

2007, fin de l'embellie ?

Paris, le 20 décembre 2007 – BNP Paribas Lease Group publie aujourd'hui les résultats 2007 de l'enquête annuelle sur le marché du véhicule industriel dans le cadre de l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI).

Sommaire

Transport routier de marchandises en France : contrastes et incertitudes.....	2
Les immatriculations en France : bonne tenue.....	3
➤ Véhicules neufs : une année en dents de scie.	
➤ Véhicules d'occasion ¹ (VO) : stables.	
➤ Focus - Les immatriculations en Europe et dans le monde :	
- Europe, l'optimisme est de mise,	
- Monde : les ventes sont soutenues par le marché asiatique.	
La distribution de VI en France : entre surchauffe et pénurie.....	4-5
➤ Des carnets de commandes 2008 déjà remplis	
➤ Véhicules d'occasion (VO) : pénurie de l'offre	
➤ Écoulement des VO - Focus européen	
Les évolutions réglementaires	5
➤ Un point sur le « multimarquisme ».	
➤ Diversification : intensification de tous les postes, la location en priorité.	
➤ Technologies : un expert sur deux est favorable à l'EMS.	
Prévisions 2008 : plus d'incertitudes pour les professionnels du VI.....	6
➤ Le transport routier de marchandises tributaire du contexte économique.	
➤ Prévisions d'immatriculations de VI neufs : légèrement en hausse ?	
➤ Stabilité pour les prévisions des ventes d'occasion en 2008.	

¹ (source CCFA)

Transport routier de marchandises en France : contrastes et incertitudes

L'activité se maintient malgré des perspectives maussades

L'année 2007 était annoncée sous des auspices favorables, en ligne avec l'embellie amorcée en 2006. Les trois premiers trimestres ont été caractérisés par une bonne performance de l'activité transport, le volume d'activité ayant enregistré une hausse de 5,4%.

Sur ces bases, la tendance pour l'ensemble de l'année est attendue à un bon niveau malgré l'irrégularité mensuelle constatée depuis cet été sur les volumes transportés, en particulier au dernier trimestre. En effet, la dégradation, au second semestre, de l'environnement économique et financier international a commencé à peser sur la croissance française, qui souffre d'une baisse de la demande, intérieure comme extérieure.

Dans le détail on observe que les plus fortes progressions sont enregistrées dans les secteurs du BTP, du transport de matériaux et des produits alimentaires.

Par contre, le transport pour compte propre a reculé de près de 8% entre le premier et le second semestre.

C'est le cas également des transports internationaux par des véhicules sous pavillon français dont le trafic a chuté, soit sur les douze derniers mois glissants en données brutes, une baisse de 9,3%.

En matière de défaillance, il est à noter que le secteur du Transport est particulièrement dynamique depuis un an : les créations d'entreprises sont en hausse de 18%, retrouvant le niveau de 1999 (avant la mise en application de la loi Gayssot) ; les défaillances sont en recul de 11,8%, fait d'autant plus remarquable que le taux de défaillances est en progression pour la quasi-totalité des autres secteurs d'activité.

Attendus en hausse, les coûts d'exploitation devraient mettre les marges sous pression

Après une courte embellie, les entreprises de transport devraient à nouveau être confrontées à des tensions, plusieurs éléments y concourent : l'augmentation de plusieurs des composantes des prix de revient (prix du gasoil, des péages et coûts salariaux) au moment où l'activité devient plus irrégulière. L'indice CNR du coût du transport longue distance atteint un sommet en dépassant 120 points dès septembre 2007, tout comme l'indice CNR de coût du gasoil qui atteint son plus haut historique à 142 points.

Les coûts d'exploitation, pénalisés par les hausses successives du pétrole, viennent aussi peser sur l'équilibre fragile et récent entre l'offre et la demande. Ce récent fléchissement de la demande fait vaciller le consensus obtenu depuis 2006 avec les donneurs d'ordres.

Développement durable : des actions anticipées de longue date

Bien avant la parution des lois et des décrets d'application, les acteurs du monde du transport ont commencé à intégrer dans leur activité plusieurs mesures proches des décisions prises lors du Grenelle de l'Environnement.

