

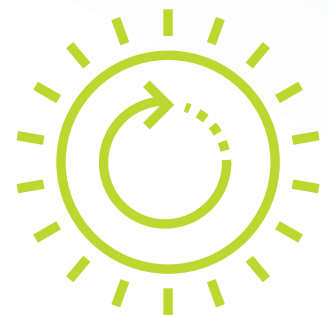
LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS

2018



+++
REPRISE



DISRUPTION

↙ PÉTROLE

GNV
CROISSANCE



REPLI



CRISE
FIN DE CYCLE

QUALITÉ +++

18

LIVRE BLANC



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL



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

10 ANS APRÈS...

La crise aura finalement duré dix ans. Le redressement constaté sur des indicateurs majeurs de notre économie nous autorise à croire aujourd'hui à la reprise. La croissance tend vers un seuil de 2 % encore inimaginable il y a peu. Les prévisions 2018 sont optimistes avec une activité portée par des indices de climat des affaires au-dessus de leurs moyennes historiques.

Le marché du véhicule industriel (VI) s'intègre parfaitement à ce constat à l'issue de Solutrans qui aura été unanimement reconnu comme une réussite, tant en termes de fréquentation que de contenu. L'ensemble des sujets de fond a été traité pendant cet événement dans un contexte de reprise qui permet d'aborder plus facilement les sujets disruptifs.

La sortie de crise annoncée s'ouvre sur un environnement qui a beaucoup évolué.

La digitalisation des marchés se confirme, les outils de connectivité sont devenus incontournables et les nouvelles énergies montent en puissance avec l'émergence du GNV. La grande nouveauté concerne le passage des poids lourds vers le mode électrique, à moyen terme.

Le monde du transport évolue encore et toujours dans un cadre riche et complexe. Il lui faut assimiler tout à la fois une pression concurrentielle européenne non maîtrisée malgré une santé financière en progrès sensible, la montée en puissance des promesses de véhicules autonomes au moment où le manque de chauffeurs devient problématique et des évolutions notables dans les outils d'informatiques embarquées. L'irruption de plateformes numériques d'intermédiation inquiète. Après dix ans de crise, le monde a beaucoup changé.

Tous les métiers comportent dorénavant un fort contenu technologique. Au moment de repartir vers un nouveau cycle de croissance, qu'on espère durable, la situation est très différente de ce qui prévalait jusqu'en 2008. Chacun dans son métier est devenu plus rigoureux, la pression sur la maîtrise des coûts s'est amplifiée et de nouveaux intervenants très agiles viennent modifier les fondamentaux des marchés matures que sont le TRM et le marché du VI.

Au-delà de cette complexité, nous pouvons nous réjouir de finir un troisième exercice de croissance sur le marché du VI. Le quatrième exercice s'amorce dans un contexte favorable susceptible de confirmer un vrai retour à une meilleure fortune.

On comptera notamment sur le renfort tant attendu du marché BTP et sa locomotive : le Grand Paris.

03

ENVIRONNEMENT
ÉCONOMIQUE

04

UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS

11

PROFESSIONNELS
DU SECTEUR

21

PRÉVISIONS
2018

03

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

UNE CROISSANCE SYNCHRONISÉE

LE MONDE ÉVOLUE DANS UN CONTEXTE GLOBAL DE CROISSANCE. LA FRANCE FAIT OFFICE DE BON ÉLÈVE POTENTIEL POUR 2018 AVEC UNE BATTERIE D'INDICATEURS POSITIFS EN VUE. SEULES DES PRÉOCCUPATIONS D'ORDRE GÉOPOLITIQUE POURRAIENT TERNIR CE CONSTAT.

ÉTATS-UNIS : L'ÉCONOMIE MONDIALE

La croissance économique s'accélère dans différents endroits du monde (Europe, Amérique, Asie...). Ce regain d'activité profite au commerce international et aux marchés financiers. La reprise n'en est plus au stade des balbutiements, y compris en zone euro, où elle se renforce avec la consommation et le crédit. Les pressions inflationnistes restent toutefois contenues sauf, dans une certaine mesure, en Allemagne.

Dans ce contexte, la normalisation des politiques monétaires - celle de la Réserve fédérale américaine qui réduit la taille de son bilan, et celle de la Banque centrale européenne qui en limite l'accroissement - est prudente.

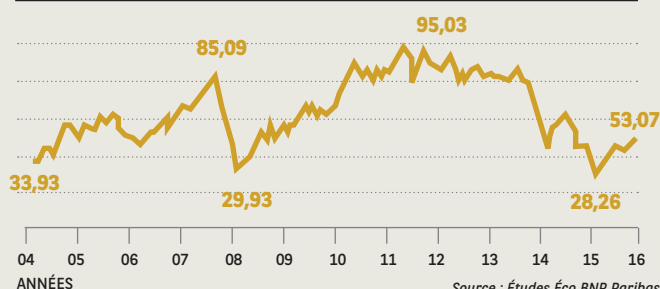
Du côté des pays émergents, la reprise est également d'actualité.

L'EUROPE

La reprise se poursuit à un rythme rapide eu égard aux estimations courantes de croissance potentielle. La zone euro rattrape le terrain perdu durant la crise, ce qui devrait en principe se traduire par une remontée de l'inflation. Reste que jusqu'ici les salaires et les prix ne réagissent que faiblement à l'embellie conjoncturelle. Des facteurs structurels sont probablement en jeu (mondialisation, innovations technologiques, etc.) mais la BCE continue d'y voir le signe d'un sous-emploi persistant. En conséquence, sa politique restera accommodante l'an prochain même si le soutien sera recalibré en tenant compte des bonnes performances conjoncturelles.

Les principaux pays européens sont dynamiques malgré quelques nuages politiques en Allemagne et en Espagne.

BRENT DATÉ (\$ OU EN EUROS/BL, MOYENNE MENSUELLE)



LES MATIÈRES PREMIÈRES

Après plusieurs années de disette, les matières premières reprennent des couleurs. Suite à l'accord sur la réduction de la production de l'OPEP, le prix du pétrole s'est redressé pour atteindre les 60 \$ le baril en octobre malgré la part croissante du pétrole de schiste produit par les États-Unis.

Les autres matières premières comme les métaux retrouvent des niveaux de prix corrects et une tendance haussière ces derniers mois. On ne peut cependant déterminer si ce phénomène est dû à un rétrécissement de l'offre ou à une reprise de la demande, voire au cumul des deux phénomènes, compte tenu notamment de la baisse des capacités de production minière engendrée par les années de crises successives.

LA FRANCE

Le bilan des indicateurs conjoncturels publiés ces derniers mois est globalement positif (poursuite de l'amélioration du climat des affaires, dynamisme de l'emploi, nouvelle baisse du taux de chômage) et confirme la solidité de la reprise. Les perspectives de croissance à court terme, à l'horizon 2018, montrent une embellie avec cependant quelques nuages, comme la forte réduction annoncée du nombre des contrats aidés et, plus globalement, les mesures de rigueur prévues dans le budget 2018. Mais de nombreuses mesures de soutien à la croissance leur font aussi face, avec un effet net global que l'on estime neutre. Pour 2018, les estimations des diverses sources s'échelonnent entre 1,7 % et 2 % ce qui constituerait un retour vers le niveau obtenu lors de l'embellie de courte durée, en 2011.

3,7 %

CROISSANCE MONDIALE PRÉVUE POUR 2018

CROISSANCE MONDIALE

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2017	3,6*	2,1	2,2	2,2	1,7
Prévisions 2018	3,7*	2,7	1,9	2,0	1,7

* Chiffres FMI - Perspectives de l'économie mondiale octobre 2017

Source : études économiques BNP Paribas

04

UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS



TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS

+ 2,9 %

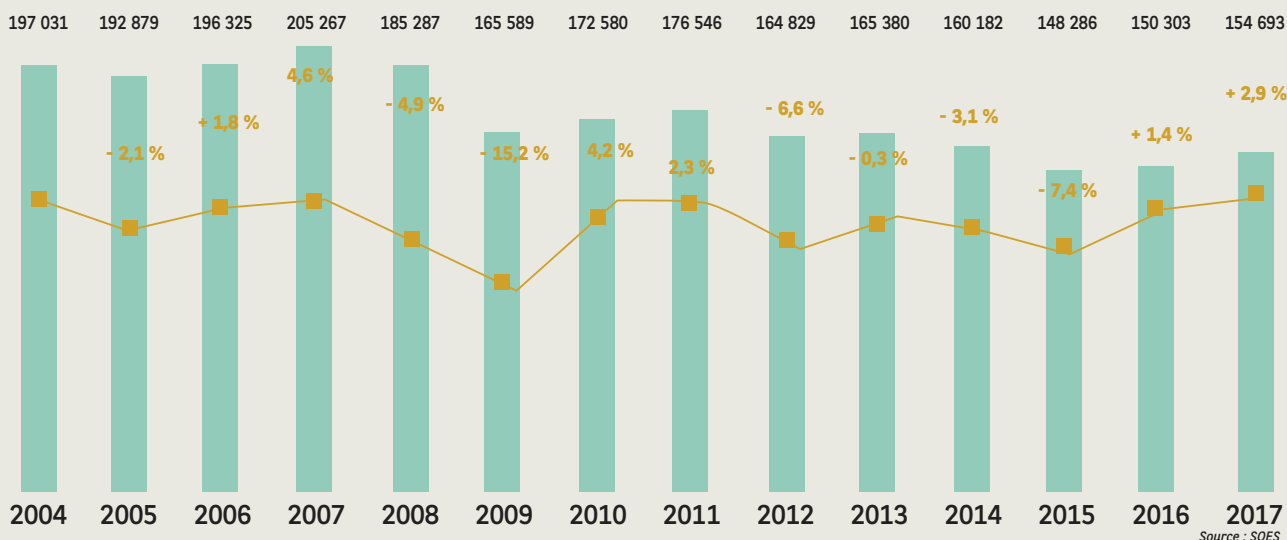
ACTIVITÉ DU TRM
(EN T-KM SUR 12 MOIS
FIN JUIN 2017)

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

JAMAIS SIMPLE

AU MOMENT OÙ LA CROISSANCE DES VOLUMES TRANSPORTÉS SE CONFIRME, LES CHAUFFEURS MANQUENT À L'APPEL. LES ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES SE MULTIPLIENT : LA CONNECTIVITÉ DES VÉHICULES, LES PLATEFORMES D'INTERMÉDIATION, LES NOUVELLES ÉNERGIES, DEMANDENT PLUS QUE JAMAIS UNE RÉACTIVITÉ DONT, HEUREUSEMENT, LE TRM NE MANQUE PAS. CE MARCHÉ CONSERVE CEPENDANT UNE CERTAINE COMPLEXITÉ.

