

Résumé de l'étude

Résultats semestriels 2017 de l'étude de l'Observatoire du Véhicule Industriel sur les marchés du Véhicule Industriel et du Transport Routier de Marchandises

Vers une croissance vertueuse du marché

Paris, le 4 juillet 2017 – publication aujourd'hui des résultats semestriels 2017 de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) de BNP Paribas Rental Solutions

Dans la continuité de 2016, on observe une concomitance d'éléments encourageants pour 2017 qui viennent confirmer une tendance réellement positive pour le marché du Transport Routier de Marchandises (TRM) et du Véhicule Industriel (VI). Le rythme des immatriculations reste au moins aussi fort qu'en 2016 et deux exercices consécutifs à ce niveau n'avaient pas été observés depuis longtemps.

Le contexte économique global est plutôt positif avec notamment un cours du pétrole qui se maintient à un niveau très modéré et des échéances électorales qui auront eu, au final, peu de répercussions. Néanmoins la croissance sur le marché français reste faible pour la deuxième année consécutive, sans que cela n'ait impacté le marché du camion qui a trouvé ses propres ressorts et ses propres motivations.

La tendance observée est d'autant plus encourageante qu'en prime de la croissance des volumes et des immatriculations, le marché affiche des éléments qualitatifs positifs. Les technologies de connectivité à distance continuent en effet de monter en puissance et entraînent une montée en gamme dans la gestion des flux de transport, et dans les services rendus, le tout tourné vers l'efficacité et la productivité des parcs roulants. Si les volumes restent aujourd'hui moins importants qu'avant la crise, ces éléments d'optimisation annoncent un changement de donne dans le marché VI et dans le transport, qui laisse à penser qu'une croissance vertueuse s'amorce.

Transport routier de marchandises : une embellie malgré des problématiques structurelles

Le TRM se trouve encore et toujours confronté à des problématiques structurelles dont deux particulièrement fortes actuellement : d'une part, une concurrence européenne avérée qui s'accroît d'année en année et des négociations cruciales avec Bruxelles ; d'autre part, une forte contrainte sur le social et des craintes qui s'expriment de surcroît quant au recrutement de chauffeurs.

Une conjoncture globalement positive en France

Les volumes du TRM en France ont progressé de 1,2 % sur l'année 2016 par rapport à 2015. Ce chiffre vient conclure une série de mauvais résultats depuis 2012 (baisse des volumes de -16 %). Dans les autres chiffres communiqués par le Ministère des Transports, l'international a encore subi cette année un recul de -8,2 % alors que le transport national a progressé de 1,7%. Le transport pour compte propre poursuit, de son côté, sa progression. Il représente 23,8 % du transport national en hausse de 9,0 % en 2016 alors que le compte pour autrui recule de -1,0 %. A terme, le TRM et le compte propre risquent d'être en concurrence dans l'embauche des chauffeurs routiers.

Enfin, la profession retrouve le sourire. La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) a publié son rapport sur l'activité du 1er trimestre 2017 et les signes sont plus qu'encourageants, à l'image du CA en hausse de 5% par rapport à la même période sur 2016.

Un début d'inquiétude au niveau des chauffeurs

On constate dans les statistiques de l'Observatoire Prospectif des métiers et qualifications du Transport et de la Logistique (OPTL) que les effectifs du TRM, après une décrue sensible au moment de la crise, ont retrouvé en 2015 leur niveau de 2008. Néanmoins le vieillissement des salariés s'est accéléré ces dernières années. La moitié des salariés de la branche a désormais 45 ans et plus, contre 36 % il y a seulement dix ans. Cela constituera une préoccupation majeure des années à venir.

