



Le marché du **Véhicule**
Industriel



SOMMAIRE

- p4 et 5 **L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE MONDIAL ET FRANÇAIS**
L'affaiblissement de la conjoncture mondiale
L'Europe, une conjoncture contrastée
La France résiste mieux
- p6 et 7 **LE MARCHÉ DU TRANSPORT**
Un 1^{er} semestre porté par les transports nationaux
Un problème majeur : l'emploi
Repli probable au 2^e semestre
- p8 à 11 **LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL**
Les résultats d'immatriculations
LE RAPPORT PORTEURS/TRACTEURS
LES IMMATICULATIONS DE VÉHICULES D'OCCASION
LE VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER (VUL)
LE PARC VI

La distribution VI
Le financement
La situation du marché de l'occasion
L'après-vente
Internet
La loi Gayssot
- p12 et 13 **LES PRÉVISIONS POUR L'ANNÉE 2002**
Quelle fin pour 2001 ?
Quelle tendance pour 2002 ?
LES TENDANCES EN COURS SUR LE MARCHÉ
LES PRÉVISIONS ÉCONOMIQUES POUR L'ANNÉE 2002
LES PRÉVISIONS DES EXPERTS DU VÉHICULE INDUSTRIEL POUR 2002
- p14 et 15 **HISTORIQUE DES IMMATICULATIONS**



L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE MONDIAL ET FRANÇAIS

L'affaiblissement de la conjoncture mondiale

Perceptible depuis le printemps dernier, le ralentissement de la croissance mondiale s'est accéléré sous le choc des attentats du 11 septembre et affecte, depuis, plusieurs régions du monde. Le spectre de la récession resurgit aux Etats-Unis notamment et les mauvais indicateurs se multiplient au Japon (croissance faible voire négative, production industrielle en chute libre, chômage en très forte hausse, déficits publics abyssaux). Les pays émergents connaissent également de grandes difficultés comme l'Argentine, proche de la cessation de paiement de sa dette extérieure, ou Taiwan très affecté par la crise des nouvelles technologies.

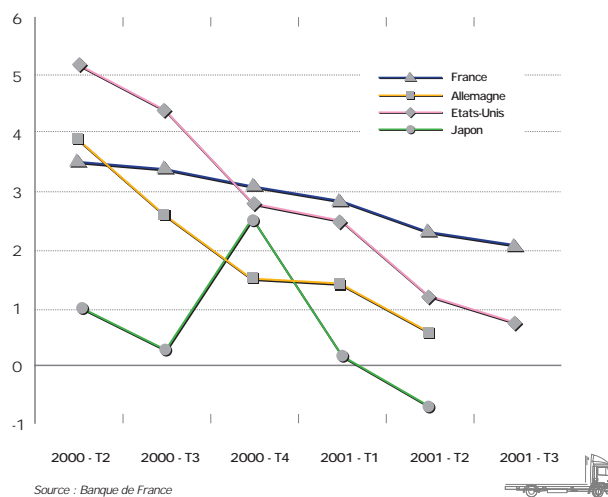
Les secteurs économiques les plus touchés par le ralentissement économique mondial sont les compagnies aériennes (le nombre de passagers d'Air France a diminué de 7% en septembre et de 10% en octobre par rapport à l'année 2000 et le fret de 5% en octobre) ainsi que les entreprises dont les activités sont liées au tourisme (grands magasins, hôtellerie ...).

Au 2^e semestre 2001, l'OCDE prévoit une légère contraction de la production dans ses pays membres : du jamais vu depuis 20 ans. La reprise de l'activité économique se ferait attendre jusqu'au second semestre de l'année 2002.

L'évolution du PIB d'avril 2000 à juin 2001 dans 4 des principaux pays industrialisés est très révélatrice de ce ralentissement général.



Evolution du PIB dans 4 des principaux
pays industrialisés



L'Europe, une conjoncture contrastée

Pour l'Europe, les résultats sont également à la baisse mais la situation varie selon les pays.

L'essoufflement de l'économie allemande se poursuit et se soldera probablement par une récession en fin d'année. Au 3^e trimestre, le PIB a baissé de 0,1%.

La Grande-Bretagne voit chuter sa production industrielle de 3% par rapport à 2001.

La France, l'Espagne, le Portugal et, dans une moindre mesure, l'Italie résistent mieux à la baisse du volume des échanges internationaux.

La France résiste mieux

La situation de la France, replacée dans la conjoncture économique européenne, était plutôt favorable jusqu'à la fin du 3^e trimestre. Soutenue par une demande intérieure forte avec notamment une consommation importante des ménages, l'économie française a pu faire face aux aléas de l'économie mondiale.

Cependant, la seule analyse du PIB global ne permet pas de saisir les contrastes qui traversent aujourd'hui l'économie française.

Côté positif, la consommation des ménages est au plus haut depuis plusieurs mois. Elle progresse régulièrement : +1,3% au 1^{er} trimestre 2001, +0,3% au deuxième et enfin +1,2% au troisième grâce aux baisses d'impôts et une inflation très faible. Ce dynamisme contraste avec une consommation des ménages allemands en panne.