TRM : en millions de t-km transportées (données cvs) 2017 en glissement 12 mois fin juin



CONJONCTURE : POURVU QUE ÇA DURE

L'activité de transport routier de marchandises des poids lourds immatriculés en France, mesurée en t-km, augmente de 1,3 % au deuxième trimestre 2017, après une hausse de 3,0 % au premier trimestre 2017 (données révisées). Avec un quatrième trimestre consécutif de hausse, l'activité s'inscrit dans une tendance de reprise qui fait suite à plusieurs années de recul.

Le nombre de t-km réalisées en transport national, compte d'autrui et compte propre cumulés, s'accroît de 1,4 % au deuxième trimestre 2017, après une progression de 3,0%. L'activité du transport international, sur la partie française des parcours, souvent sujette à de fortes variations, fléchit au deuxième trimestre 2017 (-1,9 %).

Le transport pour compte d'autrui se stabilise au deuxième trimestre 2017, après une forte hausse au premier trimestre 2017 (+4,4 % en données révisées). Le transport pour compte propre, représentant plus du cinquième de l'activité en termes de t-km réalisées, progresse de 5,9 %. La part de l'activité pour compte propre augmente de 1,0 point.

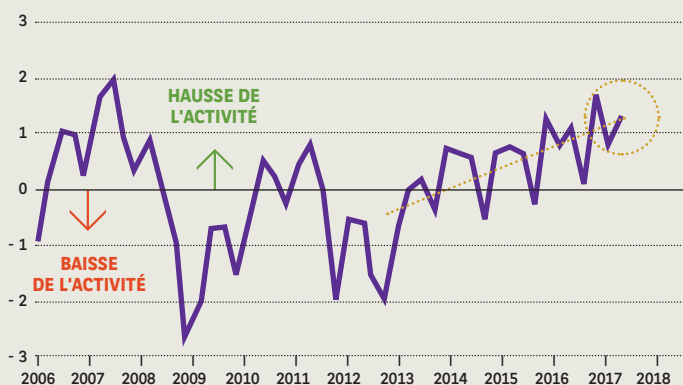
L'activité du transport de produits agricoles et agroalimentaires augmente de 2,0 % au deuxième trimestre 2017. Celle du transport de produits manufacturés progresse de 3,8 %, celle du transport de matériaux de construction s'accroît de 4,8 % et celle du transport de biens intermédiaires (sidérurgie, fonderie, chimie de base) augmente de 16,0 %.

CLIMAT DES AFFAIRES

Deux enquêtes d'opinion viennent conforter un environnement positif pour le transport routier : celle de l'Insee et celle de la FNTR qui indiquent toutes deux que le moral des chefs d'entreprise est orienté très positivement avec des soldes d'opinions pour la période à venir qui se redressent significativement, depuis début 2017 pour la FNTR, mi 2017 pour l'Insee. La reprise des volumes transportés depuis quatre trimestres consécutifs et l'ensemble des indicateurs économiques en redressement sensible constituent une base tout à fait favorable pour 2018.

MORAL DES CHEFS D'ENTREPRISE DU TRM FRANÇAIS SUR LES PERSPECTIVES DE LEUR ACTIVITÉ

Solde d'opinion, en point d'écart-type (non corrigé des variations saisonnières)



ENQUÊTE DE CONJONCTURE INSEE

Solde d'opinion, en %, CVS

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	MOY*	JUIN 17	JUIL. 17	AOÛT 17	SEPT. 17
Climat des affaires	100	110	109	110	109
Activité prévue	-8	6	0	2	4
Perspectives générales	-22	-2	4	5	2

* Climat : moyenne depuis 2006

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

Source : Enquête TRM du MEDDE/Soes

CNR : RECHERCHE DE PRODUCTIVITÉ CONSTANTE

KILOMÉTRAGE ET PRODUCTIVITÉ DES VÉHICULES 40 t LONGUE DISTANCE DEPUIS 2006

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
↳ Kilométrage annuel par véhicule (en km)	121 020	119 800	117 400	113 500	113 100	116 100	112 700	111 830	113 130	114 970	113 280
↳ Distance moyenne d'une relation (en km)	599	591	574	569	549	527	555	535	549	541	521
↳ Consommation aux 100 km (en l)	34,3	34,3	34,1	34,3	34,2	33,3	33,5	33,4	32,6	32,1	32,0

Source : Comité National Routier CNR

Nous avons retenu certains items de la dernière enquête annuelle du CNR afin de mettre en évidence les évolutions structurelles qui touchent le secteur du TRM.

LE KILOMÉTRAGE MOYEN PARCOURU

Sur les dix dernières années, le kilométrage annuel par véhicule a baissé d'un peu plus de 6 % mais cet impact est surtout dû à la crise née en 2008, puisque cet écart constaté est visible dès 2009 et les 113 000 kilomètres moyens déclarés en 2009 prévalent toujours en 2016. Cet item montre clairement la chute d'activité que l'on visualise par ailleurs dans les volumes globaux du marché.

LA DISTANCE MOYENNE D'UNE RELATION

Au-delà du kilométrage moyen, on constate aussi une restructuration du marché vers des flux qui se sont recentrés, du fait de la montée de la concurrence européenne qui a privé le pavillon français de la

majeure partie de son activité internationale et a conduit les transporteurs français à se reporter par strate de l'international au national et du national au régional. La baisse constatée entre 2006 et 2016, soit 13 % sur la période, s'est surtout matérialisée à partir de 2011.

LA CONSOMMATION

Les deux litres de baisse de consommation semblent être dus à l'impact du passage à l'Euro VI. Cette baisse est visible à partir de 2014. On observait auparavant une grande stabilité de la consommation moyenne à 34 l. Il faut cependant souligner qu'au-delà de l'amélioration sensible de la performance des véhicules, de nombreuses mesures favorisant une meilleure efficacité des véhicules ont été prises suite à la crise (choix des pneumatiques, aérodynamisme des tracteurs, recherche de gains de poids à tous les niveaux des ensembles routiers...).

89 %
PARC TRACTEUR
EURO V ET EURO VI

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
↳ Indicateur de productivité du véhicule **	2,363	2,339	2,222	2,083	2,092	2,154	2,122	2,119	2,166	2,222	2,186
Nature des clients : % directs	74 %	75 %	74 %	73 %	75 %	75 %	74 %	73 %	72 %	72 %	69 %
% affréteurs	26 %	25 %	26 %	27 %	25 %	25 %	26 %	27 %	28 %	28 %	31 %
↳ Pourcentage de contrats d'entretien-réparations	6,2	3,4	2,6	4,1	5,7	5,6	3,7	5,4	5,4	7,8	11,8 %
↳ Pourcentage de contrats de full-service	3,5	2,4	1,4	1,9	3,0	4,5	4,9	4,9	7,6	10,7	8,2 %

Source : Comité National Routier CNR

LES INDICATEURS DE PRODUCTIVITÉ

L'indicateur de productivité est le produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 t et a pour vocation de synthétiser les résultats de tous les efforts réalisés dans la chaîne de transport pour optimiser les flux. Cet indicateur montre une baisse de plus de 7 % sur les dix ans étudiés soit un taux de décroissance annuel moyen non négligeable. Cet indice a beaucoup pâti de la baisse d'activité en 2008 - 2009 et ne s'est pas rétabli. Cela indique que les efforts très importants des transporteurs dans la recherche d'efficacité ont permis d'amortir le choc provoqué par la crise.

LA NATURE DES CLIENTS

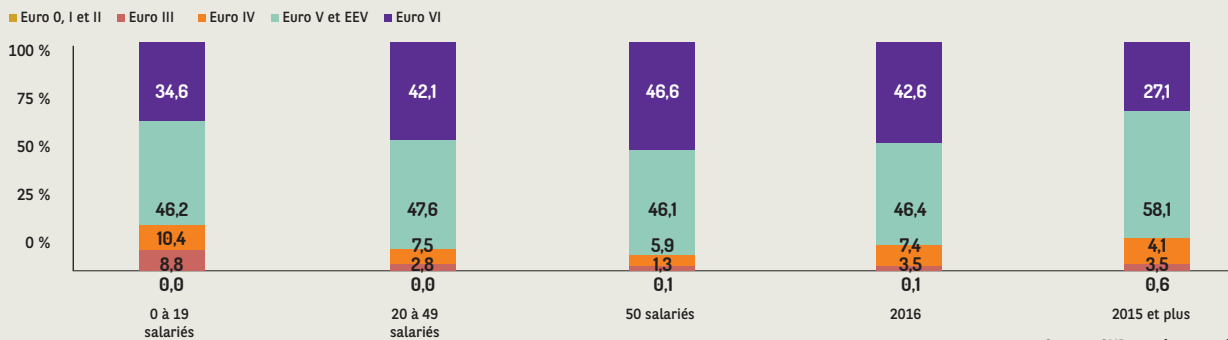
La répartition de l'activité traitée en direct ou sous-traitée s'est infléchiée en faveur de la sous-traitance. On peut y voir la concentration du marché entre les mains de groupes régionaux, nationaux, voire internationaux,

dont le poids s'est accru, laissant ainsi aux structures locales la possibilité d'exercer leurs activités en sous-traitance.

LA PART DES CONTRATS D'ENTRETIENS ET EN FULL-SERVICE

La part des contrats packagés souscrits par les transporteurs (entretien réparations + full-service) double sur la période et passe d'un peu moins de 10 % en 2006 à 20 % en 2016. Il s'agit d'un mouvement de fond dans le suivi et l'entretien des parcs. On peut y voir plusieurs raisons : diminution des ateliers intégrés, volonté de forfaitiser les coûts de gestion du parc dans un environnement tendu, offres de plus en plus nombreuses des constructeurs, loueurs et prestataires spécialisés. Il s'agit d'une évolution importante dans un secteur où les dirigeants d'entreprises ont eu longtemps à cœur de manager eux-mêmes tous les postes de dépenses liés aux véhicules.

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



Source : CNR enquête annuelle

La part des tracteurs routiers Euro V et VI atteint près de 90 % du parc du TRM en 2016 avec un équilibre qui va tourner en faveur des Euro

VI dès la fin de 2017, compte tenu de trois exercices successifs de renouvellement fort entre 2015 et 2017. On note par ailleurs que

les véhicules récemment renouvelés sont ceux qui font l'objet d'une utilisation la plus intensive. Cela confirme le poids des grandes

flottes dans le TRM qui ont un taux de rotation de parc plus rapide compte tenu des progrès réalisés en Euro VI en termes de consommation.

