LE MARCHÉ
DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS
2016

BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

L'OBSERVATOIRE
DU VEHICULE INDUSTRIEL

ÉDITO

JEAN-MICHEL MERCIER
DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

ON Y EST PRESQUE

Le marché VI s'est refait une santé en 2015, excédant même nos prévisions d'il y a un an, cependant cette embellie n'est visible que pour une partie de ses composantes. Ce progrès s'inscrit d'ailleurs dans un marché européen qui retrouve des couleurs pour l'ensemble des pays de la zone euro.

Souhaitons maintenant que l'exercice clos constitue pour 2016 le socle d'une consolidation du marché pour les années à venir.

Dans ce contexte, certains signaux concrets semblent bien indiquer une amélioration sensible de la situation du TRM. On relèvera que cette amélioration tient, pour l'instant, plutôt aux efforts constants d'adaptation de cette profession qu'à une vraie reprise des volumes transportés, qui évoluent encore très hiératiquement.

On note également un progrès qualitatif, au moment où se termine la COP 21, sur une prise en compte de la question du développement durable, via le lancement de nombreux projets autour du GNV mais aussi, soulignons-le, sur les progrès constants de productivité réalisés par le TRM.

On attend maintenant le rebond tant espéré et souhaité du BTP, et un arrêt de la chute d'activité continue depuis 2009 qui matérialiserait, déjà, une première étape vers du « mieux ». Une reprise du secteur serait, pour les conclusions de nos prévisions, une très bonne nouvelle, d'autant plus excellente s'agissant d'un domaine d'activité pourvoyeur essentiel d'emplois dans notre pays.

Objectivement, les bases d'une croissance plus soutenue sont là, et si l'on s'en tient aux meilleurs traités d'économie, on en attend plus qu'une manifestation tangible et durable, surtout dans les décisions d'investissement des entreprises.

Il nous faut toutefois nous extraire, sans évidemment les ignorer, des facteurs de fragilité de l'économie française, sans parler bien sûr d'une instabilité en terme géopolitique dont nous avons pu récemment connaitre certains effets indirects et dramatiques.

03 ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE
04 LES UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS
12 LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR
21 LES PRÉVISIONS 2016

03

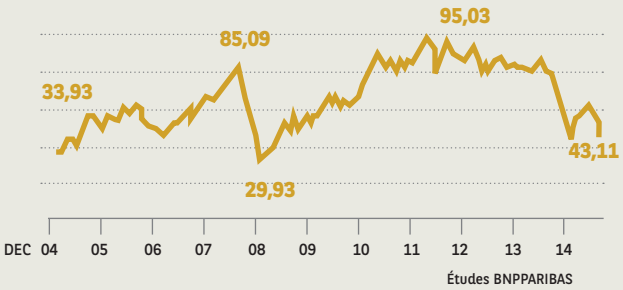
ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

LE PÉTROLE EN « VEDETTE »

TANDIS QUE LE MONDE S'INQUIÈTE DU COUP DE FREIN SUBI PAR L'ÉCONOMIE CHINOISE ET CONTINUE DE S'ÉTONNER DU COURS DU PÉTROLE, L'EUROPE PERSISTE À ÉVOLUER EN ORDRE DISPERSÉ. LA FRANCE ATTEND ENCORE ET TOUJOURS LA REPRISE DE L'INVESTISSEMENT SUSCEPTIBLE DE VALIDER UNE REPRISE DE LA CROISSANCE.

PRIX DU PÉTROLE BRENT EN EURO



Études BNPPARIBAS

L'ÉCONOMIE MONDIALE

Les États-Unis et la zone euro ne sont pas au même stade de leur reprise. Les premiers se rapprochent du plein emploi et voient leur marché immobilier s'animer, ce qui devrait conduire la Réserve fédérale à resserrer sa politique. La seconde marque des progrès, mais reste trop fragile pour que les perfusions monétaires lui soient retirées.

La combinaison ralentissement chinois + baisse du prix des matières premières + dette en dollar revêt un caractère hautement dépressif dans une bonne partie du monde émergent.

Les prévisions de croissance dans les économies développées ne pourront également être tenues, elles vont cesser globalement d'accélérer.

PÉTROLE

Après plusieurs mois de décroissance, les cours du pétrole revenus à un niveau équivalent à 2009 ont repris leurs chutes courant décembre menaçant même l'économie mondiale d'un « contre-choc ». Conjugaison d'une demande en baisse (ralentissement de la Chine, économies d'énergies) et d'une offre pléthorique (OPEP, Russie, Schiste et probablement Iran) rien ne présage d'une hausse de prix dans les prochains mois.

L'EUROPE

L'Union économique et monétaire ne parvient pas à amorcer un cycle de croissance soutenu. Début 2015, les observateurs se félicitaient d'une conjonction de circonstances très favorables (baisse de l'euro, chute des cours du pétrole, lancement du rachat de dettes de la BCE), qui allait enfin permettre une franche accélération de l'activité. Les perturbations grecques au printemps ont constitué un premier obstacle. La croissance du PIB de la zone euro s'est franchement bien tenue tout au long du premier semestre, accélérant régulièrement jusqu'à son plus haut niveau depuis quatre ans.

En revanche, les perturbations qui agitent l'économie mondiale depuis l'été (ralentissement chinois, rechute des prix du pétrole, incertitudes relatives à la politique monétaire américaine) sont davantage susceptibles d'avoir des effets notables pour la suite.

LA FRANCE

Le PIB français a progressé de 0,3 % au troisième trimestre 2015, après avoir stagné au deuxième. Le rebond attendu a donc bien eu lieu, mais il manque de vigueur. La croissance du troisième trimestre repose surtout sur une contribution très positive des variations de stocks. La contribution négative du commerce extérieur est renforcée par le recul des exportations. Malgré les soutiens à la demande (bas prix du pétrole, cours de l'euro favorable, conditions financières accommodantes), la reprise manque de dynamisme.

Le sous-investissement, dans les secteurs recélant les gains de productivité les plus importants, est particulièrement problématique. Il s'explique par la faiblesse des marges dans l'industrie, et le trend du taux de chômage qui ne parvient pas à s'inverser est évidemment le second sujet majeur.

- 73 %

COURS DU BRENT FIN DÉCEMBRE / JUIN 2008

CROISSANCE MONDIALE

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2014	3,4 %	2,4 %	0,9 %	1,6 %	0,2 %
Prévisions 2015	3,5 %	2,6 %	1,6 %	1,6 %	1,1 %

BNPPARIBAS études économiques

04

UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

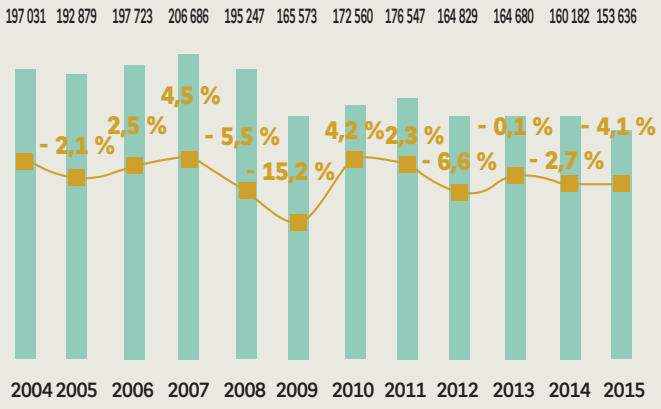
UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

LE QUALITATIF PLUTÔT QUE LE QUANTITATIF

LE « MÉTIER », ENGAGÉ DEPUIS LA CRISE DANS UN TRAVAIL DE FOND SUR LA PRODUCTIVITÉ ET LE REDRESSEMENT DES MARGES MONTRE DES SIGNES ENCOURAGEANTS DE RESTAURATION DE SES FONDAMENTAUX, MALGRÉ DES VOLUMES QUI N'ONT CESSÉ DE SE RÉDUIRE ET DANS UN CONTEXTE DE CONCURRENCE EUROPÉENNE TOUJOURS SOUTENUE.

TRM : en millions de tonnes-km transportées (donnée CVS) en glissement 12 mois à juin 2015



Source : MEDDE

LA CONJONCTURE AU PREMIER SEMESTRE : TOUJOURS DANS L'ATTENTE DES VOLUMES

Le transport routier intérieur sous pavillon français se redresse en tonnes-kilomètres (+ 4,3 % – provisoire – après - 7,8 % – donnée révisée).

Ce rebond n'efface pas la tendance baissière constatée ces dernières années et constitue un rattrapage du premier trimestre.

Les niveaux atteints au 1er trimestre (inférieurs à 9 500 miliards de tkm par mois) correspondent à l'activité du pavillon au milieu des années 90, soit 20 ans en arrière.

La reprise concerne aussi bien le fret routier international (+ 3,0 % après - 5,9 %), souvent sujet à de fortes variations, que le national (+ 4,4 % après - 7,9 %).

Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité, se redresse (+ 5,0 % après - 10,1 %) alors que le transport pour compte propre poursuit sa progression (+ 2,0 %, après + 1,4 %).

