

LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS

2017



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE INDUSTRIEL



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

INATTENDU MAIS BIENVENU

2016 sera donc un exercice inattendu dont le niveau est bienvenu, contredisant par la même occasion notre analyse de décembre dernier, qui paraît aujourd'hui et à rebours, bien pessimiste.

Cet exercice ressemble à celui de 2011 tant en terme de résultats qu'en terme de contexte.

En effet, dans les deux cas, ce sont les achats massifs de tracteurs qui auront encore tiré le marché VI et on constate que, comme en 2011, les sous-jacents économiques ne justifient, ou n'expliquent pas, le niveau d'immatriculations constaté, le marché du véhicule utilitaire (VI-VUL) ayant donc trouvé des ressorts internes.

Il est probable que les achats 2015 (surtout en tracteurs) et 2016 (sur les

deux segments porteurs et tracteurs) ont été soutenus par les renouvellements, avec toutefois une différence de nature entre tracteurs et porteurs : un renouvellement mécanique lié à un fort vieillissement pour le parc porteur, un renouvellement « stratégique » lié à une recherche d'efficacité économique et opérationnelle pour les tracteurs.

Ce constat est similaire au niveau européen, d'un point de vue économique et sur le plan du marché immatriculations, marqué par deux exercices successifs de croissance à deux chiffres.

2016 aura aussi été un exercice marquant pour les évolutions technologiques liées au flux de transport, solutions préexistantes mais fortement mises en exergue avec l'aboutissement et les

développements des outils de connectivité (de l'aide à la conduite jusqu'au véhicule autonome).

Il s'agit d'une problématique qui devient essentielle pour l'organisation des flux de transport, mais aussi dans la stratégie des opérateurs du marché VI : constructeurs, distributeurs, réseaux spécialisés... pour lesquels la récupération, l'analyse et l'utilisation des données récupérées à distance deviennent une question majeure.

Difficile de se projeter sur 2017 sur le niveau du marché VI en France, exercice auquel nous nous livrerons pourtant en toute modestie, au vu des sondages et des prédictions déjoués à une échelle bien plus vaste et plus stratégique que notre métier en 2016 !

03

ENVIRONNEMENT
ÉCONOMIQUE

04

LES UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS

13

LES PROFESSIONNELS
DU SECTEUR

21

LES PRÉVISIONS
2017

03

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

BEAUCOUP D'INTERROGATIONS

TANDIS QUE LE FAMEUX ALIGNEMENT DES PLANÈTES (COURS DU PÉTROLE ET TAUX D'INTÉRÊT BAS, INFLATION LIMITÉE...) RESTE D'ACTUALITÉ, LA CROISSANCE MONDIALE S'EST STABILISÉE À UN FAIBLE NIVEAU. CHACUN SERA DORÉNAVANT ATTENTIF AUX CONSÉQUENCES DU BREXIT ET À LA POLITIQUE DE L'INATTENDU DONALD TRUMP, LES POLITIQUES PLUS QU'ACCOMMODANTES DES BANQUES CENTRALES N'AYANT PAS SUFFI JUSQU'ALORS À RELANCER L'INVESTISSEMENT.

L'ÉCONOMIE MONDIALE

L'économie mondiale est entrée dans un cycle de croissance réduit aux alentours des 3 %.

Avec le Brexit, l'élection de Donald Trump et l'échec de Mattéo Renzi en Italie, s'ouvre une période d'incertitudes forte. On s'interroge sur le risque d'aggravation des protectionnismes et de prises de mesures de rétorsions commerciales, qui pourraient contrecarrer une reprise de la croissance. Cependant, les Etats-Unis et la Chine semblent vouloir adopter des politiques budgétaires favorables aux entreprises, ce qui devrait dynamiser le reste du monde et l'amélioration de la situation au Brésil, en Russie et dans les pays producteurs de matières premières et permettre d'envisager une amélioration de la situation. (source : OCDE-Perspectives économiques-novembre 2016).

L'EUROPE

Certaines choses ne vont pas si mal dans la zone euro. Le redressement de l'emploi (le taux de chômage est passé en deçà de 10 %) gagne en vigueur, sans toutefois parvenir à compenser totalement l'effet négatif sur le pouvoir d'achat de la remontée des prix de l'énergie.

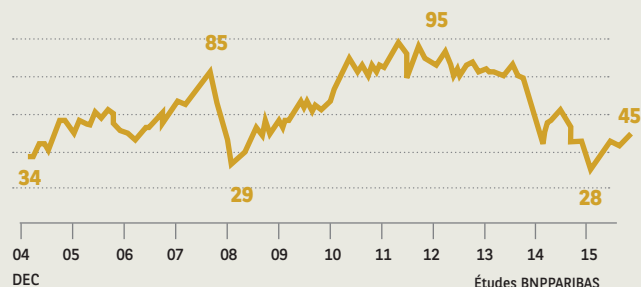
La baisse des taux d'intérêt ranime le crédit et stimule les perspectives d'activité dans la construction, sans que l'on ose toutefois parier sur une accélération pérenne de l'investissement.

Le redressement progressif des comptes publics et la flexibilité introduite par l'équipe de Jean-Claude Juncker ont autorisé une politique budgétaire un peu plus favorable, sans que cela puisse faire la différence dans les pays où cela est nécessaire. Dès lors, la BCE reste probablement condamnée à faire plus, quoi qu'il en coûte.

1,04

PARITÉ EUROS / DOLLARS
(PLUS BAS NIVEAU DEPUIS 5 ANS)

PRIX DU PÉTROLE BRENT EN EUROS



PÉTROLE

Il est très difficile d'envisager l'évolution du prix du pétrole car les accords entre pays producteurs pour limiter la production restent incertains. Après avoir progressé ces derniers temps, le prix du pétrole stagne de nouveau. En revanche, les prix des autres matières premières progressent depuis l'élection présidentielle américaine avec les promesses de Donald Trump de relancer l'économie dès son arrivée au pouvoir.

LA FRANCE

Depuis 2013, la politique économique se concentre sur l'offre : CICE, loi Macron, loi El-Khomri sur la flexibilité du marché du travail. Il s'agit, en partie, de répondre à l'essoufflement de la croissance potentielle constaté ces dernières décennies et accentué par la crise. Des estimations récentes suggèrent des effets bénéfiques à moyen et long terme. À court terme toutefois, dans une conjoncture dégradée, le risque est de peser davantage sur la demande intérieure.

En outre, les effets sur la compétitivité sont amoindris par la conduite de politiques similaires dans les pays voisins. Au final la croissance devrait encore rester inférieure aux prévisions pour 2016 et 2017 : la baisse de l'euro ne bénéficiera que de façon limitée à nos exportations et il faudra une nouvelle fois compter plus sur la consommation que sur l'investissement, avec toutefois la bonne nouvelle d'une reprise qui semble enfin s'amorcer dans le BTP.

CROISSANCE MONDIALE

	MONDE	ÉTATS-UNIS	EUROPE	ALLEMAGNE	FRANCE
2016	2,9 (1)	1,5	1,5	1,8	1,3
Prévisions 2017	3,3 (1)	1,6	1,1	1,3	1,0

BNPPARIBAS études économiques

04

UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS



TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

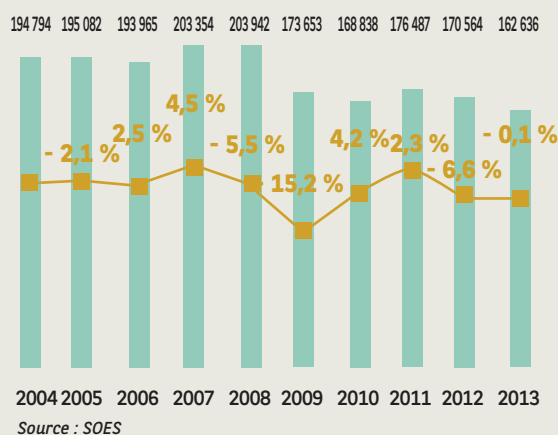
UTILISATEURS
DE VÉHICULES
INDUSTRIELS

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

UN MONDE DE CONTRADICTIONS

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES À FIN 2016 SE CARACTÉRISE PAR UN ENVIRONNEMENT DONT LA COMPLEXITÉ NE SE DÉMENT PAS, DANS LEQUEL SE MÊLENT BAISSÉ DES VOLUMES, CONCURRENCE ÉTRANGÈRE, ENVIRONNEMENT LÉGISLATIF MOUVANT ET PARFOIS MENAÇANT, ET POURTANT LA VISION FINANCIÈRE DE LA PROFESSION ET PARTIELLEMENT PARVENUE À SE REMETTRE DE LA CRISE... ET LE MONTRE EN INVESTISSANT !

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



ACTIVITÉ DU TRM (MINISTÈRE DES TRANSPORTS)

Le pavillon français connaît un premier semestre 2016 hésitant. La croissance de 3,7 % au premier trimestre a été suivie d'une baisse de 2,7 % au deuxième trimestre.

Cette baisse est générale, elle touche le compte propre comme le compte d'autrui. Tous les secteurs clients du TRM sont concernés. Le coup de frein de l'économie française n'a donc pas épargné le TRM. Pour l'instant, la tendance générale, mesurée à travers les soldes d'opinion

des chefs d'entreprise, reste plutôt favorable sur le troisième trimestre et pourrait se prolonger au quatrième trimestre.

Le bilan sur l'année devrait donc s'équilibrer.

Toutefois, les difficultés liées aux mouvements sociaux (problèmes d'approvisionnement, véhicules et équipages immobilisés, etc.) au deuxième trimestre vont peser sur les marges des entreprises.

UNE SYNTHÈSE DU TRM EN 2015

En 2015, l'activité des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) immatriculés en France, mesurée en tonnes-kilomètres sur le territoire national et à l'étranger, décroît de 7,0 % pour atteindre 153,6 milliards de

tonnes-kilomètres. En repli pour la quatrième année consécutive, l'activité annuelle est nettement inférieure à celle des années 2000. Le transport réalisé pour compte d'autrui fléchit de 9,0 %. Sa part est passée de 85,8 %

de l'activité totale en 2007, avant la crise, à 78,4 % en 2015. En revanche, l'activité pour compte propre progresse pour la troisième année consécutive (+ 0,7 % en 2015). À l'international, y compris le

cabotage à l'étranger, l'activité du pavillon français en tonnes-kilomètres chute de 12,3 %. L'activité sur moyenne distance recule de 4,9 % en 2015. Celle sur petite et sur longue distances diminue plus fortement.

