



BILAN
2011
2012
PRÉVISION

LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL



BNP PARIBAS
LEASING SOLUTIONS



L'Observatoire
DU VÉHICULE INDUSTRIEL

ÉDITO



**JEAN-MICHEL
MERCIER**
DIRECTEUR DE
L'OBSERVATOIRE
DU VÉHICULE
INDUSTRIEL

Le répit aura été de courte durée depuis la précédente phase de tempête économique (2008 - 2010) ! Et nous voila déjà replongés dans une situation orageuse et potentiellement durable de mauvais temps.

Cette dégradation « climatique » qui vient, de nouveau, nous frapper n'est que partiellement surprenante tant nous semblions sortir avec peine des dégâts provoqués par l'épisode précédent.

En tout état de cause il va nous falloir débiter 2012 dans un profond brouillard tant la situation qui se présente à nous est incertaine et source de questionnement.

Ce sont en effet, de nouveau, les fondamentaux de l'économie mondiale qui sont en cause, ceux de l'Europe en tête, la France n'étant pas épargnée par LE phénomène central de l'endettement public.

Au vu de la situation économique qu'il nous faut ici décrire, il pourra paraître présomptueux ou en tout cas hasardeux de se livrer à une démarche de prévisions.

La première tentation serait de préconiser de « zapper 2012 » pour nous projeter de suite vers un horizon qu'on imagine meilleur (et plus facile car plus lointain) c'est-à-dire 2013, mais sans pourtant être plus certains que demain serait meilleur qu'aujourd'hui.

Au-delà de cette option peu orthodoxe, nous chercherons à éviter une vision catastrophiste dont tous les ingrédients sont pourtant réunis.

Notre exercice de prévision pour 2012 comporte les aléas et les biais habituels mais nous vous livrons une hypothèse qui se doit de prendre en compte à la fois

un contexte immédiat plutôt inquiétant et aléatoire et des fondamentaux de l'environnement « camion » susceptible de tempérer les conclusions qui seraient seulement issues du climat actuel.

Il nous faut donc intégrer d'une part des facteurs conjoncturels liés aux besoins potentiels d'utilisation (volumes des flux offerts) et d'acquisition de véhicules et d'autre part des facteurs qui intègrent des notions structurelles de composition de parc ou de cycle de renouvellement d'actifs (la notion de coût d'utilisation l'emportant ou pas sur la notion d'investissement).

Enfin, en 2012, le TRM et plus globalement les métiers liés aux VI, se trouvent encore et toujours concernés par un environnement réglementaire et technique fluctuant et complexe. Citons, dans le désordre, la future taxe PL et les normes Euro (à l'horizon 2013) les effets directs du cours des produits pétroliers (taxes comprises), les effets de l'ouverture du marché européen.

Ces sujets qui, de près ou de loin, touchent aux questions environnementales et à l'organisation de nos flux de transport sont, également, fortement influencés par les problématiques budgétaires de l'état. Ils mettent en lumière les difficultés qu'il y aura à valider des ajustements en faveur des Professions du transport.

Si nous revenons à nos précédentes prévisions concernant la typologie du cycle à moyen terme, le schéma en U, voire en V qui se dessinait ne devrait pas se transformer en un redoutable W. Les incertitudes économiques seront plutôt susceptibles de nous ramener vers une vision en « tôle ondulée » déjà évoquée dans notre édition de décembre 2010.

PANORAMA
2011
2012
PRÉVISION

SOMMAIRE

04

L'environnement
économique

06

Le marché du transport
routier de marchandises

09

Les immatriculations

16

Le marché mondial

19

Les prévisions pour l'année 2012

ÉCONOMIE MONDIALE

INCERTITUDES POUR 2012

(source : Études Économiques BNP Paribas - avril 2011)

Que 2011 fût difficile pour les économies de l'OCDE : du tsunami au Japon aux difficultés politiques américaines en passant par les dettes européennes, les pays développés sont en proie à de multiples problèmes. En revanche, les pays émergents semblent dans une dynamique plus positive poussés par leur demande intérieure qui se substitue progressivement aux exportations.

ÉTATS-UNIS

L'économie a du mal à s'imposer face à une croissance anémique et une reprise de l'emploi laborieuse. Les risques de révision à la baisse des prévisions pèsent sur les perspectives compte tenu des incertitudes budgétaires, de la faiblesse du marché immobilier et de la situation financière des ménages, des nouvelles turbulences financières et de la morosité des consommateurs et des entreprises. Il semble nécessaire d'afficher une ferme volonté politique d'appliquer un plan de réduction de la dette à moyen terme pour éviter que la confiance des marchés s'effondre, ce qui pourrait gravement perturber la stabilité mondiale. Dans le même temps, un renouvellement de certaines mesures de relance temporaires et une politique d'accompagnement monétaire pourraient donner une marge de sécurité à l'activité privée.

GRANDE-BRETAGNE

L'anémie de l'activité au 2ème trimestre est en partie imputable à des facteurs exceptionnels : nombre important de jours fériés (week-end pascal, mariage princier) et les perturbations dans les chaînes de production occasionnées par le grand tremblement de terre au Japon ont exercé un effet négatif significatif sur la croissance. Au 3ème trimestre, il n'en va pas de même, et cependant les perspectives ne sont guère plus favorables. La croissance des principaux partenaires commerciaux a ralenti de manière marquée, et les tensions sur les marchés financiers de la zone euro se sont renforcées. Pour 2011-2012, l'économie ralentit. Les marges de manoeuvre économique sont désormais limitées à l'action de la Banque d'Angleterre, compte tenu du programme d'assainissement des finances publiques du gouvernement actuel. La Banque centrale devrait initier, avant la fin de l'année, une nouvelle vague d'assouplissements monétaires.

JAPON

Les contraintes affectant l'offre dues au séisme et au tsunami de mars se relâchent, la confiance reprend et l'activité commence à rebondir. D'après les prévisions, l'économie devrait se contracter de 0,5% cette année, mais la croissance devrait atteindre 2,3% en 2012, l'activité se redressant fortement grâce aux investissements pour la reconstruction.

INDE

L'Inde devrait afficher une croissance moyenne entre 7,5 et 7,8% en 2011-12. L'activité devrait être tirée par la consommation privée. » FMI, Perspectives de l'économie mondiale - septembre 2011.

CHINE

La croissance se situera en moyenne entre 9 et 9,5% en 2011-12 (!), soit à un niveau inférieur à la moyenne de 10,5% de 2000-07, alors que la poursuite du durcissement de la politique et une baisse de la contribution de la demande extérieure nette ralentissent l'activité.

ASIE

La performance en 2009-2010 a été enviable. La croissance reste forte, même si elle ralentit avec des contraintes de capacité qui se dessinent et une demande extérieure qui faiblit. La crise des pays de l'OCDE (pays développés) montre à quel point il est important de réorienter la croissance vers des sources intérieures.

PRÉVISIONS DE CROISSANCE DU PIB	2010 ^P	2011 ^P	2012 ^P
Monde	5,1	4,0	4,0
Etats-Unis	3,1	1,6	1,9
Zone euro	1,8	1,6	1,1
Europe Centrale et de l'Est	4,5	4,3	2,7
Amérique Latine	6,1	4,5	4,0
moyen orient	4,4	4,0	3,6
CEI (dont Russie)	4,6	4,6	4,4
Japon	4,0	-0,5	2,3
Asie	9,5	8,2	8,0
Afrique	5,4	5,2	5,8

Source : International Monetary Fund (publication avril 2011)
Année P : prévisions de l'année mentionnée

ÉCONOMIE DE LA ZONE EURO

LE GRAND ÉCART NORD-SUD

(Source Études Économiques BNP Paribas - avril 2011)

Selon les indicateurs avancés, la situation économique s'est beaucoup détériorée ces derniers mois, et l'activité devrait se contracter au dernier trimestre 2011. L'intensification des tensions sur les marchés financiers et le niveau d'incertitude inhabituellement élevées ont fortement érodé la confiance. Il faut s'attendre à un coup de frein de la croissance au deuxième semestre de cette année, avec une récession comme épée de Damoclès.

ALLEMAGNE

La croissance allemande a nettement ralenti au deuxième trimestre sous l'effet d'une progression soutenue des importations. Les exportations, dont l'expansion a légèrement accéléré au deuxième trimestre, ont continué à soutenir l'activité en favorisant l'investissement en machines et biens d'équipement. L'économie, très cyclique en raison de son fort degré d'ouverture, devrait toutefois pâtir fortement du ralentissement des échanges internationaux.

