

# LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS

2017



GÉOPOLITIQUE

CABOTAGE

TAUX D'INTÉRÊTS

MARCHÉ VI

BTP



GNV

CARROSSERIE

GRAND PARIS

ÉCOTAXE

PÉTROLE

CROISSANCE

ÉLECTIONS



BNP PARIBAS  
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE  
DU VÉHICULE INDUSTRIEL



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

## UNE CROISSANCE VERTUEUSE

*Au-delà d'un exercice 2017 qui confirme un niveau de marché VI dont le rythme reste en tendance équivalent à 2016, ce sont des problématiques de fond touchant aux marchés du transport qui retiennent notre attention : les technologies de connectivité à distance montent en puissance au point d'envisager déjà de passer à la mise à la route de véhicules autonomes. Par ailleurs, les nouvelles énergies pour les véhicules de toutes gammes, GNV en tête dans l'immédiat, pour les poids lourds, sont en train de modifier la donne. La résultante ou en tout cas la perception qu'on peut avoir de ces mouvements de fond est*

*une montée en gamme dans la gestion des flux de transport et dans les services rendus, le tout tourné vers l'efficacité et la productivité des parcs roulants.*

*On est ainsi passé de la recherche du meilleur rapport qualité prix, à l'exigence d'un triptyque qualité-prix-services.*

*Dans ce contexte, l'émission et l'analyse des flux d'informations tiennent une place essentielle et indissociable des flux de transport.*

*La maîtrise des données collectées à distance provoque aussi une forte compétition autour des véhicules entre tous les acteurs du transport : constructeurs distributeurs,*

*prestataires, loueurs et bien évidemment utilisateurs finaux pour capter et surtout analyser les données issues des véhicules.*

*Cette évolution qualitative est sans doute issue de la pression née de la crise de 2008. Elle s'accompagne de surcroît pour le transport routier de marchandises, d'enjeux de concurrence européenne qui opposent de plus en plus les pavillons de l'Est et de l'Ouest de l'Europe.*

*Un changement de donne dans le marché VI et dans le transport est donc à l'œuvre, et tant mieux s'il s'accompagne d'un renouveau.*

03

ENVIRONNEMENT  
ÉCONOMIQUE

04

LES UTILISATEURS  
DE VÉHICULES  
INDUSTRIELS

11

LES PROFESSIONNELS  
DU SECTEUR

21

LES PRÉVISIONS  
2017

# 03

## ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

# ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

## PLUTÔT MIEUX

LE MONDE S'EST POLARISÉ DEPUIS DE NOMBREUX MOIS SUR DES ÉCHÉANCES ÉLECTORALES TRÈS IMPORTANTES, DONT AU FINAL LES RÉPERCUSSIONS SUR L'ÉCONOMIE SONT AUJOURD'HUI RELATIVEMENT LIMITÉES, MALGRÉ L'ÉMOTION INITIALE PROVOQUÉE PAR LES RÉSULTATS DE L'ÉLECTION AMÉRICAINE ET LE BREXIT. LE CONTEXTE GLOBAL EST PLUTÔT POSITIF AVEC NOTAMMENT UN COURS DU PÉTROLE QUI SE MAINTIENT À UN NIVEAU TRÈS MODÉRÉ SOUS L'INFLUENCE DU PÉTROLE DE SCHISTE AMÉRICAIN.

## ÉTATS-UNIS : AVIS DE BEAU TEMPS

Les États-Unis enregistrent une reprise des activités liées au pétrole et gaz de schiste. L'investissement des entreprises devrait avoir rebondi en début d'année avec un renforcement des équipements dû à la reprise de la demande étrangère. L'inflation accélère, sous l'effet du renchérissement du pétrole ; elle dépasse la cible officielle des 2 %. Les banques centrales ne s'affolent pas pour autant. En revanche, la relance budgétaire promise par Donald Trump ne paraît plus d'actualité.

Les volumes d'importations des pays émergents augmentent beaucoup depuis quelques mois, en partie sous l'impulsion de la Chine, qui renoue avec une politique expansionniste.

## L'EUROPE VA MIEUX

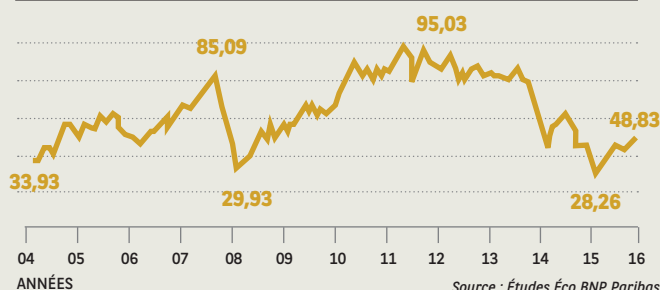
La situation économique continue de s'améliorer en zone euro : les enquêtes sont très bien orientées même si les dernières données « dures » d'activité invitent à tempérer quelque peu l'optimisme ambiant.

Comparées à fin 2016, les prévisions de croissance ont été relevées à la hausse. Reste que le retard de production accumulé depuis 2008 est conséquent malgré l'embellie conjoncturelle. Il se traduit par un niveau d'inflation toujours très faible dès lors que l'on exclut de sa mesure les éléments les plus volatils.

Sur cette base, il faut prévoir une politique monétaire durablement accommodante, caractérisée par un retrait extrêmement graduel des mesures non conventionnelles à partir de janvier 2018.

2,2 %  
CROISSANCE 2017  
PRÉVUE POUR LES USA

## PRIX DU PÉTROLE BRENT EN EUROS



## OPEP CONTRE GAZ DE SCHISTE

La Banque mondiale maintient ses prévisions concernant les prix du pétrole brut pour l'année, à 55 dollars le baril, et table sur un cours moyen de 60 dollars en 2018. Cette hausse devrait entraîner un rééquilibrage progressif des marchés. Un rebond plus important que prévu de l'exploitation des schistes bitumineux aux États-Unis pourrait, en revanche, entraîner une révision à la baisse de ces prévisions.

## STABILITÉ, UN REBOND, ENFIN ?

L'accélération attendue de la croissance en 2016 n'a pas été au rendez-vous : les espoirs se reportent sur 2017. L'année 2016 s'est cependant bien terminée, permettant ainsi un bon début 2017.

Les enquêtes de confiance sont par ailleurs bien orientées au premier trimestre mais ce signal positif est contrebalancé par des données mensuelles d'activité médiocres. Le tableau général est celui d'une croissance française un peu plus solide, à la faveur notamment de l'amélioration du marché du travail.

Même si la croissance attendue en 2017 semble ne pas devoir être plus élevée qu'en 2016 avec une évaluation de 1,3 % en moyenne annuelle après 1,1 %, de récents indices entretiennent l'espoir d'une accélération (comprise entre 1,4 et 1,6 %).

## CROISSANCE MONDIALE

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2016	3,1 %	1,6 %	1,7 %	1,8 %	1,1 %
Prévisions 2017	3,4 %	2,2 %	1,6 %	1,8 %	1,3 %

Source : Études Éco BNP Paribas

# 04

## UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS



TRANSPORT ROUTIER  
DE MARCHANDISES

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

UTILISATEURS  
DE VÉHICULES  
INDUSTRIELS

1/3

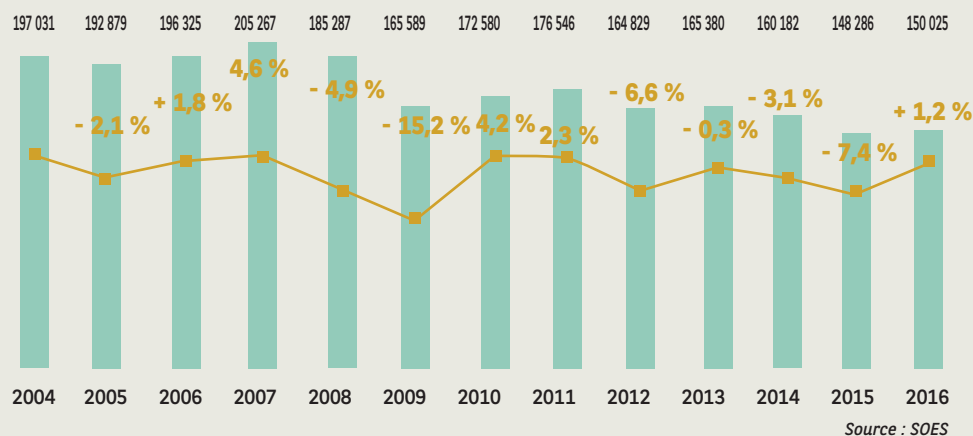
DES CHAUFFEURS  
ONT PLUS DE 50 ANS

# TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

## DES ENJEUX BRUXELLOIS

LE TRM SE TROUVE ENCORE ET TOUJOURS CONFRONTÉ À DES PROBLÉMATIQUES STRUCTURELLES DONT DEUX PARTICULIÈREMENT FORTES ACTUELLEMENT : UNE CONCURRENCE EUROPÉENNE AVÉRÉE QUI S'ACCROÎT D'ANNÉE EN ANNÉE, ET DES NÉGOCIATIONS CRUCIALES AVEC BRUXELLES POUR TENTER DE RÉGLER CE QUI PEUT L'ÊTRE AU PLAN EUROPÉEN D'UNE PART. UNE FORTE CONTRAINTE SUR LE SOCIAL LIÉE AU PREMIER SUJET DU FAIT DE DIFFÉRENTIEL DE RÉMUNÉRATION DES CHAUFFEURS ENTRE PAYS EUROPÉENS D'AUTRE PART ET À DES CRAINTES QUI S'EXPRIMENT DE SURCROÎT QUANT AU RECRUTEMENT DE CHAUFFEURS.

TRM : en millions de tonnes-km transportées  
(données CVS) en glissement de 12 mois à juin 2013



## CONJONCTURE DU TRM

Les volumes transportés par le Transport de Marchandise en France ont enfin progressé de 1,2 % sur l'année 2016 par rapport à 2015. Cela vient conclure une série de mauvais résultats depuis 2012, qui avait vu une baisse des volumes de 16 %. L'année a été mouvementée avec un premier et un troisième trimestre en hausse de

3,7 % et 3,3 % et, dans l'intervalle, un deuxième trimestre à - 2,7 % et le quatrième à - 0,3 %. L'international a encore subi un retrait net cette année avec un recul de 8,2 % alors que le transport national progressait de 1,7 %. La part de l'international n'est plus que de 4,5 % alors qu'elle était à 9,0 % en 2004.

Le transport pour compte propre continue sa progression.

Il représente 23,8 % du transport national en hausse de 9,0 % en 2016 alors que le compte d'autrui recule de 1,0 %.

En 2007, il y a 10 ans, sa part n'était que de 14,7 %.

Le type de marchandises a également évolué dans le temps. Le transport de produits agro-alimentaires et les matériaux de construction ont progressé : ils représentent 40 % et 26 % du transport alors qu'à l'inverse les produits manufacturés sont passés entre 2002 et 2016 de 35 à 28 %.

## LES TRANSPORTEURS ONT LE MORAL

La profession retrouve le sourire. C'est assez rare pour être souligné mais les sociétés du TRM ont le moral et le font savoir par le biais de la FNTR. La fédération a publié hier son rapport sur l'activité du premier trimestre 2017 et les signes sont plus qu'encourageants. Le CA est en hausse de 5 % par rapport à la même période de 2016.

