

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI)  
de BNP Paribas Lease Group (BPLG)  
publie aujourd'hui le panorama 2006 et ses prévisions pour 2007

Paris, le 21 décembre 2006

# 2006 : un tournant pour le marché du transport routier de marchandises

Selon l'Observatoire du Véhicule Industriel, l'année 2006 restera une année charnière. Les acteurs du transport ayant traversé les années fastes et moins fastes comme 2005, se trouvent sur un marché assaini amorçant une restructuration en profondeur. Si les patrons du transport ont su profiter du regain d'activité constaté en 2006, accentué par la pénurie de camions, leur situation reste cependant tendue, notamment face à la concurrence européenne qui continue de gagner du terrain.

### LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT DEVRAIENT BIENTÔT VOIR LE BOUT DU TUNNEL

Grâce à une croissance un peu plus forte que prévue, les entreprises du transport routier sortent de quatre années difficiles. Cette période ponctuée par les hausses du prix du carburant et les baisses d'activité a poussé les patrons à réorganiser leur activité et à abandonner les trafics les moins rentables. Profitant du déséquilibre entre l'offre et la demande pour augmenter leurs tarifs, les dirigeants du transport ont logiquement pu redresser les marges nettes qui devraient bientôt être positives. La réduction des délais de règlement imposée par la loi et le remboursement de la TVA sur les péages indûment versés entre 1996 et 2000 ont eu un effet bénéfique pour leur trésorerie. Cependant, les patrons du transport craignent toujours une hausse des coûts de production pour 2007 (salaires, péages etc.)

### LES FRANÇAIS SE FONT DOUBLER PAR LA CONCURRENCE EUROPÉENNE

Le transport routier français à l'international continue de se dégrader. Depuis 2004, moins de 1 camion sur 4 est français, contre 1 sur 2 en 1996. Avant l'entrée dans l'UE des 10 derniers pays, les transporteurs français ne réalisaient que 28% des flux entrants et 34% des sortants. Les causes de ce manque de compétitivité se trouvent dans une législation du travail plus stricte, une fiscalité pénalisante et une taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) supérieure de 16% à celle des autres pays de l'Europe des 25.

### LES TRANSPORTEURS SE DEPLACENT MOINS LOIN

Les sociétés de transport françaises se concentrent plus sur des flux de moins grande distance (moins de 500km). Le volume de transport en compte propre continue de se réduire au bénéfice du transport public. Sa part ne représente plus que 15,7% du volume global contre 16% l'année dernière.

### LES DÉFAILLANCES DIMINUENT MALGRÉ LA CHERÈTE DU GAZOLE

Face à la récente baisse des tarifs du gazole pour les professionnels et à l'augmentation des péages, les coûts ont diminué de 1,3% contre une augmentation de 5,6% à la même époque en 2005. Si le prix du gazole reste élevé par rapport aux autres années, les acteurs du transport ont désormais intégré ce paramètre dans la composition de leur tarif.

Les défaillances sont sensiblement en baisse (-15,8%)<sup>1</sup>, mais 3/4 des distributeurs interrogés ne notent pas de différence, le 1/4 restant voit une dégradation plutôt qu'une amélioration.

<sup>1</sup> Selon Euler Hermes SFAC, sur les 8 premiers mois de 2006

## **Les immatriculations en 2006 : dopées par les innovations technologiques**

### **EUROPE : L'ALLEMAGNE EN TÊTE, L'ITALIE ET LE ROYAUME-UNI EN RETRAIT**

Le passage au chronotachygraphe numérique et l'anticipation du passage aux normes Euro 4 ou 5 ont dopé les commandes en décembre 2005, avril et septembre 2006. En Europe, et sur 10 mois, le nombre d'immatriculations de VI de plus de 3,5t a progressé de 4,4%, après une hausse de 6% pour l'ensemble de l'année 2005.

En Allemagne, les immatriculations de VI de plus de 16 tonnes ont enregistré une sensible progression à fin octobre 2006, +16,3%. L'Espagne et la France, plus proches quant au suivi réglementaire, restent sur leur lancée respective, +6,9% et +2,9%. L'Italie et le Royaume-Uni sont en quasi-stagnation sur cette même période, et devraient donc terminer 2006 en léger retrait.

