



GESTION

PREVISIONNELLE

DES EMPLOIS ET

COMPETENCES

Impacts emplois & compétences du verdissement des flottes de véhicules dans la branche des commerces de gros

Rapport complet

AKTO

Katalyse
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT

Avril

2024

Sommaire

1

Introduction

2

Stratégie des entreprises
vis-à-vis de leurs flottes
de véhicules

3

Projection de la trajectoire
de transition

4

Impacts sur les métiers

5

Analyse de l'offre
de formation

6

Recommandations

7

Annexes



1

Introduction

AKTO

Katalyse
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT

Rappel des objectifs de l'intervention

Phase 1 : Réaliser le diagnostic et l'analyse prospective relatifs à l'évolution des flottes de véhicules dans la branche des Commerces de gros et leur impact sur les emplois et les compétences

- Identification des métiers impactés par la conversion des flottes de véhicules du thermique aux nouvelles énergies
- Portrait de la population des chauffeurs-livreurs dans la branche
- Projection du rythme de renouvellement des flottes entre 2025 et 2040
- Besoins actuels et court terme des entreprises
- Évolution des besoins en emplois et compétences à 3-5 ans

Phase 2 : Elaborer les outils d'accompagnement d'ingénierie de professionnalisation à destination des entreprises

- Analyse de l'offre de formation
- Révision des fiches-métiers Chauffeur-livreur et Commercial itinérant
- Bilan d'(in-)adéquation quantitative et qualitative entre besoins-métier et offre de formation
- Préconisations (dont projection des besoins en formation à 5 ans)



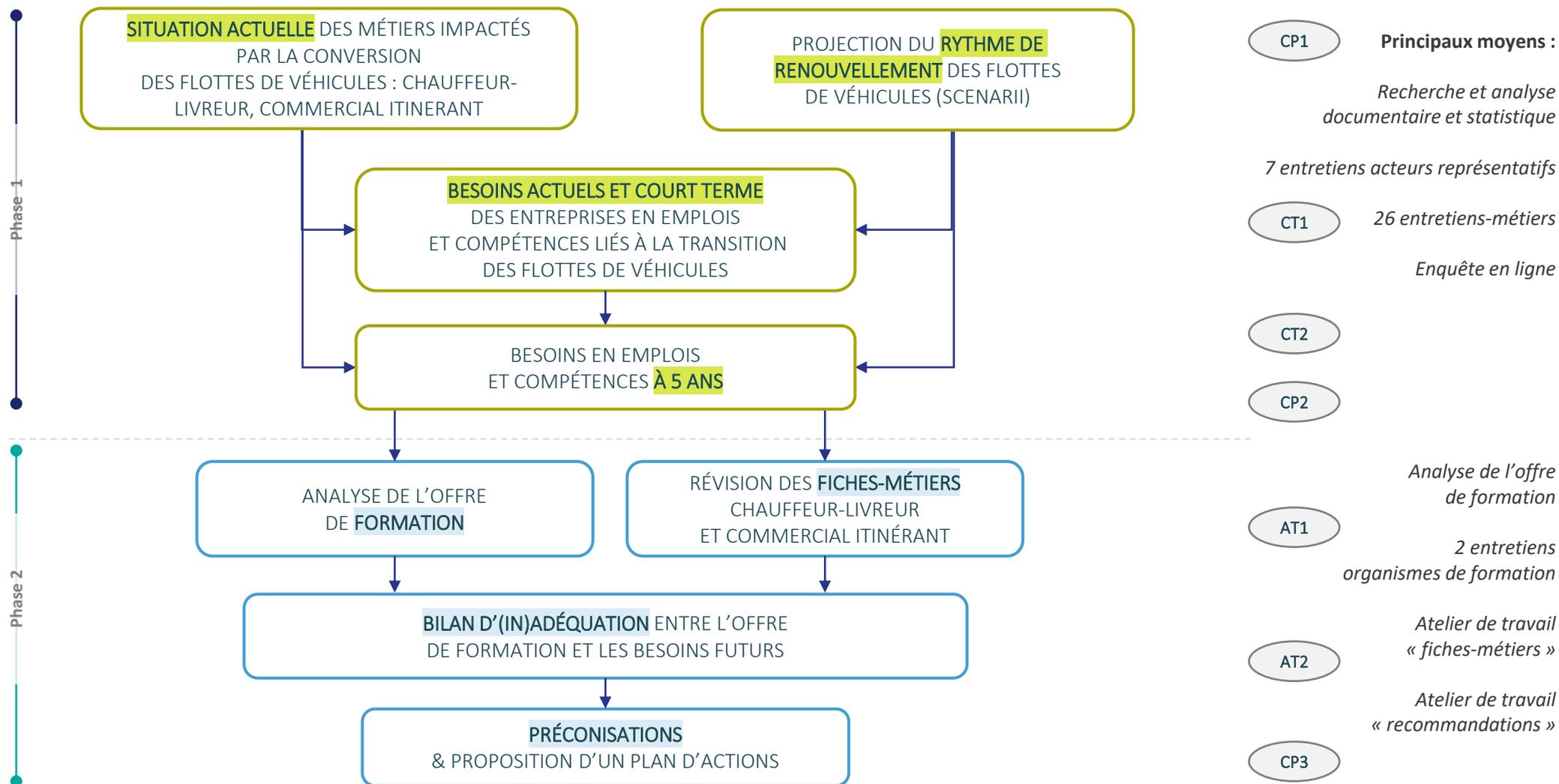
Périmètre-métier :

Chauffeur-livreur

Commercial itinérant

Méthodologie de l'intervention

NB : Méthodologie révisée suite à la réunion de lancement et l'ajustement des besoins exprimé par la Branche



Entretiens « experts » conduits

Structure	Interlocuteur	Fonction
AFGNV	Clément CHANDON	Administrateur
AVERE	Clément MOLIZON	Directeur général
CONFÉDÉRATION DES GROSSISTES DE FRANCE	Christian ROSE	Directeur Environnement, Transport et Logistique
	Assia KLOUL	Cheffe de projet Attractivité-Emploi-Formation
FEDALIS	Alexia FROMANGER	Déléguée générale
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE	Antoine COMTE-BELLOT	Directeur de projets
	Margo CINTRA	Analyste
RENAULT TRUCKS	Nathalie FONTAINE	Responsable RH

Entretiens « entreprises » conduits (1/2)

Structure	Interlocuteur	Fonction
BOFROST	Marc DUPONT	Directeur général
BP FRAIS	Frédéric ASTRUC	Responsable transport
BSAI	Pierre THIERCELIN	Directeur général
CERP ROUEN	Frédéric ASTRUC	Responsable transport
CMC GROUP	Thierry LE SOLLIEC	Directeur général
COUP DE PÂTES	Gaëtane DELACROIX	Responsable logistique
DEMARNE FRERES	Rodolphe ZIEGLER	Directeur d'exploitation
DUCREUX	Pascal VINCENT	Dirigeant
ELSASS VIANDE	Anne-Gaëlle NEFF	Responsable système qualité
ESTIVIN	Philippe BERTIN	PDG
EXPRESSO SERVICES	Stéphane VISS	Gérant
FORNEL	Jean Pierre FORNEL	PDG
MAISON LYOVEL	Marie LARGUIER Fabien BRUNET	Manager RSE Responsable achats non alimentaires
MILLIET	Sidonie DULOUM	Directrice Supply Chain et RH

Entretiens « entreprises » conduits (2/2)

Structure	Interlocuteur	Fonction
POMONA	Yves-Marie DERRIEN	Directeur du développement commercial, de l'organisation et des méthodes Groupe
RENTOKIL INITIAL	Franck ROGNON	Directeur national logistique & transport
RICHARD	Laurent ARQUETOUT	Directeur des opérations
SOCOPAL	Sébastien LESUEUR	Responsable développement, Transport et Logistique
SOOFUT	Alexis LESAGE	Directeur général
SUD PRIMEURS	Nordine AGUENI	Dirigeant
SYSCO	Yann BUTIN	Responsable services et moyens généraux
SUPERFRUITICALS	Jos DE KONING	Gérant
TDSYNNEX	Cédric DERVILLE Li YANG Joel MEDEIROS	Directeur supply chain Responsable transport Responsable QHSE - RSE
TRANSGOURMET	Stéphane GERARD	Directeur transport
TWIST TOBACCO	Julien LIAGRE	Responsable d'activité France
YHDEN	Manuel RODRIGUEZ	Directeur général

Organismes de formation mobilisés

AFTRAL

- Gwenaëlle MOUBARAK, Directrice commerciale adjointe
- Joel RADOUAN, Directeur adjoint de la pédagogie
- Laurent PEPIN, Directeur matériel et gestion de parc

PROMOTRANS

- Peter GUILLON, Directeur général délégué
- Hodo MAHAMOUD, Responsable marketing et communication

Principales ressources documentaires

Documentation-Branche :

- Panorama statistique de l'emploi et de la formation professionnelle de la Branche des Commerces de gros, Exercice 2022
- Fiches-métiers de la Branche des Commerces de gros
- Etude d'opportunité pour la création d'une certification professionnelle préparant au métier de chauffeur-livreur
- Etude d'opportunité pour le renouvellement de l'enregistrement au RNCP des CQP de la force de vente
- Note d'opportunité CQP Commercial itinérant clientèle professionnelle

Feuille de route décarbonation :

- Feuille de route décarbonation des véhicules lourds et ses Annexes
- Proposition de feuille de route pour la décarbonation de la chaîne de valeur des véhicules lourds, Avril 2023

Publications de l'Avere-France :

- Le développement de la recharge en France pour les véhicules légers
- Infrastructures de recharge des transports routiers en France
- Besoins de recharge à horizon 2035

Autres :

- Verdir sa flotte automobile, Stratégie et coûts, ANAP, septembre 2022
- Documentation communiquée par Iveco (statistiques sur le nombre de véhicules à énergies alternatives commercialisés et projections 2030)
- Enquête bimestrielle de conjoncture dans le commerce de gros, INSEE, juillet 2023
- Prévisions économiques Oxford branche commerce, extraction au 5 décembre 2023

Enquête en ligne : profil des répondants



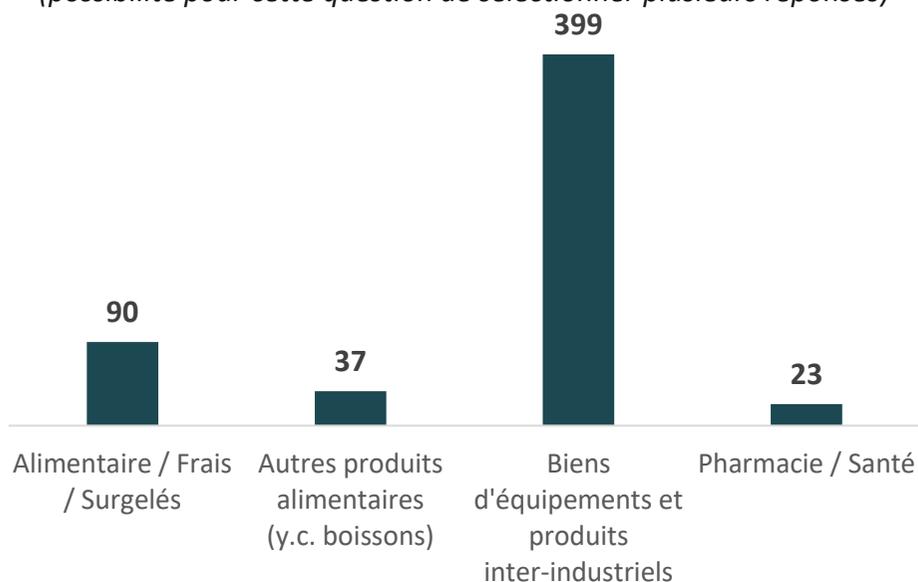
574 répondants* appartenant à la convention collective nationale de commerces de gros (CCN n° 3044 – IDCC 573) dont **38 %** sont des dirigeants d'entreprise (24 % de RH / Responsables de formation et 35 % de « Autres » – Responsable administratifs et Comptables notamment)

Plus de ¾ des entreprises répondantes pour lesquelles les clients privés représentent **au moins 90 %** de leur activité

RÉPARTITION DES RÉPONDANTS PAR TYPE DE PRODUITS DISTRIBUÉS

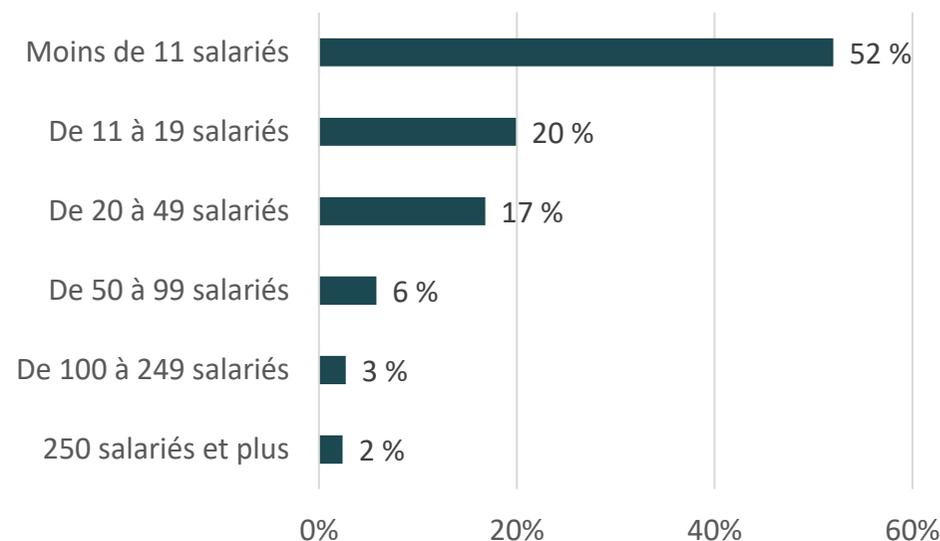
Total : 529 répondants

(possibilité pour cette question de sélectionner plusieurs réponses)



RÉPARTITION DES RÉPONDANTS PAR TAILLE D'ENTREPRISE

Total : 554 répondants



→ **Représentativité élevée au regard du nombre d'entreprises dans la branche ; échantillon permettant une analyse réaliste du fonctionnement des entreprises**

* Les répondants n'ayant pas nécessairement répondu à toutes les questions de l'enquête



2

Stratégie des entreprises --- vis-à-vis de leurs flottes de véhicules

AKTO

Katalyse
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT

Préalable : caractéristiques des entreprises des Commerces de gros

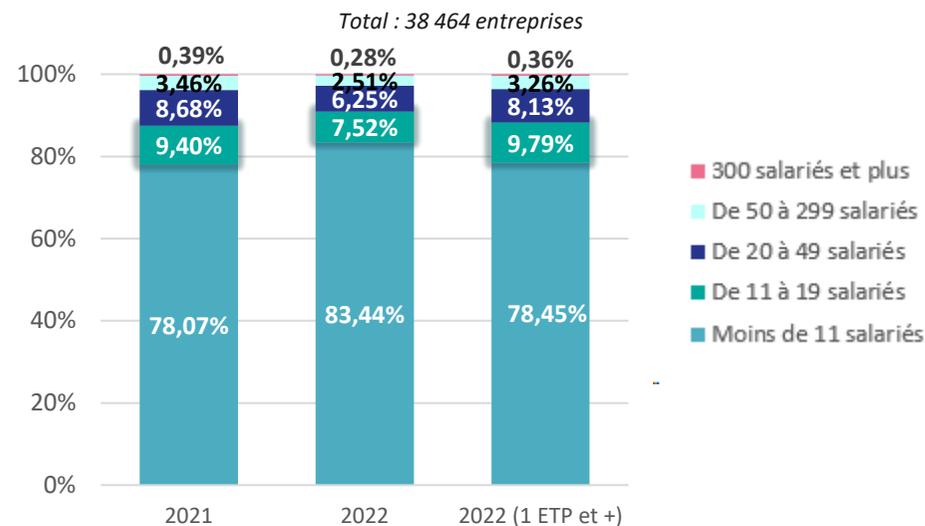
Sources : Panorama statistique de branche, exercice 2022



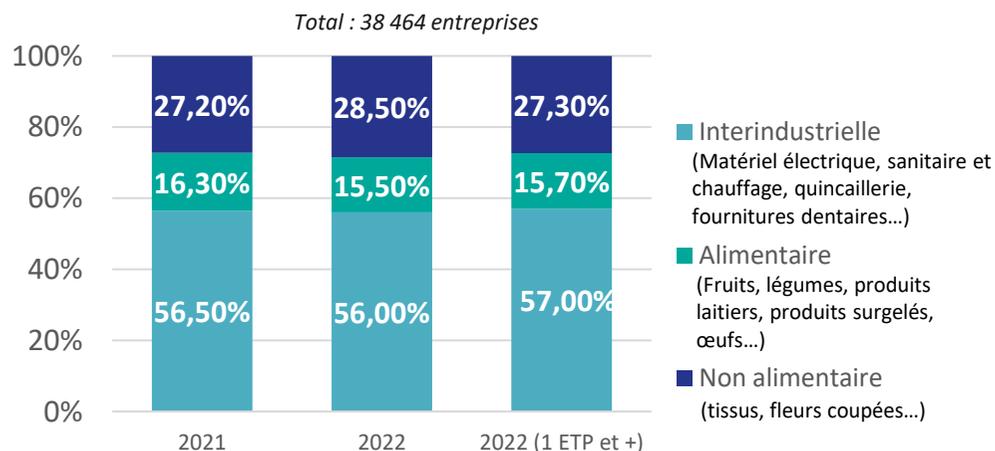
38 464 entreprises dans la branche en 2022
dont **29 561** employant au moins 1 ETP sur l'année

- 24 120 entreprises employeuses en 2010 contre 29 561 en 2022 ; volume fluctuant entre 2010 et 2019 avant d'entamer une **croissance progressive** jusqu'en 2022
- Majorité de TPE de moins de 20 salariés
- Entreprises n'employant pas ou peu de salariés principalement dans la famille « non alimentaire »
- 46 % des entreprises implantées en régions Ile-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes ; l'ensemble du bandeau centre-ouest de la France (régions en bleu clair hors Corse sur la cartographie ci-contre) comptabilisant environ 15 % des entreprises de la branche

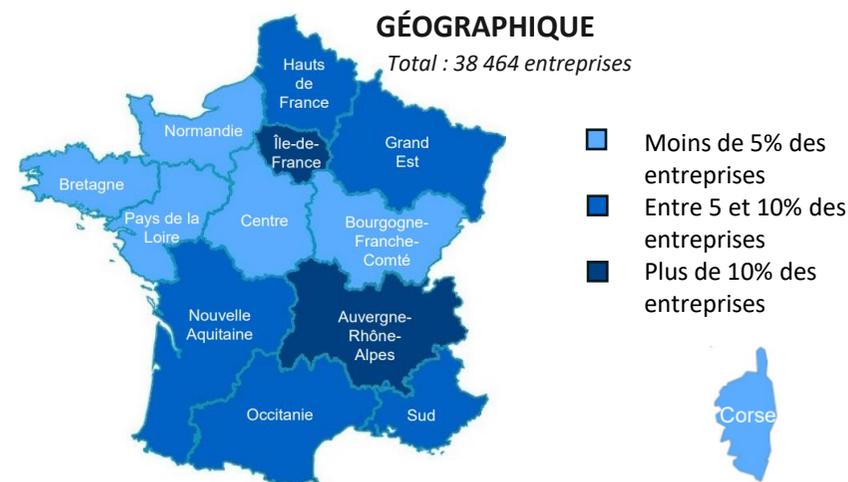
RÉPARTITION DES ENTREPRISES PAR TAILLE



RÉPARTITION DES ENTREPRISES PAR FAMILLE D'ACTIVITÉ



RÉPARTITION DES ENTREPRISES DE LA BRANCHE PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE



Préalable : dynamique d'activité de la branche

Sources : Panorama statistique de branche - exercice 2022, Insee, entretiens Katalyse

Une année 2022 globalement meilleure que 2021 pour les entreprises de la branche

- Chiffre d'affaires estimé par la branche à 199 milliards d'euros en 2022, soit une hausse de 22 % par rapport à 2019 (163,1 Md€), *Source : Panorama statistique de branche, exercice 2022*
- Croissance notamment tirée par la **famille alimentaire**, les entreprises de taille intermédiaire ainsi que celles comptant 300 salariés et plus. Les entreprises de la famille interindustrielle connaissant elles aussi une croissance, mais moindre.
- Large reprise d'activité post-covid : activité ayant regagné, voire dépassé son niveau d'avant-crise
- **Croissance du secteur** en 2022 en trompe l'œil s'expliquant principalement par **l'inflation** (davantage que par l'effet volume), en répercussion de la hausse des coûts d'achat de matériaux et des prix des produits manufacturés, et de l'augmentation des frais de transport

Un futur incertain et plus contrasté...