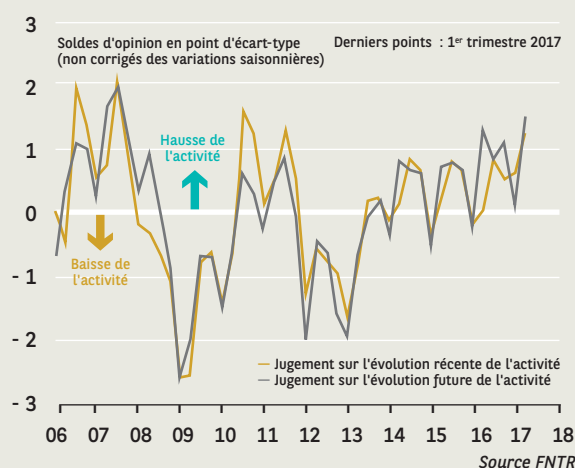
Certes, le gazole professionnel a marqué un bond de 20 % mais il y a aussi une vraie croissance de l'activité.

Du coup, le moral des chefs d'entreprise est remonté au premier trimestre 2017.

Au lieu de « morosité », « flou » et « attentisme », on retrouve dans ce baromètre du TRM, les mots « croissance » et « recrutement ».

Cependant, parce qu'il y a un point de vigilance tout de même, la fédération souligne les risques que fait peser la hausse potentielle du carburant sur la trésorerie des entreprises.

Jugements des chefs d'entreprise du TRM français sur l'évolution de leur activité



## TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE : UNE PROBLÉMATIQUE À INTÉGRER

On compte fin 2013 (derniers chiffres connus) 225 000 chauffeurs dans le compte propre soit près de 40 % des chauffeurs routiers (pour 60 % pour le TRM) mais il convient de noter que 48 % de ces chauffeurs sont des chauffeurs livreurs utilisant des véhicules utilitaires de 3,5 tonnes et moins.

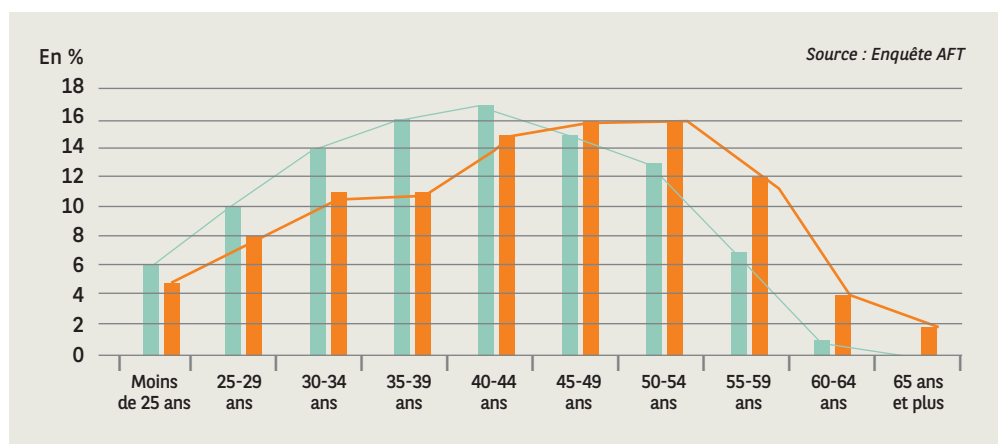
Dans le compte propre 31 % des conducteurs sont âgés de plus de 50 ans ce qui ne manquera pas, à terme, de mettre en concurrence le TRM et le compte propre dans l'embauche des chauffeurs routiers et pourrait également pousser

les entreprises du compte propre à se tourner soit vers les services du TRM, soit vers la location avec chauffeurs, sans compter un phénomène éventuel d'uberisation pour ce qui concerne le transport léger.

Par ailleurs, 62 % des tonnes-kilomètres effectuées le sont à moins de 150 kilomètres (pour 24 % en compte d'autrui) et le transport à vide est plus fréquent dans le compte propre, soit 33 % contre 21 % pour le TRM.

## UNE PYRAMIDE DES ÂGES QUI INTERPELLE

Le vieillissement des salariés de la branche s'est accéléré ces dernières années. La moitié d'entre eux a désormais 45 ans et plus, contre 36 % il y a seulement dix ans. Les moins de 35 ans, qui représentaient 30 % des effectifs en 2005, n'en représentent plus que 23 %. Les 50 ans et plus sont passés en dix ans de 21 % à 35 % des effectifs. L'assouplissement du régime de cumul « activité salariée / retraite » en 2009 explique en partie l'augmentation des actifs âgés de plus de 60 ans.



## UN EFFECTIF DE SALARIÉS CONSTANT MALGRÉ LA CRISE

Année	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 / 2008
<b>Effectif global</b>	<b>335 783</b>	<b>321 798</b>	<b>326 168</b>	<b>334 097</b>	<b>331 120</b>	<b>332 602</b>	<b>331 158</b>	<b>338 112</b>	<b>0,7 %</b>
Ent. avec salariés	21 551	21 112	21 019	21 203	209 902	22 265	22 025	22 198	3,0 %
Ent + 50 salariés	1 329							1 331	0,2 %
<b>Total Entreprise TRM</b>	<b>39 199</b>	<b>40 349</b>	<b>40 455</b>	<b>40 452</b>	<b>40 672</b>	<b>41 588</b>	<b>41 523</b>	<b>42 748</b>	<b>0,2 %</b>

Source : OPTL

On constate dans les statistiques de l'OPTL (Observatoire Prospectif des métiers et qualifications du Transport et de la Logistique) que les effectifs du TRM après une décreue sensible au moment de la crise ont retrouvé en 2015 leur niveau de 2008. Par ailleurs, le nombre d'entreprises a

augmenté sous l'impulsion des micro entreprises (sans salariés) dédiées en grande majorité aux activités de messagerie via l'utilisation de VUL. C'est par contre le vieillissement des salariés de la branche qui constituera la préoccupation majeure des années à venir.

## PAQUET ROUTIER

La Commission européenne a livré ses propositions de révision du Paquet Routier via son nouveau groupe de mesures dans le cadre appelé « Europe en mouvement ». Une première série de huit propositions législatives concernent le transport routier de marchandises. Bruxelles propose de changer les règles en matière de repos hebdomadaire, de cabotage et de rémunération des travailleurs détachés dans un délicat équilibre entre une plus grande libéralisation et la nécessité d'assurer la protection sociale des conducteurs. Mais pas seulement.

Les propositions tentent de répondre aussi aux préoccupations de rentabilité des entreprises et de réduction de leur impact environnemental. Cet ensemble de propositions devra faire l'objet de discussions au parlement et au conseil de l'UE avant fin 2019, discussions qui marqueront la scission au sein de

l'Europe au sens Est / Ouest, les signataires de l'alliance du routier (Allemagne, France, Italie, Benelux, pays scandinaves) s'opposant à la libéralisation du marché que sous-entend une part importante des mesures préconisées.

### REPOS HEBDOMADAIRE

Bruxelles étend à toute l'UE l'interdiction de repos hebdomadaire dans la cabine du camion, repos à prendre sur 45 heures après une période maximale de six jours de travail.

### DÉTACHEMENT ET SALAIRE MINIMUM

La Commission européenne a adopté une position de compromis afin d'instaurer l'application du salaire minimum dès le premier jour de présence d'un conducteur détaché.

Désormais, tout conducteur détaché qui passe au moins trois jours dans un pays où le salaire des

conducteurs routiers est plus élevé doit bénéficier d'une rémunération supérieure à celle pratiquée dans son pays.

Par ailleurs, les formalités administratives pour les entreprises sont allégées car l'Union prône la dématérialisation des documents.

### CABOTAGE ET BOÎTES AUX LETTRES

Les règles changent. Désormais, il serait possible de réaliser un nombre illimité d'opérations au lieu de trois actuellement mais dans une période de cinq jours de transport international, et non plus de sept comme auparavant.

Selon la Commission, cette règle sera plus facile à respecter et permettrait aux entreprises d'optimiser le chargement des camions. La rentabilité des entreprises et la réduction des voyages à vide sont donc les arguments retenus par Bruxelles.

Il s'agit là d'un point clef car les nouvelles règles proposées ouvrent la voie à un développement accru du cabotage, alors même que la maîtrise des règles actuelles, pourtant plus restrictives, ne parviennent pas à s'appliquer.

De plus, afin d'éviter le phénomène des sociétés « boîtes-aux-lettres », Bruxelles a décidé de durcir les conditions d'établissement des entreprises de transport.

Désormais, celles-ci doivent s'établir là où se réalise réellement leur activité et non pas « là où elles bénéficient de règles laxistes ».

### LA FISCALITÉ ROUTIÈRE ET L'ENVIRONNEMENT

La Commission réitère le principe de souveraineté nationale en matière de taxation des routes mais rappelle le cadre européen qui ne tolère pas de discrimination selon la nationalité de l'usager et qui privilégie une tarification en



fonction de la distance parcourue et non pas du temps passé. Ainsi, des tarifs variant en fonction de l'émission polluante permettront de privilégier les véhicules les plus propres.

L'Union veut aller plus loin dans l'interopérabilité des péages, et propose de généraliser le péage électronique pour tous les usagers en instaurant un boîtier unique pour le transport de marchandises dans l'ensemble de l'Union pour réduire les frais administratifs pour les transporteurs.

## LE TRM EUROPÉEN EN 2015

La dernière enquête exhaustive du CNR sur le transport routier Européen porte sur l'exercice 2015 et révèle une tendance devenue structurelle expliquant bien évidemment les débats soulevés par la récente livraison du « paquet routier » par Bruxelles.

Dans un contexte global de croissance, estimée à 2,4 % par rapport à 2014, on constate que les pavillons des nouveaux États membres se développent quatre fois plus vite que les pavillons de l'UE à quinze.

La part internationale du TRM européen est stable à + 0,5 % mais les pavillons de l'Ouest européen perdent 3,6 % tandis que les nouveaux États membres progressent de 3,6 %.

Au sujet de l'environnement, la Commission rappelle qu'elle va faire des propositions en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds dans les prochains mois. Elle propose d'ores et déjà une réglementation sur la mesure et le suivi des émissions des camions.

Rappelons qu'à partir de 2019, l'affichage des émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds sera obligatoire.

La concentration se renforce, le pavillon polonais captant à lui seul 25 % du marché.

Seuls trois pays de l'Ouest figurent encore dans le top 10 des pavillons européens contre sept pays de l'Est dont la Pologne. Le leader est deux fois plus important en volume que le second pavillon, l'Allemagne.

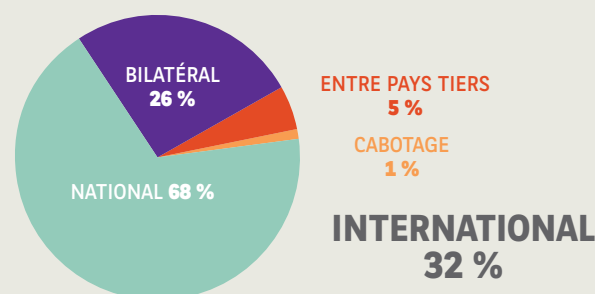
Le poids des transporteurs de l'Est dans l'activité internationale intra européenne est de 58 % en 2015.

Le pavillon français est particulièrement représentatif des conséquences de cette évolution pour les « vieux » pays de l'Ouest.

