

Le Marché du Véhicule Industriel

Prévisions pour le
2^{ème} Semestre 2001

15 Juin 2001



L'Observatoire
DU VEHICULE INDUSTRIEL

Le Marché du Véhicule Industriel

Le Contexte économique actuel	p 2
Le marché des transports	p 3
Résultats du 1 ^{er} trimestre	p 3
Conjoncture	p 3
Le marché du véhicule industriel	p 4
Résultats d'immatriculations	p 4
Point de vue des experts	p 5
La distribution VI	p 5
Le marché de l'occasion	p 6
L'après vente	p 6
Internet	p 6
La loi Gayssot	p 7
Les prévisions pour la fin de l'année 2001	p 8
Graphiques	p 9

Le contexte économique actuel

En France l'année 2000, à l'instar des deux années précédentes (98 et 99), fût une très bonne année en termes de PIB. La croissance française mesurée par cet indicateur a dépassé 3% et la quasi-totalité des secteurs de l'économie ont profité de cette embellie.

L'ensemble de l'Europe et les Etats-Unis ont également bénéficié de cette croissance.

Cependant, de nombreux signes sont venus contrecarrer l'enthousiasme depuis la fin de l'année 2000 aux Etats-Unis et depuis le début 2001 en Europe. Parmi les indices les plus pessimistes du 1^{er} semestre 2001, on citera :

- le ralentissement très important de la croissance de l'économie américaine, avec un retour du chômage et la contraction de la production industrielle ;
- les problèmes économiques du Japon (chute du PIB de 0.2% au 1^{er} trimestre 2001) et de l'Allemagne - baisse de la consommation des ménages de 0.6% au 1^{er} trimestre 2001), baisse des investissements, etc... ;
- la dégradation du climat de confiance dans la majorité des pays européens à l'exception de l'Espagne qui affiche des résultats économiques optimistes pour ce 1^{er} semestre 2001 ;
- des craintes en France quant au niveau des carnets de commandes (dues à la diminution des exportations) ;
- menaces sur les rentabilités en France (augmentation des coûts salariaux et inflation) qui devraient influencer sur les investissements des entreprises
- la réapparition d'un taux d'inflation élevé (+0,7% en mai) ;
- le ralentissement de la baisse du chômage.

Pourtant, dès la fin de l'année 2000, les Etats-Unis ont fortement baissé leurs taux d'intérêt afin de relancer l'économie, cette baisse (275 points de base) n'a cependant pas encore donné de résultat probant. Les signes de reprise devraient se ressentir dans le courant du second semestre 2001.

De son côté l'Allemagne souffre de plus en plus du ralentissement américain et les prévisionnistes n'écartent plus l'idée d'une réelle récession de l'économie allemande.

L'économie française se maintient, quant à elle, plutôt bien par rapport à l'Allemagne et à la Grande-Bretagne. La demande intérieure reste forte, avec un accroissement de 2,3% au 1^{er} trimestre. La France devrait maintenir un rythme correct de croissance (autour de 2,5% pour le PIB à la fin 2001) et ce, malgré une baisse des exportations. Après un déstockage massif dans les entreprises dû à une demande très forte en fin d'année 2000 et au début de 2001, les stocks se reconstituent petit à petit préservant une activité importante dans les entreprises (le taux d'utilisation des capacités de production reste très élevé : aux environs de 86%).

Dans le secteur de l'industrie, on note un fort ralentissement dû, en particulier, à une baisse des ventes des biens d'équipement. Ces derniers avaient largement participé au bon résultat économique de ces dernières années, mais restent très sensibles aux variations de la demande extérieure. Là encore, la baisse de l'activité aux Etats-Unis et en Allemagne a fortement contribué au ralentissement de la production de ces biens d'équipement au 1^{er} trimestre 2001. Le secteur du BTP accuse également un fort ralentissement au 1^{er} semestre après plusieurs années de croissance.

