

LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL



PRÉVISIONS ///////////////
2^{ÈME} SEMESTRE 2016

ACTUALISATION/JUIN



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL



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

LA FRANCE VA MIEUX, LA FRANCE IRAIT MIEUX...

Il est bien difficile de se situer sur le plan économique dans un environnement fait de bonnes nouvelles et de mauvaises surprises, de chiffres réconfortants et d'indices flottants.

Si le taux de croissance 2016 ne sera pas exceptionnel car probablement compris entre 1,2 % et 1,4 %, il donne un signal positif au moment où les croissances mondiales et européennes faiblissent.

Ce début d'exercice matérialise pour le marché du VI un dynamisme à contrecourant de nombreux secteurs économiques.

En effet, « le métier » du véhicule utilitaire (Véhicules Industriels et VUL) va

globalement mieux avec une croissance à deux chiffres, constatée depuis maintenant plusieurs mois, évolution que nous n'avons plus connue depuis bien longtemps.

Le marché français suit en cela le marché européen affecté du même constat: des immatriculations en fort progrès face à des perspectives de ralentissement de la croissance.

Fait à signaler, on relève que cette reprise déjà constatée en 2015 sur certains segments de marché tend à se généraliser, donnant au marché une unicité que nous ne connaissions plus ou incomplètement depuis 2009, puisque ce sont tous les segments du marché du VI,

du VUL et de la carrosserie qui sont en progrès sensibles et concomitants.

Nous faisons aujourd'hui le constat d'avoir été pessimistes dans nos prévisions en ce début d'exercice, constat réjouissant sur un plan factuel. L'erreur dans l'exercice de la prévision est toujours bien plus facile à admettre dans un tel contexte positif, à intégrer dans notre projection de fin d'exercice.

De fait nous nous contenterions fort bien d'un retour vers les niveaux historiques du début des années 2000, quitte à ne pas forcément prévoir quand et comment !

03

ENVIRONNEMENT
ÉCONOMIQUE

04

LES UTILISATEURS
DE VI :
ÉLÉMENTS DE
CONJONCTURE

07

L'ENQUÊTE AUPRÈS
DES UTILISATEURS

14

LES ACTEURS
DU MARCHÉ VI

21

LES PRÉVISIONS
POUR L'ANNÉE 2016

03

ENVIRONNEMENT
ÉCONOMIQUE

INCERTITUDES À TOUS LES ÉTAGES

La croissance mondiale a atteint 2,8 % au deuxième semestre de 2015, soit un taux plus faible que prévu, avec un ralentissement considérable au dernier trimestre.

Ce ralentissement inattendu à la fin de 2015 tient dans une large mesure à une baisse de l'activité dans les pays avancés, en particulier aux États-Unis, mais aussi au Japon et dans d'autres pays asiatiques avancés.

En ce qui concerne les pays émergents, la situation est assez diverse, avec une croissance élevée en Chine et dans la plupart des pays émergents d'Asie, mais une situation macro-économique difficile au Brésil, en Russie et dans plusieurs autres pays exportateurs de produits de base.

(source : FMI, perspectives de l'économie mondiale, avril 2016)

L'EUROPE EN CONVALESCENCE

Malgré les craintes, l'effet des secousses du début d'année sur les perspectives de croissance devrait rester contenu. Le tableau reste donc peu ou prou inchangé par rapport au semestre précédent. Le PIB, qui a progressé de 1,5 % en moyenne annuelle en 2015, ne devrait pas faire mieux en 2016.

Les comptes nationaux ont cependant mis en évidence une accélération de l'investissement des entreprises qui pourrait conduire à une amélioration nette de la demande intérieure, soutenue également par la hausse du revenu disponible des ménages et l'absence d'inflation.

La situation désinflationniste depuis mi-2011 reste préoccupante et a poussé la BCE à assouplir de nouveau sa politique en mars. Reste à savoir si cela sera suffisant avec un cours du pétrole toujours très bas et l'euro qui se renforce face au dollar.

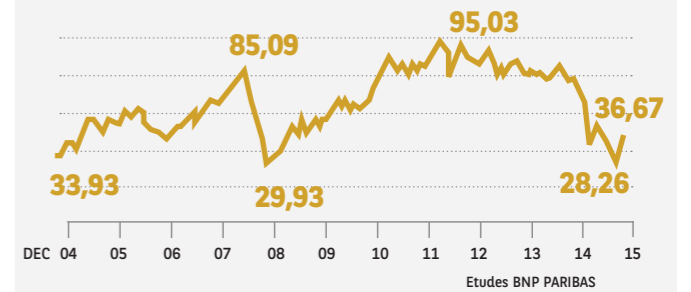
1,3 %
TAUX DE CROISSANCE
EUROPÉEN ATTENDU EN 2016

ÉCONOMIE

UN CONTEXTE INCERTAIN

LA CROISSANCE MONDIALE FAIBLIT, PHÉNOMÈNE AUQUEL N'ÉCHAPPE PAS COMPLÈTEMENT L'EUROPE SANS QUE L'ON IDENTIFIE CLAIREMENT LES LEVIERS POUR UNE REPRISE, TANDIS QUE LES COURS DU PÉTROLE REBONDISSENT TOUT EN RESTANT À UN NIVEAU ENCORE BAS PAR RAPPORT À L'HISTORIQUE. QUANT À L'ÉCONOMIE FRANÇAISE, ELLE EST EN PROGRÈS MAIS LE TAUX DE CROISSANCE ATTENDUE RESTE MODÉRÉ.

PRIX DU PÉTROLE BRENT EN EURO



LES MATIÈRES PREMIÈRES

Après un recul important du prix du pétrole en 2014 (divisé par 2), une reprise semble s'amorcer depuis février 2016. En 4 mois, il a repris 25 % de sa valeur. L'incertitude persiste quant aux évolutions à venir.

La plupart des autres matières premières intéressant le monde du Transport (caoutchouc, cuivre, aluminium ...) ont fortement diminué et se situent aujourd'hui à un prix proche de ceux pratiqués en 2009.

LA FRANCE DES SIGNAUX POSITIFS À TRANSFORMER

Pour 2016, nous tablons sur une accélération très modérée de la croissance française à 1,2 % en moyenne annuelle.

D'un côté, elle est tirée vers le bas par l'affaiblissement de la croissance mondiale, qui se traduit par un moindre dynamisme des exportations et, dans une certaine mesure, de l'investissement.

De l'autre, elle est soutenue sur le front intérieur notamment par les effets positifs de la baisse des prix du pétrole sur la consommation des ménages, et par ceux du redressement du taux de marge sur l'investissement des entreprises. La croissance devrait également gagner un nouveau soutien avec l'investissement des ménages, en passe de repartir.

CROISSANCE MONDIALE

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2015	3,1 %	2,4 %	1,5 %	1,4 %	1,1 %
Prévisions 2016	3,0 %	1,9 %	1,3 %	1,4 %	1,2 %

BNP PARIBAS études économiques

04 LES UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

ÉLÉMENTS DE CONJONCTURE TRM ET BTP

NOTRE ENQUÊTE VI ET RSE

CARTE D'IDENTITÉ DE L'ENQUÊTE RÉALISÉE DANS LE CADRE DE L'OVI

Effectuée par la société MARQUETIS (enquête téléphonique, mars-avril 2016). Univers de l'enquête : 430 responsables de haut niveau de l'entreprise (dirigeants, DAF, gestionnaires de flottes, directeurs des achats...).

Secteurs d'activité : Transport, BTP, alimentaire, distribution, industrie, commerce, déchets, agricole...

Taille des entreprises (nombre de salariés) : > 50 (41 %) ; de 10 à 49 (52 %) ; < 10 (7 %).

Cette enquête a pour but d'apporter un éclairage sur les enjeux rencontrés par ces entreprises utilisatrices de véhicules industriels en matière de RSE, de politique de développement durable, de perspectives qui en découlent (gestion de leur parc, acquisition de véhicules aux nouvelles technologies, véhicules "propres"...).

L'IDENTITÉ DE L'OVI

Depuis plus de 15 ans, le Groupe BNP Paribas propose l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) au travers de BNP Paribas Leasing Solutions. Reconnu et attendu par l'ensemble des experts du monde du transport, l'OVI était jusqu'à présent centré sur les distributeurs et le marché du véhicule industriel.

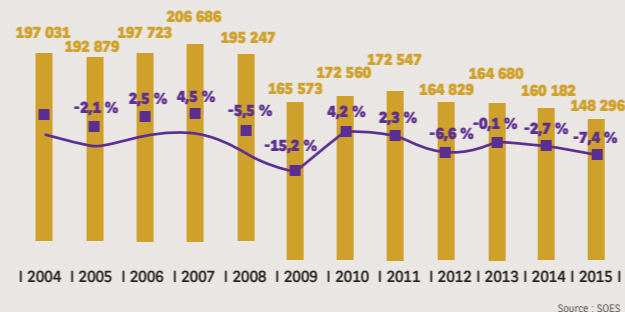
BNP Paribas Rental Solutions, un des intervenants majeurs de la Location Longue Durée de Véhicules Industriels, en reprend pour la seconde année le parrainage et présente cet « Observatoire » en l'enrichissant par la vision d'entreprises utilisatrices, les interrogeant sur leurs perspectives et leurs défis de demain.

04
LES UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS

+1,2 %

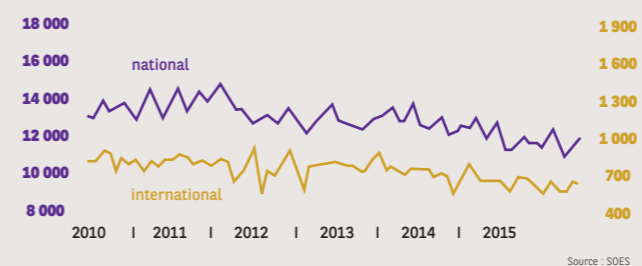
PROGRESSION DU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE EN 2015

TRM : EN MILLIONS DE TONNES-KM TRANSPORTÉES (DONNÉES CVS) DOUZE MOIS 2015



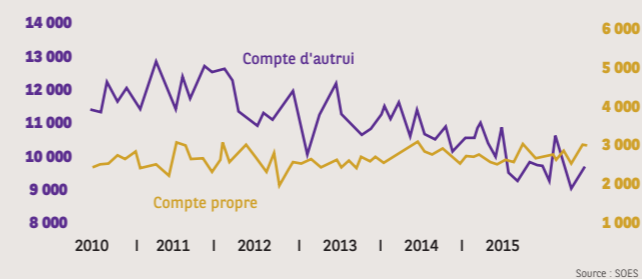
Source : SOES

TRANSPORT NATIONAL ET INTERNATIONAL



Source : SOES

COMPTE D'AUTRUI ET COMPTE PROPRE



Source : SOES

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

DES DONNÉES CONTRADICTOIRES

UNE CONFIRMATION, LES VOLUMES TRANSPORTÉS (EN TKM) POURSUIVENT UNE BAISSÉ QUI N'EN FINIT PAS ET QUI ATTEINT PRINCIPALEMENT LE TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI SOUS PAVILLON FRANÇAIS. CETTE TENDANCE LOURDE EST À ANALYSER TOUTEFOIS À LA LUMIÈRE D'UN MÉTIER QUI AFFICHE UNE SANTÉ GLOBALE SATISFAISANTE.