CONCURRENCE EUROPÉENNE : UNE LOURDE ABSENCE D'HARMONISATION

Le TRM européen souffre d'une absence d'harmonisation sociale problématique, qu'une enquête de terrain récente du Comité national routier met en évidence. C'est ainsi qu'apparaissent des écarts déterminants tant sur le plan des salaires que des cotisations salariales, les rémunérations d'un conducteur routier à l'international varient dans un rapport de 1 à 11 entre les extrêmes, les cotisations affichent un clivage

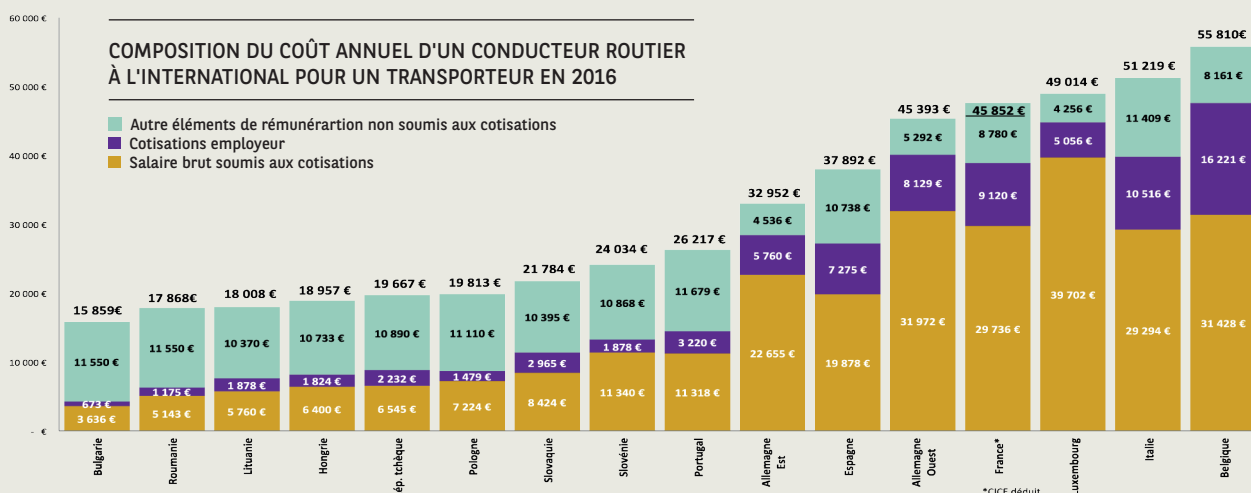
Est-Ouest avec un rapport de 1 à 24. Au global, le coût complet à l'année d'un conducteur routier à l'international s'échelonne de 16 000 € pour un transporteur bulgare, à 56 000 € pour un transporteur belge. Le kilométrage annuel pour un conducteur routier à l'international varie entre 107 000 km pour la France et plus de 140 000 km pour la Bulgarie. Ainsi, le coût kilométrique d'un conducteur à l'international s'échelonne de 11 à 48 cts€/km.

Les singularités françaises, très lourdes de conséquences sur la productivité, l'adossement obligatoire de la fiche de paie sur le relevé des heures du chronotachygraphe (fait observé nulle par ailleurs en Europe lors des enquêtes du CNR), le « temps de disponibilité », strictement recensé en France, impactent les temps de travail et de conduite potentiels.

Cela explique en très grande partie pourquoi le temps de

conduite annuel français est le plus bas d'Europe. Le volume de conduite annuel pour un chauffeur à l'international s'échelonne de 1 540 heures en France à 2 025 heures en Lituanie.

L'étude conclut naturellement sur une situation extrêmement contrastée, où les perspectives d'harmonisation sociale sont nombreuses et où les différentiels de compétitivité, en l'état, sont incompatibles avec un marché intérieur ouvert.



2012/2015 REDRESSEMENT CONFIRMÉ

La récente enquête banque de la France diligentée par la FNTR à l'occasion de son 71^{ème} congrès révèle une amélioration globale de la santé du TRM.

On y constate en synthèse :

- Que ce marché toujours en phase de concentration s'appuie encore sur un nombre très important de micro entreprises (-10 salariés) avec un taux de sous traitance de 20 % supérieur à la moyenne des activités de services en France.
- Une amélioration globale de constante de tous les ratios depuis 2012, année la plus difficile pour le secteur sur le plan financier.
- Les progrès effectués ramenés sur certains items à la situation prévalant avant la crise, soit à l'exercice 2007.
- Une situation assainie en matière de rentabilité, ratio d'endettement, trésorerie.
- Le poids du CICE dans le redressement des ratios de rentabilité globale.
- Un taux d'autofinancement similaire à celui constaté en 2007, avant la crise.

COMPTE PROPRE ; UN POIDS NON NEGLIGEABLE

Il nous a semblé utile de synthétiser les données du transport pour compte propre, dont le poids s'est accru ces dernières années du fait d'une progression d'activité de 9 % entre 2008 et 2015 tandis que le TRM chutait sur la période de 31 %.

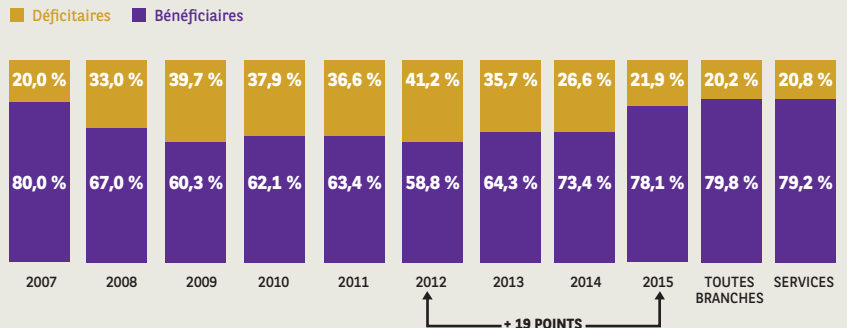
Ce constat montre comment le TRM français se trouve confronté à une double concurrence qui s'exerce sur les courtes distances via le compte propre, sur les longues distances via les pavillons européens les plus agressifs (cabotage en hausse, transport international français en berne)

- 225 000 chauffeurs dont 48 % sont des conducteurs Poids Lourds et 52 % des chauffeurs livreurs utilisant des VUL, à comparer aux 358 000 conducteurs dans le TRM.
- 14,8 % des tkm en 2008 et 21,6 % en 2015.
- Un poids de 41 % du transport à moins de 150 kms contre 12 % à plus de 150 kms.
- Un parc en services de 179 000 porteurs soit 75 % du parc porteur et de 69 000 tracteurs soit 36 % du parc tracteur, soit un global l'utilisation de 58 % du parc circulant.

2015 ENQUÊTE FNTR / BANQUE DE FRANCE

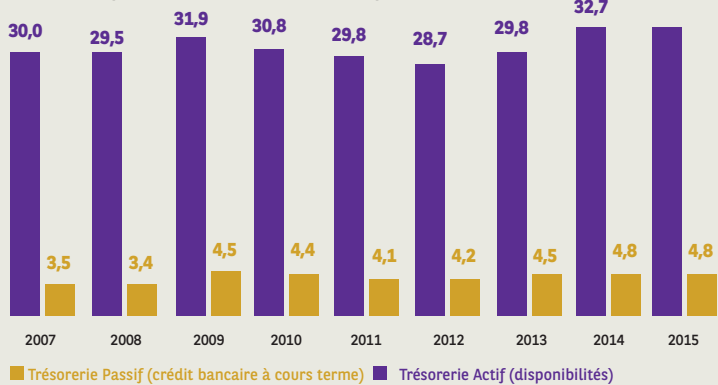
RÉPARTITION DES ENTREPRISES SELON LE RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔT - TRM

Résultat courant avant impôt : forte diminution du nombre de sociétés déficitaires
Répartition des entreprises selon le résultat courant avant impôt



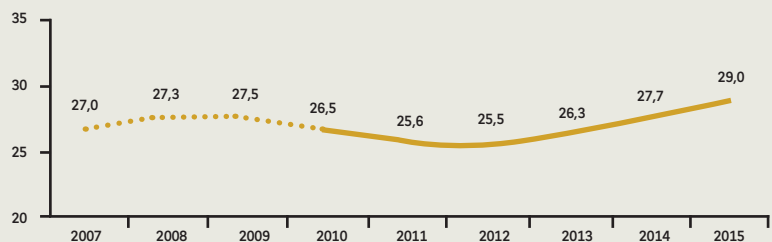
ENQUÊTE BANQUE DE FRANCE

Trésorerie (en jours de chiffre d'affaires)



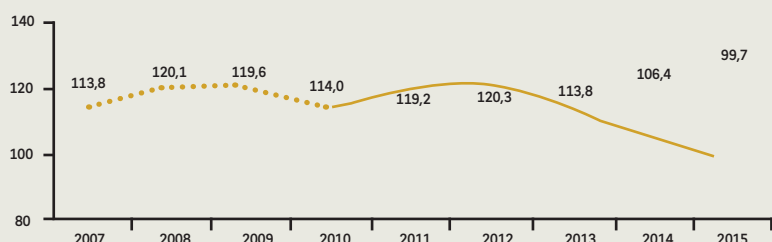
FONDS PROPRES

Poids des Fonds Propres sur total bilan en %



TAUX D'ENDETTEMENT

Taux d'endettement financier en %



Source : FNTR BDF

BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

ENFIN L'ÉCLAIRCIE

LE MARCHÉ DU BÂTIMENT RETROUVE DES COULEURS DEPUIS FIN 2015 AU NIVEAU DES CONSTRUCTIONS DE LOGEMENTS, TANDIS QU'ON ATTEND ENCORE CONFIRMATION D'UN MIEUX DANS LE MARCHÉ TP, QUI VOIT SANS DOUTE VENIR AVEC CIRCONSCRIPTION LA PROCHAINE ÉCHÉANCE ÉLECTORALE. QUOIQU'IL EN SOIT, ET C'EST DÉJÀ UNE BONNE NOUVELLE, LES DERNIÈRES STATISTIQUES MÉTIERS AFFICHENT DES TENDS POSITIFS ET EN ACCÉLÉRATION QUI PERMETTENT ENFIN DE POSITIVER LA VISION DU « MÉTIER ».

BÂTIMENT

DE NOMBREUX INDICATEURS POSITIFS

L'amélioration de la construction neuve s'accélère depuis le début de l'année, + 1,5 % au premier trimestre, + 2 % au deuxième et + 3 % au troisième.

