

PANORAMA

**DE LA FILIÈRE VÉHICULES
INDUSTRIELS ET UTILITAIRES**

Novembre 2023



ÉCONOMIE GÉNÉRALE	3
COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS	5
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	12
PARCS ET IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LOURDS ET VUL	18
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE	27
INDICATEURS & CONCLUSION	34

ÉDITO

Les marchés de la carrosserie-construction des véhicules industriels et des véhicules utilitaires sont plus que jamais marqués par une très forte hétérogénéité dans leurs évolutions et leurs perspectives. Les crises successives rencontrées depuis 2020 ont considérablement affecté le secteur et changent désormais l'approche des acteurs et ceci pour l'ensemble de la filière.

En effet, au-delà de l'incertitude économique du moment, le secteur de la distribution VI est également amené à se projeter sur le long terme afin de toujours pouvoir proposer des véhicules adaptés aux besoins des utilisateurs du fait d'un lent mais profond changement de nos métiers de distribution et de réparation avec très peu de visibilité sur l'avenir.

Nous vivons une période sans précédent qui se prolonge (crise des gilets jaunes, crise sanitaire ...) et la reprise économique en sortie de la crise COVID-19 a été freinée par les pénuries de composants et de matières premières puis remise en cause par l'éruption du conflit ukrainien corrélé à une période d'inflation constante en particulier concernant les prix de l'énergie.

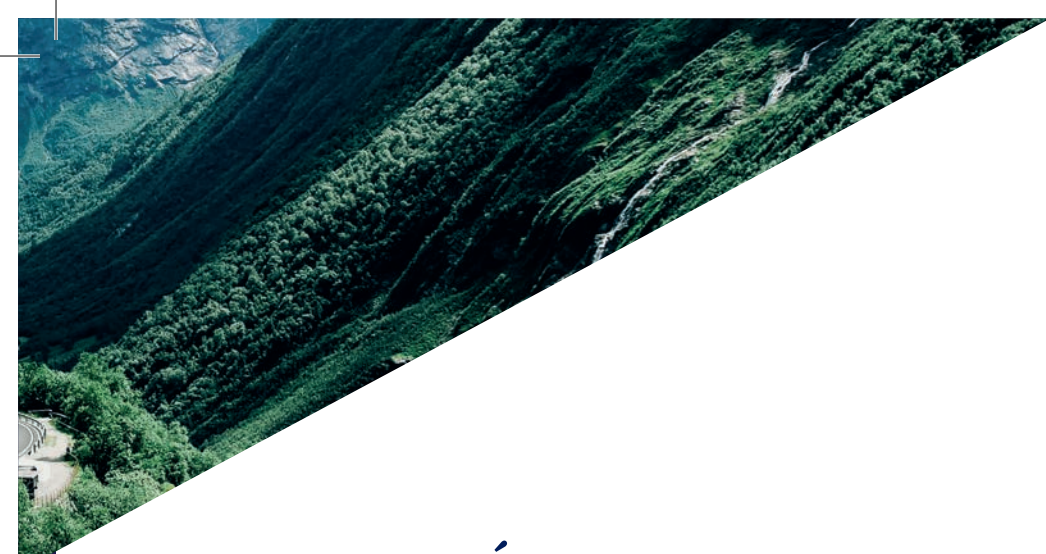
L'heure est aujourd'hui à l'adaptation permanente pour concilier les attentes des marchés, aussi bien privés que publics, et les capacités de production qui font l'objet de tensions multiples. Ces tensions se manifestent très nettement dans la fourniture des châssis, les coûts des matières premières, les difficultés de recrutement et la supply-chain. Dans ce contexte économique difficile se percutent un changement de business model et le nécessaire changement d'usage des moyens de mobilité, et de fait l'électrification (ou la gazéification) du parc des véhicules industriels est beaucoup plus lente que ce qui a été réalisé dans le domaine du véhicule léger.

Des choix technologiques sont à opérer dans le cadre de la transition énergétique mais les évolutions tarifaires des différentes énergies tout comme les obligations réglementaires qui affectent toute la chaîne du véhicule, de sa conception à la réception, compliquent la donne.

Les investissements en jeu, tant pour les véhicules que pour les infrastructures dont ils dépendent, sont de nature à revoir le modèle économique de toutes les activités de transport. Le nombre d'acteurs éligibles est donc réduit, pris en étau entre les échéances des ZFE continuellement repoussées et les objectifs européens de réduction d'émission CO₂ imposés aux constructeurs. De plus, l'accompagnement financier mis en place par l'État reste à la fois insuffisant et difficile d'accès par une trop forte exigence des cahiers des charges.

L'une des ambitions du panorama VI/VUL, fruit de la collaboration entre Mobilians et FFC constructeurs, que nous vous proposons ici est donc, précisément, de concentrer des informations qui doivent vous permettre d'identifier et comprendre les enjeux de la filière VI - VUL de manière objective, chiffrée et synthétique. Les clés proposées ici s'appuient sur un aperçu large des facteurs influençant ces métiers aujourd'hui et surtout à l'avenir, puisqu'il est prévu de rééditer régulièrement cette étude.





ÉCONOMIE GÉNÉRALE

POINT GÉNÉRAL SUR L'ÉCONOMIE

Le 1^{er} semestre 2023 a vu une progression du PIB plutôt favorable avec un acquis de croissance de 0,8 % sur les 6 premiers mois dont 0,5 % pour le 2^{ème} trimestre. Bien que les nuages s'accumulent sur l'économie française, toutes les composantes ne sont pas à l'arrêt. Les exportations ont porté l'économie alors que la demande intérieure, dont la consommation des ménages était en net ralentissement ainsi que les variations de stocks.

Les taux d'intérêts ont continué à progresser. Les politiques des pays développés cherchent à enrayer l'inflation par une remontée rapide des taux de financement et en conséquence, limitent les investissements des entreprises et des ménages.

L'INSEE note une dégradation du climat des affaires des entreprises au mois d'août. Ce ralentissement reste limité autour de la moyenne longue de l'indicateur. Dans la plupart des secteurs (industrie, services, commerce de détail), les variations restent modérées.

Selon la Banque de France, les perspectives d'activité sont néanmoins moins favorables. Dans son enquête mensuelle de conjoncture, les carnets de commandes sont inférieurs à ceux des mois précédents qu'il s'agisse de

l'industrie ou du bâtiment et la trésorerie se dégrade dans l'industrie et les services. La problématique de l'inflation se réduit. Les prix des matières premières ont globalement retrouvé un niveau plus acceptable pour les entreprises malgré un renchérissement notoire de l'euro face au dollar (1,10 €//\$ en avril). La BCE a fortement remonté ses taux ce qui ralentit également l'inflation. Cependant, cela provoque également un ralentissement de la consommation des ménages qui pèse sur les entreprises et leur faculté à répercuter les hausses des prix de production.

Le climat de l'emploi mesuré par l'INSEE se dégrade clairement à partir du mois d'août. Attendu depuis plusieurs mois avec la remontée rapide des défaillances d'entreprises, c'est le secteur des services qui est le plus concerné actuellement ainsi que l'industrie manufacturière. Cela n'empêche pas les difficultés de recrutement toujours aussi élevées dans l'enquête de conjoncture de la Banque de France.

En perspective, la Banque de France continue à être optimiste pour le troisième trimestre. En se basant sur l'acquis à fin juin, sur les données de l'enquête du mois de juillet ainsi que sur d'autres indicateurs, elle estime que le PIB serait en légère hausse au 3^{ème} trimestre.

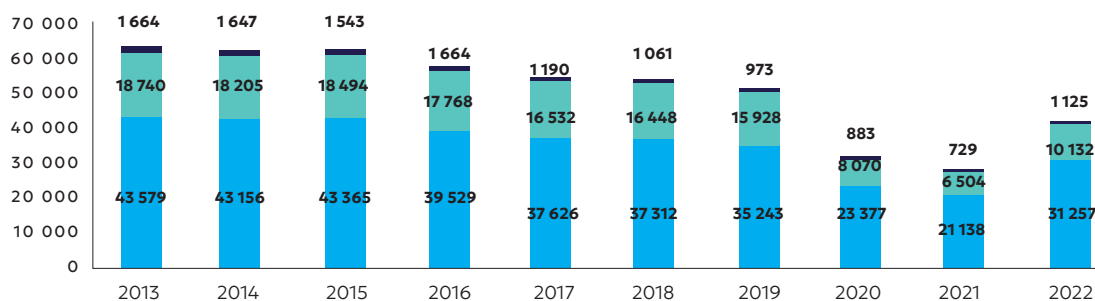
•
Euribor 3 mois à août 2023
+ 3,78 %
 janv. 22 : - 0,56 %
 (Banque de France)

•
Prévision d'évolution du PIB
+ 0,8 % en 2023
 2022 : + 2,5 %
 (OCDE)

•
Évolution des prix de production industrielle
135,5 juin 2023
 125,1 janvier 2022

•
102,6 janvier 2021
 (INSEE)

ÉVOLUTION DES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES SUR 10 ANS



Sauvegardes Redressements judiciaires Liquidations Judiciaires directes

Source : Altares-Étude de Défaillances et Sauvegardes-t4 2022

ÉCONOMIE

UNE VISION SECTORIELLE

POINT SUR L'ACTIVITÉ DES SECTEURS UTILISANT DES VÉHICULES INDUSTRIELS

Indicateur de climat
des affaires
des entreprises (INSEE)

99,2
en août 2023
vs 104,0 en août 2022

Indicateur de climat
des affaires pour le commerce
de gros (INSEE)

91,7
en juil-août 2023
vs 114,9 janv-fév 2022

Activité prévue
dans les Travaux
Publics (INSEE)

- 15,0
au 3^{ème} trim. 2023
vs + 17,7 au 3^{ème} trim. 2021

LE TRM

L'activité du Transport Routier de Marchandises pour le 1^{er} trimestre 2023 est en recul de 2,1 % par rapport au 4^{ème} trimestre 2022. Ce ralentissement était pressenti dans la plupart des études de conjoncture du secteur et les perspectives ne sont pas très optimistes.

L'évolution de l'activité au 2^{ème} trimestre mesurée par la FNTR indique que la situation se dégrade et que les perspectives du 3^{ème} trimestre ne sont pas meilleures. Ces indicateurs passent sous leur moyenne de long terme.

Le moral des chefs d'entreprises sur la situation de leur entreprise est à un niveau faible, intermédiaire entre la situation au moment de la crise de la COVID-19 et la moyenne de longue durée.

La principale raison de cette déprime est le niveau des marges qui se sont dégradées du fait de la faible demande et de la forte augmentation des coûts, notamment celui des carburants.

Selon TLF, les prix du TRM ont nettement augmenté (+ 10 % sur un an en 2022) permettant d'améliorer le chiffre d'affaires des entreprises mais cela est resté insuffisant au vu de l'augmentation des charges (+ 17 % en 2022 selon le CNR).

Ces difficultés s'ajoutent à celles de l'emploi. Les effectifs de conducteurs sont jugés à la baisse chez une majorité de transporteurs et les difficultés de recrutement restent très élevées. D'après la dernière enquête de l'INSEE, en janvier 2023, 65 % des transporteurs rencontrent des difficultés de recrutement.

LE COMMERCE DE GROS

Après un 1^{er} trimestre optimiste avec une croissance supérieure à 10 % en valeur mais qui était portée essentiellement par l'inflation (Baromètre CGF/Xerfi de juin 2023), le climat des affaires des chefs d'entreprises mesuré par l'INSEE au 2^{ème} trimestre s'est assombri.

Les volumes de ventes reculent nettement, les perspectives d'activités restent stables à un faible niveau et les intentions de commandes baissent nettement atteignant un niveau proche de celui de 2020.

En revanche, la problématique des prix se calme que ce soit pour les prix d'acquisition comme les prix de vente.

LE BÂTIMENT

Après une année 2022 plutôt favorable, le début 2023 montre des signes de fort ralentissement dans le secteur du bâtiment. La plupart des indicateurs d'activité sont en net recul avec la montée des taux d'intérêt, en particulier les logements neufs.

Cependant, la Banque de France, dans son enquête mensuelle auprès des chefs d'entreprises au mois d'août, note encore une bonne tenue de son indicateur d'activité sur le premier semestre. Le gros œuvre serait en difficulté mais le second œuvre resterait stable.

En termes de prix, les difficultés d'approvisionnement se raréfient, les prix des matières premières sont plutôt en baisse et donc les augmentations de prix sont moins nécessaires et pèsent moins sur les trésoreries.

Les recrutements restent très difficiles dans les entreprises avec 57 % d'entre elles qui éprouvent des difficultés à trouver du personnel.

LES TRAVAUX PUBLICS

Les carnets de commandes pour 2023 se vident peu à peu. La demande publique n'est pas assez dynamique pour assurer un renouvellement de l'activité et les chefs d'entreprises sont assez pessimistes pour la fin de l'année.

Les principaux freins à l'activité mesurés par l'enquête sur le climat des affaires de la FNTP/INSEE au 2^{ème} trimestre restent les contraintes de main-d'œuvre et le manque de demande.

L'AGRO-ALIMENTAIRE

Selon l'INSEE, en juillet 2023, dans l'industrie agro-alimentaire, l'indicateur du climat des affaires rebondit nettement après quatre mois de baisse. Il est notamment porté par les soldes d'opinion sur le niveau des carnets de commandes globaux et sur l'évolution passée de la production.

Le secteur dépend fortement de l'évolution de l'inflation qui modifie les pratiques des consommateurs et oriente leurs achats. Le rebond de juillet ne devrait pas être un signe de reprise mais une simple correction dans un environnement difficile.



COMMERCE - RÉPARATION DE VÉHICULES ET CARROSSERIE INDUSTRIELLE

INTER-
VIEW

Regards croisés



Constructeurs

La carrosserie-construction est par nature une activité de proximité, au plus proche des besoins d'une clientèle très variée. Le secteur, essentiellement représenté par des TPE/PME, répond à un maillage territorial qui reflète cette interaction forte avec les marchés locaux.

Les disparités économiques des différents territoires ont un impact étroit sur la densité de l'offre des carrossiers-constructeurs qui doivent, en outre, composer avec, d'une part, la complexité croissante des véhicules qui font appel à des savoir-faire multiples (chaudronnerie, soudure, électricité, hydraulique, numérique, levage ...) dont le sourcing est délicat et, d'autre part, la nécessité de disposer d'infrastructures susceptibles d'accueillir des véhicules pour des transformations qui peuvent s'étaler sur plusieurs mois.

MOBI Les entreprises de la mobilité
LIANS

La localisation du site de production constitue dès lors un paramètre déterminant pour l'adéquation de l'offre à la demande et la capacité d'attirer et conserver des talents.

Concernant la distribution VI, on constate des disparités importantes mais avec peu d'évolutions pour le moment. La cartographie du territoire montre de grandes disparités en ce qui concerne les différents indicateurs ainsi si l'Auvergne-Rhône-Alpes est sur la première marche du podium (suivi par Nouvelle-Aquitaine) concernant le nombre de salariés de notre branche, sur le plan des immatriculations, c'est la Bretagne qui fait la course en tête. Concernant l'activité logistique, sans surprise, c'est en Île-de-France que nous retrouvons la plus forte concentration.