CONJONCTURE : DES VOLUMES TOUJOURS EN BAISSÉ

Le transport routier intérieur sous pavillon français recule en tonnes-km (-2,8 % - provisoire - après +0,1 % - donnée révisée). Cette diminution s'inscrit dans une tendance à la baisse depuis deux ans. Le transport routier national se replie de 3,1 % après deux trimestres de hausse.

Le compte d'autrui, qui représente plus de quatre cinquièmes de l'activité, baisse (-3,9 % après -0,2 %) tandis que le transport pour compte propre poursuit sa progression (+1,2 %, après +1,3 % - donnée révisée). Le transport routier international est lui aussi en hausse (+4,4 %

après -6,1 %). Par nature de produits transportés, seuls les biens intermédiaires rebondissent (+10,1 % après -8,0 %), le transport de matériaux de construction diminue moins qu'au trimestre précédent (-0,8 % après -4,6 %). Le transport de produits agroalimentaires accentue sa baisse (-3,7 % après -0,3 %).

Sur l'ensemble de l'année 2015, l'activité globale du transport routier de marchandises décroît de 6,9 %.

TRM EN MILLIARD DE TONNES-KM

	2000	2005	2010	2014
Pavillon français	204	215	196	183
dont national (PTAC>3,5t)	163	177	164	151
Compte propre	29	30	30	32
Compte d'autrui	134	147	134	119
dont international (PTAC>3,5t)	21	16	10	8
dont VULs (PTAC<=3,5t)	19	21	22	23
Pavillon étranger	74	100	105	106
Transport routier intérieur	277	315	301	289

1 Poids total autorisé en charge
2 Véhicules utilitaires légers
Sources : SOES ; CCTN 1915

STRUCTURE

Le transport intérieur routier a crû régulièrement entre 1995 et 2007 et a connu une forte baisse en 2008 et 2009.

Depuis 2012, il se maintient à son niveau du début des années 2000. En 2014, avec 288,5 milliards de tonnes-km, le transport intérieur routier de marchandises diminue de 1,2 %. En 2014, le pavillon français n'assure plus que 63 % du transport de marchandises contre 73 % en 2000 et 78 % en 1995.

Le transport national pour compte d'autrui, qui représentait 70 % du transport sous pavillon français en 2008, poursuit sa tendance à la baisse et se situe à 62,2 % en 2014. Le transport pour compte propre reste en volume à un niveau comparable à celui qui était le sien avant la crise de 2008. Le transport international sous pavillon français est en forte baisse depuis 2000.

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

LE BOUT DU TUNNEL ?

LE MARCHÉ DU BÂTIMENT NOUS LIVRE DEPUIS PLUSIEURS SEMAINES DES RATIOS ET INDICATEURS RÉCONFORTANTS, TANDIS QUE POUR LE MARCHÉ TP, LA STABILISATION DE L'ACTIVITÉ, MÊME À UN NIVEAU « DE CRISE », REDONNE L'ESPOIR D'UNE EMBELLIE !

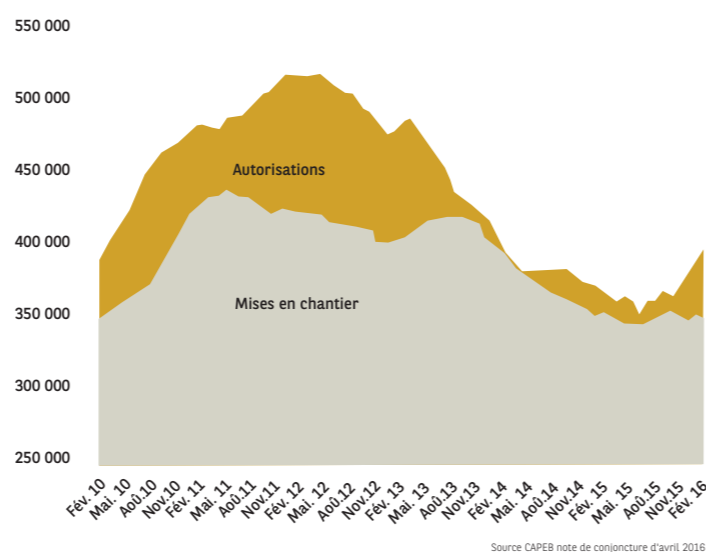
BÂTIMENT : UN HORIZON QUI SE DÉGAGE

À la fin février 2016, on totalise 351 200 logements neufs commencés (en cumul sur douze mois) soit une hausse de 2,5 %. Ce chiffre s'explique par le dynamisme du logement collectif (+ 7,1 % sur un an).

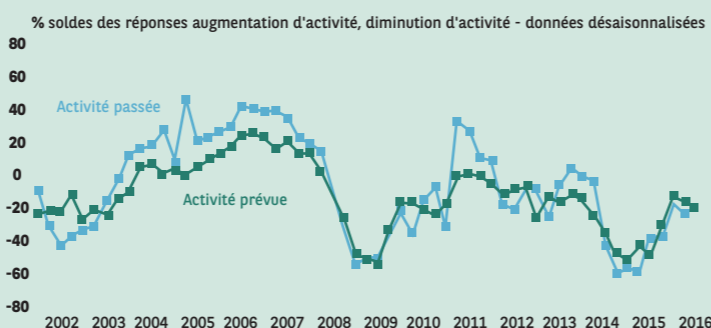
Les autres segments comme les mises en chantier de logements individuels purs, groupés ou en résidence sont par contre en baisse sur les douze derniers mois. En février, le nombre de permis de construire de logements déposés sur douze mois cumulés augmente de façon significative avec + 7,7 % et laisse présager des perspectives particulièrement favorables pour la construction neuve dans les prochains mois.

Ce premier trimestre 2016 marque une rupture avec le cycle de baisse continue depuis 2012. De nombreux indicateurs comme les faibles taux d'intérêt, le dynamisme des mises en chantier et des ventes de logements anciens (809 000 ventes sur douze mois cumulés), auxquels s'ajoutent les mesures gouvernementales comme le Crédit d'Impôt Transition Énergétique ou le dispositif Pinel expliquent cette inflexion de l'activité. Même si l'horizon semble s'éclaircir pour l'artisanat du bâtiment, on ne pourra parler de reprise de l'activité que si cette tendance perdure ce qui suppose un retour durable de la confiance des ménages et des entreprises pour investir.

NEUF : AUTORISATIONS ET MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS



LES TRAVAUX PUBLICS AU 1ER TRIMESTRE 2016 (RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE TRIMESTRIELLE D'OPINION FNTP/INSEE SUR LE MARCHÉ INTÉRIEUR)



TRAVAUX PUBLICS : STABILISATION ATTENDUE

Selon les entrepreneurs interrogés en avril 2016, le climat conjoncturel dans les travaux publics se dégrade à nouveau, après une amélioration en début d'année.

En avril 2016, les entrepreneurs sont plus nombreux qu'en janvier à indiquer une baisse de leur activité passée et à venir. Que la clientèle soit publique ou privée, les soldes sur l'activité passée se replient après avoir augmenté continuellement depuis octobre 2014. Ceux sur l'activité prévue diminuent de nouveau. Globalement, les soldes d'activité sont inférieurs à leur moyenne de long terme mais supérieurs à leur niveau moyen de 2015.

Les contraintes de production restent faibles : seules 4 % des entreprises déclarent être limitées par une insuffisance de main-d'œuvre, contre 17 % en moyenne de longue période. Une large part d'entrepreneurs juge leurs carnets de commande inférieurs à la normale pour cette période de l'année. Le solde correspondant stagne à un niveau très inférieur à sa moyenne de longue période depuis l'automne 2015.

Le solde d'opinion sur les effectifs prévus se replie légèrement en avril 2016, après avoir augmenté progressivement depuis avril 2014. Il reste inférieur à sa moyenne de longue période.

L'ENQUÊTE UTILISATEUR

ACTIVITÉ ET PARC : LES BASES D'UNE REPRISE

LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE SONT GLOBALEMENT EN PHASE AVEC NOTRE CONSTAT POSITIF SUR L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ ET MARQUE LA POSITION ENCORE LOGIQUEMENT EN RETRAIT DU MARCHÉ BTP

ACTIVITÉ

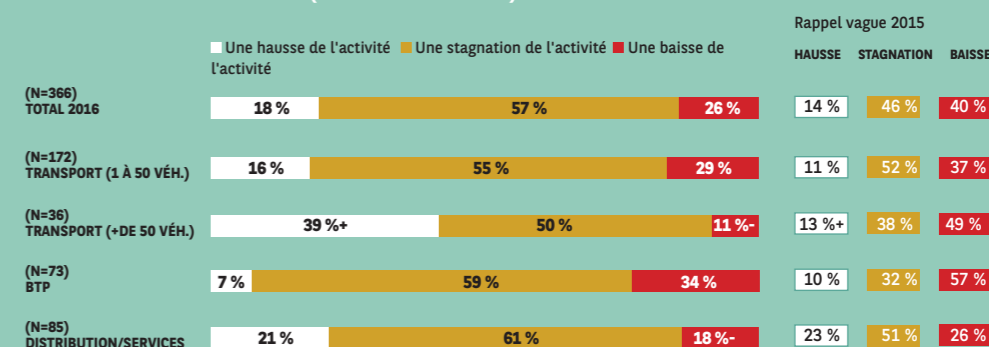
On note une inflexion sensible et positive de l'opinion des personnes interrogées puisque globalement et marché par marché, le score positif (une hausse d'activité) s'améliore tandis que le score négatif (une baisse d'activité) se réduit.