Il faut toutefois rappeler que ces progressions sont constatées suite à des niveaux historiquement bas (- 6, - 4 et - 5 % au cours des trois premiers trimestres 2015).

Pour autant, les perspectives sont aujourd'hui encourageantes. L'activité des entreprises

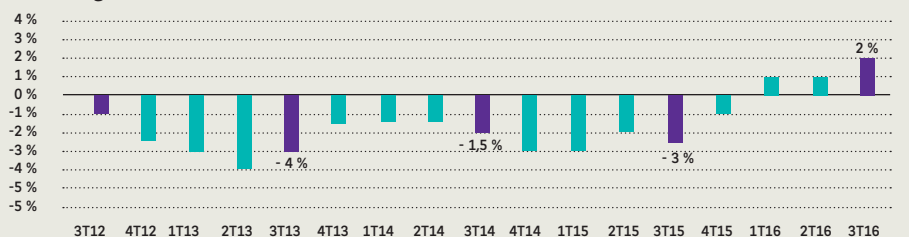
artisanales suit les mêmes tendances que le secteur du bâtiment dans son ensemble en volume (+ 2 %). De la même manière, en tendance annuelle, l'activité croît positivement à + 0,5 % en valeur. De son côté, l'activité entretien-rénovation progresse de 1 % (contre 0,5 % au trimestre précédent) portée par les travaux de performance énergétique, qui, quant à eux, affichent une croissance de 1,5 % soutenue par les aides en faveur des économies d'énergie.

Quant aux carnets de commandes, ils représentent désormais 82 jours de travail (soit neuf jours de plus qu'un an auparavant). Les perspectives de mises en chantier et des ventes de logements anciens dans un contexte de taux d'intérêt bas conforté par les perspectives de stabilité des aides (maintien du CITE, l'élargissement du PTZ dans l'ancien...) permettent d'envisager pour l'artisanat du bâtiment une hausse d'activité qui pourrait être comprise entre 1 et 1,5 % (en volume) sur l'année 2017.

+ 14,3 %
LOGEMENTS AUTORISÉS
12 MOIS GLISSANTS
A FIN SEPTEMBRE

ACTIVITÉ DU BÂTIMENT

Activité globale



TRAVAUX PUBLICS

UNE SI LONGUE ATTENTE

TP : L'inflexion se confirme au troisième trimestre 2016. Poursuite du redressement de l'activité : après un premier semestre en hausse de 2,7 %, l'activité au troisième trimestre 2016 reste bien orientée (+ 7,3 % comparée au troisième trimestre

2015 - point bas d'une année noire pour le secteur). Le mois de septembre vient confirmer cette amélioration (+ 5,6 % comparé à septembre 2015). D'après les chefs d'entreprises interrogés en octobre, les facturations au troisième trimestre sont portées

par la commande privée, mais aussi, plus modestement, par la commande publique.

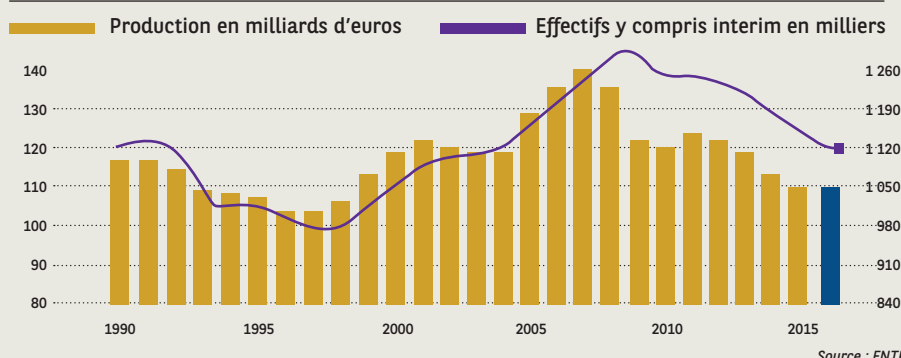
Sur ces douze derniers mois elles progressent ainsi de 2,8 %. Si cette inversion de tendance constitue un signal positif,

le niveau d'activité demeure inférieur de 13 % à celui de 2008.

Des prises de commandes en hausse mais disparates : les prises de commandes sont également dans une dynamique positive.

TRAVAUX PUBLICS ENCOURAGEANT, À CONFIRMER

MARCHÉ BTP EN VOLUME



Après un premier semestre dynamique (+ 13,4 %), les commandes croissent de 16,3 % au troisième trimestre 2016 (dont + 25,7 % en septembre 2016 par rapport au même mois de l'année 2015). Cette tendance cache cependant de fortes disparités par métier.

Sur un an, les marchés conclus progressent de 10,8 % mais restent à un niveau de 19 % inférieur à celui de 2008.

Après 27 mois de baisse continue, les heures travaillées par les ouvriers permanents se stabilisent (en septembre mais

aussi au troisième trimestre 2016 par rapport au même trimestre de l'année précédente).

En ligne avec un premier semestre en hausse de 21,9 %, les heures intérimaires continuent d'augmenter de 20,5 % au troisième trimestre.

Du côté des ouvriers permanents, si les effectifs restent orientés à la baisse (- 1,9 % en septembre et -1,8 % au troisième trimestre 2016) par rapport au niveau enregistré en 2015, ils sont néanmoins stables depuis janvier 2016.

MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION REPRISE DÉCALÉE MAIS À PORTÉE DE MAIN

Les matériaux de construction visent la croissance en 2017.

La fédération professionnelle du secteur des matériaux de construction constate un « raffermissement de l'activité » en 2016, et espère « renouer avec la croissance ». L'UNICEM prévoit pour l'année 2017 une petite croissance de 0,5 % de la production dans l'activité des granulats et une progression de 2,5 % pour le béton prêt à l'emploi (BPE). Pour 2017, l'UNICEM envisage une croissance de 2 % pour les granulats et de 3 % pour

le BPE, en tablant sur une poursuite de l'amélioration de l'activité de construction dans les segments résidentiels et non résidentiels. Le secteur des matériaux de construction a atteint un point bas en 2015, « après sept années de dégradation continue », a relevé la fédération. « L'année 2016 marque enfin l'arrêt de la tendance baissière », résume l'UNICEM.

Un début d'année décevant : alors que le début de l'année et le printemps avaient été « décevants », l'activité des matériaux de

construction a enregistré une inflexion positive durant l'été qui « s'est confirmée cet automne », a expliqué la fédération. Sur les trois mois août-septembre-octobre, la production de granulats a ainsi crû de 5,4 % par rapport aux trois mois précédents et celle de béton prêt à l'emploi de 3,4 %. L'UNICEM note toutefois que si le réveil de l'activité est là, « les volumes de production peinent à décoller de leurs plus bas niveaux historiques » : en 2016, la production de granulats restera inférieure de 16 % à la moyenne de la période 1997-2016.

EN SYNTHÈSE

	SUR 12 MOIS GLISSANTS	SUR 3 MOIS GLISSANTS	VOLUME
LOGEMENTS AUTORISÉS	+ 14,3 %	+ 17,3 %	432 000 LOGEMENTS
LOGEMENTS MIS EN CHANTIERS	+ 8,1 %	+ 7,4 %	367 000 LOGEMENTS
TRAVAUX PUBLICS RÉALISÉS	+ 5,4 %	+ 7,8 %	
MARCHÉ TRAVAUX PUBLICS CONCLUS	+ 13,6 %	+ 17,0 %	
PRODUCTION BÉTON PRÊT À L'EMPLOI	+ 2,4 %	+ 3,2 %	35,6 MDS M3
PRODUCTION GRANULATS	(0,9 %)	(1,9 %)	298 000 KTONNES

Source : FNTP - UNICEM

NOUS AVONS SOUHAITÉ INTÉGRER LA VISION DU DLR QUI ENGLOBE TOUS LES MÉTIERS AFIN DE CONFORTER NOTRE ANALYSE PLUS MACROÉCONOMIQUE DU MARCHÉ BTP. CETTE VISION EST GLOBALEMENT OPTIMISME CAR ELLE TOUCHE LES MÉTIERS DE LA DISTRIBUTION ET DE LOCATION, AFFICHANT UN TREND POSITIF QUI RESTERA, TOUT COMME POUR LE MARCHÉ DU VI, À CONFORTER.

L'ACTIVITÉ EN SYNTHÈSE À FIN SEPTEMBRE

Boosté essentiellement par un régime fiscal exceptionnel favorable à l'investissement, le chiffre d'affaires a continué d'augmenter pour les trois professions représentées par le DLR. Tant la location que la distribution de matériel de BTP a bénéficié de l'accélération de la construction de logements et du rattrapage d'activité dans les travaux publics.

La lente progression de l'économie nationale a favorablement impacté les activités de manutention industrielle (surtout) et agricole.

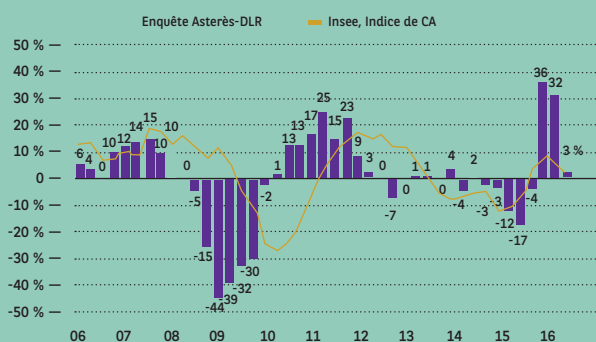
DISTRIBUTION DE MATÉRIEL DE BTP

- Le marché de la distribution de matériel de BTP a continué de s'accroître au troisième trimestre.
- La hausse du chiffre d'affaires, par rapport au niveau de 2015, a concerné plus de quatre entreprises sur cinq.
- Cependant, le rythme de la croissance s'est essoufflé par rapport aux deux trimestres précédents (3 % sur un an au T3, par rapport à 32 % au T2 et 36 % au T1).