Des enjeux bruxellois primordiaux

La Commission européenne a livré ses propositions de révision regroupées sous le vocable de Paquet Routier. Outre les mesures proposant de réduire l'impact environnemental des entreprises, Bruxelles propose d'étendre à toute l'UE l'interdiction de repos hebdomadaire dans la cabine du camion, de faire bénéficier les conducteurs détachés d'une rémunération supérieure de celle de son pays s'il passe au moins 3 jours dans un pays où les salaires sont plus élevés, de durcir les conditions d'établissement afin d'éviter le phénomène des sociétés « boîtes-aux-lettres » et enfin, au niveau du cabotage, de permettre un nombre illimité d'opérations au lieu de 3 actuellement mais dans une période de 5 jours de transport international et non plus de 7 comme auparavant.

La Commission recherche ainsi un délicat équilibre entre une plus grande libéralisation et la nécessité d'assurer la protection sociale des conducteurs. Ces points feront l'objet de discussions au Parlement et au Conseil de l'UE avant fin 2019, particulièrement entre les signataires de l'alliance du routier. D'un côté Allemagne, France, Italie, Benelux, pays scandinaves qui s'opposent à la libéralisation du marché que sous-entend une part importante des mesures préconisées, et de l'autre les pays de l'Est.

Dans un contexte global de croissance, estimée à 2,4 % par rapport à 2014, les pavillons des nouveaux états membres se développent 4 fois plus vite que les pavillons de l'UE à 15. La part internationale du TRM européen est stable mais les pavillons de l'Ouest européen perdent 3,6 % tandis que les nouveaux états membres progressent de 3,6 %. Le poids des transporteurs de l'Est dans l'activité internationale intra-européenne passe ainsi à 58 % en 2015.

Bâtiment et travaux publics (BTP) : un retournement de tendance tant attendu à portée de main

Malgré une certaine inertie, de nombreux indices incitent à l'optimisme. En effet, le marché BTP et toutes ses composantes présentent une inflexion, avérée pour le bâtiment, déjà visible pour les matériaux et à confirmer encore pour les travaux publics (TP). Et le projet emblématique du Grand Paris va donner une impulsion, certes régionale mais de grande ampleur.

Le bâtiment : une confirmation prudente du scénario de reprise

Le rebond de l'activité dans le bâtiment semble se concrétiser dans un secteur qui l'attend depuis 2008. Dans le sillage de l'année 2016, la Fédération française du bâtiment (FFB) a confirmé s'attendre à une accélération de l'activité en volume avec une hausse attendue de 3,4%. Autre motif de satisfaction, les effectifs du bâtiment repartent à la hausse avec un solde net de 10 000 postes prévus cette année par la FFB. Enfin, les défaillances d'entreprises sont en net recul (-13,5 %) sur 2016. Quelques bémols à ce constat positif : la reprise repose davantage sur le neuf que sur le segment entretien rénovation. Quelques points de vigilance, tels qu'une remontée des taux d'intérêts, inspirent néanmoins la prudence.

Travaux Publics : une reprise d'activité attendue

L'activité est pour l'instant stable par rapport à l'année 2016 à la même période mais la progression des marchés conclus (17% sur 4 mois), notamment grâce à l'attribution des projets du Grand Paris, est porteur d'espoir. Ce constat cache néanmoins des disparités selon les métiers et au global la reprise tarde à se dessiner avec de fortes disparités par spécialités et par régions. La reprise marquée dans le bâtiment et dans les matériaux devrait à terme être ressentie dans le marché TP.

Négoce : un début d'exercice très encourageant dans tous les secteurs d'activité

Les données provisoires sur le mois d'avril suggèrent que la dynamique de croissance des volumes de matériaux de construction est maintenant bien enclenchée avec, sur les trois derniers mois, une augmentation de 8,3 % pour les granulats et de 10,6 % pour le béton prêt à l'emploi par rapport à 2016. Selon notre indicateur, l'activité matériaux se serait raffermie de 3,0 % entre le premier trimestre 2016 et le premier trimestre 2017. Les voyants sont ainsi au vert dans tous les secteurs d'activité, du bâtiment neuf aux travaux publics, en passant par la rénovation.

