



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Chiffres clés

Production industrielle (hors série)

La carrosserie industrielle

en

chiffres



édition

2007

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE

**Ce dossier a été réalisé par le Sessi,
avec la participation de :**

Réalisation et Coordination

Martine Delaunay

Tél : 02 31 45 73 83, mél : martine.delaunay@industrie.gouv.fr

Joël Bocher

Tél : 02 31 45 73 80, mél : joel.bocher@industrie.gouv.fr

Contribution

Philippe Leterrier

Tél : 02 31 45 74 03, mél : philippe.leterrier@industrie.gouv.fr

Joël Maecke

Tél : 02 31 45 74 04, mél : joel.maecke@industrie.gouv.fr

Brigitte Lory (*Conception et réalisation*)

Directeur de la publication

Yves Robin

Chef du Service des études et des statistiques industrielles

CONTACTS

**Ministère de l'Économie, des Finances
et de l'Industrie**

Ministère délégué à l'Industrie

Sessi

Service des études et des statistiques industrielles

Centre d'enquêtes statistiques

5, rue Claude Bloch

14024 CAEN CEDEX

Tél : 02 31 45 73 33 - Fax : 02 31 45 74 84

Centre d'information

10, rue Auguste Blanqui

93186 MONTREUIL CEDEX

Tél : 01 41 63 58 60 - Fax : 01 41 63 58 59

Simap

Service des industries manufacturières

et des activités postales

Le Bervil

12, rue Villot

75572 PARIS CEDEX 12

Tél : 01 44 87 17 17 - Fax : 01 53 44 91 90

Sites Internet utiles :

Ministère délégué à l'industrie : www.industrie.gouv.fr

Ministère des transports : www.equipement.gouv.fr

Chambre syndicale nationale des carrossiers et constructeurs de
semi-remorques et conteneurs :

www.carcoserco.org

Comité des constructeurs français d'automobiles :

www.ccfa.fr

Association des constructeurs européens d'automobiles :

www.acea.be

Organisation internationale des constructeurs automobiles :

www.oica.net

Organisme professionnel :

Carcoserco

35, rue des Renaudes

75017 PARIS

Tél : 01 44 29 71 14 - Fax : 01 42 67 48 21

Pour en savoir plus

La situation de l'industrie, enquête annuelle
d'entreprise, édition 2007, Sessi

Résultats des enquêtes de branche, Sessi

Statistiques mensuelles du CARCOSERCO

Infos rapides, SES Transport

Le marché du véhicule industriel,
Observatoire du Véhicule Industriel

Le **Sessi** souhaite la meilleure utilisation et la plus large diffusion possible des informations qu'il publie.

Toute reproduction, **avec indication de la source**, est donc autorisée, sans aucune restriction.

Photos de couverture

ACTM Trailor - Carrosserie Industrielle Prévost
Spitzer Eurovrac - Trouillet Carrossier Constructeur

Avec les remerciements du Sessi

SOMMAIRE

La carrosserie industrielle en Europe	4
La carrosserie industrielle en France	5
Les segments de marché	
Carrosserie pour véhicules utilitaires	9
Carrosserie pour véhicules industriels	10
Remorques et semi-remorques	11

PRINCIPAUX CONCEPTS

Toutes les entreprises de même activité principale relèvent du même **secteur** d'entreprise. Une entreprise peut exercer plusieurs activités. Les fractions d'entreprises correspondant à une même activité constituent la **branche**. Ainsi, une même entreprise relève d'autant de branches qu'elle exerce d'activités.

L'activité principale de chaque entreprise est déterminée à partir de la ventilation de ses ventes et de ses effectifs.

L'effectif employé est égal à l'effectif salarié moyen, corrigé du solde des effectifs pris en location et donnés en location (y compris les intérimaires).

Le taux d'exportation (Exp/CAHT) permet d'apprécier la part des exportations dans les ventes totales.

Le taux de valeur ajoutée (VAHT/CAHT) est un indicateur du degré d'intégration de l'entreprise, c'est-à-dire de l'importance des transformations qu'elle fait subir aux produits dans la filière de fabrication.

Le taux d'investissement (Inv/CAHT) dépend de facteurs structurels (intensité capitalistique du secteur, durée de vie des équipements...) ; il est également fonction des mutations technologiques, de l'innovation, de la situation économique des entreprises et de leurs possibilités de financement.

La productivité apparente du travail (VAHT/Eff) est un indicateur de rendement apparent de la main-d'œuvre.

Le taux de marge (EBE/VAHT) mesure la part de la valeur ajoutée qui revient aux entreprises après le paiement des frais de personnel.

Le taux d'autofinancement (CAF/Inv) est un indicateur de la part des investissements corporels pouvant être financés de façon interne.

Le taux de prélèvement financier (FF/EBE) correspond aux charges liées à l'endettement rapportées à l'excédent brut d'exploitation.