A côté de ces particularités régionales, nous devons constater que les phénomènes de concentration restent soutenus dans nos secteurs tant dans le domaine du transport que dans celui de la distribution ce qui perturbe les analyses.

Dans le secteur du Commerce et de la réparation de véhicules industriels, outre le ralentissement des investissements, nous constatons, également, une nette reprise des phénomènes de concentration. Étant donné les tendances économiques ainsi que la pyramide des âges des dirigeants, il est peu probable que ce phénomène ralentisse.

COMMERCE ET RÉPARATION DES VÉHICULES INDUSTRIELS

PROFIL DES ENTREPRISES

En 2021 : 2 090 entreprises d'au moins un salarié étaient enregistrées par l'INSEE dans la NAF Commerce et réparation des Véhicules Industriels. Le secteur regroupait 25 421 salariés. Par ailleurs, les entreprises sans salariés étaient au nombre de 2 409.

RÉPARTITION DES SALARIÉS

Le Commerce et la réparation de véhicules industriels, à fin 2021, occupe 25 421 salariés regroupés dans 2 090 entreprises. S'ajoutent à cela, 2 409 entreprises sans salariés. En 2021, la création d'entreprises touche pour moitié des entités unipersonnelles. Sur les 384 autres nouvelles entreprises, les SAS et SARL dont le statut permet l'intégration de salariés sont 197.

Pour les établissements avec salarié(s), la progression est linéaire et représente 8,7 % depuis 2016. Le nombre de salariés a progressé de 7,8 % depuis 2016 mais a reculé depuis 2 ans de 1,2 %.

En 2021, le nombre d'embauches du secteur a été de plus de 3 500 personnes, représentant un taux d'embauches de 13,9 %. Le taux de départ s'est élevé, quant à lui, à 12,7 % soit 3 200 départs. Le solde est donc légèrement positif.

LA PROGRESSION DU NOMBRE DE SALARIÉS EST DE 7,8 % ENTRE 2016 ET 2021

Comparaison du nombre d'entreprises selon leur taille.

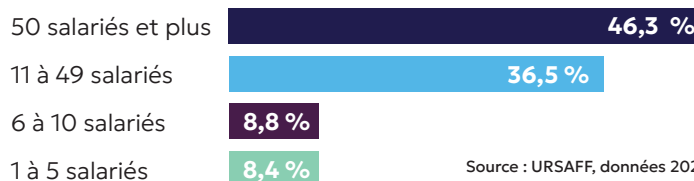
83 %
des salariés
sont dans
des entreprises
de plus
de 10 salariés



Source : URSAFF, données 2021

► La répartition des salariés des entreprises montre que près de la moitié des salariés sont intégrés dans des entreprises de 50 salariés et plus et 83 % le sont dans des entreprises de plus de 10 salariés. Cela montre la très grande concentration des salariés autour de quelques entreprises pour ce secteur d'activité.

PART DES SALARIÉS SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES



Source : URSAFF, données 2021

UN ECLAIRAGE SPECIFIQUE : LA SITUATION DE L'APRES-VENTE

Le service après-vente, vital pour les réseaux de distributions, reste une part considérable du chiffre d'affaires des réseaux (40%, la part de la réparation et du SAV selon l'Observatoire du Véhicule Industriel). Mais il souffre encore du manque d'effectifs en atelier. Certains acteurs de la filière créent alors des dispositifs en faveur de l'après-vente, comme des écoles de l'après-vente, pour répondre aux problèmes de recru-

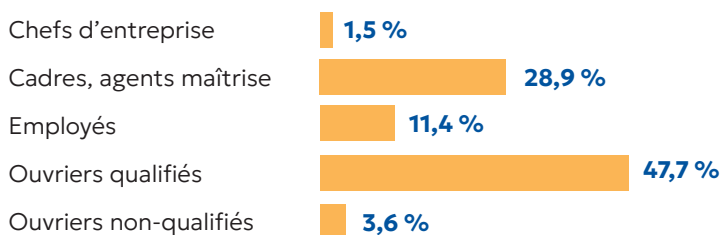
tement. On voit aussi, toujours afin de faciliter la prise en charge des véhicules, l'apparition de solutions de maintenance prédictive ou de télédiagnostic. Il est encore trop tôt pour prédire l'incidence que cela va avoir sur les effectifs. Pour l'heure et comme depuis de très nombreuses années, la majorité des entreprises du métier cherchent à embaucher et former de nouveaux collaborateurs pour faire croître leurs effectifs.

COMMERCE ET RÉPARATION DES VÉHICULES INDUSTRIELS

UNE VISION SOCIALE : LE PROFIL DES SALARIÉS

Profil des salariés du Commerce et Réparation de Véhicules Industriels
(rappel : 2 090 entreprises pour 25 421 salariés)

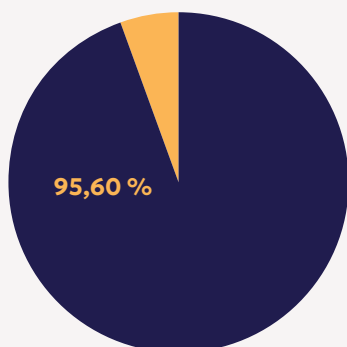
PART DES SALARIÉS SELON LES CSP



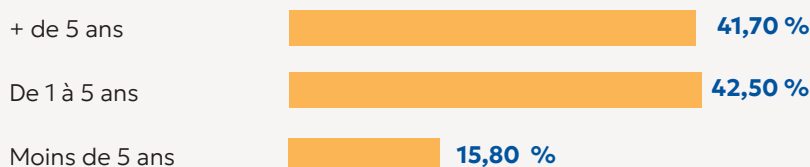
Le profil en CSP des salariés est composé surtout d'ouvriers qualifiés, bien au-dessus de la branche des services de l'automobile où il ne sont que 39,1 %. En revanche, les employés sont sous-représentés (18,8 % pour l'ensemble de la branche).

Source : Insee-Anfa, 2020

% DE CONTRATS EN CDI



ANCIENNETÉ DANS LE CDI



Cet indicateur montre le caractère stable des métiers du commerce et de la réparation de véhicules industriels avec peu de nouveaux CDI et près de la moitié qui ont plus de 5 ans.

ÂGE MOYEN : 40,7 ANS

% DE 55 ANS ET + : 15,6 %

Ces deux résultats sont très proches de la moyenne de la branche des services de l'automobile avec 39,8 ans d'âge moyen et 14,5 % de personnes de 55 ans et plus.

Source : Insee-Anfa, 2020

% DE FEMMES : 15,7 %

Les femmes sont très sous-représentées dans ce secteur. Pour la branche des services de l'automobile, le taux, bien que pas très élevé, grimpe cependant à 21,3 %.

Source : Insee-Anfa, 2020

FORMATION

Globalement, on dénombre en 2021 4 629 élèves en formation, soit un taux de renouvellement de 18,2 %. Ces élèves se répartissent pour 63 % en apprentissage avec une présence importante en entreprise et pour 37 %, ils passent par la voie scolaire. Les diplômes préparés sont le CAP, le BAC PRO et le BTS maintenance et réparation des véhicules industriels.

Les régions les plus dynamiques pour la formation, dont le taux de renouvellement est le plus élevé, sont la Normandie avec un taux de 26,6 %, les Hauts de France à 22,0 %, Provence-Alpes-Côte d'Azur à 21,3 % et l'Île-de-France à 20,9 %. Dans ces régions, les élèves en formation représentent plus d'un salarié sur 5.

Le nombre d'élèves en formation représente 18,2 % des salariés : la relève est assurée !

COMMERCE ET RÉPARATION DES VÉHICULES INDUSTRIELS UNE VISION SOCIALE PAR RÉGION



2

2 902 SALARIÉS
11,4 %

1

3 944 SALARIÉS
15,5 %

3

2 628 SALARIÉS
10,3 %

L'ENSEMBLE DES RÉGIONS

Les entreprises de commerce et de réparation de véhicules industriels se répartissent géographiquement de façon plutôt homogène dans l'hexagone.

Source : Commerce et réparation de véhicules industriels (ape : 4519Z et 4520B) - Source : URSAFF, données 2021

LE TOP 3 ET LE CENTRE-VAL DE LOIRE

L'Auvergne-Rhône Alpes est la région la plus dense avec 317 entreprises, en progression de 13 % depuis 2016 et près de 4 000 salariés en progression que de 5 % depuis 4 ans. Elle est également la région qui possède le plus grand parc de poids lourds.

Ce profil ressemble à celui de l'Île-de-France qui présente la plus forte hausse en termes d'entreprises depuis 2016 (+ 19 %) mais une évolution du nombre de salariés de seulement 7 %. Il s'agit surtout d'entreprises de messageries de petite taille.

Deux régions sont particulièrement dynamiques en embauche de salariés : la Nouvelle-Aquitaine, seconde région en nombre de salariés qui a progressé de 18 % en 4 ans et le Centre-Val de Loire qui a progressé de 22 %.

LES RÉGIONS DONT LA PROGRESSION EN TERMES DE SALARIÉS EST PROCHE DE 10 %

Pays-de-la-Loire pèsent 10 % des salariés de ce secteur. Ils ont comme particularité d'avoir le nombre de salariés le plus important par entreprise (16,8) des régions françaises. Un cas similaire, il s'agit de Provence-Alpes-Côte d'Azur avec un nombre moyen de salariés par entreprise de 13,8 en nette progression ses 5 dernières années pour le nombre total de salariés mais qui stagne en termes de nombre d'entreprises.

L'Occitanie, la Bourgogne-Franche Comté et la Normandie ont progressé de près de 10 % en termes de salariés ce qui en fait des régions assez dynamiques.

LES RÉGIONS EN RETRAIT

Le Grand Est et surtout la Bretagne sont en revanche plus en retrait en termes de salariés avec une stagnation pour le Grand Est depuis 5 ans et un recul de 4 % pour la Bretagne. Cette dernière est cependant en nette hausse en termes d'entreprises. La Corse, insulaire, est nettement moins bien fournie avec un nombre d'entreprises très limité et un nombre de salariés faible.

UNE DYNAMIQUE POSITIVE

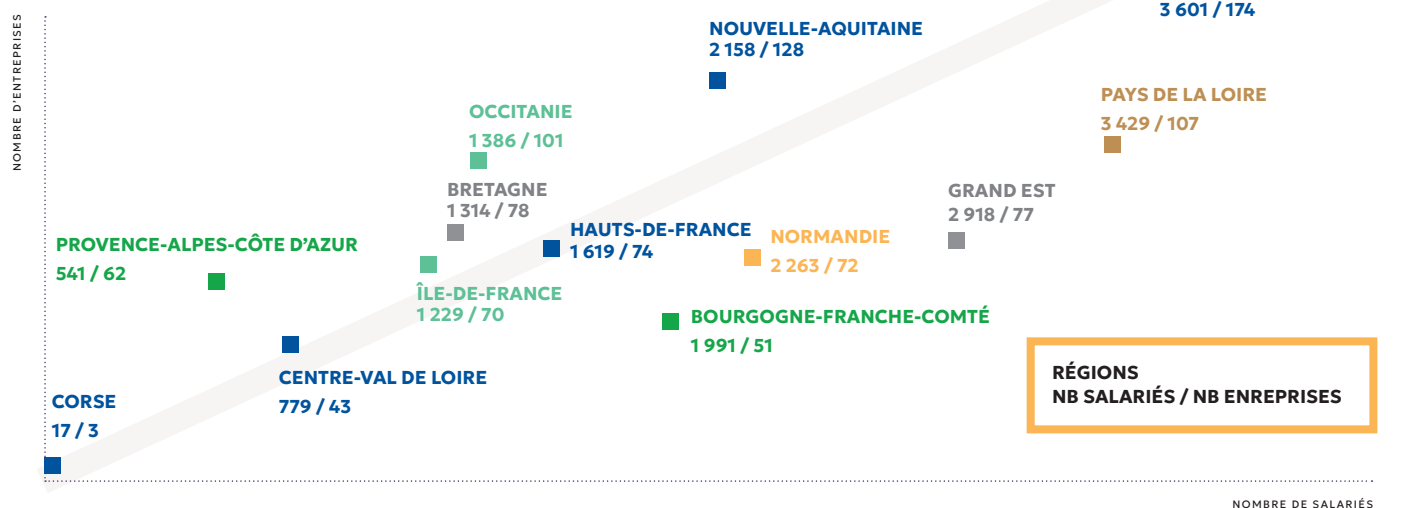
Les derniers chiffres de la formation en Mécanique Véhicules Industriels suivent une dynamique positive. Selon les données sociales de l'Association Nationale pour la Formation Automobile, les effectifs comptaient 4 702 élèves en 2022, contre 4 610 en 2021, l'apprentissage restant la voie principale avec 60 % des effectifs.

Le marché de l'emploi dans le secteur de la réparation poids lourds est structurellement tendu, malgré une dynamique positive dans les inscriptions en alternance.

Concernant les raisons des nouvelles embauches : dans le secteur VI, 75% des recrutements ont pour motif le remplacement d'un départ, le plus souvent à la retraite. Le reste des recrutements (25%) répond à des besoins liés à une hausse d'activité (créations de poste...). Les recrutements ayant pour motif un remplacement, notamment de départ à la retraite, sont plus importants que dans le reste de la branche commerce, réparation de véhicules où « uniquement » 66 % des recrutements sont réalisés pour ce motif, la moyenne d'âge du métier VI étant plus élevée.

UNE VISION SOCIALE PAR RÉGION

RÉPARTITION DES RÉGIONS SELON LE NOMBRE D'ENTREPRISES ET LE NOMBRE DE SALARIÉS



L'ENSEMBLE DES RÉGIONS

Un peu plus de 1 000 entreprises constituent la famille de la carrosserie industrielle en France pour 23 245 salariés en 2021, soit 22,4 salariés par entreprise. Le nombre d'entreprises a progressé de 5,9 % en 5 ans alors que le nombre de salariés n'augmentait que de 3,2 %.

LE TOP 3

L'Auvergne-Rhône Alpes est la région la mieux dotée en termes de carrosseries industrielles avec 174 entreprises pour 3 601 salariés. La région a perdu quelques entreprises depuis 5 ans (- 2,2 %) mais s'est concentrée avec un gain de salariés de 4,1 %. C'est là qu'on trouve également le plus grand parc de véhicules et le plus grand nombre de distributeurs de véhicules industriels.

Les Pays-de-Loire arrivent en seconde position en termes de salariés du secteur avec 3 429 salariés pour 107 entreprises, soit 32 salariés par entreprise. Si le nombre d'entreprises a progressé de 7 % en 5 ans, le nombre de salariés a stagné, la progression n'étant que de 1,5 %.

Vient ensuite le Grand-Est avec près de 3 000 salariés (2 918 exactement) en légère régression en 5 ans (- 1,1 %) et un nombre d'entreprises assez faible et en net recul. Cela reste une des régions de France dont les entreprises du secteur sont, en moyenne, celles qui occupent le plus de salariés avec 37,9 salariés.

LES RÉGIONS DE TAILLE INTERMÉDIAIRE

On trouve ensuite 3 régions de taille similaire : la Normandie regroupe 2 263 salariés dans seulement 72 entreprises (31,4 salariés en moyenne) est relativement dynamique avec une progression du nombre de salariés de 7,6 % en 5 ans. Vient ensuite la Nouvelle-Aquitaine avec 2 158 salariés dans 128 entités (16,9 salariés par entreprise) sur un profil très dynamique puisqu'il s'agit de la région qui a le plus progressé (+ 20,4 %) en nombre de salariés sur 5 ans. Et enfin la Bour-

gogne-Franche-Comté qui ne regroupe que 51 entreprises mais avec 1 991 salariés, soit la taille moyenne des entreprises la plus forte de France avec 39 salariés en moyenne par entreprise.