Focus sur le Syndicat National des Distributeurs Loueurs et Réparateurs (DLR)

Réforme de la FCTVA : une solution à portée de main

Une démarche initiée par le DLR (et appuyée par TLF et le SNVLD, branches représentatives de la location de Véhicules lourds et légers) concernant la location de biens d'investissement aux collectivités locales pourrait être bénéfique à la fois pour les ventes de matériel et pour les collectivités locales.

Près des trois quarts des investissements publics sont réalisés par les collectivités locales ; or aujourd'hui leur capacité de financement est sensiblement impactée du fait de la réduction programmée de leurs dotations. Une des solutions possibles (plutôt que de continuer à s'engager dans des opérations d'achat lourdes) pourrait consister à utiliser la location-vente ou la location simple comme le font nombre d'entreprises. La différence avec le secteur privé réside dans le fait que, sauf exception, le secteur public n'est pas assujéti à la TVA.

Le FCTVA permet cependant aujourd'hui de procéder à une compensation quasi totale de la TVA acquittée sur les biens d'équipement. Ce dispositif, qui encourage l'investissement, ne prend pas en compte des dépenses courantes et constitue par conséquent un frein à la location - laquelle est comptabilisée en dépense de fonctionnement

En l'état actuel et bien que les collectivités locales ont en principe le libre choix de leurs dépenses, l'arbitrage entre achat et location est très largement déterminé dans la pratique par le cadre juridique de la TVA et l'existence du FCTVA. L'achat se révèle donc une solution plus facile, sans être pour autant forcément la meilleure solution pour les finances de la collectivité. Au final, la dégradation de la situation financière des collectivités locales et la nécessité d'inciter à l'investissement public et privé justifieraient l'éligibilité des locations d'équipements au FCTVA.

Le marché du VI reste sur une tendance positive dans un contexte économique qui s'améliore

La consolidation du secteur se confirme avec une tendance à la hausse. Le nombre d'immatriculations est en forte hausse, notamment celles des 3,5 tonnes et des VI supérieurs à 3,5 tonnes.

Le nombre d'immatriculations augmente grâce à la progression de l'Europe de l'Est

Structurellement le marché d'Europe de l'Est progresse en dépit d'une baisse constatée à fin avril qui ne remet cependant nullement en cause cette progression. Le marché européen se stabilise ainsi globalement à haut niveau. La consolidation est en cours avec une forte progression de

l'immatriculation des VI de 3,5 t notamment grâce à une reprise très nette du marché italien (+55%). Le Royaume Uni a subi un recul assez net (-3,4%) et l'Allemagne s'est contenté d'un pourcentage assez faible (3,4%). 124 354 véhicules ont été immatriculés entre janvier et avril 2017 soit une légère progression de 0,7% par rapport à la même période l'an dernier.

La France continue sur la lancée de 2016. Ce sont les porteurs qui poussent cette croissance (+14,2% de plus qu'en 2016 soit 9543 porteurs immatriculés sur les 5 premiers mois de l'année). Les tracteurs ont, eux, subi un léger recul (-0.9%) mais restent à un bon niveau avec 11 159 immatriculations. Globalement, l'ensemble des immatriculations progresse donc de 5,6% grâce au dynamisme du marché des porteurs et affiche plus de 20 000 immatriculations sur 5 mois, là encore, le meilleur résultat depuis 2008.

Carrosserie : des embellies

Le marché de la carrosserie poursuit une trajectoire positive depuis plus de deux ans qui se caractérise par une évolution favorable de tous les segments et métiers. Le secteur se porte définitivement mieux avec une progression à deux chiffres sur le marché des porteurs. Il s'agit du meilleur démarrage depuis 2008, date depuis laquelle les 10 000 immatriculations n'avaient pas été atteintes. Le marché est notamment porté par la reprise du BTP qui provoque un très fort renouvellement du parc de matériel.

Toutes les typologies de carrosserie s'associent à cette embellie qui trouvera un terrain d'expression idéal en novembre prochain avec la tenue du prochain salon Solutrans qui accueillera tous les constructeurs VI.