UNITÉS EMPLOYÉES

M€ : millions d'euros - K€ : milliers d'euros

La carrosserie industrielle en Europe

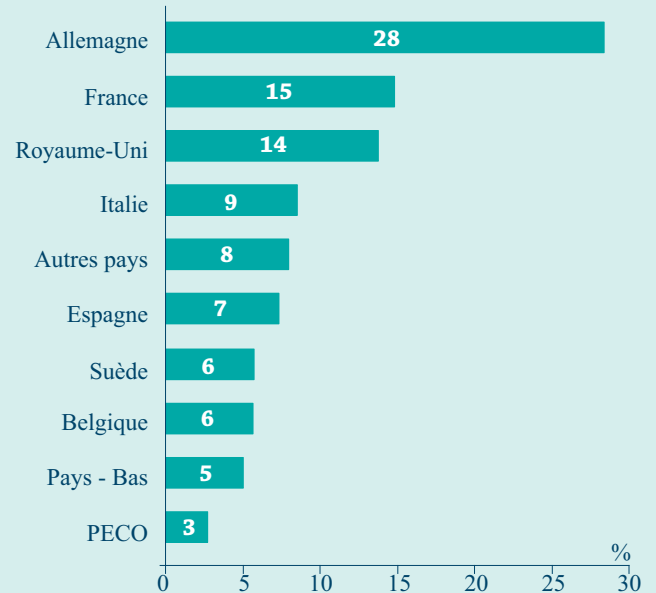
Nomenclature
d'activités
française
34.2A

L'Allemagne au premier rang européen

En Europe, la carrosserie industrielle occupe 160 000 personnes et génère un chiffre d'affaires de 25 milliards d'euros. Elle est dominée par l'Allemagne qui possède plusieurs atouts avec la présence de grandes unités, un réseau performant de PMI de taille supérieure à la moyenne européenne et un fort taux d'exportation. La France, avec une production inférieure de moitié, se classe au second rang, au coude à coude avec le Royaume-Uni. Celui-ci présente la caractéristique d'avoir une industrie de la carrosserie industrielle importante, avec une productivité élevée et une bonne rentabilité, alors qu'il ne produit que 3 % des véhicules industriels. Les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) ne représentent actuellement que 3 % de la production européenne. Cependant, ils bénéficient de nets avantages compétitifs en termes de coûts de main-d'œuvre et progressent rapidement. Ainsi, depuis 2000, la Pologne, premier intervenant de cette zone, a doublé sa production.

Les constructeurs-carrossiers sont très dépendants du marché des véhicules utilitaires et industriels. Le marché européen a régressé de 2000 à 2003, avant de redémarrer en 2004. Les constructeurs ont dû s'adapter dans un contexte de hausse des prix de l'énergie et des matières premières - les prix des métaux ont atteint des sommets historiques-, d'une concentration de certains clients et d'une accélération de la concurrence, en particulier allemande dans le secteur des remorques et semi-remorques. Depuis 2000, la progression de l'activité, mesurée en termes de chiffre d'affaires, est globalement de 3,5 % en moyenne

Le poids de la carrosserie industrielle en Europe En chiffre d'affaires



Source : Eurostat, 2005

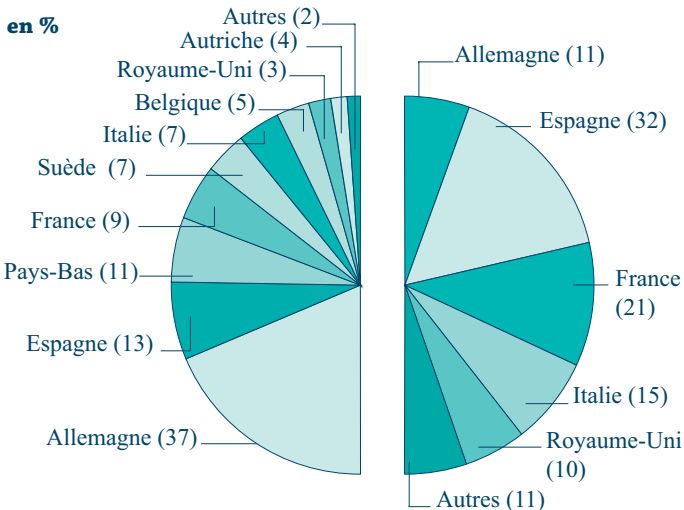
annuelle. Elle a été particulièrement dynamique en Allemagne et en Espagne alors que la France marquait le pas. Le taux de marge (EBE/VAHT) s'est dégradé en France et en Italie, alors qu'il a progressé Outre-Rhin et qu'il est resté très élevé en Espagne et au Royaume-Uni.

