



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)
de BNP Paribas Lease Group (BPLG)
publie aujourd'hui
ses prévisions pour l'année 2005

Paris, le 28 juin 2005

2005 : UNE ANNÉE A DEUX VITESSES

Si l'année 2004 a affiché la plus forte croissance des 5 dernières années en matière de transport routier, ce début d'année est marqué par un net renversement de tendance. Tous les indicateurs sont en berne et les prévisions des entrepreneurs pour le 2^{ème} trimestre se détériorent très sensiblement. Toutefois, cette morosité n'atteint pour l'instant ni le marché du véhicule industriel neuf, ni celui de l'occasion, et les experts de l'OVI maintiennent globalement leurs prévisions d'immatriculations pour 2005. La distribution de VI connaît globalement une perte de tonicité, mais les prévisions 2005 restent satisfaisantes grâce à l'acquis de croissance.

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : PANNE SUBITE DE CROISSANCE

FORTE BAISSÉ DES VOLUMES TRANSPORTÉS SUR LES 3 PREMIERS MOIS DE 2005

En ce début d'année, le transport routier de marchandises se place sur une tendance régressive, avec une baisse de 3,4% des tonnes/km transportées pour les 3 premiers mois, contre une augmentation de 5% sur les 3 premiers trimestres 2004.

Les experts de l'OVI notent une forte tendance à l'externalisation ; alors que le transport en compte propre représentait 24% des volumes en 1990, il ne pesait plus que 16% en 2004, se stabilisant toutefois au 1^{er} trimestre 2005.

Autre mutation de fond dans le domaine du transport routier, la prépondérance du transport national aux dépens du transport international. Ainsi, la croissance de ce dernier a chuté de 16,5% au 1^{er} trimestre 2005 contre une baisse de -2,2% pour le transport national.

Enfin, les grands secteurs clients : produits agricoles, alimentaire, produits manufacturés, matériaux de construction, qui ont généré la croissance en 2004, voient leur activité baisser au 1^{er} trimestre 2005.

Dans ce contexte, de nombreuses interrogations pèsent sur l'emploi. Les effectifs seraient en très léger recul et devraient se stabiliser au 2^{ème} trimestre. Le cabotage, transport de marchandises par un transporteur étranger entre deux points situés en France, mais aussi la directive « Bolkenstein », pourraient être à l'origine de la stagnation de l'emploi du secteur.

La situation financière des PME du transport reste tendue. Le solde des opinions des transporteurs relatif à leur trésorerie ne se dégrade pas mais il reste à un niveau très bas, alors que les prix peinent encore à dépasser leur niveau de juin 2003.

Le niveau des investissements qui s'est bien tenu au 1^{er} trimestre 2005 devrait marquer le pas au cours des mois suivants.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Logiquement, le transport routier de marchandises se situe en queue de peloton des secteurs créateurs d'entreprises à un niveau très en dessous de la moyenne nationale et selon les Experts de l'Observatoire du Véhicule Industriel, la situation en matière de défaillances et cessations d'activité ne devrait pas s'améliorer à court terme.

Selon l'enquête du Service Economique du Ministère du Transport sur l'opinion des transporteurs routiers de marchandises, les prévisions des entrepreneurs pour le 2^{ème} trimestre se détériorent très sensiblement, retrouvant leur plus bas niveau enregistré en 2003. La dégradation affecterait fortement le transport national, avec un solde d'opinion concernant l'activité prévue en chute de 13 points.

VÉHICULES INDUSTRIELS : VIGUEUR DES IMMATRICULATIONS SUR LE NEUF

Contrairement à ce qui se passe en Europe, la dynamique des immatriculations françaises s'est accélérée sur les premiers mois 2005, confirmant la reprise engagée en 2004. L'euphorie pourrait néanmoins être passagère.

Les dernières statistiques disponibles pour la France sont arrêtées à fin mai 2005. A cette date, 23 599 immatriculations ont été enregistrées, ce qui représente une hausse de 9,7% par rapport à la même période en 2004. Notons un mois de mars à +3,4%, et un record de progression à +20,3% en mai (qui a compté deux jours ouvrables supplémentaires).