Toutefois, alors que le début de la crise remonte à bientôt 10 ans, un quart des dirigeants d'entreprises interrogés envisage encore une baisse d'activité.

On note également qu'aux extrêmes on trouve le marché du BTP dont les évolutions dégradées sont clairement identifiées, tandis qu'à l'opposé les flottes de transports expriment une vision favorable et en progrès, dans un marché du TRM globalement en baisse, en tout cas en volume. Ce segment du transport révèle une adaptation forte à la situation de crise.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DU MARCHÉ

CONCERNANT LE MARCHÉ AUQUEL VOUS APPARTENEZ, QUELLES SONT LES PRÉVISIONS POUR LA PÉRIODE 2016 - 2017 ? (À TOUS - % HORS NSP)



L'ÉVOLUTION DU PARC

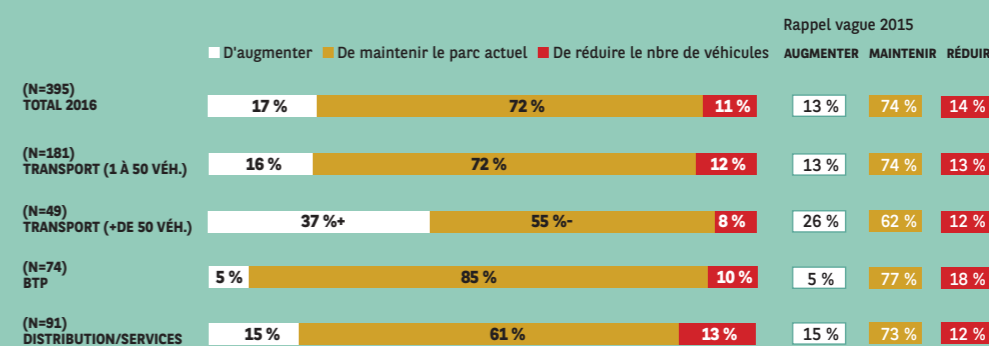
On note un parallélisme fort entre l'évolution du marché et celle du parc.

Les chiffres de 2016 laissent à penser que l'essentiel a été fait quant à la composition du parc ou plus exactement sa réduction, les chiffres étant assez similaires à ceux de 2015.

La proportion d'entreprises qui envisagent encore de réduire leurs parcs peut être interprétée comme étant autant conjoncturelle que structurelle, dans la mesure où l'on peut admettre que 11 % de dirigeants envisageant de réduire leur nombre de véhicules en parc, pourrait ne résulter hors de toute situation économique de faire des choix d'organisation ou de productivité.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE L'ORGANISATION DU PARC

POUR CONCLURE, EN CE QUI CONCERNE VOTRE PARC EN PROPRE DE VÉHICULES INDUSTRIELS, QUELLES ÉVOLUTIONS ENVISAGEZ-VOUS POUR LES 2 PROCHAINES ANNÉES ? (À TOUS - % HORS NSP)



Par ailleurs, les résultats constatés sont assez logiquement parallèles aux réponses données quant à la perception de l'activité, le secteur du BTP qui a pourtant

drastiquement diminué les achats de véhicules depuis plusieurs années n'envisageant toujours pas de renouveler les parcs, malgré le vieillissement engagé de ceux-ci.



VILLES PROPRES ET ZCR

Le ministère de l'Environnement a publié le projet d'arrêté établissant le classement des véhicules en fonction de leurs émissions polluantes. Ce texte est nécessaire pour mettre en place les Zones à Circulation Restreinte (ZCR) prévues par la loi de transition énergétique.

Le texte, diffusé par le ministère, mais non publié au Journal officiel, prévoit de classer les véhicules en six catégories. Il intéresse en premier lieu la Mairie de Paris qui a initié une ZCR début 2015

qui doit entrer en vigueur en juillet prochain pour les voitures particulières et les utilitaires. D'autres collectivités, notamment Grenoble (Isère) et Strasbourg (Bas-Rhin), se sont portées volontaires pour tester l'étiquetage des voitures en fonction de leur pollution et envisagent de créer une ZCR.

RETOUR DE LA PROGRESSIVITÉ

Concrètement, le texte fixe cinq classes et prévoit que les véhicules les plus

anciens ne soient pas classés, créant de fait une sixième catégorie. Celle-ci vise les deux-roues immatriculés avant le 1er juin 2000, les voitures Euro I (immatriculées avant janvier 1997), les utilitaires Euro II (avant octobre 1997) et les poids lourds Euro I et II (avant octobre 2001).

À l'opposé, les véhicules électriques et hydrogènes, qui n'émettent pas de polluants atmosphériques, constituent une classe « électrique » à part entière. On peut noter que le

classement proposé est plus progressif que celui envisagé dans le projet d'arrêté mis en consultation. Par ailleurs, comparativement à la nomenclature Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (Zapa), le nouveau classement est plus strict pour les véhicules diesel. Le futur arrêté prévoit aussi que les véhicules équipés d'un dispositif de dépollution installé après la première mise en circulation puissent être classés dans une classe supérieure. Paris est la première ville à avoir annoncé la mise en œuvre d'une ZCR. Le texte ne remet pas en cause cette mise en œuvre.

Depuis septembre 2015, le plan est entré en application et les autobus, autocars et poids lourds immatriculés avant le 1er octobre 2001 sont interdits dans Paris de 8h à 20h. Le texte présenté par le ministère est compatible, puisqu'il s'agit des camions Euro I et II "non classés".

À partir du 1er juillet 2016, l'interdiction doit être étendue aux camionnettes immatriculées avant octobre 1997 (Euro I). L'interdiction de circulation des poids lourds sera étendue à ceux immatriculés avant octobre 2001 (Euro II), c'est-à-dire aux camions de classe V dans la future nomenclature.

Classe électrique	VUL	POIDS LOURDS
1	Véhicules électriques et hydrogènes Véhicules gaz - véhicules hybrides rechargeables	
2	Vul euro V et VI à partir du 1er janvier 2011	Euro VI à partir du 1er Janvier 2014
3	Euro IV du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2010	Euro V du 1er octobre 2009 au 31 décembre 2013
4	Euro III du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2005	Euro IV du 1er octobre 2006 au 30 septembre 2009
5	Euro II du 1er octobre 1997 au 31 décembre 2000	Euro III du 1er octobre 2001 au 30 septembre 2006
Non classés	Euro I et avant jusqu'au 30 septembre 1997	Euro I et II et avant jusqu'au 30 septembre 2001

LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

UNE CONFIRMATION : L'ENVIRONNEMENT EST AUSSI UN SUJET ECONOMIQUE

LES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES IMPULSENT LE MOUVEMENT NÉCESSAIRE À L'APPLICATION DE LA DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT ET CRÉENT ÉGALEMENT LES BASES D'UNE PRISE EN COMPTE STRUCTURELLE DE CETTE QUESTION À PLUS LONG TERME.

IMPACT DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES DES IMPACTS MAIS SURTOUT DES COÛTS

Si dans le sillage de la COP 21, l'on sent bien monter le discours environnemental et les démarches qui l'accompagnent, 31 % des entreprises interrogées et presque une entreprise de BTP sur deux ne perçoivent encore aucun impact.

Nous nous devons de relativiser ces chiffres dans la mesure où nous traitons ici de gestion de parc de véhicules, domaine dans lequel l'influence des contraintes environnementales touche bien plus le transport en longue distance, domaine d'intervention du TRM, que les activités de compte propre.

L'impact en termes de coûts reste fortement dominant, sachant que la démarche

environnementale étant fortement impulsée par les contraintes réglementaires, la résultante économique n'est que la résultante de cette contrainte, les entreprises doivent s'adapter sans forcément pouvoir conserver leur modèle économique initial.

On note par ailleurs que la pression monte puisque pour tous les items proposés, l'impact est considéré comme étant en hausse sensible, quasiment toutes les entreprises ressentent l'impact en terme de coûts, sans doute parce qu'en terme de ressenti, les coûts liés au développement durable vont bien au-delà du seul parc de véhicules (cf. notamment la gestion des immeubles).

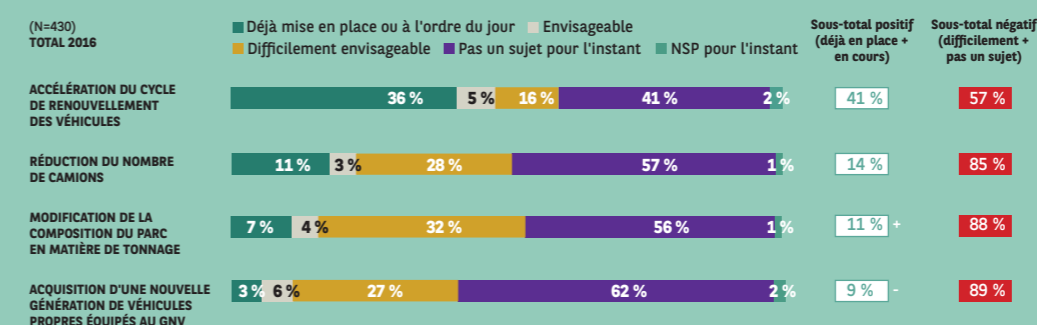
IMPACT DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

AUJOURD'HUI, LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE SE TRADUISENT POUR LES ENTREPRISES PAR UN CERTAIN NOMBRE DE CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES (EX : LIMITATIONS LIÉES À LA DISTRIBUTION URBAINE, NORMES ANTI-BRUIT, FOURNIR UN BILAN CARBONE, ...). CES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES ONT-ELLES POUR VOTRE ENTREPRISE UN IMPACT ... ? (A TOUS HORS NSP - PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES)

	TOTAL 2016	TRANSPORT (1 À 50 VÉH.)	TRANSPORT (+DE 50 VÉH.)	BTP	DISTRIBUTION/ SERVICES
Aucun impact	31 %	23 %	29 %	46 %	37 %
Au moins un impact :	69 %	77 %	71 %	55 %	63 %
... en termes de coût	63 %	73 %	59 %	48 %	57 %
... sur l'organisation de transport	27 %	31 %	33 %	16 %	23 %
... sur la typologie du parc, en nombre ou en type de véhicules	24 %	31 %	29 %	13 %	16 %
... sur l'organisation de l'entreprise	9 %	10 %	8 %	5 %	8 %
... autre(s)	5 %	4 %	6 %	4 %	7 %

ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

VOICI UN CERTAIN NOMBRE D'ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE QUE DES ENTREPRISES TELLES QUE LA VÔTRE PEUVENT METTRE EN PLACE. EN CE QUI CONCERNE LA COMPOSITION DU PARC DE VÉHICULES INDUSTRIELS, DITES-MOI POUR CHACUNE DE CES ACTIONS SI ... (A TOUS)



ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE : PRIORITÉ AU RENOUELEMENT

L'action naturelle consiste à renouveler les véhicules par anticipation afin d'intégrer la génération Euro VI, voire les véhicules au GNV.