La production de véhicules utilitaires en Europe

Production 2005 (Union européenne à 25) :

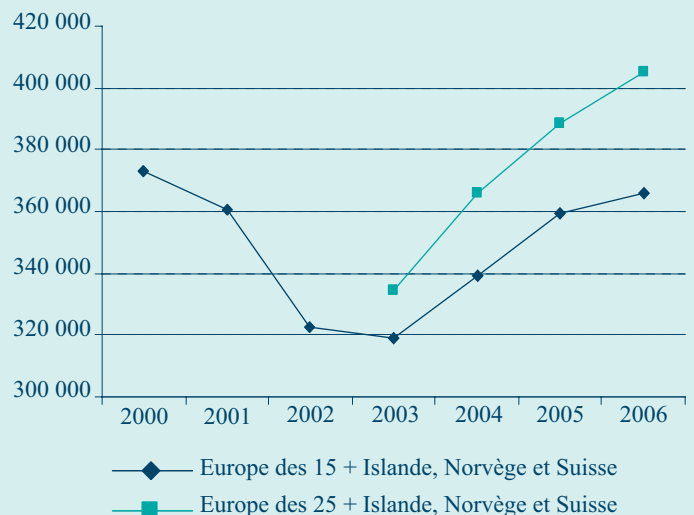
554 343 véhicules > 5 tonnes

1 804 094 véhicules < 5 tonnes



Source : Organisation internationale des constructeurs automobiles

Immatriculations en Europe des véhicules utilitaires supérieurs à 3,5 tonnes



Source : Association des constructeurs européens d'automobiles

La carrosserie industrielle en France

Nomenclature
d'activités
française
34.2A

Du mieux en France

En 2005, les 230 entreprises de vingt salariés et plus réalisent un chiffre d'affaires de 3,2 milliards d'euros et emploient 21 100 personnes. La profession est composée de quelques groupes internationaux d'envergure européenne et d'une majorité de petites et moyennes entreprises (dont environ 150 employant entre 10 et 19 salariés) à vocation essentiellement régionale qui évoluent vers des partenariats commerciaux et techniques afin d'améliorer leurs gammes et leurs réseaux, notamment à l'étranger.

Après les bouleversements importants intervenus chez plusieurs carrossiers - démantèlement du premier fabricant français de remorques et semi-remorques (General Trailer) qui a conduit à la suppression du tiers de ses effectifs employés, réorganisation industrielle et rapprochement avec des partenaires étrangers de plusieurs acteurs majeurs de la profession - le secteur s'est réorganisé autour de spécialistes qui sont souvent parmi les leaders européens sur leur segment de marché.

Pendant cette période (2002-2004) les résultats économiques se sont fortement dégradés. Ils se sont en partie redressés en 2005 avec une croissance du chiffre d'affaires de 6 % due à la dynamique des exportations (+ 9 %). Une légère reprise de l'investissement intervient également après plusieurs années de forte baisse. Le taux de valeur ajoutée (VAHT/CAHT), comparable à celui observé sur l'ensemble de l'industrie manufacturière, est

Chiffres clés du secteur

Données 2005

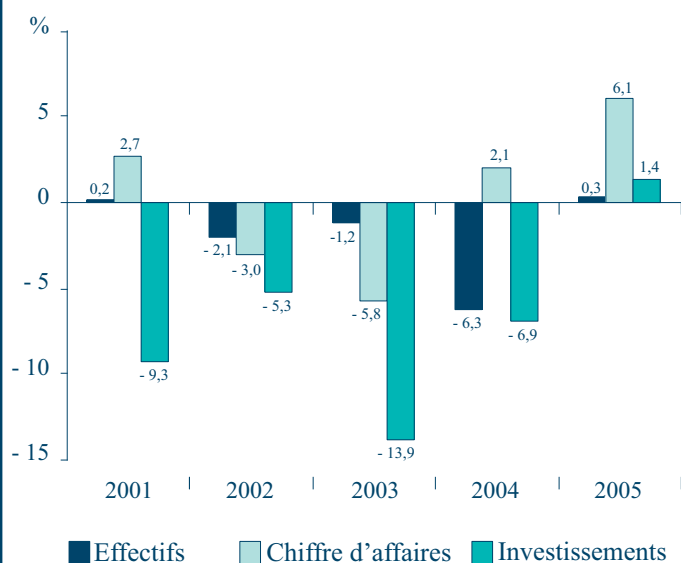
Nombre d'entreprises	234
Effectif employé	21 120
Chiffre d'affaires hors taxes	M€ 3 240,5
Exportations	M€ 765,9
Investissements hors crédit bail	M€ 51,5
Valeur ajoutée par personne	k€ 40,6
Frais de personnel par salarié	k€ 32,3
Taux d'exportation (Exp/CAHT)	% 23,6
Taux de valeur ajoutée (VAHT/CAHT)	% 26,5
Taux d'investissement (Inv/VAHT)	% 6,0
Taux de marge (EBE/VAHT)	% 15,2
Taux de prélèvement financier (FF/EBE)	% 12,7

Champ : Entreprises de 20 personnes et plus

Source : Sessi - enquête annuelle d'entreprise

stable ; par contre le taux de marge (EBE/VAHT), traditionnellement plus faible que dans l'industrie manufacturière, s'améliore nettement (+ 19 %) à l'issue de cette période difficile. Cette amélioration de la rentabilité est surtout sensible dans les PMI (de 20 à 249 salariés) et dans les grandes entreprises de 500 salariés et plus.

