

LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS

2015



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL



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

LA RECETTE RESTE À TROUVER

Nos prévisions 2014, dans leur évaluation la plus basse, se concrétisent, tant dans le déroulement que dans le résultat qui s'annonce (T1 fort en mode Euro V, puis « extinction des feux »).

Force est donc de constater que le niveau moyen du marché VI depuis 2009 est devenu structurel.

Fait majeur et révélateur du contexte actuel, nous sommes désormais passés à une gestion de parcs pilotée sous contrainte permanente d'optimisation et de réduction de coût avec la montée en puissance de la notion de TCO.

Alors que l'on constate que la France est l'un des seuls pays européens à avoir retrouvé son niveau de PIB en volume de 2008, on observe dans le même temps le fait que les composantes du dit PIB ont changé, ne laissant que peu de place à l'investissement ce qu'illustre à notre sens, entre autres, les difficultés du secteur BTP et le recul des flux du TRM.

Par ailleurs, la France comme l'Europe du sud vit encore et toujours sous contraintes de Bruxelles alors que plane de plus en plus fort l'ombre de la déflation.

Mais au-delà de la capacité d'adaptation de l'ensemble des secteurs économiques, il manque encore et toujours un élément fondamental et non monétaire nécessaire à une embellie : la confiance en l'avenir qui permet de se projeter et donc d'investir.

Terminons sur une note optimiste, au moment où le chantier Ecotaxe s'enlise, l'actualité très récente apporte un peu de lumière, avec la baisse subite, considérable (et durable ?) du marché du pétrole dont les conséquences promettent sur les bases actuelles des effets majeurs, dont la portée reste encore à mesurer.

03

ENVIRONNEMENT
ÉCONOMIQUE

04

LES UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS

10

LES PROFESSIONNELS
DU SECTEUR

17

LES PRÉVISIONS
2015

03

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

ECONOMIE

CROISSANCE AFFAIBLIE, LE PETROLE EN VEDETTE

EN CETTE FIN D'ANNÉE DES ÉVÈNEMENTS ET / OU PHÉNOMÈNES SE DÉGAGENT POUR ILLUSTRER LA COMPLEXITÉ DE L'ÉCONOMIE ET OU DE LA GÉOPOLITIQUE MONDIALE, CLEFS AU PREMIER RANG DESQUELLES ON CITERA : LE PÉTROLE (PAYS CLEFS : USA, L'ARABIE SAOUDITE, LA RUSSIE), LA DÉFLATION GRANDE CRAINTE EUROPÉENNE D'UNE « SPÉCIALITÉ » JAPONAISE, LE CONFLIT UKRAINIEN ET SES EFFETS INDUITS SUR LE COMMERCE EUROPÉEN.

L'ÉCONOMIE MONDIALE

Pour la principale puissance mondiale, les Etats-Unis, l'activité économique s'accélère avec une demande intérieure en reprise, des investissements en hausse et un commerce extérieur en progression.

La Grande-Bretagne a emboîté le pas de son principal partenaire.

Au Japon, la reprise se fait attendre avec un net repli de la consommation privée. Pour les BRIC, la situation est tendue, en particulier pour le Brésil entré en récession en début d'année et la Russie impactée par les sanctions occidentales à l'encontre de sa politique étrangère. La Chine maintient un rythme soutenu avec des soubresauts liés aux variations du commerce extérieur. L'Inde s'en sort plutôt bien avec un rebond au 1^{er} trimestre.

L'EUROPE

La croissance légèrement positive en 2013 a ralenti au 2^{ème} trimestre 2014. L'investissement des entreprises, en particulier en Allemagne, a décéléré sous l'effet des tensions géopolitiques à l'Est de l'Europe mais ce léger essoufflement devrait laisser place à une reprise à partir de 2015.

Parmi les outils à disposition de la BCE, la politique monétaire accommodante, la dépréciation de l'Euro et de desserrement du frein budgétaire doivent permettre un redémarrage.

Reste le problème de l'inflation très faible, inférieure à 1% l'an, qui tend vers la déflation ce qui représente un réel danger pour la croissance dans la zone Euro. D'un côté, la dépréciation de l'Euro devrait permettre une hausse des prix à l'exportation dans les prochains mois mais un taux de chômage élevé et des problèmes géopolitiques aux frontières de l'Est concourent à leur ralentissement.

- 50%

COURS DU BRENT
EN DOLLAR DEPUIS L'ÉTÉ 2014

PRIX DU PÉTROLE BRENT EN EUROS À NOVEMBRE 2014



LE PETROLE

Depuis le début de l'année, le pétrole a perdu près d'un tiers de sa valeur et voit le seuil de 60 USD le baril s'approcher. L'arrivée du pétrole de schiste américain a provoqué un surplus de production tandis que l'OPEP, plus précisément l'Arabie Saoudite n'a pas souhaité réduire sa production pour rééquilibrer l'offre et la demande et donc le prix. L'affaiblissement de la demande mondiale sous contrainte d'une croissance en recul vient valider cette baisse des cours. Les effets à long terme de cet évènement économique mais aussi géopolitique restent à mesurer.

LA FRANCE

L'économie française fait du surplace, au premier semestre 2014 comme probablement au second. La consommation des ménages marque une résistance à la baisse, mais pas l'investissement, et les exportations peinent à croître. La croissance, faible en 2014, ne devrait accélérer que très progressivement en 2015. La demande intérieure conservera peu d'allant, la demande mondiale sera modérément porteuse.

Néanmoins, la baisse de l'euro et les efforts du gouvernement en faveur des entreprises, notamment le CICE (Crédit d'impôt Compétitivité Emploi), devraient permettre un début de redressement des marges et de l'investissement.

	MONDE	ETATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2014	3,3%	2,1%	0,7%	1,4%	0,3%
Prévisions 2015	3,8%	2,8%	0,9%	1,4%	0,7%

04

UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS



**TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES**

**BÂTIMENTS
ET TRAVAUX PUBLICS**

NÉGOCE DE MATÉRIAUX



TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

STABILITE A BAS NIVEAU ET VISIBILITE REDUITE

LES FLUX DE TRANSPORT SONT POUR DES RAISONS IDENTIFIÉES TRÈS LOIN DU NIVEAU QUI FUT CELUI DE LA DÉCENNIE PRÉCÉDENTE ET ON CONSTATE DES FACTEURS DE DIFFICULTÉS STRUCTURELLES, IL RESTE À SAUVEGARDER « L'OUTIL INDUSTRIEL » AFIN QUE LE PAVILLON FRANÇAIS PROFITE AU MIEUX DE LA REPRISE QUE L'ON ESPÈRE PLUS QU'ON NE PEUT MALHEUREUSEMENT LA CONSTATER.

ACTIVITÉ DU TRM (MINISTÈRE DES TRANSPORTS)

Depuis plus de 2 ans, le Transport Routier de Marchandises reste à un niveau très faible sous les 165 M t/km. Très lié à l'évolution du PIB, il a reculé au cours des 2 derniers trimestres (-2,3% au 1^{er} trimestre et -1,1% au 2^{ème} trimestre).

Le transport de produits manufacturés diminue de 3,6% au 2^{ème} trimestre après plusieurs trimestres de fluctuations.

L'activité du transport de produits agricoles et agroalimentaires augmente de 2,1% et celle du transport de matériaux de construction diminue : -3,1% après -2,0% au 1^{er} trimestre.

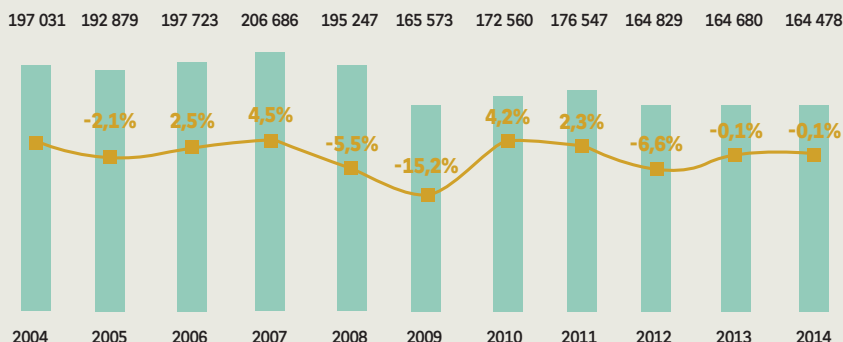
Si l'on considère le kilométrage parcouru par les poids lourds du pavillon français, il se replie de 3% par rapport au trimestre précédent, surtout pour les transports pour compte propre.

Le transport pour compte propre s'est renforcé avec une nette

croissance depuis 2012 (+14%) et un poids dans le transport national qui passe de 17,8% à 20,4%. Cela semble s'inverser sur les 2 derniers trimestres avec un recul plus important du compte propre que du compte d'autrui (-2,9% pour le premier et -0,6% pour le second).

Selon les chefs d'entreprises du TRM et de la messagerie, l'activité reste morose aux 2^{ème} et 3^{ème} trimestres 2014. Cependant, pour la fin de l'année, un léger mieux peut être envisagé.