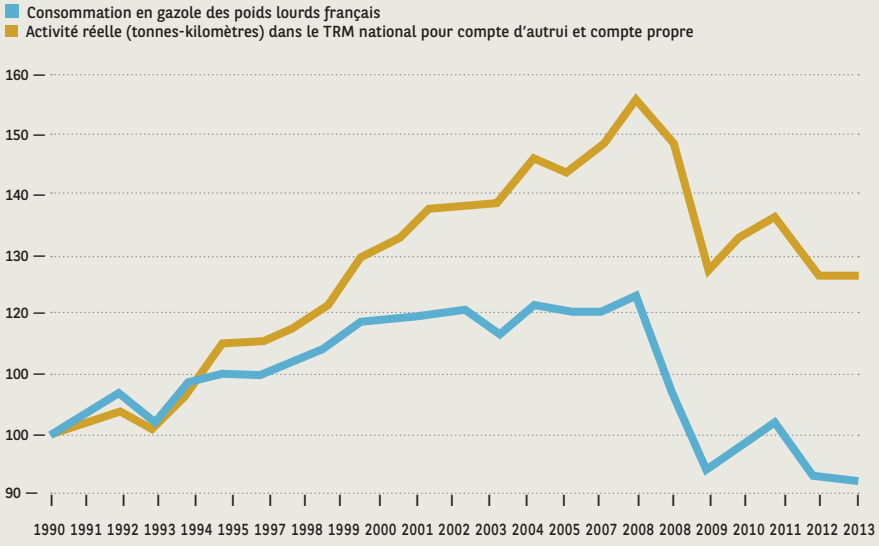
DES EFFORTS DE PRODUCTIVITÉ

CONSOMMATION DES ENSEMBLES ROUTIERS : UNE VISION CONCRÈTE DES EFFORTS DE PRODUCTIVITÉ DU SECTEUR

La consommation moyenne des parcs de 40 tonnes, exploités en longue distance, diminue régulièrement tous les ans. Depuis 2000, année de la première enquête longue distance, la statistique a baissé de 8,7 %.

Cette évolution illustre la volonté de tous les acteurs du secteur d'améliorer l'efficacité environnementale et la performance économique du TRM : exploitation de véhicules de dernière génération, massification de certains flux, développement de stratégies « d'écoconduite ».

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ NATIONALE DU TRM FRANÇAIS ET DE LA CONSOMMATION DE GAZOLE PAR LES POIDS LOURDS



Derniers points : 2013 - Sources : SOES

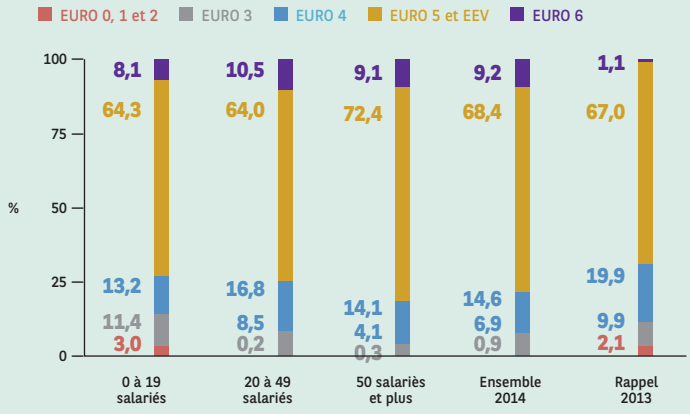
UN PARC PROPRE ET PRODUCTIF

77,6 % des véhicules 40 tonnes exploités en longue distance par les entreprises du panel répondent aux normes Euro 5 et plus en 2014. La part de la norme Euro 6, norme en vigueur pour les véhicules neufs au moment de l'enquête, progresse significativement en 2014 : + 8,1 points par rapport à 2013.

Confrontées à cette conjoncture atone, les entreprises ont optimisé la productivité de leurs véhicules (diminution des parcours à vide et des temps d'attente, recours plus fréquent aux autoroutes).

L'indicateur de productivité des véhicules (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes) augmente ainsi de 2,2 % en 2014.

PARC EXPLOITÉ SELON LA SPÉCIFICATION EURO DU VÉHICULE (EN %)



Sources : CNR

LA SANTÉ FINANCIÈRE DU TRM : DES BASES ASSAINIES

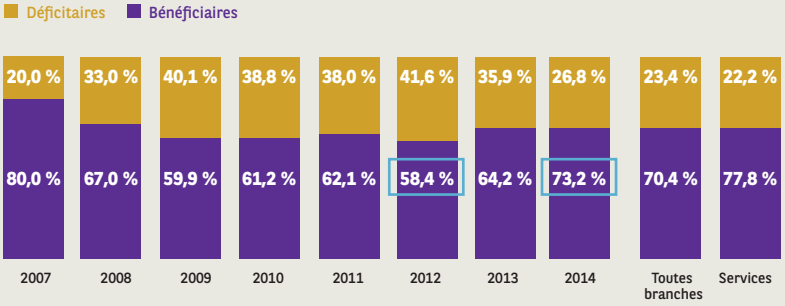
Depuis maintenant 2009, la Banque de France dresse chaque année un panorama financier du transport routier et profite du congrès de la FNTR pour en présenter les résultats. Le cru 2014 est plutôt encourageant. Par rapport à 2013, la quasi-totalité des indicateurs connaît une amélioration :

- Le chiffre d'affaires est en hausse de 1,4 %.
- Le taux de valeur ajouté augmente légèrement pour passer de 37,3 % à 37,6 %. À noter quand même que ce taux reste de 3 points inférieur à son niveau d'avant crise (on était à 41 % en 2007).
- Le redressement de la rentabilité d'exploitation qui atteint 6,3 % s'accélère (+ 0,6 %) et bénéficie, à parts égales, de la hausse de la valeur ajoutée (+ 0,3 %) et du CICE (+ 0,3 %). Mais là encore, on est en dessous des niveaux d'avant crise (8,3 % en 2007).
- Les taux de résultat connaissent une forte progression : pour le taux résultat net/CA on atteint 1,4 % (alors qu'on était sous la barre des 1 % depuis le début de l'enquête en 2009).
- Les entreprises déficitaires sont en forte diminution. En 2014, 26,8 % des entreprises du transport routier ont enregistré un résultat courant avant impôt négatif. Cette part était de 35,9 % en 2013 et de 41,6 % en 2012.
- Enfin, la trésorerie courante se redresse à un niveau confortable, puisque la moitié des entreprises affiche au moins 24 jours de trésorerie et seulement 40 % des sociétés recourent aux crédits à court terme.

Le résultat global de ces améliorations est qu'environ deux tiers des entreprises du TRM représentant 68 % des effectifs bénéficient d'une cotation BDF favorable (3 et 4).

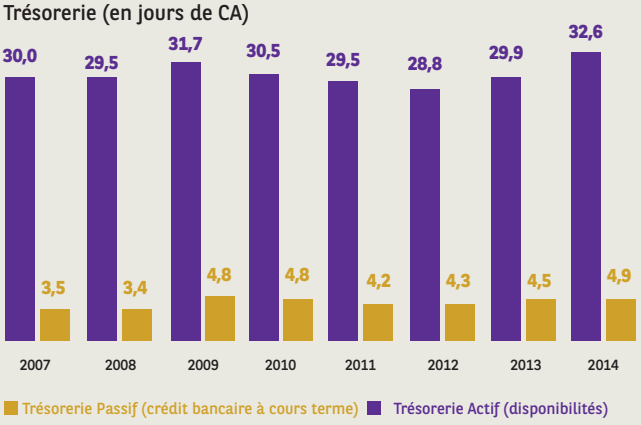
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔT

Résultat courant avant impôt : forte diminution du nombre de sociétés déficitaires
Répartition des entreprises selon le résultat courant avant impôt



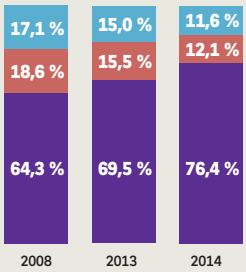
LA TRÉSORERIE COURANTE SE REDRESSE À UN NIVEAU D'ENSEMBLE CONFORTABLE

Trésorerie (en jours de CA)



3/4 DES ENTREPRISES DU TRM ONT UNE CAPACITÉ DE REMBOURSEMENT SATISFAISANTE

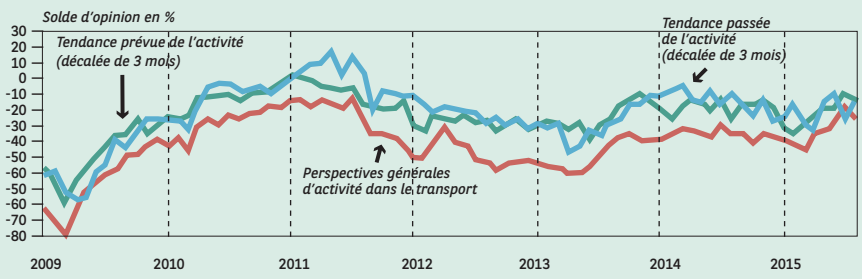
Ventilation du secteur selon la capacité de remboursement (Endettement financier / Autofinancement, en années)



Une nouvelle diminution du nombre d'entreprises à capacité de remboursement plus réduite.

CONJONCTURE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET LA MESSAGERIE

ÉVOLUTION EN % (T / T-1)



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

Toutes les enquêtes de conjoncture (TRM ou autres) confirment l'irrégularité des opinions des entrepreneurs. Il manque toujours un rebond durable sur plusieurs mois pour donner une visibilité au secteur.

UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

DES INDICATEURS AVANCÉS ENFIN POSITIFS

LE SECTEUR DU BTP RESTE LA CLEF DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE, TANT EN TERME D'INVESTISSEMENT QUE D'EMPLOI. SI ON PERÇOIT LES PERSPECTIVES DE RENOUVEAU DU BÂTIMENT, ON ESPÈRE DANS L'IMMÉDIAT UNE STABILISATION DE L'ACTIVITÉ TP DONT PROFITERAIENT LES SECTEURS CONNEXES, NÉGOCE DE MATÉRIAUX EN TÊTE.

BÂTIMENT

Malgré un exercice 2015 encore très compliqué, on peut observer qu'il se passe enfin quelque chose du côté de la construction.

Avec 87 500 mises en chantier, la construction neuve de logements a amorcé un léger redressement au troisième trimestre (+ 0,5 % par rapport aux trois mois précédents). Sur la période de douze mois achevée fin septembre, les mises en chantier se stabilisent après des mois de dégradation continue, à 350 600.

