



L'Observatoire
DU VEHICULE INDUSTRIEL

Prévisions d'immatriculations pour le deuxième semestre
2000

Juillet 2000



BNP PARIBAS LEASE GROUP, filiale à 100 % de BNP PARIBAS, est née, en juillet 2000, de la fusion entre BNP LEASE et UFB LOCABAIL.

BNP PARIBAS LEASE GROUP regroupe près de 2 700 collaborateurs avec un produit net bancaire de 476 millions d'euros pour une production annuelle totale de 9,2 milliards d'euros. Avec 25 % de parts de marché et une production annuelle de 4,2 milliards d'euros, BNP PARIBAS LEASE GROUP est notamment le partenaire de référence des Entreprises et des Professionnels pour le financement locatif mobilier en France. Dans ce cadre, BNP PARIBAS LEASE GROUP participe largement au financement des entreprises du transport routier. Cette présence importante chez les PME du transport s'accompagne de relations régulières avec 900 concessionnaires ou succursales distribuant des Véhicules Industriels de marques françaises ou étrangères sur le territorial national. Acteur important dans le monde du transport, BNP PARIBAS LEASE GROUP est également un observateur attentif de l'opinion des chefs d'entreprise, à travers l'enquête semestrielle réalisée notamment auprès de 3 000 dirigeants de PME du transport de 6 à 200 salariés.

Méthodologie

- L'Observatoire du Véhicule Industriel réalise ses prévisions en s'appuyant notamment sur :
 - l'opinion d'une sélection d'experts, choisis pour leur grande connaissance du métier de concessionnaires Véhicules Industriels,
 - l'enquête semestrielle de conjoncture réalisée par BNP PARIBAS LEASE GROUP auprès de PME de 6 à 200 salariés,
 - l'analyse des indicateurs économiques, en relation avec les services économiques de BNP PARIBAS.
- Les prévisions concernent les immatriculations de véhicules industriels neufs de plus de 5 tonnes, sur le territoire français, au sens des statistiques fournies à partir des services des cartes grises des préfectures, et publiées par le Comité des Constructeurs d'Automobiles Français.

La conjoncture

L'économie française se porte bien avec une croissance de PIB qui devrait atteindre les 3,5 % (prévision de BNP PARIBAS). Le chômage est désormais en nette régression (9,8 % de la population active en avril contre 11,3 % il y a un an) et la France crée des emplois (solde positif de 186 000 emplois salariés au 1^{er} trimestre et 571 000 en 12 mois). L'investissement est dopé par la demande intérieure. Par exemple, l'indice synthétique des ventes du grand commerce progresse de 2,7 % en volume sur les 5 premiers mois de l'année. Le crédit est abondant et encore bon marché, l'investissement des entreprises et des professionnels se porte bien, en témoigne la production de financements du 1^{er} trimestre 2000 en hausse de 14,8 % sur le 1^{er} trimestre 1999 et de +36 % en 2 ans pour les établissements adhérents de l'Association des Sociétés Financières.

L'environnement mondial reste favorable, puisque le moteur de l'économie mondiale, les USA, continue à bien tourner (PIB en hausse de 4,4 % en un an). Et les experts sont rassurés sur le risque d'emballement du moteur américain : après six augmentations de taux par la FED, la croissance marque le pas, la vente de logements neufs est en chute et le taux de chômage en légère augmentation (à 4,1 %). La stabilisation des cours des matières premières à un niveau élevé est révélatrice du maintien de la demande mondiale. L'Asie, entraînée par la Corée du Sud, sort de sa crise.

En Europe, la conjoncture est excellente. L'Allemagne et l'Italie en retrait l'an dernier sortent de leur marasme, l'Espagne cumule les bonnes performances (+4 % de PIB, chômage en forte baisse) ; la faiblesse de l'Euro a facilité les exportations (à l'exception de la Grande-Bretagne). Le dynamisme du marché du travail, et quelques "cadeaux fiscaux", vont faciliter le

maintien du pouvoir d'achat des salariés et par conséquent le dynamisme de la consommation. Il n'existe pas de crainte d'emballement car l'accélération de l'inflation vers les 2 % va surtout déboucher sur des hausses des taux d'intervention de la BCE et donc un renchérissement du coût de l'endettement des entreprises. Les experts s'attendent également à une baisse de la demande externe parallèle au ralentissement de l'économie américaine et à la probable reprise de la valeur de l'Euro.