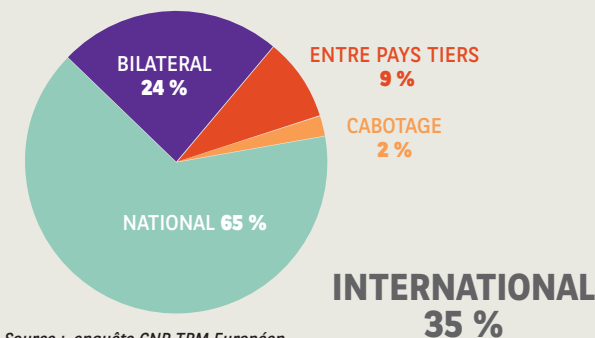
Le pavillon français se place au troisième rang sur le trafic national (en cohérence avec le

### 2015 ENQUÊTE FNTR BANQUE de FRANCE

STRUCTURE DU TRM EUROPÉEN EN 2008



STRUCTURE DU TRM EUROPÉEN EN 2015



Source : enquête CNR TRM Européen

poids économique du pays) et au cinquième rang sur l'activité globale, ne pesant que 50 % du pavillon allemand et 60 % du pavillon polonais.

Mais surtout, notre pavillon ne se classe plus qu'au quinzième rang du TRM International soit 8 % du total, seul le pavillon italien présentant un profil aussi dégradé.

Enfin et pour conclure, le cabotage poursuit sa croissance avec la Pologne, l'Espagne en tête, tandis que le cabotage du pavillon français ne représente que 0,1 % de son activité ! La France étant 45 fois plus cabotée qu'elle ne cabote. On se doit certes de relativiser ces ratios sur un volume restreint qui illustre toutefois une problématique de fond devenue structurelle.

### TRM INTERNATIONAL PAR PAVILLON - 2015

Source : Enquête CNR TRM européen

RANG	PAVILLON	MILLIONS DE T.KM DONNÉES EUROSTAT	POIDS DE L'INTERNATIONAL POUR LE PAVILLON	POIDS DU PAVILLON DANS L'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS INTERNATIONALES DE TRM	% PAR RAPPORT AU PREMIER PAVILLON	ÉVOLUTION 2015/2014
1	Pologne	156 034	60 %	25,1 %	100 %	1,1 %
2	Espagne	72 154	34 %	11,6 %	45 %	6,7 %
3	Allemagne	45 151	14 %	7,3 %	29 %	- 4,2 %
4	Pays-Bas	36 731	53 %	5,9 %	24 %	- 8,4 %
5	Rép. Tchèque	36 101	63 %	5,8 %	23 %	- 3,2 %
6	Slovaquie	28 295	64 %	4,6 %	18 %	7,7 %
7	Hongrie	27 996	73 %	4,5 %	18 %	0,4 %
8	Roumanie	26 955	69 %	4,3 %	17 %	17,2 %
9	Bulgarie	25 125	70 %	4,0 %	16 %	19,5 %
10	Lithuanie	23 572	89 %	3,8 %	15 %	- 6,8 %
11	Portugal	21 044	66 %	3,4 %	13 %	- 13,7 %
12	Slovénie	15 840	88 %	2,5 %	10 %	11,5 %
13	Belgique	12 795	40 %	2,1 %	8,2 %	1,2 %
14	Italie	12 716	11 %	2,0 %	8,1 %	17,8 %
15	France	12 339	8 %	2,0 %	7,9 %	- 12,6 %

# BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

## UN RETOURNEMENT TANT ATTENDU

GLOBALEMENT LE MARCHÉ BTP ET TOUTES SES COMPOSANTES PRÉSENTENT UNE INFLEXION, AVÉRÉE POUR LE BÂTIMENT, DÉJÀ VISIBLE POUR LES MATÉRIAUX ET À CONFIRMER ENCORE POUR LE TP. DE NOMBREUX INDICES INCITENT À L'OPTIMISME MALGRÉ UNE CERTAINE INERTIE, ET LE PROJET EMBLÉMATIQUE DU GRAND PARIS VA DONNER UNE IMPULSION, CERTES RÉGIONALE MAIS DE GRANDE AMPLÉUR. ON EST DORÉNAVANT EN DROIT DE PENSER QUE LE RETOURNEMENT DE TENDANCE TANT ATTENDU EST À PORTÉE DE MAIN.

## BÂTIMENT

### LA FFB CONFIRME LE SCÉNARIO DE REPRISE ÉCONOMIQUE MAIS RESTE PRUDENTE

Cette fois, le rebond de l'activité dans le bâtiment semble vraiment se concrétiser dans un secteur qui l'attend depuis 2008. La Fédération française du bâtiment (FFB) a confirmé s'attendre à une accélération de l'activité en volume cette année, avec une hausse attendue de 3,4 % dans le sillage d'une année 2016, qui s'était conclue par un retournement positif de croissance, à + 1,9 % en volume. Une hausse qui sera essentiellement alimentée par la construction neuve, ou le non-résidentiel (avec des autorisations en hausse de 4,2 % et des mises en chantiers qui bondissent de 6,7 % en glissement annuel sur trois mois à fin février) en rythme avec le logement (permis en hausse de

15,5 % sur la même période ; mises en chantier qui gonflent de 8,5 %).

La deuxième bonne nouvelle pour le secteur, c'est que cette dynamique va profiter à l'emploi : la FFB prévoit un solde net de 10 000 postes cette année. Il s'agira pour beaucoup de contrats d'intérim.

Mais la volonté des chefs d'entreprises d'embaucher en CDI ou CDD long est également ressentie. Le tout confirme le rebond de l'emploi.

Les effectifs du bâtiment s'étaient stabilisés l'an passé, après 35 600 pertes d'emplois en 2015.

Autre motif de satisfaction, les défaillances d'entreprises sont en net recul (- 13,5 %) sur 2016.

Quelques bémols à ce constat positif : la reprise repose avant tout sur le neuf, l'atonie du marché de la rénovation, et des marges « au plus bas » des entreprises qui restent à la peine. La reprise des transactions dans l'ancien depuis 2014 aurait dû, en théorie, déclencher une vague de travaux d'amélioration-entretien.

Autre réserve : l'embellie est très inégale sur le plan territorial. 80 % des chantiers restent concentrés dans et autour des 20 % de communes et métropoles qui sont déjà très dynamiques.

L'optimisme inspiré par les bonnes nouvelles précitées reste néanmoins teinté de prudence à la FFB, où plusieurs risques et points de vigilance sont mis en avant.

+ 3,4 %  
ÉVOLUTION ATTENDUE  
POUR LE MARCHÉ  
DU BÂTIMENT EN 2017

### ÉVOLUTIONS DE L'ACTIVITÉ EN VOLUME - DÉC. 2016

(e) = Estimé (p) = Prévu	Rappel 2015/2014	2016/2015 (e)	2017/2016 (p)
<b>Neuf</b>	- 6,2 %	+ 4,2 %	+ 7,0 %
dont logement	- 3,0 %	+ 7,4 %	+ 8,6 %
dont non résidentiel	- 11,3 %	- 1,7 %	+ 4,0 %
<b>Amélioration-entretien</b>	- 0,3 %	+ 0,5 %	+ 0,9 %
<b>BÂTIMENT</b>	- 2,4 %	+ 1,9 %	+ 3,4 %

Source : FFB



UTILISATEURS  
DE VEHICULES  
INDUSTRIELS

# TRAVAUX PUBLICS

## UN MIEUX À TRADUIRE ET AMPLIFIER

On a vraiment envie d'y croire, même si à fin avril l'activité est stable par rapport à avril 2016. Ce constat cache néanmoins des disparités selon les métiers, les travaux routiers sur les canalisations retrouvant du dynamisme.

Toutefois, l'espoir repose sur les marchés conclus qui progressent de 17 % sur quatre mois, notamment

grâce à l'attribution des projets du Grand Paris. Les effectifs ouvriers se stabilisent enfin après plusieurs années de recul, avec encore une progression de l'intérim, en attendant une reprise des ouvriers permanents.

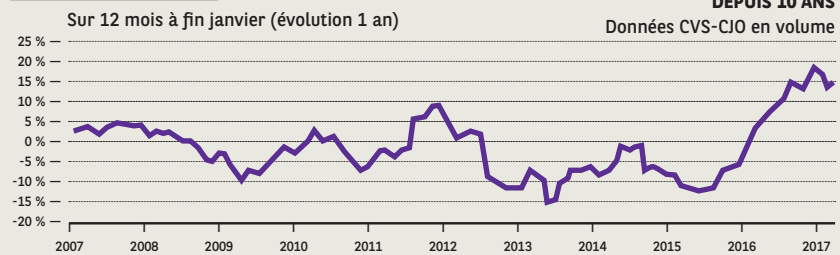
Au global, la reprise tarde à se dessiner, avec de fortes disparités par spécialités et par régions,

mais la reprise marquée dans le bâtiment et dans les matériaux devrait à terme être ressentie dans le marché TP.

La profession attend au global une répétition d'activité qui pourrait enfin intégrer une répétition des investissements des communes, les travaux du Grand Paris et les travaux autoroutiers.

+ 17 %  
MARCHÉS CONCLUS  
POUR LE TP  
À FIN AVRIL

### MARCHÉS CONCLUS



# NÉGOCE

## UN DÉBUT D'EXERCICE TRÈS ENCOURAGEANT

Les données provisoires sur le mois d'avril suggèrent que la dynamique de croissance des volumes de matériaux de construction est maintenant bien enclenchée avec, sur les trois derniers mois, une augmentation de 8,3 % pour les granulats et de 10,6 % pour le béton prêt à l'emploi par rapport à 2016.

Les voyants sont au vert dans tous les secteurs d'activité de la construction, du bâtiment neuf aux travaux publics, en passant

par la rénovation, ce qui constitue une base solide pour la poursuite du mouvement de reprise de la production de matériaux, granulats et béton prêt à l'emploi, s'est réjouie l'Unicem dans sa lettre mensuelle de conjoncture publiée mercredi 31 mai.

Sur les trois derniers mois connus, l'activité s'inscrit en progression de près de 5 % au regard des trois mois précédents et de + 8,3 % par rapport à la même période un an plus tôt.

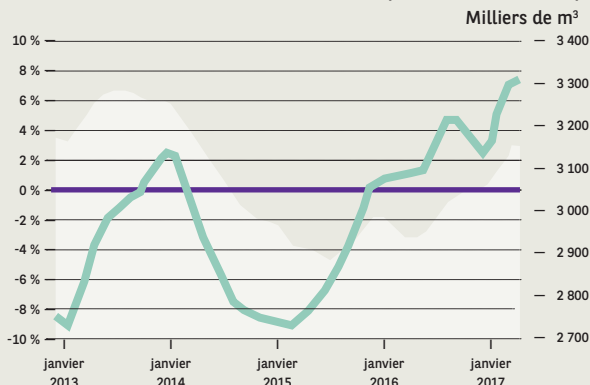
Mieux : en cumul sur les quatre premiers mois de l'année, l'activité des granulats progresse de 3,5 % sur un an (CVS-CJO).

Du côté du BPE, le raffermissement est plus net encore. Sur les trois mois de février-mars-avril, la production de BPE a ainsi grimpé de 7 % par rapport au trimestre précédent et de 10,6 % en glissement annuel. Le cumul sur les quatre mois de 2017 laisse ainsi la hausse sur un an à 5,4 % (CVS-CJO).

Le rebond du premier trimestre est également perceptible dans les autres matériaux. Selon notre indicateur, l'activité matériaux se serait raffermie de + 3,0 % entre le premier trimestre 2016 et le premier trimestre 2017 (données CJO) après une hausse de 1 % au quatrième trimestre 2016 (+ 0,7 % sur l'ensemble de l'année 2016). Toutefois, les tuiles et les produits béton à destination des travaux publics restent en marge de ce redémarrage.