DES ÉVOLUTIONS STRUCTURELLES

Malgré la reprise récente de l'activité de transport pour compte propre, le transport routier de marchandises reste majoritairement réalisé pour autrui. Ainsi, 79 % des t-km effectués par les poids lourds l'étaient pour compte d'autrui en 1996, avec un pic de 86 % en 2007. Avec les difficultés économiques, elle a ensuite diminué pour revenir à 77 % en 2016.

Sur longue distance, d'au moins 500 kilomètres, l'activité recule

de façon continue depuis 1996 : en vingt ans, elle a perdu presque la moitié des t-km effectuées (de 40 % en 1996, à 25 % en 2016). C'est sur ces longues distances que la concurrence des poids lourds étrangers est la plus importante.

En vingt ans, l'activité du transport routier de marchandises français, recule de 13,6 % en passant de 180,2 milliards de t-km en 1996 à 155,8 milliards de t-km. La part de l'activité internationale dans

l'ensemble de l'activité du pavillon français est ainsi passée de 24,3 % en 1996 à 7,5 % en 2016.

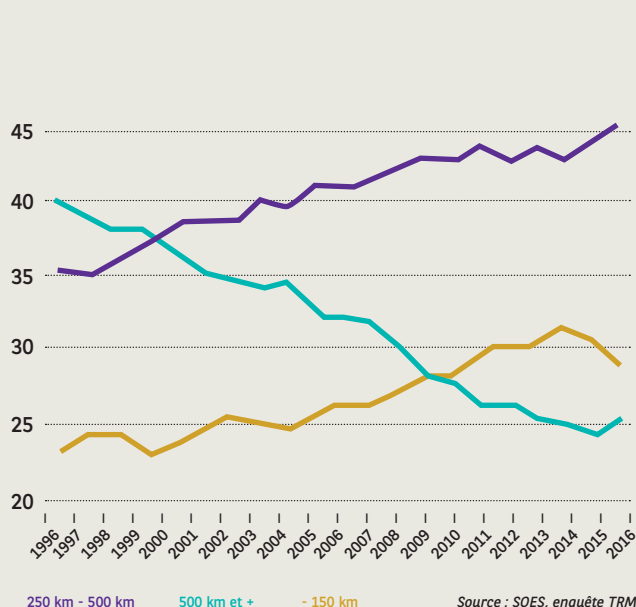
Outre les effets de cette crise, la concurrence des véhicules utilitaires légers et celle des pavillons étrangers contribuent à cet important recul qui prend fin en 2016.

Si l'activité diminue fortement, le tonnage transporté est quasi stable entre 1996 et 2016. En moyenne annuelle, le tonnage transporté

entre 1999 et 2004, puis entre 2005 et 2007 a augmenté plus vite que les t-km.

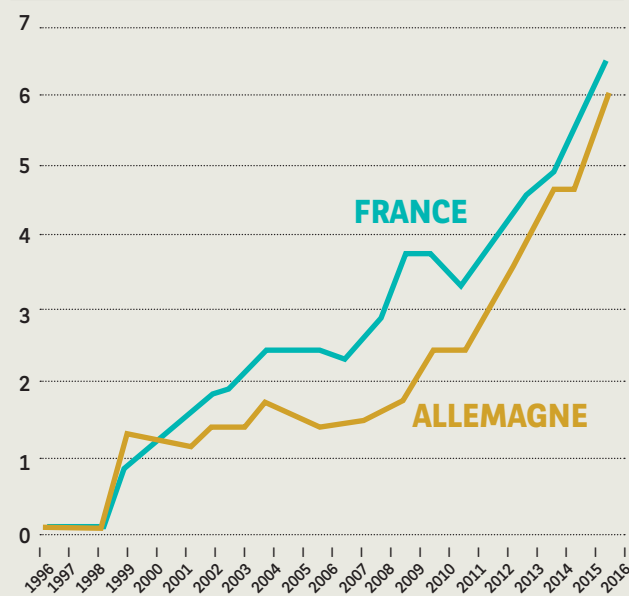
Enfin, la part du cabotage progresse sur les lieux de chargement et de déchargement des poids lourds étrangers en France. Elle représente 6,3 % de l'activité de transport routier de marchandises réalisée en France en 2016, contre moins de 1,0 % avant l'an 2000.

ÉVOLUTION DES PARTS DE L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DEPUIS 1996 SELON LA DISTANCE PARCOURUE (EN %)



Source : SOES, enquête TRM

PART DU CABOTAGE DES PAVILLONS ÉTRANGERS EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE DEPUIS 1996 (EN %)



Source : EUROSTAT et SOES, enquête TRM

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

2018, LA BONNE ANNÉE ?

LE MARCHÉ DU BTP EST UN INCONTESTABLE MOTEUR DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE DONT LES DEUX COMPOSANTES DEVRAIENT ENFIN AVANCER AU DIAPASON L'AN PROCHAIN. LE RETOUR DE LA CONFIANCE DANS LES AFFAIRES ET LA LOCOMOTIVE DU GRAND PARIS DEVRAIENT PERMETTRE UN RÉEL VOLUME D'AFFAIRES.

TRAVAUX PUBLICS

UN SI LONG CHEMIN

L'activité du TP connaît une fragile stabilité sur les neuf premiers mois de 2017, en revanche beaucoup plus positive sur le plan des prises de commandes avec un effet « Grand Paris » de la même façon que la progression des appels d'offres des marchés publics, qui sont un bon indicateur pour l'activité des prochains mois. Cet ensemble de signaux positifs conduisent la FNTP à maintenir une estimation de progression du chiffre d'affaires du secteur à + 2,5 % en 2017, soit un chiffre d'affaires de 36,6 Md€ en France.

Cet ensemble de signaux positifs conduisent la FNTP à maintenir une estimation de progression du chiffre d'affaires du secteur à + 2,5 % en 2017, soit un chiffre d'affaires de 36,6 Md€ en France.

2018 DEVRAIT ÊTRE L'ANNÉE DE L'AMPLIFICATION DE LA REPRISE D'ACTIVITÉ.

Pour la première fois depuis dix ans, les entrepreneurs de Travaux Publics abordent leur future année avec un réel optimisme : ils attendent une augmentation du chiffre d'affaires du secteur de 4 % en 2018, en partie tirée par les travaux du Grand Paris Express (1,2 point de croissance).

LES POINTS CLÉS POUR L'ACTIVITÉ 2018 :

- ◆ Les collectivités locales, premiers

clients du secteur, devraient faire leur retour.

La reprise de leurs investissements est la condition d'un regain d'activité partagé par toutes les entreprises et sur tous les territoires.

Pour le bloc communal, le fait d'être à mi-mandat du cycle électoral est favorable à l'investissement. Les collectivités ont reconstitué des marges de manœuvres financières et devraient bénéficier du maintien des dotations.

- ◆ Du côté de l'État, l'AFITF** devrait être dotée d'un budget en nette hausse pour atteindre 2,4 Md€ (au lieu de 2,2 Md€ en 2017), soit une hausse de 9 % en 2018.

- ◆ Dès 2017, l'effet Grand Paris a été massif sur les prises de commandes. L'impact se fera donc fortement sentir sur le chiffre d'affaires 2018 malgré quelques facteurs d'incertitude (niveau précis du budget, teneur des annonces gouvernementales sur le cadencement du projet, ampleur des décalages, etc.)

- ◆ Dans le même temps, si les investissements des grands opérateurs de l'énergie restent stables, le plan fibre va tirer l'activité vers le haut.

- ◆ Le plan de relance autoroutier signé en 2015 devrait également avoir des effets positifs.

- ◆ Enfin, le secteur devrait bénéficier d'un effet d'entraînement de l'investissement privé et du dynamisme du secteur du bâtiment.

PRÉVISION MARCHÉ TP 2018

Euros courants	Poids	Prévision 2018 (incluant le Grand Paris Express)	Prévision 2018 (excluant le Grand Paris express)
Collectivités locales	40,4 %	+ 2,9 %	+ 2,9 %
Communes et EPCI	30,9 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %
Départements	+7,6 %	+ 1,0 %	+ 1,0 %
Régions	+1,9 %	+ 0,0 %	+ 0,0 %
État	3,2 %	+ 9,0 %	+ 9,0 %
Grands opérateurs	20,9 %	+ 7,0 %	+ 1,5 %
Secteur privé	35,5 %	+ 3,0 %	+ 3,0 %
Total En volume (hypothèse d'inflation de + 1,0 %)	100 %	+ 4,0 % (+ 3,0 %)	+ 2,8 % (1,8 %)

*Fédération nationale des travaux Publics

**l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

Source FNTP

+ 6,6 %
MARCHÉS CONCLUS
(ÉVOLUTION SUR 12 MOIS)

BÂTIMENT

UN TABLEAU POSITIF

Pour le bâtiment, après huit années de crise et le retournement de 2016, la reprise est bien là. L'année 2017 laisse espérer une croissance de l'activité bâtiment au-delà de 4 %, donc sensiblement plus forte qu'initialement prévue.

- ◆ Au plan national, le neuf tire toujours l'activité vers le haut à une cadence qui ne faiblit pas. Côté logement, il faut souligner que tous les segments participent enfin à cette dynamique, l'individuel comme le collectif.
- ◆ Dans le non résidentiel, le segment des bâtiments industriels et assimilés explique à lui seul le redressement.
- ◆ Côté amélioration-entretien, les informations disponibles

laissent entrevoir une activité plus dynamique que prévue. De fait, pour la première fois depuis 2011, l'opinion des chefs d'entreprise sur le marché et ses perspectives se redresse, y compris chez les artisans.

L'emploi suit le redressement de l'activité avec retard, surtout compte tenu des surcapacités accumulées lors des années de crise. Mais l'accélération est notable.

La situation des entreprises s'améliore graduellement, à mesure que les carnets de commandes se regarnissent et que les prix sortent des niveaux trop bas qu'ils affichaient depuis l'entrée en crise. Les défaillances reculent.

Quelques inquiétudes apparaissent, avec :

- ◆ Une amorce de décrochage dans le neuf qui pourrait s'accroître compte tenu des incertitudes qui règnent sur la fiscalité et les mesures de soutien à l'immobilier : révision du PTZ et du dispositif Pinel, menaces sur le crédit d'impôt transition énergétique notamment.
- ◆ Le nombre et la production de crédits immobiliers pour le neuf baissent aussi sur la même période.
- ◆ Côté non résidentiel l'inquiétude tient principalement à l'effondrement du taux de réalisation des budgets des collectivités locales pour les travaux de bâtiment.