LOI GAYSSOT

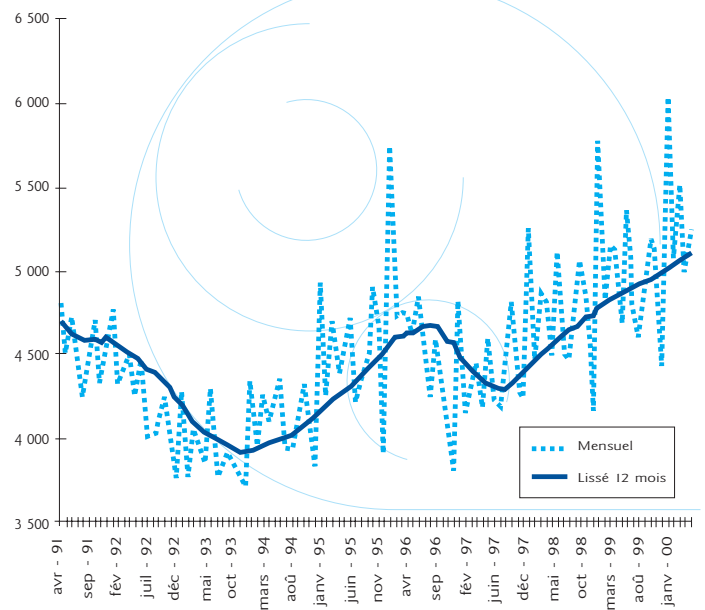
Les concessionnaires interrogés sur ses conséquences pensent qu'elle permettra d'assainir l'offre de transport au profit des PME les mieux organisées. Elle mettra néanmoins en péril les petites entreprises les moins solvables.

Situation du marché V.I. au 30 juin 2000

Dans un monde particulièrement perturbé avec la vente programmée de RVI à Volvo, le rapprochement Scania - Volkswagen, les immatriculations se portent bien. Il est vrai que la conjoncture du transport routier est favorable (+9 % en national et +6,5 % en international) en phase avec la dynamique économique et avec le maintien de la préférence de ce mode de transport sur le ferroviaire. Les immatriculations gagnent près de 10 % en 6 mois tant en porteurs qu'en tracteurs. Mieux encore, le niveau des commandes de véhicules industriels est en hausse par rapport à la même période de 1999, soit +11 % en porteurs et +5 % en tracteurs. L'effet de rattrapage dans le BTP semble s'estomper mais le secteur demeure à haut niveau. C'est encore un marché de remplacement (79 %) plus qu'un marché d'investissement avec un parc stable (+0,5 % en un an).

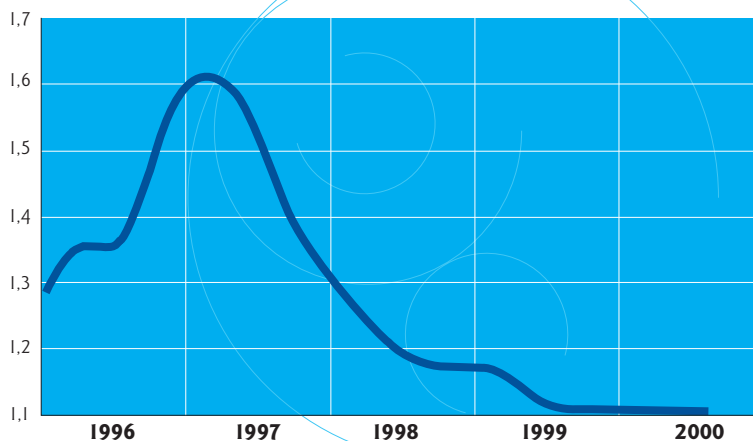
Le marché du véhicule d'occasion reste positif avec des immatriculations à +2,4 % sur 5 mois. Il est tiré par les "porteurs" mais paraît peu profiter aux plus grands des concessionnaires (-1 % chez les experts).

