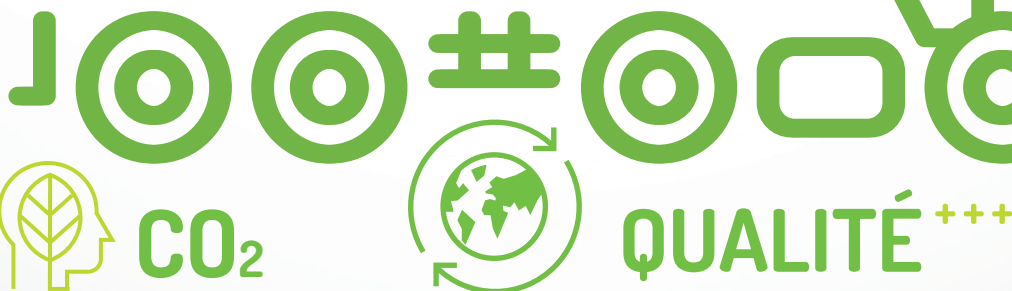
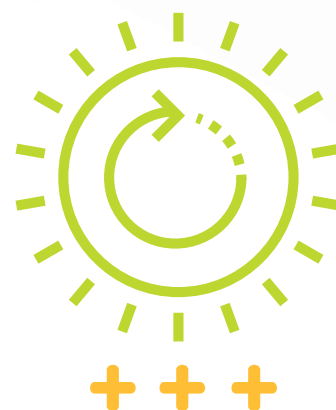


LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

ÉDITION
JUN 2018



DISRUPTION
GNV



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL



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

COMME UNE ÉVIDENCE

Agir et discourir sur les mesures à prendre pour faire des économies de CO₂ ou améliorer l'empreinte carbone... semble devenu une évidence pour tout le monde dans le microcosme du transport. C'est le signe d'un basculement récent vers une nouvelle époque.

Il est question d'objectif CO₂ comme but essentiel : on ne peut que s'en réjouir. La communication des acteurs du marché VI, constructeurs en tête, est dorénavant toute entière tournée vers les nouvelles technologies, au point d'en oublier ou de reléguer quelquefois au second plan la santé retrouvée de ce marché.

Notons que la démarche la plus efficace en matière d'émissions polluantes

reste de favoriser le renouvellement des parcs, quelle qu'en soit la motorisation. C'est ce que s'appliquent à faire les transporteurs depuis quatre ans.

Par ailleurs, l'actualité récente du marché pétrolier avec la reprise sensible des cours ces derniers mois ne peut que renforcer cet état de fait, sans oublier bien sûr le poids des réglementations en zone urbaine.

Il est aujourd'hui nécessaire de profiter de l'embellie économique pour encourager le « verdissement » des parcs via une démarche globale associant le transport et la logistique d'une part ainsi que les collectivités publiques et les utilisateurs de véhicules industriels d'autre part.

Cette démarche doit aussi régler le niveau des taxations applicables au TRM (retour de l'écotaxe ?) et intégrer les nouvelles technologies dans des modèles économiques stables. On suivra avec attention, dans ce domaine, les projets d'économie circulaire tournant autour du GNV via les installations de biométhane et la concrétisation des promesses d'ouverture d'un marché du poids lourd électrique.

L'enjeu majeur sera aussi d'imposer un modèle économique permettant de sortir d'un environnement contraint et subventionné qui a produit ses effets jusqu'à maintenant mais qui aura besoin d'autres leviers à moyen et long termes.

03

ENVIRONNEMENT
ÉCONOMIQUE

04

UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS

09

PROFESSIONNELS
DU SECTEUR

21

PRÉVISIONS
2018

03

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

PÉTROLE : LE RETOUR D'UN PROBLÈME

LA CROISSANCE MONDIALE SE MAINTIENT MALGRÉ LA FIN DE L'ALIGNEMENT DES PLANÈTES, MIS À MAL PAR LA REMONTÉE DES COURS PÉTROLIERS ET MALGRÉ LES EFFETS DE LA POLITIQUE AMÉRICAINE. EN FRANCE, LE PREMIER TRIMESTRE EN BERNE NE DEVRAIT ÊTRE QU'UN INCIDENT PROVISOIRE : LES FONDAMENTAUX RESTENT BIEN ORIENTÉS.

MONDE : DES CERTITUDES ET DES QUESTIONS

Niveau de confiance élevé, redressement de l'activité mondiale, prudence des banques centrales, créations d'emplois et hausse des investissements des entreprises : les conditions semblent réunies pour envisager les perspectives de croissance avec sérénité. Pourtant, un certain inconfort se fait sentir depuis peu.

Certaines questions soulèvent des craintes sur la pérennité de la croissance : l'aplatissement de la courbe des taux aux États-Unis annonce-t-elle du mauvais temps ? Faut-il voir une analogie entre le reflux de valeurs technologiques et la chute des TMT (Technologies, médias et télécommunication) en 2000 ? L'inflation américaine dépassera-t-elle l'objectif fixé par la Réserve fédérale ? Enfin et surtout, jusqu'où ira l'escalade des différends politiques et commerciaux ?

L'EUROPE : ENCORE DE BEAUX JOURS

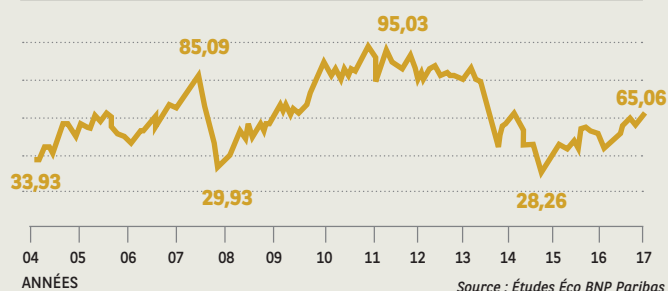
La reprise devrait se poursuivre à un rythme soutenu en 2018. C'est ce qu'indiquent les récentes enquêtes de confiance et plus fondamentalement l'absence de tensions inflationnistes, qui suggère la présence de ressources encore inemployées dans l'économie.

La progression du PIB devrait se maintenir au-dessus de 2,5 % en 2018.

La consommation des ménages participe fortement à la progression du PIB alors que les entreprises restent plus modérées et investissent assez peu au regard du dynamisme de l'économie.

Cependant, le maintien d'une croissance robuste alimente les débats autour du niveau véritable de l'écart de production et du rythme de la croissance potentielle. Cette double incertitude explique pourquoi la patience, la persévérance et la prudence restent les mots d'ordre de la Banque centrale européenne malgré les bonnes performances de croissance.

PRIX DU PÉTROLE BRENT EN EUROS



LES MATIÈRES PREMIÈRES

Le cours du pétrole continue de progresser depuis un an. Après un ralentissement en début d'année, il atteint en mai un niveau de 77 \$ ce qui n'était plus arrivé depuis novembre 2014.

Le problème touche d'autant plus l'Europe que l'euro s'est déprécié nettement en mai, passant de 1,23 à 1,18 €/\$.

Le prix du brut en euros a plus que doublé depuis janvier 2016, son dernier point bas.

LA FRANCE

En 2017, la croissance française est passée à la vitesse supérieure : en moyenne annuelle, elle a atteint 2 %, après 1,1 % en 2016. Elle a terminé l'année en accélérant, sur un rythme proche de 3 % l'an. 2018 devrait être encore une année de croissance vigoureuse (2,3 %, en moyenne annuelle, d'après nos prévisions) mais selon une dynamique trimestrielle et une composition différentes.

Trimestre après trimestre, la croissance plafonnerait voire ralentirait légèrement. C'est d'ailleurs le message renvoyé par les enquêtes de confiance sur les premiers mois de l'année. Cette croissance, en moyenne annuelle, aurait pour moteurs l'accélération de la consommation des ménages et la croissance des exportations qui prendraient le relais de l'investissement privé.

+ 30 %
COURS MOYEN 2018 / 2017

CROISSANCE MONDIALE

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2017	3,8	2,3	2,5	2,5	2,0
Prévisions 2018	3,9	3,1	2,6	2,4	2,3

Source : FMI, Perspectives et politiques économiques mondiales, avril 2018

04

UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS



TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS

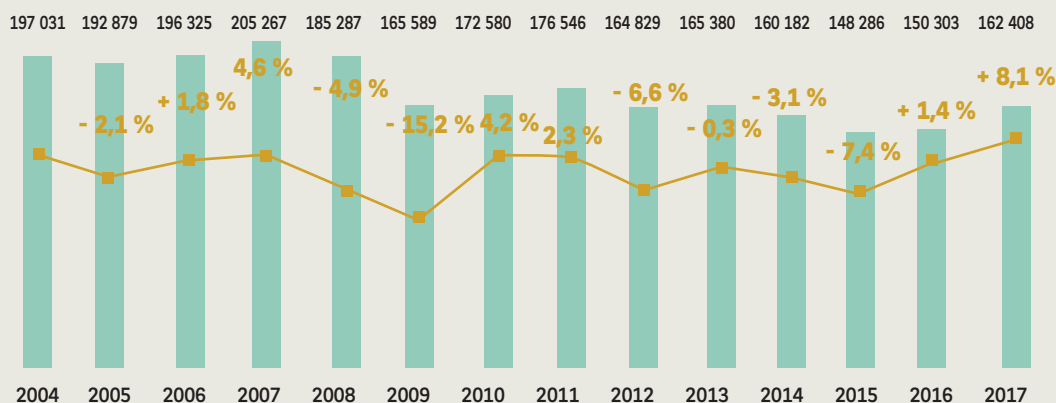
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (TRM)

ENVERS ET CONTRE TOUT...

LE TRM BÉNÉFICIE D'UNE REPRISE DES VOLUMES TRANSPORTÉS BIENVENUE MALGRÉ LES NUAGES (RÉVISION DU PAQUET MOBILITÉ, PÉNURIE DE CHAUFFEURS, HAUSSE DU GASOIL) ET LES ORAGES QUI GRONDENT AU LOIN (RETOUR D'UNE ÉCOTAXE ?).

LA COMPARAISON AVEC LE TRANSPORT POLONAIS N'EN EST QUE PLUS PARLANTE.

TRM : en millions de tonnes-km transportées (données cvs) 2017



Source : SDES.