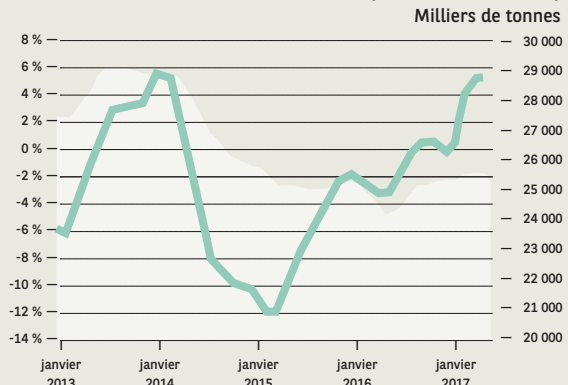
### PRODUCTION DE BPE

Volume mensuel - Variation sur un an en % (Séries lissées, CVS-CJO)



### PRODUCTION DE GRANULATS \*

Volume mensuel - Variation sur un an en % (Séries lissées, CVS-CJO)



Source : UNICEM

SYNTHÈSE

DLR

LES MÉTIERS REPRÉSENTÉS PAR LE DLR, LE SYNDICAT REPRÉSENTATIF DE LA MANUTENTION ET DES TRAVAUX PUBLICS, AFFICHENT UNE SITUATION GLOBALEMENT POSITIVE À MI 2017, SOUS L'IMPULSION ENCORE REMARQUABLE DES MESURES DE SURAMORTISSEMENT. LE RELAI ENVISAGEABLE À CETTE MESURE EXCEPTIONNELLE RÉSIDE NOTAMMENT DANS UNE DÉMARCHE INITIÉE PAR LE DLR (ET APPUYÉE PAR TLF ET LE SNVLD, BRANCHES REPRÉSENTATIVES DE LA LOCATION VÉHICULES LOURDS ET LÉGERS) CONCERNANT LA LOCATION DE BIENS D'INVESTISSEMENT AUX COLLECTIVITÉS LOCALES DONT NOUS SYNTHÉTISONS LES BASES CI-DESSOUS.

# FOCUS

## RÉFORME DE LA FCTVA : UNE SOLUTION À PORTÉE DE MAIN

Près des trois quarts des investissements publics sont réalisés par les collectivités locales. Or, leurs capacités de financement sont sensiblement impactées du fait de la réduction de leurs dotations programmées, et cela bien que l'emprunt ne soit plus un véritable problème aujourd'hui. Parmi les pistes de solutions possibles et plutôt que de continuer à s'engager dans des opérations d'achat lourdes, l'une des voies pourrait consister à utiliser la location-vente ou la location simple comme le font nombre d'entreprises. La différence avec le secteur privé est cependant de taille. Elle réside dans le fait que, sauf exception, le secteur public n'est pas assujéti à la TVA. Autrement dit, les collectivités locales sont en principe dans la situation d'un consommateur final et supportent la charge de la taxe.

Les collectivités locales, compte tenu de l'importance croissante de leurs investissements, ont fini par revendiquer le remboursement de la taxe acquittée lors de la réalisation de ceux-ci, et l'État a décidé, dès 1975, de compenser par une subvention la TVA grevant le coût des équipements (mais non celui des dépenses de fonctionnement). Cette compensation s'effectue depuis 1978 dans le cadre du Fonds de compensation pour la TVA (FCTVA).

Le FCTVA permet aujourd'hui de procéder à une compensation quasi totale de la TVA acquittée sur les biens d'équipement sur la base d'un taux de 20 %. Ce dispositif, qui encourage l'investissement, ne prend pas en compte les dépenses courantes.

Ce qui peut par conséquent constituer un frein à la location (simple ou vente) laquelle est comptabilisée en dépense de fonctionnement.

Une tendance générale voit se substituer la location de matériel à son acquisition.

La situation ambiguë, par rapport à la TVA qui affecte les collectivités locales, a pour conséquence de fausser les arbitrages entre achat et location d'équipements, qu'elles seraient susceptibles de faire après un calcul économique.

En l'état actuel et bien que les collectivités locales ont en principe le libre choix de leurs dépenses, cet arbitrage est très largement déterminé dans la pratique par le cadre juridique de la TVA et l'existence du FCTVA.

L'achat se révèle une solution plus facile, ou plus exactement, plus séduisante compte tenu de la perspective d'un remboursement de la TVA sans être pour autant la solution la meilleure pour les finances de la collectivité et pour le citoyen-contribuable-usager. Pour toutes ces raisons, et aussi parce que la culture de l'usage des biens tend à changer considérablement, il serait justifié d'adapter la législation afférente au FCTVA à la réalité du monde contemporain.

Au final, la dégradation de la situation financière des collectivités locales et la nécessité d'inciter à l'investissement public et privé justifieraient l'éligibilité des locations d'équipements au FCTVA.

## LES MARCHÉS DU DLR EN TENDANCE

+ 14 %

**PERSISTANCE DES VENTES  
NEUVES - INFLUENCE  
DU SURAMORTISSEMENT**

+ 13 %

**ACCÉLÉRATION LIÉE  
AU BÂTIMENT  
RENOUVELLEMENT DU PARC**

+ 1 %

**CONSÉQUENCE DE LA FIN  
DU SURAMORTISSEMENT À SUIVRE  
CROISSANCE DANS LA LOCATION  
ET LES VENTES D'OCCASION**

Source : DLR

**11**

**LES PROFESSIONNELS  
DU SECTEUR**

---

**IMMATRICULATIONS EUROPE ET FRANCE**

---

**LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE**

---

**L'ENQUÊTE DISTRIBUTION VI**

---



# IMMATRICULATIONS

LE MARCHÉ DU VI EN EUROPE RESTE SUR UN TREND POSITIF GLOBALEMENT DANS UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE EN LÉGÈRE AMÉLIORATION, LES PAYS DONT LES MARCHÉS SONT EN BAISSÉ DÉBUT 2017 ÉTANT CEUX AYANT CONNU LES PLUS FORTES PROGRESSION EN 2016. LE CUMUL 2017 SEMBLE CONFIRMER LE REDRESSEMENT CONSTATÉ EN 2016, MATÉRIALISANT UN TROISIÈME EXERCICE EN PROGRESSION DEPUIS LE CREUX DE LA VAGUE DE 2014.

## EUROPE CONSOLIDATION EN COURS

Le marché européen des VI de 3,5 tonnes et plus a fortement progressé en 2016 avec notamment une reprise très nette du marché italien (+ 55 %). Seul le Royaume-Uni a subi un recul de 3,4 %. L'Allemagne s'est contentée d'un 3,4 %.

Les autres principaux pays ont tous progressé entre 10 et 20 %.

2017 commence beaucoup plus calmement. 124 354 véhicules ont été immatriculés entre janvier et avril 2017, soit une légère progression de 0,7 % par rapport à la même période de 2016.

Il s'agit d'un exercice de consolidation après trois années de croissance depuis le point bas de 2014. Le marché 2017 devrait excéder le niveau de 2006.

L'Italie continue sa phase de reprise avec une progression de 34 %. Elle pèse beaucoup sur les chiffres positifs en Europe. En revanche, l'Europe de l'Est est en recul de 3,3 % avec la Pologne à - 3,9 %.

L'Allemagne et l'Espagne sont également en léger recul à - 2,5 % et - 5,3 %. La France progresse encore de 2,5 % après une bonne année 2016 et une progression de 12,6 %.

EUROPE : VI SUPÉRIEURS À 3,5 T (HORS CARS ET BUS)

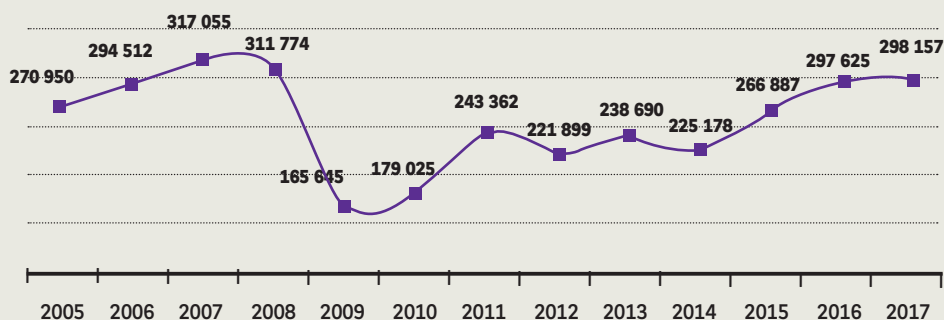
VI SUPÉRIEURS À 3,5 TONNES (HORS CARS ET BUS)	Janvier - avril 2017		2017 glissant à avril	
	Immat. 2017 / 2016	Var %	Immat. 2017 / 2016	Var %
Allemagne	30 701	+ 2,5 %	91 760	+ 1,4 %
Espagne	7 703	- 5,3 %	24 293	+ 0,7 %
France	16 728	+ 2,5 %	48 572	+ 7,7 %
Italie	8 354	+ 33,9 %	25 666	+ 56,1 %
Royaume-Uni	15 425	+ 2,2 %	46 380	- 6,4 %
Europe du Nord	6 899	+ 3,6 %	21 148	+ 11,6 %
Benelux	9 891	+ 6,2 %	25 397	+ 0,8 %
<b>UE 15 + CH. 15 IS et N</b>	<b>102 792</b>	<b>+ 1,6 %</b>	<b>303 597</b>	<b>+ 4,2 %</b>
Europe de l'Est	21 562	+ 3,3 %	65 892	+ 4,7 %
dont Pologne	8 296	+ 3,9 %	26 288	+ 6,3 %
<b>Europe (28) + EFTA</b>	<b>124 354</b>	<b>+ 0,7 %</b>	<b>369 489</b>	<b>+ 4,3 %</b>

Source : CCFA

+ 4,3 %  
MARCHÉ EUROPÉEN  
EN GLISSEMENT  
SUR 12 MOIS  
À FIN AVRIL 2017

EUROPE : IMMATRICULATIONS DE PLUS DE 16 TONNES

Source : CCFA





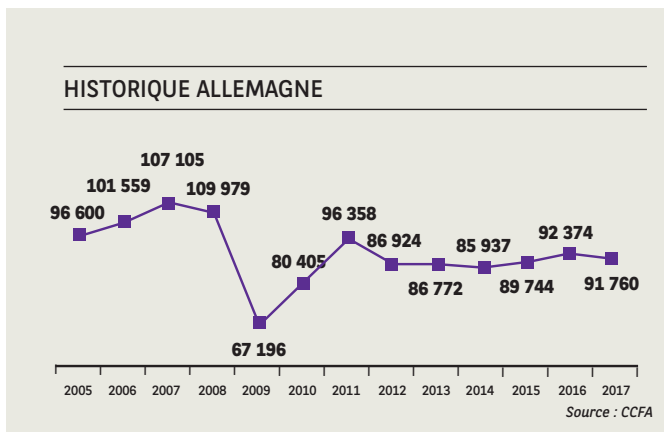
## ALLEMAGNE

### RYTHME DE CROISIÈRE

Le nombre d'immatriculations de véhicules de plus de 3,5 tonnes reste stable depuis quelques années. La légère progression constatée entre 2014 et 2016 est compensée par le repli depuis le début 2017 à - 2,5 % sur les quatres premiers mois.