LES MARCHÉS DU DLR EN SYNTHÈSE

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES DISTRIBUTEURS

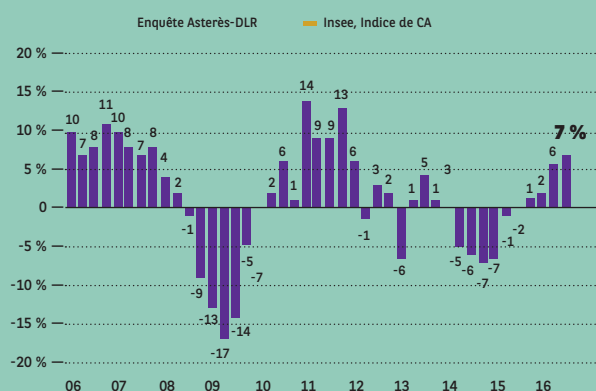
(données trimestrielles ; glissement annuel)



Source : enquête baromètre DLR / Asterès

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES LOUEURS

(données trimestrielles ; glissement annuel)



Source : enquête baromètre DLR / Asterès

LOCATION DE MATÉRIEL DE BTP

- Le redressement du chiffre d'affaires des loueurs de matériel de BTP s'est poursuivi au troisième trimestre (7 % sur un an, contre 6 % au trimestre précédent). Compte tenu du recul marqué de l'activité au cours des deux années précédentes, cette progression ne constitue encore qu'un rattrapage et la reprise reste à confirmer.
- Malgré des tensions persistantes sur les prix, le chiffre d'affaires des loueurs devrait continuer à bénéficier d'une reprise de l'activité en volume au cours du prochain trimestre.

Le solde d'opinion des dirigeants reste nettement positif pour le troisième trimestre consécutif.

DISTRIBUTION / LOCATION DE MATÉRIEL DE MANUTENTION INDUSTRIELLE ET AGRICOLE

- La distribution/location de matériel de manutention industrielle et agricole reste dynamique pour le quatrième trimestre consécutif. Le chiffre d'affaires a enregistré une croissance de 11 % au T3, soit un rythme qui n'avait pas été atteint depuis 2012.
- Les ventes de matériel neuf ont accéléré par rapport au trimestre précédent (32 % sur un an, contre 13 % au T2).
- Le dispositif fiscal favorable à l'investissement semble avoir favorisé les ventes de matériel neuf au détriment du matériel d'occasion.

Le recul des ventes sur ce segment s'est confirmé au T3 (-27 % sur un an, contre -2 % au T2) et a pesé sur la croissance du chiffre d'affaires global à hauteur de 2 points de pourcentage.

Le DLR reconnu d'utilité économique depuis 1965 regroupe et fédère aujourd'hui les entreprises des secteurs de la distribution, de la location, de la maintenance et des services pour les matériels destinés au BTP et à la manutention* : Entreprises de bâtiment et de travaux publics, collectivités locales, événementiel, industrie, logistique, grande distribution, transport, nettoyage...

ENQUÊTE TÉLÉMATIQUE

LE MARCHÉ DE LA MOBILITÉ APPLIQUÉ AUX POIDS LOURDS SUBIT UNE ACCÉLÉRATION CONSIDÉRABLE QUI TIENT TANT À LA MATURITÉ TECHNOLOGIQUE DES OUTILS ET FONCTIONNALITÉS OFFERTES, QU'À DES QUESTIONS D'OPTIMISATION DES FLUX, AVEC EN TOILE DE FOND QUANT À LA MAÎTRISE DES OUTILS ET INFORMATIONS EMBARQUÉES DE FORTS DÉBATS À PRÉVOIR, SUR LE PARTAGE DES INFORMATIONS STRATÉGIQUES GÉNÉRÉES PAR TÉLÉMATIQUE.

LA ROUTE EST ENCORE LONGUE

Dans sa dernière étude, MiX Telematics, fournisseur mondial de services et solutions de sécurité pour les conducteurs, de géolocalisation de véhicules et de gestion de flottes, s'est intéressé au recours à la télématique embarquée en France.

Cette étude laisse apparaître que le recours à la télématique embarquée permettrait une économie potentielle de plus de 2 milliards d'euros par an. Il apparaît que près de 9 millions de véhicules professionnels parcourent tous les ans la bagatelle de 152 milliards de kilomètres, consommant au passage plus de 20 milliards de litres de carburant.

Malheureusement, seuls 11 % de ces engins motorisés ont recours à des solutions télématiques.

Pour les 89 % non équipés, cela représente un potentiel d'économies en carburant de plus de 1,8 milliard de litres, soit plus de 2 milliards d'euros par an.

Autrement dit, ces véhicules pourraient rouler plus de 15 milliards de kilomètres en plus chaque année, sans dépenser plus.

UNE IMPORTANCE ACCRUE

Une nette majorité se dégage concernant l'importance à donner aux solutions télématiques qui font dorénavant partie des fondamentaux de la gestion de l'activité de transport.

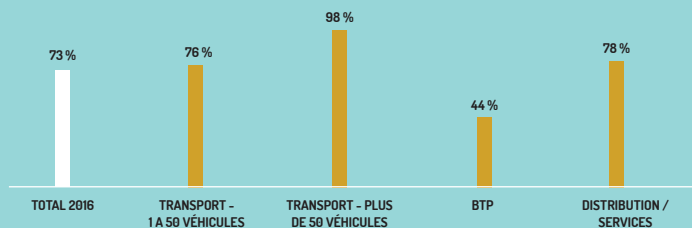
Le TRM est logiquement en pointe sur ces sujets, surtout les grandes flottes dont aucune à ce jour ne peut se passer des outils disponibles pour la gestion des moyens à distance.

Le secteur du BTP est logiquement en retrait sur ce point, la gestion des flux étant une fonction à prendre en compte, sans être déterminante dans la gestion globale de l'activité.

IMPORTANCE DES SOLUTIONS TÉLÉMATIQUES

Parlons des solutions d'informatique embarquée permettant la remontée automatique d'informations en temps réel (Écoconduite / Géolocalisation / Consommation / Gestion des données sociales / Optimisation de trajet / Gestion de tournée-messagerie). Sont-elles fondamentales pour votre métier ? (À tous)

TAUX D'IMPORTANCE DES SOLUTIONS TÉLÉMATIQUES





→ UNIVERS DE L'ENQUÊTE :

430 responsables de haut niveau de l'entreprise ont participé à l'étude : dirigeants, DAF, gestionnaires de flottes, directeurs des achats...

→ MODE DE RECUEIL :

enquête quantitative réalisée par téléphone en avril 2016

→ **ÉCHANTILLON TOTAL**, réparti sur quatre secteurs d'activité : 46 % secteur TRANSPORT (parc de 1 à 50 véhicules) - soit 200 répondants / 12 % secteur TRANSPORT (parc de plus de 50 véhicules) - soit 50 répondants / 19 % secteur BTP - soit 80 répondants / 23 % secteurs Distribution/services* - soit 100 répondants



UNE MONTÉE EN PUISSANCE

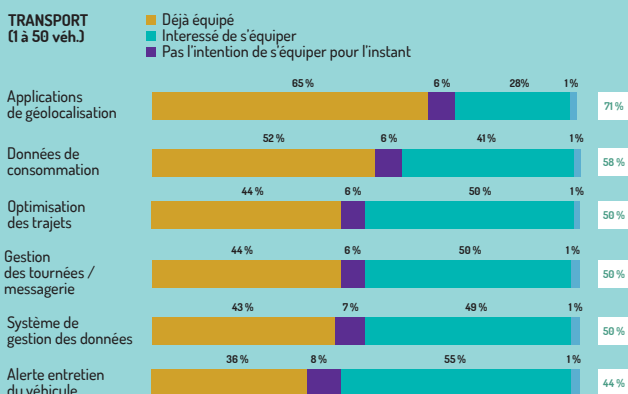
Ce sont les applications de géolocalisation qui sont les solutions les plus répandues. Il s'agit d'un outil de base dont les développements sont les plus anciens.

Le passage de la crise en 2008, dont les effets restent entiers, a conduit au développement de toutes les solutions susceptibles de générer des gains d'efficacité et de favoriser la productivité des véhicules.

Il reste néanmoins à transformer l'essai, puisque globalement aux niveaux des items ciblés, le niveau d'intérêt déclaré concerne au minimum la moitié des utilisateurs avec des taux d'équipements compris entre 50 et 75 %.

ÉQUIPEMENT EN SOLUTIONS TÉLÉMATIQUES

Est-ce que tout ou partie de votre parc de véhicules industriels est équipé des solutions suivantes ? (À tous)



UN INCONTOURNABLE POUR LES GRANDES FLOTTES DE TRANSPORT

Il existe un écart sensible de maturité en fonction des marchés concernés et entre les différents items.

Le BTP est en retrait logique sur la plupart des sujets :

- La gestion des flux de transport n'est pas un sujet dominant de ce marché qui se déroule majoritairement en compte propre.
- Les contraintes réglementaires sont moins présentes (réglementation sociale, temps de conduite...).
- Les gisements de productivité plus compliqués à modéliser et manager pour des véhicules œuvrant sur des trajets courts ou dans des modes statiques non comparables au flux du TRM.
- Seule l'application de géolocalisation trouve une place plus significative.
- Les grandes flottes du TRM sont concernées par tout les sujets, chacun des équipements étant susceptible individuellement et / ou conjointement de générer les gains de productivité indispensables pour rester compétitif.
- Le retrait relatif des PME du transport se justifie par le fait que les outils télématiques s'imposent sur des parcs importants en nombre pour lesquels les faibles gains unitaires ne se comprennent que cumulés. Notons également que le positionnement plus fréquent sur la sous-traitance rend l'utilisation de ces outils plus compliquée.
- Enfin, le monde de la distribution et des services composé de flottes en propre très majoritairement, se situe entre deux, sans pour autant qu'aucun aspect ne soit négligé.

