESURÉ AU PREMIER TRIMESTRE 2019

En dépit d'un chiffre d'activité à la baisse, ce premier trimestre reste rassurant pour le secteur du TRM. Le pourcentage de dirigeants qui estiment que la situation est plutôt satisfaisante a augmenté par rapport aux deux derniers trimestres 2018. Dans ce contexte, le baromètre de la FNTR, qui synthétise l'évaluation des professionnels sur la situation récente de leur entreprise, confirme cet état d'esprit. Toutefois, il est à noter que les entrepreneurs sont moins optimistes qu'aux deux premiers trimestres 2015.

Baromètre sur la situation de l'entreprise\*  
Soldes d'opinions en point de % non corrigés des variations saisonnières



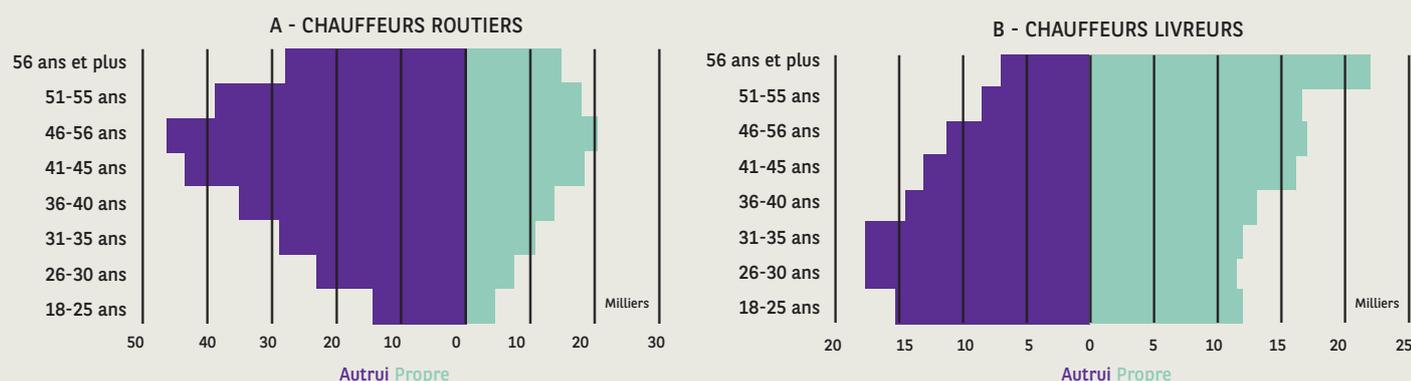
Source : FNTR

## LA PÉNURIE DE CHAUFFEURS : UN ENJEU MAJEUR

### LES CHAUFFEURS ROUTIERS DONNÉES SYNTHÉTIQUES :

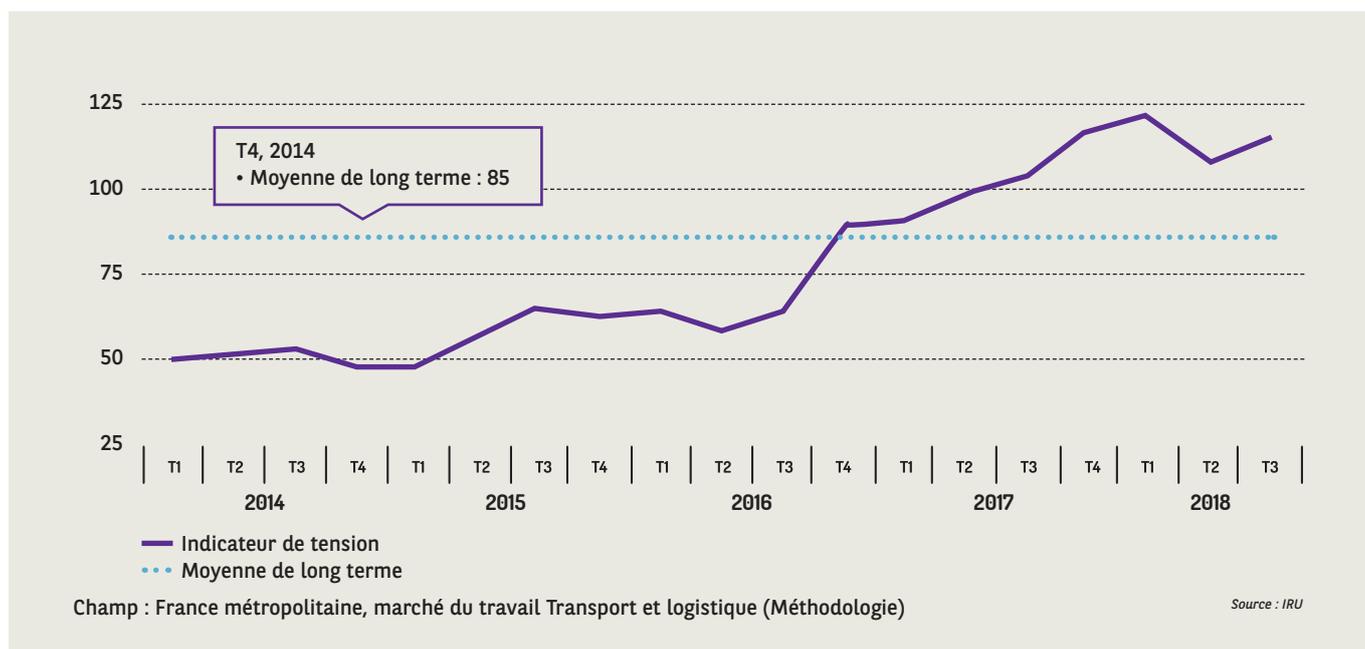
- ◆ 39 % des chauffeurs routiers exercent en compte propre / 61 % en compte d'autrui ;
- ◆ parmi les 39 % du compte propre, 48 % sont des chauffeurs poids lourds / 61 % des chauffeurs-livreurs utilisant des VUL (19 % des chauffeurs PL font du compte propre) ;
- ◆ en compte propre, 62 % des tkms sont effectués à moins de 150 km et dans la plupart des cas il s'agit de trafic en circuit ou navette régulière, soit deux fois plus que le compte d'autrui ;
- ◆ dans le transport pour compte propre, 31 % des conducteurs sont âgés de plus de 50 ans ;
- ◆ dans le compte d'autrui, 19 % des chauffeurs réalisent du transport léger.

Pyramide des âges des conducteurs routiers de marchandises, en 2013



Source : INSEE

## EMPLOI TRM : INDICATEUR DE TENSION 2014 - 2018



### INDICATEUR DE TENSIONS

Après un pic atteint fin 2017, le nombre d'offres d'emploi de conducteur de transport de marchandises sur longue distance, diminue de 1,6 % au troisième trimestre 2018, tandis que les nouvelles demandes enregistrées par Pôle emploi reculent de 6,1 %. De ce fait, l'indicateur de tension de la profession de chauffeur routier sur longue distance progresse de cinq points au troisième trimestre 2018 et demeure à un niveau très élevé (114). Cela traduit les difficultés de recrutement des entreprises.

Les tensions s'accroissent ce trimestre pour tous les métiers du transport et de la logistique, à l'exception de la manutention manuelle de charges (- 2 points).

Source : Pôle emploi

### QUID DE L'EUROPE

Dans un communiqué de presse, l'IRU, ou UIT (Union Internationale des Transports Routiers), alerte sur la pénurie de conducteurs dans le transport routier de marchandises. Dans son rapport, l'IRU chiffre à 1/5 le nombre de postes vacants dans le TRM.

Le 20 mars dernier, l'IRU tire la sonnette d'alarme. En effet, les sondages révèlent une pénurie de conducteurs et un manque de chauffeurs de 21 % pour le TRM et 19 % pour les cars et autocars. De plus, l'IRU souligne que la demande croissante de conducteurs s'accroîtra en 2019.

Parmi les motifs de difficultés de recrutement identifiés par l'IRU on trouve :

- ◆ la mauvaise image de la profession ;
- ◆ le manque d'attractivité chez les femmes ;
- ◆ le vieillissement des chauffeurs ;
- ◆ les longues périodes d'absence du domicile (sujet plus marquant pour l'est de l'Europe).

Source : IRU

20 %  
PART DES POSTES  
DE CHAUFFEURS VACANTS  
EN EUROPE

(Source IRU)

### INTENTION D'EMBAUCHE

La publication par Pôle emploi du suivi des intentions d'embauche enregistre la plus forte hausse cette année, + 45 %. Les sociétés du secteur seraient à la recherche de 42 811 conducteurs routiers et grands routiers, à embaucher en CDD pour 15 %, le reste en CDI...

Reste à savoir où elles vont les trouver. En effet, 76 % d'entre elles affirment connaître des difficultés de recrutement. Bien plus que la moyenne des entreprises françaises, où tous secteurs confondus, une société sur deux peine à trouver les candidats qui lui manquent.

Source : SDES

### LE RECOURS À L'INTERIM

Le marché de l'emploi pour les métiers de la conduite dans le TRM est actuellement en tension. Confrontées à un turnover plus élevé que par le passé et à une pénurie de conducteurs qui perdure, les entreprises éprouvent des difficultés à développer, voire à maintenir, leurs effectifs permanents affectés en longue distance.

Pour cela, le recours à des conducteurs intérimaires, pourtant très coûteux pour les entreprises, apparaît souvent comme la dernière solution possible. L'augmentation du taux de recours à l'intérim est révélatrice de ce phénomène. Ce dernier passe ainsi de 8,4 % en 2015 à 10,6 % en 2016, 11,9 % en 2017 et 14 % en 2018.

Source : Enquête nationale CNR 2018

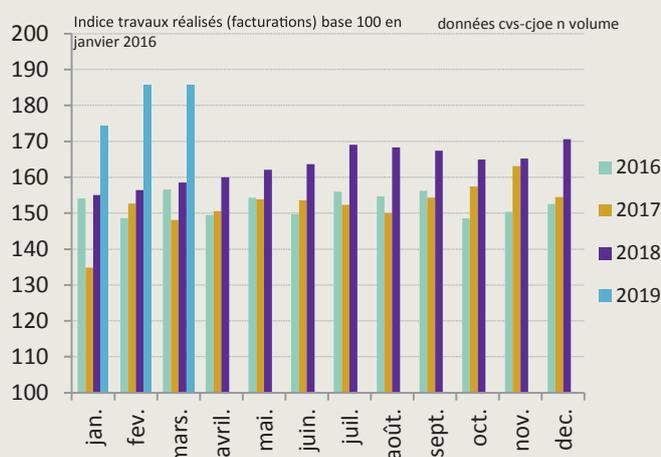
# BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

## LE TP EN PLEINE FORME, LE BÂTIMENT EN RETRAIT

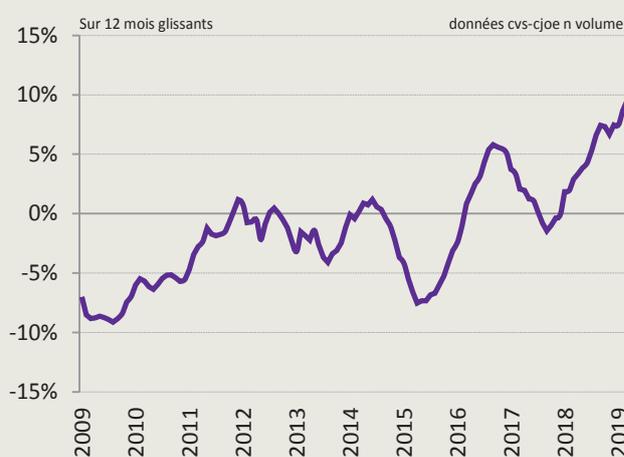
LA SITUATION CONSTATÉE FIN 2018 SE CONFIRME EN 2019, LE TP MAINTIEN UNE FORTE DYNAMIQUE LIÉE AUX GRANDS TRAVAUX, TANDIS QUE LE BÂTIMENT S'INSCRIT SUR UNE TENDANCE GLOBALEMENT À LA BAISSÉ. S'AVANCENT MAINTENANT À GRANDS PAS LES PROCHAINES ÉLECTIONS MUNICIPALES ET LEURS INFLUENCES SUR LES DÉCISIONS DE FONDS.