Cela ne remet pas en cause la domination de l'Allemagne avec 24,8 % de part de marché, soit un quart des immatriculations européennes.

Le marché des 16 tonnes est tout à fait similaire avec une progression régulière jusqu'en 2016 puis un repli depuis le début 2017 à - 2,5 %.

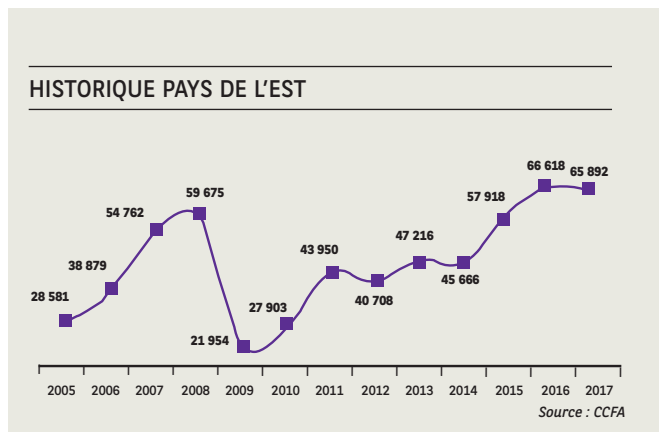


## EUROPE DE L'EST

### LA CONFIRMATION D'UNE MONTÉE EN PUISSANCE

La progression des immatriculations dans les pays de l'Est serait-elle stoppée ? Bien sûr, il faut attendre encore quelques mois avant de conclure aussi clairement mais la progression depuis 2014, + 45,9 % en deux ans, s'est arrêtée et depuis quatre mois, on constate un recul de 3,3 %.

La Pologne, qui représente 40 % des immatriculations des pays de l'Est, recule pour sa part de 3,9 %.



## FRANCE

### UN NIVEAU ATTENDU... CINQ ANS APRÈS

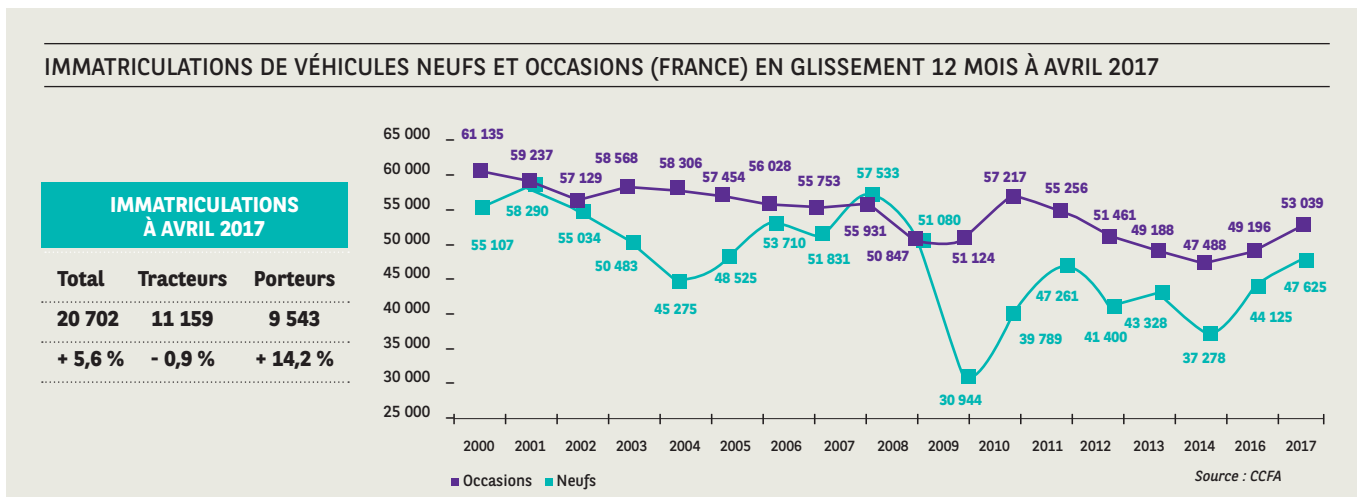
#### VÉHICULES NEUFS

Le début de l'année 2017 sera marqué par la reprise très forte des immatriculations de véhicules porteurs. Sur les cinq premiers mois, 9 543 porteurs ont été immatriculés, soit 14,2 % de plus qu'en 2016 et 42 % de plus qu'en 2015.

Ce résultat n'avait pas été atteint depuis... 2008, avant la crise. Les tracteurs ont stagné, léger recul à 0,9 %, entre 2016 et 2017, mais restent à un niveau correct avec 11 159 immatriculations. L'ensemble des immatriculations progresse donc de 5,6 % grâce au dynamisme du marché des porteurs et affiche plus de 20 000 immatriculations sur cinq mois, là encore le meilleur résultat depuis 2008.

#### VÉHICULES D'OCCASION

À l'instar du marché des véhicules neufs, les immatriculations de véhicules d'occasion progressent nettement à + 5,8 % et 18 827 unités sur les quatre premiers mois. Il faut remonter à 2011 pour avoir un meilleur résultat.





# CARROSSERIE VÉHICULE INDUSTRIEL FRANCE

## MARCHÉS PORTEURS

+ 14 %  
À FIN AVRIL 2017

## UN RENOUVEAU CONFIRMÉ... SOLUTRANS EN POINT D'ORGUE...

LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE POURSUIT UNE TRAJECTOIRE POSITIVE DEPUIS PLUS DE DEUX ANS QUI SE CARACTÉRISE PAR UNE ÉVOLUTION FAVORABLE DE TOUS LES SEGMENTS ET MÉTIERS DANS LESQUELS LES CARROSSERIES BENNES ET FRIGORIFIQUES SONT PARTICULIÈREMENT BIEN ORIENTÉES. IL SEMBLE QUE SE CONJUGUENT PLUSIEURS MOTIFS FAVORABLES AU MARCHÉ : RENOUVELLEMENT DU PARC DES PORTEURS, REPRISSE DU BÂTIMENT POUR LE VUL, EFFET D'ENTRAÎNEMENT DU MARCHÉ DES TRACTEURS POUR LES SEMI-REMORQUES.

## CARROSSERIE PORTEURS PLUS DE 5 TONNES ENFIN UNE REPRISE, À CONFIRMER

À l'instar de l'ensemble des porteurs de 5 tonnes et plus, les immatriculations de porteurs carrossés progressent fortement de 14,8 % à 9 554 unités pour les cinq premiers mois de l'année. Il s'agit du meilleur démarrage depuis 2008.

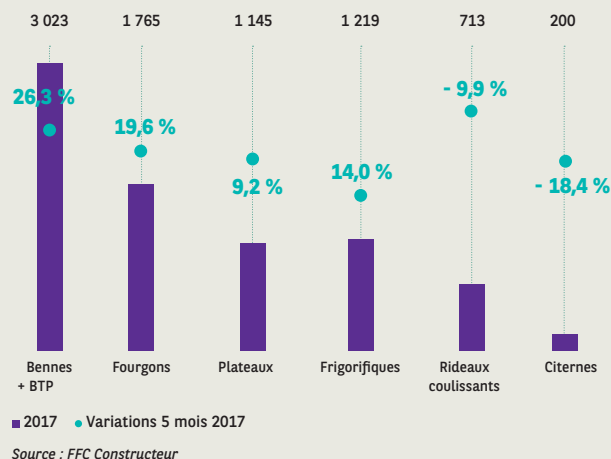
Le marché est porté par la reprise du BTP qui provoque un très fort renouvellement du matériel qui avait vieilli, souvent, sur parc faute d'activité du secteur. Les immatriculations de véhicules

utilisés par ce secteur progressent de 26,3 % après un + 24,8 % en 2016.

Les fourgons, les frigorifiques et les plateaux (y compris les pick-up) sont également en hausse avec respectivement + 19,6 %, + 14,0 % et + 9,2 %.

Seuls les rideaux coulissants et les citernes qui sont sur des marchés plus cycliques reculent de 9,9 % pour les premiers et de 18,4 % pour les seconds.

### IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



# "Le mot"

À mi-exercice, le retour à une meilleure fortune de la carrosserie industrielle est confirmé, les porteurs avec une progression à deux chiffres et une période de croissance qui se poursuit depuis plus de deux ans

sont en train de prendre le relais du marché tracteur en retrait depuis début 2017, tandis que le marché de la semi-remorque et remorque poursuit sa trajectoire vers ses meilleurs niveaux historiques pour la troisième



## CARROSSERIE VUL BONNE SURPRISE

Le marché des VUL carrossés a bien débuté l'année puisqu'il progresse globalement de 6,9 % à 21 902 unités. Ce résultat dépasse celui obtenu en 2008 avant la crise de 5 unités et celui de 2007 de 1 065 unités alors que cette année-là, on avait immatriculé plus de 50 000 VUL carrossés. Ceci laisse envisager de belles perspectives pour 2017.

En revanche, le principal moteur de cette progression est la catégorie des plateaux avec + 18,5 % et un résultat de 10 104 immatriculations, soit 46 % du segment.

Pour les catégories phares, bennes et frigorifiques, les chiffres sont égaux, mais marquent davantage une pause après un rebond constaté en 2016 qu'un problème de fond en terme de potentiel, de la même façon, pour les véhicules de transports en commun qui ont atteint ces dernières années des niveaux moyens élevés, notamment pour des raisons de réglementations. L'évolution très contrastée des marchés des véhicules magasins (cycle long) et bâchés (marché mineur) est moins significative du contexte global.

## CARROSSERIE SEMI-REMORQUES LA CONFIRMATION D'UNE TENDANCE

2017 démarre bien pour les remorques et semi-remorques avec un total en progression de + 9,1 % à 10 563 immatriculations jusqu'à mai. Les 10 000 immatriculations en cinq mois n'avaient pas été atteintes depuis 2008.

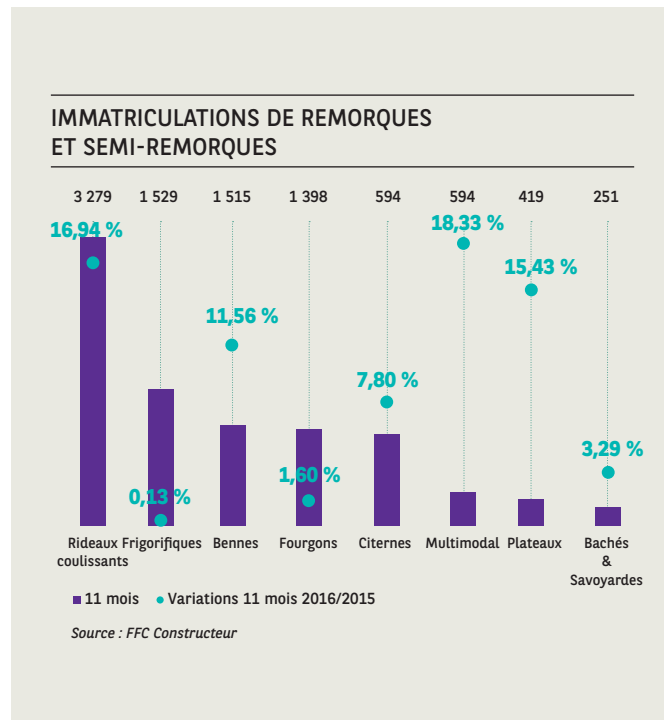
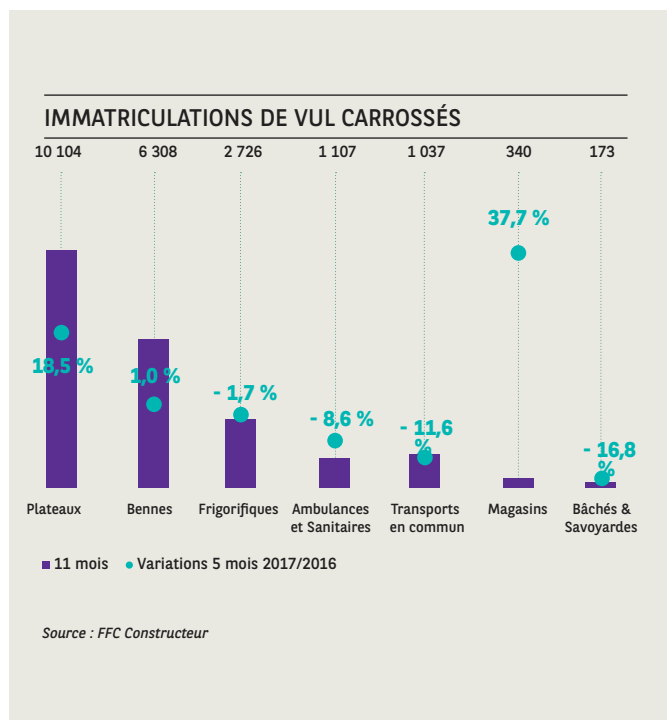
En 2016, la progression avait déjà été de 7,5 % pour l'ensemble de l'année.

