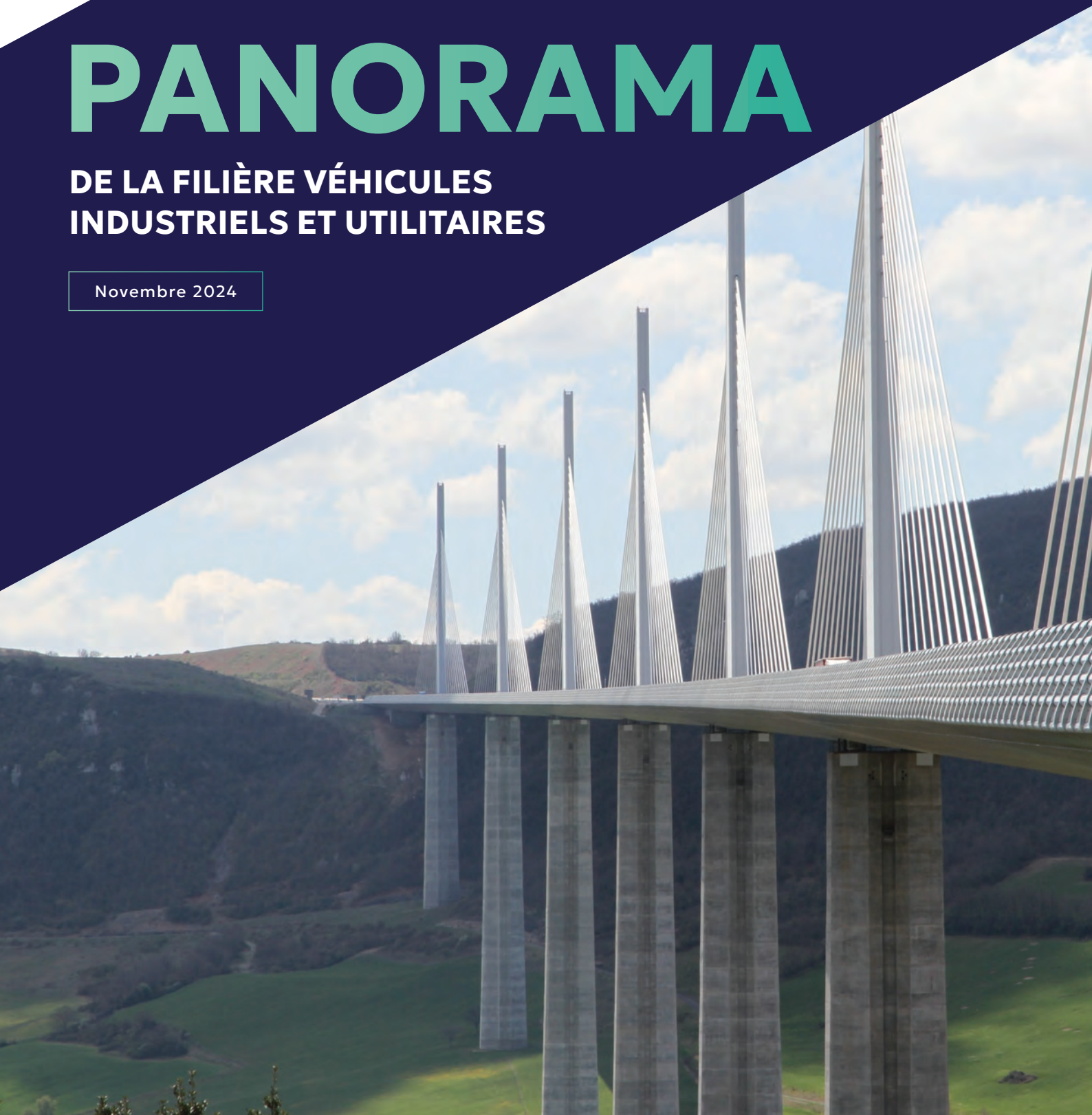


PANORAMA

**DE LA FILIÈRE VÉHICULES
INDUSTRIELS ET UTILITAIRES**

Novembre 2024



ÉCONOMIE GÉNÉRALE	3
VOLET SOCIAL	5
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	9
RÉGLEMENTATION	16
MARCHÉ VUL	23
MARCHÉS FRIGO ET BENNES	32
INDICATEURS	38
CONCLUSION	39

ÉDITO

Cette seconde édition du Panorama de la filière VUL-VI est l'occasion d'une photographie du secteur dans lequel MOBILIANS et la FFC CONSTRUCTEURS jouent des rôles clés et complémentaires pour accompagner les entreprises. Cet exercice commun permet à nouveau de partager avec notre environnement une analyse qui va au-delà des statistiques et s'inspire directement des remontées du marché.

Or, s'il est des activités qui préfigurent particulièrement les tendances économiques de fond, celles en prise directe avec la filière VUL-VI constituent des indicateurs avancés de la trajectoire économique globale et des secteurs clients.

À ce titre, les professionnels ont participé activement à l'élaboration du Panorama 2024 afin d'identifier les enjeux majeurs de la filière et mettre en valeur les actions concrètes mises en œuvre dans les entreprises pour répondre à de multiples challenges : emploi, transition énergétique, évolutions technologiques, réglementations... autant de sujets qui ont un impact dans leur quotidien.

Le Panorama atteste également du dynamisme de la filière, dont les secteurs clients sont très majoritairement des professionnels, pour lesquels les véhicules constituent des outils de travail à part entière, avec des enjeux d'efficacité, de rentabilité et de disponibilité – dans un contexte où les contraintes opérationnelles sont croissantes pour les utilisateurs.



L'intégration de ces éléments est une préoccupation constante pour les professionnels de la filière VUL-VI, avec une approche servicielle de proximité qui fait leur force.

À travers des zooms spécifiques sur les bennes et les véhicules frigorifiques, le Panorama 2024 illustre des réalités de marchés très spécifiques. Plutôt qu'une analyse exhaustive de la variété des usages des VUL et VI, nous avons choisi ces deux marchés qui représentent des volumes d'immatriculation majeurs avec leurs enjeux propres.

Parce qu'ils sont au cœur de la vie des entreprises de la filière, les enjeux sociaux, avec l'emploi, et sociétaux, avec la transition énergétique, font également l'objet de développements spécifiques dans ce nouvel opus.

Le Panorama 2024 participe également à la promotion d'une filière parfois méconnue du grand public mais ô combien stratégique pour de nombreuses activités. Nous vous en souhaitons une bonne lecture.



CONJONCTURE ÉCONOMIE GÉNÉRALE

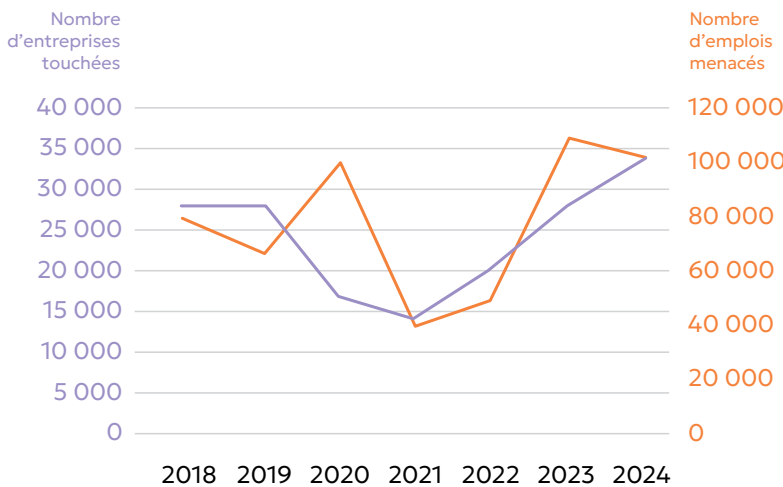
UN POINT D'ATTENTION RÉVÉLATEUR : LES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES

La vague des défaillances s'amplifie : 55 000 procédures ouvertes en 2023 (sauvegarde LJ, RJ), soit plus qu'en 2019 et plus de 60 000 depuis avril dernier, en cumul sur douze mois. Le bilan catastrophique du 1^{er} semestre 2024, avec près de 32 000 défauts, présage une année record.

Ce ne sont pas les micro-entreprises qui explosent le compteur, mais les petites entreprises de 10 à 50 salariés avec un chiffre d'affaires ou bilan compris entre deux et dix millions d'euros. La large assise sectorielle des défaillances montre bien une fragilisation générale du tissu productif.

Les motifs sont nombreux dans le contexte difficile affronté par les entreprises : simple rattrapage hérité du soutien massif accordé aux entreprises pendant et juste après la crise du Covid, mais aussi activité en berne, taux d'intérêt élevés, pression salariale et hausses de prix des approvisionnements, d'où un taux de marge sous pression.

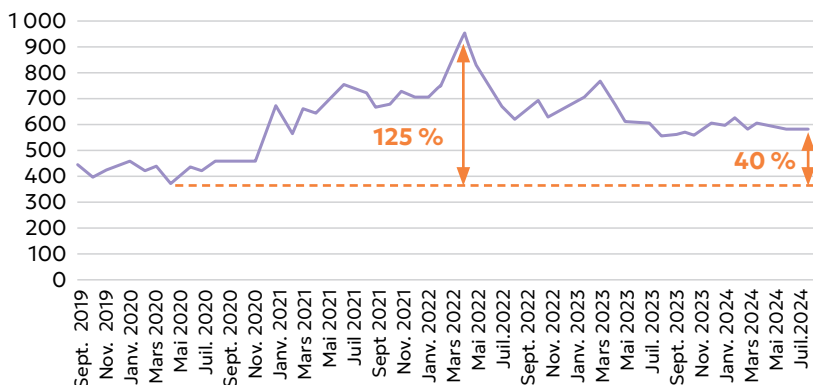
PROCÉDURES COLLECTIVES AU 1^{ER} SEMESTRE



Source : CNAJMJ, 2024

HISTORIQUE DU COÛT DES BARRES D'ACIER (\$)

Si elles ont baissé par rapport à 2021, elles restent 40 % plus chères qu'en 2019



Source : ABC Bourse, 2024

L'ÉCONOMIE MONDIALE EN POINTS-CLÉS

► Divergence entre les pays : forte croissance affichée par les États-Unis et de nombreuses grandes économies de marché émergentes, mais résultats moins bons observés en Europe et dans la plupart des pays à faible revenu.

► Reprise de l'économie de l'UE depuis le début de l'année, après une longue période de stagnation, taux de croissance de 0,3 % estimé pour le premier trimestre 2024 (inférieur au potentiel estimé) mais dépassant les attentes, ralentissement de l'inflation dans l'ensemble de l'UE.

► Faiblesse persistante du secteur manufacturier, d'où une faible utilisation des capacités de production, et croissance marginale de l'investissement en équipements en 2024 avant une accélération attendue en 2025.

Source : OCDE, commission européenne, 2024

L'ÉCONOMIE EN FRANCE

Les prévisions de croissance pour 2024 ont été revues à la hausse à la fin de l'été par la plupart des organismes publics : OCDE, Commission européenne, INSEE, Banque de France à 1,1 % alors qu'en début d'année elles se situaient plutôt autour de 0,7 %. Pour 2025, les prévisions restent stables à 1,2 % (OCDE et Commission européenne).

La consommation privée devrait se renforcer sous l'effet de la hausse de pouvoir d'achat constatée au T4 2023, favorisée par la baisse des prix de l'énergie et des matières premières, sous réserve d'une reprise de la consommation des ménages plutôt que d'une augmentation de l'épargne des ménages.

L'inflation s'est repliée tout au long de l'année et l'INSEE prévoit qu'elle pourrait s'établir à + 1,2 % en fin d'année, alors qu'elle était de 5,7 % en 2023.

L'investissement est ralenti à la suite d'un durcissement accru des conditions financières, mais la réduction des taux d'intérêt à la mi-2024 et l'amélioration des perspectives d'évolution de la demande devraient permettre un redressement modéré de l'investissement privé.

Le déficit public devrait tomber à 5,3 % du PIB en 2024, puis à 5,0 % en 2025, mais la dette publique devrait augmenter pour atteindre près de 114 % du PIB d'ici 2025. Le contexte politique reste flou et la politique économique n'est pas encore fixée sur des objectifs de réduction de la dette précis.

CONJONCTURE

LA VISION SECTORIELLE

Indicateur
de climat
des affaires
des entreprises
(INSEE)

96,6
en août 2024
vs 100,0
en août 2023

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

92,4
en juil-août 2024
vs 92,8
en juil-août 2023

Indicateur
de climat
des affaires
pour le bâtiment
(INSEE)

100,6
en août 2024
vs 105,4
en août 2023

TRM

L'activité de transport routier intérieur de marchandises des véhicules immatriculés en France s'est stabilisé au 2^{ème} trimestre 2024 après une hausse de 2,7 % au premier, comme annoncé par le Ministère de la Transition écologique. L'année 2023 avait été contrastée avec un recul important au 1^{er} semestre, puis une hausse modérée au 2^{ème} semestre.

La FNTR, dans son étude auprès des chefs d'entreprise du TRM, est beaucoup moins optimiste et souligne la faiblesse de l'activité depuis de nombreux mois. L'indicateur d'évolution de l'activité au 2^{ème} trimestre est proche de celui atteint en juin 2020 en pleine période de Covid. Il est très loin de sa moyenne de long terme. L'indicateur d'activité future se redresse légèrement, tout en restant proche de celui de juin 2020.

Cette atonie se mesure également au niveau de l'emploi, avec un nombre de chauffeurs en légère progression, mais bien en dessous de l'indicateur de juin 2020.

L'indicateur du moral des entrepreneurs atteint à nouveau le niveau le plus bas depuis sa chute historique en raison de la crise sanitaire, ce qui est provoqué principalement par la baisse des volumes et des marges des entreprises qui se dégradent avec la forte augmentation des coûts et de la faiblesse des prix du transport.

LES TRAVAUX PUBLICS

Si l'activité du 1^{er} semestre 2024 est restée stable, en partie à cause des conditions climatiques du printemps, le volume des prises de commandes est en forte hausse (+ 10 %), ce qui donne aux entreprises une visibilité plus importante sur leur futur, selon la FNTP.

LE COMMERCE DE GROS

Pour la CGF (Confédération des Grossistes de France), alors que le Commerce de gros suivait une dynamique de croissance depuis deux ans, il voit son activité marquer le pas en début d'année 2024 avec une diminution du CA global de - 3 % au premier trimestre 2024 par rapport à l'an dernier.

Le bilan est toutefois différent selon les secteurs. Le bâtiment ne va pas bien (cf. ci-dessous). Le secteur des produits manufacturés présente la situation la plus tendue, avec une baisse de 15 % de son activité. Dans une moindre mesure, les produits agricoles et alimentaires fléchissent également (- 3,5 %). À l'opposé, les secteurs de la santé et des pièces détachées automobile, continuant sur leur dynamique de fin d'année 2023, sont à la hausse (respectivement + 5,5 % et + 3 %).

L'AGRO-ALIMENTAIRE

Le début d'année a été marqué par le ralentissement de la croissance en valeur et par une reprise du côté des volumes.

En août 2024, selon l'INSEE, l'indicateur du climat des affaires dans l'agro-alimentaire s'est nettement amélioré. Il se rapproche de sa moyenne de longue période et atteint son plus haut niveau depuis mars 2023. Le solde d'opinion sur les carnets de commandes globaux augmente pour le troisième mois consécutif et se rapproche de sa moyenne.

LE BÂTIMENT

Dans la zone euro, les investissements dans la construction non résidentielle devraient se maintenir et l'investissement dans l'immobilier résidentiel devrait continuer à se contracter, la poursuite de la baisse des prix de l'immobilier et l'accumulation encore importante de stocks pesant sur l'offre. Pour la France, le constat est à peu près le même. Si l'INSEE constate, dans son étude d'août 2024 sur le climat des affaires dans le bâtiment, que l'activité reste à un niveau moyen

avec des carnets de commandes stables depuis au moins quatre mois (huit mois en moyenne), à l'opposé, la FFB mesure un ralentissement continu de l'activité, principalement dans le logement neuf (11,4 % de permis en moins et 7 % de mises en chantier en glissement annuel sur trois mois, avec un effondrement en amont des ventes auprès des particuliers (- 26 % pour les transactions auprès des particuliers pour le 1^{er} trimestre 2024 par rapport à 2023).

VOLET SOCIAL



LA PROBLÉMATIQUE DE LA PYRAMIDE DES ÂGES A ÉTÉ INTÉGRÉE PAR LA PROFESSION



LA FILIÈRE SOUFFRE D'UN DÉCALAGE DEMANDE / OFFRE MALGRÉ LA STRUCTURATION DE LA FORMATION EN COURS

Les entreprises du secteur (sous les codes NAF 45.19Z - Commerce d'autres véhicules automobiles) et 45.20B - Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles), qui regroupent 2 767 établissements employeurs et 28 036 salariés, se caractérisent au niveau de l'emploi par une stabilité des effectifs et par des problématiques structurelles :



La recherche permanente de personnel qualifié et la conservation du personnel en place restent les difficultés principales pour trois quarts des concessionnaires, agents et garages poids lourds (source : GIPA 2022) et en 2022, 40 % des souhaits de recrutement des entreprises de la branche sur les métiers de la maintenance VI n'ont pas abouti.