### TRAVAUX RÉALISÉS

#### DEPUIS 4 ANS



#### DEPUIS 10 ANS



Source : tableau FNTF

## TRAVAUX PUBLICS : CONJONCTURE

Croissance solide au premier trimestre 2019 avec une activité soutenue.

Le montant de travaux réalisés continue d'augmenter (+ 16 % au T1 2019). Cette croissance est portée par plusieurs grands programmes (Grand Paris Express, Plan France Très Haut Débit, plan de relance autoroutier...) et la poursuite des investissements du secteur privé et public. Les résultats de la dernière enquête d'opinion de la FNTF le confirment : une majorité d'entrepreneurs de Travaux Publics ont indiqué que leur activité était en hausse au premier trimestre 2019, quel que soit le type de clientèle (secteur privé ou collectivités locales).

Le montant de marchés conclus reste stable en mars 2019 et les carnets de commandes au T1 2019 continuent de se remplir et se situent en moyenne au niveau national à plus de six mois de travail, toutes spécialités confondues.

En lien avec le dynamisme de l'activité, les heures totales travaillées (ouvriers permanents + intérimaires) progressent nettement (+ 7,6 % au T1 2019) tirées par les heures travaillées par les ouvriers permanents (+ 7,8 % au T1 2019) et par les heures intérimaires (+ 4,6 % au T1 2019). Dans ce contexte, les embauches d'ouvriers permanents se poursuivent (+ 1,8 % au T1 2019).

D'après l'enquête d'opinion d'avril 2019, ces recrutements devraient se poursuivre dans les mois à venir, puisque près d'un chef d'entreprise sur deux est contraint de limiter sa production, faute de personnel.

Les travaux réalisés en matière d'infrastructures affichent une nette progression au premier trimestre 2019, grâce aux investissements des collectivités locales, du secteur privé et des grands opérateurs. Cette dynamique doit se poursuivre pour rattraper le retard pris depuis plusieurs années, notamment dans l'entretien des réseaux. À ce titre, la loi d'orientation des mobilités, actuellement en cours d'examen

par le Parlement, devra envoyer un signal fort en matière d'investissement en infrastructures et de cohésion territoriale.

Selon les entrepreneurs interrogés en avril 2019, le climat conjoncturel dans les Travaux Publics demeure très favorable. Les professionnels du secteur restent confiants : tous les soldes d'opinion se maintiennent bien au-dessus de leur moyenne de longue période.

L'activité devrait croître de 3 % en 2019 et les coûts de production de 2,5 %, ce dernier point constituant la seule source d'inquiétude actuelle.

## BÂTIMENT : CONJONCTURE

Fin avril 2019, toujours pas d'embellie pour les constructions de logements.

La chute des constructions de logements se poursuit inexorablement. De mai 2018 à avril 2019, 444 200 logements ont été autorisés, soit une baisse de 8,7 % en comparaison aux douze mois précédents.

Dans le même intervalle :

- ◆ 412 300 logements ont été mis en chantier, soit un recul de 4,4 %, de l'ordre de 19 100 logements ;
- ◆ les autorisations de logements individuels ont diminué de 8,2 %, soit 15 700 unités de moins par rapport à la même période, un an auparavant ;
- ◆ l'individuel pur se rétracte davantage, avec - 9,6 %, que l'individuel groupé, avec - 4,2 % ;
- ◆ du côté des logements collectifs, on constate également une contraction de mai 2018 à avril 2019 : les autorisations accusent - 9 %, soit 26 400 logements de moins ;
- ◆ sur la même période, les mises en chantier des habitations collectives reculent de 2,3 % ;
- ◆ l'analyse par région laisse très peu de place aux statistiques positives et les délais avant mise

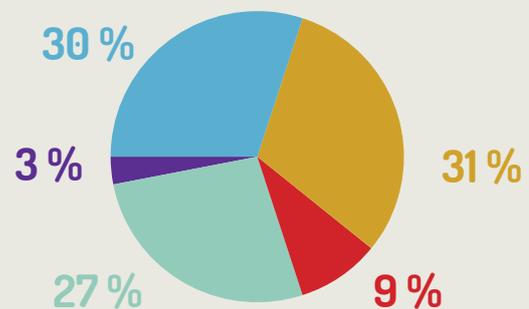
en chantier sont inférieurs à leurs moyennes de long terme.

Plus globalement, il semblerait que les prochaines municipales soient un frein puissant. Les maires, par crainte d'une opposition des administrés aux projets de construction, accordent moins de permis de construire à l'approche des élections de 2020.

## BTP : DES ACHATS DE MATÉRIELS AU PLUS HAUT

Poids du segment

- ◆ Matériels compacts
- ◆ Matériels de terrassement
- ◆ Matériels routiers
- ◆ Matériels béton
- ◆ Matériels de levage



	NOMBRE	POIDS DES SEGMENTS	CROISSANCE 2018
<b>MATÉRIELS COMPACTS</b>	17 742	31 %	2 %
<b>MATÉRIELS DE TERRASSEMENT</b>	5 156	9 %	8 %
<b>MATÉRIELS ROUTIERS</b>	14 999	26 %	9 %
<b>MATÉRIELS BÉTON</b>	1 591	3 %	13 %
<b>MATÉRIELS DE LEVAGE</b>	17 239	30 %	29 %

56 727

Source : SEIMAT

— ◆ —  
— 8,7 % —  
LOGEMENTS AUTORISÉS  
SUR 12 MOIS À FIN AVRIL  
— ◆ —

En 2018, tous les segments de matériels de chantiers ont accéléré.

Le syndicat des entreprises internationales de matériels de travaux publics, mines et carrières, bâtiment et levage, manutention (Seimat), a publié les bilans de ses adhérents pour l'année 2018, et tous les indicateurs sont au plus haut. Presque tous les segments enregistrent une hausse de leurs ventes, pour atteindre un total de plus de 56 000 machines commercialisées. Le syndicat souligne que les engins de terrassement, lourds et compacts confondus, représentent à eux seuls 22 762 unités, profitant notamment des chantiers ré-

alisés dans les métropoles ou dans le cadre du Grand Paris. C'est ainsi que le meilleur niveau de ventes atteint sur une longue période (de 1990 à 2018) a été obtenu, après toutefois les deux années exceptionnelles de 2007 et 2008.

La location et distribution de matériels profiteraient également de la reprise des chantiers.

Pesant à elles seules 66 % du volume de cette catégorie, mais ne parvenant pas pour autant à rattraper le pic historique enregistré en 2007 (11 676 unités), les mini-pelles sont le seul point noir du tableau : elles reculent de 2 %.

L'année 2018 a aussi été un très

bon cru pour les matériels routiers, qui bondissent de 9 %, avec une mention spéciale aux finisseurs, qui ont réussi à égaler leur niveau record de 2007.

La catégorie des matériels pour le béton, quant à elle, est majoritairement représentée par les bétonnières portées, qui se sont vendues à 1 295 unités l'année dernière. Leur hausse de 8 % est due à l'activité soutenue qu'a connue le bâtiment. Enfin, les matériels de manutention et de levage s'envolent de 29 % en 2018. Composée pour l'essentiel des nacelles élévatrices et des chariots télescopiques, cette catégorie a aussi bénéficié d'une

conjoncture favorable dans la construction, ainsi que dans le secteur agricole.

Cette excellente forme des ventes de matériels de BTP s'expliquerait déjà par le dispositif fiscal de suramortissement de la loi Macron, dans un contexte où le renouvellement des parcs était devenu nécessaire ; ensuite, l'environnement économique reste globalement favorable et les résultats du BTP ont augmenté respectivement de 2 % et de 7 % en 2018.

Pour 2019, le Seimat prévoit un marché stable dans le meilleur des cas, sinon en léger recul, avec un volume global de 56 000 engins.

# 10

## LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



### LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

### LE TRANSPORT FRIGORIFIQUE

### LA GALAXIE MOBILITÉ URBAINE

Le sujet de la transition énergétique est le point dominant des activités de transport, que nous avons choisi d'illustrer dans cette synthèse par la mise en lumière de solutions alternatives. Nous pensons en effet que la nécessaire transition repose sur l'optimisation de tous les leviers disponibles, au-delà de la question des nouvelles énergies. C'est pourquoi nous présentons deux secteurs d'activité spécifiques du TRM élargi, dont le «modèle» actuel accompagne la TE :

Le transport combiné rail route, rarement mis en avant et dont le potentiel reste encore à exprimer sur la longue distance, et le transport frigorifique, domaine complexe et réglementairement très encadré qui met en place les outils d'amélioration de son empreinte carbone.

# LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

Ce transport intermodal, trop peu utilisé, offre une solution logistique, sobre en énergie, de report modal. Sur la longue distance, il s'avère être de plus un allié pertinent. Nous avons souhaité présenter le Transport Combiné Rail-Route (TCRR) en tant qu'outil au service de la transition énergétique.

## COMBINÉ RAIL-ROUTE (TCRR) DÉFINITIONS ET CADRE

Le transport combiné désigne l'emploi successif de deux ou plusieurs modes de transport pour l'acheminement d'un envoi de marchandises, via le fer ou la voie d'eau (nous décrivons uniquement le mode ferré ici). Ces marchandises sont transportées en conteneur, ou caisse mobile, et sont ensuite acheminées par camions pour les derniers kilomètres. La forme la plus répandue de transport combiné est le transport non accompagné au moyen d'UTI (caisses mobiles, conteneurs et semi-remorques préhensibles par pinces).

Le procédé de ferroutage, qui consiste à charger des camions complets (ensembles tracteurs + remorques) sur des trains de wagons spéciaux, circulant sur des voies ferrées adaptées et que nous ne traitons pas ici, peut aussi être utilisé en mode ferroviaire. Le TCRR rend les conteneurs ou caisses facilement transférables du camion sur le train pour les moyennes et longues distances et réclame peu d'investissements ferroviaires additionnels. Un conteneur terrestre répond aux spécifications édictées par

l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), il est conçu pour être utilisé en transport combiné rail-route. Une caisse mobile, quant à elle, est une unité conçue pour le transport de marchandises. Elle est adaptée de manière optimale en fonction des dimensions des véhicules routiers et est équipée d'éléments de préhension permettant le transbordement entre modes (habituellement rail-route). Le transport non accompagné est le plus économique du fait de son rapport charge utile/poids mort avantageux.

La distance moyenne d'un transport en transport combiné non accompagné en Europe se situe habituellement entre 650 et 700 kilomètres. Le chargement s'effectue dans les terminaux de transport combiné à l'aide de grues, de portiques ou d'engins de transbordements mobiles. Pour des marchandises transportées habituellement sur 760 km de route, on peut procéder suivant le schéma ci-dessous.

## UN TRANSPORT COMBINÉ



Sources : Ministère de la Transition écologique et solidaire

## LES ZONES DE PERTINENCE DU TCRR

Le transport combiné ferroviaire national offre des services sur un réseau dont les principaux axes sont Nord - Sud (Dunkerque/Lille/Paris, Paris/Dijon/Lyon, Marseille/Perpignan, Paris/Bordeaux/Hendaye) et transversaux

(Bordeaux/Toulouse/Narbonne et Rennes/Lyon, Le Havre/Strasbourg). Ce maillage national se prolonge à l'international en suivant les corridors européens de fret en direction de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne, de

l'Italie et de l'Espagne. Les modes combinés ferroviaires sont davantage utilisés pour le transport des produits de grande consommation, des granulats, des matériaux de construction et de l'automobile.

