

# LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

## ACTUALISATION DE JUIN

PRÉVISIONS DU 2<sup>E</sup> SEMESTRE 2014



**BNP PARIBAS**  
RENTAL SOLUTIONS



**L'Observatoire**  
DU VÉHICULE INDUSTRIEL

# ÉDITO



**JEAN-MICHEL  
MERCIER**  
DIRECTEUR DE  
L'OBSERVATOIRE

## IL FAUDRA S'ARMER DE PATIENCE

Il se confirme que 2014 ne sera au mieux qu'une petite année de transition qui ne générera pas « l'énergie » nécessaire pour relancer l'activité, secteurs industriels compris.

Sur le front du transport, les acteurs, y compris ceux du marché VI voient revenir en force le « symbole » qu'est devenue l'éco-taxe (devrait-on dire éco-redevance?) et qui occupe très fortement le devant de la scène. Ce débat synthétisant, en fait, la somme des problèmes qui touchent ce métier depuis longtemps : un manque de visibilité sur les volumes de transport, une pression toujours aussi forte sur les prix et les marges, un cadre réglementaire et fiscal qui s'alourdit encore.

L'éco-taxe, redevance ou impôt brouille encore aujourd'hui les négociations entre chargeurs et transporteurs et fait s'interroger les utilisateurs de transport pour compte propre (cf. le secteur agroalimentaire).

Si l'absence de cadrage de cette loi ne peut certes pas porter à elle seule tout le poids de la réforme du marché VI, elle ajoute néanmoins un facteur supplémentaire d'incertitude, guère favorable aux décisions d'investissements.

Dans ce contexte, le lien reste à faire entre un marché qui cherche un second souffle - qui tarde beaucoup à se manifester - et une démarche environnementale que tout le monde réclame sans disposer des leviers nécessaires. Le monde du camion se porterait mieux s'il pouvait bénéficier très concrètement et rapidement de mesures d'accompagnement, intégrées dans le rapport parlementaire Chanteguet à un « détail » près :

La préconisation ne concerne que les primes à l'achat dont pourraient bénéficier les véhicules équipés de nouvelles technologies tels que gaz et électrique, modes certes très respectables et porteurs d'avenir mais très loin d'être à maturité. On peut néanmoins regretter que dans un contexte de « relative » urgence, avec des commandes Euro 6 qui stagnent dangereusement que la mesure n'ait pas été étendue à l'ensemble des types de véhicules.

## SOMMAIRE

03



L'environnement  
économique

04



Le marché du Transport  
Routier de Marchandises

06



Les immatriculations

10



La distribution VI

14



Historique et prévisions  
pour l'année 2014



# ÉCONOMIE MONDIALE ET EUROPÉENNE

(source : Études Économiques BNP Paribas – 2<sup>ème</sup> trimestre 2014)

- Reprise moyenne et stable dans la plupart des économies
- Relance attendue des pays d'Europe du Sud
- La France garde une perspective de reprise molle ...



PRÉVISIONS DE CROISSANCE DU PIB	2013	2014 <sup>e</sup>	2015 <sup>e</sup>
Monde	3,0	3,6	3,9
Etats-Unis	1,9	2,8	3,0
Zone euro	-0,5	1,2	1,5
Europe Centrale et de l'Est	2,8	2,4	2,9
Amérique Latine	2,7	2,5	3,0
Moyen Orient	2,4	3,2	4,4
CEI (dont Russie)	2,1	2,3	3,1
Japon	1,5	1,4	1,0
Asie	6,5	6,7	6,8
Afrique	4,9	5,4	5,5

FMI, Perspectives économiques – avril 2014

**États-Unis :** En fin d'année 2013, la reprise de l'économie a été surévaluée. En effet la reprise de l'activité n'a pas été aussi forte que prévue (correction de la croissance du 4<sup>ème</sup> trimestre de +3,2% à +2,6%) et a été portée par une contribution importante de reconstitution des stocks et une augmentation des exportations. En revanche, la demande intérieure reste atone et proche de celle observée depuis la sortie de la récession mi-2009.

Les perspectives restent plutôt optimistes avec une demande intérieure qui devrait reprendre : des dépenses publiques qui se stabilisent après une période de rigueur, et le revenu des ménages de nouveau en hausse.

**Grande-Bretagne :** L'année 2014 s'annonce sous de bons auspices. Les dépenses liées à la consommation devraient continuer à soutenir la croissance. La modération salariale devrait se poursuivre avec un nouveau repli du chômage. Le recul de l'inflation consolidera, par ailleurs, le pouvoir d'achat et la confiance des ménages.

**Japon :** Malgré la forte baisse du yen et l'activité croissante de ses partenaires asiatiques l'activité devrait ralentir. En cause : la rigueur de la politique budgétaire et le passage de la TVA de 5 à 10%.

**Chine :** Croissance plus stable attendue, autour de 7,5% l'an, du fait d'une croissance freinée par les octrois de crédits par les autorités.

**Allemagne :** La croissance du PIB pourrait être de l'ordre de 2% en 2014, après seulement 0,5% en 2013. Le nouveau gouvernement de coalition a agi rapidement avec les projets de loi sur l'introduction du salaire minimum et les retraites, ce qui devrait favoriser la demande intérieure. Le ralentissement de l'activité en Chine et la crise ukrainienne pourraient donner un coup de frein à la reprise dès la fin du second trimestre.

**Espagne :** La reprise de la demande intérieure devrait permettre une accélération de la croissance dans les prochaines années. Cependant l'économie espagnole restera encore largement dépendante des exportations. La nouvelle flexibilité du marché du travail pourrait relancer l'emploi mais les effets sur la consommation seront probablement limités.

**Italie :** Le pays sort d'une récession de 2 ans commencée à l'été 2011. L'activité a bénéficié d'un rebond de l'investissement et d'une croissance des exportations, tandis que la consommation privée a continué de reculer. Le nouveau gouvernement souhaite lancer un vaste plan de relance qui pourrait redonner de l'énergie aux entreprises et aux consommateurs.

PRÉVISIONS DE CROISSANCE DU PIB	2013	2014 <sup>e</sup>	2015 <sup>e</sup>
Royaume-Uni	1,7	2,8	2,4
Zone euro	-0,4	1,4	1,6
Allemagne	0,5	2,0	2,0
Italie	-1,8	0,8	1,2
Espagne	-1,2	1,2	1,6
France	0,3	0,8	1,3

Année e : prévisions de l'année mentionnée (source BNP Paribas – 2<sup>ème</sup> trimestre 2014)

## FRANCE

L'économie française repart mais très lentement : 0,3% en moyenne annuelle en 2013, après 0% en 2012. La croissance pourrait monter à 0,8% en 2014 et 1,3% en 2015. La confiance qui peine à revenir, la consolidation budgétaire, la faible compétitivité et le chômage élevé sont autant de freins à un redémarrage plus vigoureux en dépit des avancées sur le front des réformes et du soutien à l'offre. Ces vents contraires expliquent aussi pourquoi la reprise française apparaît plus à la traîne que celle de la zone euro.

Pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2014, il ne faut pas attendre de miracle compte tenu des mesures fiscales entrées en vigueur (relèvement de la TVA et durcissement du malus écologique), de la douceur de l'hiver et de la chute des mises en chantier dans le domaine de la construction. En revanche, on constate un redressement du moral des entrepreneurs, un coût du travail plutôt maîtrisé grâce au CICE (le coût horaire est resté stable en France à l'inverse de l'Allemagne où il a progressé de 3%).