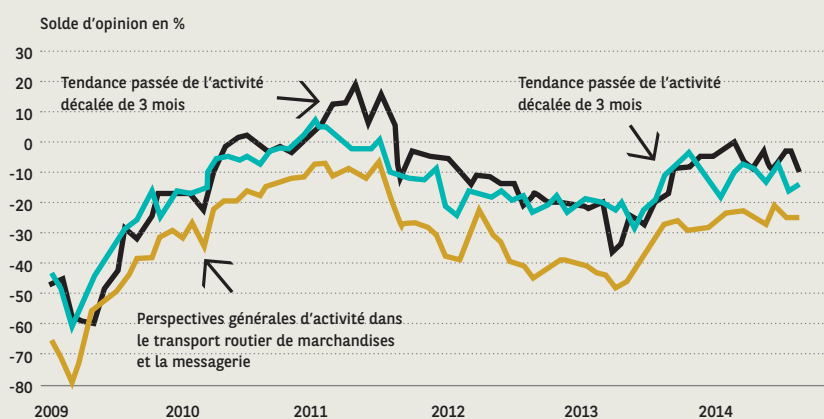
TRM : EN MILLIONS DE TONNES-KM TRANSPORTÉES (DONNÉES CVS)
2014 : EN GLISSEMENT DE JUILLET 2013 À JUIN 2014



-2,5%

BAISSE MOYENNE ANNUELLE
DU TRM NATIONAL
DEPUIS 2008

CONJONCTURE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET LA MESSAGERIE Evolution en % (T/T/1)



Source : INSEE, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

TRANSPORT EUROPÉEN

Après une baisse de -4% en 2012, le TRM européen se redresse légèrement et progresse de +2% en 2013. La croissance est nettement portée par l'Est, +9,3%.

L'Ouest perd -0,5% au global en raison de la baisse de son activité nationale, -1,2% en moyenne, partiellement compensée par une hausse modérée de l'international (+2,2%).

La France se distingue en déclinant sur tous les tableaux. En revanche, les nouveaux états membres (NEM) enregistrent de fortes hausses en national et à l'international.

La Pologne renforce sa place de leader à l'international tandis que l'Allemagne cède du terrain.

A l'international, l'activité européenne entre pays tiers et le cabotage explosent : respectivement +15% et +20%.

PÉTROLE / ECOTAXE

QUE DE BONNES NOUVELLES ?

L'ABANDON DE L'ECOTAXE ET LA CHÛTE BRUTALE DES COURS DU PÉTROLE SONT DE BONNES NOUVELLES FONDAMENTALEMENT ET DANS L'IMMÉDIAT POUR LE TRM MAIS QU'EN SERA-T-IL SUR LE LONG TERME ?

La baisse du cours du gazole touchera tous les transporteurs étrangers y compris sur notre territoire. Mais quelle sera le nouvel équilibre concurrentiel en Europe ?

Sachant que le pied de facture dans un marché limité en volume jouera à plein tandis que le poids relatif du gazole dans les charges d'un transporteur polonais ou espagnol eu égard à ses charges salariales améliorera de façon plus importante sa compétitivité.

Quant à l'abandon de l'Ecotaxe nous ne saurons à quel point il s'agit d'une bonne nouvelle que lorsque la mesure de substitution aura été validée.

TOUS TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES PAR PAVILLON - 2013

RANG	PAVILLON	MILLIONS DE T.KM DONNÉES EUROSTAT	POIDS DANS L'ENSEMBLE PAVILLON	% PAR RAPPORT AU PREMIER	EVOLUTION 2013/2012
1	Allemagne	305 744	17,3%	100%	-0,4%
2	Pologne	247 594	14,0%	81%	11,4%
3	Espagne	192 597	10,9%	63%	-3,3%
4	France	171 472	9,7%	56%	-0,6%
5	Royaume-Uni*	156 806	8,9%	51%	-1,1%
6	Italie	127 241	7,2%	42%	2,6%
7	Pays-Bas	70 184	4,0%	23%	3,5%
8	Rép.tchèque	54 893	3,1%	18%	7,2%
9	Portugal	36 555	2,1%	12%	11,0%
10	Hongrie	35 818	2,0%	12%	6,2%

04

UTILISATEURS
DE VEHICULES
INDUSTRIELS

ECONOMIE

DANS LE DUR !

L'ACTIVITÉ DU BÂTIMENT A TRÈS PROBABLEMENT ATTEINT SON SEUIL LE PLUS BAS MÊME SI L'EXERCICE PROCHAIN S'ANNONCE ENCORE COMPLIQUÉ. LE MÉTIER S'EST ADAPTÉ, NON SANS DÉGÂT ET ON PEUT ESPÉRER QUE LA VOLONTÉ AFFICHÉE PAR LES POUVOIRS PUBLICS DE RELANCER LA CONSTRUCTION DE LOGEMENT FINISSE PAR PRODUIRE SES EFFETS.

ACTIVITÉ DU BATIMENT

Le seuil symbolique des 300 000 logements neufs mis en chantier sur 12 mois vient d'être franchi; preuve de la crise qui touche le secteur du bâtiment. De décembre 2013 à novembre 2014, le nombre de logements mis en chantier s'élève à 299 200 unités, soit une baisse de 11,4% par rapport aux douze mois précédents.

Si le mois de décembre, traditionnellement favorable, ne redresse pas la barre, il se pourrait que l'année 2014 reste longtemps dans les mémoires des professionnels du secteur du bâtiment. A titre de comparaison en 2013, 331 867 logements neufs avaient été mis en chantier en

France, un chiffre déjà en repli de 4,2% sur un an, et bien en deçà de l'objectif gouvernemental, encore jamais atteint dans l'Hexagone, de lancer la construction d'un demi-million de logements par an.

Le pic de ces dernières années a en fait été atteint en 2011, avec 378 561 logements mis en chantier. Depuis, les chiffres de la construction n'ont cessé de reculer en raison de la crise économique, mais aussi de la limitation du périmètre de certaines mesures d'aides fiscales jugées inflationnistes (loi Scellier, prêt à taux zéro...), ainsi qu'à un effet rattrapage après une année faste. En revanche, le secteur des logements collectifs s'est redressé lors des 3 derniers mois à 41 387 unités, c'est-à-dire en hausse

de 6,4% par rapport aux mêmes mois de l'année précédente. Concernant, les résidences pour seniors, étudiants et touristes, la tendance est toujours haussière, de 1,9% à 7 050 unités.

Ce secteur résiste à la conjoncture difficile du bâtiment grâce aux politiques de diversification des grands promoteurs qui souhaitent limiter leur exposition à la crise du logement.

Le nombre de permis de construire accordé pour des logements neufs - indicateur des mises en chantier à venir - ne se redresse pas. Sur 12 mois, il baisse de 11,9% à 381 701 unités. Et sur le trimestre allant de septembre à novembre, il a chuté de 11,8% à 92 643 unités.

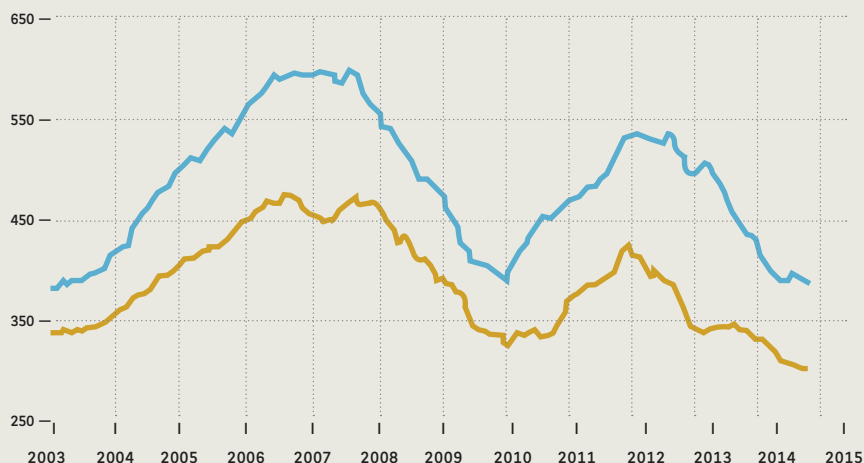
11%

LA BAISSÉ DES MISE
EN CHANTIER
DE LOGEMENT
INDIVIDUEL SUR 12 MOIS
GLISSANTS À FIN
NOVEMBRE

CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

Unité : millier de logements (données mensuelles / cumul sur 12 mois glissants)

■ Autorisations ■ Mises en chantier



Traitement Xerfi / Source : SOeS, dernières données disponibles octobre 2014

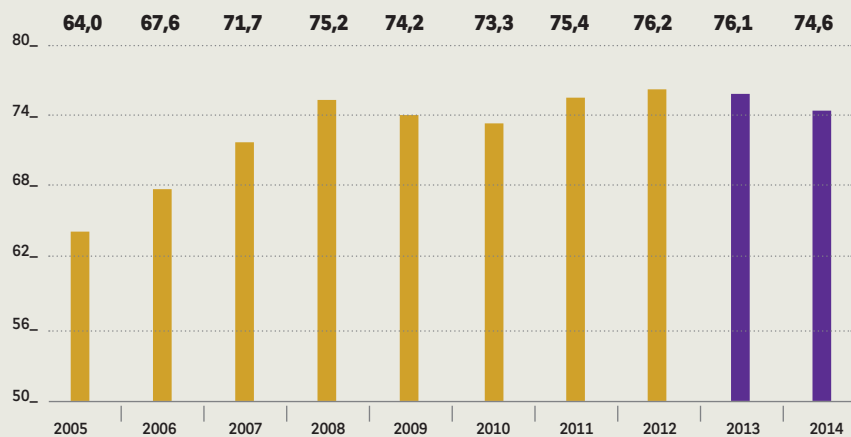
À l'exception des logements en résidence, tous les secteurs de la construction sont orientés à la baisse. Les autorisations de construire des logements individuels diminuent de 10% (- 8% pour les individuels purs, - 15% pour les individuels groupés). Les logements collectifs sont en baisse de 16%.

Les logements en résidence progressent de 15%.

Cette chute confirme le retournement de tendance amorcé en octobre (-3,9%), après une courte hausse en août et en septembre, qui avait interrompu un déclin continu depuis le premier trimestre 2013.