Les Hauts-de-France occupent la 7^{ème} place du classement par nombre de salariés avec 1 619 personnes mais la région est en perte de vitesse avec un recul de 25,4 % du nombre de salariés en 5 ans, soit un quart des salariés du secteur.

L'Occitanie, malgré un nombre de salariés faible (1 386), est dynamique avec une croissance de 12,3 % du nombre de salariés alors que la Bretagne, de taille équivalente (1 314 salariés), a stagné depuis 5 ans (- 0,2 %).

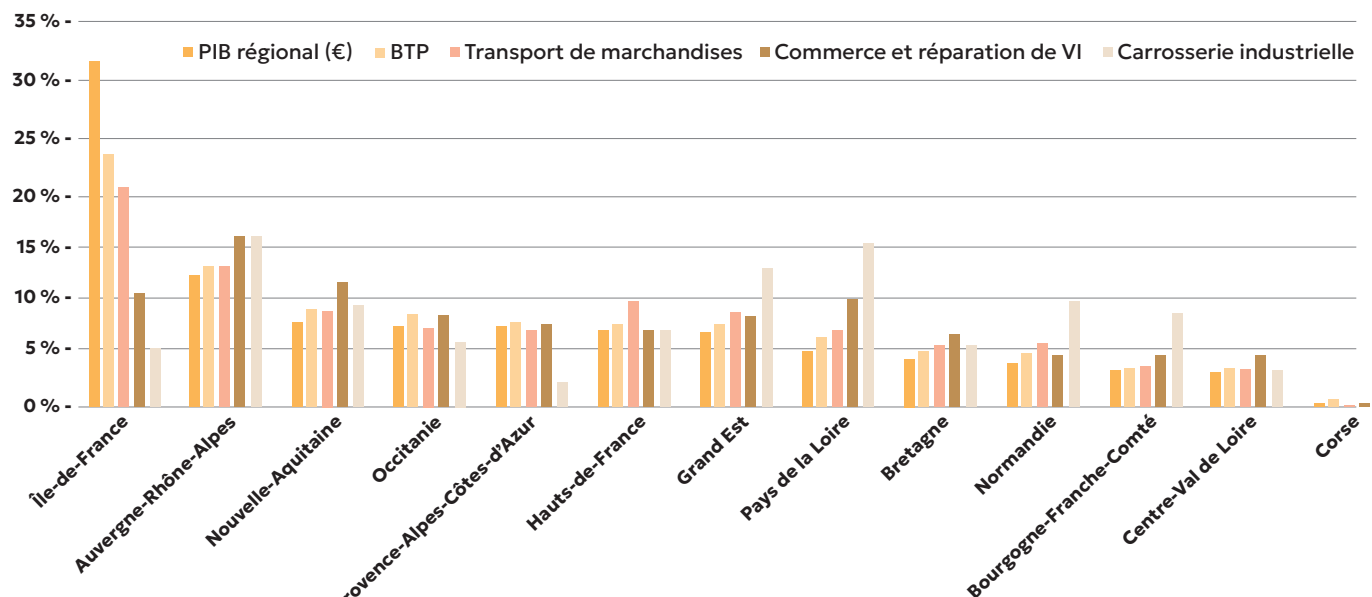
LES RÉGIONS LES MOINS CONCENTRÉES DE LA FILIÈRE

L'Île-de-France n'arrive qu'en 10^{ème} place sur 13 avec 1 229 salariés. Elle stagne en nombre d'entreprises depuis 5 ans mais présente une progression de 17,6 % pour le nombre de salariés. La région, pourtant fournie en termes de distributeurs VI et de parc de véhicules lourds, peine à disposer de carrossiers-constructeurs pénalisée en autres, par le manque de surfaces nécessaires pour l'activité.

Les 3 régions qui ont le moins de salariés dans le secteur de la carrosserie industrielle sont le Centre-Val-de-Loire avec 779 salariés pour 43 entreprises et un recul du nombre de salariés depuis 5 ans de 5,1 %, Provence-Alpes-Côte d'Azur avec 541 salariés mais une progression de 9,3 % et la Corse avec 17 salariés employés par 3 entreprises.

LA POSITION DE LA FILIÈRE VI DANS SON ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

PART RELATIVE DES DIFFÉRENTS SECTEURS ÉTUDIÉS ET PIB RÉGIONAL



L'ENSEMBLE DES RÉGIONS

Le graphique ci-dessus représente la part relative (poids de chaque région dans un secteur) de la filière VI (distribution et carrosserie industrielle) et le poids au regard du poids des deux secteurs clients majeurs, TRM et BTP (en termes de salariés), le tout au regard du poids du PIB régional afin de mettre en perspective la place de chaque secteur dans les différentes régions, ci-dessous les faits majeurs qui ressortent de cette synthèse.

ÎLE-DE-FRANCE

Elle pèse 31 % du PIB national mais avec une forte proportion d'activité tertiaire d'où un poids non proportionnel. Poids néanmoins majeur pour le BTP qui pèse quand même 23 % des effectifs du secteur et le TRM 20 %.

La filière VI ne pèse que 10,0 % des effectifs du Commerce et Réparation VI et à peine 5 % pour la Carrosserie Industrielle : dichotomie entre le nombre de salariés déclarés dans la région au regard de nombreux sièges sociaux et le parc à gérer.

Pour la carrosserie l'absence de carrossiers-constructeurs majeurs dans la région est à intégrer.

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Région forte pour le Commerce, Réparation VI et pour la Carrosserie Industrielle s'expliquant par le parc à gérer le plus important au niveau national, ces 2 secteurs pèsent chacun 15,5 % de leurs effectifs respectifs.

Le TRM et le BTP ne sont qu'à 12,7 % et la part du PIB n'est que de 11,9 % montrant l'homogénéité de la région sur le plan économique.

NOUVELLE-AQUITAINE

Le Commerce, Réparation VI et la Carrosserie Industrielle y sont importants. La filière VI est proportionnellement plus forte que l'activité économique (le TRM et le BTP sont à moins de 9 % alors que le PIB ne pèse que 7,7 % du national).

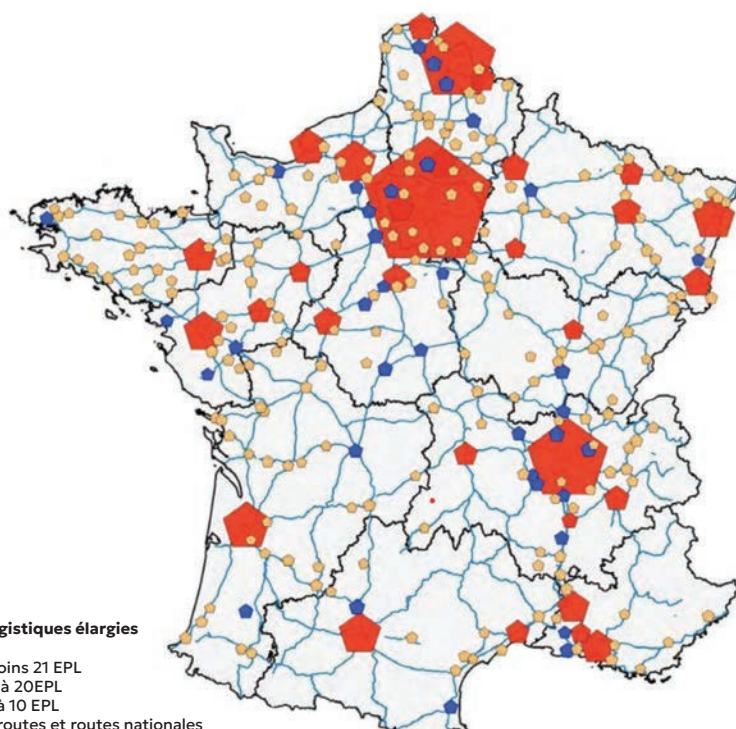
QUELQUES SPÉCIFICITÉS A NOTER

- ▶ La région **PACA** avec un poids relatif proche de 7 % se distingue surtout par une quasi-absence de la Carrosserie Industrielle dont le poids en termes de salariés est de 2,3 %.(faible présence de sièges de carrossiers constructeurs).
- ▶ Les **Hauts-de-France** ont la particularité d'avoir un secteur du TRM important (le 3^{ème} des régions françaises à 9,6 %) alors que les autres déterminants se situent un cran au-dessous, autour de 7 % (région majeur en pôles logistiques plus qu'en activité industrielle).
- ▶ Les **Pays de la Loire** présentent un profil très atypique. Alors que le PIB s'établit à 5,2 %, le TRM y est plus important avec 7,0 % des salariés et surtout, la Carrosserie Industrielle arrive en 2^{ème} position des régions françaises en termes de salariés et le Commerce, Réparation VI s'établit à 9,9 % en 4^{ème} position nationale.
- ▶ Le **Grand Est** présente également un poids relatif de la filière VI bien plus fort que les sous-jacents économiques (PIB, TRM et BTP).

L'INFLUENCE DE LA LOGISTIQUE

Parmi les activités majeures qui ont un impact sur le potentiel de la filière VI on trouve la supply chain, secteur indissociable des activités économiques, industrielles et commerciales et de la mobilité sous-jacente réalisée très majoritairement par le TRM.

En effet, avec 10 % de création du PIB français et 150 000 entreprises, 5^{ème} recruteur en France, la filière logistique compte 1,8 million d'emplois en France, 200 Md€ de chiffre d'affaires soit 4 fois la filière automobile.



60 % des EPL se situent dans les aires logistiques denses et au vu du développement des sites e-commerce, les entrepôts se rapprochent des zones urbaines (+ 75 % d'entrepôts en métropole durant la dernière décennie) pour atténuer les coûts du dernier kilomètre représentant près de 40 % des coûts logistiques.

En 2021, la région des Hauts-de-France est celle qui regroupe la plus grande surface d'entrepôts (16 % de la surface logistique métropolitaine), suivie de l'Île-de-France (15 %), de l'Auvergne-Rhône-Alpes (12 %) et de la région Grand Est (12 %). Ces quatre régions regroupent ainsi plus de la moitié des surfaces d'EPL de 5 000 m² ou plus. Elles constituent en outre les quatre régions qui comptent le plus d'EPL de 30 000 m² ou plus en captant plus de la moitié d'entre eux.

Avec ses quatre grandes portes internationales (Le Havre/Rouen, Dunkerque/Calais hauts de France, Marseille, Roissy-CDG) et ses trois axes logistiques stratégiques majeurs (Méditerranée Rhône-Saône, Seine et Nord), la France bénéficie d'une position privilégiée en Europe.

NIVEAU 2019

Profession du transport de marchandises

692 000 salariés

Compte d'autrui 445 000
Compte propre 247 000

Profession de l'entreposage et de la manutention

587 000 salariés

Compte d'autrui 130 000
Compte propre 457 000

Ensemble transport de marchandises et logistique

1 463 000

(1) Les emplois supports sont une estimation à partir du taux d'emplois administratifs et de maintenance par professions logistiques.

Source : estimations SDES d'après Insee-DADS

COMMENTAIRES

► L'entreposage représente 46 % des emplois (hors intérim) du transport de marchandises et de la logistique fin 2019.

► La France métropolitaine dispose de 83 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) de 5 000 m² ou plus fin 2021.

► Seulement 30 % de ces EPL sont exploités par des entreprises du secteur des transports ou de la logistique.

Par entrepôt ou plateforme logistique (EPL), on entend tout espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises.



TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

MOBI Les entreprises
de la mobilité
LIANS



Constructeurs

Naturellement, la très forte augmentation du prix du carburant pèse sur le TRM qui reste « le sang » de notre activité économique et pour ce métier, ce n'est pas la vente à prix coûtant du gasoil qui crée une incertitude mais bien la perspective du déremboursement de la TICPE.

Étant donné les investissements à engager et les aides à prévoir pour accélérer la transition écologique dans ce domaine, stopper un tel dispositif (même au prétexte de réaffecter les sommes sur des aides à la conversion) risque de rendre toute incitation à l'investissement totalement infructueuse, l'existence même de certaines entreprises qui ne pourront pas répercuter leurs hausses chez leurs clients étant remise en cause.

Par ailleurs, pour revenir aux budgets alloués à notre stratégie nationale concernant la transition énergétique du domaine des transports, il devient urgent que chacun puisse prendre conscience des montants tout à fait disproportionnés consentis au fret ferroviaire ou au transport fluvial. Constatant que, depuis plusieurs décennies, ces aides n'ont pas été efficaces, il est temps désormais d'aider dans les mêmes proportions ceux qui effectuent réellement l'essentiel et la quasi-totalité du transport de marchandise sur le territoire au quotidien : le transport routier.

Le transport routier de marchandises évolue dans un contexte incertain où les chefs d'entreprises doivent tenir compte des exigences croissantes des pouvoirs publics et de la clientèle en matière de décarbonation de la mobilité, mais aussi des contraintes opérationnelles et économiques traditionnelles du secteur. En effet, le TRM doit faire face à un renchérissement des coûts de l'énergie et à des augmentations inéluctables des autres charges.

Le TRM non seulement français, mais également européen, tente de préserver son attractivité, dans un contexte où certains passent sous silence le caractère fondamental de cette activité.

Le coût total de revient (TCO – Total Cost of Ownership) des véhicules demeure la clé des entreprises de TRM qui doivent, dès à présent, arbitrer leurs orientations en matière de transition énergétique de leurs flottes.

LA STRUCTURE DES ENTREPRISES EN SYNTHÈSE

UN PHÉNOMÈNE DE CONCENTRATION

Le TRM est engagé depuis de nombreuses années dans une démarche de concentration se caractérisant par :

- Les grands groupes d'origine française disposant d'une dimension européenne notamment pour les activités de messagerie et étant en capacité d'exercer leur activité par recours à tous les modes de transport : route, rail, over seas... (Geodis, XPO, STEF...).
- Des champions de dimension nationale ou grand régionale exerçant une activité soit globale soit concentrée sur des spécialités.

(Milliers de salariés)	2010	2020	ÉVOL.
Effectif global	326 168	417 938	28 %
ent. avec salariés	21 019	21 336	1 %
ent. sans salariés	18 881	100 931	534 %
ent. + 50 salariés	1 303	1 706	31 %
Nbre total ent.	41 203	123 973	306 %

Source : OPTL enquête annuelle

TRM FRANCE DÉCEMBRE

	2011	2015	2018	2019	2020
TRM	18 491	24 157	57 157	75 681	105 947
TRM sans 5320Z*	17 428	20 074	23 116	25 439	27 936

*5320Z : autres activités de poste et de courrier.

Source : OPTL enquête annuelle

Le nombre d'établissements sans salarié du TRM a explosé dans la période récente du fait de la croissance exponentielle des indépendants de la livraison urbaine liée à la crise de la COVID-19 et à la très forte évolution du e-commerce à partir de fin 2019.