L'inversion de tendance amorcée en 2004 s'amplifie sur les 5 premiers mois de l'année 2005, où l'on compte 13 206 immatriculations de tracteurs contre 10 393 de porteurs.

Sur les 5 premiers mois de 2005, les immatriculations de VUL maintiennent le rythme de l'année dernière (+7%), avec 184 626 VUL neufs immatriculés, soit +6,5%.

LA CARROSSERIE : LES VUL ONT LE VENT EN POUPE

Hors camping-cars, 42 951 **véhicules utilitaires légers** ont été carrossés en 2004, soit +13,5%. Le rythme est moindre sur les 4 premiers mois 2005 : +5,7%.

Les porteurs de plus de 5T ont régressé de 0,7% en 2004 à 22 761 unités carrossées, mais redressent la barre en se positionnant à +7,8% sur la période janvier-mai 2005.

Enfin, 20 777 unités de **semi-remorques et remorques** ont été carrossées en 2004 soit une croissance de 5,2%. Sur les 4 premiers mois de l'année, les progressions se maintiennent quasiment, à 4,9%.

OCCASIONS : UN MARCHÉ MOINS SENSIBLE AUX ALEAS CONJONCTURELS

Le volume des immatriculations de véhicules d'occasion a fait preuve d'une bonne constance sur les 5 dernières années ; sur les 5 premiers mois 2005, les volumes se tassent avec une baisse de 2% par rapport à l'année précédente.

Le rapport VO/VI, qui se positionnait à 1,23 sur 2004, chute à 1,06 sur les 5 premiers mois de l'année sous l'effet des dynamiques inversées des deux marchés.

Avec 732 400 immatriculations, les VUL d'occasion ont progressé de 5,1% en 2004. En revanche, les 5 premiers mois se positionnent sur une tendance régressive, à -1,6%.

Selon les Experts de l'Observatoire du Véhicule Industriel, le segment des fourgons a affiché des résultats moindres que celui des châssis cabines. Très partagés sur les perspectives du 2^{ème} semestre 2005, ils tablent globalement sur une stabilisation des volumes, notamment induite par la rareté de certains modèles. Les niveaux de prix de revente devraient peu évoluer.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

DISTRIBUTION DES VÉHICULES INDUSTRIELS : PERTE DE TONICITÉ SUR LE NEUF, STABILITÉ SUR L'OCCASION

VEHICULES NEUFS : PERTE DE TONICITE

En dépit d'un ralentissement des carnets de commande au premier semestre, avec un tassement plus net pour les tracteurs que pour les porteurs, l'année 2005 se profile comme un bon cru par l'acquis de croissance.

Les carnets de commande devraient se stabiliser sur le 2^{ème} semestre, soutenus par le segment des porteurs, alors que les tracteurs devraient perdre une partie du terrain conquis depuis 2004.

Ceux des VUL neufs restent toniques, dans la lignée des 5 premiers mois de l'année qui ont enregistré 6,5% de progression des immatriculations de VUL. Pour le reste de l'année, la tendance devrait rester favorable.

Les carnets de commande des remorques et semi-remorques sont quant à eux en nette augmentation depuis le début de l'année, mais la progression ne devrait cependant pas s'observer sur le 2^{ème} semestre.

Si les délais de livraison restent positionnés à 100 jours, il faut noter une dispersion importante, variant de 45 à 180 jours. La situation devrait se dégrader dans les prochains mois, la tendance majoritaire étant à l'allongement des délais.

Réparation et service après-vente représentent environ 30% du chiffre d'affaires total des distributeurs avec une proportion qui varie sensiblement : de 1 à 5, selon les cas. L'activité se répartit à raison de 62% pour les pièces et 38% pour la main d'œuvre. Pour le 2^{ème} semestre 2005, les Experts font apparaître une tendance à la baisse pour les pièces détachées, et, à l'opposé, une orientation positive pour la main d'œuvre.

