



SECAFI

Groupe ALPHA



Transports des biens et des personnes - Des enjeux sociétaux et industriels pour la région Auvergne - Rhône-Alpes

4 février 2015

SECAFI

Diagnostic Stratégie Emploi

Société d'expertise comptable inscrite
au Tableau de l'Ordre de la région Rhône-Alpes

Direction Régionale Rhône-Alpes

Immeuble Le Green
241, rue Garibaldi – 69003 Lyon
Tél 04 78 63 60 63

SAS au capital de 2 245 092,50 €
312 938 483 RCS Paris
Numéro d'identification intracommunautaire
FR 88 312 938 483

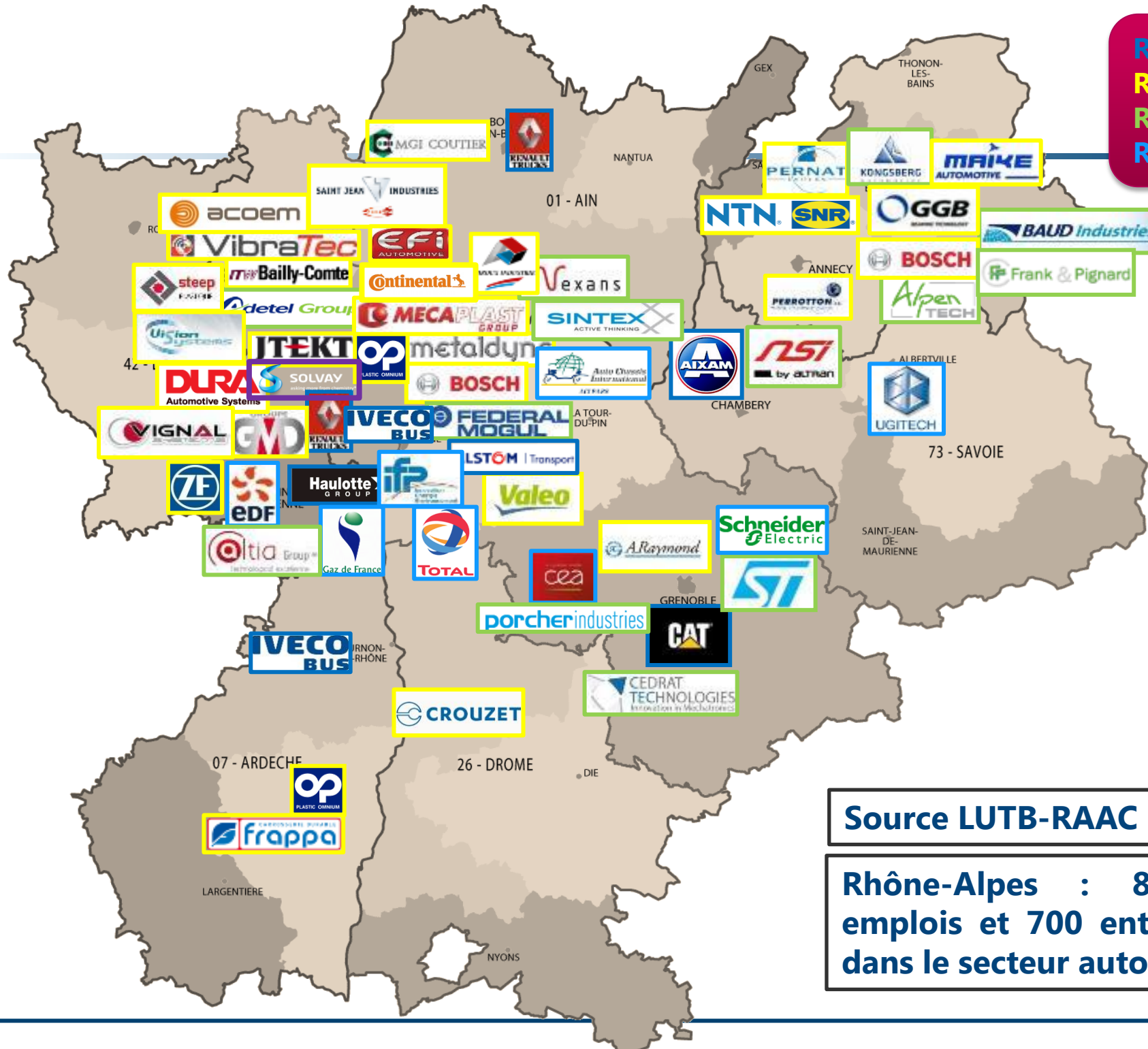
BORDEAUX ► LILLE ► LYON ► MARSEILLE ► METZ ► MONTPELLIER ► NANTES ► PARIS ► TOULOUSE

www.secafi.com

Transport : une accélération des mutations ; les zones urbaines denses sont les premières concernées