En 2021, près de 100 000 établissements ont été créés dans la branche (97 500 pour le TRM dont plus de 90 000 pour le seul code APE 5320Z (autres activités de poste et courrier), après une hausse de 28 % entre 2018 et 2019 et 40 % entre 2019 et 2020.

- Des entreprises de taille intermédiaire actives au niveau régional ou local, en grande partie en sous-traitance des groupes.
- On notera en parallèle le poids très important des groupements (ASTRE, FLO, France Bennes...) représentant une alternative aux grands groupes, en terme de maillage national, via la mise en commun des moyens et des outils de gestion collective (bourse de fret notamment).

Les entreprises de plus de 50 salariés représentent en 2020, 44 % des salariés du TRM.

En 10 ans, ce sont 400 entreprises de plus de 50 salariés supplémentaires qui sont apparues tandis que le total des entreprises avec salariés est quasi stable.

Le nombre moyen de salariés pour la tranche 50 et + est de 108 par entreprises montrant bien le poids des grands groupes dans le TRM français.

De ce, fait on constate que le secteur du TRM ne comprend que 21 336 entreprises avec salariés en 2020 ce qui représente un chiffre très stable sur longue période, la moyenne étant de 21 500 entreprise sur la période 2008 – 2020.

Le TRM regroupé sous les NAF 4941A, 4941B, 5320Z et 8010Z représente 417 938 salariés au 31/12/2021.

On note également l'impact limité des procédures judiciaires (RJ – LJ) en nombre de personnes avec 4 818 salariés concernés en 2020 et seulement 3 524 salariés en 2021 soit moins de 1 % de l'ensemble de l'effectif de la branche.

ITEMS		Source
Parc total tracteurs (nombre)	216 387	SDES
Immatriculations moyenne annuelle	25 000	CCFA
Taux de rotation théorique en année	8,7	Extrapolation étude
Âge moyen des tracteurs des entreprises du TRM	3,8	CNR enquête annuelle 2022
Part des tracteurs EURO VI dans le parc TRM	95 %	CNR enquête annuelle 2023

TRM

LA STRUCTURE DES ENTREPRISES EN SYNTHÈSE

- 70 %
baisse du pavillon français à l'international en 20 ans

LA STRUCTURE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE

En 2020, 55 % du transport routier intérieur par poids lourds est effectué lors de trajets nationaux : 48 % pour compte d'autrui soit 137,9 mds de tonnes kilomètres et 7,2 % pour compte propre soit 20,7 mds de t/kms.

Par ailleurs 42 % du transport intérieur par poids lourds est effectué sous pavillon étranger, tandis

que l'activité internationale du pavillon français, très résiduelle, ne représente qu'environ 2 %.

Le pavillon français a subi une chute très importante en 20 ans pour le trafic intérieur, pour ne subsister que très marginalement en matière d'activité internationale.

	2000	en % du total	2010	en % du total	2020	en % du total	VAR 2020/2000
Pavillon français pour compte propre	29,7	11 %	29,9	10 %	20,7	7 %	- 30 %
pavillon français pour compte d'autrui	133,4	51 %	134,5	46 %	137,9	48 %	3 %
pavillon français international	21,2	8 %	10,0	3 %	6,4	2 %	- 70 %
Total pavillon français +3,5 t	184,3	70 %	174,4	60 %	165,0	57 %	- 11 %
pavillon étranger	79,5	30 %	115,2	40 %	124,8	43 %	57 %
Total TRM intérieur en France	263,8		289,6		289,8		10 %

Source : SDES

45 %
part des marchandises palettisées

Le transport par lots palettisés est le mode majeur en France avec ce que cela suppose comme maillage réseau et comme technicité, deux aspects largement gérés en France par des entreprises nationales dites « grand régionales » ou nationales et / ou par les groupements qui se sont développés ces dernières décennies (Astre, Flo...).

Les attentes clients, les moyens à développer (parc véhicules, sous-traitance, supply-chain) permettent aux entreprises françaises de demeurer compétitive en termes de qualité/prix.

C'est aussi le cas en matière de vrac liquide, produits dangereux ou non, activités capitalistiques et très réglementées.

TYPE TRANSPORT	2014	2021	VARIATION 2021/2014	PART DU MODE
Transport intérieur du Pavillon français	158,5	168,1	9,6	
Dont				
Marchandises palettisées	60,6	76,3	15,7	45 %
Vrac solide	52,3	56,8	4,6	34 %
Vrac liquide (y compris gaz liquéfié)	12,3	13,8	1,5	8 %
Conteneurs	5,7	5,2	-0,6	3 %

Source : SDES

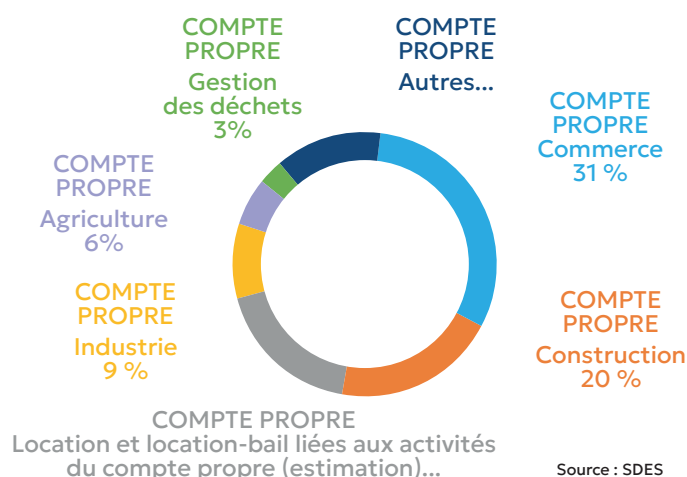
TRM FRANCE

PARC ET IMMATRICULATIONS

Alors que l'on pourrait avoir tendance à associer poids lourds et transporteurs routiers, ces données montrent qu'en fait, la majorité d'entre eux ne sont pas utilisés par des entreprises de transport pour compte d'autrui. En revanche, sur les seuls tracteurs routiers, le secteur Transports est nettement majoritaire, loin devant les autres qui pèsent, chacun, moins de 10 % du parc.

Cf. ci-contre la répartition des tracteurs utilisés en compte propre où l'on note le poids relatif important de la construction et du commerce. Outre les spécificités techniques des tracteurs affectés au compte propre, on y constate une intensité kilométrique moindre et un âge moyen plus élevé. On peut en déduire que la part d'immatriculations de tracteurs affectés au compte propre est plus faible que le poids en parc.

PARC Global tracteur	2 164	100 %
TRM et location liée au TRM	1 528	71 %
Compte propre total	606	29 %



LE TRM INTÉRIEUR : VISION STRUCTURELLE

	Tonnes kilomètres	en %	Tonnage transporté	en %	Véhicules kilomètres	en %
Total TRM	100 549		740		8 947	
	60 %		43 %		52 %	
Agriculture et IAA (APE 01, 02, 03, 10, 11 et 12)	5 802	9 %	76	8 %	624	8 %
Construction (APE 41, 42, 43)	10 019	15 %	303	31 %	1 092	13 %
Commerce (APE 45, 46, 47)	19 567	29 %	198	20 %	2 707	33 %
Autres	31 494	47 %	395	41 %	3 724	46 %
Total hors TRM	66 882	100 %	971	100 %	8 147	100 %
	40 %		57 %		48 %	
Total	167 678		1 714		17 142	

Source : SDES

Le transport réservé à l'agriculture et aux IAA représente 30 % du trafic total en t/kms, les matériaux de construction 20 %, les marchandises groupées 21 %, les courriers et colis un peu plus de 5 %.

La vision historique en unité t/kms donne donc une vision très « macro » des réalités du transport routier en France.

Les activités agricoles et agroalimentaires n'en conservent pas moins un impact majeur eu égard à l'ensemble des flux quotidiens traités notamment avec des véhicules légers non répertoriés ici.

L'impact essentiel des flux de messagerie et du e-commerce dans l'ensemble des trafics de marchandises serait bien évidemment à traiter sous un angle différent.

TRM

LE PAVILLON FRANÇAIS ET L'EUROPE

UN RECENTRAGE STRUCTURELLE SUR L'ACTIVITE NATIONALE

Avec 1 950 milliards de tonnes-kilomètres réalisées en 2021, le transport routier de marchandises européen progresse de 6,6 % par rapport à 2020. Le pavillon français maintient son quatrième rang européen en termes d'activité.

Les transporteurs français prennent en charge 92,5 % du transport national. En revanche, les transports internationaux vers ou depuis la France sont réalisés à plus de 90 % par les pavillons étrangers. La France occupe donc le 4^{ème} rang en Europe et les 4 premiers pavillons réalisent plus de la moitié de l'activité européenne de transport routier de marchandises (57,4 %).

L'activité internationale représente plus du tiers (38,4 %) de l'activité de transport routier de marchandises dans l'ensemble des pays européens.

Selon les pavillons, la part de l'activité internationale diffère considérablement.

Alors qu'elle avoisine 10 % de l'activité des pavillons allemand et français, l'activité internationale représente près des deux tiers de l'activité du pavillon polonais.

L'activité internationale est également particulièrement élevée dans les autres pays d'Europe de l'Est.

19,5 %
poids du pavillon
polonais dans le total
européen

PAYS D'IMMATRICULATION DU PAVILLON	ACTIVITÉ DES PAVILLONS (en milliards de t-km)		ACTIVITÉ NATIONALE DES PAVILLONS (en milliards de t-km)		ACTIVITÉ INTERNATIONALE DES PAVILLONS (en milliards de t-km)	
	EN VOLUME	ÉVOLUTION 2021/2020	EN VOLUME	TAUX DE PÉNÉTRATION DU CABOTAGE	EN VOLUME	POIDS DE L'ACTIVITÉ INTERNATIONALE DANS LE TOTAL
Pologne	379,8	7,0 %	134,7	0,1 %	245,1	64,5 %
Allemagne	296,1	0,9 %	261,1	9,5 %	35,0	11,8 %
Espagne	270,2	11,5 %	182,5	1,1 %	87,7	32,4 %
France	173,8	3,9 %	161,4	7,5 %	12,4	7,1 %
Italie	145,0	8,8 %	128,6	2,5 %	16,4	11,3 %
Pays-Bas	70,6	4,0 %	36,8	2,6 %	33,8	47,9 %
Tchéquie	63,9	13,6 %	29,9	0,7 %	34,0	53,2 %
Roumanie	61,8	12,4 %	20,5	0,5 %	41,4	66,9 %
Lituanie	57,7	4,4 %	3,8	3,6 %	53,9	93,4 %
Suède	46,9	10,2 %	44,2	4,0 %	2,7	5,7 %
Autres pavillons européens	383,7	6,2 %	197,8	2,4 %	185,9	48,5 %
Ensemble	1 949,6	6,6 %	44,2	4,3 %	748,2	38,4 %

Source : SDES

LE POINT SENSIBLE DU CABOTAGE

Le taux de pénétration du cabotage en France s'établit à 7,5 % en 2021, et reste quasi-stable (+ 0,1 point par rapport à 2020). Trois pavillons réalisent les deux tiers du cabotage sur le territoire métropolitain : la Pologne (24,3 %), l'Espagne (21 %) et la Lituanie (20,3 %).

Le marché français est le deuxième pays européen en termes de volume d'activité de cabotage, après l'Allemagne. Les marchés allemands et français représentent ainsi près de trois quarts du cabotage européen avec respectivement 50,6 % et 24,2 % des parts de marché pour ce type de transport.

TRM FRANCE EN SYNTHÈSE

UNE VISION RÉGIONALE

L'ENSEMBLE DES RÉGIONS

Le Transport Routier de Marchandises regroupe 560 000 salariés en 2021 dans 32 760 entreprises d'au moins 1 salarié, soit 17,1 salariés par entreprise. Le secteur est en très forte progression : il a gagné 18,3 % d'effectifs en 5 ans entre 2016 et 2021 mais on doit cette croissance aux activités de messagerie et du e-commerce (transport léger).

LES 4 RÉGIONS LES PLUS IMPORTANTES (51 % DES EFFECTIFS DU SECTEUR)

	Nombre d'entreprises	Évolution 2021/2016	Effectifs salariés 2021	Part de chaque région	Évolution 2021/2016	Nombre moyen de salariés par entreprise
Île-de-France	8 065	27,5 %	111 917	20,0 %	31,1 %	13,9
Auvergne-Rhône-Alpes	4 362	12,5 %	71 160	12,7 %	14,6 %	16,3
Hauts-de-France	2 737	7,7 %	53 735	9,6 %	16,9 %	19,6
Nouvelle-Aquitaine	2 594	8,1 %	48 604	8,7 %	19,3 %	18,7

Source : URSSAF

L'Île-de-France est la région principale avec 20 % des salariés du secteur et près de 25 % des entreprises. Près d'une entreprise sur 4 du TRM français est francilienne et représente 1 salarié sur 5. Elle est en très forte progression puisqu'en 5 ans, elle a cru de 31 % de salariés.

En revanche, elle présente un nombre de salariés par entreprise très faible ce qui est dû à la forte présence d'entre-

prises de messagerie vs les entreprises de transport longue distance.

L'autre région à plus de 10 % de l'effectif national est l'Auvergne-Rhône-Alpes avec 12,7 % des salariés mais avec une moindre dynamique avec une progression du nombre de salariés depuis 5 ans de 14 % (18,3 % pour l'ensemble des régions).

LES RÉGIONS MÉDIANES (30% DES EFFECTIFS DU SECTEUR)

	Nombre d'entreprises	Évolution 2021/2016	Effectifs salariés 2021	Part de chaque région	Évolution 2021/2016	Nombre moyen de salariés par entreprise
Grand Est	2 563	4,7 %	48 265	8,6 %	13,4 %	18,8
Occitanie	2 587	11,0 %	40 813	7,3 %	23,0 %	15,8
Provence-Alpes-Côte d'Azur	2 915	12,1 %	39 652	7,1 %	22,5 %	13,6
Pays de la Loire	1 591	10,6 %	38 943	7,0 %	10,8 %	24,5

Source : URSSAF

le Grand Est et ses 8,6 % du total français fait partie des régions les moins dynamiques avec une progression du nombre de salariés de seulement 13 %.

2 régions plus faiblement représentées en termes de salariés (autour de 7 %), ont un taux de recrutement particulièrement élevé depuis 5 ans : l'Occitanie qui progresse de 23,0 % en 5 ans et Provence-Alpes-Côte d'Azur de 22,5 %.

Pays-de-la-Loire (7,0 % des effectifs nationaux) ont la caractéristique d'avoir le plus grand nombre de salariés par entreprise avec 24,5 salariés. En revanche, l'évolution des effectifs est faible avec 10,8 % de salariés supplémentaires durant les 5 dernières années.

Parmi les régions les moins importantes en poids relatif cumulé (soit 19 % du total national), on note que :

La Bretagne représente 5,6 % du national avec une dynamique d'emploi qui tend vers la moyenne nationale et surtout un nombre de salariés par entreprise très élevé (23,2), (cf. la présence de groupes nationaux ou grands régionaux autour de l'IAA).

Le Centre Val de Loire et la Bourgogne Franche Comté ont à la fois un poids relatif faible et une faible croissance des effectifs, constat similaire pour la Normandie malgré un poids plus significatif.