+ 17,6 %
DE LOGEMENTS MIS
EN CHANTIER
(ÉVOLUTION SUR 12 MOIS)

BÂTIMENT

ÉVOLUTION SUR 12 MOIS

LOGEMENTS AUTORISÉS	12,1 %
LOGEMENTS MIS EN CHANTIER	17,6 %
SURFACE DE LOCAUX AUTORISÉS	5,9 %
SURFACE DE LOCAUX MIS EN CHANTIER	6,9 %
ENTRETIEN AMÉLIORATION	2,6 % (S1 2017)

TRAVAUX PUBLICS

TRAVAUX RÉALISÉS / MARCHÉS CONCLUS	- 2,9 %
	6,6 %

MATÉRIAUX

PRODUCTION BRUTE DE BPE* /	4,8 %
PRODUCTION BRUTE DE GRANULATS	1,8 %

BTP

DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES	14,1 %
EMPLOIS	+ 15,2 % (intérimaire) + 0,3 % (salarié)



NOTA

les informations livrées ci-dessous sont issues de l'enquête trimestrielle DLR - ASTERES réalisée auprès des réseaux de distribution et location de matériel de Travaux Publics et Manutention.

GLOBALEMENT POSITIF

LES MARCHÉS REPRÉSENTÉS PAR LE DLR PERSISTENT SUR UNE TENDANCE DE CROISSANCE À LA HAUSSE QUI NE PEUT PLUS ÊTRE ATTRIBUÉE AU SURAMORTISSEMENT. LA PHASE ACTUELLE FAVORISE UN ACCROISSEMENT DE PARC, LE MORAL DES PROFESSIONS CONCERNÉES RESTE TRÈS BIEN ORIENTÉ CONCERNANT LES PERSPECTIVES 2018.

La dynamique de reprise engagée dans le BTP bénéficie à plein aux fournisseurs de matériel. Le chiffre d'affaires a observé une croissance à deux chiffres dans la vente de matériel de chantier (23 % sur un an) et une progression toujours robuste dans la location (7 %). De même, le redressement des principaux secteurs clients et l'accélération des échanges extérieurs nourrissent la demande de matériel de manutention.

DISTRIBUTION DE MATÉRIEL TP

La forte progression de l'activité, qui se poursuit depuis sept trimestres consécutifs, traduit l'effet des dernières commandes passées dans le cadre du dispositif d'amortissement exceptionnel des investissements mis en place jusqu'en avril, ainsi que les fondamentaux économiques solides, notamment la reprise dans le secteur du bâtiment.

Grace à la dynamique retrouvée du bâtiment, la location de courte durée de matériel de chantier a progressé de 14 % sur un an.

Selon les premières prévisions pour le quatrième trimestre, l'activité devrait rester bien orientée (90 % des concessionnaires envisagent un maintien ou une hausse de leur chiffre d'affaires).

LOCATION DE MATÉRIEL TP

La location de matériel TP profite de la reprise dans le bâtiment. Le chiffre d'affaires des loueurs a progressé de 7 % sur un an soit une croissance toujours vigoureuse malgré le fléchissement observé depuis le début de l'année. L'amélioration des perspectives d'activité s'accompagne d'une plus forte rotation du matériel. L'amélioration du taux de rotation du parc a soutenu le chiffre d'affaires de 85 % des entreprises répondantes au troisième trimestre, et constitue l'élément essentiel

ayant permis la hausse du chiffre d'affaires global du secteur. L'activité devrait rester soutenue au quatrième trimestre. Le solde d'opinion à l'enquête plafonne à son plus haut niveau depuis 2007.

DISTRIBUTION ET LOCATION DE MATÉRIEL DE MANUTENTION

Le chiffre d'affaires des concessionnaires et loueurs de matériel de manutention a continué de progresser à un rythme soutenu (6 % à un an au troisième trimestre contre 7 % au trimestre précédent). Cette croissance est remarquable au regard de la progression observée au troisième trimestre 2016 (11 %).

Les ventes de matériel d'occasion ont quant à elles observé une croissance dynamique (17 % sur un an) traduisant le regain d'activité dans les principaux secteurs clients.

La location a été le premier segment contributeur à la croissance du chiffre d'affaires global au troisième trimestre.

Les anticipations des chefs d'entreprise interrogés traduisent une confiance en la poursuite d'une activité soutenue au quatrième trimestre, le solde d'opinion demeure à son plus haut niveau historique. Ainsi, plus de 50 % des répondants anticipent une hausse de leur chiffre d'affaires.

23 %

DISTRIBUTION MATÉRIEL TP

7 %

LOCATION MATÉRIEL TP

6 %

DISTRIBUTION ET LOCATION
MANUTENTION

Source : DLR ENQUÊTE ASTERES T3 2017

11

**PROFESSIONNELS
DU SECTEUR**

IMMATRICULATIONS EUROPE ET FRANCE

LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE

L'ENQUÊTE DISTRIBUTION VI



IMMATRICULATIONS

LA CROISSANCE DU MARCHÉ EUROPÉEN S'EST ATTÉNUÉE POUR SE STABILISER SUR UNE MOYENNE HAUTE. DEPUIS TROIS ANS LES MOINDRES PERFORMANCES INDIVIDUELLES (NATIONALES) DES UNS SONT COMPENSÉES PAR LA REPRISE DES AUTRES (NOTAMMENT EN 2017 L'ITALIE, L'EUROPE DU NORD ET LA FRANCE).

EUROPE TOUJOURS POSITIF

On observe une stabilisation sur le front des immatriculations de véhicules de 3,5 t et plus. Après deux années de nette reprise, le marché se stabilise à haut niveau et progresse de 0,9 % en 2017. On enregistre un résultat de 376 684 immatriculations sur les douze derniers mois glissants, qui se situe sensiblement au-dessus (+ 10 %) de la moyenne historique des 343 000 unités.

Le marché du plus de 16 t revient quant à lui quasiment à son niveau de 2008 après quatre années de croissance. Au-delà de cette moyenne, quelques pays progressent plus rapidement : l'Italie comble son retard avec une progression de 27,7 % sur les douze derniers mois. La France retrouve des sommets avec plus de 50 000 immatriculations. L'Europe du Nord atteint un niveau correct.

Les pays qui ralentissent le plus sont le Royaume-Uni avec - 2,9 % tout en conservant un niveau élevé proche de celui de la France. Le Benelux se situe à - 2,2 %, l'Europe de l'Est à - 1,6 %, bien que la Pologne continue d'étendre son parc avec + 2,8 %, et l'Allemagne à - 1,2 %. L'Espagne a ralenti sa progression et reste stable à un niveau historique moyen.

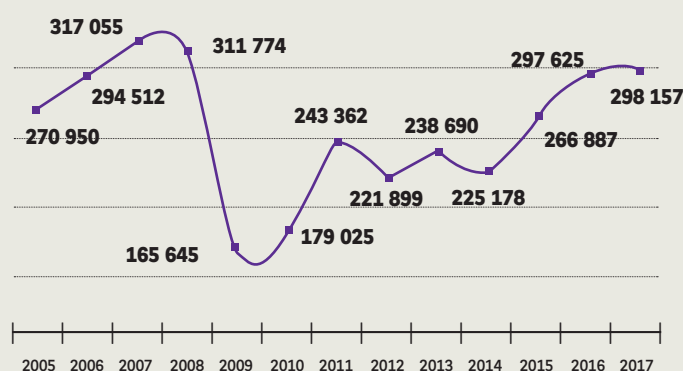
MARCHÉ DES PLUS DE 16 t :

4^{ÈME} ANNÉE
CONSÉCUTIVE
DE CROISSANCE

VI supérieurs à 3,5 t (hors cars et bus)	janvier - octobre 2017		2017 glissant à octobre	
	IMMAT.	VAR. % 2017/2016	IMMAT.	VAR. % 2017/2016
Allemagne	76 971	- 1,2 %	91 655	- 0,8 %
Espagne	19 927	+ 0,3 %	24 767	+ 2,6 %
France	42 175	+ 5,8 %	50 460	+ 6,4 %
Italie	19 568	+11,6 %	25 410	+ 27,7 %
Royaume-Uni	40 495	- 2,9 %	49 250	- 2,0 %
Europe du Nord	18 061	+ 4,8 %	22 127	+ 8,4 %
Benelux	22 311	- 2,2 %	25 518	- 1,2 %
UE 15 + CH, IS et N	257 671	+ 1,4 %	309 831	+ 3,3 %
Europe de l'Est	55 454	- 1,6 %	66 853	- 0,2 %
dont Pologne	22 455	+ 2,8 %	27 234	+ 4,1 %
Europe (28) + EFTA	313 125	+ 0,9 %	376 684	+ 2,7 %

EUROPE : IMMATRICULATIONS DE PLUS DE 16 t (2017 GLISSEMENT 12 MOIS À OCTOBRE)

Source : CCFA



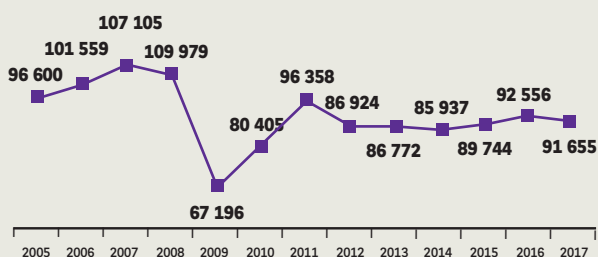


ALLEMAGNE LEADER INCONTESTÉ

Le niveau des immatriculations des véhicules de 3,5 t et + reste stable depuis 2012. Par ailleurs celui des véhicules de 16 t a fortement progressé depuis cette date : + 17 % en cinq ans, bien que 2017 marque une pause (+ 0,1 %). Leur part passe de 63 % en 2012 à 70 % actuellement.

Le marché allemand reste nettement en tête des pays européens avec 29,6 % des immatriculations de véhicules de 3,5 t.

HISTORIQUE DES IMMATRICULATIONS EN ALLEMAGNE



EUROPE DE L'EST EN HAUT DE CYCLE

Palier ou essouffement ? Après trois années de forte progression, les immatriculations des pays de l'Est reculent légèrement de 0,2 % tout en restant sur des niveaux historiquement très élevés.

La Pologne, fer de lance des pays de l'Est, reste sur une progression des immatriculations de 4,1 % sur les douze derniers mois (douze mois glissants à fin octobre).

HISTORIQUE DES IMMATRICULATIONS DANS LES PAYS DE L'EST



FRANCE ON EN ESPÉRAIT PAS TANT VÉHICULES NEUFS

Après une belle année 2016 en matière d'immatriculations de VI de plus de 5 t avec plus de 47 000 unités, 2017 s'annonce meilleure encore. En novembre, les enregistrements d'immatriculations sont en hausse de 6,9 % à plus de 46 000 unités ce qui devrait permettre d'approcher les 50 000 unités en fin d'année, sachant qu'un mois de décembre moyen voit environ 3 700 immatriculations avec des variations importantes dues au déstockage ou non des parcs.