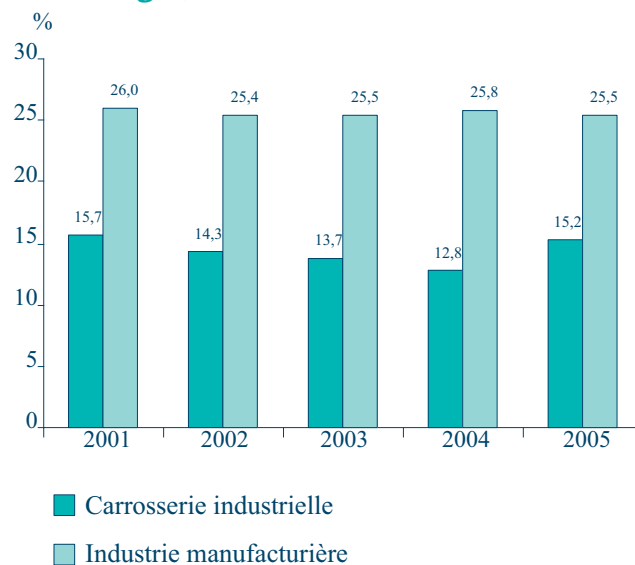
Taux d'évolution annuelle des principales grandeurs



Champ : Entreprises de 20 personnes et plus

Source : Sessi - enquêtes annuelles d'entreprise

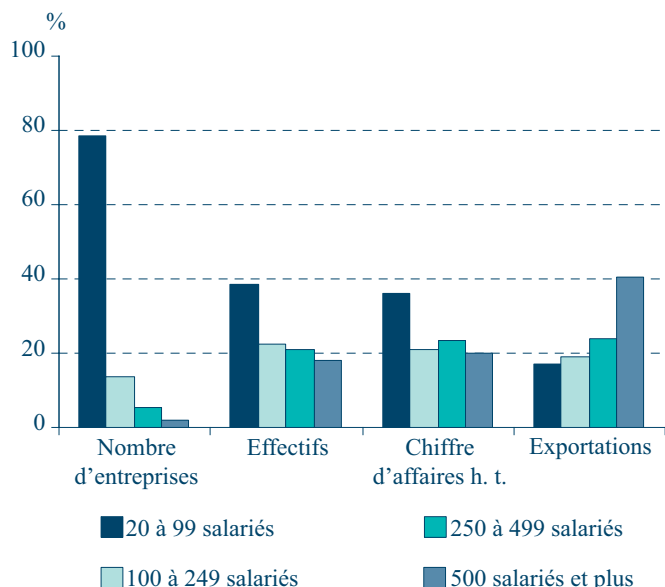
Taux de marge (EBE/VAHT)



Champ : Entreprises de 20 personnes et plus

Source : Sessi - enquêtes annuelles d'entreprise

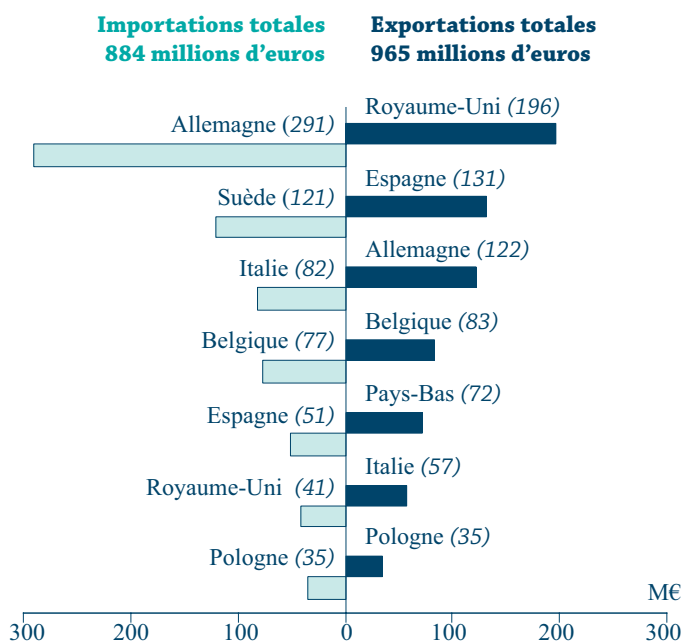
Une majorité de petites entreprises



Champ : Entreprises de 20 personnes et plus

Source : Sessi - enquête annuelle d'entreprise, 2005

Principaux clients et fournisseurs de la France



Source : Douanes - Sessi, 2006

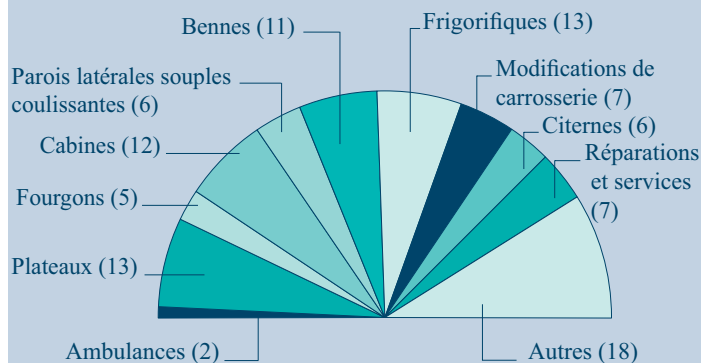
En France, l'essentiel de la demande des transporteurs est assuré par les carrossiers nationaux qui exportent par ailleurs le quart de leur production. Traditionnellement excédentaire, la balance commerciale est cependant déficitaire avec l'Allemagne, la Suède et l'Italie.