Le marché des transports

Résultats du 1^{er} trimestre

Les résultats du 1^{er} trimestre pour les transports de marchandises sont les suivants (1) :

Variations	2001-2000
Transport pour compte d'autrui	+1,8 %
<i>dont national</i>	+4,1 %
<i>dont international</i>	-5,1 %
Transports pour compte propre	-0,3 %
Total	+1,5 %

Ces évolutions sont conformes à l'évolution du marché depuis quelques années, à savoir :

- une augmentation du transport national pour compte d'autrui ;
- une diminution du transport à l'international pour les véhicules français et pour compte propre.

Les transports sur courte distance -moins de 150 km- qui profitent de l'amélioration du transport routier (+4,9%). Le recul des transports pour compte propre sur de longues distances, dû à l'externalisation de la fonction transport, dure depuis 5 ans.

Le transport des matériaux de construction participe le plus à la hausse des transports alors que le transport d'automobiles est, lui, en net recul, -7,2% après plusieurs trimestres à la hausse.

Malgré les bons chiffres du 1^{er} trimestre, les entreprises de transport sont confrontées à deux problèmes qui freinent leur développement : la pénurie de main d'œuvre et la restructuration des entreprises (hausse des défaillances, baisse des créations et rachats multiples).

La revalorisation des prix (pour intégrer les hausses du pétrole) et les mesures fiscales de la fin 2000 permettent d'espérer une bonne année 2001 même s'il est difficile de prévoir les résultats sur un marché en très fort remaniement.

Conjoncture

Les résultats en volume d'affaires des PME du secteur du transport (2) restent à un niveau élevé quoique légèrement en retrait par rapport à 2000. L'indicateur d'évolution passe de +64 pour l'année 2000 à +44 pour le 1^{er} semestre 2001.

Ces résultats sont d'autant plus appréciables que l'indicateur de **rentabilité** des entreprises s'améliore pour le 1^{er} semestre par rapport à 2000 (il passe de +16 à +36). Les **carnets de commandes** sont toujours bien remplis et un quart des entreprises du secteur ont vu leur **trésorerie** s'améliorer depuis le début de l'année.

Les perspectives d'**investissement** sont plutôt bonnes. En effet, plus de la moitié des entreprises ont investi au 1^{er} semestre 2001 et le montant des investissements est en hausse. L'indicateur du volume d'investissement est à +34.

Pour la fin de l'année 2001, les perspectives d'investissement sont meilleures en juin que les prévisions de décembre dernier. L'indicateur prévisionnel des investissements pour l'année passe de +8 à +26.

A propos de l'emploi, un tiers des entreprises a vu ses effectifs augmenter depuis le début de l'année mais seulement 6% souhaitent embaucher durant le second semestre. Ce secteur ne semble plus très porteur d'offres d'emploi.

En revanche, la durée déclarée de **temps de travail** dans ces entreprises a fortement diminué depuis 6 mois : elle passe en moyenne de 47 heures à 42 heures. Il semblerait que l'application des 35 heures commence à faire son plein effet.

(1) Source Enquête TRM - Ministère de l'équipement, du transport et du logement - Juin 2001

(2) Source Enquête Conjoncture PME-PMI BNP Paribas Lease Group - Juin 2001

Le tableau ci-dessous présente les résultats des différents indicateurs mesurés lors de l'enquête auprès des PME en juin 2001 pour le secteur du Transport :