CHIFFRE D'AFFAIRES DU MARCHÉ DE L'ENTRTIEN-AMELIORATION

Unité : milliard d'euros



Traitements et estimations Xerfi / Source : Club de l'amélioration de l'habitat



DES INDICATEURS CLEFS

EMPLOI

Les données Insee/ Ministère du Travail affichent, en sommant effectifs salariés et postes d'intérim ETP, une évolution nette sur les deux premiers trimestres de 2014 d'environ -17 400 emplois (soit -1,5%) par rapport aux mêmes trimestres de 2013, dont 16 300 salariés en glissement annuel sur neuf mois à fin septembre 2014.

En parallèle on constate une modeste progression des défaillances d'entreprises, à +1,6% exactement selon les données semi définitives de la Banque de France.

Le tassement continu de cette hausse se transformerait même en recul pour le seul bâtiment, avec -0,4% selon les données recueillies par Altarea.

TRESORERIE

L'érosion des trésoreries reste malheureusement d'actualité depuis la fin 2011, quelle que soit la taille d'entreprise.

L'allongement des délais de règlement clients continue de peser lourdement dans ce constat (cf. graphique 14). D'autant que les entreprises du bâtiment sont strictement soumises aux délais de paiements fournisseurs définis par la LME.

PRIX

Quant aux prix du bâtiment ils sont trop bas ce qui reste un motif d'inquiétude forte quant à la pérennité des PME.

RENTABILITE

Au final malgré la mise en œuvre du CICE les entreprises restent fragiles, cf. notamment l'étude récemment réalisée par BTP Banque qui révèle la faiblesse des taux de marges et de rentabilité tandis que 15% d'entreprises ont des résultats nuls ou négatifs.

RENTABILITE

Le vote de la loi de finances pour 2015 du plan de relance et des mesures en faveur de la transition énergétique constitue donc une indispensable bouffée d'air.

Les effets mettront toutefois du temps à se faire sentir, compte tenu de l'inertie habituelle des marchés. On attend également les effets de la loi Pinel et des règles applicables aux Prêt à Taux Zéro.

DES MESURES ATTENDUES

Le vote de la loi de finances pour 2015 du plan de relance et des mesures en faveur de la transition énergétique constitue donc une indispensable bouffée d'air. Les effets mettront toutefois du temps à se faire sentir, compte tenu de l'inertie habituelle des marchés.

On attend également les effets de la loi Pinel et des règles applicables aux Prêt à Taux Zéro. Aussi, c'est un mouvement de relance global qui est attendu pour le non résidentiel, lui aussi fortement pénalisé par la crise économique qui frappe la France depuis huit ans.

04

UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS

TRAVAUX PUBLICS

LE POIDS DES CONTRAINTES BUDGETAIRES

LE BTP EST PLUS QUE JAMAIS UN SECTEUR CLEF DANS LA REPRISE, AU VU DU POIDS DE CE SECTEUR. L'INSEE ESTIME QUE LES DIFFICULTÉS DE CE DERNIER POURRAIENT COÛTER JUSQU'À 0,4 PT DE PIB EN 2014. LES FACTEURS DE RELANCES SONT IDENTIFIÉS MAIS COMPLEXES À METTRE EN ŒUVRE, SOUS CONTRAINTE BUDGÉTAIRE. AU MOINS SAIT-ON AUJOURD'HUI OÙ SE TROUVENT LES CLEFS !

LA SITUATION FINANCIÈRE

Deux études publiées en octobre par BTP Banque et KPMG constatent que la baisse de l'activité dans le secteur du BTP aggrave la rentabilité, la trésorerie et la valeur ajoutée des entreprises. Un petit mieux toutefois, après cinq années de détérioration, ces indicateurs se stabilisent.

Mais l'année 2015 s'annonce difficile pour le secteur : la concurrence forte et des prix de plus en plus bas impactent la marge des entreprises, dégradent la trésorerie et réduisent les perspectives d'embauches dans les six prochains mois.

La rentabilité des entreprises a été divisée par deux entre 2008 et 2013. Le nombre d'entreprises déficitaires se maintient autour de 15% en 2013, après un nombre croissant d'entre elles

en perte entre 2008 et 2010.

L'activité en 2014 devrait finir en baisse de 5% puis sur les bases actuelles pourraient encore baisser de 8% en 2015.

Les appels d'offres sont à l'avenant. Déjà en baisse de 19% au premier trimestre, ils se sont écroulés au second (-33%) et troisième (-28%) trimestre du fait de la période post-élections municipales et des premiers effets de la baisse des dotations de l'Etat. Cette chute a évidemment des conséquences directes sur les prix, qui sont exagérément tirés vers le bas du fait d'une concurrence exacerbée.

La profession s'attend à une baisse de 12% de la demande des collectivités à ces entreprises l'année prochaine, soit là-aussi « la plus forte baisse jamais connue de l'investissement local en TP depuis 30 ans ». Une baisse accentuée par

l'incertitude dans laquelle se trouvent les collectivités locales face à la réforme territoriale, aux contours encore flous, et qui pousse à l'attentisme. Pour le TP, la chute s'annonce donc rude, avec une plongée prévisible de 5 à 11%, le scénario médian « et plutôt favorable » tablant sur un recul de 8%.

20 000 emplois ont déjà été perdus entre 2007 et 2014, période au cours de laquelle l'activité a chuté de 20%, et les pertes devraient s'accroître en 2015 sous l'effet de trois facteurs : la décélération des grands chantiers Ligne Grande Vitesse (LGV Sud Est Atlantique et Bretagne Pays de Loire notamment), le niveau plancher atteint par l'intérim (10% des effectifs), et les défaillances d'entreprises du fait de la crise. Les entreprises ont plus que jamais besoin de visibilité.

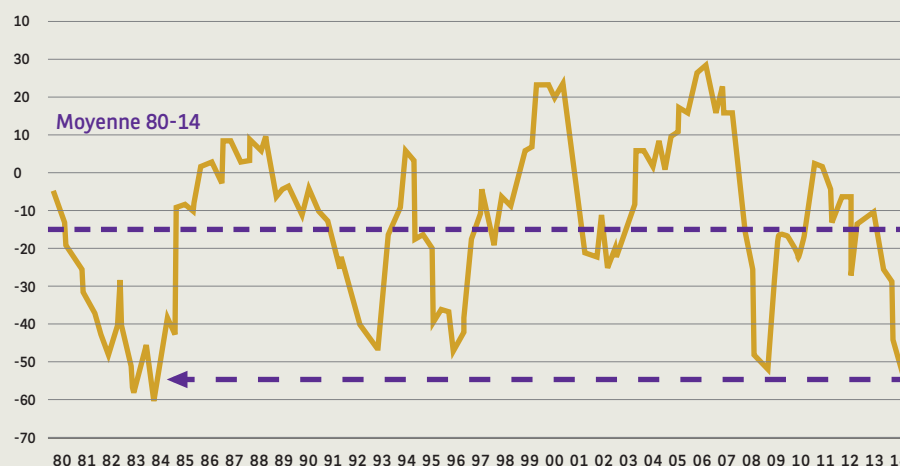


-12%

BAISSE ATTENDUE
DE LA DEMANDE
DES COLLECTIVITÉS
PUBLIQUES EN 2015

OPINION SUR L'ACTIVITÉ FUTURE DANS LES TRAVAUX PUBLICS

%, soldes d'opinion, cvs



Source : enquête d'opinion INNSEE / FNTP



LES ENQUÊTES D'OPINION

L'opinion des entrepreneurs sur leur activité future atteint le niveau le plus bas depuis celui du début des années 80. Tous les indicateurs convergent ainsi à la baisse.

Hormis les grands opérateurs (RFF, EDF,...), qui ont fourni de l'activité notamment grâce aux grands projets (+3% d'activité

par rapport à 2013), tous les donneurs d'ordre ont réduit la voilure cette année, au premier rang desquels on trouve les collectivités locales (42% du poids de l'activité), en baisse de 10% en volume. Tous les secteurs des TP sont concernés par cette chute, et en particulier la route, qui a subi une baisse de 9% d'activité sur 9 mois, et les canalisations, qui pourraient s'effondrer de 10% cette année.

Du côté des dirigeants d'entreprises interrogés par l'institut IFOP pour KPMG, près de la moitié prévoit une stabilité de leur trésorerie dans les six mois à venir. Pourtant, plus d'un tiers estiment qu'elle va, au contraire, se détériorer.

Par ailleurs, seuls 9% des chefs d'entreprise envisagent d'embaucher d'ici six mois. Un chiffre qui chute à 3% pour le secteur du gros œuvre.

04
UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

UN POSITIONNEMENT PLUS FAVORABLE QUE CELUI DU BTP

LE NÉGOCE DE MATÉRIAUX SE TROUVE AU CŒUR DU MÉTIER BTP ET NE PEUT QU'ÊTRE TOUCHÉ PAR LA SITUATION DE SON SECTEUR, MAIS ON CONSTATE QUE LE FAIT D'INTERVENIR POUR PARTIE SUR LES MARCHÉS D'ENTRETIEN ET RÉNOVATION PERMET À CE SECTEUR DE MIEUX RÉSISTER À LA CRISE, MÊME SI LES STATISTIQUES RÉCENTES MONTRENT L'AMPLEUR DE LA « PENTE À REMONTER ».