On note néanmoins que s'il y a la volonté affichée de renouveler les véhicules, la notion d'anticipation est beaucoup moins forte.

La réduction du parc ou la modification de ce dernier ne sont pas considérées comme une réponse à la question environnementale, ces deux possibilités correspondant sans doute beaucoup plus à une strict

démarche économique, dont le choix n'est pas impacté de manière visible par les contraintes imposées.

L'acquisition de véhicules au GNV est une hypothèse prise en compte par 9 % de notre panel. C'est un chiffre significatif après seulement deux ans d'émergence de ce nouveau segment. Le fait que 91 % des personnes ne l'envisagent pas ne peut, sur ce créneau, être considéré comme le signe d'un refus du marché pour cette technologie.

COMPÉTITIVITÉ

UN POINT CENTRAL : LA RECHERCHE DE COMPÉTITIVITÉ

LES ANNÉES DE CRISE ONT CONDUIT LES UTILISATEURS DE POIDS LOURDS, TRM EN TÊTE, VERS UNE DÉMARCHE PERMANENTE DE RECHERCHE DE GAIN DE COMPÉTITIVITÉ FACE À DES VOLUMES D'AFFAIRES QUI SE SONT SENSIBLEMENT CONTRACTÉS : RATIONALISATION DES FLUX ET ÉCO CONDUITE EN POINTE.

LA RECHERCHE DE COMPÉTITIVITÉ UN POINT CENTRAL

Le Comité National Routier réalise tous les ans une enquête portant sur l'activité longue distance du Transport Routier de Marchandises (TRM) diverses, opérée par des entreprises françaises en compte d'autrui. Au cours du quatrième trimestre 2015, le CNR a donc visité, lors d'enquêtes en face à face, les 220 entreprises d'un panel représentatif.

Le secteur du TRM en longue distance demeure encore convalescent, plus de sept ans après le début de la crise, déclenchée par l'infarctus d'activité de la fin d'année 2008. Les entreprises du TRM sont loin d'avoir retrouvé leurs niveaux de production d'avant la crise. Le déficit d'activité est encore de - 11 % par rapport à 2007. L'indicateur de productivité d'un véhicule (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de 25 tonnes) diminue de 5 % entre 2007 et 2015.

De plus, l'activité est devenue très volatile depuis le début de la crise. Le regain de 2015 ne se convertira pas nécessairement en reprise durable.

L'analyse des résultats de l'enquête par taille d'entreprise montre que la reprise de 2015 est inégale et concerne

essentiellement les plus grandes entreprises de l'échantillon (d'une taille supérieure ou égale à 50 salariés). Confrontées à la crise, les grandes entreprises ont optimisé la productivité de leurs véhicules et recentré leurs activités pour trouver des gisements de rentabilité. Elles tirent aujourd'hui profit de ces stratégies.

Les petites entreprises, plus dépendantes économiquement de leurs clients, n'ont pas toujours eu l'opportunité de mettre en œuvre de telles stratégies. En 2015, elles n'ont pas encore retrouvé le chemin de la croissance.

Un aspect stratégique, l'évolution favorable de la consommation des véhicules, est à mettre en rapport en contrepartie avec les pertes de compétitivité liées à l'évolution du « métier » depuis la crise de 2008.

La consommation moyenne des parcs 40 tonnes exploités en longue distance diminue, en effet, régulièrement tous les ans. Depuis 2000, année de la première enquête longue distance, la statistique a baissé de 10 %. 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'« éco conduite »), et ce malgré les prix actuels du gazole historiquement bas.

Mais par ailleurs, les conditions d'exploitation des véhicules se dégradent en dix ans. Les principaux indicateurs d'activité et d'exploitation atteignent en 2005 leur valeur la plus haute sur la décennie présentée ici (2005 - 2015).

Le kilométrage annuel des véhicules diminue de 6,4 % entre 2005 et 2015. L'indicateur de productivité baisse de 7 % sur la même période. L'effet est nettement accentué en 2008 et en 2009 par le choc d'activité subi par les entreprises de TRM. Malgré l'amélioration récente constatée depuis 2014, les entreprises n'ont toujours pas retrouvé leurs niveaux d'activité de 2007 (dernière année pleine d'avant crise).

La diminution globale de la distance d'une relation traduit le recentrage des activités des entreprises sur le national ou le grand régional, permettant, entre autre, de compenser leur perte d'activité à l'international.

COMMENTAIRES OVI

La crise a conduit les entreprises du TRM à un travail considérable en matière d'économie sur l'ensemble des coûts et en matière de productivité, en général. Les efforts réalisés permettent à la profession d'afficher des performances sur le plan financier que nous relevions dans notre précédente édition de l'OVI, malgré une tendance lourde à la baisse des volumes (en tonnes-kms). Une scission forte soulevée par l'enquête CNR semble cependant s'être renforcée entre les grandes flottes (flottes supérieures à 50 voire 100 véhicules) et leurs sous-traitants. Le phénomène de concentration se poursuit, la volonté de croissance des uns répondant à l'affaiblissement des autres, la majeure partie des défaillances de tailles significatives se traduisant en opération de rachats.

CONSOMMATION DES VÉHICULES (EN LITRES AU 100 KM) DEPUIS 2000



Source CNR, enquête annuelle 2015

L'ACCENT SUR LA PRODUCTIVITÉ UNE ÉVIDENCE : OPTIMISER LES FLUX

Les résultats de l'enquête corroborent les fondamentaux de l'enquête CNR longue distance

En effet l'action majeure relevée concerne la rationalisation des flux, la notion de réduction des kms parcourus doit s'entendre comme réduction des kms « improductifs », type retours à vide ou parcours en charge incomplète. Une forte majorité se dégage également sur un point devenu stratégique, l'éco conduite, mesure susceptible de générer le bénéfice le plus rapide, dans le délai le plus court

L'optimisation des caractéristiques des

véhicules est une démarche plus en retrait malgré les actions et communications des constructeurs sur des programmes de mise en œuvre des constructeurs (Travail sur les pneus, l'aérodynamisme) généralement concomitant à la démarche d'éco conduite.

Sur le retour par secteur, on voit bien que ces problématiques concernent fortement les transporteurs en quête de productivité, les grandes flottes « tangeantant » le 100 % !

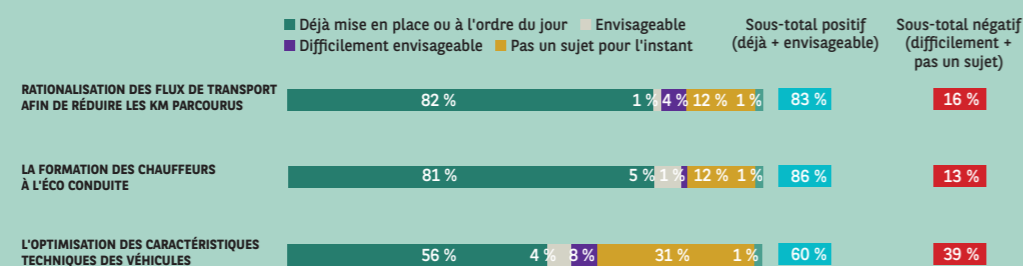
Par ailleurs, les utilisateurs du compte

propre se polarisent sur les actions mises en œuvre pour rationaliser les flux et former les chauffeurs à un degré moindre mais les mesures prises dans ce domaine sont toutefois largement préconisées avec un niveau de réponse compris entre 70 et 80 % suivant l'item.

Un constat global, les postes de coût des véhicules industriels ont fait l'objet d'une attention très forte depuis la crise. Toutes les démarches de recherche de productivité en vue de rester compétitif ont été développées, la démarche TCO est désormais incontournable.

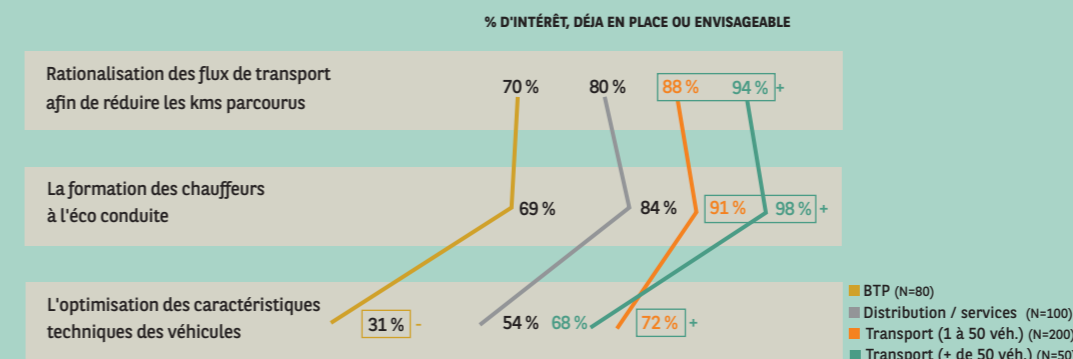
RECHERCHE DE GAINS DE PRODUCTIVITÉ

VOICI UN CERTAIN NOMBRE D' ACTIONS QUI PEUVENT ÊTRE MISES EN PLACE AFIN DE GAGNER EN COMPÉTITIVITÉ. DITES-MOI POUR CHACUNE DE CES ACTIONS SI : (À TOUS)



RECHERCHE DE GAINS DE COMPÉTITIVITÉ - SELON LES SECTEURS

VOICI UN CERTAIN NOMBRE D' ACTIONS QUI PEUVENT ÊTRE MISES EN PLACE AFIN DE GAGNER EN COMPÉTITIVITÉ. DITES-MOI POUR CHACUNE DE CES ACTIONS SI : (À TOUS)



LE MARCHÉ DU GNV

LE MARCHÉ DU GNV : UNE DYNAMIQUE À ENTREtenir

LE SUJET DU GNV S'EST INSTALLÉ DANS LES ESPRITS ET LES ORGANISATIONS DEPUIS DEUX ANS. LA CONCRÉTISATION DE CETTE NOUVELLE TECHNOLOGIE TIENT MAINTENANT À L'INSTALLATION DU PARC ET DU RÉSEAU D'AVITAILLEMENT... ET RÉCIPROQUEMENT !