CONJONCTURE DU TRM : LES VOLUMES SONT LÀ

2017 aura été une année très positive pour le TRM en France avec une progression en volume de 8,1% par rapport à 2016, confirmant une croissance sur six trimestres consécutifs. Ce résultat reste néanmoins en deçà du niveau de 2013, car la reprise constatée en 2016 faisait suite à quatre années consécutives de recul.

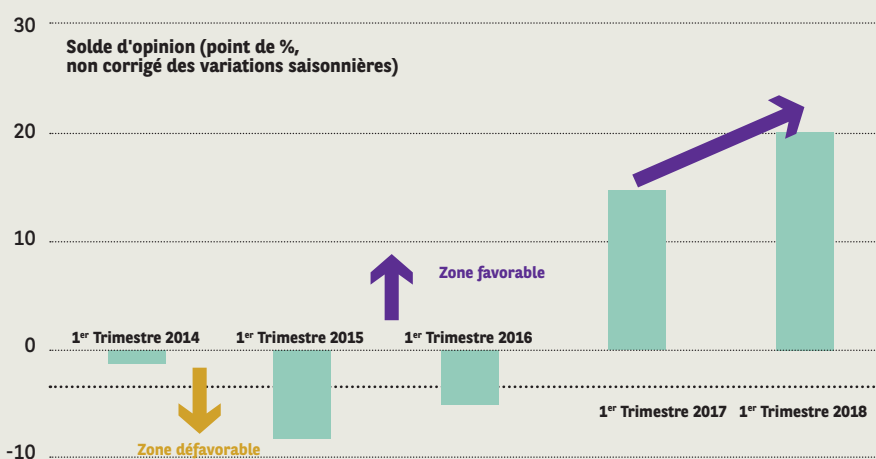
En 2016, le compte propre avait fortement progressé et le compte d'autrui était resté stable. En 2017, le constat s'inverse : le compte d'autrui progresse de 9,5 % et le compte propre de seulement 3,5 %. Cela s'explique par le fait que le compte d'autrui avait atteint son plancher historique et le compte propre un niveau maximum par rapport à sa structure.

Côté international, le constat reste le même, années après années, le pavillon français décroche de plus en plus. Alors que le transport national progresse de 8,7 %, il recule de 4,7 %. Sur l'ensemble du transport français, l'activité à l'international ne représente plus que 4 % des volumes.

Côté marchandises transportées, les produits manufacturés ont nettement

progressé (+30,6 %) portés par le dynamisme de la consommation des ménages. Les matériaux de construction ont également progressé de 9,4 % avec la bonne tenue du BTP.

Baromètre FNTR du jugement des chefs d'entreprise du TRM français sur la situation de leurs entreprise (graphique 1). Dernier point : 1^{er} trimestre 2018



Source : FNTR

MARCHÉ TRANSPORT
EN VOLUME :
6^e TRIMESTRE CONSÉCUTIF
DE CROISSANCE

MORAL DES CHEFS D'ENTREPRISES : FLÉCHISSEMENT RELATIF

INSEE

Dans le transport routier, l'indicateur de climat des affaires est stable après une nette baisse le mois passé. À 110, il est bien au-dessus de son niveau moyen. La chute du solde d'opinion sur l'activité passée est compensée par le rebond des soldes sur les effectifs. Tous les soldes sont bien au-dessus de leur moyenne.

FNTE

Entre le premier trimestre 2017 et le premier trimestre 2018, le moral des chefs d'entreprise du TRM français pour compte d'autrui progresse. Le baromètre de la FNTR, qui synthétise le jugement des professionnels sur la situation récente de leur entreprise, passe de + 14,5 % au premier trimestre 2017 à + 20 % au premier trimestre 2018 (graph 1).

Cependant, on enregistre un net fléchissement au premier trimestre 2018 par rapport au quatrième trimestre 2017 (de + 41 à + 20 points).

TRM POLONAIS : EMBLÉMATIQUE

Avec 260,7 millions de tonnes kilométriques réalisées, le TRM polonais composé de 80 000 entreprises, représente près de 15 % du TRM des 28 pays membres de l'Union européenne ce qui en fait le 2^{ème} pavillon derrière l'Allemagne. Le poids du transport international avoisine les 60 % en termes de tonnes kilométriques réalisées, soit autant que toute l'activité d'un pavillon comme le Royaume-Uni (quatrième pavillon européen).

- Le TRM polonais total a été multiplié par trois depuis l'entrée du pays dans l'UE (2004).
- Le pavillon polonais est devenu leader du transport international en Europe dès 2007.

La part du cabotage dans le transport international (en tonnes kilométriques réalisées) n'a cessé de progresser après la fin de l'interdiction de cabotage dans les pays de l'Union européenne (en 2009) passant de 1 % en 2008 à 6 % en 2015.

Les deux pays où le pavillon polonais cabote le plus sont l'Allemagne et la France.

Les transports pour compte d'autrui représentent près de 90 % des tonnes kilométriques réalisées par le pavillon polonais réalisées très majoritairement avec des tracteurs routiers (plus de 90 %). Le pavillon polonais est particulièrement compétitif, avec un coût kilométrique (hors coût de structure) qui se situe « 34% en dessous du niveau français », selon les calculs du CNR.

Pour conclure sur le TRM polonais en 2017 : malgré ces résultats à faire pâlir d'envie les pavillons occidentaux, le CNR constate des inquiétudes chez les transporteurs polonais en raison de la pression sur les marges, de la réaction des pays de l'Ouest qui ont enfin pris la mesure de la menace et des difficultés de recrutement.

La position de force du TRM polonais sur des marchés

d'Europe de l'Ouest et sa montée en gamme en termes de qualité de service lui procurent un avantage concurrentiel que les autres pavillons de l'Est peinent à obtenir.

Certains d'entre eux font déjà les frais de l'actuelle guerre des prix et perdent des parts de marché : c'est le cas de la République tchèque, de la Lettonie ou encore de la Hongrie. En même temps, le TRM polonais est de plus en plus considéré comme un outil politico-économique par des pouvoirs publics qui n'hésitent pas à le protéger ouvertement sur la scène européenne. Le secteur du TRM représente 25 milliards d'euros de richesses, soit plus 6 % du PIB polonais. Souvent maltraité à l'Ouest, il est placé au cœur des intérêts commerciaux par les pays de l'Est, au premier rang desquels la Pologne.

Évolution du TRM* des pavillons français et polonais

TRANSPORT TOTAL		
Millions de t/km		
Pavillon	2008	2016**
France	206 304	155 843
Pologne	164 930	290 749
TRANSPORT NATIONAL		
Millions de t/km		
	2008	2016**
France	181 879	144 205
Pologne	71 917	106 634
TRANSPORT INTERNATIONAL		
Millions de t/km		
	2008	2016**
France	22 455	11 638
Pologne	313 125	184 115

* En UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein
** Données provisoires Source : CNR

LE TEMPS DE LA MATURITÉ

La Pologne pèse donc un quart du TRM international européen devançant très largement tous ses concurrents. Seules l'Allemagne (grâce à son poids économique et sa position centrale en Europe), l'Espagne et les Pays-Bas conservent encore une activité significative.

Sur les 15 premiers pays de ce classement, 8 sont issus du centre et de l'Est européen illustrant de façon explicite la reconfiguration globale de l'activité du TRM sur notre continent. Figurant désormais au 15^{ème} rang, le pavillon français n'a pu résister à la concurrence exacerbée venue de l'Est, voire du Sud de l'Europe et doit maintenant se concentrer sur la défense de son activité nationale, cabotage oblige...

TRM International par pavillon - 2016

RANG	PAVILLON	MILLIONS DE KM (DONNÉES EUROSTAT)	POIDS DE L'INTERNATIONAL POUR LE PAVILLON	POIDS DU PAVILLON DANS L'ENSEMBLE INTERNATIONALES DE TRM
1	POLOGNE	184 115	63 %	27,8 %
2	ESPAGNE	72 012	33 %	10,9 %
3	ALLEMAGNE	44 095	14 %	6,7 %
4	ROUMANIE	35 036	73 %	5,3 %
5	PAYS-BAS	33 836	50 %	5,1 %
6	SLOVAQUIE	30 441	84 %	4,6 %
7	HONGRIE	28 281	71 %	4,3 %
8	BULGARIE	28 085	79 %	4,2 %
9	RÉP. TCHÈQUE	28 010	56 %	4,2 %
10	LITHUANIE	28 004	90 %	4,2 %
11	PORTUGAL	24 495	70 %	3,7 %
12	SLOVÉNIE	16 573	89 %	2,5 %
13	ITALIE	12 355	11 %	1,9 %
14	BELGIQUE	12 057	39 %	1,8 %
15	FRANCE	11 638	7 %	1,8 %

Source : CNR

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

UNE CONTRIBUTION ESSENTIELLE

LE MARCHÉ BTP EST UNE LOCOMOTIVE FRANÇAISE QUI A REPRIS LE SENS DE LA MARCHÉ MALGRÉ DES SOUBRESAITS CONJONCTURELS. LA REPRISSE DES EMPLOIS SALARIÉS EN CDI ET LES GOULOTS D'ÉTRANGLEMENTS MALHEUREUSEMENT CONSTATÉS CONFIRMENT LA REPRISSE.

MARCHÉ TP UN TREND CONFIRMÉ

Sur ces douze derniers mois, le redressement de l'activité se confirme à + 2,7 %.

Bien que les intempéries aient perturbé les chantiers en ce début d'année, le redressement du BTP se consolide, avec toutefois des inégalités territoriales.

Les effectifs ouvriers permanents sont orientés à la hausse et la tendance devrait se poursuivre dans les prochains mois. Les facturations progressent et le niveau des commandes n'a jamais été aussi élevé depuis la crise de 2008.

L'ensemble des indicateurs sont toujours bien orientés (cf. le tableau de synthèse).