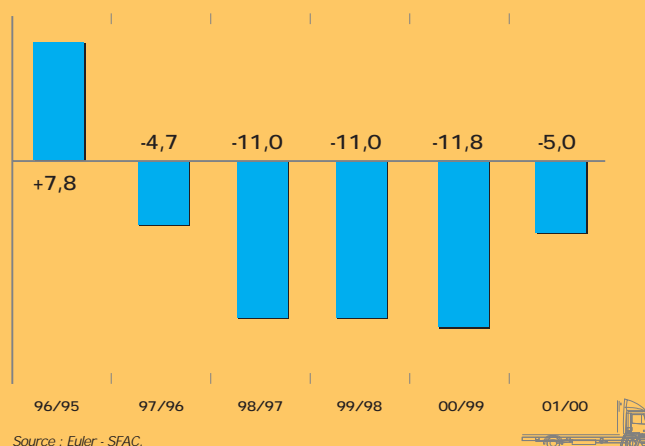
Côté négatif, les signes de difficultés des entreprises sont de plus en plus marqués :

- l'investissement des entreprises a diminué :
-0,2% au 3^e trimestre,
- les exportations chutent :
-1,5% au 3^e trimestre,
- la confiance des chefs d'entreprises a baissé :
- 9% en octobre (source INSEE),
- le taux d'utilisation des capacités de production diminue nettement (source Banque de France).

Sur un plan plus qualitatif, des problèmes de trésorerie dus essentiellement à une dégradation des délais de paiement apparaissent : l'augmentation des retards de paiement provoque des tensions de trésorerie chez les PME-PMI. La tendance de la sinistralité des entreprises s'inverse en 2001 avec une augmentation du nombre de défaillances pour les entreprises de plus de 100 millions de CA, les cas les plus notoires étant Moulinex-Brandt, AOM-Air Liberté, les Transports Grimaud.

Morosité et scepticisme se sont installés dans l'esprit de nombreux dirigeants d'entreprise et entraînent des actions de repli comme l'arrêt des embauches, d'où la remontée du chômage, et le report des investissements. Dans ce contexte incertain, les sociétés de financement se montrent plus prudentes et sont plus exigeantes en matière de garanties.

Défaillances d'entreprises en comparaison annuelle





LE MARCHÉ DU TRANSPORT

Un 1^{er} semestre porté par les transports nationaux¹

Globalement, les résultats du transport sur le 1^{er} semestre 2001 sont positifs.

Le transport routier national connaît une progression de son activité pour le 1^{er} semestre 2001 de 2,6%. Le transport national pour compte d'autrui pèse fortement dans cette amélioration (+5,6%) et, contrairement aux périodes précédentes, le transport pour compte propre redresse un peu la tête avec une amélioration de 1% par rapport à l'année précédente.

C'est le transport international qui souffre le plus. Sur les 6 premiers mois de l'année 2001, les transports terrestres de marchandises baissent de 2,8% et chutent même de 5,6% si on tient compte des transports terrestres de personnes. Les résultats du 3^e trimestre seront également en baisse par rapport à ce qui a été réalisé sur le 2^e trimestre.

Pour les transports par voie ferrée, la SNCF enregistre une baisse de production d'environ 8% depuis le début de l'année suite, notamment, à des problèmes structurels de l'entreprise et aux grèves du mois d'avril.

¹La conjoncture des transports – SES Infos rapides n°135 – Octobre 2001

VERBATIM DE JUIN...

L'enquête de Conjoncture de BNP Paribas Lease Group indique de bons résultats au 1^{er} semestre mais, pour la suite, ...

Centrée sur les résultats économiques des entreprises de 6 à 200 salariés, l'étude du mois de juin montrait un visage positif des entreprises du transport au 1^{er} semestre 2001.

L'activité dans ce secteur était encore une fois en nette progression au 1^{er} semestre 2001. Depuis 5 ans, les PME de ce secteur ne cessent d'améliorer leurs volumes d'affaires. En termes de rentabilité, les résultats étaient plus élevés que la moyenne - +36* versus +27*. Le niveau des carnets de commandes était le plus souvent en progression au mois de juin, +36* contre +23* pour l'ensemble des entreprises.

Les PME de ce secteur ont été celles qui ont le plus souvent investi au cours du 1^{er} semestre, cela concerne 57% d'entre elles, et leurs intentions étaient également les plus fréquentes pour le 2^e semestre avec 51% des entreprises qui souhaitaient investir d'ici la fin 2001.

L'étude du mois de décembre, dont les tendances commencent à être connues, indique une bonne année 2001 mais un ralentissement dans les prochains mois. Les carnets de commandes progressent moins que les années précédentes et les projets d'investissement se stabilisent, voire sont en diminution.

* Les indicateurs utilisés dans ce paragraphe sont le solde des réponses exprimant des opinions opposées (amélioration ou détérioration)

Un problème majeur : l'emploi

Les chefs d'entreprise du secteur se heurtent à deux problèmes :

- la difficulté de recruter,
- la mise en place des 35 heures.

Le niveau de l'indicateur d'emplois pour le 1^{er} semestre 2001 est plutôt élevé à +20*. Un tiers des entreprises du Transport déclaraient une augmentation de leurs effectifs depuis le début de l'année. Cependant, l'emploi temporaire stagne avec un indicateur pour le premier semestre de +5* et les prévisions pour la fin de l'année à 0*. Ces indicateurs figurent parmi les plus faibles des différents secteurs. Le transport de voyageurs se démarque : la moitié des entreprises souhaite augmenter les embauches d'ici la fin de l'année.