- D'après l'analyse des données publiées par Oxford Economics, **prévisions d'activité favorables pour le secteur du commerce dans son ensemble sur les prochaines années**, avec un taux de croissance projeté de 1,12 % par an en moyenne entre 2018 et 2030 (voir détails en Annexe)
- Cependant les tensions sur le **pouvoir d'achat** de la population impliquant potentiellement une baisse de la demande en biens de consommation et notamment en matériel domestique (bricolage, outillage, quincaillerie, etc.) après le fort engouement post pandémie, d'après les retours des entretiens conduits auprès des professionnels de la branche
- **Prix des produits manufacturés et des matériaux qui devraient s'équilibrer** avec l'allègement des contraintes d'approvisionnement, obligeant les négoce à aligner les prix
- Stratégie **d'écoulement des stocks** pour les distributeurs se fournissant auprès de négoce en raison de la conjoncture incertaine
- Nouvelle tendance observée auprès des grossistes : **diversification de l'activité** passant de la simple vente au comptoir à des **activités de livraisons** en réponse à l'évolution des attentes des clients

VUL, PL et VL : Etat du parc actuel / Estimation du nombre de véhicules en 2023

	Nombre d'entreprises en 2022 (données branche)	Nombre d'entreprise / formation ⁽¹⁾ (données AKTO)	Part des entreprises exploitant des VUL/PL ⁽²⁾	Nombre moyen de VUL par entreprise exploitant des VUL/PL	Nombre moyen de PL par entreprise exploitant des VUL/PL	Nombre moyen de VL exploités par entreprise (estimation à partir des données de l'enquête)	Parc total de VUL estimé en 2023 ⁽³⁾	Parc total de PL estimé en 2023 ⁽³⁾	Parc total de VL estimé en 2023 ⁽³⁾
Moins de 11 salariés	23 192	445	2 %	1,7	0,2	1,5	796	94	35 136
De 11 à 19 salariés	2 894	203	7 %	2,0	0,2	3,6	409	41	10 523
De 20 à 49 salariés	2 404	328	14 %	3,3	1,6	6,9	1 122	544	16 753
De 50 à 249 salariés	926	183	74 %	7,2	4,4	10,2	4 983	3 045	9 540
250 et plus	145	53	84 %	14	57	45	1 722	7 012	6 590
TOTAL	29 561	1 212	/	/	/	/	9 033	10 736	78 542

(1) Nombre d'entreprise ayant formé au moins un salarié sur FIMO/FCO/ADR(conducteurs)/Recrutement en titre Conducteur du TRM sur porteur entre 2018 et 2023

(2) Estimation réalisée à partir du rapport entre le nombre d'entreprise ayant formé au moins un salarié (cf. point (1)) et le nombre d'entreprises dans la branche ; résultats redressés selon le taux estimé de complétude des données de la formation

(3) Extrapolation du parc en 2023 réalisée à partir de l'estimation 2022 (TCAM = 1 %)

VUL et PL : Etat du parc actuel / Typologie des véhicules



Typologie des véhicules présents

- Près de la moitié du parc de véhicules de livraison dans la branche constituée de VUL $\leq 3,5$ T d'après l'analyse des résultats de l'enquête en ligne extrapolée à la branche
- Près de 30 % du parc de véhicules de livraison constituée de PL entre 7,5 T et 16 T
- Présence dans une moindre mesure de PL entre 3,5 et 7,5T (environ 8 % du parc) et de plus de 16 T (environ 13 % du parc)

A noter :

- L'externalisation fréquente des activités de livraison à travers le **recours à des transporteurs, avec une faible marge de manœuvre sur le choix des véhicules.**
Par ailleurs généralement peu d'exigences exprimées par les entreprises aux transporteurs hormis « *que la marchandise arrive bien à destination* »
 - Pratique principalement observée au sein des plus petites structures n'ayant pas un volume suffisant pour justifier de l'investissement en propre
 - Passage également pour certains grossistes de la vente au comptoir à une offre de service complémentaire de livraison afin d'éviter l'investissement en propre
 - Par ailleurs, pas de volonté exprimée d'internaliser le service de livraison pour ceux qui externalisent aujourd'hui
- L'avantage pratique du VUL relevé par les entreprises : permis B suffisant pour conduire ce type de véhicule, dans un contexte de difficulté de recrutement de chauffeurs-livreurs disposant du permis PL



Véhicules spécifiques

- **Véhicules frigorifiques** mobilisés dans la branche généralement en bi ou tri-température pour les produits alimentaires frais ou surgelés → véhicules fortement consommateurs d'énergie (alimentation du véhicule et de la cellule réfrigérée)
- Présence d'autres types de véhicules aménagés : véhicules à hayons, véhicules brasseurs...

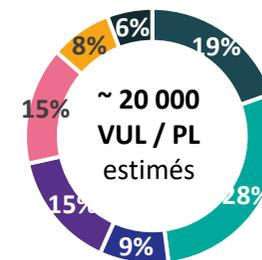


Location longue durée et Leasing

- Modalités régulièrement sollicitées par les entreprises à la fois pour **limiter le poids de l'investissement** et **lisser les coûts sur la durée**
 - Par ailleurs un intérêt pour **l'entretien et la maintenance des véhicules** (à la charge du loueur)
 - Le cas échéant, stratégie de disposer d'une prestation complète : maintenance, disponibilité continue de véhicules, renouvellement régulier des flottes, etc.
- *Emprise limitée sur le choix des véhicules exploités dans cette configuration (dépendante de la stratégie des loueurs)*

RÉPARTITION DU PARC DE VUL / PL EN 2023 DANS LA BRANCHE

Source : enquête en ligne ; estimation du parc total Katalyse



- VUL < 1,5 T
- VUL $\geq 1,5$ T et $\leq 3,5$ T
- PL > 3,5 T et $\leq 7,5$ T
- PL > 7,5 T et ≤ 12 T
- PL > 12 T et ≤ 16 T
- PL > 16 T et ≤ 19 T
- PL > 19 T

VUL et PL : Etat du parc actuel / Place des véhicules aux nouvelles énergies (1/2)

Source : données enquête en ligne, retraitements Katalyse

VUL < 1,5 T

Gazole	89 %
Essence	9 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	2 %
Bioéthanol	0 %

PL > 3,5 T et ≤ 7,5 T

Gazole	96 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	4 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	0 %
Bioéthanol	0 %

PL > 12 T et ≤ 16 T

Gazole	87 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	5 %
B100	7 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	1 %
Bioéthanol	0 %

VUL ≥ 1,5 T et ≤ 3,5 T

Gazole	94 %
Essence	4 %
Gaz et biogaz	1 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	1 %
Bioéthanol	0 %

PL > 7,5 T et ≤ 12 T

Gazole	99 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	1 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	0 %
Bioéthanol	0 %

PL > 16 T et ≤ 19 T

Gazole	99,6 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	0,4 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	0 %
Bioéthanol	0 %

PL > 19 T

Gazole	100 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	0 %
Bioéthanol	0 %

*CLBC = Carburant Liquide Bas Carbone

VUL et PL : Etat du parc actuel / Place des véhicules aux nouvelles énergies (2/2)

Flottes de VUL essentiellement alimentées au gazole

- Néanmoins, des exemples d'entreprises mobilisées en entretien qui se tournent vers l'électrique pour le renouvellement de leurs véhicules, du fait notamment d'une maturité technique plus avancée
- Part actuel de l'électrique dans les flottes de VUL entre 1 et 2 %
- Une transition qui touche principalement les grosses entreprises et PME et progressivement les plus petites entreprises

Recours au gazole le plus fréquent pour les flottes de poids lourds, mais un phénomène de transition vers de nouvelles sources d'énergie plus fortement perceptible dans le retour d'enquête

- Utilisation du gazole quasi voire exclusive sur les poids lourds de plus de 16 tonnes
- Démarche de transition vers le B100 et le gaz / biogaz déjà entamée à la marge par des entreprises de la branche notamment les PME et ETI
 - D'après l'enquête en ligne, présence du B100 principalement pour les poids lourds entre 12 et 16 tonnes (7 % de la flotte des entreprises interrogées) ; des exemples également rencontrés lors des entretiens d'entreprises ayant converti leurs poids lourds gazole en B100
 - Recours au gaz principalement pour les poids lourds entre 3,5 et 7,5 tonnes et entre 12 et 16 tonnes (entre 4 et 5 % de la flotte des entreprises interrogées)
- Quelques exemples d'entreprises « convaincues » qui ont franchi le cap de l'électrique ou réalisent des tests de poids lourds électriques, essentiellement dans les plus grandes entreprises de la branche

« On se penche sur le sujet de l'électrique, on a failli en commander puis il y a eu la crise énergétique et nous avons mis le projet en suspend et commandé des poids lourds en B100. »

« Pour le moment tous nos véhicules sont alimentés au gazole, nous n'avons pas encore investi dans des véhicules alimentés par de nouvelles énergies. »

« Nous avons commencé à tester des choses, nous avons investi dans des poids lourds et VUL électriques. »

VL : Etat du parc actuel



Nombreux véhicules de fonction et / ou de société dans les entreprises de la branche, notamment pour les déplacements des commerciaux itinérants, mais aussi pour les cadres-dirigeants ou d'autres fonctions supports

- Parc estimé à environ **79 000 véhicules légers**

Des flottes de **véhicules légers qui fonctionnent essentiellement au gazole et à l'essence...**

- Selon l'enquête en ligne, plus de la moitié des véhicules légers des entreprises de la branche alimentés au gazole

... néanmoins le **passage à l'électrique et à l'hybride** rechargeable ou non rechargeable qui commence à être perceptible (transition en cours)

- Part actuelle de l'électrique à batterie dans les flottes de véhicules légers des entreprises supérieure à 10 %

Des entreprises qui ont **principalement recours à l'achat et à la location** pour constituer et renouveler leur flotte

- Peu ou pas de cas de retrofit sur les véhicules légers

VL

Gazole	56 %
Essence	28 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	12 %
Bioéthanol	4 %

*CLBC = Carburant Liquide Bas Carbone

« Pour le moment, tous nos véhicules légers roulent au diesel, mais les prochains utiliseront surtout l'électrique. »

« Cela fait 4 ans que nous avons basculé tous nos véhicules légers à l'essence. »

Typologie des livraisons

Diversité de tournées effectuées par les entreprises des commerces de gros :

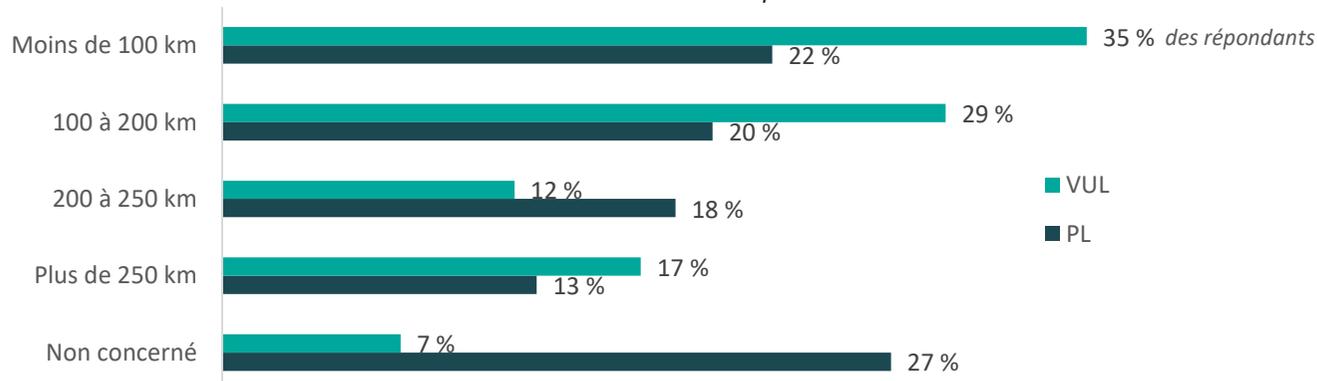
- **Petites tournées urbaines** allant de 50 à 150 kilomètres environ par jour (principalement VUL <3,5T)
 - Une part mineure des petites tournées urbaines opérée par des PL notamment dans l'alimentaire
- **Moyennes tournées mixant milieux urbains et ruraux** entre 150 et 300 kilomètres
- **Grandes tournées davantage rurales et autoroute** de 300 kilomètres et plus (sans arrêt dans des milieux urbains denses)
 - Puis recours éventuel à une solution du « dernier kilomètre » pour livrer les professionnels ou usagers finaux situés en milieux urbains (mobylette, vélo cargo, etc)
 - Certains établissements externalisent uniquement les grandes tournées.

Part importante des entreprises concernées par la ZFE

- 11 ZFE en vigueur au 1^{er} janvier 2023 en France métropolitaine (cf. cartographie ci-contre)
- Nombreuses nouvelles ZFE à venir, déploiement en cours de discussion pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants
- A noter certains doutes exprimés par les entreprises mobilisées sur la réalité des restrictions de conduite en ZFE à court terme, en raison du manque de solutions actuelles existantes et dans le contexte de l'organisation des JO en métropole (accueil massif des nations étrangères)

DISTANCE MOYENNE PARCOURUE PAR UN VÉHICULE PAR JOURNÉE DE LIVRAISON

Total : 225 répondants



DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)



● ZFE existantes
● ZFE à venir
△ dépassement régulier des normes de qualité de l'air constaté (2018-2022) : calendrier minimal de restrictions imposé par la loi pour la circulation des automobiles
○ teneur en polluants régulièrement supérieure aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, mais pas de dépassement régulier constaté des normes de qualité de l'air (2018-2022)

Crédits : © Ministère de la Transition écologique

Bilan : profils-types des entreprises de la branche en 2023

(élaborés à partir des résultats de l'enquête en ligne)



TPE de moins de 11 salariés

291 entreprises ayant répondu à l'enquête

- En moyenne **1 ou 2 VUL / PL** par entreprise qui exploite ce type de véhicules → moins d'un chauffeur-livreur par entreprise
- Majoritairement des **tournées de moins de 200 km** en particulier pour les VUL
- **1 ou 2 VL** par entreprise → 1,3 commerciaux itinérants par entreprise en moyenne
- Produits distribués : principalement des biens d'équipements et produits inter-industriels



PME (moins de 250 salariés)

250 entreprises ayant répondu à l'enquête

- Plus de 80 % d'entreprises de moins de 50 salariés parmi les PME
- En moyenne **3 ou 4 VUL / PL** par entreprise qui exploite ce type de véhicules → environ 3 chauffeurs-livreurs par entreprise
- Majoritairement des **tournées de moins de 200 km** pour les VUL
- **6 VL** par entreprise → 2 à 3 commerciaux itinérants par entreprise en moyenne
- Produits distribués : principalement des biens d'équipements et produits inter-industriels



ETI et grandes entreprises (250 salariés et plus)

13 entreprises ayant répondu à l'enquête

- Plus de 160 véhicules VUL / PL par entreprise qui exploitent ce type de véhicules → plus de 300 chauffeurs-livreurs par entreprise
- Essentiellement des tournées de moins de 200 km en particulier pour les PL
- Plus de 130 véhicules légers par entreprise → près de 300 commerciaux itinérants par entreprise
- Produits distribués : principalement des biens d'équipements et produits inter-industriels et des produits alimentaire (frais / surgelés)

→ **Corrélation entre la taille des entreprises et leur parc en volume de VUL/PL et VL**



Profil statistique « ETI et GE » à relativiser compte tenu du faible nombre de données obtenues

Projets d'évolution des flottes de VUL / PL : l'évolution du stock

Peu de projets d'agrandissement des flottes de véhicules au sein des entreprises

- En particulier concernant les poids lourds : des entreprises qui rencontrent déjà des difficultés de recrutement pour les profils de conducteurs poids lourds (plus de 5 000 projets de recrutement en 2023 en France pour les métiers de conducteur routier et de conducteur / livreur sur courte distance dans le secteur du commerce de gros, 73 % qui sont jugés difficiles (source : Enquête Besoins en Main d'Œuvre 2023, Pôle Emploi)
- Au global, légère augmentation du parc de VUL / PL et VL anticipée par les entreprises d'après l'analyse des résultats de l'enquête en ligne

Des entreprises qui s'intéressent toutefois au sujet des nouvelles énergies en testant des solutions et / ou en investissant en vue d'opérer une transition de leur flotte

- Une évolution qui constitue un élément incontournable des feuilles de route transport et logistique voire RSE des entreprises

Des entreprises qui ont recours principalement à l'achat et à la location (location longue durée, leasing...) pour la constitution de leur flotte

- La taille et l'activité de l'entreprise n'ayant pas d'influence sur le choix entre achat et location

Renouvellement du parc de véhicules ayant tendance à s'allonger notamment avec l'augmentation des prix des véhicules, les délais de livraison...

- Des durées d'amortissement variables selon les entreprises : entre 3 et 4 ans pour certaines, 5 à 8 ans pour d'autres
- Un renouvellement graduel des flottes envisagé, en moyenne à hauteur de 10 à 50 % d'ici 3 à 5 ans et à hauteur de 50 à 100 % à horizon 2030

Projets d'évolution des flottes de VUL / PL : motivations et freins à la transition vers les nouvelles énergies



Une **transition principalement motivée par les convictions personnelles des dirigeants** (première motivation avancée par les entreprises dans l'enquête en ligne)

- Des entreprises qui anticipent également des contraintes réglementaires notamment liées aux ZFE
 - Entreprises de la branche soumises aux échéances réglementaires des ZFE à horizon 2025 et limitant la circulation des camions dans certaines agglomérations (43 agglomérations d'ici 2025)
 - Cependant, encore quelques incertitudes quant à l'entrée en vigueur effective des réglementations
- Démarche de transition qui peut s'inscrire dans le cadre la politique RSE ou de transition écologique de l'entreprise
- Un poids important donné à l'amélioration de l'image auprès des salariés et clients dans la prise de décision et les motivations de transition



Néanmoins, **nombreux doutes qui persistent** pour les entreprises et **qui peuvent freiner la mise en œuvre de la transition** de leurs flottes de VUL / PL

- Un retour sur investissement incertain au sujet des frais à engager pour basculer vers des solutions aux nouvelles énergies et des questionnements sur leur efficacité de fonctionnement (autonomie suffisante, adaptation aux tournées réalisées, poids des batteries impactant la charge utile...)
- Enjeu de la disponibilité des véhicules chez les concessionnaires et des délais de livraison qui s'allongent
- Des interrogations quant à la disponibilité énergétique pour alimenter les véhicules (notamment en électricité, des craintes de restrictions)

→ **De fait une posture plutôt attentiste des entreprises et un besoin de solutions matures pour engager ou accélérer la transition**

Projets d'évolution des flottes de VUL / PL : maturité et mise en œuvre envisagée par les entreprises

Enjeu de la **transition des flottes identifié par l'ensemble des entreprises**, néanmoins des niveaux d'avancement et de maturité différenciées

- Les quelques grandes entreprises qui ont pour la plupart déjà un plan de transition ou une vision assez précise de leur stratégie et qui visent au moins 50 % de transition de leur flotte d'ici 2030
- Les TPE et PME qui ont des rythmes plus hétérogènes, en fonction de la conviction du dirigeant et / ou de la pression vécue de la réglementation (anticipation des réglementations)
- Dans l'ensemble des entreprises qui restent prudentes et qui entament une transition progressive de leur flotte : peu de transformation à horizon 3-5 ans et une accélération possible d'ici 2030 (sous réserve d'avoir des solutions matures et accessibles - cf. conditions de mise en œuvre page 26)

Plusieurs types d'énergie envisagés à court terme (3-5 ans) et à moyen-long termes (7 ans et plus) selon les types de véhicules

- Électrique : transition possible et déjà en cours pour les VUL mais encore balbutiante pour les poids lourds en raison du manque d'autonomie (vision plus long terme)
- B100 : source d'énergie envisagée pour les poids lourds à court terme, solution de transition pour certaines entreprises avant de passer à l'électrique
- Hydrogène : technologie encore peu mature pour le moment pour les VUL et PL



Degré de facilité de transition perçu par les entreprises selon la typologie des tournées

Petites tournées urbaines

Transition vers les nouvelles énergies relativement **aisée d'un point de vue technique**, en raison de contraintes minimales en matière de kilométrage.

Moyennes tournées mixant milieux urbains et ruraux

Transition **plus ou moins aisées** selon la typologie des véhicules, contraintes supplémentaires dans le cas des véhicules frigorifiques

Grandes tournées davantage rurales et autoroute

Transitions **complexes** à mettre en œuvre à court – moyen terme

Projets d'évolution des flottes de VUL / PL : modes d'investissement envisagés

Des **investissements principalement réalisés par l'achat et la location** (location longue durée, leasing...)

