

## OBSERVATOIRE DU VEHICULE INDUSTRIEL

### 2015 : vers un tournant environnemental en attendant la reprise

Paris, le 29 juin 2015 - *L'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)* sous le parrainage de BNP Paribas Rental Solutions publie aujourd'hui les résultats semestriels de son étude. Cette édition comporte une enquête réalisée auprès d'utilisateurs de véhicules industriels sur leurs perspectives et les défis qu'ils auront à relever. Cette enquête se focalise notamment sur les initiatives mises en place en matière de Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE).

Le niveau bas du secteur du transport routier de marchandises (TRM) et des véhicules industriels (VI) reflète les difficultés économiques actuelles en France. Quelques éléments conjoncturels permettent cependant d'envisager une reprise de l'activité pour les années à venir. A l'aube de la COP 21, l'OVI note également une prise de conscience généralisée des acteurs de la filière en faveur de l'environnement, qui s'illustre notamment par l'émergence du gaz carburant. La mise en lumière d'un transport plus propre à ce stade est une nouvelle encourageante, en attendant que le marché du VI traditionnel se réveille d'une longue léthargie. Celle-ci ne permet pas d'envisager plus de 40 000 unités sur l'année, représentant toujours un cap structurel.

### Le transport routier de marchandises dans l'attente d'une réelle reprise économique

#### La croissance économique de retour dans les pays occidentaux

La plupart des pays occidentaux retrouve la croissance après plusieurs années de marasme. Les pays européens profitent de la chute des prix du pétrole, de la dépréciation de l'Euro et de la stratégie monétaire de la BCE pour amorcer une reprise économique, avec une croissance 2015 prévue à 1,8%. L'Allemagne en première ligne bénéficie de ces facteurs (2,5% de croissance prévue en 2015) ; l'Espagne et l'Italie restent en-deçà des niveaux d'avant la crise mais leurs économies redémarrent. La France est l'un des rares pays européens à ne pas avoir vu sa croissance accélérer en 2014 (+0,4%) en raison d'un faible niveau d'exportations et d'un recul de l'investissement des ménages. Un réel redémarrage est toutefois attendu pour 2015 avec une croissance estimée à 1,2% et des perspectives revues à la hausse par la BCE et l'OCDE.

#### Baisse du cours des matières premières pour les fondamentaux du transport

Après avoir été divisé par deux en 2014, le prix du pétrole a repris 25% de sa valeur depuis février 2015, sans qu'aucune certitude quant à son évolution ne puisse être établie. Les cours des autres matières premières intéressant le monde du transport (caoutchouc, cuivre, aluminium) ont fortement diminué et se situent aujourd'hui à un prix proche de ceux pratiqués en 2009.

#### Le point bas désormais atteint pour le TRM

L'activité du TRM poursuit son repli engagé en 2011 avec -3,8% en 2014, à 165 172 millions de tonnes-km transportées, entraînée par le recul de 5% du transport pour autrui, qui représente 91,5% de l'ensemble du marché. Seul aspect positif à date, l'optimisation des ressources permet un recul de 5,8% du trafic à vide.

#### Perspectives négatives pour le BTP

La situation du BTP reste difficile. Selon la CAPEB, le volume d'affaires recule de 3% en 2015, dans le prolongement de 2014. La construction de logements neufs chute de 6% au 1er trimestre, à son niveau le plus bas depuis 5 ans, alors que les mises en chantier sont à -10,5% sur les 12 derniers mois. Pour les entreprises artisanales, les carnets de commandes représentent en moyenne 66 jours de travail en 2015 contre 72 jours un an plus tôt.

Pour la FNTP, les travaux publics ne sont pas mieux lotis avec une chute de 12,7% de l'activité au 1<sup>er</sup> trimestre 2015 par rapport à la même période en 2014 et de 6,1% par rapport au trimestre précédent. Néanmoins, de récentes annonces d'un acteur majeur du secteur et les prévisions de reprise de la croissance laissent espérer une amélioration en 2016.

NB : Ce problème conjoncturel est également souligné par les utilisateurs sollicités dans le cadre de l'enquête menée par l'OVI, particulièrement centrée sur les démarches RSE appliquées aux véhicules et synthétisée ci-après.

### **Dans l'attente d'un déclencheur en faveur des investissements**

En dépit d'indices de redémarrage de la croissance, 37% des sondés envisagent une dégradation de leur marché contre seulement 13% qui perçoivent un regain d'activité. Dans la foulée de plusieurs années de contraction des achats, le parc devrait rester stable puisque 67% des personnes interrogées pensent maintenir leur parc. Seuls 12% projettent d'augmenter la taille de leur parc et 13% de le restreindre.