La croissance, autour de 2,7% cette année devrait atteindre seulement 1% en 2012.

ITALIE

Une fois encore, l'économie italienne lie étroitement ses perspectives économiques à l'environnement international. L'augmentation et l'accélération substantielles des trains de mesures fiscales répondent aux demandes des institutions européennes. Les effets des nouvelles mesures se ressentiront dans la croissance économique à court terme, tandis que le potentiel pour un taux de croissance plus élevé à moyen terme dépendra des réformes structurelles et de la progression des exportations hors UE.

ESPAGNE

Après un bon début d'année, l'activité devrait ralentir au second semestre. La croissance, tirée par le commerce extérieur, souffrira probablement du fléchissement de la demande attendu au sein de la zone euro. Du côté des finances publiques, le gouvernement a annoncé de nouvelles mesures d'austérité pour compenser la révision à la baisse de la croissance.

PRÉVISIONS DE CROISSANCE DU PIB

	2010	2011*	2012*
Royaume-uni	1,4	0,8	0,7
Zone euro	1,7	1,5	0,7
Allemagne	3,6	2,7	1,0
Italie	1,2	0,6	0,2
Espagne	-0,1	0,7	0,1
France	1,4	1,7	0,9

(source BNP Paribas - septembre 2011)

* Estimations

FRANCE

LE YO-YO ET PUIS ... LA RÉCESSION

Après un rebond spectaculaire en début d'année, l'économie française a stagné au deuxième trimestre puis a de nouveau progressé au troisième trimestre (+0,4%). Le détail des comptes nationaux a montré que, pour une large part, ce coup de frein était le résultat de la chute des dépenses de consommation des ménages induite par la fin de la prime à la casse.

Un tel choc était attendu, mais il s'est néanmoins révélé beaucoup plus marqué que prévu. Les autres composantes de la demande intérieure, et en particulier les dépenses d'investissement sont restées plutôt bien orientées mais, en revanche, le commerce extérieur a subi un coup d'arrêt particulièrement frappant.

Dans l'industrie, les signes d'un ralentissement marqué de l'activité s'accumulent.

La production et la demande étrangères décélèrent alors que l'activité n'a pas retrouvé ses niveaux d'avant la crise de 2009, les capacités de production se sont repliées ces 3 derniers mois. Les indicateurs avancés comme les indices de confiance des directeurs d'achats ou le climat des affaires mesurés par l'INSEE se détériorent ce qui laisse supposer des comportements de prudence, en particulier au niveau des investissements.

Le léger rebond du troisième trimestre ne doit pas cacher les difficultés actuelles et les deux prochains trimestres devraient

voir l'activité reculer, c'est-à-dire entrer en récession. L'investissement en panne, la montée du chômage et le ralentissement des échanges extérieurs dû à une récession pour l'ensemble de l'Europe, vont créer les conditions d'une récession avant un léger démarrage.

Plus largement, le ralentissement actuel de la demande mondiale, le degré de resserrement des politiques budgétaires européennes, le regain de tensions sur les marchés financiers ne permettent pas d'envisager de reprise économique dans les prochains mois.

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Si on devait illustrer la notion d'effet de ciseau, le TRM figurerait forcément dans le peloton de tête des secteurs qui évoluent avec des prix de revient sous pression et quasi déflationnistes face à une hausse très sensible de ces principaux coûts de revient (on parle d'une fourchette de hausse comprise entre 2 et 3% pour 2012 !), dont l'essentiel non maîtrisable (carburant, péages ...). Autre phénomène décisif, le foisonnement réglementaire et technique touchant aux actifs (la norme euro 6) aux flux (taxe pl, 44 t) à la concurrence (le cabotage) aux composantes de coûts non maîtrisables (le carburant, les péages).

IL N'EST PAS ICI QUESTION DE DRESSER UN BILAN CA- TASTROPHE DE CE MÉTIER

Mais de mettre en avant la complexité et les incertitudes de son environnement. On ne doit pas ignorer dans ce contexte certaines évolutions de fond de l'économie française : désindustrialisation, délocalisation qui de fait, privent nos opérateurs nationaux de flux managés au-delà de nos frontières.

Plus concrètement, et en conséquences de ce qui précède, selon une récente étude de la Banque de France, diligentée par la FNTR, le Transport Routier de Marchandises français subit, pour la période 2006-2010, une dégradation régulière de sa compétitivité.

Conséquences : une baisse de la valeur ajoutée des entreprises et une stagnation de la marge brute.

Des études précédentes avaient déjà souligné cet état de fait qui perdure depuis quelques années. L'endettement des entreprises présente un taux deux fois supérieur à celui de l'industrie pour un niveau de fonds propres inférieurs (25% vs 34% pour l'industrie). Cela a pour conséquence une vulnérabilité importante d'une majorité d'entreprises, dans un environnement concurrentiel ce qui devrait encore nuire à la possibilité d'améliorer les marges.

Le coup d'arrêt généré par la crise de 2009 marque une rupture (chute de 15% des volumes entre 2008 et 2009 avec 172 millions de tonnes / km soit les volumes réalisés en 1997).

Depuis 2 ans, les niveaux sont restés faibles malgré une reprise en 2010 (+4,2%). Pour le 1^{er} semestre 2011, la progression est anémique avec 1% de volumes en plus par rapport au 1^{er} semestre 2010 et les perspectives de croissances économiques ne portent pas à l'optimisme.

Pour les entreprises, les prix de vente ont stagné alors que quasiment tous les coûts de revient ont continué à augmenter.

Plusieurs études menées auprès des entreprises de Transport indiquent un deuxième trimestre en ralentissement avec des perspectives très négatives pour début 2012. La Banque de France a noté un ralentissement progressif dès janvier avec des prix en baisse et un repli des effectifs à partir de l'été. BP2R fait état d'un retournement d'activité rapide avec une stagnation ou un recul des volumes transportés pour les 6 prochains mois dans plus de la moitié des entreprises du secteur. Ces mauvaises perspectives vont entraîner deux conséquences inévitables : le gel partiel et / ou temporaire de l'investissement et de nouvelles tensions sur les marges.

Concernant les coûts du transport, évalués récemment par le CNR et retraités par la FNTR, de nombreuses incertitudes planent sur leur évaluation pour 2012. Cependant aucun doute n'est permis sur l'inflation qui touchera les principaux postes de dépenses : la seule « contradiction » ponctuelle réside dans une stabilité relative du prix du carburant, certes à un niveau élevé, mais qui permet d'éviter de redoutables à coup sur les prix de transport dont l'indexation génère en permanence des effets d'inerties redoutables pour les transporteurs. Concernant les autres postes de dépenses (entretien des véhicules, coût du matériel, frais de personnels, charges de structures ...) les coûts devraient évoluer dans une fourchette comprise entre le niveau de l'inflation projetée soit entre 2 et 3%.

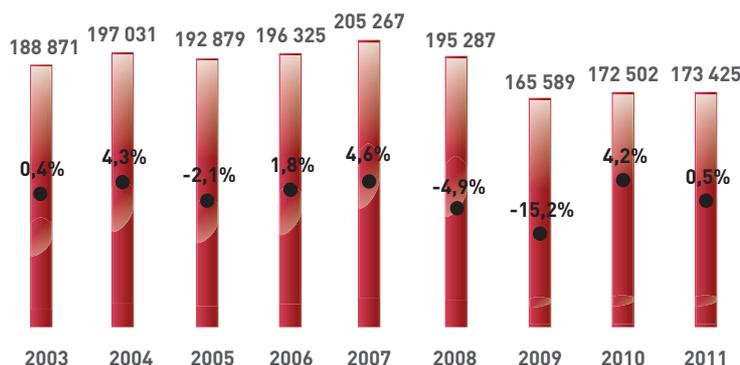


ÉVOLUTION DES TONNES-KILOMÈTRES TRANSPORTÉES

(source SOES)

CE GRAPHIQUE HISTORIQUE ILLUSTRE :

L'impact de la crise survenue à partir du 4ème trimestre 2008 et doit être intégré dans toutes réflexions de fonds pour l'avenir. Nous devons en effet nous demander si, compte tenu de la dégradation structurelle de l'industrie (cf l'industrie automobile) quel sera le délai pour revenir au niveau du TKM atteint en 2007.