UNE SOLUTION VISIBLE

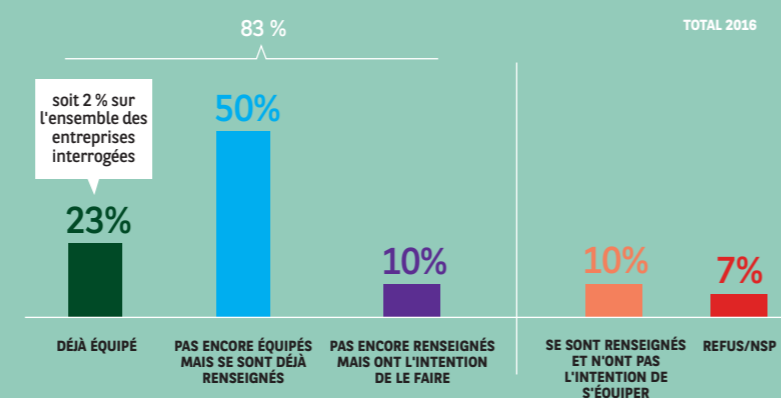
Concernant les 9 % d'entreprises ayant indiqué qu'elles faisaient preuve d'intérêt pour les véhicules au GNV, ce sont un quart d'entre elles qui sont déjà équipées, soit au final 2 % des entreprises sondées qui déclarent être déjà équipées et 5 % de plus qui sont motivées et ont déjà étudié la question.

Ces chiffres sont, bien entendu, à relativiser eu égard à la faible antériorité d'un marché dont quasiment personne ne faisait état il y a seulement trois ans et aux nombreux éléments à intégrer afin d'être pleinement opérationnels.

L'état de livraisons passées et de commandes prévues (cf. ci-après) illustre néanmoins la naissance d'une véritable niche de marché, aujourd'hui pleinement visible.

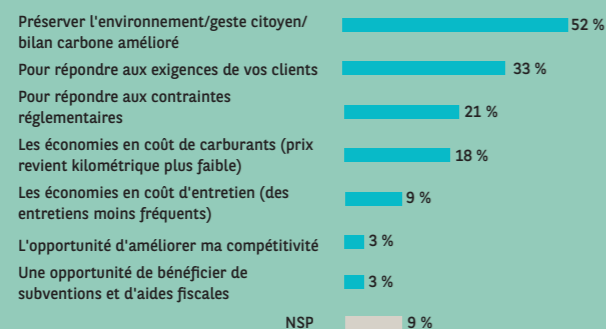
STADE ACTUEL EN FAVEUR DES VÉHICULES GNV POUR LES ENTREPRISES INTÉRESSÉES

ET PLUS PRÉCISÉMENT, QUELLE EST LA SITUATION DE VOTRE PARC EN CE QUI CONCERNE LES VÉHICULES INDUSTRIELS ROULANT AU GNV (GAZ NATUREL POUR VÉHICULES) ? (ENTREPRISES INTÉRESSÉES)



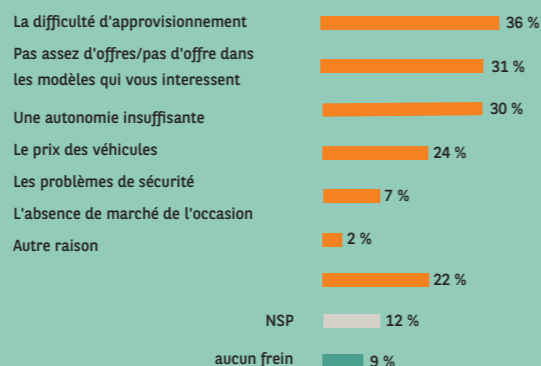
MOTIVATIONS À L'ACQUISITION DE VÉHICULES GNV POUR LES ENTREPRISES INTÉRESSÉES

QUELLES SONT TOUTES LES RAISONS POUR LESQUELLES VOUS VOUS ÊTES ÉQUIPÉS OU VOUS ENVISAGEZ DE VOUS ÉQUIPER EN VÉHICULES ROULANT AU GNV (GAZ NATUREL POUR VÉHICULES) ? (À TOUS)



FREINS À L'ACQUISITION DE VÉHICULES GNV

ET QUELS SONT OU QUELS SERAIENT POUR VOTRE ENTREPRISE LES FREINS À L'ACQUISITION EN VÉHICULES INDUSTRIELS ROULANT AU GNV (GAZ NATUREL POUR VÉHICULES) ? (À TOUS)



DES MOTIVATIONS ET DES FREINS

Les réponses apportées concernant les motivations et les freins donnent une vue assez juste de la situation de ce marché du GNV.

Les motivations majeures tournent donc autour des contraintes (réglementaires) et des exigences des clients (chargeurs) tandis que la réponse économique reste en retrait.

Ce constat à ce stade du développement du GNV est logique dans la mesure où les modèles économiques ne sont pas stabilisés et où les volumes générés encore faibles à tous les niveaux (véhicules,

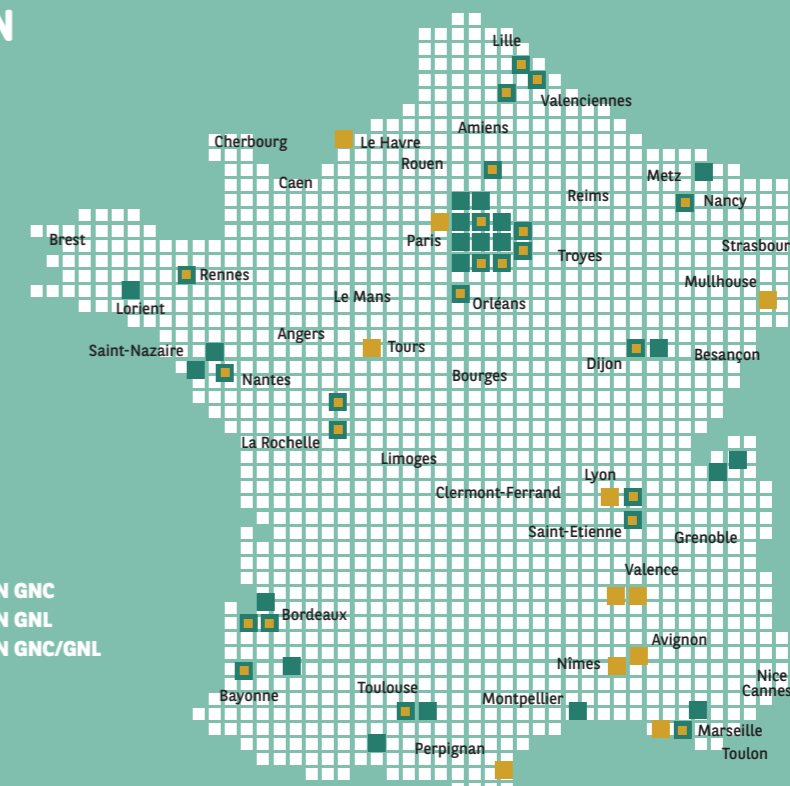
carburants...) ne permettent pas d'obtenir des économies d'échelles.

Nous restons donc dans l'immédiat dans un développement encore contraint mais porteur d'effet d'image fort en matière de développement durable.

Les freins tournent encore autour du point majeur, la création d'un réseau d'avitaillement, dont le maillage, permettrait de répondre de façon sécurisante aux besoins de tous les utilisateurs de véhicules au GNV.

STATIONS GNV POUR POIDS-LOURDS EN SERVICE DÉBUT 2017

Dans le cadre de la Directive Européenne sur les carburants alternatifs, la filière industrielle du Gaz Naturel Véhicule (GNV) se mobilise pour offrir aux professionnels du transport une infrastructure de distribution de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) et Gaz Naturel Comprimé (GNC) adaptée à leurs besoins.



UN SIGNAL CONCRET

On constate une véritable dynamique dans les achats GNV, dans les prévisions 2016. En effet, les commandes de BOM (Benne à Ordures Ménagères) qui constituaient la base du marché jusque-là sont très largement supplantées par les ventes de véhicules « conventionnels », tracteurs et porteurs.

Une véritable dynamique se matérialise et devrait être confortée par les implantations de stations annoncées pour début 2017. Le maillage des stations d'avitaillement reste le sujet de préoccupation majeur des utilisateurs potentiels (cf. les résultats de notre enquête par ailleurs).

IMMATRICULATIONS VÉHICULES GNV 2013 - 2015 / PRÉVISIONS 2016

	2013	2014	2015	prévisions 2016
IMMATRICULATIONS 19-44 T	46	160	128	400
Dont BOM	37	146	53	60
Hors BOM	9	14	75	340
Dont GNL (tracteurs)	0	0	60	120

La notion de problème d'autonomie est liée à ce phénomène, le manque de stations générant une attente pour une plus grande autonomie.

Le second niveau en termes de freins est inhérent aux véhicules GNV, l'offre des constructeurs étant aujourd'hui incomplète, avec un niveau de prix lié à la production de petite série.

À noter, deux points non négligeables qui auraient pu retenir l'« attention » des utilisateurs potentiels : la notion de sécurité liée au gaz carburant (les opérateurs "gazières" ayant il est vrai rapidement tranquilisé le marché sur ce point) et sur un tout autre

axe l'inconnue que constitue l'absence, logique, de visibilité actuelle sur le marché de seconde main, des références restant à créer.

28 STATIONS GNV
INSTALLÉES EN FRANCE
D'ICI FIN 2016

14

LES ACTEURS
DU MARCHÉ VI

IMMATRICULATIONS EUROPE ET FRANCE

LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE

L'ENQUÊTE DISTRIBUTION VI

+18 %
MARCHÉ EUROPÉEN
À FIN MAI

VI SUPÉRIEURS À 3,5 T (hors cars et bus)

	JANVIER AVRIL 2016	VAR % 2016/15	2016 GLISSANT À AVRIL	VAR % 2016/15
ALLEMAGNE	31 497	+11,9 %	93 090	+9,0 %
ESPAGNE	7 724	+28,0 %	24 124	+39,0 %
FRANCE	16 313	+16,6 %	45 104	+17,5 %
ITALIE	6 358	+28,1 %	16 641	+27,0 %
ROYAUME-UNI	15 118	+14,3 %	45 922	+9,0 %
EUROPE DU NORD	6 658	+14,2 %	18 941	+9,4 %
BENELUX	10 659	+24,6 %	25 290	+17,3 %
UE 15 + CH, IS ET N	101 415	+16,8 %	287 936	+14,1 %
EUROPE DE L'EST	21 430	+24,0 %	65 436	+35,6 %
DONT POLOGNE	8 636	+36,3 %	24 737	+33,0 %
EUROPE (28) + EFTA	122 845	+18,0 %	353 372	+17,6 %

Source : CCF

FRANCE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS : SUR UN RYTHME SOUTENU

VÉHICULES NEUFS :

Les immatriculations de véhicules de plus de 5 tonnes en France ont progressé de 18,6 % sur les cinq premiers mois de l'année et ont retrouvé leur niveau de 2012, année de référence en termes de point de passage à mi-année, avec 19 622 véhicules.