Pour répondre au mieux aux exigences de la clientèle, les carrossiers doivent miser sur l'innovation de leurs produits. Les principaux axes de recherche portent sur l'allègement du poids de la carrosserie, l'optimisation des capacités de chargement, l'amélioration de la résistance du matériel et la simplification des opérations de chargement et déchargement des marchandises.

La profession doit pouvoir également répondre à un environnement réglementaire national et européen contraignant dans les domaines de la protection de l'environnement, de la sécurité et de l'harmonisation des normes de construction de véhicules.

Les ventes en 2005

2,9 milliards d'euros en %



Champ : Entreprises de 20 personnes et plus

Source : Sessi - enquête annuelle de branche

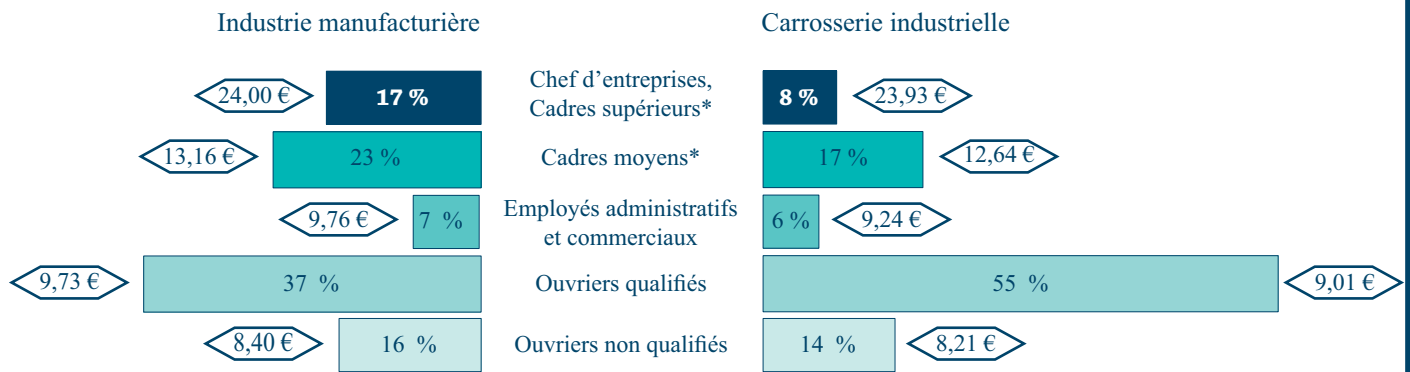
Dispersion des performances des PMI en 2005

	25 % des PMI du secteur			
	de l'industrie automobile	de la carrosserie	de l'industrie automobile	de la carrosserie
	ont un ratio inférieur ou égal à		ont un ratio supérieur à	
Taux de valeur ajoutée (VAHT/CAHT)	22,5	23,1	39,0	37,7
Taux d'exportation (Exp/CAHT)	0,2	0,0	24,9	13,7
Productivité apparente du travail (VAHT/effectifs)	32,6	31,7	49,6	44,9
Taux de marge (EBE/VAHT)	4,3	2,6	27,0	20,0
Taux de prélèvement financier (Frais financiers/EBE)	0,0	0,0	16,0	14,7
Taux d'investissement (Inv/VAHT)	1,7	1,5	8,6	6,7
Taux d'autofinancement (CAF/Inv)	1,6	0,0	470,5	421,4

Champ : Entreprises de 20 à 249 salariés

Source : Sessi - enquête annuelle d'entreprise

Structure des emplois et salaires



Note : * administratifs, techniques et commerciaux

⬡ Taux net horaire

Source : DADS, 2004

Les données sociales

La structure des emplois de l'industrie française de la carrosserie industrielle est proche de celle des industries de main-d'œuvre. Les cadres supérieurs sont deux fois moins nombreux que dans l'industrie manufacturière. La taille des entreprises explique la faiblesse du taux d'encadrement. Dans ce secteur composé essentiellement de petites unités, les chefs d'entreprises assurent également les fonctions d'encadrement technique et commercial. Plus de deux salariés sur trois sont ouvriers, mais cependant le niveau de qualification est important puisque quatre ouvriers sur cinq sont qualifiés.