- Une répartition entre les deux modes d'investissements assez équilibrée d'après les entreprises interrogées, 55 % des entreprises envisageant de louer leurs véhicules poids lourds et 49 % des entreprises qui envisagent d'acheter leurs VUL

Faible recours au retrofit envisagé, un système perçu comme complexe à mettre à en œuvre pour les poids lourds et VUL voire peu connu par certaines entreprises

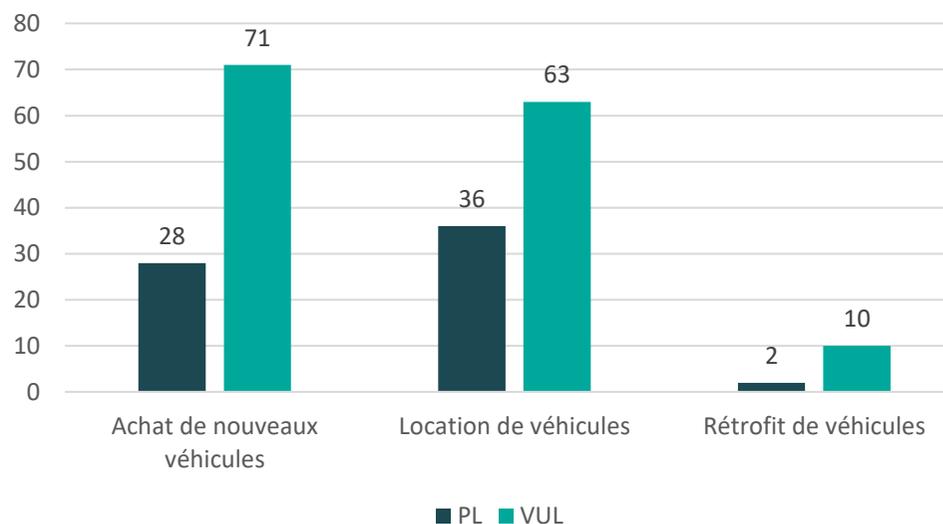
- 3 % de retrofit envisagé par les entreprises pour les poids lourds)
- Quelques cas d'entreprises qui ont basculé une partie de leurs poids lourds gazole en B100

Des entreprises qui envisagent de **maintenir leurs pratiques habituelles de renouvellement de flottes**

MODE D'INVESTISSEMENT ENVISAGÉ PAR LES RÉPONDANTS

Total : 198 répondants

(possibilité pour cette question de sélectionner plusieurs réponses)



Conditions de mise en œuvre de la stratégie de transition de flottes de VUL / PL

Dans l'ensemble des entreprises qui semblent **prêtes à faire évoluer leur flotte en étant davantage accompagnées dans les différentes démarches (souvent perçues comme complexes)**

- Par des **aides à l'investissement** (en particulier sur l'achat de véhicules, l'installation de bornes, les travaux d'électrification...) → A noter néanmoins l'inaccessibilité à certaines aides aux entreprises de la branche (du fait notamment de seuils d'émission de CO2)
- Par un accompagnement global dans la **mise en œuvre** (volet opérationnel, éclairage sur les aides disponibles, accompagnement aux demandes d'aides...)
- Par des **informations** ciblées voire des formations sur le sujet afin de « démêler le vrai du faux » et d'être en capacité de prendre les bonnes décisions
- Par le développement des **infrastructures** associées : des niveaux d'enjeu hétérogènes selon les sources d'énergie (peu de craintes exprimées sur le déploiement des bornes électriques, plus de complexité pour le gaz ou le B100)

Le levier financier « clé » dans la stratégie de transition des entreprises → des attentes importantes en matière de niveau d'aide afin de permettre l'investissement des entreprises et préserver leur compétitivité

- VUL ou PL électrique pouvant coûter jusqu'au double par rapport à un véhicule thermique – par exemple pour un VUL électrique ~55 000€ contre ~27 000€ pour un VUL alimenté au gazole ; pour un 19 tonnes électrique ~250 000€ contre ~130 000€ pour un 19 tonnes alimenté au gazole (source : retours d'entretiens-entreprises)
- Un poids d'autant plus important dans le cas coût d'achat des véhicules frigorifiques ou aménagés (hayons, véhicules brasserie...)

→ Aide financière attendue **principalement pour compenser le différentiel de coût d'achat** par rapport à un véhicule thermique : **au moins 50 % de prise en charge du coût supplémentaire induit, idéalement 80 %**

- NB : attentes plus nuancées pour les grandes entreprises, ayant davantage de capacités financières et pouvant plus facilement prétendre aux appels à projets existants, compte tenu des émissions

Par ailleurs, des transitions qui sont initiées et dynamisées grâce à une **direction d'entreprise motrice soutenant les démarches** ainsi que par un **accompagnement à la gestion du changement auprès des salariés**

« Lorsqu'on déroule la pelote, on se rend compte que ce n'est pas si simple que ça : les problématiques arrivent en cascades (véhicule, bornes, circuit électrique...) »

« Les entreprises ont des freins psychologiques plutôt que des freins d'usage pour transitionner »

« On pourrait aller plus vite si les aides existantes permettaient d'acheter un camion électrique à un prix proche ou équivalent aux camions thermiques »

Projets d'évolution des flottes de VL et conditions de mise en œuvre

Projection des flottes de VL

Pas ou peu de projets d'agrandissement des flottes de véhicules et modalités d'acquisition des véhicules qui devraient poursuivre sur la durée

Période de renouvellement des flottes **allongée** au regard des investissements élevés nécessaires, mais en **moindre mesure** que pour les VUL et PL (cf. incitations fiscales évoquées ci-contre)

Transition des flottes en revanche envisagées **plus rapidement** que pour les VUL / PL, dans un contexte de contraintes (à la fois financières et techniques) moins nombreuses. Parmi les énergies disponibles, le passage au véhicule électrique devrait être le plus fort à horizon 3-5 ans, tout comme à horizon 7 ans (43 % des flottes passées à l'électrique d'ici 2030 selon l'enquête en ligne).

MODE D'INVESTISSEMENT ENVISAGÉS PAR LES RÉPONDANTS POUR LES VL

Total : 263 répondants

(possibilité pour cette question de sélectionner plusieurs réponses)



Conditions de mise en œuvre

Motivations à la transition proches de la logique adoptée pour les VUL et PL, à savoir des freins financiers et le manque de connaissances sur le sujet, d'où le besoin d'accompagnement. Quelques sujets propres aux VL :

- **Incitations fiscales** permettant d'opter pour le choix durable à la fois pour l'achat mais aussi dans le cas de la location d'un véhicule électrique : prime à la conversion, bonus écologique, exonération de la taxe régionale sur le certificat d'immatriculation, exonération TVS (taxe véhicules de société), etc.
- **Complexités** liées à la limite entre l'utilisation professionnelle et/ou personnelle du véhicule
 - Salariés ne ramenant pas nécessairement le véhicule à l'entreprise en fin de journée. Se pose donc la question de l'installation de bornes de recharge « à la maison », non réalisable à l'heure actuelle dans les copropriétés et appartements.
 - Si le véhicule professionnel est également utilisé à titre personnel (vacances...), la transition électrique peut être un frein pour les longs trajets.

Synthèse : leviers et freins de la décarbonation des flottes de véhicules dans la Branche des Commerces de gros



FACTEURS FAVORISANT LA TRANSITION DES FLOTTES

- Evolution des **réglementations** françaises et européennes : interdiction de vente de PL à énergie fossile à horizon 2040, ZFE...
- Réduction des **dépenses d'exploitation**
- Amélioration des **conditions de travail** des salariés, confort de conduite (atténuation des vibrations, fluidité de la conduite...)
- Impact carbone de la mobilité comme volet incontournable au service de la **politique RSE** des entreprises
- **Convictions** personnelles des dirigeants
- **Incitations** à l'achat et à l'utilisation de véhicules moins carbonés par les acteurs publics à différentes échelles (Etat et Collectivités, Ademe, Villes...)
- Dynamique d'**innovation** dans les véhicules (constructeurs automobiles), dans les bornes de recharge, etc.
- **Organisation des filières et des Branches**, participation à des réflexions collectives pour faire avancer les organisations (trajectoires de décarbonation, feuilles de route...)
- Transformation de l'**image** des entreprises pour attirer des candidats, fidéliser les salariés et favoriser l'engagement des clients (dans une moindre mesure actuellement pour les VUL / PL)
- **Opportunités de marché** accentuées notamment par l'effet « pionnier » des premiers à opérer la transition



FACTEURS FREINANT LA TRANSITION DES FLOTTES

- **Coût total d'investissement** élevé par rapport aux véhicules thermiques classiques (acquisition du véhicule, installation de bornes sur site, etc.)...
- ... couplée à des **moyens financiers contraints** (concurrence accrue dans le secteur, entreprises majoritairement de taille PME)
- **Conditions actuelles d'emprunt** peu favorables, limitant les initiatives d'investissement à court terme
- Disponibilité variable des **infrastructures de recharge** publiques selon les secteurs géographiques
- Importance des **efforts organisationnels** à fournir : adaptation de la gestion des tournées, temps et organisation des recharges, engagement et contractualisation avec les fournisseurs d'énergie...
- **Absence de « quotas carbone »** contrairement à certains secteurs tels que l'on en retrouve dans les secteurs de l'énergie ou maritime
- **Délais d'approvisionnement** important des véhicules, restreignant leur disponibilité (forte variation selon les technologies et les modèles)
- **Conflits des usages** des énergies alternatives, véhicules lourds et légers pas nécessairement prioritaires (ex. : tension importante sur la biomasse)



3

Projection de la trajectoire de transition

AKTO

Katalyse
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT

Hypothèses sur l'évolution du stock de véhicules

- **Croissance projetée de l'activité** du secteur de 1,1 % par an à horizon 2030, d'après les données Oxford Economics → taux de croissance surtout lié à l'inflation d'après les entretiens conduits, de fait en théorie pas d'impact sur le stock de véhicules
 - Stabilité du nombre d'entreprises dans la branche
 - Pas nouvel entrant sur le marché de la livraison parmi les acteurs de la branche
- Néanmoins l'analyse des résultats de l'enquête en ligne qui permettent de mettre en évidence la **projection d'une légère hausse du parc de VUL/PL et VL**, un retour cohérent avec la croissance régulière de l'activité de livraison → hypothèse de + 1 % par an tous types de véhicules confondus
- Question de la **charge utile** → véhicules électriques actuels disposant d'une moindre charge utile par rapport aux véhicules thermiques, par conséquent en théorie le besoin d'un volume plus important de VUL / PL pour compenser. Néanmoins des évolutions technologiques rapides qui devraient permettre de gommer cet aspect à court terme → de fait pas d'impact sur le stock de véhicule

BILAN :

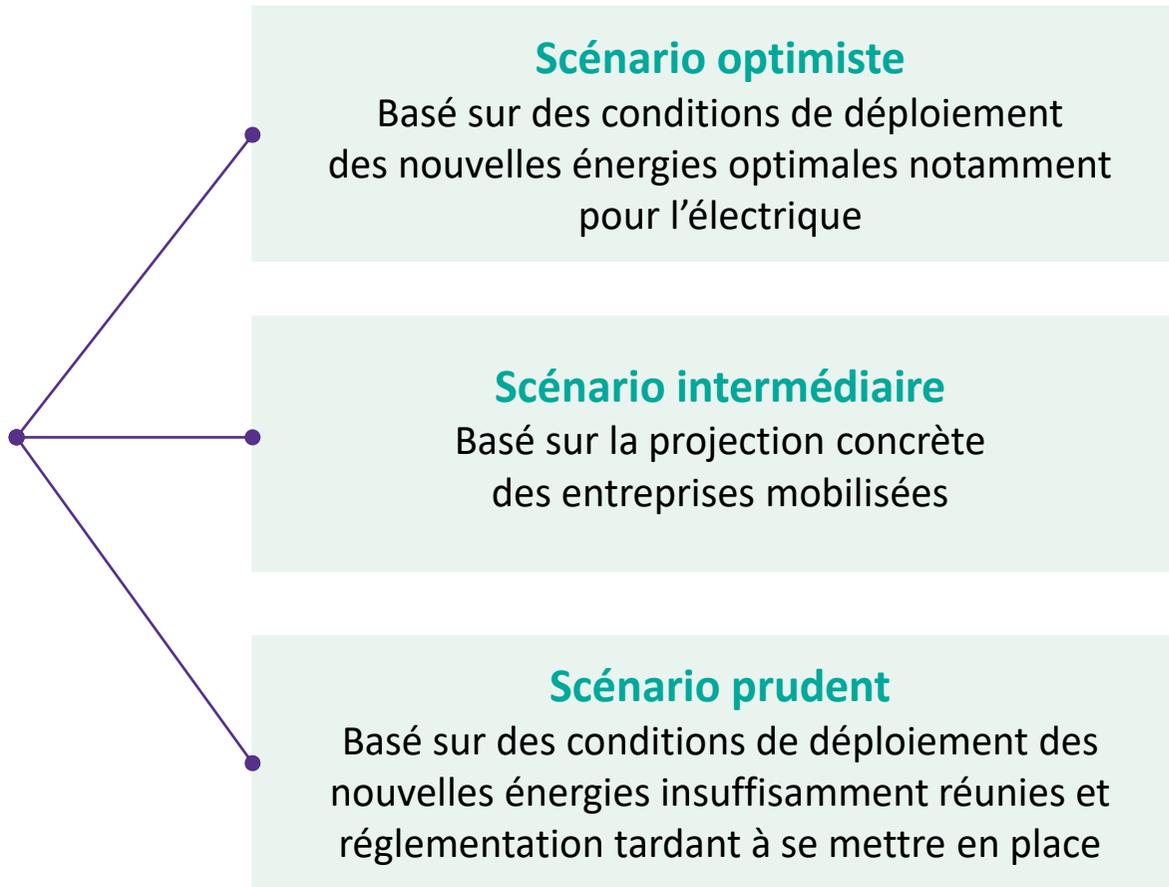
**+ 1 % par an de VUL/PL
et VL à horizon
2026 et 2030**

Evolution estimée du stock de VUL / PL / VL toutes énergies confondues

	Estimation du parc en 2023			Estimation du parc en 2026			Estimation du parc en 2030		
	VUL	PL	VL	VUL	PL	VL	VUL	PL	VL
Moins de 11 salariés	796	94	35 136	821	97	36 201	854	100	37 670
De 11 à 19 salariés	409	41	10 523	422	42	10 841	439	44	11 282
De 20 à 49 salariés	1 122	544	16 753	1 156	560	17 261	1 203	583	17 962
De 50 à 249 salariés	4 983	3 045	9 540	5 134	3 137	9 829	5 343	3 265	10 228
250 et plus	1 722	7 012	6 590	1 774	7 224	6 790	1 846	7 518	7 066
TOTAL	9 033	10 736	78 542	9 306	11 061	80 922	9 684	11 510	84 207

Hypothèses retenues sur la trajectoire de transition des flottes de VUL / PL

3 scénarios réalistes proposés, faisant varier la répartition des flottes de véhicules par type d'énergie



→ Niveau d'aide financière projeté par scénario : 80 % de prise en charge du coût supplémentaire induit pour l'acquisition d'un véhicule « nouvelle énergie » dans le scénario optimiste, 50 % dans le scénario intermédiaire et moins de 15 % dans le scénario prudent

Rappel : retour des experts mobilisés sur la transition des flottes de véhicules dans la Branche des Commerces de gros

Par rapport aux projections issues de la feuille de route décarbonation, **la branche des Commerces de gros dispose d'un parc de véhicules et d'une organisation permettant d'imaginer une trajectoire plus rapide** de transition des véhicules vers les nouvelles énergies. Selon les types d'énergies envisagées, à la lumière des premiers entretiens conduits :



Electricité, source d'énergie renouvelable prédominante en raison de plusieurs facteurs favorisant son adoption

- Maturité technologique avérée et en progression constante (autonomie et recyclabilité des batteries, bornes de recharge...)
- Coût en baisse et solution plus compétitive que les autres énergies alternatives
- Nombreuses aides de l'état et aides régionales / intercommunales encourageant la transition (ex. : prime à la conversion, bonus écologique...)



GNV / bioGNV, source d'énergie à fort potentiel de croissance, plutôt en longue distance et/ou en transitoire

- Passage du GNV au bioGNV estimé à moyen terme → selon l'Ademe il s'agit d'une des valorisations les plus avantageuses, permettant de relever le défi de décarbonation des transports (- 80% de GES par rapport au diesel). Quelques appels à projets lancés valorisant son utilisation (mai 2022, juin 2023)
- Infrastructures cependant trop peu développées pour le moment et coûts élevés de manière générale (pour une rentabilité moindre)
- Risque de conflit d'usage du biogaz : le Ministère de la transition écologique projetant une place résiduelle là où l'électrique ne sera pas en capacité de répondre répond pas, par exemple sur les longs trajets avec besoin de grande autonomie



Hydrogène, source d'énergie à relativiser au regard des contraintes qu'elle implique

- Faible maturité du réseau d'avitaillement
- Coûts prohibitifs dus aux coûts de production très élevés et à la rareté des modèles de véhicules disponibles
- Travaux en cours par le Ministère de la transition écologique pour déterminer sa position
- Recherches et études de Renault et Stellantis ; acteurs qui prévoient toutefois une faible part de cette alternative à horizon 2030



Biomasse, solution non prioritaire envisagée en raison notamment de sa disponibilité limitée

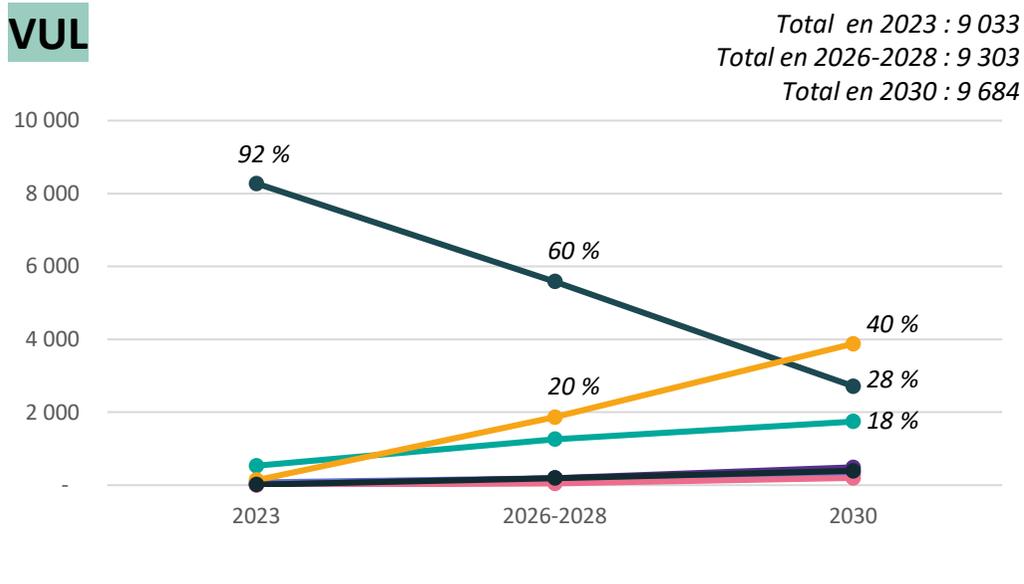
- Disponibilités des ressources biomasse limitées et en conséquence non viable à long terme → loi Energie-Climat qui devrait résoudre les conflits d'usage et trancher sur les utilisations prioritaires de la biomasse

Trajectoire de transition des flottes de véhicules :

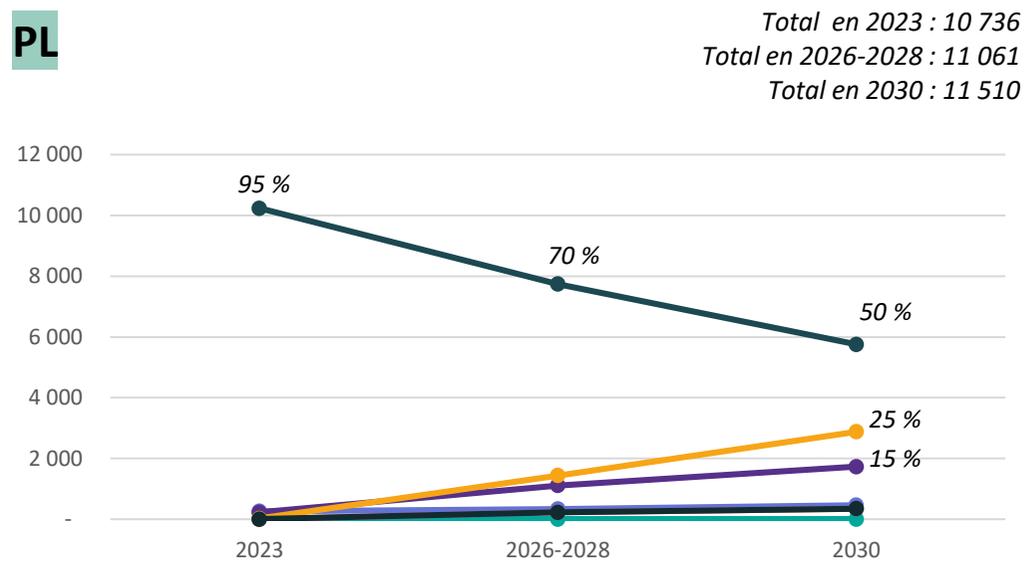
Scénario optimiste

« Condition de déploiement des nouvelles énergies optimales notamment pour l'électrique »