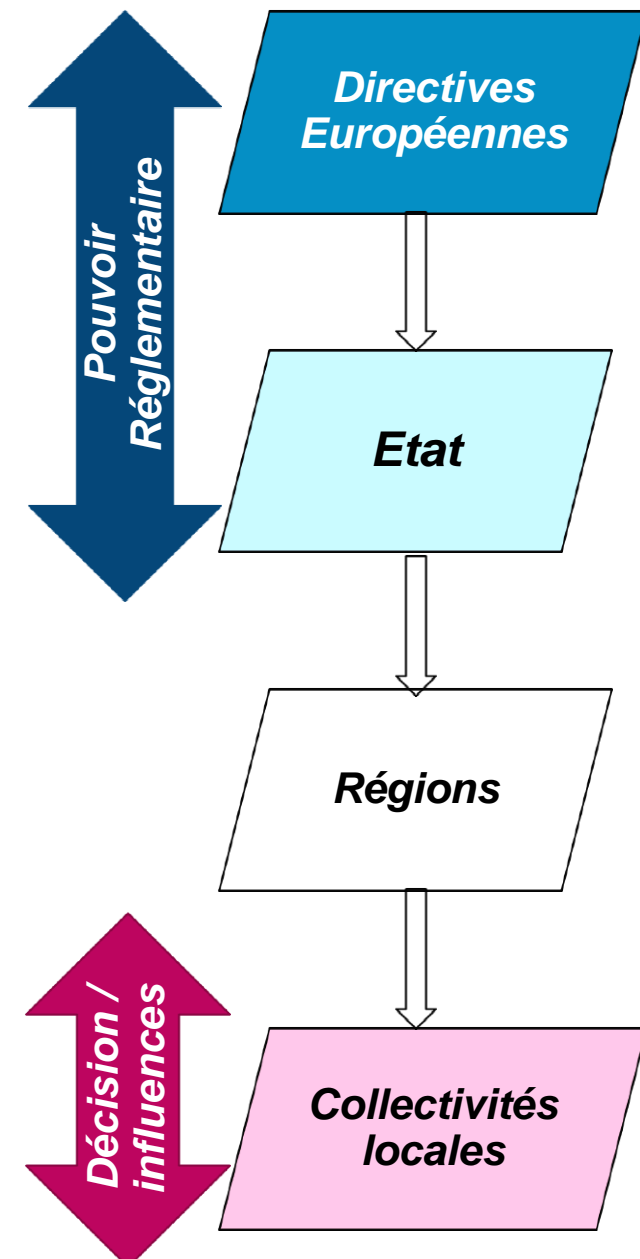
- Rang 0
- Rang 1
- Rang 2
- Rang 3



Source LUTB-RAAC

Rhône-Alpes : 80 000 emplois et 700 entreprises dans le secteur automobile

Les décisions réglementaires sont structurantesMais une situation de départ peu propice à l'investissement d'innovation en France sur des motorisations alternatives au diesel....



- ▶ Une politique réglementaire européenne incitative qui vise à réduire progressivement les émissions de GES et de particules fines : Le transport est au centre des enjeux en tant qu'activité fortement émettrice.
- ▶ Un Etat «écartelé» entre enjeux environnementaux et « protectionnisme industriel », se traduisant par un manque de cohérence dans la durée
- ▶ Des Régions sans réel pouvoir réglementaire et jusqu'à maintenant centrées sur le transport régional, principalement ferroviaire.
- ▶ Des collectivités locales décisionnaires ou fortement actrices des choix des politiques de transport mais des niveaux de coordination globalement faibles et des moyens disparates.