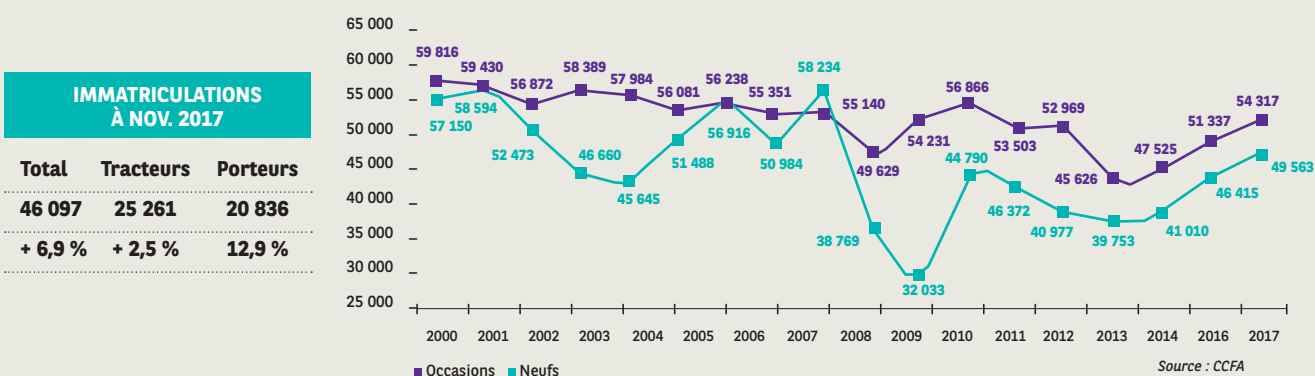
Les porteurs sont les plus dynamiques avec une hausse de + 12,9 % après un + 20,8 % en 2016, avec plus de 20 000 immatriculations sur onze mois, ce qui ne s'était jamais vu depuis 2008.

Les immatriculations de tracteurs n'augmentent que modérément à + 2,5 % mais sur une base déjà élevée en 2015 et 2016 et avec un niveau de ventes très conséquent dépassant les 25 000 unités.

VÉHICULES D'OCCASION

La progression du nombre d'immatriculations de VI d'occasion suit celle des VI neufs avec + 5,8 % en 2017. Depuis 2014, la hausse s'établit à + 15,0 %.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET D'OCCASION (FRANCE) EN GLISSEMENT 12 MOIS À OCTOBRE 2017





CARROSSERIE

VÉHICULE INDUSTRIEL EN FRANCE

+ 26 %
PORTEURS BENNES
À FIN OCTOBRE

PARTI POUR DURER

LES MARCHÉS DE LA CARROSSERIE SONT AU BEAU FIXE, TIRÉS PAR LES SECTEURS PHARES : BENNES, FRIGORIFIQUES ET DRY FRET TANDIS QUE SEULS LES MARCHÉS ACYCLIQUES OU DE NICHES SONT LÉGÈREMENT EN RETRAIT (CITERNES, BÂCHÉS...).

CARROSSERIE PORTEURS PLUS DE 5 t VIVE LE TP

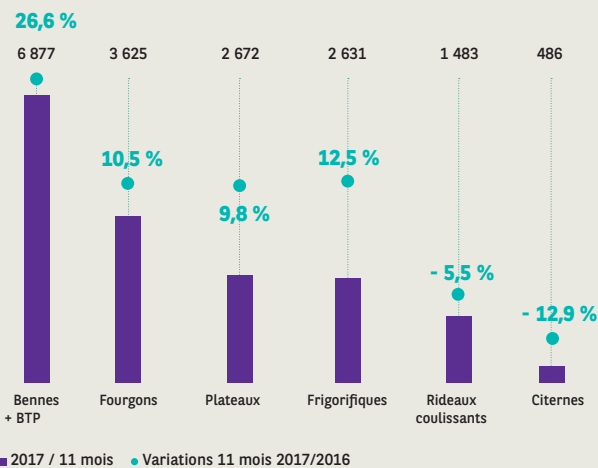
À l'instar des porteurs VI, les immatriculations de véhicules carrossés de plus de 5 t sont en nette progression après une année 2016 également de bonne facture. Sur deux ans, elles ont augmenté de 39 % dont + 13,2 % en 2017. Il s'agit de la meilleure année depuis la crise de 2009 avec 20 818 unités. Les principales catégories de véhicules sont en progression. Les bennes et véhicules BTP surfent sur la reprise du secteur avec une hausse des immatriculations de + 26,6 % à 6 877 véhicules. Les fourgons progressent de + 10,5 % à 3 625 unités, les plateaux de + 10,5 % à 2 672 unités et les frigorifiques de + 12,5 % à 2 631 unités.

Pour ces catégories, il s'agit du meilleur résultat depuis 2008, et pour les frigorifiques depuis 2002.

En revanche, les rideaux coulissants et les citernes sont en recul. Pour les premiers, il s'agit d'une correction car leur niveau a bien progressé ces dernières années (+ 30,2 % en 2016) et le recul n'est que de 5,5 % à 1 483 immatriculations.

Pour les citernes, le marché est plus difficile avec un recul de 12,9 % à 486 unités mais il s'agit d'un marché de niche qui n'a pas connu de crise en 2008, les immatriculations restant stables à 900 unités environ jusqu'en 2012.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS EN FRANCE



Source : FFC Constructeur



"Le mot"

Solutrans 2017 symbolise la reprise qui s'est installée dans le marché du véhicule utilitaire (VI, VUL) depuis plus d'un an. Le salon a affiché une forte participation des exposants et une belle affluence (+ 34 %) par rapport à 2015 qui s'était tenu avec la présence de deux ministres.

Cette édition marque également la bonne santé des carrossiers constructeurs : neuf sociétés adhérentes de la FFC Constructeurs ont été nommées aux trophées de l'innovation. Parmi les dix nominées, trois sociétés adhérentes ont été récompensées.

CARROSSERIE VUL UN MARCHÉ DE CROISSANCE

Le marché des VUL carrossés a stagné entre 2016 et 2017 avec une variation de - 0,2 % sur les onze premiers mois. Avec 46 153 immatriculations, 2017 reste cependant une très bonne année puisqu'on reste à des niveaux record.

Lorsqu'on prend en compte les pick-up, la progression est encore plus nette car cette catégorie a bien progressé en 2017, + 19,4 %, au contraire des plateaux qui ont reculé de 8 %.

Les bennes, avec la reprise du BTP, progressent de 10,1 % après une progression similaire en 2016. Les 14 085 immatriculations les situent dans la moyenne de long terme (dix ans).

Les VUL frigorifiques progressent de 3,1 % et se situent à leur meilleur niveau. Deux catégories reculent : les ambulances de 8,0 % s'agissant d'un marché acyclique, les TCP de 2,6 % après de très belles performances depuis le début de la décennie.

CARROSSERIE SEMI-REMORQUES MARCHÉ AVANT

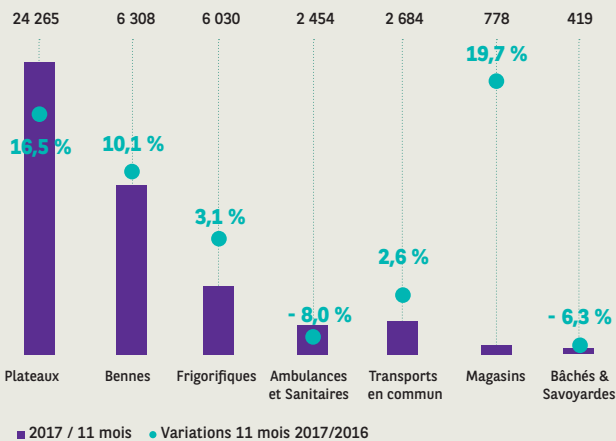
Avec 44 % d'immatriculations supplémentaires depuis 2013, le marché de la semi-remorque continue de progresser assez régulièrement. En 2017, il progresse de 7,8 % par rapport à 2016 pour un volume de 22 708 unités.

Avec 25 000 immatriculations en vue au cumul 2017, cela confirme le retour au meilleur niveau du marché.

La catégorie la plus importante reste les rideaux coulissants et PLSC avec 6 658 immatriculations et une progression plus modeste de 3,1 %.

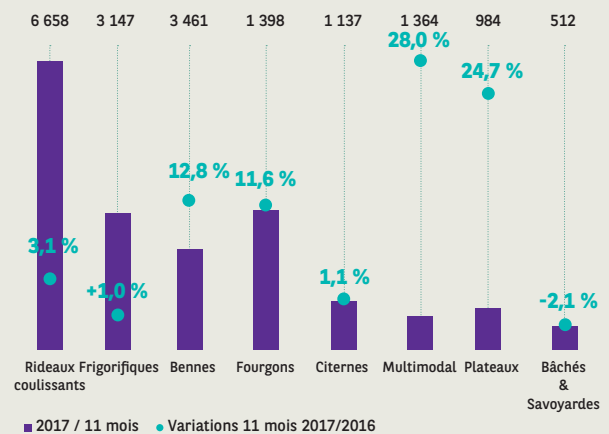
Le marché des bennes progresse sous l'impulsion de la reprise du TP et notamment des grands projets dont le Grand Paris. Le marché du Frigorifique décroît légèrement mais se positionne dans ses meilleurs niveaux historiques.

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



Source : FFC Constructeur

C'est une grande fierté pour nos adhérents. Il est à noter que les trois sociétés récompensées évoluent dans le même domaine, le transport frigorifique, ce qui est tout à fait inédit.

Parmi les innovations et sujets notables, citons la distribution urbaine et le fameux sujet du dernier kilomètre, la connectivité et les outils d'informatique embarquée. Tous les sujets de fond actuels s'inscrivent dans un

marché 2017 qui continue de progresser en confirmant l'embellie amorcée depuis mi 2016. Le redressement observé touche la majeure partie des métiers et des véhicules sur lesquels interviennent les carrossiers.

*Thierry Bourdillon
Secrétaire Général
FFC Constructeurs*



SOLUTRANS 2017

L'ÉDITION DE TOUS LES SUCCÈS

HEUREUX ÉVÈNEMENT

LE SALON INTERNATIONAL DES SOLUTIONS DE TRANSPORT ROUTIER ET URBAIN A FERMÉ SES PORTES AU SOIR DU 25 NOVEMBRE DERNIER. CELUI-CI S'EST TRADUIT PAR UN MONTANT DE COMMANDES DÉPASSANT LES 200 MILLIONS D'EUROS ENREGISTRÉS PENDANT LES CINQ JOURS DU SALON.