LA FRANCE DANS L'EUROPE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 2010

Selon le bilan du Ministère des Transports, la France s'est classé en 2010 au 4ème rang des pavillons européens en terme de transport de marchandises. Il est devancé par l'Allemagne, largement première, suivi de la Pologne qui progresse très rapidement (elle est passée de la sixième place à la seconde entre 2007 et 2010) et de l'Espagne plutôt en perte de vitesse. L'Italie arrive en 5ème position.

La Pologne a profité de la crise en continuant de prendre des parts de marché dans les échanges internationaux. Par exemple, dans les échanges franco-allemands réalisés par un pays tiers, 42% ont été réalisés par le pavillon polonais loin devant les tchèques (10%) et les néerlandais (8%).

Le déclin du pavillon français à l'international est un fait malheureusement avéré depuis plusieurs années. Cependant, il convient de prendre en compte un contexte économique de fond.

La problématique majeure est une compétitivité des prix nettement insuffisante dans un contexte européen partiellement libéralisé. L'analyse livrée par le CNR en 2010 révèle un certain nombre de chiffres particulièrement intéressants concernant le positionnement du pavillon français au sein de l'Europe, et sur l'évolution du marché européen du transport.

On y note ainsi que 2 pavillons, le polonais et l'espagnol, ont développé une stratégie agressive de développement basée sur les prix. Ils se trouvent aux extrémités de l'Europe et profitent ainsi du développement du commerce intra-européen. Les 2 pavillons sont ainsi considérés comme des secteurs économiques avec un développement intrinsèque sans être seulement dédiés au service des flux de l'économie nationale.

On constate ensuite, qu'à l'international, le pavillon polonais représente 2 fois le poids du pavillon espagnol; les transporteurs espagnols travaillent encore à hauteur de 70% en trafic national.

Par ailleurs, on observe que les pavillons des « petits » pays européens, d'Europe Centrale essentiellement, débordent largement de leur frontière pour exercer leurs activités. Majoritairement leur flux se réalise hors de leur pays d'origine (de 53% pour les Pays-Bas à 72% pour la Tchéquie). Autre phénomène, le trafic international n'est pas seulement l'apanage des pays à faibles coûts sociaux puisqu'on retrouve dans les pavillons de tête à l'international l'Allemagne et les Pays-Bas.

Au final, le pavillon français :

- conserve un poids très largement majoritaire dans son trafic national malgré la progression du cabotage de tous les pays frontaliers et des pays est européens déjà autorisés à caboter sur notre territoire (seul le Royaume Uni dans son isolement relatif fait mieux).
- doit se battre, à la fois, contre les pavillons des pays à bas coûts, mais aussi face au pavillon de pays tiers exportateurs de biens vers notre territoire.

Il convient, ici, de se demander si nous ne subissons pas dans ce domaine les effets d'une désindustrialisation qui conduit à la délocalisation d'activité dont le secteur automobile est l'emblème. Il suffit pour cela de regarder ce qu'il reste du secteur du transport de voitures en France. Désindustrialisation et délocalisation reportent les trafics vers nos voisins européens présents à la source des flux.

Dans les échanges, le pavillon français n'assure plus que 13% du transport entre la France et le reste de l'Europe (15,5% deux ans auparavant), le gain profite aux pays partenaires de l'échange et non à des pays tiers.

L'autorisation du 1^{er} janvier pour les pavillons roumains et bulgares est une raison de plus de redouter le cabotage. Ces deux pays ayant une culture transport ancienne (cf le trop fameux Willy Betz et ses chauffeurs bulgares).

DES DONNÉES DE FONDS QUI « INTERPELLENT »

Il n'est pas ici question de dresser un bilan alarmiste de la situation du TRM mais de synthétiser quelques données statistiques significatives qui illustrent les défis permanents de ce métier :

Un certains nombre d'enquêtes récentes (CNR, FNTR, Banque de France, URF...) mettent en avant les problématiques de santé financière des entreprises, de prix de marché, d'activité, et de concurrence que nous livrons ici comme base de réflexion.

ON NOTE QUE SUR LA PÉRIODE 2000 – 2010

- Le PIB s'est accru de 11,9% mais les TKM ont baissé de 5,6% et le nombre moyen de kilomètres par ensemble routier a chuté de 7% (de 121 950 à 113 100 Kms).
- les t / km ont baissé de 5,6% mais le parc a seulement baissé que de 2,5% et les effectifs ont crû de 2,8%.
- le prix du baril a été multiplié par 3 et le coût des péages au kilomètre a augmenté de 60%.
- le poids du pavillon français dans les échanges bilatéraux est passé de 50 à moins de 15% (période de 1997 à 2010).

Sur une période plus récente (2006 – 2010)

- le pourcentage d'entreprises du TRM ayant un résultat courant positif a chuté de 5% (problème heureusement compensé par des + values de cessions de véhicules).
- la part de la valeur ajoutée consacrée au frais de personnel a augmenté de 4%.

En synthèse :

- un phénomène tendanciel de baisse des TKM transportés ; la croissance de ces derniers n'étant pas forcément corrélée avec l'évolution du PIB.
- une surcapacité très probable (parc stable et activité en baisse) perte de compétitivité à l'international et recentrage sur les trafics régionaux (baisse des Kms moyens).
- un déphasage constant entre coût et prix (cf les bilans) du fait de coût de production non maîtrisable (carburant, péages, salaires).

CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES DU TRM

Si les défaillances des entreprises du TRM sont en baisse en 2011 ainsi que les créations, les cessations sont en nette augmentation ce qui conduit à un solde création/ disparition négatif. Plus précisément, ce sont les cessations pures d'activité qui augmentent au détriment des cessations de fond ou des fusions plutôt en baisse. Ce phénomène est général pour les entreprises françaises, voire même plus important dans d'autres secteurs comme le BTP, la métallurgie ou les machines-outils.

Le profil des entreprises en défaillance a évolué depuis 2008 en terme d'âge des entreprises. A cette période, 11% avaient entre 5 et 10 ans pour un âge moyen de 8,3 ans. Sur les 12 derniers mois, 39% sont dans ce cas pour un âge moyen de 10,3 ans. Il s'agit donc d'un vieillissement des entreprises en difficulté que l'on constate également, dans une moindre mesure, sur l'ensemble des entreprises en défaillance.

On note également que les structures moyennes sont plus touchées que par le passé par les défaillances ce que révèlent les statistiques Heuler Hermes qui quantifient les impacts sociaux des défaillances.

L'enquête réalisée en novembre 2011, indique qu'à une baisse de 9% en nombre d'entreprises défaillantes répond une hausse en nombre d'emplois impacté de 26% (portant le ratio perte d'emplois / entreprises à 9 salariés), et à une hausse du poids des dettes restant à la charge des fournisseurs de 26%.

Cette dégradation en cours s'accélère encore par rapport aux indicateurs similaires du troisième trimestre.

Le mouvement de fonds se poursuit dans le TRM :

Une disparition de TPE (moins de 5 salariés) se poursuit et s'illustre tout autant par des défaillances que par un fort niveau de cessations volontaires.

L'augmentation des difficultés accrue pour les PME comprises entre 6 et 50 salariés, surtout pour celles dont le degré de dépendance via un rôle de sous-traitantes est fort et se trouvent prises en tenaille entre les grands opérateurs de transports et les TPE voire les concurrents étrangers (via le cabotage).

Une concentration qui se poursuit sous l'impulsion de rachats initiés par des structures régionales ou « grandes régionales » (présence sur au moins 2 régions) voire nationales. Ce mouvement permet l'émergence d'opérateurs à priori mieux armés, car plus techniques (activité logistique) sous réserve que l'accroissement d'activité soit maîtrisé et soit susceptible d'améliorer les marges nécessaires à la constitution de structures financières pérennes.

DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES DU TRM

(issue de l'OPTL - Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique - source UNEDIC) :

**On recense fin 2009 dans la branche TRM :
21 112 établissements d'au moins 1 salarié**

Dont 9 188	de 1 à 4 salariés
Dont 4 546	de 5 à 9 salariés
Dont 6 107	de 10 à 49 salariés
Dont 1 271	à plus de 50 salariés

Pour un nombre moyen par entreprise de 16 salariés.

On relève également 18 237 établissements sans salariés (patrons chauffeurs).