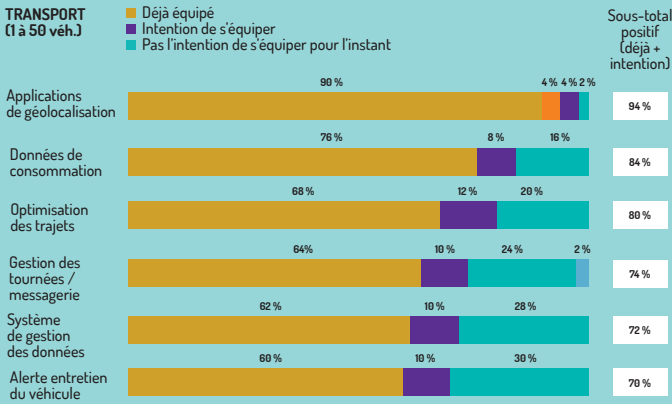
ÉQUIPEMENT EN SOLUTIONS TÉLÉMATIQUES

Est-ce que tout ou partie de votre parc de véhicules industriels est équipé des solutions suivantes ? (À tous)

% ÉQUIPÉS ou INTENTION DE S'ÉQUIPER	TOTAL 2016	Transport (1 à 50 véh.)	Transport (> de 50 véh.)	BTP	Distribution / services
Applications de géolocalisation	71%	79% +	94% +	35% -	72%
Données de consommation de carburant	58%	68%	84% +	28% -	51%
Alerte entretien du véhicule	50%	55%	70% +	24% -	49%
Système de gestion des données sociales	50%	57%	72% +	23% -	46%
Optimisation des trajets	50%	55%	80% +	23% -	46%
Gestion des tournées / messagerie	44%	48%	74% +	19% -	41%

ÉQUIPEMENT EN SOLUTIONS TÉLÉMATIQUES

Est-ce que tout ou partie de votre parc de véhicules industriels est équipé des solutions suivantes ? (À tous)



UN RETOUR EN ARRIÈRE IMPOSSIBLE

Les grandes flottes de transport plébiscitent les applications de géolocalisation qui leur sont indispensables et qui le sont aussi pour les chargeurs, à un stade de développement du marché qui nécessite de fournir des services de transport (et de logistique) de plus en plus pointus.

L'option d'optimisation des trajets est le pendant naturel de la géolocalisation, tandis que les données de consommation touchent à un poste de dépenses majeur.

Les systèmes de gestion des données sont un peu en retrait mais pourraient prendre de l'importance si on tiens compte du poids croissant de gestion et d'interprétation des datas.

L'alerte entretien du véhicule concerne bien sûr les utilisateurs mais touche bien plus fortement les constructeurs, les réseaux de distributions et les prestataires susceptibles de pouvoir gérer à distance l'entretien des flottes de véhicules.

→ TÉLÉMATIQUE (TÉLÉCOMMUNICATION ET INFORMATIQUE) UNE ÉVOLUTION CAPITALE

La géolocalisation et la télétransmission des données qui concernent les poids lourds est une démarche qui a d'abord soulevé la question du chargement des données sociales et légales stockées dans les chronotachygraphes, et des services de géolocalisation.

Les services désormais offerts sont tournés vers le suivi des consommations, puis vers la récupération des données de maintenance (le « remote diagnostic »).

En effet, la problématique s'est largement déplacée et structurée autour de la gestion des coûts d'investissement et d'exploitation des véhicules industriels (le suivi du TCO Total Cost of Ownership).

Resteront à régler les questions stratégiques qui touchent à la récupération des données, récupération qui de fait est accessible en priorité aux constructeurs positionnés en amont sur ce plan, mais aussi à l'ensemble

de la filière : distribution, réseaux spécialisés, utilisateurs finaux des véhicules... qui n'entend pas laisser se constituer un monopole stratégique généré par la richesse des données disponibles.

Ces enjeux font l'objet de discussions entre les acteurs européens concernés (ACEA, CECRA...) et devront aboutir à une réglementation européenne structurée.

UNE UTILITÉ QUI RESTE À DÉMONSTRER

Les entreprises sondées mais non intéressées ont clairement indiqué que les outils proposés n'étaient pas indispensables à la gestion de leur activité de transport, l'équipement en solutions « embarquées » n'étant pas susceptible d'apporter une plus-value à l'activité sous-jacente.

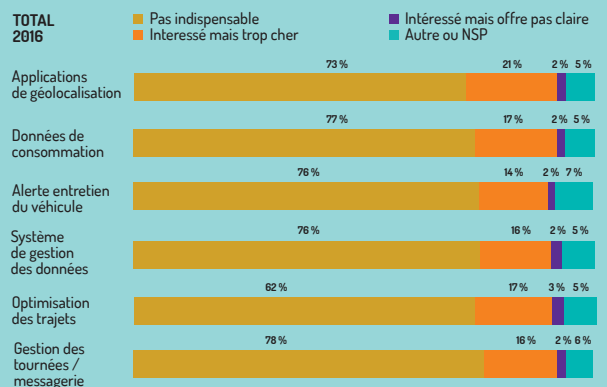
On peut aussi prendre en compte le fait que les outils embarqués, s'il peuvent permettre d'enrichir l'exploitation des parcs de véhicules, nécessitent également une action en aval pour synthétiser les informations

et en tirer des conclusions en termes opérationnels. L'élément complémentaire et logique au premier point est le coût, le rapport coût / bénéfice n'étant pas équilibré.

On constate globalement que les résultats sont homogènes pour l'ensemble des questions posées, aucune solution ne se détachant, ce qui révèle sans doute que les utilisateurs réticents n'ont pas identifié un gain potentiel assez concret et significatif susceptible de justifier un investissement en outil télématique.

FREINS À L'USAGE DES SOLUTIONS TÉLÉMATIQUES

Pour quelle raison n'êtes-vous pas équipé des solutions suivantes ? (Aux non intentionnistes)



13

**LES PROFESSIONNELS
DU SECTEUR**

MARCHÉ VI FRANCE ET EUROPE

MARCHÉ CARROSSERIE

ENQUÊTE DISTRIBUTION



IMMATRICULATIONS

L'ENSEMBLE DES PAYS MAJEURS PARTICIPE À LA CROISSANCE À DEUX CHIFFRES AFFICHÉE À FIN OCTOBRE AVEC UN CONSTAT SIMILAIRE À LA FRANCE AU NIVEAU DU MARCHÉ 2016, LES BONS RÉSULTATS RÉPONDENT À UNE DYNAMIQUE INTERNE AUX MARCHÉS VI, LA CROISSANCE EUROPÉENNE SOUFFRANT DE LA MÊME LÉTHARGIE QUE LA CROISSANCE FRANÇAISE.

EUROPE

CROISSANCE GLOBALE, CONFIRMATION DE LA PROGRESSION

Les immatriculations de véhicules de plus de 3,5 tonnes se portent bien en Europe. Après une progression de 15,5 % en 2015, elles progressent encore de 9,3 % pour les dix premiers mois de 2016.

Avec 361 000 immatriculations dans les douze derniers mois, le niveau est bien meilleur que ces sept dernières années, dont la moyenne n'atteignait pas 300 000 immatriculations. On reste cependant en deçà du niveau d'avant 2009 où l'on se situait plutôt vers les 400 000 unités.

L'Italie, après de longues années de récession, repart nettement avec + 39 % d'immatriculations sur les dix premiers mois de 2016.

Les pays de l'Est et surtout la Pologne poursuivent leur progression avec + 15 % sur l'ensemble des pays de l'Est et surtout + 20,5 % pour la Pologne. Après avoir dépassé l'Italie et l'Espagne, elle flirte avec les résultats du Bénélux.

La France gagne 13,2 % d'unités sur dix mois après + 10,3 % en 2016 avec 39 872 immatriculations. Elle conforte sa deuxième place sur l'échiquier européen car la Grande-Bretagne recule de 4,6 % sur les dix premiers mois, alors qu'elle progressait de 25,8 % en 2015. L'Allemagne reste très nettement en tête du palmarès avec 77 872 immatriculations sur dix mois, en progression de 3,5 %, pesant donc un quart du marché européen.

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

	janvier - octobre 2016		2016 glissant à octobre	
	Immat. 2016 / 2015	Var %	Immat. 2016 / 2015	Var %
Allemagne	77 872	+ 3,5 %	92 374	+ 4,9 %
Espagne	19 872	+ 9,5 %	24 158	+ 11,5 %
France	39 872	+ 13,2 %	47 441	+ 12,7 %
Italie	17 828	+ 39,4 %	20 250	+ 39,3 %
Royaume-Uni	37 318	+ 4,6 %	45 884	+ 5,0 %
Europe du Nord	17 227	+ 13,3 %	20 388	+ 12,1 %
Benelux	22 958	+ 13,7 %	25 993	+ 11,8 %
UE 15 + CH. 15 IS et N	250 060	+ 8,2 %	295 861	+ 10,0 %
Europe de l'Est	54 361	+ 15,0 %	65 139	+ 18,0 %
dont Pologne	21 849	+ 20,5 %	26 156	+ 21,9 %
Europe (28) + EFTA	304 421	+ 9,3 %	381 000	+ 11,4 %

Source : CCFA

+ 39 %
MARCHÉ ITALIEN
À FIN OCTOBRE

EUROPE : IMMATRICULATION DE PLUS DE 16 T

Source : CCFA



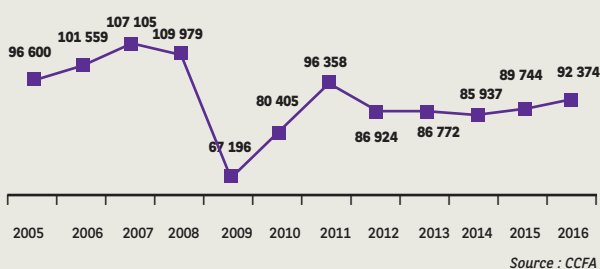


ALLEMAGNE

UN LEADER DANS LA STABILITÉ

Le nombre d'immatriculations progresse lentement depuis trois ans tout en restant éloigné des résultats de 2011, et encore plus de ceux de 2008. Avec 92 374, l'Allemagne reste de très loin le leader en termes d'immatriculations, près de deux fois plus qu'en France, second pays européen. Le segment 3,5 t-15 t est important en Allemagne alors que sa domination sur le segment des 16 t est plus faible (40,6 % de part de marché en Europe pour les 3,5 t - 15 t et 21,9 % pour les 16 t et plus).

HISTORIQUE ALLEMAGNE



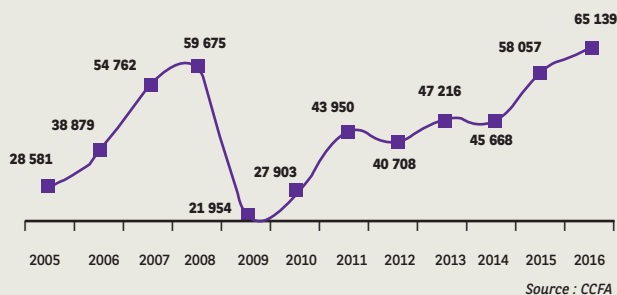
EUROPE DE L'EST

DYNAMISÉE PAR LE TRANSPORT INTERNATIONAL

2016 marquera un cap dans la progression du nombre d'immatriculations en Europe de l'Est : il va dépasser le nombre d'immatriculations de 2008, année record dans tous les pays d'Europe.

La crise de 2009 est donc largement effacée et ces pays montrent un dynamisme qu'envient certainement tous les pays de l'Ouest. Après une période de stagnation entre 2011 et 2014, en deux ans (2014-2016), le nombre d'immatriculations a progressé de 42,6 % !