LA MANIFESTATION SE VOULAIT L'ÉCHO DES GRANDS SUJETS QUI ANIMENT LA FILIÈRE, PARMIS LESQUELS : LA DISTRIBUTION EN HYPER CENTRE (LE FAMEUX DERNIER KILOMÈTRE), L'INDUSTRIE 4.0, LES VÉHICULES CONNECTÉS, LA DIGITALISATION, LES ÉNERGIES ALTERNATIVES ET L'ÉVOLUTION DES RÉSEAUX D'ENTRETIEN.

NOUS AVONS CHOISI DE NE RETENIR ICI QUE LES THÉMATIQUES LIÉES DIRECTEMENT AUX VÉHICULES.

+ 34 %
CROISSANCE
DES VISITEURS

ÉNERGIES ALTERNATIVES : le GNV est en pointe et son développement s'accélère depuis trois ans. De très nombreux projets sont en cours sur l'électrique, voire l'hydrogène, sans vision précise à court terme sur les concrétisations dans le domaine du VI. Les constructeurs ont présenté des versions hybrides ou électriques de VI ou de VUL, avec l'arrivée annoncée des grands fourgons.

Quant au VI les véhicules au GNV confirment le développement du marché avec la présence de modèles dont la puissance augmente, venant ainsi répondre à un questionnement récurrent des transporteurs (cf. par ailleurs notre chapitre sur le livre blanc ci-contre).

DIGITALISATION ET CONNECTIVITÉ : constructeurs et équipementiers rivalisent d'initiatives afin de maîtriser les outils de connectivité, la « bataille » de data restant maintenant à engager car au-delà de la récupération de données, c'est le traitement de celle-ci et la traduction en actions qui deviendront essentiels. Les constructeurs ont ainsi pu exposer les moyens déployés pour la connectivité des véhicules avec en point clé, les principes de leurs services de télédiagnostic et de maintenance prédictive qui se déploient progressivement en France.

Les équipementiers connectent également leurs produits, comme les pneumaticiens qui s'engagent aussi dans la digitalisation de la gestion du parc. Le pneu, le réservoir, les portes arrière ou l'unité frigorifique sont désormais connectés et reliés à de simples applis sur smartphone pour les piloter à distance.

RÉSEAUX SPÉCIALISÉS D'ENTRETIEN : le salon a confirmé, s'il en était besoin, la volonté d'acteurs indépendants de l'entretien réparation, de plus en plus puissants et structurés, de s'imposer sur le marché de l'entretien-réparations.

Il s'agit pour ces acteurs d'agréger une offre pièces de plus en plus large, dans une logique de one-stop shop.

Dans ce contexte, l'augmentation du trafic à l'atelier passe, chez les constructeurs, par la généralisation de contrats d'entretien adossés à la vente de véhicules. Avec l'arrivée des gammes Euro VI, ce type de service a réellement percé et 30 % des véhicules neufs, toutes marques confondues, sont aujourd'hui associés à un contrat de service (extension de garantie et/ou contrat d'entretien).

PRIX DE L'INNOVATION, LE FRIGO EN POINTE

Depuis 2001, sont récompensées les solutions innovantes proposées par les exposants dans le cadre de Solutrans. Le jury, composé d'experts du secteur automobile et du véhicule industriel, s'attache aux apports techniques du produit, à l'amélioration des performances et aux avantages en termes de sécurité, d'ergonomie et d'environnement.

Cette année, ce sont les solutions dans le domaine frigorifique qui ont trusté le podium, un secteur où, il est vrai, le marché français dispose notamment de deux leaders européens en pointe en termes d'innovation. Le secteur frigorifique matérialise la convergence des points évoqués plus haut : utilisations de véhicules électriques et GNV, normes PIEK, connectivité des véhicules et de la chaîne du froid, maintenance prédictive du véhicule et des équipements frigorifiques.

GNV GTFM

UN POINT D'ORGUE

Piloté par la FFC et présidé par l'AFGNV, ce GTFM a produit un livre blanc qui synthétise ainsi les travaux conduits par le GTFM, dont un extrait figure ci-contre.

Source : (1) - La PFA, la Plateforme de la Filière Automobile & Mobilités a été créée en 2009 pour soutenir le développement de l'industrie des véhicules particuliers, industriels et urbains. Elle fédère l'ensemble des acteurs majeurs notamment grâce aux travaux des GTFM (Groupes de Travail Filières Métiers).

(2) - La FFC (Fédération Française de la Carrosserie), organisation historique de la profession depuis plus de 170 ans, regroupe plus de 1500 entreprises réparties en trois branches : constructeurs, réparateurs et équipementiers. Elle est membre fondateur de la PFA et pilote les GTFM des véhicules industriels et urbains.

(3) - L'AFGNV (Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules), avec près de 100 membres, rassemble des constructeurs de véhicules, des fédérations de transporteurs, des énergéticiens, des équipementiers du gaz, des entreprises de transport et de propreté urbaine ainsi que des collectivités territoriales.

AFIN D'EXPOSER L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DU DÉVELOPPEMENT CROISSANT DU GNV / BIOGNV, LA PFA⁽¹⁾, EN COLLABORATION AVEC LA FFC⁽²⁾ ET L'AFGNV⁽³⁾, A DÉCIDÉ DE CRÉER UN GROUPE DE TRAVAIL FILIÈRES MÉTIERS (GTFM) SUR LE VÉHICULE INDUSTRIEL ET COMMERCIAL GAZ. CE GROUPE DE TRAVAIL A RÉUNI L'ENSEMBLE DES ACTEURS DE LA FILIÈRE GNV QUE SONT NOTAMMENT : LES CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS ET UTILITAIRES, LES ÉNERGÉTICIENS PRODUCTEURS ET CONCESSIONNAIRES DE CARBURANTS, LES ÉQUIPEMENTIERS AINSI QUE LES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT.

UNE DYNAMIQUE À CONFIRMER

Avec un parc qui devrait atteindre 1 400 unités d'ici fin 2017, la France est aujourd'hui le premier marché du poids lourd gaz en Europe, concentrant à elle seule la moitié des ventes de véhicules. Ces ventes de véhicules se traduisent par un réseau de stations d'avitaillement qui connaît un développement sans précédent. Alors que l'on recensait 25 stations accessibles aux véhicules lourds fin 2016, les projets en cours et les récentes mises en service porteront ce chiffre à une centaine de stations d'ici 2018, faisant du réseau français le premier réseau d'avitaillement GNV pour les véhicules lourds en Europe.

Cette dynamique s'explique par le bon compromis qu'offre l'énergie gaz :

- Basées sur une technologie éprouvée depuis plusieurs années, les conversions au GNV sécurisent les processus de transformation des parcs de véhicules tout en offrant de bonnes performances opérationnelles : autonomie des véhicules, temps de remplissage des réservoirs et puissance moteur.
- En fonction des kilométrages réalisés, l'énergie gaz permet d'atteindre des coûts totaux de possession, plus connus sous l'appellation « Total-Cost-of-Ownership », compatibles avec les contraintes économiques des acteurs privés du transport routier et des collectivités publiques gestionnaires de flottes.
- Le moindre contenu carbone du gaz par rapport au pétrole et des émissions de gaz polluants conformes aux normes Euro VI, sans recours à des systèmes complexes de dépollution, offrent des réponses concrètes et immédiatement

observables face aux phénomènes de réchauffement climatique et de pollutions atmosphériques. Les collectivités (régions, métropoles, agglomérations) contribuent elles aussi au développement du GNV avec, par exemple, le soutien aux investissements pour les stations d'avitaillement ou les achats de véhicules gaz dans le cadre des renouvellements de leur flotte.

Réciproquement, le développement du GNV et du bioGNV participe au développement des territoires directement par la création et le maintien d'emplois locaux générés par la filière (construction de stations d'avitaillement, construction et assemblage des véhicules gaz), et indirectement par la création de débouchés à une production française de biométhane à partir de différents types de déchets (agricoles, agroalimentaires, ménagers, eaux usées). Le GNV et le bioGNV répondent ainsi par anticipation aux ambitions européennes et nationales pour stimuler l'émergence des biocarburants avancés et tendre vers plus d'indépendance énergétique au niveau national.

Les professionnels utilisant des véhicules industriels (véhicules lourds, autocars, bus et véhicules utilitaires) sont aujourd'hui prêts à relever le défi de l'évolution de leur outil industriel vers un mix énergétique plus grand. Pour que cette évolution soit la plus rapide et la plus efficace possible, il faudra notamment maintenir les dispositions incitatives actuellement en vigueur comme, par exemple, le maintien de l'écart de taxe entre le gaz et le gazole pendant au moins cinq ans et les aides à l'achat des véhicules neufs.

TYPES DE VÉHICULES GNV (VOLUMES)	NOMBRE DE VÉHICULES	CROISSANCE	
		DEPUIS SEPT. 2014	DEPUIS AOÛT 2016
Véhicules légers	2 150	- 7,8 %	+ 2,5 %
Véhicules utilitaires légers	7 150	+ 5,5 %	+ 4 %
Poids lourds	1 050	+ 380 %	+ 92 %
Bus	3 050	+ 16 %	+ 6 %
BOM	1 350	+ 39,1 %	+ 10 %
Autres (car, véhicules spécialisés...)	1 150	+ 355 %	+ 82 %
Total GNV	15 850	+ 20,5 %	+ 11,2 %

Source : LIVRE BLANC



DISTRIBUTION

VÉHICULE INDUSTRIEL

UN BON CRU

2017 S'INSÈRE DONC DANS LA CATÉGORIE DES BONS MILLÉSIMES POUR LE MÉTIER DANS UN CONTEXTE DE REPRISE SENSIBLE DEPUIS DEUX ANS. LE FAIT QUI RESSORT EST L'ALLONGEMENT DES DÉLAIS TANT CHEZ LES CONSTRUCTEURS QUE CHEZ LES CARROSSIERS, EN VI COMME EN VUL, PHÉNOMÈNE HABITUEL EN PHASE DE REPRISE DANS LA MESURE OÙ LES CAPACITÉS DE PRODUCTION ONT ÉTÉ BEAUCOUP RÉDUITES DEPUIS LA CRISE.

VENTES NEUVES

La majorité des concessionnaires de véhicules industriels ont vu leurs carnets de commandes s'améliorer par rapport à 2016. Les tracteurs représentent une hausse de + 11,9 % alors que les porteurs ne progressent que de 3,2 %.

Cette tendance a profité aux trois quarts des concessions, alors qu'en 2016, seule la moitié des concessions avaient observé une progression de leurs ventes.

PRIX DES VÉHICULES

La bonne tenue des ventes de tracteurs s'est accompagnée d'une légère hausse des prix de vente de + 1,4 % alors que pour les porteurs, les prix sont à la baisse de - 1,3 %.

Le niveau des remises reste élevé pour les trois quarts des experts, ce qui reste stable depuis 2016.