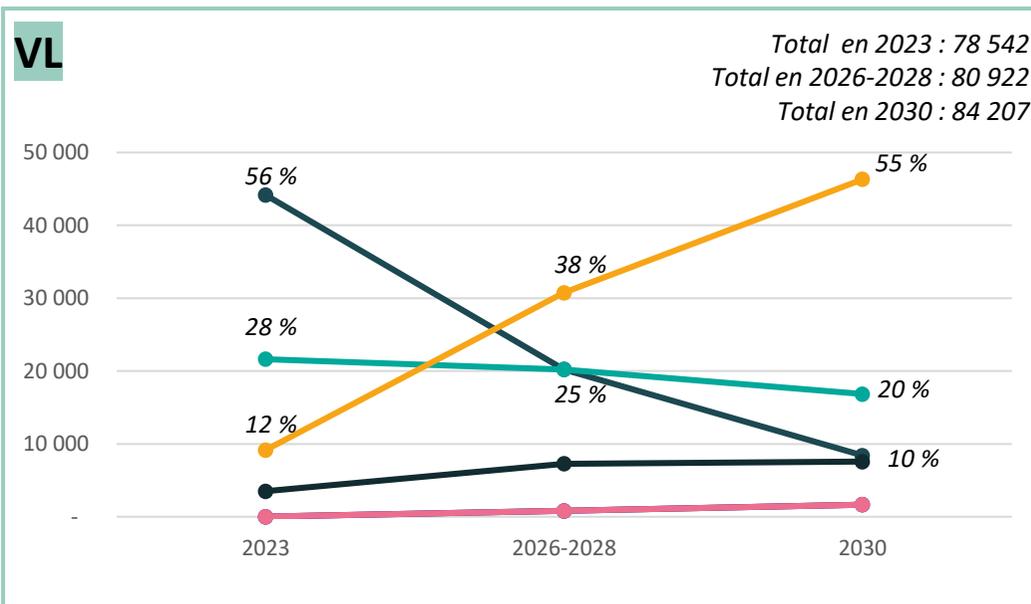
VUL



PL



VL



Légende : ■ Gasole ■ Essence ■ Gaz et biogaz ■ B100 ■ HVO / XTL et autres CLBC ■ Électrique à batterie ■ Bioéthanol

Trajectoire de transition des flottes de véhicules : Scénario optimiste

« Conditions
de déploiement
des nouvelles énergies
optimales notamment
pour l'électrique »

Aujourd'hui (2023)	VUL ≤ 3,5 T (%)	VUL ≤ 3,5 T (valeur)	PL > 3,5 T (%)	PL > 3,5 T (valeur)	VL (%)	VL (valeur)
Nombre de véhicules		9 033		10 736		78 542
Gazole	91,6%	8 275	95,4%	10 237	56,2%	44 152
Essence	5,8%	527	0,0%	-	27,6%	21 642
Gaz et biogaz	0,8%	74	2,4%	256	0,0%	21
B100	0,1%	9	2,1%	224	0,0%	21
HVO / XTL et autres CLBC	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	21
Electrique à batterie	1,5%	137	0,2%	19	11,7%	9 169
Bioéthanol	0,1%	11	0,0%	-	4,5%	3 515
TOTAL	100,0%	9 033	100,0%	10 736	100,0%	78 542

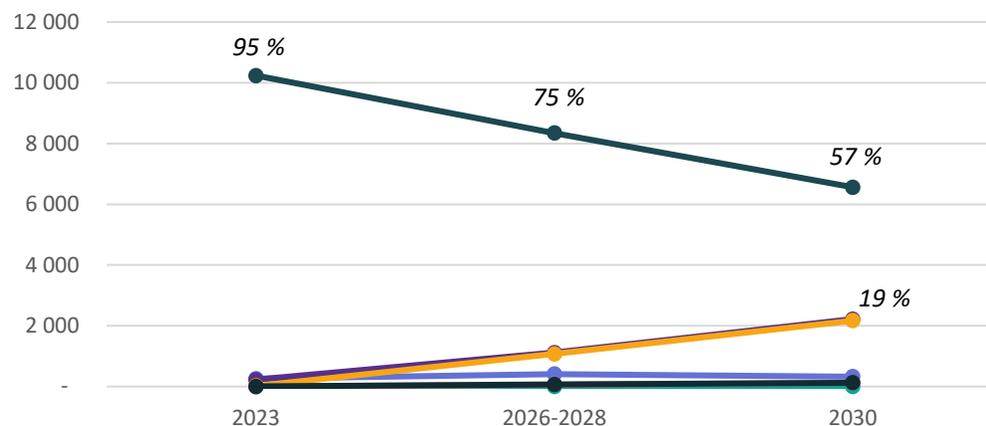
Horizon 3-5 ans (2026-2028)	VUL ≤ 3,5 T (%)	VUL ≤ 3,5 T (valeur)	PL > 3,5 T (%)	PL > 3,5 T (valeur)	VL (%)	VL (valeur)
Nombre de véhicules		9 306		11 061		80 922
Gazole	60,0%	5 584	70,0%	7 743	25,0%	20 230
Essence	13,5%	1 256	0,0%	-	25,0%	20 230
Gaz et biogaz	2,0%	186	3,0%	332	1,0%	809
B100	2,0%	186	10,0%	1 106	1,0%	809
HVO / XTL et autres CLBC	0,5%	44	2,0%	221	1,0%	809
Electrique à batterie	20,0%	1 861	13,0%	1 438	38,0%	30 750
Bioéthanol	2,0%	186	2,0%	221	9,0%	7 283
TOTAL	100,0%	9 303	100,0%	11 061	100,0%	80 922

Horizon 7 ans (2030)	VUL ≤ 3,5 T (%)	VUL ≤ 3,5 T (valeur)	PL > 3,5 T (%)	PL > 3,5 T (valeur)	VL (%)	VL (valeur)
Nombre de véhicules		9 684		11 510		84 207
Gazole	28,0%	2 712	50,0%	5 755	10,0%	8 421
Essence	18,0%	1 743	0,0%	-	20,0%	16 841
Gaz et biogaz	3,0%	291	4,0%	460	2,0%	1 684
B100	5,0%	484	15,0%	1 727	2,0%	1 684
HVO / XTL et autres CLBC	2,0%	194	3,0%	345	2,0%	1 684
Electrique à batterie	40,0%	3 874	25,0%	2 878	55,0%	46 314
Bioéthanol	4,0%	387	3,0%	345	9,0%	7 579
TOTAL	100,0%	9 684	100,0%	11 510	100,0%	84 207

Trajectoire de transition des flottes de véhicules : Scénario intermédiaire « Projection concrète des entreprises »

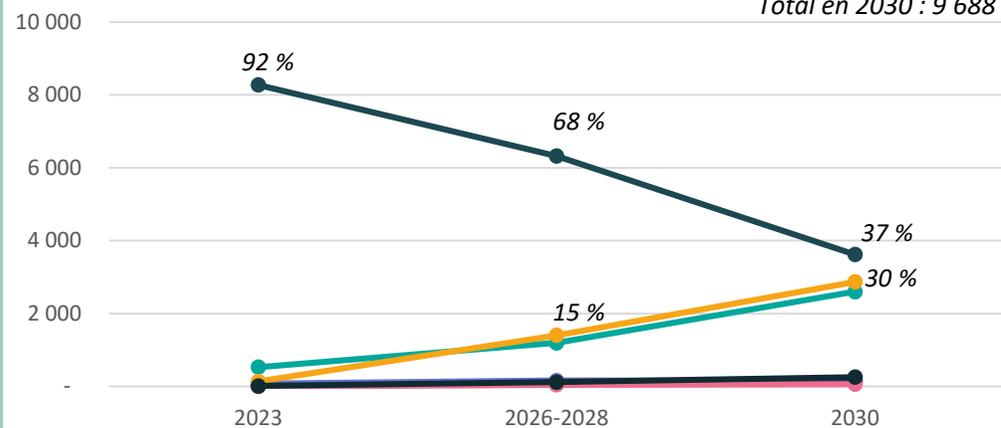
PL

Total en 2023 : 10 736
Total en 2026-2028 : 11 061
Total en 2030 : 11 510



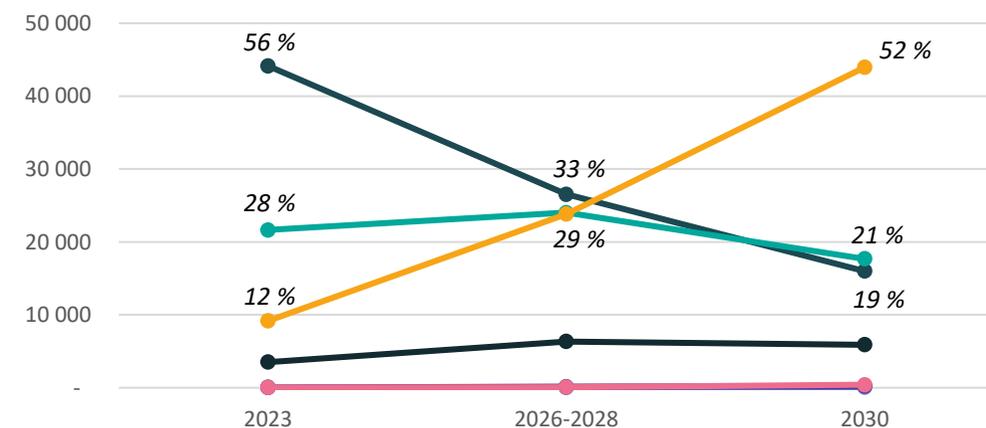
VUL

Total en 2023 : 9 033
Total en 2026-2028 : 9 309
Total en 2030 : 9 688



VL

Total en 2023 : 78 542
Total en 2026-2028 : 80 922
Total en 2030 : 84 231



Légende : ■ Gazole ■ Essence ■ Gaz et biogaz ■ B100 ■ HVO / XTL et autres CLBC ■ Électrique à batterie ■ Bioéthanol

Trajectoire de transition des flottes de véhicules : Scénario intermédiaire

« Projection concrète des entreprises »

Aujourd'hui (2023)	VUL ≤ 3,5 T (%)	VUL ≤ 3,5 T (valeur)	PL > 3,5 T (%)	PL > 3,5 T (valeur)	VL (%)	VL (valeur)
Nombre de véhicules		9 033		10 736		78 542
Gazole	91,6%	8 275	95,4%	10 237	56,2%	44 152
Essence	5,8%	527	0,0%	-	27,6%	21 642
Gaz et biogaz	0,8%	74	2,4%	256	0,0%	21
B100	0,1%	9	2,1%	224	0,0%	21
HVO / XTL et autres CLBC	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	21
Electrique à batterie	1,5%	137	0,2%	19	11,7%	9 169
Bioéthanol	0,1%	11	0,0%	-	4,5%	3 515
TOTAL	100,0%	9 033	100,0%	10 736	100,0%	78 542

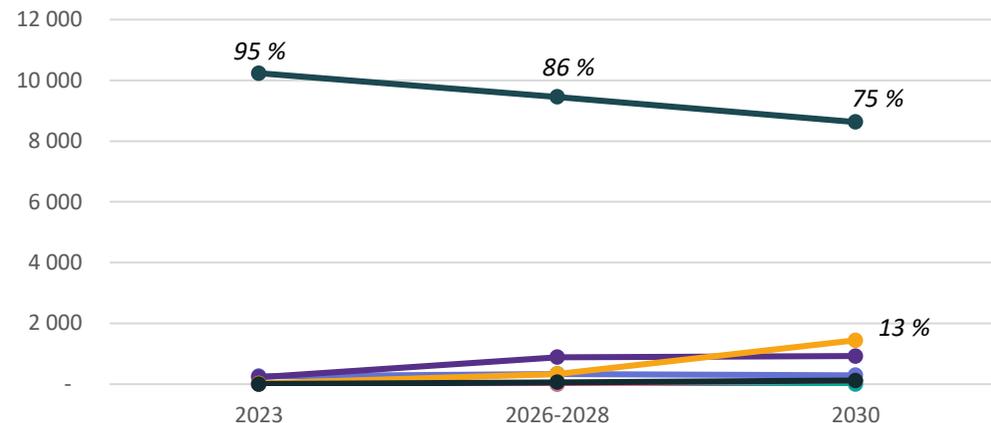
Horizon 3-5 ans (2026-2028)	VUL ≤ 3,5 T (%)	VUL ≤ 3,5 T (valeur)	PL > 3,5 T (%)	PL > 3,5 T (valeur)	VL (%)	VL (valeur)
Nombre de véhicules		9 306		11 061		80 922
Gazole	67,9%	6 323	75,5%	8 347	32,8%	26 530
Essence	12,9%	1 196	0,0%	-	29,7%	24 029
Gaz et biogaz	1,7%	162	3,7%	409	0,0%	27
B100	0,7%	65	10,1%	1 112	0,2%	136
HVO / XTL et autres CLBC	0,5%	44	0,5%	57	0,1%	54
Electrique à batterie	15,1%	1 402	9,7%	1 071	29,4%	23 812
Bioéthanol	1,3%	118	0,6%	65	7,8%	6 333
TOTAL	100%	9 309	100,0%	11 061	100,0%	80 922

Horizon 7 ans (2030)	VUL ≤ 3,5 T (%)	VUL ≤ 3,5 T (valeur)	PL > 3,5 T (%)	PL > 3,5 T (valeur)	VL (%)	VL (valeur)
Nombre de véhicules		9 684		11 510		84 207
Gazole	37,4%	3 618	57,0%	6 562	19,0%	15 999
Essence	26,8%	2 600	0,0%	-	21,0%	17 684
Gaz et biogaz	1,5%	144	2,8%	326	0,1%	56
B100	1,5%	145	19,2%	2 214	0,3%	251
HVO / XTL et autres CLBC	0,6%	58	1,0%	116	0,5%	391
Electrique à batterie	29,6%	2 867	18,9%	2 170	52,2%	43 956
Bioéthanol	2,6%	256	1,1%	123	7,0%	5 895
TOTAL	100,0%	9 688	100,0%	11 510	100,0%	84 231

Trajectoire de transition des flottes de véhicules : Scénario prudent « Conditions de déploiement des nouvelles énergies insuffisamment réunies et réglementation tardant à se mettre en place »

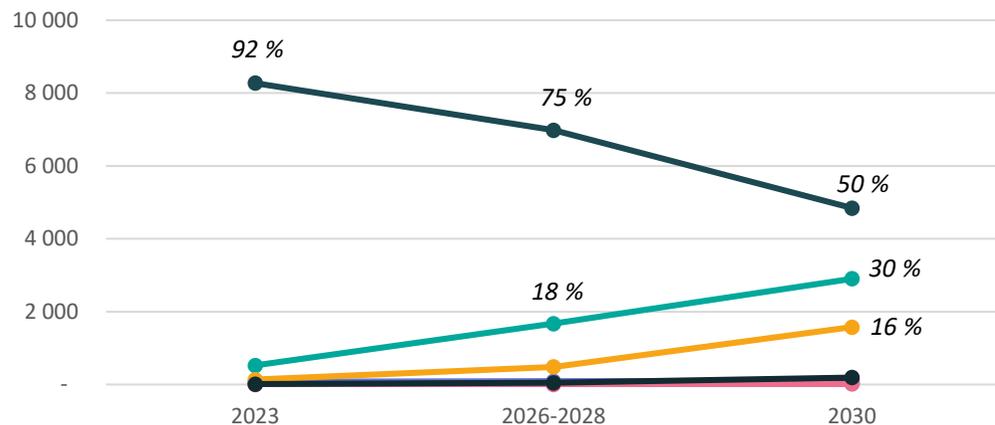
PL

Total en 2023 : 10 736
Total en 2026-2028 : 11 061
Total en 2030 : 11 511



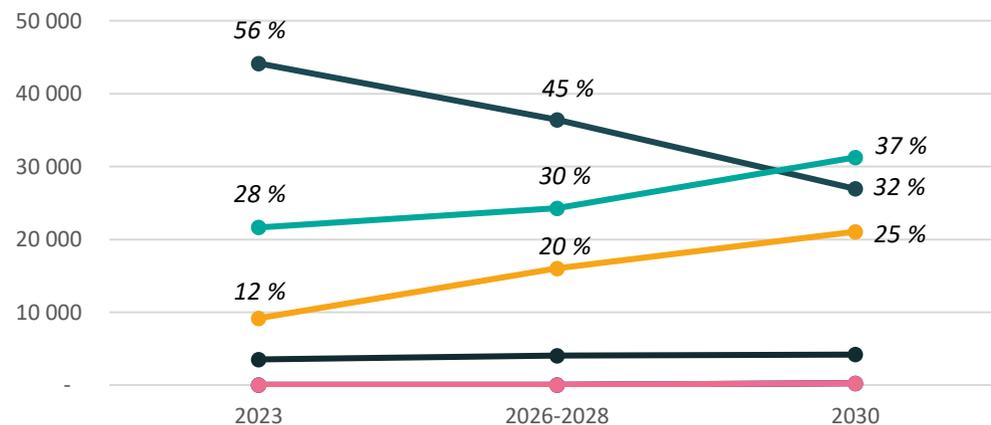
VUL

Total en 2023 : 9 033
Total en 2026-2028 : 9 306
Total en 2030 : 9 684



VL

Total en 2023 : 78 542
Total en 2026-2028 : 80 881
Total en 2030 : 84 206



Légende : ■ Gazole ■ Essence ■ Gaz et biogaz ■ B100 ■ HVO / XTL et autres CLBC ■ Électrique à batterie ■ Bioéthanol

Trajectoire de transition des flottes de véhicules : Scénario prudent

« Conditions de déploiement des nouvelles énergies insuffisamment réunies et réglementation tardant à se mettre en place »

Aujourd'hui (2023)	VUL ≤ 3,5 T (%)	VUL ≤ 3,5 T (valeur)	PL > 3,5 T (%)	PL > 3,5 T (valeur)	VL (%)	VL (valeur)
Nombre de véhicules		9 033		10 736		78 542
Gazole	91,6%	8 275	95,4%	10 237	56,2%	44 152
Essence	5,8%	527	0,0%	-	27,6%	21 642
Gaz et biogaz	0,8%	74	2,4%	256	0,0%	21
B100	0,1%	9	2,1%	224	0,0%	21
HVO / XTL et autres CLBC	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	21
Electrique à batterie	1,5%	137	0,2%	19	11,7%	9 169
Bioéthanol	0,1%	11	0,0%	-	4,5%	3 515
TOTAL	100,0%	9 033	100,0%	10 736	100,0%	78 542

Horizon 3-5 ans (2026-2028)	VUL ≤ 3,5 T (%)	VUL ≤ 3,5 T (valeur)	PL > 3,5 T (%)	PL > 3,5 T (valeur)	VL (%)	VL (valeur)
Nombre de véhicules		9 306		11 061		80 922
Gazole	75,0%	6 980	85,5%	9 457	45,0%	36 415
Essence	18,0%	1 675	0,0%	-	30,0%	24 277
Gaz et biogaz	1,0%	93	3,0%	332	0,1%	40
B100	0,3%	28	8,0%	885	0,1%	40
HVO / XTL et autres CLBC	0,0%	-	0,0%	-	0,1%	40
Electrique à batterie	5,2%	484	3,0%	332	19,8%	16 023
Bioéthanol	0,5%	47	0,5%	55	5,0%	4 046
TOTAL	100,0%	9 306	100,0%	11 061	100,0%	80 881