Une statistiques Eurostat de 2008 sur le TRM européen indique également qu'en Europe le pourcentage d'entreprises de plus de 10 salariés est 8% au global, 16% en France et à l'extrême 24% en Allemagne et Pays-Bas, 2,4 et 4,3% respectivement en Pologne et Espagne.

CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (À FÉVRIER 2011)

Secteurs d'activité : 602L et 602M	2005	2006	2007	2008	2009	2010	8 mois 2011 (12 mois glissants)	Évolution sur 12 mois
Créations	2 956	2 959	3 537	3 365	3 187	3 458	2 837	-18,8%
Défaillances	1 563	1 171	1 002	1 207	1 505	1 445	1 310	-14,3%
Cessations	1 809	1 624	1 702	1 673	1 671	1 710	1 976	11,0%
Solde=créa.-(défa.+cess.)	-416	164	833	485	11	303	-449	-
<i>Indice de dynamisme</i>	0,88	1,06	1,31	1,17	1,00	1,10	0,86	-

(source COFACE)



IMMATRICULATIONS 2011

IMMATRICULATIONS EN EUROPE

EUROPE

2011 : ANNÉE DE RATTRAPAGE

Le marché des véhicules de 16 tonnes et plus est en forte progression en 2011, +43% (12 mois glissants de novembre 2010 à octobre 2011 / aux 12 mois précédents).

Cependant, le chemin semble encore long pour atteindre des niveaux tels que ceux constatés en 2007 ou 2008 d'autant que les résultats mensuels sont très irréguliers.

Décembre 2010, janvier et février 2011 ont été difficiles avec 17 000 immatriculations en moyenne puis au printemps, les affaires ont repris de mars à juin (4 mois), à plus de 21 500 immatriculations avant un ralentissement pendant l'été (retour à 17 000 immatriculations en moyenne) puis enfin une reprise en septembre et octobre avec plus de 22 000 unités.

La carte européenne des immatriculations s'est également quelque peu modifiée avec la crise. L'Allemagne, forte de sa reprise économique, s'est relancée pour représenter aujourd'hui 25% des immatriculations européennes (+ 4 points par rapport à 2008). La France suit avec 39 173 immatriculations (16,5% des immatriculations, +1 point). Les Pays de l'Est, qui en 2007 avaient davantage immatriculé que la France, s'en rapprochent de nouveau avec 36 690 immatriculations (15,5%, + 1 point).

Le Royaume-Uni reprend un peu plus lentement avec 27 670 immatriculations (11,7% des immatriculations, +0,8 point).

L'Espagne qui avait plongé en 2009 (de 35 820 unités en 2007 à 8 378 en 2009), se reprend peu à peu avec 14 587 immatriculations (6,2% en Europe, -2 points) alors que l'Italie ne parvient pas à refaire surface puisque les immatriculations ont stagné entre 2009 et 2011 (5,5% des immatriculations, -3 points).

La Pologne a la plus forte progression des pays majeurs + 86% et talonne dorénavant l'Espagne à plus de 12 000 immatriculations (évolution inéluctable compte tenu de la progression du pavillon polonais en Europe).

Les Pays du Centre et de l'Est Européen ont quasiment doublé leurs livraisons de véhicules et retrouvent un poids dans le total Europe conforme à leurs trend d'avant crise soit 15%. VI supérieurs à 16T 2011/2010 L'Espagne confirme une reprise, très cer-

tainement liée à une phase de renouvellement. Cependant, nous constatons un tassement relatif de son poids en Europe. Le marché du 16T représente globalement 75% du marché + 3.5T avec des disparités notables en glissement (de novembre 2010 à octobre 2011), on atteint 318 000 véhicules soit une progression de 33% par rapport aux 12 mois précédents qui ne correspond seulement à un recul de 7% par rapport au sommet atteint en 2008. On note d'importants écarts de structure par pays. Parmi ces principaux pays, l'Allemagne a largement augmenté sa part avec 30,2% des immatriculations européennes

(+6 points par rapport à 2008) avec une part de 16T limitée à 62% tandis qu'à l'opposé les Pays-Bas, la Pologne ou l'Espagne immatriculent à plus de 85% en 16T (95% en Espagne). La France évolue structurellement aussi au-delà de la médiane européenne qui se positionne à 75% (France 81%).

Les Pays de l'Est Européen ont un peu perdu de parts de marché en 3.5T avec 13,4% des immatriculations (-0,4 point) contre 15,6% en + 16T, phénomène qui s'explique par une part de trafic international longue distance en forte progression.

VI supérieurs à 3,5T (hors cars et bus)	janvier - octobre 2011		12 mois 2010		2011 glissant à octobre	
	Immat.	Var.% 2011/2010	Immat.	Var.% 2010/2009	Immat.	Var.% 2011/2010
Allemagne	80 602	23,9%	80 405	+19,7%	95 978	+29,1%
Espagne	13 388	24,7%	13 603	+12,1%	16 258	+24,8%
France	41 094	43,7%	35 855	-0,9%	48 357	+43,9%
Italie	16 469	6,8%	18 124	-5,0%	19 173	+6,9%
Royaume-Uni	32 291	23,3%	33 077	-4,8%	39 171	+29,0%
Benelux	21 114	33,3%	18 002	-14,5%	23 281	+33,1%
UE 15 +CH, IS et N	233 120	25,6%	220 152	+2,7%	265 997	+24,1%
Europe de l'Est	35 559	69,5%	28 174	+28,3%	42 751	+67,3%
dont Pologne	14 022	64,2%	11 975	+18,6%	17 460	+66,4%
Europe (23) +EFTA	268 679	30,1%	255 874	+5,0%	317 958	+32,6%

Europe de l'Est : République Tchèque, Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Slovaquie, Slovénie, Roumanie. (source : Association Auxiliaire de l'Automobile)

VI supérieurs à 16T (hors cars et bus)	janvier - octobre 2011		12 mois 2010		2011 glissant à octobre	
	Immat.	Var.% 2011/2010	Immat.	Var.% 2010/2009	Immat.	Var.% 2011/2010
Allemagne	50 335	+27,1%	48 817	+21,4%	59 554	+33,6%
Espagne	12 243	+33,0%	11 549	+37,8%	14 587	+33,9%
France	33 286	+49,4%	28 172	-1,4%	39 173	+49,9%
Italie	11 246	+9,7%	12 074	-5,2%	13 065	+9,1%
Royaume-Uni	22 893	+45,3%	20 530	-2,5%	27 670	+42,6%
Benelux	17 762	+40,9%	14 316	-15,8%	19 472	+40,5%
UE 15 +CH, IS et N	170 751	+34,3%	151 925	+4,0%	200 053	+36,2%
Europe de l'Est	30 765	+88,3%	22 259	+61,1%	36 690	+94,6%
dont Pologne	11 999	+83,6%	8 987	+42,0%	14 449	+86,6%
Europe (23) +EFTA	201 516	+40,5%	178 666	+8,8%	236 743	+42,9%

Europe de l'Est : République Tchèque, Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Slovaquie, Slovénie, Roumanie. (source : Association Auxiliaire de l'Automobile)

IMMATRICULATIONS EN FRANCE

FRANCE

RETOUR À LA NORMALE

Si l'avance prise au mois de mai (+59%, chiffre présenté dans l'OVI semestriel) a diminué, elle a surtout contribué à faire de 2011 une année pour le moins correcte.

Après 11 mois, 43 444 véhicules de 5 tonnes et plus ont été immatriculés et si l'on applique la moyenne des 10 derniers mois de décembre, on arrive au total des 12 mois à une année à 47 000 véhicules. Ce résultat représente un point médian entre l'année record de 2008 à 57 361 immatriculations et l'année noire de 2009 à 35 533. Et tend vers la moyenne constatée depuis 1990 qui se situe à 46 000 véhicules.

LES TRACTEURS EN POINTE

Comme dans toutes les phases de relance, sensibles, observées, les tracteurs ont le plus contribué au redressement des immatriculations avec 24 644 véhicules immatriculés (+52%) depuis le début de l'année alors que les porteurs restent plus stables à 18 800 (+30%).

Les tracteurs sont au-dessus de leur moyenne de longue durée (depuis 1990) qui s'établit à 21 600 et un peu au-dessus des 10 dernières années à 23 300 immatriculations.

Les porteurs, au cycle de renouvellement plus long, sont encore au-dessous de leur moyenne de longue durée qui est à 21 000 véhicules pour les 11 premiers mois de l'année et également au-dessous des 10 dernières années qui s'établissent à 22 000 véhicules. La reprise des achats du BTP est encore en retrait malgré une forte progression en pourcentage.