La pyramide des âges, reflet du vieillissement de la population salariée, implique que le recrutement demeure un enjeu majeur pour les entreprises du secteur : 75 % des nouvelles embauches du secteur ont pour motif le remplacement d'un départ, lié par exemple à un départ en retraite ou une démission, un quart des salariés du secteur ont plus de 50 ans, tandis qu'à l'opposé un quart de l'effectif a moins de 30 ans.

La progression continue des effectifs en alternance est une réponse aux difficultés d'embauche, particulièrement pour les métiers de la maintenance (le nombre de contrats d'alternance a ainsi progressé de 40 % entre 2017 et 2023, la part relative de cette alternance passant de 45 à 57 % sur la même période).

Enfin, l'analyse des offres d'emploi du secteur montre que les **besoins portent prioritairement sur des compétences mécaniques pour l'entretien courant du parc** et, dans une moindre mesure, sur des compétences en électricité et en électronique liées à son évolution.

ENTREPRISES ET SALARIÉS

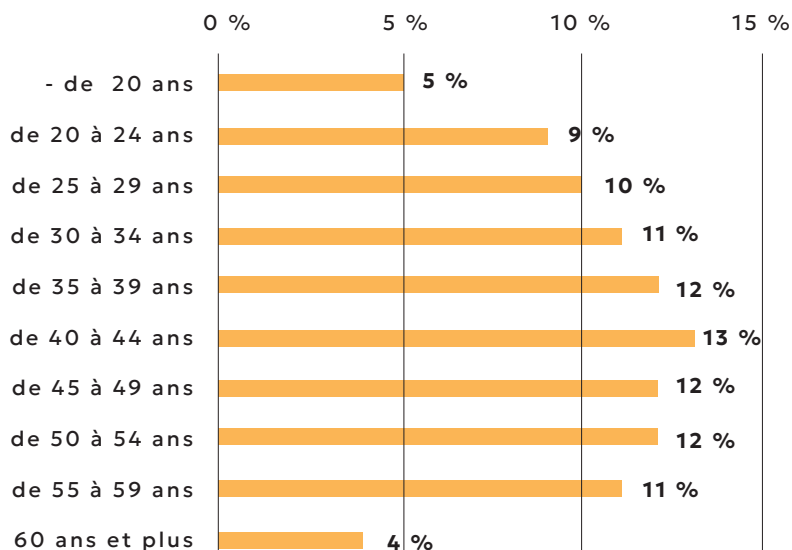
ÉVOLUTION DES EFFECTIFS DU SECTEUR

Les entreprises du secteur sont regroupées dans les codes NAF 45.19Z (Commerce d'autres véhicules automobiles) et 45.20B (Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles). Ne sont pas compris dans ces regroupements les entreprises spécialisées dans le pneumatique et les ateliers intégrés aux entreprises de TRM ou aux collectivités.

Le nombre d'entreprises du secteur et les effectifs salariés ont progressé parallèlement depuis une dizaine d'année. L'ANFA souligne que la croissance des effectifs est essentiellement imputable aux effectifs apprentis.

La stabilité de l'emploi se traduit par un taux de CDI élevé d'environ 96 %, contre 93 % pour la branche des services de l'automobile et une ancienneté dans les postes plus importante.

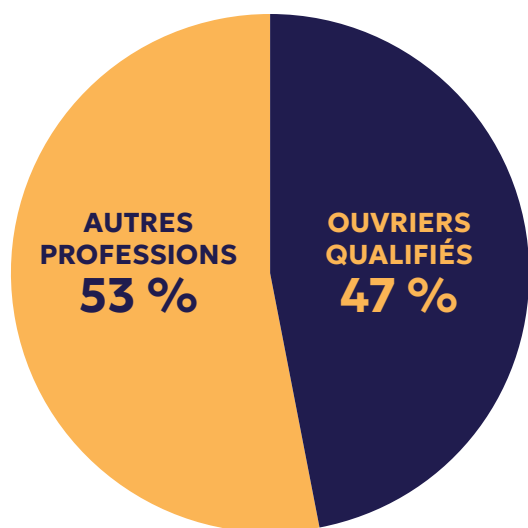
PYRAMIDE DES ÂGES



Source : ANFA, 2023

CSP DE LA PROFESSION

Les ouvriers qualifiés représentent près de la moitié des salariés. Dans la branche automobile, cette part descend à 38 %.



Source : ANFA, 2023

L'analyse des offres d'emploi du secteur montre que les besoins d'embauches portent prioritairement sur des compétences mécaniques pour l'entretien courant du parc et, dans une moindre mesure, sur des compétences en électricité et en électronique liées à son évolution.

LES BESOINS EN RECRUTEMENT : DEUX POSTES SUR CINQ NON FOURNIS EN 2022

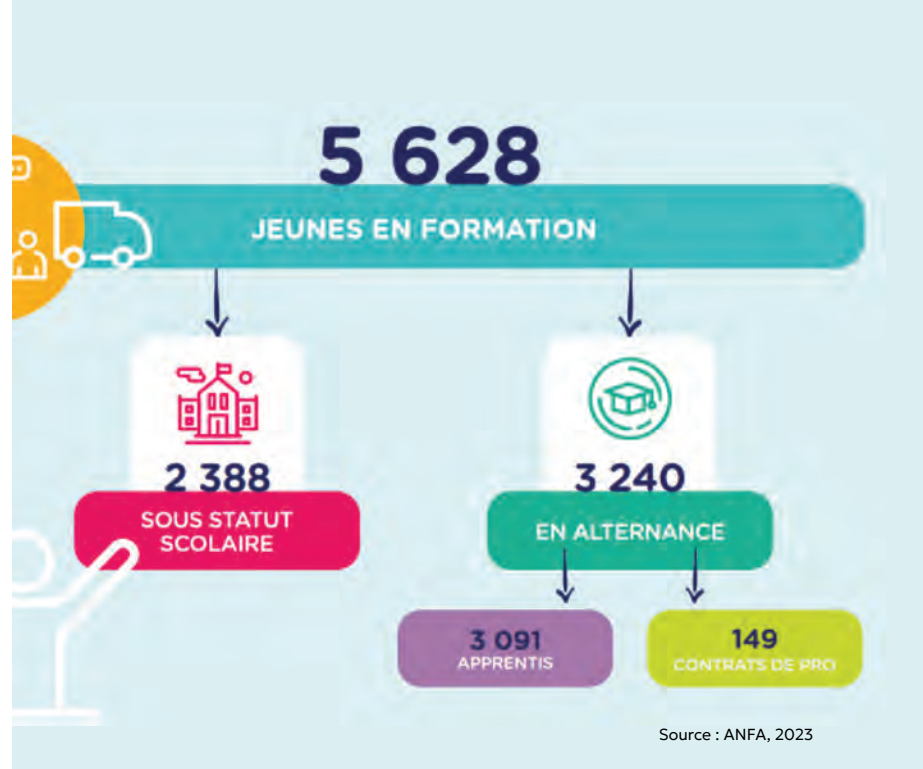
Pour l'année 2022, l'ANFA a constaté un décalage important entre les besoins (offres d'emploi : 1 763 postes) et les réalisations (1 058 recrutements, soit 60 % des besoins), sans oublier les recrutements non-pérennes qui ne donnent pas lieu à une embauche définitive.

Le secteur a donc mis en place une politique de formation nécessaire pour envisager les besoins futurs.

VOLET SOCIAL FORMATIONS

EFFECTIFS EN FORMATION POUR LA FILIÈRE MAINTENANCE POIDS LOURDS À LA RENTRÉE 2023/2024

Les jeunes en apprentissage ou en contrat de professionnalisation représentent, depuis la rentrée 2018, la majorité des effectifs (58 % en 2023). Leur progression à la rentrée 2022 (+ 5 %), puis à la rentrée 2023 (+ 4 %) a permis de retrouver et de dépasser le niveau d'avant la crise sanitaire, avec plus de 3 000 alternants formés au véhicule industriel.



LA MOBILISATION DE LA FILIÈRE POUR LA FORMATION

Les dispositifs mis en place de recrutement des apprentis s'avèrent indispensables pour attirer des candidats sur des métiers qui sont généralement moins connus des jeunes et de leur famille que ceux de la filière automobile.

Une étude conduite auprès de 6 000 apprentis par le Service Accompagnement des établissements et de la Mobilité Européenne de l'ANFA révèle ainsi que l'observation du métier au cours d'un stage est par exemple mentionnée par une proportion d'apprentis de la filière VUI

supérieure aux autres filières métiers quant aux leviers ayant motivé le choix d'une spécialité.

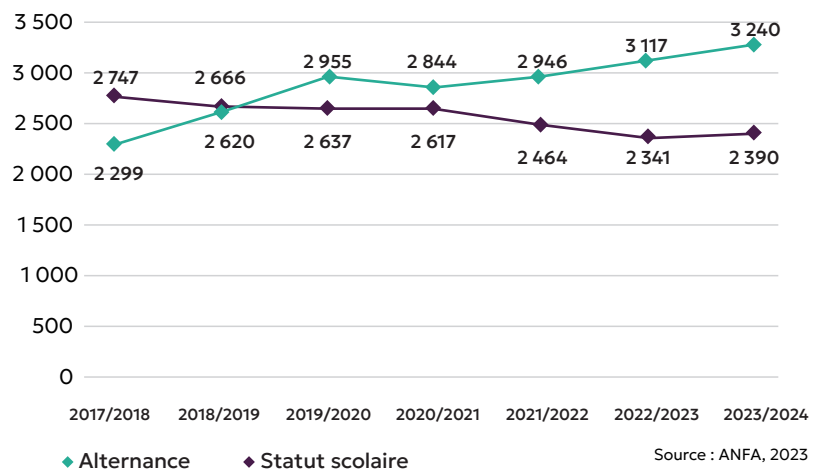
Outre une moindre attractivité, les formations initiales préparant aux métiers de la maintenance et la réparation VUI sont par ailleurs plus difficiles à mettre en place que les formations consacrées aux véhicules légers : elles nécessitent un fort investissement en matériel et en équipement de l'atelier pédagogique du fait des systèmes technologiques embarqués dans les véhicules (hydrauliques, électroniques, etc.).

TRANSFORMATION DE LA FORMATION POUR UNE INSERTION PLUS IMPORTANTE

En six ans, le nombre de jeunes formés en alternance a progressé de plus de 40 %.

L'insertion professionnelle des jeunes formés aux métiers de la maintenance Véhicules Transport Routier (VTR) est en progression, pour les lycéens et les apprentis.

La filière de formation technique en apprentissage offre les meilleures chances d'insertion. En raison de la moindre attractivité de ces métiers et face aux besoins croissants de main d'œuvre, les entreprises ont en effet traditionnellement recours à l'alternance.



Ces informations et d'autres complémentaires sont à retrouver dans les deux documents suivants :

[ANFA : Autofocus 106 - L'alternance forme et insère de plus en plus de jeunes dans les métiers de l'auto - février 2024](#)

[ANFA : Autofocus 107 - Commerce et réparation de véhicules industriels - avril 2024](#)

POINT DE VUE

Les enjeux sociaux de la filière VI

Ce domaine va être au cœur de toutes nos problématiques pendant au moins les cinq prochaines années. Même si la branche des services de l'automobile reste exemplaire et innovante sur son implication dans le domaine de l'alternance, nous ne formerons pas suffisamment pour couvrir nos besoins.

Par ailleurs, les réformes annoncées induisent un vrai risque de bouleversement de cette dynamique indispensable à nos métiers et profitable pour tous, puisque nous formons pour embaucher.

Une modification des dispositifs et des aides sur ces contrats aura nécessairement des conséquences importantes et contraindra beaucoup d'entreprises à revoir et repenser des organisations qui, à ce jour, ont démontrées leur efficacité.

Cela serait d'autant plus regrettable que les perspectives économiques concernant nos métiers du négoce et de la réparation des véhicules industriels vont rester stables sur la prochaine décennie.

Nicolas Lenormant
Président de la branche VI Mobilians

L'approche des ressources humaines demeure plus que jamais pour les entreprises un exercice d'équilibre délicat entre, d'une part, la réponse aux besoins qualitatifs et quantitatifs à court et moyen terme et, d'autre part, le prévisionnel d'activité. Dans un climat marqué par une incertitude se traduisant par des carnets de commandes globalement orientés à la baisse, les carrossiers constructeurs ont à l'esprit les difficultés de recrutement rencontrées durant les derniers exercices et la nécessité de préserver l'attractivité et donc la capacité de rebond.

Ce choix s'inscrit dans le temps long et tient compte de l'évolution des besoins, afin d'être en capacité d'intégrer des compétences technologiques nouvelles requises en particulier par la mutation énergétique des véhicules tant en VUL qu'en VI, mais aussi pour répondre à des attentes des utilisateurs toujours plus élaborées.

L'évolution des référentiels de formation CAP/Bac Pro/BTS, sous l'impulsion de professionnels adhérents de la FFC CONSTRUCTEURS au côté de l'Éducation Nationale, s'inscrit précisément dans la préparation de ce temps long. Nouvelle approche, nouvelle dénomination : pour marquer l'évolution des besoins des entreprises, ces formations sont désormais intitulées « Conception et Aménagement de Véhicules ».

Benoit Daly
Secrétaire général FFC Constructeurs

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

➤ L'OFFRE DE VÉHICULES SE CONSTRUIT, MAIS LES BESOINS D'INFRASTRUCTURES SONT CONSIDÉRABLES

➤ L'UTILISATION DES MOTEURS THERMIQUES ET DES CARBURANTS LIQUIDES RESTE LA SOLUTION LA PLUS ÉVIDENTE DANS LES ANNÉES À VENIR

➤ L'HYDROGÈNE RESTE UNE SOLUTION HYPOTHÉTIQUE À COURT TERME

À mi-2024, le constat que l'on peut faire de la transition énergétique est que son rythme vers les énergies nouvelles n'est toujours pas en ligne avec les objectifs ambitieux affichés.

Parmi les tendances lourdes dans l'évolution des nouvelles énergies, on note :

- ▶ Le poids déterminant du GNV (avec la poursuite de la croissance de la production de bio GNC) et des CLBC confirme si besoin que le recours aux moteurs thermiques demeure une voie essentielle dans la course au gain d'énergie et/ou de GES.
- ▶ La progression dans la construction d'un cadre d'électromobilité pour les VI passe par des offres constructeurs qui se structurent et s'étoffent, mais l'enjeu majeur tient à la construction de capacité de charge soit au dépôt, soit en itinérance, représentant un impact organisationnel et financier majeur.
- ▶ Enfin, nous ne revenons pas ici sur le mode hydrogène qui bénéficie certes de capitaux très importants et de programmes de développement considérables à tous niveaux (français, européen et mondial) mais on ne peut pas attendre de cette filière des solutions opérationnelles pour le marché VI avant la fin de la décennie en cours, les mises à la route tant de bus que de VI s'apparentant encore à des démarches de R & D (certes indispensables...).

Notons également la présence de plus en plus forte de nouveaux intervenants, intégrateurs, constructeurs VI, énergéticiens, qui dorénavant sont en position d'offre, pour des services complets (Truck As a Service) tant dans le domaine électrique que dans le développement de l'hydrogène. Enfin et pour conclure, le mix énergétique demeure plus que jamais impératif, aucune technologie quel que soit son stade de développement n'est en mesure de répondre au calendrier et aux objectifs de la transition énergétique.



TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION : IMMATRICULATIONS ET PARC

IMMATRICULATIONS VI EUROPE 2023 PAR ÉNERGIE

Énergie	Volume	Évol %
Diesel	332 267	+ 15,8 %
GNV	9 008	+ 4,7 %
Électrique et hybride	5 713	+ 127,4 %
Total	346 986	+ 16,3 %

Source : ACEA

PARC ET IMMATRICULATIONS EN EUROPE 2023

En 2023, le diesel domine encore le marché VI, constituant 95,7 % des immatriculations dans un marché qui a enregistré une solide croissance de 16,3 %, cf. les expansions notables dans les marchés clés, notamment l'Allemagne (+23,5 %), l'Espagne (+21,8 %) et l'Italie (+12,3%).

Dans le même temps, les nouvelles immatriculations de camions électriques ont connu une impressionnante progression de 127 %, pour atteindre 5 361 unités.

Les Pays-Bas (+889,7 %) et l'Allemagne (+169,8 %) sont apparus comme les principaux moteurs de cette croissance, contribuant conjointement à plus de 60 % des ventes de camions électriques dans l'UE, qui représentent désormais 1,5 % du marché, des progrès substantiels par rapport aux 0,8 % de l'année précédente.

Dans le détail, on note que le poids des nouvelles énergies est surtout marquant dans les pays leaders du marché VI : Allemagne, Pays-Bas et France pour l'électrique (73 % au cumul des trois pays), France, Allemagne et Espagne pour le GNV (65 % au cumul), même si l'Italie demeure un pays fort en parc dans ce domaine.

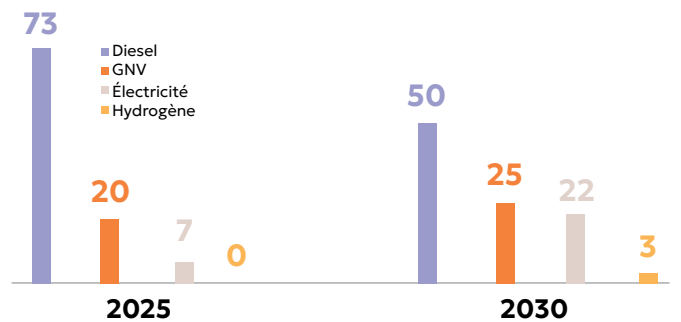
En matière de segments, si le GNV concerne majoritairement les véhicules de plus de 16t, à l'égal du marché diesel, soit les ¾ des immatriculations, le marché électrique est réparti pour moitié entre gamme medium et heavy.