Tous les distributeurs interrogés ont été concernés par les mesures de protection de l'environnement. La plupart ont investi dans la formation, le recyclage des déchets, la mise aux normes des matériels, alourdissant le poids des charges. Et, pour un tiers d'entre eux, l'organisation de l'entreprise a dû être modifiée.

Bonne tenue des immatriculations en France

Immatriculations de véhicules neufs : une année en dents de scie

Le début de l'année très encourageant a été suivi par une baisse des immatriculations : à fin septembre les résultats accusaient un recul de 30% par rapport à 2006. Octobre et novembre ont cependant permis de combler la quasi-totalité du retard, le bilan annuel devrait présenter une baisse de 2,5% par rapport à 2006.

Sur les 10 premiers mois, les immatriculations de VUL² dépassent celles de 2006 de 5,5% et permettraient de battre un nouveau record en fin d'année avec un nombre d'immatriculations estimé entre 460 à 480 000 unités.

Sur le secteur de la carrosserie³ tous les records sont battus avec une croissance de 6,4% des immatriculations de VUL carrossés par rapport à 2006. L'année devrait se terminer à plus de 73 000 véhicules alors que le seuil de 70 000 unités n'avait jamais été encore atteint.

A l'inverse, le marché des porteurs de plus de 5T a confirmé la baisse entamée en mai (-5,6% pour les 10 premiers mois de 2007) et terminerait l'année autour de 24 000 immatriculations. Ces résultats sont à pondérer par l'augmentation des délais de livraison en France.

Le marché des semi-remorques et remorques est particulièrement dynamique affichant une hausse de 18,6% sur les 10 premiers mois de l'année, laissant espérer un niveau historique d'immatriculations à 27 500 pour l'ensemble de l'année.

Stabilité des immatriculations de véhicules d'occasion⁴

Le nombre des immatriculations de véhicules d'occasion est resté stable (55 351 à octobre 2007 sur 12 mois glissants), le niveau des prix pratiqués étant fortement influencé par une situation de déséquilibre fort entre l'offre et la demande.

A l'image des VUL neufs, sur les 10 premiers mois de l'année, les VUL d'occasion progressent de 4,5% par rapport à 2006, portant le nombre d'immatriculations à 649 242 tous types confondus.

Pour 2008 et selon les experts interrogés, le nombre de transactions et les prix devraient être stables.

Les ventes en Europe et dans le monde

Europe, l'optimisme est de mise

A fin octobre 2007, les résultats européens étaient plutôt optimistes : les immatriculations progressent de 1,7% pour les véhicules supérieurs à 3,5 tonnes et surtout de 7,7% pour ceux de plus de 16 tonnes.

Ces résultats sont portés principalement par (VI supérieurs à 16 tonnes) :

- L'Allemagne : +10% pour les VI supérieurs à 16 tonnes,
- l'Espagne : +12%,
- et l'Est de l'Europe en pleine euphorie : +54,7%.

A l'opposé, le Royaume-Uni accuse une baisse de 22,5%.

En Italie, les ventes sont restées stables : -0,2%.

Monde : des ventes soutenues par le marché asiatique

Les ventes de camions dans le monde ont représenté 2,3 millions de véhicules en 2006. L'Asie est, aujourd'hui la région du monde qui produit et achète le plus de camions avec 858 000 unités, loin devant les Etats-Unis et le Canada à 665 000. L'Europe au sens large (y compris la Russie) ne pèse que 484 000 véhicules, alors que les autres régions - Océanie, Afrique et Amérique du Sud - ont acheté 285 000 VI.

Pour les prochaines années, les prévisionnistes envisagent, en revanche, un ralentissement de la croissance des ventes dû notamment à un nouveau creux attendu aux USA et au Canada (-23% en 2007), suivi d'une lente remontée vers les niveaux actuels.

² source : CARCOSERCO. Cette catégorie concentre un large éventail de matériels ayant des spécificités propres. Dans nos statistiques, sont pris en compte les véhicules carrossés, les véhicules dérivés de et les 'fourgons'.

