

2007, VENTES DE VI EN FRANCE : AU-DESSOUS DE LA DEMANDE ?

Paris, le 26 juin 2007

Après des années 2005 et 2006 exceptionnelles en termes de vente et d'immatriculation, dues pour une grande partie à l'impact de l'application de normes réglementaires, 2007 annonce un retour à la normale, malgré une demande forte et ce, compte tenu de l'allongement anormalement élevé des délais de livraison. Le secteur du transport bénéficie d'un environnement porteur mais aussi d'un phénomène récent et nouveau : un rééquilibrage de la relation avec les chargeurs, au moins ponctuellement et localement. L'activité des distributeurs reste dynamique. Si les immatriculations de véhicules industriels sont en baisse au premier semestre 2007, les carnets de commandes sont d'ores et déjà confortablement remplis pour le second semestre.

Transport routier de marchandises en France : l'entrée dans un nouveau cycle ?

Cycle favorable pour le transport routier de marchandises

2007 semble s'ouvrir sous de bons auspices : la demande est supérieure à l'offre, tout du moins ponctuellement et localement. La contractualisation s'accroît, ce qui s'accompagne d'une demande accrue de professionnalisme et de services associés aux transports. Ces attentes permettraient aux Français de faire face à la concurrence des transporteurs étrangers et d'avoir plus de poids dans leurs relations aux donneurs d'ordre, en particulier auprès de la grande distribution.

Porté par une conjoncture économique favorable et par une demande toujours forte du BTP, le Transport Routier de Marchandises (TRM) continue sur la reprise 2006. Signe fort de cette relance, l'indice de dynamisme pour le secteur du TRM s'établit à 1,04 à fin février 2007 sur 12 mois glissants contre 1,35 pour l'ensemble des entreprises françaises. Le tissu d'entreprises de transport se reconstitue : les créations d'entreprises augmentent (2,1 %). L'émergence du développement du e-commerce attire l'attention car cette activité génère d'ores et déjà un surcroît de flux tant en transport qu'en logistique.

Les marges augmentent enfin malgré des coûts d'exploitation toujours en hausse

Les marges sont enfin au rendez-vous grâce à plusieurs facteurs : le retour de l'activité depuis le second semestre 2006, des prix soutenus grâce à une demande plus forte que l'offre et la relative stabilisation des coûts du transport, le prix du gazoil ayant atteint un palier. Selon Euler Hermès SFAC, la marge d'exploitation moyenne du TRM courte et longue distance s'est établie à +1,4 % du chiffre d'affaires contre -0,5 % en 2005.

Toutefois, la pression semble à nouveau à l'ordre du jour. Les coûts d'exploitation ont accusé une progression de 1,4 % en avril. Le rebond du cours du pétrole qui a suivi la vague de baisse du dernier trimestre 2006, a généré une augmentation de 3,3 % de l'indice CRN du coût du transport longue distance. De plus, la hausse prévue des prix des péages ainsi que l'augmentation des coûts salariaux due à la pénurie de chauffeurs, s'ajoutent aux préoccupations des transporteurs.

Forte mobilisation en matière de développement durable

L'ensemble des acteurs du transport routier sont mobilisés sur la question du développement durable, le sujet permettant de traiter en profondeur l'optimisation du transport, voire la baisse des coûts. C'est tout naturellement que des initiatives d'optimisation des flux, des actions sur tous les postes de dépenses courantes (formation de chauffeurs à l'apprentissage d'une nouvelle conduite, recherche sur les pneumatiques...) et l'apparition de nouveaux ensembles (44t, 60t) viennent compléter les évolutions technologiques des constructeurs.



Les immatriculations en France : les VUL tirent leur épingle du jeu

Immatriculations de véhicules neufs : les VUL démarrent mieux que les VI (source CCFA)

Le léger recul du nombre d'immatriculations de **véhicules industriels (VI)**, -3,9 % en 2006 versus 2005, est à mettre en rapport avec le niveau exceptionnel des ventes de poids lourds en 2005 et 2006 (dû à l'application des normes européennes : chronotachygraphe et norme Euro IV). Malgré tout, les immatriculations 2006 restent à un niveau supérieur à la moyenne tendancielle du marché, avec une légère avance du nombre de tracteurs (27 464) par rapport aux porteurs (25 659), portant le différentiel tracteur/porteur à 1 805. Pour 2007, tous les scénarii sont possibles : avec 20 254 VI de plus de 5t immatriculés à fin mai, la tendance accuse une baisse de 5,5 % par rapport à la même période en 2006. Les chiffres mensuels en 2007 sont d'ailleurs tous inférieurs aux niveaux moyens constatés sur les 10 dernières années.

