

OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

2014 : au mieux une année de stagnation

Paris, le 26 juin 2014 - *l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)* de BNP Paribas Rental Solutions Trucks publie aujourd'hui les résultats semestriels de ses deux enquêtes, auprès des distributeurs de Véhicules Industriels et pour la première fois auprès d'entreprises de transport en compte propre.

Les prévisions annoncées en janvier 2014 sont à revoir à la lumière d'un début d'année qui ne profite aujourd'hui ni d'une reprise économique significative, ni d'un éclaircissement du cadre réglementaire susceptibles de favoriser les investissements. Le secteur du Transport Routier de Marchandises (TRM) et le marché du Véhicule Industriel (VI) manquent donc de ressort dans un contexte où se cumulent le manque de volume transporté, les incertitudes sur le devenir de l'éco-taxe et le « coûteux » passage à Euro 6, autant de facteurs qui entraînent aujourd'hui le marché vers un exercice 2014 probablement très moyen.

Après une chute de 6,6% en 2012, le **Transport routier de marchandises** se maintient difficilement à 164,7 millions de tonnes-km transportées en 2013 (-0,1%). L'analyse du CNR (enquête annuelle compte d'autrui longue distance 2013) révèle un arrêt de la dégradation de l'activité après 5 années de crise mais confirme que face à une conjoncture morose et à une concurrence accrue, les entreprises de TRM disposent de peu de possibilités pour améliorer leur rentabilité ou répercuter dans leurs tarifs la hausse de leurs coûts.

L'éco-taxe demeure une incertitude majeure pour le secteur, notamment quant à son coût et ses modalités d'application qui minent les relations entre transporteurs et clients. Les rapports parlementaires récents témoignent des difficultés à trouver un cadre de mise en œuvre, du fait des contraintes nées d'une base contractuelle avec Ecomouv dont la validité a été confirmée et l'obligatoire concordance entre réglementations nationales et européennes, tandis qu'un débat de fond sur la gestion des autoroutes concédée demeure comme un point de réflexion majeure.

Véhicule industriel : la France à la marge de la reprise européenne

Concernant le **marché européen** du VI (+ 16 t), la reprise est claire avec une progression globale de près de 9 % sur les 4 premiers mois de l'année par rapport à la même période en 2013.

Les pays de l'Est maintiennent un rythme de croissance important avec un taux de progression de 22,8% sur les 4 premiers mois de l'année, la Pologne étant devenu le 4ème marché européen par sa taille, matérialisant ainsi le poids de son activité transport au cœur de l'Europe.

Alors que l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie affichent de belles performances sur les 4 premiers mois avec respectivement +18,3%, +43,7% et +9,7%, la France et le Royaume-Uni annoncent un ralentissement voire un recul significatif.

En France, les anticipations Euro 6 auront fortement impacté le 4ème trimestre de l'année passée permettant au marché 2013 de se conclure sur un niveau correct mais provoquant dès le début de cette année une position d'attentisme. Conséquence, le nombre d'immatriculations recule à 16 191 unités, à fin mai soit -5,7% par rapport à un début d'exercice 2013 déjà faible. Un tel niveau constitue une alerte puisqu'en 25 ans seules les années 1993, 1994 et 2010 ont connu un plus mauvais démarrage.

En cause, les tracteurs qui reculent de 9,6% (8 497 unités) et la persistance de la dégradation des porteurs avec une baisse de 1,1%, (7 694 immatriculations). Les porteurs ne dépassent plus le niveau moyen de 5 000 immatriculations par trimestre depuis 2009.

Le secteur de la carrosserie est notamment ralenti par l'activité BTP

Le faible niveau du marché des **porteurs** et son nouveau repli évoqué témoignent de contextes métier différents. Les fourgons continuent ainsi de reculer avec une baisse de 6,6% sous l'influence de l'essoufflement possible de la distribution locale et de la messagerie.

Les véhicules liés à l'activité BTP montrent une reprise (plateaux +16%, bennes et véhicules BTP progressent de 7%). Il s'agit d'une phase ponctuelle après une année 2013 difficile et des perspectives compromises par les difficultés du marché : après un léger rebond au quatrième trimestre 2013, l'activité Travaux Publics pourrait décroître de 4% en 2014 par rapport à l'année dernière (- 21% par rapport au point haut de 2007) tandis que le bâtiment subit également un frein dans son activité, comme l'indique le nombre de constructions autorisées qui enregistre une baisse de 20%.

Malgré un niveau faible, **le marché des semi-remorques** ressent une légère amélioration. Sur les bases actuelles et en glissement sur 12 mois, le marché resterait stable à un faible niveau, tel que celui constaté depuis 5 ans.

Le Véhicule Utilitaire Léger (VUL) se stabilise en bas de l'échelle. Depuis 2009, ce marché peine à retrouver ses résultats d'avant la crise et se situe encore 25% sous le niveau historique record de 2008. Le segment le plus touché, « le lourd » (sup 3.2 t fourgons et châssis-cabine), qui est celui le plus directement assimilable au marché VI, chute de nouveau de 5% à fin avril.