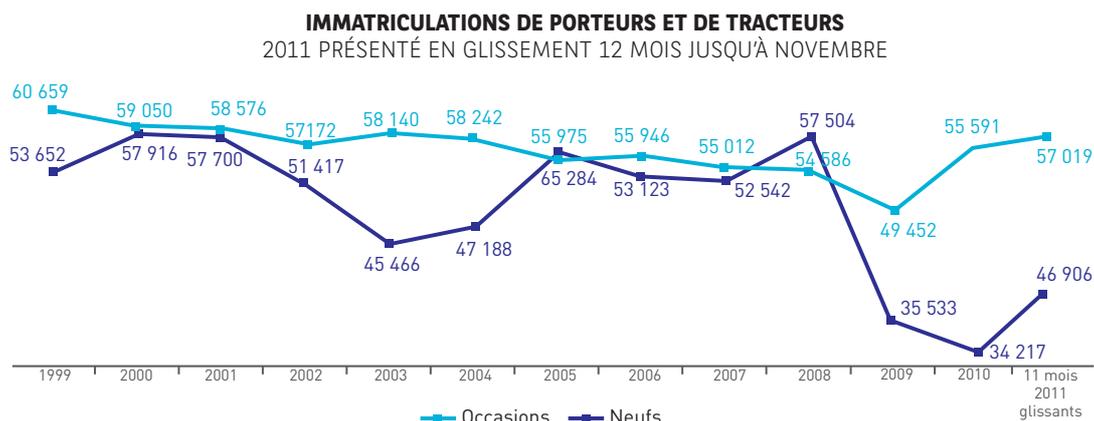
LE PARC DE VÉHICULES

Les principales données concernant le parc de véhicules industriels sont fournies par le SOES qui traite les informations du Fichier Central des Automobiles. Les informations disponibles datent de 2010. Elles montrent que le parc de véhicules de plus de 5 tonnes s'est replié en 2009 de 9% puis s'est un peu reconstitué en 2010 avec une progression de 1,5%. Ces 2 années sont les

plus faibles depuis 1999 avec en 2010 un parc de 505 257 véhicules.

On note sur la dernière décennie une divergence apparente (chiffres SOES) entre l'évolution du parc porteurs très stable entre 2000 et 2010 et celui des tracteurs qui aura connu une progression constante sur la même période (accroissement estimé à 25% entre 2000 et 2008, point le plus haut) et connaîtrait depuis 2009 une chute significative qui ramènerait le parc tracteurs vers 200 000 unités). Ce constat, difficile à corroborer via l'utilisation des données brutes disponibles, est, néanmoins cohérent après la crise. Cette période, la plus compliquée, a conduit à l'immobilisation de près de 15% du parc (entre fin 2008 et fin 2009). Cette immobilisation s'est traduit au final par des cessions sur le marché VO (cf. les plus values de cessions confirmées dans l'étude Banque de France évoquée par ailleurs).

IMMATRICULATIONS 2011 À NOVEMBRE		
TOTAL	Tracteurs	Porteurs
43 444	24 644	18 800
+41%	+52%	+30%



CARROSSERIE

Solutrans a fermé ses portes depuis un mois sur une impression globalement satisfaisante sur le plan de la fréquentation qui a retrouvée ses niveaux historiques. Il en ressort une impression mitigée sur le plan du climat des affaires ce qui ne saurait étonné personne compte tenu de la période très troublée pendant laquelle le salon s'est déroulé. On notera, qu'à contrario, nul mouvement de panique n'était ressenti, sans doute parce que les fondamentaux du marché du VI et de la carrosserie se sont redressés. Les commandes ont repris le chemin des volumes rencontrés dans la décennie précédente, sans doute aussi parce que la violence de la crise de 2009 - 2010, débutée fin 2008, aura appris aux acteurs de ces métiers à s'adapter.

VUL CARROSSÉS

2011 sera une bonne année avec plus de 41 000 VUL carrossés au mois de novembre. On pourrait approcher les 45 000 véhicules pour l'ensemble de l'année. Au cours des 10 dernières années, seules 2006 à 2008 ont vu plus de 45 000 VUL carrossés immatriculés. Les segments les plus importants ont profité d'un marché dynamique avec les bennes en hausse de plus de 16%, les plateaux à près de 20%, et les frigorifiques à 21%. Ces 2 dernières catégories obtiennent des résultats proches de ceux de 2009, avant la crise, alors que les bennes peinent à remonter. Près de 20 000 bennes avaient été carrossées en 2009 vs 13 000 à 14 000 en 2011. Les VUL pour le transport de personnes sont en forte progression (+35%) alors que les ambulances et sanitaires souffrent de l'obligation de l'application des normes européennes que le marché avait anticipé en 2010.

LE MOT DU CARCOSERCO

SUR LE PLAN DE L'ACTIVITÉ DU SECTEUR GLOBALEMENT ET L'ÉTAT DU MARCHÉ :

L'année 2011 est une bonne année, on relève une croissance forte pour certains, en partie due à des opérations de croissance externe. Cependant, certains constructeurs doivent adapter leur stratégie en investissant moins sur les produits à faible valeur ajoutée, type produits constructeurs. L'avenir reste difficile à prévoir, compte tenu de la situation économique actuelle qui ne permet pas de disposer de visibilité, des inquiétudes se font jour sur les accès au financement.

De la même manière, les carrossiers ressentent les effets d'une baisse dans l'activité du Transport. Les projets sont nombreux mais souvent reportés.

On constate une chute impressionnante en SAV souvent due à de l'optimisation de la maintenance par les clients. Ceux qui travaillent à l'international constatent que la crise de 2008 a été plutôt bien gérée en France mais semblent inquiets pour 2012, car les entreprises clientes ont réduit leur périmètre. Les renouvellements de matériels ont été retardés.

UN ÉTAT DES LIEUX DES SECTEURS

Bennes : les résultats en termes de CA sont bons sur l'année 2011, dû à un bon démarrage de l'année. Mais les carnets de commande sont très bas depuis quelques semaines avec pour conséquences pour certains, le recours à la mise en place de chômage technique.

Températures dirigées : 2011 est une bonne année, voire une excellente pour certains, des besoins visibles mais des problèmes de financement pour d'autres. Les budgets 2012 seront basés sur 2011.

Citerne : l'activité est médiocre. L'année 2011 sera moyenne, 2012 incertaine. Les investissements ont réduit dans les grands groupes, par prudence. L'activité porteurs est plus affectée que l'activité Semis.

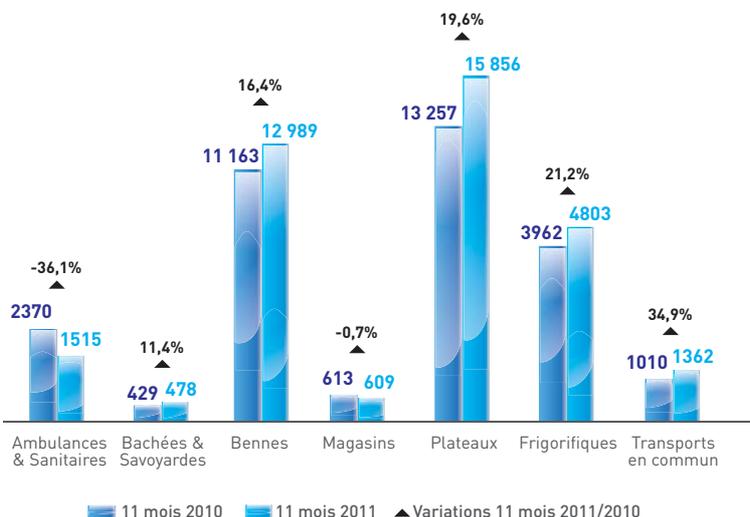
Transport en commun de personnes : l'activité est du niveau de 2005 / 2006. L'activité Bus marche bien, le minicar moins bien.

Remorques et semi-remorques :

l'activité est bonne sur l'année 2011, mais les commandes sont en baisse et les délais se sont déjà réduits passant de 15 semaines à 12 semaines. Certaines commandes sont refusées à la livraison.

La dégradation de l'activité se ressent par la baisse de commandes et par des difficultés de la part des clients à accepter de payer le juste prix pour les produits spécifiques. On ressent également les problèmes financiers des clients et l'augmentation des délais de paiements.