Quelques inflexions stratégiques et réglementaires récentes de nature à faire bouger le marché et les filières industrielles

▶ Loi de transition énergétique du 17 août 2015 :

- ▶ Une réglementation exigeante sur le parc de bus et d'autocars pour les réseaux supérieurs à 20 bus/autocars avec à partir du 1^{er} janvier 2020 l'acquisition d'une proportion minimale de 50 % par des « véhicules à faibles émissions » → 100 % des bus ou autocars achetés doivent faire partie de la catégorie « véhicules à faibles émissions » en 2025
 - ✓ Des décrets à venir sur la définition de véhicules à faibles émissions en zone dense et en zone péri-urbaine

▶ La réforme territoriale et les lois NOTRe/MAPTAM

- ▶ Les départements perdent leurs compétences transport à compter de Janvier 2017 ; la Région devient le chef d'orchestre de la mobilité sur son territoire

▶ L'annonce en 2015 du plan Bus 2025 de la RATP qui vise un parc sans motorisation diesel

▶ Le développement des ambitions des métropoles et des grandes zones urbaines sur l'amélioration de la qualité de l'air : cf plans villes respirables, développement des C.D.U.,

...



Vers une segmentation à moyen terme de la motorisation des véhicules lourds en fonction des territoires

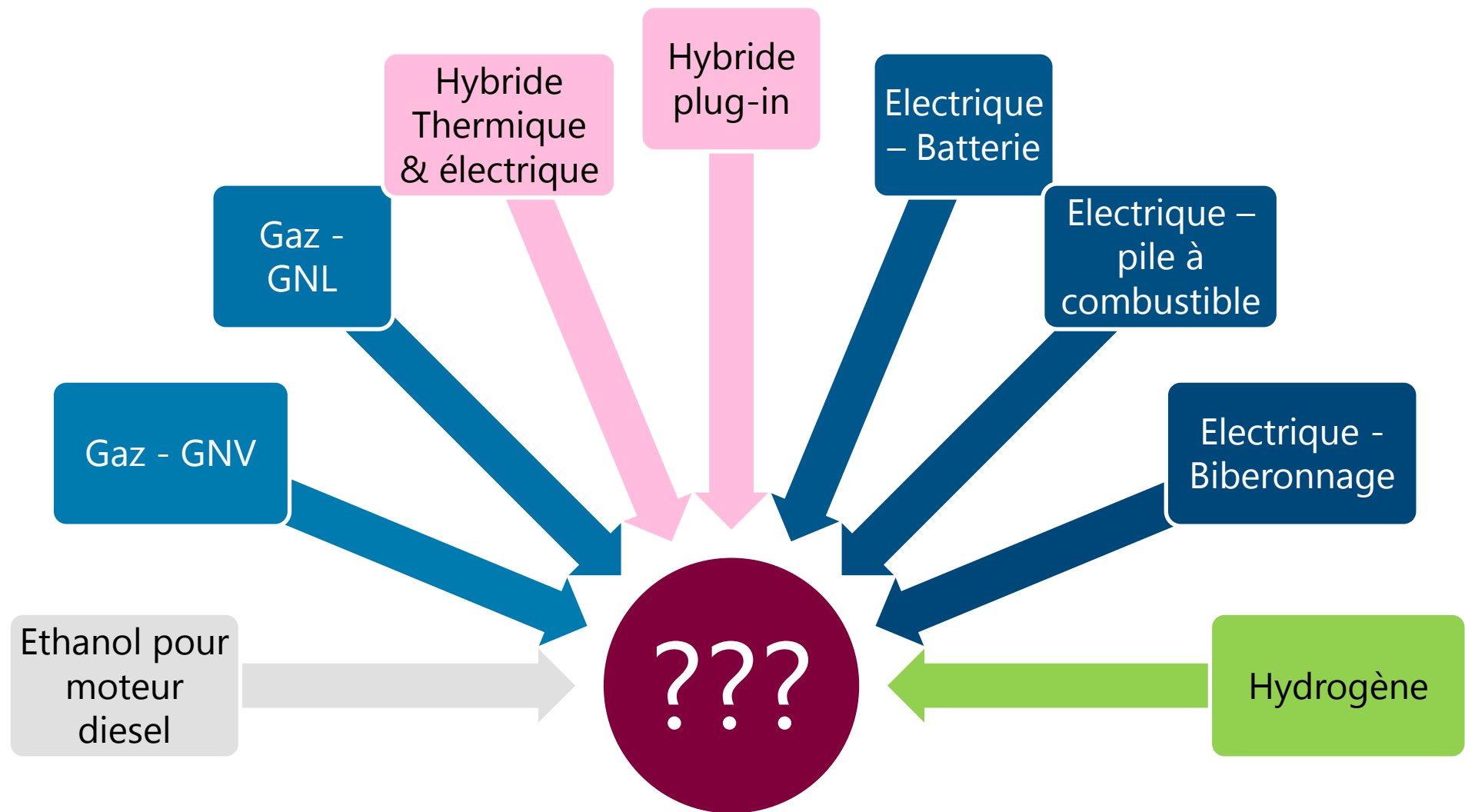
	Zone Urbaine	Zone Péri-urbaine	Autres zones
Besoin d'autonomie des véhicules	Faible	Moyen	Fort
Importance des enjeux environnementaux	Forte	Forte à moyenne	Faible
Motorisations de demain	Electrique /hydrogène /bio gaz GNV /GNL	Electrique Hybride / bio Gaz /GNV/GNL	Euro VI Gasoil