NÉGOCE DE MATÉRIAUX

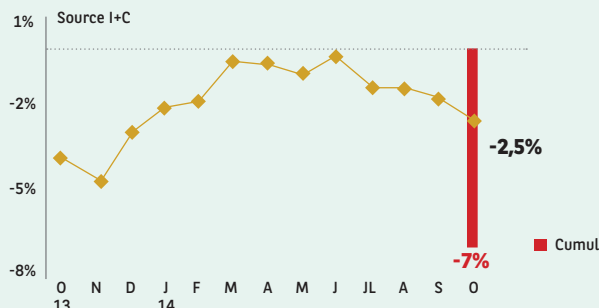
Après un mois de septembre redonnant un peu de souffle, le négoce du bâtiment enregistre de nouveau une chute sévère de son activité en octobre.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes avec -7% de baisse mensuelle, portant la tendance annuelle à -2,5%. Toutes les spécialités fléchissent de plus d'un demi-point. Elles s'échelonnent désormais de -1,6% pour le

sanitaire-chauffage à -3,9% pour les spécialistes bois.

Sur le mois d'octobre, toutes les spécialités suivent cette évolution à la baisse, même si les grossistes en quincaillerie, les spécialistes sanitaire-chauffage (-6%) voire le négoce décoration (-6,5%) résistent mieux que les négociants en matériaux (-7,5%) ou a fortiori les spécialistes bois (-9%).

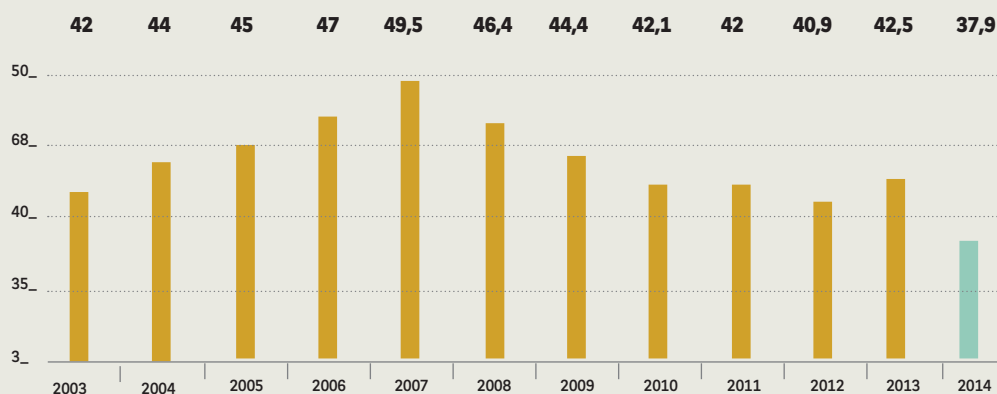
NEGOCE DE MATERIAUX VARIATION MENSUELLE



Activité du négoce tous secteurs confondus à fin octobre 2014

CA DES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS (EN MILLIARDS D'EUROS 2013)

Unité : milliard d'euros



Traitements et estimations Xerfi / Source : Club de l'amélioration de l'habitat

Crise du bâtiment oblige, l'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (Unicem) continue de voir son activité diminuer. Pour éviter la catastrophe en 2015, elle attend des mesures rapides et concrètes de la part du gouvernement et lui fait des propositions.

Avec une baisse de production estimée à 5% par rapport à l'an dernier, 2014 est une année compliquée malgré un excellent premier trimestre, conclu par une hausse de 7,1% des livraisons de matériaux de construction par rapport à 2013.

Les deux trimestres suivants ont été bien plus moroses,

avec des baisses respectives de 4,5% et 10,1% par rapport à l'année passée.

Au final, 2014 devrait atteindre un score historiquement bas avec 344 millions de tonnes de granulats produits, soit 12% de moins que la moyenne des 25 dernières années.

Du côté du béton prêt à l'emploi, la situation est moins inquiétante. Certes, la production estimée à 38,7 millions de m³ reste supérieure à la moyenne de ces 25 dernières années (35,5 millions de m³), mais elle est en baisse pour la troisième année consécutive. Dans ce contexte, les perspectives pour 2015 ne sont pas optimistes.

Des mesures gouvernementales sont attendues pour passer un exercice 2015 qui s'annonce très difficile afin de pouvoir se projeter sur 2016 :

- Le déblocage de la construction des logements « gelés » depuis les dernières municipales (dont 20 000 en Ile-de-France selon l'Unicem).
- L'exonération des collectivités territoriales de TVA sur les investissements supplémentaires non prévus au budget et réalisés en 2015.
- La priorité à donner aux solutions constructives locales, afin de préserver l'emploi.

MARCHÉ DES MATERIAUX

Données cjo	Estimations 2013		2014			
	NIVEAUX	2013/12%	1 ^{ER} TRIM.	2 ^E TRIM.	3 ^E TRIM.	10 MOIS.
GRANULATS ⁽¹⁾	366 MT	+ 1,8	+ 8,6	- 3,8	- 11,6	- 3,9 ^(p)
BÉTON PRÊT À L'EMPLOI	38,7 MM ³	- 1,7	+ 6,8	- 5,0	- 9,4	- 3,8
ADJUVANTS	99 000 T	+ 0,4	- 0,2	- 4,6	ND	ND
CIMENT	19,2 MT	- 3,8	+ 5,5	- 4,6	- 8,9	- 4,4
PRODUITS BÉTON	22,3 MT	- 8,6				
TUILES	2,3	- 4,6	+ 8,8	- 2,9	- 10,7	- 1,7 ⁽²⁾
BRIQUES	2,0 MT	- 8,2	+ 2,6	- 7,3	- 10,4	- 5,1 ⁽²⁾
TOTAL MATÉRIAUX⁽³⁾	497 MT	- 1,4	+ 7,1	+ 4,5	- 10,1	- 3,9⁽⁴⁾

* Variation en % par rapport à la même période de l'année précédente - (p) Provisoire

(1) Données de production ; autre matériaux : livraisons

(2) 9 mois 2014

(3) Le volume de l'Indicateur matériaux correspond à la somme des livraisons des produits suivants : ciment, BPE, granulats, tuiles et briques. La variation en % de l'Indicateur matériaux est égale à la somme des variations de chaque produit.

(4) Hors tuiles et briques.

FOCUS

APPROCHE DES RISQUES

NOUS PRÉSENTONS UNE SYNTHÈSE DES RISQUES GÉNÉRÉS POUR LE TISSU DES PME TOUTS SECTEURS CONFONDUS DU FAIT DE L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE SUBI DEPUIS 2009, SOUS 3 ANGLES DIFFÉRENTS MAIS LIÉS :

L'IMPACT DES DÉLAIS DE PAIEMENTS INTER ENTREPRISES SUR LA SANTÉ DES PAIEMENTS.

LE NIVEAU ET LES CONSÉQUENCES DES PROCÉDURES JUDICIAIRES.

LES INDICATEURS DE RISQUES QUI EN DÉCOULENT.

En France, le crédit inter entreprises représente 600 milliards € et se trouve à la source de nombreuses procédures en partie du fait des délais de paiements pratiqués mais surtout des retards constatés par rapport aux délais négociés.

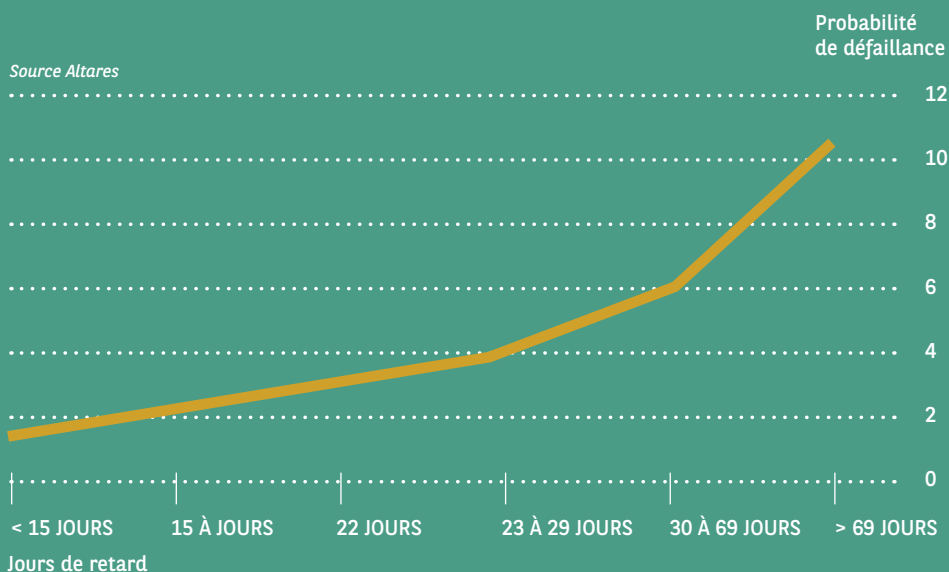
En moyenne, les retards de règlement atteignent la barre des 12 jours en 2014 en léger progrès par rapport à 2013. Moins d'un tiers des entreprises françaises (32%) paye leurs fournisseurs sans retard, c'est un peu mieux qu'en Grande Bretagne (28%) mais très loin de la performance allemande (70%). (Source Altares D&B.) Tandis que les retards de plus de quinze jours concernent 31% des entreprises malgré un recul récent.

Les retards de paiements d'aujourd'hui portent les défaillances d'entreprises des prochains mois ; aussi, l'amélioration de ce premier semestre est de nature à envisager une deuxième partie d'année 2014 meilleure que ne le fût celle de 2013.

Toutefois, la tendance devra être plus marquée sur cette rentrée 2014 pour pouvoir espérer s'écarter du plateau des 63 000 procédures collectives annuelles.

Le tableau présenté ci-après exprime bien plus clairement qu'un discours la corrélation directe entre les retards de paiements subis et leurs conséquences.