HISTORIQUE PAYS DE L'EST



FRANCE

UN NIVEAU ATTENDU... CINQ ANS APRÈS

VÉHICULES NEUFS

2016 sera une belle année pour les immatriculations de véhicules neufs. Plus de 43 000 unités immatriculées jusqu'en novembre, ce qui permet d'envisager un total annuel à plus de 47 000 véhicules. On se rapproche de 2011 qui avait vu 47 363 immatriculations et qui est la meilleure année post-crise 2009. Autre bonne nouvelle : le redémarrage des porteurs alors que la bonne tenue des immatriculations ces dernières années s'expliquait surtout par le dynamisme des achats de tracteurs.

VÉHICULES D'OCCASION

Les immatriculations de véhicules d'occasion qui s'établissent à fin octobre à 43 522 sont en progression de 7,8 % par rapport à la même période l'an dernier. On retrouve un niveau proche de 2012-2013 alors que les deux années suivantes avaient été difficiles.

Immatriculations à novembre 2016

Total	Tracteurs	Porteurs
43 114	24 754	18 360
+ 13,9 %	+ 8,6 %	21,9 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS (FRANCE)





CARROSSERIE VÉHICULE INDUSTRIEL FRANCE

+ 24 %

IMMATRICULATIONS PORTEURS
BENNES À FIN NOVEMBRE

À L'UNISSON

LA CARROSSERIE CLÔTURERA DONC L'EXERCICE 2016 SUR DES NIVEAUX D'IMMATRICULATIONS QUE NOUS N'AURONS CONNUS QU'AVANT LA CRISE SURVENUE EN 2009 ET PARTIELLEMENT EN 2011. LE FAIT MAJEUR EST QUE TOUS LES MÉTIERS ET SEGMENTS SONT CONCERNÉS, CE QUI DEVRAIT PERMETTRE DE CONSERVER UNE TENDANCE GLOBALEMENT POSITIVE DANS LES MOIS À VENIR.

CARROSSERIE PORTEURS + DE 5 T ENFIN UNE REPRISE, À CONFIRMER

2016 sera une bonne année pour les immatriculations de VI carrossés. Avec 18 392 véhicules immatriculés en onze mois, elle est en progression de 22,6 % par rapport à 2015. On se rapproche du résultat de 2011 (18 807 unités à la même période), la meilleure année depuis la crise de 2009.

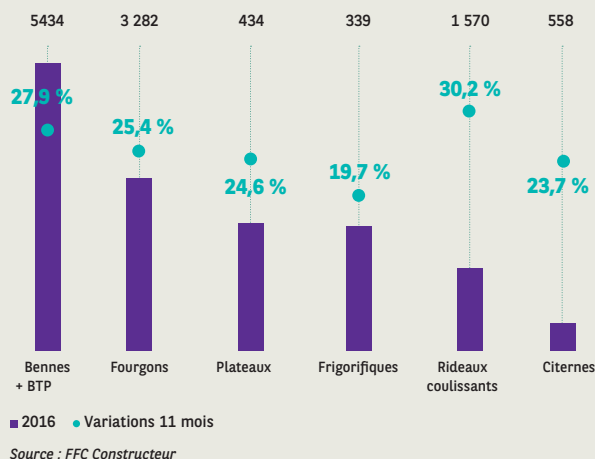
Toutes les catégories de véhicules sont en progression de 20 % ou plus. La meilleure progression vient des VI porteurs à rideaux coulissants ou PLSC avec + 30,2 %, à 1 570 unités, ce qui laisse envisager un résultat supérieur à 1 700 unités proche des bonnes années 2006-2007.

Les véhicules spécifiques du BTP repartent également à la hausse avec + 27,9 % et reviennent à un niveau proche de 2011 à 5 434 immatriculations.

Les fourgons, les plateaux et les citernes progressent d'environ 25 % et flirtent avec les résultats de 2011.

Les véhicules frigorifiques, même s'ils ne progressent que de 19,7 %, réalisent une excellente année. Avec un résultat moyen en décembre, ils devraient s'approcher de leurs meilleurs résultats atteints en 2002 avec 2 700 - 2 800 véhicules.

IMMATRICULATIONS DE VI CARROSSÉS



"Le mot"

2016 marque le retour de la croissance dans quasiment tous les domaines et pour les trois segments (porteurs, remorques

et semis, VUL) avec une accélération encore constatée en novembre sur les porteurs avec une progression globale de 33 %. On notera plus particulièrement la croissance des secteurs des bennes qui retrouvent enfin

des couleurs et du frigorifique qui confirme sa bonne santé, la tendance semblant se maintenir dans l'immédiat. Si on regarde dans le rétroviseur, l'IAA d'Hanovre 2016 aura vu une communication forte

CARROSSERIE VUL BONNE SURPRISE

Les VUL carrossés affichent une hausse des immatriculations de 13,2 % sur les onze derniers mois à 46 225 véhicules ce qui en fait une des meilleures années depuis vingt ans. Seule l'année 2007 avait fait mieux avec 46 757 unités.

Les plateaux (y compris les pick-up) ont nettement progressé de 24,7 %. Les bennes, dans le mouvement de reprise du BTP, gagnent 9,7 % mais restent très loin de leurs résultats de 2007-2008 (environ 18 000 unités).

Les frigorifiques sont à leur plus haut niveau historique avec 5 846 immatriculations, ils gagnent 6,6 % en un an et 36,6 % depuis trois ans.

Les ambulances et sanitaires progressent de 6,9 % à 2 666. C'est une progression continue depuis 2011.

Les transports en commun sont également sur des records historiques à 2 756 unités immatriculées.

CARROSSERIE SEMI-REMORQUES LA CONFIRMATION D'UNE TENDANCE

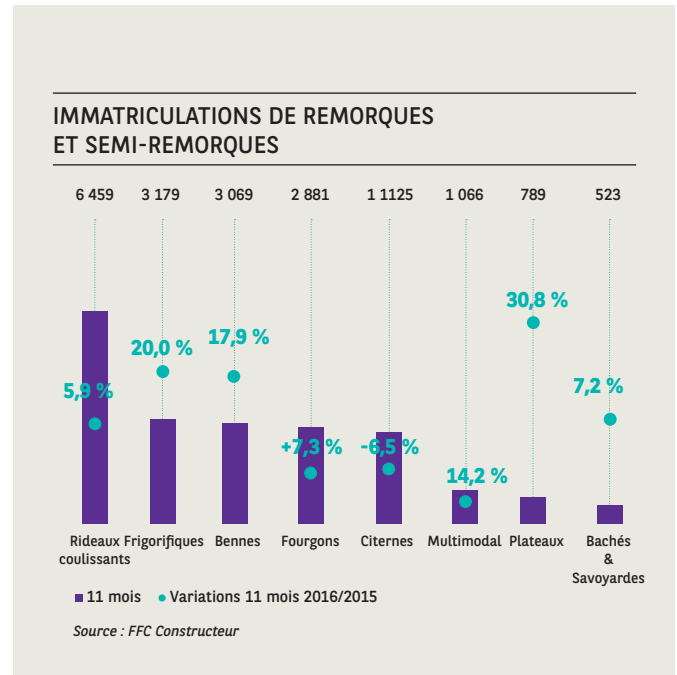
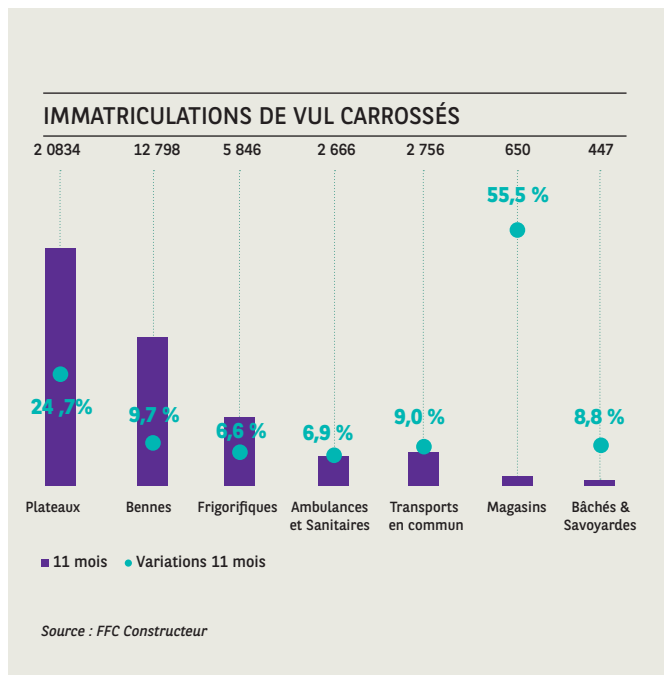
Après deux exercices très favorables, les immatriculations de remorques et semi-remorques ont un peu ralenti. Elles affichent encore une progression de 6,6 % à 21 065 unités sur les onze mois de 2016 et, sur les trois dernières années, une progression de 33,8 %.

Les rideaux coulissants ou PLSC continuent leur remontée avec + 5,9 % sur un an et + 67,2 % depuis 2013. Elles ont profité du redémarrage du marché des tracteurs routiers.

Les frigorifiques se portent bien à 3 179 immatriculations avec 20,0 % d'augmentation en un an et + 40,0 % sur trois ans.

Le marché des bennes redémarre après deux années de baisse et retrouve un niveau correct à 3 069 en progression de 17,9 %.

Les fourgons, les citernes et les remorques multimodales reculent respectivement de 7,3 %, 6,5 % et 14,2 %. Ces trois catégories avaient bien progressé ces dernières années.



sur les projets de véhicules électriques de toutes gammes tandis que Solutrans qui se déroulera à l'automne prochain devrait confirmer le poids des nouvelles technologies dans le monde

de l'utilitaire (VI-VUL). Ce rendez-vous s'annonce d'ailleurs sous un jour favorable et reçoit un bon accueil des exposants potentiels, sans doute encouragés par la reprise

actuelle. Sur le plan des carrossiers, confirmation de la nécessité, pour rester compétitif dans la fabrication, de recourir de façon croissante à des technologies de pointe en utilisant la

robotique et en ayant recours aux outils de digitalisation et à la réalité virtuelle.