PARCS ET IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LOURDS ET VUL : VISION SYNTHÉTIQUE ET POINTS CLEFS

MOBI
LIANS
Les entreprises
de la mobilité

FFC
Constructeurs

Un « pas si mauvais 1er semestre » mais une forte baisse qui s'annonce (impact du chronotachygraphe et des carnets de commandes vides), les immatriculations de véhicules industriels (VUL compris) ont augmenté de près de 20% depuis début 2023 au niveau européen et de 22% à fin août pour les plus de 5t en France. Cette forte hausse est liée à plusieurs facteurs distincts. Ainsi, concernant les VUL, il s'agit principalement d'un rattrapage des années précédentes. Pour les VI, en revanche, l'arrivée des nouveaux systèmes de tachygraphes liée aux nouvelles directives du paquet mobilité a entraîné une accélération des immatriculations avant l'échéance du mois d'août. Ce premier semestre n'est donc pas représentatif et à l'instar de ce qui s'est passé en 2019, nous ne devrions donc pas avoir en fin d'année une si forte variation du marché. En revanche, la très forte augmentation des coûts des véhicules et de leurs équipements liés à l'augmentation des coûts de financement pèse énormément sur les prises de commandes. En parallèle et malgré toutes les aides mises en place à travers les différents appels à projets, la part de véhicules électriques dans les immatriculations reste (très) faible en France (moins de 0,8 %) comme en Europe (0,6%), loin des objectifs des instances européennes d'atteindre un transport à 90% vert en 2040.

Depuis 2020, le marché de la carrosserie-construction, tant en véhicules industriels lourds qu'en véhicules utilitaires légers, doit s'adapter à un fonctionnement par à-coups. Les perturbations sur la supply-chain des châssis en raison des problèmes de fournitures des micro-processeurs et la forte inflation des matières premières et des énergies ont bouleversé une mécanique bien huilée : les délais de livraison habituellement comptés en semaines, le sont désormais en mois. Dans un marché globalement mature en termes de volume, ce facteur vient en collision avec l'incertitude en matière de choix à opérer pour répondre aux exigences de la transition énergétique. Ces éléments conduisent à un attentisme global des secteurs clients et donc un ralentissement du taux de renouvellement du parc.



**PAROLE
D'EXPERTS**

PARC ET IMMATICULATIONS

EUROPE : VISION SYNTHÉTIQUE ET POINTS CLEFS

PARC : UNE VISION EUROPÉENNE

PAYS	PARC TRUCKS 2021	POIDS DU PARC DANS TOTAL EUROPE	ÂGE MOYEN DU PARC TRUCKS	PARC VANS	POIDS PARC VANS	ÂGE MOYEN PARC VANS
POLOGNE	1 234 074	19,2 %	13,2	2 905 731	9,8 %	14,0
ALLEMAGNE	964 696	15,0 %	9,6	3 141 643	10,6 %	8,5
ESPAGNE	571 927	8,9 %	15,1	3 898 195	13,2 %	13,6
FRANCE	616 467	9,6 %	9,0	6 279 138	21,2 %	10,3
ITALIE	960 284	15,0 %	18,5	4 318 840	14,6 %	14,0
PAYS BAS	158 108	2,5 %	9,8	1 057 084	3,6 %	9,9
TCHEQUIE	186 905	2,9 %	17,6	610 405	0,2 %	13,8
ROUMANIE	437 267	6,8 %	16,8	750 751	0,2 %	15,3
LITUANIE	73 019	0,1 %	10,7	56 012	ns %	13,5
SUÈDE	85 554	0,1 %	nc	605 668	0,2 %	9,0
AUTRES PAVILLONS	1 130 169	17,6 %	nc	6 103 184	20,6 %	nc
ENSEMBLE EUROPE	6 418 470	100 %	14,1	29 546 291	100 %	12,0

Source : ACEA

L'EUROPE EN SYNTHÈSE

Le parc polonais de VI est le plus important d'Europe en nombre mais c'est aussi un parc qui comprend une quote-part de véhicules très anciens à l'exception du parc tracteurs utilisé pour l'activité internationale : on est ici loin de la problématique des ZFE, se pose la question de l'ampleur du renouvellement qui serait nécessaire.

Ce phénomène est également constaté pour les autres pays de l'est majeurs en transport : Tchèque, Roumanie mais également au sud de l'Europe avec l'Espagne et l'Italie qui présentent un profil similaire.

Les parcs VI de l'Allemagne, la France et les Pays-Bas montrent le même profil d'âge pour un poids relatif du parc en rapport avec l'activité économique développée. Le parc VUL (vans) présente une problématique similaire.

Le profil du parc tracteurs européen pourrait faire l'objet d'une étude spécifique dans la mesure où le critère d'âge est aussi fortement influencé par l'intensité d'utilisation des pavillons leaders en matière de flux intra européens.

de véhicules plus techniques et spécifiques et de plus fort tonnage (cf. les statistiques du parc par tonnage par ailleurs).

- ▶ Augmentation du parc tracteur en part relative et absolue (poids des grands groupes en forte concentration ?).
- ▶ Parc porteur influencé par une plus forte longévité des véhicules et une plus forte productivité.

PARC FRANCE EN NOMBRE ET %

TYPE	2013	2022	ÉVOL 2013 / 2022
TOTAL VI	587 053	616 467	5,0 %
CAMIONS	314 912	307 433	- 2,4 %
TRACTEURS ROUTIERS	195 227	219 834	13,0 %
VASP LOURDS	76 914	89 200	16,0 %

LE PARC FRANCE EN SYNTHÈSE

- ▶ Tendance très stable sur le long terme et part assez constante entre les deux grandes catégories tracteurs et porteurs.
- ▶ Baisse des « camions » contrebalancée par une hausse significative des VASP composés

PART (%)	2013	2022
TOTAL	100 %	100 %
CAMION	53,6 %	49,9 %
TRACTEUR ROUTIER	33,3 %	35,7 %
VASP LOURD	13,1 %	14,5 %

Source : SDES

PARC ET IMMATRICULATIONS

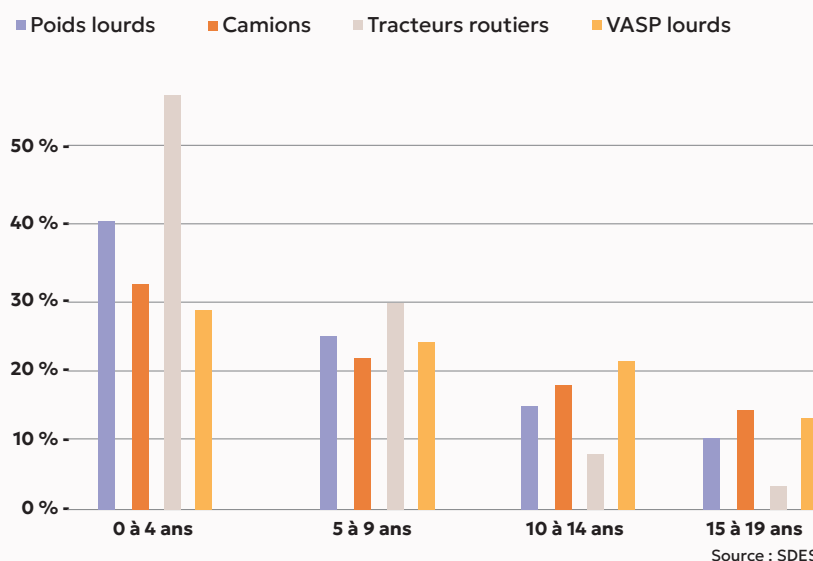
STRUCTURE PAR ÂGE

47 %
du parc camions
à plus de 10 ans

EN SYNTHÈSE

- ▶ Une part estimée à 1/3 du parc porteur et 15 % du parc tracteur est dédiée à des activités courtes distances avec également statistiquement (cf. ci-dessous l'analyse de l'URF), une intensité d'utilisation qui décroît jusqu'à 10 ans d'âge puis reste stable à bas niveau ensuite.
- ▶ On pourrait envisager une action visant à sortir définitivement les véhicules au-delà de 10 ans d'âge afin d'obtenir, au delà du cadre ZFE, une amélioration directe de l'impact de cette partie du parc, quitte à accompagner la substitution de véhicules de seconde main plus récent afin de sortir les véhicules très ancien (même peu utilisés).

RÉPARTITION DU PARC DES POIDS LOURDS PAR TRANCHE D'ÂGE ET CATÉGORIE, AU 1^{ER} JANVIER 2022 EN %



PARC DES POIDS LOURDS PAR TRANCHE D'ÂGE ET CATÉGORIE (EN %) AU 1^{ER} JANVIER 2022

AGE	POIDS LOURDS	CAMIONS	TRACTEURS ROUTIERS	VASP LOURDS
0 À 4 ANS	40,1	31,3	57,3	27,9
5 À 9 ANS	24,3	21,3	28,7	23,6
10 À 14 ANS	14,7	17,5	8,2	20,9
15 À 19 ANS	10,2	14,1	3,6	12,9
20 À 24 ANS	5,9	8,6	1,6	7,3
25 ANS ET PLUS	4,8	7,2	0,6	7,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
SUPÉRIEUR À LA MOYENNE	35,6	47,4	14,0	48,4

COMMENTAIRES

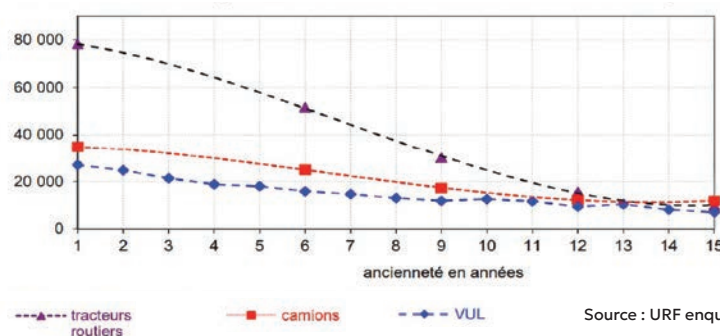
La France à un âge moyen toutes catégories de véhicules confondus inférieur à la moyenne européenne.

Le parc est composé pour partie de véhicules à forte rotation influencé par les achats de grandes flottes du TRM ainsi que par certains grands parcs et activités du compte-propre.

COMMENTAIRES

Cette projection montre qu'au-delà d'une certaine ancienneté, l'intensité d'utilisation baisse. On comprend alors le maintien d'un parc de véhicules de plus de 10 ans, utilisé en fin de parcours en tant que complément. Ce constat permet aussi d'extrapoler un âge moyen du parc actif et opérationnel plus bas que la statistique globale.

VÉHICULES UTILITAIRES : PARCOURS ANNUELS EN FONCTION DE L'ANCIENNETÉ (KILOMÈTRES)



PARC ET IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS, STRUCTURE PAR CLASSE DE TONNAGE

MARCHÉ IMMATRICULATIONS

TYPE	MOYENNE À 10 ANS	MOYENNE À 20 ANS	PLUS HAUT SUR 20 ANS	PLUS BAS SUR 20 ANS
TOTAL VI	45 959	46 559	57 504	34 217
TRACTEURS	25 423	25 000	30 200	16 313
PORTEURS	20 536	21 559	27 401	16 163
SEMIS ET REMORQUES	21 107	22 115	30 086	16 397
VUL	418 781	413 868	479 749	348 075

Source : CCFA - FFC constructeurs

ET D'AUTRE PART...

- ▶ Le parc tracteur est en croissance et on verra par ailleurs que l'âge moyen de ce parc baisse sensiblement du fait d'une rotation plus rapide de ces véhicules sous l'impact de la forte croissance des grandes flottes (et de + de 50 salariés).
- ▶ Le parc carrossé évolue plus faiblement (1 %) et on constate un accroissement du parc de véhicules « outils » spécifiques, les

VASP dont la part passe de 19 à 22 % (part des VASP dans le total Camions + VASP).

- ▶ En termes de secteur d'activité, on note le poids dominant du TRM, en toute logique avec une dominante évidente dans le parc tracteurs.
- ▶ Avec un poids équivalent, les véhicules gérés par la filière VI et les activités de location pèsent également un tiers, une part significative de ce parc étant au final également dédiée aux activités de TRM (parc messagerie loué et locations internes au TRM, les chiffres sur ce dernier point n'étant pas disponibles du fait de groupes de transport exerçant tout à la fois et sans visibilité statistique des activités de transport pour compte d'autrui et de mise à disposition de véhicules à des tiers).
- ▶ Parmi les autres activités majeures, on trouve le BTP et les activités de gestion de déchets qui pèsent 16 % du total et utilisent les mêmes typologies de véhicules, le point de rencontre le plus évident entre TP et déchets étant le poids dominant de déchets liés aux activités de BTP qui peuvent être recensés dans l'un ou l'autre des secteurs.

+84,0 %
Croissance
du segment
32t et plus
en 2011 et 2021

PARC PAR CLASSE DE PTAC 2011 - 2021

	2011	2021	VARIATION EN NOMBRE
PERS. MORALE (ENTREPRISES, ADMINISTRATIONS, ASSO., ETC.)	280 465	283 420	2 955
<=7,5 T	16 504	16 297	- 207
7,6 - 11,9 T	41 525	30 770	- 10 755
12 - 18,9 T	56 299	50 200	- 6 099
19 - 25,9T	81 668	71 837	- 9 831
26 - 31,9T	60 295	69 750	9 455
>=32T	24 174	44 567	20 393

Source : SDES

EN SYNTHÈSE

Sur la décennie écoulée, on constate une grande stabilité du parc porteur avec une croissance de 1 %. L'évolution significative tient à un glissement vers les véhicules de 26 tonnes et plus qui s'accroît de 30 000 unités soit 10 % du total parc. La croissance de ce segment est de 35 %, et il représente dorénavant 40 % du parc total.

PARC ET IMMATICULATIONS

LES VÉHICULES CARROSSÉS

PARC ET IMMATICULATIONS PORTEURS PAR TYPE DE CARROSSERIE

TYPE	PARC		IMMATICULATIONS			
	nb	% du total parc	Moy 10 ans	Rotation	Moy 20 ans	Rotation
DRY FRET	94 410	28,1 %	4 318	21,9	4 002	23,6
BENNES	74 549	22,2 %	5 444	13,7	4 091	18,2
FRIGO	35 820	10,6 %	2 213	16,2	1 654	21,7
PLATEAU	28 724	8,5 %	2 588	11,1	1 838	15,6
CITERNES	15 837	4,7 %	623	25,4	538	29,4
BÉTON	14 870	4,4 %	nd	nd	nd	nd
DIVERS	23 512	7,0 %	nd	nd	nd	nd
NON DÉTERMINÉ	48 620	14,5 %	nd	nd	nd	nd
TOTAL	336 342	100,0 %	21 107	15,9	21 159	15,9

Source : CCFA - FFC constructeurs

COMMENTAIRES

Le DRY FRET (porteurs fourgons et bâchés) est le parc le plus important dédié aux activités de transport et messagerie moyenne distance mais avec un taux de renouvellement (rotation) faible, certains véhicules du compte propre faiblement utilisés ayant un âge élevé. Les deux secteurs les plus riches techniquement et économiquement parlant, Benne et Frigos repré-

sentent un tiers des immatriculations en nombre avec un taux de renouvellement en forte croissance ces dix dernières années. À noter le poids très important des Benne amovibles dans le total Benne (plus ou moins 50 % suivant les années), les achats concernant les activités de BTP et du déchet, voire le domaine agricole.