IMMATRICULATIONS DES VUL CARROSSÉS



CARROSSERIE DE PORTEURS DE PLUS DE 5T

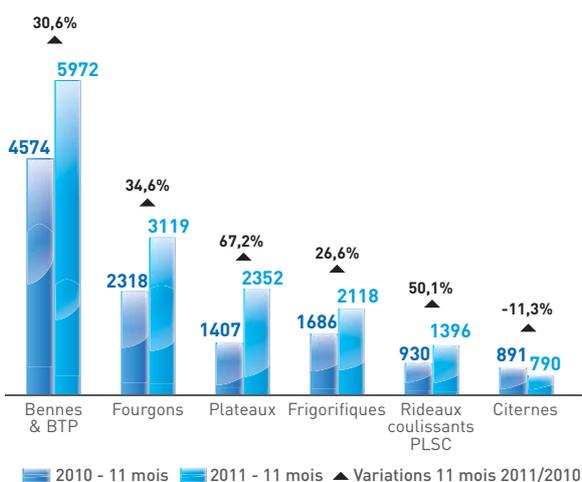
Le segment tarde à retrouver son niveau moyen d'immatriculations, 2011 se situera au-dessus de 2009 - 2010, loin des niveaux historiques. Pour mémo, depuis 2001, la plus mauvaise année était 2004 avec 22 700 unités.

Le segment du BTP reste en dessous de 2009 avec moins de 6 000 véhicules immatriculés malgré le redémarrage du secteur en début d'année. Malgré une forte évolu-

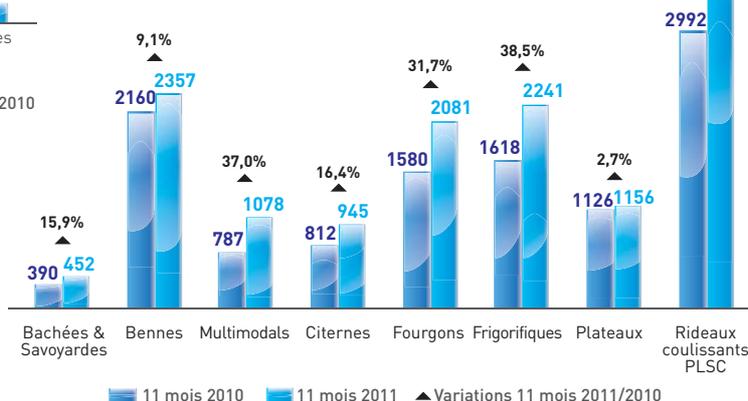
tion à +42%, nous sommes cependant très loin des chiffres 2008 où l'on était au-dessus de 10 000 immatriculations.

Le secteur des frigos reste très stable et devrait se situer en fin d'année au niveau de 2008 à environ 2 300 véhicules immatriculés. Seul le secteur des citernes baisse mais historiquement, il reste très indépendant des variations du marché global puisqu'en 2009 - 2010, il s'est immatriculé plus de ce type de véhicules par an qu'en 2008.

IMMATRICULATIONS DES CARROSSERIES DE PORTEURS > 5T



IMMATRICULATIONS DES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



CARROSSERIE DE SEMI-REMORQUES ET REMORQUES

L'année 2011 devrait se terminer au alentours de 18 500 immatriculations de remorques et semi-remorques soit une progression de 29% par rapport à 2010 bien loin des 30 000 immatriculations de 2008. Et des moyennes historiques de la décennie précédente. Cependant, le segment qui se reprend le plus est celui des rideaux coulissants et PLSC avec 67% de progression directement lié à la reprise du marché du tracteur routier qui lui est à +52%, tout en restant très loin des immatriculations anormalement élevées de la période 2007 - 2008.

Les frigorifiques, moins sensibles aux variations des marchés, devraient retrouver leur niveau moyen historique à 2 400-2 500 unités avec une progression de près de 40%.

Les fourgons et les véhicules multimodaux sont également bien orientés mais encore en retard sur leur moyenne des 10 dernières années.

Les plateaux, malgré une progression faible de 3%, restent sur une moyenne de longue durée. Les chiffres prévus pour 2011 confirment que dans ce domaine l'impact de l'environnement économique peut avoir une influence notable sur les cycles de renouvellements des semis remorques.

L'absence de fortes évolutions technologiques, telles que celles qui sont produites sur les véhicules moteurs, y concourt bien sur fortement.

On peut également s'interroger sur les mesures de réduction de parc qui ont pu être prises depuis 2009 et qui conduiraient à ne pas renouveler une partie du parc de semis, dans la mesure où l'on sait que le rapport semi / tracteurs est structurellement supérieur à 1.

LA CONJONCTURE DU BTP

Nous reprenons ce point de conjoncture du BTP (inclus les activités de transport de matériaux) dans la mesure où nous constatons que ce secteur est le second pilier de l'activité VI - VUL après le TRM. Son poids est essentiel, compris entre 30 et 40% suivant les époques, dans les métiers de la carrosserie.

2012 se présente pour le Bâtiment et les Travaux Publics comme une année compliquée voire difficile.

Alors que 2011 avait commencé dans l'optimisme avec une progression de l'activité encourageante, des carnets de commandes qui se remplissaient et une confiance retrouvée (mesurée par le climat des affaires de l'INSEE au-dessus de 100 et de bonnes perspectives pour la fin de l'année), les second et troisième trimestres ont mis à mal l'optimisme ambiant et les nuages se sont amoncés.

Côté Bâtiment, les carnets de commandes ont cessé de se remplir, les prix recommencent à baisser, les capacités de production restent sous-utilisées et l'emploi, lié à la confiance des entrepreneurs, est en berne.

Pour 2012, plusieurs éléments vont contri-

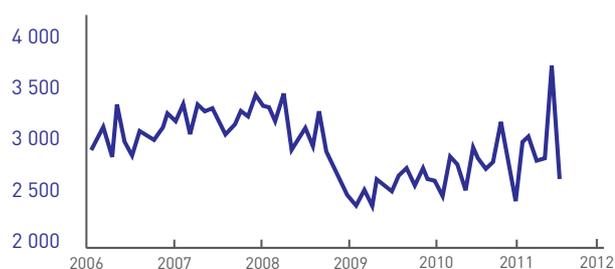
buer à rendre le marché du Bâtiment difficile. La récession économique annoncée ne poussera pas les acteurs économiques à investir, la disparition du dispositif Scellier début 2013 et la baisse des réductions d'impôts associée dès 2012 devraient toucher le logement neuf, même si les investissements générés par la sortie annoncée du dispositif à partir de la mi 2011 aura, dans un premier temps, un effet booster significatif. Le relèvement du taux de TVA de 5,5% à 7,0% sur les travaux concernera le logement ancien, ce qui conduit la FFB à prévoir un recul de l'activité de 1,9% dont -2,8% pour le logement neuf, -1% pour le non résidentiel et de -1,7%

pour la rénovation. Côté Travaux Publics, le profil de 2011 est sensiblement le même. Un début d'année positif qui a vu une reprise de l'investissement privé et un apport d'activité

généralisé par les fortes intempéries de fin 2010. L'année 2012 devrait subir le repli des investissements privés face à la crise avec les budgets publics, en particulier l'Etat, orientés vers plus de rigueur avec cependant, quelques grands travaux en démarrage qui pourront compenser cette morosité.

Les problèmes rencontrés par les collectivités Locales, déjà fortement endettées et de plus privées temporairement des capacités de prêt de l'opérateur DEXIA sont aussi une source d'inquiétudes à court voire même moyen terme.

MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION



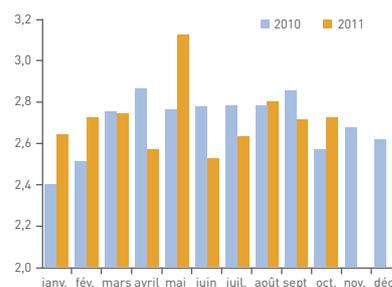
L'activité du BTP en 2011 et les prévisions pour le premier semestre 2012 seraient susceptibles d'encourager les commandes de véhicules.

Néanmoins, les acquisitions et renouvellements de la fin des années 2000 permettent encore aujourd'hui de faire rouler les véhicules lourds dont l'utilisation s'est nettement ralentie à partir de la fin 2008.