Comparativement aux autres secteurs, le Transport se caractérise par la durée de travail hebdomadaire déclarée la plus longue. Elle est encore de 42 heures contre 38 heures pour la moyenne des PME-PMI. Cependant, si on se situe dans une perspective historique, la situation est en nette amélioration ; en effet, en décembre 2000, la durée moyenne du travail dans le Transport était de 47 heures. C'est surtout grâce au transport de voyageurs que le temps de travail diminue dans ce secteur, il est aujourd'hui de 37 heures. Ce résultat est très certainement à imputer à la mise en place des 35 heures.

On notera également le nouvel accord passé entre les partenaires sociaux qui implique la revalorisation des salaires de nuit. Ceci implique des charges supplémentaires pour les entreprises et une pression supplémentaire sur les temps de travail.

Repli probable au 2^e semestre

On ne peut pas ignorer l'actualité du 2^e semestre en matière de transport. Elle a été marquée par deux catastrophes majeures :

- pour le transport aérien, les attentats du 11 septembre aux Etats-Unis et leurs conséquences au niveau économique,
- pour le transport routier, l'incendie d'un véhicule dans le tunnel du Gothar juste avant la réouver-

ture du tunnel du Mont-Blanc entraînant une forte réorganisation de la circulation des poids lourds dans la région alpine.

Au-delà de ces accidents dramatiques, le 3^e trimestre s'est assez bien comporté pour les transports routiers de marchandises en France. Globalement, ils augmentent de 2,0% par rapport à la même période en 2000 et les transports pour compte propre, en baisse régulière depuis plusieurs trimestres, augmentent même de 10,3%. Le transport des matériaux de construction et de marchandises agricoles périssables est à l'origine de cette progression. En revanche, les transports internationaux continuent leur érosion puisqu'ils perdent 5,1% par rapport à l'année précédente.

La santé financière des entreprises demeure plutôt saine. Elles ont bénéficié en amont d'une baisse des prix des carburants et des taxes pétrolières (TIPP) et, en aval, elles ont pu négocier une hausse des prix du fret. Le nombre des défaillances d'entreprises diminue également (-10% par rapport à 2000).

En revanche, les taux d'utilisation des parcs diminuent fortement et les prévisions d'investissements sont plutôt orientées à la baisse.

* Les indicateurs utilisés dans ce paragraphe sont le solde des réponses exprimant des opinions opposées (amélioration ou détérioration)





LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

Les résultats d'immatriculations

Selon toute vraisemblance, le niveau des immatriculations de véhicules neufs en 2001 ne devrait pas interrompre la longue série de records qui se succèdent depuis 1998. En effet, avec 54 350 véhicules immatriculés de janvier à novembre 2001, le nombre de véhicules dépasse déjà celui des immatriculations totales de 98 et 99. Si le nombre d'immatriculations reste stable pour le mois de décembre 2001, le chiffre de 57 918 véhicules neufs de 2000, sera pratiquement égalé.

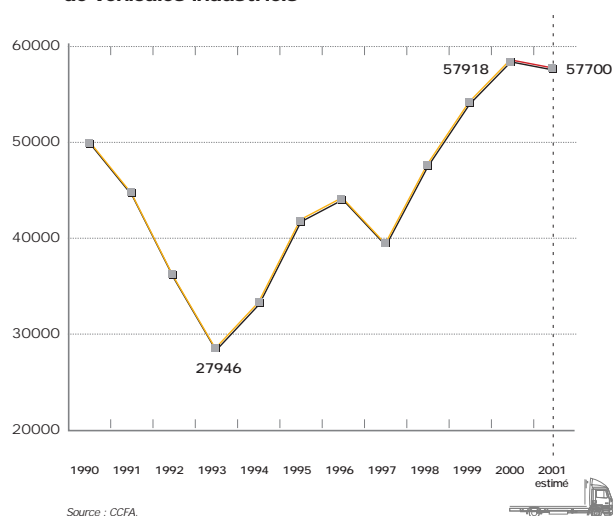
LE RAPPORT PORTEURS/TRACTEURS

Sur les 11 premiers mois de 2001, on constate une inversion dans le rapport porteurs / tracteurs. Les immatriculations des porteurs sont plus nombreuses cette année que celles des tracteurs d'environ 1500 véhicules. Les 2 années précédentes, on immatriculait environ 2000 tracteurs de plus que de porteurs.