Horizon 7 ans (2030)	VUL ≤ 3,5 T (%)	VUL ≤ 3,5 T (valeur)	PL > 3,5 T (%)	PL > 3,5 T (valeur)	VL (%)	VL (valeur)
Nombre de véhicules		9 684		11 510		84 207
Gazole	50,0%	4 842	75,0%	8 633	32,0%	26 946
Essence	30,0%	2 905	0,0%	-	37,1%	31 241
Gaz et biogaz	1,0%	97	2,5%	288	0,3%	253
B100	0,5%	48	8,0%	921	0,3%	251
HVO / XTL et autres CLBC	0,2%	19	1,0%	116	0,3%	253
Electrique à batterie	16,3%	1 579	12,5%	1 439	25,0%	21 052
Bioéthanol	2,0%	194	1,0%	115	5,0%	4 210
TOTAL	100,0%	9 684	100,0%	11 511	100,0%	84 206



4

Impacts sur les métiers

AKTO

Katalyse
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT

Chauffeur-livreur

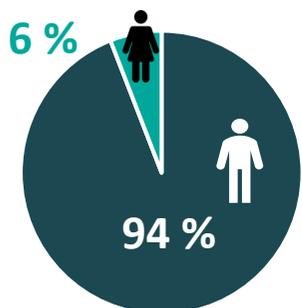
Données-clés 2021

Sources : Données DSN 2021, retraitements Katalyse

 **23 928** chauffeurs-livreurs

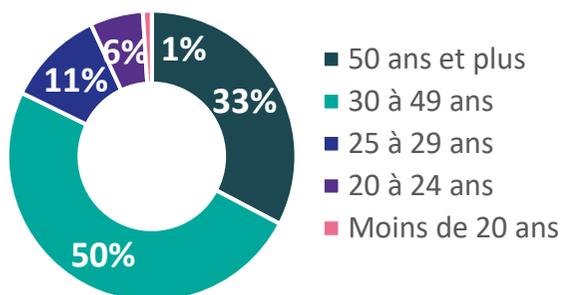
RÉPARTITION DES SALARIÉS EN FONCTION DU SEXE

Total : 23 928 salariés



RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR TRANCHE D'ÂGE

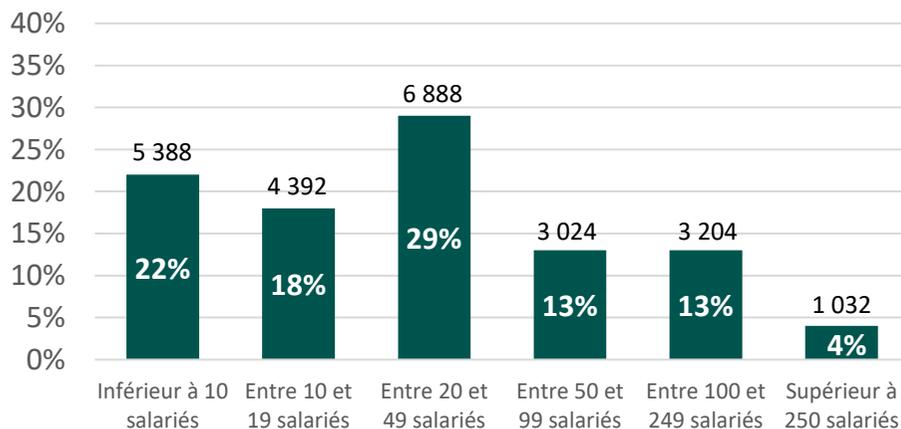
Total : 23 928 salariés



- Métier de chauffeur livreur totalisant environ 23 928 salariés dans la branche (soit environ 6 % des salariés des commerces de gros)
- Large prédominance des hommes dans le métier, une proportion nettement inférieure par rapport à l'ensemble des métiers de la branche (37 % de femmes dans le commerce de gros)
- Moyenne d'âge plutôt élevée des salariés exerçant le métier, avec plus d'un tiers des salariés ayant 50 ans. Phénomène également expliqué par la faible part des salariés de moins de 25 ans (7% des effectifs totaux)
- Effectifs relativement bien répartis notamment dans les TPE et PME avec une majorité dans les sociétés comptant entre 20 et 49 salariés

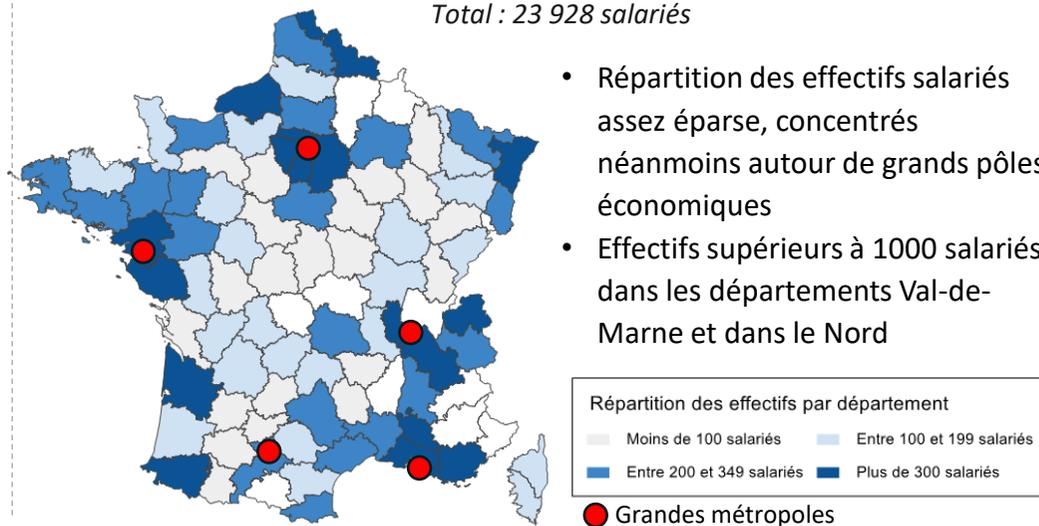
RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR TAILLE D'ENTREPRISE

Total : 23 928 salariés



RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR ZONE GEOGRAPHIQUE

Total : 23 928 salariés



- Répartition des effectifs salariés assez éparse, concentrés néanmoins autour de grands pôles économiques
- Effectifs supérieurs à 1000 salariés dans les départements Val-de-Marne et dans le Nord

Chauffeur-livreur

Définition du métier et description des activités

Source : Fiche métier chauffeur-livreur et étude d'opportunité pour la création d'une certification professionnelle préparant au métier, AKTO



Le chauffeur-livreur organise et réalise les livraisons des produits à destination des clients professionnels à l'aide d'un véhicule approprié. Il charge et décharge les produits du véhicule en assurant la relation-client.

1 Métier pour une pluralité d'emplois

Chauffeur-livreur sur véhicule léger

Préparateur de commandes – livreur

Chauffeur-livreur sur véhicule lourd

Conducteur de nuit / chauffeur navette

Variantes en fonction du secteur d'activité ou de l'organisation

- Exercice en zone de trafic (routes, autoroutes, milieu urbain, périphérie ou campagne), dans un secteur donné, à bord d'un véhicule de livraison adapté aux produits transportés
- Contrôle de la température de stockage des produits à toutes les étapes de la livraison afin de garantir la qualité des produits frais et surgelés (secteur alimentaire)
- Retrait des produits chez un fournisseur et contrôle de la qualité (secteur interindustriel)



ACTIVITÉS PRINCIPALES

A noter que les professionnels sont susceptibles d'exercer tout ou partie des activités ci-dessous en fonction de l'organisation de l'entreprise

- ▶ Recueil d'informations sur les livraisons à réaliser
 - ▶ Renseignement des documents associés à la livraison
 - ▶ Vérification de la présence à bord des documents et matériels obligatoires
- ▶ Contrôle des marchandises
 - ▶ Contrôle qualitatif et quantitatif des produits et de leur étiquetage
 - ▶ Contrôle de l'état des contenants et conditionnements
- ▶ Chargement et déchargement du véhicule
 - ▶ Manutention des produits lors des chargements des déchargements (avec ou sans engin)
 - ▶ Arrimage, calage et répartition de la charge des produits pour le transport
 - ▶ Contrôle du respect de la charge autorisée

- ▶ Entretien et contrôle du véhicule
 - ▶ Contrôle de l'état des organes de sécurité du véhicule
 - ▶ Réalisation des opérations d'entretien de premier niveau du véhicule
 - ▶ Nettoyage du véhicule
- ▶ Conduite et livraison des produits
 - ▶ Conduite du véhicule selon les règles de sécurité et de respect de l'environnement
 - ▶ Livraison des produits au client
 - ▶ Contrôle de la réception des produits par le client
 - ▶ Traitement des reprises ou des retours de marchandises
 - ▶ Encaissement
- ▶ Communication et relation-client
 - ▶ Information du client sur les opérations commerciales en cours
 - ▶ Recueil d'informations auprès des clients
 - ▶ Transmission d'informations à l'entreprise sur le déroulement des livraisons et la satisfaction client
 - ▶ Renseignement des documents et outils permettant d'assurer la traçabilité des activités réalisées

Chauffeur-livreur : Impacts de la transition des flottes sur les activités et les compétences (1/2)

Impacts communs à toutes les organisations

- Travail des entreprises pour limiter la **résistance au changement** des salariés et sensibiliser en conséquence → la transition vers les nouvelles énergies ne constituant pas à ce jour un facteur d'attractivité pour les chauffeurs-livreurs

Impacts essentiellement liés à l'écoconduite :

- Ecoconduite permettant de préserver l'autonomie du véhicule et d'améliorer le confort du conducteur
- Prise en main a priori légèrement plus complexe d'un véhicule au gaz (dosage de l'accélération, maîtrise du rendement-moteur...) par rapport à un véhicule électrique (mise en vitesse dynamique, utilisation du frein régénératif...)

Autres impacts identifiés pour les salariés :

- Intégration de nouvelles procédures à suivre en lien avec le nouveau véhicule
- Lecture et contrôle d'indicateurs spécifiques sur le véhicule pour être en mesure de signaler toute anomalie éventuelle
- Entretien de premier niveau adapté au véhicule (dans le cas où ces missions sont réalisées par le chauffeur)
- Adaptation de l'organisation de la tournée / des visites et chargement du véhicule (dans le cas où ces missions sont réalisées par le chauffeur)

« Notre stratégie consiste à faire tester les véhicules aux chauffeurs pour qu'ils se rendent compte du confort : c'est le meilleur outil pour lutter contre la résistance au changement... »

« Nos jeunes conducteurs sont ravis lorsqu'ils ont du matériel neuf : boîte de vitesse automatique, etc. Nos plus anciens ne veulent pas de caméra sur le rétroviseur... »

« Notre fournisseur de véhicules dispense des formations courtes et gratuites sur la gestion du froid, le rappel des bonnes pratiques et de la sensibilisation de manière générale »



- Modules d'écoconduite déjà dispensés avant l'émergence des véhicules aux nouvelles énergies (inégal selon les entreprises / non généralisé)
- Constructeurs proposant des formations courtes (ex. : module 2h) pour la prise en main des véhicules OU formation par « compagnonnage » réalisées en interne des entreprises

Chauffeur-livreur : Impacts de la transition des flottes sur les activités et les compétences (2/2)

Focus par taille d'entreprise



Au sein des plus petites entreprises

Peu voire pas d'impact dans ce type d'organisation. Les conducteurs ont su faire preuve d'adaptabilité à la fois en matière de nouvelle conduite et de nouvelle logistique induite, sous le mode « learning by doing »

- Pas de personne dédiée au sein de l'entreprise (département logistique ou RH) pour suivre ces thématiques
- Champs d'activités généralement plus larges que la conduite et la livraison des produits, polyvalence induite par la moindre segmentation des métiers (exemple : le dirigeant pouvant occuper plusieurs fonctions commerciale, RH, technique...)
- D'après les retours des entreprises, confort de conduite constaté et apprécié par les chauffeurs ayant testé des véhicules électriques



Au sein des entreprises plus structurées

Transitions faisant l'objet de nouvelles stratégies dédiées, d'où un impact modéré

- Parcours d'intégration dès la prise de poste impliquant un plan de formation des chauffeurs-livreurs avec un formateur agréé revoyant régulièrement les règles de sécurité, d'écoconduite etc.
- Chauffeurs ne réalisant que de la conduite de véhicule généralement
- Engagement dans des chartes CO2 imposant un suivi pointu des émissions rejetées (flotte de véhicule au cœur des émissions)
- Logiciel de suivi envoyant des données sur la conduite des chauffeurs : objectifs annuels et notes pour un suivi individualisé

Chauffeur-livreur : Nombre de salariés concernés par la transition des flottes vers les nouvelles énergies

	2023	2026	2030	Commentaires
Nombre d'entreprises	~ 30 000	~ 30 000	~ 30 000	<ul style="list-style-type: none"> Estimation 2023 à partir du rapport de branche Hypothèse de stabilité du nombre d'entreprises
Nombre moyen de chauffeurs-livreurs par entreprise	0,80	0,82	0,85	<ul style="list-style-type: none"> Estimation 2023 = Nombre de chauffeurs-livreurs divisé par le nombre d'entreprises Hypothèse d'évolution : légère hausse corrélée à la hausse d'activité estimée (+ 1 % par an)
Nombre de chauffeurs-livreurs	~ 24 000	~ 24 600	~ 25 500	<ul style="list-style-type: none"> Estimation 2023 à partir du fichier DSN Estimations 2026 et 2030 = Nombre d'entreprises multiplié par le nombre moyen de chauffeurs-livreurs
Part de VUL / PL aux nouvelles énergies	4 %	21 %	39 %	<ul style="list-style-type: none"> Estimations à partir du scénario intermédiaire
Part de chauffeurs-livreurs amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies »	6 %	25 %	45 %	<ul style="list-style-type: none"> Hypothèse d'une proportion légèrement supérieure à la proportion du nombre de véhicules aux nouvelles énergies, plusieurs chauffeurs pouvant dans certains cas être amenés à conduire un même véhicule
Nombre de chauffeurs amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies »	~ 1 440	~ 6 150	~ 11 475	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de chauffeurs-livreurs multiplié par la part de chauffeurs amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies »
<i>Dont énergie électrique</i>	26 %	59 %	64 %	
<i>Dont gaz / biogaz</i>	43 %	12 %	5 %	<ul style="list-style-type: none"> <i>Selon la répartition des véhicules par type d'énergie dans le scénario intermédiaire</i>
<i>Dont B100</i>	28 %	22 %	23 %	

Commercial itinérant : Données-clés 2021

Sources : Données DSN 2021, retraitements Katalyse



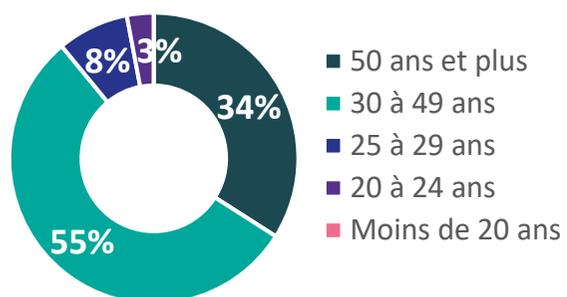
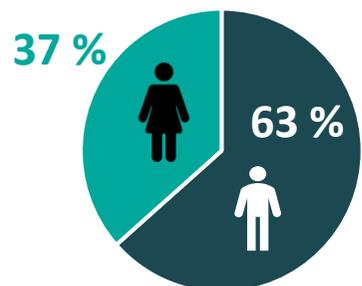
66 984 commerciaux itinérants

RÉPARTITION DES SALARIÉS EN FONCTION DU SEXE

Total : 66 984 salariés

RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR TRANCHE D'ÂGE

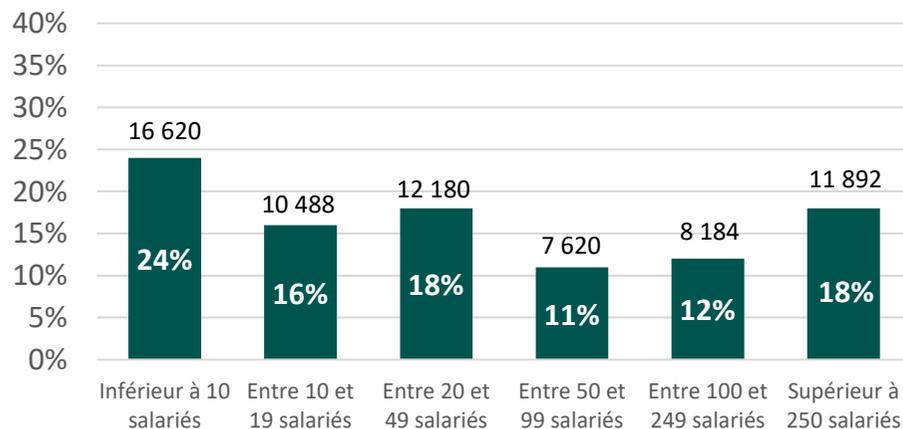
Total : 66 984 salariés



- Métier de commercial itinérant totalisant environ 66 984 salariés dans la branche (soit environ 17 % des salariés des commerces de gros)
- Prédominance des hommes dans le métier au regard de la parité dans le secteur dans son ensemble (37 % de femmes dans le commerce de gros)
- Moyenne d'âge plutôt élevée des salariés exerçant le métier, avec plus d'un tiers des salariés ayant 50 ans. Phénomène également expliqué par la faible part des salariés de moins de 25 ans (3% des effectifs totaux)
- Effectifs très bien répartis entre TPE, PME et GE

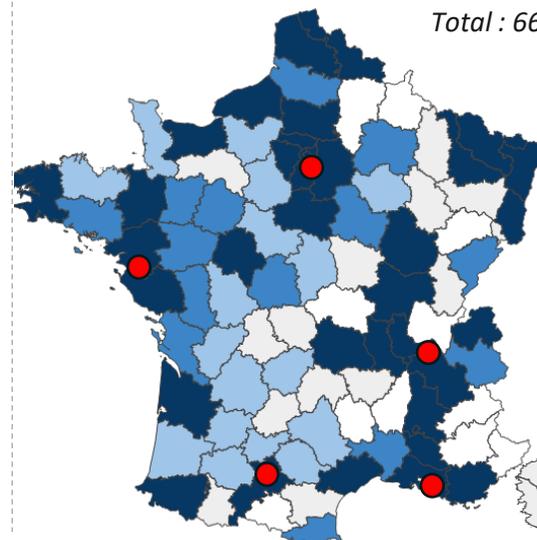
RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR TAILLE D'ENTREPRISE

Total : 66 984 salariés



RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR ZONE GEOGRAPHIQUE

Total : 66 984 salariés



- Répartition des effectifs salariés très éparse, concentrés néanmoins autour de grands pôles économiques
- Effectifs supérieurs à 2000 salariés dans les départements Loire-Atlantique, Bas-Rhin, Yvelines, Val-D'oise, Bouches-du-Rhône et Rhône
- Effectifs supérieurs à 6000 salariés dans le département du Nord



● Grandes métropoles

Commercial itinérant

Définition du métier et description des activités

Source : Fiche métier commercial itinérant et Note d'opportunité CQP Commercial itinérant clientèle professionnelle, AKTO



Le commercial itinérant vend des produits et des services en démarchant une clientèle de professionnels et en tenant compte de la stratégie commerciale de l'entreprise et des outils associés. Il développe un portefeuille de clientèle, établit et entretient la relation commerciale par des visites régulières.

Variantes en fonction du secteur d'activité ou de l'organisation

Le métier nécessite des déplacements réguliers auprès des clients et des prospects. Les commerciaux/ales itinérant(e)s peuvent exercer leurs activités sur un territoire donné, pour partie en télétravail, sous la seule supervision d'un hiérarchique (chef des ventes, responsable de secteur, ...), ou être intégré(e)s à une agence commerciale dans laquelle ils/elles peuvent travailler en collaboration avec des commerciaux sédentaires.



ACTIVITÉS PRINCIPALES

A noter que les professionnels sont susceptibles d'exercer tout ou partie des activités ci-dessous en fonction de l'organisation de l'entreprise

- ▶ Organisation de l'activité commerciale
 - ▶ Recueil et examen des informations disponibles sur le marché ou le secteur géographique (portefeuille clients, concurrence, ...) et sur les clients
 - ▶ Examen des tableaux de suivi de l'activité et de la performance commerciale
 - ▶ Ciblage des actions de prospection, de relance et de fidélisation à conduire
- ▶ Préparation et traçabilité des visites
 - ▶ Recueil et examen des informations sur les clients et les prospects à visiter
 - ▶ Définition des objectifs des visites
 - ▶ Prise de rendez-vous
 - ▶ Préparation et chiffrage d'offres commerciales
 - ▶ Préparation matérielle des visites
 - ▶ Renseignement des outils de traçabilité des visites
 - ▶ Coordination avec les différents intervenants participant à la relation client
- ▶ Vente en visite client et négociation
 - ▶ Recueil d'informations sur les pratiques, les besoins, les projets du prospect ou du client
 - ▶ Présentation et mise en valeur des produits, des services, promotions et de l'image de l'entreprise
 - ▶ Conseil technique sur les produits, services, promotions et solutions proposés par l'entreprise
 - ▶ Sélection des produits et services adaptés aux besoins du client
 - ▶ Présentation des conditions de règlement, de livraison, des conditions d'achat
 - ▶ Négociation de la vente
 - ▶ Conclusion de la vente et définition des conditions de règlement, de livraison et des conditions d'achat
- ▶ Relation clients après-vente
 - ▶ Traitement des réclamations clients
 - ▶ Mise en œuvre d'actions de fidélisation

Commercial itinérant : Impacts de la transition des flottes sur les activités et les compétences

Sujet davantage secondaire sur la fonction commerciale.