Focus sur le VUL (Véhicule Utilitaire Léger)

Le VUL est un **marché qui monte en puissance tant en terme de volume que de qualité**. Les chiffres montrent que le marché du VUL est de plus en plus proche de celui du véhicule industriel notamment sur le segment du 3,5 t, ce qui en fait un véritable complément du marché du VI. Les constructeurs s'intéressent de plus en plus fortement à ce marché en pleine expansion.

Par ailleurs, il est à noter que les VUL constituent **aujourd'hui un potentiel de développement pour les nouvelles technologies en particulier les véhicules électriques**. 1,3% des VUL nouvellement immatriculés étaient électriques en 2016 (et 199 véhicules au GNV). Il est à noter que le faible équipement en bornes de recharge et leur non-généralisation sur le territoire, même urbain, freinent vraisemblablement ce développement. Les bornes de recharges publiques sont, en effet, principalement disponibles dans les parkings publics, en voirie ou aux abords des centres commerciaux. À cela s'ajoutent l'atténuation des commandes des grandes entreprises, et le coût encore élevé des véhicules électriques. On note toutefois une montée en charge des constructeurs VI disposant d'une gamme de VUL « lourd », 3,5 t (Renault – Nissan, Daimler, Iveco et le carrossier Gruau annonçant le lancement de véhicules dans cette gamme).

Le marché du GNV (Gaz Naturel Véhicule) connaît un véritable essor. Après avoir connu un ralentissement fin 2016, il retrouve une nouvelle dynamique sous l'impulsion d'intervenants nationaux notamment du secteur de la grande distribution et du TRM.

L'augmentation des ventes concomitantes à la création de stations ainsi que les évolutions réglementaires créent aujourd'hui un cadre positif pour la création d'un marché du GNV représentatif.

C'est dans ce contexte que les travaux du GTFM GNV sous l'égide de la Fédération Française de Carrosserie (FFC) et de l'AFGNV se concluront, lors du prochain salon Solutrans, par la présentation d'un livre blanc. Celui-ci rendra compte du panorama des énergies alternatives et de leur usage de prédilection. Le livre blanc portera plus particulièrement sur les performances environnementales de la solution gaz, sur le coût de cette énergie, et de son développement au plan mondial. Enfin, le GTFM proposera un plan de développement des infrastructures de distribution et des véhicules industriels, en accord avec les enjeux économiques et environnementaux de la filière et du pays.

Un contexte positif mais une marge de manœuvre réduite pour le marché de la distribution

Le marché de la distribution jouit d'un contexte globalement favorable pourtant marqué par une concurrence forte. Le second point d'attention, plus qualitatif, concerne les contrats packagés (location et contrats d'entretiens) dont le taux de pénétration s'accroît. Les niveaux de commandes constatés depuis 2 ans laissent à penser aux experts de l'OVI qu'on assiste pour partie à une extension du parc, 17% des investissements étant affectés à des augmentations de parc alors que les derniers résultats les situaient plutôt autour de 13%, voire 9% plus anciennement en 2015. Les experts de l'OVI soulignent également, pour la moitié d'entre eux, qu'il y a des mouvements de concentration au niveau des entreprises de distribution VI.

Le marché de l'occasion rencontre des difficultés d'écoulement des stocks

Il s'agit d'un problème de délai de revente qui s'accompagne d'une baisse significative des prix. Le marché du VO (Véhicule d'occasion) représente très clairement un point sensible déjà souligné fin 2016 par les experts.

Les ventes de tracteurs affichent une baisse de 4% par rapport au 1^{er} semestre 2016. C'est le constat fait par la moitié des distributeurs, l'autre moitié constatant une stagnation ou une progression mais à moindre échelle. Les porteurs VO et les VUL d'occasion se portent bien.

Pour l'ensemble de l'année 2017, les perspectives pour les prix des VO sont plutôt maussades avec un repli global de 4,1% alors qu'à fin 2016, le repli n'était envisagé qu'à 1,7%.