Source : FNTP

MARCHÉ BÂTIMENT DES CARNETS DE COMMANDES GARNIS

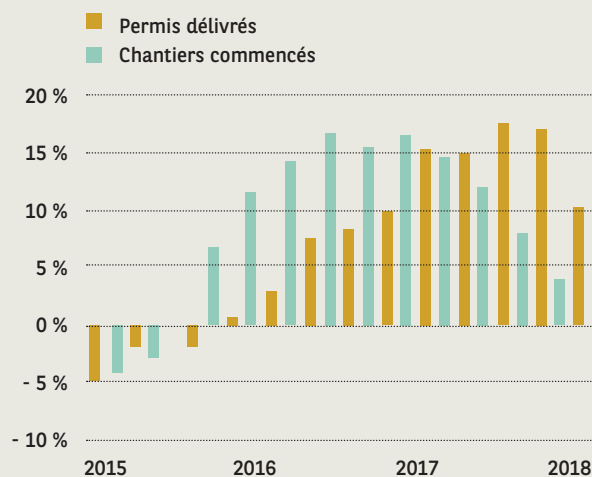
Remarquablement dynamiques tout au long de l'année 2017, les mises en chantier de logements ont nettement décéléré au premier trimestre 2018 et le logement neuf montre quelques signes d'essoufflement. En glissement annuel sur trois mois à fin janvier 2018, la progression des mises en chantier ralentit nettement, à + 6,5 %, alors que les autorisations stagnent (- 0,3 %). Ce sont les premières conséquences du recul des ventes de logements neufs, tant chez les promoteurs (- 3,8 % au quatrième trimestre 2017), que chez les constructeurs de maisons individuelles (- 17,4 % en glissement annuel sur trois mois à fin janvier 2018). L'activité dans le bâtiment a été sensiblement ralentie par les intempéries de l'hiver 2017-2018.

L'activité "amélioration-entretien" reste soutenue au quatrième trimestre 2017. Cela est dû notamment à l'anticipation de travaux d'efficacité énergétique, compte tenu de la révision des conditions du Crédit d'impôt transition énergétique (CITE) attendue pour 2018.

Sur l'ensemble de 2017, près de 20 000 postes, dont environ 9 500 salariés, ont été créés et la tendance semble se poursuivre sur le début 2018 malgré les difficultés de recrutement observées.

Globalement, l'activité bâtiment bénéficie pour l'heure de la belle fin d'année 2017 et les carnets de commandes des entreprises restent bien garnis. Toutefois, à l'horizon du tournant 2018-2019, l'avenir commence à s'assombrir.

Construction de logements (variation en rythme annuel)



Source : FNTP



**LOCATION DE
MATÉRIEL DE TP :
+ 7 % SUR LES
12 DERNIERS MOIS**

CONJONCTURE DU DLR – T 1 2018 GLOBALEMENT POSITIF

LE « RYTHME DE CROISIÈRE » ATTEINT PAR L'ÉCONOMIE NATIONALE PROFITE AUX FOURNISSEURS DE MATÉRIEL DE CHANTIER ET DE MANUTENTION. SI LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES DISTRIBUTEURS DE MATÉRIEL DE BTP A TEMPORAIREMENT SOUFFERT D'UN REPLI (- 4 % SUR UN AN), LES INTENTIONS D'EMBAUCHES ET D'INVESTISSEMENTS SUGGÈRENT DES PERSPECTIVES ENCOURAGEANTES POUR LES MOIS À VENIR. LA LOCATION DE MATÉRIEL DE BTP A DAVANTAGE TIRÉ SON ÉPINGLE DU JEU, AVEC UN CHIFFRE D'AFFAIRES EN HAUSSE DE 7 % SUR UN AN. ENFIN, LES FOURNISSEURS DE MATÉRIEL DE MANUTENTION ONT ENREGISTRÉ UNE CROISSANCE DE 11 % DE LEURS ACTIVITÉS, UN SIGNAL CLAIR DE SOLIDITÉ DE L'ÉCONOMIE NATIONALE (CF. CI-DESSOUS EN DÉTAIL).



Les distributeurs de matériel de BTP

ont enregistré une baisse de leur chiffre d'affaires pour le deuxième trimestre consécutif. L'activité a reculé de 4 % sur un an, et de 5 % sur un trimestre. Comme au trimestre précédent, il s'agit d'un rééquilibrage prévisible du marché qui avait été précédemment dopé par le dispositif de suramortissement exceptionnel (dispositif Macron) en 2016-2017. Par ailleurs, la baisse d'activité dans le BTP, liée notamment aux intempéries de l'hiver, a également contribué à freiner la croissance du chiffre d'affaires.

PRÉVISIONS

L'investissement devrait se poursuivre. Autre preuve d'optimisme : plus du tiers des répondants prévoit d'investir au prochain trimestre. En baisse de 12 points de pourcentage par rapport au trimestre précédent, la proportion des entreprises déclarant avoir l'intention d'investir reste relativement élevée (38 %) début 2018.



Les loueurs de matériel de BTP

ont tiré leur épingle du jeu dans un environnement marqué par le ralentissement de l'activité côté clients. En baisse par rapport au trimestre précédent, le chiffre d'affaires du secteur s'est établi à 7 % au-dessus de son niveau de début 2017. Moins affectés que les distributeurs par le dispositif Macron, les loueurs de matériel de chantier sont moins exposés à la correction du marché. Quant à la baisse trimestrielle du chiffre d'affaires, elle s'explique par la saisonnalité de l'activité, le premier trimestre de l'année étant systématiquement moins porteur que le quatrième.

PRÉVISIONS

L'investissement devrait rester à un niveau élevé. Autre marqueur d'activité à venir : l'investissement des loueurs se maintient. La proportion des répondants ayant l'intention d'investir au prochain trimestre est en baisse par rapport à fin 2017, mais elle reste élevée : 64 %, soit près des deux tiers des entreprises.



Le chiffre d'affaires des fournisseurs de matériel de manutention

a progressé à un rythme soutenu (11 % sur un an) pour le quatrième trimestre consécutif. L'accélération observée fin 2017 dans la quasi-totalité des secteurs économiques ne s'est pas prolongée. Par rapport au trimestre précédent, l'activité des fournisseurs de matériel affiche un repli de 8 %. La croissance de l'activité est portée par un environnement économique encourageant, malgré la correction du début d'année, dans les principaux secteurs clients.

PRÉVISIONS

L'investissement est bien orienté. L'environnement économique favorable et le redressement des principaux secteurs clients favorisent l'investissement chez les fournisseurs de matériel. Début 2018, 80 % des répondants déclaraient avoir l'intention d'investir au prochain trimestre, et ce malgré la fin de l'incitation fiscale et les investissements déjà réalisés de ce fait.

Source : DLR enquête trimestrielle

BILAN INTERMAT 2018

Automatisation des matériaux, aide à la conduite, électromobilité, robotisation, exosquelette, BIM... Le salon a valorisé l'introduction des outils numériques et des nouvelles technologies dans toutes les phases de la construction, l'amélioration de la performance des équipements et matériaux. Les grands thèmes à la « Une » lors du salon étaient ainsi : les synergies, en termes de recyclage, mobilité, connectivité, sécurité, déconstruction et modularité des ouvrages.

09

**PROFESSIONNELS
DU SECTEUR**

IMMATRICULATIONS EUROPE ET FRANCE

LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE

L'ENQUÊTE DISTRIBUTION VI



IMMATRICULATIONS

UNE CROISSANCE DONT ON NE VOIT PAS ENCORE LA LIMITE

LA CROISSANCE INSTALLÉE DEPUIS MAINTENANT CINQ ANS NOUS RAMÈNE VERS LES NIVEAUX DE 2005. CEUX DE 2008, LES PLUS HAUTS AVANT LA CRISE, SONT ENCORE LOIN. CETTE CROISSANCE EST HOMOGÈNE À L'EXCEPTION DU MARCHÉ ANGLAIS, DIFFICILE À APPRÉHENDER TANT IL EST IRRÉGULIER.

EUROPE

UNE HIÉRARCHIE RECONSTITUÉE

Le début de l'année est favorable pour le marché du VI en Europe. 131 163 véhicules de plus de 3,5 tonnes ont été immatriculés, ce qui représente un volume jamais atteint depuis la crise de 2008.

La progression de 1,3% en glissement sur douze mois, très inférieure à la progression des quatre premiers mois de 2018 (+ 4,1%) montre que le marché recèle un potentiel de croissance qui se manifeste depuis le début de l'année.

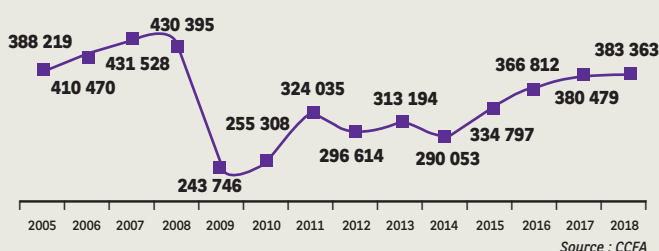
Il est à noter que le nombre d'immatriculations fourni par le Royaume-Uni n'est qu'une estimation depuis quelques mois et que les corrections apportées l'année suivante permettent la plupart du temps d'améliorer les scores. Nous ne commenterons donc pas les évolutions pour ce pays.

La progression concerne tous les pays d'Europe sauf l'Allemagne qui se stabilise mais reste le leader incontesté. Les plus dynamiques sont l'Italie (+ 15,7%) et l'Espagne (+ 11,2%) : ces deux pays qui reviennent vers leurs niveaux historiques. Les pays de l'Est et du centre de l'Europe ont un trend qui correspond à la place prise dans le transport international avec près de 12% de croissance en ce début d'année. La Pologne est sans surprise très en vue avec + 19%.

Pour le reste, la France tient son rang et maintient un rythme soutenu avec une progression de 9,1% proche du Benelux à 8,9% et l'Europe du Nord à 8,4%.