Tentatives, encore balbutiantes, de sensibiliser les commerciaux au passage sur véhicules électriques et à l'écoconduite (résistance au changement des salariés et/ou sujet non considéré comme prédominant)

- Formations peu voire pas mobilisées par les entreprises...
- ... réalisées le cas échéant par le tutorat / mentorat des nouvelles recrues par les profils expérimentés

Néanmoins, les entreprises considèrent le **passage sur des véhicules électriques plus aisé** que pour le métier de chauffeur-livreur.

- Passage sur véhicules hybrides, voire électriques déjà expérimenté dans plusieurs entreprises. Les salariés sont cependant autodidactes sur l'utilisation du véhicule.
- De manière générale, moins de freins identifiés à l'adoption de solutions aux nouvelles énergies
 - Temps de charge moins problématique, puisque le véhicule peut être branché lors du rendez-vous commercial (sauf dans le cas des longues distances et des rendez-vous hors villes dotées en bornes).
 - En revanche problématique de la recharge « à la maison » en raison d'une installation complexe à effectuer en copropriété ou appartement
- Utilisation croissante de scooters dans les milieux urbains denses

Peu de nouvelles compétences requises, mais **une vigilance accrue et des capacités d'organisation** exacerbées

- Nécessité de signaler toute anomalie en surveillant les voyants et en intégrant les nouvelles procédures à suivre
- Gestion et organisation de la tournée de prospection / vente en planifiant les points de chutes

« On préfère avoir des commerciaux qui soient bons pour la vente plutôt qu'ils sachent bien conduire en faveur de la transition écologique. »

« Un peu de bon sens, des capacités d'adaptation et nos commerciaux sauront sans soucis s'approprier les nouveaux véhicules. »

Commercial itinérant : Nombre de salariés concernés par la transition des flottes vers les nouvelles énergies

	2023	2026	2030	Commentaires
Nombre d'entreprises	~ 30 000	~ 30 000	~ 30 000	<ul style="list-style-type: none"> Estimation 2023 à partir du rapport de branche Hypothèse de stabilité du nombre d'entreprises
Nombre moyen de commerciaux itinérants par entreprise	2,20	2,23	2,28	<ul style="list-style-type: none"> Estimation 2023 = Nombre de chauffeurs-livreurs divisé par le nombre d'entreprises Hypothèse d'évolution : légère hausse corrélée à la hausse d'activité estimée (+ 0,5 % par an)
Nombre de commerciaux itinérants	~ 66 000	~ 66 900	~ 68 400	<ul style="list-style-type: none"> Estimation 2023 à partir du fichier DSN Estimations 2026 et 2030 = Nombre d'entreprises multiplié par le nombre moyen de chauffeurs-livreurs
Part de VL aux nouvelles énergies	16 %	38 %	60 %	<ul style="list-style-type: none"> Estimations à partir du scénario intermédiaire
Part de commerciaux itinérants amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies »	16 %	38 %	50 %	<ul style="list-style-type: none"> Hypothèse que chaque commercial dispose d'un véhicule propre, soit la même proportion que les VL aux nouvelles énergies
Nombre de commerciaux itinérants amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies »	~ 10 560	~ 25 400	~ 34 200	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de commerciaux multiplié par la part de commerciaux amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies »
<i>Dont énergie électrique</i>	72 %	78 %	85 %	<ul style="list-style-type: none"> <i>Selon la répartition des véhicules par type d'énergie dans le scénario intermédiaire</i>
<i>Dont bioéthanol</i>	27 %	21 %	13 %	



5

Analyse de l'offre de formation

AKTO

Katalyse
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT

Analyse de l'offre de formation : Chauffeur-Livreur

INTITULÉ DE LA FORMATION	NIVEAU	PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE VERDISSEMENT DES FLOTTES
CAP Conducteur livreur de marchandises	Niveau 3	 • Intégration d'un module obligatoire dédié à l'écoconduite
CAP Conducteur routier marchandises	Niveau 3	 • Intégration d'un module obligatoire dédié à l'écoconduite
Bac Pro conducteur transport routier marchandises	Niveau 4	 • Absence de modules liés aux véhicules aux nouvelles énergies ou à l'écoconduite
Titre professionnel Conducteur routier de marchandises sur porteur	Niveau 3	 • Intégration d'un module obligatoire dédié à l'écoconduite • Quelques formations intégrant une « Mention Compétences climat écoconduite »
Titre professionnel Conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	Niveau 3	 • Intégration d'un module obligatoire dédié à l'écoconduite
Titre professionnel Conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules	Niveau 3	 • Certification qui intègre dans les compétences attestées la conduite et la manœuvre d'un véhicule de façon écologique et un module obligatoire dédié à l'écoconduite
AMI Transport et Livraison express éco-responsable	Non-certifiante	 • Deux établissements à La Réunion dispensant cette formation • Compétences visées en matière de conduite éco-responsable
Permis C – FIMO – Ecoconduite	Certifiante	 • Deux établissements à La Réunion dispensant cette formation • Passage du permis poids lourds et modules de formation liés à l'écoconduite, la sécurité environnementale...

Une offre de formation dédiée au métier de chauffeur-livreur **accessible sur l'ensemble du territoire national**

Obligation d'intégrer des modules sur l'écoconduite dans la formation initiale (TP et CAP) et la formation continue obligatoire des chauffeurs-livreurs

Néanmoins, **peu de formations pratiques prenant en compte les enjeux** liés au passage vers des véhicules aux nouvelles énergies

- Quelques modules théoriques (principes de base, connaissance des nouvelles énergies...) et formations sur des véhicules au gaz par exemple
- A noter, des constructeurs qui peuvent proposer des modules courts de formation pour la prise en main des véhicules

Légende :

-  Niveau peu satisfaisant
-  Niveau insatisfaisant

Analyse de l'offre de formation : Commercial Itinérant

INTITULÉ DE LA FORMATION	NIVEAU	PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE VERDISSEMENT DES FLOTTES
CQP Commercial itinérant clientèle professionnelle	Niveau 5	 • Absence de modules liés aux véhicules aux nouvelles énergies ou à l'écoconduite
Titre Professionnel Négociateur Technico-Commercial	Niveau 5	 • Absence de modules liés aux véhicules aux nouvelles énergies ou à l'écoconduite
BTS Négociation et digitalisation de la relation client	Niveau 5	 • Absence de modules liés aux véhicules aux nouvelles énergies ou à l'écoconduite
BTS Conseil et commercialisation de solutions techniques	Niveau 5	 • Absence de modules liés aux véhicules aux nouvelles énergies ou à l'écoconduite
BTSA Technico-Commercial spécialité alimentation et boissons	Niveau 5	 • Absence de modules liés aux véhicules aux nouvelles énergies ou à l'écoconduite
BUT Techniques de commercialisation parcours business développement et management de la relation client	Niveau 6	 • Absence de modules liés aux véhicules aux nouvelles énergies ou à l'écoconduite
Licence Professionnelle métiers du commerce international	Niveau 6	 • Compétences attestées en matière de respect des principes de déontologie, d'éthique et de responsabilité environnementale au sein d'une organisation
CQP Manager d'équipe commerciale en commerces de gros	Niveau 5	 • Prise en compte d'indicateurs pour améliorer notamment la performance environnementale d'une équipe

Légende :  Niveau peu satisfaisant  Niveau insatisfaisant

Une offre de formation dédiée au métier de commercial itinérant très large et couvrant le territoire national en matière d'établissements de formation

- Ex. : plus de 800 établissements de formation pour le BTS Négociation et digitalisation de la relation-client

Néanmoins, une **offre très limitée voire absente de formation prenant en compte les enjeux de verdissement des flottes de véhicules et les impacts pour le métier**

- Recours encore peu fréquent des entreprises aux formations sur l'écoconduite pour ce métier



6

Recommandations

3 principaux enjeux identifiés, aux impacts directs et indirects sur les emplois et les compétences

ENJEU A



Sensibiliser les chefs d'entreprise et les salariés à la transition des flottes

- Conviction personnelle des chefs d'entreprises qui constitue un rôle moteur et l'une des principales motivations à la transition des flottes
- Des interrogations quant à la mise en œuvre de la transition (autonomie, charge, disponibilité des véhicules, infrastructures...)
- Un enjeu pour les entreprises de travailler sur la résistance au changement, des salariés encore réticents au passage aux nouvelles énergies (souvent avant d'avoir testé un nouveau véhicule)

ENJEU B



Assurer la montée en compétences des salariés pour favoriser la transition

- Transition vers de nouveaux véhicules qui impacte notamment la conduite et l'organisation des tournées
- Peu d'initiatives de formation sur les nouvelles flottes de véhicules au sein des entreprises à ce jour
- Une offre de formation limitée sur les deux métiers en matière de prise en compte des nouvelles énergies au sein des flottes

ENJEU C



Accompagner les entreprises dans leur transition effective vers le verdissement de leur flotte

- Besoin d'accompagnement des entreprises dans la mise en œuvre des démarches de financement ou encore d'information (aides accessibles, réglementations...)
- Des attentes en matière d'aides financières pour investir et faciliter la transition (coût des véhicules thermiques inférieurs au coût d'un véhicule électrique par exemple)

→ Des enjeux communs aux deux métiers visés (chauffeur-livreurs et commercial itinérant), mais une déclinaison opérationnelle qui pourra prendre différentes formes – cf. recommandations pages suivantes

Identification des actions par enjeux

Focus sur l'enjeu A



Sensibiliser les chefs d'entreprise et les salariés à la transition des flottes

NUMÉRO	ACTIONS À MENER
A1	<p>Communiquer auprès des chefs d'entreprises pour sensibiliser aux enjeux de transition et informer sur les réglementations amenées à impacter leur entreprise à court / moyen termes... voire proposer des modules de formation dédiés</p> <p>→ Ex. : mise en avant des retombées concrètes de la transition pour les entreprises, y compris en terme financier global à terme</p> <p>→ Ex. : réalisation de webinaires d'information / formation</p> <p>→ Ex. : intégration systématique dans la formation de branche des futurs dirigeants (en cours)</p>
A2	<p>Doter les entreprises de ressources pour lever les freins des salariés à la conduite de véhicules aux nouvelles énergies (pour leur permettre de communiquer, argumenter, identifier des solutions « terrain »...)</p> <p>→ Ex. : valorisation de retours d'expériences « utilisateurs » des véhicules, élaboration de vidéos de professionnels illustrant les avantages des véhicules aux nouvelles énergies...</p> <p>→ Ex. : encouragement à réaliser des « tests » des véhicules aux nouvelles énergies</p> <p>→ Ex. : sensibilisation aux enjeux plus larges de la transition écologique et environnementale, ou de la RSE</p>
A3	<p>Mener une campagne de communication plus globale sur la prise en compte de la transition des flottes de véhicules dans la branche des Commerces de gros... et plus largement des secteurs « de la logistique et du commerce »</p> <p>→ Objectif de faire prendre conscience de la prise en compte des enjeux par la branche et d'inciter in fine les professionnels à « rejoindre le mouvement » de la transition des flottes de véhicules, et de renforcer chemin faisant l'attractivité globale de la branche par une image de branche motrice du sujet</p>

Identification des actions par enjeux

Focus sur l'enjeu B (1/2)



Assurer la montée en compétences des salariés pour favoriser la transition

Rappel Phase 1 : Volumes de salariés concernés par la transition des flottes de véhicules vers les nouvelles énergies (et par extension, par la formation professionnelle)

	2023		2026		2030	
Nombre de chauffeurs amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies »	~ 1 440	100 %	~ 6 150	100 %	~ 11 475	100 %
<i>Dont énergie électrique</i>	374	26 %	3629	59%	7344	64%
<i>Dont gaz / biogaz</i>	619	43 %	738	12%	574	5%
<i>Dont B100</i>	403	28%	1353	22%	2639	23%
<i>Autres</i>	43	3%	431	7%	918	8%

	2023		2026		2030	
Nombre de commerciaux itinérants amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies »	~10 560	100 %	~25 400	100 %	~34 200	100 %
<i>Dont énergie électrique</i>	7 603	72%	19 812	78%	29 070	85%
<i>Dont bioéthanol</i>	2 851	27%	5 334	21%	4 446	13%
<i>Autres</i>	106	1%	254	1%	684	2%

Identification des actions par enjeux

Focus sur l'enjeu B (2/2)



Assurer la montée en compétences des salariés pour favoriser la transition

NUMÉRO	ACTIONS À MENER
B1	<p>Créer des modules de formation pratique préparant aux évolutions du verdissement des flottes de VUL / PL, adaptés selon les types d'énergies, en complémentarité avec les formations courtes proposées par les constructeurs</p> <p>→ Modules intégrant les thématiques suivantes : rechargement, suivi des indicateurs du véhicule, adaptation de la conduite / prise en main du véhicule, entretien de premier niveau (modulables le cas échéant selon les besoins des entreprises)</p> <p>→ Priorité donnée aux modules concernant les véhicules électriques</p> <p>→ Travail à mener en coordination voire main dans la main avec les constructeurs (sur les volumes et la qualité des formations)</p> <p><i>NB : organismes de formation confrontés aux mêmes enjeux que les entreprises de la branche concernant l'investissement dans les véhicules / équipements, de fait des notions plutôt théoriques abordées actuellement (mais des possibilités en utilisant des simulateurs de conduite)</i></p>
B2	<p>Encourager la prise en compte des enjeux de transition des flottes dans les principales formations conduisant aux métiers de chauffeur-livreur et de commercial itinérant</p> <p>→ Généralisation de l'écoconduite pour les formations de commercial itinérant (déjà prise en compte dans les formations chauffeur-livreur)</p> <p>→ Idéalement prise en compte des spécificités des véhicules aux nouvelles énergies (cf. Action B1 - intégration envisagée de tout ou partie des modules créés)</p>
B3	<p>Encourager les démarches de tutorat en interne des entreprises pour former les nouvelles recrues</p> <p>→ Modalité déjà mobilisée par certaines entreprises et qui fonctionne bien</p>
B4	<p>Inciter les entreprises à former leurs salariés sur le passage aux nouvelles énergies</p> <p>→ Dont communication sur les formations existantes dans les territoires</p>

Identification des actions par enjeux

Focus sur l'enjeu C

Accompagner les entreprises dans leur transition effective vers le verdissement de leur flotte

NUMÉRO	ACTIONS À MENER
C1	<p>Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur stratégie de transition</p> <p>→ <i>Stratégie intégrant en conséquence la gestion des compétences</i></p>
C2	<p>Rédiger un guide sur les dispositifs de financement et les aides accessibles aux entreprises de la branche pour le verdissement des flottes</p> <p>→ <i>Notamment les aides à l'investissement ; dont aides au financement de la formation</i></p>
C3	<p>Mener des actions auprès des institutions pour aider au financement et accélérer la transition des entreprises</p> <p>→ <i>Travail mené dans le cadre de la présente mission pouvant permettre d'appuyer la démarche, notamment par le biais des scénarios de trajectoires de transition</i></p>
C4	<p>Mettre en place un ou plusieurs groupes de travail thématique(s) dédiés au sujet du verdissement des flottes</p> <p>→ <i>Selon pertinence, en fonction notamment de la préexistence d'instances de travail sur le sujet</i></p> <p>→ <i>Groupe de travail pouvant être mené dans la branche et/ou en inter-branches (par le biais d'AKTO le cas échéant, par exemple dans le cadre des Commissions transverses)</i></p>
C5	<p>Encourager les entreprises à mettre en place un suivi et un management de l'écoconduite</p> <p>→ <i>Démarche facilitée dans le cadre des trajets réguliers des chauffeurs-livreurs (constat des évolutions)</i></p> <p>→ <i>Ex. : suivi des consommations, mise en place de challenge...</i></p>



7

Annexes

AKTO

Katalyse
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT

VUL, PL et VL : données brutes de l'enquête sur les stocks 2023

	Nb de répondants ayant indiqué leur taille	Nb de répondant qui exploitent des VUL/PL	Total VUL	Total PL	Total VL	Nb répondant qui exploitent des VL (= ayant renseigné une information)
Moins de 11 salariés	291	157	265	38	434	163
De 11 à 19 salariés	110	63	124	8	396	68
De 20 à 49 salariés	93	58	192	90	643	56
De 50 à 249 salariés	47	35	252	153	479	21
250 et plus	13	11	154	629	597	5
TOTAL	554	324	987	918	2 549	313

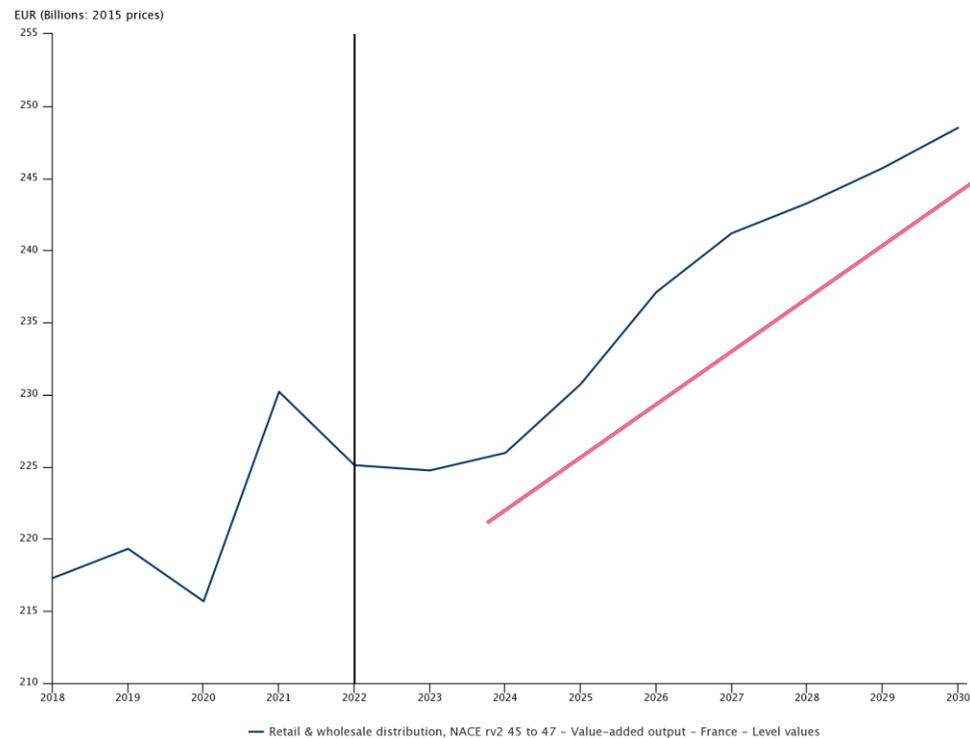
Données complémentaires : dynamique d'activité de la branche

Source : Prévisions économiques Oxford branche commerce, extraction au 5 décembre 2023

Prévisions Oxford Economics à horizon 2030 favorables au secteur « activités de commerce »

- Vigilance néanmoins sur le périmètre pris en compte à savoir l'ensemble des activités du commerce : codes NAF 45 (Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles), 46 (Commerce de gros sauf automobile et motocycle) et 47 (Commerce de détail sauf automobile et motocycle).
- Un pic d'activité en 2021 après une chute corrélée à la crise covid-19.
- Une reprise prévue à partir de fin 2023, une **envolée** de la valeur des marchés envisagé à horizon 2030 (cf flèche rouge).
- Taux de croissance annuel moyen (TCAM) de **1,11%** entre 2018 et 2026 en France
- **TCAM de 1,12%** entre 2018 et 2030 en France.