A l'inverse, **pour les véhicules utilitaires légers (VUL)**¹, 2006 marque le franchissement du record de 2001 : 442 911 véhicules ont été commercialisés (433 865 en 2001) soit une progression de 5,2 %, tirée par les camping-cars et l'ensemble des gammes liées au BTP (respectivement +11 % et +14 %). Début 2007, la tendance reste positive pour les VUL (+2,5 %) portée par les dérivés VP et les fourgons alors que les autres types de VUL connaissent une stagnation des ventes. Les VUL carrossés ont, quant à eux, gardé une bonne progression sur les 5 premiers mois de 2007 soit +3,9 % (vs même période l'an dernier).

Dans le domaine de la carrosserie, à fin mai 2007, la croissance des immatriculations de remorques et semi-remorques affiche un excellent niveau (+18,6 %) après 3 années stables. L'ensemble de la gamme « dry fret » progresse fortement : les rideaux coulissants (PLSC), qui représentent le gros du segment, voient leurs immatriculations progresser nettement début 2007 (+36 %), tout comme les fourgons (+ 43,6 %). Les porteurs de plus de 5t qui ont terminé l'année 2006 sur une baisse de 2,5 % après une année 2005 exceptionnelle, ont enregistré une baisse de 5,4 % à fin mai. Les immatriculations de VUL carrossés sont restées bien orientées : +3,9 % à fin mai.

Immatriculations de Véhicules d'occasion : les VI en baisse et les VUL en hausse (source CCFA)

L'attrait du neuf et la raréfaction de l'offre d'occasion pour les VI sont indéniables : en 2006, 55 946 véhicules d'occasion ont été immatriculés en France, niveau le plus bas depuis 1999. Le rapport VO/VN s'établit donc à 1,05 pour 2006. Sur les 4 premiers mois de 2007, 19 837 véhicules industriels d'occasion ont été immatriculés, soit une baisse de 1 % par rapport à la même période l'an dernier, suivant la tendance de la raréfaction de l'offre.

A l'inverse le marché du VUL d'occasion poursuit sa croissance : 326 342 véhicules ont été immatriculés sur les cinq premiers mois de l'année, soit une progression de 1,9 % par rapport à la même période en 2006. Les prix de ventes des VUL d'occasion devraient certainement augmenter en 2007 : 57 % des experts annoncent une hausse des prix.

Focus européen

Immatriculations de VI neufs de + de 3,5t en Europe : un retour à la normale après les perturbations réglementaires ?

Les 4 premiers mois de 2007 voient les immatriculations de véhicules neufs chuter de 2 % (UE 15 et CH, IS, N). Avec des progressions de 4,4 % et 7,3 % en 2006 et 2005, l'impact de la réglementation (passage au chronotachygraphe électronique et normes Euro) sur le nombre d'immatriculations de véhicules industriels est indéniable, même si des raisons plus structurelles (croissance du commerce intra-européen, dynamisme du BTP) ont également compté. Seule l'Espagne connaît encore une tendance haussière très forte (+20 %) probablement grâce aux incitations fiscales du gouvernement pour le passage à Euro IV et V. La croissance élevée (+38 %) des pays de l'Est, des nouveaux entrants et de la Russie semble impacter le marché global européen (11 %) et la stratégie des constructeurs.

Les VI de + de 16t enregistrent, à périmètre identique, une baisse de plus de 13 %.

¹ Données VUL : source CARCOSERCO

La distribution de VI : la vente de véhicules neufs progresse, l'offre d'occasion toujours plus rare

Les carnets de commandes se remplissent plus vite

Sur le premier semestre 2007, si les carnets de commandes affichent globalement une progression de 10 % chez les distributeurs de VI interrogés (11 % pour les porteurs, 8 % pour les tracteurs), certains sondés ont vu leur carnet de commandes diminuer par rapport au premier semestre.