³ source CARCOSERCO sur les 10 premiers mois de 2007

⁴ (source CCFA)

La distribution de véhicules industriels (VI) en France : entre surchauffe et pénurie

Des carnets de commandes 2008 déjà remplis

Pour 2007, les carnets de commandes de VI des distributeurs ont augmenté de 70% par rapport à 2006. Ceux des porteurs ont progressé encore plus vite, +77%, légèrement moins vite pour les tracteurs, +61%. Des complications sont à prévoir dans les prochains mois, l'accélération de la demande de VI se faisant au moment où l'offre est de plus en plus rare. Cette situation entraîne :

- une stabilisation à un niveau moyen des remises pour la majorité des distributeurs,
- une hausse très exceptionnelle des délais de livraison par rapport à fin 2005 : ils se situent aujourd'hui entre 245 et 300 jours pour recevoir le véhicule commandé (8 à 10 mois) au lieu de 74 jours fin 2005.

A noter, l'avancée des véhicules équipés en Euro V (23% des commandes en 2007), tendance qui devrait se poursuivre puisque que l'OVI prévoit 35% de véhicules en Euro V pour 2008.

Les commandes de VUL ont été plus modérées, elles affichent tout de même une hausse de 5% sur 2007. Les délais de livraison, même s'ils n'atteignent pas ceux du VI, restent assez longs à 86 jours. Quant aux remorques et semi-remorques, leur carnet de commandes s'est amélioré d'environ 4% en 2007, et les distributeurs prévoient une stabilisation pour 2008.

La part des véhicules neufs destinés à la location est en légère baisse (-15%) par rapport à 2006 (20%), et les valeurs finales de reprise en fin de location sont stables chez la majorité des distributeurs (57%).

Selon les distributeurs, le financement des VI se fait essentiellement par des solutions locatives telles que le crédit-bail et la location financière qui représentent respectivement 44% et 17% des modes de financement. Cependant, la part globale (61%) en matière de financement locatif est en nette diminution puisqu'elle représentait 71% des financements fin 2006.

Véhicules d'occasion (VO) : pénurie de l'offre

Le verre est-il à moitié vide ou à moitié plein ?

Les ventes de VO représentent 12% du chiffre d'affaires des distributeurs, en légère baisse par rapport à l'année dernière (14%). Elles n'ont pas été très favorables puisque les distributeurs annoncent une baisse de 21% de leurs ventes VO en 2007.

L'exercice 2007 a été un peu plus clément pour les VUL d'occasion qui présentent une baisse d'environ 2% seulement des ventes.

Le marché s'annonce morose en 2008 avec une stabilité dans les commandes de VI d'occasion et une très légère amélioration (2%) pour les VUL.

S'ils estiment que le tarif des VO a augmenté en 2007, les distributeurs n'en considèrent pas moins que les prix des reprises sont normaux, notamment parce que l'offre se fait de plus en plus rare. En témoignent les délais de revente, qui sont passés de 50 jours en 2006 à 39 jours fin 2007.

La distribution de VI en France : entre surchauffe et pénurie (suite)

L'origine des VO en 2007 marque une nette rupture avec les années précédentes :

Sources d'approvisionnement en VO					
En %	2003	2004	2005	2006	2007
Reprises spontanées	61 %	61 %	64 %	63,5 %	52%
Buy-back	16 %	17 %	20 %	19 %	12%
Confrères	10 %	8 %	5 %	6 %	15%
Constructeurs	7 %	9 %	6 %	6,5 %	12%
Marchands	4 %	4 %	5 %	5 %	11%

Les difficultés d'approvisionnement des distributeurs en matière de véhicules neufs incitent les transporteurs à conserver leurs véhicules plutôt que de les échanger plus contre un neuf.

L'âge des véhicules a peu varié entre 2006 et 2007 :

- 56% des tracteurs d'occasion ont entre 4 et 5 ans,
- 52% des porteurs d'occasion ont plus de 6 ans.

Écoulement des VO - Focus européen

La fuite des VO vers l'Europe de l'Est se poursuit

Le marché des VO continue d'intéresser les professionnels de l'Europe de l'Est : les distributeurs français leur ont vendu autant de VO qu'à leurs homologues français (environ 40%). Le marché est alimenté, pour une large part, par des ventes de gré à gré, les utilisateurs négociant directement entre eux, sans passer par les réseaux des distributeurs.