MARCHÉ EUROPE :
5^e EXERCICE
DE CROISSANCE

HISTORIQUE EUROPE (2018 GLISSEMENT 12 MOIS À JUIN)



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

VI supérieurs à 3,5 t (hors cars et bus)	Janvier à octobre 2017		2017 glissant à octobre	
Allemagne	30 613	- 0,3 %	91 665	- 0,1 %
Espagne	8 122	11,2 %	25 490	4,9 %
France	18 252	9,1 %	52 833	8,8 %
Italie	9 592	15,7 %	25 816	1,7 %
Royaume-Uni	15 041	- 12,3 %	48 901	- 10,2 %
Europe du Nord	7 475	8,4 %	22 073	4,4 %
Benelux	10 734	8,9 %	26 500	4,5 %
Europe de l'Est	24 212	11,6 %	69 012	3,1 %
Europe (28) + EFTA	131 163	4,1 %	383 363	1,3 %

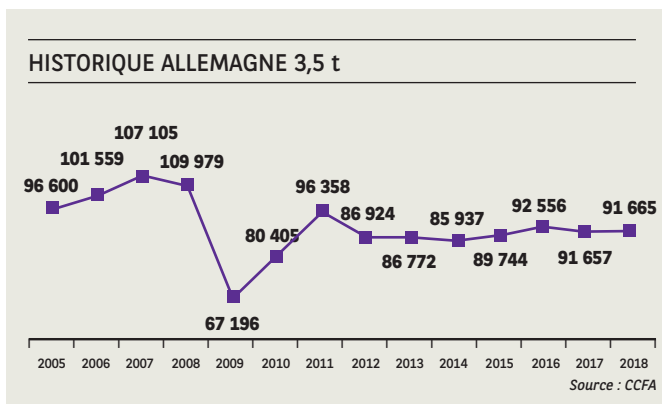
Source : CCFA

ALLEMAGNE

UNE STABILITÉ REMARQUABLE

Alors que l'Europe flambe (+ 9,3 % si l'on excepte l'Allemagne et la Grande-Bretagne), les résultats allemands sont restés stables en ce début d'année avec 30 613 immatriculations sur quatre mois et présentent même une légère baisse : - 0,9 % en 2017 par rapport à l'année précédente.

Si l'on regarde un peu en arrière, il s'agit d'un résultat sans éclat, la moyenne sur les douze dernières années étant de 29 535 immatriculations sans que l'on puisse en tirer, à ce stade, un enseignement sur la structure du marché allemand.



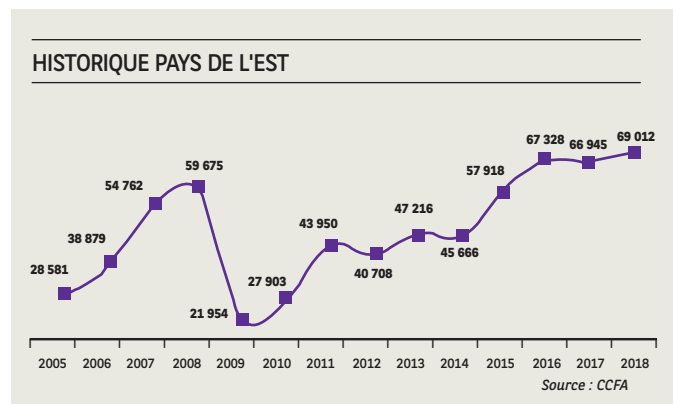
EUROPE DE L'EST

À L'IMAGE DU TRM EUROPÉEN

Année après année, la progression constante des marchés des pays de l'Est ne se dément pas.

Ils pèsent aujourd'hui 18,5 % des immatriculations en Europe alors que l'Allemagne, largement dominante, pèse 23,3 % et la France, 13,9 %.

La Pologne est le pays dominant avec 9 870 immatriculations (plus que l'Espagne et l'Italie), soit 40,8 % des immatriculations de la zone Est Europe. Suivent ensuite la République Tchèque (3 204), la Lituanie (2 586), la Hongrie (2 371), la Roumanie (2 257) et la Slovaquie (1 614), soit le reflet du glissement vers l'Est du TRM international européen. Les autres pays sont nettement au-dessous de ces chiffres.



FRANCE

PRÉDOMINANCE DES TRACTEURS CONFIRMÉE

VÉHICULES NEUFS

Le marché du VI (plus de 5 tonnes) reste très dynamique, avec 22 256 immatriculations enregistrées, ce qui représente une hausse de 7,6 % par rapport à l'année passée, soit un rythme en glissement sur douze mois de près de 52 000 unités.

Alors que les porteurs poursuivent sur un trend positif depuis vingt-neuf mois, progressant de 4,5 % avec 9 973 unités, le segment des tracteurs est en progression de plus de 10 %. Avec 12 283 immatriculations, il s'agit pour ce segment d'un début d'année remarquable qui tend vers le record historique de 2008 (13 848 immatriculations sur cinq mois).

Dans ce contexte, c'est encore le marché du tracteur qui donne le « la », en pesant 55 % du total des immatriculations malgré trois exercices passés de haut niveau à plus de 25 000 unités en moyenne.

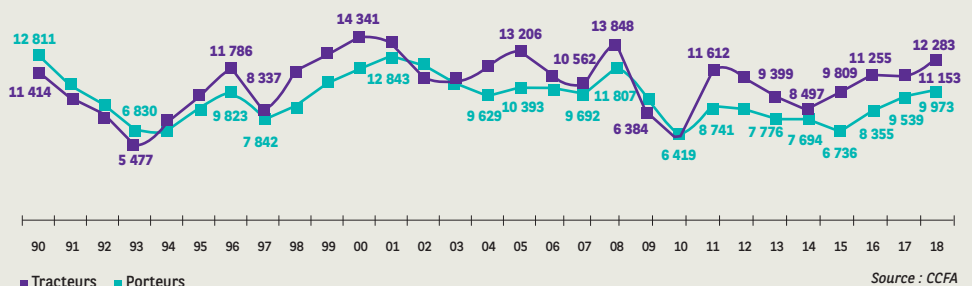
VÉHICULES D'OCCASION

Les immatriculations de VI d'occasion sont moins dynamiques que celles des véhicules neufs. Il s'est immatriculé presque autant de VI neufs que de VI d'occasion sur les douze derniers mois : 51 994 pour les neufs et 52 247 pour les occasions (moins de 1 % d'écart).

IMMATRICULATIONS DE PORTEURS ET DE TRACTEURS 1990-2017 5 MOIS (FRANCE)

IMMATRICULATIONS À MAI 2018

Total	Tracteurs	Porteurs
22 256	12 283	9 973
+7,6 %	+10,1 %	4,5 %





CARROSSERIE

VÉHICULE INDUSTRIEL EN FRANCE

+ 17 %
MARCHÉ BENNES
ET TP À FIN MAI

UNE REPRISE GLOBALE ET HOMOGENE

LE MARCHÉ DE LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE POURSUIT SA ROUTE SUR LA LANCÉE D'UN SOLUTRANS RÉUSSI ET DE CARNETS DE COMMANDES GARNIS.

L'ENSEMBLE DES SEGMENTS ET DES MÉTIERS MAJEURS SONT EN PROGRESSION, RÉVÉLANT LES EFFETS DE LA REPRISE ÉCONOMIQUE. LE POTENTIEL RESTANT À ACQUÉRIR SE SITUE DORÉNAVANT SURTOUT SUR LE MARCHÉ DES PORTEURS.

CARROSSERIE PORTEURS PLUS DE 5 t L'IMPACT ATTENDU DU BTP

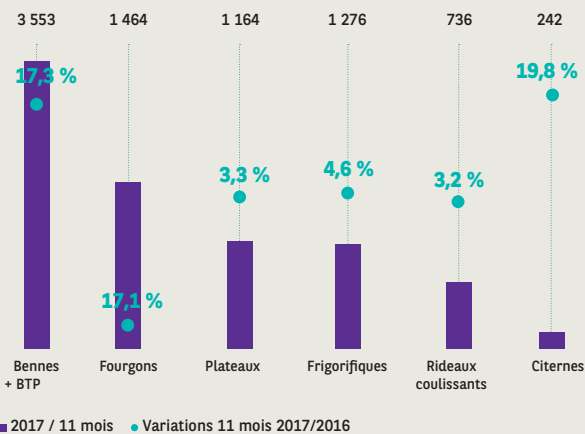
Le marché VI porteurs carrossés a progressé de 4,2 % sur les cinq premiers mois de l'année, confirmant les deux belles années 2015 (+ 24 %) et 2016 (+ 15 %) sur une base néanmoins faible.

Le dynamisme est porté sans surprise par les gammes liées au TP bennes et BTP (qui incluent les toupies, pompes à béton...) pesant plus d'un tiers du marché porteur : + 17 % au cumul après + 23 % en 2016 et + 26 % en 2017. Il s'agit d'un effet de rattrapage dans un marché TP où la croissance est de retour grâce notamment à la locomotive du Grand Paris.

En revanche, les fourgons liés au marché de la distribution et de la messagerie, qui étaient dynamiques ces deux dernières années, ont nettement reculé avec - 17,1 %. On ne peut, cependant, pas tirer de conclusion de cette évolution ; ce marché pouvant varier au gré d'achat de grandes flottes.

On note aussi la confirmation du marché frigorifique qui progresse plus lentement mais se maintient à un très haut niveau, supérieur à celui constaté avant la crise de 2008.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur



"Le mot"

Le marché de la carrosserie industrielle continue sur la lancée de SOLUTRANS et bénéficie globalement des effets de la reprise économique.

Par ailleurs et au-delà de la reprise des commandes en volume,

le métier se consacre en parallèle à un travail qualitatif dans le cadre notamment des objectifs très ambitieux mais vitaux d'amélioration de l'empreinte carbone du transport. Ces objectifs de réduction font l'objet d'une réglementation qui se met

CARROSSERIE VUL UN INDICATEUR AVANCÉ DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

L'année 2018 a très bien débuté pour les immatriculations de VUL carrossés avec une progression de 12,3 % par rapport à l'année précédente avec 24 585 immatriculations (pick-up compris).

Il s'agit surtout d'un niveau historiquement haut : jamais le nombre d'immatriculations n'avait dépassé les 22 000 pour les cinq premiers mois de l'année.

Attention : le chiffre des plateaux comprend 90 % de pick-up, segment mixte en explosion depuis plusieurs années. Les bennes, secteur emblématique de la santé du BTP, pèsent 31 % des ventes de

VUL carrossés et ont progressé de 21 %, entraînant à elles seules la croissance globale du marché. Le marché frigorifique, second marché en termes de taille (20 % du total carrossé) se stabilise à un haut niveau après plusieurs années remarquables.

Au global, le marché VUL tend vers son plus haut niveau depuis dix ans et sur un trend compris entre 450 000 et 460 000 unités annuelles, ce qui illustre la santé retrouvée d'un marché qui se repose sur de nombreux facteurs d'entraînement (croissance économique, reprise du BTP, qualité de l'offre pour les véhicules et les services associés...).