PROBABILITÉ DE DÉFAILLANCE ASSOCIÉE AU RETARD DE PAIEMENT



PROCÉDURES JUDICIAIRES EN SYNTHÈSE

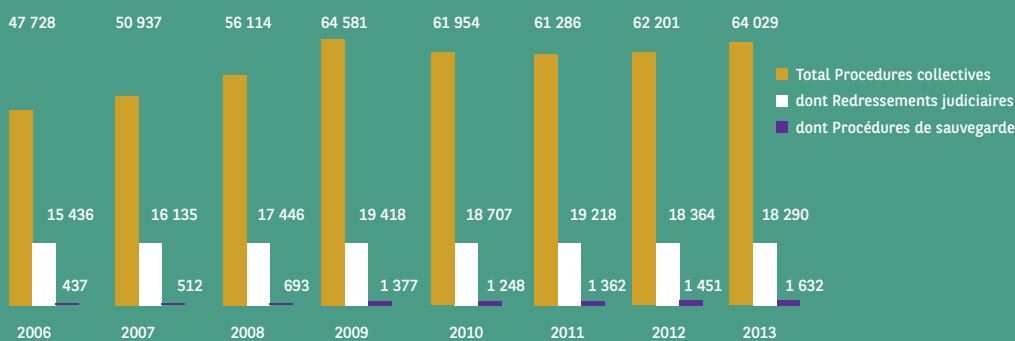
UN CONSTAT : LES PROCÉDURES JUDICIAIRES SONT MAJORITAIREMENT « MORTELLES » POUR LES PME DONT LES SOINS PRÉVENTIFS, LES PROCÉDURES DE SAUVEGARDE, SONT TROP PEU UTILISÉES, PLUS EN AMONT, POUR LEUR PERMETTRE DE RESTER EN VIE.

On note ainsi que sur la période 2006 - 2013 le pourcentage annuel moyen d'ouvertures de redressement judiciaire comparé à l'ensemble des procédures collectives (redressement et liquidation) reste limité et stable. Il a oscillé entre 29 et 35% signifiant a contrario que 65 à 71% des défaillances étaient des liquidations judiciaires directes. Bien que marginales par rapport au volume de défaillances, les

procédures de sauvegarde ont une efficacité avérée, l'intérêt de traiter les difficultés en amont permettant un taux de réussite plus élevé. Les chances de survie après l'ouverture d'une procédure (redressement + liquidation + procédure de sauvegarde) restent très limitées et s'amenuisent avec le temps. Ainsi sur la période 2006 - 2013 seules 22% des 152 000 entités comptabilisées étaient encore juridiquement

actives en octobre 2014, avec un ratio de survie de 48% pour les sauvegardes contre 21% pour les redressements. On note ainsi que pour le secteur du BTP le taux de survie d'une procédure de sauvegarde est 3 fois plus élevé que le taux de survie d'un redressement judiciaire (48% / 17%). Pour le secteur du TRM le taux de survie à une procédure de sauvegarde est de 38% contre 18% en cas de RJ.

EVOLUTION DES PROCEDURES COLLECTIVES EN FRANCE METROPOLITAINE



Sources : Ellisphère

POUR UNE APPROCHE SYNTHETIQUE DES TAUX DE RISQUES

(source Ellisphère)

EN SEPTEMBRE 2014, LA SITUATION FINANCIÈRE DES ENTREPRISES COMMERCIALES RESTE GLOBALEMENT SAINES MAIS SE DÉGRADE PAR RAPPORT À LA SITUATION DE MAI 2014.

L'intégration progressive des bilans 2013 et 2014 pèse négativement sur l'appréciation générale du risque de défaillance. A ce titre, les procédures collectives sont reparties à la hausse en France métropolitaine. A fin juin 2014 et sur 12 mois glissants, près de 63 000 défaillances ont été enregistrées, soit + 2%.

Ainsi, sur une échelle de risques fixée par le spécialiste Ellisphère

(ex Coface rating) la population d'entreprises en risque « très élevé à élevé » progresse de 0,5% pour atteindre près de 9%. Toutefois, les classes les moins risquées (« de moyen à très faible ») représentent toujours la majorité du tissu économique étudié, soit 54% des entreprises.

Sur 22 secteurs étudiés, 9 secteurs ont des risques élevés et moyens supérieurs à la moyenne dont le BTP et le secteur

transport et logistique. Notons toutefois que le score de risque très élevé concerne le segment construction à hauteur de 21% mais le secteur matériaux de construction à hauteur de 9% seulement.

De même le secteur transport terrestre a un score très élevé de 16% tandis que le secteur entreposage (logistique) affiche un résultat de risque très élevé de seulement 7%.

RESULTATS TOUS SECTEURS D'ACTIVITÉ

Tous secteurs Répartition des entreprises par classe de risque

TOUS SECTEURS	8,9%	36,7%	41,5%	13,0%
TRANSPORTS ET LOGISTIQUE	14,8%	43,8%	35,0%	6,4%
MÉTAUX	14,8%	42,7%	37,0%	5,6%
BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS	14,4%	41,3%	32,4%	12,0%
BOIS PAPIER CARTON IMPRIMERIE	12,7%	45,3%	36,1%	5,9%

▼ Taux en risque très élevé ▼ Evolution / mai 2014 : + 0.

10

LES PROFESSIONNELS
DU SECTEUR

LE MARCHÉ VI

CARROSSERIE

DISTRIBUTION

10

LES PROFESSIONNELS
DU SECTEUR

IMMATRICULATIONS

LE MARCHÉ FRANCE : EN RETRAIT DE L'EUROPE

L'EUROPE DU VI CONNAIT UNE SITUATION CONTRASTÉE, DANS UN CONTEXTE DE REPRISE GLOBALE BIEN QU'ENCORE MODÉRÉE QUI ILLUSTRE BIEN CE QUI SE PASSE DANS L'ÉCONOMIE EUROPÉENNE. LA FRANCE, DANS CET ENVIRONNEMENT FAIT PARTIE DES PAYS EN RETRAIT EN PERDANT DANS L'IMMÉDIAT SON SECOND RANG AU PROFIT DU ROYAUME UNI.

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

JANVIER - OCTOBRE 2014

	IMMAT.	VAR. %
ALLEMAGNE	73 106	+6,0%
ESPAGNE	12 692	+28,1%
FRANCE	31 922	-11,0%
ITALIE	10 546	+5,1%
ROYAUME-UNI	33 268	-9,5%
EUROPE DU NORD	14 176	-0,1%
BENELUX	16 235	+1,4%
UE 15 + CH, IS ET N	206 172	+1,1%
EUROPE DE L'EST	37 793	+4,7%
DONT POLOGNE	14 394	-2,4%
EUROPE (23) + EFTA	243 965	+1,7%

EUROPE

UN MIEUX TOUT EN CONTRASTE

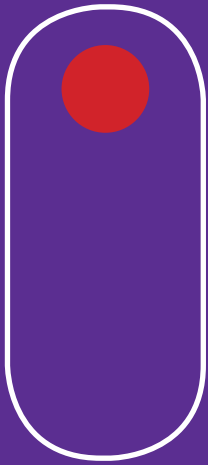
L'arrivée d'Euro VI sur le marché du VI a bouleversé le rythme des commandes en fin d'année 2013. Par exemple, le Royaume Uni a commandé plus de 11 000 véhicules en décembre, soit 1 000 de plus que l'Allemagne et plus du double de la France.

L'ensemble de l'Europe a progressé de 11,6% lors des 12 derniers mois.

Depuis, le rythme s'est ralenti mais la plupart des pays européens est encore en avance

sur les 10 premiers mois de l'année par rapport à 2013. L'Espagne est en très forte croissance avec une progression de 33,3% de ses immatriculations suivie de l'Allemagne (+6,0%), de l'Italie (+5,1%) et des pays de l'Est hors Pologne.

Le Royaume Uni et la Pologne qui ont fortement immatriculé en décembre digèrent leur surcroît de commandes. Seule la France présente un déficit très important (-11% par rapport à 2013).



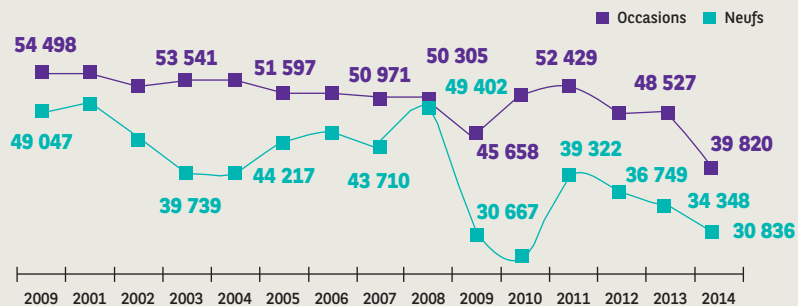
LE MARCHÉ VI L'EUROPE PROFITE D'EURO VI LA FRANCE DÉCROCHE

CARROSSERIE INDUSTRIELLE SECTEUR APPAREMMENT STABLE AVEC DES DISPARITÉS VUL ET SEMI PLUTÔT POSITIFS ET VI À L'ARRÊT

DISTRIBUTION DE VI BAISSE DES COMMANDES VO EN PANNE

IMMATRICULATIONS À NOV. 2014		
TOTAL	TRACTEURS	PORTEURS
34 195	18 925	15 270
-10,5%	-12,8%	-7,6%

IMMATRICULATIONS DE VEHICULES NEUFS ET OCCASIONS
(FRANCE) 10 MOIS



FRANCE

LE PIED TOUJOURS SUR LE FREIN !

VÉHICULES NEUFS

Le marché est en recul de 10% ce qui devrait faire de 2014 un exercice très moyen en deçà du niveau moyen constaté depuis 2009.