Immatriculations mensuelles porteurs + tracteurs



Source CCFA

RAPPORT OCCASION/NEUF



Source CCFA

La distribution

La guerre des prix s'est calmée avec des prix stabilisés dans le neuf. Mais la politique de remise continue à être jugée excessive par les 2/3 des experts et plus encore le montant des reprises (3/4 des experts).

L'après-vente progresse

- Les ventes de pièces détachées augmentent sensiblement (+5 %) comme les heures d'atelier (+7 %).
- La location en concession se développe tant en "courte durée" (+8 %) qu'en "longue durée" (+6 %).
- La vente de contrats d'entretien stagne. Selon les estimations de l'OVI, ils concernent, comme en 1999, 19 % des ventes.

Le taux de couverture des frais fixes s'améliore un peu, essentiellement grâce à l'augmentation du volume de transport et donc de l'entretien des véhicules. Les perspectives d'amélioration restent minces du fait de la fiabilité croissante des VI avec néanmoins de bonnes perspectives en matière de location. Par ailleurs, les professionnels s'organisent pour lutter contre la concurrence de nouveaux entrants, fournisseurs de pièces détachées adaptables.

Le centre de profit qu'est le VU, très positif dans l'ensemble, est moins favorable chez les concessionnaires les plus importants (+12 %) alors que le marché des 2t à 5t est en progression de 19 % en 5 mois. Cela est dû à l'apparition de modèles plutôt vendus en concessions "voitures" que "V.I."

Le VO n'est source de profit que pour les concessionnaires dotés des structures et des compétences nécessaires et qui ont su trouver des filières d'approvisionnement.

L'hétérogénéité des politiques d'approvisionnement se mesure par les écarts de citations des concessionnaires (minimum et maximum) présentés dans ce tableau.

Proportion / Origine	Moyenne	Minimum	Maximum
Reprise client	66%	20%	90%
Buy-back	12%	0%	40%
Confrères	7%	0%	70%
Constructeurs	12%	0%	70%
Marchands	3%	0%	20 %

Les différences sont importantes entre les ventes de porteurs d'occasion (+5 %) et tracteurs (-7 %). Cette tenue du marché, l'état des stocks jugé raisonnable ont permis à certains d'augmenter les prix sur les porteurs mais les délais de revente demeurent identiques à ceux de l'an dernier. En revanche, le niveau des stocks de tracteurs d'occasion est jugé excessif tant chez les concessionnaires que chez les constructeurs (75 % des experts) et les délais de revente en forte augmentation.

LES PROBLEMES DANS LA DISTRIBUTION

Le plus cité est la difficulté de recruter des mécaniciens ou du personnel d'atelier puis le problème des 35h.

En deuxième position vient la crainte des engagements de reprise sur les "tracteurs" et la difficulté de les écouler à des prix trop élevés.

Enfin, une incertitude face aux conséquences des regroupements de constructeurs, de distributeurs, de financiers et de PME de transport (voire leur rachat) : le paysage change, le métier va donc considérablement évoluer.

Delai de livraison

Il était de 87 jours fin 1997, est retombé à 75 jours fin 1998 puis remonté à 89 jours fin 1999. Il atteint en juin 114 jours, soit un mois de plus qu'en juin 1999. Les cadences des constructeurs ne peuvent suivre l'excep-

tionnelle embellie du marché, d'autant moins que les carrossiers constituent à l'heure actuelle un goulot d'étranglement, suite à la forte progression des commandes de porteurs.

Prévisions 2000

Selon le service économique et statistique du Ministère des Transports, l'opinion sur la conjoncture des professionnels du transport apparaît hésitante : elle est partagée entre les éléments extérieurs pesant sur les coûts et la compétitivité, comme l'envolée du prix du gazole, et l'opinion positive qu'ils se font de l'évolution des prix du fret.