Zone de risque pour IVECO et RENAULT TRUCKS

Zone de pertinence des motorisations diesel Euro VI de l'offre IVECO et RENAULT TRUCKS



Quelles alternatives aux moteurs thermiques diesel ou essence ? Peu de technologies alternatives matures à date....



... Et les investissements réalisés dans les moteurs euro VI ne sont pas amortis

Zoom sur le Plan bus 2025 de la RATP : 80 % du parc en électrique et 20 % en G.NV. En 2025

Les étapes de la transition énergétique du parc de l'EPIC RATP (sous l'impulsion politique du STIF)

▶ 2016 à 2017

- ▶ Tests de bus 100% électriques et de systèmes de charge : Bolloré BlueBus – Irizar (Espagnol), Solaris (polonais) , le chinois Yutong, Heuliez

▶ 2017

- ▶ Lancement d'appel d'offres pour des bus standards 100% électriques
- ▶ Continuité d'appel d'offres pour des bus GNV (12 et 18 mètres)

▶ 2018 à 2021

- ▶ Livraisons importantes de bus GNV

▶ 2019 à 2025

- ▶ Livraisons importantes de bus électriques

Les bluebus Bolloré

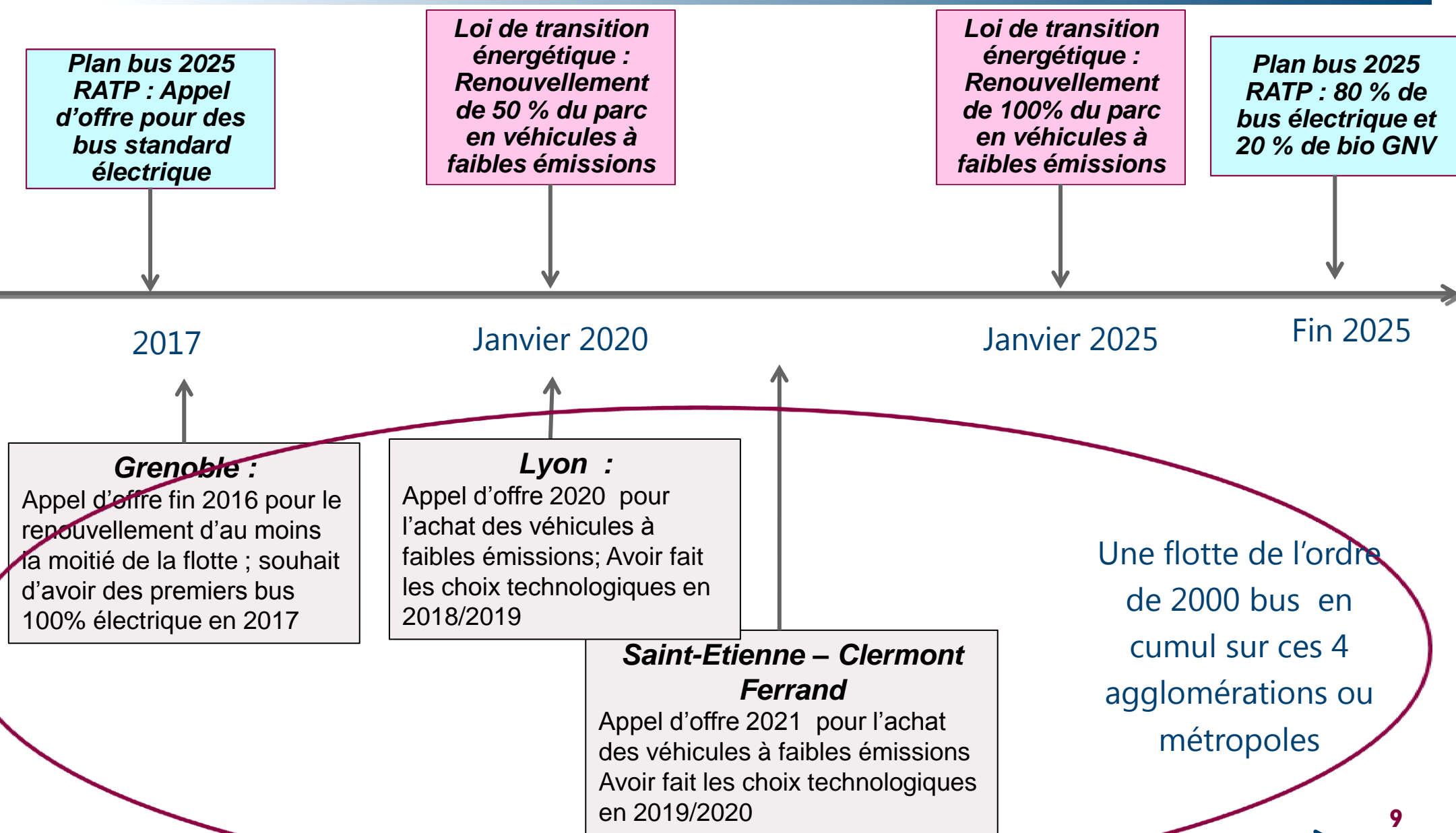
- ▶ 23 bus (12m) 100% électrique BLUEBUS (Groupe BOLLORE) en exploitation
- ▶ voyageurs (L341) en 2016
- ▶ Recharge de nuit en centre bus
- ▶ Autonomie : ~ 180 km
- ▶ Capacité : 92 voyageurs
- ▶ Co-financement programme européen