PARC VI FRANCE 2023 PAR ÉNERGIE

Énergie	Volume	en %
Diesel	608 037	98,0 %
GNV	10 358	1,7 %
Électrique	661	0,1 %
Dual fuel-GNV	254	0,0 %
Biodiesel	902	0,1 %
H2	3	0,0 %
Divers	378	0,1 %
Total	620 593	100 %

Source : SDES

OBJECTIF STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE 3 : PART DES ÉNERGIES DANS LES IMMATRICULATIONS VI %



Source : Ministère des Territoires, de l'Écologie et du Logement

IMMATRICULATIONS VI FRANCE 2023 PAR ÉNERGIE

Énergie	Tracteurs	Porteurs	VASP	Total 23	à fin juin 24
Gazole	27 014	14 497	3 457	44 968	25 045
GNV	434	891	435	1 760	749
B100	900	536	41	1 477	1 481
Électricité	57	379	110	546	247
Autres	95	2		97	155
Hydrogène			5	5	2
Total	28 500	16 305	4 048	48 853	27 679

Source : Mobilians Datanéo

LE PARC BUS ET CARS FRANCE 2023

Au 1^{er} janvier 2023, 66 200 autocars et 27 800 autobus sont en circulation en France. La quasi-totalité des autocars, soit 96,8 %, disposent d'une motorisation diesel thermique. Même si cette motorisation reste encore largement majoritaire pour les autobus, soit 65,3 %, la progression des motorisations alternatives, au gaz, électrique ou avec une bi-motorisation électrique, est significative.

Le marché français de renouvellement des bus est « gouverné » par le décret bus propres, (loi sur la transition énergétique) et impose aux autorités organisatrices (AO) de renouveler leur flotte avec des « bus propres ». Ce renouvellement doit se faire dans la proportion minimale de 50 % à partir du 1^{er} janvier 2020, puis en totalité à partir du 1^{er} janvier 2025.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

UN SUJET DÉTERMINANT : LES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

AFIR : UN CADRE POUR LES RÉSEAUX D'AVITAILLEMENTS

Le règlement sur les infrastructures pour les carburants alternatifs (AFIR) fait partie du paquet Fit for 55, dont le cadre a été fixé en juillet 2023. Il définit les implantations nécessaires en matière de nombre de stations de recharge et de **ravitaillement dans toute l'Europe**.

La réglementation AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Régulation) et la politique RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transport) font du déploiement des infrastructures de recharge pour carburants alternatifs, dont l'hydrogène, une priorité. **Les principaux objectifs de déploiement à l'horizon 2025 et 2030 sont les suivants :**

TYPE ÉNERGIES	MODALITÉS	IMPLANTATION	CALENDRIER
RECHARGE ÉLECTRIQUE VÉHICULES LÉGERS	Recharge rapide mini 150 kw Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)	Tous les 60 km	2025
RECHARGE ÉLECTRIQUE POIDS LOURDS	Recharge rapide mini 350 kw – réseau central RTE T	Tous les 60 km	2025
	Recharge rapide mini 350 kw – réseau global RTE T	Tous les 100 km	2025
	Couverture complète		2030
RAVITAILLEMENT D'HYDROGÈNE TOUS VÉHICULES	Tous les nœuds urbains et le long du corridor RTE T Débit maximum normal 1 tonne d'H2 /jour à 700 bars	Tous les 200 km	2030

Source : Union européenne

► **Les utilisateurs** de véhicules électriques ou à hydrogène doivent pouvoir **payer facilement** aux points de recharge ou de ravitaillement avec des cartes de paiement ou des appareils sans contact, sans avoir besoin d'un abonnement et en toute transparence tarifaire.

► **Les exploitants** de points de recharge ou de ravitaillement doivent fournir aux consommateurs, par voie électronique, des **informations complètes** sur la disponibilité, le temps d'attente ou le prix dans les différentes stations.

LE RÉSEAU RTE-T EUROPÉEN



Source : Union européenne

Il est difficile de déterminer un coût moyen d'installation de bornes de recharge pour VI. Néanmoins, on admet qu'en moyenne, il faut compter 110 k€ HT pour l'installation d'une borne de 150 KW.

Ce prix intègre le chargeur, le génie civil, la pose, le paramétrage, et la mise en service. Mais, il n'intègre pas les coûts de raccordement au réseau électrique, qui sont variables en fonction de la puissance nécessaire et de la situation géographique du site et peuvent aller du simple au double.

Concernant l'état de développement du réseau, une vision globale est très complexe dans l'immédiat, cf. à ce jour les chiffres du programme Advenir - Flotte Poids lourds.

En janvier 2023, 134 points de recharge étaient financés avec la prime Advenir dédiée aux flottes poids lourds sur parking privé.

À fin juin 2024, 695 points de recharge au total ont été installés en bénéficiant de ces primes.

Suivi disponible sur le site :

<https://advenir.mobi/suivi-bornes-finances/>

L'OFFRE ÉLECTRIQUE : UN « UNIVERS » À CRÉER

L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE PL

12 200 points de recharge, et 519 aires de services identifiées à équiper.

SI MUTUALISATION DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ET DES RACCORDEMENTS ENTRE LES USAGES

Investissement réseau électrique estimé à 630 millions € d'ici à 2035 hors stations et aménagement des aires + délais de plusieurs années nécessaires à la réalisation de certains travaux

PUISSANCE NÉCESSAIRE

Puissance nécessaire sur le réseau pour la recharge en itinérance des poids lourds, à l'horizon 2035 = 3,5 TWh/an (pour une consommation annuelle française, de l'ordre de 615 TWh en 2035), un appel de puissance de 1,1 GW au pic.

DES ENJEUX FONCIERS

Déploiement des infrastructures + réduction du nombre de places de parking PL disponibles = si 12,5 % de PL longue distance en parc = 50 % des places de parking à équiper (1/4 des tronçons routiers).

LES CONDITIONS DE LA RECHARGE AU DÉPÔT OU À DESTINATION

La recharge au dépôt ou à destination permet d'optimiser les niveaux de puissance et les horaires de recharge, tout en améliorant la durée de vie de la batterie et l'efficacité globale du véhicule. La recharge aux dépôts a souvent lieu pendant les heures creuses, les tarifs d'électricité sont moins élevés et mieux contrôlés, tandis que la recharge à destination peut se faire de manière opportuniste pendant les temps d'attente, de travail ou de repos du conducteur. Mais cette solution complexe peut nécessiter des investissements et parfois de lourds travaux d'ingénierie et de raccordement au réseau électrique.

Pour cette raison, les constructeurs de poids lourds et carrossiers (SCANIA, DAIMLER) les fournisseurs d'énergie et des startups spécialisées (MILENCE, APRR/SANEF, ENGIE/CEVA) (l'alliance ECTN) s'investissent dans la construction d'offres d'installation de bornes, soit directement sur les sites des utilisateurs potentiels de véhicules électriques, soit vers la constitution d'une offre de réseau large et mutualisée (financement global, conseil, outils numériques - localisation de points de charge et paiement direct).

L'offre actuelle de camions électriques couvre déjà une partie des besoins des porteurs utilisables en zone urbaine et péri-urbaine, avec des autonomies allant jusqu'à 250 - 300 km, permettant de commencer à électrifier les flottes dès aujourd'hui. La recharge se fera alors principalement au dépôt.

Les constructeurs affichent au catalogue des véhicules dont la capacité nominale des batteries va de 200 à plus de 500 kWh.

L'enquête SDES sur les modalités d'utilisation des poids lourds entre 2014 et 2022 confirme que près de 50 % des flux du compte propre s'effectue sur une distance maximum de 150 km (25 % pour l'ensemble des flux TRM inclus).

On note également que la distance moyenne est de 202 km pour les porteurs, de 399 km pour les tracteurs et de 312 km pour un ensemble.

MARCHÉ DU BUS : UN CONSTAT MAJEUR

Un rapport de l'UTP (Union des Transports Publics) relève que le nombre annuel de kilomètres parcourus varie très fortement en fonction de l'énergie utilisée, le GNV est dans ce contexte plébiscité par de nombreuses autorités organisatrices des mobilités (AOM, souvent agglomérations, intercommunalités ou syndicats).

La « fragilité technologique » des bus électriques, et de façon encore plus importante des bus-hydrogène, implique des taux d'immobilisation importants (cf. tableau ci-dessous), voire des accidents (par exemple, l'immobilisation pour enquête de près de 150 autobus électriques à la RATP après deux incendies en 2022, avec une remise en circulation de ceux-ci envisagée courant 2024).

VARIATION DES TAUX DE DISPONIBILITÉS DES BUS EN FONCTION DE L'ÉNERGIE UTILISÉE

GNV HYBRIDE

+ 30 %

GNV

+ 16 %

DIESEL

Pivot utilisation

ÉLECTRIQUE

- 25 %

HYDROGÈNE

- 40 %

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

GNV, UNE FILIÈRE MATURE

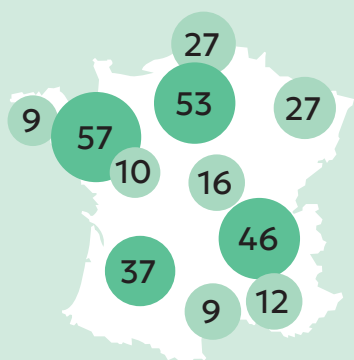
GNV ET PLACE DU BIOGNV

Le BioGNV/GNV est aujourd'hui dans une phase de turbulences, malgré des signaux positifs comme la validation en 2023 de son intégration à la TIRUERT pour 2024 (cf. encadré), représentant un progrès majeur pour la filière. À contrario, le vote récent au niveau de l'Union Européenne du règlement CO₂ sur les poids lourds, qui prévoit la fin des véhicules neufs thermiques en 2040 (voire plus tôt pour les bus urbains), soulève de nombreuses interrogations quant à l'avenir de ce carburant.

Toutefois, la version actuelle du texte prévoit d'ores et déjà des clauses de revoiture pour fin 2027, laissant la porte ouverte à une meilleure intégration des biocarburants. Deux études sont notamment attendues d'ici à fin 2025. La première vise à évaluer l'intérêt d'encourager leur utilisation, et la seconde, à considérer l'homologation de véhicules lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO₂, dont le BioGNV.

Il s'agira également de mesurer les contraintes posées par ce règlement sur les collectivités qui ont déjà investi dans les bus et stations BioGNV.

Le bioGNV est avec le B 100, à ce jour, l'alternative principale du fait de sa disponibilité et présence effective dans les entreprises au regard du retard pris dans la mise à disposition des autres nouvelles énergies, électrique et hydrogène.



Source : France Mobilité Biogaz

LE RÉSEAU D'AVITAILLEMENT

Le réseau d'avitaillement continue à se densifier, avec 40 nouvelles stations mises en service en 2023, portant à 256 le nombre de stations ouvertes au public, 47 projets étant engagés pour 2024. Il en existe plus de 600 au total, si on y inclut les stations privées, ce qui permet aujourd'hui d'offrir un maillage opérationnel suffisant aux opérateurs utilisateurs de véhicules GNV.

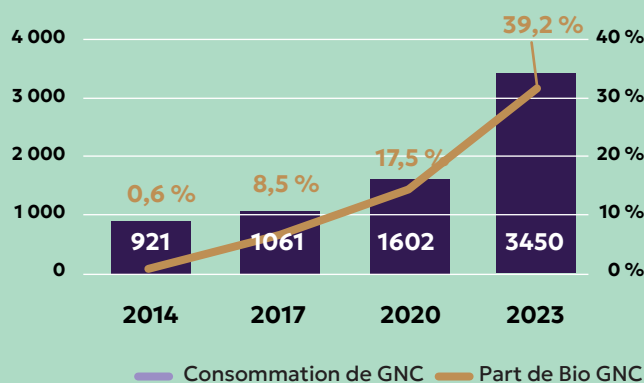
Enfin, le BioGNV/GNV devient de plus en plus renouvelable, c'est l'enjeu majeur de ce secteur.

PROJET LOI DE FINANCE 2024 : LE BIOGNV INTÈGRE LA TIRUERT

Réclamée de longue date par la filière, l'intégration du bioGNV à la TIRUERT (Taxe Incitative Relative à l'Utilisation des Énergies Renouvelables dans le Transport) a été validée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2024, en conséquence :

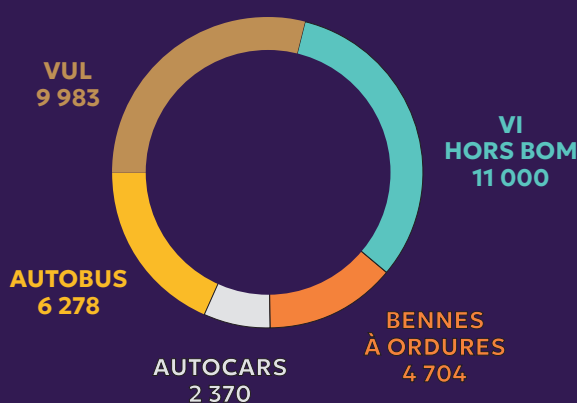
- Un prix attractif proposé au producteur de biométhane et une maîtrise des prix à la pompe.
- Effets réels en 2025 avec une **décorrél**ation du prix du bioGNV des prix « spot » du gaz.

PART DU BIOGNC DANS LA PRODUCTION DE GNC



Source : France Mobilité Biogaz

VÉHICULES GNV EN PARC À FIN 2023



Source : France Mobilité Gaz

BUS ET CARS, LES IMMATRICULATIONS FRANCE EN 2023 :

Marché bus et cars France = 6 125 unités (+ 4 % / 2022)

Marché N° 1 en Europe en nombre d'immatriculations

Marché N° 1 des immatriculations nouvelles énergies (45 % du total) dont 1 183 véhicules GNV.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

UNE ALTERNATIVE RÉELLE : LES NOUVEAUX CARBURANTS

LES CARBURANTS LIQUIDES BAS CARBONE (CLBC)

Pour rappel, Les CLBC -B7, B100, HVO, e-fuel... représentent trois générations de carburants.

Le scénario de la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone) se fonde sur une hypothèse d'incorporation des gazoles en biocarburants de 12 % en 2030, taux s'appliquant aux motorisations diesel prévues dans les hypothèses de nouvelles immatriculations. Deux carburants sont actuellement très utilisés : très majoritairement le B100 (carburant de 1^{ère} génération) et le HVO minoritaire (carburant de 2^{ème} génération). Dans le cadre des ZFE-m, actuellement, seuls les véhicules B100 exclusifs sont éligibles à la vignette Crit'Air 1.

LE B100

Concernant le parc global B 100, il est estimé à 15 000 véhicules à fin 2023, dont 10 % d'autocars. La répartition porteurs/tracteurs n'est pas connue, mais sur la base des chiffres 2023, la proportion serait de 60 % de tracteurs et 40 % de porteurs, soit respectivement 8 100 et 5 400 unités.

Sur cette base, les motorisations B 100 représenteraient un peu moins de 3,7 % du parc global de tracteurs (220 00 unités) et 1,4 % du parc porteurs (396 000 unités), soit 2,2 % du parc total.

L'ambition annoncée pour ce bio carburant est de 60 000 poids lourds en parc, soit un quadruplement du parc actuel à l'horizon 2030, pour une part dans le parc de 10 %.

Dernier point en termes d'utilisateurs, on dénombre actuellement près de 1000 utilisateurs, dont 80 % de compte propre et 20 % de transporteurs pour compte d'autrui. L'obligation du recours à des cuves privatives correspondant mieux à une gestion avec retour au dépôt plutôt qu'en itinérance, autorisé par les énergies disposants de réseaux d'approvisionnements/avitaillements organisés.

IMMATRICULATIONS B 100

TYPE VÉHICULE	2023		2024 À FIN JUIN	
	Exclusif	Non exclusif	Exclusif	Non Exclusif
TRACTEURS	896	1 974	824	nd
CAMIONS	509	1 121	598	nd
BUS ET CARS	83	400	7	nd
TOTAL	1 488	3 495	1 429	

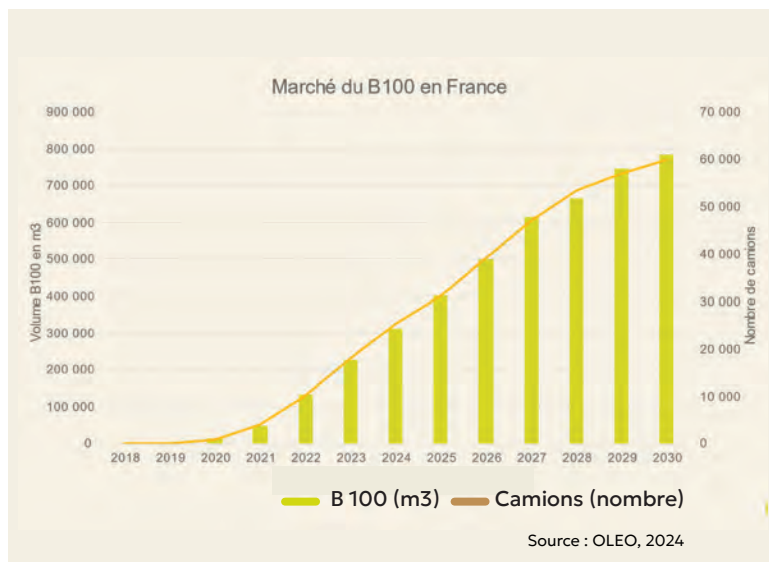
Source : AAA DATA - OLEO

Un arrêté paru au Journal Officiel n°0154 du 1^{er} juillet 2024 indique qu'il serait possible de partager une même cuve de B100, sachant qu'un fournisseur de B100 doit détenir la liste des véhicules professionnels de chaque flotte captive et la tenir à disposition des services douaniers.