### **FRANCE : 2006 UN EXERCICE MARQUANT ET ATYPIQUE**

En France, les mois d'avril et septembre 2006 ont été exceptionnels avec une évolution record à la hausse, respectivement +20% et +70%, alors que l'on note des évolutions largement négatives pour les mois de janvier (-32%), février (-16%) et mai (-13%). A fin novembre 2006, 49 983 VI de plus de 5 tonnes ont été immatriculés, soit une hausse de 3,1% par rapport à 2005. A cette date, les tracteurs devançaient les porteurs (de 2 185 véhicules), pour atteindre 26 084 unités, ce qui porte leur part à 52%.

Le nombre d'immatriculations de VUL, tous segments confondus (hors camping car), devrait dépasser le record de 2001 : soit sur 11 mois, 404 888 unités et une croissance de 5,4% par rapport à l'an dernier. Parallèlement, les VUL carrossés ont une meilleure progression : 7,6%, laissant présager un léger tassement en fin d'année. Comme en 2005 les porteurs carrossés devraient atteindre 26 000 véhicules, malgré une hausse de 4,3% à fin novembre 2006. Les immatriculations de remorques et semi-remorques poursuivent leur lancée avec une augmentation de 5,4%, dans le trend du tracteur.

### **VEHICULES D'OCCASION**

Stabilité pour les VI : le nombre de VI d'occasion devrait atteindre 56 200 unités fin 2006, portant le rapport VO/VN à 1,05.

Evolution positive pour les VUL : contrairement à l'an dernier, sur les 10 premiers mois de l'année, le nombre d'immatriculations de VUL a progressé : 3,8% vs -1,8 en fin 2005.

## Distribution des véhicules industriels : Légère progression dans le neuf, Les VO ont disparu

### VI ET VUL NEUFS : TRES LEGERE PROGRESSION

Les distributeurs interrogés annoncent une progression de 2,5% de leur activité en 2006 par rapport à 2005. Si l'évolution de celle des porteurs s'est maintenue à un rythme équivalent, +6%, celle des tracteurs est restée stable (-0,5%) par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2006.

Les porteurs TP ont été prisés, les commandes ont augmenté de +8% ; elles ont donc tiré celles de l'ensemble de la gamme.

Les transporteurs semblent avoir bien anticipé le passage aux nouvelles normes Euro : avant le 1<sup>er</sup> octobre, ils ont acheté des VI aux normes Euro 3 ; après cette date, ils ont commencé à anticiper le prochain niveau en s'équipant de véhicules aux normes Euro 5. La répartition des ventes des distributeurs interrogés est la suivante :

Ventes 2006	
Euro 3	80%
Euro 4	16%
Euro 5	4%

Sans surprises, 86 % des distributeurs interrogés annoncent que leurs ventes sont destinées au renouvellement des parcs, contre 14 % à l'extension.

Les remises sont toujours orientées à la hausse : 1/3 des distributeurs interrogés déclarent avoir augmenté le niveau de remise entre le premier semestre 2005 et le premier de 2006. Ce niveau est considéré comme élevé par 2/3 des experts interrogés.

**Pour la moitié des distributeurs interrogés, les délais de livraison s'allongent de plus de 30% par rapport à 2005, pour atteindre 120 jours (soit un allongement de 46 jours).**

L'activité SAV et les contrats d'entretien restent stables.

Environ 20 % des véhicules neufs vendus sont destinés à la location, soit un VI sur cinq. Ainsi, sur l'ensemble des ventes réalisées chez le distributeur, la part des VI destinés à la location se répartit comme suit :

- 12 % des VI vendus sont intégrés dans le parc du distributeur et destinés à la location,
- 6 % font l'objet d'une location financière avec buy-back,
- 3 % sont vendus à des loueurs.

Près de 70 % des transporteurs ont recours aux solutions locatives proposées par les établissements financiers (crédit-bail ou location financière) : la part est stable par rapport à l'an dernier.

La progression des commandes de VUL neufs est de l'ordre de 9 %, et le délai moyen de livraison des constructeurs est resté stable.