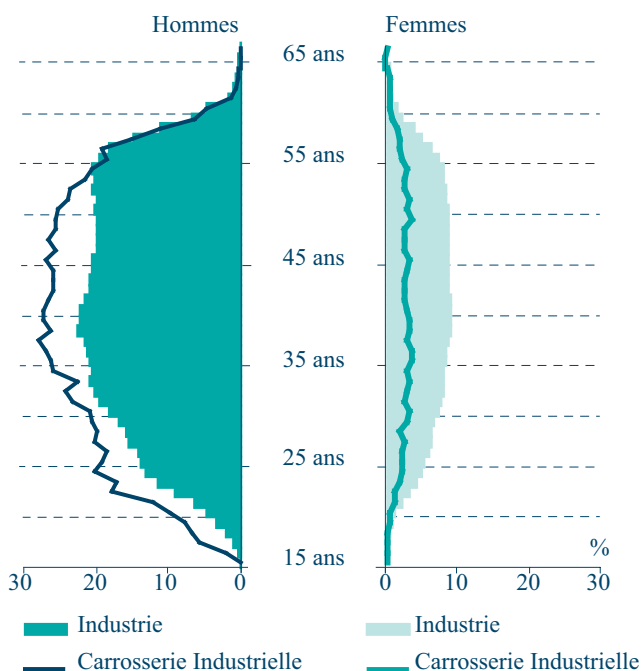
Les salaires nets horaires versés par les constructeurs-carrossiers sont légèrement inférieurs à ceux de l'ensemble de l'industrie. De même que dans les autres secteurs de l'économie française, les femmes perçoivent une rémunération moins importante que leurs homologues masculins, toutes choses égales par ailleurs.

La profession est peu féminisée. En effet, seulement 9 % des emplois sont occupés par des femmes, contre 28 % dans l'industrie. On les trouve majoritairement dans les postes administratifs et commerciaux.

La pyramide des âges des salariés (hommes et femmes confondus) de la carrosserie industrielle se distingue notamment de celle de l'ensemble de l'industrie par une plus grande proportion de jeunes et par une moindre présence de salariés âgés de plus de 50 ans.

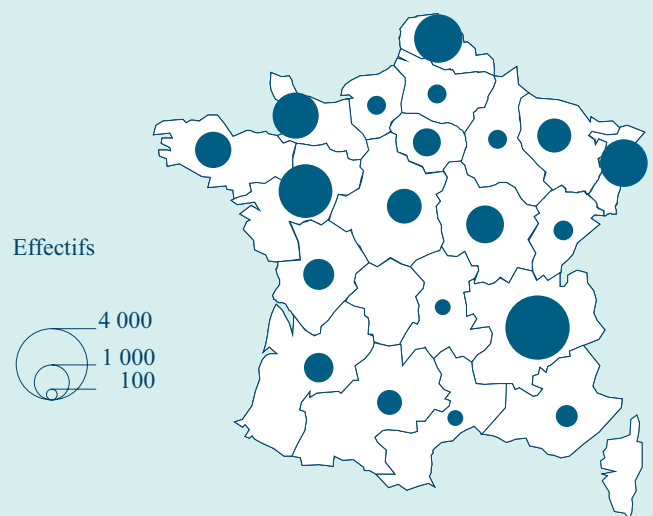
La part d'apprentis est plus forte que dans l'ensemble de l'industrie (2 % des effectifs contre moins de 1 %). Leur présence est encore plus accentuée dans les petites structures de moins de 20 salariés (4 %).

Pyramide des âges



Source : DADS, 2005

Répartition régionale des effectifs



Champ : Établissements des entreprises de 20 personnes et plus

Source : Sessi - enquête annuelle d'entreprise, 2005

*Vous recherchez des statistiques
sur l'industrie française ?*

Le Sessi met à votre disposition sur
le site internet :

www.industrie.gouv.fr/sessi

un ensemble de résultats chiffrés :

- ▶ Conjoncture industrielle
- ▶ Statistiques sur le système productif
- ▶ Publications

Carrosseries pour véhicules utilitaires

jusqu'à 5 tonnes de PTAC*

* Poids total autorisé en charge

Du sur-mesure à la petite série

Les groupes Durisotti et Gruau (leaders européens) dominent ce segment de marché. Ils travaillent en partenariat avec les grands constructeurs d'automobiles pour produire des « petites séries » et proposent une gamme complète de véhicules afin de satisfaire les demandes variées de la clientèle. Le savoir-faire reconnu des carrossiers nationaux place la France en position de leader européen dans ce domaine.

Les immatriculations de véhicules utilitaires carrossés inférieurs à 5 tonnes, hors camping-cars et véhicules de société, sont en constante progression depuis 2003. L'amélioration de la conjoncture, le nombre important de créations d'entreprises et le rythme d'activité soutenu dans le bâtiment ont favorisé le développement du marché. La limitation d'accès aux centre-villes

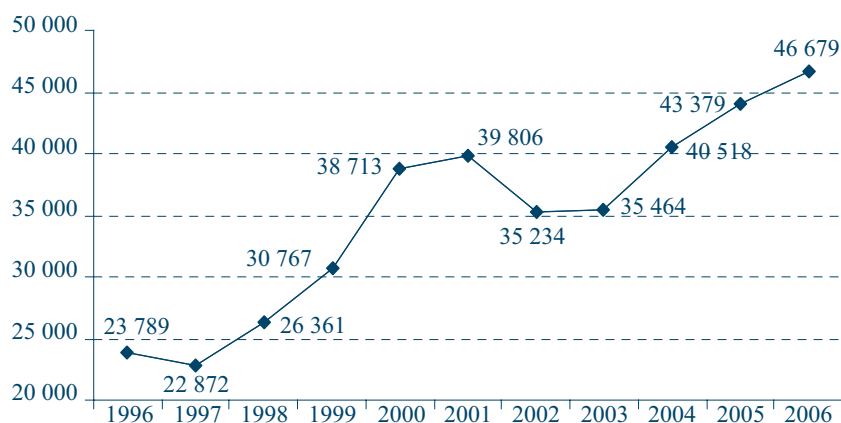
selon la taille des véhicules a contribué également à accroître, ces dernières années, le recours aux utilitaires légers.