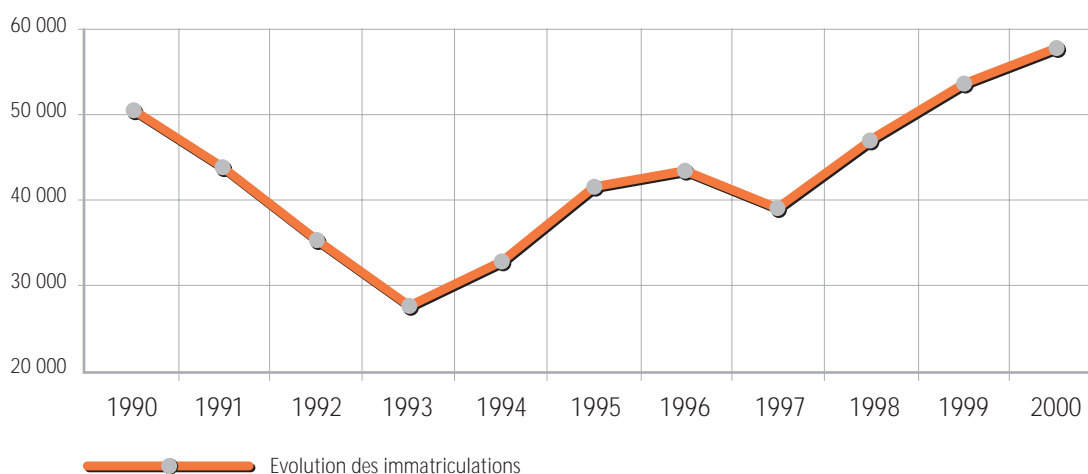
Indicateurs (solde positif - solde négatif)	Résultats Déc 2000	Résultats Juin 2001
Niveau du carnet de commande	36	36
Prévision de rentabilité	21	39
Investissements réalisés	34	34
Prévisions d'investissement	8	26

Le marché du véhicule industriel

Résultats d'immatriculations (1)

Le secteur du Transport, comme le reste de l'économie, se porte bien depuis 1997, avec comme conséquence une nette augmentation des immatriculations.

Le graphique ci-dessous le montre clairement :



Que ce soit le marché des porteurs ou celui des tracteurs, les immatriculations depuis 1997 ont progressé de presque 50% et tous les acteurs du transport en ont bénéficié : les constructeurs, les concessionnaires, les loueurs et les transporteurs publics ou privés.

(1) Source : CCFA

Sur les 5 mois de 2001, le nombre d'immatriculations de véhicules neufs a progressé de 2% par rapport à 2000. Pourtant, cette relative stabilité cache des écarts importants si l'on considère les résultats par type de véhicules. Par rapport à la même période en 2000, le nombre d'immatriculations de porteurs croît de 8% alors que le nombre d'immatriculations des tracteurs baisse de 3%. Pour ces derniers, le mois de janvier a été très creux (-11%) et l'écart s'est comblé lentement depuis.

Pour la même période (5 mois en 2001), le marché du véhicule d'occasion a régressé de 1,5% avec 25 500 VO immatriculés ce qui inverse le rapport VO/VN et le situe à 0,94 VO vendu pour 1 VN.

Ceci fera l'objet d'un développement au chapitre "Le marché de l'occasion".

Point de vue des experts

Après une très bonne année 2000, on s'oriente donc vers un début de millénaire tout aussi bon sauf si le 2^{ème} semestre se révélait perturbé.

Les experts-concessionnaires se disent, cependant, plutôt pessimistes pour la vente de VI de plus de 5 tonnes au cours du 1^{er} semestre. Leur carnet de commandes a diminué, en moyenne, de 3% pour les porteurs et de 4% pour les tracteurs. Ce canal de distribution n'a pas profité de toute la progression des résultats parce que les constructeurs ont augmenté leurs ventes directes. Les entreprises de transport se regroupant de plus en plus, elles négocient leurs achats de VI directement avec le constructeur et non plus avec les concessionnaires.

La répartition des investissements entre renouvellement et extension reste stable depuis 3 ans et respecte l'équilibre de 80% de renouvellement, 20 % d'extension de parc. Malgré l'augmentation des immatriculations de VN ces dernières années, les experts estiment que le parc global de VI est resté stable et plus récemment, que les défaillances de transporteurs sont plutôt à la hausse –il est quelque fois difficile de distinguer ce qui relève des vrais défaillances et de l'intégration d'entreprises dans des groupes plus importants-.