# ENQUÊTE ANNUELLE CNR : UNE VISION STRUCTURANTE

**Le TRM continue à évoluer sous une double contrainte, de sous-activité depuis bientôt 5 ans, et de réglementation qui fait partie intégrante de ce métier mais dont l'éco-taxe (ou éco-redevance...) marque un nouveau degré dont on connaîtra très prochainement le niveau. L'éclairage donné par le CNR illustre parfaitement les questions structurelles qui touchent ce métier aujourd'hui et ... probablement demain !**

## ENQUÊTE COMITÉ NATIONAL ROUTIER

Nous avons souhaité livrer en focus l'analyse toute récente livrée par le CNR (que nous remercions de sa contribution) pour mettre l'accent sur certains points qui nous semblent intéressants dans l'environnement TRM (activité du parc français exploité pour compte d'autrui en longue distance 40 tonnes).

Après 5 années de crise, marquées par une dégradation forte de l'activité des véhicules, l'année 2013 se caractérise par des évolutions relativement plates :

Les variations des principales conditions d'exploitation des véhicules s'inscrivent dans un intervalle plus étroit (de - 1% à + 1%) et se caractérise par : une diminution du kilométrage annuel parcouru (- 0,8% par rapport à 2012), une quasi stabilité de l'indicateur de productivité des véhicules (- 0,1%) (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes).

Si l'on prend du recul, sur 10 ans : Les principaux indicateurs d'activité et d'exploitation ont atteint en 2005 leur valeur la plus haute. Depuis 2005, les

conditions d'exploitation se dégradent quasiment tous les ans. L'effet est accentué entre 2008 et 2009 par le choc d'activité subi par les entreprises de TRM. Le répit observé en 2011 ne s'est pas poursuivi par la suite. Entre 2013 et 2005, l'indicateur de productivité d'un véhicule a diminué de - 11,3%.

Entre 2007 (dernière année pleine d'avant crise) et 2012, l'indicateur d'activité du parc 40 tonnes longue distance a diminué de - 13,7%, soit un taux de décroissance annuelle moyen de - 2,9%.

Quelques points clefs, objets de débats récents et récurrents :

- La vitesse, mesurée en moyenne à 66,9 km/h, est stable en 2013. Elle n'apparaît plus aujourd'hui comme un facteur potentiel de rentabilité.

Le suivi quasi généralisé des consommations de carburant incite les entreprises, soit à brider leurs véhicules, soit à modérer les vitesses. De plus, les entreprises de TRM mènent des politiques internes très strictes en matière de respect des vitesses maximales autorisées. Illustration, le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h a été divisé par 3 entre 2000 et 2012 pour les poids lourds, hors autoroute (source, Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, ONISR).

- Sur le long terme, les entreprises de TRM sont confrontées à une hausse marquée du coût d'usage de l'autoroute :

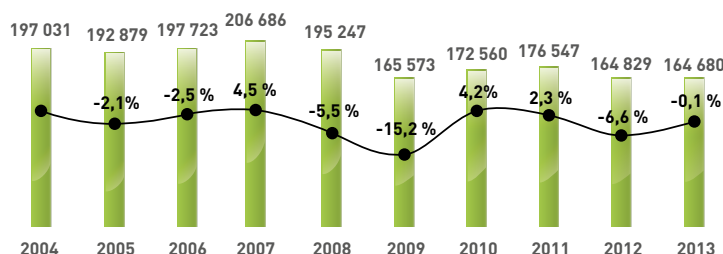
Le coût du péage, rapporté au kilométrage total parcouru, enregistre une forte hausse depuis 2003, + 79,5%. Cette dérive, maximale, témoigne de l'inflation annuelle des tarifs autoroutiers de classe 4 et des conséquences de l'application en mai 2008 de la Directive Eurovignette, réduisant significativement les remises commerciales accordées aux entreprises de transport. Les entreprises ne recourent donc plus systématiquement à l'autoroute comme par le passé.

## RENTABILITÉ

Confrontées à une conjoncture économique morose et à une concurrence accrue, les entreprises de TRM disposent de peu de marges de manœuvre pour valoriser la dérive haussière de leurs coûts dans leurs tarifs.

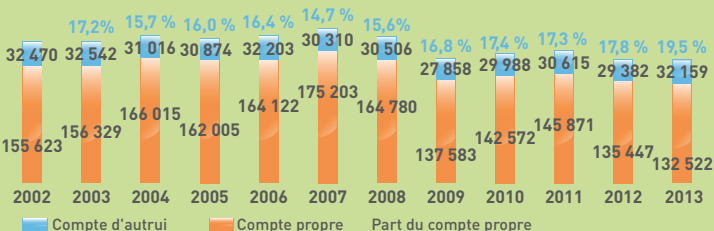
**L'analyse comparative sur le long terme des indices de prix de transport du SOEs (Service d'Observation et de Statistiques) et de coût de revient du CNR illustre bien les difficultés commerciales rencontrées par les entreprises de TRM.**

TRM en millions de tonnes-km transportées (données CVS)



## REPARTITION COMPTE PROPRE / COMPTE D'AUTRUI

Le transport pour compte propre reste stable sur le long terme. Depuis 11 ans, il varie entre 28000 tonnes/km transportées et 33000. En 2013, il s'offre une embellie flirtant avec ses meilleurs scores de 2002-2003 au détriment du transport pour compte d'autrui qui réalise sa pire année depuis 2002 avec 132 500 tonnes/km.





# RÉGLEMENTATIONS : LA CONTRAINTE PERMANENTE

## ÉCO-TAXE / ÉCO-REDEVANCE ? : MÊME COMBAT

Les rapports des 2 commissions parlementaires sur le dossier éco-taxe soulignent globalement toute la difficulté qu'il y a maintenant à tenter de remettre ce projet dans le sens de la marche, sous contrainte d'une base contractuelle qui ne saurait sembler-t-il être raisonnablement remise en cause :

On trouve en effet dans le rapport Chanteguet 13 propositions (et 9 mesures écartées), cadre intéressant qui permet de mettre en exergue des problématiques clefs du transport routier français.

La mesure qui semble focaliser les attentions : une franchise kilométrique mensuelle et modulable visiblement destinée à atténuer les effets sur les trajets locaux, objet notamment de la forte contestation bretonne et qui apporte un début de réponse qui ne dit rien des difficultés de mise en œuvre d'une telle mesure et laisse le TRM en rase campagne.

Les mesures concernant un fond de modernisation du parc de poids lourds constituent une base intéressante si ce n'est qu'elles ne contiennent pas une incitation à l'achat de véhicule Euro 6 mais une prime en faveur de nouvelles technologies certes intéressantes mais dont la maturité limite d'évidence la portée.

La prise en compte des niveaux de congestion des axes routiers mérite attention jusqu'au moment d'en calculer les modalités d'application.

On note également que ne sont pas proposées : l'instauration d'une vignette qui se heurterait aux lois européennes, et qui réfutait l'idée d'une taxe qui ne toucherait que les transporteurs étrangers pour les mêmes raisons. De la même façon le passage à une taxation pour les véhicules de plus de 12 t (au lieu de 3.5 t) ou la suppression de la taxe à l'essieu sont écartés ainsi que la régionalisation de la taxe qui pendant de longues semaines fut pourtant évoquée.

Quant à l'instauration d'un test à blanc du système, elle rejoint les conclusions du rapport sénatorial.

2 sujets font échos à ce constat :

1° La question du rôle que pourrait ou devrait avoir les sociétés d'autoroutes : certains imaginent de les taxer afin de compenser une probable déperdition de recettes sur une éco-taxe révisée (le député Chanteguet décrit de façon assez précise comment l'Etat Français pourrait remettre la main sur le réseau autoroutier concédé).