En revanche, le niveau des reprises est jugé excessif en prix par deux tiers des experts. L'autre tiers le juge normal.

PARC VI

Les investissements dans les VI sont principalement (à 84 %) destinés au remplacement de véhicules, bien que le marché soit dynamique. Seuls 17 % des investissements sont destinés à l'extension des parcs. En revanche, deux tiers des experts observent une augmentation du parc de VI alors qu'ils n'étaient que 35 % en 2016.

VUL NEUFS

Nous observons la quatrième année de progression pour les ventes de VUL neufs chez les distributeurs de VI avec une accélération des ventes à 11 % alors qu'elles étaient de 10 % en 2016, de 5 % en 2015 et de 4 % en 2014. En revanche, les prix se sont stabilisés avec une variation de - 0,1 %. Les délais de livraison des constructeurs ont fortement augmenté sous la pression de la hausse des ventes qui passe de 65 jours en 2016 à 104 jours cette année. Chez les carrossiers, le constat est le même avec une progression de 37 jours en 2016 à 62 jours en 2017.

RÉPARATION ET SAV

Le chiffre d'affaires de la réparation et du SAV continue d'augmenter. 76 % des distributeurs le constatent alors que 18 % le trouvent stable. En 2016, ils n'étaient que 55 % à observer une hausse.

Il représente 34 % du chiffre d'affaires des distributeurs, en légère diminution par rapport à 2016 à 35,5 %, ce qui s'explique par la hausse des ventes de véhicules neufs.

CONTRATS D'ENTRETIEN

Le nombre de contrats d'entretien et de maintenance vendus avec les véhicules se stabilise autour de 33 % comme en 2016. Cela représente une hausse importante par rapport aux années antérieures. 59 % des distributeurs ont pu améliorer cette part lors de leurs ventes en 2017 alors que 29 % sont restés stables.

**DÉLAIS DE LIVRAISON
DES CARROSSIERS
DE 57 JOURS
EN 2016 À 99 JOURS
EN 2017**

DÉLAIS DE LIVRAISON

La hausse des ventes de VI a conduit à un allongement des délais de livraison des constructeurs qui sont passés de 70 jours en 2016 à 84 en 2017. Plus de la moitié des distributeurs l'ont remarqué (53 %) et aucun n'a observé une baisse de ces délais.

Pour les carrossiers, l'augmentation des délais est encore plus forte puisqu'ils passent de 57 jours en 2016 à 99 actuellement. 71 % des distributeurs sont concernés. La forte augmentation des immatriculations de porteurs a certainement influencé les délais de livraison, les carrossiers intervenant surtout sur ce type de véhicules.

LES INDICATEURS CLÉS



Les ventes VI en concession sont en progression, en particulier pour les tracteurs.

Cela permet au parc VI de se renouveler voire même de progresser selon nos experts.

Les ventes de contrats de maintenance se sont maintenues après une hausse significative en 2016.

Le SAV se porte bien.



En réaction à l'augmentation de la demande, les délais de livraison des VI neufs s'allongent nettement.



Les prix de vente de VI en neuf ou en occasion restent plutôt stables avec des variations ne dépassant pas 1 % sauf pour les tracteurs d'occasion (VO) qui reculent nettement.

Pour les VUL, le constat est le même à savoir la stabilité.

Si les stocks de VO sont bas chez les distributeurs, il semble que ceux des constructeurs et des marchands soit nettement plus élevés.

"Le mot"

La croissance du marché du transport, de la production industrielle et de la consommation des ménages est repartie. La distribution de véhicules profite de cet alignement favorable bien que plusieurs sources d'inquiétude persistent sur nos métiers. Tout d'abord le marché de la pièce de rechange reste complexe. Avec la diminution du « panier moyen » par véhicule, le regroupement des principaux acteurs internationaux et la multiplication des tentatives

infructueuses sur Internet, la pression sur les prix reste importante. Par ailleurs, les relations contractuelles avec les constructeurs poursuivent leur évolution. De plus en plus d'offres sont mises en place entre constructeur et client final. Depuis la fin des contrats de concession les incertitudes sur notre métier, qui impliquent des investissements financiers toujours plus importants, n'ont jamais été si élevées. Enfin, le manque d'attractivité de notre métier est un frein au développement.

C'est probablement sur ce point, le plus critique à court terme, que nous avons le plus de possibilités d'action à condition de pouvoir nous mobiliser collectivement. Le marché des véhicules d'occasion, les décisions concernant les nouvelles énergies et le déploiement des nouvelles technologies seront également à suivre de près pour 2018.

Nicolas Lenormant
Président du CNPA - branche VI





VÉHICULES D'OCCASION

TENDANCES CONFIRMÉES

LE MARCHÉ VO DEMEURE GLOBALEMENT POSITIF POUR LES DISTRIBUTEURS AVEC DES STOCKS CONTENUS ET DES NIVEAUX DE PRIX QUI SE SONT GLOBALEMENT AMÉLIORÉS. LES VENTES DE PORTEURS SONT BIEN ORIENTÉES, LA DEMANDE EN TP DOIT Y CONTRIBUER, LE MARCHÉ TRACTEUR RESTE MARQUÉ PAR DES PRIX EN BAISSSE ET DES DÉLAIS DE REVENTE EN HAUSSE, CE PHÉNOMÈNE À ÉTÉ RELEVÉ LORS DE NOS DEUX PRÉCÉDENTES ANALYSES.

LA VENTE DE VID'OCCASION

est restée stable chez les distributeurs : + 1,4 % pour les tracteurs (1,4 %), - 1,3 % pour les porteurs mais on note que les résultats sont très variables selon les distributeurs : un tiers a constaté une hausse, un tiers une baisse et le dernier tiers a vu ses ventes rester stables. Pour les VUL, les résultats sont très contrastés : progression nette des ventes pour quelques distributeurs, stabilité pour près de la moitié.

PRIX DE VENTE ET REPRISES

Après une année 2016 difficile pour les prix de vente des véhicules d'occasion, 2017 s'annonce plus favorable. Les prix des porteurs ont augmenté de 1,8 % (baisse de 5,9 % en 2016) ceux des tracteurs continuent de reculer à - 6,9 % (après une baisse de 11,5 % en 2016).

Les profils des véhicules sur parc sont très stables depuis trois ans reprise de véhicules suite à une vente (62 % contre 65 % en 2016), retour de *buy-back* (14 % vs 13 % en 2016), des parcs constructeurs (9 % vs 13 % en 2016 et 10 % en 2015), 7 % arrivent d'autres confrères (3 % en 2016 et 6 % en 2015) et 8 % (vs 9 %) d'achats aux marchands.

PROFIL DES VO VENDUS

L'âge des tracteurs en parc est proche de l'âge moyen constaté ces dernières années : 13 % ont moins de trois ans (14 % sur les cinq dernières années), 41 % ont entre quatre et cinq ans (45 % en moyenne) et 43 % ont six ans et plus (41 % en moyenne).

Le kilométrage des véhicules se rapproche également de la moyenne des dernières années avec 53 % des tracteurs qui ont moins de 120 000 km annuels.

76 % des porteurs en parc ont plus de six ans, c'est structurel malgré une part de véhicules de moins de trois ans qui passe de 4 % en 2016 à 9 % en 2017.

LES STOCKS VO

Les stocks sont bas chez 59 % des distributeurs et normaux pour 29 %. Le niveau devrait se maintenir chez la plupart d'entre eux (70 %).

En revanche, pour les constructeurs et les marchands, les experts les voient élevés. 41 % les trouvent élevés chez les constructeurs (35 % normaux), 53 % les évaluent élevés chez les marchands et 41 % normaux. Pour 2018, les stocks constructeurs devraient baisser (59 % des experts) et ceux des marchands rester normaux (53 %).

LES DÉLAIS DE REVENTE

des tracteurs se sont allongés, de 59 jours en 2016, à 74 jours actuellement. C'est un signe supplémentaire des difficultés sur le marché de la revente de tracteurs. Pour les porteurs, les délais diminuent passant de 75 jours à 55 en 2017.

Les délais de revente des VUL sont assez bas à 36 jours (39 jours en 2016). Les années précédentes, on constatait des durées d'environ 50 jours. Cependant, les trois-quarts des distributeurs jugent qu'ils sont en augmentation.

LES DESTINATIONS DE VENTE

à l'étranger n'ont pas évolué depuis l'année dernière. Près de la moitié des véhicules sont exportés en majorité vers l'Europe (42 %), surtout de l'Est (25 %). Pour les ventes en France, très peu de véhicules ont été repris par les constructeurs. Les ventes directes à l'utilisateur ont progressé de 40 % en 2016 à 46 % en 2017.

ÂGE DES TRACTEURS				
	2017	2016	2015	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	13 %	12 %	8 %	14 %
4 À 5 ANS	41 %	45 %	45 %	45 %
6 ANS ET +	46 %	43 %	47 %	41 %

ÂGE DES PORTEURS				
	2017	2016	2015	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	9 %	4 %	3 %	4 %
4 À 5 ANS	15 %	20 %	24 %	28 %
6 ANS ET +	76 %	76 %	74 %	68 %

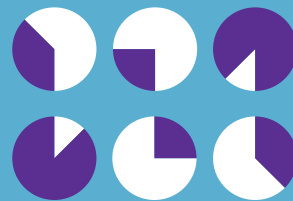
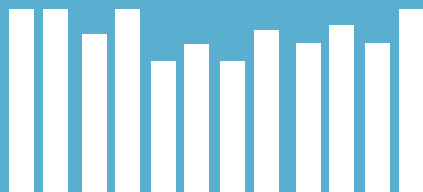
KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRISES TRACTEURS				
	2017	2016	2015	MOY. 5 ANS
- DE 120 000 KM	53 %	56 %	65 %	50 %
120 000 KM ET +	47 %	44 %	35 %	50 %

DESTINATION DES VO				
	2017	2016	2015	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	4 %	4 %	6 %	7 %
FRANCE (UTILISAT.)	46 %	40 %	42 %	41 %
EUROPE	42 %	41 %	40 %	39 %
HORS EUROPE	6 %	8 %	9 %	10 %
AUTRES	3 %	7 %	3 %	3 %