## LES ATOUTS DU TRANSPORT COMBINÉ

### A / En termes d'efficacité et d'organisation du transport :

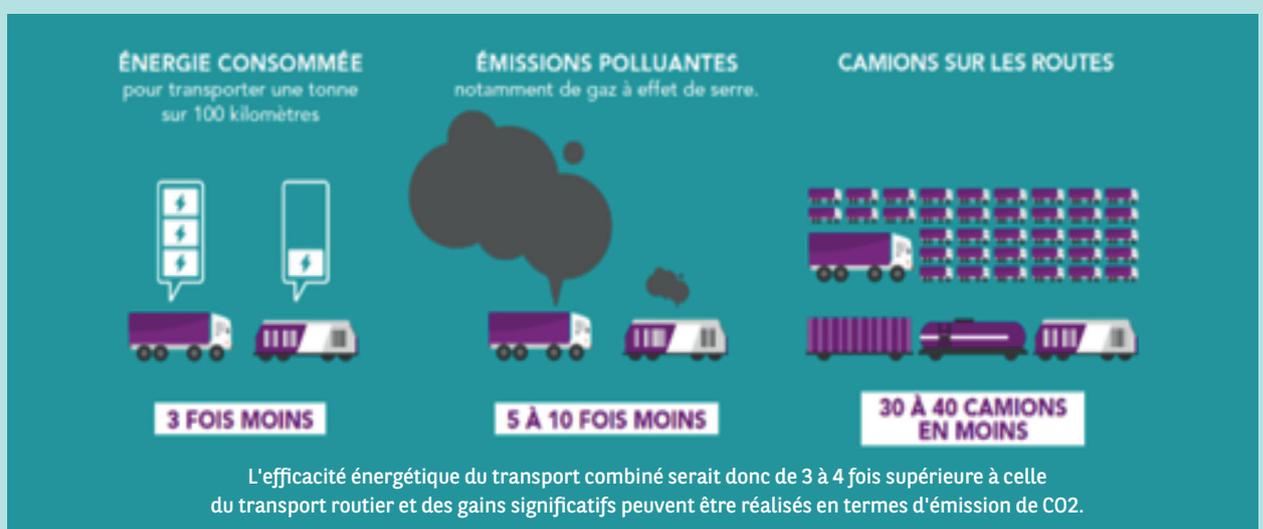
- ◆ le délestage du réseau routier (décongestion des autoroutes et routes) et une meilleure utilisation des capacités ferroviaires existantes, permettant dans une certaine mesure de limiter les investissements dans l'infrastructure routière ;
- ◆ une répartition optimale des volumes entre les différents modes de transport ;
- ◆ l'accroissement des plages horaires d'activité, car les transports par rail peuvent être effectués sans restriction les week-ends et les jours fériés, tandis que pendant ces périodes les véhicules routiers sont soumis à des interdictions de circuler ;
- ◆ une combinaison des avantages propres à la route (flexibilité) et au rail (transport plus économique de gros volumes sur de longues distances) ;

- ◆ la possibilité de déposer à quai la caisse mobile ou le conteneur chez le chargeur en vue de son chargement permet une meilleure planification des envois et une meilleure flexibilité, sans immobiliser un poids lourd ;
- ◆ un acheminement des marchandises dangereuses (ou à forte valeur ajoutée) qui gagne en sécurité.

### B / En termes d'efficacité économique :

- ◆ la sensibilité moindre aux fluctuations du prix du gazole par rapport au "tout route" donne une meilleure visibilité sur les coûts d'exploitation ;
- ◆ une moindre intensité d'utilisation des ensembles routiers (économie sur les pneus, la maintenance), l'allongement de la durée de vie des véhicules et la diminution du parc par l'investissement dans du matériel transbordable ;

- ◆ la possibilité d'équilibrer le coût de revient global du transport par une utilisation moindre des péages, la réduction des taxes routières, par exemple la "Maut" en Allemagne et les péages européens (cf. les études en cours sur ce point en France), calculée sur la base des kilomètres parcourus et du type de camions (normes Euro et nombre d'essieux) ;
- ◆ une réponse à la pénurie de chauffeurs et à la réduction du travail de nuit des conducteurs routiers (les conducteurs rentrent chez eux le soir) au bénéfice d'une meilleure application et contrôle de la législation du travail, une meilleure gestion du personnel (et du matériel), particulièrement en périodes de vacances estivales, ou lors de fluctuations importantes de l'activité.



Sources : Ministère de la Transition écologique et solidaire

# Parole à...

**AURÉLIEN BARBÉ,**  
Délégué général du GNTC



**Le Groupement National des Transports Combinés (GNTC) est l'organisation professionnelle représentant l'ensemble de la filière du transport combiné de fret (rail-route et fleuve-route) et de l'intermodalité en France. Notre organisation accueille la quasi-totalité des entreprises et acteurs du secteur : transporteurs routiers, opérateurs de transport combiné, gestionnaires de plateformes multimodales, manutentionnaires, loueurs, constructeurs de caisses mobiles, ports... Le GNTC a ainsi pour missions de promouvoir et valoriser le transport combiné sous toutes ses formes, assurer la défense des intérêts de ses membres, informer sur des questions techniques ou réglementaires. Il est l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics.**

*Nous faisons aujourd'hui le constat que les planètes sont alignées en faveur du report modal avec des perspectives de croissance importante. Sur le marché du fret, notre filière dispose d'atouts écologiques, économiques et sociaux colossaux, d'autant plus qu'elle ne concerne plus seulement la longue distance mais qu'elle devient pertinente sur la moyenne distance (autour de 400km).*

*En particulier, le combiné a pris depuis longtemps la mesure des besoins fondamentaux de la transition écologique et énergétique. Chaque année, grâce au combiné, c'est plus d'1 million de camions en moins sur les routes de France et donc 1 million de tonnes de CO2 économisées sur notre territoire. De plus, avec le développement d'un pré et post-acheminement routier au gaz, nous pouvons proposer un transport, de bout en bout, 100% vertueux et écologique.*

*Par ailleurs, le transport combiné est complémentaire des autres modes de transport, et répond aux contraintes structurelles du secteur, comme la pénurie importante de chauffeurs routiers, la hausse du prix des carburants, les difficultés de congestion du réseau autoroutier, l'usure des infrastructures, ou encore aux problèmes d'accidentologie... Notre solution convainc ainsi de plus en plus de transporteurs et chargeurs.*

*Enfin, pour concrétiser ces perspectives positives et préparer un surcroît de trafic, notre filière travaille sur plusieurs axes :*

- ◆ le renforcement de la qualité du service ferroviaire et la mise à niveau des infrastructures, notamment pour certains gabarits (P400) ;
- ◆ la mise en place de sillons dédiés pour le fret ferroviaire ;
- ◆ un plan national stratégique pour la création et le suivi des plateformes de transport combiné, pour réfléchir à un maillage efficace de notre réseau ;
- ◆ la création d'une ressource financière de valorisation de la tonne de CO2 économisée en faveur du report modal ;
- ◆ la mise en œuvre d'une dérogation de circulation de 5 % d'augmentation du PTR (Poids Total Roulant Autorisé) à 46 tonnes pour le transport combiné ;
- ◆ une pérennisation et une augmentation de l'aide dite « à la pince » ;
- ◆ le développement et le renforcement des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE).

**Le potentiel du report modal est important en France : sur les 30 000 entreprises de transport, 5 000 seraient susceptibles de faire du transport combiné, et seulement 150 le pratiquent réellement aujourd'hui. À nous collectivement de faire vivre cette « combinaison gagnante » et s'organise pour assurer la transition énergétique en douceur, en faisant preuve d'initiatives technologiques majeures, tant dans les énergies moteurs que dans celles des groupes frigorifiques. De quoi livrer partout à moindre impact environnemental jusque dans les zones à faibles émissions (ZFE) ».**



# LE TRANSPORT FRIGORIFIQUE

CE MARCHÉ SE CARACTÉRISE PAR LES EFFORTS CONSTANTS ET MARQUANTS RÉALISÉS CES DERNIÈRES ANNÉES EN TERME D'IMPACT CARBONE. D'OÙ NOTRE VOLONTÉ D'INSCRIRE CETTE SYNTHÈSE DU MARCHÉ DANS LE CADRE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE.

## LE MARCHÉ DU VÉHICULE FRIGORIFIQUE

Le marché du véhicule industriel frigorifique (VUL compris) est un marché florissant. Il est à ce titre l'un des seuls à avoir résisté à la crise de 2008.

Le marché français du frigorifique actuel, c'est :

- ◆ presque 15 000 véhicules annuels dont plus de 7 000 VUL ; près de 3 000 porteurs ;
- ◆ 4 000 semi, soit 15 % du nombre de véhicules carrossés (un poids économique pour le secteur de la carrosserie industrielle bien plus important).

Point notable, le potentiel de ce dernier segment a permis à la carrosserie française le développement de leaders français mais aussi européens sur tous les segments.

## LE PARC DE VÉHICULES

En termes de parc de véhicules, en France, selon les analyses de parcs fournies par le ministère des transports, près de 110 000 véhicules utilitaires sont dotés d'un équipement spécifique permettant le transport de produits sous température dirigée :

- ◆ 45 000 véhicules utilitaires (3,5 t) fourgons et caisses en température dirigée ;
- ◆ 28 000 porteurs fourgon sous température dirigée, soit environ 10 % de l'ensemble du parc de porteurs en France. Près des deux tiers de ces parcs sont détenus par des entreprises du compte propre (artisans, industriels, distribution, grossistes, etc.) ;
- ◆ 33 000 semi-remorques, soit environ 10 % de l'ensemble du parc des semi en France. En revanche, plus de 80 % du parc est détenu par des prestataires pour compte d'autrui spécialistes du « froid ».

*Source transfrigoroute - sdes*

## LE TRANSPORT FRIGORIFIQUE EN SYNTHÈSE

Le potentiel d'augmentation du chiffre d'affaires généré par le transport sous température dirigée est estimé à plus de 50 % d'ici 2025, et s'accompagnerait d'une profonde mutation de la typologie des flux.

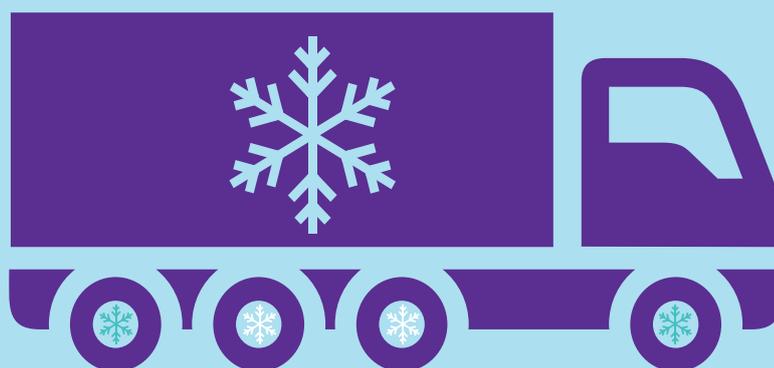
Les flux de transports sous température dirigée (que ce soit pour un maintien de température en froid positif ou négatif, ou en 15-25°C) représenteraient un potentiel de près de 10 milliards d'euros. Les deux-tiers de ce flux seraient externalisés auprès de prestataires de transport et concernent essentiellement la filière alimentaire, qui

capte aujourd'hui plus de 90 % des besoins du marché. Loin derrière, la filière santé est le deuxième débouché du secteur.

La logistique du froid est attractive par son dynamisme. L'essentiel de la croissance se fait dans la filière alimentaire compte tenu de nouveaux choix de consommations et de l'évolution en cours du marché de la grande distribution, comme par exemple le fort développement des supérettes dans les centres-villes.

Ces facteurs réunis favorisent l'émergence de nouveaux flux et de nouveaux prestataires, qui ont permis la croissance de l'externalisation des transports à température dirigée chez certains chargeurs, qui traditionnellement internalisaient la logistique.

