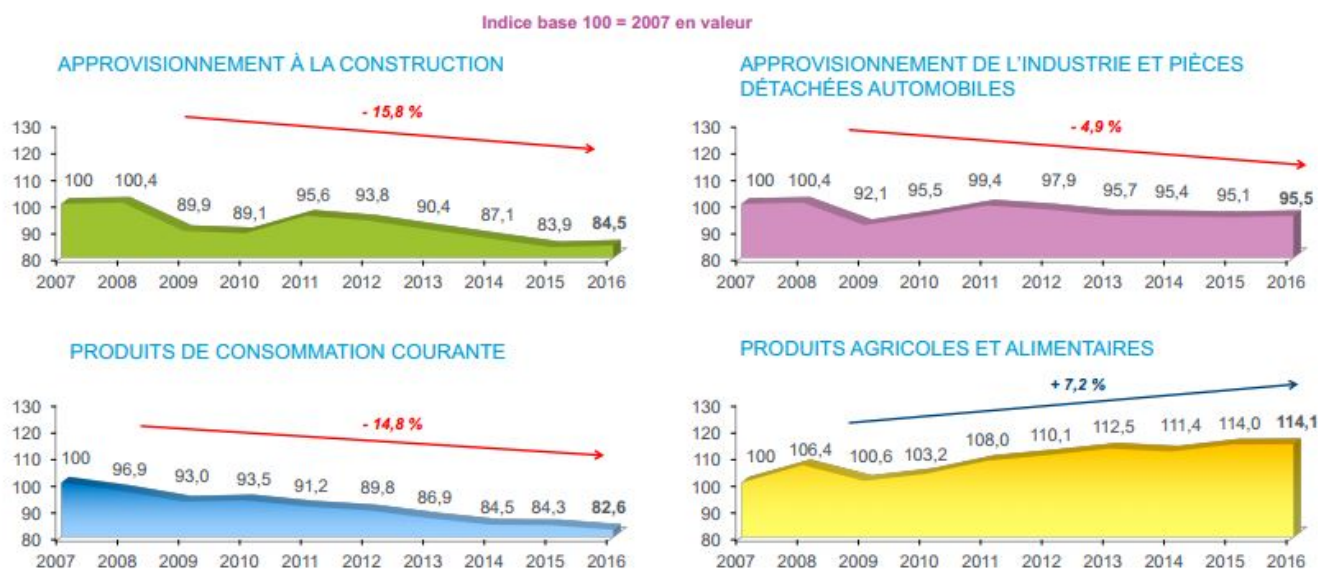


Le commerce BtoB de pièces a mieux résisté à la crise que d'autres secteurs

jeudi, 22 juin 2017

La Confédération française du commerce de gros et international (CGI) vient de faire le bilan des dix années d'existence de son baromètre. Créé juste avant la crise de 2008, celui-ci permet, une fois remis en perspective, de constater que, sur un marché du commerce international et BtoB en baisse, la vente de pièces auto a beaucoup mieux résisté à la crise que d'autres secteurs...



En haut, à droite, on constate que le marché de l'approvisionnement de l'industrie et des pièces détachées automobiles a mieux résisté que celui de l'approvisionnement à la construction ou celui des produits de consommation courante.

Dans un contexte de crise économique, les professionnels de chaque secteur sont toujours prompts à se plaindre. Mais comme souvent, il y a toujours pire ailleurs. C'est la réflexion simple mais juste que l'on peut se faire en regardant le bilan des dix années d'existence du baromètre de la Confédération française du commerce de gros et international (CGI), où il apparaît clairement que le marché de l'approvisionnement de l'industrie et des pièces détachées automobiles s'est mieux tenu que d'autres, depuis la crise financière de 2008 et la crise économique qui s'en est suivie.

Certes, la chute de l'ensemble du commerce de gros et international entre 2007 et 2016 s'est limitée à seulement 3,1%, grâce notamment à la reprise « limitée » des années 2011 à 2013. Et en comparaison de cette moyenne des secteurs visés par le spectre de la CGI, l'approvisionnement de l'industrie et des pièces détachées auto a fait pire, avec une baisse de 4,9%. Mais face à la déroute subie par le marché de l'approvisionnement à la construction, qui a connu une chute moyenne de 15,8% depuis 2007, et par celui des produits de consommation courante, qui a enregistré une baisse de 14,8%, le moins que l'on puisse dire est que le marché international de la pièce auto entre professionnels, même accolé à celui de l'approvisionnement de l'industrie, s'est bien mieux tenu.

La crise encourage la réparation

« *Ce qu'il faut entendre dans notre baromètre par commerce international, ça n'est pas l'import/export, ce sont les services fournis aux entreprises du secteur et le négoce* », précise Hugues Pouzin, délégué général de la CGI. Même sur un panel de 1 000 entreprises interrogées au total, la richesse des indicateurs proposés par la CGI audit panel –une centaine– permet de se faire une bonne idée du maintien du marché de la pièce auto international et BtoB, celui réalisé entre les fournisseurs et les grossistes.

Sur la bonne résistance du marché de l'approvisionnement des pièces de rechange, Hugues Pouzin a une explication simple mais totalement rationnelle et pleine de bon sens : « *cette baisse modeste révèle finalement un dynamisme typique des périodes de crise, qui veulent que l'on répare plus qu'on ne remplace* ». Ce qui est donc plus vrai que jamais pour les véhicules automobiles.

Focus sur la trésorerie et la facturation

Plus généralement, tous secteurs confondus, la CGI est également revenue, à l'occasion de ce bilan, sur la situation de trésorerie des entreprises qu'elle surveille. Et si, depuis la reprise de 2011, le taux d'entreprises affirmant connaître une amélioration en la matière se stabilise autour de 15%, celles disant connaître une dégradation ont baissé, passant de 27% en 2012, à « seulement » 20% en 2016, signe d'une réelle amélioration et, peut-être, d'un nouveau croisement de courbes entre les satisfaits et les insatisfaits, le premier depuis cette fameuse année 2011, justement. « *L'assainissement de la trésorerie est naturellement une priorité durant les années de crise* », affirme Hugues Pouzin.

La CGI a également interrogé, durant ces dix dernières années, son panel sur les délais de paiement, consentis et appliqués. « *Et la baisse de ces délais s'est surtout ressentie sur les délais consentis* », précise le délégué général, même si, depuis 2014, les courbes des délais de paiement consentis et appliqués se rapprochent progressivement, elles qui ne s'étaient croisées pour la dernière fois qu'en 2007, soit avant le début de la crise. « *Sur la période étudiée, l'affacturage a beaucoup progressé*, ajoute Hugues Pouzin, *ce qui a permis de financer beaucoup de cycles d'exploitation.* »

Le regard des établissements du panel de la CGI quant aux coûts logistiques (transports et stockage) dans les coûts d'exploitation a également beaucoup évolué en dix ans, mais depuis 2011, les entreprises sont de moins en moins nombreuses à déclarer une hausse de ces coûts logistiques. En effet, elles étaient 52% en 2011, elles ne sont plus que 21% en 2016, signe d'une bonne réaction face à un facteur de plus en plus impacté par les normes, qu'elles soient environnementales, de nuisance sonore, de temps de conduite pour les chauffeurs, etc.