Selection - 5 December 2023 13:36:06



Années	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valeur (en milliards d'euros)	217	219	216	230	225	225	226	231	237	241	243	246	248

Résumé de la feuille de route décarbonation des véhicules lourds : les énergies et leurs conditions de déploiement

Energie	Conditions de déploiement
GNV / BioGNV	<ul style="list-style-type: none"> Capacité de production et de distribution : Part de production du BioGNV allouée aux poids lourds qui permettra de couvrir 50% des besoins en 2025 et 100% en 2033 ; Offre de véhicules existante et mature MAIS : stratégie des constructeurs sur un mix énergétique et prédominance de l'électrique <p>→ Trajectoire envisagée incertaine</p>
Electrique (batterie)	<ul style="list-style-type: none"> Capacité des constructeurs à répondre à la trajectoire voire la dépasser ; électrification du transport lourd qui ne représentera qu'une part marginale de la production totale de la France MAIS : puissance nécessaire à la recharge électrique restant un point d'attention (réseau d'avitaillement à construire sur le réseau routier et les centres logistiques, question de coûts, aucune planification existante à ce jour) <p>→ Trajectoire envisagée peu crédible compte tenu du retard de la filière électrique</p>
Hydrogène (pile à combustible)	<ul style="list-style-type: none"> Capacité des constructeurs à répondre à la trajectoire voire la dépasser ; Pertinent pour les usages longue distance par leur plus grande autonomie et des temps de recharge plus courts MAIS : réseau d'avitaillement de l'hydrogène vert qui reste à construire (3 stations existantes actuellement en France ; 188 prévues à 2027 et 168 à 2030 soit maximum 100 km entre 2 stations le long du RTE-T) <p>→ Maturité de l'écosystème hydrogène insuffisante à ce jour ; technologie d'intérêt pour le transport longue distance</p>
Carburants liquides bas carbone CLBC (biocarburants, carburants de synthèse)	<ul style="list-style-type: none"> D'ores-et-déjà utilisés sur les véhicules diesel du parc existant, nécessitant pour certains (B100) une légère adaptation de la motorisation MAIS : usage exclusif accessible qu'aux flottes captives disposant de leur propre capacité de stockage (B100, HVO) ; quantité de production de CLBC incertaine et pouvant être au centre de conflits d'usages <p>→ Constitueront un complément aux nouvelles motorisations</p>

Hypothèses de travail de parts de marché des énergies au sein des immatriculations de poids lourds neufs (SNBC)

	2020	2025	2030	2035	2040
Diesel	97%	73%	50%	34%	2%
(bio-)GNV	3%	20%	25%	30%	39%
Electrique	0%	7%	22%	27%	45%
Hydrogène	0%	0%	3%	9%	14%

Source : Proposition de feuille de route de décarbonation de la chaîne de valeur des véhicules lourds (Avril 2023) ; Scénario AMS, SNBC 3 (run 1)

Périmètre PCS : Chauffeur-livreur

Source : analyse des PCS présents dans la branche au 31/12/2020 (base DSN)

Code PCS	Libellé PCS (définition des postes en annexe)	Nb salariés estimé 2020	Professions les plus typiques ou assimilées
641A	Conducteurs routiers et grands routiers	6 312	<ul style="list-style-type: none">• Chauffeur / Chauffeur livreur / Chauffeur transporteur• Conducteur / Conducteur routier de transport de marchandises
643A	Conducteurs livreurs, coursiers	17 136	<ul style="list-style-type: none">• Chauffeur livreur• Conducteur livreur
TOTAL SALARIÉS AU 31/12/2020		23 448*	

Chauffeur-livreur : définition par PCS

Source : Insee

Code	Libellé PCS et définition
641A	Conducteurs routiers et grands routiers Salariés préparant et effectuant le transport de marchandises dans un véhicule lourd (poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 t : PL). Ils sont responsables de l'arrimage et de leur chargement. Ils participent parfois à l'entretien courant de leur véhicule.
643A	Conducteurs livreurs, coursiers Salariés qui conduisent des véhicules légers (poids autorisé en charge au plus 3,5 t) pour enlever ou livrer des marchandises, en général à faible distance. Ils ont la responsabilité de leur chargement et des opérations commerciales et encaissement qui peuvent être liés à la livraison

Périmètre PCS : Commercial itinérant

Source : analyse des PCS présents dans la branche au 31/12/2020 (base DSN)

Code PCS	Libellé PCS (définition des postes en annexe)	Nb salariés estimé 2020	Professions les plus typiques ou assimilées
374C	Cadres commerciaux des grandes entreprises (hors commerce de détail)	4 668	<ul style="list-style-type: none"> Commercial Chef de secteur
374D	Cadres commerciaux des petites et moyennes entreprises (hors commerce de détail)	20 928	<ul style="list-style-type: none"> Commercial Chef de secteur
384C	Ingénieurs et cadres technico-commerciaux en matériel mécanique professionnel	1944	<ul style="list-style-type: none"> Technico-commercial Agent commercial
385C	Ingénieurs et cadres technico-commerciaux des industries de transformations (biens intermédiaires)	3 504	<ul style="list-style-type: none"> Technico-commercial Agent commercial
388D	Ingénieurs et cadres technico-commerciaux en informatique et télécommunications	912	<ul style="list-style-type: none"> Ingénieur commercial en informatique Cadre commercial
463A	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants en informatique	1 404	<ul style="list-style-type: none"> Assistant commercial Attacher commercial en matériel de bureau
463B	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants en biens d'équipement, en biens intermédiaires, commerce interindustriel (hors informatique)	7 236	<ul style="list-style-type: none"> Agent commercial Conseiller commercial
463C	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants en biens de consommation auprès d'entreprises	6 648	<ul style="list-style-type: none"> Agent commercial en alimentation Conseiller commercial
463D	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants en services auprès d'entreprises ou de professionnels (hors banque, assurance, informatique)	1 356	<ul style="list-style-type: none"> Conseiller commercial Représentant
463E	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants auprès de particuliers (hors banque, assurance, informatique)	15 924	<ul style="list-style-type: none"> Conseiller commercial Représentant auprès de particuliers
TOTAL SALARIÉS AU 31/12/2020		64 524*	

*Commerciaux itinérants qui représentent 14 % (soit 54 276 salariés) des effectifs de la branche selon le rapport de branche (2022) vs 17 % selon les données estimées dans la base DSN
Exclusion des PCS de vendeurs cohérente avec les données de la branche (11 % des effectifs dans la base DSN / 11 % de vendeurs et télévendeurs selon le rapport de branche)

Commercial itinérant : définition par PCS

Source : Insee

Code	Libellé PCS et définition
374C	Cadres commerciaux des grandes entreprises (hors commerce de détail) Cadres salariés chargés d'exercer une fonction commerciale dans une grande entreprise, hors des secteurs du commerce de détail, de la banque, des assurances et de l'édition.
374D	Cadres commerciaux des petites et moyennes entreprises (hors commerce de détail) Cadres salariés chargés d'exercer une fonction commerciale dans une entreprise de moins de 500 salariés (hors commerce de détail, banques, assurances, édition, hôtellerie et restauration)
384C	Ingénieurs et cadres technico-commerciaux en matériel mécanique professionnel Ingénieurs et cadres du secteur privé, chargés de négocier avec le client la vente des matériels produits par leur entreprise ou de prospecter en vue d'étudier de nouvelles gammes pour satisfaire les besoins du marché.
385C	Ingénieurs et cadres technico-commerciaux des industries de transformations (biens intermédiaires) Ingénieurs et cadres du secteur privé, chargés, d'assurer, à la force de vente et à la clientèle de l'entreprise, une assistance technique (études particulières, modifications techniques) concernant le produit proposé ou son utilisation.
388D	Ingénieurs et cadres technico-commerciaux en informatique et télécommunications Ingénieurs et cadres du secteur privé, chargés des relations techniques et commerciales avec la clientèle des entreprises d'informatique : analyse des besoins du client, vente, suivi de la mise en œuvre des applications ou du matériel.
463A	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants en informatique Salariés de niveau maîtrise concourant à la présentation ou la vente de matériels ou logiciels informatiques produits ou vendus par leur entreprise.
463B	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants en biens d'équipement, en biens intermédiaires, commerce interindustriel (hors informatique) Salariés non cadres chargés de prospecter une clientèle de revendeurs ou d'entreprises utilisatrices pour leur présenter et leur vendre des biens d'équipement ou des biens intermédiaires produits par l'entreprise qui les emploie.
463C	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants en biens de consommation auprès d'entreprises Salariés non cadres chargés de prospecter une clientèle de revendeurs, ou éventuellement d'entreprises utilisatrices, pour leur présenter et leur vendre des biens de consommation produits par l'entreprise qui les emploie.
463D	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants en services auprès d'entreprises ou de professionnels (hors banque, assurance, informatique) Salariés non cadres chargés de prospecter une clientèle de professionnels ou d'entreprises pour leur présenter ou leur vendre des services produits par l'entreprise qui les emploie
463E	Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants auprès de particuliers (hors banque, assurance, informatique) Salariés non cadres chargés de prospecter une clientèle de particuliers pour leur présenter et leur vendre les produits de l'entreprise qui les emploie.

Projection des entreprises à 3-5 ans (2026-2028) : retour de l'enquête en ligne sur les VUL / PL

VUL < 1,5 T

Gazole	59 %
Essence	16 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	1 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0,2 %
Electrique à batterie	23 %
Bioéthanol	0,8 %

PL > 3,5 T et ≤ 7,5 T

Gazole	79 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	9 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	8 %
Bioéthanol	4 %

PL > 12 T et ≤ 16 T

Gazole	48 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	6,8 %
B100	22 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0,2 %
Electrique à batterie	22 %
Bioéthanol	0 %

PL > 16 T et ≤ 19 T

Gazole	91 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	4 %
HVO / XTL et autres CLBC*	3 %
Electrique à batterie	2 %
Bioéthanol	0 %

VUL ≥ 1,5 T et ≤ 3,5 T

Gazole	74 %
Essence	11 %
Gaz et biogaz	3 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	1 %
Electrique à batterie	9 %
Bioéthanol	2 %

PL > 7,5 T et ≤ 12 T

Gazole	92,3 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	1 %
B100	3,2 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	3,2 %
Bioéthanol	0,3 %

PL > 19 T

Gazole	91 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	9 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	0 %
Bioéthanol	0 %

*CLBC = Carburant Liquide Bas Carbone

Projection des entreprises à 7 ans (2030) : retour de l'enquête en ligne sur les VUL / PL

VUL < 1,5 T

Gazole	32,8 %
Essence	32 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	1 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0,2 %
Electrique à batterie	33 %
Bioéthanol	1%

VUL ≥ 1,5 T et ≤ 3,5 T

Gazole	40 %
Essence	24 %
Gaz et biogaz	3 %
B100	1 %
HVO / XTL et autres CLBC*	1 %
Electrique à batterie	27 %
Bioéthanol	4 %

PL > 3,5 T et ≤ 7,5 T

Gazole	54 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	6 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	33 %
Bioéthanol	7 %

PL > 7,5 T et ≤ 12 T

Gazole	74 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	1 %
B100	8 %
HVO / XTL et autres CLBC*	2 %
Electrique à batterie	14 %
Bioéthanol	1 %

PL > 12 T et ≤ 16 T

Gazole	35 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	5 %
B100	32 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	28 %
Bioéthanol	0 %

PL > 16 T et ≤ 19 T

Gazole	81 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	11 %
HVO / XTL et autres CLBC*	3 %
Electrique à batterie	5 %
Bioéthanol	0 %

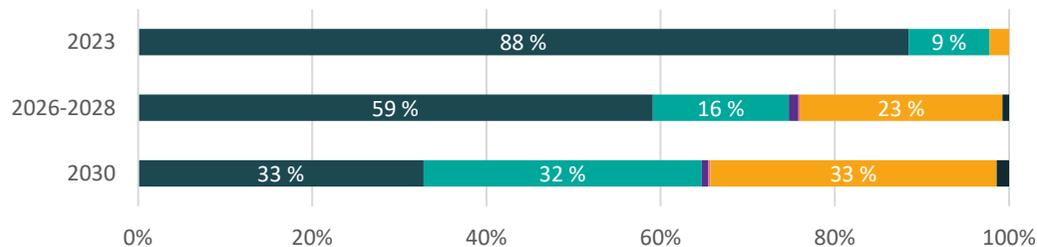
PL > 19 T

Gazole	65 %
Essence	0 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	35 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	0 %
Bioéthanol	0 %

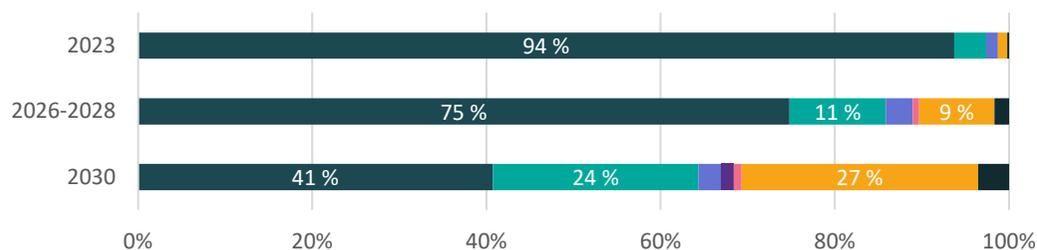
*CLBC = Carburant Liquide Bas Carbone

Projection des entreprises : retour de l'enquête en ligne

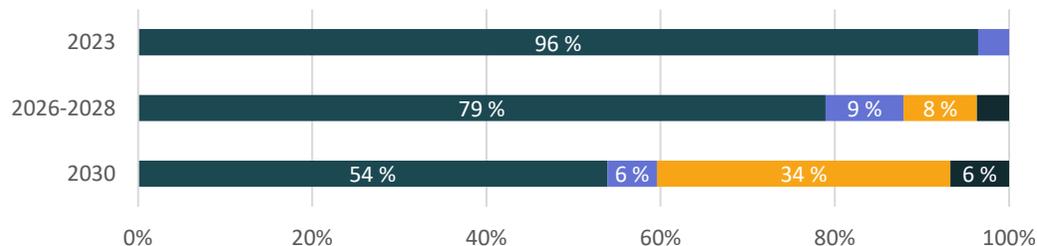
VUL < 1,5 T



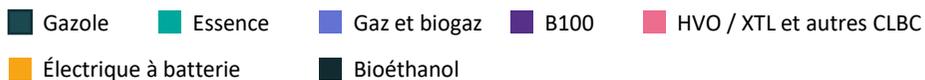
VUL ≥ 1,5 T et ≤ 3,5 T



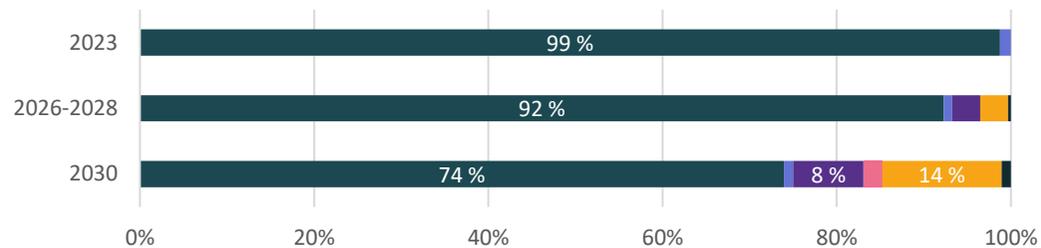
PL > 3,5 T et ≤ 7,5 T



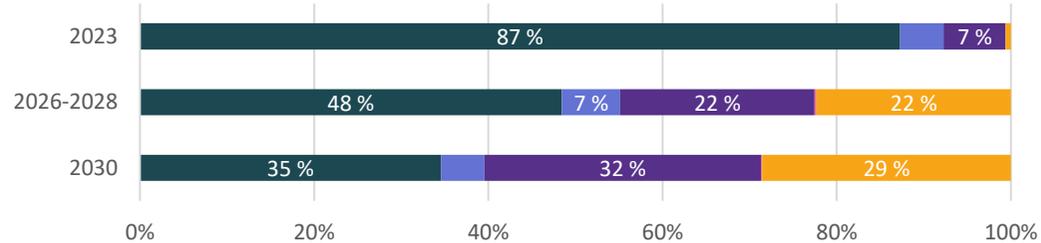
Légende :



PL > 7,5 T et ≤ 12 T



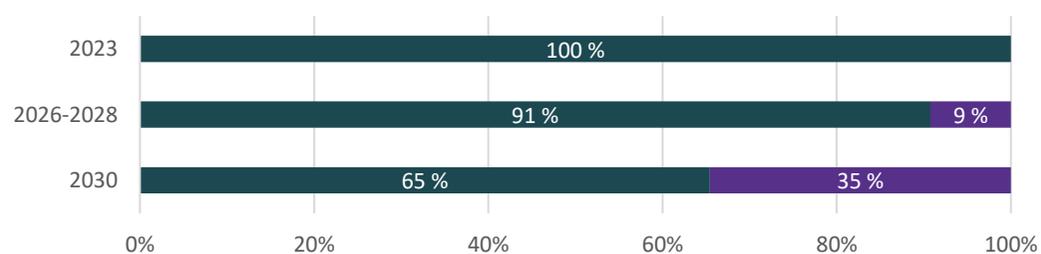
PL > 12 T et ≤ 16 T



PL > 16 T et ≤ 19 T

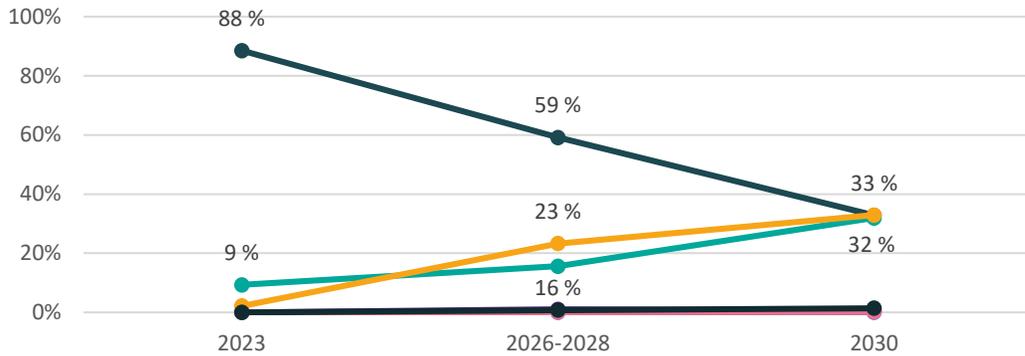


PL > 19 T

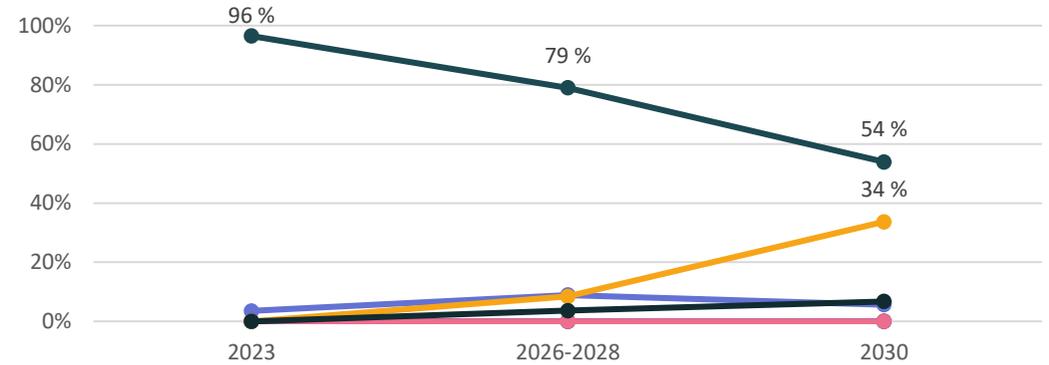


Projection des entreprises : retour de l'enquête en ligne

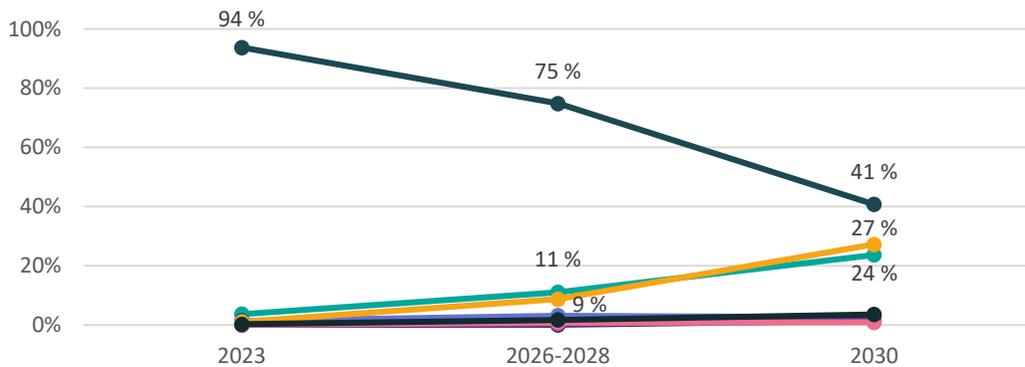
VUL < 1,5 T



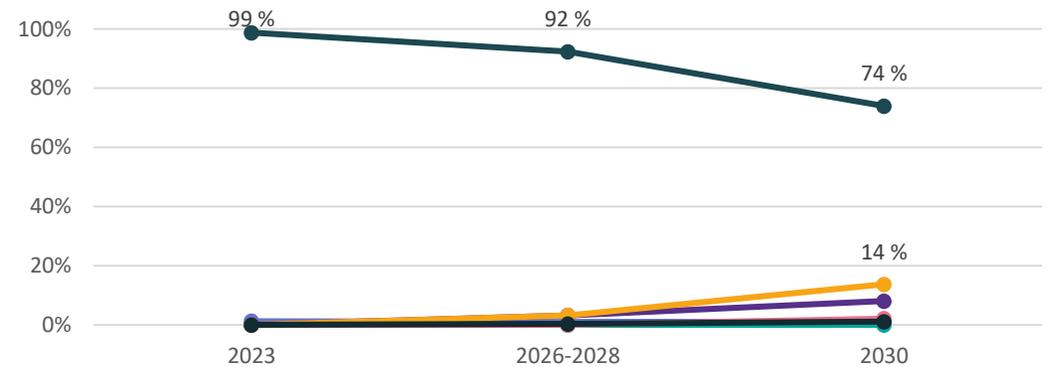
PL > 3,5 T et ≤ 7,5 T



VUL ≥ 1,5 T et ≤ 3,5 T



PL > 7,5 T et ≤ 12 T

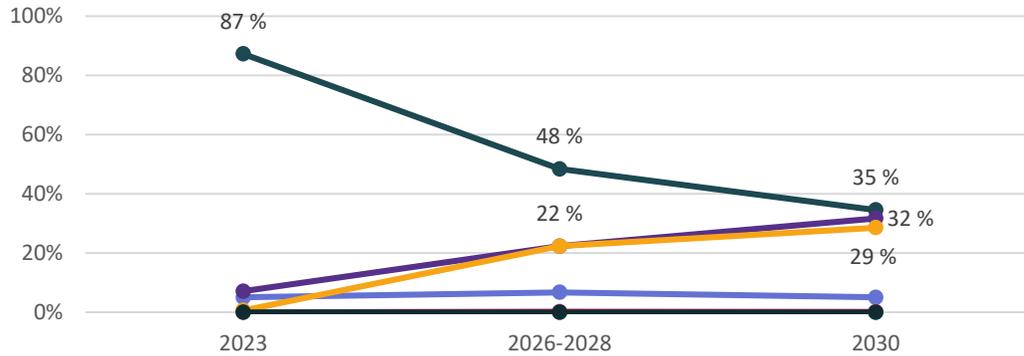


Légende :