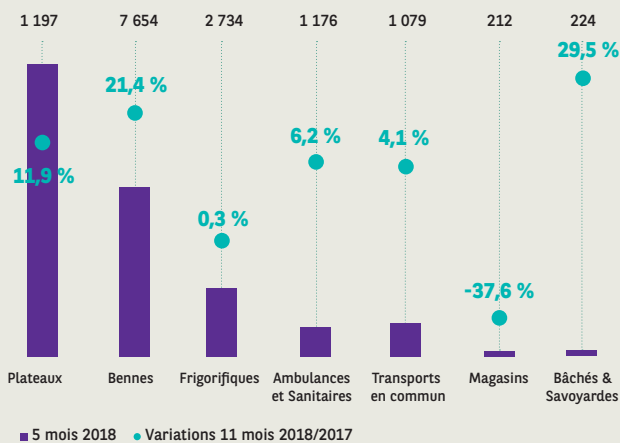
CARROSSERIE SEMI-REMORQUES UN REFLET DU MARCHÉ TRACTEUR

Les immatriculations de semi-remorques et de remorques progressent régulièrement depuis 2012. Pour les cinq premiers mois de cette année, la hausse est de 13,8 % à 12 019 unités, ce qui représente 60 % d'immatriculations de plus qu'en 2012. Le marché revient vers ses meilleurs niveaux, porté par la reprise des segments dry fret (fourgons et PLSC), le dynamisme confirmé du frigorifique et bien évidemment les bennes qui enregistrent une progression de 37 % à fin mai (+ 25 % sur douze mois glissants) et qui pèsent 17 % du marché.

La catégorie la plus importante pour les semi-remorques et les remorques, les rideaux coulissants et PLSC, peine un peu plus avec seulement + 2,1 % de hausse, alors que ce marché représente 28 % de l'ensemble. Ce constat est à nuancer au regard de la progression du segment des fourgons complémentaires des PLSC dans les activités de transport par lot.

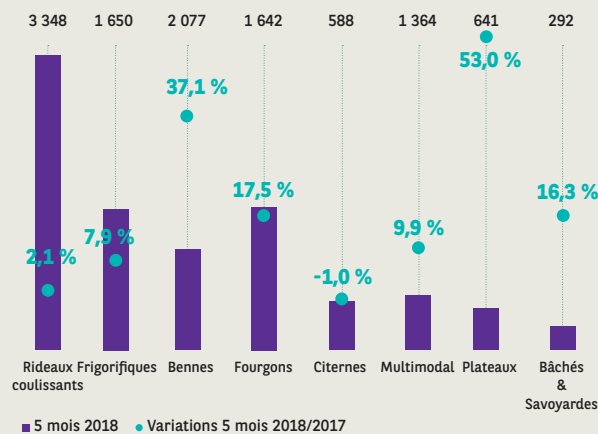
La seule catégorie en recul est la citerne, marché acyclique avec - 1 % après quand même plusieurs années de progression.

IMMATRICULATIONS DE VUL CARROSSÉS



Source : FFC Constructeur

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



Source : FFC Constructeur

progressivement en place. Elle va permettre, dans un premier temps, d'évaluer la situation actuelle avant d'imposer des limites aux constructeurs et carrossiers. C'est ainsi que sont travaillées l'ensemble des solutions en

favor de l'amélioration des produits en termes de poids, de durabilité, de capacité de recyclage et d'aérodynamisme. Si on insiste, à juste titre, sur les nouvelles technologies de motorisation, les travaux sur les équipements des véhicules

sont complémentaires et indispensables. On pourra juger dès l'automne prochain au Salon de Hanovre des nombreux projets en cours dans ces domaines. Lors de l'OVI de janvier, nous reviendrons de façon plus

approfondie sur les mesures mises en place.

Thierry Bourdillon
Secrétaire Général
FFC Constructeurs

EMPREINTE CARBONE DU VI : DES SOLUTIONS MULTIPLES

L'INDUSTRIE DU CAMION EST SOLLICITÉE POUR RÉDUIRE LA CONSOMMATION DES NOUVEAUX VÉHICULES DE 20 % D'ICI À 2020 RAPPORTÉ À 2005. LES RÉCENTES ANALYSES CONFIRME QUE L'INDUSTRIE EST EN RETARD POUR ATTEINDRE CET OBJECTIF. TOUTEFOIS LA TECHNOLOGIE DES NOUVEAUX VÉHICULES EST JUSTE UNE PARTIE D'UNE QUESTION PLUS LARGE. DE PLUS, IL Y A BEAUCOUP D'AUTRES FACTEURS QUI INFLUENCENT LES ÉMISSIONS DE CO₂. UNE VÉRITABLE APPROCHE INTÉGRÉE DOIT PRENDRE EN COMPTE UN SPECTRE BEAUCOUP PLUS LARGE DE MESURES. C'EST LA COMBINAISON DE SOLUTIONS MULTIPLES QUI DOIT PERMETTRE DE RÉALISER DES PROGRÈS, C'EST CE QUE RÉVÈLE UNE ANALYSE RÉCENTE ET TRÈS COMPLÈTE DE L'ACEA (ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS) DONT NOUS LIVRONS ICI LES GRANDES LIGNES.

En termes d'efficacité des flux de transport plusieurs mesures ont été identifiées, notamment dans les évolutions réglementaires préconisées par Bruxelles. Parmi celles-ci figure la formation à l'écoconduite dont la prise en compte remonte à quelques années, en lien d'ailleurs avec la mise en place de la norme euro VI qui s'est accompagnée chez les constructeurs de programmes dédiés à l'écoconduite. Les ensembles routiers sont également ciblés via des travaux sur l'aérodynamisme combiné des tracteurs et des semis. Une révision des textes sur les poids et dimensions est ainsi en cours afin d'intégrer :

- pour les tracteurs : une révision des cabines en arrondissant la face avant ;
- pour les semis : l'ajout de jupes latérales et de becquets de toit. Il est aussi prévu un mode adaptatif de la hauteur du toit

En pratique, deux types de solutions au niveau des propulsions permettent de diminuer l'impact des véhicules sur leur environnement :

- l'incorporation d'une part de plus en plus importante de composés renouvelables dans les carburants fossiles ;
- la poursuite de l'amélioration des rendements des motorisations et l'optimisation des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement.

Des efforts sont maintenus en ce sens, mais les nouvelles solutions mènent à des coûts d'achat de plus en plus élevés.

qui permette une inclinaison à l'avant et à l'arrière (via un système hydraulique et des volets amovibles sur les faces arrière).

Il conviendra toutefois de veiller aux effets induits par ces transformations notamment au niveau de la prise de poids. Le recours aux matériaux composites devrait cependant contrebalancer ces effets.

Un gain de 9 à 10 % de consommation de carburant est attendu de cette combinaison.

Dernier point clé : les pneus à faible résistance au roulement qui peuvent être facilement montés sur chaque véhicule. Ils apportent un gain significatif de consommation de carburant et donc de CO₂ de la même manière qu'une surveillance permanente d'une pression adéquate sur tous les pneumatiques.

La diversification du mix énergétique est donc indispensable pour diminuer les émissions de CO₂ et de polluants locaux du secteur des transports, même si l'essence et le diesel continueront à jouer un rôle prépondérant.

Ainsi, les parts du gaz, de l'électricité, des biocarburants, du GPL et à terme de l'hydrogène sont amenées à progresser dans le mix énergétique du transport dans les décennies à venir. Il n'y a toutefois pas de solution universelle : chaque technologie et son énergie associée présentent des avantages et des contraintes. Chaque solution répondra donc aux usages, segments de marché et services liés à la mobilité pour lesquels elle est la plus adaptée.



**EFFICACITÉ
DES VÉHICULES**



**CARBURANTS ALTERNATIFS
LA SOLUTION EST GLOBALE**



RENOUVELLEMENT DE FLOTTE

En matière de réduction de la consommation de carburant et d'empreinte carbone, l'action la plus significative est de favoriser le renouvellement global du parc existant. Il est à noter qu'une année moyenne d'immatriculations représente environ 10 % du parc circulant et que, par ailleurs, les véhicules utilisant les énergies nouvelles, le GNV dans l'immédiat, ne pèsent pas plus de 2 % des immatriculations...

Parmi les leviers utilisables, l'achat de véhicules euro VI en renouvellement représente donc le meilleur rapport coût/efficacité et la voie la plus rapide pour réduire les émissions, dans l'état actuel des technologies disponibles.

Les achats de tracteurs routiers réalisés par le secteur du TRM depuis quatre ans, soit 100 000 véhicules sur l'ensemble de la période, ont déjà permis de réaliser des économies énergétiques substantielles pour une motorisation qui démontre également une fiabilité très appréciable. Plus de 80 % du parc du TRM est aujourd'hui équipé de version euro V et VI dont au moins les deux tiers en euro VI.

L'effort le plus important qui reste à réaliser concerne le marché des porteurs : plus d'un tiers des véhicules du parc ont plus de huit ans, sans parler bien évidemment du marché VUL...



GESTION DES FLUX

Les outils d'informatique embarquée ont pour principal objectif d'améliorer le rendement des véhicules. Ils combinent en effet :

- des gains de productivité en réalisant la maintenance et le suivi des véhicules à distance. Cela implique un accroissement des temps de conduite ;
- une gestion de parcs plus fine en permettant aux gestionnaires de parcs d'optimiser le suivi des flottes en lien avec la filière Supply Chain ;

• le suivi à distance des consommations, à l'appui des programmes de formation à l'écoconduite ;

• un accroissement de la sécurité en anticipant les incidents pouvant survenir sur les véhicules en attendant l'eCall VI.

L'IOT (internet des objets) est donc un des leviers majeurs pour réaliser des économies de CO₂, sous réserve sans doute de réussir à optimiser la gestion et l'utilisation des nombreuses données générées.

02



VÉHICULES AUTONOMES

Les systèmes de transport et véhicules connectés en réseau, en l'occurrence le « platooning », représentent un fort potentiel. Il s'agit d'un dispositif de deux, voire trois véhicules autonomes et connectés, en convoi, qui suivent de manière automatisée le premier, seul à conduire de manière indépendante. Il s'agit donc d'un premier stade d'autonomie mais il est prévu avec chauffeur.