2° la mise en œuvre d'une loi sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les poids lourds (publication récente d'un avis de la Commission européenne) : arriver à faire coïncider les réglementations nationales avec celles de l'Europe (sujet qui interpelle alors que nous sommes au cœur d'un débat sur l'éco-redevance née du Grenelle de l'Environnement).

Une telle annonce a la vertu de se mettre en position de réaliser de nouveaux efforts pour l'environnement mais montre bien qu'une cohérence globale à l'échelle européenne ne nuirait pas !

Notre sentiment au final : si l'on peut trouver dans les mesures préconisées comme abandonnées une somme d'éléments susceptibles d'alimenter un débat utile et riche sur l'avenir du transport par route, on ne peut que constater l'étroitesse des marges d'évolution s'il est confirmé que le système matérialisé dans le contrat Ecomouv s'applique.

Notons enfin qu'au vu de la nature des questions posées depuis plusieurs mois on doit s'attendre à la réduction des recettes envisageables sans être certain de ne pas mécontenter les uns (en mal d'enveloppe budgétaire) et les autres (en mal de rentabilité)...

## REJETS CO<sub>2</sub> : LE TOUR DU VI ?

Au moment où nous entrons dans l'ère Euro 6, l'annonce faite par la Commission européenne interpelle : alors qu'à notre connaissance aucune projection vers Euro 7 n'a lieu, les rejets de CO<sub>2</sub> des camions seront bientôt scrutés à la loupe. Bruxelles entend les réduire de 30% dans le cadre d'un plan d'action que la prochaine Commission européenne pourrait décider d'entériner.

Le plan fixé pour les véhicules légers convenant très bien à cette dernière, il est maintenant envisagé de porter les efforts sur les poids lourds, l'idée étant même déjà avancée d'utiliser un outil de simulation informatique, Vecto, encore au stade du prototype. Il permettra de mesurer les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs, quelle que soit leur configuration. Ce type de technologie est déjà à l'œuvre pour les camions au Japon et les Etats-Unis s'y préparent.

La Commission entend également présenter l'année prochaine des propositions législatives qui imposeraient la certification, la déclaration et le contrôle des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds neufs. C'est une première étape essentielle vers la réduction des émissions, étant donné qu'il était difficile jusqu'à présent de comparer les véhicules utilitaires lourds, principalement en raison de la grande variété des modèles et des tailles de camions disponibles. L'UE veut réduire de 60% les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050 dans le cadre de son plan d'action contre le réchauffement climatique.



## IMMATRICULATIONS EUROPE

**Alors que le marché européen a connu globalement une poussée de fièvre pré Euro 6 fin 2013 qui génère des effets encore début 2014, on note que pour 2 pays majeurs, le Royaume Uni et la France, 2014 débute sur des bases difficiles. On est en droit de penser que le potentiel réel de la période 2013 - 2014 hors effets Euro 6 ne permet pas à ces 2 marchés de tenir un rythme conforme à leurs niveaux historiques (cf la période 2000 - 2008).**

### ÉCLAIRCIE EN VUE

Bonne reprise en ce début d'année pour les immatriculations de véhicules de 16 tonnes et + en Europe. Elles progressent de 8,8% pour les 4 premiers mois de l'année avec 72 600 immatriculations par rapport à la même période un an avant. 2013 a été également une année positive avec une progression de 7,6% par rapport à 2012.

En **Allemagne**, les immatriculations ont stagné entre 2012 et 2013 puis ont repris en ce début d'année avec une progression de 18% sur les 4 premiers mois. Avec près de 20 000 immatriculations sur 4 mois, il s'agit du meilleur démarrage annuel depuis 2008.

L'année 2013 en **France** s'est bien terminée avec +2,2% par rapport à 2012 avec 37 626 immatriculations mais le début 2014 montre un léger ralentissement avec une progression de seulement 1,7% alors que l'ensemble de l'Europe progresse de 8,8%.

La **Grande-Bretagne** poursuit son parcours atypique. Seul pays de l'Europe de l'Ouest à montrer une progression de + de 30% en 2013 alors que l'ensemble des pays étaient à 5,8%, elle affiche un recul de 31% pour les 4 premiers mois de l'année, seul pays à enregistrer une baisse des immatriculations pour cette période.

L'**Italie** a terminé 2013 avec moins de 10 000 immatriculations ce qui est le pire résultat depuis 10 ans et représente une baisse de 6,8% par rapport à 2012. Le début 2014 est un peu plus optimiste avec une progression de 10% sur les 4 premiers mois. L'**Espagne** semble dans une situation légèrement meilleure avec un recul moindre en 2013 de 2,5% et surtout une nette reprise début 2014 à 4 026 immatriculations soit 43,7% de plus qu'en 2013 (à relativiser d'une base très affaiblie).

Les **pays de l'Est** maintiennent un rythme de croissance important. En 2013, leurs immatriculations ont progressé de 17,6% à 40 955 unités (soit 9% de plus que les immatriculations françaises). Le début 2014 laisse augurer une bonne année avec déjà une progression de 22,8% par rapport au début 2013. La **Pologne**, principal pays de l'Est en matière d'immatriculations, progresse encore plus rapidement avec +19,1% en 2013 et +26,6% sur les 4 premiers mois de 2014. Ces résultats en font dorénavant le 4<sup>ème</sup> marché européen.



VI supérieurs à 16T (hors cars et bus)	janvier - avril 2014		12 mois 2013		2014 glissant à avril	
	Immat.	Var.% 2014/2013	Immat.	Var.% 2013/2012	Immat.	Var.% 2014/2013
Allemagne	19 853	+18,3%	54 576	+0,2%	57 640	+11,7%
Espagne	4 026	+43,7%	11 542	-2,5%	12 767	+20,4%
France	11 908	+1,7%	37 626	+2,2%	37 828	+7,5%
Italie	3 469	+9,7%	9 626	-6,8%	9 932	+1,0%
Royaume-Uni	5 827	-30,9%	37 810	+31,1%	35 207	+28,2%
Europe du Nord	4 519	+8,4%	15 003	+1,5%	15 353	+10,6%
Benelux	5 229	+0,0%	18 717	+2,2%	18 718	+14,1%
UE 15 + CH, IS et N	59 761	+6,2%	197 879	+5,8%	201 380	+14,4%
Europe de l'Est	12 837	+22,8%	40 955	+17,6%	43 340	+25,7%
dont Pologne	4 772	+26,6%	16 733	+19,1%	17 463	+27,1%
Europe (23) + EFTA	72 598	+8,8%	238 834	+7,6%	244 720	+16,2%

Europe du Nord : Danemark, Islande, Finlande, Norvège

# IMMATRICULATIONS FRANCE

**Le niveau constaté à fin mai et les perspectives visibles semblent confirmer qu'en 2014 il faudra surtout limiter les dégâts, dans l'attente de jours meilleurs, faute de bénéficier de fondamentaux redressés : économie, transport, BTP.**

## IMMATRICULATIONS VÉHICULES NEUFS

### EURO 6 : TRANSITION DIFFICILE

Le début de l'année 2014 n'est pas fameux avec 16 191 immatriculations en 5 mois ce qui représente un recul de 5,7% par rapport à 2013 qui était déjà très faible. Depuis 25 ans, seules 3 années ont vu un nombre d'immatriculations plus faible que celui de 2014 : 1993, 1994 et 2010.

Le marché VI après un premier trimestre qui a bénéficié des dernières livraisons Euro 5, entre maintenant dans une phase plus compliquée faute de commandes nouvelles en Euro 6, les immatriculations se positionnant déjà sensiblement sous les niveaux constatés en 2012 et 2013.