La catégorie du dry fret composée des fourgons et des rideaux coulissants augmente de 11 % globalement, avec toutefois à noter

une redistribution entre les deux segments, les rideaux reprenant une part significative du domaine avec une progression de 16 %. Ce segment pèse à fin mai 31 % des immatriculations des semis.

Les plateaux et les bennes, très utilisés par le BTP en reprise, font un bon score de 15,4 % et 11,6 %.

Parmi les secteurs plus faibles en volume, on note la forte progression du multi-modal en espérant que cela coïncide avec une embellie des trafics portuaires.



année consécutive. Cette embellie trouvera un terrain d'expression idéal en novembre prochain dans le cadre d'une édition de SOLUTRANS qui se présente sous son meilleur jour avec,

notamment, la confirmation de la présence de tous les constructeurs VI. Parmi les sujets phares, on notera les nouvelles motorisations et énergies avec en point d'orgue la livraison

d'un livre blanc dédié au GNV, fruit du travail du GTFM véhicules gaz, association de la FFC et de l'AFGNV dans le cadre de la PEA ainsi que de nombreux échanges autour des véhicules connectés.

Thierry Bourdillon  
Secrétaire Général  
FFC Constructeurs



# FOCUS VUL

## UN POTENTIEL COMPLÉMENTAIRE AU MARCHÉ VI

### VISION PARC

Âge moyen total : 6,4 ans (compris entre 4 et 11 ans suivant métiers).

Kilométrage moyen 18 300 kms – 62 % des trajets effectués à moins de 50 kms.

69 % des VUL sont des fourgons.

Volume du TRM effectué avec un VUL : 12 % TRM sous pavillon Français.

### VISION IMMATRICULATION

La France Premier marché Européen.

Poids du segment fourgons lourds et chassis (+ 3,2 tonnes) = 30 %.

Premier marché de la carrosserie : Les bennes.

Transaction VO : x2 marché VN (789 073 transactions en 2016).

Véhicules « propres » : 5 556 véhicules électriques / 199 GNV.

**NOUS AVONS SOUHAITÉ FAIRE UN FOCUS PARTICULIER SUR LE MARCHÉ DE L'UTILITAIRE LÉGER. ON CONSTATE, EN EFFET, UNE MONTÉE EN PUISSANCE QUALITATIVE DANS CE MARCHÉ QUI MOTIVE DORÉNAVANT TOUS LES CONSTRUCTEURS HISTORIQUES, SUR LA BASE DE GAMMES RICHES EN OPTIONS ET DANS UN CONTEXTE DE RENFORCEMENT DES RÉSEAUX AUXQUELS IL EST DEMANDÉ D'AUGMENTER LE NIVEAU DE SERVICES.**

**NOUS PRÉSENTONS CI-DESSOUS UN PANORAMA SYNTHÉTIQUE DE CE SEGMENT DONT LE POIDS ET LES CARACTÉRISTIQUES EN FONT UN MARCHÉ DE PLUS EN PLUS PROCHE DES VÉHICULES INDUSTRIELS POUR CE QUI CONCERNE LE SEGMENT DU DES 3,5 TONNES, ET QUI EN FAIT UN VÉRITABLE COMPLÉMENT DU MARCHÉ VI.**

Les VUL constituent un potentiel de développement pour les véhicules électriques. Alors que 95 % des déplacements sont réalisés par des véhicules diesel, 1,3 % des VUL nouvellement immatriculés étaient électriques en 2016 (et 199 au GNV). L'électrique s'est davantage développé chez les VUL en raison de nombreuses commandes de grandes entreprises de service. Le faible équipement en bornes de recharge et leur non-généralisation sur le territoire, même urbain, freinent vraisemblablement ce développement.

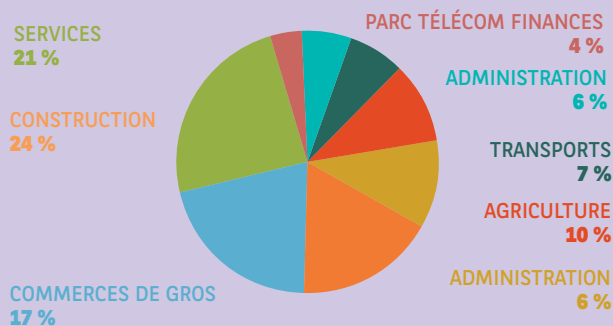
Les bornes de recharges publiques sont, en effet, principalement disponibles dans les parkings publics, en voirie ou aux abords des centres commerciaux. À cela s'ajoutent l'atténuation des commandes des grandes entreprises, et le coût encore élevé des véhicules électriques.

Les trois quarts des VUL couvrent une distance quotidienne inférieure à 80 kilomètres, l'autonomie moyenne minimum d'un véhicule électrique représentant jusqu'à 200 kilomètres sans rechargement.

Les déplacements urbains des VUL (six déplacements sur dix sont intra-urbains ou interurbains) et sur de faibles distances sont donc deux atouts qui offrent des perspectives de développement de l'énergie électrique pour cette catégorie de véhicules.

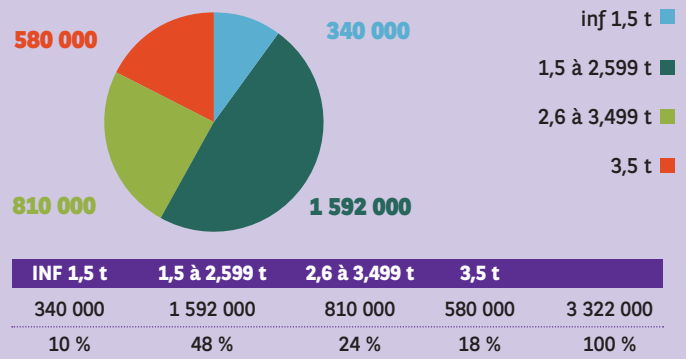
On note toutefois une montée en charge des constructeurs VI disposant d'une gamme de VUL « lourd », 3,5 tonnes (Renault - Nissan, Daimler, Iveco et le carrossier Gruau annonçant le lancement de véhicules dans cette gamme).

PARC UTILISÉ SUIVANT LES MÉTIERS



Le secteur de la construction est le premier secteur utilisateur de VUL, le segment des bennes étant le premier marché de la carrosserie. Les services englobent de nombreuses activités dont la location, le TRM est minoritaire et reste concentré sur les activités de messagerie.

PARC UTILISÉ PAR LES PROFESSIONNELS SELON PTAC



Commentaires : le parc de 3,5 tonnes qui est le plus proche du marché VI ne pèse que 18 % en nombre mais bien plus en valeur, certaines configurations de véhicules étant assimilables au marché « camion ». Le potentiel d'immatriculation annuel est de 100 000 unités sur ce segment pour moins de 600 000 véhicules en parc – la pluralité du marché VUL en France est parfaitement visible via cette segmentation.

# GNV GTFM

LE MARCHÉ DU GNV QUI A VÉRITABLEMENT PRIS SON ESSOR IL Y A TROIS ANS POURSUIT SA PROGRESSION SOUS L'IMPULSION D'INTERVENANTS NATIONAUX NOTAMMENT DU SECTEUR DE LA GRANDE DISTRIBUTION ET DU TRM.

APRÈS UNE PHASE OU LES PARTIES PRENANTES CONSTRUCTEURS – UTILISATEURS – FOURNISSEURS DE GAZ SE RENVOYAIENT MUTUELLEMENT LA RESPONSABILITÉ DU DÉVELOPPEMENT DU PARC.

L'AUGMENTATION DES VENTES CONCOMITANTES À LA CRÉATION DE STATIONS ET LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES PERMETTENT AUJOURD'HUI D'ENVISAGER LA CRÉATION D'UN MARCHÉ DU GNV REPRÉSENTATIF.

C'EST DANS CE CONTEXTE QUE LES TRAVAUX DU GTFM GNV SOUS L'ÉGIDE DE LA FFC ET DE L'AFGNV SE CONCLURONT LORS DU PROCHAIN SOLUTRANS PAR LA PRÉSENTATION D'UN LIVRE BLANC.

Source : Enquête SOES

## LE GAZ ET SES ENJEUX POUR LA MOBILITÉ INDUSTRIELLE

La PFA, Plateforme Filière Automobile & Mobilités a confié à la Fédération Française de Carrosserie (FFC) la mise en place d'un groupe de travail, aboutissant à un livre blanc portant sur le développement des motorisations gaz, qui sera présenté lors du prochain salon Solutrans, du 21 au 25 novembre 2017 à Lyon.

Dans le cadre de son groupe de travail "Véhicule industriel et urbain 2020", la PFA a mandaté la FFC pour traiter la question des carburants alternatifs et infrastructures associées, permettant au secteur du transport de participer activement à la transition énergétique.

La FFC a donc rassemblé de nombreux acteurs économiques de la filière, tant sur l'offre de véhicules que d'équipements, en passant par le ministère de l'environnement, et plusieurs acteurs de la distribution d'énergie, les transporteurs... Ils ont choisi de focaliser leur attention sur le Gaz Naturel, identifié comme la solution la plus adaptée et la plus polyvalente, comme carburant alternatif aux énergies fossiles. La FFC a donc logiquement choisi de proposer la présidence du "GTFM Véhicules Gaz" (Groupes de Travail Filières Métiers), à l'AFGNV (Association Française de Gaz Naturel Véhicule).

### UN OUVRAGE DE RÉFÉRENCE

Pour le Véhicule industriel, les contraintes de charges à tracter lors de la livraison apparaissent souvent incompatibles avec les motorisations électriques, dont le poids des batteries grève énormément la charge utile. La motorisation gaz se présente alors comme une alternative fiable, par le peu de modifications techniques qu'elle engendre, à la construction comme à l'après-vente, tout en proposant un réseau de distribution facile à mettre en place.

Et c'est bien le cœur du message passé dans le livre blanc qui sera présenté lors du prochain salon Solutrans. Après avoir dressé un panorama des énergies alternatives et de leur usage de prédilection, le livre blanc s'attache plus particulièrement aux performances environnementales de la solution gaz, au coût de cette énergie, et à son développement au plan mondial. Enfin, le GTFM conclut en proposant un plan de développement des infrastructures de distribution et des véhicules industriels, en accord avec les enjeux économiques et environnementaux de la filière et du pays.