*Source Les Échos*



## EN TERMES D'ENTREPRISES

Environ un millier d'entreprises de transport routier disposent d'au moins un véhicule frigorifique. Mais on estime qu'un peu moins de la moitié parmi elles sont véritablement spécialisées en

transport sous température dirigée (avec un parc véhicule et une exploitation tournée majoritairement vers la température dirigée).

**Ce marché se caractérise également par les efforts constants et marquants réalisés ces dernières années, par tous les opérateurs (transporteurs, constructeurs... ) et par la fixation d'un cadre réglementaire très complexe.**

## LES RÉGLEMENTATIONS ET LES RÉPONSES EN SYNTHÈSE

- ◆ la démarche Certibruit : véhicule électrique avec groupe frigorifique électrique, véhicule fonctionnant au GNV, fourgon de série labellisé PIEK, avertisseur de recul à faible impact environnemental, transpalette labellisé PIEK ;
- ◆ la mise en place de la charte LUD (Logistique Urbaine Durable) à Paris, qui depuis plusieurs années soutient et accompagne des solutions de logistiques urbaines durables ;
- ◆ les efforts déployés depuis plus de 10 ans par des organismes comme la FNE, l'ADEME ou le Cemafrroid pour déployer le label PIEK et pour faire comprendre aux décideurs et aux citoyens que livrer en gros porteurs dans les villes en dehors des heures de pointe était une des solutions logistiques les plus simples et les plus évidentes pour contribuer au désengorgement des centres-villes.

## UNE PRISE EN COMPTE MAJEURE PAR LES CARROSSIERS FRIGORIFIQUES DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La prolifération de réglementations limitant l'accès aux centres - villes aux véhicules de plus de 3,5 tonnes a eu pour effets d'amener les constructeurs-carrossiers vers des solutions non seulement « zéro pétrole » mais aussi « zéro décibels », étant entendu

qu'une solution efficace est celle qui parvient à un équilibre entre le respect des contraintes réglementaires, l'adaptabilité aux exigences des différentes métropoles, et la pérennité des solutions techniques.



## L'OFFRE EN MATIÈRE DE NOUVELLES ÉNERGIES

Les motorisations à énergies alternatives (gaz naturel, électrique, bio-carburants) ont fait leur entrée dans les gammes de véhicules frigorifiques – depuis déjà quelques années pour le GNC et plus récemment pour l'électrique – avec de nouvelles offres constructeurs.

L'enjeu est double dans le frigorifique, puisqu'il faut intégrer les nouvelles énergies pour les véhicules pour les châssis, mais également, bien sûr, pour la production de froid. C'est ainsi que de nombreuses solutions sont apparues, telles que :

- ◆ l'hydroélectrique (pompe hydraulique sur le moteur du camion et entraînement d'un moteur électrique pour les groupes froid) ou le gaz naturel comprimé sur ces nouveaux véhicules ;
- ◆ le développement des groupes froid à l'azote cryogénique, radicale et parfaitement silencieuse, pose toutefois des problèmes de carrossage, avec du fait de l'intégration sur des porteurs des réservoirs cryogéniques, un souci que l'on retrouve avec les camions fonctionnant au GNV.

Ainsi, les constructeurs référents de ce marché, associés aux constructeurs de châssis, se sont impliqués dans la mise à la route de solutions complètes en terme de nouvelles énergies : porteurs tout électriques

(deux packs électriques sont montés à bord, un pour la traction, un pour le groupe froid) ou tout gaz (un porteur GNC permettant d'alimenter au GNV le porteur et le groupe, vu à la SITL).

Le mode tout électrique et l'hydrogène sont également proposés en véhicules utilitaires, dotés pour la solution hydrogène d'une pile à combustible à hydrogène, assurant l'autonomie électrique du véhicule, en plus de la chaîne de traction d'origine.

Les besoins permanents et massifs de flux de produits alimentaires nécessitent de gérer de gros volumes, sous contraintes d'horaires décalés, avec une empreinte carbone à minimiser, d'où la nécessité d'anticiper le type de véhicule adéquat, compte tenu des contraintes réglementaires (adéquation entre normes constructeurs et ZFE notamment).

Pour la distribution, la gestion du bruit est également à intégrer, d'où la nécessité de trouver des solutions en termes d'ergonomie, qui devient un élément clé dans ce domaine, compte tenu de l'impact du mode de déchargement en termes de niveau sonore. Les options de carrosserie intégrant le cahier des charges PIEK sont désormais quasiment la norme pour tous les composants du véhicule, planchers, hayon élévateur et son revêtement de sol, rideaux.

## Parole à...

**VALÉRIE LASSERRE**  
DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE L'UNTF



### TRANSPORT FRIGORIFIQUE : UNE FILIÈRE SOUS CONTRAINTES...

*Notre filière est aujourd'hui doublement impactée : par les contraintes du transport routier et celles liées à la chaîne du froid. Elle est ainsi confrontée à des réglementations de plus en plus restrictives, en termes notamment de circulation urbaine, impliquant le recours à de nouvelles énergies, mais sans visibilité réelle à ce jour sur les alternatives aux gasoils et leurs futures disponibilités en nombre et en qualité.*

*De plus, alors que nous constatons l'insuffisance des réseaux d'avitaillement au GNV et de bornes de recharge électrique, l'ensemble des mesures prises illustre également une méconnaissance des progrès réalisés grâce aux dernières normes Euro.*

*Par ailleurs, les interdictions d'utiliser les fluides frigorigènes HFC arrivent à grands pas, bien que les technologies de production de froid alternatives, par cryogénie ou autres, sont loin d'être disponibles à un niveau industriel permettant d'équiper la flotte des 140 000 véhicules frigorifiques français (tous PTAC compris).*

*Enfin, s'ajoutent à ces contraintes techniques les difficultés récurrentes de recrutement pour notre métier (recrutement d'autant plus compliqué pour un métier souvent pratiqué la nuit), cette question touchant l'ensemble du transport routier, ce qui nous fait craindre des années à venir difficiles pour notre profession.*



# Parole à...



## PIERRE BESOMI

Éditeur de FROID NEWS et organisateur du SELFI

Le salon SELFI, entièrement dédié aux solutions du froid, qui a tenu en mai dernier sa seconde édition à Marseille, et le magazine FROID NEWS, revue bimensuelle spécialisée du domaine frigorifique, mettent également en avant la recherche d'excellence opérationnelle de cette filière :

« Chaque jour, les professionnels de la filière logistique du froid relèvent le défi de la sécurité alimentaire et pharmaceutique qu'attendent nos concitoyens. Reconnus pour leur professionnalisme, les logisticiens du froid - et plus largement l'ensemble de l'écosystème - assurent l'approvisionnement au cœur des villes comme dans les villages les plus reculés. Portée par un marché soutenu, la filière s'organise pour assurer la transition énergétique en douceur, en faisant preuve d'initiatives technologiques majeures, tant dans les énergies moteurs que dans celles des groupes frigorifiques. De quoi livrer partout à moindre impact environnemental jusque dans les zones à faibles émissions (ZFE) »

”

## UN PROJET EMBLÉMATIQUE : ROAD

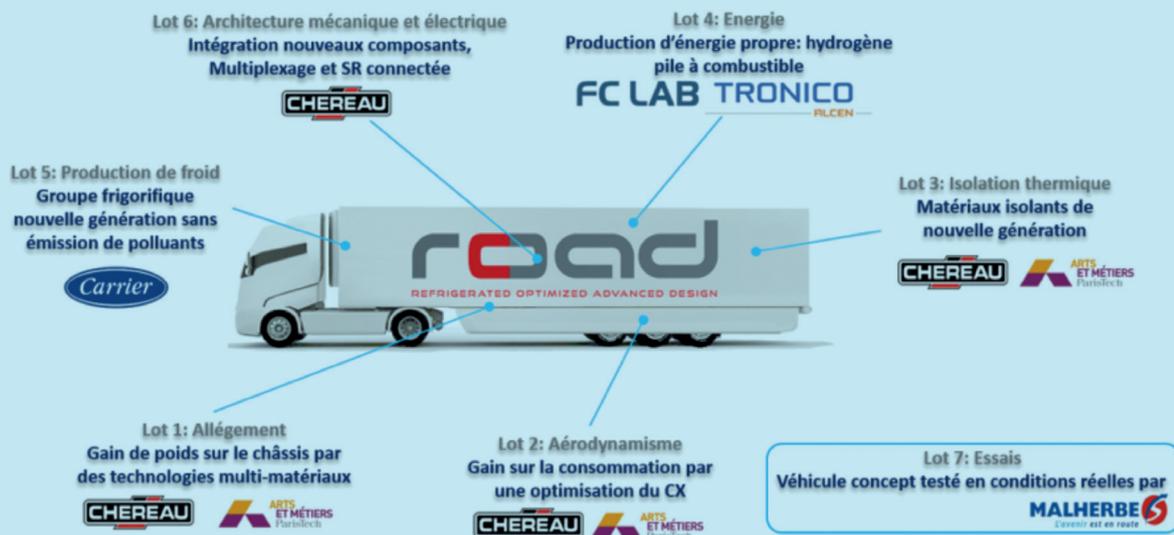
Nous avons souhaité mettre en avant une solution emblématique parmi celles proposées par les carrossiers frigorifiques, avec le projet ROAD, développé sur l'initiative du constructeur Chéreau.

Cette solution est la semi-remorque routière du programme ROAD, qui devrait faire ses premiers tours de roue d'ici à l'été 2019 chez le transporteur Malherbe. Il s'agit ici du développement d'une solution zéro émission pour les transports routiers de marchandises. Chéreau a été à ce titre récompensé en tant que leader du projet collaboratif ROAD, la première semi-remorque frigorifique à hydrogène. ROAD est un acronyme de circonstance qui signifie Refrigerated Optimized Advanced Design.

Ce projet possède un double objectif : réduire l'impact environnemental et améliorer les conditions d'exploitation au niveau de l'ergonomie et de la sécurité.

La solution Chéreau/les nouveautés concernent :

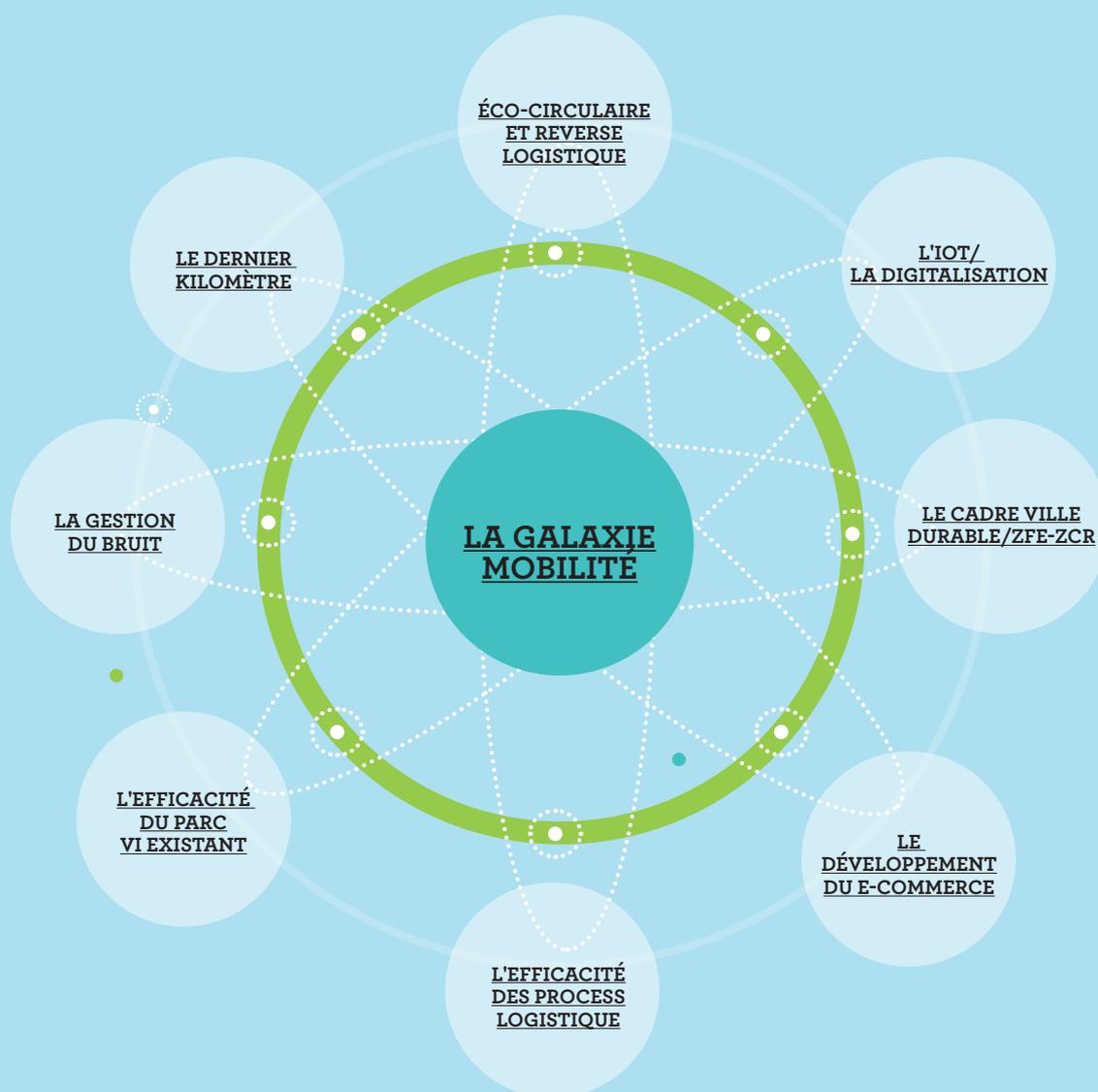
- ◆ l'allègement du châssis ;
- ◆ l'aérodynamisme ;
- ◆ l'isolation ;
- ◆ la production d'énergie propre ;
- ◆ l'optimisation de la gestion des différents équipements électroniques.