Le carburant diesel 100 % végétal reste destiné aux seules flottes captives de véhicules professionnels. La nouveauté est qu'il est désormais possible de partager une cuve entre plusieurs gestionnaires de poids lourds ayant un accès exclusif au B100.

Il faut pour cela que ces propriétaires soient membres d'un même consortium.

Autre rappel, un camion faisant partie d'une telle flotte captive ne peut rouler qu'au B100.



LE HVO

(huile végétale hydrotraitée-Hydrotreated Vegetable Oil)

Depuis le 1^{er} juillet 2024, les gazoles paraffiniques de synthèse et les gazoles obtenus par hydrotraitement, dénommés Gazole XTL (dont le HVO), peuvent être distribués dans les stations-service ouvertes au public. Cette possibilité n'est donc plus réservée aux seules flottes captives, conformément aux évolutions de la norme NF EN 15940.

Réservé aux véhicules réputés compatibles dont la liste sera prochainement publiée, il est en théorie compatible avec tous les véhicules à moteur diesel, au moins les plus récents.

Un alignement de la taxation du gazole XTL avec le gazole fossile conventionnel devrait être prochainement confirmé.

Rappelons que nos voisins européens ont accès aux HVO et autres XTL à la pompe depuis plusieurs années, la question de la classification ou pas du HVO en Crit'Air 1 restant posée.

POINT DE VUE

Une pression grandissante, de nombreuses incertitudes

Nous entrons dans une période où les doutes concernant les choix technologiques sont derrière nous. Nous sommes désormais sur le chemin d'une large électrification du parc qui ne sera pourtant pas exclusive et probablement beaucoup plus lente que pour les véhicules légers.

Ce processus reste, nous avons pu le constater cette année, presque totalement dépendant des aides octroyées. En cela, et en ces périodes de tension budgétaire, le mécanisme du guichet de l'ADEME pour aider au financement de la transition du parc devrait permettre de pérenniser les dispositifs. Ce qui est tout à fait appréciable et essentiel à la stabilité de nos activités et nos perspectives d'investissement.

Ce sujet principal ne doit toutefois pas éluder les discussions toujours en cours concernant l'avenir des carburants liquides bas carbone, de l'évolution de l'outil Vecto et des architectures Euro 7 qui, ensemble, doivent toujours permettre à l'Europe d'atteindre son objectif de décarbonation totale du transport à l'horizon 2055.

Nicolas Lenormant
Président de la branche VI Mobilians

La transition énergétique constitue le plus grand challenge actuel de la filière. Si toutes les entreprises du secteur intègrent désormais cette orientation dans toutes les strates de leur activité, il n'en reste pas moins un écart important entre les objectifs de décarbonation fixés par les pouvoirs publics, notamment européens, et la réalité du terrain.

Force est de constater que les acquéreurs de véhicules sont aujourd'hui très attentistes. Le TCO des véhicules demeure le juge de paix pour de nombreux secteurs fortement concurrentiels, en premier lieu le transport routier de marchandises et le BTP. À ce titre, la prise en compte des coûts associés aux nouvelles technologies, et particulièrement ceux liés à l'implantation de points d'avitaillement, contribue à différer la décision d'achat.

À ceci s'ajoutent un retour d'expérience faible voire inexistant ainsi que des annonces régulières d'amélioration des performances et des autonomies des véhicules – ce qui incite à différer la décision de franchir le pas. Dans un contexte où les objectifs fixés par la Commission européenne exposent les constructeurs à des pénalités financières lourdes, la ligne de crête est particulièrement étroite.

Benoit Daly
Secrétaire général FFC Constructeurs

RÈGLEMENTATION

➤ UNE FILIÈRE QUI VIT
SOUS CONTRAINTE
RÉGLEMENTAIRE
DE PLUS EN PLUS FORTE

➤ UNE CONTRAINTE
ÉCONOMIQUE
INSUFFISAMMENT
PRISE EN COMPTE

Si la filière VI a de tout temps vécu dans un cadre réglementaire complexe, la période en cours représente une complexification dudit cadre sous l'impulsion majeure de la transition énergétique.

- ▶ C'est ainsi que la mise en œuvre du calendrier Euro 7, bien que soumise à une clause de revoyure et à des remises en cause permanentes au niveau européen, les conséquences lourdes à redouter de l'application de Vecto Trailer, les discussions autour des poids et dimensions (la question des EMS toujours...) crée un cadre technique complexe et de grandes incertitudes pour les décisions d'investissements et de gestion des utilisateurs finaux.
- ▶ Point complémentaire, l'absence de visibilité dans les conditions d'application des ZFE, au regard des revirements récents des principales métropoles, ajoute une dose de « flottement » supplémentaire à la mobilité urbaine des marchandises.
- ▶ Par ailleurs, l'application des normes GSR II, si elles représentent un progrès à saluer en termes de sécurité, implique également une augmentation notable des prix des véhicules en complément du surcoût (surpoids...) déjà considérable lié aux nouvelles énergies.
- ▶ Au global, c'est toute l'économie de la filière VI et de ses clients (et des clients de ses clients ...) qui doit être revue et adaptée afin de permettre une transformation globale de la filière que seuls les grands groupes structurés du TRM (leaders de la messagerie et de la supply-chain) et grandes flottes du compte-propre sont aujourd'hui en mesure d'absorber, au moins partiellement.



RÉGLEMENTATION

EURO 7 CE QUE L'ON SAIT... ET LE RESTE !

Le Conseil de l'Union européenne a publié un texte le 21 décembre 2023 sur l'accord final relatif aux nouvelles normes d'émissions antipollution devant succéder à Euro VI. Les fondamentaux pour les véhicules légers ne changent pas, seuls les véhicules industriels feront face à une sévèrification des seuils d'émissions.

Pour les véhicules industriels (homologations M2, M3 et N2, N3), les seuils d'émissions sont revus à la baisse.

OXYDE D'AZOTE (NOX)	Division par deux par rapport à Euro VI.
PROTOXYDE D'AZOTE	Sévèrification déjà prise en compte depuis Euro VI-D, tout comme les émissions de CH ₄ issus des catalyseurs.
PARTICULES FINES	Réduction de l'ordre de 39 % par rapport aux dernières étapes Euro VI. Défi complexe pour les moteurs diesel (la mise en action des catalyseurs et leur montée en température seront plus que jamais stratégiques pour l'atteinte des objectifs).

Source : Conseil de l'Union Européenne

CAMIONS JUSQU'À 16 T	Maintien de la performance d'origine jusqu'à 300 000 km ou huit ans.
CAMIONS PLUS DE 16 T ET TRANSPORTS EN COMMUN AU-DELÀ DE 7,5 T	Maintien de la performance d'origine jusqu'à 700 000 km ou douze ans.

Source : Conseil de l'Union Européenne

Les seuils de durabilité des équipements antipollution sont également considérablement sévèrifiés pour les véhicules lourds assujettis à Euro 7.

Afin d'éviter les fraudes au compteur kilométrique ou l'inhibition des systèmes antipollution, la norme Euro 7 va sévèriser les critères d'homologation pour les odomètres et les équipements antipollution ou l'OBD. Elle va créer également un outil de suivi, sous la forme d'un passeport antipollution attaché à chaque véhicule. Les VI seront astreints, comme les autres véhicules, à des seuils limites d'émissions de particules fines issues des freins et des pneumatiques. Pour les freins, les seuils sont connus.

CYCLE D'ESSAIS	NORMES	DATE D'APPLICATION
VÉHICULES ÉLECTRIQUES	3 mg / km	Pneus utilitaires (C2) 2028
VÉHICULES HYBRIDES ET À MOTEURS THERMIQUES	7 mg / km	
UTILITAIRES LOURDS À MOTEURS THERMIQUES	11 mg / km	Pneus PL (C3) 2030

Source : Conseil de l'Union Européenne

Ces seuils constitueront un gros défi pour les véhicules à batteries, nettement plus lourds que leurs pendants thermiques.

Le plan pour la baisse des émissions des poids lourds a été validé par le parlement européen le 10 avril 2024.

La législation impose des objectifs contraignants pour réduire les émissions carbone des poids lourds et généraliser les bus « zéro émission ».

Les émissions des véhicules lourds vendus à partir de 2030 devront être réduites, **une révision du texte est programmée pour 2027.**



L'année de référence pour calculer l'objectif de baisse est 2019

Source : Conseil de l'Union Européenne

RÉGLEMENTATION

EURO 7 CE QUE L'ON SAIT... ET LE RESTE ! (SUITE)

Les objectifs définis par le Parlement européen doivent amener les constructeurs à encore accélérer sur l'électrification de leur offre.

Un renforcement des normes de CO₂ sur les poids lourds reste également très probable et la future Commission devrait tenter d'accélérer le déploiement de solutions numériques multimodales et le report modal vers les transports publics et les modes doux. Enfin, l'interdiction des ventes de véhicules thermiques neufs à compter de 2035, l'une des mesures phares du Green Deal, restera un sujet de débat de la nouvelle mandature.

En vertu des règles révisées, le champ d'application du règlement existant est élargi afin de soumettre à des objectifs de réduction des émissions presque tous les nouveaux véhicules lourds ayant des émissions de CO₂ certifiées, y compris **les petits camions de plus de 7,5 tonnes**, les autobus urbains, les autocars et les remorques. Les nouvelles règles maintiennent l'objectif actuel fixé pour 2025, qui correspond à une réduction de 15 % des émissions pour les camions lourds de plus de 16 tonnes.

Un objectif de 100 % de nouveaux autobus urbains zéro-émission d'ici à 2035 sera mis en place, avec un objectif intermédiaire de 90 % d'ici à 2030 pour cette catégorie.

RÉGLEMENTATION :

LE RÈGLEMENT GSR II

Le règlement relatif à la sécurité générale (GSR) mis à jour de l'Union européenne (UE) exige, à partir de juillet 2024 (pour les nouveaux types de camions à partir de juillet 2022 et pour les immatriculations de camions neufs à partir de

juillet 2024), que tous les camions neufs vendus dans l'UE se conforment à un ensemble de fonctionnalités de sécurité avancées. Ces fonctionnalités visent à réduire les risques d'accidents causés par l'erreur humaine et à aider l'UE à atteindre son objectif à long terme de « Vision Zéro », c'est-à-dire zéro décès et blessures graves sur les routes européennes d'ici 2050. Voici les huit fonctionnalités de sécurité active exigées par le règlement GSR pour les poids lourds en 2024. Trois autres options seront introduites au-delà de 2025.

PRÉSENTATION DES HUIT FONCTIONNALITÉS IMPOSÉES PAR LE GSR II EN 2024

- Les fonctionnalités bleues traitent des systèmes démarrage/freinage/surveillance.
- Les fonctionnalités grises contrôlent le roulage du véhicule (vitesse, pneus).
- Les fonctionnalités orange concernent le conducteur.

01 SIGNAL D'ARRÊT D'URGENCE

Un feu stop clignotant (ou similaire) qui signale aux autres usagers de la route derrière le camion que le camion ralentit rapidement ou freine brusquement.

05 SYSTÈME D'INFORMATION D'ANGLE MORT

Un système qui avertit le conducteur si des cyclistes circulent à côté ou traversent la chaussée devant le camion.

02 INFORMATION DE MARCHÉ ARRIÈRE

Une technologie, comme une caméra ou des capteurs, permettant de fournir au conducteur une vue d'ensemble des objets et des personnes se trouvant derrière le camion.

06 SYSTÈME D'INFORMATION DE DÉMARRAGE

Un système qui avertit le conducteur de la présence d'usagers de la route vulnérables devant le camion avant de démarrer ou en circulant lentement.

03 SYSTÈME DE SURVEILLANCE DE LA PRESSION DES PNEUS

Un système qui surveille la pression des pneus et signale toute perte de pression en temps réel au conducteur.

07 FACILITATION D'INSTALLATION D'ÉTHYLOTEST ANTI-DÉMARRAGE

Le changement de réglementation nécessite une interface standardisée pour les éthylotests anti-démarrage (alcootest) dans les camions.

04 ASSISTANCE INTELLIGENTE EN MATIÈRE DE VITESSE

Un système qui surveille activement la vitesse et alerte le conducteur s'il dépasse la limite de vitesse, l'incitant ainsi à ralentir.

08 DÉTECTION DE LA SOMNOLENCE ET DE L'ATTENTION

Des systèmes de sécurité permettant d'évaluer la vigilance du conducteur, par exemple en surveillant depuis combien de temps il conduit et en lui indiquant de faire une pause si nécessaire.

EURO NCAP VA ÉVALUER LES ADAS DES CAMIONS

L'institut européen Euro NCAP a annoncé qu'il allait mettre en place des évaluations des aides à la conduite (ADAS) montées sur les véhicules industriels à partir de novembre 2024. Les protocoles d'évaluations pourront être différents des critères réglementaires minimaux imposés au cours des homologations des véhicules neufs.

Pour tenir compte des spécificités dimensionnelles et opérationnelles, les classements distingueront les camions grands routiers, des camions de distribution, des camions de chantiers (pour carrosseries bennes) et les bennes à ordures ménagères.

Les thèmes des évaluations concerneront la protection des usagers dits vulnérables, ainsi que la mesure de l'efficacité des ADAS.

RÉGLEMENTATION

RÉVISION DE LA DIRECTIVE POIDS ET DIMENSIONS

Les eurodéputés sont favorables à l'augmentation du tonnage des camions circulant entre deux États voisins et les élus de la commission des Transports du Parlement européen (TRAN) ont donné leur feu vert, dans le cadre de la révision de la directive Poids et Dimensions proposée par la Commission européenne en 2023 :

« Le 40 tonnes est la règle dans l'Union européenne, mais que la circulation des véhicules en 44 tonnes pourra devenir possible entre États membres limitrophes s'ils l'autorisent déjà sur leur propre territoire (exemple : la Belgique autorise jusqu'à 48 tonnes voire plus, la France jusqu'à 44 tonnes, donc le dénominateur commun serait le 44 tonnes) ».

À partir de 2035, le texte voté prévoit d'accorder un avantage de quatre tonnes aux camions à zéro émission pour les trajets transfrontaliers. Seuls les poids lourds électriques auraient droit au 44 tonnes, les camions thermiques devant redescendre à 40 tonnes. Une telle adaptation est destinée à tenir compte du surpoids des batteries des véhicules électriques.

PLUS DE LIMITES POUR LA LONGUEUR DES CAMIONS ÉLECTRIQUES

La Commission Transport a, par ailleurs, fait sauter les limites concernant la longueur des poids lourds zéro émission, alors que Bruxelles avait proposé un allongement limité à 90 cm. Il s'agit de faire de la place aux piles à combustible sans rogner sur les cabines.

Les élus ont en revanche fait preuve de davantage de prudence concernant l'usage de méga-camions (EMS) entre deux pays. Deux États qui souhaiteraient les autoriser doivent d'abord « procéder à une évaluation préalable de l'impact de cette situation sur la sécurité routière, les infrastructures, le report modal et l'environnement » indique le Parlement.

Rappelons que ces méga-camions de 25,25 m, appelés aussi EMS (European Modular System) circulent déjà en Scandinavie depuis les années 90 et qu'ils sont aussi autorisés sur dérogation en Espagne (2016) ou au Portugal (2019).



Longueur	→	25,25 m
Volume	→	150 m³
Capacité	→	52 palettes
Gain	→	30 % de productivité

La France s'oppose à cette libéralisation au motif qu'elle risquerait, selon elle, de détériorer la compétitivité du rail malgré les arguments avancés par le monde du transport, c'est-à-dire une pénurie structurelle de conducteurs et la création de corridors qui ne seraient pas en concurrence avec les modes massifiés comme le train. La question, c'est bel et bien de chercher la complémentarité et d'encadrer les réflexions autour de ces véhicules.