PARC ET IMMATICULATIONS SEMIS PAR TYPE DE CARROSSERIES

TYPE	PARC		IMMATICULATIONS			
	nb	% du total parc	Moy 10 ans	Rotation	Moy 20 ans	rotation
DRY FRET	169 050	48,6 %	10 392	16,3	10 694	15,8
BENNES	50 589	14,5 %	2 925	17,3	3 266	15,5
FRIGO	42 874	12,3 %	2 521	17,0	2 810	15,3
CITERNES	23 616	6,8 %	1 104	21,4	1 179	20,0
PLATEAU	16 848	4,8 %	1 223	13,8	1 163	14,5
DIVERS	33 372	9,6 %	nd	ND	nd	nd
NON DÉTERMINÉ	11 711	3,4 %	nd	nd	nd	nd
TOTAL	348 060	100,0 %	21 107	16,5	22 074	15,8

Source : CCFA - FFC constructeurs

COMMENTAIRES

Le DRY FRET est le secteur dominant en matière de semis avec une prédominance des Fourgons depuis plus de 10 ans. C'est un parc dont le taux de renouvellement correspond à une durée d'utilisation plutôt longue sachant qu'il y a environ 1,5 semis pour 1 tracteur en parc. Tout comme en porteur les segments les plus riches économiquement, Benne et Frigos, ont une moyenne d'immatriculations en baisse ces dix dernières années,

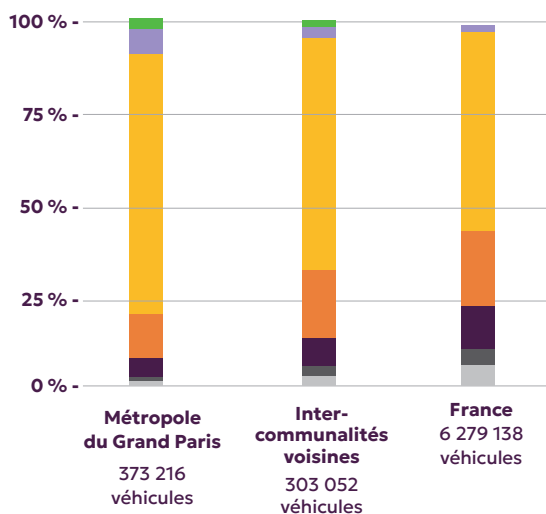
on peut y voir une productivité améliorée voire des efforts des utilisateurs en termes d'optimisation des flux. Le parc Citernes a un taux de renouvellement faible inhérent à la longévité des véhicules concernés et d'un niveau d'entretien élevé tenant à la technicité des semis et au suivi du risque (cf. le transport de matières dangereuses).

PARC ET IMMATRICULATIONS LES VUL

PARC VUL PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ (2022)

PROFESSIONNEL	2 648 378
CONSTRUCTION	789 580
AUTRES SECTEURS	406 766
COMMERCE ; RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES	368 409
AGRICULTURE, SYLVICULTURE ET PÊCHE	211 949
INDUSTRIE (HORS EAU ET DÉCHETS)	210 950
ADMINISTRATION PUBLIQUE	170 556
ACTIVITÉS DE LOCATION ET LOCATION-BAIL	149 700
INCONNU OU NON CONCERNÉ	142 151
TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE (HORS POSTE ET COURRIER)	122 686
ACTIVITÉS DE POSTE ET DE COURRIER	45 576
GESTION DE L'EAU ET DES DÉCHETS	30 056

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR VIGNETTE CRIT'AIR

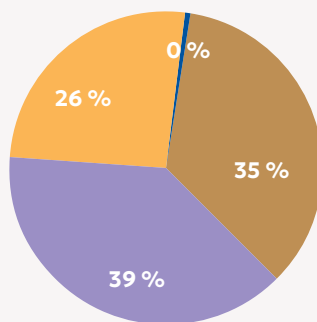


VUL et intensité d'exploitation

- ▶ Les VUL immatriculés en France effectuent des déplacements d'en moyenne 2 heures par jour.
- ▶ Le kilométrage moyen est inférieur à 150 kms et une majorité des trajets est inférieure à 80 kms.
- ▶ 25 % serait réservé au transport alimentaire et 25 % aux colis et courriers.

COMPOSITION PARC PAR TONNAGE JANVIER 2022

MOINS DE 1,5 t
1,5 À MOINS DE 2,5 t
2,5 À MOINS DE 3,5 t
3,5 t



- ▶ L'analyse du parc VUL permet d'identifier un parc « utile » au sens du potentiel pour les réseaux VI - VUL de 1,7 M de véhicules dont par extrapolation 75 % sont âgés de moins de 9 ans pour un âge moyen de 6 ans et demi.
- ▶ Les activités du BTP représente 30 % du total soit 500 000 unités.
- ▶ Les activités de distribution y incluant probablement une quote-part de véhicules loués représente plus de 200 000 unités.
- ▶ Le poids des VUL « lourds » (sup 2,6 t) représente 65 % du total parc poids.

RÉPARTITION DU PARC VUL PAR ÂGE

	2022	en %
Professionnel	2 648 378	100 %
0 à 4 ans	1 406 942	53 %
5 à 9 ans	594 308	22 %
10 à 14 ans	371 952	14 %
15 à 19 ans	179 143	7 %
20 à 24 ans	67 740	3 %
25 ans et plus	28 293	1 %

Source : SDES

COMMENTAIRES

L'âge moyen du parc de VUL professionnels est de 6,6 ans démontrant une rotation du parc assez rapide en lien avec un niveau d'immatriculation soutenu avant la période de la COVID-19.

Cet âge moyen est celui du parc diesel eu égard aux véhicules nouvelles énergies faiblement âgées mais très insuffisants en nombre pour influencer le ratio moyen.

- ▶ Un autre quart est utilisé pour une activité de services (visites clients, dépannage).
- ▶ Les véhicules utilisés pour les services sont très majoritairement de type dérivés VP et camionnettes.
- ▶ La majorité des trajets sont urbains.

Source : sdes et divers

PARC ET IMMATICULATIONS

LES VUL CARROSSES

PARC		IMMATICULATIONS			
TYPE	nb	moyenne 10 ans	rotation	moyenne 20 ans	rotation
BENNES	277 853	15 720	17,7	16 472	16,9
FRIGO	76 182	4 547	16,8	5 426	14,0
PLATEAU	288 351	13 655	21,1	17 292	16,7
TCP	nd	1 279	nd	2 107	nd
AMBULANCES ET SANITAIRES	nd	2 321	nd	2 589	nd
TOTAL CARROSSÉS HORS CAMPING CARS	667 284	43 479	15,3	47 833	14,0
DIVERS	ns	5 957	nd	3 947	nd

Source : CCFA - FFC constructeurs

COMMENTAIRES

- ▶ Le segment Bennes est de très loin le plus important en rapport avec les activités du BTP et plus largement les activités de gestion des espaces verts publics ou privés. L'âge moyen avec un taux de renouvellement (rotation) élevé tient à des activités de courte distance et à un marché de seconde main important.
- ▶ Les immatriculations ont un trend baissier avec une moyenne des immatriculations à 10 ans inférieure de 10 % à la moyenne sur 20 ans.
- ▶ Le parc et les immatriculations de Plateaux devraient faire l'objet d'une vision en détail afin de déterminer le poids des véhicules type Pick-up dans le total des Plateaux.
- ▶ La catégorie des Fourgons la plus importante au sens de Fourgons « tôle » sortis d'usine devrait également faire l'objet d'un retraitement afin d'y faire apparaître les fourgons type châssis-cabine équipés de caisse (caisse 20 m³ de façon générale), ce segment pouvant représenter jusqu'à 20 000 unités certaines années.

PARC VUL PAR RÉGION

	VUL SUP 2,6 T	% TOTAL PARC
ÎLE-DE-FRANCE	399 024	15,4%
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	345 068	13,3 %
NOUVELLE-AQUITAINE	276 085	10,7 %
OCCITANIE	234 794	9,1 %
HAUTS-DE-FRANCE	217 678	8,4 %
GRAND EST	212 344	8,2%
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR	200 210	7,7 %
PAYS DE LA LOIRE	173 786	6,7 %
BRETAGNE	146 946	5,7 %
NORMANDIE	143 734	5,6 %
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ	112 619	4,4 %
CENTRE-VAL DE LOIRE	106 448	4,1 %
CORSE	19 351	0,7 %
TOTAL GÉNÉRAL	2 588 085	100,0 %

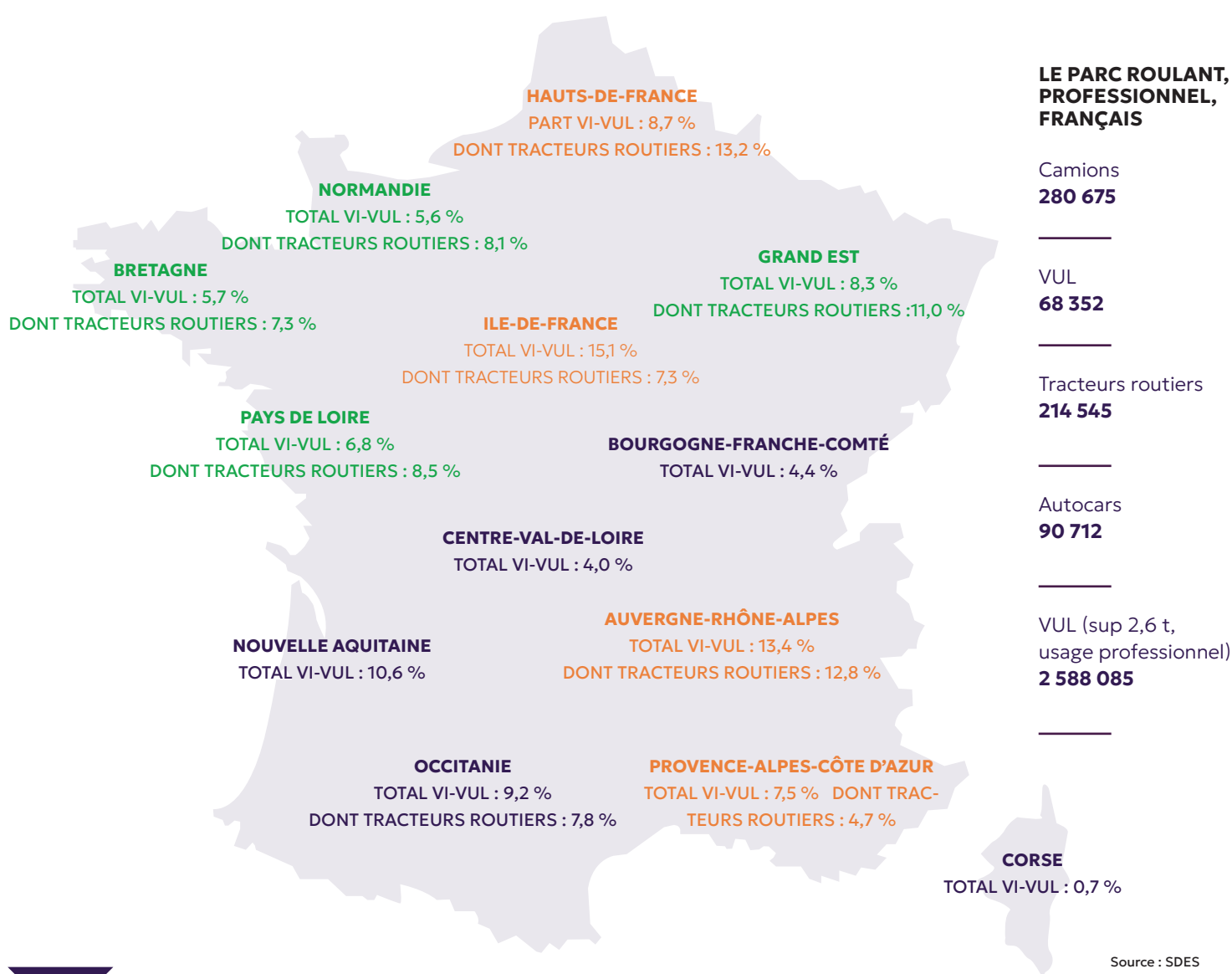
Source : SDES

COMMENTAIRES

- ▶ Le parc VUL, périmètre + de 2,6t a un poids relatif proche de 50 % pour les 4 régions les plus représentées qui sont aussi les 4 régions qui ont les parcs VI les plus importants.
- ▶ Le poids important de l'Île-de-France tient notamment à son poids économique et à son flux de messagerie.
- ▶ Comme relevé par ailleurs dans notre panorama, il existe une corrélation forte (à l'exception des tracteurs routiers) en termes de poids relatifs des véhicules lourds et légers dans chaque région.
- ▶ On relève que le rang et le poids relatif des parcs VUL sont directement corrélés aux poids des PIB régionaux, avec un ordre de classement strictement similaire pour les 5 premières régions.

PARC ET IMMATRICULATIONS

UNE VISION GLOBALE DU PARC ROULANT VI - VUL



EN SYNTHÈSE

La carte ci-dessus indique la part de chaque parc régional roulant pour l'ensemble des catégories de véhicules répertoriés ci-dessus sur le plan national (% parc VI-VUL). Nous avons recherché les écarts significatifs constatés entre le parc global et les catégories qui le composent. Si la composition et le poids de chaque catégorie est globalement homogène, on constate le cas spécifique des parcs de tracteurs routiers dont le poids est significativement différent de celui du parc global tous véhicules.

► Les régions où la part des tracteurs routiers est plus importante que celle des VI-VUL sont situées dans la moitié nord de la France, cette surreprésentation tient probablement à la dominante forte des flux nord sud pour le trafic national : le domaine agricole, les IAA, l'industrie, l'implantation des zones logistiques... (cf. les Hauts-de-France, le parc de tracteurs routiers le plus important de France avec une part de 13,2 %, pour un parc VI-VUL qui ne représente que 8,7 % du parc français).

► A l'inverse, l'Île-de-France qui détient le plus grand parc VI-VUL avec 15,1 %, est fortement sous-représenté en tracteurs routiers (7,3 %).

Auvergne-Rhône-Alpes qui pèse 13,4 % pour le parc VI-VUL ne se situe qu'à 12,8 % pour les tracteurs routiers et reste quand même le 2^{ème} parc de France pour les 2 catégories du fait de sa position « centrale » dans les flux et la supply-chain.

► La relative homogénéité du poids des catégories de véhicules hors tracteurs tendrait à confirmer que dans une région donnée les activités économiques concentrées sur les seuls périmètres régionaux génèrent un lien de proportionnalité sur l'ensemble des vecteurs de mobilité professionnelle (exemple des activités de BTP qui génère des besoins de VI, VASP et VUL complémentaires).

PARC ET IMMATRICULATIONS

LE PARC VI DANS SON ENVIRONNEMENT GLOBAL

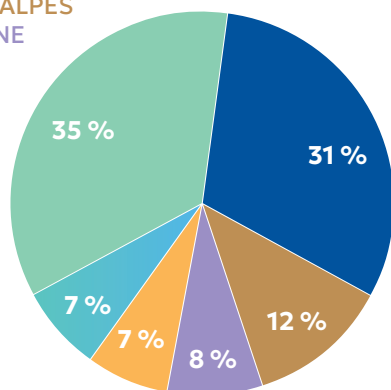
COMMENTAIRES

La synthèse du parc VI est présentée au regard de son environnement économique, de la filière transport et de la distribution VI afin de tenter de mettre en évidence une vision régionale de la filière VI.