Bolloré a inauguré à Quimper le 15 janvier 2016 un site industriel neuf pour la production de ces bus

L'EPIC RATP c'est :

- **4500 bus sur Paris**
- **Le premier client d'IVECO (actuellement)**
- **La tête de pont de RATP Dev**

Le STIF et la RATP ont pris le leadership en France pour l'impulsion de filière(s) alternative(s) aux motorisations diesel

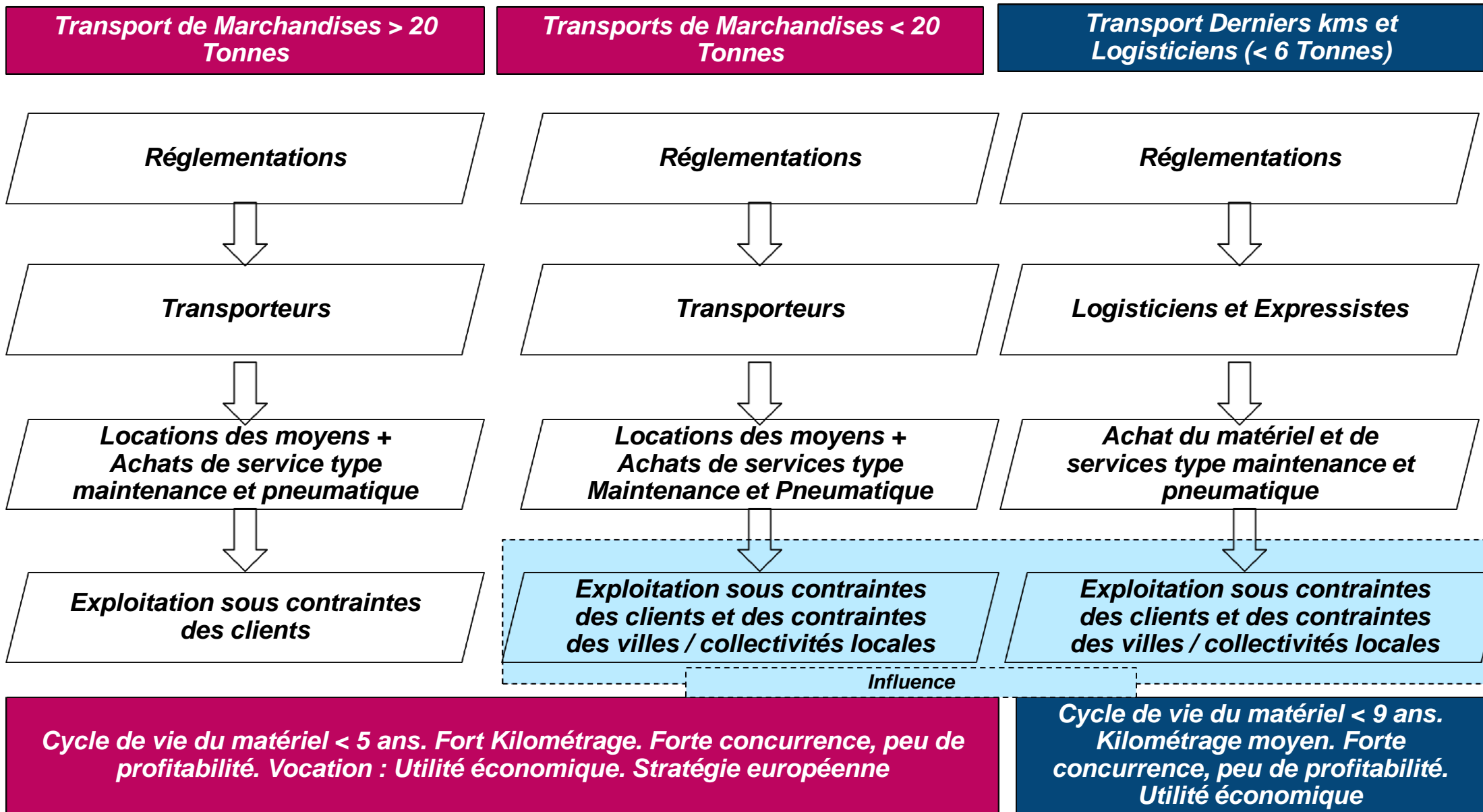


Vers l'émergence de nouveaux acteurs sur la filière Bus & Car en France sur le marché de l'autobus urbain

	Acteurs historiques présents sur le marché Français *	Nouveaux acteurs déclarés sur le marché français des bus électriques	Autres nouveaux acteurs potentiels - Autres solutions
Parc d'autobus – Trolley – bus	Iveco /Heuliez* (72 %) Man/ Scania (7 %) Mercedes (13 %) * Source UTP : 16 540 véhicules	<ul style="list-style-type: none"> - Irizar (Espagnol)*, - Solaris (Polonais) - Yutong (chinois), associé au Français Dietrich Carebus et SAFT* - Bolloré – Blue bus* - Solaris – Polonais* - Telsa (Californien) - PVI – WATTS - Volvo (suédois) - Golden Dragon (Chinois) - <p style="text-align: right;">* Testés par la RATP dès 2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Siemens, Alstom, Bombardier, CAF,... - Colas (route recouverte de panneaux solaires) - Volvo (Suédois – GNV) -

Les collectivités locales sont propriétaires et décisionnaires pour l'acquisition des autobus en zone urbaine. Elles sont fortement incitatrices en zones péri-urbaines ou interurbaines

Matériel roulant de transport routier de marchandises : les contraintes locales souvent au second plan dans les décisions d'achat



Logistique Urbaine

Vers des flottes électriques ou gaz pour la livraison urbaine

Lyon : Citylogistics

Description :

Start-up pour optimiser les tournées via un CDU positionné à Vaulx-en-Velin / ELU dans Lyon:

- une flotte de 5 véhicules de 12 tonnes, 15 tonnes et 19 tonnes qui fonctionnent au GNC (Gaz Naturel Compressé).
- 450 livraisons/ jours -> 45 Tonnes / jours

Partenaires Transporteurs :



Financiers



GRANDLYON
la métropole

Saint Etienne : SimplyCité

Description :

Start-up pour optimiser les tournées via un CDU positionné à Saint-Etienne:

- une flotte de 2 véhicules : 1 Renault électriques Maxity (18 m3) + 1 Goupil (3 m3)
- Véhicules gaz (3,5T, 7,5 T et 12 T) en cours d'achat
- 50 à 80 livraisons/ jours