Source CHÉREAU - projet ROAD

# LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE AU CŒUR DE LA CITÉ

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EST DEVENUE UN SUJET PERMANENT, À JUSTE TITRE, SUSCITANT L'URGENCE DANS CERTAINS CAS, MAIS CONSTITUANT CE QUE NOUS AVONS CHOISI DE QUALIFIER DE « GALAXIE », PORTANT SUR DES THÉMATIQUES, QUI CONCERNENT PRIORITAIREMENT AUJOURD'HUI LE CŒUR DES ZONES URBAINES.



## AU CŒUR DE LA GALAXIE VILLE DURABLE

Notre galaxie de la mobilité matérialise les enjeux de la mobilité urbaine, s'exprimant par des items nombreux et connectés, et les questions qui s'y rapportent :

- ◆ Comment gérer la croissance du e-commerce et ce que cela implique comme process logistique (et « reverse logistique ») ?
- ◆ Quels véhicules trouver pour limiter les impacts de CO<sub>2</sub> (... et le bruit, ne l'oublions pas) ?
- ◆ Comment intégrer les contraintes réglementaires des ZFE ?
- ◆ Quels outils numériques mettre en œuvre ?

# 19

## PROFESSIONNELS DU SECTEUR

---

**MARCHÉS IMMATRICULATION**

---

**MARCHÉ DE LA CARROSSERIE**

---

**ENQUÊTE DISTRIBUTION VI**

---

.....

L'exercice 2019 est à mi-parcours et en projection sur douze mois, un exercice record proche du podium du 21 -ème siècle pour les immatriculations de véhicules utilitaires (VI - VUL), et ceci pour quasiment tous les secteurs et segments d'actifs.

On décèle certes les premiers signes d'un infléchissement et des points d'attention forts pour la distribution VI. Au global, sur les bases actuelles, nous devrions conclure l'exercice en cours sur un maintien en haut de cycle, fort bienvenu !



# IMMATRICULATIONS

LE MARCHÉ EUROPÉEN EST SUR LA VOIE DE 400 000 IMMATRICULATIONS ANNUELLES, DONT 25 % POUR LE MARCHÉ ALLEMAND ET 20 % POUR LE MARCHÉ EST EUROPÉEN, TOUJOURS DOMINÉ PAR LA POLOGNE. DANS CE PANORAMA, LE MARCHÉ FRANÇAIS, SECOND MARCHÉ EUROPÉEN, TIENT FERME SON RANG.

## MARCHÉ EUROPE

### CROISSANCE GLOBALE

2019 a bien commencé pour les immatriculations de VI de plus de 3,5 tonnes en Europe, avec une progression de 5,0 % sur les quatre premiers mois, ce qui représente près de 140 000 immatriculations. Le marché est en croissance quasi permanente depuis 2014. Sur les douze derniers mois, il s'approche des 400 000 immatriculations, ce qu'il n'a plus connu depuis 2008, où il avait passé la barre des 430 000 unités. Les deux principaux pays que sont l'Allemagne et la France ont sur-

performé, avec un bond de 13 % en Allemagne sur quatre mois, et une progression de 8,4 % en France. L'Allemagne, qui stagnait depuis 2012 avec environ 90 000 immatriculations l'an, décolle avec, sur les douze derniers mois, un total de 98 378 unités. La France est en progression constante depuis 2014, passant de 38 787 immatriculations à 56 999 unités (+ 47 % !) cinq ans plus tard. L'Espagne stagne depuis 2015 autour de 23 000-24 000 immatri-

culations, alors qu'elle en faisait le double en 2007. L'Italie va un peu mieux avec des résultats à peine supérieurs. Elle recule même depuis le début de l'année avec 10 % d'immatriculations en moins que l'année précédente. L'Europe de l'Est marque le pas en ce début d'année (- 2,5 %) alors que 2018 avait été favorable. La Pologne continue, elle, d'améliorer ses résultats d'immatriculations avec + 4,2 % après une année 2018 à + 6 %.

MARCHÉ ALLEMAND :  
**98 400**  
UNITÉS SUR DOUZE MOIS  
GLISSANTS À FIN AVRIL

## EUROPE DE L'EST

### LA LOCOMOTIVE POLONAISE

L'Europe de l'Est ralentit son rythme d'immatriculations avec un repli sur quatre mois en 2019 de 2,5 %. Le marché est moins dynamique, après des années de progression.

La Pologne continue cependant sa marche en avant avec encore un + 4,2 % pour 42 % du marché est européen en début d'année avec la République Tchèque (14 % du marché et + 4,7 %), la Roumanie (10 % du marché et + 6,2 %) et la Croatie (2 % du marché et + 11 %). D'autres pays paraissent en difficulté, comme la Lituanie (11 % mais - 15 %), la Hongrie (8 % mais - 20 %) ou la Slovaquie (6 % mais - 13 %).

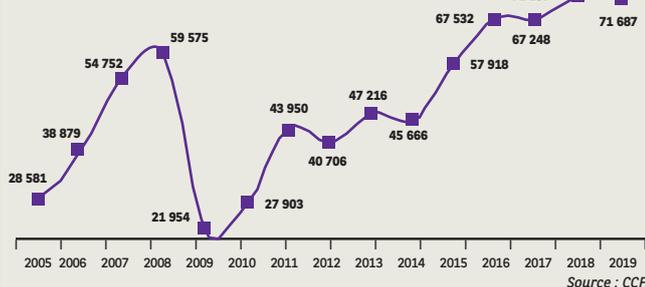
### MARCHÉ IMMATRICULATION EUROPE + 3,5 t

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	34 537	+ 13,0 %	98 378	+ 7,3 %
Espagne	7 639	- 5,9 %	23 701	- 7,0 %
France	19 788	+ 8,4 %	56 999	+ 7,9 %
Italie	8 564	- 10,0 %	24 715	+ 3,4 %
Royaume-Uni	18 197	+ 12,1 %	52 113	- 3,0 %
Europe du Nord	7 803	+ 4,4 %	23 090	+ 4,6 %
Benelux	11 223	+ 4,9 %	28 363	+ 7,6 %
<b>UE 15 + CH, IS et N</b>	<b>115 236</b>	<b>+ 6,7 %</b>	<b>328 291</b>	<b>+ 3,0 %</b>
Europe de l'Est	24 196	+ 2,5 %	71 687	+ 1,9 %
dont Pologne	10 279	+ 4,2 %	30 279	+ 3,6 %
<b>Europe (28) + EFTA</b>	<b>139 432</b>	<b>+ 5,0 %</b>	<b>399 978</b>	<b>+ 2,8 %</b>

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

Source : CCFA

### MARCHÉ VI SUP 3,5 t - HISTORIQUE PAYS DE L'EST



## MARCHÉ VUL FRANCE

### EN ROUTE VERS LE RECORD DU SIÈCLE ?

Le marché du VUL continue sa progression avec une augmentation de plus de 5 % par an depuis 2016. Depuis le début 2019, la progression est de 6,9 %. Le nombre d'im-

matriculations atteint en 2008 a été dépassé en fin d'année 2018, avec 459 105 immatriculations, et la tendance reste positive.

Si l'année avait débuté assez calmement, ce sont les mois de mars, avril et mai qui ont été les plus prolifiques avec un pic à 47 888 immatriculations au mois de mars. En

2018, mars avait également été très favorable, avec plus de 48 200 unités.

#### IMMATRICULATIONS DE VUL MOINS - DE 5 TONNES

(pour 2019, douze mois glissants à mai)



## MARCHÉ VI FRANCE

### MAINTIEN EN HAUT DE CYCLE

Les immatriculations de VI de plus de 5 tonnes poursuivent leur croissance de mois en mois. De mars à avril 2019, plus de 5 000 véhicules ont été immatriculés par mois, ce qui ne s'était jamais vu sur les cinq premiers mois de l'année, elles progressent de 14,2 % à 25 400 unités et sur les douze derniers mois, en glissement, elles atteignent

57 449 immatriculations, un résultat comparable à celui de 2008. Le marché des tracteurs continue de mener grand train avec une progression de 14,3 % sur les cinq premiers mois de 2019 à 14 037 immatriculations. Il faut remonter à l'année 2 000 pour avoir un tel démarrage.

Le marché des porteurs n'est pas en reste. La progression est comparable à 14,1 % à 11 363 unités, mais compte tenu d'une base récente plus faible, les records ne sont pas atteints.

Véhicules d'occasion :

Le nombre de véhicules d'occasion a nettement progressé sur les quatre premiers mois de l'année.

Avec 19 654 immatriculations, il affiche une hausse de 15,6 %. Sur douze mois, la progression n'est que de 3,1 %.

C'est la deuxième fois que le nombre de véhicules d'occasion est inférieur à celui des véhicules neufs, la première fois étant en 2008, juste avant la crise.

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





# CARROSSERIE VÉHICULE INDUSTRIEL EN FRANCE

## VIVEMENT SOLUTRANS !

LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE CONFIRME UNE CROISSANCE GLOBALE, ENGLOBANT LA PLUPART DES SEGMENTS, ET ATTEINT SON POINT D'ORGUE LORS DE SOLUTRANS EN NOVEMBRE PROCHAIN, AVEC UNE OFFRE DÉDIÉE À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, TRÈS ATTENDUE...

## MARCHÉ DU PORTEUR CONCRÉTISATION

Avec 14 % d'augmentation d'immatriculations pour les cinq premiers mois de 2019, le marché du Porteur VI carrossé continue sa progression. De 2014 à 2018, on constate une progression de 15,2 % par an, passant de 16 706 unités à 24 345.

En 2019, toutes les catégories de porteurs ont progressé sauf les frigorifiques, en recul de 6,5 %.

Les bennes et BTP ont gagné 21,4 % à 4 312 unités, profitant de la bonne tenue du TP. Ce résultat se rapproche de celui de 2008.