En 2006, ce segment a progressé globalement de 6 %. Près de 47 000 véhicules carrossés ont été directement immatriculés par la profession. Les principaux bénéficiaires de cette bonne tenue du marché sont les plateaux (+ 30 %) et les bennes (+ 4 %).

Pour apprécier le volume global traité par les carrossiers-constructeurs, il faut tenir compte également des aménagements de fourgons ne nécessitant pas de changement de cartes grises. Ces interventions représentent environ un tiers des immatriculations totales des fourgons issus des chaînes des constructeurs automobiles, soit environ 80 000 unités supplémentaires.

Immatriculation des véhicules utilitaires carrossés jusqu'à 5 tonnes (hors camping-cars et véhicules de société)

en nombre d'immatriculations



Source : Carcoserco

Véhicules utilitaires carrossés (jusqu'à 5 tonnes de PTAC)

46 679 véhicules immatriculés en 2006 (hors camping-cars et véhicules de société)



Source : Carcoserco

Évolution 2006/2005 en %

TOTAL : + 6 %

Bennes	+ 4	Frigorifiques	- 6	Transport en commun	- 10
Plateaux	+ 30	Ambulances et sanitaires	+ 4	Bachées et savoyardes	- 4
Divers	- 19	Magasins et ateliers	+ 4		

Source : Carcoserco

Carrosseries pour véhicules industriels

à partir de 5 tonnes de PTAC*

* Poids total autorisé en charge

Les effets réglementaires perturbent le marché

Les carrossiers équipent les porteurs, appelés aussi châssis-cabines, fournis sans carrosserie par les constructeurs de véhicules industriels. Les porteurs représentent actuellement 48 % du marché du poids lourd.

Le marché des porteurs, en retrait de 2002 à 2004, est reparti à la hausse en 2005. Avec plus de 25 000 immatriculations, il se maintient à un bon niveau en 2006. La gamme lourde (16 tonnes et plus) recule de 4 %.

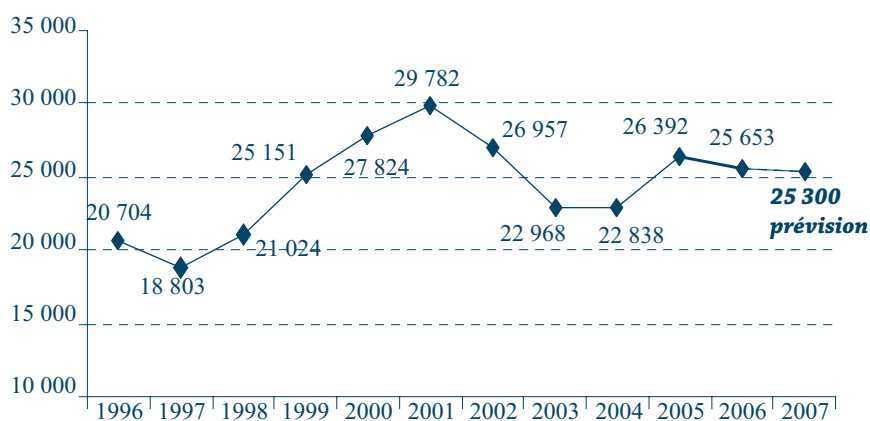
Ces dernières années, les constructeurs et les carrossiers ont dû s'adapter aux contraintes des directives européennes : équipement obligatoire du porteur avec le chrono-tachygraphe numérique, introduction de nouvelles normes environnementales (Euro 4). Ces évolutions régle-

mentaires ont généré des fluctuations importantes au niveau des commandes. Elles ont conduit à des difficultés dans la gestion de l'outil industriel de l'ensemble de la filière. Les professionnels tablent sur une année 2007 correcte.