Thierry Bourdillon
Secrétaire Général
FFC Constructeurs



DISTRIBUTION

VÉHICULE INDUSTRIEL

RETOUR DES VOLUMES... MAIS TENSIONS SUR LES PRIX

L'EXERCICE 2016 AURA ÉTÉ FAVORABLE EN VOLUME DU FAIT DE LA REPRISSE DES VENTES VN À UN NIVEAU INUSITÉ DEPUIS 2011. BEAUCOUP DE CLIGNOTANTS SONT AU VERT, MAIS ON CONSTATE UNE PRESSION ACCRUE SUR LES PRIX, QUE CE SOIT EN VN OU VO.

LES INDICATEURS

Les ventes de VI en concession se sont bien portées en 2016 avec une hausse de 9,2 %. Ce bon résultat ne doit pas cacher les écarts très importants entre les concessions. La moitié d'entre elles a vu ses ventes baisser ou stagner alors que l'autre moitié a profité de la reprise du marché.

Les ventes de porteurs, à + 8,7 %, se sont presque aussi bien comportées que les ventes de tracteurs, à + 9,5 %.

PRIX DES VÉHICULES

Très peu de variation dans les prix des véhicules, juste un léger mieux pour les porteurs (+ 0,2 %) alors que les prix des tracteurs reculent de 0,3 %.

En revanche, le niveau des remises est jugé élevé par 75 % des experts, en progression régulière depuis un an.

Les reprises de véhicules sont normales pour plus de la moitié des concessionnaires, elles sont excessives en prix pour un tiers d'entre eux.

PARC VI

Malgré la reprise des ventes, les investissements restent très majoritairement orientés vers le remplacement des véhicules (87 %) plutôt que vers l'extension des parcs (13 %). Cet indicateur s'améliore légèrement, il était à 91 % de remplacement en 2015.

Côté parc global VI, les experts sont plus optimistes. Si la moitié le considère stable, 35 % le voit en augmentation.

VUL NEUFS

C'est la troisième année que les distributeurs affichent une hausse des ventes de VUL neufs avec un résultat très positif cette année à + 9,8 %, après + 5 % en 2015 et + 4 % en 2014.

Les prix ont augmenté au rythme de l'inflation à 1,4 %. Les délais de livraison sont passés de 65 jours en 2015 à 58 en 2016, soit une légère diminution. Chez les carrossiers, ils ont progressé de 3 à 37 jours.

RÉPARATION ET SAV

L'entretien et le SAV sont en hausse chez 55 % des concessionnaires et stables chez 35 %, ce qui est constant par rapport à l'année dernière.

Ils représentent 35,5 % du CA des concessionnaires. L'amélioration globale des ventes de véhicules a fait baisser ce taux, il était à 38 % en 2015.

CONTRATS D'ENTRETIEN

Le nombre de contrats d'entretien vendus avec les véhicules neufs est en augmentation.

Pour 65 % des concessionnaires ce chiffre est en hausse et il atteint 32,8 % alors qu'il n'était que de 26 % en 2015 et 22 % les années précédentes. Notons toutefois que cette rubrique intègre tout autant les contrats full services que les contrats d'entretiens packages d'origine constructeurs.

DÉLAIS DE LIVRAISON

Les délais de livraison des constructeurs se sont maintenus entre 2015 et 2016 à 70 jours et sont stables pour 7 concessionnaires sur 10.

Idem pour les carrossiers pour lesquels les délais restent équivalents aux années précédentes avec 57 jours en 2015 en moyenne. Il convient toutefois de prendre en compte les tensions observées sur les configurations spécifiques dans une phase où tous les domaines de carrosseries sont en reprise sensible.

32,8 %
PART DES VÉHICULES
VENDUS AVEC CONTRATS
DE SERVICES



Les ventes de VI ont bien progressé en 2016 chez les concessionnaires pour les tracteurs et aussi les porteurs.

Légère hausse des prix pour les porteurs, à hauteur de l'inflation globale.

Hausse significative du nombre de contrats de maintenance vendus avec les véhicules neufs.

Les délais de livraison sont stables depuis trois ans.

Le SAV progresse bien depuis deux ans.



Recul des ventes de tracteurs de 7,9 % et des porteurs de 3,1 %. Seuls les VUL se sont maintenus.

Les prix des VUL d'occasion ont chuté de 11,5 % pour les tracteurs et de 5,9 % pour les porteurs.



Le parc semble se stabiliser après des années de repli.

Les stocks de VO restent normaux dans les concessions mais sont élevés chez les constructeurs et les marchands.

Des tensions sont redoutées en 2016.

ÉTAT DE LA CONCURRENCE

Les deux tiers des experts interrogés font de la montée en puissance des centrales d'achats, liées à des groupements de transporteurs, un risque fort pour les concessionnaires VI.

La capacité de négociation générée par ces centrales risque de déstabiliser les équilibres du marché.

Le développement des réseaux spécialisés d'entretien et de vente de pièces détachées présente un risque fort pour un peu moins de la moitié, les autres minimisant ce phénomène.

Enfin, la perte de maîtrise des parcs de véhicules, liée au développement de l'informatique embarquée, n'est jugée comme risque moyen que par 45 % des experts alors que 40 % l'évaluent comme un risque faible.



VÉHICULES D'OCCASION

À SURVEILLER

LE VO AFFICHE UNE SITUATION GLOBALEMENT FAVORABLE AVEC NÉANMOINS L'AMORCE DE DÉSÉQUILIBRES EN TERME D'OFFRE ET DE DEMANDE AVEC NOTAMMENT UNE INSUFFISANCE DE VÉHICULES À VENDRE EN PORTEURS. LES PREMIERS RETOURS IMPORTANTS GÉNÈRENT UNE INTERROGATION DES EXPERTS QUANT À L'ÉQUILIBRE PROCHAIN DU MARCHÉ EN TERME DE PRIX : EURO V VERSUS EURO VI ET / OU NIVEAU DES PRIX EURO VI DE SECONDE MAIN VERSUS LA BAISSSE DU PRIX ACTUEL DES VENTES EURO VI.

VI D'OCCASION

Les ventes de VI d'occasion ont ralenti chez les concessionnaires. Les ventes de tracteurs sont en recul de 7,9 % et celles de porteurs de 3,1 % et plus de la moitié des concessionnaires ont vu leurs ventes baisser. Les VUL d'occasion ont en partie compensé la baisse du VI avec une progression de 5,9 %. Près de 60 % des concessionnaires ont augmenté leurs ventes en 2016 et 40 % ont stagné.

PRIX DE VENTE ET REPRISE

Alors que les prix des véhicules d'occasion n'avaient pas beaucoup bougé ces dernières années, en 2016, ils ont nettement reculé avec - 11,5 % pour les tracteurs chez les trois quarts des concessionnaires et - 5,9 % pour les porteurs pour la moitié, les autres ayant maintenu leurs prix. Les perspectives pour 2017 ne sont pas bien meilleures, les experts envisagent avant le début de l'année encore un repli de 1,7 % des prix des VI d'occasion. Très peu d'évolution pour l'origine des véhicules : les deux tiers (65 %) des véhicules proviennent de reprise de véhicules, les buy-backs représentent 13 % vs 11 % en 2015, les achats aux constructeurs sont à 13 % vs 10 % et les achats de marchands sont stables à 9 %. Seule la part des achats entre confrères recule de 6 % à 3 %.

PROFIL DES VO VENDUS

L'âge moyen des tracteurs VO en parc repart à la baisse

compte-tenu de la dégradation des ventes de VO en concession. En effet, les nouveaux tracteurs VO rentrant en parc restent plus longtemps que les années précédentes. Pour les porteurs, le profil des véhicules en parc reste stable, même par rapport aux cinq dernières années avec les trois quarts des porteurs ayant six ans et plus.

STOCKS VO

Les stocks en concession sont en majorité normaux. Un tiers des experts les évaluent plutôt bas, mais ils considèrent qu'ils vont augmenter.

Chez les constructeurs et les marchands, en revanche, la majorité des experts s'entend pour dire qu'ils sont élevés, au mieux normaux et devraient rester stables l'année prochaine. Les délais de reventes des tracteurs VO restent stables depuis deux ans, ils sont à 59 jours après 55 jours en 2015 et 58 jours en 2014 même si 45 % des concessionnaires les voient progresser.

Pour les porteurs, ils sont à 75 jours vs 77 en 2015 et là, les concessionnaires sont du même avis.

En revanche, les délais de revente des VUL reculent franchement de 50 jours en 2015 à 39 jours actuellement, ce qui n'est pas perçu par les concessionnaires qui sont 90 % à les voir stables.

Les destinations de revente évoluent peu avec 40 % des reventes à l'utilisateur en France et 41 % à l'export en Europe.

-11,5 %
VENTES DE TRACTEURS
D'OCCASION

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

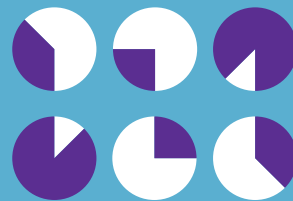
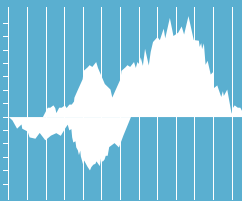
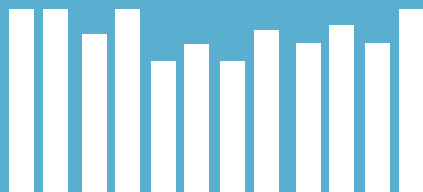
ÂGE DES PORTEURS			
	2016	2015	MOY. 5 ANS
3 ANS ET -	4 %	3 %	4 %
4 À 5 ANS	20 %	24 %	28 %
6 ANS ET +	76 %	74 %	68 %