Le redémarrage visible depuis avril 2015 s'est confirmé mois après mois avec entre 500 et 1000 véhicules supplémentaires immatriculés chaque mois.

Le marché des porteurs, en retrait depuis la crise, repart très fort avec une progression de 24 % sur les cinq premiers mois 2016, même si cette hausse s'applique à une base faible. Il s'agit néanmoins d'une tendance à confirmer, en complément des volumes retrouvés en tracteur.

Le marché des tracteurs poursuit sur son « trend »

2015 avec 15 % de croissance sur les cinq premiers mois de l'année, soit un rythme de croisière dans la lignée des meilleurs exercices des quinze dernières années.

VÉHICULES D'OCCASION :

La progression sur les 4 premiers mois de 2016 a été de 6 % avec 17 794 unités, soit 1 000 de plus qu'en 2015. Après un recul important ces 2 dernières années, 2016 retrouve le niveau d'immatriculations de véhicules d'occasion de 2013.

Le marché VO est dans l'attente des premiers retours Euro VI en tracteurs tandis que le marché des porteurs vit au rythme des faibles années d'investissements constatées depuis la crise, d'où un vieillissement des véhicules proposés sur ce segment.

14

LES ACTEURS
DU MARCHÉ VI

IMMATRICULATIONS

UN MARCHÉ QUI CONFIRME UNE REPRISE GÉNÉRALISÉE

ON PEUT FAIRE UN PARALLÈLE ENTRE LE MARCHÉ FRANÇAIS ET LE MARCHÉ EUROPÉEN DU VÉHICULE INDUSTRIEL : DANS LES DEUX CAS LA CROISSANCE DES IMMATRICULATIONS EST DÉCOLÉRÉE DU TAUX DE CROISSANCE DE L'ÉCONOMIE... CE QUI N'ENLÈVE RIEN AU PLAISIR DE VOIR LE MARCHÉ REVENIR VERS SES MEILLEURS NIVEAUX !

EUROPE UN MARCHÉ QUI CONFIRME UNE REPRISE GÉNÉRALISÉE

Le redressement des immatriculations des véhicules de plus de 3,5 tonnes depuis 2015 est spectaculaire. + 15,4% en 2015 par rapport à l'année précédente et le phénomène s'est accéléré depuis avec + 17,6% à avril 2016 sur les douze derniers mois.

Plus de 353 000 immatriculations ont été enregistrées en Europe (douze mois glissants), résultat qui n'avait plus été atteint depuis 2008.

Tous les pays profitent de l'embellie mais

quelques-uns s'en sortent un peu mieux avec, en tête, les pays de l'Est et une progression de + 35,6 % en un an, suivis des pays du Sud de l'Europe comme l'Espagne (+ 39 %) et l'Italie (+ 27 %) tous deux en rattrapage après quelques années très difficiles.

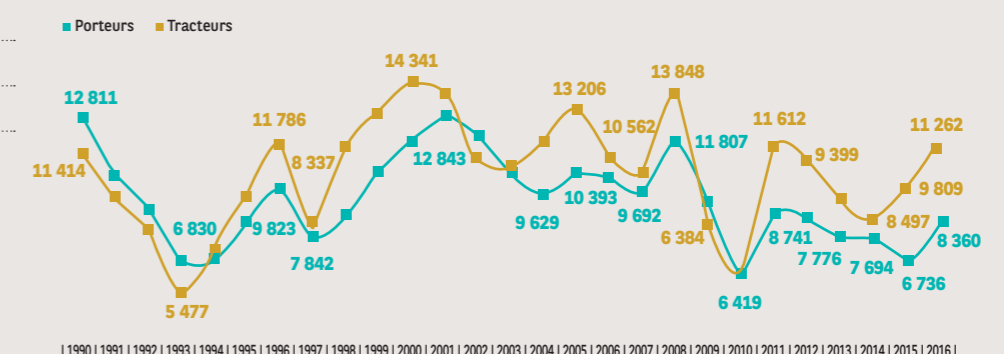
Parmi les trois plus gros contributeurs, l'Allemagne affiche un + 9 % comme le Royaume-Uni mais sur une base élevée et la France un 17,5 % dans le rythme européen.

Pour les véhicules de plus de 16 tonnes, la progression est encore plus forte avec + 19,1 % à avril sur un an avec la Pologne qui présente la progression la plus forte des pays majeurs avec + 38,3 % à 22 500 véhicules.

IMMATRICULATIONS À MAI 2016

TOTAL	TRACTEURS	PORTEURS
19 622	11 262	8 360
+18,6%	+14,8%	+24,1%

IMMATRICULATIONS DE PORTEURS ET DE TRACTEURS 1990-2016 CINQ MOIS (FRANCE)



Source : CCF



CARROSSERIE VI FRANCE

C'EST UN FAIT TRÈS FORT, TOUS LES SEGMENTS DE LA CARROSSERIE AFFICHENT UNE CROISSANCE SIGNIFICATIVE ET SOUVENT À DEUX CHIFFRES CE QUI N'ÉTAIT PLUS ARRIVÉ DEPUIS LA CRISE. IL RESTERA À OBSERVER S'IL S'AGIT D'UN RATTRAPAGE GLOBAL MAIS PONCTUEL OU D'UN RETOUR PLUS STRUCTUREL VERS LES BELLES ANNÉES 2000.

MARCHÉ PORTEUR
+24 %
À FIN MAI

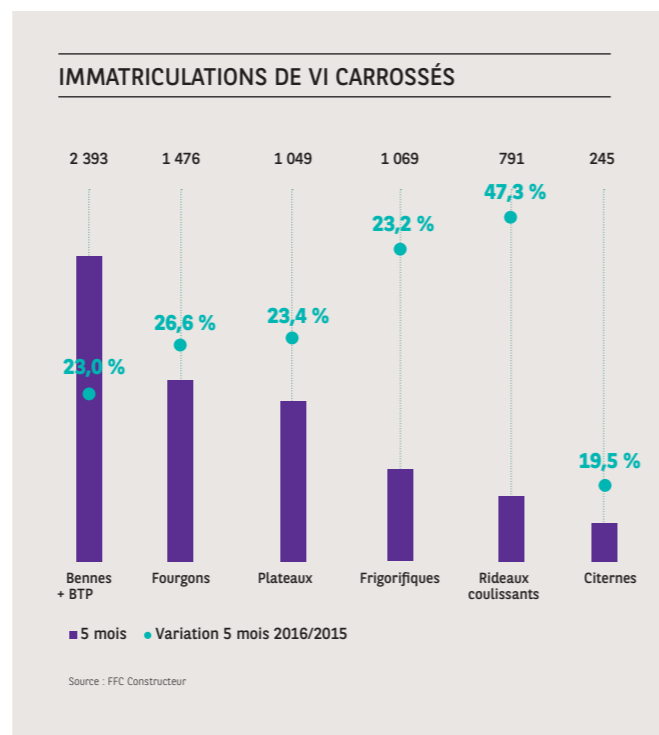
CARROSSERIE PORTEURS + DE 5 T ENFIN...

Le marché des porteurs VI est en phase de reprise avec + 24 % d'augmentation soit 8 324 VI carrossés, soit un peu en-dessous du niveau de 2012.

Tous les types de carrosseries profitent de l'embellie, avec une fourchette de progression comprise entre + 19 % et + 27 % : les citernes sont à + 19,5 %, les bennes et BTP à + 23,0 %, les frigorifiques à + 23,2 %, les plateaux à +23,4 % et les fourgons à + 26,6 %.

Pour les frigorifiques, il s'agit du record d'immatriculations sur les cinq premiers mois de l'année.

Cette croissance globale laisse à penser que c'est un cycle de renouvellement « technique » qui s'engage après plusieurs années faibles qui ont conduit à un vieillissement important du parc.



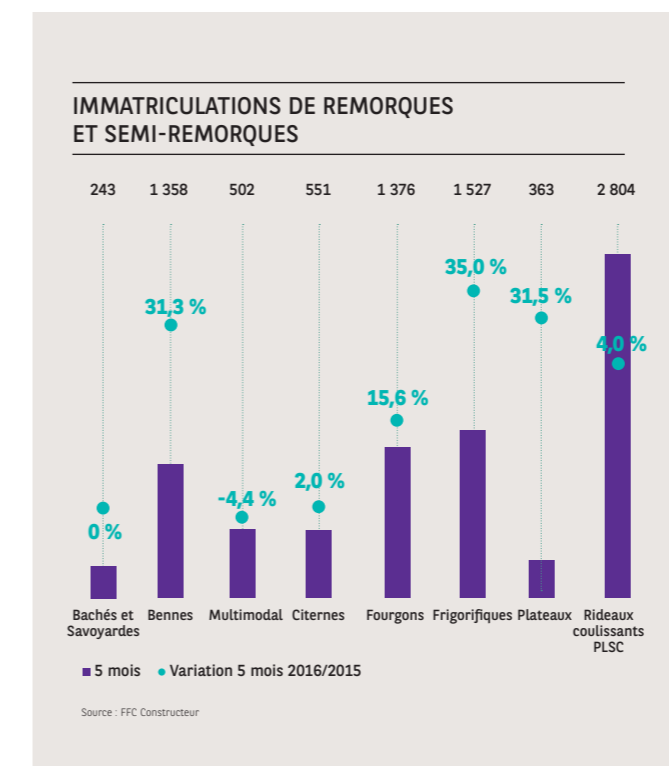
CARROSSERIE SEMI-REMORQUES

Le marché des remorques et semi-remorques progresse de 8,8 % pour les cinq premiers mois de 2016 avec 9 683 immatriculations. Ce résultat n'avait plus été atteint depuis 2008, ce qui montre le dynamisme du secteur, à l'instar du marché du tracteur.

