

Quelles perspectives pour les marchés du transport routier et des camions ?

Le transport routier de marchandises européen avait relativement bien traversé la période de crise Covid, avec une activité affichant une stabilité des tonnes-kilomètres en 2020. **La croissance s'est poursuivie en 2021 (+4,5%) et se poursuivra en 2022 à un rythme plus ralenti**, en phase avec l'évolution de la production manufacturière.

La crise Covid a cependant eu d'autres impacts sur le transport routier de fret en Europe : **le tonnage transporté est plus faible qu'avant crise mais il est transporté sur de plus grandes distances** ; et **la part de transport réalisée par les camions immatriculés dans les pays de l'Est s'est renforcée**. Ces pavillons routiers ont ainsi affiché une progression de leur tonnes-kilomètres de +6,8% en 2021 contre seulement +3,3% pour les pavillons des pays de l'Ouest.

Ces pavillons routiers devraient davantage subir les impacts de la guerre Russie-Ukraine, bien que le transport routier avec cette zone (Biélorussie incluse) ne représente que 3,5% de leurs tonnes-kilomètres ces dernières années. Par ailleurs, leur avantage compétitif, reposant sur de moindres coûts de main d'œuvre, serait quelque peu amoindri par le « Mobility Package ». Cette législation européenne entrée en vigueur en février **impose en effet une fréquence de retour des chauffeurs dans leurs pays mais aussi l'application du salaire minimum du pays où le transport est réalisé**. De plus, les pénuries de chauffeurs à l'œuvre en Europe impliquent notamment de renforcer l'attractivité du métier par des hausses de rémunération.

La reprise plus rapide de l'activité des pays de l'Est en 2021 s'est traduite par un rebond plus vigoureux des immatriculations de poids-lourds neufs. Ces dernières ont rebondi de 16% en 2021 en Europe mais la plupart des pays de l'Est ont affiché des taux de croissance plus élevés. Cependant, **les pénuries de composants électroniques freinent la reprise des immatriculations européennes** : les premiers mois de 2022 affichent tout juste une stabilité et même si de moindres tensions sont attendues à partir du second semestre 2022, le contexte de l'offre va demeurer contraignant vis-à-vis d'une demande se situant à bon niveau. **Le BIPE prévoit néanmoins une poursuite de la croissance des marchés du transport routier et des poids-lourds neufs pour cette année et l'an prochain, en Europe tout comme en France**.

La part des motorisations alternatives est encore très marginale en véhicules industriels. En France, l'objectif d'interdiction des poids-lourds Crit'air 2 dans les ZFE du Grand Paris (en 2024) et de Lyon (en 2026) est tout simplement irréaliste, compte tenu de la vitesse de renouvellement du parc ralenti par les pénuries de composants

Afin de partager notre vision des enjeux du secteur, nos analyses et nos perspectives chiffrées des marchés du transport routier de marchandises et des poids-lourds en Europe, n'hésitez pas à vous renseigner sur les modalités d'adhésion à **l'Observatoire Véhicules Industriels et TRM du BIPE**, dont la première session annuelle s'est tenue en avril.

Rédaction de la note



Béatrice PLAT
Directrice Associée

43-47, Av. de la Grande Armée
75116 Paris
Office +33 1 58 36 04 30
<https://www.bdo.fr/fr-fr/bipe>

BIPE
powered by BDO