Les tracteurs sont les principaux responsables de la baisse des immatriculations des 5 premiers mois de l'année. Ils ont reculé, pour la même période, de 9,6% avec 8 497 immatriculations et même de 27% par rapport à 2011.

Les immatriculations de tracteurs ont eu dans les dernières années des évolutions heurtées avec 2 pics : l'une mi-2011

correspondant à une période où le marché s'était temporairement positionné sur ses niveaux d'avant crise, l'autre au 4<sup>ème</sup> trimestre 2013 pour cause d'anticipation Euro 6.

Les porteurs n'ont reculé que de 1,1% à 7 694 immatriculations - la situation étant très dégradée pour eux les années précédentes. A part les 3 années de crise, ils n'avaient jamais présenté un bilan aussi mauvais qu'en 2013 et 2014.

On constate en effet que les porteurs ne dépassent plus le niveau moyen de 5 000 immatriculations par trimestre depuis 2009 (seule la période comprise entre mi-2011 et mi-2012 avait montré des signes d'amélioration).

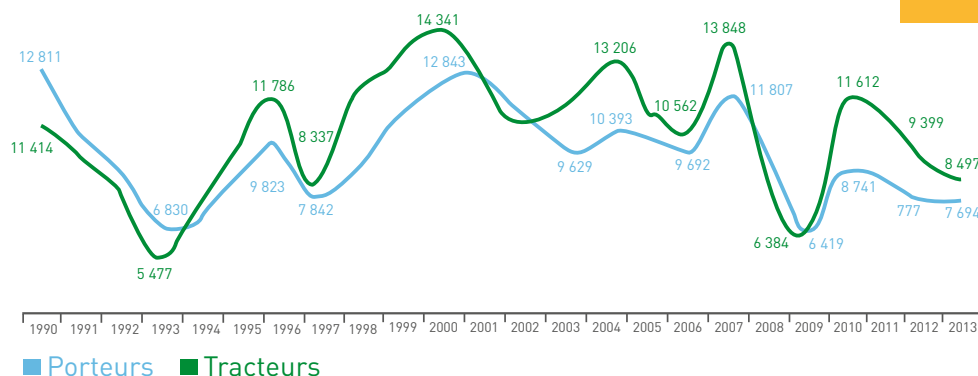
IMMATRICULATIONS À MAI 2014		
TOTAL	Tracteurs	Porteurs
16 191	8 497	7 694
-5,7%	-9,6%	-1,1%

### ÉVOLUTION DES POIDS ET DIMENSIONS

Les Ministres Européens des Transports ont récemment adopté la directive révisée sur les dimensions et le poids maximum des poids lourds. Elle permet :

- de concevoir des poids lourds avec des cabines de forme arrondie afin d'améliorer l'aérodynamisme et installer des réflecteurs aérodynamiques à l'arrière des remorques (reste à confirmer l'entrée en vigueur de ces dispositions).
- d'allonger les poids lourds pour améliorer leur aérodynamisme et ainsi réduire leur niveau de consommation et d'émission. Ainsi, la limite actuelle de 18,75 m de « longueur chargée » passera à 20,75 mètres dès 2022.
- de relever la limite de poids pour les seuls véhicules ayant recours « à des carburants de substitution », afin de tenir compte du poids requis par les technologies nécessaires et encourager leur utilisation.
- de confirmer l'interdiction de l'utilisation transfrontalière des méga-camions (les 25,25 mètres et les 60 tonnes), à l'exception d'une poignée de pays européens (Suède, Danemark, Finlande, Pays-Bas).

### MARCHÉ TP : IMMATRICULATIONS PORTEURS TRACTEURS 1990-2013 5 premiers mois



## IMMATRICULATIONS VÉHICULES D'OCCASION

Les transactions sur les poids lourds d'occasion poursuivent leur fléchissement avec une baisse de 8,7% après celle de 6,5% au trimestre précédent. Le niveau des transactions (11 100) se retrouve au plus bas soit quasiment 13% en dessous du niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (12 800). Cette baisse est davantage imputable au repli des transactions sur les camions et véhicules automoteurs spécialisés (- 10,1%) qu'à celles sur les tracteurs routiers (- 5,6%).

Le nombre d'immatriculations de véhicules d'occasion de 5 tonnes et + est très faible en 2014, à peine supérieur à 50 000 unités.

Seule 2009 avait été une année plus mauvaise. Les 2 derniers mois de 2013 montrent un ralentissement très important. En novembre, on comptait 3 629 immatriculations contre 4 390 (-760) en moyenne sur les 10 dernières années et en décembre 2 177 contre 4 316 (-2 139), soit près de 3 000 immatriculations en moins au cours de ces 2 mois.

Les achats nombreux de véhicules neufs (5 046) en décembre peuvent expliquer cette baisse mais elle est à mettre également au compte de la faible activité à cette période.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Rapport VO/VN	1,02	1,02	1,11	1,28	1,23	1,01	1,05	1,05	0,95	1,39	1,62	1,21	1,20	1,17



## MARCHÉ DE LA CARROSSERIE

**Le marché des porteurs est quasi stable à fin mai par rapport à 2013. Il n'a pas eu à connaître un coup d'accordéon similaire à celui des tracteurs avant l'entrée dans l'ère Euro 6, mais il demeure à un niveau faible depuis 2009.**

### LE MARCHÉ DES PORTEURS

Après une année 2013 difficile avec un recul de 6,6% des immatriculations de VI carrossés, le marché peine à se reprendre avec seulement 7 659 immatriculations lors des 5 premiers mois, soit -1,6% par rapport à 2012. On n'échappe pas au marasme du marché VI actuel.

Cependant, la baisse globale des VI carrossés ne touche pas toutes les catégories de véhicules.

**Les bennes, les véhicules BTP** et les plateaux se sont repris après une année 2013 bien difficile.

- Les bennes (dédiées au TP et aux déchets) et les BTP progressent de 6,7% à 2 394 véhicules après un repli de 6,6% l'année dernière (sous l'influence d'un effet mécanique après 5 ans en basses eaux ?).
- Les plateaux reprennent 16% à 967 immatriculations après un recul de 20% l'an dernier.

**Le marché des fourgons** continue de baisser sous l'influence probable du recul des métiers de la distribution locale, voire de la messagerie (cf. le potentiel d'achat perdu de Mory). Après un triste -14,5% en 2013, il recule encore de 6,6% début 2014 à 1 338 véhicules immatriculés.

Il en va de même pour le **marché du frigorifique** qui a baissé de 5,9% en 2013. Il continue, voire accentue le recul, à -12,2% avec seulement 850 véhicules sur les 5 premiers mois de 2014.

**Le marché des semi-remorques et remorques oscille depuis mi-2009 entre 4 000 et 4 500 immatriculations par trimestre, avec un point bas atteint au 1<sup>er</sup> trimestre 2010 (moins de 3 000 unités). Le niveau moyen des 5 dernières années est de 4 100 véhicules. Ce marché se tient aujourd'hui à des niveaux inférieurs de plus de 25% à son niveau historique de la décennie 2000 (moyenne 2000/2008).**

### LE MARCHÉ DES SEMI-REMORQUES

Sur les bases actuelles et en glissement sur 12 mois, le marché resterait stable à un faible niveau. A fin mai, on note toutefois une amélioration avec une progression de 7% par rapport à 2013 (soit 7 906 unités), sous l'influence principale du **marché du dry fret** (fourgon, PLSC) qui progresse de 20%.