Source : Enquête OVI

21

PRÉVISIONS
2018



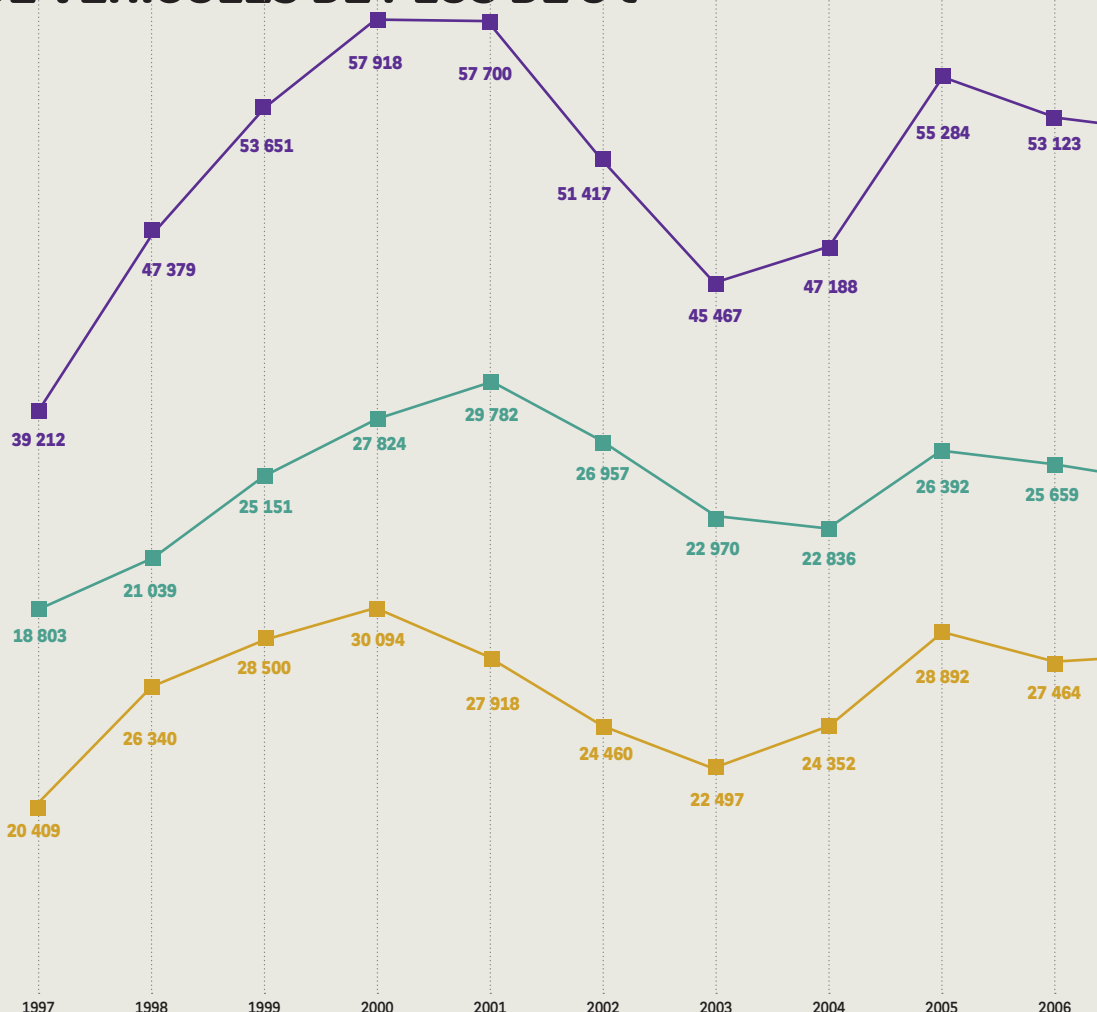
PRÉVISIONS
2018

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5 t

ÉVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE VI
(SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE PORTEURS
(SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE TRACTEURS
(SOURCE OVI)



HYPOTHÈSES 2018

LE POTENTIEL EST BIEN LÀ

En 2017, l'économie mondiale accélère avec une croissance anticipée comprise entre + 3,5 % et + 3,7 % pour 2017. Cette croissance est globale, concerne presque tous les pays et le cycle actuel paraît solide, ce qui devrait favoriser une consolidation.

Au vu de ces perspectives favorables, la croissance mondiale pourrait continuer sur le rythme actuel en 2018 et également en 2019 (sauf retour du protectionnisme latent, aux USA notamment, ou persistance de problème géopolitique). La croissance de la zone euro progresse et pourrait dépasser 2,0 % en 2017.

En revanche, elle enregistrerait, dès 2018, un léger fléchissement. Certains de nos voisins pourraient rencontrer un phénomène de saturation (l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni pour cause de Brexit).

La France a connu une accélération marquée de son économie au cours du 1^{er} semestre 2017. Après un bon 3^{ème} trimestre, la croissance annuelle pour 2017 est maintenant attendue à + 1,7 %.

Ce niveau devrait se maintenir en 2018. La France se distinguerait en révélant, en 2018, plus de potentiel que ses voisins.

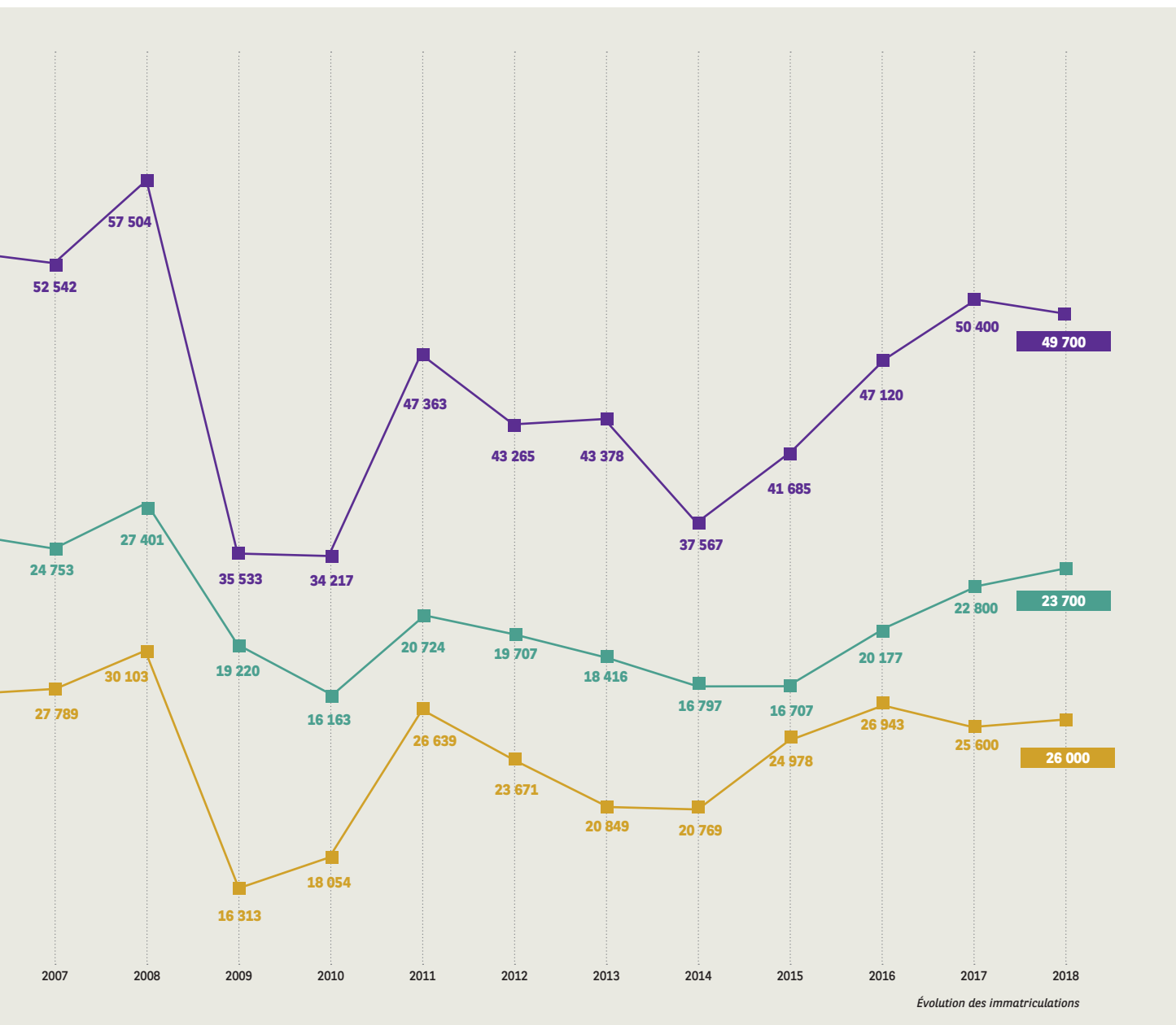
Cette conjoncture favorable est bénéfique pour le TRM dont l'activité est enfin engagée sur un trend haussier malgré les fortes difficultés à recruter des conducteurs, les perspectives d'activité du TRM (climat des affaires) restaient encore élevées aux 3^{ème} et 4^{ème} trimestres.

Les cours du pétrole, avec une hausse des cours constatée en 2017 (moyenne annuelle de 62 dollars), sont similaires à ceux de 2015 malgré la pression de l'OPEP et de la Russie pour réduire l'offre mondiale. Nos experts sont optimistes quant à la reprise de l'économie française. Les PME-PMI sont dynamiques pour les 2/3 d'entre eux et, au

pire, stables pour le tiers restant. 59 % estiment que les grandes entreprises sont stables et 41 % qu'elles sont dynamiques. Seules les collectivités publiques sont perçues comme moroses par 42 %.

Dans le Transport, le dynamisme est de retour. Les grandes flottes sont dynamiques pour 65 % alors que 35 % les jugent stables. Pour les PME, le score est à peine moins bon puisque 53 % les évaluent comme dynamiques et 47 % stables.

Aucun expert ne voit les défaillances d'entreprises du Transport en hausse, 71 % les jugent stables et 29 % en baisse.



Les marchés d'équipements (VI, TP...) ont su trouver des ressorts internes depuis deux ans, alors que l'environnement économique était flottant. On est en droit d'attendre dorénavant un relais d'activité centré sur un niveau de croissance enfin solide.

Nos experts envisagent pour 2018 une stabilité du marché, cela permettrait de consolider une phase de redressement entamée il y a trois ans. Le marché devrait se rééquilibrer avec des achats de tracteurs qui pourraient baisser légèrement, partant toutefois d'une base 2017 très forte. Le marché du porteur devrait croître de nouveau grâce notamment à la reprise du BTP, marché qui recèle un fort potentiel d'achat à moyen terme, au rythme entre autre des grands travaux, Grand Paris en tête.

	2017 (E)	VAR / 2016	2018 (PRÉVISIONS)	VAR / 2017
TRACTEURS	27 600	+ 2 %	26 000	- 5 %
PORTEURS	22 800	+ 11 %	23 700	+ 5 %
TOTAL	50 400	+ 6 %	49 700	- 0.8 %

**RETROUVEZ
TOUTES NOS ENQUÊTES
SUR LE SITE**
trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VEHICULE INDUSTRIEL