Le diagnostic issu de l'enquête menée par UFB LOCABAIL en juin auprès des PME-PMI, est proche : les entreprises de transport sont plus nombreuses à constater une hausse de leur volume d'affaires (+35 après un +42 pour l'année 1999) (1) et de leurs carnets de commande (+33) (1). Mais à la suite de hausses des coûts (gazole, main d'œuvre), elles voient fréquemment leur rentabilité en baisse (-8 alors que la prévision était à +21) (1) de même que leur trésorerie (-21) (1). Les entreprises du transport ne pourront donc renouveler leur matériel qu'avec l'aide des établissements financiers qui constatent par ailleurs une hausse des défaillances.

Les concessionnaires interrogés observent aujourd'hui un carnet de commandes supérieur à celui de l'an dernier (+6 %), ce qui assurera un bon niveau d'immatriculations en juillet-septembre. Ils constatent un grand dynamisme des entreprises du B.T.P. et du commerce qui viennent compenser la stagnation des PME du transport et la morosité des artisans. Par ailleurs, les fournisseurs (pneumatiques, plasturgie) de l'industrie du poids lourd connaissent une excellente activité.

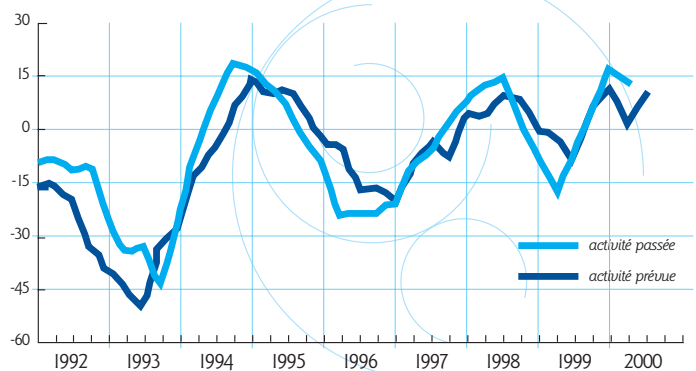
Enfin, le développement de la location favorise la livraison de véhicules neufs.

Par ailleurs, les constructeurs rivalisent de nouveautés susceptibles de soutenir fortement le marché : le nouveau MIDLUM chez RVI, le MANTG, la nouvelle cabine de l'ACTROS super, les moteurs chez SCANIA et à la rentrée chez IVECO etc...

L'ensemble de ces données conduit l'Observatoire du Véhicule Industriel à augmenter ses prévisions de début d'année de 3 000 unités à 56 400. Ce chiffre représente une progression annuelle de 5 % avec un 2^{ème} semestre en baisse de 21 % sur le 1^{er} semestre mais stable par rapport à celui de l'an dernier.

Les immatriculations de porteurs devraient approcher 27 000 unités (+6 %), celles de tracteurs dépasser 29 500 (+4 %), et celles des remorques 26 000 (+8 %).