Partenaires Transporteurs :



Financiers



Annecy : PURE

Description :

Start-up pour optimiser les tournées via un CDU positionné à Seynod :

- une flotte de 3 véhicules : 3 Renault électriques Maxity (18 m3)
- 40 à 60 livraisons/ jours

Partenaires Transporteurs :



Financiers :



Le Medium Duty : un des enjeux stratégiques pour Renault Trucks sur les sites français



Le maxicity électrique commandé par La Poste

Comment Renault Trucks peut-il s'insérer dans la COP 21 ? En exposant deux véhicules électriques et innovants. Le premier est un Maxity Électrique avec pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène et le second un Renault Trucks D 100 % électrique. Ces deux véhicules ne sont pas que des études technologiques. Ils sont actuellement testés en conditions réelles par La Poste à Dole dans le Jura pour le premier et par Speed Distribution pour Guerlain à Paris pour le second.

▶ Un segment ultra-minoritaire pour Volvo Trucks et pour la marque Renault Trucks :

- ▶ 15 % des camions vendus sous la marque R.T. sont des MD
- ▶ Et R.T. représente 80 % des ventes du MD du Groupe Volvo Trucks en Europe.

▶ Un segment clé pour les activités lyonnaises du Bureau d'étude, pour l'usine moteur et le site de montage de Blainville (environ 4000 camions /an)

▶ La stratégie du groupe n'est toujours pas clarifiée à date sur ce segment :

- ▶ Maintien et développement du centre d'expertise ?
- ▶ Abandon en Europe ?
- ▶ Développement dans une autre zone géographique (Inde)?
- ▶ Co-développement Asie – France ?

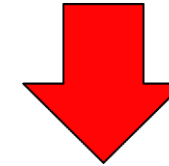
Pour résumer: Les enjeux industriels liés à la fin des moteurs diesel en zone urbaine dense

Les gagnants



- ▶ Le marché du renouvellement des **autobus urbains à énergie alternative** : Potentiel de remplacement de la totalité de la flotte de 25 000 autobus urbains en dix ans et d'une fraction des 65 000 autocars de transport scolaires et interurbains
- ▶ Renouvellement progressif de la flotte des **véhicules de livraison par des véhicules sans émission** : petits véhicules électriques, utilitaires électriques (90% des 5,8 millions de véhicules utilitaires de moins de 3,5 T sont diesel)
- ▶ Les **filières locales de production de Gaz** (centrale de méthanisation, ...) d'hydrogène,...
- ▶ Les filières **des batteries et des infrastructure électriques** (bornes de recharge)

Les perdants



- ▶ La production de **véhicules de transports et les utilitaires diesel**
- ▶ **Les fabricants de moteurs thermique diesel et leurs sous-traitants**
- ▶ Les **opérateurs de transport les plus faibles** n'ayant pas les ressources pour moderniser leur parc
- ▶ Les mécaniciens réparateurs et **centres de maintenance traditionnel** spécialisés dans l'entretien des flottes diesel

- **Un contexte et un environnement en forte mutation sous l'impact notamment de la loi de transition énergétique mais également des politiques locales.**
- **Un marché et des filières en cours de (re)structuration sur des offres de motorisations alternatives ; les nouveaux entrants se positionnent .**
- **Les pouvoirs publics locaux et régionaux ont une responsabilité directe et majeure sur les perspectives de la filière Bus & Car en France.**
 - **Les années 2016-2017 seront décisives : Iveco n'est pas à date en position de force.**
- **Bien que moindre que pour la filière bus & car, le niveau d'influence des pouvoirs publics locaux et régionaux est également important sur le fret et notamment pour ce qui concerne la logistique urbaine**
 - **Mais les perspectives de Renault Trucks en France sont d'abord tributaires de la stratégie retenue par le Groupe sur le Medium Duty (flotte concernée par la livraison urbaine ou péri-urbaine)**
- **La Région Auvergne et Rhône-Alpes et les collectivités locales qui la composent par leur poids ont un rôle d'impulsion à jouer ; mais il nécessitera une forte coordination entre les différents acteurs publics et privés.**



MERCI DE VOTRE ATTENTION

Valérie Sagnol

Valerie.sagnol@secafi.com 0675084351

Florian Delvaux

Florian.delvaux@secafi.com 06 20 62 49 68