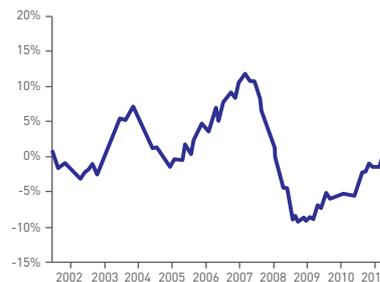
En résumé, le marché d'immatriculations en VI - VUL, en gammes chantiers, est probablement, actuellement, sous son niveau d'équilibre par rapport au niveau d'activité dégagé par les secteurs du BTP. Il semble que les références 2007 - 2008 en achat de véhicules lourds (très lourds en 26 et 32 t) se situaient au-delà de ce même niveau d'équilibre.

On notera également que les achats actuels sont aussi le fait des métiers du négoce de matériaux dont les flux se sont redressés plus vite que les autres métiers (cf graphe ci-dessus).

MILLIARDS D'EURO À PRIX CONSTANTS DONNÉES CVS-CJO



VARIATIONS EN VOLUME SUR 12 MOIS GLISSANTS DONNÉES CVS-CJO

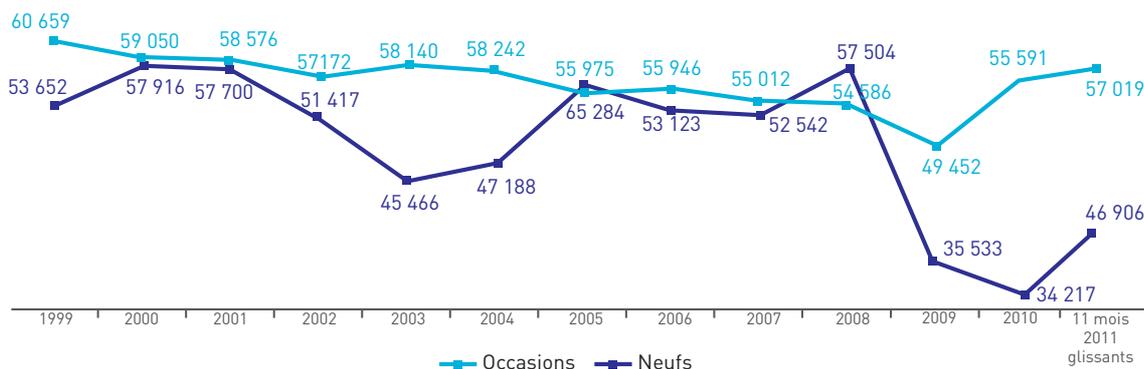


LES IMMATRICULATIONS

LE RAPPORT OCCASION / NEUF (CALCULÉ SUR 12 MOIS GLISSANTS)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1,03	1,02	1,09	1,27	1,25	1,08	0,99	1,06	0,95	1,34	1,66	1,22

HISTORIQUE DES IMMATRICULATIONS OCCASIONS/NEUFS DE VI>5T



VI D'OCCASION

Les immatriculations de véhicules d'occasion ont progressé en 2011 après une année 2010 correcte. Elles devraient se situer au-dessus de 57 000 véhicules, soit bien mieux que les 6 années précédentes où l'on avait vu les transactions de véhicules d'occasion baisser régulièrement de 56 000 à 49 500. Cependant, les quelques variations que l'on peut constater historiquement ne cachent pas le fait que le marché des véhicules d'occasion de plus de 5 tonnes reste très stable. En 13 ans, la variation entre la meilleure année (1999) et la moins bonne (2009) est de 11 000 véhicules alors que pour les véhicules neufs, cette variation est de plus du double (23 200 véhicules, entre 2008 la meilleure et 2010 la moins bonne). Les données susceptibles de nous projeter sur l'évolution du marché VO restent imprécises et doivent donc être interprétées en tendance moyen / long terme car de toute évidence non révélatrices du niveau réel de transactions sur le marché de seconde main. Identification des volumes exportés, identification des opérations purement administratives impactant les mouvements de cartes grises. Il convient donc de se reporter sur l'historique de nos principaux résultats d'enquête distribution pour en extraire quelques données de fonds.

Le marché français du VO est composé des 2 segments tracteurs et porteurs dont les modalités de fonctionnement sont pour partie corrélées (cf. les cycles de crise en terme de délais d'écoulement, prix) pour partie autonomes (cf. les exportations composées très majoritairement de tracteurs). Le marché du tracteur, dont « la silhouette » couple technologie / puissance s'est européanisée, est donc un marché large. Les prix d'équilibre bénéficient donc de façon globale d'une bonne visibilité.

Tandis que le marché porteur très diffus, fortement segmenté, ne peut permettre au-delà d'un trend global d'avoir une vision précise de son niveau de prix. Les informations que nous avons pu recueillir en 2011 (enquête OVI décembre 2010 - juin 2011, enquête de conjoncture CNPA) permettent de conclure :

Que le marché VO a suivi jusqu'alors le marché VN tout en améliorant sa fluidité d'écoulement et maintenant ses prix depuis l'automne 2010. Un tassement se manifeste depuis la rentrée.

La vitalité du marché VO est indispensable à une bonne tenue du marché VN. Les acteurs du marché VN (utilisateurs et réseaux de distribution) sont fortement influencés par la tenue des prix VO, dans leurs prises de décisions (via le phénomène de reprise).

Quoiqu'il en soit et plus globalement la phase incertaine qui s'ouvre de nouveau peut en phase 1 encourager certains achats d'attente, tout comme en 2010, l'achat de seconde main permettant d'attendre une amélioration de l'environnement mais en phase 2 une dégradation liée à un fléchissement du marché du neuf et à une sous-activité dans les grands secteurs demandeurs, TRM en tête pourrait être enregistrée.

On notera par ailleurs un élément significatif tiré de l'enquête menée par la Banque de France à la demande la FNTR, confirmant le poids sensible des plus values de reventes dans l'équilibre des comptes de résultats des transporteurs routiers. On pouvait pourtant s'imaginer que ce phénomène ancien avait perdu de l'ampleur, notamment par l'amélioration des comptes d'exploitation (hors exceptionnel récurrent).

Nous avons souhaité revenir sur un point concernant le marché mondial compte tenu des impacts, possibles voire probables à terme, de ce marché global sur les évolutions du marché européen et par conséquent sur le marché français. Les distributeurs VI que nous avons interrogés en juin 2011, nous avaient fait part de deux préoccupations majeures concernant l'environnement mondial de leurs constructeurs :

- **l'augmentation envisageable des prix de ventes des véhicules liée à une mise en concurrence interne dans chaque marque,**
- **l'augmentation des délais de livraisons liée à des choix de capacités de production par continent et sous influence d'une capacité globale déterminée.**

**MARCHE MONDIAL
UNE NOUVEL ÉQUILIBRE,
DES ÉVOLUTIONS À SUIVRE**

Les marchés chinois et indiens sont des marchés fermés dans lesquels le poids des biens importés est extrêmement faible (estimé entre 0,5% en Inde à 1,5% en Chine). La Chine a, néanmoins, déjà entamé un mouvement export vers les pays les plus proches de la zone Asie sans que l'on puisse pour autant parler d'une véritable stratégie exportatrice.

Les chinois doivent en effet intégrer les nouvelles technologies mondiales (norme euro ou EPA américaine) avant de pouvoir imaginer créer une industrie compétitive au plan mondial. On suivra toutefois, avec attention, ce qui se passe dans le domaine automobile, secteur dans lequel les autorités chinoises estiment que leur marché intérieur est saturé, commencent à envisager les mesures qui, d'une part limiteront les entrées de véhicules étrangers, d'autre part, pourraient permettre aux voitures chinoises de trouver leurs places partout ailleurs dans le monde. La structure du marché mondial en 2010 montre le poids déterminant de la Chine qui

pèse à elle seule 50% de la production mondiale de poids lourds, le Japon avec 11% et l'Inde avec 10% complètent la zone Asie qui cumule donc 70%. Le continent américain avec 16% du total et l'Europe avec 14% complètent la production mondiale.

On note que l'Amérique du sud a dorénavant pris un poids très significatif dans le jeu planétaire d'autant plus si on considère que, les 60% de production chinoise et indienne correspondent à un marché fermé. Les constructeurs européens ne s'y trompent pas puisque 69% de la production locale est générée par ces derniers au sud du continent américain.

Un élément à souligner pour le marché européen élargit à la Russie, le constructeur russe Kamaz à une part estimée à 10%.