Globalement, le marché des carrosseries pour véhicules industriels est en repli de 2,5 % en 2006. Seuls les bennes et les porteurs pour le bâtiment et les travaux publics (35 % de l'ensemble) se maintiennent, soutenus par la hausse du marché des déchets et l'activité dans le secteur du bâtiment. Les citernes, dont plus de la moitié concerne le transport de matières dangereuses, chutent de 2 % après la période de renouvellement du parc, suite aux nouvelles réglementations. ■

Immatriculation des véhicules porteurs à partir de 5 tonnes

en nombre d'immatriculations



Sources : Comité des constructeurs français d'automobiles, Observatoire du véhicule industriel

Véhicules industriels porteurs (à partir de 5 tonnes de PTAC) 25 653 véhicules immatriculés en 2006



Source : Carcoserco

Évolution 2006/2005 en %

TOTAL : - 2,5 %

Bennes et BTP	- 0,7	Plateaux	- 5,3	Citernes	- 2,1
Fourgons	- 2,4	Frigorifiques	- 1,6	Bachées et savoyardes	- 22
Divers	- 1,7	Parois latérales souples coulissantes	- 7,5		

Source : Carcoserco

Remorques et semi-remorques

Des acteurs en concurrence avec les grands carrossiers européens

Remorques et semi-remorques 23 194 véhicules immatriculés en 2006



Source : Carcoserco

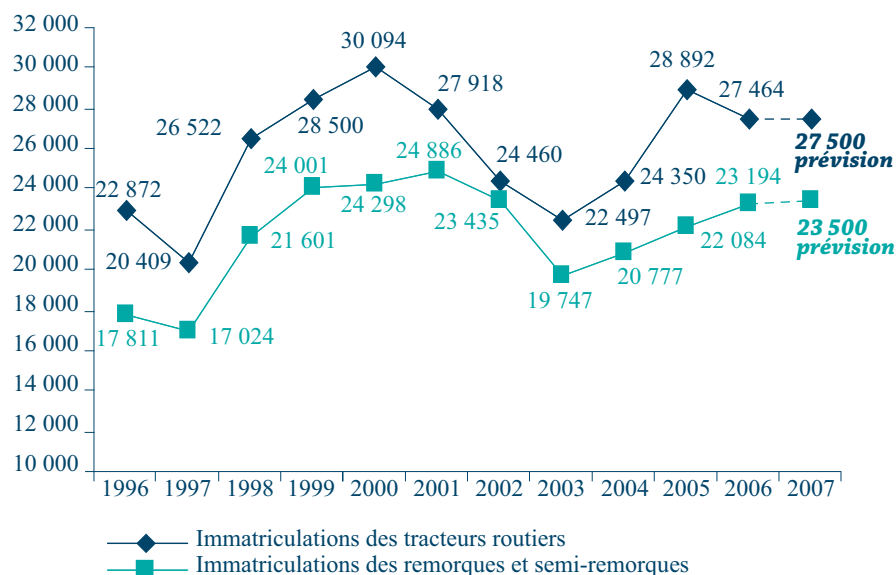
Les opérateurs nationaux de ce segment de marché sont essentiellement de dimension européenne. Ils visent principalement une clientèle de transporteurs routiers et d'industriels. Ils interviennent dans le dry-fret ainsi que dans le bâtiment et travaux publics, où la montée en puissance très rapide de la concurrence, en particulier allemande, impose de fortes pressions sur les prix du matériel et des services. Néanmoins, ils se positionnent toujours parmi les premiers constructeurs européens sur des marchés spécifiques tels que les frigorifiques, les citernes ou les porte-voitures.

Le secteur du transport routier de marchandises connaît en France un regain d'activité en 2006 après quatre

années difficiles. Dans ce contexte, la production de remorques et semi-remorques se maintient malgré la forte pénétration des constructeurs-carrossiers étrangers notamment allemands, espagnols et belges. Les immatriculations progressent de manière régulière depuis 2003. Pour 2007, les professionnels prévoient une légère progression du marché.

Les bennes sont les principales bénéficiaires de cette hausse grâce à la bonne tenue du BTP. Les carrosseries fourgons maintiennent également leur croissance. Les remorques et semi-remorques équipées de rideaux coulissants PLSC, qui représentent plus de 30 % de l'ensemble, enregistrent une progression plus modérée en 2006.

Immatriculations des remorques et semi-remorques



Sources : Carcoserco - Observatoire du véhicule industriel

Évolution 2006/2005 en %

TOTAL : + 5 %

Parois latérales souples coulissantes	+ 3	Frigorifiques	+ 2	Citernes	+ 26
Fourgons	+ 7	Divers	+ 4	Plateaux	+ 17
Bennes	+ 15	Multimodal	- 19		

Source : Carcoserco

La présente publication, réalisée à l'occasion de **SOLUTRANS**, Salon international de l'innovation et des solutions transports (Lyon, avril 2007), apporte un cadrage statistique sur la carrosserie industrielle. Ce secteur occupe la seconde place en Europe et montre des signes d'amélioration après les perturbations enregistrées chez plusieurs acteurs majeurs.

Pour lutter contre la concurrence étrangère fortement positionnée sur les produits standardisés, les entreprises françaises mettent en avant leur savoir-faire dans la fabrication de carrosseries spécifiques



sessi

ISSN 1625 - 1555

7 €

N° PI035

Sessi : Service des études et des statistiques industrielles
10, rue Auguste Blanqui - 93186 MONTREUIL CEDEX
Téléphone : 01 41 63 58 60 - Télécopie : 01 41 63 58 59
Information sur internet : www.industrie.gouv.fr/sessi