Chaque camion envoie des messages pour décrire son comportement, les autres reçoivent l'information et ajustent leur vitesse en fonction. C'est une amélioration du régulateur de vitesse adaptatif. Le radar mesure la distance entre les véhicules de la même manière sauf que c'est collaboratif et que cela permet de savoir ce que font les autres.

Le projet européen ENSEMBLE, qui doit durer trois ans, prévoit une opération de « platooning » en 2021, traversant l'Eu-

rope en associant tous les constructeurs européens, plusieurs équipementiers et des instituts de recherche. Le but annoncé par les partenaires est de prouver qu'il est possible de faire circuler au sein d'un convoi des poids lourds de plusieurs marques dans le but de générer des gains de carburants via un effet majeur : la réduction de l'effet de traîne permise par l'homogénéité et la constance des distances entre les véhicules composant le convoi.

Les autres résultats attendus sont des gains sur la fluidité du trafic, en particulier sur les grands corridors européens, une amélioration de la sécurité et une diminution du stress des conducteurs. La condition préalable à cette opération est de faire évoluer la réglementation afin de rendre le principe du « platooning » viable partout en Europe via une acceptation transfrontalière. Un gain de 10 à 15 % de coût d'énergie peut être espéré.

Source : ACEA

NOUVELLES ÉNERGIES

DES ÉVOLUTIONS SIGNIFICATIVES, UN FOISONNEMENT DE PROJETS

LES MOTORISATIONS ALTERNATIVES SONT BIEN AU CŒUR DES TRAVAUX ET DES PROJETS DESTINÉS À ATTEINDRE LES OBJECTIFS D'ÉCONOMIE DE CO₂ CIBLÉS PAR L'EUROPE. LE GNV EST L'ALTERNATIVE EN POINTE DU FAIT DE SA DISPONIBILITÉ IMMÉDIATE ET DE L'ACCÉLÉRATION DE SON IMPLANTATION MAIS ON SUIVRA AVEC ATTENTION LA CRÉATION D'UNE GAMME DE POIDS LOURDS ÉLECTRIQUES, L'HORIZON DE L'HYDROGÈNE PARAÎSSANT BIEN PLUS LOINTAIN.

QUELLES ÉNERGIES POUR QUELS USAGES À 5 ANS

Depuis mars 2016, la FFC, l'AFGNV, les constructeurs de véhicules industriels et les énergéticiens membres de l'AFGNV sont réunis dans un groupe de travail qui a notamment publié un Livre Blanc en novembre 2017. Ce groupe a élaboré des tableaux comparatifs des énergies alternatives pour chaque classe de véhicules et pour chaque typologie d'usages. Leurs évaluations reposent sur les critères suivants :

- la disponibilité et l'existence de véhicules commercialisés en France ;
- l'accessibilité et la densité du réseau de distribution national ;
- les performances environnementales des véhicules ;
- la viabilité et la compétitivité économique des solutions proposées.

TYPE CARBURANT	ZONE DE PERTINENCE	PROBLÉMATIQUE MAJEURE	LES ACQUIS MAJEURS
GNC	Tout tonnage, courte et moyenne distance	Le développement du biométhane	L'offre de véhicules, même si elle reste à parfaire en volume
GNL	Au-delà de 19 t, en longue distance	Le maillage du réseau d'avitaillement	
ÉLECTRIQUE - batterie	Urbain tout tonnages	L'offre de véhicules Les réseaux de recharge	La pression réglementaire en zone urbaine
ÉLECTRIQUE - hydrogène	Les cycles urbains pour les véhicules légers	Le manque de maturité de la technologie L'offre de véhicules Les réseaux de recharge	

Source : PFA - livre blanc

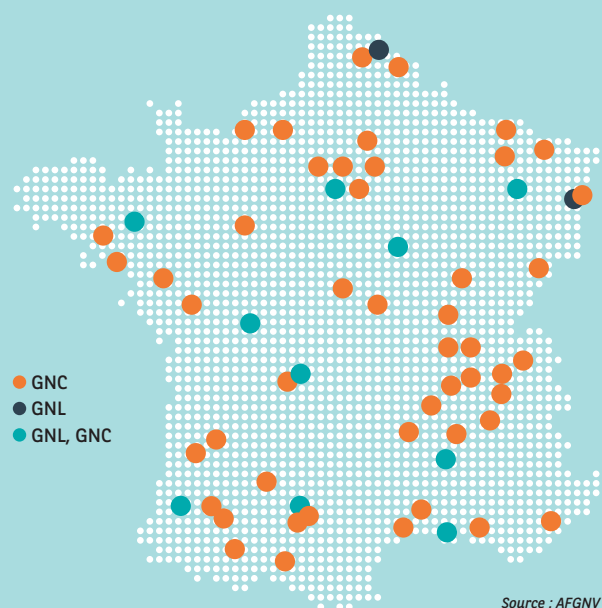
DES INDICATEURS INDISPENSABLES

À partir de 2019, les constructeurs de camions auront l'obligation d'afficher la consommation de CO₂ de leurs nouveaux modèles. C'est ce qu'ont décidé la Commission et les États membres. Le projet de règlement adopté à cette occasion prévoit que les fabricants devront déterminer la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des nouveaux camions, selon des procédures harmonisées et certifiées, en utilisant l'outil de simulation VECTO (Véhicule energy consumption calculation tool). Ces exigences seront intégrées progressivement de janvier 2019 à juillet 2020, selon le type de camion, sa date d'enregistrement et de production, pour tous les véhicules de plus de 7,5 tonnes.

Dans le même temps, les députés européens ont adopté une proposition prévoyant une modulation du tarif des péages selon la distance parcourue, comme c'est déjà le cas en France, mais aussi sur le niveau de CO₂ généré par les véhicules. C'est en tout cas ce que prévoient les propositions du rapport sur la directive Euro-redevance, basées sur les principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur.

Il s'agirait donc ici d'uniformiser la façon de faire payer les autoroutes européennes, et ceci, à l'horizon 2023 pour les véhicules utilitaires lourds et ceux de plus de 2,4 tonnes, utilisés pour le transport de marchandises.

TYPE CARBURANT	NOMBRE DE SITES	NOMBRE DE POINTS D'AVITAILLEMENT
GNC	84	117
DT BIO GNC	67	67
GNL	4	37
GNL-GNC	33	154
	121	154



Source : AFGNV

LE BIOMÉTHANE : UN VECTEUR TANGIBLE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Le gaz renouvelable représente un enjeu majeur car sa production est un relais de croissance local au service de la mobilité et parce que son utilisation permettrait de réduire de 80 % les émissions de gaz à effet de serre en analyse dite « du puit à la roue ».

En France, la production du biométhane est très majoritairement basée sur la valorisation des déchets (agricoles, industriels, déchets de restauration, déchets de collectivités, gaz issu des installations de stockage des déchets non dangereux). Ce biométhane représente un gisement considérable pour augmenter la part des biocarburants dans le mix énergétique des transports.

La méthanisation constitue déjà pour des agriculteurs un complément de revenu. Pour l'ensemble du monde agricole, et en particulier pour les éleveurs, elle représente une perspective de diversification. 87 % des ressources utilisables pour la méthanisation sont issues de l'agriculture (résidus de l'élevage et des cultures, très majoritairement).

Dans ce contexte, les collectivités territoriales joueront un rôle central dans le développement des équipements en faveur du biométhane. Elles devront notamment proposer des initiatives locales qui faciliteront les migrations des petites et des moyennes flottes vers le GNV telles que des appels

à manifestation d'intérêt, des mises à disposition de foncier ou des participations au financement de stations.

L'année 2017 a connu un doublement des volumes de biométhane injectés dans le réseau de gaz naturel par rapport à 2016. En 2018, les prévisions visent au minimum un volume de 1000 GWh, soit 2,5 fois le seuil atteint en 2017.

Les acteurs de la filière des gaz renouvelables proposent d'accélérer cette dynamique en relevant l'objectif 2030 de la PPE (Programmation pluriannuelle de l'énergie) actuellement fixé à une part de 10 % du mix gazier pour le biométhane.



DISTRIBUTION

VÉHICULE INDUSTRIEL

LES CARACTÉRISTIQUES D'UN MARCHÉ EN CROISSANCE

LES DISTRIBUTEURS FONT ÉTAT D'UNE SITUATION GLOBALEMENT POSITIVE COMPTE TENU DU NIVEAU DES VENTES DU MARCHÉ, SANS POUR AUTANT EN TIRER BEAUCOUP DE BÉNÉFICES DIRECTS. LES GOULOTS D'ÉTRANGLEMENTS CONSTATÉS CHEZ LES CONSTRUCTEURS ET LES CARROSSIERS VONT PESER SUR LES RÉSULTATS DU SECOND SEMESTRE.

LES CARNETS DE COMMANDES

Les distributeurs de VI ne profitent pas tous du marché dynamique des tracteurs. Globalement, leurs ventes ont reculé de 3,4 % par rapport au 1^{er} semestre 2017 avec cependant de grosses disparités selon les concessions. Un tiers progresse bien (+ 18 % en moyenne), un tiers stagne et un tiers recule (- 28 %).

Côté porteurs, la situation est meilleure. Leurs carnets de commandes ont progressé de 7,4 % avec quelques concessionnaires (20 %) qui ont quand même vu leurs ventes baisser.

PARC VI

Les investissements des véhicules restent proches de ceux de décembre dernier avec 85 % des investissements consacrés au remplacement des véhicules (84 % en décembre) et 15 % pour l'augmentation du parc.

La moitié des experts jugent le parc de véhicules en augmentation et 44 % le jugent stable. Seuls 6 % pensent qu'il a diminué ces derniers temps.

PRIX DES VI

Les prix des véhicules ont progressé depuis un an chez les distributeurs VI. Ceux des tracteurs, dont les ventes sont plutôt difficiles, n'ont augmenté que de 0,9 %. 20 % des distributeurs ont dû baisser leurs prix. Pour les porteurs, la progression est de 2,4 % avec aucun concessionnaire en baisse.

Concernant les remises : 56 % des experts interrogés les jugent élevées alors qu'en décembre dernier, ils étaient encore 75 %. Idem pour les reprises de véhicules : les deux tiers des experts les jugent normales.