Malgré tout, après plusieurs années de contraction des achats, les dirigeants qui prévoient de maintenir leur parc sont susceptibles d'acquérir des véhicules en renouvellement, représentant un flux potentiel significatif d'immatriculation.

Ces résultats restent incertains tant les enquêtes d'opinion des chefs d'entreprises réalisées par l'INSEE, témoignent d'une ambivalence de situation. Ceux du transport montrent un léger optimisme mais restent très négatifs pour le BTP.

### **Une prise de conscience forte traduite des initiatives concrètes pour plus de 70% des entreprises**

Cette situation économique dégradée n'a pas été l'unique défi des utilisateurs de véhicules industriels ces dernières années. Le secteur est en pleine phase de transformation vers des pratiques plus respectueuses de l'environnement.

Ainsi, 85% des entreprises utilisatrices considèrent ce sujet comme très ou assez important et 72% des personnes interrogées ont déjà initié des actions en faveur du développement durable. C'est particulièrement prégnant au sein des secteurs du transport et de la logistique avec la structuration des initiatives autour d'organisations dédiées, telles que « CAP 2020 » et « Fret 21 ».

Du fait du contexte économique, les mesures concrètes mises en place de façon prioritaire aujourd'hui par les transporteurs concernent l'optimisation des véhicules pour 55% des sondés : la mise en œuvre de formation à l'éco-conduite, l'adoption de dispositifs aérodynamiques (déflecteurs de tracteur), un suivi détaillé des consommations des véhicules, etc.

La proportion de dirigeants prêt à investir sur les véhicules propres (26%) est également en réelle progression à un stade où l'offre de véhicules poids lourds n'est enfin visible que sur la part GNV (Gaz Naturel pour Véhicules). Un utilisateur sur quatre est intéressé par l'adoption de véhicules propres, ce qui est remarquable au vu de la faible antériorité des initiatives et des moyens déployés sur ce sujet.

### **De nombreuses contraintes et un coût non négligeable**

Malgré tout, cette prise de conscience et ces actions, si elles ont été amplifiées par une pression extérieure constante, n'en ont pas moins un coût et un impact. 78% des entreprises interrogées déclarent subir au moins une contrainte liée à l'environnement, et ce particulièrement pour le monde du transport qu'il s'agisse de réglementation (norme PIEK relative au bruit) ou sous la pression des chargeurs (concernant l'exploitation ou la réalisation d'un bilan carbone).

Les collectivités locales et les villes imposent également des limites à la distribution urbaine. Ainsi, la mairie de Paris, entend faire de la capitale une « zone à basse émission » dont l'accès sera progressivement interdit à tous les véhicules dits polluants d'ici à 2020, avec une expérimentation dans Paris intramuros dès le 1<sup>er</sup> Juillet pour les cars et les poids lourds. Une initiative qui ne manque pas d'intéresser d'autres agglomérations majeures.

Les démarches RSE font toutefois porter un coût important aux acteurs du transport ce que révèle une grande majorité des personnes interrogées que ce coût soit généré sous la pression des chargeurs (pour 91% des cas) ou qu'il soit induit dans le domaine de l'organisation des flux urbains (pour 72% des cas) : l'adaptation des parcs à une donne plus verte passe par des efforts d'investissements et d'organisation majeurs.

### **Les incitations et freins au développement des véhicules à faible émission**

Les avantages perçus sont en premier lieu la préservation de l'environnement pour 64% des sondés, puis naturellement les avantages économiques liés au coût de carburants (60%) et d'entretien (31%). Par ailleurs, l'enquête réalisée révèle que les freins majeurs sont pour 53% des personnes interrogées

l'autonomie des véhicules et l'insuffisance des infrastructures. Vient ensuite la question du prix des véhicules (45%).

L'absence partielle d'offre est également soulevée par 30% des personnes interrogées, même si aujourd'hui celle de véhicules au GNV se développe. Aucun des freins cités n'étant insurmontable et les solutions étant identifiées, il convient dorénavant d'obtenir une impulsion afin de traduire les projets en actes.

#### Amortissement à 140% : pourquoi pas le Véhicule Industriel ?

La Branche Véhicules Industriels du CNPA demande que les véhicules de plus de 3,5 tonnes bénéficient du dispositif d'amortissement exceptionnel annoncé le 8 avril. Si le mécanisme fiscal exceptionnel vise à relancer l'investissement, la filière des industries du transport doit en bénéficier directement. Au moment où les projections pour le premier semestre 2015 indiquent un niveau des ventes en France qui cesse de se dégrader, l'incitation à l'investissement arriverait au bon moment. Intégrer les Véhicules Industriels dans le dispositif d'amortissement exceptionnel donnerait un signal fort de prise en compte de l'impact environnemental sensible qu'aurait la mise à la route de véhicule euro VI.