RÉGLEMENTATION

VECTO TRAILER

UN RECENTRAGE STRUCTUREL SUR L'ACTIVITÉ NATIONALE

Depuis le 1^{er} juillet 2024, en application du Règlement d'exécution (UE) 2022/1362, une partie des remorques/semi-remorques O3 / O4 ne peuvent plus être immatriculées, vendues ou mises en service en Europe sans avoir évalué les performances de ces véhicules au regard de leur influence sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant. Cette obligation réglementaire est à respecter par le constructeur du véhicule lorsqu'il est produit en une seule étape et par le

carrossier constructeur qui effectue le montage de la carrosserie sur un châssis incomplet, le champ d'application concerne les véhicules ayant les caractéristiques cumulatives suivantes :

Être une semi-remorque (DA) OU une remorque à timon (DB) OU une remorque à essieu central (DC) ;

Avoir une masse maximale techniquement admissible (MMTA) supérieure à 8 000 kg ;

Être doté au maximum de trois essieux ;

Avoir des dimensions maximales inférieures à celles fixées par l'annexe XIII, Section E, du règlement d'exécution UE 2021/535 (hauteur ≤ 4 mètres) ;

Avoir une carrosserie en forme de boîte. Le tableau suivant précise les véhicules concernés :

Genres National / Types UE	Types de carrosserie UE Dans le cas d'une réception RCE	Carrosserie nationale Dans le cas d'une RIN, PV CCI (Annexe 2)
SREM ou REM / DA ou DB ou DC	03. Fourgon	Fourgon
SREM ou REM / DA ou DB ou DC	04. Carrosserie aménagée au moyen de cloisons isolées et d'équipements pour maintenir la température intérieure	FGTD
SREM ou REM / DA ou DB ou DC	05. Carrosserie aménagée au moyen de cloisons isolées mais pas d'équipements pour maintenir la température intérieure	FGTD
SREM ou REM / DA ou DB ou DC	06. Bâchées	BÂCHÉE ou PLSC
SREM ou REM / DA ou DB ou DC	32. Ridelle rabattable et bâchée	SAVOYARD

Source : FFC Constructeurs

Pour chaque véhicule (SREM ou REM) produit ayant les caractéristiques ci-dessus, il est désormais obligatoire de réaliser une simulation afin de créer un dossier d'enregistrement du constructeur et un dossier d'information du client.

L'utilisation de l'outil de simulation VECTO TRAILER est conditionnée pour les constructeurs de véhicules par l'obtention préalable d'une licence délivrée par un État membre de l'EU. L'obtention de cette licence est assujettie à audits (jusqu'à 4 / an).

Le règlement (UE) 2022/1362 prévoit par dérogation la possibilité d'avoir recours au Service Technique désigné par l'État, pour les constructeurs de véhicules.

À cet effet, la FFC CONSTRUCTEURS a été désignée par le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires en tant que Service Technique et organisme responsable pour l'évaluation de la performance des nouveaux véhicules au regard de leur influence sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant au titre du règlement (UE) 2022/1362.

L'European Transport Board (ETB), qui est composée de décideurs des plus grandes entreprises européennes de transport et de logistique, a publié un rapport d'étude concernant Vecto Trailer indiquant que selon elle :

- ▶ Le potentiel de réduction de CO₂ maximal techniquement réalisable est d'environ 7,5 % pour certaines semi-remorques et de 5 % pour les remorques à timon et à essieu central jusqu'en 2030.
- ▶ Le non-respect d'objectifs de réduction irréalistes pourrait coûter plus de 3 milliards d'euros par an de pénalités pour non-conformité au titre du règlement proposé, d'où une menace forte pour certains constructeurs de semi-remorques à travers l'Europe, sortis fragilisés de la crise sanitaire.
- ▶ Les objectifs augmenteraient considérablement les coûts des remorques, tandis que la réduction du poids pour atteindre les objectifs raccourcirait les cycles de vie des produits, en contradiction avec les réductions d'émissions en tenant compte des émissions du berceau à la tombe.

RÉGLEMENTATION

ACTUALITÉ DES ZFE-M

En mars 2024, le Gouvernement a considérablement restreint la portée des ZFE-m, en limitant à Paris et à Lyon, « territoires effectifs ZFE », le caractère obligatoire de leur mise en œuvre. Les 41 autres agglomérations de plus de 150 000 habitants sont depuis lors considérées comme des « territoires de

vigilance », dans lesquels les métropoles ne sont plus tenues par un calendrier d'interdiction de circulation des différentes catégories de véhicules, mais peuvent le faire sur une base volontaire.

Agglomération	Modalités
Grenoble	Report de juillet 2025 à juillet 2028 l'interdiction des VUL et VI classés Crit'Air 2
Bordeaux	Report de l'interdiction Crit'Air 2 de 2025 à 2028
Métropole de Rouen	Report avec date non déterminée pour l'interdiction du Crit'Air 3, initialement prévue en 2025
Métropole Aix Marseille Provence	Pas de mise en œuvre de l'interdiction Crit'Air 3 en 2025
Toulouse	Report avec date non déterminée pour l'interdiction du Crit'Air 3, initialement prévue en 2024
Reims	Moratoire sur l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 jusqu'en 2029
Métropole Grand Paris (MGP)	Report avec date non déterminée de l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 à 2025, au motif d'absence de contrôles automatisés

Sources : multiples dont agglomérations

Pour rappel, ce sont près de 65 % des VUL et plus de 55 % des VI des agglomérations concernées par les ZFE qui sont des véhicules de type Crit'Air 3 hors

MGP et Lyon qui sortent donc provisoirement du scope des interdictions de circulation prévues entre 2024 et 2025. Plus globalement, les véhicules Crit'Air 3

et moins circulant dans l'ensemble des ZFE représentent 86 % des VUL et 73 % des VI, ce qui montre bien l'impact des reports prévus.

Année	Nombres de métropoles en dépassement régulier des seuils réglementaires (NO2)	Détail des métropoles
2016	15	Nîmes, Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2017	13	Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2018	12	Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2019	11	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2020	10	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulouse
2021	8	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulouse
2022	5	Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg
2023	2	Paris, Lyon

Sources : multiples dont agglomérations

POINT DE VUE

Une complexification considérable du cadre réglementaire

Cette année encore, les évolutions techniques des véhicules ont été nombreuses. Ces nouvelles fonctionnalités et dispositions réglementaires doivent contribuer à rendre les véhicules plus sûrs et l'activité de transport, au sens large, plus encadrée. Par ailleurs, le fait que les pays européens ayant attaqué le Paquet Mobilité aient été déboutés est un soulagement. Néanmoins, nous avons encore beaucoup d'incertitude sur des éléments tout à fait essentiels de nos métiers.

Qu'il s'agisse de l'évolution des poids et longueurs des ensembles, de la mise en place des tachygraphes sur les véhicules utilitaires ou, plus simplement, d'un retour de l'écotaxe, rien n'est acquis pour l'année qui s'annonce. Des décisions capitales sont à venir par les instances européennes fraîchement réélues. Sans fatalisme, il apparaît évident que l'application stricte des objectifs Vecto sur les ventes de véhicules neufs en 2025 impactera profondément la nature de nos activités de distributeur.

Nicolas Lenormant
Président de la branche VI Mobilians

Sécurité passive et active, pollution, émissions de CO₂ : les obligations réglementaires sont en constantes évolutions et complexifient davantage la conception et la réalisation des véhicules, tant en VI qu'en VUL.

Les entreprises du secteur sont largement conscientes des orientations de la filière qui est inscrite de longue date dans une logique d'amélioration permanente, sous l'impulsion du législateur, aussi bien au niveau international, européen, que national.

Les carrossiers constructeurs et aménageurs sont particulièrement impactés par les évolutions réglementaires avec, par exemple, les obligations liées au GSR2 ainsi que l'entrée en vigueur de VECTO TRAILER pour les remorques et semi-remorques.

La FFC CONSTRUCTEURS renforce ses effectifs et déploie de nouveaux outils pour accompagner davantage les entreprises afin de les aider dans leur quotidien à intégrer et anticiper les évolutions réglementaires, dès la phase de conception des véhicules.

La réglementation impactant les entreprises indifféremment de leur taille, il est indispensable de la rendre accessible et applicable par tous. Le déploiement de nouveaux outils (moteur de recherche/veille réglementaire, logiciel pour tablette CQFD, site vectotrailer.eu,...) s'inscrit dans cette logique d'accompagnement opérationnel de proximité.

Benoit Daly
Secrétaire général FFC Constructeurs

MARCHÉ VUL



➤ UN MARCHÉ MULTIFORME QUI SOUFFRE DE L'AMALGAME PARTIEL AVEC LES PARTICULIERS (ÂGE DU PARC, CONTRÔLE TECHNIQUE...)

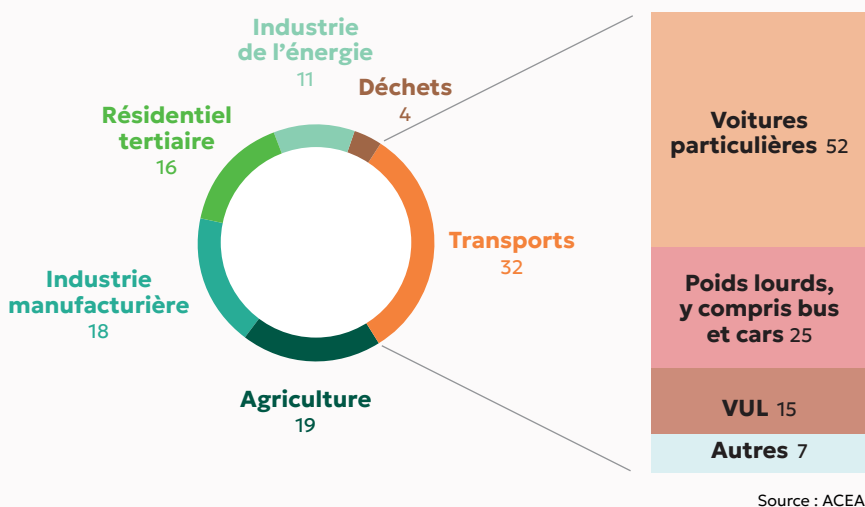
➤ UN DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES ÉNERGIES TECHNIQUEMENT ENVISAGEABLE, MAIS SOUS CONTRAINTE ÉCONOMIQUE

➤ UN POINT COMPLÉMENTAIRE : LA SÉCURITÉ SUJET CONNEXE À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Le parc VUL, composé de plus de six millions de véhicules, représente en fait l'amalgame de multiples utilisateurs, de typologies de véhicules très diverses et de modes d'utilisations extrêmement variés qu'il convient d'intégrer lorsqu'il est question d'impacts environnementaux et de progrès à réaliser dans ce domaine.

- ▶ Parmi les caractéristiques à retenir, le parc VUL Pro est constitué au 2/3 par des monoprotecteurs ou flottes de moins de vingt véhicules, le parc professionnel des + 2,5t représente 28 % du parc VUL global, avec 1 782 000 unités, dont 667 000 véhicules carrossés (37 %).
- ▶ La montée en gamme du segment 3,5t et la capacité de ses véhicules à absorber l'évolution des besoins de transport, ainsi que la pression née de la mise en œuvre des ZFE, fait de cette catégorie un point de développement et d'attention fort pour la filière VI.
- ▶ Par ailleurs, s'il est vrai que des progrès visibles en matière d'offres de véhicules électriques ouvrent désormais des réponses adaptées aux besoins des utilisateurs professionnels (cf. l'autonomie des véhicules) et s'il conviendra d'absorber les surcoûts générés (véhicules + infrastructures), restera à trouver un modèle économique permettant de transformer l'essai.
- ▶ Le dernier rapport de l'UTAC montre très clairement que des progrès sont à accomplir par l'ensemble des utilisateurs sur la sécurité de leurs véhicules au vu de la dégradation des statistiques d'accidentologie des utilisateurs de VUL (cf. la dernière enquête de l'ONISCR à ce sujet), mais c'est bien du côté du parc particulier que des mesures fortes devraient être appliquées pour le rajeunissement et la sécurisation de ce dernier, mesures qui iraient mécaniquement de pair avec une amélioration du bilan carbone desdits véhicules : le parc VUL des particuliers est vieillissant, le parc professionnel a un âge moyen moitié moindre.

PARC ET UTILISATEURS VUL EN SYNTHÈSE



RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GES PAR SECTEUR ET MODE EN 2022

Les émissions des véhicules utilitaires légers (VUL) représentent 15 % des émissions des transports en 2022. Ils sont à l'origine de 18,4 Mt de CO₂, en augmentation de 7 % depuis 1990, alors que le parc roulant VUL a augmenté de 27 % entre 1990 et 2021.

Point majeur à souligner : 48 % du parc, dont l'âge moyen est de quinze ans, est détenu par des particuliers, d'où un impact moindre applicable au TRM par VUL.

Sur les dix dernières années, l'âge moyen du parc VUL a sensiblement augmenté. L'impact majeur est surtout visible sur les VUL détenus par les particuliers.

Dans le même temps, le kilométrage moyen des particuliers a baissé de 12 %, contre 7 % pour le parc Pro.

On peut raisonnablement conclure que l'intensité d'utilisation des VUL décroît avec l'augmentation de l'âge des véhicules.

Type VUL	2014	2023	Évolution 23/14
VUL ensemble	5 740 706	6 384 074	+ 11 %
dont Professionnel	2 851 692	3 348 541	+ 17 %
dont camionnettes Pro	2 246 932	2 705 293	+ 20 %
• sup 2,5 t pro	1 311 820	1 782 634	+ 36 %
• dont 3,5 t pro	538 084	723 631	+ 34 %

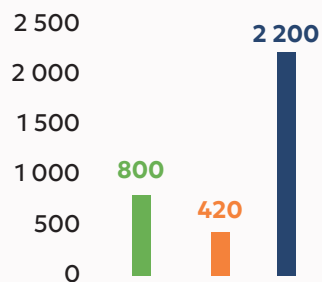
Source : Service des données et études statistiques

Quelques données complémentaires :

- ▶ Le parc au 1^{er} janvier 2023 est stable par rapport à 2022 et la France est le pays européen comptant le plus de VUL immatriculés.
- ▶ La part du diesel dans le parc des VUL est prédominante à 94,4 %. Plus de la moitié de ce parc (56,1 %) relève de la vignette Crit'Air 2.
- ▶ Le marché VO du VUL représente, sur les dix dernières années, deux fois le marché VN en volume. Le ratio VO/VN était de 1,7 en 2018 et 2019, années records pour le marché VN, tandis qu'il est monté à 2,34 en 2022, année de bas de cycle.
- ▶ Le parc Pro des + 2,5t représente 28 % du parc VUL global, avec 1 782 000 unités, dont 667 000 véhicules carrossés (37 %).
- ▶ 76 % des VUL Pro ont moins de neuf ans, à contrario 70 % des VUL détenus par des particuliers ont plus de dix ans.
- ▶ Parmi les activités majeures en termes de parc VUL, figurent le BTP (30 % du total) puis le commerce (14 %) et le TRM, dont la messagerie pour 10 %.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE VUL DÉTENUS PAR DES PROFESSIONNELS EN FONCTION DE LA TAILLE DE LA FLOTTE

(EN MILLIERS DE VÉHICULES)

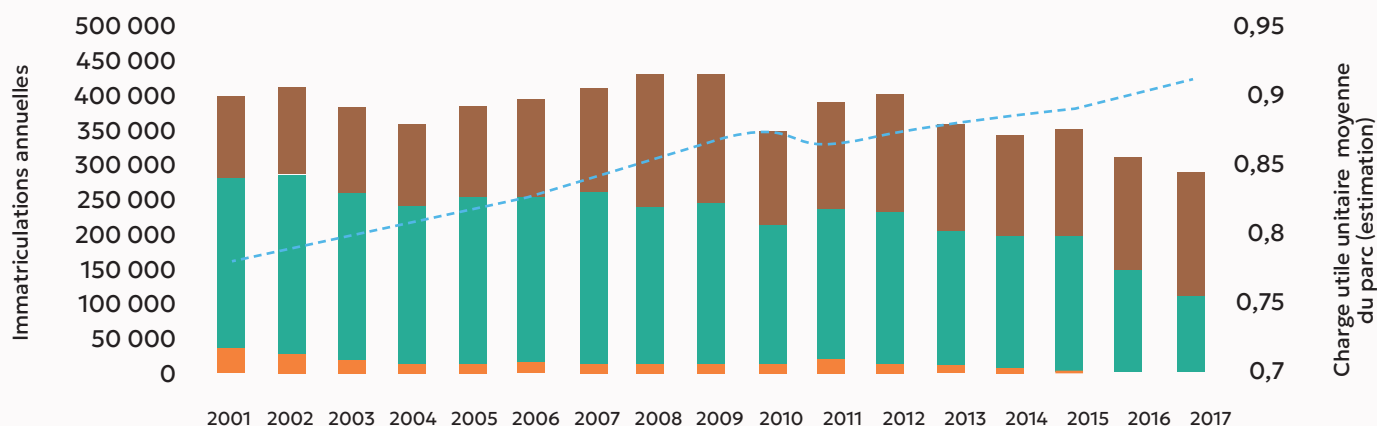


■ Flottes de + 100 VUL
■ Flottes de 20 à 100 VUL
■ Flotte de 1 à 20 VUL

Source : Task force

COMMENTAIRES

Le parc VUL Pro est constitué au 2/3 par des monoprotecteurs ou flotte de moins de 20 véhicules. Les flottes de plus de 20 véhicules sont constituées de parc de compte propre dont le BTP, des activités de messageries et du parc locatif.



Source : Task force, proposition de feuille de route decarbonation, 2023

- VUL moins de 1,5 tonne
- VUL 1,5 à 2,5 tonnes
- VUL 2,6 à 3,500 tonnes
- - - Charge utile unitaire moyenne du parc (estimation)

ÉVOLUTION DU TONNAGE DES VUL

Le tonnage des VUL a progressé depuis le début des années 2000. L'augmentation de la part des +2,5t sur les dix dernières années par rapport au parc PRO total est passée de 58 à 66 %.