Un travail similaire n'a pu être proposé concernant les carrossiers-constructeurs dans la mesure où le maillage régional ne répond pas aux mêmes critères que la filière VI ou le secteur du TRM (cf. l'impact des ETI du secteur à vocation nationale et/ou européenne et les carrossiers-constructeurs régionaux ou locaux susceptibles d'intervenir sur toute la palette du métier : réparation et construction, production de carrosseries spécialisés en petit volume.

TOP 5 POIDS DU PIB EN %

ILE-DE-FRANCE
 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
 NOUVELLE AQUITAINE
 OCCITANIE
 HAUTS DE FRANCE
 AUTRES RÉGIONS

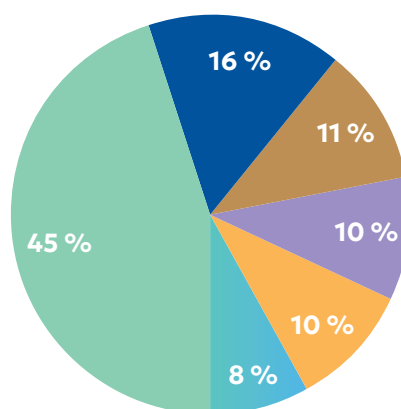


Source : INSEE

RÉGIONS	POIDS LOURDS	EN %
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	82 817	14 %
NOUVELLE AQUITAINE	68 072	12 %
OCCITANIE	59 004	10 %
ILE-DE-FRANCE	57 616	10 %
GRAND EST	53 601	9 %
HAUTS DE FRANCE	48 454	8 %
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR	45 566	8 %
BRETAGNE	39 153	7 %
PAYS-DE-LA-LOIRE	37 736	6 %
NORMANDIE	33 509	6 %
BOURGOGNE-FRANCE-COMTÉ	31 513	5 %
CENTRE-VAL DE LOIRE	26 372	4 %
CORSE	3 991	1 %
TOTAL GÉNÉRAL	587 404	100 %

Source : UTAC OTC enquête annuelle

TOP 5 DISTRIBUTION VI %



AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
 NOUVELLE AQUITAINE
 ÎLE-DE-FRANCE
 PAYS DE LA LOIRE
 OCCITANIE
 AUTRES RÉGIONS

TOP 5 ENTREPRISES TRM

RÉGIONS	NOMBRE SALARIÉS	NOMBRE ENTREPRISES
ÎLE-DE-FRANCE	111 917	8 065
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	71 160	2 737
HAUTS DE FRANCE	53 735	2 737
NOUVELLE AQUITAINE	48 604	2 737
GRAND EST	48 265	2 737

Source : URSSAF

POINTS CLEFS EN SYNTHÈSE

On constate que poids régional des parcs est fortement influencé par le poids économique des régions, les 4 régions les plus « riches » étant celles qui ont les parcs les plus importants.

On note toutefois le poids économique ultradominant de la région Île-de-France qui ne s'accompagne pas d'un parc proportionnellement aussi important (31 % du PIB national mais seulement 10 % du parc VI et de la distribution VI), le rang dominant occupé en matière de TRM étant surtout le reflet du poids des sièges sociaux des entreprises de transport implanté en IDF.

La région dominante tant en matière de TRM que de parc et distribution VI est sans surprise la région Auvergne-Rhône-Alpes qui cumule un environnement économique fort et une zone de flux de transport et de logistique majeure.

L'Occitanie et surtout la Nouvelle Aquitaine ont une filière VI significativement plus forte en % que leur poids dans les entreprises du TRM, voire dans le PIB.

Les Pays-de-la-Loire ont un poids relatif important en matière de distribution VI supérieur aux autres items (liens avec une position centrale dans les flux ? Présence de sites secondaires de groupes du TRM ?).



TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Regards croisés



Constructeurs

L'amélioration de la sécurité des véhicules est une trajectoire forte des pouvoirs publics, qui s'inscrit dans le long terme tant au niveau mondial, qu'europpéen ou national. Les carrossiers-constructeurs sont familiers de ces obligations et de leurs évolutions régulières qui requièrent une veille réglementaire constante et l'anticipation des échéances afin d'assurer la mise à la route de véhicules conformes dès leur première immatriculation.

Si la dépollution des véhicules concerne uniquement leur motorisation, la décarbonation ouvre la voie à un élargissement de la prise en compte de tous les paramètres des VI et VUL. Ainsi, à l'instar du WLTP qui prend en compte le poids et la surface frontale des VUL, les véhicules industriels lourds doivent prochainement s'inscrire dans une démarche d'amélioration de leurs émissions de gaz à effet de serre. Ceci va constituer le challenge central de la profession d'ici la fin de la décennie.

MOBI Les entreprises
de la mobilité
LIANS

Disposer d'un encadrement européen pour harmoniser les obligations et les dérogations dans les ZFE paraît nécessaire car il y a souvent une assimilation entre ZFE et objectifs de réduction de GES alors qu'il s'agit bien de dispositions, de stratégie et de calendrier différents.

Entre mises en place distinctes selon les pôles urbains ou conditions de dérogations distinctes selon la nature des véhicules, chaque ville est devenue un cas particulier au niveau français comme au niveau européen (il y a plus de 245 Low Emission Zones (LEZ) en Europe). Les calendriers, les catégories, la progressivité de mise en place et au moins une partie des dérogations locales ou non doivent être communes à l'ensemble de ces zones faute de quoi les calendriers seront invariablement repoussés... tout comme les décisions d'investissements dans les technologies considérées comme propres.

Il faut une vision claire des objectifs liés à Euro 7 et aux réductions des GES car le calendrier s'appliquant pour les poids lourds est toujours en discussion au moment où nous rédigeons ces lignes. Pour le moment, l'objectif est de 90% de réduction en 2040 et donc, en 15 ans il faudrait inverser la situation actuelle où plus de 90 % des véhicules mis à la route sont des diesels.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

LE POINT DE DÉPART : LA GESTION DE L'EXISTANT

COMMENTAIRE

La synthèse du parc « Crit'Air » avec notamment la part très élevée des Crit'Air 4 et au-delà, rapporté au niveau des livraisons / immatriculations nouvelles énergies montre très clairement l'immense chemin à parcourir pour répondre aux objectifs de transition énergétique.

Sur le rythme actuel c'est bien plus d'une révolution que d'une évolution qui devrait être nécessaire... s'accompagnant d'une forte dose de pragmatisme.

RÉPARTITION DU PARC DES POIDS LOURDS PAR VIGNETTE CRIT'AIR AU 1^{ER} JANVIER 2022

TYPE DE VIGNETTE	TOTAL POIDS LOURDS	CAMIONS	TRACTEURS ROUTIERS	VASP LOURDS
CRIT'AIR E	184	95	7	81
CRIT'AIR 1	8 752	3 469	3 229	2 054
CRIT'AIR 2	327 404	129 520	167 429	30 455
CRIT'AIR 3	99 715	50 807	28 265	20 643
CRIT'AIR 4	59 580	38 120	8 682	12 777
CRIT'AIR 5	62 142	43 133	7 628	11 381
NON CLASSÉ OU INCONNU	58 690	42 288	4 593	11 809
TOTAL PARC	616 467	307 433	219 834	89 200
DONT SUP CRIT'AIR 3	180 411	123 541	20 904	35 967
EN %	29 %	40 %	10 %	40 %

PARC PAR ÉNERGIES

Source : SDES

	VI GLOBAL		PORTEURS		TRACTEURS		VASP	
TOTAL ÉNERGIE	616 467	100 %	307 433	100 %	219 834	100 %	89 200	100 %
DIESEL	606 837	98,4 %	303 516	98,7 %	216 467	98,5 %	86 854	97,4 %
GNV	8 692	1,4 %	3 460	1,5 %	3 204	1,5 %	2 028	2,3 %
HYBRIDE	277	0,0 %	212	0,0 %	5	0,0 %	59	0,1 %
ELECTRIQUE	180	0,0 %	95	0,0 %	7	0,0 %	78	0,1 %
B100 E	85	0,0 %	5	0,0 %	80	0,0 %	-	0,0 %
H2	3	0,0 %	-	0,0 %	-	0,0 %	3	0,0 %
DIVERS	391	0,0 %	109	0,1 %	144	0,1 %	178	0,2 %

Source : SDES

LA SITUATION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

L'évolution du parc de bus bien plus avancée en termes de nouvelles énergies tient évidemment à un cadre réglementaire très strict.

Mais c'est surtout le fait de s'intégrer à des financements publics très largement subventionnés et hors du champ de toute concurrence qui permet aux ventes de bus d'atteindre ce seuil de nouvelles motorisations, modèle non duplicable en matière de flux de marchandises sous pression de modèles économiques sous pression.

On note que les bus nouvelles énergies représente 30 % du parc de ce segment dont la moitié de véhicule GNV mais comporte également des immatriculations dans toutes les énergies dont 26 véhicules à hydrogène. Le mode électrique de bus et cars représente près de 1 500 unités soit un temps d'avance sur les VI et les bus y sont très majoritaire par rapport aux cars.

EN SYNTHÈSE

Le poids des nouvelles énergies dans le parc global reste globalement très faible et à un niveau qui à ce stade n'est pas en rythme avec les objectifs très ambitieux qui s'exprime dans différents cadres (PPE, SNBC...).

Le niveau des immatriculations des deux dernières années ne montrent toujours pas une impulsion significative en faveur des nouvelles énergies.

Le poids des véhicules thermiques demeure ultra dominant puisque dans l'attente du développement des véhicules électriques, les véhicules nouvelles énergies sont très majoritairement dominés par les GNV et le B100.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

LA GESTION DE L'EXISTANT : CONSTAT ET PERSPECTIVES

MARCHÉ VI – IMMATRICULATIONS NOUVELLES ÉNERGIES 2021 - 2022

MOTORISATIONS	IMMAT. 2021	PDM 2021	IMMAT. 2022	PDM 2022
DIESEL	42 863	95,7 %	41 551	93,7 %
GNV	1 817	3,6 %	1 735	3,9 %
B 100 EXCLUSIF	79	0,2 %	779	1,8 %
ELECTRIQUE	43	0,1 %	141	0,3 %
DUAL FUEL	132	0,3 %	116	0,3 %
ET AUTRES (HYBRIDES ETHANOL)	21	0,0 %	14	0,0 %
		100,0 %		100,0 %

Source : CCFA

COMMENTAIRE

La lecture des immatriculations par énergie montre tout le chemin qui reste à parcourir au global.

À ce stade, seul le GNV et à un moindre degré le B100 atteignent un seuil « visible ».

La répartition par marque est significative des choix technologiques d'origine (cf. IVECO et SCANIA pour le GNV).

En mode électrique chacun aura ouvert symboliquement son compteur, même si le groupe VOLVO affiche le meilleur score et les annonces (commandes) les plus importantes.

Les modes hybrides concernent des autocars répertoriés ici marginalement, ou les dual - fuel VOLVO.

ÉNERGIES	DIESEL		GNV		ELECTRIQUE		HYBRIDES		AUTRES	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
MARQUES										
RENAULT TRUCKS	12 847	12 464	232	336	17	101	0	0	4	0
MERCEDES	6 523	6 513	88	73	27	20	1	59	5	5
VOLVO	5 513	6 056	17	17	17	17	5	5	125	116
DAF	5 507	6 263	5	0	0	2	5	0	0	0
SCANIA	4 617	3 743	652	584	0	1	3	5	16	7
MAN	5 183	4 440	80	59	1	4	104	136	1	0
IVECO	4 824	4 257	1 992	2 044	0	4	33	51	46	2
DIVERS	614	679	155	52	244	317	0	0	0	0
TOTAL	45 628	44 415	3 209	3 154	306	466	197	258	151	128

Source : CCFA - MOBILIANS

HYPOTHÈSE PPE PROJECTION À 2028 DU PARC VI PAR ÉNERGIES

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Cumul immat. 2023/30
% immat. annuelles nouvelles énergies	5 %	15 %	27 %	30 %	35 %	40 %	45 %	50 %	
	2 300	6 900	12 420	13 800	16 100	18 400	20 700	23 000	113 620
CUMUL À 2028 : 69 920									

COMMENTAIRE

Sur la base du rythme prévu par SNBC 3, le cumul d'immatriculations ne représenterait que 20 % du parc actuel.

Les conclusions de la task force qui a réuni l'ensemble des membres de la filière a conclu à la nécessité de :

- ▶ Apporter des solutions variées suivant les besoins liés aux usages,
- ▶ disposer des énergies nécessaires en permanence,
- ▶ déployer des offres alternatives par les constructeurs,
- ▶ et respecter des conditions économiques viables (cf. le TCO).

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : UN SUJET CENTRAL, LES ZFE

Cadre majeur pour la mobilité des marchandises, l'application des ZFE-m se heurte à une difficulté majeure, la diversité et la multiplicité des dates et modalités d'applications rendant une gestion nationale de la question problématique pour les opérateurs de transport.

5
Nombre
d'agglomérations
qui resteraient
soumises
à l'application
stricte du cadre
ZFE originel.

On constate, en effet, historiquement, une forte complexité des réglementations de circulation urbaine : au sein d'une même agglomération ou d'un même PTU (périmètre des transports urbains), des variations importantes entre les différents critères utilisés pour réglementer le transport de marchandises existent. Au sein des communes et à l'échelle des agglomérations entre les villes (d'une ville à une autre), au sein des métropoles (d'une commune à une autre, avec une forte fragmentation des règles), et même à l'intérieur des villes (zones piétonnes, centres-villes, rues spécifiques) de grandes variations s'appliquent dans la réglementation de la circulation et du stationnement.

Cette complexité confirmée par le cadre d'application des ZFE donne lieu à de nombreux débats et c'est ainsi, sous la « pression » de l'ensemble de la filière « transport » (task force, livre blanc TLF...) qu'un rapport du comité national de concertation sur la question des zones à faibles émissions de

juillet 2023, suivi d'un comité ministériel a entériné un assouplissement du dispositif en France. Un assouplissement du calendrier de restrictions semble inévitable, et figure donc parmi les propositions, celle de repousser à 2030 l'interdiction des véhicules Crit'air 2 au lieu de 2025 aujourd'hui. De la même façon, concernant l'élargissement des ZFE-m obligatoires, le rapport préconise de décaler au 1^{er} janvier 2030 la date butoir pour leur déploiement dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants au lieu du 1^{er} janvier 2025.

Le ministre de la Transition écologique a, ainsi, annoncé que seules les agglomérations encore concernées par le dépassement de seuils de pollution réglementaires déploieront une ZFE. Paris, Lyon, Marseille, Strasbourg et Rouen sont aujourd'hui dans ce cas. Toutes les autres agglomérations de plus de 150 000 habitants, en principe soumises à cette obligation, en seraient donc exemptées.

DÉROGATIONS AU CADRE ZFE-M :

1 — DE NIVEAU NATIONAL

- ▶ Les véhicules d'intérêts généraux prioritaires (6.5 de l'article R. 311-1 du Code de la route) : véhicules des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières...
- ▶ Les véhicules d'intérêts généraux bénéficiant de facilités de passage (6.6 de l'article R. 311-1 du Code de la route) : ambulances de transport sanitaire, véhicules d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, du service de la surveillance de la SNCF, de transport de fonds, des associations médicales concourant à la permanence des soins.
- ▶ Les véhicules du ministère de la Défense.