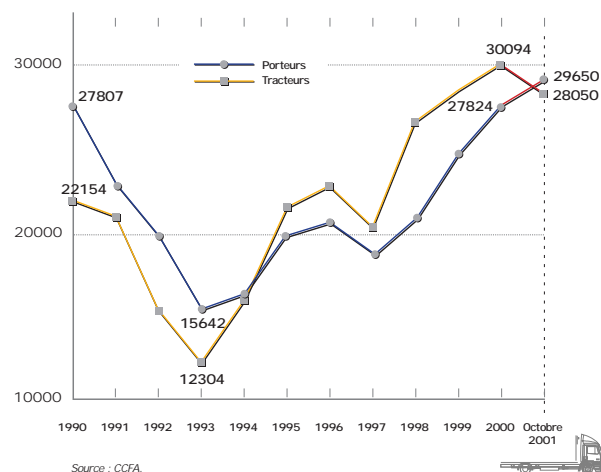
Le marché des porteurs a progressé de 6% par rapport aux 11 premiers mois de l'année 2000. Les mois de février, avril et juillet ont été très bénéfiques pour les immatriculations. A l'inverse, le marché du véhicule industriel tracteur a baissé de 6% pendant la même période avec de grandes variations mensuelles par rapport à 2000. Plusieurs phénomènes permettent de comprendre cette inversion :

- Le BTP, fort consommateur de VI porteurs, est un secteur en fort développement depuis plusieurs années et les résultats le confirment encore cette année.
- Certains constructeurs ont renouvelé leur gamme de porteurs en 2001 et ont créé, de ce fait, une offre plus attrayante qui a poussé au renouvellement des véhicules.
- Le marché du tracteur s'essouffle par le ralentissement des transports internationaux qui nécessitent essentiellement ce type de véhicules.
- Les prolongements de buy-back chez certains transporteurs à la demande des constructeurs, dont on parlait déjà au mois de juin dernier, ont certainement contribué à freiner le renouvellement des tracteurs.

Evolution du nombre d'immatriculations
de véhicules industriels



Evolution du nombre d'immatriculations :
Porteurs + Tracteurs



LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES D'OCCASION

De janvier à novembre, le nombre d'immatriculations progresse de 2% ; ce résultat laisse présager des résultats 2001 proches de ceux de 2000.

Le rapport VO/VN s'établit à 1,01 après 1,03 en 2000 : cette légère baisse s'explique par une progression des immatriculations de VN plus marquée que celle des VO.

L'avis des experts est cependant mitigé. Interrogés sur l'état du marché du Véhicule d'Occasion, ils constatent, chez eux, une baisse globale de leurs ventes de 2% avec un contraste fort entre porteurs et tracteurs : le marché des porteurs augmente de 2 à 3%, celui des tracteurs baisse de 6%.

Quant aux prévisions pour l'année 2002, elles sont proches des résultats de 2001 avec +1% pour les porteurs et -5% pour les tracteurs.

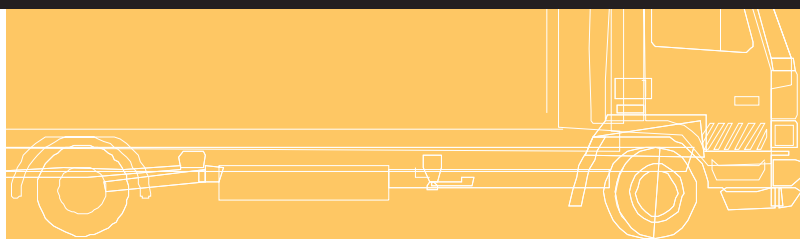
LE VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER (VUL)

Pour le Véhicule Utilitaire Léger, le marché se porte plutôt bien. Sur les 11 premiers mois de 2001, la hausse du nombre d'immatriculations est de 4,5% pour les véhicules neufs et de 3,3% pour les véhicules d'occasion. Les prévisions des experts sont également optimistes puisqu'ils envisagent une hausse des ventes de VUL en concessions Véhicules Industriels pour 2002 de 4%. L'évolution de ce matériel vers plus d'adaptabilité et les progrès de confort réalisés en font des concurrents sérieux pour les véhicules industriels sur les courtes distances.

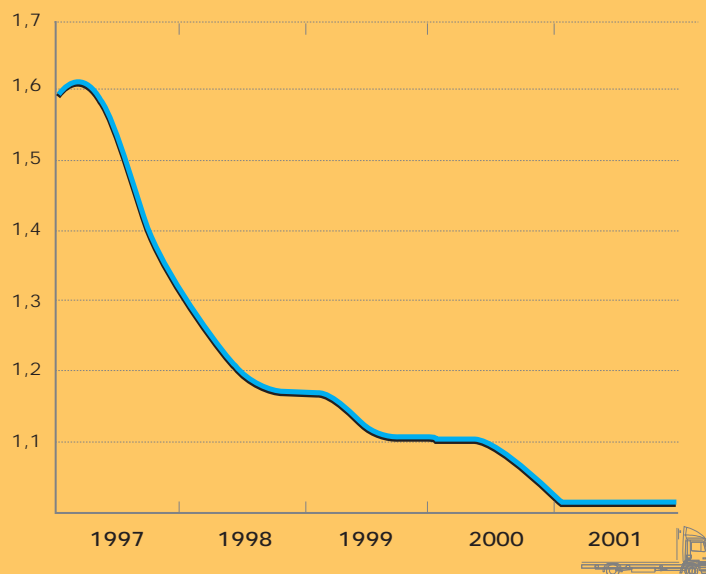
LE PARC VI

La répartition entre investissements de remplacement et extension de parc est stable à 80% pour le 1^{er} et 20% pour la seconde.

Néanmoins, un tiers des experts estime que le parc de véhicules industriels est plutôt à la hausse, les autres le jugent stable.



Rapport Occasion/Neuf



Source CCFA



LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

La distribution VI

Les délais de livraison sont en fin d'année de 70 jours environ. Ils n'ont pas évolué depuis le mois de juin dernier mais sont en très nette baisse par rapport à 2000, ils atteignaient alors 87 jours.