Les ventes de contrats d'entretien continuent de se dégrader ; le 1^{er} semestre 2005 s'inscrit dans la tendance baissière déjà constatée en 2003 et 2004. Les Experts estiment la part des ventes de contrats d'entretien à 12% et tablent sur une stabilisation pour le reste de l'année.

DISTRIBUTION DES VEHICULES D'OCCASION : UNE ANNEE SANS GRAND RELIEF

Les volumes de VI d'occasion restent sur une tendance molle, occasionnant un allongement des délais de vente. Les stocks relativement peu élevés soutiennent les niveaux de reprises et de prix.

Contrairement au marché du neuf, les porteurs ont été un peu plus dynamiques que les tracteurs, notamment les porteurs TP. Pour le 2^{ème} semestre 2005, les Experts de l'OVI anticipent un léger recul de l'occasion, notamment sur le segment des tracteurs. Cependant les bennes, et de manière générale les véhicules liés aux métiers du bâtiment et des travaux publics, devraient mieux se comporter, favorisés par la bonne santé du secteur.

L'offre reste cependant tendue. Le niveau des parcs d'occasion des distributeurs est jugé relativement bas, et la situation devrait perdurer au 2^{ème} semestre.

En dépit de la faible dynamique des volumes d'occasion, les reprises se maintiennent, comme en 2004, à un niveau relativement élevé, voire excessif pour les deux tiers des Experts. En revanche, les prix de vente, qui s'étaient affermis en 2004, sont stables, avec une légère tendance à la baisse.

Les reprises spontanées représentent plus de 6 véhicules sur 10, et les autres sources maintiennent leur part. Notons que la proportion de tractations via Internet reste très mineure.

Enfin, la tendance à l'exportation se poursuit. La part des VI d'occasion vendus en France est tombée sous la barre des 50%, et l'export continue sa marche forcée, représentant désormais 43% des ventes de véhicules d'occasion.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

PRÉVISIONS DE L'OVI POUR 2005 : UNE ANNÉE A DEUX VITESSES

La tendance haussière des premiers mois devrait s'infléchir, elle permettra cependant de solder l'année sur une progression proche de celle de 2004.

La situation financière tendue des entreprises du transport et la fragilité du segment des plus petites entreprises, notent les experts de l'OVI, pourraient restreindre les capacités d'investissement. La baisse des carnets de commande sur les tout derniers mois va peser sur les immatriculations à court terme. En outre, l'inflexion de l'euro face au dollar amplifiera l'impact négatif du prix des carburants.

En revanche, l'acquis de croissance de 9,7% sur les 5 premiers mois, la légère accélération des ventes Euro III en anticipation de la mise en place des normes Euro IV, sur la fin de l'année et le début 2006, le remplacement des véhicules acquis en 2001 et en 2002 et l'activité soutenue en 2004 qui a logiquement entraîné un bon niveau d'utilisation du parc de véhicules, sont autant de facteurs dynamisants.

Certains effets restent neutres. D'une part, le prix du baril de pétrole, les Experts estimant que la réduction de la consommation ne compenserait pas de manière significative l'augmentation du gazole. D'autre part, les nouveaux modèles, qui n'offrent plus d'économies spectaculaires en matière de coût d'usage.

Ainsi, les Experts de l'Observatoire du Véhicule Industriel maintiennent globalement leurs prévisions pour 2005, à 49 250 véhicules industriels > 5 tonnes avec cependant une légère évolution en faveur des porteurs.

Les prévisions d'immatriculations 2005 de l'OVI :

	1er semestre 2005		2e semestre 2005		Total 2005	
	Immatriculations	% Var	Immatriculations	% Var	Immatriculations	% Var
Porteurs	12 666	106,4%	10 969	100,3%	23 635	103,5%
Tracteurs	15 515	109,4%	10 100	99,4%	25 615	105,2%
Total	28 181	108,0%	21 069	99,9%	49 250	104,4%

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

Vincent Becquey01 41 97 34 49
Directeur de la Communication
& de la Qualité

Claude Martin Franz01 41 97 20 02
Responsable Presse