Globalement les experts pensent que le marché est stable pour les PME du Transport mais sont très partagés quant à l'état des grandes flottes réservées essentiellement au marché des constructeurs.

Le marché du VUL, en France, reste stable sur le 1^{er} semestre 2001. Les résultats des immatriculations pour les 5 premiers mois de l'année indiquent une baisse de 0,7%. Concernant les véhicules d'occasion, les résultats sont assez cahotiques :

- on constate une très forte baisse des immatriculations de VUL d'occasion depuis le début de l'année avec -14% par rapport à la même période en 2000 ;
- mais la baisse constatée des immatriculations est compensée par des exportations de VUL d'occasions en très forte hausse, en particulier vers les pays du Maghreb.

La distribution VI

C'est la détente qui prédomine sur le marché du VI pour le 1^{er} semestre en termes de distribution. Les éléments de celle-ci sont les suivants :

- Les délais de livraison se sont améliorés par rapport à 2000, il sont d'environ 70 jours alors qu'ils étaient de 87 jours à la fin 2000. Les constructeurs avaient obtenu des équipementiers qu'ils puissent accélérer leur cadence pour faire face à la demande en 2000 et la baisse de la demande de VI en Europe a permis, alors, aux constructeurs de répondre plus efficacement à la demande française. Les experts trouvent ces délais normaux.

Par contre, c'est la première fois depuis l'origine de l'OVI que les délais de livraisons sont jugés plus courts en juin qu'en décembre.

- Alors que 88% des experts jugeaient le niveau des reprises excessif à la fin 2000, ils ne sont plus que 60% à être de cet avis en juin 2001. Même si ce chiffre reste élevé, la diminution permet d'espérer une accalmie dans ce domaine.
- La guerre des prix semble également s'estomper. Déjà en baisse à la fin 2000, le niveau des remises est jugé en baisse par presque la moitié des experts et stable pour l'autre moitié.

D'autre part, les valeurs finales des buy-back sont en diminution. Les concessionnaires, les établissements financiers et certains constructeurs deviennent raisonnables. Les problèmes posés par les retours aux concessionnaires lors des reprises pourraient donc s'estomper dans les prochaines années.

75% des acheteurs passent aujourd'hui par un financement extérieur à leur entreprise dont 90% par un organisme financier. La Location Longue Durée (LLD) devient la forme de financement en vogue, qu'elle soit proposée par les financiers, les loueurs ou les concessionnaires eux-mêmes. La LLD en "full-services" permet de fidéliser la clientèle en augmentant la rentabilité de l'après-vente.

Concernant les innovations, celles liées à la consommation des véhicules sont très fréquemment citées comme les plus intéressantes.

Le tableau ci-dessous montre l'écart qui existe entre celle-ci et les autres :

Consommation	80 %
Confort de conduite	18 %
Confort intérieur	14 %
Sécurité	14 %
Puissance du véhicule	9 %

Le marché de l'occasion

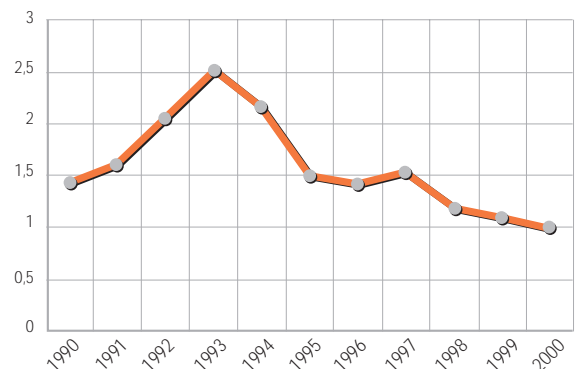
Après un début d'année plutôt favorable, le marché du VO s'est fortement ralenti au cours du 2^{ème} trimestre. Les experts évaluent la baisse des ventes pour le 1^{er} semestre à 5% pour les porteurs et 12% pour les tracteurs. Les prévisions pour la fin de l'année sont encore moins bonnes.