Ce raccourcissement des délais s'explique par une baisse des carnets de commandes assez nette tout au long de l'année. En novembre, les experts l'évaluaient à -4% pour les porteurs et -10% pour les tracteurs. D'autre part, les carnets de commandes ont fortement chuté dans les autres pays, ce qui a permis aux constructeurs de répondre plus rapidement à la demande. Les carrossiers, chargés d'aménager les véhicules, ont vu leur carnet de commande baisser et donc ont pu améliorer leurs délais de livraison. Ces délais sont toutefois jugés normaux par les experts.

Alors que les tensions au niveau de la distribution avaient presque disparu au mois de juin, elles réapparaissent en cette fin d'année. 80% des experts (pourcentage proche de celui de l'année 2000) jugent les montants des reprises excessifs, surtout dus aux retours de buy-back -cf. ci-dessous.

La moitié des experts estime que le niveau des remises sur les véhicules neufs est en hausse, seulement 7% l'estiment en baisse. Certains experts déclaraient à ce sujet que " même si les prix des véhicules neufs augmentent, les niveaux de remises augmentent également, ce qui revient à vendre le véhicule au même prix ".

Le financement

Les financements des véhicules se font :

- pour 60% d'entre eux par l'intermédiaire d'un établissement financier,
- pour 20% par de l'autofinancement,
- 20% passent par de la location, dont 2/3 par les concessions et 1/3 par des loueurs spécialisés.

On constate un léger recul de l'autofinancement et une augmentation du financement par un organisme spécialisé. Il s'agit d'une tendance de fond corroborée par la baisse généralisée de l'autofinancement des entreprises en France.

Selon les experts, la location est également un type de financement en hausse, plus particulièrement chez les concessionnaires.

Concernant les reprises de locations financières, la situation s'est fortement dégradée en 2001. Leur nombre est en hausse dans plus de la moitié des concessions interrogées et leur valeur est en augmentation chez la quasi-totalité des experts. Les conséquences des buy-back élevés de la fin du siècle dernier sont en train de se faire sentir.

Par contre, et cela est une bonne nouvelle, les experts et les financiers annoncent le retour de buy-back de valeurs raisonnables. Le crédit-bail regagne du terrain vis-à-vis de la location financière. Il offre aux constructeurs, aux distributeurs et aux financiers une meilleure gestion du risque financier car à la fin du contrat, il ne leur impose pas de reprendre le véhicule.

La situation du marché de l'occasion

Malgré une baisse plutôt faible des ventes d'occasions cette année (-2%) chez les plus grands concessionnaires, la situation s'est dégradée assez nettement en 2001. Parmi les indicateurs de cette dégradation, on peut citer :

- la forte baisse des ventes en concession des tracteurs,
- la hausse des valeurs de reprise de locations financières,
- le prix de reprise des véhicules d'occasion en hausse pour les deux tiers des concessionnaires,
- l'augmentation du délai de revente des véhicules,
- l'augmentation du nombre de retours de buy-back dans le stock des concessionnaires : de 9% en 2000, il est passé à 19% en 2001.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des sources d'approvisionnement entre 2000 et 2001 :

en %	EN 2000	EN 2001	VARIATIONS
Reprises spontanées	65%	59%	-6%
Buy-back	9%	19%	+10%
Constructeurs	14%	11%	-3%
Marchands	7%	6%	-1%
Confrères	5%	6%	+1%

Les buy-back vont être un problème important sur le marché du véhicule industriel pour les 2 prochaines années. Les constructeurs, devant le retour massif des locations financières, envisagent de reconditionner les véhicules et d'en faire des véhicules presque neufs. Associés à un contrat de maintenance, ils se positionneront de façon très compétitive face aux véhicules neufs.

Concernant les stocks, la situation se dégrade également. Le stock de véhicules d'occasion est élevé chez un tiers des concessionnaires et presque tous les experts constatent une augmentation du stock chez les constructeurs.

L'après-vente

Les activités d'après-vente sont à nouveau en hausse. La vente de pièces détachées augmente en moyenne de 5%. Cette activité est en baisse chez seulement 15% des concessionnaires.

Les heures d'atelier, en hausse de 7%, progressent au même rythme que les deux années précédentes.

Le nombre de contrats de maintenance couvre 15% des véhicules vendus. Globalement, ce résultat est en baisse par rapport à 2000 où il se situait à 19%. Cette baisse est due à la multiplication des extensions de garantie qui concurrencent fortement les contrats de maintenance.

Internet

Les chiffres de l'internet n'ont pas beaucoup évolué depuis 2000. Tous les constructeurs possèdent leur extranet à l'attention de leurs concessionnaires et la moitié des groupements professionnels en organise un pour leurs adhérents.

Les deux tiers des concessionnaires possèdent un site internet, ce qui représente une stabilisation des résultats alors que les années précédentes, ce chiffre croissait fortement.

La moitié des concessionnaires possédant un site ont vendu au moins un produit grâce à ce canal.

La loi Gayssot

La loi reste un sujet d'inquiétude pour la plupart des concessionnaires et pour leurs clients.

Les deux tiers des concessionnaires exercent un contrôle sur la capacité financière des clients qui achètent un véhicule : cette pratique tend à se généraliser.