La « flambée » pré Euro VI fin 2013, début 2014, n'aura été qu'un rebond technique et non durable qui nous classe dorénavant en Europe dans les marchés « déprimés » (cf ci-dessus).

Le marché des tracteurs, historiquement plus volatile, recule plus que celui des porteurs, ce dernier affichant toutefois une santé plus que relative avec un faible score depuis maintenant 6 ans.

VÉHICULES D'OCCASION

Même le marché de l'occasion est en berne. A octobre, le nombre d'occasions immatriculées depuis le début de l'année est inférieur

à 40 000 unités, ce qui ne s'était pas encore vu depuis le début 2000. Même 2009 avait été une meilleure année avec 41 678 immatriculations en 10 mois. Les transactions sur les poids lourds d'occasion baissent de 1% ce trimestre et poursuivent leur fléchissement amorcé depuis le quatrième trimestre 2013. Ainsi, le niveau des transactions (10 800) continue d'être au plus bas et inférieur au niveau trimestriel moyen observé sur les cinq dernières années (12 800).

10 800

NIVEAU DES TRANSACTIONS
VO TRIMESTRIEL AU
2 ND TRIMESTRE, INFÉRIEUR
AU NIVEAU MOYEN DES
5 DERNIÈRES ANNÉES



CARROSSERIE

VEHICULE INDUSTRIEL FRANCE

BONNE RESISTANCE – LE MARCHÉ SEMI A LA RELANCE

LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE S'EST ADAPTÉE À UN MARCHÉ DE CRISE ET ON NOTE QUE SUR LES 3 SEGMENTS CONCERNÉS C'EST LE MARCHÉ DE LA SEMI-REMORQUE QUI AFFICHE UNE EMBELLIE BIENVENUE TANDIS QUE L'ATTENTE RESTE ENTIÈRE POUR LES MARCHÉS PORTEURS ET VUL.

CARROSSERIE PORTEURS + DE 5 T

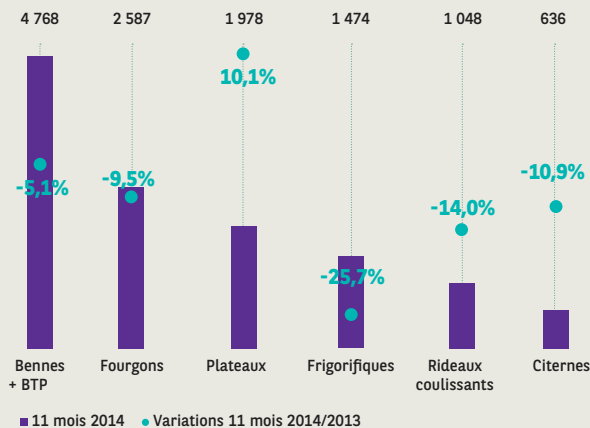
Légèrement en baisse au 1^{er} semestre (-3,7%), le marché des VI carrossés s'est nettement replié lors des 5 mois suivants. A novembre, il présente un recul de -7,9% sur l'année et devrait terminer l'année à environ 16 500 unités soit un peu plus que 2010, la plus mauvaise année depuis la crise.

Les bennes et véhicules BTP avaient plutôt bien commencé l'année avec un gain de +3,2% au 1^{er} semestre ainsi que les plateaux, qui avaient souffert en 2013, et qui se reprennent mais sur le 2^{ème} semestre l'impact

direct de la dégradation du marché BTP s'exprime clairement. Les citernes baissent de 11% sans qu'on puisse en tirer de conclusion spécifique pour ce segment qui reste acyclique.

Les fourgons et les rideaux coulissants, en repli au 1^{er} semestre, ont continué à perdre du terrain sur 2013 avec respectivement -9,5% et -14%. Le recul s'est accentué pour les frigorifiques qui accusent un retard de -25,7% sur 2013, on peut y voir l'influence du secteur de la distribution lié aux commerces de gros et de détail.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



LE MOT DE LA FFC-CONSTRUCTEURS



En dépit d'un début d'exercice 2014 satisfaisant, l'activité a été marquée par un ralentissement prévisible survenu lors du second semestre. Sensiblement identique à 2013, l'année 2014 reste stable sans nette amélioration mais sans récession non plus.

On note toutefois avec satisfaction que l'image du produit français s'améliore avec une qualité et un savoir-faire français de plus en plus reconnus à l'étranger. En termes de segments, l'activité des VUL est relativement équivalente à celle de 2013 :

CARROSSERIE SEMI-REMORQUES

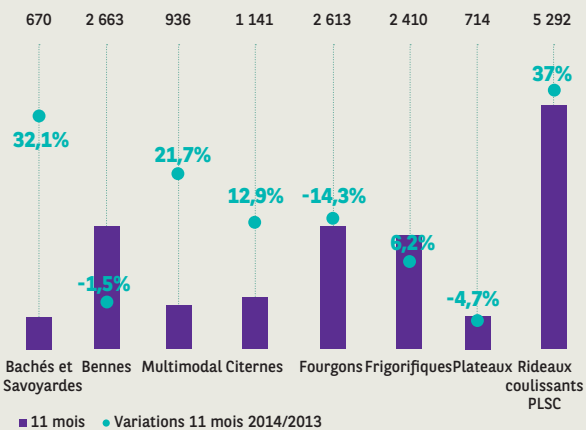
Une bonne surprise avec le marché des remorques et semi-remorques qui progresse en 2014 de 15,3% sur les 11 premiers mois. 2013 avait été une mauvaise année avec un recul de 6,2% mais en 2014, les immatriculations sur les 11 premiers mois dépassent déjà les 12 mois de 2012.

Le segment du dry fret est en pointe avec une progression significative : les rideaux coulissants et PLSC sont les principaux bénéficiaires avec une progression de 37% ainsi que +14,3% pour les fourgons.

Ce type de semi-remorques lié au secteur du TRM profite d'un effet de renouvellement après 5 années faibles (2009 - 2013). 2014 marque enfin un retour à «l'accrochage» historique entre les tracteurs et les semis.

Pour la plupart des autres carrosseries, le marché est dynamique avec +21,7% pour les semi-remorques multimodales, +12,9% pour les citernes et +6,2% pour les frigorifiques. Seuls les bennes et les plateaux sont en recul avec respectivement -1,5% et -4,7%, cf. le contexte du BTP.

IMMATRICULATIONS DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



CARROSSERIE VUL

Le marché des VUL carrossés a progressé de 2,9% sur les 11 premiers mois de l'année par rapport à 2013 avec

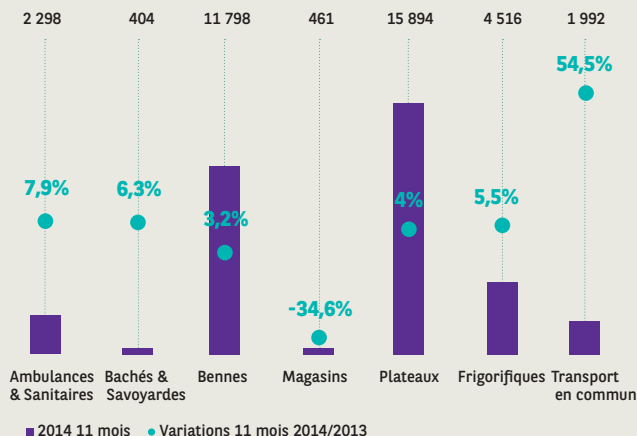
37 566 véhicules immatriculés. Cette progression cache cependant de grandes disparités selon les types de carrosseries.

Les transports en commun ont progressé de 54,5% et réalisent une année exceptionnelle avec plus de 2 000 immatriculations alors que les meilleures années dépassaient à peine les 1500 unités (développement des

véhicules pour personnes handicapées x 2). Les plateaux progressent plus lentement avec 4% de mieux qu'en 2013 ainsi que les frigorifiques avec 5,5%. En revanche, les bennes sont en recul de -3,2%, elles reviennent sur un rythme proche des années de crise 2009-2010, liées aux problèmes du BTP, du Bâtiment plus particulièrement.

Les ambulances et véhicules sanitaires progressent de 7,9% et se rapprochent de la bonne année que fût 2010 dans ce segment.

CARROSSERIE VUL



activité stable sur les Châssis/ Fourgons et en légère amélioration sur les dérivés VP; mais en baisse au niveau des VI que ce soit au niveau des Tracteurs ou des Porteurs. Le marché Remorques Semis Remorques progresse (+10% sur les 8 premiers mois) même si un ralentissement de l'activité se fait sentir sur certains secteurs. Cette reprise s'explique par

des besoins de renouvellement des véhicules non-moteurs car, depuis la crise, le parc Remorques et Semis a vieilli plus rapidement que le parc Tracteurs. A l'échelle européenne, l'activité VI/ Tracteurs connaît également une légère baisse tandis que l'activité RSR est en légère croissance.

Analyse par gamme de carrosseries sur les 8 premiers mois de l'année 2014 : « DRY FRET » les immatriculations poursuivent leur accélération en RSR mais continuent de diminuer en Porteurs. BENNES un recul de l'activité sur l'ensemble des marchés qui est plus marqué en VUL

et surtout en Porteurs. FRIGORIFIQUES l'activité est contrastée par le segment des VUL progressant face aux Porteurs qui chutent. Les RSR sont en léger recul. Thierry Bourdillon



DISTRIBUTION

VEHICULE INDUSTRIEL

EN MODE DEFENSIF EN ESPERANT MIEUX

LA DISTRIBUTION S'EST ADAPTÉE AU NIVEAU DE MARCHÉ QUE NOUS CONNAISSONS, SI AUCUNE ALERTE MAJEURE N'APPARAÎT SUR LES DIFFÉRENTS ITEMS ON CONSTATE UNE COMPLEXITÉ FORTE À GÉRER CHAQUE ACTIVITÉ ET LES MARGES DE MANŒUVRE DEVIENNENT DE PLUS EN PLUS TÊNUES.