La morosité s'installe sur ce marché car les résultats sont relayés par des indicateurs plutôt inquiétants :

- l'augmentation des stocks, en particulier chez les constructeurs. Certains d'entre eux en sont même à proposer à leurs plus gros clients de prolonger les locations en cours (les passer de 3 à 4 ans) afin de ne pas inonder le marché de VO dont la valeur de reprise est beaucoup trop importante. Heureusement pour les concessionnaires qui ont une clientèle plus fidélisée et moins volatile, il est plus facile, pour eux, d'amortir une augmentation des stocks ;
- l'augmentation des délais de vente surtout pour une certaine catégorie de véhicules, les tracteurs de faible puissance (au-dessous de 360 chevaux) très corrélée à l'augmentation des stocks ;
- une baisse des prix des véhicules d'occasion.

Le marché de l'occasion connaît depuis 5 ans une stagnation du nombre d'immatriculations alors que le nombre d'immatriculations du neuf est en hausse constante sur cette période. Si le cycle de vie des VI était resté constant, on aurait dû constater un rattrapage depuis un ou deux ans du nombre d'immatriculation de VO par rapport au nombre d'immatriculation des VN.

Rapport VO / VN



Sur la base de ce constat, l'Observatoire du Véhicule Industriel a entrepris une recherche permettant d'expliquer la stagnation du VO. Les principales conclusions sont données dans le tableau suivant :

Hypothèse initiale

Les modes de gestion et de financement des parcs ont évolués

A la suite d'un financement, certains transporteurs ne modifient pas les cartes grises

L'augmentation du stock VO à la vente

L'exportation

La location en tant que service

Conclusion

La location financière par buy-back en progression depuis 1997 aurait dû mettre sur le marché depuis déjà 2 ans un grand nombre de véhicules chers et peu équipés. Il semble qu'une partie de ces véhicules partent à l'étranger et que, pour l'autre, les constructeurs renégocient les contrats de location pour les prolonger

Le non-renouvellement des cartes grises après un crédit-bail ou une location financière ne peut pas expliquer la stagnation des immatriculations de VO. C'est un phénomène trop diffus et trop court dans le temps pour qu'il puisse avoir un impact sur le nombre d'immatriculations des VO. Par contre, les nouvelles pratiques qui consistent à immatriculer un véhicule au nom du tiers-utilisateur et non de l'organisme financier risquent de rendre difficile l'interprétation du nombre d'immatriculation.

Les parcs de certains constructeurs semblent augmenter sans atteindre des niveaux extrêmes et le rythme de renouvellement des véhicules reste stable. Chez les concessionnaires, la stabilité dure depuis plusieurs années.

Elle permet très vraisemblablement d'écouler des véhicules issus de gros buy-back. Les modifications de législation en Europe de l'Est, en Espagne et au Portugal (interdiction d'imports de véhicules de plus de 3 ans) et le fait que les concessionnaires constatent une chute des exportations alors que, les chiffres des douanes ne le confirment pas, conduisent à penser que les constructeurs recyclent leurs véhicules (plutôt bas de gammes) dans ces pays.

C'est un phénomène très large. D'après les informations que l'on détient, on peut imaginer qu'il a généré 60 000 achats de VN ou de VO depuis 97 par les sociétés de location. Ces véhicules ne seront plus vendus et seront exploités très probablement jusqu'à leur fin. Il explique en grande partie l'augmentation des immatriculations de VN de ces dernières années.

Au niveau qualitatif, on ne constate pas de modification dans les entrées et les sorties de VO dans les concessions. La répartition des sources d'approvisionnement est tout à fait comparable à celle de l'année précédente : deux tiers des VO sont des reprises clients. On ne constate pas, dans ces chiffres, de variation quant aux retours de buy-back, ils restent cantonnés à environ 10% des véhicules repris.