### VI D'OCCASION : TRES RARES, TRES CHERS

L'ensemble des distributeurs constate la réduction marquée des stocks d'occasion et nombreux sont ceux qui déplorent la rareté des véhicules d'occasion (VO) de bonne qualité. Par conséquent, les délais de revente ont été fortement réduits : de l'ordre de 50 jours en moyenne pour l'ensemble des VI (31 pour les tracteurs et 63 pour les porteurs). Parallèlement, 84% des distributeurs ont constaté une augmentation du prix des VO.

Concernant les sources d'approvisionnement, les buy-backs représentent aujourd'hui près de 20% des VO, après les reprises spontanées (63,5% ).

Cette année, la part des VI vendus en France est passée sous la barre des 50 %, la Pologne devenant le principal pays d'exportation, mais la Russie et les pays Baltes sont cités par un distributeur sur trois.

## Les évolutions réglementaires de la distribution VI

### MULTIMARQUISME ET REGLEMENT D'EXEMPTION

De tendance émergente en juin 2006 avec 38% d'opinions favorables, le multimarquisisme a connu un bond remarquable en novembre 2006, atteignant 57% d'opinions favorables.

Deux tiers des distributeurs interrogés pensent que le fait d'opter pour le multimarquisisme modifiera en profondeur les relations avec les constructeurs, au détriment des distributeurs monomarques.

7 distributeurs sur 10 se disent prêts à diversifier leur activité, en particulier par la location (46 %) et les métiers connexes à la distribution.

### POIDS ET DIMENSIONS – EVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES

La généralisation du 44 tonnes, voire du 60 tonnes en France semble exclue, contrairement à l'Allemagne et aux Pays-Bas qui procèdent à des tests sur les 60 tonnes.

Les technologies embarquées sont en forte progression : selon les experts interrogés, 22 % des tracteurs routiers, mis en circulation par leur intermédiaire, sont équipés de fonctions informatiques.

### DEVELOPPEMENT DURABLE: PLUS DE CAMIONS, MOINS DE POLLUANTS

Pour la moitié des distributeurs interrogés, la mise en place des mesures environnementales aura des conséquences sur l'organisation. La majorité des experts (93%) estime aussi qu'elles pèseront sur les coûts de fonctionnement.

En 15 ans, les normes Euro ont permis de réduire sensiblement les émissions de gaz polluants. Ainsi, malgré une augmentation des véhicules de 30% entre 1990 et 2005, les quantités globales de polluants ont baissé de 50%. 90% du parc français devraient être passé aux normes Euro 4 ou 5 en 2013.

## Prévisions pour 2007 Bonne tenue de la demande

### ESTIMATIONS 2006

Malgré les ondes de choc successives dues aux changements réglementaires, le niveau des immatriculations pour l'ensemble de l'année 2006 devrait dépasser légèrement le niveau moyen, soit 53 300 unités.

### LES PREVISIONS POUR 2007 : DECALAGE ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE ?

Si les experts de l'OVI annoncent une légère baisse du carnet de commande (- 5% en novembre 2006), ils s'accordent sur la vigueur de la demande de VI neufs. Ils restent toutefois prudents craignant un allongement supplémentaires des délais de livraison - déjà déclaré exceptionnellement longs, voir ci-dessus - de la part des constructeurs. Les prévisions de l'OVI ont donc été arrêtées comme suit :

2007	Tracteurs	Porteurs	Total
Prévisions / nb	27 500	25 300	52 800
Evolution N/N-1	0	-1,9%	-1%

En 2007, les immatriculations de VUL neufs (gamme lourdes) sont attendues en progression mais moins forte qu'en 2006, respectivement : + 5% vs + 9%.

Celles des remorques et semi-remorques neufs devraient connaître une légère évolution positive, 1,5 %.

Le segment des « bennes » renouerait enfin avec la croissance, avec une progression + 3 %.

### L'OCCASION EN RETRAIT

Les poids lourds d'occasion accuseront une baisse des ventes de 3,5 %. La situation sera contrastée : + 1 % pour les porteurs, - 2,5% pour les tracteurs. Les porteurs « bennes » seront toujours recherchés.

**Contact presse : Claude Martin Franz 01 41 97 20 02**