LES PRÉVISIONS POUR L'ANNÉE 2002

Quelle fin pour 2001 ?

Selon nos extrapolations sur décembre, le nombre de véhicules vendus en 2001 devrait être de 58 000 véhicules dont 29 800 porteurs et 28 200 tracteurs.

Quelle tendance pour 2002 ?

Les prévisions pour 2002 se basent sur 3 éléments qui peuvent influencer le nombre d'immatriculations :

- les tendances en cours sur le marché du véhicule industriel
- les prévisions macro-économiques
- les prévisions des experts du véhicule industriel.

LES TENDANCES EN COURS SUR LE MARCHÉ

Les deux années records, 2000 et 2001, montrent un marché du transport fortement développé avec un niveau de demande très élevé. En 3 ans, la demande est passée de 40 000 véhicules par an à plus de 57 000, ce phénomène s'expliquant essentiellement par le renouvellement du matériel vieillissant et le développement de la demande de transport de marchandises. Cependant, le résultat de 2001 qui ne devrait pas être très différent de celui de 2000, constitue également une stagnation des résultats après 3 années de forte hausse.

Dans ce contexte, on peut envisager l'avenir selon deux méthodes :

- soit on considère que la stagnation 2001 n'est que provisoire et que la tendance à la hausse persistera : on peut donc prolonger la progression des dernières années.
- soit on prend comme postulat de base que l'on se trouve dans une véritable inversion de tendance et on mesure l'ampleur de ce retournement.

Ces deux méthodes doivent être appliquées sur nos deux sous-échantillons : les porteurs et les tracteurs. En effet, leur niveau d'immatriculations respectif est très différent : les porteurs continuent de progresser (+6% par rapport à la période en 2000) alors que le nombre de tracteurs immatriculés a fortement chuté (-6%).

En appliquant nos modèles de prévisions, on constate que les prévisions pour les porteurs sont identiques quelle que soit la méthode utilisée alors que pour les tracteurs, elles varient fortement.

Ces méthodes statistiques nous ont permis de cadrer les prévisions que nous affinons ci-dessous par la prise en compte d'éléments conjoncturels plus qualitatifs.

LES PRÉVISIONS ÉCONOMIQUES POUR L'ANNÉE 2002

Si aucun organisme de prévision ne prévoit de récession pour l'année 2002 en France, le ralentissement est envisagé par tous quels que soient les secteurs d'activité.

La baisse des échanges internationaux prévue pour le dernier trimestre 2001 et le début de l'année 2002 (on n'envisage un redémarrage qu'au deuxième semestre 2002) ne laisse pas présager une amélioration dans le Transport.

Pour les échanges nationaux, la demande de biens d'équipement de la part des entreprises ne devrait pas se redresser à court terme. Les banques, au vu de l'augmentation du risque économique des entreprises, freinent actuellement l'obtention de crédits. Seule la consommation des ménages pourrait entraîner une amélioration de la situation, mais elle se situe déjà à un niveau élevé.

Nous prévoyons, pour le secteur du Transport, que 2002 sera une année de stabilisation des résultats favorables des années précédentes.

Concernant les véhicules industriels, la forte croissance des ventes au cours des 4 dernières années devrait se ralentir. Les loueurs opérationnels qui ont fortement contribué à l'augmentation du nombre d'immatriculations vont certainement arriver à une phase de consolidation en termes de clients et de parc de véhicules. En revanche, le secteur devrait pouvoir compter sur les premiers renouvellements des véhicules vendus depuis 98, c'est-à-dire au début de la phase de croissance.

LES PRÉVISIONS DES EXPERTS DU VÉHICULE INDUSTRIEL POUR 2002

Les experts-concessionnaires affichent un certain pessimisme sur l'évolution du marché du véhicule industriel en 2002, étayé par les éléments suivants :

Les carnets de commandes diminuent assez fortement : -4% en moyenne pour les porteurs et -10% pour les tracteurs et le mois de décembre ne s'annonce pas meilleur.

Les prévisions des experts au mois de juin indiquaient déjà un recul dans leurs carnets de commandes : -5% en porteurs et -2% en tracteurs, et le résultat de cette baisse se concrétise dans les immatriculations aux mois d'octobre et de novembre respectivement à -6% et -11% par rapport à 2000. En effet, les prévisions à partir des carnets de commandes doivent tenir compte des délais de production et de livraison, d'environ 70 jours actuellement. La baisse actuelle des carnets de commandes doit nous conduire donc à beaucoup de prudence quant aux prévisions 2002.

Les prévisions d'évolution du marché sont très nettement à la baisse. Le marché des porteurs diminuerait de 10% et celui des tracteurs de 14%.

Les constructeurs prévoient un ralentissement des ventes et s'y préparent déjà en diminuant leur production. La politique de certains d'entre eux serait plutôt d'augmenter les prix des véhicules -beaucoup plus bas en France que dans les autres pays d'Europe- pour améliorer leurs marges. Un des experts résumait ce phénomène de la façon suivante : " Certains constructeurs s'aperçoivent que le volume n'est pas la bonne solution ".

Les stocks de véhicules d'occasion augmentent aussi bien chez les constructeurs que chez les concessionnaires et les prix lors des reprises de véhicules de location financière sont de plus en plus élevés.