Et pour le non résidentiel neuf, la vigueur du crédit à l'investissement, mais aussi la progressive amélioration des mises en chantier de locaux industriels et assimilés s'avèrent de bon augure, même s'il ne faut guère espérer d'impact réel pour le bâtiment avant 2016.

En revanche les permis de construire demeurent, eux, dans le rouge sur les douze mois écoulés, avec une baisse de 3,1 %, à 366 900, celle-ci s'atténue toutefois de mois en mois : le nombre de permis de construire grimpe à nouveau (+ 8,7 % entre juin et août dernier par rapport aux trois mois précédents). Des indices du redémarrage étaient déjà apparus dès la fin du printemps, quand les promoteurs signalaient le retour des petits investisseurs dans leurs espaces de vente, succès du Pinel aidant. La tendance semble solide avec des taux d'intérêt au plus bas et des banques toujours offensives. Sur les huit premiers mois de l'année, la production de nouveaux crédits à l'habitat atteint ainsi plus de 130 milliards, en hausse de près de 78 % par rapport à la même période de 2014.

Le réajustement des prix de l'immobilier « prendra beaucoup de temps », la situation ne redécollera pas tant que le chômage ne diminuera pas. Car c'est le pouvoir d'achat des ménages qui pourra relancer la demande sur le marché de l'immobilier, notamment grâce aux primo-accédants. Au-delà des plans de soutien au secteur, notamment le nouveau PTZ qui entrera en vigueur en janvier 2016.

Pour 2016 le maintien des conditions de financement (taux bas et vannes du crédit grandes ouvertes) et le plan de soutien, sont deux éléments qui vont continuer de soutenir le marché en 2016 et permettent d'entrevoir un redressement des mises en chantier l'année prochaine.

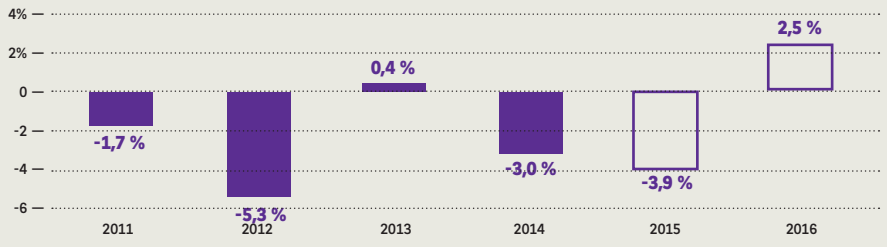
Après 352 000 mises en chantier cette année, la prévision de Xerfi pour 2016 ressort à 375 000 en hausse de 6,5 %.

375 000

PRÉVISIONS DE MISE EN CHANTIER 2016 (+ 6 %)

LA PRODUCTION DU BTP

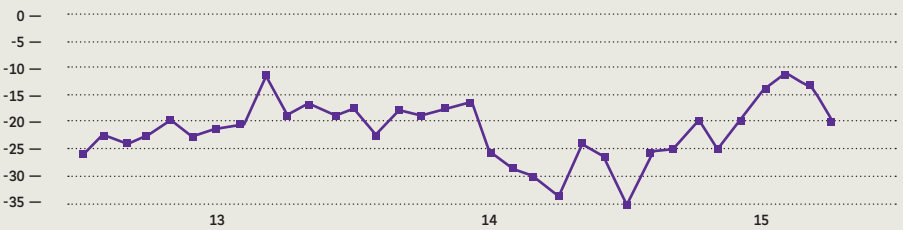
Unité : % des variations annuelles en volume



Estimation et prévision Xerfi (dernière mise à jour 09/11/2015) / Source : Insee

LES PERSPECTIVES D'ACTIVITÉ DANS LE BÂTIMENT

Unité : solde d'opinion en %

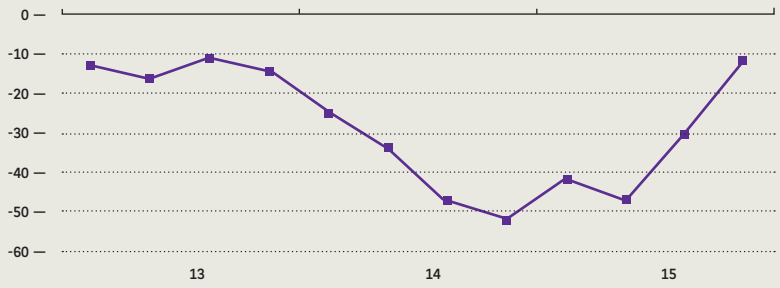


Source : Insee, dernière donnée disponible 10/2015

UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

LES PERSPECTIVES D'ACTIVITÉ DANS LES TRAVAUX PUBLICS

Unité : solde d'opinion en %



Source : Insee, dernière donnée disponible T4 2015

TRAVAUX PUBLICS

ON ATTEND UNE STABILISATION... MAIS LA ROUTE SERA LONGUE

Dans les TP, la conjoncture reste difficile, prise en tenaille entre la baisse des dotations aux collectivités locales et les retards accumulés sur le démarrage de grands projets.

Cependant les perspectives d'activité s'améliorent nettement selon les chefs d'entreprise avec un solde d'opinion correspondant qui dépasse sa moyenne de long terme pour la première fois depuis deux ans. Septembre a été le 17ème mois consécutif de baisse d'activité pour les entreprises du secteur en France, dépendantes à 70 % des commandes publiques. Dans ce contexte, l'activité devrait rester à un bas niveau d'ici la fin de l'année et confirmer le scénario prévisionnel 2015 (- 8 %) d'une année noire pour le secteur des travaux publics. La contraction des marchés conclus perdure. Sur les douze derniers mois d'octobre à septembre 2015, le montant de marchés conclus baisse de 15,1 %. Selon les analystes du secteur, 2016 serait « l'année de la stabilisation plus que celle de la reprise ». C'est ainsi que la FNTP le voit toujours aussi sombre.

L'investissement local devrait encore pâtir de la baisse des dotations de l'État en 2016 : le plan de relance autoroutier ne devrait faire sentir ses effets qu'à la fin de l'année 2016, le Grand Paris tarde à démarrer... Au final, la FNTP table sur une nouvelle baisse d'activité en 2016 de l'ordre de 3 %.

Une chute, toujours, mais moins brutale. Les collectivités locales verront leurs dotations diminuer de 3,7 milliards d'euros en 2016, comme cette année, après un recul de 1,5 milliard en 2014.

Et du côté des grands projets, seul le plan de relance autoroutier devrait assurer de l'activité au secteur l'an prochain, tandis que les retards s'accumulent pour le projet du Grand Paris ou les futures lignes ferroviaires à grande vitesse.

NÉGOCE DE MATÉRIAUX

DANS L'ATTENTE DES SIGNAUX DU BTP

Le marché des matériaux de construction reste empreint d'une très grande lourdeur en cette fin d'année 2015. Les niveaux de production demeurent très bas ainsi que certains segments de l'activité, notamment du côté des travaux publics.

Pour autant, les dernières données de l'enquête rapide, menée auprès des producteurs de granulats et de BPE, semblent indiquer une certaine stabilisation, voire un timide redressement sur les trois derniers mois (août-septembre-octobre).

Le mouvement de fort repli de l'activité constaté tout au long du premier semestre apparaît terminé.

En effet, les livraisons de granulats auraient augmenté de 2,7 % entre septembre et octobre.

Au final, sur les dix premiers mois de 2015, l'activité des matériaux accuserait une baisse de 8 % sur un an.

Distribution professionnelle : « une année moins mauvaise en 2015 ».

La FNBM indique enregistrer son 18ème mois négatif, en termes d'activité, à une exception près, le mois de juin 2015, qui grâce à deux jours ouvrables supplémentaires, a pu terminer en positif, avec un recul d'activité estimé, pour l'année 2015, entre - 4,5 et - 5 % par rapport à l'année passée.

Face à la future obligation de collecte, cf. l'article 21 quater de la loi sur la transition énergétique, qui indique qu'à compter du 1er janvier 2017 « les distributeurs de matériaux de construction doivent s'organiser pour reprendre à proximité des sites de distribution les déchets issus des mêmes types de matériaux », les distributeurs de matériaux prônent une mutualisation à l'échelle territoriale et estiment que le sujet doit impliquer toute la filière.

Si l'année 2016 laisse espérer une embellie dans le secteur du bâtiment, notamment le logement, le secteur des travaux publics, lui, restera marqué par certaines pesanteurs structurelles (dotations budgétaires, réforme territoriale...) en dépit des différents plans de soutien aux infrastructures.