La Distribution Véhicules Industriels est confrontée à une situation globalement compliquée malgré la bonne tenue de certains indicateurs :

Après une année 2013 difficile, sauvée en fin d'exercice par l'afflux de livraisons de tracteurs, les distributeurs de VI sont encore soumis à des baisses notables de commandes. Les prix des véhicules ont logiquement augmenté, malgré l'atonie du marché, en raison du passage de la norme Euro 5 à la norme Euro 6. Les **délais de livraison** se sont tendus chez les constructeurs entre le début de 2013 et actuellement. De 62 jours fin 2012, ils étaient à 69 jours fin 2013 et sont évalués à 78 jours au 1er semestre 2014. La transition des chaînes de production d'Euro 5 à Euro 6 est une explication plausible au niveau européen.

La part relative du **SAV** dans l'ensemble des activités des concessions reste à un niveau élevé de 37% (29% fin 2007). S'agissant d'une part relative, elle atteste aussi des méventes de véhicules neufs. Cependant, son volume continue de baisser pour les trois quarts des distributeurs surtout du fait de l'espacement de l'entretien des véhicules à kilométrage constant, de la diminution du parc et de la concurrence des réseaux d'entretien-réparation.

Concernant l'**activité VO**, les prix sont restés stables au 1er semestre 2014. Les parcs ont peu évolué entre 2013 et mi-2014. Ils sont plutôt bas chez les distributeurs et les constructeurs.

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

Les prévisions 2014 ne préfigurent toujours pas une amélioration

Malgré un environnement économique montrant quelques signes d'amélioration, les inquiétudes liées au manque de visibilité sur l'activité, la mise en application de l'écotaxe, et l'orientation défavorable du secteur BTP viennent confirmer le mauvais démarrage de 2014.

L'année 2014 tend, à ce rythme, vers les niveaux constatés des exercices 2009-2010 tant le marché semble affecté par son environnement actuel et la pression sur les prix. Le passage à l'Euro 6 tarde à s'enclencher, la hausse des prix des véhicules étant peu propice aux décisions d'investissement en période de basse conjoncture.

Les hypothèses révisées 2014 nous conduisent à conforter notre hypothèse basse envisagée en décembre dernier, soit 38 000 unités.

Focus cahier spécial « Enquête Utilisateurs » (transport pour compte propre)

Les résultats de cette nouvelle enquête permettent de mettre en avant leur point de vue : savoir concilier exigences environnementales et réalités économiques, traduire ces défis en actions sur l'organisation et l'utilisation de leurs moyens de transport.

Economie & environnement : cause commune ?

L'OVI a diligenté fin avril une étude auprès de 350 responsables de haut niveau représentant exclusivement les entreprises françaises de 4 secteurs d'activité (BTP/Négoce, Distribution, Commerce de Gros/Coopératives Agricole, Environnement).

Dans un contexte d'économie atone, la moitié des entreprises considère que leur activité sera stable pour 2014-2015, ce qui se reflète dans les perspectives d'évolution du parc de véhicules industriels. Les trois quarts des responsables interrogés n'envisagent pas d'évolution de leurs taux d'équipement dans les deux prochaines années.

Réalisme et pragmatisme, la démarche RSE est bien intégrée : tout le monde se sent concerné mais la mise en place est plus délicate

Les enjeux environnementaux s'inscrivent à court terme, principalement dans un périmètre constant, d'autant que la RSE est considérée comme un sujet majeur pour plus de la moitié des entreprises interrogées. Cependant, peu d'organisations trouvent les moyens d'agir en matière de transport routier à hauteur de cette prise de conscience.

Des actions focalisées sur les coûts et sur la productivité qui impactent faiblement l'organisation des transports des entreprises

Le faible niveau d'actions concrètes est lié à une exigence de compétitivité, essentielle pour les entreprises utilisatrices. L'éco-taxe poids lourds est la mesure qui marque de loin le plus grand nombre des entreprises du secteur. 95% d'entre elles estiment qu'elle aura un effet sur leur compétitivité et une majorité la perçoit plutôt comme une « figure imposée coûteuse » et non comme une véritable initiative environnementale.

Au-delà de la réglementation, les actions des entreprises se focalisent essentiellement autour des enjeux de baisse des coûts et/ou d'augmentation de la productivité.

Les pratiques de développement durable les plus déployées aujourd'hui sont des actions centrées sur l'humain et relatives à la formation des chauffeurs, légitimes à plusieurs titres et absorbables financièrement : programmes de sensibilisation à la sécurité routière (mis en place dans 74% des cas) programmes de formation à l'éco-conduite (mis en place dans 60% des cas et déjà prévus pour 13%).

Les actions s'appliquant sur le parc de véhicules sont sujettes à une prise de conscience. Les entreprises interrogées sont donc ouvertes aux nouvelles technologies. Cependant, cela ne se traduit pas encore par des résolutions fermes, principalement à cause de coûts d'exploitation des matériels jugés encore rétrogrades face à une maturité technologique et des infrastructures encore peu avancées.

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

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 Trucks ».

Contacts presse

Margaux Fievet : 01 53 67 12 82 / margaux.fievet@ogilvy.com

Elodie Doan Van: 01 53 67 12 88 / elodie.doanvan@ogilvy.com