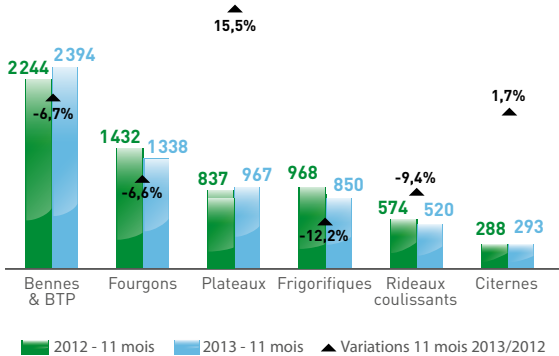
Seuls 2009 et 2010 ont connu un résultat plus faible qu'en 2013 avec 16 937 unités livrées, avec respectivement 14 607 et 15 655 immatriculations alors que la moyenne sur les 10 dernières années est de 20 826 unités.

**Les fourgons et PLSC** ont perdu 20% d'immatriculations entre 2012 et 2013 mais semblent se reprendre début 2014. Sur les 5 premiers mois, un rattrapage est en cours avec une progression de 20% (3 756 au cumul des 2 segments), soit près de la moitié du marché global.

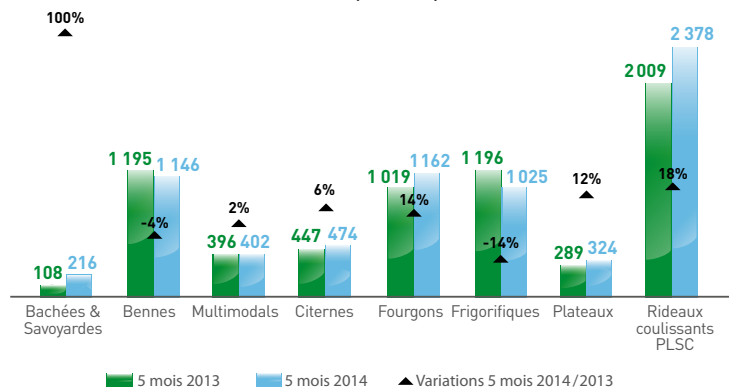
**Le marché du frigorifique** a été en recul en 2013 de 6,6% mais également sur les 5 premiers mois de 2014 à -14,3%. Il reste cependant dans des résultats comparables aux années 2003-2006 avant la flambée de 2007-2008 et la crise de 2009-2010.

**Les bennes** ont bien progressé en 2013 avec +12,6% d'immatriculations mais le marché s'est essouffé début 2014 avec un recul de 4,1%.

**IMMATRICULATIONS DES CARROSSERIES DE PORTEURS > 5T**  
(source FFC)



**IMMATRICULATIONS DES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES**  
(source FFC)





**Le marché VUL est étale à fin mai ce qui ne constitue pas une bonne nouvelle sachant qu'à ce stade le marché se situe à peine au-dessus de 2009 au plus fort de la crise, mais également 25 % sous le niveau historique record de 2008.**

## LE MARCHÉ VUL

Le segment le plus touché, celui du lourd (fourgons et châssis cabine, supérieurs à 3.2 t) chute de nouveau de 5% à fin avril. C'est en effet le segment qui a les évolutions les plus directement assimilables à celles du marché du VI.

Le seul segment en progression reste celui des compacts, les segments dérivés VP et fourgonnettes étant stables à un faible niveau.

On note également que le marché français se distingue d'un marché européen qui progresse de près de 10%. Ces résultats ne font que confirmer la déprime du marché français sur ce segment, habituellement moteur au niveau européen.

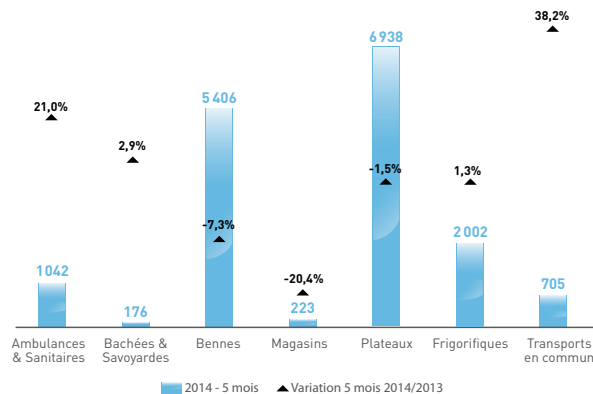
Le niveau de ventes des VUL carrossés a baissé en 2013, flirtant avec la barre des 40 000 unités immatriculées, soit un recul de 5,3% par rapport à 2012. Le début de l'année 2014 reste proche de celui de 2013 avec 16 577 unités et un recul de 1,4%.

Les immatriculations de plateaux et de bennes continuent de reculer. Pour les bennes, après un -5,3% en 2013, la baisse se poursuit avec un -7,3% pour début 2014 mais à des niveaux faibles dus essentiellement aux problèmes économiques du Bâtiment et à un degré moindre de ceux du TP.

Les frigorifiques ont perdu des immatriculations en 2013 (-3,0%) mais restent, sur le long terme (15 dernières années) dans la moyenne. Le début 2014 est assez stable avec +1,3% de mieux que l'an dernier.

### IMMATRICULATIONS DES VUL CARROSSÉS

(source FFC)



## CONJONCTURE BTP : UNE ÉPINE DANS LE PIED

### L'ACTIVITÉ DES TRAVAUX PUBLICS

L'activité des TP pourrait reculer de 4% cette année, après un léger rebond au quatrième trimestre 2013 (-0,6% au final sur l'année) dû au lancement de chantiers routiers et à des conditions météorologiques favorables juste avant les élections municipales. L'activité ralentit à nouveau depuis début 2014 et reste faible. 2014 sera ainsi la plus faible année en terme d'activité pour le secteur depuis 15 ans (-21% par rapport au point haut de 2007 en euros constants).

La profession s'inquiète davantage encore pour la suite. Selon la FNTF, en dehors de la montée en puissance des investissements ferroviaires (+4 à 5% sur un an), tous les robinets de la commande publique se ferment en même temps. L'absence de décisions sur le sort de l'éco-taxa assombrit encore le tableau. Depuis plus de deux ans, le « plan autoroute », en discussion entre l'État et les sociétés concessionnaires, prévoit une vingtaine d'opérations pour un montant total de 3,6 milliards d'euros, à la charge exclusive de ces dernières.

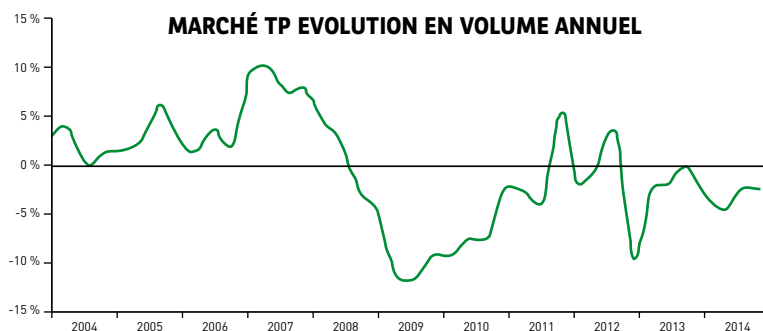
Ce plan doit donner un « coup de fouet au secteur des TP qui est en berne », et pourrait permettre la création de 15 000 emplois. Plus de la moitié des travaux seront réalisés par des PME et PMI non liées aux groupes autoroutiers.