Origine des VO vendus

Reprises spontanées	65
Reprises de buy-back	14
Achats aux constructeurs	10
Achats à des confrères	7
Achats à des négociants	4

Destination des VO

Vendus en France	65
Vendus en Europe	18
Mis en location	10
Détruits	3
Repris par les constructeurs	3

L'après-vente

L'après-vente est le secteur économique le plus positif de l'enquête. Les ventes de pièces détachées et les heures d'atelier ont progressé de 5% en moyenne chez quasiment tous les concessionnaires.

La part des contrats de maintenance dans le pourcentage des ventes s'établit à 16%, ce qui est stable par rapport à 2000. L'amélioration de la qualité et de la résistance des véhicules fait que les contrats de maintenance apparaissent aux transporteurs de moins en moins intéressants car pour les 1ères années, l'entretien des véhicules est de plus en plus léger. Le coût d'un contrat de maintenance commence à se justifier qu'à partir de la 3^{ème} année.

Dans ces chiffres, les contrats de maintenance liés à la location "full-services" ne sont pas inclus.

Internet

L'internet se généralise chez les constructeurs : tous sont équipés d'un site alors que seulement la moitié des groupements professionnels en possèdent un. Chez les concessionnaires, le taux d'équipement en sites est stable par rapport à la fin de l'année 2000 avec 2/3 des concessionnaires pourvus.

Le nombre de concessionnaires ayant vendu un produit par ce canal de distribution n'a pas augmenté depuis le début de l'année.

Lorsque ce canal sera suffisamment fiable et rapide, la centralisation des informations devrait principalement permettre de mieux gérer et écouler les parcs de VO.

La loi Gaysot

La loi Gaysot, vu des experts, est un sujet d'inquiétude chez les transporteurs et dans une moindre mesure chez les concessionnaires.

La mise en place des contraintes liées à la nouvelle loi se fait progressivement :

- jusqu'alors volontairement déposés par les transporteurs, les justificatifs de capacité financière seront, avant la fin de l'année 2001, distribués à ceux qui ne l'ont pas transmis ;
- les directions régionales de l'Équipement commencent à examiner les situations financières des transporteurs pour limiter leurs investissements en cas de garanties financières insuffisantes.

Les nécessités de restructuration liées à la loi Gaysot risquent de limiter les investissements des transporteurs pour la fin de l'année et le début de la suivante.

Cependant, à entendre les experts, seulement un concessionnaire sur deux se préoccupe de la santé financière de ses clients. De bonnes habitudes sont encore à prendre !

Les prévisions pour la fin de l'année 2001

La bonne tenue du marché du VI au 1^{er} semestre 2001 pourrait laisser présager une assez bonne année.

La conjoncture donne des signes positifs pour le marché du VI en France au 2^{ème} semestre :

- le prix du pétrole ne devrait pas augmenter (il devrait même baisser)
- l'optimisme est de mise aux Etats-Unis. On espère une reprise économique avant la fin de l'année
- la baisse des ventes aux USA depuis presque un an contraint les constructeurs à se tourner vers l'Europe et vers la France en particulier car ce marché est encore actif. Pour améliorer leur marge, les constructeurs vont certainement, d'ici la fin 2001, prendre des mesures afin d'augmenter les ventes de VI

L'enquête PME-PMI de Juin 2001 indique également de bonnes perspectives chez les transporteurs :

- une forte confiance des transporteurs, meilleure qu'en début d'année
- des carnets de commandes stables
- des prévisions d'investissements en hausse.

Rien ne porte donc à croire à un ralentissement de la vente de VI en France.