GNL	10
GNC	6
BIO GNC	11
OUVERTURE PROCHAINE	18





# DISTRIBUTION

## VÉHICULE INDUSTRIEL

### CONTEXTE POSITIF MAIS MARGE DE MANŒUVRE RÉDUITE

LE CONTEXTE EST GLOBALEMENT FAVORABLE EU ÉGARD AU VOLUME RETROUVÉ DU MARCHÉ, LES COMMANDES CONSERVANT UN TREND POSITIF QUI PERDURE, SEULE LA PRESSION SUR LES PRIX POSE PROBLÈME ET LA MONTÉE EN PUISSANCE DES CONTRATS DE SERVICES SE CONFIRME.

#### LES CARNETS DE COMMANDES

Les ventes en concession VI sont en progression au premier semestre 2017, de 5,1 % pour les tracteurs et de 3,3 % pour les porteurs. Alors qu'un tassement s'est produit pour les immatriculations, les ventes de tracteurs restent dynamiques. Cependant, toutes les concessions ne profitent pas de ce dynamisme, quelques-unes voient leurs ventes reculer.

Le marché du porteur, très dynamique au niveau des immatriculations, progresse pour la moitié des concessions mais un quart a moins vendu au premier semestre 2017 que l'année dernière.

#### VUL NEUFS

Le marché stagne avec moins de 1 % de progression par rapport à l'année dernière. Cependant, les trois années précédentes avaient été en progression et donc le niveau reste correct malgré la stagnation. Pour le prix des véhicules, peu d'augmentation en cours et quelques distributeurs qui ont même dû baisser leurs prix. Les délais de livraison des constructeurs sont en progression. De 58 jours en décembre dernier, ils passent à 69 jours avec de grandes disparités entre distributeurs. Idem pour les carrossiers où les délais passent de 37 à 44 jours.

#### PRIX DES VI

Les prix des véhicules stagnent. Les tracteurs sont vendus avec un recul de 0,8 %, c'est-à-dire que quelques distributeurs ont dû baisser leurs prix et les porteurs avec un recul de - 0,1 %. Comme en décembre dernier, 75 % des experts jugent le niveau des remises élevé. Pour les reprises, la moitié des experts les jugent normales, 30 % trouvent qu'elles sont excessives en prix seulement et 18 % qu'elles sont excessives en prix et en nombre.

#### RÉPARATION, SAV

La part de l'entretien et la réparation dans le CA est en léger recul à 32 % des activités dites traditionnelles (vente VN, ventes VO et SAV). Elle atteignait 35 % en décembre dernier et même 38 % en 2015. Pour la moitié des distributeurs, elle continue cependant à progresser en valeur absolue, alors que pour 18 %, elle diminue.

#### DÉLAIS DE LIVRAISON

La livraison des VI par les constructeurs passe de 70 jours en décembre 2016 à 77 jours en juin 2017. Cette hausse est ressentie par un tiers des experts alors que 53 % jugent les délais stables. Pour les carrossiers, les délais sont en augmentation, passant de 57 jours à 71 actuellement. Les deux tiers des experts ont perçu cette augmentation. L'OVI également puisque nous soulignons en décembre 2016, « des tensions observées sur les configurations spécifiques ». Elles se sont visiblement étendues.

#### CONTRATS D'ENTRETIEN

Le nombre de contrats d'entretien vendus avec les véhicules neufs progresse encore. De 22 % en 2014, il atteignait 33 % en décembre dernier et atteint les 35,7 % en juin 2017. Pour 18 % des distributeurs, le taux dépasse les 50 %. La hausse des ventes de contrats est constatée chez 71 % des distributeurs. Aucun n'est en baisse.

#### PARC VI

La reprise du marché commence à se faire sentir chez les investisseurs. L'extension du parc concerne 17 % des investissements alors que les derniers résultats les situaient plutôt autour de 13 %, voire 9 % plus anciennement en 2015. En revanche, les experts sont moins optimistes sur le parc VI puisque 82 % le juge stable et seulement 12 % en hausse. Ils étaient 35 % à le penser en décembre dernier.

75 %  
DES EXPERTS JUGENT  
LE NIVEAU DES REMISES  
ÉLEVÉ



Le parc VI est stable pour la plupart des experts mais les investissements pour des extensions de parc sont en progression.

Le SAV continue de progresser dans les concessions même s'il perd un peu d'importance vis-à-vis des autres activités.

Les ventes de contrats d'entretien liées aux ventes de véhicules neufs sont en constante progression depuis trois ans.



De même, les prix de vente des tracteurs VO diminuent fortement.

Pour les porteurs, les prix sont plutôt stables.

Délais d'écoulement des tracteurs qui passe de 60 à 83 jours.



Les ventes de VI sont en progression mais ne bénéficient pas du boom du marché des porteurs en forte hausse au niveau des immatriculations.

Le prix des VN stagne et surtout les reprises paraissent excessives en prix, voire en nombre, pour la moitié des experts.

Les délais de livraisons sont stables chez les constructeurs mais en forte hausse chez les carrossiers.

Les stocks VO, à un niveau acceptable chez les distributeurs, sont importants chez les constructeurs et les marchands.

## ÉTAT DE LA CONCURRENCE

Le risque principal pour les concessions selon nos experts est la **montée en puissance des centrales d'achats** liée à des groupements de transporteurs. 71 % jugent qu'il s'agit d'un risque fort et 24 % d'un risque moyen.

L'autre risque identifié est le **développement des réseaux spécialisés** d'entretien et de ventes de pièces détachées qui représente un risque fort pour 47 % des experts et un risque moyen pour 35 %.

En revanche, la **perte de la maîtrise des parcs de véhicules** liée au développement de l'informatique embarquée n'est pas jugée comme un risque fort.

90 % l'évalue comme un risque moyen ou faible. L'augmentation des ventes de contrats d'entretien liés à la vente d'un véhicule neuf montre qu'il s'agit là plutôt d'une opportunité que d'un risque.

Les experts de l'OVI constatent, pour la moitié d'entre eux, qu'il y a des **mouvements de concentration** au niveau des entreprises de distribution VI.



# VÉHICULES D'OCCASION

## À SURVEILLER

LE VO CONSTITUE, C'EST CONFIRMÉ, UN POINT SENSIBLE, DÉJÀ SOULIGNÉ FIN 2016 PAR LES EXPERTS. C'EST DU CÔTÉ DU MARCHÉ TRACTEUR QUE VIENT LA DIFFICULTÉ AVEC UN ALLONGEMENT SENSIBLE DES DÉLAIS D'ÉCOULEMENT MALGRÉ UN ÂGE MOYEN À LA REVENTE QUI BAISSE. CE PROBLÈME DE DÉLAIS DE REVENTE S'ACCOMPAGNE D'UNE BAISSE SIGNIFICATIVE DES PRIX.

## VI D'OCCASION

Les ventes de tracteurs continuent leur repli entamé en fin d'année dernière. Avec une baisse de 4 % par rapport au premier semestre 2016. C'est le constat pour la moitié des distributeurs, l'autre moitié constatant une stagnation ou une progression mais à moindre échelle. Les porteurs VO reprennent un peu après la baisse de 3,1 % en 2016. Ils progressent de 0,9 % au premier semestre mais surtout, stagnent chez une grande majorité des distributeurs. En revanche, le marché des VUL d'occasion se porte bien après une hausse de 6 % en 2016, les ventes progressent de 5,9 % au premier semestre.

## PRIX DE VENTE ET REPRISE

Parallèlement à la baisse des ventes des VO tracteurs, les prix de revente sont également en baisse de 7,4 % après un repli de 11 % en 2016. Les deux tiers des distributeurs sont concernés.

Pour les porteurs, le marché est beaucoup plus calme avec un léger repli de 0,4 %, pour deux tiers des distributeurs dont les prix n'ont pas évolué. Pour l'ensemble de l'année 2017, les perspectives pour les prix des VO sont plutôt maussades avec un repli global de 4,1 % alors qu'à fin 2016, le repli envisagé n'était que de 1,7 %.

Pour les reprises de véhicules, les sources internes sont de plus en plus privilégiées avec 68 % de reprises à des utilisateurs et 16 % de retours de buy-backs.

## DÉLAIS DE REVENTE

Les délais de revente des tracteurs VO s'allongent considérablement. Stables à 55-60 jours depuis trois ans, ils montent au premier semestre à 83 jours.

Les deux tiers des experts constatent cette hausse. Pour les porteurs, le marché est plus calme avec des délais de revente stables depuis 2015 à 73 jours actuellement (75 en 2016 et 77 en 2015). C'est l'avis des deux tiers des experts.

Le marché des VUL d'occasion est également stable avec des délais de revente de 37 jours.

## PROFIL DES VO VENDUS

L'âge moyen des tracteurs sur parc se rajeunit, 20 % ont moins de trois ans et seulement un tiers ont six ans ou plus. Les difficultés de vendre les véhicules repris augmentent la part de ceux-ci dans le stock. Le kilométrage des véhicules n'évolue pas.

Pour les porteurs, le marché est plus fluide et donc l'âge moyen varie peu.

## ÉCOULEMENT DES VO

Pas d'évolution particulière sur le profil des destinataires de VO. L'utilisateur final reste le principal bénéficiaire, près de la moitié des véhicules partent à l'export, dont les trois quarts en Europe.

## STOCKS VO

Les niveaux des stocks de VO chez les distributeurs de VI sont assez disparates. Pour 24 %, ils sont bas, pour 41 % ils sont normaux et pour 35 %, ils sont hauts.

En revanche, le problème semble se situer chez les constructeurs où 82 % des experts voient le parc VO rempli et d'après eux, cela ne devrait pas se résoudre avant la fin 2017.

Les stocks chez les marchands sont également importants mais un peu plus de la moitié des experts pensent qu'ils vont se stabiliser dans l'année.