Les évolutions réglementaires

Règlement d'exemption : le multimarquisme

Selon 57% des experts interrogés, le multimarquisme devrait s'amplifier ; c'est une évolution que 24% d'entre eux qualifient de nécessaire et normale.

Par contre, la possibilité de se développer à l'étranger autorisée par le règlement d'exemption ne séduit que très peu de distributeurs ; ils sont peu nombreux à l'envisager sur le long terme.

Les distributeurs interrogés pensent qu'une redéfinition de la relation avec les constructeurs est à envisager : elles devrait s'en trouver plus structurée, plus cadrée, notamment en matière de négociations, de conditions commerciales et de mise en place de garanties commerciales.

Diversification : intensification de tous les postes, la location en priorité

Deux distributeurs interrogés sur trois retiennent la location en priorité pour diversifier leur activité, vient ensuite le contrôle technique et les pneumatiques.

Globalement, on observe une augmentation de tous les postes proposés : la plupart de ces activités intéressent de plus en plus de distributeurs.

Technologies : un expert sur deux est favorable à l'EMS

Seuls 15% des véhicules sont dotés de nouvelles fonctions informatiques, ce résultat est identique à celui présenté en juin. A noter, en revanche, la hausse de 6 points de la proportion de véhicules neufs équipés en boîtes automatiques (36% de véhicules équipés).

Si la moitié des distributeurs interrogés se déclarent favorables au développement de l'EMS (European Modular System, soit un convoi de 25,25 mètres de long), les avis restent encore partagés : certains y voient une économie d'énergie et une baisse des coûts de transport, d'autres soulignent la difficulté à faire accepter un tel dispositif et la nécessité d'adapter les routes à ce type de convois.

Prévisions 2008 : plus d'incertitudes pour les professionnels du VI

Le transport routier de marchandises tributaire du contexte économique

Pour les prévisions 2008, les experts de l'OVI mettent en avant l'importance du contexte économique. Les restrictions de crédit, les incertitudes générées par la crise financière, la réapparition de l'inflation et l'augmentation du coût des matières premières sont autant de signes avant-coureurs d'un ralentissement économique ayant inévitablement un impact sur le secteur du transport routier de marchandises (TRM).

Prévisions d'immatriculations de VI neufs : légèrement en hausse ?

2007 restera une année favorable malgré un début d'année en retrait. Elle devrait se clôturer autour de 53 000 immatriculations, très légèrement en dessous des prévisions données par l'OVI en juin dernier. Pour 2008, les prévisions s'avèrent plus complexes avec l'augmentation très importante des délais de livraison (en France, le délai moyen pour les véhicules de 5 tonnes et plus s'échelonne entre 8 et 10 mois selon le type de véhicule). A ce jour, les carnets de commandes sont quasiment pleins pour 2008. Compte tenu de la gestion européenne, voire mondiale des livraisons de VI par les constructeurs et de l'ensemble des éléments économiques, les Experts de l'OVI prévoient une hausse raisonnable des immatriculations.

Prévisions d'immatriculations pour l'ensemble de l'année 2007 et 2008

Immatriculations	2007 projection 12 mois	Prévisions 2008	Evolution
Tracteurs	28 100	28 500	+1,4%
Porteurs	24 900	26 500	+6,4%
TOTAL	53 000	55 000	+3,8%

Les distributeurs interrogés prévoient cette année encore une progression significative des ventes de VUL (+7,8%), alors que ceux concernés par les ventes de remorques et semi-remorques neufs envisagent une stabilité du marché, ce qui constituerait une superbe performance au vu des chiffres de 2007.

Stabilité pour les prévisions de ventes d'occasion en 2008

Compte tenu du manque de VO, les distributeurs penchent pour une stabilité du marché avec moins d'1% de hausse. Les résultats sont les mêmes pour les porteurs que pour les tracteurs.

Sur demande : plus de précisions ou commentaires sur les évolutions réglementaires ou tout autre sujet.

Reproduction presse autorisée, sous réserve de citer la source « Observatoire du Véhicule Industriel »

Contacts presse

Claude Martin Franz 01 41 97 20 02
Responsable de la communication externe