Les délais de revente des tracteurs VO s'allongent considérablement, stables à 55-60 jours depuis trois ans, ils montent au 1^{er} semestre à 83 jours. Pour les porteurs et les VUL on note une stabilité avec des délais de revente respectifs à 73 jours (contre 75 en 2016) et 37 jours.

L'âge moyen des tracteurs sur parc rajeunit : 20% ont moins de 3 ans et seulement un tiers ont 6 ans ou plus. Celui des porteurs varie peu et le kilométrage des véhicules reste le même. On ne note pas d'évolution particulière sur le profil des destinataires de VO. L'utilisateur final reste le principal bénéficiaire, et près de la moitié des véhicules part à l'export, dont les trois-quarts en Europe.

Quelles perspectives pour la fin de l'année 2017 ?

La tendance positive qui était déjà constatée en 2016 se poursuit pour la première fois depuis 2008. Doit-on y voir une sortie de crise ?

Il semble, en tout état de cause raisonnable de parler du début d'un nouveau cycle qui s'ouvre sur un métier plus riche marqué par deux tendances majeures : l'évolution de la technologie dans le quotidien des usagers du secteur du VI et de l'usage grandissant de nouvelles technologies dont le GNV. Le marché du VI évolue en zone positive depuis près de 2 ans, les tracteurs en premier lieu depuis mi 2015 avec 25 000 unités prévues tandis que le segment des porteurs a pris le relais sur les 12 derniers mois avec un niveau envisageable en 2017 au-delà de 22 000 unités (22 500 pour un total révisé à 47 500 véhicules) soit une consolidation du résultat de 2016.

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

<https://trucks.rentalsolutions.bnpparibas.fr/centre-media/oivi/>

Reproduction presse autorisée, sous réserve de citer la source

« *Observatoire du Véhicule Industriel de BNP Paribas Rental Solutions (division Trucks)* ».

Reproduction presse autorisée, sous réserve de citer la source

« *Observatoire du Véhicule Industriel de BNP Paribas Rental Solutions (division Trucks)* ».

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.

A propos de BNP Paribas

BNP Paribas est une banque de premier plan en Europe avec un rayonnement international. Elle est présente dans 74 pays, avec plus de 192 000 collaborateurs, dont plus de 146 000 en Europe. Le Groupe détient des positions clés dans ses trois grands domaines d'activité : Domestic Markets et International Financial Services, dont les réseaux de banques de détail et les services financiers sont regroupés dans Retail Banking & Services, et Corporate & Institutional Banking, centré sur les clientèles Entreprises et Institutionnels. Le Groupe accompagne l'ensemble de ses clients (particuliers, associations, entrepreneurs, PME, grandes entreprises et institutionnels) pour les aider à réaliser leurs projets en leur proposant des services de financement, d'investissement, d'épargne et de protection. En Europe, le Groupe a quatre marchés domestiques (la Belgique, la France, l'Italie et le Luxembourg) et BNP Paribas Personal Finance est le 1^{er} acteur spécialisé du financement aux particuliers en Europe. 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 & Institutional Banking et International Financial Services, 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)

A propos de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)

Créé sous l'impulsion du Groupe BNP Paribas et de BNP Paribas Rental Solutions, l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) présente deux fois par an, depuis plus de 15 ans, une actualisation des prévisions de marché du véhicule industriel.

L'OVI réalise également des enquêtes auprès d'entreprises utilisatrices et des études de conjonctures sur le marché du véhicule industriel (en France, en Europe). Il coordonne aussi des réunions d'experts du monde du transport...

Attentif aux grands défis à venir, l'OVI apporte des éléments d'analyse.

Ses travaux font l'objet de publications sous forme de « Panoramas et de Prévisions », attendues par l'ensemble des experts du monde du transport.

Aujourd'hui, l'OVI participe tout naturellement aux réflexions menées par les différents groupes de travail sur les enjeux environnementaux.