### L'ACTIVITÉ DU BÂTIMENT

Les résultats du 1<sup>er</sup> trimestre montrent un recul de 2% en volume d'activité des entreprises artisanales. L'activité entretien-amélioration s'est soldée par une baisse de -1,5%. En recul également, les carnets de commandes qui ne représentent désormais plus que 72 jours de travail (contre 87 jours au même trimestre de l'année précédente). Ce sont les travaux d'entretien-rénovation qui semblent les plus atteints selon le solde d'entreprises s'exprimant sur ce sujet.

Le nombre des constructions autorisées qui est de 400000 représente une baisse de 20% par rapport aux 12 mois précédents (dont -28% pour les logements individuels). Les mises en chantier sont à la peine également avec 322 000 unités, soit une baisse de 4% par rapport aux 12 mois précédents.



Traitement Xerfi / Source : INSEE, dernière donnée disponible T4 2013



## ENTRE DEUX EAUX

**Après une année 2013 difficile, sauvée en fin d'exercice par l'afflux de livraisons de tracteurs, les distributeurs de VI sont encore soumis à des baisses de commandes estimées à 21% pour les tracteurs et 17% pour les porteurs. En VUL, le panorama n'est guère meilleur avec une stabilité des commandes entre le 1<sup>er</sup> semestre 2013 et celui de 2014 à -0,7%.**

### PRIX DES VÉHICULES

Les prix des véhicules ont continué d'augmenter malgré l'atonie du marché en raison du passage de la norme Euro 5 à la norme Euro 6. Ils progressent de 13% globalement. Tous les distributeurs font le même constat.

Les deux tiers des distributeurs constatent également des niveaux de remises normales ou faibles, 24% les considèrent normales et 41% faibles. Les reprises de véhicules se font dans des conditions normales pour 41% des distributeurs. 24% les trouvent excessives en nombre et en prix, 24% excessives seulement en prix et 12% en nombre.

Le nombre de buy-back est en augmentation pour 29% des distributeurs, il est stable pour 53% et en diminution pour 18%.

Le prix des VUL au 1<sup>er</sup> semestre 2014 a légèrement augmenté (+2%) pour la moitié des distributeurs, il est resté stable pour près de 40% et a baissé chez les autres.

La hausse des prix des véhicules à fin 2014 envisagée par les experts devrait être comprise entre 8% et 9%. En décembre dernier, ils envisageaient plutôt 7%.

### PARC VI

Les experts restent pessimistes sur l'évolution du parc. Alors qu'ils évaluaient en 2012 et 2013 les investissements liés à une extension du parc à 10%, ils se situent actuellement à 8%. Historiquement, on considère qu'en-dessous de 20%, le parc VI est en régression.

71% pensent qu'il diminue, aucun ne le voit progresser et 29% le jugent stable.

### DÉLAIS DE LIVRAISON

Les délais de livraison se sont tendus chez les constructeurs entre le début de 2013 et aujourd'hui. De 62 jours fin 2012, ils étaient à 69 fin 2013 et sont évalués à 78 jours au 1<sup>er</sup> semestre 2014. La transition des chaînes de production d'Euro 5 à Euro 6 est une explication plausible au niveau européen.

Chez les carrossiers, les délais restent plutôt stables, passant de 45 jours fin 2013 à 50 jours actuellement.

Les experts sont très partagés sur les délais de livraison des constructeurs, un tiers les jugeant en hausse, un tiers stables et un tiers en baisse.

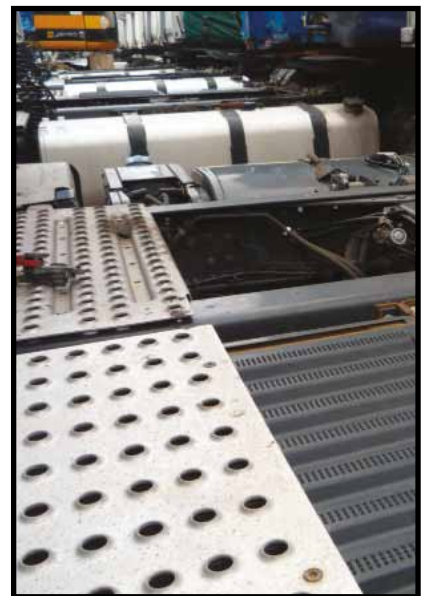
### VUL NEUFS

En ce début d'année, le marché des VUL s'est stabilisé avec un très léger recul de 1%. Ce marché accuse un repli de près de 25% après 2 années difficiles. Ces résultats sont conformes à ceux du marché du VUL dont les immatriculations à mai 2014 n'avaient évolué que de 0,2% par rapport à l'an passé. Les situations sont cependant assez différentes selon les marques et les régions.

Les délais de livraison restent stables. Ils sont estimés à 69 jours chez les constructeurs, 77% des distributeurs les trouvent stables et à 32 jours chez les carrossiers, 82% les trouvent stables.

### RÉPARATION ET SAV

La part relative du SAV dans l'ensemble des activités des concessions reste à un niveau élevé de 37% (38% fin 2013, 35% fin 2012 mais 29% fin 2007). S'agissant d'une part relative, elle atteste aussi des méventes de véhicules neufs. Cependant, le volume du CA du SAV continue de baisser pour les trois quarts des distributeurs. Cette baisse est due à l'espacement de l'entretien des véhicules à kilométrage constant, à la diminution du parc et à la concurrence des réseaux d'entretien-réparation.





### LES PRIX DE VENTE DES VI NEUFS

bénéficient du changement de norme Euro.

### LES PRIX DES VO

se sont stabilisés et ne devraient pas varier en 2014.

### LES STOCKS DE VO

sont bas chez les distributeurs et les constructeurs. Ceux des marchands sont normaux.

### LES DÉLAIS DE LIVRAISON

se sont un peu rallongés chez les constructeurs avec l'impact du changement de norme (augmentation des commandes d'Euro 5 et lignes de production réservées aux nouveaux Euro 6).

### L'ACTIVITÉ DE SAV

chez les distributeurs baisse en volume même si elle permet de compenser en partie le recul des ventes de VI neufs. La baisse du parc et l'espacement des entretiens expliquent principalement ce phénomène.

### LES VENTES DE VO

sont globalement stables mais les ventes de tracteurs VO présentent de grandes diversités selon les distributeurs.

### LE MARCHÉ DES VUL

semble s'être stabilisé après 2 années difficiles.

### LE PARC EST EN REcul.

Seuls 8% des achats servent à son extension. Pour considérer qu'il progresse, il en faudrait au moins 20%.

### LES VENTES DE VI

chez les distributeurs ont reculé au 1<sup>er</sup> semestre 2014 après 2 années difficiles. Les perspectives sur l'ensemble de 2014 ne sont pas très optimistes.



# LES SUJETS D'ACTUALITÉ

## CONTRATS D'ENTRETIEN

La part des contrats d'entretien s'établit à 26,4%. Les ventes de véhicules neufs s'accompagnent dans ¼ des cas de contrats d'entretien (dont contrats de location avec services). Pour plus de la moitié des distributeurs, ils sont en augmentation (53%) et pour un tiers ils sont stables (35%).

## ÉTAT DE LA CONCURRENCE

En 2013, les trois quarts des distributeurs ressentent une augmentation de la pression exercée par la concurrence. Début 2014, ils sont encore 71% à faire le même constat.

## LE MARCHÉ VI

Il reste préoccupant. Si un peu moins d'experts pensent que la situation présente un danger à court terme (24% en juin 2014 vs 33% en décembre 2013), une grande majorité pense maintenant que le danger se situe à moyen terme. Ils sont 71% à le penser alors qu'ils n'étaient que 34% en décembre dernier.