UN MARCHÉ DES VUL EN CROISSANCE SUR LE SEGMENT DE LA LIVRAISON DU DERNIER KILOMÈTRE

La croissance des livraisons de colis liée au développement du e-commerce de tous types, y compris le marché de la livraison de repas à domicile, participe à l'augmentation du nombre de VUL en circulation, malgré l'apparition de nouveaux modes de transport pour la livraison (tri-porteurs, vélos, drones...)

En outre, les avancées technologiques et organisationnelles visant à optimiser les flux logistiques tempèreront sans doute aussi la croissance du marché des VUL (véhicules autonomes, autopartage, centres logistiques multimodaux, etc.).

Le transfert éventuel des poids lourds vers les VUL généré par les réglementations urbaines restrictives pour les VI, voire les normes ZFE, pourrait augmenter le nombre de VUL en zone urbaine, mais le phénomène est discuté car jugé contre-productif sur le plan environnemental par les professionnels du transport.

LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS DES VUL EN SYNTHÈSE

- ▶ Forte progression du nombre de VUL en circulation ces dix dernières années + circulation totale connaissant une tendance haussière sur longue période (les distances parcourues en 2022 / 2011 = + 7,5 %).
- ▶ Un même véhicule peut être utilisé sur plusieurs types d'infrastructures et un même véhicule peut, là aussi, être utilisé aussi bien sur un trajet local que national ou international.
- ▶ 50 % des VUL des professionnels et 70 % des VUL de particuliers ne circulent pas sur autoroute.
- ▶ Un tiers des déplacements est réalisé dans la même commune. Les VUL circulent majoritairement en milieu urbain. 95 % des trajets ont lieu au sein de la même région, 80 % au sein du même département et le tiers dans la même commune. Quatre déplacements sur dix sont localisés dans la même unité urbaine (déplacements intra-urbain).
- ▶ Un quart des VUL utilisés par les professionnels parcourent des trajets nationaux de plus de 150 kilomètres, mais ces parcours ne représentent que 10 % des kilomètres parcourus en 2010.
- ▶ Les véhicules peu utilisés sont particulièrement âgés : dix-sept ans pour les particuliers et douze ans pour les professionnels. À l'opposé, 4 % des VUL parcourent 50 000 km et plus, parmi ces derniers, plus de 80 % d'entre eux ont moins de cinq ans. Ils appartiennent essentiellement à des entreprises des secteurs du transport, de la messagerie et des activités de poste.

Source : SDES « enquête 2011 »

LE MARCHÉ VUL

MARCHÉ VUL ÉLECTRIQUE : POINT DE SITUATION

Les trajectoires de travail du Run 1 de la SNBC3 prévoient que l'électrification constituera le principal mode de décarbonation

des VUL, en lien notamment avec les textes européens interdisant la vente de véhicules thermiques neufs à partir de 2035.

Objectifs d'évolution des immatriculations selon les énergies

Motorisation	2023	2024	2025	2030
Diesel /bio diesel	85 %	81 %	77 %	43 %
Essence	4,6 %	4,8 %	5 %	5 %
GNV / bio GNV	0,3 %	0,5 %	1 %	1 %
Électrique	9,5 %	13,3 %	17 %	51 %
Hydrogène	0,2 %	0,3 %	0 %	1 %

Source : SNBC

Les chiffres de vente pour 2022 indiquent un léger retard par rapport à ces projections, avec une part de VUL électriques vendus qui s'est élevée à 4,6 % au lieu de 5,8 %, tandis que pour 2023 la part est de 6,2 %, soit moitié moins que le rythme attendu. Le rythme doit donc nettement s'accélérer pour respecter la trajectoire.

À noter également que, jusqu'à aujourd'hui, la part des VUL lourds -3,5t grand fourgon dans les immatriculations reste limitée, de l'ordre de 5 %. Les véhicules les plus vendus sont la Peugeot 208 ou le Renault Kangoo, indiquant que tout comme pour les VI le segment reste à créer.

Parc et immatriculations de VUL électriques par les utilisateurs professionnels

VÉHICULES	Parc 01/01/2021	Parc 01/01/2022	Parc 01/01/2023	IMMAT 2023
VUL	39 079	44 823	55 232	23 306
VUL VASP	450	544	635	305
Total VUL	39 529	45 367	55 857	23 611

Source : AAA DATA

LES POINTS CLÉS POUR LE CHOIX D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE

L'autonomie - Les véhicules proposés aux catalogues des constructeurs font état d'autonomies maximales de 300 à 350 kms. Il convient toutefois de prendre en compte des besoins quotidiens moyen de l'ordre de 200 km, plus proches de la réalité des autonomies actuelles, majoritairement adaptées aux trajets des VUL (cf. notre chapitre utilisateurs et parc VUL).

L'offre de VUL grand fourgon (Master, Sprinter, Daily, Crafter, Boxer...) présente les caractéristiques suivantes :

Puissance maxi (ch)	Puissance batterie (kw/h)	Autonomie maxi (km)
De 130 à 270	De 50 à 110	De 180 à 460

On estime que le prix d'un VUL électrique hors aides financières est 0,5 à 1,5 fois plus élevé que celui d'un VUL gazole. Ce prix varie en fonction du type de châssis et du moteur, mais également et surtout de la taille du pack de batteries et donc de l'autonomie.

La durée de conservation d'un véhicule tient à la durée de vie du pack batterie qui est déconnectée de celle du véhicule, durée de vie qui varie sensiblement selon l'intensité d'utilisation ou le recours à une charge rapide qui aura un impact non négligeable sur le vieillissement de la batterie, en réduisant le nombre de cycles disponibles.

La difficulté actuelle d'identification et d'utilisation des bornes de recharges en itinérance, du fait de l'absence de standardisation des modalités d'utilisation, des coûts et du manque de vision globale des points de charges, conduit aujourd'hui à privilégier la recharge sur site (tourné quotidienne et retour au dépôt).

UN LEVIER SUPPLÉMENTAIRE : CRÉER UN MÉCANISME DE GARANTIE DE LA VALEUR RÉSIDUELLE

La valeur résiduelle anticipée d'un véhicule après sa période de location initiale (de trois à cinq ans pour les VUL) est un élément absolument déterminant du montant du loyer. Or, pour les véhicules à faible maturité technologique ou niveau

de déploiement, l'existence d'un marché de seconde main n'est pas garantie à l'issue des contrats de location. Les loueurs internalisent donc ce risque et considèrent en conséquence que la valeur résiduelle dudit véhicule est faible, ce qui fait considérablement augmenter le prix du loyer offert à l'utilisateur final.

LE MARCHÉ VUL

VUL ÉLECTRIQUE : POINT DE SITUATION (SUITE)

LES CARACTÉRISTIQUES DE LA RECHARGE SUR SITE

Une station de distribution dédiée nécessite de disposer des surfaces nécessaires pour accueillir ces infrastructures et une puissance nominale installée au compteur qui déterminera la capacité de charger simultanément les véhicules,

c'est une étude dite de foisonnement énergétique qui doit permettre alors de valider la puissance nécessaire optimale du compteur en prenant en compte de nombreux facteurs : niveau de charge des batteries à l'arrivée des véhicules, pics de consommation, etc.

La rapidité de la charge dépend du couple puissance de la borne x nombre de pack de batteries du véhicule selon le tableau de synthèse ci-contre :

Segment de consommation	Puissance électrique maximum du segment	- Dimensionnement de la flotte - Recharges simultanées
C5 basse tension	36 kVA (ancien tarif bleu, inférieur ou égal à 36 kVA)	- Pour une borne de 22 kW de puissance - 1 VUL 3,5t ou 1 porteur 7,5t
C4 basse tension	240 kVA (ancien tarif jaune, entre 37 et 250 kVA)	- Pour une borne de 22 kW de puissance - 10 VUL 3,5t ou 10 porteurs 7,5t

La filière VUL GNC doit encore faire face aux réticences des pouvoirs publics et des constructeurs, malgré les ambitions fortes des acteurs de la filière gaz misant sur le déploiement du bioGNC et la mutualisation du réseau de stations. L'absence de la plupart des constructeurs, français y compris, sur ce segment, freine toute velléité de développement des ventes (on dénombre seulement 150 nouvelles immatriculations en 2023 et un parc estimé à 10 000 véhicules).

Face à ce constat, la conversion de modèles diesel existants vers cette motorisation, via le retrofit, pourrait représenter une option intéressante pour amorcer la transition d'une partie du parc. Cette démarche, pour qu'elle ait de l'impact, devrait concerner à terme une centaine de milliers de véhicules et nécessiterait des investissements relativement significatifs (plusieurs dizaines de millions d'euros pour le développement d'une famille de moteurs) avec les prérequis suivants :

Technologie de type mono carburation avec transformation mécanique dont la culasse

Retrofit des véhicules récents faisant partie des modèles les plus répandus pour un retour sur investissement accessible

Exemple de comparatif des temps de recharge pour deux véhicules électriques :



Le prix des bornes : 10 à 20 k€ HT 40 k€ HT

Source : CNR

Source : TLF

Les prix indiqués intègrent le chargeur, le génie civil, la pose, le paramétrage, la mise en service, etc. Ils n'intègrent pas les coûts de raccordement au réseau électrique, variables en fonction de la puissance nécessaire et de la situation géographique du site.

Parmi les utilisateurs potentiels à court et moyen termes :

- ▶ Les flottes de véhicules (au-delà de 10 à 20 véhicules) majoritairement en compte propre du fait d'une durée d'exploitation longue (en raison de leur faible kilométrage annuel) allongeant leur rythme de renouvellement, les flottes publiques.
- ▶ Les acteurs nationaux du transport de marchandises pour autrui (acteurs nationaux majeurs de la messagerie) et les loueurs pour répondre aux exigences de leurs clients ou donneurs d'ordre et les entreprises soucieuses de leur image trouvant aussi un intérêt, d'ordre marketing, dans l'achat de VUL électriques.

Un coût estimé entre 10 et 12 k€ par véhicule

Des évolutions réglementaires nécessitant une durée incompressible de deux années pour la création d'une offre de véhicules homologués

LE MARCHÉ VUL LE CONTRÔLE TECHNIQUE : UNE QUESTION CENTRALE

22 439 217
contrôles techniques
périodiques de véhicules
légers réalisés en 2023

dont

2 738 922
Véhicules Utilitaires
Légers (N1)

**Résultat : un taux
de prescription de contre-visite
de 22,87 % (vs 22,82 % en 2022)
dont 21,82 % ont fait l'objet
d'une prescription de
contre-visite pour défaillances
majeures, et 1,05 % pour
défaillances critiques.**

Source : rapport annuel UTAC / OTC



LES VÉHICULES DE PLUS DE DIX ANS SOUS SURVEILLANCE

À l'instar du bilan 2022, on note, en 2023, que pour les véhicules les plus anciens les contre-visites sont largement plus fréquentes. Le tableau ci-dessous révèle que les taux de contre-visites sur les véhicules de plus de dix ans - sachant que cette catégorie représente 60 % du total des contrôles effectués et 73 % des contre-visites - influent grandement sur la moyenne générale, le taux à moins de dix ans sur les trois tranches inférieures n'excédant pas 18,52 %.

Il s'agit d'un point d'attention fort, dans la mesure où la partie la plus âgée du parc est donc celle qui, outre une qualité moyenne dégradée, comporte un classement Crit'Air 3 et plus et un impact environnemental très défavorable.

Le parc VUL au plan national a un âge moyen en progression depuis 2011, plus largement pour les particuliers que pour les professionnels, puisque 24 % du parc professionnel a plus de dix ans, contre 70 % pour les particuliers.

Les données du contrôle technique UTAC portant sur l'intégralité du parc, on peut raisonnablement penser que c'est bien le parc des véhicules particuliers qui impacte le plus fortement le bilan dégradé des contrôles réalisés.

Âge moyen du parc VUL	2011	2023
VUL ensemble - nb d'années	9,8	10,6
Professionnel	6,2	6,7
Particulier	13,3	14,9

Source : SDES

Pour l'UTAC/OTC, l'âge moyen des VUL ayant subi un contrôle technique est passé de 11,9 à 13,2 ans entre 2014 et 2023, un âge inférieur à celui du parc indiqué ci-contre.

Tranche	Taux de contre-visites Défaillances majeures	Taux de contre-visites Défaillances critiques	Total
4 ans et <	11,13	0,47	11,60
> 4 ans et < 7 ans	14,99	0,59	15,58
> 7 ans et < 10 ans	17,80	0,72	18,52
> 10 ans	26,04	1,34	27,38
Ensemble parc	21,82	1,05	22,87

Source : Enquête UTAC/OTC véhicules légers 2023

LE MARCHÉ VUL

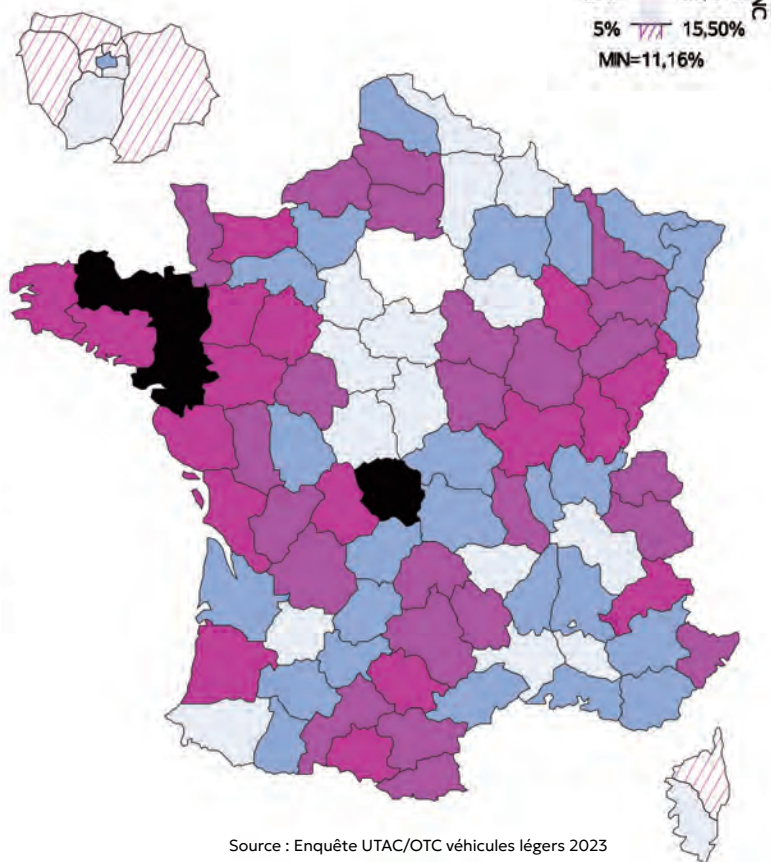
LE CONTRÔLE TECHNIQUE : UNE QUESTION CENTRALE (SUITE)

TAUX DE CONTRE-VISITES PAR DÉPARTEMENT ET PAR CATÉGORIE DE VUL EN 2023

Dans la carte ci-contre : 5 % des départements ont un taux de prescription de contre-visites inférieur à 15,50 %, 50 % ont un taux inférieur à 23,73 %, 5 % ont un taux supérieur à 30,33 %.

Le taux de contre-visites le plus faible est recensé dans le département du Val d'Oise, avec 11,16 %, et le taux le plus élevé dans le département de Loire-Atlantique avec un taux de 32,06 %.

La région Bretagne est particulièrement concernée par des taux de contre-visites très élevés avec plusieurs départements au-delà de 30 % (parc globalement plus âgé, part du parc des particuliers plus forte ? ...) à contrario de la région parisienne dont les taux sont très largement inférieurs à la moyenne (parc globalement plus jeune, part des véhicules détenus par des particuliers plus faible ? ...).



Source : Enquête UTAC/OTC véhicules légers 2023

PRINCIPALES RAISONS DE NON-CONFORMITÉ AVEC PRESCRIPTION DE CONTRE-VISITES

DÉFAILLANCES MAJEURES		DÉFAILLANCES CRITIQUES	
MOTIFS	TAUX	MOTIFS	TAUX
ÉTAT DE LA CABINE ET DE LA CARROSSERIE panneau ou élément endommagé	36,65	EFFICACITÉ DU FREIN DE STATIONNEMENT efficacité inférieure à 50 % de la valeur limite	0,20
TAMBOURS DE FREINS, DISQUES DE FREINS disque ou tambour légèrement usé	26,90	PNEUMATIQUES corde visible ou endommagée	0,19
PNEUMATIQUES usure anormale ou présence d'un corps étranger	23,79	ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEUX STOP) aucune source lumineuse ne fonctionne	0,15
OPACITÉ le relevé du système OBD relève une anomalie du dispositif antipollution, sans dysfonctionnement important	22,19	GARNITURES OU PLAQUETTES DE FREINS usure excessive (marque minimale non visible)	0,11
RÉGLAGE (FEUX DE BROUILLARD AVANT) mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant	17,41	ÉTAT GÉNÉRAL DU CHÂSSIS corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage : résistance insuffisante des pièces	0,06

LE MARCHÉ VUL

UN POINT D'ATTENTION, L'ACCIDENTOLOGIE

D'après les statistiques de l'ONISCR (2011), 62 % des accidents concernant au moins un VUL se produisent en agglomération et on note une dégradation des statistiques de ce segment en 2023.