L'évolution des remorques et semi-remorques est dans la lignée : +9 %, tout comme celle des VUL +7 % en moyenne.

Le parc des transporteurs s'agrandit, les délais de livraison des véhicules s'allongent

Fait nouveau : après une période de réduction continue des parcs VI, les acteurs du transport semblent s'équiper de nouveau. 27 % des transporteurs agrandissent leur parc contre 14 % lors de la précédente publication.

Les délais de livraisons sont anormalement élevés : la grande majorité des distributeurs constate que le délai moyen a encore fortement progressé (194 jours, soit 74 jours de plus qu'en décembre 2006).

Les VUL connaissent également un allongement de la livraison, mais de 14 jours seulement, portant le délai à 100 jours.

Activités annexes et location : des sources de revenu non négligeables

La quasi-totalité des distributeurs indiquent proposer une activité de location.

Environ 11 % des matériels neufs vendus sont destinés à la location avec services (contre 15 % à fin décembre, sans que l'on puisse à ce stade tirer de conclusions sur la baisse observée) . Sur l'ensemble des ventes, la part des matériels de location se répartit comme suit :

- 8 % sont intégrés dans le parc du distributeur,
- 3 % restant sont vendus à des loueurs spécialisés.

Un constat par ailleurs, concernant les opérations de location dites financière, décrites dans le chapitre financement des ventes, consenties aux utilisateurs finaux et faisant majoritairement l'objet de buy-back.

le nombre de buy-back est plutôt stable en cette première partie de l'année, les distributeurs n'étant plus que 30 % à constater une baisse contre 55 % fin décembre.

L'offre de véhicules d'occasion toujours plus rare

La vente de véhicules d'occasion compte pour 14 % dans le chiffre d'affaires des distributeurs, cette part reste stable par rapport à l'année dernière. Si les impressions des distributeurs sur le niveau des transactions de VO divergent pour les premiers mois de 2007, la grande majorité des revendeurs annoncent toutefois une baisse importante des ventes en nombre.

Pour 95 % des distributeurs, les prix de vente des VO ont augmenté. Ces derniers restent très convoités et les délais de reventes se réduisent : 31 jours pour l'ensemble des VI.

Concernant les sources d'approvisionnement, les reprises spontanées restent le principal moyen pour alimenter leur stock de VO.



Écoulement des VO - Focus européen

Le marché hors Europe continue de se développer

Si la Pologne demeure le principal pays d'exportation en Europe - elle est encore citée par la moitié des distributeurs interrogés -, la Russie conforte la tendance amorcée l'an dernier. Elle est citée par 62 % des distributeurs sur les destinations hors Europe.

2005 marque sans conteste le début de la fuite massive des VO vers l'Est.

Prévisions pour l'ensemble de l'année 2007: des délais de livraison qui pèsent lourd

Les experts de l'OVI anticipent un second semestre porteur pour l'économie française et leurs carnets de commandes pour le second semestre sont quasiment remplis. La pénurie de véhicules et de chauffeurs se voit confrontée à une demande en progression. Ceci provoque un effet de quasi surchauffe qui devrait être régulé cependant par l'explosion des délais de livraison.

Si les carnets de commandes évoluent très positivement au second semestre des incertitudes existent quant aux délais de livraison. Les Experts de l'OVI avancent par conséquent une augmentation des immatriculations inférieure à 1 %, ne reflétant pas la demande.

Les porteurs TP devraient voir leurs immatriculations progresser de 9 %.

Prévisions d'immatriculation pour l'ensemble de l'année 2007

Immatriculations	2006	Prévisions	Évolution
Tracteurs	27 464	27 800	1,2 %
Porteurs	25 659	25 700	0,2 %
TOTAL	53 123	53 500	0,7 %

Les ventes de VUL devraient augmenter de 10 % ; celle des remorques et semi-remorques neufs de 13 %.

Le marché de l'occasion se caractérise globalement par une raréfaction des véhicules prisés qui devrait mener à une baisse des ventes de l'ordre de 5 %.

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 BPLG

Claude Martin Franz01 41 97 20 02
Responsable de la communication externe