Rien... sauf l'avis des experts de l'Observatoire du Véhicule Industriel qui, eux, prévoient une forte baisse des ventes pour le reste de l'année :

- -5% en porteurs neufs ;
- -8,5% en porteurs d'occasions ;
- -2% en tracteurs neufs ;
- -11% en tracteurs d'occasions.

Les raisons de cette baisse annoncée sont les suivantes :

- la réduction des délais de livraison est un indicateur fort de la baisse des commandes de véhicules industriels en Europe. Les constructeurs qui n'arrivaient pas à répondre aux commandes de VI dans des délais raisonnables, ont aujourd'hui la disponibilité de production pour améliorer considérablement ces délais.

- les constructeurs ont nettement profité des ventes par buy-back ces dernières années mais subissent aujourd'hui les retours de ces véhicules. Certains de ces constructeurs négocient avec les grandes flottes (principalement !) un prolongement des contrats d'une à deux années afin de ne pas être submergés par les retours. Les investissements de renouvellement de ces flottes devraient donc être différés dans le temps
- la loi Gayssot impose des normes financières pour pouvoir exercer le métier de transporteurs et limite les investissements des entreprises à des niveaux raisonnables pour celles-ci. Les restructurations (fusions, augmentation de capital,...) imposées par cette loi risquent de peser lourd sur les immatriculations de VI.

D'autre part, les experts sont pessimistes pour le domaine du transport et plus particulièrement pour les PME. Le tableau montre que le pourcentage le plus élevé d'entreprises moroses se situe dans le secteur du transport.

	Dynamique	Etale	Morose
PME du transport	7%	68%	25%
Autres PME-PMI	68%	21%	11%
Grandes flottes du transport	20%	48%	32%
Autres grandes entreprises	15%	81%	4%
Collectivités publiques	12%	79%	8%

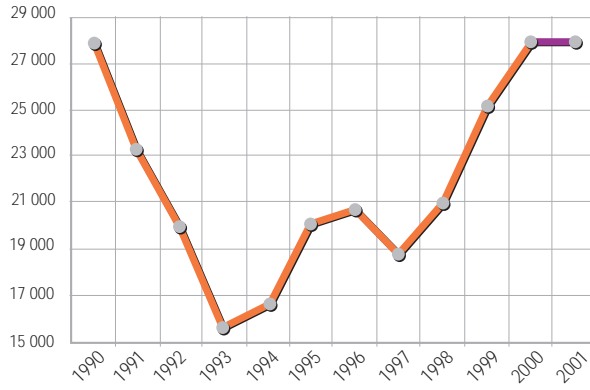
En tenant compte des résultats pour le début de l'année (les 5 premiers mois) et des prévisions des experts, les résultats en termes d'immatriculations de VI devraient s'établir à :

- 27 800 porteurs
- 26 700 tracteurs
- c'est-à-dire **54 500 immatriculations nouvelles** pour 2001 soit une baisse de 6% des immatriculations par rapport à 2000.

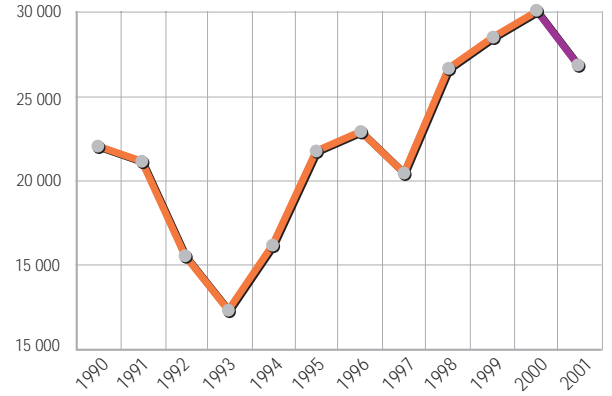
Si ce chiffre correspond à celui prédit en janvier (à 500 immatriculations près), il annonce un 2^{ème} semestre en sensible baisse.