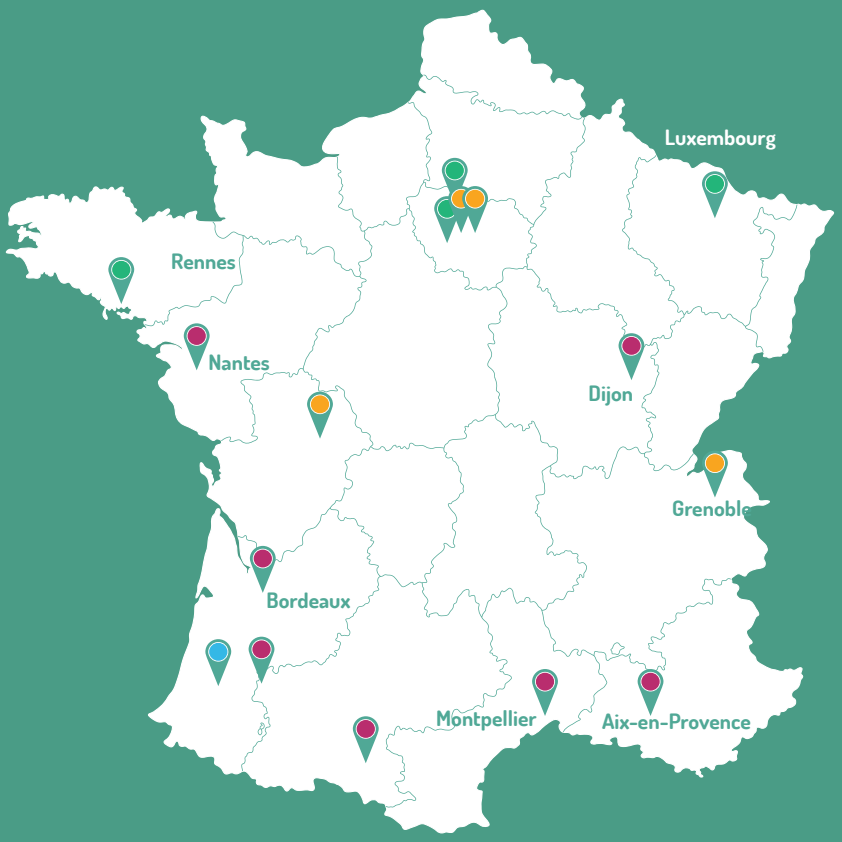
De fait, le volume d'activité du BPE pourrait se redresser timidement en 2016 (+ 1 %) tandis que celui des granulats fléchirait à nouveau (- 1 %), impacté par un marché des travaux publics encore léthargique.

GNV

Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules

GNV

CARTE DE FRANCE DES STATIONS GNV OUVERTE AUX POIDS LOURDS



En rouge : stations GNC
En bleu : stations GNL
En vert : stations bio GNC
En orange : ouvertures prochaines

Le mot

Depuis 2012, la filière du GNV et du bioGNV, en France, connaît un développement ininterrompu et sans précédent, avec l'arrivée de très nombreux acteurs industriels de premier plan.

Ainsi, l'offre en véhicules industriels performants s'est élargie chez les principaux constructeurs et une dizaine d'entreprises propose des solutions carburant gaz naturel et bio méthane compétitives.

En 2015, le GNV/bioGNV a été reconnu comme l'alternative au gasoil dans le transport routier pour accroître sa compétitivité tout en réduisant significativement son empreinte environnementale.

Aujourd'hui, notre filière industrielle est fortement mobilisée pour offrir aux professionnels du transport une infrastructure de distribution de carburant adaptée à leurs besoins.

Cette mobilisation s'inscrit parfaitement dans la mise en œuvre de la Directive Européenne sur les carburants alternatifs et fait de la France le leader Européen du GNV/bioGNV dans le TRM.

Gilles DURAND
Secrétaire Général AFGNV

GNV

RÉPARTITION DES VÉHICULES GNV

PAYS	NBR DE VÉHICULES GNV	VL/VUL	BUS	PL
Italie	730 000	726 500	2 300	1 200
Ukraine	200 019	10 000	120 000	70 000
Arménie	101 352	69 971	9 831	19 626
Russie	100 050	72 798	1 400	12 400
Allemagne	91 890	89 100	1 590	1 200
Bulgarie	60 270	60 000	216	20
Suède	32 000	30 100	1 400	500
France	13 307	10 000	2 300	1 000
Total Europe	**1 377 777**	**1 108 588**	**145 042**	**107 845**

TRANSPORT

En France, un nouveau bus sur trois roule aujourd'hui au GNV. La moitié des villes de province de plus de 200 000 habitants ont retenu le GNV.

Ce sont aujourd'hui près d'une trentaine de villes qui ont choisi ce carburant.

Parmi elles, on peut citer Bordeaux, Dunkerque, Lille, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Paris, Poitiers, Strasbourg, Valence...

Keolis, opérateur privé de transport public de voyageurs est le premier opérateur bus GNV en France.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Pour le transport de marchandises, le GNV devient une option crédible. La puissance des moteurs est désormais similaire à celle des motorisations diesel et les camions disposent de suffisamment d'autonomie.

Deux cas de figure se présentent :

- Pour les parcours courts et cycliques (livraison dernier kilomètre, achalandage de magasin depuis une plateforme) : les camions et les utilitaires légers roulent avec du GNV sous forme comprimée (« GNC ») car ils peuvent faire le plein facilement puisqu'ils reviennent toujours aux mêmes endroits. Ce sont généralement des flottes captives (ex Carrefour).
- Pour les transports longues distances : les camions utilisent du GNV sous forme liquéfiée (ou GNL). Ce carburant est stocké dans les réservoirs sous forme liquide à basse température. Un plein permet alors de faire plus de 1 000 km. Les véhicules GNV offrent la particularité d'être plus silencieux. Ils respectent le label PIEK (- de 60 db), très intéressant pour le ramassage d'ordures ou les livraisons nocturnes/matinales. Le label Piek : label qui certifie la limitation du niveau sonore des engins lors des livraisons de nuit.

LE PPE : Programmation Pluriannuelle de l'Énergie

Le GNV fait partie des orientations stratégiques de la France en matière d'énergie dans les transports. En effet, La PPE, Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (voir document sur www.transitiongnv.com), est un document d'orientations stratégiques qui fixe les priorités d'actions des pouvoirs publics dans le domaine de l'énergie, afin d'atteindre les objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Au-delà d'orientations stratégiques, la PPE a aussi pour rôle de fixer les objectifs quantitatifs pour le développement de toutes les filières d'énergies renouvelables.

Dans ses premières actions et orientations 2016 - 2023, la PEE aborde le sujet du GNV dans deux chapitres distincts :

- Transports : Développer les véhicules propres en fixant des objectifs ambitieux de déploiement, notamment la mobilité au gaz pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers.

- Gaz : Développer la valorisation du biogaz comme bioGNV. Atteindre 20 % de bioGNV dans le GNV en 2023.

UNE SOLUTION IMMÉDIATE ET OPÉRATIONNELLLE, DES IMPULSIONS À DONNER

Le GNL est reconnu par les pouvoirs publics comme un acteur majeur de la transition énergétique du transport maritime.

Le GNL est le seul carburant alternatif actuellement opérationnel qui autorise une puissance moteur et une autonomie voisines de celles du diesel pour les véhicules maxi-codes de transport routier. Alors que les poids lourds sont, selon l'ADEME, le premier secteur émetteur d'oxyde d'azote, le GNL permet une réduction très significative des émissions d'oxyde d'azote par rapport à la norme Euro 6 diesel et n'émet quasiment pas de particules.

Une soixantaine de camions utilisant le GNL étaient à la mi-2015 immatriculés en France ; il n'existait à la même date aucune station publique distribuant du GNL. Dans le même temps, plusieurs pays voisins (Pays-Bas, Espagne et Royaume-Uni) disposaient chacun d'une quinzaine de stations publiques de distribution de GNL et de plusieurs centaines de camions utilisant le GNL immatriculés.

Le récent rapport du Sénat a mis en exergue l'importance du coût de la pollution atmosphérique par le secteur des transports. D'ici un an, le gouvernement remettra en application la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et un rapport au Parlement sur le bilan des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote dans le secteur des transports ventilé par source d'émission. Il apparaît essentiel que dans le débat qui suivra la remise du rapport, les pouvoirs publics disposent de solutions permettant une réduction significative de ces émissions dans des délais rapprochés.

Dans le domaine du transport routier de marchandises à longue distance, la contribution que le GNL peut apporter à la transition énergétique du secteur doit, en conséquence, retenir toute l'attention des pouvoirs publics.

Aux termes de la législation européenne, un état dispose d'une marge de manœuvre quasiment intégrale pour fixer le niveau de taxation du GNL utilisé comme carburant professionnel. Si elle faisait le choix du gaz pour la transition énergétique du transport routier de marchandises, la puissance publique serait ainsi juridiquement en capacité de donner un « signal prix » fort et durable permettant d'orienter de manière irréversible la demande vers ce carburant alternatif dont les émissions atmosphériques sont sensiblement réduites par rapport au diesel et dont la technique est pleinement opérationnelle.

L'utilisation du GNL comme carburant routier est aujourd'hui très largement liée à des relations contractuelles entre des entreprises de la grande distribution et des transporteurs routiers, associés aux fournisseurs de GNL. Il s'agit donc à l'heure actuelle d'un marché de « niche ». Une réduction significative du nombre de camions diesel résultant d'une percée de l'utilisation de véhicules utilisant le GNL implique que le choix du GNL soit à l'avenir le fait des professionnels du transport routier et non celui de leurs donneurs d'ordres.

Les transporteurs routiers pris dans leur ensemble ne pourront investir dans des camions GNL dont le prix d'achat est supérieur à celui des véhicules diesel que si deux conditions sont réunies : une visibilité à moyen terme sur le niveau de la fiscalité du GNL par rapport à celle du diesel et le niveau de l'offre commerciale de GNL sur le territoire français.

LES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DU GNV

Le GNV est bien en deçà des limites de la norme Euro 6.

	Oxyde d'azode NOx (g/kWh)	Monoxyde de carbone CO (g/k/Wh)	Hydrocarbures non méthaniques NMHC (g/k/Wh)	Particules NMHC
Limites Euro VI (1)	0,46	4,0	0,16	0,01
Poids lourds de norme Euro VI roulant au NV** (2)	0,214	0,535	0,016	0,0004
Ecart entre (1) et (2) (%)	- 5,3 %	- 87 %	- 90 %	- 96 %

*** Le poids lourd considéré est de marque IVECO (Cursor 8 CNG) Emissions homologuées par essai moteur à régime transitoire (Word Harmonized Transcient Cycle).*

Source : IVECO

LE BIO GNV : UNE RÉDUCTION DRASTIQUE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Comparaison d'émissions de gaz à effet de serre (GES) entre un véhicule l'IVECO GNV et un véhicule diesel

12

LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR

MARCHÉ VI FRANCE ET EUROPE

MARCHÉ CARROSSERIE

ENQUÊTE DISTRIBUTION

LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR

IMMATRICULATIONS
EUROPE

CROISSANCE GÉNERALISÉE, RENOUVEAU DU SUD

LE MARCHÉ EUROPÉEN RETROUVE DES COULEURS, TOUS LES MARCHÉS ÉVOLUENT EN ZONE POSITIVE. L'ESPAGNE EST DE RETOUR DANS LE TOP 5. LA CROISSANCE GLOBALE DU MARCHÉ VIENT PAR AILLEURS PLUTÔT DU CENTRE ET DE L'EST DU CONTINENT ET CONFIRME LES FONDAMENTAUX DE L'ÉCONOMIE.

+ 43 %

CROISSANCE DU MARCHÉ ESPAGNOL À FIN OCTOBRE

EUROPE

Le marché du véhicule industriel en Europe reprend après une année 2014 assez terne. Les immatriculations ont progressé de 14 % pour les 10 premiers mois de l'année. L'arrivée d'Euro 6 avait multiplié les ventes de véhicules Euro 5, moins chers, en novembre et décembre 2013, puis le marché s'était replié. Il semble reparti sous de meilleurs auspices.

En considérant les différentes zones géographiques, on constate que l'Allemagne et les Pays de l'Est augmentent leur part de marché puisqu'en 2008, l'Allemagne pesait pour 24,6 % des immatriculations européennes et qu'en octobre 2015, elle en pèse 27,2 %. Pour les Pays de l'Est, l'écart est plus grand, la part de marché passant de 13,8 % à 17,9 % entre 2008 et 2015.

La France, la Grande-Bretagne et l'Espagne perdent entre 0,5 pour la France et 1 point de part de marché pour la Grande-Bretagne à respectivement 12,9 %, 12,3 % et 6,7 %. L'Italie est très en retrait avec un recul de 3,7 points et une part de marché de 4,7 %.

VI SUPÉRIEURS À 3,5T (hors cars et bus)	JANVIER - OCTOBRE 2015		12 MOIS 2014	
	Immat.	Var. %	Immat.	Var. % 2014/2013
ALLEMAGNE	**75 242**	**+ 2,9 %**	**86 050**	**- 0,8 %**
ESPAGNE	**18 149**	**+ 43,0 %**	**16 179**	**+ 23,1 %**
FRANCE	**35 214**	**+ 10,3 %**	**38 596**	**- 14,2 %**
ITALIE	**12 825**	**+ 21,0 %**	**13 101**	**+ 4,0 %**
ROYAUME-UNI	**35 467**	**+ 6,6 %**	**37 889**	**- 28,4 %**
EUROPE DU NORD	**15 208**	**+ 7,3 %**	**16 817**	**- 9,5 %**
BENELUX	**20 149**	**+ 24,6 %**	**19 916**	**- 8,8 %**
UE 15 + CH, IS ET N	**227 514**	**+ 10,3 %**	**245 225**	**- 7,8 %**
EUROPE DE L'EST	**50 507**	**+ 33,8 %**	**45 300**	**- 4,1 %**
POLOGNE	**18 130**	**+ 26,0 %**	**17 054**	**- 13,5 %**
EUROPE (23) + EFTA	**278 021**	**+ 14,0 %**	**290 525**	**- 7,2 %**

Source : CCFA

LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR

"Le mot" DU CECRA

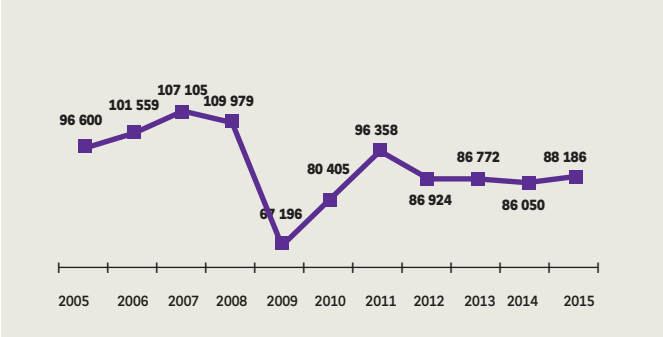
Le marché Europe est en croissance quasiment partout, mais il est vrai, sur une base qui s'était dégradée. Cette croissance s'appuie comme en France sur des achats grandes flottes en tracteurs, les Pays-Bas (aide à l'achat) et l'Allemagne (remises sur péages) ayant soutenu leur marché.

Parmi les autres faits significatifs, on note que quatre pays sont particulièrement en pointe : Pologne, UK, Pays-Bas, Espagne. Un point clef à suivre, enfin, est qu'il s'agit des conséquences de la directive 2015/719/ « EU » sur les poids et dimension qui ouvre dorénavant des perspectives d'évolution des profils des véhicules industriels.

Richard Moraud Président de la division trucks du Cecra
(Conseil européen du commerce et de la réparation Automobiles)

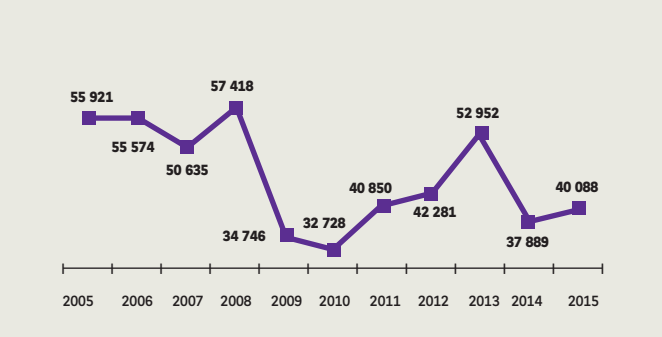
ALLEMAGNE : UN LEADER INCONTESTÉ

Depuis 2012, l'Allemagne maintient son volume d'immatriculations de véhicules de 3,5 tonnes et plus. Après un pic qui avait permis d'approcher les résultats de 2005, l'Allemagne a réussi à stabiliser son marché. 2015 s'annonce dans la continuité des années précédentes avec une progression limitée à 2,5 % et un total de 88 186 immatriculations.



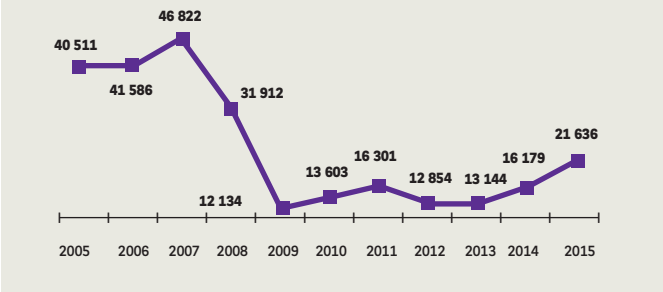
GRANDE-BRETAGNE : UN MARCHÉ AUTONOME

2013 a marqué un pic en termes d'immatriculations avec près de 53 000 unités, alors que depuis 2009, elles n'ont pas dépassé les 43 000. 2015 se situe dans cette fourchette avec à peine 40 000 immatriculations enregistrées et une progression de 5,8 % insuffisante pour afficher des résultats positifs.



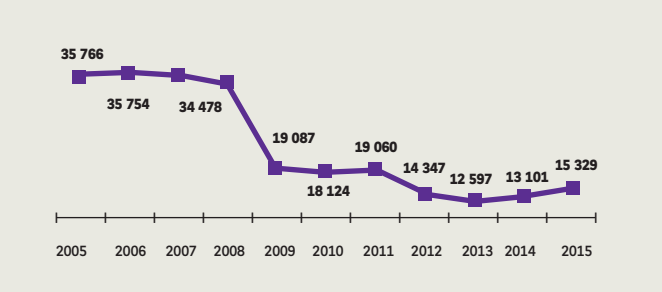
ESPAGNE : RETOUR D'ENFER

La crise de 2009 a divisé par 3 le nombre d'immatriculations en Espagne et jusqu'en 2013, presque rien n'a bougé. Depuis deux ans, le marché semble repartir avec un net regain puisque le marché à octobre 2015 dépasse les 21 000 unités et la progression est très nette : + 23 % entre 2013 et 2014 puis + 34 % entre 2014 et 2015.



ITALIE : UNE MAUVAISE PENTE

Depuis 2009, aucun signe de reprise n'est apparu sur le marché des immatriculations en Italie. Après une légère résistance entre 2009 et 2011 avec plus de 18 000 immatriculations, le marché s'est établi à moins de 15 000 unités jusqu'en 2014. La légère reprise en 2015 à + 17 % ne peut pas encore être interprétée comme un signe de reprise, le marché étant trop bas et la variation trop faible pour en tirer des conclusions optimistes.



LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR

EUROPE DE L'EST :
RETOUR VERS LES MEILLEURS NIVEAUX

AVEC 18 130 IMMATRICULATIONS, LA POLOGNE DANS LE TOP 5 EUROPÉEN

Le marché des Pays de l'Est en octobre 2015 retrouve presque le nombre d'immatriculations enregistré en 2008 avec plus de 58 000 unités ! C'est un résultat très nettement supérieur à toutes les autres régions d'Europe où les chiffres de 2008 restent inaccessibles. Après un recul en 2009, comme tous les autres pays d'Europe, la progression s'est faite à partir de 2011 puis une accélération en 2015 avec une progression de 28 % en une année.

FRANCE
UNE EMBELLIE À CONFIRMER – DES ÉVOLUTIONS DISSOCIÉES

VÉHICULES NEUFS

37 871 immatriculations pour les onze premiers mois de l'année, cela permettra très probablement de dépasser les 40 000 unités pour l'année, voire d'atteindre les 41 000. Le marché des tracteurs reste dynamique avec une croissance de 20 % par rapport à 2014 ce qui situe la performance assez proche des résultats de 2011, la meilleure année depuis 2008. Les porteurs restent en retrait avec un recul de 1 % par rapport à 2014 et font un score à peine supérieur à 2010, le pire résultat depuis 1993.

VÉHICULES D'OCCASION

Le marché reste stable avec un peu plus de 40 000 unités immatriculées.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE) 10 MOIS

IMMATRICULATIONS À NOV. 2015

Total	Tracteurs	Porteurs
37 871	22 798	15 073
+ 10,8 %	+ 20,5 %	- 1,3 %

LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR

CARROSSERIE
VÉHICULE INDUSTRIEL FRANCE

20 000
IMMATRICULATIONS MARCHÉ DE LA SEMI-REMORQUE

SOLUTRANS 2015 : LA CONFIRMATION D'UN MIEUX

L'ÉTAT DES SECTEURS DE LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE EST TRÈS RÉVÉLATEUR DE L'ÉCONOMIE, LES SEGMENTS BENNES TOUS SECTEURS SONT À LA PEINE TANDIS QUE LE FRIGORIFIQUE EST AU BEAU FIXE GLOBALEMENT, ET QUE LE MARCHÉ DE LA SEMI, DRY FRET EN TÊTE, REVIENT VERS SES MEILLEURS NIVEAUX.

CARROSSERIE PORTEURS + DE 5 T
UNE SI LONGUE ATTENTE !

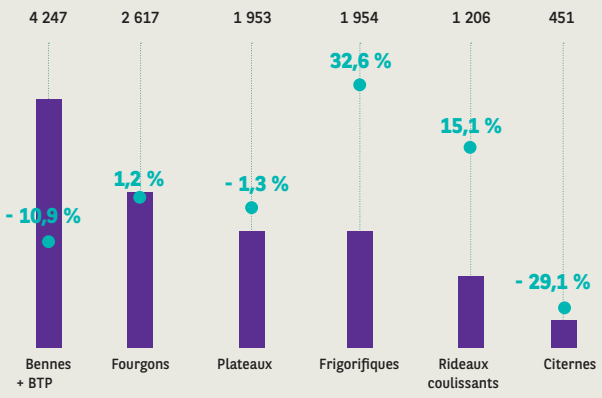
Le résultat 2015 en termes d'immatriculations de VI carrossés sera proche du résultat de 2014, à savoir une année faible avec environ 16 500 véhicules carrossés.

Les types de véhicules qui souffrent le plus continuent à être les véhicules destinés au BTP, à savoir les bennes et les véhicules spécifiques BTP, en recul de près de 11 % sur les onze premiers mois de 2015.

C'est la première fois depuis le début du siècle que le nombre de VI bennes restera au-dessous de 4 000 unités, voire très proche de 3 500, puisqu'en novembre le total 2015 est à 3 285 avec un potentiel pour décembre d'environ 300 véhicules.Les citernes sont également en très fort repli de 29 % et là encore, il s'agit d'un record depuis le début 2000 avec à peine 500 immatriculations en 2015 contre au moins 682 unités annuelles depuis 15 ans.

À l'opposé, deux types de carrosseries se portent plutôt bien : les véhicules à température dirigée en progression de 32,6 % mais en convalescence après une chute en 2014 de 24 % et les rideaux coulissants qui progressent de 15 % alors qu'ils avaient chuté de 14 % en 2014.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur

Fédération Française de Carrosserie Industries et Services
Constructeurs

"Le mot"

Solutrans vient de se terminer sur une note positive tant en terme quantitatif, avec un visitorat en hausse de 3 %, qu'en terme qualitatif concernant les produits exposés : Les carrossiers constructeurs ont, en effet, présenté des véhicules permettant d'optimiser l'efficacité (et la rentabilité) de leurs clients utilisateurs grâce notamment à des travaux sur l'allègement de ceux-ci (en travaillant sur les matériaux spéciaux), l'aérodynamisme, l'organisation de la distribution des colis ou le recyclage des matières premières. Les prix de l'innovation ont ainsi

CARROSSERIE VUL

UN PASSAGE À VIDE QUI PERDURE MAIS QUELQUES BELLES SURPRISES

Globalement, le marché des VUL carrossés progresse de 8,7 % sur onze mois par rapport à 2014 et atteint un niveau qu'il n'a pas connu depuis 2008 avec plus de 40 000 unités immatriculées, 40 830 exactement. Après un creux à 35 000 en 2009, il est remonté progressivement pour s'établir cette année entre le creux de 2009 et le pic de 2008 qui se situait à 44 800.

Le marché s'est bien tenu grâce aux plateaux (y compris les pick-up) en progression de 5,1 % à 16 701 unités, et qui dépassent les meilleures années comme 2011.

Trois autres types de carrosseries ont trouvé preneur cette année : les frigorifiques avec une progression de 21 % à près de 5 500 immatriculations, les TCP à + 27 % au-dessus de 2 500 et les ambulances en progression de 8,6 % à 2 500 véhicules - il s'agit pour ces trois carrosseries de records historiques.

Les bennes, liées au marché du BTP, continuent leur repli à 11 665 immatriculations, en recul de 1,1 %. Seuls 2009 et 2010 avaient été aussi faibles pour ce marché.

CARROSSERIE SEMI-REMORQUES

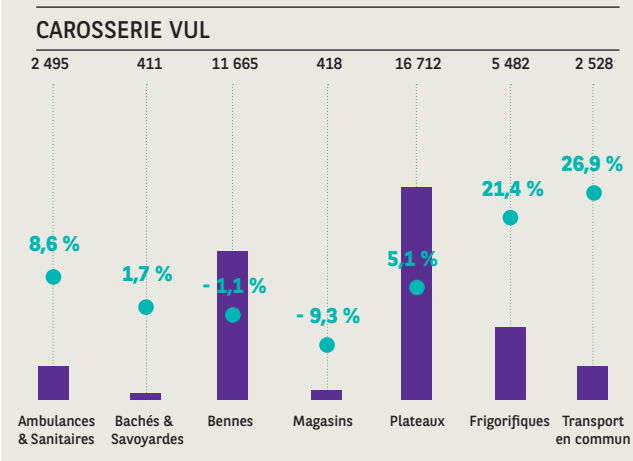
UN MARCHÉ DE NOUVEAU « ACCROCHÉ » AUX VENTES DE TRACTEURS

Le marché de la semi-remorque a bien progressé depuis deux ans dans le sillage de la progression du marché des tracteurs.

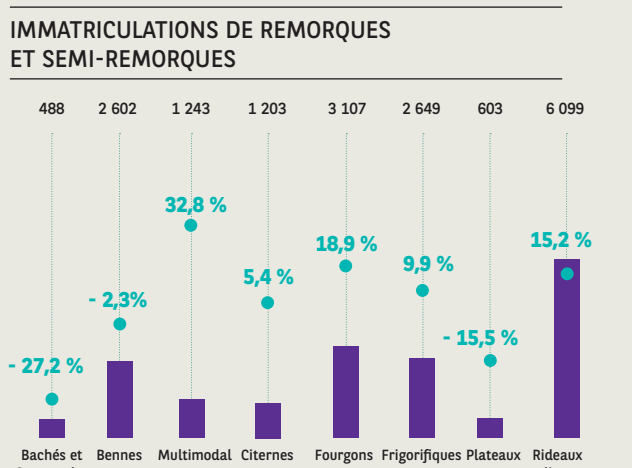
En 2015, il devrait dépasser les 20 000 immatriculations, ce qui ne s'était plus vu depuis 2008. En novembre, le cumul représente 19 754 unités, en progression de 6,9 % par rapport à 2014. La plupart des types de semi-remorques progresse : les rideaux coulissants de + 15,2 % à 6 099 unités, les fourgons de + 18,9 % à 3 107 immatriculations, les frigorifiques de 9,9 % à 2 649 véhicules.

Parmi les quatre principales catégories de semi-remorques, seules les bennes reculent de 2,3 % à 2 602 immatriculations.

Pour les autres catégories, les résultats sont très variables : progression pour les véhicules multimodaux de + 32,8 % à 1 243 unités et pour les citernes de 5,4 % à 1 203 unités, alors que les plateaux baissent de 15,5 % à 603 immatriculations et les bâchés et savoyardes reculent de 27,2 % à 488 unités.



Source : FFC Constructeur



Source : FFC Constructeur

récompensé, pour les carrossiers constructeurs, la Société CHEREAU, pour sa fermeture arrière brevetée (économie d'énergie et sécurisation sur le plan sanitaire), la société GRUAU (solution pour l'optimisation des livraisons), la Société DURISOTTI (pour ses carrosseries 100 % recyclables). Enfin, sur un plan économique, le salon a vu un regain des affaires, certains carrossiers devant un pourcentage important des devis réalisés en novembre, à la seule semaine de Solutrans. De même, certains ont concrétisé des commandes directement sur le salon, fait rare dans ce contexte, signe annonciateur, nous l'espérons, d'un exercice 2016 en croissance pour nos métiers.

Thierry Bourdillon
Secrétaire Général
FFC Constructeurs

LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR

DISTRIBUTION
VÉHICULE INDUSTRIEL

DES BASES SAINES POUR ATTENDRE LA REPRISE

NUL NE SAIT DIRE SI LE MARCHÉ VI REVIENDRA UN JOUR À SON NIVEAU DU DÉBUT DES ANNÉES 2000, MAIS LE « MÉTIER » EST AUJOURD'HUI EN PLACE POUR TRAITER EFFICACEMENT LES VOLUMES D'ACTIVITÉ ACTUELS.

LES INDICATEURS

Après trois années de baisse de leurs carnets de commandes, les distributeurs de VI peuvent un peu respirer. Les carnets ont globalement progressé de 5,5 % entre 2014 et 2015.
Si cette hausse ne compense pas les trois baisses précédentes (-13 %, -16 % et -7 %), elle permet d'espérer de meilleurs jours. Les tracteurs ont tiré les immatriculations vers le haut avec une hausse de 7,6 % alors que les porteurs ont stagné à 0,8 %.

PRIX DES VÉHICULES

Les prix des tracteurs ont reculé en 2015 de 0,7 % alors que ceux des porteurs sont restés stables à - 0,1 %. C'est souvent le cas dans un marché plutôt morose après plusieurs années de difficultés. La moitié des distributeurs trouve le niveau des remises élevé mais ce taux était précédemment de 70 % en décembre 2014 et en juin dernier. Les reprises se font normalement chez les deux tiers des distributeurs, alors que le dernier tiers les trouve excessives en prix.

PARC VI

91 % des achats de véhicules ont servi à remplacer un autre véhicule en 2015 et cela fait 4 ans que ce résultat reste au-dessus de 90 %. Au-dessus de 80 %, nous considérons que le parc se rétracte. Cependant, plus de la moitié des experts constate une stabilisation du parc alors qu'il y a un an, tous le considéraient en régression.

VUL NEUFS

Le marché du VUL neuf reste dynamique chez les concessionnaires avec une progression moyenne de 5,0 % chez les distributeurs. Après une progression de 4 % en 2014, il permet de compenser en partie les difficultés enregistrées dans le VI. Les prix sont restés stables en 2015 avec une variation de 0,1 %. Les délais de livraisons restent comparables à ceux des années précédentes, avec 65 jours chez les constructeurs et 34 chez les carrossiers.

RÉPARATION ET SAV

La réparation et le SAV représentent en 2015 38 % du CA global des distributeurs alors qu'ils en représentaient 39 % en 2014. Si la part reste constante à cause de l'augmentation des ventes de VI, le volume est en augmentation chez les deux tiers des distributeurs et seuls 20 % constatent une baisse.

CONTRATS D'ENTRETIEN

26 % des véhicules sont vendus avec un contrat d'entretien associé. Ce résultat est en baisse par rapport à l'année dernière (28 %) mais reste supérieur à ce qu'il était les années précédentes, puisqu'il a stagné longtemps à 22 %.

DÉLAIS DE LIVRAISON

Nette diminution des délais de livraison chez les constructeurs qui passent de 79 jours à décembre 2014 puis 94 jours à juin 2015 pour redescendre aujourd'hui à 69 jours, l'équivalent de ce qui se pratiquait en décembre 2013. Cependant, la moitié des distributeurs les trouve encore hauts. Chez les carrossiers, c'est plutôt le repli à 57 jours après un 64 jours en 2014.

91 %
DES ACHATS VN SONT CONSACRÉS AU RENOUVELLEMENT

ÉTAT DE LA CONCURRENCE

Les réseaux indépendants d'entretien et de pièces détachées continuent d'augmenter leur pression sur les distributeurs mais dans une moindre mesure. Seule la moitié des experts le ressent alors qu'ils étaient 88 % en décembre 2014. Il faut noter en parallèle que l'activité Atelier s'est améliorée en 2015 pour les deux tiers des distributeurs.
De même, l'amélioration de la situation se ressent lorsqu'ils parlent de la dégradation du marché.

Seuls 11 % des experts y voient un danger immédiat pour leur entreprise alors qu'ils étaient 31 % en 2013 et 2014, et 26 % un danger à moyen terme alors qu'ils étaient 56 % en 2014. Près de la moitié (42 %) pense que ça peut être un danger, mais à long terme.

ENVIRONNEMENT

L'intérêt pour les véhicules dits « propres » des clients de concessions VI s'est un peu effrité depuis le mois de juin dernier. 71 % s'intéressaient aux motorisations alternatives pour les VI, ils ne sont plus que 59 % en décembre.

La plupart se concentrent sur les motorisations au gaz. Pour les VUL, l'intérêt se maintient à 52 %.

Les trois quarts des clients se penchent sur les motorisations électriques.

Les démarches pour améliorer l'environnement des clients des distributeurs restent centrées sur l'éco-conduite (74 %).

Les efforts sur le matériel viennent ensuite, avec 47 % qui renouvellent leur matériel, 32 % qui améliorent les qualités des véhicules (aérodynamisme, pneumatiques) et 26 % qui acquièrent des véhicules propres.

LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR

VÉHICULES D'OCCASION

DES RATIOS AU VERT EN ATTENDANT LE RETOUR DES VOLUMES

VENTES DE VO NEUFS

À l'instar du marché du neuf, l'occasion progresse globalement chez les distributeurs de VI de 5 % environ. Les tracteurs d'occasion tirent le marché vers le haut avec une progression de 7,4 % par rapport à 2014 alors que les porteurs reculent un peu de 1,8 %.

Pour les VUL d'occasion, on constate une stabilité dans les résultats à -0,4 %.

LES PRIX

Les prix des tracteurs n'ont pas beaucoup évolué à + 0,6 % et ceux des porteurs progressent un peu de 2,1 %. Pour les VUL, il s'agit plutôt d'une baisse de 2,2 %.

Pour 2016, les prévisions ne sont pas très différentes avec une légère progression envisagée pour les VI de 1,6 % et une stabilité pour les VUL à - 0,3 %.

En l'absence de nouvelles contraintes ou de technologies innovantes, l'offre de VI ne devrait pas évoluer suffisamment pour espérer une hausse des prix.

L'origine des VO en concession est toujours dominée par les reprises de véhicules avec 65 %, ce qui correspond à sa moyenne historique. Les retours de buy-back restent sur un volume de 11 %, idem au résultat de 2014, et les achats aux constructeurs reculent à 10 % au profit des confrères et des marchands qui s'établissent à 9 % et 6 %.

L'ÂGE DES VÉHICULES EN STOCK

Le marché des tracteurs VO se portant mieux, on constate un vieillissement des véhicules en concession avec seulement 8 % des tracteurs ayant 3 ans ou moins et 47 % ayant 6 ans et plus.

En revanche, le kilométrage des véhicules est en baisse puisque 65 % des véhicules ont moins de 120 000 km alors qu'habituellement, ils ne sont que 50 %.

Pour les porteurs, on reste dans la stabilité, le marché restant atone avec 24 % des véhicules ayant 4-5 ans et 74 % 6 ans et plus.

ÂGE DES TRACTEURS

	2014	2013	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	8 %	18 %	14 %
4 À 5 ANS	45 %	38 %	45 %
6 ANS ET +	47 %	44 %	41 %

ÂGE DES PORTEURS

	2014	2013	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	3 %	1 %	4 %
4 À 5 ANS	24 %	27 %	28 %
6 ANS ET +	74 %	73 %	68 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES DE TRACTEURS

	2014	2013	MOY. 5 ANS
- DE 120 000 KM	65 %	48 %	50 %
120 000 KM ET +	35 %	52 %	50 %

DESTINATION DES VO

	2014	2013	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	6 %	7 %	7 %
FRANCE (UTILISAT.)	42 %	46 %	41 %
EUROPE	40 %	39 %	39 %
HORS EUROPE	9 %	7 %	10 %
AUTRES	3 %	1 %	3 %

55
JOURS
DÉLAIS DE REVENTE DES TRACTEURS

STOCKS VO

Les experts sont 80 % à juger les stocks de VO en concession bas et, pour ceux qui les trouvent hauts, la hausse est récente. Chez les constructeurs et les marchands, environ la moitié des experts trouve les stocks normaux, respectivement 47 % et 42 % et une autre partie les trouve bas, 37 % et 42 %.

En 2016, près de la moitié des experts envisage une reconstitution des stocks chez les concessionnaires et un tiers qu'ils resteront à leur état actuel.

Pour les constructeurs et les marchands, ils devraient rester stables.

Les délais de revente des tracteurs VO sont plutôt bas à 55 jours, ils étaient à 58 jours en 2014. Ceci est confirmé par les experts qui sont 26 % à juger qu'ils baissent et 63 % qu'ils sont stables. Pour les porteurs, les délais sont de 77 jours assez stables. Ceux des VUL restent également stables à 50 jours.