Les fourgons se redressent avec 1 587 immatriculations, en hausse de 8,4 % après une année 2018 difficile (- 8,3 % sur l'année). Sur la durée, le marché se situe dans la moyenne historique depuis 2004.

Les plateaux sont en progression de 18,8 % avec 1 382 unités sur cinq mois. Ils sont à leur plus haut historique, 2018 avait déjà été un record avec 3 027 immatriculations.

Les frigorifiques reculent en ce début d'année de 6,5 %. Le marché reste toutefois dynamique, avec une année 2018 à plus de 3 000 immatriculations, ce qui ne s'était jamais vu.

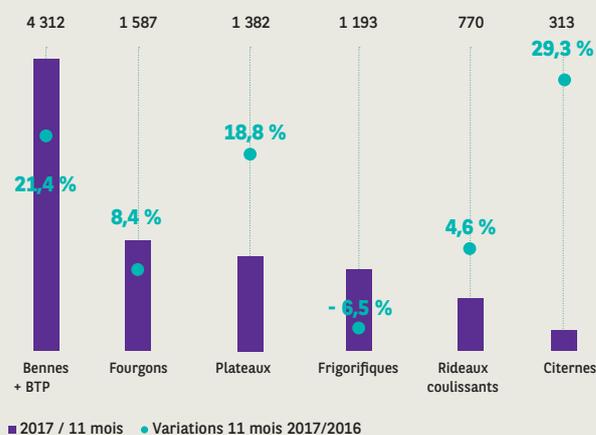
Les rideaux coulissants sont assez stables avec une hausse de 4,6 % à 770 unités après une année 2018 en progression de 2,3 %.

Les citernes sont en reprise après quelques années difficiles, elles ont gagné 22,8 % d'immatriculations en 2018 et sont à + 29,3 % sur les cinq premiers mois de l'année.

# + 23 %

## CROISSANCE DES PORTEURS DU SEGMENT BTP À FIN AVRIL

### IMMATRICULATIONS PORTEURS PAR TYPE



Source : FFC Constructeur



# "Le mot"

**Didier DUGRAND**  
Délégué Général de la FFC

Dans un contexte d'exigence réglementaire de plus en plus contraignante en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, la PFA, en accord avec le COFIT, a confié à la FFC la mise en place d'un Groupe de Travail Filière Métier (GTFM). Ce GTFM a pour objet d'étudier les conditions de développement d'une filière de véhicules électriques industriels et urbains (du VUL au 44 tonnes), pour le transport de marchandises et de biens. Dès le départ, ce projet a fédéré l'ensemble de la Filière, de l'amont à

## CARROSSERIE VUL

### MARCHÉ BENNE : JUSQU'OU ?

Le marché des VUL carrossés a progressé en 2018 de 14 % avec 63 568 véhicules, et cette hausse s'est poursuivie durant les cinq premiers mois de 2019 avec + 11,3 % à 27 366 immatriculations. Sur le plus long terme, après la crise de 2008, le nombre d'immatriculations a faiblement progressé de 8,0 % en cinq ans jusqu'en 2013, soit + 1,6 % par an. À partir de là, il a pris son élan, passant de 40 141 immatriculations à 63 568 à fin 2018, donc + 58,4 % dans les cinq années suivantes, soit près de 12 % par an.

Les immatriculations de bennes carrossées se sont envolées ces derniers temps. En 2018, elles ont progressé de 24,1 % et sont à + 39,5 % sur les cinq premiers mois de 2019 à 10 681 immatriculations, dépassant les chiffres de 2007 - 2008.

Les plateaux et pick-up, après une forte hausse jusqu'en 2018, s'essouffent un peu et reculent de 12,9 % à 9 841 unités.

Le marché du frigorifique continue de bien se porter. Il augmente de 21,9 % alors que les hausses de 2017 et 2018 n'étaient que de 0,2 % et 4,0 %.

Le marché du minibus-minicars est très dynamique. Il a décollé en 2014 en franchissant la barre des 2 000 immatriculations à l'année et se situe à fin 2018 à 3 152 unités, en progression de 11,3 % par rapport à 2017. Sur les cinq premiers mois de 2019, il surperforme encore avec 1 378 immatriculations à + 27,7 %.

## CARROSSERIE SEMI-REMORQUES

### LES 30 000 EN VUE

Depuis 2013, le marché de la remorque et semi-remorque carrossées se redresse, pour atteindre des résultats proches de 2008, année record. 2018 a vu 28 245 remorques et semi-remorques immatriculées, en progression de 14,3 % (résultat dans la moyenne depuis 2013) et la progression est encore de 8,6 % sur les cinq premiers mois de 2019.

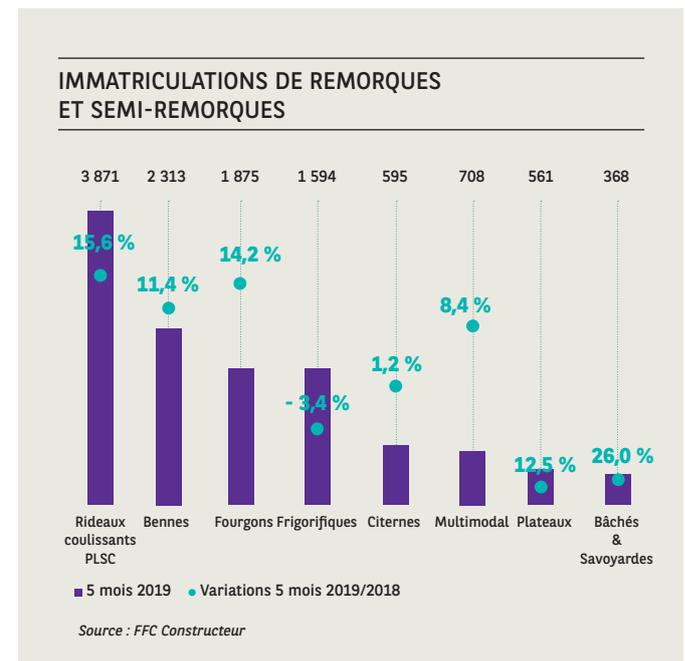
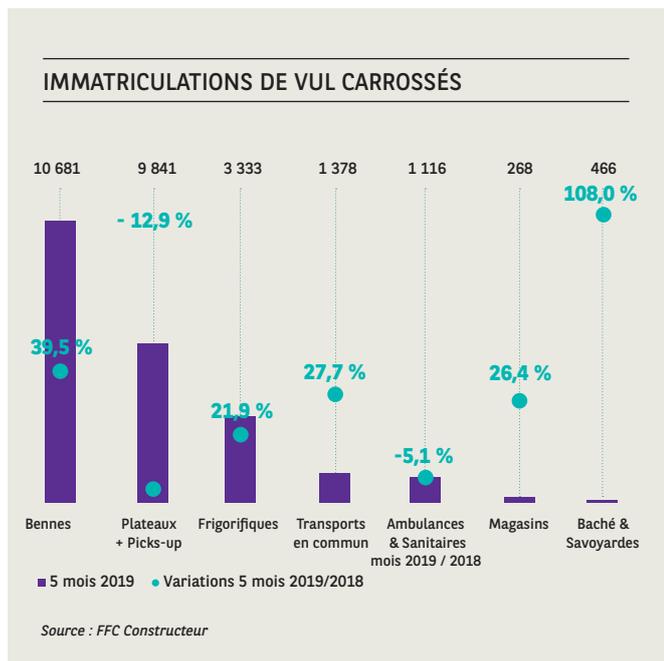
La principale catégorie, les rideaux coulissants et PLSC, a progressé de 15,6 % à 3 871 unités sur cinq mois, alors que ce marché est actuellement très dynamique, dans le sillage du marché des tracteurs VI.

Le marché des bennes atteint des niveaux jamais vus. Déjà en hausse de 31,6 % en 2018 avec près de 5 000 immatriculations sur l'année,

le marché continue de progresser avec + 11,4 % sur les cinq mois 2019 à 2 313 unités.

Pour les fourgons, le rythme de croissance est régulier depuis deux ans, autour de 10 %. En 2018, il était de 11,7 % à 3 910 unités, et pour les cinq mois de 2019, il est de 14,2 % à 1 875 unités. Ces résultats dépassent ceux de 2008 et sont très proches de ceux de 2007, année record pour les remorques et semi-remorques fourgons.

Les frigorifiques, à l'instar des frigors porteurs, marquent le pas en ce début 2019 avec une baisse de 3,4 % à 1 594 unités, alors qu'ils avaient atteint fin 2018 des niveaux record avec 3 806 immatriculations en hausse de 12,3 %.



l'aval, à commencer par l'ensemble des constructeurs VI, mais également les fournisseurs de batteries, d'énergie, ou encore les institutionnels... Plus de trente personnes qui participent chaque mois à de vastes sessions de travail destinées à établir un Livre Blanc. Dans cet ouvrage, intitulé "L'électricité pour la filière des véhicules industriels", on trouvera notamment des éclairages portant sur les objectifs de l'électrification, l'autonomie des véhicules, la chaîne de valeurs, les impacts, les perspectives

à long terme, ainsi que les préconisations de la Filière (expérimentation en France, aides à l'usage, suramortissement, aides à l'investissement sur les infrastructures...). Le Livre Blanc sera remis le 19 novembre prochain aux pouvoirs publics lors de l'inauguration du Salon SOLUTRANS, sous le haut patronage de Monsieur Emmanuel MACRON, Président de la République.



# DISTRIBUTION VÉHICULE INDUSTRIEL

## UN ENVIRONNEMENT POSITIF MALGRÉ DES QUESTIONS STRUCTURELLES À VENIR

SI LE « MÉTIER » BÉNÉFICIE DE LA CROISSANCE TOUJOURS EN COURS DU MARCHÉ VI, GÉNÉRATEUR DE VOLUMES BIEN PLUS QUE DE MARGES, LES QUESTIONS SOULEVÉES EN DÉCEMBRE DERNIER DEMEURENT AVEC D'UNE PART UN CADRE RÉGLEMENTAIRE QUI SE COMPLEXIFIE ET, D'AUTRE PART, LA NÉCESSITÉ DE S'ADAPTER À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE À VENIR.

### LES CARNETS DE COMMANDES

Le marché des tracteurs serait-il en phase de retournement ? Pour 70 % des distributeurs interrogés, leurs carnets de commandes sont en baisse et ceux-ci atteignent 26 % en moyenne. Pour les 30 % restants qui voient leurs carnets de commandes s'améliorer ou stagner, la hausse moyenne n'est que de 5 %. Les délais de livraison, et donc d'immatriculation, sont actuellement proches de trois mois, ce qui fait que cette baisse ne devrait se voir dans les statistiques officielles qu'à la fin de l'été.

La situation des porteurs est meilleure. La hausse des carnets de commandes est de 6 % avec 46 % des distributeurs qui progressent et 38 % qui restent stables.

### PRIX DES VI

Malgré la baisse des commandes, les prix des tracteurs se tiennent, avec une légère hausse de 1,6 %. Ils ont progressé pour la moitié des concessionnaires et sont restés stables pour 46 %.

Pour les porteurs, l'augmentation est plus conséquente avec 3,6 % de hausse moyenne.

Aucun répondant n'a constaté de baisse, et 46 % pratiquent les mêmes prix que l'année précédente.

43 % des experts jugent les remises élevées, contre 69 % en décembre dernier et 56 % en juin 2018.

En revanche, les reprises sont plus difficiles. 50 % des distributeurs les évaluent excessives en nombre et en prix, ils n'étaient que 6 % à le dire en décembre dernier. 29 % les trouvent normales et 21 % excessives en prix.

### PARC VI

Les distributeurs constatent que 91 % des investissements sont faits pour le remplacement des véhicules, et seulement 9 % servent à l'extension de leur parc. Cette frilosité est à mettre en parallèle avec le ralentissement net des commandes de tracteurs dans leur concession.

En revanche, les parcs de véhicules sont stables pour 64 % d'entre eux et s'accroissent pour 29 %. Seuls 7 % les voient en repli.