# VÉHICULES D'OCCASION

## UNE STABILITÉ APPRÉCIABLE

**Volume.** Le début de l'année est très mouvementé pour le marché du tracteur d'occasion. S'il paraît en baisse d'environ 5%, on note de très forts contrastes chez les distributeurs : un tiers affiche des résultats très positifs (jusqu'à +300%), un autre tiers, à l'inverse très négatifs (jusqu'à -70%) et le dernier tiers a les mêmes résultats qu'en 2013.

Le marché des porteurs est beaucoup plus stable avec une très grande majorité de distributeurs qui n'ont pas constaté de variation entre le 1<sup>er</sup> semestre 2013 et le 1<sup>er</sup> semestre 2014.

En prévision, les experts envisagent un marché stabilisé avec une progression de 1%.

Pour les VUL, le marché est stable avec une progression de 0,5% sur la même période.

**Les prix** des VO sont restés stables au 1<sup>er</sup> semestre 2014 avec un léger recul du prix des tracteurs VO de 2% et une progression de celui des porteurs inférieure à 1%.

Pour les VUL, la stabilité des prix est constatée (-0,5% au 1<sup>er</sup> semestre) et devrait se confirmer tout au long de l'année avec une légère baisse de -0,3%.

**La source principale d'approvisionnement** des VO reste la reprise avec 62% des VO vendus provenant d'une reprise. Les retours de buy-back sont également en recul passant de 13% en 2013 à 7% ce 1<sup>er</sup> semestre. En revanche, les marchands ont acheté 11% des véhicules (vs 5% en 2013).

**L'âge moyen des tracteurs en parc** chez les distributeurs se situe très majoritairement à 3 ans et plus. Seuls 15% de ces véhicules ont moins de 3 ans, 44% entre 4 et 5 ans et 42%, 6 ans ou plus. En terme de kilométrage, 43% ont moins de 120 000 km au compteur (en moyenne annuelle) et 57% en ont plus.

**L'âge moyen des porteurs en parc** se situe au-delà de 6 ans. Seuls 2% des véhicules ont 3 ans ou moins, 25% entre 4 et 5 ans et la grande majorité (73%), 6 ans ou plus.

**Les parcs** de VO en stock ont peu évolué entre 2013 et mi-2014. Ils sont plutôt bas chez les distributeurs et les constructeurs : 41% des **parcs-distributeurs** seraient bas et 41% normaux, 47% des **parcs-constructeurs** seraient bas et 24% normaux. Seuls les parcs des marchands seraient à un niveau un peu plus élevé : 65% des parcs à un niveau normal et 24%, à un niveau plus haut.

En 2014, les parcs des distributeurs devraient grossir un peu (41% des distributeurs s'y attendent). Les parcs des constructeurs devraient également croître (47% des distributeurs s'y attendent). Enfin, concernant les parcs des marchands, c'est le statu quo qui prime pour 77% des distributeurs.

**Les délais de revente** des tracteurs sont très stables depuis plusieurs mois autour de 72 jours. Ceux des porteurs ont un peu diminué passant de 95 jours à 79 jours. Pour les VUL, ils continuent leur baisse entamée en 2013 avec un délai moyen de 54 jours.

Les ventes de VO en France se redressent depuis 2013. 45% des ventes de VO sont réalisées par les distributeurs.

À l'inverse, les ventes de VO vers l'Europe sont en baisse, en particulier vers l'Europe de l'Est (18% des ventes, soit -3%) et l'Europe du Sud (7% des ventes, soit -4%). Les ventes vers les autres régions du Monde sont en hausse et atteignent un niveau relativement important par rapport aux années précédentes.

## EURO 6 ET LES VO

**Pour 70% des distributeurs, l'arrivée de la norme Euro 6 a favorisé les ventes de VO de norme Euro 5. Ils sont plus partagés sur les ventes de véhicules Euro 4 : 41% pensent que cela a fait baisser les ventes d'Euro 4. En terme de prix, les avis divergent entre une moitié qui pense que les prix des VO Euro 5 ont augmenté et une autre qui pense que les prix n'ont pas été impactés (grâce à l'influence des marchés locaux probablement).**

### DESTINATION DES VO

En %	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012	2013	mi-2014
Constructeur	0%	1%	3%	1%	0%	0%	1%	1%	5%	1%	5%
Mise en location	5%	7%	8%	8%	6%	9%	4%	5%	10%	10%	4%
France (utilisateur)	55%	52%	47%	38%	40%	40%	41%	48%	34%	41%	45%
Europe	31%	29%	26%	47%	48%	46%	33%	36%	41%	36%	32%
Du Sud				12%	5%	10%	5%	7%	6%	4%	7%
De l'Est				30%	40%	31%	15%	23%	25%	21%	18%
Hors Sud et Est				5%	4%	5%	13%	6%	10%	11%	7%
Hors Europe	ND%	10%	14%	4%	3%	5%	20%	9%	8%	12%	14%
Détruit	4%	2%	2%	1%	2%	0%	1%	1%	1%	0%	1%





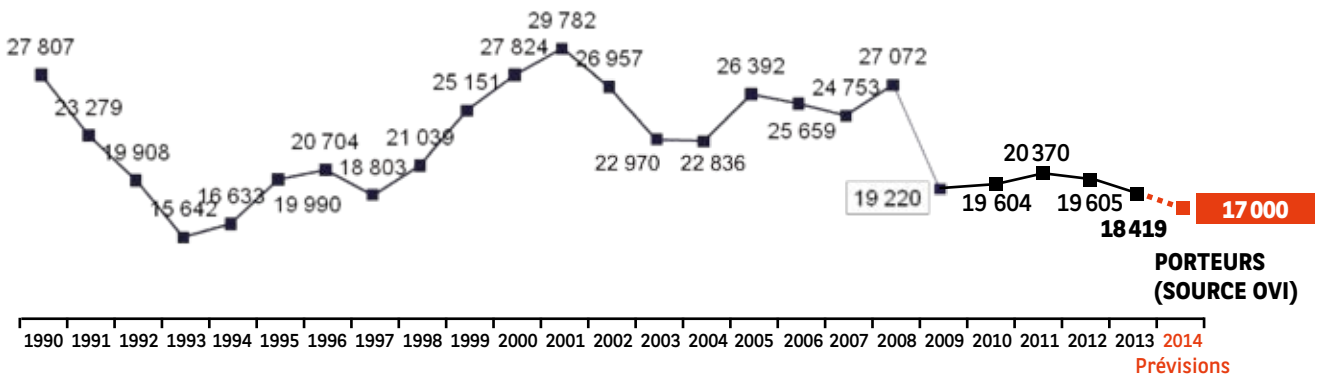
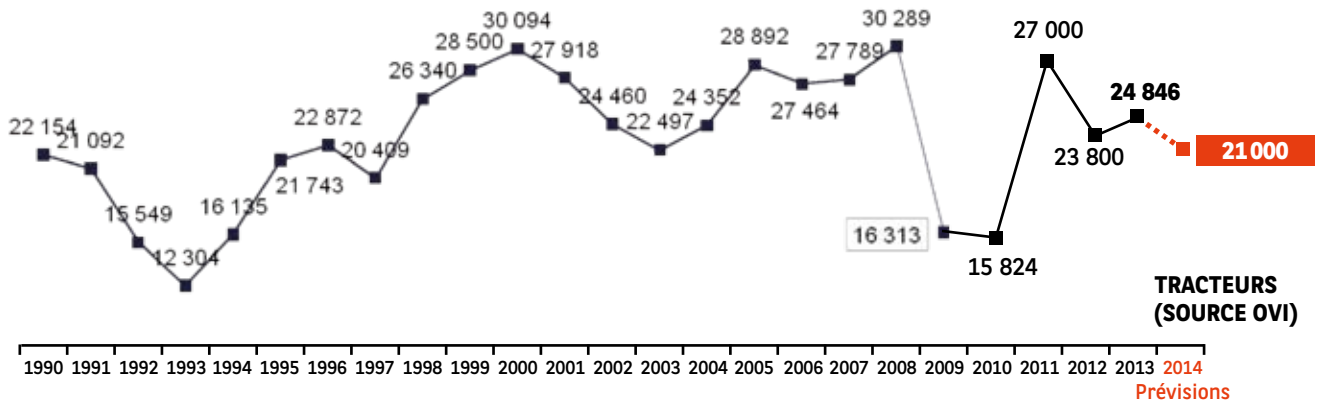
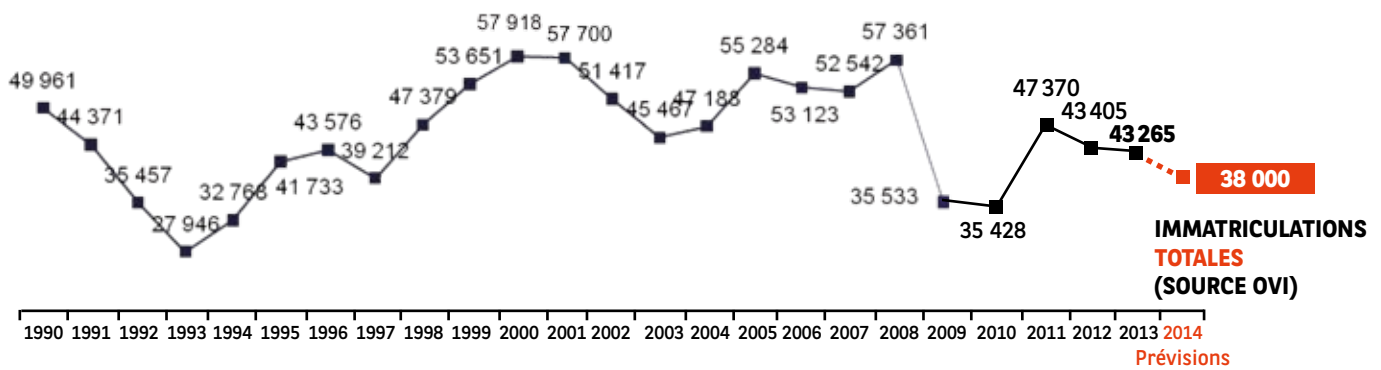
# LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS DU 2<sup>E</sup> SEMESTRE 2014