RÉPARATION, SAV

Le chiffre d'affaires relatif au SAV atteint 35,7 % du chiffre d'affaires global. Il est en progression chez 78 % des concessionnaires malgré des ventes de véhicules neufs en hausse. Selon les concessions, la part du SAV peut varier de 15 % à 60 % : ces résultats révèlent probablement des parcs suivis très hétérogènes.

DÉLAIS DE LIVRAISON

Le marché se tend en termes de livraisons. Les délais augmentent fortement chez les constructeurs. Pour un VI neuf, ils sont passés de 77 jours en juin 2017 à 84 en décembre 2017 et à 114 jours actuellement. Ils sont passés de 2,5 mois à 4 mois. 78 % des concessionnaires le constatent.

Côté carrossiers, l'augmentation est encore plus forte. Ils étaient de 57 jours en 2019 puis à 99 jours à décembre dernier et sont actuellement de 152 jours. Presque tous les concessionnaires le ressentent.

CONTRATS D'ENTRETIEN

Leur nombre se maintient à un niveau élevé. 35,6 % des ventes sont associées à un contrat d'entretien alors qu'il y a quelques années, leur niveau se situait plutôt à 22-23 %. Ce niveau progresse pour la moitié des concessionnaires et stagne (pour les 6 derniers mois) pour l'autre moitié.

**DÉLAIS DE LIVRAISON
CONSTRUCTEURS :
DE 77 À 114 JOURS
DE JUIN 2017 À JUIN 2018**

Source : enquête OVI

LES INDICATEURS CLÉS



Les ventes de porteurs sont en hausse de 7,4 %.

Les ventes de VUL progressent de 12,7 %.

La part des contrats de maintenance continue de progresser lors des ventes de VI avec une part de 35,7 %.

Le SAV est en hausse dans le chiffre d'affaires des distributeurs bien que les ventes se portent bien.

Les prix de vente des véhicules ont augmenté au niveau de l'inflation globale, sauf pour les tracteurs d'occasion.



Les ventes de tracteurs sont en recul de 3,4 % chez les distributeurs VI alors que la catégorie progresse en nombre d'immatriculations (+ 10,1 %). Les flottes de véhicules sont souvent négociées directement entre les constructeurs et les clients.

Les délais de livraison sont en forte hausse tant chez les constructeurs que chez les carrossiers, pour les VI et pour les VUL.

Les stocks de VO sont très élevés chez les constructeurs et devraient continuer à augmenter.



Selon 56 % des distributeurs, les remises sont élevées. Cependant, ce taux a tendance à baisser : il était de 75 % en décembre dernier. Idem pour les reprises de véhicules, jugées normales par les deux tiers des concessionnaires.

"Le mot"

Ce premier semestre 2018 qui s'achève a été marqué par une croissance importante des immatriculations des VN qui devrait ralentir au second semestre, du fait de l'allongement des délais de livraison. Le marché devrait s'établir à un « plus haut » depuis plus de dix ans. Les activités après-vente semblent également globalement progresser. Néanmoins, plusieurs éléments doivent attirer notre attention.

Les immatriculations pour les motorisations alternatives restent faibles (de l'ordre de 2 %) ; et ce, malgré toutes les aides et les incitations mises en place.

Le marché du VO reste aussi logiquement en repli mais le développement du nombre de contrats d'entretien mis en place par les constructeurs, ainsi que le nombre de ventes effectuées en direct par ces derniers, atteignent des niveaux sans précédent. Ce phénomène créé ainsi un précédent inquiétant à long terme pour l'indépendance de notre métier et l'équilibre contractuel des contrats de distribution.

Pour le CNPA, ce premier semestre a également été soutenu. La « Semaine des Services de l'automobile et de la

mobilité » a connu un franc succès (plus de 500 événements mobilisant plus de 1 500 entreprises ont été organisés sur l'ensemble du territoire regroupant plus de 51 000 participants). Cette initiative a permis de constater l'intérêt croissant des jeunes apprenants pour les métiers de l'automobile, et en particulier les métiers du camion.

Nicolas Lenormant
Président du CNPA - branche VI





VÉHICULES D'OCCASION

UN CONSTAT RÉCURRENT

LA QUESTION SOULEVÉE SUR LE MARCHÉ DU TRACTEUR DE FAÇON RÉCURRENTTE DEPUIS DEUX ANS SE CONFIRME. LES PRIX SONT ORIENTÉS À LA BAISSÉ ET LES DÉLAIS D'ÉCOULEMENT S'ACCROISSENT. LE RYTHME SOUTENU DE VENTES DE TRACTEURS DEPUIS QUATRE ANS Y CONTRIBUE, EN FAISANT CHUTER L'ATTRACTIVITÉ DE MODÈLES MÊME PLUS RÉCENTS QU'À L'HABITUDE.

VI D'OCCASION

Les tracteurs d'occasion sont en léger recul par rapport à 2017 (- 1 %), pour les 44 % des concessionnaires qui ont subi une baisse assez forte (- 15 %). Pour un tiers, il s'agit d'une stagnation et d'une amélioration pour les autres. Les ventes de porteurs d'occasion ont globalement progressé de 4,5 % même si la moitié des distributeurs ont constaté une stagnation. Les ventes de VUL d'occasion se sont bien portées avec 3,8 % d'augmentation.

PRIX DE VENTE ET REPRISE

Les prix de vente des tracteurs continuent de baisser pour la troisième année consécutive et dans des proportions importantes : - 11 % en 2016, - 7 % en 2017 et - 5 % en juin 2018.

Les prix des porteurs d'occasion se sont stabilisés depuis un an et demi et pour l'ensemble de l'année et des VI d'occasion, les perspectives ne sont pas très bonnes avec un recul général des prix de 3 %.

Pas de changement pour les profils des véhicules entrant en parc :

- 64 % proviennent de reprises de véhicules suite à une vente (62 % en 2017 et 65 % en 2016),
- 12 % viennent des parcs constructeurs (9 % en 2017), le solde, soit 25 % constitué de retour de buy back et d'achats à des tiers.

PROFIL DES VO VENDUS

L'âge moyen des tracteurs en parc est en baisse en ce début d'année avec 27 % des tracteurs de moins de 3 ans en juin 2018, signe du renouvellement en cours depuis 4 ans.

Cette progression se fait au détriment des véhicules les plus âgés (de 6 ans et +).

Paradoxalement, le kilométrage des tracteurs reste constant avec 51 % des véhicules ayant moins de 120 000 km, contre 53 % en 2017.

Pour les porteurs, l'âge des véhicules reste stable, par rapport à nos précédentes enquêtes, trois quarts d'entre eux ayant plus de 6 ans.

STOCKS VO

Les stocks VO sont bas chez 44 % des concessionnaires, moyens pour 44 % et hauts pour 12 %. Pour les trois quarts d'entre eux, ils devraient rester en l'état en 2018.

Comme en décembre dernier, les stocks constructeurs sont considérés comme élevés par 72 % des experts interrogés (41 % en décembre) ; 22 % les considèrent comme normaux (35 % en décembre) et 6 % estiment qu'ils sont bas (24 %). Pour 2018, les stocks constructeurs devraient continuer à augmenter selon les deux tiers des experts alors que les stocks concessionnaires et marchands devraient rester stables.

DÉLAIS DE REVENTE

Les délais de revente des tracteurs d'occasion sont relativement élevés depuis un an. Alors qu'ils étaient de 59 jours en 2016, ils sont passés au cours de l'année 2017 à 74 jours et sont à 78 jours actuellement.

Pour les porteurs, les délais se sont stabilisés à 63 jours après avoir été élevés en 2016 à 75 jours et bas en 2017 à 55 jours.

ÉCOULEMENT DES VO

Les ventes de VO à l'utilisateur en France ont nettement progressé ce qui est plutôt une bonne nouvelle pour les distributeurs, cela s'est fait au détriment des ventes vers l'Europe.

ÂGE DES TRACTEURS

	JUIN 2018	2017	2016	2015	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	27 %	13 %	12 %	8 %	14 %
4 À 5 ANS	40 %	41 %	45 %	45 %	45 %
6 ANS ET +	33 %	46 %	43 %	47 %	41 %

ÂGE DES PORTEURS

	JUIN 2018	2017	2016	2015	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	6 %	9 %	4 %	3 %	4 %
4 À 5 ANS	17 %	15 %	20 %	24 %	28 %
6 ANS ET +	77 %	76 %	76 %	74 %	68 %

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN

	JUIN 2018	2017	2016	2015	MOY. 5 ANS
MOINS DE 120 000 KM	51 %	53 %	56 %	65 %	50 %
120 000 KM	+ 49 %	47 %	44 %	35 %	50 %

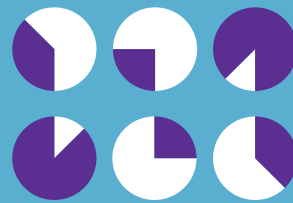
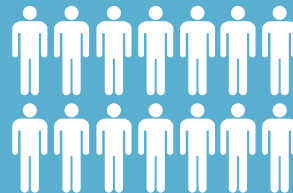
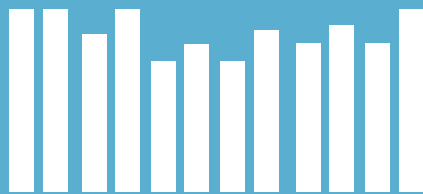
DESTINATION DES VO

	JUIN 2018	2017	2016	2015	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCATION	2 %	4 %	4 %	6 %	7 %
FRANCE (UTILISAT.)	54 %	46 %	40 %	42 %	41 %
EUROPE	36 %	42 %	41 %	40 %	39 %
HORS EUROPE	7 %	6 %	8 %	9 %	10 %
AUTRES	2 %	3 %	7 %	3 %	3 %