## Un marché Français au ralenti et en retrait du marché

### Les immatriculations en baisse en Europe en 2014

2014 a été une année difficile pour les immatriculations de véhicules de plus de 3,5 tonnes en Europe avec un recul dans presque tous les pays (Espagne et Italie exceptés, qui partaient de plus bas). Moins de 300 000 véhicules ont été immatriculés et le recul a été de 7,2% par rapport à l'année précédente. Le constat est légèrement plus positif pour les véhicules de plus de 16 tonnes avec un recul de 5,7%.

Le début de l'année 2015 montre un redressement de la situation pour les 3,5t avec une progression de 11,1% sur les 4 premiers mois (104 073 unités), dont les principaux pays bénéficiaires sont le Royaume-Uni à +47,0% (13 229 unités), le Bénélux à +37,9% (8 553 unités) et dans une moindre mesure l'Europe de l'Est à +17,5% (17 779 unités). L'Allemagne et la France sont les deux seuls pays dont les immatriculations 2015 sont moindres avec respectivement 28 151 unités (-1,8%) et 13 992 unités (-2,8%).

### Les immatriculations en France tirées par les tracteurs

Les immatriculations de véhicules neufs de 5 tonnes et plus en France se sont maintenues pour les cinq premiers mois de l'année avec une légère progression de 2,2% par rapport à la même période en 2014, grâce à la progression très importante des tracteurs (+15,4% soit 9 809 immatriculations) alors que les porteurs ont reculé de 12,5% à 6 736 unités.

### Carrosserie : le BTP pèse toujours dans la balance

Le marché du porteur subit l'impact négatif du BTP, et plus globalement de l'environnement économique, quasiment aucun segment n'évoluant en zone positive hormis les frigorifiques à +2% après une année 2014 difficile confirmée en 2015 avec -12,4% d'immatriculations pour les véhicules carrossés.

Le marché des remorques et semi-remorques a continué de croître en 2015 (+6,9%) après une année 2014 plutôt favorable (+15%), avec notamment une hausse de 13,3% pour le segment du dry fret : les rideaux coulissants PLSC à 2 695 immatriculations (+13%) et les fourgons à 1 190 immatriculations (+2,4 %) confirmant peut être le retour à un « accrochage » historique entre les marchés tracteurs et semis remorques.

### Le marché du VUL reste loin des attentes historiques

Les VUL carrossés ont progressé de 7,7% sur les 5 premiers mois de 2015 par rapport à 2014 dans la continuité de leur année 2014 plutôt correcte. Les plateaux (y compris les pick-up), qui représentent la catégorie la plus importante, progressent de 5,2% à 7 301 unités alors que les bennes, un peu moins nombreuses à 5 519, font +2,1%. Les petits segments tels que les transports en commun (+27%) ou les frigorifiques (+14,4%) ont les meilleures progressions. Seules les ambulances reculent de 5,2%.

### **Pas de dégradation pour les distributeurs**

Les carnets de commandes du 1<sup>er</sup> semestre 2015 sont globalement restés stables par rapport à 2014, avec une progression de 7,8% pour les commandes de tracteurs -qui tendaient à diminuer ces dernières années- et un recul de 10,5% pour les commandes de porteurs. Les commandes de VUL sont en hausse (+5,8%) avec une très légère évolution des prix à +1,3%. Les prix des VI se sont également stabilisés par rapport à l'année dernière. La vente de contrats de maintenance se maintient à 28% à un niveau élevé. La moitié des distributeurs la voit en hausse.

L'activité de service après-vente représente une part importante du chiffre d'affaires (36%) mais baisse chez certains distributeurs. Les difficultés du marché actuel conduisent également à un niveau de remise élevé chez 70% des distributeurs. Les reprises de véhicules sont normales pour un tiers des experts mais les deux autres tiers les trouvent excessives dans la plupart des cas, en raison des prix pratiqués notamment.

Les délais de livraison sont en nette augmentation pour les constructeurs, à 94 jours (79 en 2014, 62 en 2012). Chez les carrossiers, les délais sont plus stables à 64 jours (60 jours fin 2014). Le parc continue de se replier avec 91% des investissements dédiés au remplacement des véhicules. La moitié des experts voit le parc VI en régression et l'autre moitié le voit stable.