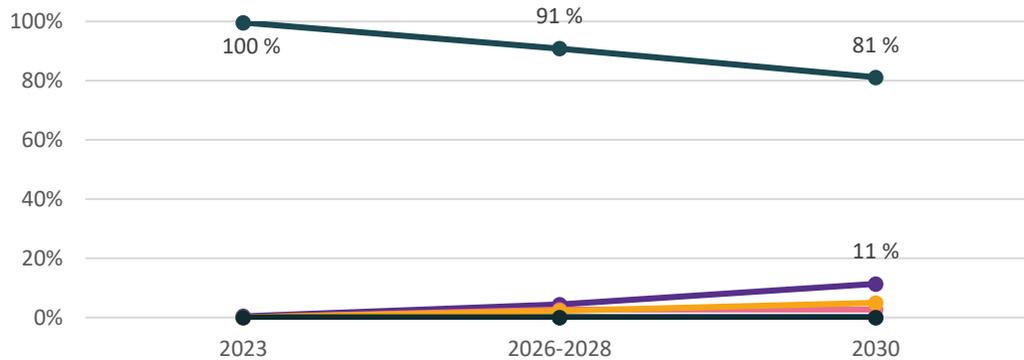
- Gazole
- Essence
- Gaz et biogaz
- B100
- HVO / XTL et autres CLBC
- Électrique à batterie
- Bioéthanol

Projection des entreprises : retour de l'enquête en ligne

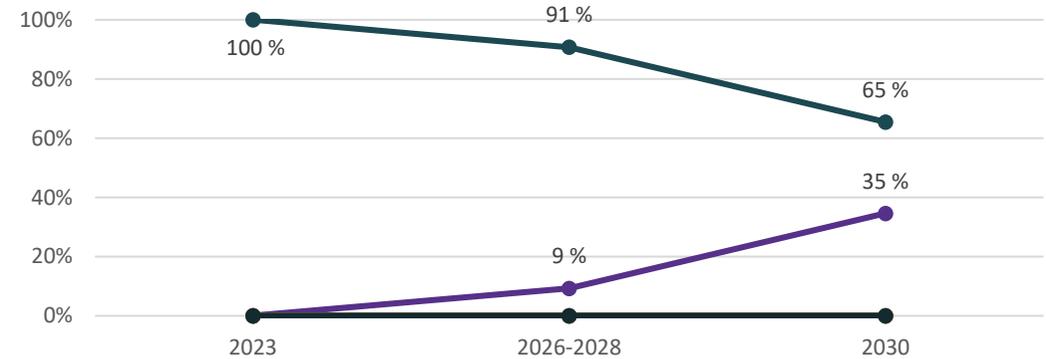
PL > 12 T et ≤ 16 T



PL > 16 T et ≤ 19 T



PL > 19 T



Légende :

- Gazole
- Essence
- Gaz et biogaz
- B100
- HVO / XTL et autres CLBC
- Électrique à batterie
- Bioéthanol

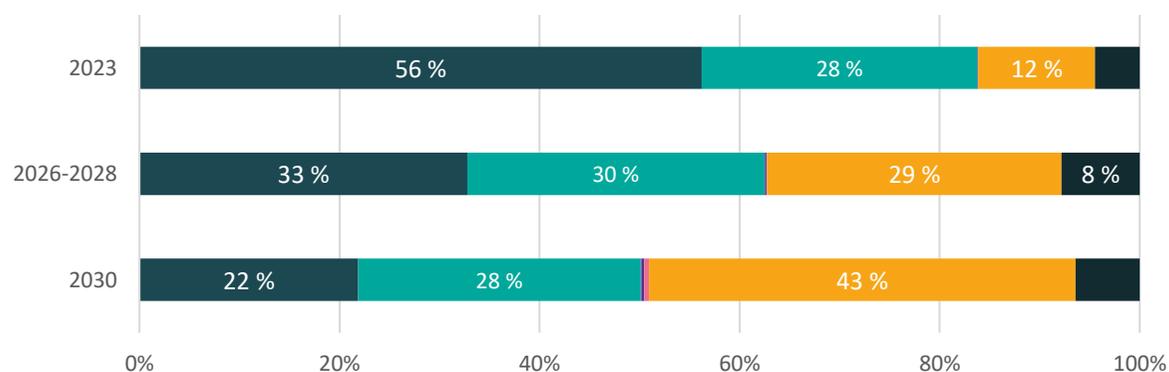
Projection des entreprises : retour de l'enquête en ligne sur les VL

VL à 3-5 ans

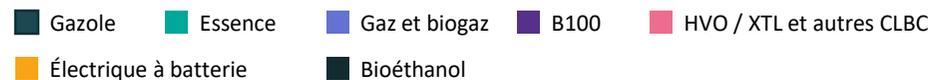
Gazole	33 %
Essence	30 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	29 %
Bioéthanol	8 %

VL à 7 ans

Gazole	22 %
Essence	28 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	43 %
Bioéthanol	7 %



Légende :



*CLBC = Carburant Liquide Bas Carbone

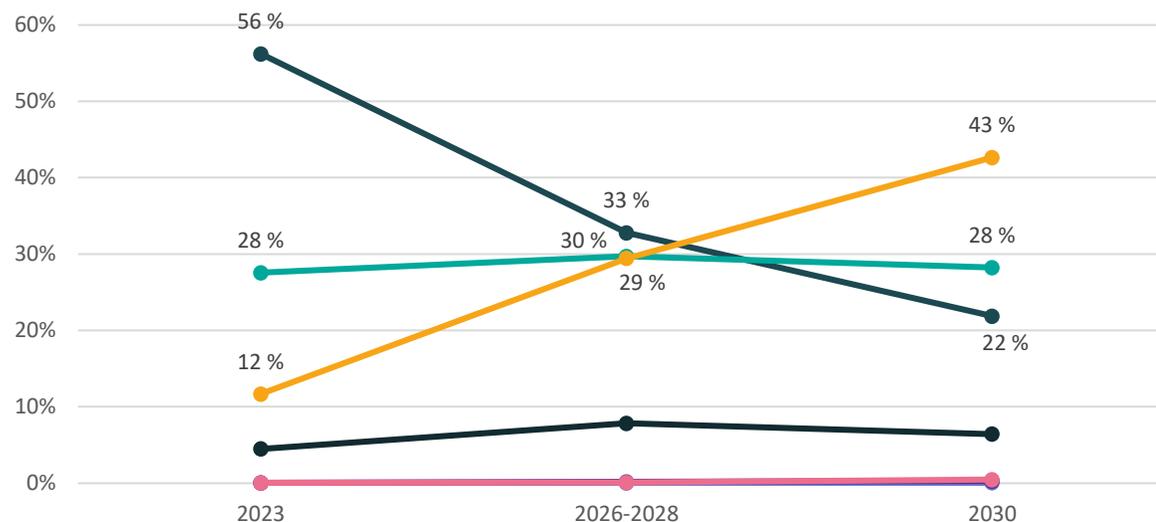
Projection des entreprises : retour de l'enquête en ligne sur les VL

VL à 3-5 ans

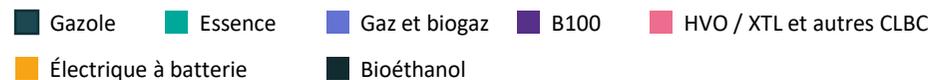
Gazole	33 %
Essence	30 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	29 %
Bioéthanol	8 %

VL à 7 ans

Gazole	22 %
Essence	28 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	43 %
Bioéthanol	7 %



Légende :



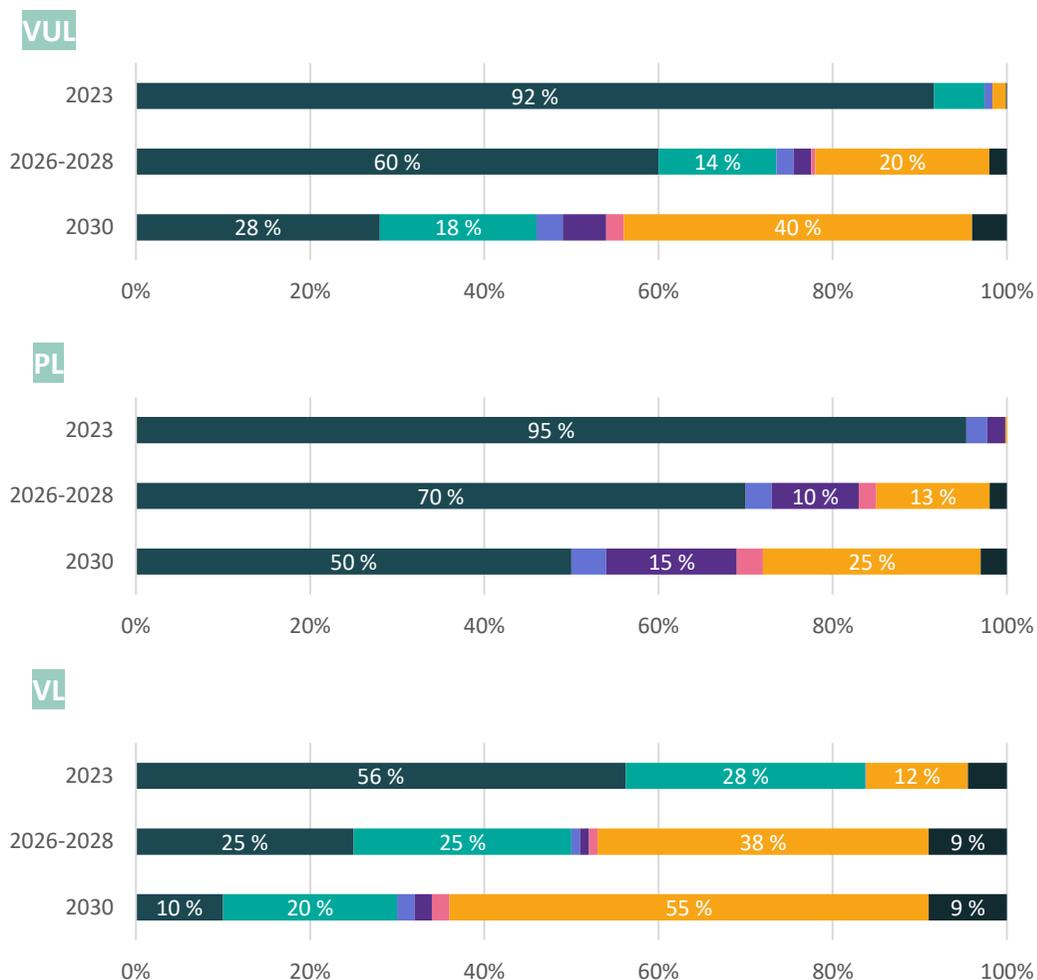
*CLBC = Carburant Liquide Bas Carbone

Trajectoire de transition des flottes de véhicules : scénario optimiste

« condition de déploiement des nouvelles énergies optimales notamment pour l'électrique »

Légende :

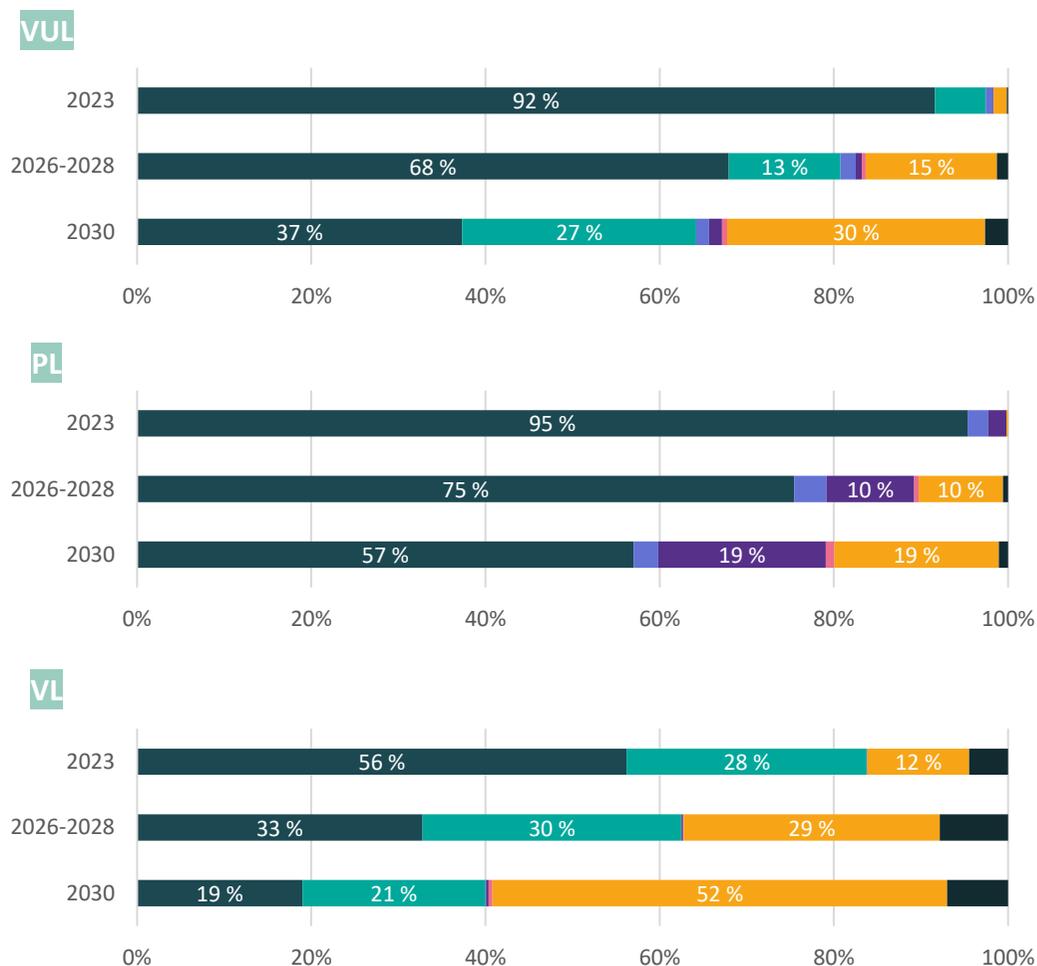
- Gazole
- Essence
- Gaz et biogaz
- B100
- HVO / XTL et autres CLBC
- Électrique à batterie
- Bioéthanol



Trajectoire de transition des flottes de véhicules : scénario intermédiaire « projection concrète des entreprises »

Légende :

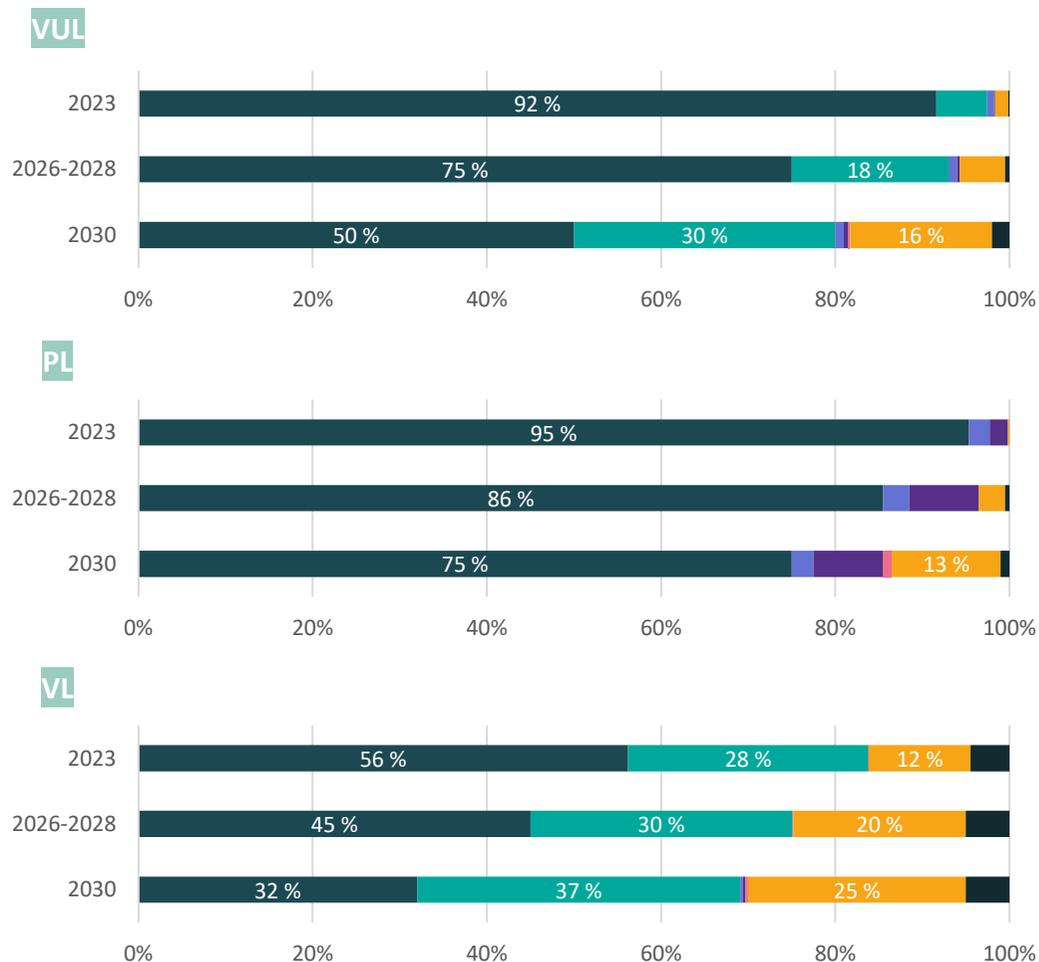
- Gazole
- Essence
- Gaz et biogaz
- B100
- HVO / XTL et autres CLBC
- Électrique à batterie
- Bioéthanol



Trajectoire de transition des flottes de véhicules : scénario prudent « conditions de déploiement des nouvelles énergies insuffisamment réunies et réglementation tardant à se mettre en place »

Légende :

- Gazole
- Essence
- Gaz et biogaz
- B100
- HVO / XTL et autres CLBC
- Électrique à batterie
- Bioéthanol



Réalisé par **Katalyse** 
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT

AKTO
L'humain au cœur des services