Source : Enquête OVI

21

PRÉVISIONS
2018



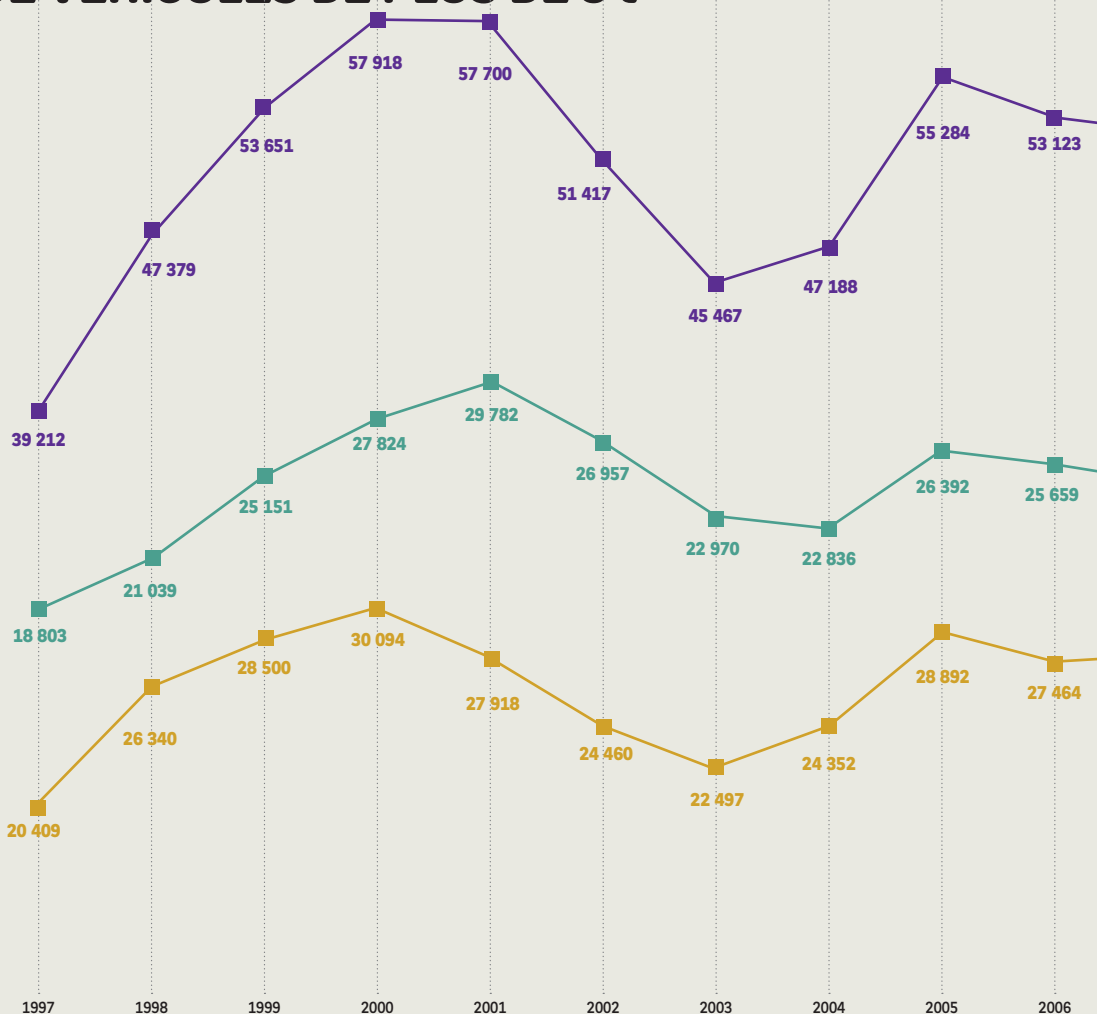
PRÉVISIONS
2018

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

L'économie mondiale poursuit son chemin vers une croissance proche de 3 %, malgré quelques signes de ralentissement. La persistance de phénomènes géopolitiques essentiellement liés, dans l'immédiat, aux décisions de l'imprévisible président américain (telles que la remise en cause de l'accord avec l'Iran et les mesures de protectionnisme) et le rebond des cours pétroliers ne semble pas en mesure de remettre en cause le trend actuel.

En France, la croissance du 1^{er} trimestre a été décevante (+0,2 %). Les premiers chiffres sur le climat des affaires au 2^e trimestre sont donc en

demi-teinte, tout en restant bien au-dessus de leurs moyennes de long terme. À ce stade, ce gros coup de frein de début d'année s'analyse davantage comme une simple correction.

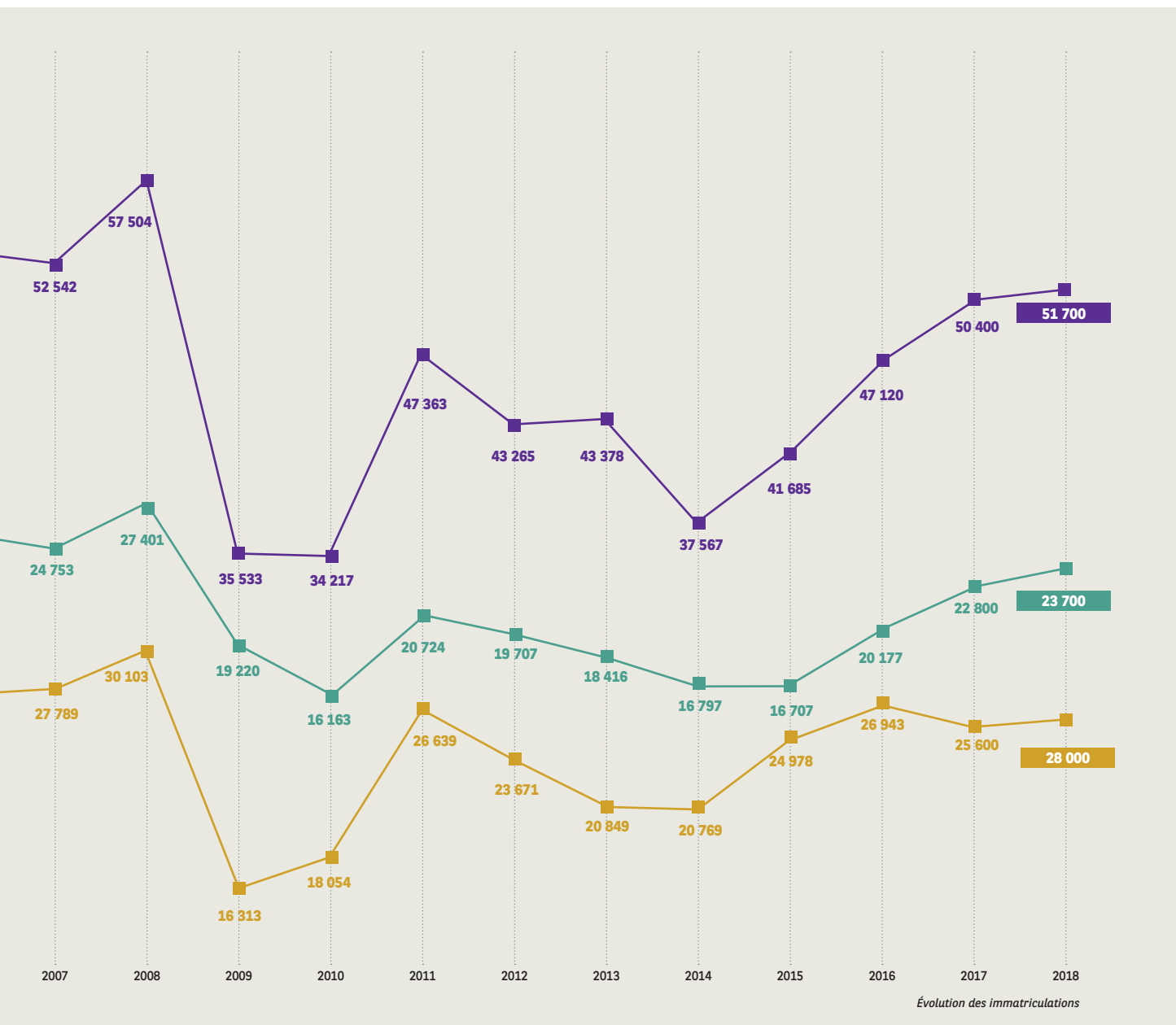
En effet, le cycle d'investissement des entreprises n'est pas terminé. Il reste sur de bons rails et il devrait continuer à progresser à un rythme soutenu en 2018 (proche de 3 %), les conditions de financement restant toujours excellentes : tous les clignotants seront au vert pour consolider le cycle d'investissement. Après des années difficiles, le transport routier de marchandises suit cette dynamique et reprend de la vigueur en France malgré

les pertes de parts de marché du pavillon français à l'international et malgré des menaces « réglementaires » très fortes (velléités de retour d'une écotaxe, paquet mobilité, hausse du gasoil...).

Les experts de l'OVI sont plutôt optimistes pour les PME-PMI hors transport : 56 % les jugent dynamiques et 39 % estiment qu'elles sont stables. Les grandes entreprises sont jugées surtout stables à 78 % et 22 % des experts les jugent dynamiques. Seules les collectivités publiques inquiètent un peu : 27 % sont jugées moroses mais 56 % sont jugées stables et 17 % dynamiques.

Au niveau du transport, les grandes flottes sont dynamiques pour 61 % des experts et stables pour les autres (39 %). Les PME du transport sont stables pour 55 % des experts, dynamiques pour 28 % et moroses pour 17 %. Le dynamisme touche surtout les grandes entreprises.

Au final, on note donc un environnement parfois « chahuté » mais des fondamentaux qui restent globalement positifs, suffisamment quoi qu'il arrive pour terminer l'exercice 2018 dans de bonnes conditions économiques.



EN CONCLUSION

Pour l'évolution réactualisée entre 2017 et 2018, les experts donnent un marché du tracteur en hausse de 2 %, un marché du porteur en hausse de 6 % et une hausse de 10 % pour les VUL.

Les facteurs clés :

- la fin du cycle de renouvellement des tracteurs qui dure maintenant depuis quatre ans, ce segment dominant toujours le marché avec 55 % des immatriculations ;
- les goulots d'étranglement possibles pour les actifs liés au marché BTP et plus globalement sur les châssis porteurs.

En définitive, nous réévaluons sensiblement notre prévision de janvier (fourchette basse du marché 2018) pour nous positionner sur une base de 52 000 unités (fourchette haute), compte tenu de l'acquis à fin mai.

	2017	VAR / 2016	2018 (PRÉVISIONS RÉÉVALUÉES JUIN)	VAR / 2017
TRACTEURS	27 639	+ 2,8 %	28 000	+ 1 %
PORTEURS	22 789	+ 12,8 %	23 700	+ 4 %
TOTAL	50 428	+ 7 %	51 700	+ 2,5 %

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



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL