



SYNTHÈSE

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

IDCC 573 – Branche des commerces de gros

AKTO

Katalyse 
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT



Avril
2024

OBSERVATOIRE
AKTO

État du parc actuel de véhicules dans la branche



Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et Poids Lourds (PL)

Flottes de **VUL essentiellement alimentées au gazole**

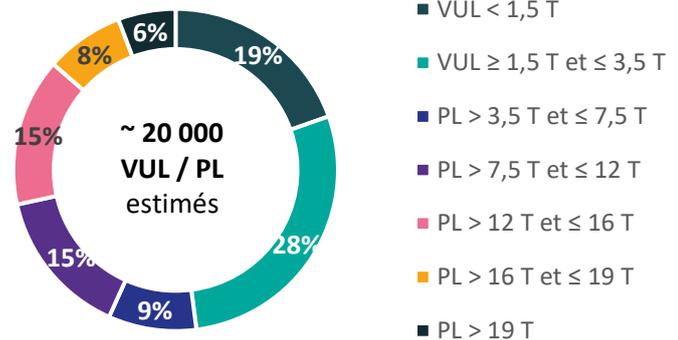
- Part actuel de l'électrique dans les flottes de VUL entre 1 et 2 %
- Transition vers l'électrique qui touche principalement les grosses entreprises et PME et progressivement les plus petites entreprises

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
- 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

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

Source : enquête en ligne ; estimation du parc total Katalyse



Véhicules Légers (VL)

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

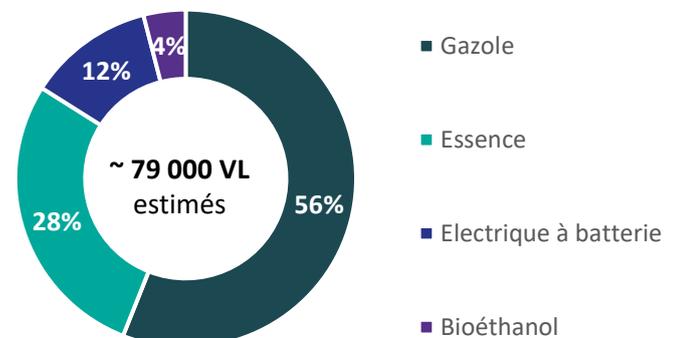
Des flottes de **véhicules légers qui fonctionnent essentiellement au gazole et à l'essence...**

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

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)

RÉPARTITION DES ÉNERGIES DES VL EN 2023 DANS LA BRANCHE

Source : enquête en ligne ; estimation du parc total Katalyse





Projets d'évolution des flottes de VUL et PL

Évolution du stock de véhicules

Peu de projets d'agrandissement des flottes de véhicules au sein des entreprises → n particulier concernant les poids lourds : des entreprises qui rencontrent déjà des difficultés de recrutement pour les profils de conducteurs poids lourds

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

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)



Maturité des entreprises et énergies envisagées

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

- Grandes entreprises ayant 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
- 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



Motivation à la transition vers les nouvelles énergies

- Convictions personnelles des dirigeants (démarche qui peut également dans le cadre la politique RSE ou de transition écologique de l'entreprise)
- Anticipation des contraintes réglementaires (ex. : ZFE)
- Amélioration de l'image auprès des salariés et des clients

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



• **B100** : source d'énergie envisagée pour les poids lourds à court terme, solution de transition pour certaines entreprises l'électrique



• **Hydrogène** : technologie encore peu mature pour le moment pour les VUL et PL



Freins à la transition vers les nouvelles énergies

- Retour sur investissement incertain au sujet des frais à engager
- Questionnements sur l'efficacité de fonctionnement
- Enjeu de disponibilité des véhicules chez les concessionnaires
- Interrogations quant à la disponibilité énergétique pour l'alimentation



Mise en œuvre de la stratégie de transition des flottes de VUL / PL



Conditions de mise en œuvre

Dans l'ensemble des entreprises qui semblent **prêtes à faire évoluer leur flotte en étant davantage accompagnées** dans les différentes démarches

- Par des aides à l'investissement (achat de véhicules, installation de bornes, travaux d'électrification...)
- Par un accompagnement global dans la mise en œuvre (demandes d'aides, mise en œuvre opérationnelle...)
- Par des informations ciblées voire des formations
- Par le développement des infrastructures associées

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
- Un poids d'autant plus important dans le cas coût d'achat des véhicules frigorifiques ou aménagés

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**

€ Modes d'investissement envisagés :

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

- 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

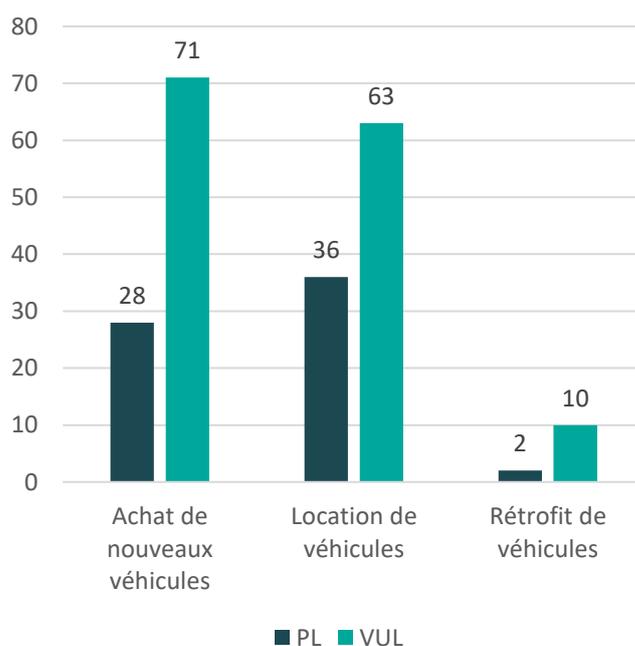
Faible recours au retrofit envisagé, un système perçu comme complexe à mettre à en œuvre pour les poids lourds et VUL voire peu connu par certaines entreprises

- 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 de sélectionner plusieurs réponses)



Focus sur les VL : projection et conditions de mise en œuvre de la transition des flottes



Projections 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 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 : chargement du véhicule au domicile, véhicule utilisé à titre personnel (vacances / long trajets...)

Trajectoire de transition des flottes de véhicules :

3 scénarios réalistes

Scénario optimiste

Basé sur des conditions de déploiement des nouvelles énergies optimales notamment pour l'électrique

-  50 % au gazole et 25 % à l'électrique
-  28 % au gazole et 40 % à l'électrique
-  20 % à l'essence et 55 % à l'électrique

Scénario intermédiaire

Basé sur la projection concrète des entreprises mobilisées

-  57 % au gazole et 19 % à l'électrique
-  37 % au gazole et 30 % à l'électrique
-  21 % à l'essence et 52 % à l'électrique

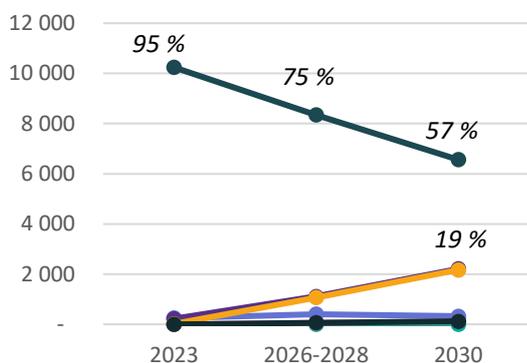
Scénario prudent

Basé sur des conditions de déploiement des nouvelles énergies insuffisamment réunies et réglementation tardant à se mettre en place

-  75 % au gazole et 13 % à l'électrique
-  50 % au gazole et 16 % à l'électrique
-  37 % à l'essence et 25 % à l'électrique

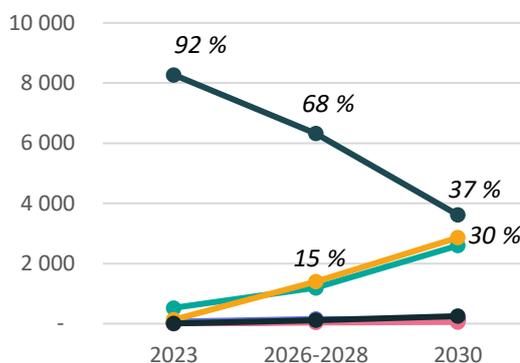
Focus sur le scénario intermédiaire

PL :



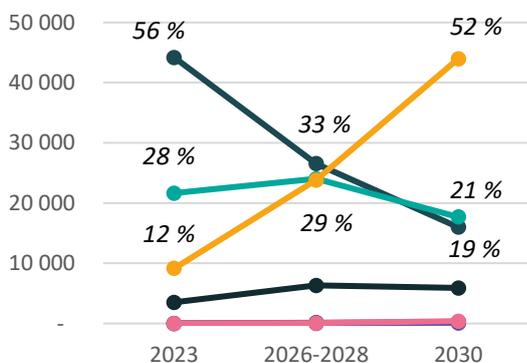
Total en 2023 : 10 736 / 2026-2028 : 11 061 / 2030 : 11 510

VUL :



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

VL :



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

Légende :

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

Impacts de la transition des flottes sur les métiers

Chauffeur-livreur



23 928 chauffeurs-livreurs en 2021

Source : données DSN 2021, retraitements Katalyse



45 % de chauffeurs-livreurs amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies » d'ici 2030 dont **64 %** à l'énergie électrique

Source : analyse Katalyse, selon le scénario intermédiaire

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

Des impacts liés à l'écoconduite :



- Ecoconduite permettant de préserver l'autonomie du véhicule et d'améliorer le confort du conducteur
- Prise en main 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, frein régénératif...)



Autres impacts pour les salariés, en fonction de leur champ de responsabilité :



- Intégration de nouvelles procédures à suivre en lien avec le nouveau véhicule
- Entretien de premier niveau adapté au véhicule, suivi des indicateurs spécifiques au véhicule
- Adaptation de l'organisation de la tournée / des visites et chargement du véhicule



Commercial itinérant



66 984 commerciaux itinérants en 2021

Source : données DSN 2021, retraitements Katalyse



50 % de commerciaux itinérants amenés à conduire des véhicules « nouvelles énergies » d'ici 2030 dont **85 %** à l'énergie électrique

Source : analyse Katalyse, selon le scénario intermédiaire

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)

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
- De manière générale, moins de freins identifiés à l'adoption de solutions aux nouvelles énergies
- En revanche problématique de la recharge « à la maison »



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



- Intégration des nouvelles procédures, signalement des anomalies
- Gestion et organisation de la tournée de prospection / vente en planifiant les points de chutes

Analyse de l'offre de formation et enjeux pour la branche

Bilan de l'analyse de l'offre de formation

Chauffeur-livreur

Commercial itinérant

Prise en compte des enjeux de verdissement des flottes dans la formation :



Niveau peu satisfaisant



Niveau insatisfaisant

Offre de formation dédiée au métier de chauffeur-livreur **accessible sur l'ensemble du territoire national** et **devant intégrer des modules sur l'écoconduite** dans la formation initiale (TP et CAP) et la formation continue obligatoire des chauffeurs-livreurs...

- ... mais peu de formations pratiques prenant en compte les enjeux liés au passage vers des véhicules aux nouvelles énergies en dehors de **quelques modules théoriques** (principes de base, connaissance des nouvelles énergies...)

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

- 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**

Trois grands enjeux et exemples d'actions à mener

ENJEU A



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

- Communiquer auprès des chefs d'entreprises pour sensibiliser aux enjeux de transition et informer sur les réglementations
- Doter les entreprises de ressources pour lever les freins des salariés à la conduite de véhicules aux nouvelles énergies

ENJEU B



Assurer la montée en compétences des salariés pour favoriser la transition

- Créer des modules de formation pratique préparant aux évolutions du verdissement des flottes de VUL / PL, adaptés selon les types d'énergies
- 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

ENJEU C



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

- Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur stratégie de transition
- Mener des actions auprès des institutions pour aider au financement et accélérer la transition des entreprises
- Encourager les entreprises à mettre en place un suivi et un management de l'écoconduite