Parmi les motifs majeurs de risques, la surcharge génère des effets négatifs sensibles en termes de sécurité (sans compter un bilan environnemental dégradé dû à une sensible hausse de carburant et de pièces d'usure).

L'excès pondéral d'un véhicule utilitaire léger (VUL) va en effet induire de multiples risques mécaniques, comme l'instabilité (renversement et déportation directionnelle), la défaillance des freins, une maniabilité et puissance restreintes, ou encore la surchauffe des pneus (en allant de leur lissage jusqu'à l'éclatement). La surcharge est doublement néfaste, dans le sens où elle va non seulement accroître le risque de survenue d'accidents, mais aussi leur gravité.

PARMI LES AUTRES MOTIFS RÉCURRENTS, ON NOTE

Absence d'airbag

Compétence du chauffeur

Transfert de charges longitudinal et latéral (VUL+PL)

Éclatement du pneumatique (VUL+PL)

Aménagement, état du véhicule (VUL+PL)



Tués à 30 jours

Année	VUL	PL	Total (VP-VUL-PL)
2010	146	65	3 992
2017	99	51	3 448
2018	92	44	3 248
2019	98	36	3 244
2020	59	33	2 541
2021	103	44	2 944
2022	104	48	3 267
2023	125	45	3 167
Écart 2022 - 2023	+ 21	- 3	- 100
Écart 2019 - 2023	+ 27	+ 9	- 77

Tandis que les statistiques globales s'améliorent, le nombre de tués en véhicule utilitaire est en augmentation forte (+ 21 tués par rapport à 2022 et + 27 tués par rapport à 2019).

(Source ONISCR, 2023)

PARMI LES MESURES SUSCEPTIBLES D'AMÉLIORER LE NIVEAU DE RISQUES GÉNÉRÉS PAR LES VUL, ON TROUVE :

La professionnalisation du secteur du transport routier de marchandises par VUL qui doit permettre de généraliser les bonnes pratiques de chargement/arrimage, d'écoconduite, de livraison et de respect des conditions de travail.

Concernant les questions de surcharge, une solution technique innovante, le pesage en marche, permettrait de lutter contre ce phénomène. Toutefois, si le cadre légal européen rend favorable son installation sur toutes les routes, la mesure n'est pas encore opposable aux tiers par manque de métrologie légale impliquée.

Un segment de marché multiforme et stratégique

Précedemment perçu comme une sorte de trait d'union entre le marché des véhicules de tourisme et des véhicules industriels, le marché des véhicules utilitaires est désormais un marché singulier qui présente une belle dynamique et où l'électrification est beaucoup plus mature que pour les poids lourds.

Notre monde n'étant pas manichéen, ce marché a une incidence sur le domaine du transport. Avec le reflux du coût du carburant, nous voyons revenir sur nos routes certains « 20 m³ » venus de l'est de l'Europe et qui nécessairement prennent en charge des flux potentiellement dévolus à des transporteurs français. Même les plus libéraux admettront que cela n'est pas une bonne chose, au moins sur le plan du bilan carbone.

Quelles seront les incidences d'un potentiel retour de l'Écotaxe PL, qui pourrait amplifier le phénomène ? Quelles seront les conséquences locales du déploiement des ZFE ? Comment va être organisée la mise en place des tachygraphes sur les véhicules de plus de 2,6t effectuant du transport transfrontalier ?... Nous espérons pouvoir vous en dire plus dans notre panorama 2025.

Nicolas Lenormant
Président de la branche VI Mobilians

Historiquement premier marché européen du VUL, la France poursuit sa progression avec la dynamique la plus positive du secteur. La prise en compte de l'aménagement des VUL marque aujourd'hui pleinement une professionnalisation et une reconnaissance de cette activité spécifique qui concerne une part très majoritaire des fourgons neufs. Le statut d'Opérateur Qualifié Aménageur UTAC met ainsi en valeur le niveau de savoir-faire des entreprises et la qualité des VUL aménagés par les entreprises ainsi certifiées.

Cette typologie de véhicules est également en première ligne sur les enjeux de décarbonation, avec une progression nette de l'offre et de la production de véhicules à énergies alternatives – souvent avec des technologies héritées du VP.

L'usage professionnel et donc la prise en compte du TCO mais aussi les contraintes opérationnelles imposées par la perspective d'accès contraint aux centres-villes demeurent des facteurs déterminants dans la mutation énergétique des VUL.

Les exigences de décarbonation des donneurs d'ordre contribuent également à cette mutation de la flotte française des VUL.

Benoit Daly
Secrétaire général FFC Constructeurs



Le marché Frigorifiques est un segment « riche » au sens large, du fait de la valeur unitaire des véhicules du métier et de la forte valeur ajoutée d'un domaine dans lequel il convient d'intégrer de nombreuses problématiques :

- ▶ Gestion du châssis, des « caisses » et de la partie froid, en mode optimum, avec une recherche permanente en termes d'innovation y incluant la question des nouvelles énergies concernant tout autant le châssis / moteur et la production du froid (développement de la cryogénie, du mode électrique, du HVO...).
- ▶ Prise en compte de la réglementation ATP et des normes sanitaires drastiques à respecter, prise en compte des normes piek...
- ▶ Exigence des chargeurs et nécessité de disposer d'outils de suivi des marchandises (traçabilité et sécurité sanitaire) et de gestion logistique.

Le marché Benne est fortement soumis, pour sa part, à la santé du marché BTP, avec un poids déterminant du Bâtiment sur les VUL - le marché VUL benne est le segment principal du marché des VUL carrossés et représente 10 % du parc total, et du TP pour les VI.

- ▶ Les questions d'évolutions technologiques et de sécurité ne sont pas absentes de cette ligne de métier, avec un accent particulier qui porte sur la recherche de productivité, notamment via la nécessité d'alléger les véhicules, dans un domaine où les questions de « surpoids » sont fréquentes.
- ▶ On y note un taux de rotation élevé (ratio parc à la route/immatriculations annuelles moyennes), montrant à quel point les véhicules sont conservés jusqu'au bout de leur limite opérationnelle, quitte à ce qu'en fin de parcours les matériels les plus anciens soient utilisés en marge du parc.
- ▶ Les trois segments du marché Benne sont engagés sur un trend baissier : forte décline pour les VUL, semi et remorques et VI à un degré moindre, décline intervenant après des phases hautes comprises entre 2018 et 2021 (on note toutefois que chaque segment reste encore, actuellement, au-dessus de son niveau moyen historique à long terme).

MARCHÉS FRIGO ET BENNES

▶ LE MARCHÉ BENNE EST UN SEGMENT ESSENTIEL MAIS SOUS DÉPENDANCE FORTE DU BTP

▶ LE MARCHÉ FRIGORIFIQUE EST LE DOMAINE LE PLUS RICHE ÉCONOMIQUEMENT, TECHNIQUEMENT ET RÉGLEMENTAIRE

LE MARCHÉ FRIGORIFIQUE EN SYNTHÈSE

UN DOMAINE SOUS FORTES CONTRAINTES

Une enquête datant de 2021 sur la filière du transport frigorifique (source : Les Echos), indiquait un chiffre d'affaires de près de 6,4 milliards d'euros pour ce secteur, qui représenterait environ 10 % du trafic routier de marchandises en France, concernant trois différentes catégories de marchandises :

- 1 — Transport de produits industriels (boulangerie/pâtisserie, chocolat... et le transport de produits frais : légumes, surgelés, congelés, produits de la mer...), pour plus de 90 %.
- 2 — Transport de produits surgelés, qui regroupe l'ensemble des aliments issus du processus de surgélation, qui font partie de la **consommation quotidienne** des Français (98 % des ménages en achètent). Au global, le marché (l'ensemble de la consommation hors domicile CHD est estimé à 27 mds, source France Agrimer, données 2018 - dont 20 % pour les surgelés) se répartit ainsi :
 - ▶ **Les surgelés salés** (3 923 millions d'euros de ventes en GMS : Grandes et Moyennes Surfaces en 2023) : viandes, légumes, entrées, pommes de terre, pizzas, etc.
 - ▶ **Les surgelés sucrés** (1 630 millions d'euros de ventes en GMS en 2023) : sorbets, crèmes glacées, desserts, spécialités individuelles, etc.

- 3 — Transport de produits non alimentaires (produits pharmaceutiques, produits cosmétiques, plantes...) dont une montée en puissance du transport de produits pharmaceutiques pour 10 % du marché.

Depuis quelques années, on observe un accroissement des livraisons en température régulée quasiment sur l'ensemble des médicaments transportés en France, domaine très réglementé, très contraint, peu optimisé et très fragmenté au regard de ses flux de production. Certains produits qui n'avaient jusqu'alors aucune obligation de température sont désormais transportés de manière contrôlée dans des plages situées entre 15° C et 25° C.

En sus des plages initiales, soit - 20 °C, 2-8° C, il faut également être capable de transporter via des compartiments séparés pouvant offrir plusieurs plages de températures au cours d'un seul transport.

Le secteur du TRM frigo est quant à lui très concentré, avec un leader européen, le groupe STEF TFE, plusieurs groupes majeurs du TRM et de logistique du froid (OLANO, DELANCHY, groupe ANTOINE, STAF...) et une cinquantaine d'entreprises maîtrisant la majorité du marché (directement ou via la sous-traitance).

LES DOMAINES DE RECHERCHE TECHNOLOGIQUE DES CONSTRUCTEURS

NATURE DE L'ÉQUIPEMENT	RÉPONSES EXISTANTES	IMPACTS
Châssis et caisse	Multi compartiments / multi températures Rideau d'air à l'ouverture des portes Équipements anti-bruit (hayon / revêtement de sol)	Amélioration environnement Préservation marchandises
	Châssis de semi à 1, 2 ou 3 essieux directionnels	
Motorisations des châssis	Diesel / GNR, GNV, électriques	Baisse nuisance sonore
Groupe froid	Électrique, GNV, Cryogénie	
Fluides frigorigènes	Azote ou CO ₂ / Utilisation du R 452 A au lieu du R404 A	

Les constructeurs du domaine frigorifique doivent répondre aux exigences d'un secteur de plus en plus pointu en matière d'organisation, de sobriété énergétique et de sécurité sanitaire.

Source : diverses Marchés et Constructeurs

UNE FORTE CONTRAINTÉ RÉGLEMENTAIRE

Quel que soit le type de transport frigorifique, la **réglementation de l'attestation de conformité technique ATP** est délivrée pour une durée de douze ans, avec trois contrôles à effectuer : à la première mise en service, assurée par le carrossier, puis à six et neuf ans, à douze ans avec fin de l'attestation de conformité technique ATP. L'échéance des douze ans atteinte, l'agrément peut être prolongé pour six ans. Ce contexte sanitaire a pour conséquence un rythme d'investissement qui n'est pas forcément guidé par le contexte économique global.

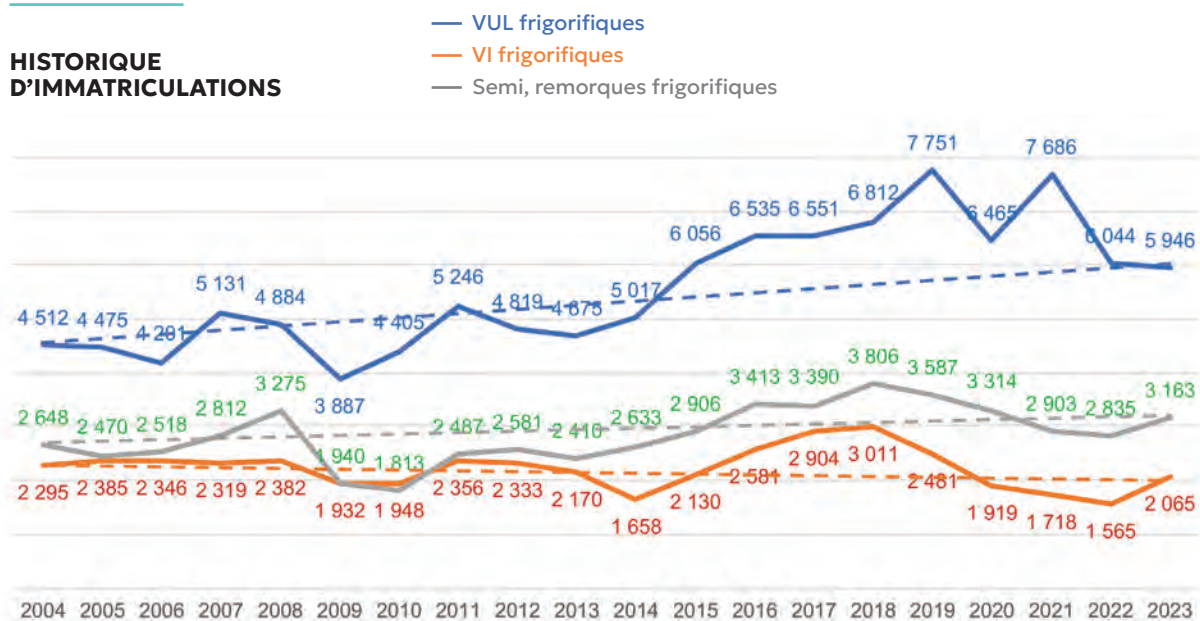
Deux indices du CNR, Frigo frais LD EA et Frigo surgelé LD EA ont pour objectif de déterminer les coûts complets de la spécialité Frigo, y compris avec le coût de l'énergie nécessaire au groupe froid.

Deux articles du code des transports L-3222-1 II et L3222-2 II intègrent le pied de facture GNR, nécessaire au fonctionnement du groupe froid. Ces articles du code des transports s'appliquent aux contrats de transport conclus à compter du 1^{er} janvier 2023. Au 1^{er} janvier 2030, le taux de TICPE sur le GNR sera aligné avec celui sur le gazole.

POINT SUR LES FRIGORIFIQUES

MARCHÉ DES FRIGOS : VISION CHIFFRÉE

HISTORIQUE D'IMMATRICULATIONS



Source : FFC-Constructeurs

LES VUL (- DE 5T)

Les immatriculations de moins de 5t ont progressé régulièrement entre 2009 et 2019. Leur nombre a doublé, passant de 3 887 immatriculations en 2009 à 7 751 unités en 2019. Le niveau moyen des dix dernières années est ainsi passé de 5 400 unités après 4 500 unités sur la décennie précédente, ce que confirme la courbe de tendance ci-dessus.

Depuis 2015, le marché est très variable, sans jamais être inférieur à 6 000 unités. Les exercices 2020 -2023 rendent l'analyse complexe du fait des effets directs et induits de la crise du Covid, mais on peut légitimement penser que l'évolution du e-commerce et des circuits de distribution contribuent à une croissance globale de segment.

Les six premiers mois de l'année 2024 ressemblent aux bonnes années 2019 et 2021 avec 4 058 immatriculations vs 4 099 en 2021 et 4 083 en 2019. Pour les années creuses 2020, 2022 et 2023, le 1^{er} semestre s'était terminé en moyenne à 2 876 immatriculations, soit 41 % de moins.

2024 s'annonce comme une bonne année, voire très bonne. Les six premiers mois affichent déjà 1 507 VI frigorifiques immatriculés, soit une hausse de 22 % en un an et un résultat proche des années 2017 et 2018, années records pour les immatriculations de VI frigorifiques.

LES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

Les immatriculations de remorques et semi-remorques frigorifiques ont progressé depuis 2010, qui détient le moins bon score depuis 20 ans, soit 1 813 unités, ce segment affichant une tendance légèrement haussière depuis 2014 pour atteindre un maximum à 3 806 véhicules en 2018 (plus que x 2 depuis 2009 - 2010). Les exercices à partir de 2020 souffrent des perturbations dues à la crise sanitaire, qui s'étaient traduites par de très fortes difficultés de production, faute de composants majeurs (semi-conducteurs...).

Le 1^{er} semestre 2024, avec 1 589 unités, ressemble aux quatre années précédentes, toutes autour de 1 600 immatriculations. Le deuxième semestre décidera si l'ensemble de l'année ressemblera à 2019 avec 3 587 immatriculations ou à 2022 avec 2 835 unités.

LES VI (5T ET +)

Le nombre d'immatriculations de VI frigorifiques de 5 tonnes et plus est stable depuis vingt ans. La moyenne sur cette période est de 2 225 véhicules.

Quelques variations sont notables : d'abord une forte chute en 2009-2010, conséquence de la crise économique de 2008, puis en 2014. La courbe de tendance à vingt ans et la moyenne d'immatriculations à vingt ans semblent indiquer un marché très mature, à son potentiel entre 2 000 et 2 500 unités.

PARC FRIGOS 2023

Type véhicule	Capacité	Parc
Tracteur + semi	33 palettes	43 000 semi et remorques
Porteurs	4 à 23 palettes	36 000
VUL		77 000

LE MARCHÉ DES BENNES EN SYNTHÈSE

LE BÂTIMENT

Le nombre de logements autorisés se situe 26 % en dessous de son niveau moyen des douze mois précédant le premier confinement.