Trois types de remorques et semi-remorques sont en forte progression : les frigorifiques à + 35 %, résultat encore meilleur qu'en 2008, les plateaux à + 31,5 %

mais ils étaient très bas et restent en-dessous de leur résultat de 2012, et les bennes à + 31,3 % qui font le meilleur score depuis 2008 mais tout en restant très loin de cette année record.

Le segment du dry fret qui donne le ton au marché eu égard à son poids dans le marché global, confirme son rétablissement entamé il y a maintenant deux ans : les fourgons voient leurs immatriculations augmenter de 15,6 % et les rideaux coulissants (PLSC) de 4 %.



CARROSSERIE VUL

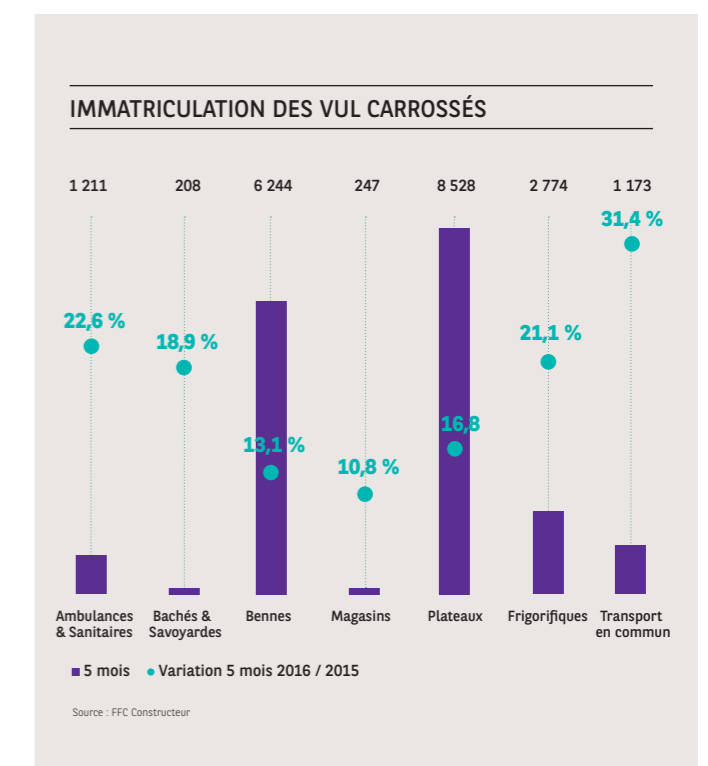
Alors que l'ensemble des immatriculations de VUL ont progressé de 12 % entre 2015 et 2016 pour les cinq premiers mois, celles des VUL carrossés (hors fourgons et dérivés VP) ont augmenté de près de 17 % à 20 500 unités, soit le meilleur résultat depuis 2008.

Cette bonne tenue a profité à tous les types de véhicules. Les Transports en Communs de Personnes (Transports de voyageurs) progressent de

31,4 % sur la période et c'est encore plus net si l'on se réfère aux périodes précédentes. En 2010, on notait seulement 310 immatriculations versus 1 173 actuellement.

Les ambulances (+ 22,6 %) et les frigorifiques (+ 21,1 %) font de meilleurs scores qu'en 2008.

Les plateaux, à 8 528 immatriculations, progressent de 16,8 % et les bennes de 13,1 % à 6 244 immatriculations.



LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE À MI-2016

Le marché de la carrosserie à mi-2016 semble indiquer une reprise du marché :

Par gamme, il peut être observé une belle reprise de la majorité des types de carrosseries. Les porteurs dédiés au BTP, qui avaient atteint des niveaux très bas, semblent enfin rebondir. Le mois de mai 2016 est

inédit avec des hausses pouvant atteindre plus de 50 % pour certaines catégories de carrosseries par rapport à 2015, aidé par les trois jours ouvrés supplémentaires en 2016.

En parallèle une récente étude de la Banque de France

réalisée à l'initiative de la FFC constructeurs montre une évolution favorable des fondamentaux des carrossiers constructeurs, au moment opportun où se dessine un redémarrage de l'activité.

On relève ainsi parmi les points-clefs, une hausse de la

productivité du travail, une augmentation des marges brutes, un renforcement des fonds propres et de la capacité de remboursement.

Ce constat est stratégique, dans un contexte nécessitant plus que jamais de développer les investissements productifs

et d'accroître la part des exportations du secteur.

Le salon de Hanovre qui est dorénavant en ligne de mire devrait confirmer cette tendance positive pour 2016.

THIERRY BOURDILLON
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
FFC CONSTRUCTEURS



DISTRIBUTION

VÉHICULE INDUSTRIEL

UNE ACTIVITÉ ET DES INDICATEURS ÉTALÉS

LA DISTRIBUTION ÉVOLUE DANS UN ENVIRONNEMENT QUI RESTE TENDU MAIS STABLE ET SURTOUT SANS ALERTE PARTICULIÈRE. LA PROGRESSION EN COURS DU MARCHÉ EST SUSCEPTIBLE DE RELANCER LE MÉTIER, MÊME SI ON A LE SENTIMENT QUE LE POIDS DES GRANDES FLOTTES, SUIVI DIRECTEMENT PAR LES CONSTRUCTEURS, EST PRÉDOMINANT.

LES CARNETS DE COMMANDES

Les commandes des distributeurs ne reflètent pas complètement le « trend » du marché des immatriculations. Elles progressent, mais de façon mesurée.

Pour les tracteurs, il s'agit de la continuité de 2015 qui avait déjà vu les immatriculations de tracteurs reprendre du volume. L'évolution est en moyenne de 9,6 % mais les écarts entre les distributeurs sont importants. Une première moitié affiche une progression du carnet de commandes de 25 % alors que les autres sont en stagnation ou en recul (effet flottes nationales).

Pour les porteurs, le constat est le même : une progression de 5,5 % après plusieurs années de recul mais des résultats très différents selon les distributeurs. Une moitié progresse de 13 % en moyenne alors que les autres continuent de reculer.

VUL NEUFS

Après plusieurs années de hausse moyenne, les commandes de VUL chez les distributeurs se sont envolées ce semestre avec une progression de 17 % par rapport au premier semestre 2015. Les deux tiers affichent une progression de 25 % en moyenne alors que le tiers restant est plutôt en stagnation.

Les prix restent stables avec une progression de 1 %, soit le niveau de l'inflation.

Peu d'évolution pour les délais de livraison à 70 jours pour les constructeurs (65 en décembre dernier) et 33 pour les carrossiers (34 précédemment).

PRIX DES VI

Malgré le marché plutôt dynamique des tracteurs, les prix ont un peu baissé, de 1,1 % en moyenne, et c'est le cas de la moitié des distributeurs. Pour un quart, ils ont stagné et le dernier quart a pu profiter d'une légère hausse.

Pour les porteurs dont le marché repart à la hausse, les prix sont très légèrement en progression de 0,7 % et ont profité à une majorité de distributeurs.

En revanche, les remises à l'achat sont élevées pour les deux tiers des distributeurs, l'autre tiers les jugeant normales, et les reprises de véhicules sont excessives en prix pour la moitié d'entre eux.

RÉPARATION, SAV

L'activité de SAV est en progression dans 39 % des cas et est stable dans 44 %. Avec la vente des véhicules en hausse, sa part dans le CA global de l'entreprise reste stable à 35 %, ce qui représente encore un niveau élevé par rapport à des années où il se situait plutôt entre 26 et 27 %.

DÉLAIS DE LIVRAISON

Ces dernières années, les délais de livraisons varient beaucoup d'un semestre à l'autre. Forts en juin 2015, ils étaient redescendus en décembre à 69 jours, ils sont plutôt en progression depuis à 73 jours. Deux tiers des distributeurs trouvent qu'ils sont stables par rapport au début de l'année 2016.

Pour les carrossiers, les délais baissent de 57 à 52 jours mais la moitié des distributeurs les estiment en hausse.

35 %
POIDS MOYEN DE L'ACTIVITÉ SAV DANS L'ACTIVITÉ GLOBALE



DES SUJETS STRUCTURELS

Nous avons interrogé les experts de l'OVI sur 2 items en leur demandant le niveau de risque estimé (fort, moyen ou faible) pour les 2 sujets suivants :

	Risque fort	Risque moyen	Risque faible
LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX SPÉCIALISÉS D'ENTRETIEN ET DE VENTE DE PIÈCES DÉTACHÉES	38,9 %	50,0 %	11,1 %
LA PERTE DE LA MAÎTRISE DES PARCS DE VÉHICULES LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DE L'INFORMATIQUE EMBARQUÉE	33,3 %	16,7 %	50,0 %

Il ressort de cette synthèse que les risques associés au développement des réseaux spécialisés est relativement modéré même s'il s'agit d'un risque fort pour près de 40 % des distributeurs. La perte de maîtrise qui pourrait être liée au développement de l'informatique embarquée génère un avis partagé puisque 50 % des experts considère qu'il s'agit d'un risque faible, 50 % un risque moyen ou fort. Ce ratio sera à suivre au fil de l'accroissement des parcs équipés.



VÉHICULES D'OCCASION

LE REFLET DE L'HISTOIRE

LE MARCHÉ VO MATÉRIALISE DEUX EFFETS INDUITS DES ANNÉES DE CRISE : LE VIEILLISSEMENT DU PARC ET SA RELATIVE SOUS-UTILISATION DANS UN CADRE GLOBAL QUI RESTE SAIN, LES STOCKS RESTANT BAS ET LES DÉLAIS DE REVENTE BIEN CONTENUS.

VI D'OCCASION

Net repli de la vente de VO chez les distributeurs de VI. Les ventes de VO tracteurs reculent sensiblement, de 14 % en moyenne, mais avec des disparités. La moitié des distributeurs voient leurs ventes stagner alors que ceux qui reculent le font de manière brutale à -44 % en moyenne.

Pour les porteurs, le constat est le même avec un recul moyen de 14,2 %, la moitié des distributeurs qui stagnent et l'autre moitié qui recule de 44 %.

La vente de VUL VO se porte mieux avec une progression de 13,6 %.

PRIX DE VENTE ET REPRISE

Les prix sont restés relativement stables avec un recul pour les tracteurs de 2,5 %, une stagnation pour les porteurs à 0,2 % et un léger recul pour les VUL de 0,5 %.