### **Les véhicules d'occasion dans la lignée du neuf**

Les ventes de VO suivent les ventes de véhicules neufs, à savoir une forte augmentation des ventes de tracteurs (+23,7% entre le premier semestre 2014 et 2015) et un recul des ventes de porteurs (-8,4%). En revanche, les VUL d'occasion se vendent moins bien alors que les neufs progressent dans les concessions VI. Les prix sont restés stables.

L'âge des véhicules en stock est à peu près stable avec 42% des tracteurs qui ont 4-5 ans et 44% qui ont 6 ans et plus, avec cependant une baisse du kilométrage. L'âge des porteurs reste plus vieux avec 66% des véhicules qui ont 6 ans et plus. Les stocks de VO sont plutôt bas, surtout chez les distributeurs.

## **Actualisation des prévisions 2015**

Une reprise sensible semble s'amorcer en Europe.

La France tient une place à part puisque son économie, très tournée vers la consommation intérieure, résiste mieux ou plus longtemps aux crises mais peine à redémarrer lorsque les échanges extérieurs se développent. La plupart des secteurs d'activité souffrent encore, parmi lesquels le BTP et le transport, en espérant qu'il s'agisse d'un point bas au-delà duquel nous n'irons pas.

Plusieurs indicateurs d'opinions expriment des signes encourageants mais demandent encore à se traduire dans les faits en bénéfices pour l'ensemble de l'économie et par conséquent sur le marché VI, stabilisé en basses eaux depuis 2009.

À mi-parcours, les prévisions réalisées en janvier pour le secteur du véhicule industriel semblent se confirmer, même si la reprise sensible du marché tracteur alimente l'hypothèse de l'atteinte du seuil symbolique des 40 000 immatriculations pour fin 2015. L'Observatoire du Véhicule Industriel retient pour sa part que la reprise très sensible des achats de tracteurs est un signal à ne pas négliger, au moins celui du renouvellement d'un parc vieillissant. Malgré tout, les difficultés du marché du BTP, entraînent les secteurs connexes, et maintiennent le niveau des porteurs à un faible niveau. Ces perspectives sont défavorables pour un retour immédiat vers les 45 000 unités, soit un niveau synonyme de véritable amélioration. En conclusion, l'Observatoire du Véhicule Industriel prévoit un nombre d'immatriculations autour de 39 000 unités, soit 22 500 tracteurs et 16 500 porteurs en 2015, le fort rebond constaté en tracteur pourrait permettre d'atteindre le seuil psychologique des 40 000 unités.

---

**Edition intégrale de l'Observatoire du Véhicule Industriel disponible sur le site Internet :**

<http://www.rentalsolutions.bnpparibas.fr/actualites/>

ou sur demande

#### **A propos de BNP Paribas Rental Solutions**

BNP Paribas Rental Solutions est la marque de BNP Paribas commercialisant des solutions de location avec services et de gestion de parc auprès des entreprises sur les marchés des véhicules industriels et utilitaires et de l'équipement technologique (informatique, téléphonie, bureautique, logiciels).

Sur le marché du Véhicule Industriel, BNP Paribas Rental Solutions accompagne depuis 15 ans ses clients par une offre de Location Longue Durée avec services dans l'externalisation de leur parc. BNP Paribas Rental Solutions gère en France un parc de 10 000 véhicules

[www.rentalsolutions.bnpparibas.com](http://www.rentalsolutions.bnpparibas.com)

#### **A propos de BNP Paribas**

BNP Paribas a une présence dans 75 pays avec plus de 180 000 collaborateurs, dont plus de 140 000 en Europe. Le groupe détient des positions clés dans ses trois grands domaines d'activité : Retail Banking, Investment Solutions et Corporate & Investment Banking. En Europe, le Groupe a quatre marchés domestiques (la Belgique, la France, l'Italie et le Luxembourg) et BNP Paribas Personal Finance est numéro un du crédit aux particuliers. BNP Paribas développe également son modèle intégré de banque de détail dans les pays du bassin méditerranéen, en Turquie, en Europe de l'Est et a un réseau important dans l'Ouest des Etats-Unis. Dans ses activités Corporate & Investment Banking et Investment Solutions, BNP Paribas bénéficie d'un leadership en Europe, d'une forte présence dans les Amériques, ainsi que d'un dispositif solide et en forte croissance en Asie-Pacifique.

Suivez-nous sur  : [@BNPParibas\\_pr](https://twitter.com/BNPParibas_pr)

**Reproduction presse autorisée, sous réserve de citer la source**

**« Observatoire du Véhicule Industriel de BNP Paribas Rental Solutions ».**

---