D'autre part, l'évaluation, par les experts, de l'état de santé des entreprises n'est pas non plus très optimiste :

en %	DYNAMIQUES	ÉTALES	MOROSES
PME du Transport	17	43	40
Autres PME-PMI	37	47	17
Gdes flottes du transport	19	48	33
Autres gdes entreprises	14	62	24
Collectivités publiques	18	71	11

Seules 17% des PME du Transport sont jugées dynamiques alors que 40% sont moroses.

En juin, 68% des experts estimaient que les PME-PMI des autres secteurs étaient dynamiques alors qu'ils ne sont plus aujourd'hui que 37% à le penser.

Le BTP qui réalisait de bons chiffres d'affaires ces dernières années paraît s'essouffler. Il représente environ un cinquième du nombre d'immatriculations en porteurs.

Par contre, il faut tenir compte également du fait que certains constructeurs vont renouveler leur gamme, surtout en porteurs, et donc disposeront d'une offre plus attrayante : moins polluante, plus économique et, pour certaines marques, moins chère.

LES PRÉVISIONS 2002

Tous ces éléments permettent d'estimer un marché du véhicule industriel pour 2002 en baisse par rapport aux résultats 2000 et 2001 mais qui resterait cependant dans des volumes conséquents.

Un résultat estimé à 52 500 véhicules industriels est envisageable pour l'année 2002 se répartissant ainsi :

- 28 000 porteurs,
- 24 500 tracteurs.

La tendance à la baisse du nombre de tracteurs immatriculés devrait se poursuivre et le marché des porteurs devrait diminuer dans une moindre mesure.