### VUL NEUFS

Les ventes de VUL neufs des distributeurs ont baissé en moyenne de 5 % sur le dernier semestre. 42 % des distributeurs sont touchés, alors que pour la moitié, leurs commandes ont stagné.

Malgré cette baisse des commandes, les prix ont progressé de 3 %. C'est le cas pour 54 % des distributeurs, la plupart des autres n'ont pas bougé leurs prix.

Les délais de livraison des constructeurs ont baissé, passant de 110 jours en juin dernier à 80 jours en 2019. En revanche, ils restent très élevés chez les carrossiers, à 93 jours, alors qu'ils étaient à 95 jours il y a un an.

### RÉPARATION, SAV

Le CA généré par le SAV se situe à 34,8 %, assez proche de celui constaté lors des enquêtes précédentes : 32 % en décembre 2018 et 36 % en juin. Il progresse pour 57 % des distributeurs, reste stable pour 21 % et baisse aussi pour 21 %, mais ces chiffres sont en baisse : en juin 2018, ils étaient 78 % à le juger en hausse, et 93 % en décembre.

### CONTRATS D'ENTRETIEN

La proportion de contrats d'entretien et de maintenance placés lors de la vente de véhicules a fortement progressé. Elle est de 42 %, alors qu'en décembre elle n'était que de 33 %, et 36 % en juin dernier. Si la moitié des distributeurs sont restés stables, 43 % ont augmenté leurs taux de placement.

### DÉLAIS DE LIVRAISON

Les délais de livraisons des constructeurs se sont normalisés depuis décembre, après une période de surchauffe. En juin dernier, ils étaient montés à 114 jours, puis ont baissé en décembre à 97 jours et s'établissent en juin 2019 à 76 jours. 57 % des experts ont constaté ce repli.

En revanche, du côté des carrossiers, ils se maintiennent à un niveau très élevé. 152 jours en juin 2018, 143 jours en décembre et 147 en juin 2019. Pour 57 % des experts, ces délais continuent de progresser.

42 %  
PART DES VENTES  
VI ASSORTIES D'UN CONTRAT  
D'ENTRETIEN

# LES INDICATEURS CLÉS : ÉQUILIBRÉS



Les ventes de porteurs sont en hausse de 6 %.

La part des contrats de maintenance a fortement progressé lors des ventes de VI, soit de 42 %.

La part du SAV se maintient dans le CA des distributeurs. Il progresse pour la moitié des distributeurs.

Les prix de vente des tracteurs ont augmenté au niveau de l'inflation pour les tracteurs, et de 3,6 % pour les porteurs.



Les ventes de tracteurs sont en recul de 16 % en moyenne, et 70 % des distributeurs sont dans ce cas.

Les ventes de VUL baissent de 5,4 %.

Les reprises de véhicules sont jugées excessives en prix et en nombre par la moitié des distributeurs.

Les délais de livraisons sont élevés chez les carrossiers, pour les VI et pour les VUL.

Les stocks de VO sont très élevés chez les constructeurs et devraient continuer à augmenter.



Les remises sont élevées pour 43 % des distributeurs, mais ce taux continue de baisser.

Les délais de livraisons s'améliorent chez les constructeurs, pour les VI et pour les VUL.

## "Le mot"

Le premier semestre 2019 a été beaucoup plus fort qu'attendu concernant l'immatriculation des véhicules, et nous sommes, sur douze mois glissants, sur des plus-hauts quasi historiques. Effectivement, l'arrivée des tachygraphes 1 C a probablement eu une incidence mais, en parallèle, nous enregistrons un ralentissement des prises de commandes et constatons chez nos partenaires industriels une réduction des délais de livraison. Le second semestre s'annonce donc plus complexe. Le VO reste un sujet de préoccupation de plus en plus prégnant depuis deux ans. Concernant les tachygraphes 1 C, nous pouvons nous féliciter de la qualité des échanges entre les membres du COFIT (Comité d'Orientation de la Filière Industrielle du Transport) et des services de l'état concernant les homologations des véhicules équipés, ou non, de ces nouveaux dispositifs.

Nous avons évité des situations qui auraient pu être localement extrêmement préjudiciables. Sur le plan législatif, certains amendements déposés dans le cadre de la LOM ne nous paraissent pas en ligne avec les directives européenne de lutte contre les GES, d'autres amendements paraissant excessifs dans le contexte du marché du VI. Par ailleurs, si des cadres contraignants

sont fixés à un horizon de 10 à 20 ans, nous regrettons alors que les nouveaux modes de mobilité et les nouvelles technologies, qui sont une réalité dans notre métier, ne soient pas mieux prises en compte, comme la limitation des écarts réglementaires entre VU et VI pour renforcer la mutualisation du transport de marchandises, le décyclage des véhicules de plus de 15 ans, l'incitation à l'usage de part ou l'incitation aux nouveaux (bio) carburants pour les moteurs diesel.

Sur le plan de l'après-vente, les réparateurs de VI maintiennent leurs efforts pour intégrer de plus en plus d'alternants présents chez eux, que près de la moitié des sociétés de distribution ou de réparation de VI. Sur ce plan aussi, notre métier est exemplaire au sein de notre branche et nous poursuivons nos efforts afin d'augmenter les capacités d'accueil de ces « alternantes » au sein des centres de formation comme au sein de nos sociétés. Enfin, comme le montre la récente étude prospective du CNPA, notre métier est particulièrement résilient à l'horizon 2030, quelles que soient les politiques mises en place ou les crises qui pourraient survenir. Néanmoins, la pression que nous subissons de notre « environnement » nous incite à être particulièrement vigilants sur ce second semestre, qui s'annonce sous de moins bons auspices.

**NICOLAS LENORMANT**  
Président du CNPA – branche VI





# VÉHICULES D'OCCASION

## ATTENTION AUX CLIGNOTANTS

PRIX, STOCKS, DÉLAIS DE REVENTE, TOUS LES INDICATEURS DU MARCHÉ VO S'ALLUMENT, CONTRASTANT AVEC LE MARCHÉ VN ET MÉRITANT ATTENTION DANS LES MOIS À VENIR, EN TANT QU'INDICATEURS DE RETOURNEMENT DU MARCHÉ.

### VI D'OCCASION

Les ventes de tracteurs d'occasion n'ont progressé que de 1,0 % par rapport à l'année dernière. Cependant, cette moyenne cache des disparités très importantes entre les distributeurs. Pour 54 % d'entre eux, leurs ventes ont baissé de 21 % en moyenne, et pour 23 %, la hausse a été franche, de plus de 20 %. Les 23 % restant sont restés stables.

Les porteurs VO sont en recul assez net à - 17 %. La baisse concerne plus de la moitié des distributeurs, les autres étant pour 31 % stables, et pour 15 % en légère hausse.

Les ventes de VUL d'occasion sont restées stables avec une faible progression de 2 %.

### PRIX DE VENTE ET REPRISE

Les prix de vente des tracteurs continuent de baisser pour la quatrième année consécutive, et dans des proportions importantes : - 11 % en 2016, - 7 % en 2017 et - 5 % en 2018, - 5 % en juin 2019. Cela concerne 70 % des distributeurs. En revanche, les prix des porteurs VO ont bien progressé, de 6 % en moyenne (ils sont restés stables pour la moitié d'entre eux).

Comme l'ont noté les experts, les reprises sont en forte augmentation et la part de celles-ci dans les parcs augmente, passant de 64 % en juin dernier à 70 %. Les buy-backs sont à 13 %, les achats constructeurs passent de 12 % à 10 %, les achats externes (marchands et confrères) baissent au cumul de 15 % à 7 %.

### DÉLAIS DE REVENTE

Les délais de revente d'un tracteur d'occasion sont de plus en plus longs. Ils atteignent 86 jours, alors qu'il y a un an ils étaient de 78 jours, et de 59 jours en 2016.

Les délais pour les porteurs ont également augmenté à 79 jours, alors qu'ils étaient de 63 jours l'année précédente.

Ceux des VUL d'occasion ont aussi progressé, passant de 46 jours en 2018 à 52 jours.

### PROFIL DES VO VENDUS

L'âge moyen des tracteurs est orienté à la hausse. Seulement 7 % ont trois ans (pour un niveau moyen habituel de 13 %). Les véhicules moyennement âgés (de quatre ou cinq ans) restent stables à 42 %, et les plus anciens sont à 51 %.

La part des véhicules ayant peu roulé (- de 120 000 km annuels) est en légère baisse, passant de 51 % en juin dernier à 44 % cette année.

Côté porteurs, rien ne change par rapport à l'année précédente : la grande majorité, soit 76 %, ont plus de six ans, comme en 2018. Seuls 8 % ont moins de trois ans.

### ÉCOULEMENT DES VO

Les ventes de VO à l'utilisateur final restent les plus fréquentes, pour 48 % des véhicules. Ce résultat est en légère baisse, il était de 54 % en 2018.

Les ventes vers l'Europe s'établissent à 31 %, en progression depuis un an, puisqu'elles étaient auparavant à 24 %. Les ventes vers l'Europe de l'Est sont en revanche en recul, avec seulement 13 % des véhicules.

Les reprises par les constructeurs sont en nette augmentation, elles s'établissent à 9 %, alors qu'elles ne dépassaient pas 1 % ou 2 % ces dernières années.

### STOCKS VO

Les stocks de VO sont en augmentation dans tous les parcs. Ils sont hauts chez la moitié des distribu-

teurs, normaux et bas pour l'autre moitié (rappelons qu'en juin 2018, 44 % des distributeurs déclaraient que le niveau des stocks était bas). Pour la fin de l'année, 79 % pensent qu'ils vont rester stables. Les stocks constructeurs sont élevés pour 72 % des experts (en juin 2018), et ils pensent à 79 % qu'ils

vont continuer à grossir avant la fin de l'année.

Les stocks chez les marchands sont également hauts pour 79 % des experts et devraient continuer à augmenter. En juin 2018, ils n'étaient que 38 % à les considérer élevés.

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

ÂGE DES PORTEURS				
	JUIN 2019	2018	MOY. 5 ANS	
3 ANS ET -	8 %	8 %	4 %	
4 À 5 ANS	16 %	21 %	28 %	
6 ANS ET +	76 %	71 %	68 %	

KILOMÉTRAGE DES VÉHICULES				
	JUIN 2019	2018	2017	MOY. 5 ANS
MOINS DE 120 000 KM	44 %	39 %	53 %	50 %
120 000 KM ET +	56 %	61 %	47 %	50 %

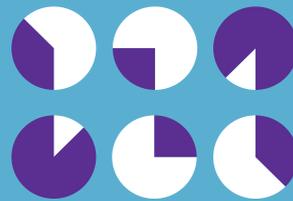
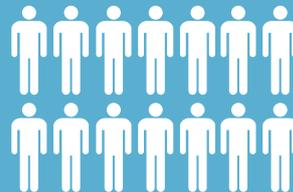
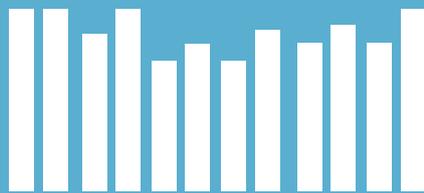
  

DESTINATIONS DES VÉHICULES				
	JUIN 2019	2018	2017	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	4 %	5 %	4 %	7 %
FRANCE (UTILISAT.)	48 %	44 %	46 %	41 %
EUROPE	31 %	41 %	42 %	39 %
HORS EUROPE	6 %	3 %	6 %	10 %
AUTRES	11 %	8 %	3 %	3 %