2 — DE NIVEAU LOCAL

De nombreuses dérogations touchent les activités de compte propre : transports par citernes, transports frigorifiques, véhicules gamme TP (bennes, engins de chantiers, malaxeurs, porte engins) véhicules commerces ambulants, convois exceptionnels, dépannages, véhicules de collections...

Calendrier d'application
des vignettes Crit'air 3
pour les VI et VUL
Juillet 2023

2022
Grenoble / Lyon

2023
Aix / Marseille / Reims

2024
Nice / Montpellier / Toulouse

2025
Grand-Paris / Strasbourg

2027
Saint-Etienne

Notons que la Métropole de Lyon a annoncé « l'assouplissement » de son calendrier et « la remise à plat » de son projet d'extension tandis que la Métropole du Grand Paris (MGP) vient une nouvelle fois de revoir les termes de son calendrier par un vote, le jeudi 13 juillet 2023, repoussant l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 3 à 2025 (cette mesure avait déjà été reportée d'un an, en juillet 2022).

Enfin le sujet de la mise en œuvre du contrôle sanction automatisé apparaît comme un élément majeur et incontournable afin de pouvoir gérer efficacement les modalités d'application des ZFE-m. Notons enfin les DÉROGATIONS au cadre ZFE-m existant déjà.

La France a adopté la Stratégie Nationale Bas Carbone où chacun peut et doit mener des actions afin de contribuer à la neutralité carbone pour 2050. C'est dans ce contexte qu'une démarche globale a été mise en place pour développer une synergie vertueuse entre les acteurs du transport et de la logistique pour le développement durable.

Cet engagement de la filière se matérialise aujourd'hui dans le cadre du programme global EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement – Transport et Logistique) qui accompagne les entreprises dans la réduction de leur impact énergétique et environnemental ET qui réunit toutes les parties :

- ▶ les Chargeurs, via un cadre dédié – FRET 21, grâce des stratégies d'achats responsables en privilégiant des prestataires chartés ou labellisés pour compléter leur plan d'actions de réduction des émissions de GES de leurs transports,
- ▶ les Commissionnaires de transport, via le cadre EVCOM, qui organisent et coordonnent des solutions logistiques optimales,
- ▶ les Transporteurs, via Objectif CO₂, cf. ci-dessous.

Le programme est porté par l'ADEME, Eco CO2 et les organisations professionnelles : AUTF, CGF, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF, et bénéficie du soutien du gouvernement. Il est financé par les fournisseurs d'énergie dans le cadre du dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie.



À fin juin 2023, plus de 2 600 entreprises soit plus de 900 groupes et entreprises de toutes dimensions de niveau régional, national voire européen.

AXE	CONTENU
VÉHICULE	Ensemble des actions qui concernent le véhicule et la remorque (accessoires, motorisation, pneumatiques...) visant l'accélération de la modernisation de la flotte - Choix d'équipements, accessoires, pneumatiques économes en carburant - Bridage des moteurs à 80-85 km/h...
CARBURANT	Utilisation de carburants alternatifs - Amélioration du suivi des consommations et des données d'activité - Actions portant sur l'énergie de propulsion des véhicules (suivi des consommations, recours au nouvelles énergies...).
CONDUCTEUR	- Formation à l'écoconduite - Instauration de primes incitatives - Ensemble des actions portant sur le comportement des conducteurs.
ORGANISATION FLUX DE TRANSPORT	- Réorganisation générale des flux de transport - Recours au transport combiné rail route - Optimisation des flux et du remplissage des camions - Implication des donneurs d'ordre, des sous-traitants et de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique.

Objectif CO₂ concerne toutes les entreprises de transport pour compte d'autrui, quelle que soit leur taille ou leur activité, et les entreprises et chargeurs ayant une flotte en compte propre (pour le compte propre exclusivement, seuls les véhicules ayant un PTAC supérieur à 3,5 tonnes sont concernés). Quatre segments de véhicules associant un gabarit à un usage principal et un PTAC ont été retenus (inf 3,5 t / 3,6 – 12 t / sup. 12 t pour les porteurs / 40 t pour les ensembles routiers).

Le suivi annuel permet de réévaluer chaque année ses émissions de GES, et calcule sa progression, pour ajuster son plan d'actions, le site www.objectifco2.fr intègre un outil qui permet, après saisie des données d'exploitation de mesurer et de suivre les émissions de GES et de polluants atmosphériques, les indicateurs de performance environnementale, le suivi de la mise en œuvre du plan d'actions personnalisé et des objectifs chiffrés sur lesquels les entreprises s'engagent.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CONSTAT ET PERSPECTIVES

I / UNE OBSERVATION DE L'ACCIDENTOLOGIE DE LA MOBILITÉ PROFESSIONNELLES VI ET VUL

Les accidents impliquant un PL sont particulièrement graves : en 2021, ils sont mortels dans 14 % des cas, contre 5 % pour les accidents sans PL. 89 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas des usagers de poids lourd, 31 % sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés). Deux usagers de PL sur 3 sont tués dans un accident sans tiers. En 2021, 70 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi ces 241 personnes tuées, 61 % sont des usagers vulnérables (48 piétons, 29 cyclistes et 69 usagers de deux-roues motorisés) et 38 % des automobilistes.

En 2021, 7,0 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des VU, alors que ces véhicules effectuent 14 % des parcours en France.

Dans les accidents mortels impliquant un VU, 59 % des conducteurs de VU sont présumés responsables.

Cette part est de 36 % pour les conducteurs de PL et de 69 % pour les automobilistes.

ACCIDENTS CORPORELS AVEC PRÉSENCE DE POIDS LOURDS

DONNÉES	2011	2016	2021
Accidents corp. avec poids lourds	3 055	2 797	2 545
Gravité*	18,3	17,6	15,4
% PL présents	3 %	3 %	3 %
Nombre de personnes tués	15 %	14 %	13 %

*NB DE TUÉS POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS

Les VUL représentent
14 %
des trajets
mais **7 %** des accidents
corporels

II / UN TEXTE MAJEUR : REGLEMENT DE SÉCURITÉ GÉNÉRALE / GSR II : UE 2019/2144

Le Règlement 2019/2144 publié le 27 novembre 2019 concerne la sécurité générale des véhicules à moteur et de leurs remorques et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route. Le Règlement (UE) 2019/2144 est applicable à partir du 06 Juillet 2022.

Ce règlement aussi appelé GSR II ou Règlement de Sécurité Générale II, vient compléter et apporter modification au nouveau règlement (UE) 2018/858 mais surtout :

01

Réunir les prescriptions relative à la sécurité générale des véhicules (GSR) et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route (PSR) en abrogeant les règlements (CE) respectifs n° 661/2009 (GSR) et n° 78/2009 (PSR).

02

Mettre fin, par abrogation, à l'application d'un grand nombre de règlements UE relatifs aux homologations et réceptions des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le montage de systèmes, sous-système, composants ou entités techniques.

Il a donc pour objectif de mettre en place de nouvelles exigences dans la conception des véhicules afin d'améliorer leur sécurité en généralisant des technologies existantes pour certaines catégories de véhicules, à toutes les catégories de véhicules, tel que (non exhaustifs) :

- ▶ adaptation intelligente de la vitesse,
- ▶ facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage,
- ▶ avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur,
- ▶ signal d'arrêt d'urgence, détection de dérive de la trajectoire et freinage d'urgence,
- ▶ détection en marche arrière,
- ▶ système d'urgence de maintien de la trajectoire
- ▶ zone étendue de protection contre les chocs de la tête / protection frontale pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

MARCHÉ VUL CONSTAT ET PRÉCONISATIONS

Dès qu'un véhicule sert à transporter des charges ou du matériel, à déplacer des équipes ou qu'il a une fonction utilitaire, il doit satisfaire à un certain nombre d'exigences. Un véhicule de série ne peut y répondre sans un minimum d'aménagements voire de modifications pour assurer la meilleure sécurité possible.

ÉQUIPEMENT MINIMAL DE SÉCURITÉ D'UN VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Les équipements à retenir au moment de l'acquisition ou de la location d'un VUL sont les mêmes que ceux des véhicules particuliers, auxquels il faut ajouter des dispositifs de retenue de charge : cloison de séparation entre le volume de chargement et l'habitacle, points d'arrimage...) un aménagement adapté (voir les cinq questions clés pour définir vos besoins). Une cloison de séparation, pleine ou avec un hublot, a plusieurs vertus : elle arrête une partie des bruits et des odeurs (éventuellement des émanations toxiques de produits transportés), elle évite les déperditions de climatisation et de chauffage, elle arrête en cas de choc les petits objets projetés.

LA QUESTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'ARRIMAGE

Un VUL est utilisé pour se déplacer et pour travailler. Par conséquent, il est indispensable d'aménager son véhicule en fonction du métier et de ses exigences.

La première règle consiste à faire réaliser l'aménagement par un professionnel agréé par le constructeur du véhicule. La deuxième règle est de définir le principe d'aménagement en même temps que l'on choisit le véhicule.

Des crash-test réalisés sur un véhicule utilitaire léger (VUL) montrent qu'en cas de choc, même à faible vitesse, le conducteur d'une camionnette, sauvé par sa ceinture de sécurité, peut être tué par son chargement mal arrimé et projeté vers l'avant.

Le projet « Effet des surcharges sur la distance de freinage des VUL » mené conjointement par l'Université Gustave Eiffel et le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) a pu permettre de réaliser des simulations numériques et d'essais sur piste, montrant l'influence de la surcharge sur les distances de freinage.

À noter également que l'état de la chaussée et la vitesse du véhicule ont une influence (la distance de freinage augmente avec la vitesse, de manière non linéaire – la distance double en moyenne lorsque la vitesse augmente de 30 km/h).

Quels sont les outils nécessaires à l'exercice du métier ?	Quels sont les pièces et matériaux nécessaires à l'exercice du métier ?	Quelles sont les sources d'énergies autonomes nécessaires ?	Dans quelles conditions circule le véhicule ?	Quel est le conducteur et l'effectif transporté ?
Conditionnement, dimensions, poids...	Nature (toxicité) dimensions, fragilité...	Eau, électricité, groupe froid...	Nature des parcours, réseaux routiers, horaires...	Formation conducteurs, passagers...

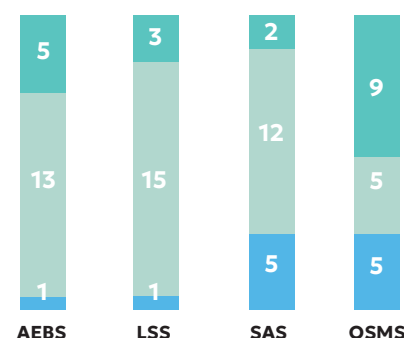
VUL ET ADAS : UNE BASE DE RÉFLEXION INDISPENSABLE

Le nombre d'accidents impliquant les véhicules utilitaires légers (VUL) ces dernières années a moins diminué que celui de la plupart des autres modes de déplacement.

Ces accidents surviennent majoritairement en agglomération et lors de trajets professionnels, et la moitié des victimes d'accidents impliquant des VUL sont des usagers vulnérables.

Aussi cette étude permet d'analyser le degré d'introduction par les constructeurs des systèmes d'aide à la conduite (ADAS : Advanced Driver Assistance Systems) et leur démocratisation pour les VUL.

Taux d'équipement en ADAS (de série, en option ou non disponible) des 19 VUL les plus vendus en Europe.



Source : Étude accidentalité VU et équipements ADAS, UTAC



INDICATEURS & CONCLUSION

En guise de synthèse et dans le but de nous projeter vers nos prochaines communications, nous avons souhaité vous proposer un certain nombre d'indicateurs-clefs à suivre, en lien avec le panorama proposé en cette fin d'exercice 2023. Ces indicateurs, qui ont pour vocation de servir de repères à notre filière, sont représentatifs du cadre dans lequel nous évoluons. On notera cependant que les chiffres proposés, bien que correspondant à des points de repères historiques objectifs, n'expriment pas totalement la complexité de la période que nous vivons.

C'est pourquoi nos métiers ont plus que jamais besoin de sources d'échanges variées et suivies dans le temps afin de disposer d'une vision prospective... autant qu'il est possible.

Nous avons ainsi retenu des indicateurs macro-économiques susceptibles d'impacter notre filière et nos métiers respectifs, c'est-à-dire un indice d'activité globale, un indice d'évolution des prix et les défaillances d'entreprises qui concernent l'ensemble de l'environnement économique auquel nous appartenons. Vous trouverez également des indicateurs plus directement liés à nos activités, c'est-à-dire les immatriculations et le parc, à mettre en perspectives avec les approches plus détaillées et ciblées qui pourraient être les nôtres par ailleurs.

Nous serons également amenés à faire évoluer cette première liste afin de coller au plus près aux questionnements et aux préoccupations de nos adhérents et de l'ensemble de la filière VI/VUL.



INDICATEURS FILIÈRES

Âge moyen du parc VI

9,2 ans

au 01/01/2022

dont

11,1 ans

porteurs

5,6 ans

tracteurs

Immatriculations VUL

363 508

(12 mois glissants à fin août)

418 781

(moyenne sur 10 ans
2013 - 2022)

Immatriculations VI

50 334

(12 mois glissants à fin août)

45 959

(moyenne sur 10 ans
2013 - 2022)

Défaillances des entreprises

50 104

(12 mois glissants
à fin Juin) (+ 70 %)

63 186

(plus haut sur 10 ans
en juin 2015)

Évolution du prix des énergies

**Gasoil Pro
131,6**

(indice à fin août,
base 100 janvier 2020)

GNV 135,4

(indice à fin juillet,
base janvier 2020)

Indices d'activité économique

PIB + 0,5 %

au 2^{ème} trimestre après 0,0 %
au 1^{er} trimestre

IPPI * - 1,5 %

sur 1 an mais + 1,7 % hors énergies

* Indice des prix de production
et d'importation de l'industrie

CONCLUSION

Nous aurons le temps de préciser, dans les prochaines éditions, ce que deviendra Euro 7, quelle sera la place des carburants liquides bas carbone ou quelles seront finalement les échéances de la norme VECTO (quota d'émission de CO2 imposé aux constructeurs de VI).

L'intégration, en 2028, du transport dans le calcul des quotas carbone est également encore à préciser mais aura un impact majeur sur l'évolution de la typologie des ventes de matériels et donc de nos métiers.

Plus globalement c'est la complexité croissante du cadre dans lequel évolue notre filière dont

nous essaierons de rendre compte avec notamment les travaux en cours sur les poids et dimensions ou l'inclusion des évolutions liées au règlement de sécurité GSR II.

Enfin et c'est également un niveau de suivi essentiel de nos secteurs d'activité déjà privilégié dans cette publication, nous ne manquerons pas de souligner à l'avenir l'importance du facteur humain et l'importance de contribuer à la formation et à l'emploi de notre filière en parfaite collaboration notamment avec les acteurs institutionnels de nos branches respectives (AFT, ANFA-OPCO MOBILITES).

www.mobilians.fr
ffc-constructeurs.fr

MOBI Les entreprises
de la mobilité
LIANS

FFC
Constructeurs