Les distributeurs ne sont pas très optimistes pour les ventes de VO en 2016. Ils envisagent un recul de -0,8 % pour les VI et une légère progression pour les VUL de 3,3 %. En termes de prix, ils sont également pessimistes, avec un recul de 0,9 % pour les VI et de 0,5 % pour les VUL.

STOCKS VO

Les stocks de VO en concession sont plutôt bas pour 44 % des experts, normaux pour 28 % et haut pour 28 % avec une tendance à la hausse pour ces derniers. La répartition est sensiblement la même pour les stocks chez les constructeurs mais la situation est stable pour 61 % des experts. Ceux des marchands sont jugés normaux par les trois quarts des distributeurs.

L'origine des stocks provient essentiellement des reprises à 71 %, ce résultat est plutôt au-dessus de la moyenne historique qui est d'habitude de 65 %. Les buybacks et les constructeurs se situent autour de 11 %.

PROFIL DES VO VENDUS

Les véhicules en stocks ont fortement vieilli. Seuls 4 % des tracteurs ont trois ans et moins et 54 % ont six ans et plus. C'est la première fois que les six ans et plus représentent plus de la moitié du stock de tracteurs. En revanche, en termes de kilométrage, 63 % des véhicules ont moins de 120 000 km (en moyenne annuelle).

Pour les porteurs, le vieillissement se fait également sentir avec 83 % des véhicules à six ans et plus.

DÉLAIS DE REVENTE

Les délais de revente sont à 53 jours pour les tracteurs alors qu'ils étaient à 55 jours en 2015 et 58 jours en 2014. La moitié des distributeurs les juge stables. Pour les porteurs, les délais sont de 74 jours versus 77 en 2015.

ÉCOULEMENT DES VO

Les VO sont vendus à hauteur de 44 % en France à des utilisateurs et partent à 47 % à l'étranger. Sur cette part export, l'Europe reste, de loin, la destination la plus fréquente avec 40 % pour 7 % hors d'Europe pour la quote part écoulée. En Europe, la moitié des véhicules partent vers l'Europe de l'Est, l'autre moitié restant en Europe de l'Ouest, l'Europe du Sud pesant faiblement dans ce sous-total. À noter la stabilité dans la durée dans la répartition des zones de destination, décrites ci-dessus.

ÂGE DES TRACTEURS			
	JUIN 2016	2015	2014
3 ANS ET -	4 %	8 %	18 %
4 À 5 ANS	42 %	45 %	38 %
6 ANS ET +	54 %	47 %	44 %

ÂGE DES PORTEURS			
	JUIN 2016	2015	2014
3 ANS ET -	0 %	3 %	1 %
4 À 5 ANS	17 %	24 %	27 %
6 ANS ET +	83 %	74 %	72 %

DESTINATION DES VO			
	JUIN 2016	2015	2014
MISE EN LOC.	7 %	6 %	7 %
FRANCE (UTILISAT.)	44 %	42 %	46 %
EUROPE	40 %	40 %	38 %
HORS EUROPE	7 %	9 %	7 %
AUTRES	2 %	3 %	2 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES DE TRACTEURS			
	JUIN 2016	2015	2014
- DE 120 000 KM	63 %	65 %	48 %
120 000 KM ET +	37 %	35 %	52 %



21

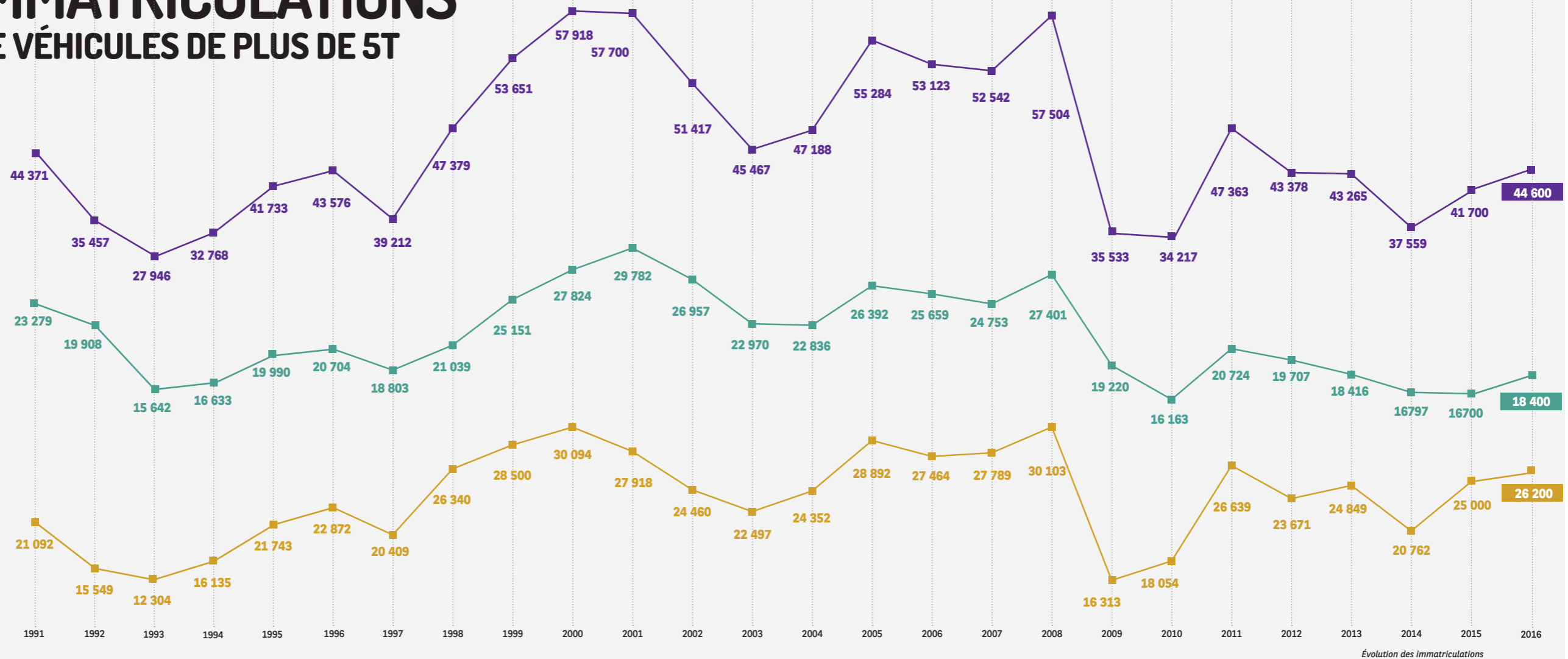
LES PRÉVISIONS 2016

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5T

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE VI (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE PORTEURS (SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS DES IMMATRICULATIONS DE TRACTEURS (SOURCE OVI)



ACTUALISATION DES PRÉVISIONS 2016 ENCORE NUAGEUX MAIS AVEC DES ÉCLAIRCIES

La situation économique mondiale est entrée dans une phase d'incertitudes. Alors que les États-Unis et le Japon montrent un ralentissement certain, l'Europe paraît avoir stabilisé son activité sans pour autant envisager des perspectives florissantes. Sur le front du pétrole, un rebond est en cours sans que la hausse récente remette en cause un niveau moyen favorable à notre économie.

En France, l'activité repart un peu plus rapidement que prévu tout en restant loin des standards de l'économie mondiale. On se contente de 1,2 à 1,5 % de croissance par an alors que 2 % devraient être nécessaires pour commencer à réduire le chômage. La bonne nouvelle se situe au niveau des entreprises dont le taux de marge s'améliore (au-delà de l'effet Crédit d'Impôt pour la compétitivité d'Emploi

(CICE)) et dont les investissements reprennent.

Les ratios d'activité et les indices prédictifs restent néanmoins marqués par une instabilité récurrente susceptible de freiner une croissance pourtant en progrès depuis fin 2015.

L'activité du BTP donne ainsi des signes encourageants, l'activité TP a enfin cessé sa chute et le secteur du bâtiment peut s'appuyer sur de nombreux effets favorables : constructions neuves, relance de l'ancien et de la rénovation, mesures fiscales...

Du côté du Transport, on constate de nouveau une baisse des volumes exprimés en tonnes kilomètres, indicateurs quantitatifs qui ne sont plus complètement représentatifs d'un secteur dans lequel les moyennes et grandes

entreprises tirent bien leur épingle du jeu... et renouvellent leurs tracteurs.

Selon les experts de l'OVI, la situation s'améliore un peu dans le domaine du Transport. 44 % estiment que les PME du Transport sont stables, 28 % dynamiques et 28 % moroses. Pour les grandes flottes, la situation est encore meilleure car seulement 6 % les estiment moroses, 56 % qu'elles sont stables et 38 % dynamiques.

En revanche, leur avis sur les PME des autres secteurs d'activité est plus pessimiste : 72 % sont moroses et 28 % sont stables. Un score proche pour les collectivités locales avec 72 % qui les jugent moroses, 17 % stables et 11 % dynamiques. Les grandes entreprises sont mieux évaluées avec 55 % qui les jugent stables, 28 % moroses et 17 % dynamiques.

EN CONCLUSION

Il semble bien que nous nous trouvons face à un marché VI à deux vitesses avec l'activité de fond générée en retail via les réseaux de distribution d'une part, avec une tendance positive mais mesurée et des ventes flottes en phase de renouvellement marquée depuis le printemps 2015.

On note également un signe fort depuis début 2016 avec une reprise simultanée dans tous les segments du VI et du VUL.

Sur la base de ce qui précède quant au mix retail / grandes flottes et de l'acquis à l'approche de la fin du premier semestre, nous proposons de réactualiser sensiblement à la hausse nos prévisions annuelles, sur les deux segments tracteurs et porteurs en nous positionnant en haut d'une fourchette comprise entre 43 000 et 45 000 unités.

	2015 RÉALISÉES	2016	% VAR / 2015	2016	VAR % / 2015
	PRÉVISIONS JANVIER		PRÉVISIONS JUIN AJUSTÉES		
TRACTEURS	24 943	24 500	- 1,8 %	26 200	+ 5 %
PORTEURS	16 773	17 000	+ 1,3 %	18 400	+ 9,7 %
TOTAL	41 716	41 500	- 0,5 %	44 600	+ 6,9 %

RETROUVEZ
TOUTES NOS ENQUÊTES
SUR LE SITE

www.trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr

LC2410EM



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VEHICULE INDUSTRIEL