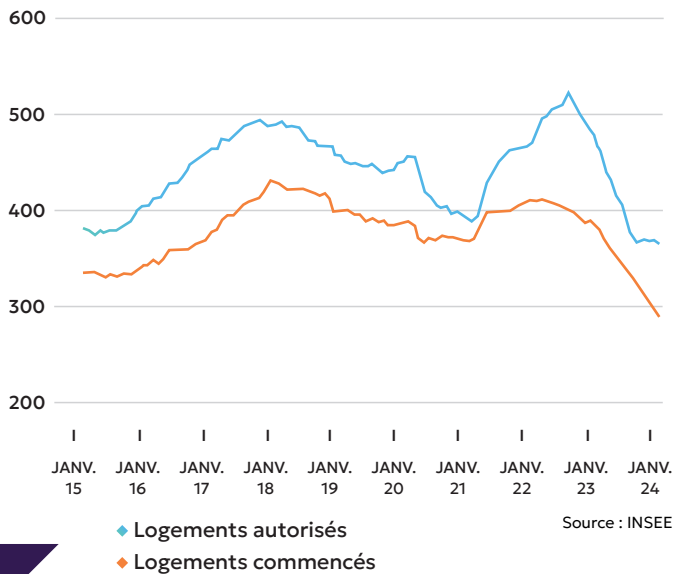
Le nombre de logements commencés en janvier 2024 serait inférieur de 32 % à sa moyenne des douze mois précédant la crise sanitaire.

Mesurées sur douze mois, les ouvertures de chantier sont estimées à 291 100, soit 25,2 % de moins qu'au cours des douze mois précédant la crise sanitaire (mars 2019 à février 2020). C'est également le plus faible cumul sur douze mois observés depuis 2000.

L'activité immobilière auprès des particuliers a plombé le secteur avec un recul très important des achats de logements neufs, des annulations de réservation, et une augmentation des délais de ventes.

Ces quelques résultats donnés par le Ministère de la Transition Écologique montrent l'ampleur de la crise que traverse le bâtiment ces derniers mois.

En milliers de logements



Le taux de ce marché pour les VI et SR indique qu'une partie du parc est très âgée. Par comparaison, le marché VI global a un taux de 12 et le marché tracteur un taux de 8.

Type véhicule	Parc Benne au 01/01/19	moyenne immatriculations 10 ans	Taux de rotation théorique*
Semi et remorques	50 589	2 925	17
Porteurs	74 549	5 444	14
VUL	277 853	15 720	18

*taux de rotation = nb d'années théoriques pour renouveler le parc existant sur la base du marché immat. moyen

LES TRAVAUX PUBLICS

Le CA global du TP est en progression depuis 2016. Il a progressé de 28 % entre 2016 et 2022, malgré la crise sanitaire qui n'a pénalisé que 2020.

Pour les collectivités locales, la FNTP prévoit en 2024 une hausse des investissements. La période (deux ans avant les élections) est favorable mais la crise immobilière pourrait influencer les investissements des collectivités par une moindre recette des Droits de Mutation à Titre Onéreux (DTMO).

Pour l'état, les crédits de l'AFIT-F (Agence du Financement des Infrastructures) sont en hausse, avec la création de la taxe sur les concessionnaires de transport.

Les grands opérateurs prévoient d'augmenter leurs investissements, surtout pour l'énergie (installations des bornes électriques, renforcement des réseaux, Très Haut Débit ...) et les transports (liaison ferroviaire Lyon-Turin, canal Seine Nord Europe, remise en état des autoroutes ...).

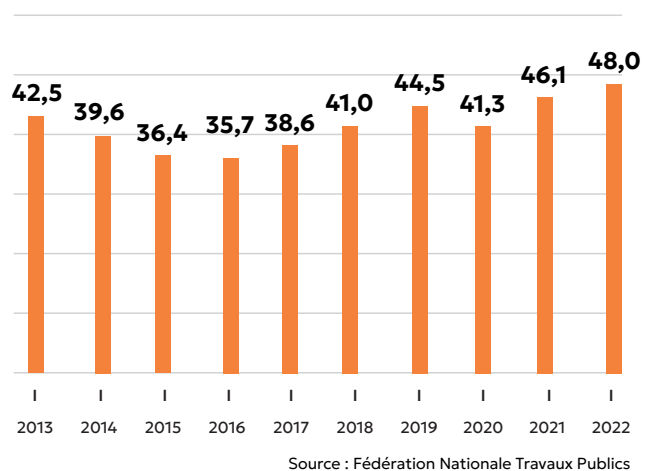
Le secteur privé ne devrait pas être très dynamique, eu égard à la crise immobilière.

Le 1^{er} semestre 2024 montre une situation positive. Les travaux publics disposent d'une visibilité importante sur les prochains mois, voire pour 2025. Les prises de commandes sont en progression régulière ces derniers mois, de 10 % entre le 1^{er} semestre 2023 et le 1^{er} semestre 2024.

Quelques éléments conjoncturels ont pu perturber la réalisation des chantiers (météo, JO...) mais ce ne sont que des reports.

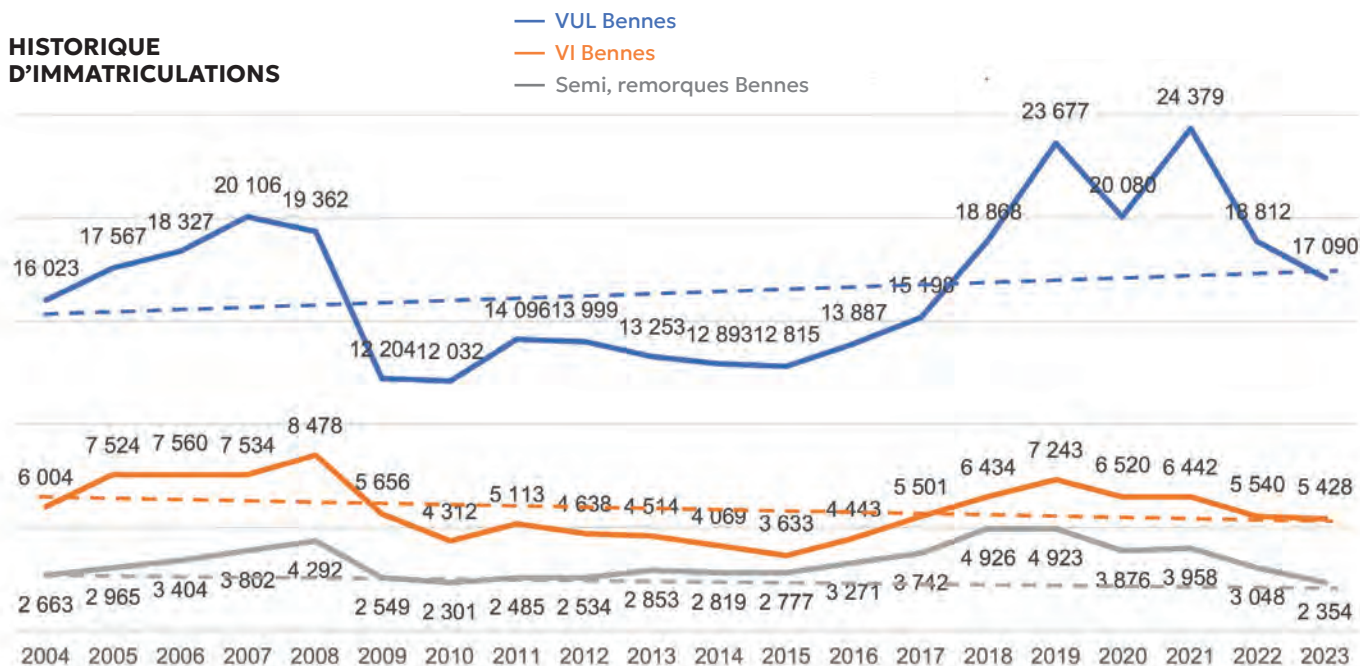
Cela permet d'envisager des investissements importants dont, entre autres, le renouvellement des flottes de VI qui pourraient bénéficier de cette conjoncture favorable.

CHIFFRE D'AFFAIRES DU TP (EN MILLIARDS D'€)



MARCHÉ DES BENNES : VISION CHIFFRÉE

HISTORIQUE D'IMMATRICULATIONS



Source : FFC-Constructeurs

LES VUL (- DE 5T)

Après des années prospères jusqu'en 2008 où plus de 20 000 bennes ont été immatriculées, le marché fortement impacté par la crise a connu un bas de cycle entre 2009 et 2017. Pendant ces années, le marché n'a retrouvé son niveau de 2004 qu'après 2017 et n'a dépassé son pic de 2007 à 20 000 unités qu'en 2019.

À partir de 2018, les ventes sont reparties à la hausse, avec une moyenne de 20 500 unités sur la période 2018/2023, et un pic historique en 2021 à près de 25 000 immatriculations, en phase post Covid (effet de report, retard de livraisons ?). 2023 a souffert de la crise du bâtiment avec un recul de 9,1%.

Le 1^{er} semestre 2024 laisse présager un redressement, avec une progression de 16 % des immatriculations semestrielles par rapport à l'année précédente, mais qui restera à confirmer dans les prochains mois.

LES VI (5T ET +)

Les belles années des VI bennes sont révolues. Sur les vingt dernières années, elles se situent entre 2005 et 2008 où la moyenne d'immatriculations a été de 7 774 bennes VI par an.

Depuis, la période de 2009 à 2017 est restée sous les 5 700 immatriculations (-25 %). À partir de 2018, elles sont remontées au-dessus de 6 000 unités, avec un pic à 7 243 immatriculations en 2019. La période post Covid qui a suivi ce pic d'activité a ramené le marché à ses niveaux les plus bas de la décennie 2010 (2023 est inférieur de 25 % au pic de 2019, tout en restant proche de sa moyenne sur vingt ans).

Sur le plan structurel, le marché des porteurs lourds se caractérise par une part de véhicules de plus de 26 t qui représente 30 % des immatriculations, soit le double du marché global.

On note également que sur les dix dernières années, le marché se partage entre bennes basculantes et bennes amovibles (respectivement 52/48 %).

Le 1^{er} semestre 2024 laisse entrevoir un résultat annuel proche des deux dernières années, avec une stagnation des immatriculations semestrielles depuis deux ans.

LES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

La moyenne du nombre d'immatriculations de remorques et semi-remorques depuis vingt ans est de 3 277 unités par an. Le marché est resté très stable.

Deux années ont été cependant plus prolifiques, 2018 et 2019 avec près de 5 000 immatriculations. À partir de 2020, la tendance est sur un cycle baissier qui s'amplifie, car après un palier de - 20 % en 2020 et 2021, 2023 atteint un niveau de crise seulement « touché » en 2010 pour les vingt dernières années.

Pour 2024, les résultats s'annoncent plus que moroses. Le 1^{er} semestre est le plus mauvais des vingt dernières années avec seulement 1 166 remorques et semi-remorques bennes enregistrées, alors que 2010, année post-crise, en était déjà à 1 200 à la fin du 1^{er} semestre. La moyenne long terme est de 1 766 immatriculations à la fin du 1^{er} semestre.

POINT DE VUE

Des activités en prise directe avec leur environnement économique

Ces véhicules sont utilisés dans des marchés distincts, alimentation et construction qui, pris conjointement, sont un bon indice de l'évolution économique de notre pays. Depuis plusieurs décennies, nous savons que notre activité globale est corrélée avec l'évolution de notre PIB national. Ces deux marchés sont donc aussi des indicateurs avancés du climat de nos affaires.

Pour ces marchés, aussi, les immatriculations de VUL sont en train de se distinguer fortement des immatriculations des poids lourds ou des matériels tractés. Les évolutions réglementaires évoquées précédemment (ZFE, difficultés de recrutement...) vont probablement continuer à favoriser ce phénomène.

Globalement, si le marché du froid continue à faire preuve d'une forte résilience, nous entrons dans une phase de repli de marché des véhicules de transport sous température qui risque de durer plusieurs semestres.

Nicolas Lenormant
Président de la branche VI Mobilians

Si les contraintes réglementaires propres au transport en température dirigée induisent un renouvellement cyclique du parc concerné, les véhicules liés au BTP sont plus étroitement corrélés aux évolutions de l'activité du bâtiment et des travaux publics. Or, la politique des taux de la BCE, la réorientation des politiques publiques ainsi que les incertitudes économiques ont durement marqué depuis 2022 le secteur du bâtiment et, par effet domino, leurs fournisseurs, en particulier en matière de véhicules.

À ceci, s'ajoute une sinistralité des entreprises de la construction de bâtiments qui induit une activité en très fort repli.

Il convient toutefois de moduler cette analyse en soulignant que la production de bennes a connu des exercices récents records. La baisse d'activité ressentie est donc certes sensible, mais doit être mise en perspective sur une durée longue afin d'être relativisée.

Benoit Daly
Secrétaire général FFC Constructeurs

INDICATEURS

UN AN APRÈS, QUE SE CACHE-T-IL
DERRIÈRE LA PHOTOGRAPHIE
DE LA FILIÈRE, QUASI ÉQUIVALENTE ?

LES QUESTIONS DE FOND DEMEURENT
MALGRÉ LA PRESSION DES DIFFÉRENTS
CALENDRIERS RÉGLEMENTAIRES

Âge moyen du parc VI

9,3 ans
au 01 01 2023

dont

11,3 ans
porteurs

5,7 ans
tracteurs

Source : SDES, Ministère
de la Transition écologique, 2023

Défaillances des entreprises

60 833

(12 mois glissants à fin juin) (+ 24 %)

60 755

(plus haut sur dix ans

Source : CNAJMJ, 2024

Immatriculations VI

47 362

(12 mois glissants à fin août)

46 340

(moyenne sur 10 ans 2015 – 2024)

Source : CCFA, 2024

Indices d'activité économique

PIB + 0,2 %

au 2^{ème} trimestre après 0,3 %
au 1^{er} trimestre

IPPI * - 4,1 %

sur 1 an mais + 0,1 %
hors énergies

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

Source : INSEE, 2024

Immatriculations VUL

398 701

(12 mois glissants à fin août)

412 419

(moyenne sur 10 ans 2013 – 2022)

Source : CCFA, 2024

Évolution du prix des nouvelles énergies

Gasoil Pro

115,2

(Indice à fin août, base : janvier
2020)

GNV 155,2

(indice à fin juillet, base : janvier
2020)

Source : CNR, 2024

DES INDICATEURS EN TROMPE L'ŒIL AU REGARD DE PERSPECTIVES ALÉATOIRES

Un an après notre premier panorama, on observe des marchés qui évoluent positivement, en deçà de la moyenne historique pour le VUL, au-delà du trend historique pour le VI (malgré des mouvements erratiques en août et septembre sous influence du cadre réglementaire).

Sur le plan des fondamentaux économiques, on note la forte augmentation des défaillances d'entreprises (+20 %) au plus haut niveau depuis 2013 attendue après les années Covid, tout en espérant que ce trend puisse dorénavant s'atténuer... L'atonie de la croissance économique se confirme, mais on note que les indices carburants sont en décline (-13 %), indicateur favorable pour la filière, même si le contexte économique et géopolitique demeure très complexe, voire impossible à évaluer à moyen et long terme.



CONCLUSION

L'incertitude semble le terme le plus couramment en circulation dans les conversations de la filière VUL-VI à la lumière de l'exercice 2024 et à l'approche d'un exercice 2025 dont l'amorce s'annonce dans la continuité. La multiplication des crises durant les précédents exercices (sanitaire, pénuries, énergétique, inflation, ...) n'a pas entamé la dynamique globale du secteur, mais a profondément développé une agilité des chefs d'entreprise pour faire face à des aléas, par essence imprévisibles.

La confiance dans l'avenir demeure robuste, comme l'atteste le maintien de l'emploi global dans les entreprises, mais les challenges que les professionnels s'appêtent à relever s'accroissent : les évolutions réglementaires en matière de sécurité et de décarbonation, et les conséquences technologiques, se traduisent par des développements de savoirs dans un contexte où les difficultés de recrutement persistent, en particulier sur les compétences spécifiques et nouvelles.

Face à un contexte politique et économique qui connaît des effets directs sur les entreprises, l'incertitude prévaut chez les acquéreurs de véhicules neufs, tant en VUL qu'en VI, qui tendent à différer leurs décisions d'achat à court ou moyen terme.

À ceci s'ajoute une difficulté relative aux technologies des motorisations alternatives, dont le modèle économique est sensiblement différent de celui de la motorisation thermique, et qui imposent potentiellement une remise en question du modèle opérationnel, particulièrement pour les transporteurs de marchandises.

Le secteur client du BTP, acteur majeur pour la filière VUL-VI, connaît également une période délicate : la hausse des taux et le climat d'incertitude depuis dix-huit mois ont mis un coup de frein brutal à cette activité stratégique. Le redémarrage sera porté par la demande structurelle de logements, mais demeure conditionné par la reprise de confiance du marché.

La mise en œuvre de la première échéance contraignante de VECTO (Vehicle Energy Consumption calculation TOol) donnera aussi la tonalité du secteur pour 2025, avec l'entrée en vigueur de l'objectif de réduction des émissions de CO2 pour les véhicules moteurs lourds. L'augmentation des performances environnementales des véhicules concernés est le fruit d'une R&D pointue et coûteuse, qui aura des implications sur le marché.

Confiance, vigilance et réactivité face à l'incertitude : tel demeure, plus que jamais, l'état d'esprit de la filière VUL-VI.



www.mobilians.fr
ffc-constructeurs.fr

MOBI Les entreprises
de la mobilité
LIANS

FFC
Constructeurs