Le Marché du Véhicule Industriel

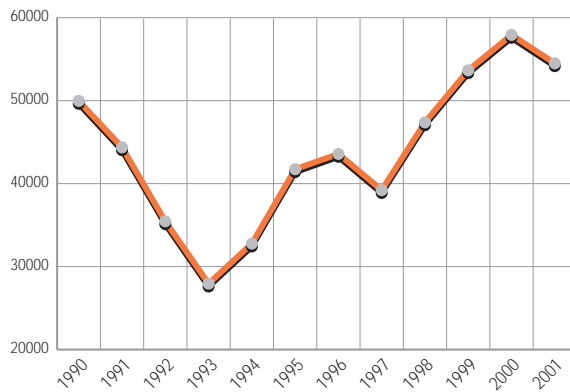
Porteurs



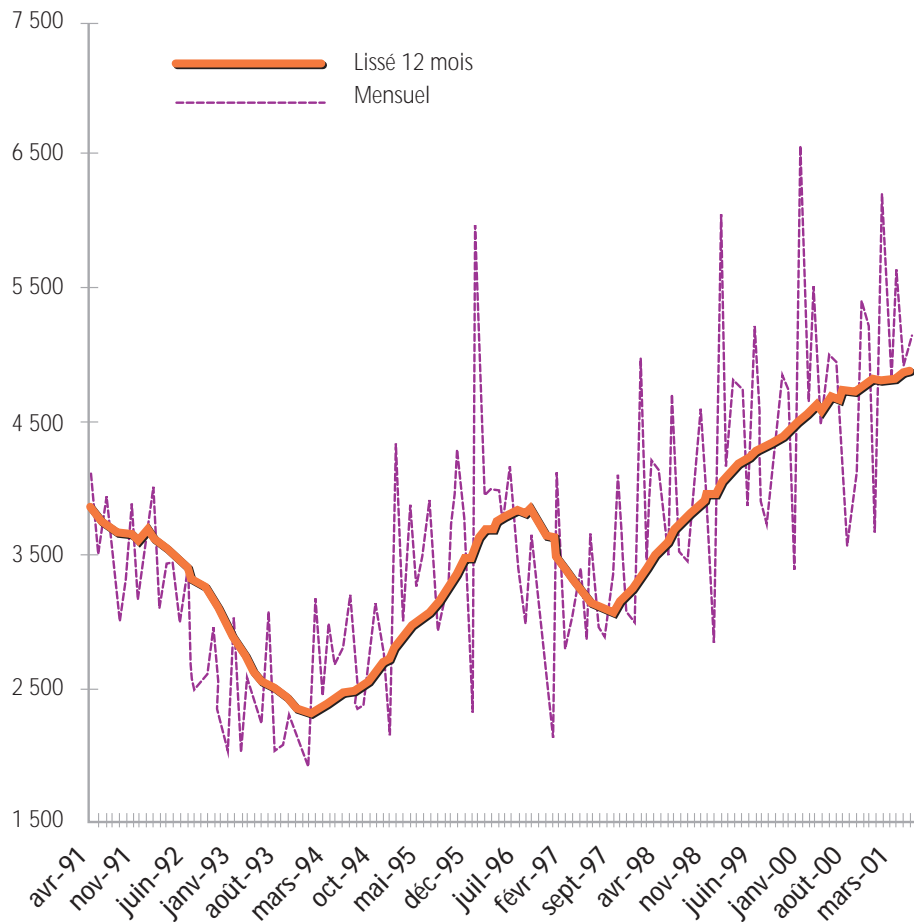
Tracteurs



Total : Porteurs + Tracteurs



Immat VI



Le Marché du Véhicule Industriel

www.bnpparibas-leasegroup.com



46-52 rue Arago - 92800 Puteaux
Téléphone : 01 41 97 20 00 - Télécopie : 01 41 97 18 29

SA au capital de 283 891 248 Euros
N° 632 017 513, RCS Nanterre.