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

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

21

LES PRÉVISIONS
2017



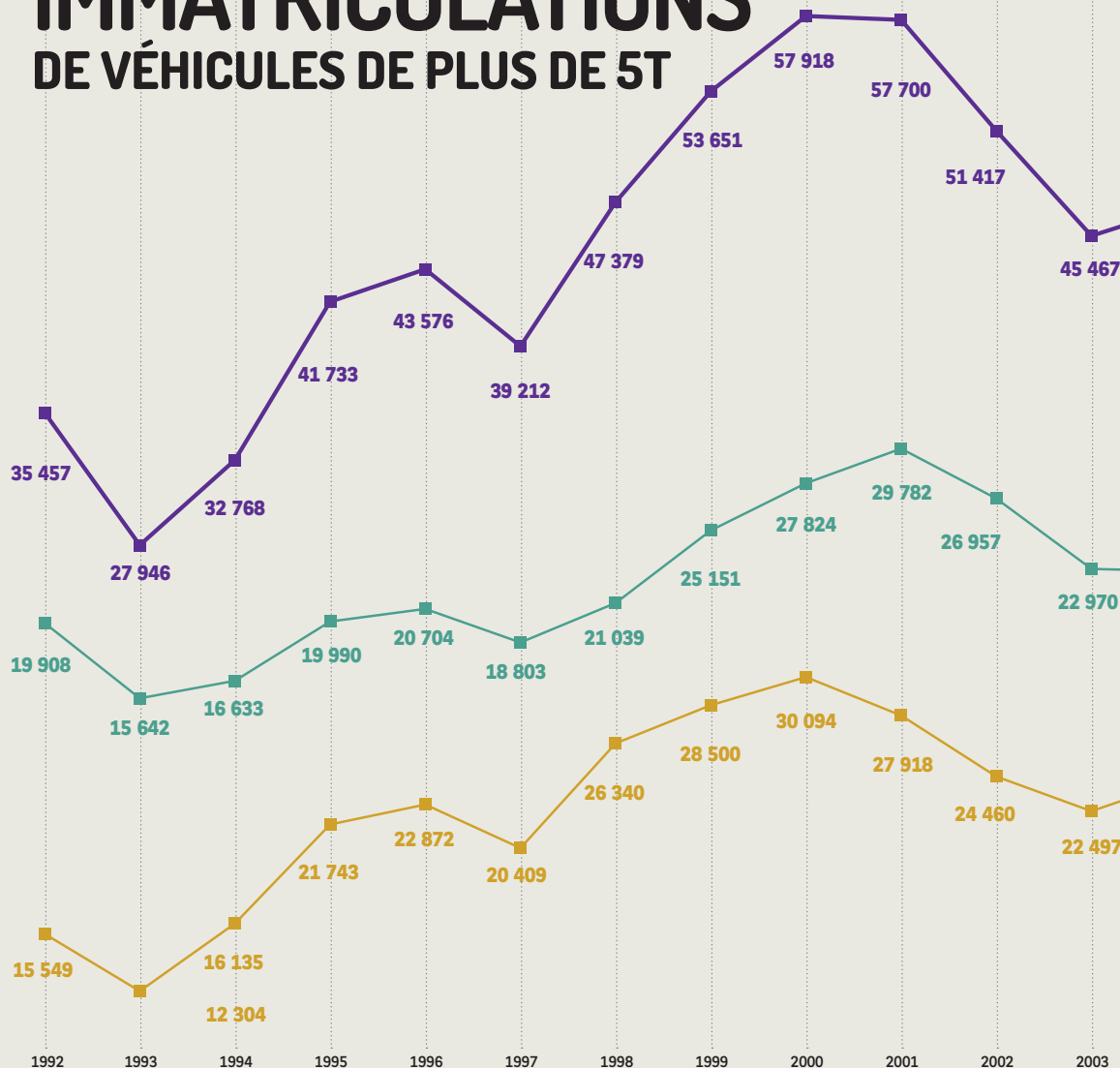
LES PRÉVISIONS
2017

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5T

ÉVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE VI
(SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE PORTEURS
(SOURCE OVI)

ÉVOLUTIONS
DES IMMATRICULATIONS
DE TRACTEURS
(SOURCE OVI)



HYPOTHÈSES 2017

PAS MIEUX

Les équilibres mondiaux risquent, avec l'arrivée de la nouvelle administration américaine, de se trouver modifiés dans les prochains mois. Est-ce en bien ou en mal ? Seul l'avenir pourra nous le dire.

Pour l'Europe, la mise en place de politiques de relance orientées vers l'offre tarde à donner des résultats probants. Malgré des taux d'intérêts très faibles, les économies restent atones et la croissance peine à décoller.

Les mesures de relances de l'offre prises par certains pays européens, dont la France, tardent à montrer leurs effets,

même si globalement les marges des entreprises se sont redressées. Pour les experts de l'OVI, l'économie se porte un peu mieux qu'il y a un an.

Les grandes entreprises ont une activité stable pour 65 % d'entre elles, les autres se répartissant équitablement entre ceux qui les trouvent moroses et ceux qui les trouvent dynamiques.

Les PME-PMI sont un peu moins bien notées avec 55 % qui jugent leurs activités éteintes et 35 % qui les trouvent moroses. Pour les collectivités publiques, ils sont 55 % à les définir comme éteintes et 45 % moroses.

Sur le marché du Transport, 70 % des experts constatent une stabilité dans les défaillances d'entreprises de Transport et 20 % voient une diminution de celles-ci.

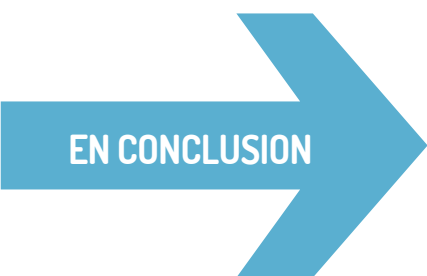
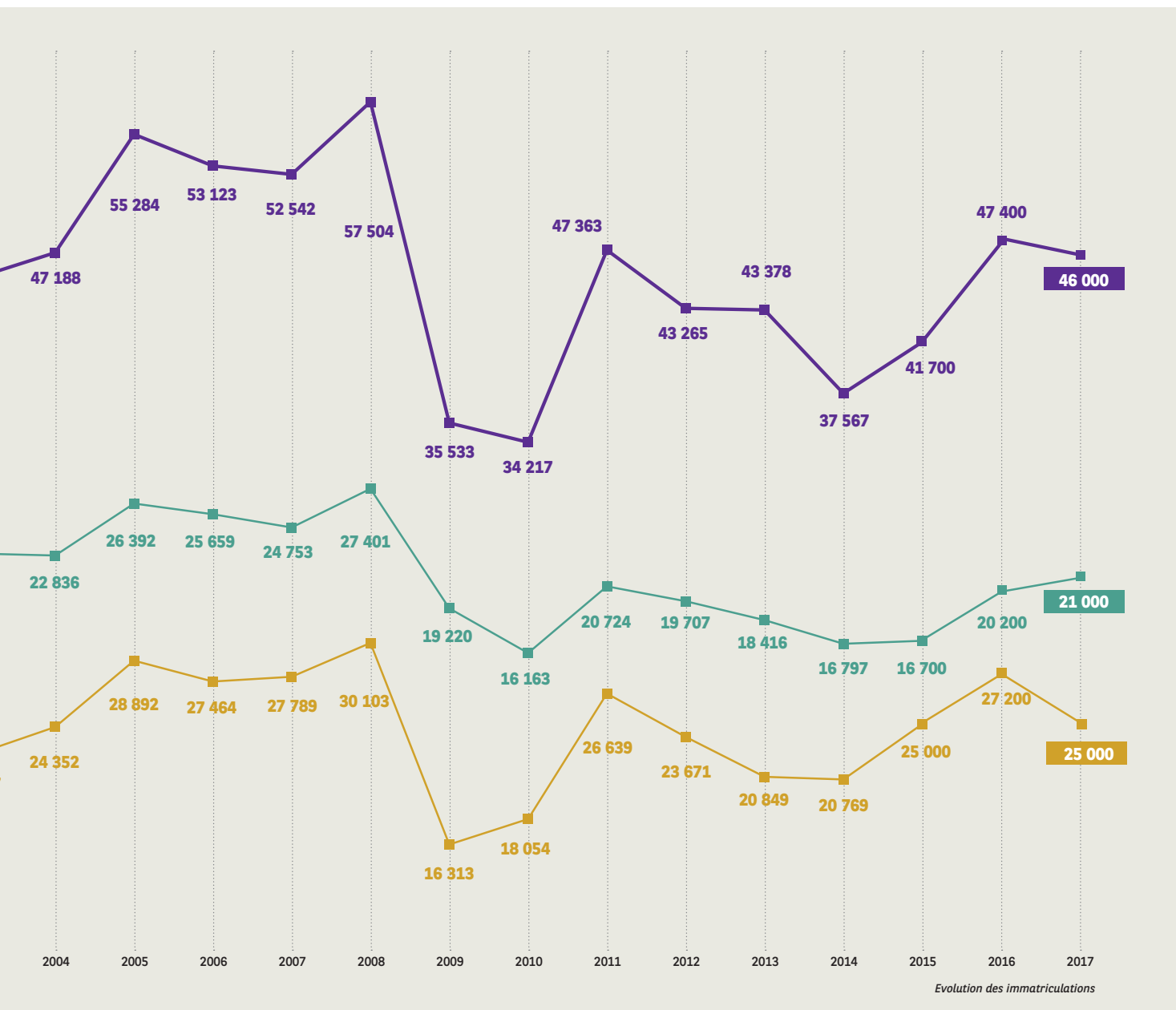
Nos experts se positionnent sur une baisse modérée du marché en tracteurs après un exercice de bon niveau, voire même de très bon niveau, s'agissant d'un résultat proche des niveaux affichés dans ce métier avant la crise. Le marché du porteur devrait quant à lui consolider la reprise constatée au second semestre 2016.

Un tel niveau d'investissement nécessitera le maintien de fondamentaux particulièrement

bien orientés : taux d'intérêt très bas, coût du carburant contenu et maintien de la pression sur le prix des véhicules.

2016 aura probablement encouragé des achats d'opportunités, malgré une visibilité très réduite sur le plan économique, notre taux de croissance ne parvenant pas à se redresser significativement.

C'est bien la stabilité des TCO (Total Cost of Ownership) permise par la conjonction favorable précitée qui nous paraît constituer l'atout majeur du marché de l'utilitaire (VI- VUL) en manque de reprise à moyen et long terme.



La poursuite des achats de tracteurs est envisageable, surtout si le marché VO, alimenté par une proportion grandissante de véhicules euro VI, se positionne favorablement, tandis que le marché porteur, qui vient seulement de retrouver des couleurs, recèle un potentiel de renouvellement entier.

L'ensemble devant évoluer dans un univers où les priorités sont désormais concentrées sur l'efficacité opérationnelle et la rentabilité, ce qui d'ailleurs devrait profiter au développement durable.

	2016 (ESTIMÉ)	VAR / 2015	2017 (PRÉVISIONS)	VAR / 2016
TRACTEURS	27 200	+ 9 %	25 000	- 8 %
PORTEURS	20 200	+ 20,4 %	21 000	+ 4 %
TOTAL	47 400	+ 13,6 %	46 000	- 3 %

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



BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS



L'OBSERVATOIRE
DU VEHICULE INDUSTRIEL