# HYPOTHÈSES 2014



# LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5T



# PRÉVISIONS POUR 2014



## UNE RECETTE QUI RESTE À TROUVER !

Certes l'environnement économique montre des signes de progrès mais plutôt en mode alternatif. Certains indicateurs (on pense ici au taux de chômage) ne montrent toujours pas de signes d'amélioration. Si l'on note avec satisfaction le progrès des indices de production industrielle, notamment en Europe, l'INSEE rappelle que la production industrielle française (bien qu'en progrès) se situe 16% sous son niveau de 2008 !

Dans ce contexte, le retour sur le devant de la scène du dossier éco-taxa cristallise de nouveau de fortes contestations. Il agit comme un révélateur de la situation compliquée du monde du transport et non moins compliquée du marché du VI. L'un et l'autre, sans faire forcément novation dans l'environnement économique, souffrent sur ce point d'un manque criant de visibilité, que le milliard d'euros de prélèvements supplémentaires envisagés via l'éco-taxa (éco-redevance?) n'améliorera certainement pas.

Les difficultés rencontrées par le monde du transport et le marché du Véhicule Industriel sont dues à un positionnement

défavorable dans la chaîne de valeur, dû à la fois à une phase de croissance faible (ou molle !) mais également à une phase de pression sur les prix (laissant parfois planer le doute d'un risque de déflation). Le coût du transport devient une des variables à resserrer. Le coût du camion devient alors une variable essentielle, potentiellement compressible dans le coût du transport.

L'année du passage à la norme Euro 6 (norme dont le développement coûteux justifierait une hausse notable du prix des véhicules), une telle équation a un impact très sensible sur les commandes de VI (la décision d'investissement en basse conjoncture supportant mal les facteurs inflationnistes).

Les experts de l'OVI jugent la situation économique compliquée, notamment pour les PME. La plupart (88%) estiment que les PME, activité transport incluses, sont moroses.

Les grandes flottes du Transport sont un peu mieux évaluées avec un quart des experts qui les trouvent dynamiques alors que les autres grandes entreprises et les collectivités publiques sont jugées au

mieux étales (respectivement par 59% et 53% des experts) au pire moroses (respectivement par 41% et 47%).

La moitié des experts (53% exactement) estiment que les défaillances d'entreprises du Transport sont en augmentation et 41% qu'elles sont stables.

Au moment de boucler le premier semestre, on constate en effet que l'afflux d'immatriculations liées aux dernières livraisons Euro 5 s'est tari dès la fin février. A fin mai, le recul significatif des immatriculations, comparé à un début d'exercice 2013 pourtant faible, montre à quel point le marché est privé des ressorts nécessaires.

## EN CONCLUSION

L'année 2014 s'est malheureusement engagée sur des bases dont le trend ressemble de près aux exercices 2009-2010 tant il semble bien que la « machine » soit grippée par un cumul conjoncture / prix dont on espère sortir rapidement maintenant afin de ne pas dorénavant, hypothéquer l'exercice 2015.

De plus, les effets d'inertie sont tels qu'il serait nécessaire que les commandes reprennent significativement dès la rentrée de septembre pour faire de 2015 un exercice satisfaisant.

Nos hypothèses révisées pour 2014 tendent vers le niveau bas de la fourchette envisagée en décembre dernier (soit 38 000 unités), avec une baisse plus marquée pour les tracteurs qu'en début d'année.

PRÉVISIONS D'IMMATRICULATION	2012	2013	% Var	2014 prévisions Juin	Var%
Tracteurs	23 800	24 846	+4%	21 000	-15 %
Porteurs	19 605	18 419	-7%	17 000	-7 %
Total	43 405	43 265	-1%	38 000	-12%

## L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

Depuis plus de quinze ans, l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) de BNP Paribas Leasing Solutions, et récemment passé sous l'égide de BNP Paribas Rental Solutions, s'est donné de multiples missions. Établissement de banques de données, réalisation d'enquêtes de conjonctures sur le marché du véhicule industriel en France, puis en Europe, réunions d'Experts. L'OVI représente désormais un poste avancé de ce secteur. Ses travaux font l'objet de publications sous forme de « Panoramas et de Prévisions », attendues par l'ensemble des experts du monde du transport. Attentif aux grands défis à venir, l'OVI apporte également des

éléments d'analyse à travers ses travaux dans le cadre, notamment, de ses Cahiers de l'Observatoire : étude sur la distribution des VI dans l'Europe du G8, voyage d'étude sur le marché du VI dans les pays de l'Est, en particulier en Hongrie et en Pologne.

Aujourd'hui, l'OVI participe tout naturellement aux réflexions menées par les différents groupes de travail sur les enjeux environnementaux qui rythment la vie des acteurs de ce secteur depuis quelques années déjà, et les possibles solutions à mettre en œuvre.



Retrouvez toutes nos enquêtes sur le site  
[www.rentalsolutions.bnpparibas.com](http://www.rentalsolutions.bnpparibas.com)



**BNP PARIBAS**  
**RENTAL SOLUTIONS**



**L'Observatoire**  
DU VÉHICULE INDUSTRIEL