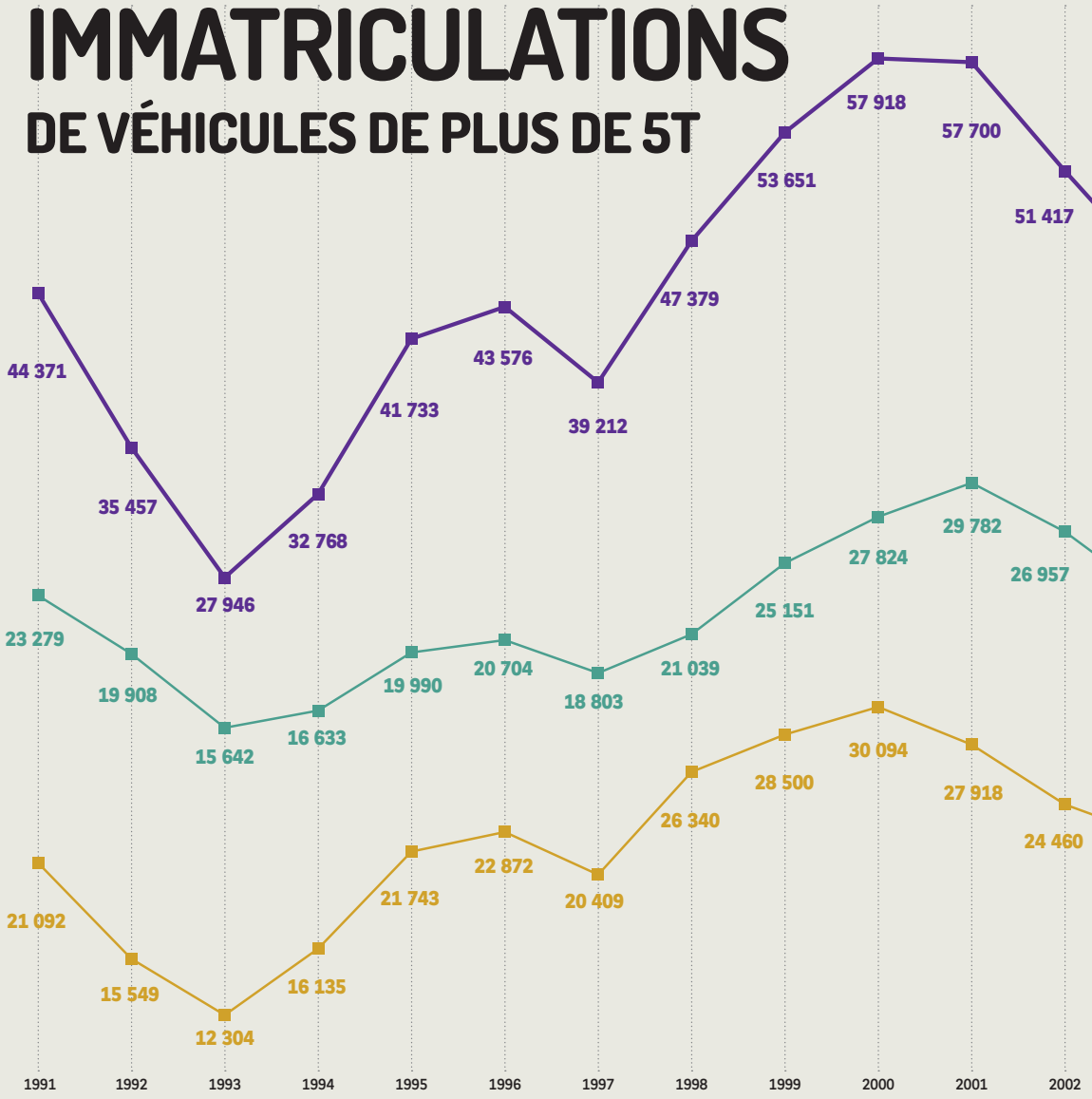
Pas de mouvement spécifique sur le marché de la revente. 42 % des véhicules sont vendus à des utilisateurs en France (idem moyenne longue durée) et 40 % partent en Europe, plutôt vers les Pays de l'Est (18 %).

21

LES PRÉVISIONS 2016

LES PRÉVISIONS 2016

IMMATRICULATIONS
DE VÉHICULES DE PLUS DE 5T



HYPOTHÈSES 2016

DES MOTS CLEFS INDISSOCIABLES : CONFIANCE ET INVESTISSEMENT

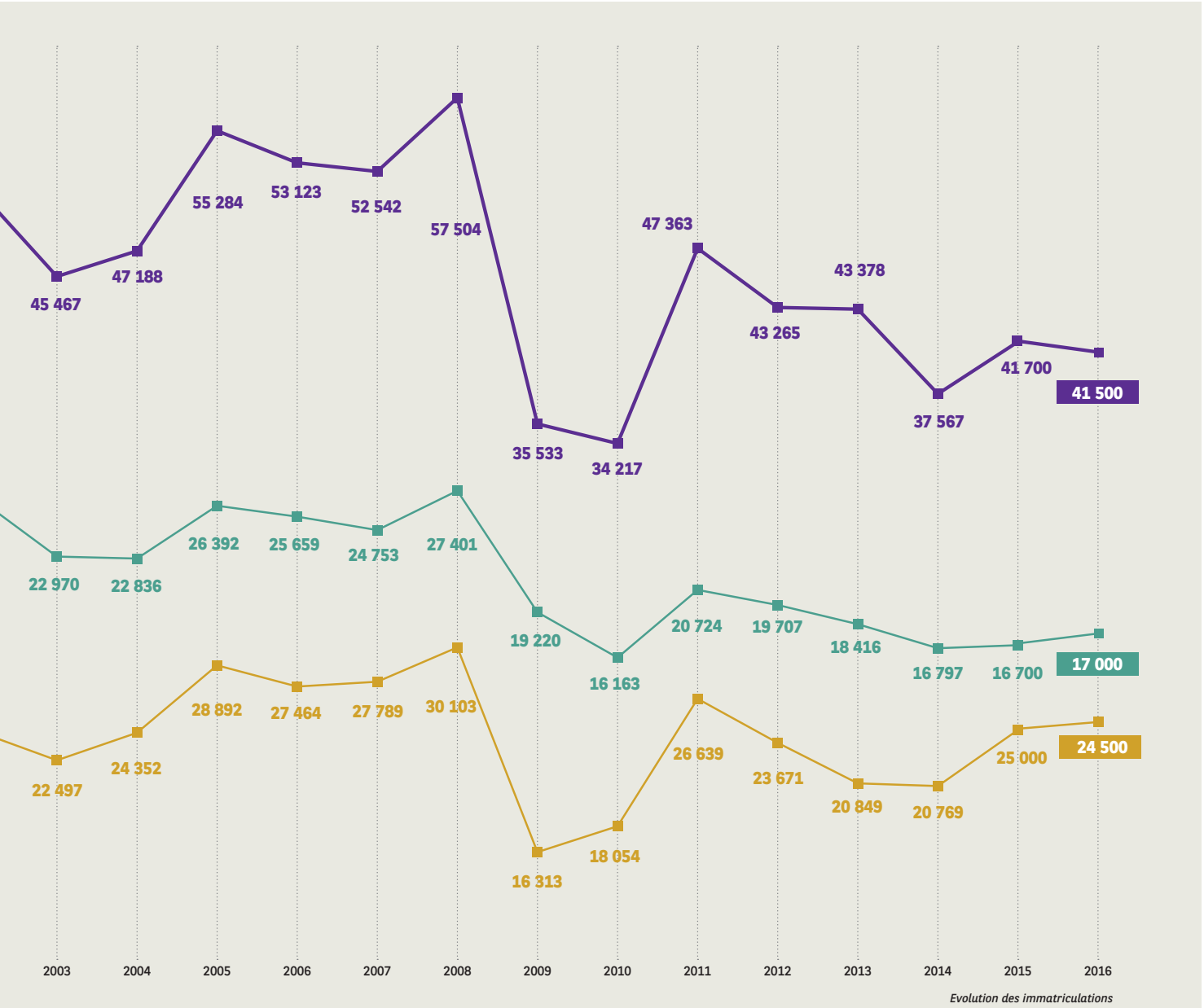
L'économie mondiale n'arrive pas à se stabiliser. Les déséquilibres régionaux persistent avec une franche reprise de l'activité aux États-Unis mais un ralentissement certain pour la plupart des pays émergents, en particulier la Chine. L'Europe présente les mêmes difficultés avec des variations importantes dans l'économie de chaque pays la composant : l'Allemagne maintient un niveau élevé et une économie dynamique, l'Espagne repart nettement même s'il s'agit de rattraper le temps perdu, l'Italie n'y arrive pas et il manque à la France des investissements productifs et des créations d'emplois, facteurs indispensables pour espérer une reprise dynamique.

Côté experts de l'OVI, la situation des entreprises en France est contrastée avec des PME-PMI jugées moroses par 95 % des experts, des collectivités locales également moroses pour 63 % d'entre eux alors que les grandes entreprises sont plutôt étales pour 79 %.

Dans le transport, les grandes flottes ont retrouvé du dynamisme pour 58 % des experts (elles étaient stables pour 56 % en 2014) et 32 % jugent leur activité étale alors que les PME du secteur sont plus instables avec 42 % des experts qui les jugent étales, 32 % moroses et 26 % dynamiques.

On doit souligner et miser sur le fait que la restauration des marges constatées dans les entreprises, notamment dans le TRM et l'aboutissement des restructurations et ajustements réalisés partout, nous prépare aujourd'hui à repartir de l'avant, sur des bases assainies et de bonnes fondations.

On peut espérer que 2015 était une année de transition avant le début d'une reprise enfin durable, notamment sur un marché VI qui à son niveau de 2015 ne se rapproche que de son niveau moyen d'après crise, même si les 10 % de croissance constatés constituent un signal « réconfortant ». La trilogie, taux d'intérêt bas, parité euro/dollar favorable et pétrole au plus bas, crée en théorie économique une bonne base de départ qui n'attend plus qu'une reprise de l'investissement des entreprises pour se traduire en une croissance significative.



Evolution des immatriculations

EN CONCLUSION

On peut espérer que les ventes de tracteurs routiers se poursuivront sur un trend positif afin de favoriser un nouvel exercice en croissance. On notera que les achats se sont plutôt concentrés sur les grandes flottes en 2015 et qu'un potentiel de renouvellement euro subsiste pour les PME du TRM.

Reste un secteur clef, le BTP, dont la reprise sera indispensable au marché VI en terme de potentiel. Une amorce de reprise parait difficilement envisageable avant le second semestre, il faudra donc miser sur les besoins globaux de renouvellements pour un parc porteur forcément vieillissant au vue des niveaux de livraisons constatés depuis 2009.

	2015	2016 PRÉVISION	% VAR 2015
TRACTEURS	25 000	24 500	- 2 %
PORTEURS	16 700	17 000	+ 3 %
TOTAL	41 700	41 500	- 0,5 %

RETROUVEZ
TOUTES NOS ENQUÊTES
SUR LE SITE
www.rentalsolutions.bnpparibas.com

LG2377E0

BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

L'OBSERVATOIRE
DU VEHICULE INDUSTRIEL