# 83 JOURS

## DÉLAIS D'ÉCOULEMENT DES TRACTEURS

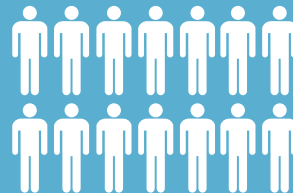
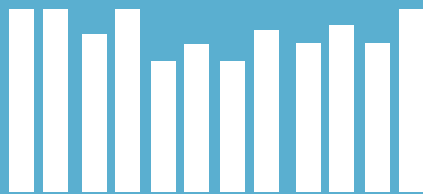
ÂGE DES TRACTEURS			
	JUIN 2017	2016	2015
3 ANS ET -	20 %	12 %	8 %
4 À 5 ANS	46 %	45 %	45 %
6 ANS ET +	34 %	43 %	47 %
ÂGE DES PORTEURS			
	JUIN 2017	2016	2015
3 ANS ET -	3 %	4 %	3 %
4 À 5 ANS	28 %	20 %	24 %
6 ANS ET +	69 %	76 %	74 %
KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES DE TRACTEURS			
	JUIN 2017	2016	2015
- DE 120 000 KM	57 %	56 %	65 %
120 000 KM ET +	43 %	44 %	35 %
DESTINATION DES VO			
	JUIN 2017	2016	2015
MISE EN LOCAT.	4 %	4 %	6 %
FRANCE (UTILISAT.)	42 %	40 %	42 %
EUROPE	37 %	41 %	40 %
HORS EUROPE	10 %	8 %	9 %
AUTRES	7 %	7 %	3 %

Source : Enquête OVI Distribution



# 21

LES PRÉVISIONS  
2017



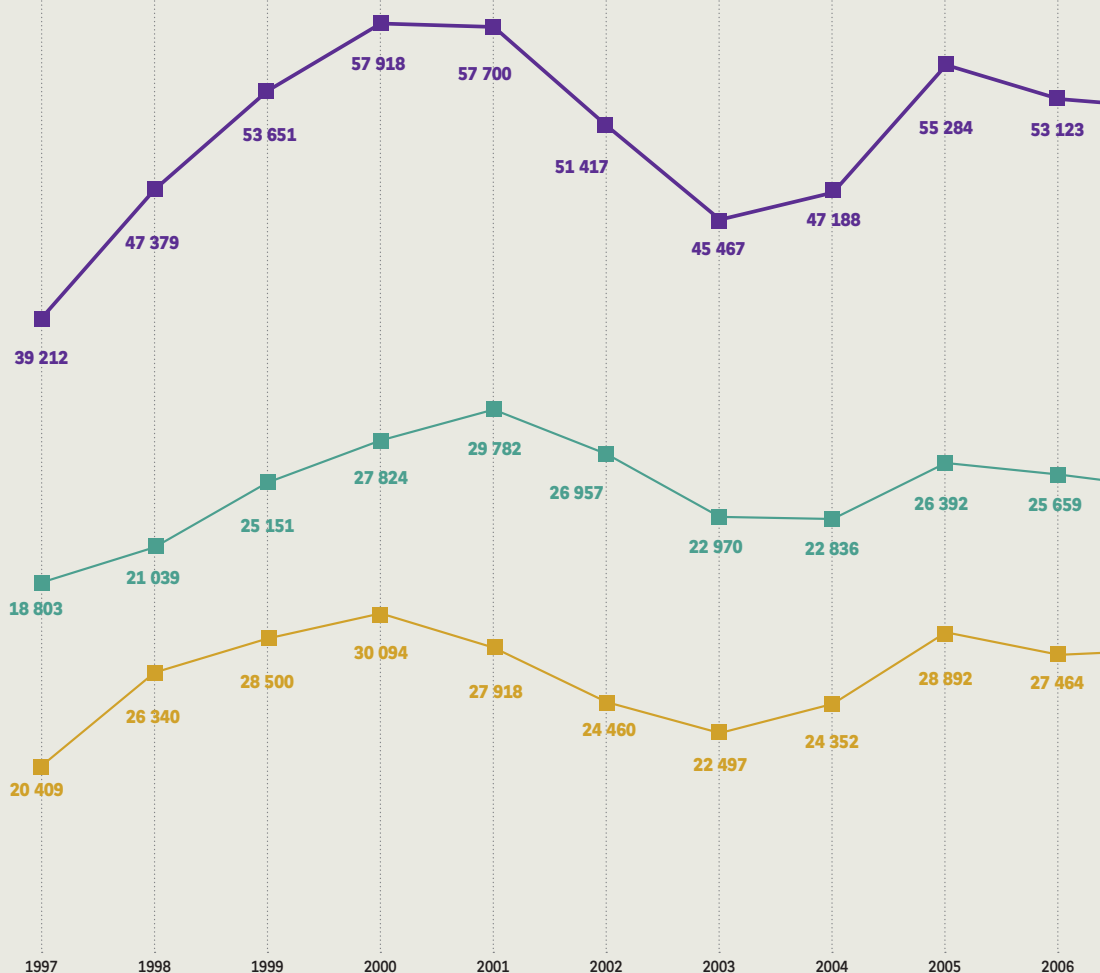
LES PRÉVISIONS  
2017

# IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 TONNES

ÉVOLUTIONS  
DES IMMATRICULATIONS  
DE VI  
(SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS  
DES IMMATRICULATIONS  
DE PORTEURS  
(SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS  
DES IMMATRICULATIONS  
DE TRACTEURS  
(SOURCE OVI)



## HYPOTHÈSES 2017

### L'ANNONCE D'UN NOUVEAU CYCLE ?

Si l'alignement des planètes est moins net en ce début d'année (rebond irrégulier du pétrole, taux d'intérêts en reprise légère...) l'environnement économique n'aura pas suffi à perturber la tendance positive des marchés.

L'origine principale du trend actuel semble majoritairement liée au renouvellement du parc global même si l'annonce du retour à une meilleure fortune du BTP et la pression générée par les contraintes environnementales, directement (les ZCR) ou indirectement (la grande distribution) poussent tout autant les achats d'euro 6 que de GNV.

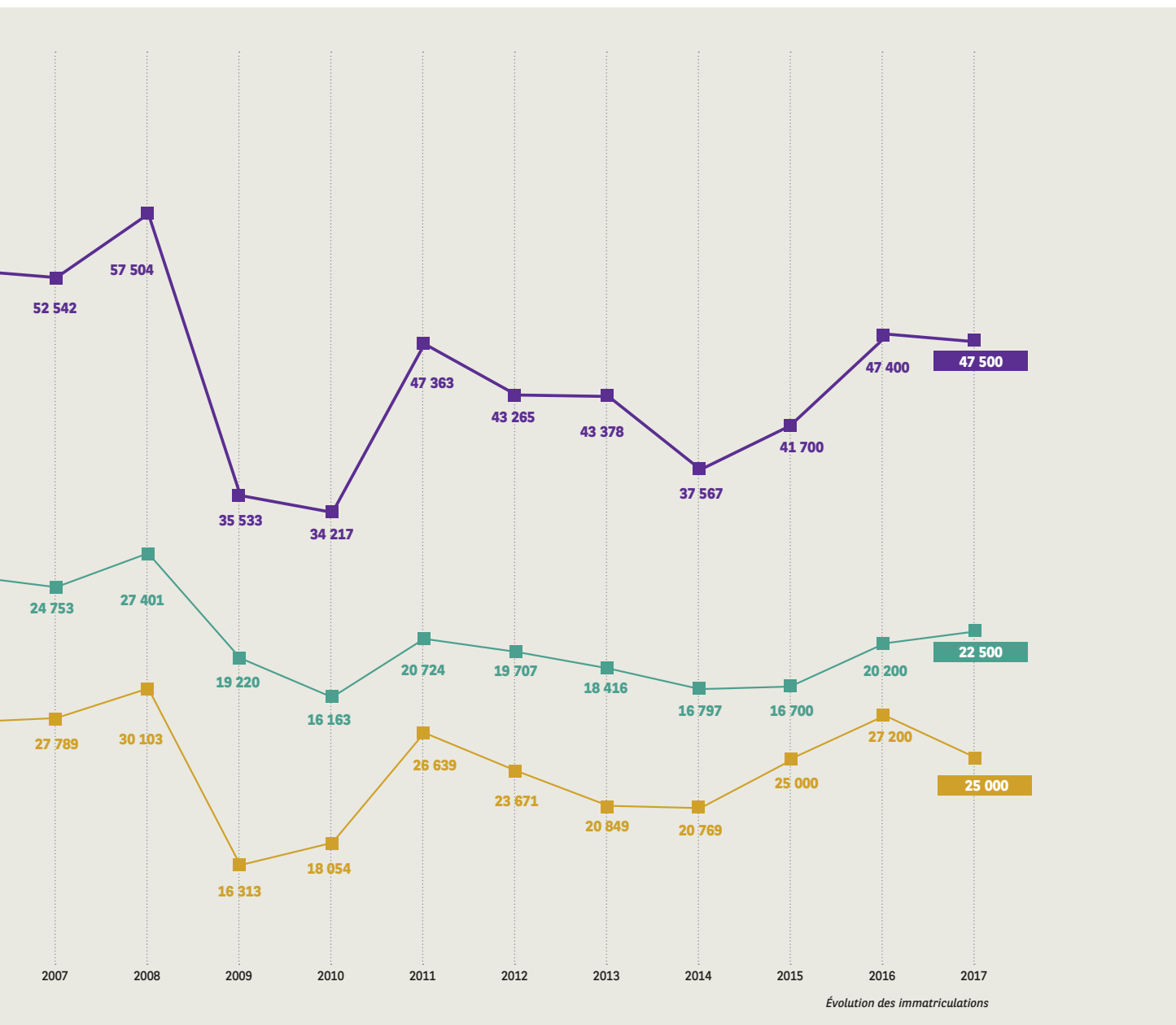
C'est donc à notre sens dans les besoins de (re)structuration du parc qu'il faut chercher les motifs d'une croissance globale qui dure depuis plus de deux ans, dans la mesure où les fondamentaux de l'économie (croissance toujours atone) ne justifient pas en soi un dynamisme particulier dans les achats de véhicules, d'autant plus que ces derniers ont été quasiment exclu du suramortissement (GNV exclu, en marge).

L'avis de nos experts est que l'activité économique n'aura pas trop souffert des élections présidentielles puis législatives, qui habituellement provoquent des positions d'attente, puisque 59 %

de nos experts jugent que les PME-PMI sont actuellement dynamiques et 24 % les jugent stables. Pour les grandes entreprises, elles sont plutôt stables pour 65 % d'entre elles mais également dynamiques pour 35 %. Seules les collectivités locales sont jugées moroses par 47 % des experts et stables par 41 %. Il en est de même dans le Transport puisque 53 % des experts jugent les PME du Transport dynamiques et 35 % les jugent stables alors que les grandes flottes sont plutôt jugées stables à 59 % et dynamiques à 35 %. Concernant les défaillances d'entreprises de transports, 47 % des experts les voient en baisse et 47 % stables.

Concernant les carnets de commandes, les experts les envisagent positivement, dans leur périmètre, que ce soit en porteurs, tracteurs ou VUL.

Le niveau de marché actuel et son rythme positionnent le marché global sur une tendance légèrement supérieure à 48 000 immatriculations pour 2017 (évaluation sur 12 mois glissants). Il convient toutefois d'intégrer à ce trend les délais de livraisons de fin d'année, qui risquent d'autant plus de se tendre que le marché en pointe est celui des porteurs, qui intègre les délais de carrosserie.



## EN CONCLUSION

La persistance du marché à ce niveau est à souligner, car c'est la première fois depuis 2008 qu'un trend positif se maintient sur deux exercices consécutifs, 2011 qui présentait un niveau similaire à celui de 2016 n'a pas été suivi d'effet en 2012.

Doit-on y voir la sortie de la crise de 2008 pratiquement dix ans après ?

Quoi qu'il en soit, nous nous positionnons sur un niveau de marché légèrement supérieur à celui de 2016 avec cependant un mix en évolution du fait d'un rééquilibrage entre les marchés des tracteurs (en baisse progressive) et un marché des porteurs engagé sur un taux de croissance à deux chiffres.

	2016	VAR / 2015	2017 (PRÉVISIONS RÉÉVALUÉES)	VAR / 2016
<b>TRACTEURS</b>	<b>26 943</b>	<b>+ 9 %</b>	<b>25 000</b>	<b>- 7 %</b>
<b>PORTEURS</b>	<b>20 177</b>	<b>+ 20 %</b>	<b>22 500</b>	<b>+ 11 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>47 120</b>	<b>+ 14 %</b>	<b>47 500</b>	<b>+ 0,8 %</b>

---

**RETROUVEZ  
TOUTES NOS ENQUÊTES  
SUR LE SITE**  
<https://trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr>

---



**BNP PARIBAS  
RENTAL SOLUTIONS**



**L'OBSERVATOIRE  
DU VEHICULE INDUSTRIEL**