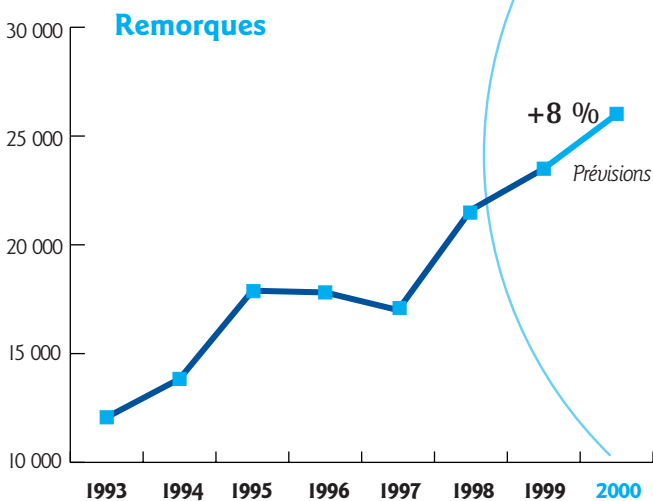
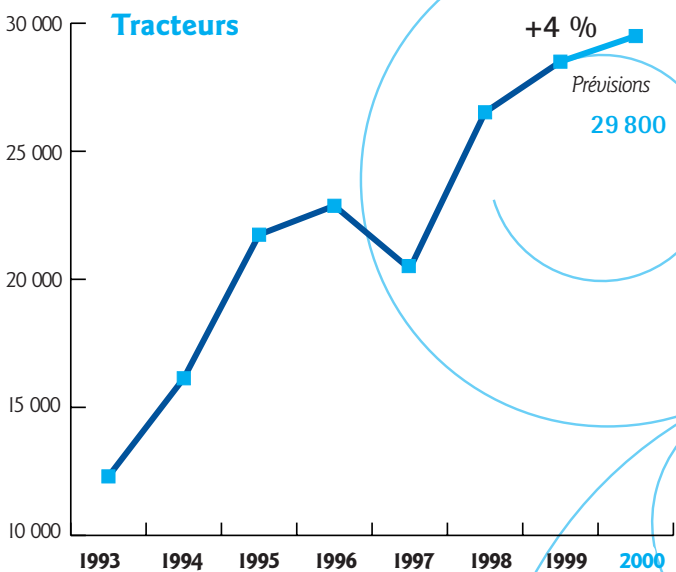
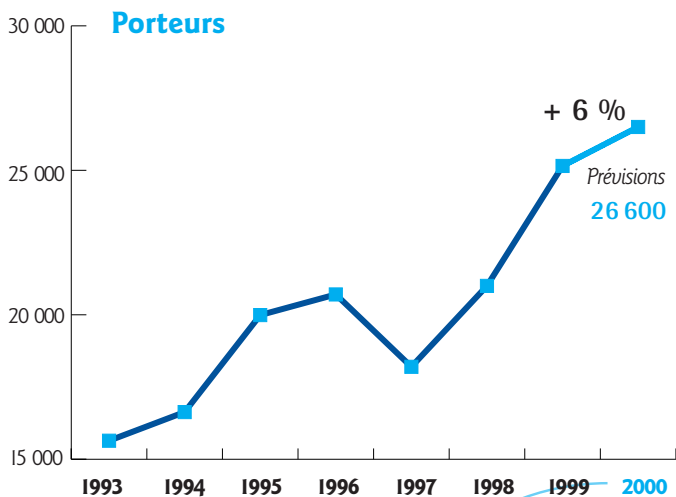
Transport national (en % des soldes d'opinions, cvs).



Sources SES Ministère des Transports

(1) Solde des réponses positives et des réponses négatives

Historique des immatriculations depuis 1992

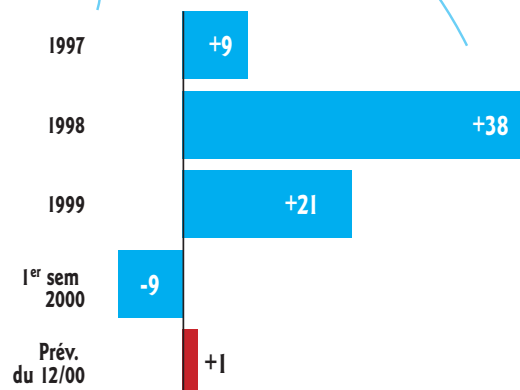


VÉHICULES INDUSTRIELS > 5 T

	5 mois 2000	Var. % par rapport à 1999
Renault V.I.	9 648	7,7
Marques Fr.	9 733	-
Daf	2 234	30
Iveco	3 111	20
Man	1 528	12,2
Mercedes	4 018	8,6
Scania	2 436	9,3
Volvo	3 027	5,4
Marques Etr.	16 491	-
TOTAL	26 224	11
Occasions	25 886	2,4

Source : CCFA.

TRANSPORT - RENTABILITÉ



Source : Enquête UFB LOCABAIL du 01/07/00.
Solde des opinions.



46-52, rue Arago - 92 800 PUTEAUX
Internet : www.bnpparibas-leasegroup.com