LES INDICATEURS

Les carnets de commandes des distributeurs de VI ont reculé de 7,1% entre 2013 et 2014. C'est la 3^{ème} année de baisse après -16% en 2013 et -13% en 2012. Les tracteurs, plus concernés par les renouvellements d'avant Euro VI, sont le principal facteur de recul avec -11,2% alors que les porteurs baissent de -2,9%.

utilitaires de moins de 5 tonnes est stable, près de la moitié des concessionnaires interrogés ont constaté une progression du nombre de commandes. Cette progression s'est accompagnée d'une légère hausse des prix, estimée à 2,1% et constatée par la plupart des concessionnaires. Les délais de livraison des constructeurs ont un peu diminués passant de 62 jours en 2013 à 53 en 2014 alors que ceux des carrossiers sont remontés de 33 à 38 jours. Pour la plupart des experts, on peut parler de stabilité.

PRIX DES VÉHICULES

Les prix des véhicules ont augmenté avec l'arrivée de la nouvelle norme Euro VI de 7,1% en moyenne chez les concessionnaires et, pour un tiers d'entre eux, l'augmentation a dépassé les 10%. Cependant, les niveaux de remise sont élevés chez les deux tiers. Côté reprises, la moitié des concessionnaires les trouve normales et un tiers excessives en nombre. Assez peu les jugent excessives en prix.

RÉPARATION ET SAV

La part du SAV reste élevée dans le CA des concessionnaires. Elle s'établit à 39% après un 38% en 2013 alors qu'en 2007, année faste pour les achats de VI, elle n'était que de 27%. En valeur absolue, elle recule pour 81% des concessionnaires. Plusieurs facteurs concourent à ce ralentissement comme la baisse d'utilisation des véhicules, l'espacement de l'entretien, la concurrence des réseaux concurrents et la diminution du parc.

PARC VI

92% des achats de véhicules se font pour remplacer un autre véhicule et seulement 8% pour augmenter le parc. C'est la troisième année de suite que ce résultat est supérieur à 90% alors que l'on considère qu'à partir de 80% d'achat de renouvellement, le parc diminue. D'autre part, les experts sont presque unanimes à considérer que le parc de véhicules est en régression.

CONTRATS D'ENTRETIEN

Alors que la part des contrats d'entretien restait stable au fil du temps à 22% des ventes, elle est passée en 2014 à 28% et a progressé chez une majorité de concessionnaires.

VUL NEUFS

L'activité dans le VUL se passe mieux que dans le VI pour les concessionnaires puisque leurs carnets de commandes sont en progression de 4% en moyenne. Alors que les immatriculations de véhicules

DÉLAIS DE LIVRAISON

L'effet Euro VI se ressent dans les délais de livraison des VI. Ils progressent nettement chez les constructeurs passant de 62 jours en 2012 à 69 en 2013 et ils s'établissent en 2014 à 79 jours. Chez les carrossiers, les délais ont également progressés de 45 jours en 2012-2013 à 60 jours actuellement.

92%

DES ACHATS CONSACRÉS
AU RENOUELEMENT =
UNE DIMINUTION
DU PARC ROULANT

43%

LA PART DES TRACTEURS
D'OCCASIONS DONT L'AGE MOYEN
EST DE 6 ANS ET +



LES PRIX DE VENTE DES VI NEUFS

Profitant de l'arrivée d'Euro VI, les hausses de prix sont nettes bien que contrebalancées par des remises en hausse.

LA VENTE DE CONTRATS DE MAINTENANCE

Progression des contrats de maintenance à 28% des ventes.

LES VENTES DE VO

En 2014 comme en 2013, elles sont stables avec un léger déficit pour les porteurs, compensé par une progression pour les VUL.



LES DÉLAIS DE LIVRAISON

Les fortes ventes d'Euro VI en Europe ont fait grimper les délais de livraison. Ils sont passés de 62 jours à 79 jours en 2 ans.

LE PARC

Il ne cesse de diminuer, seulement 8% des investissements étant destinés au développement des flottes.

LES VENTES DE VI

Pas d'amélioration en vue pour le marché du VI, seule une stabilisation du marché est envisagée mais à un niveau qui reste très faible.



LES PRIX DES VO

Sur un marché déprimé, les prix des tracteurs progressent de 3,2% alors que celui des porteurs reste stable.

LES STOCKS DE VO

Ils sont stables depuis plusieurs années mais les véhicules vieillissent.

L'ACTIVITÉ DU SAV

Comme en 2013, le volume baisse par la baisse des achats de véhicules et l'espacement des visites mais il permet de compenser le recul des ventes de VI neufs.

ETAT DE LA CONCURRENCE

La pression concurrentielle de la part des réseaux indépendants d'entretien et de pièces détachées continue de s'intensifier. Trois quarts des experts le constataient en 2013, ils sont 88% aujourd'hui

D'autre part, la dégradation du marché du VI représente un danger immédiat pour 31% des experts (résultat comparable à 2013) mais ils sont 56% à considérer qu'il s'agit d'un danger à moyen terme alors qu'ils n'étaient que 33% en 2013.

EURO 6 ET VO

L'impact d'Euro VI sur le marché du VO a bien été d'augmenter les ventes d'Euro V et de baisser les ventes d'Euro IV.

En 2013, ils étaient 65% à envisager cette conséquence, ils sont 81% à faire ce constat après l'introduction de la nouvelle norme. Au niveau des prix, la progression constatée pour les tracteurs VO (+3,2%) s'est faite surtout sur les véhicules Euro V alors que les Euro IV voyaient leur prix baisser.

INFORMATIQUE EMBARQUÉE

Les nouveaux dispositifs informatiques installés dans les véhicules par les constructeurs ont modifié le métier des concessionnaires dans l'utilisation des véhicules (94%), dans le suivi de la maintenance (94%) et dans l'identification des incidents (88%).

Pour la moitié d'entre eux, les outils qui concernent l'utilisation des véhicules ont un impact direct et à court terme sur leur gestion des parcs-clients et pour la très grande majorité, l'impact se fait au moins à moyen terme.



VÉHICULES D'OCCASION

Bien que l'on constate une baisse sensible des immatriculations de VI d'occasion, les ventes de VO dans les concessions résistent à la crise. En tracteurs, le marché reste stable et en porteurs, il baisse de 2%.

Pour les VUL, les ventes d'occasions ont progressé de 5,5% par rapport à 2013.

Les prix sont restés stables pour les porteurs et les VUL alors que ceux des tracteurs ont progressé de 3,2%.

Pour 2015, le marché devrait se maintenir avec un très léger repli de 0,3% au niveau VI et une progression de 1,7% pour les VUL.

Les prix progresseront de 0,8% en VI et 1,6% en VUL.

Les VO qui arrivent en concession proviennent pour 77% des reprises, alors qu'elles n'étaient que 60% en 2013. Un tiers des experts trouve qu'elles sont

excessives en nombre et en prix et il est fréquent qu'une transaction génère plus de véhicules repris que de véhicules vendus. En revanche, la part des achats aux constructeurs a chuté, passant de 14% fin 2013 à 5% actuellement. Les retours de buy-back restent stables à 11% ainsi que les ventes aux confrères à 5% et les achats aux marchands à 2%.

L'âge des tracteurs VO en parc a progressé. Si la part des véhicules de moins de 3 ans est restée stable, la part de ceux de 6 ans et + est passée de 33% à 43% au détriment des véhicules de 4-5 ans qui passent de 48% à 38%. En revanche, le kilométrage a un peu évolué à la baisse, les véhicules de moins de 120 000 km passant de 46% à 48%.

Pour les porteurs, le phénomène est comparable avec une part des véhicules de 6 ans et + qui passe de 62% en 2013 à 72% actuellement.

43 %

LA PART DES TRACTEURS D'OCCASIONS DONT L'ÂGE MOYEN EST DE 6 ANS ET +

AGE DES TRACTEURS			
	2014	2013	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	18%	19%	16%
4 À 5 ANS	38%	48%	51%
6 ANS ET +	43%	33%	34%

AGE DES PORTEURS			
	2014	2013	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	1%	5%	6%
4 À 5 ANS	27%	33%	35%
6 ANS ET +	72%	62%	59%

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN DES REPRIS DE TRACTEURS			
	2014	2013	MOY. 5 ANS
- DE 120 000 KM	48%	46%	45%
120 000 KM ET +	52%	54%	55%

DESTINATION DES VO			
	2014	2013	MOY. 5 ANS
MISE EN LOCAT.	7%	10%	8%
FRANCE (UTILISAT.)	46%	41%	41%
EUROPE	39%	36%	38%
HORS EUROPE	7%	12%	11%
AUTRES	1%	1%	2%

STOCKS VO

Les stocks VO restent plutôt bas chez les concessionnaires avec 44% des experts qui les jugent bas et 44% qui les jugent normaux, ce qui est très proche de la situation de 2013 avec respectivement 47% et 41%. Chez les constructeurs et chez les marchands, les stocks sont stables.

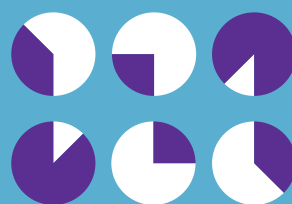
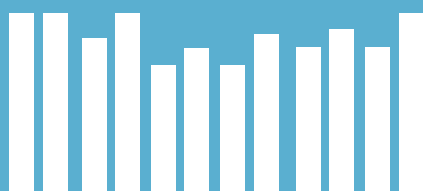
Pour 2015, il n'y a pas d'évolution en vue pour les experts, les stocks devraient se maintenir en l'état. Les délais de revente ont cependant baissé significativement. En 2013, le délai de revente d'un tracteur était de 73 jours, il est passé à 58 jours en 2014. Pour les porteurs, il était de 94 jours, il n'est plus que de 84 jours.