Source : Enquête OVI

# 27

PRÉVISIONS  
2019



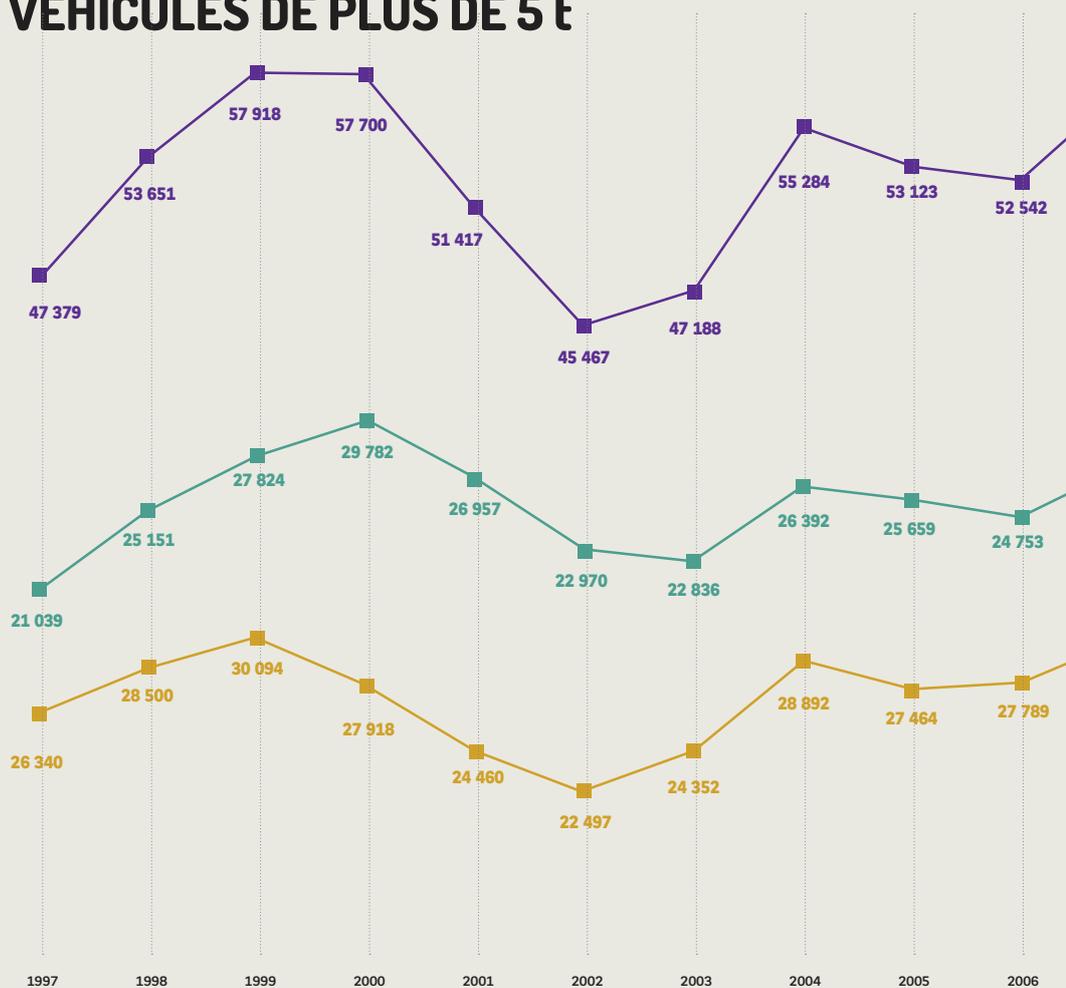


# IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 t

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



## HYPOTHÈSES 2019

### TABLEAU IMMATRICULATION, HISTORIQUE ET PRÉVISIONS 2019

Malgré un risque de ralentissement économique mondial, doublé de tensions sur le commerce mondial et les ombres qui planent sur l'Europe (Brexit, contexte Italien), la France tire encore son épingle du jeu grâce à son dynamisme intérieur, même si la croissance reste à un niveau assez bas, sans risque cependant de récession à court terme.

Du côté du Transport Routier de Marchandises, la dynamique enclenchée depuis deux ans a permis au secteur de reprendre des couleurs, mais les derniers trimestres montrent un certain essoufflement du marché avec une fin 2018 en repli. Par ailleurs, la pénurie de chauffeurs demeure, malgré de nombreuses initiatives pour y remédier, et reste une source de difficultés et d'inquiétudes majeures. L'autre pilier du marché VI, le BTP, la partie TP surtout, apporte une forte contribution qui paraît pérenne à moyen terme, eu égard aux projets

et marchés d'envergure en cours (le Grand Paris ...), ce que confirment les achats de matériels non routiers par ailleurs.

Les experts de l'OVI voient plus de dynamisme dans les petites et moyennes entreprises que dans les grandes ou les collectivités locales. Pour les PME-PMI, 57 % les voient dynamiques et 36 % étales, alors que pour les grandes entreprises ou les collectivités locales, 79 % les jugent étales. Au niveau du Transport, 50 % des experts évaluent les grandes flottes dynamiques, contre 43 % pour les PME.

Le nombre de défaillances d'entreprises sont stables pour 64 % des experts, 21 % les voient en augmentation et 14 % en baisse.

Pour les estimations du marché du VI, les experts pensent que les tracteurs devraient être en baisse de 5 % et les porteurs également en recul

de 1,5 %. Pour les VUL, il devrait progresser de 1,5 %.

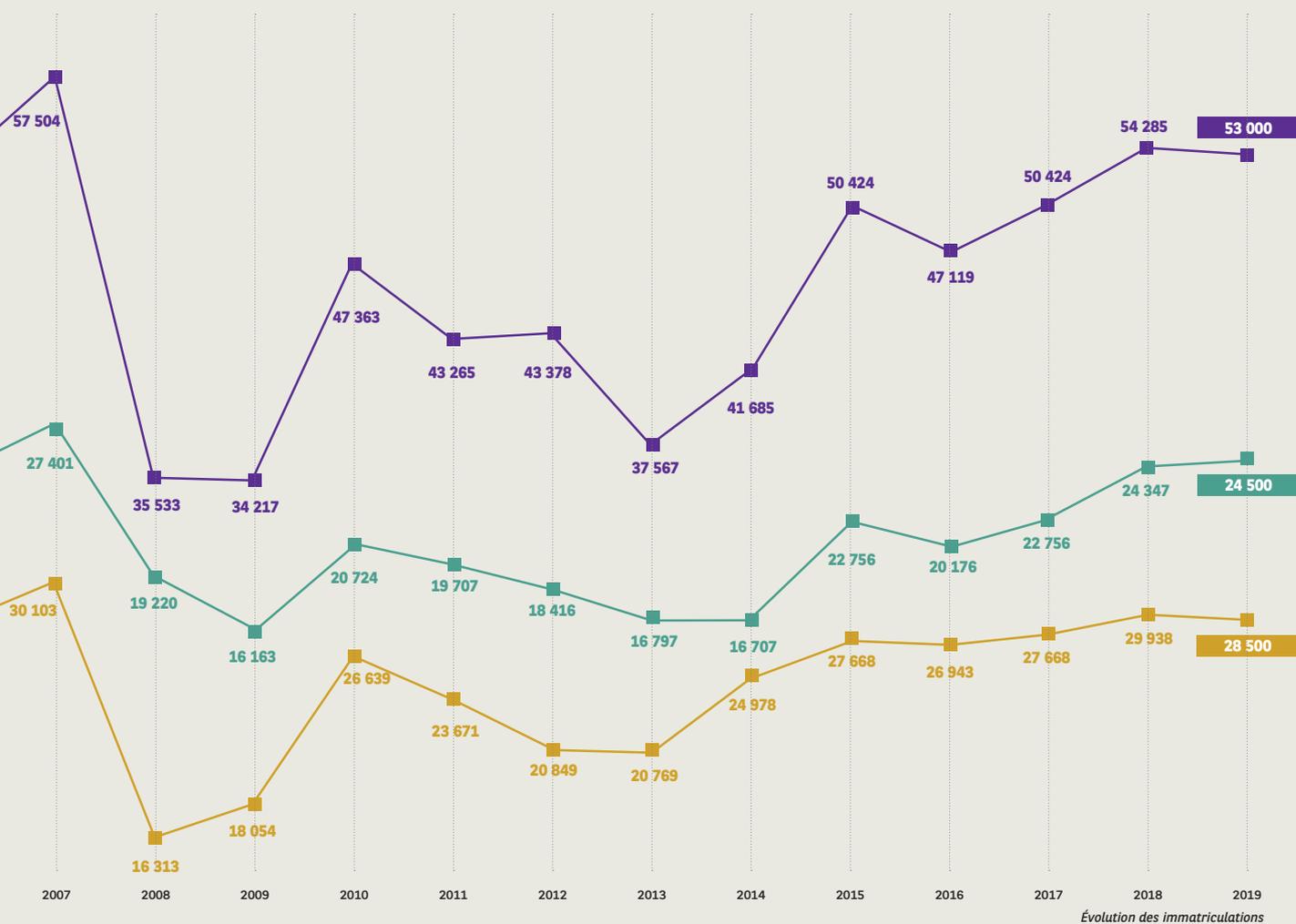
Notons dans ce panorama la montée en puissance des contraintes et initiatives liées à une transition énergétique, dont l'expression la plus visible à ce stade est la progression confirmée du GNV, tant en termes d'immatriculations que de stations.

Le marché 2019 montre un acquis de croissance inattendu à mi-2019, confirmant le haut du cycle atteint en 2018, les ventes de tracteurs affichant un score exceptionnel en projection sur douze mois, proche de 31 000 unités !

Le marché VI fait donc preuve d'une santé remarquable, reposant sur les fondamentaux que nous avons identifiés en 2018 : les achats fournis par les grandes flottes intégrant déjà les renouvellements de la première génération Euro VI et les besoins liés au marché TP pour les porteurs, tan-

dis que par ailleurs, les facteurs de contraintes et de simulations liés à la transition énergétique, dont le transport urbain (mise en place des ZFE), se concrétisent pour partie par des achats en forte progression de véhicules GNV, dont il conviendra dorénavant de ne plus négliger le poids, et qui pourrait représenter près de 4 % en 2019 sur les bases actuelles. La part d'accroissement de parc ou de substitution liée à cette technologie restant à mesurer.

Solutrans, qui se déroulera en novembre prochain, s'annonce sous d'excellents auspices en affichant complet, et devrait concrétiser une bonne santé générale des métiers du camion. La transition énergétique occupe dorénavant tous les esprits, même si les impacts majeurs attendus restent encore dépendants d'une offre de nouvelles technologies à confirmer.



	2018	VAR/2017	PRÉVISIONS JANVIER 2019	2019 (PRÉVISIONS) RÉVISIONS JUIN	VAR/2018
<b>TRACTEURS</b>	<b>29 938</b>	<b>+ 8,2 %</b>	<b>28 000</b>	<b>28 500</b>	<b>- 4,8 %</b>
<b>PORTEURS</b>	<b>24 347</b>	<b>+ 7,0 %</b>	<b>23 500</b>	<b>24 500</b>	<b>+ 0,6 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>54 285</b>	<b>+ 7,6 %</b>	<b>51 500</b>	<b>53 000</b>	<b>- 2,4 %</b>

## CONCLUSION

Nous envisageons pour 2019 une baisse globale mais contenue du marché, qui tient aux phénomènes suivants : un reflux logique, (retournement en cours) du marché tracteur après plusieurs exercices de haut niveau dont, en 2018, de très haut niveau (proche des records de 2008), qui auront permis de fortement renouveler le parc du côté du marché porteur, un potentiel de transformation qui reste soumis aux délais de livraisons et à l'inertie habituelle de ce segment. Au final, nous envisageons donc un marché en baisse de 2,4 %, qui resterait de bon niveau. Nous corrigeons néanmoins à la hausse nos prévisions de janvier, compte tenu de l'acquis de croissance à mi-exercice.

---

RETROUVEZ  
TOUTES NOS ENQUÊTES  
SUR LE SITE  
[trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr](https://trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr)

---



**BNP PARIBAS**  
RENTAL SOLUTIONS



**L'OBSERVATOIRE**  
DU VÉHICULE INDUSTRIEL