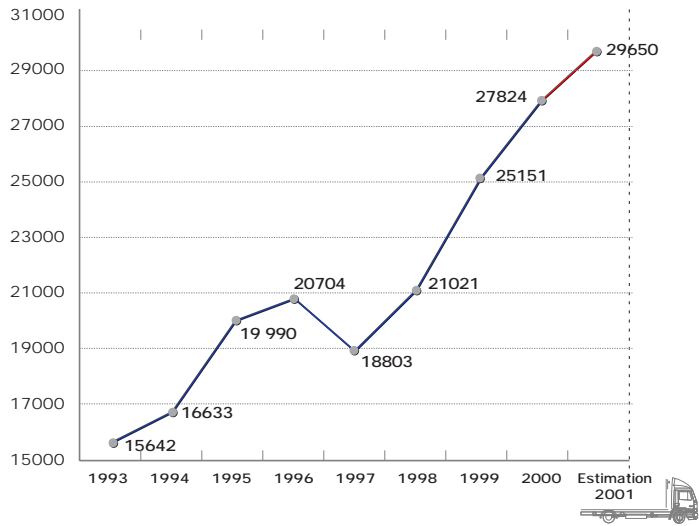


HISTORIQUE DES IMMATRICULATIONS



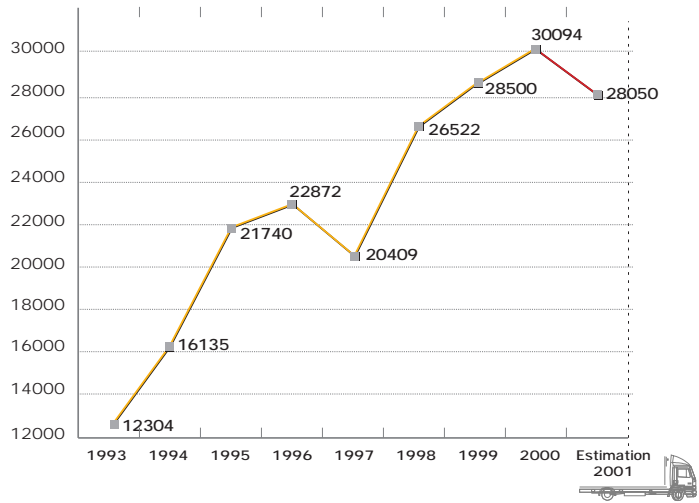
Porteurs

Source OVI



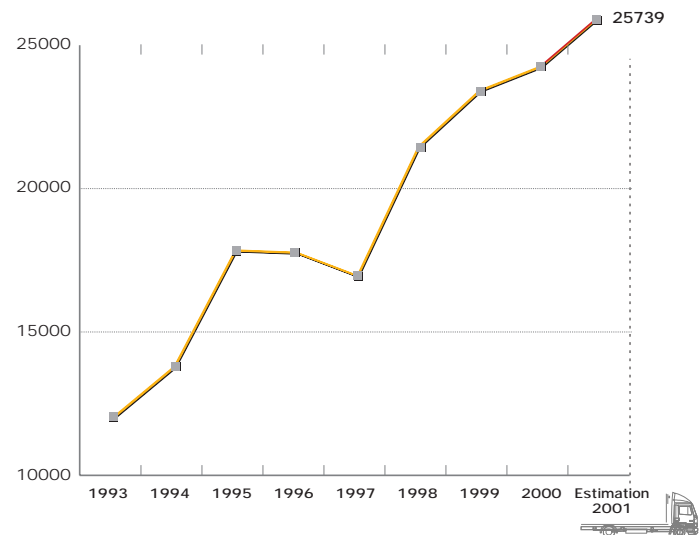
Tracteurs

Source OVI



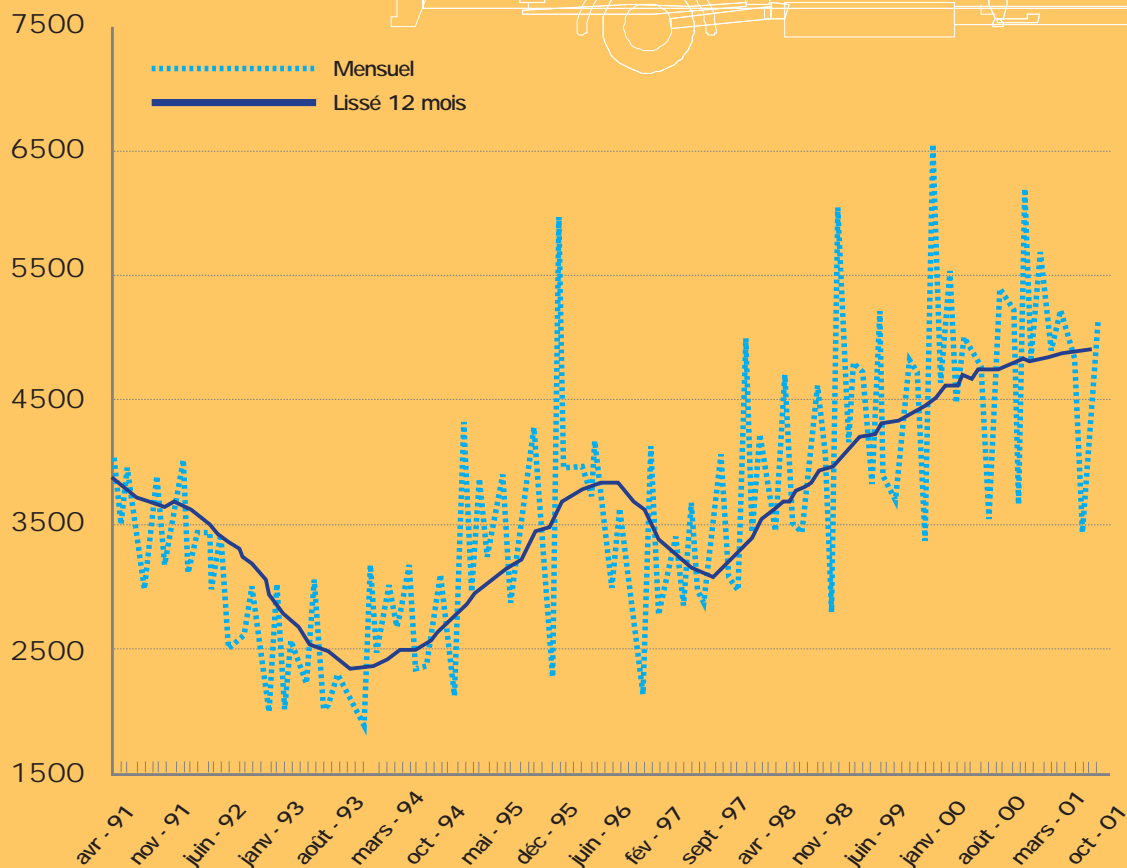
Remorques

Source OVI



Immatriculations mensuelles

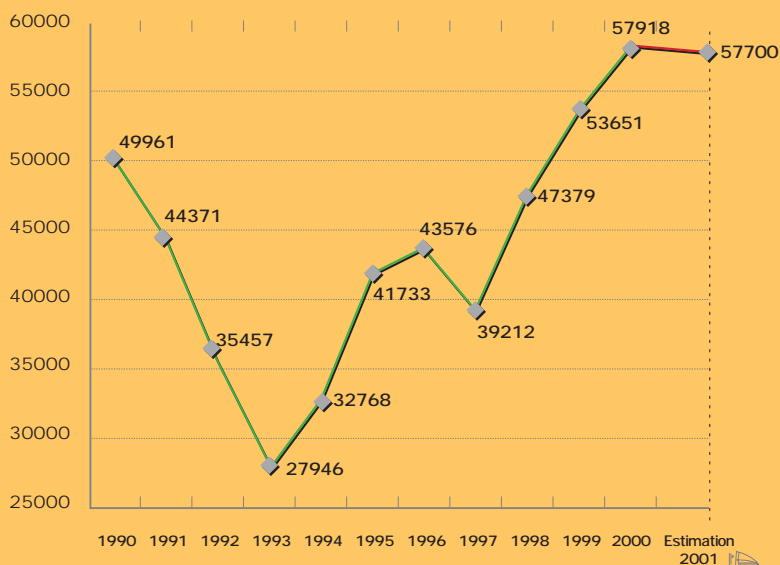
Porteurs + tracteurs



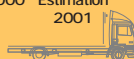
Source : O.V.I.



Immatriculations totales



Source : O.V.I.





Retrouvez notre enquête sur notre site :
www.bnpparibas-leasegroup.com



46-52 rue Arago - 92800 Puteaux - Téléphone : 01 41 97 20 20 - Télécopie : 01 41 97 18 29
BNP Paribas Lease Group - SA au capital de 284 060 336 Euros - N° 632 017 513, RCS Nanterre.

Pour toute information Direction de la communication : 01 41 97 16 54