Pour les VUL, il est descendu à 45 jours alors qu'il était de 59 jours et même 74 jours en 2012.

La revente des VO s'est surtout faite en France en 2014 avec 46% des ventes à destination des utilisateurs finaux alors que la part des exports hors d'Europe est en recul à 7% vs 11% en moyenne les années précédentes.

14

LES PRÉVISIONS
2015



14

LES PRÉVISIONS
2015

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5T

EVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE VI (SOURCE OVI)

EVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DES PORTEURS

EVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DES TRACTEURS



HYPOTHÈSES 2014

COMMENT FAIRE MIEUX !

Les Etats-Unis tiennent leur reprise économique suivis par la Grande-Bretagne. En revanche, la situation des autres puissances mondiales : Japon, Europe... reste compliquée avec une croissance en berne et des situations internes souvent complexes. La Chine subit un ralentissement qui bien que relatif est susceptible de peser lourd sur le commerce mondial. L'évènement majeur autant qu'inattendu qu'est la baisse du prix du pétrole pourrait toutefois permettre de relancer les échanges internationaux si elle persiste. L'Europe cherche donc toujours sa voie vers un redémarrage de son économie. Le principal problème actuel demeurant le risque de déflation qui conduit la BCE à mettre

en place une politique de relance. En France, aucun signe d'amélioration de l'économie. Les entreprises peinent à investir, la demande reste faible, les exportations sont au point mort.

La situation économique vue par les experts de l'OVI s'analyse selon 3 niveaux : les PME-PMI sont moroses pour 94% des experts tandis que l'état d'esprit des grandes entreprises divise les experts qui les trouvent dynamiques à 19%, étales à 44% et moroses à 38%. Les PME du Transport sont moroses pour 63% des experts, alors que les grandes entreprises du TRM ont une opinion stable pour 56%. Enfin les collectivités publiques sont moroses pour

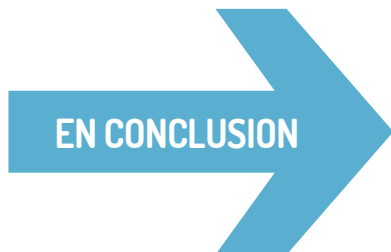
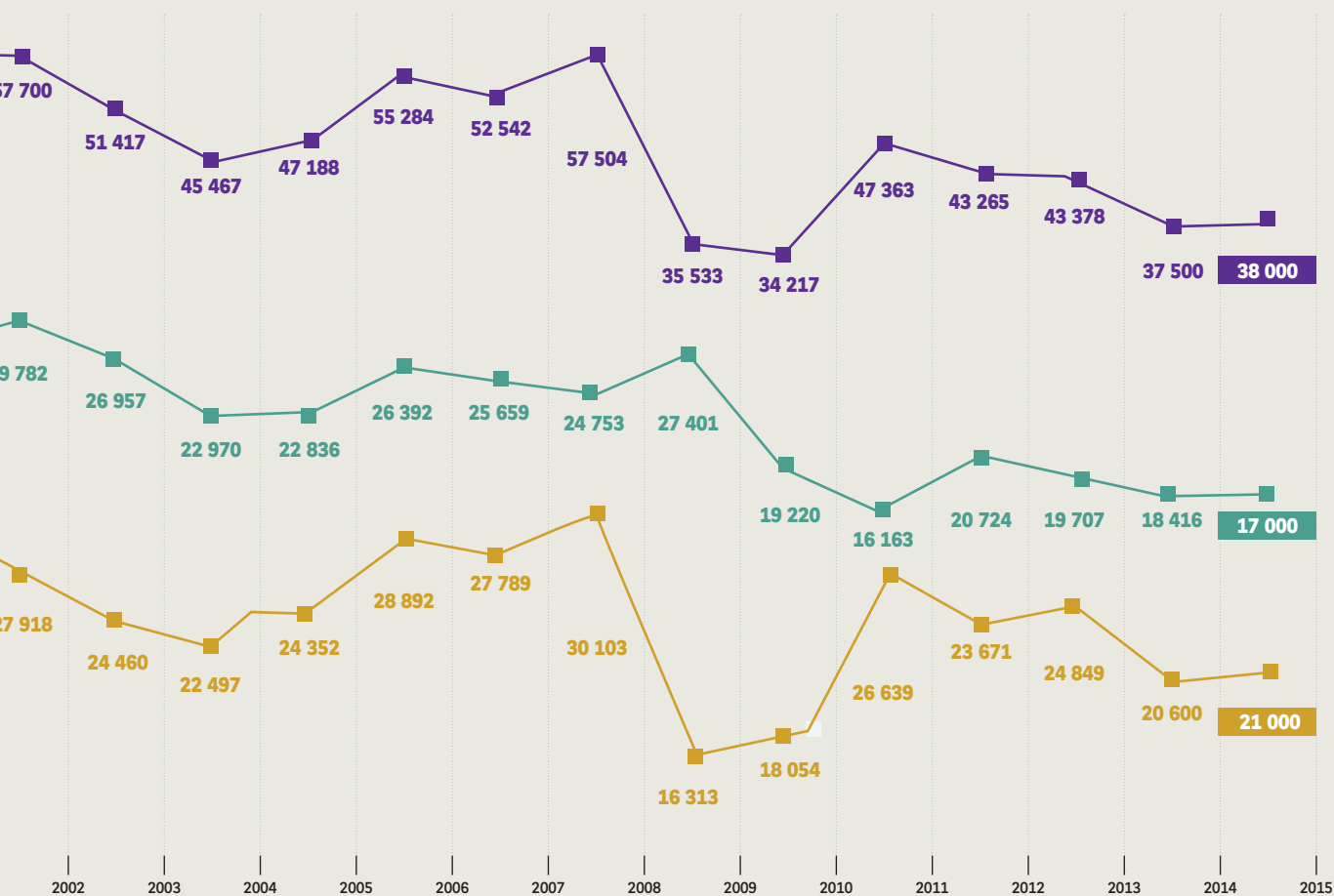
les deux tiers des experts. Le transport souffre au global, avec des volumes transportés qui se maintiennent à un niveau faible. Les chefs d'entreprises du secteur n'entrevoient pas d'amélioration avant la fin de l'année.

75% des experts estiment que les défaillances d'entreprises du transport sont en augmentation, ils étaient 77% en 2013 et 80% en 2012. Un des points clefs pour 2015 restera le secteur du BTP dont l'embellie n'est toujours pas visible à ce jour, souffrant des contraintes budgétaires des collectivités locales, des incertitudes du budget de l'AFITF lié à l'Ecotaxe voire de l'attente quant aux travaux autoroutiers.

À NOTER

selon l'INSEE le secteur de la construction (bâtiment et travaux publics) est le principal frein à la croissance en France et aura coûté 0,4 de PIB en 2014. Le TRM voit son activité se stabiliser à un niveau toujours très en deçà de son niveau de 2008 (retrait compris entre 15 et 20 %).

Il semble également que les composantes du PIB soient à prendre en compte dans la mesure où cet indicateur qui a retrouvé son niveau de 2008 (fait positif et à noter car rare au plan européen) ne s'accompagne malheureusement pas d'un retour à des flux correspondants de transport.



LES SECTEURS D'ACTIVITÉ MAJEURS POUR LE MARCHÉ VI, BTP ET TRM EN TÊTE, RESTENT POSITIONNÉS SUR LA BASE D'UNE CONJONCTURE EN BASSES EAUX, ET DANS UN CONTEXTE DE PRÉVISIONS DE CROISSANCE ET SURTOUT DE CONFIANCE EN L'AVENIR INSUFFISANTES. ON CONSTATE PAR AILLEURS LA RECHERCHE EXACERBÉE DE GAIN DE PRODUCTIVITÉ ET DE RÉDUCTION DE CHARGES FAISANT DU TROP FAMEUX TCO UN ÉLÉMENT DÉTERMINANT DANS LES DÉCISIONS D'ACHATS DE VÉHICULES. LE MARCHÉ VI EST POSITIONNÉ DANS CETTE PÉRIODE SUR UN NIVEAU STRUCTUREL MOYEN DE L'ORDRE DE 40 000 UNITÉS PAR AN.

DANS CE CONTEXTE NOUS ENVISAGEONS QUE LE MARCHÉ PUISSE ENCORE BAISSER EN 2015 DU FAIT D'UN MARCHÉ COMMANDES QUI RESTE ATONE ACTUELLEMENT AVEC UN MARCHÉ PROCHE DE SON NIVEAU DE 2014, NOTRE HYPOTHÈSE REPOSANT AU FINAL SUR UNE FOURCHETTE D'IMMATRICULATIONS COMPRISE ENTRE 37 000 ET 39 000 UNITÉS.

	2013	2014 (E)	% VAR	2015 PRÉVISIONS		VAR %
				FOURCHETTE BASSE	FOURCHETTE HAUTE	
TRACTEURS	24 846	20 700	-17 %	20 500	21 500	-1 % / + 3 %
PORTEURS	18 419	16 800	-9 %	16 500	17 500	-2 % / + 4 %
TOTAL	43 265	37 500	-14 %	37 000	39 000	- 2 % / + 4 %

RETROUVEZ
TOUTES NOS ENQUÊTES
SUR LE SITE
www.rentalsolutions.bnpparibas.fr



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VEHICULE INDUSTRIEL