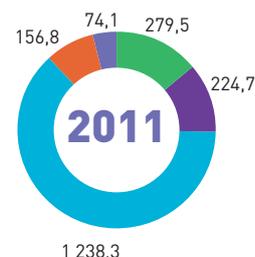
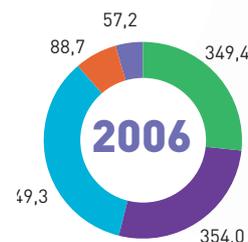
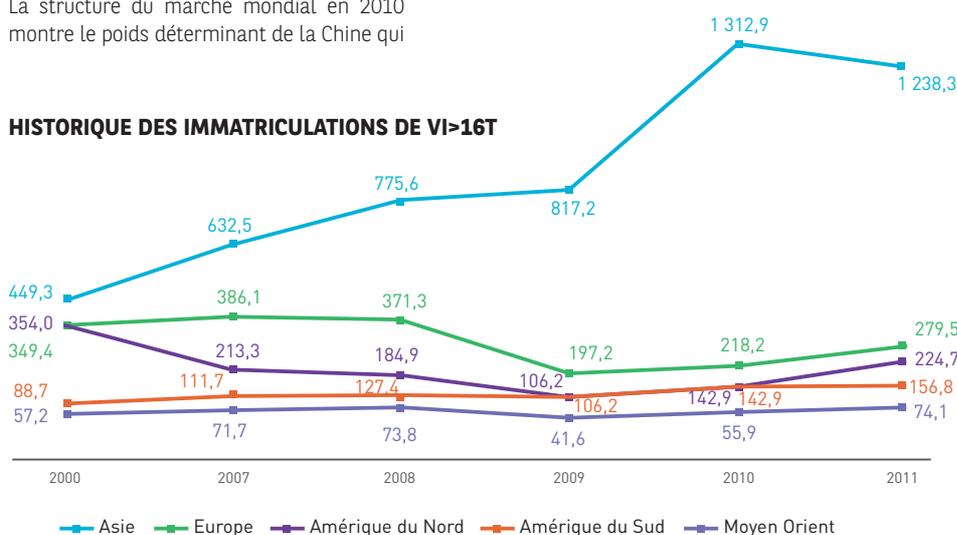
**DES POINTS CLEFS
À RETENIR :**

Les constructeurs européens conservent un rôle majeur au plan mondial grâce à une omniprésence sur leur continent d'origine évidemment mais également sur le continent américain. Les mêmes constructeurs européens conservent une avance et un leadership technique incontestable.

Tous les acteurs significatifs à l'exportation disposent d'unités de productions locales, les flux de véhicules industriels d'un continent à l'autre étant quasi nuls. Le leader mondial, Dongfeng est chinois et pèse 10% de la production mondiale mais n'est qu'au dixième rang en terme de rentabilité.

DAIMLER (N°2), VOLVO Group, et l'entité Volkswagen (MAN- SCANIA) figurent dans le top 10 en volume au côté de 5 constructeurs chinois et de 2 indiens.

HISTORIQUE DES IMMATRICULATIONS DE VI>16T



La décennie 2000 a confirmé l'envolée du marché chinois dans la droite ligne de l'explosion industrielle de ce pays. L'Europe et les Etats-Unis ont souffert de la crise.

Leur niveau actuel est celui de zones matures dans lesquelles il paraît peu probable à l'avenir que la croissance soit forte. L'entrée dans la cour des grands de

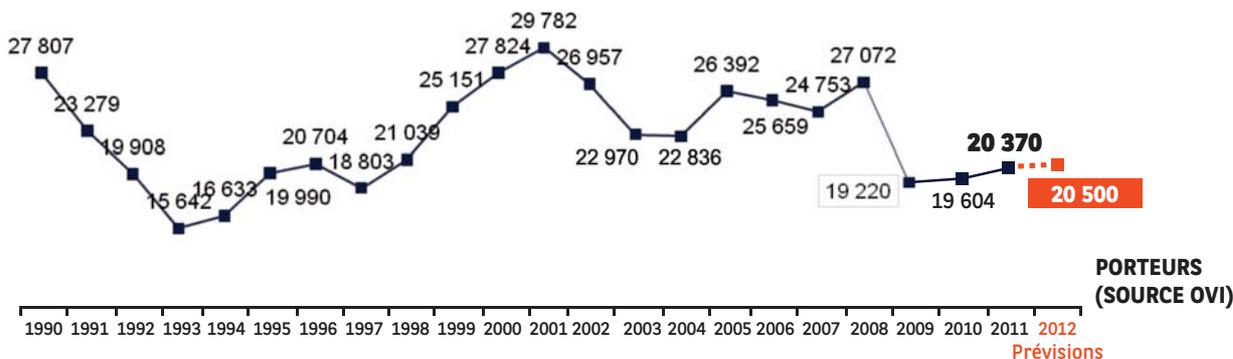
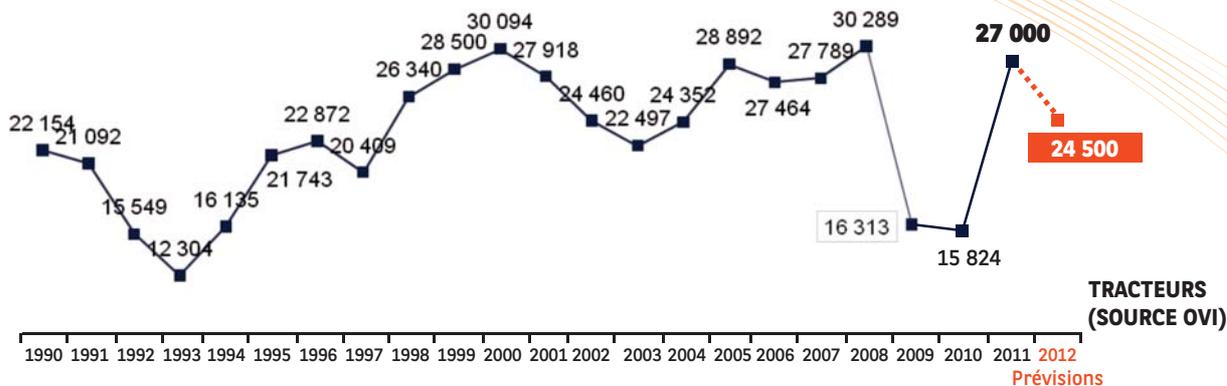
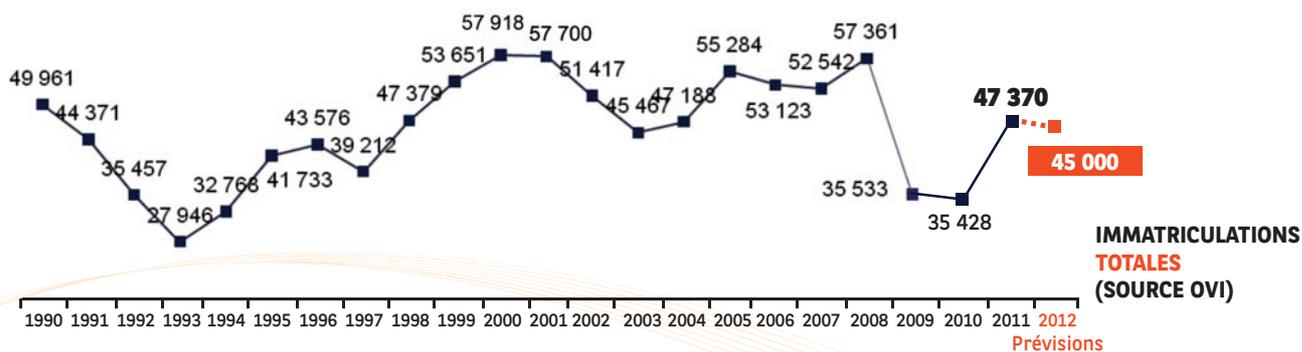
L'Amérique du sud et du Brésil est à noter. L'émergence du marché russe, dernier pays du groupe des BRIC, est à confirmer, les unités de production et le potentiel y sont déjà.



HYPOTHÈSES 2012

HISTORIQUE ET PRÉVISIONS

Les immatriculations de véhicules de plus de 5T



PRÉVISIONS POUR 2012

L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

L'activité économique mondiale commence à ralentir sous l'influence d'une crise financière (ou crise de l'endettement !) qui trouve son origine en Europe pour toucher maintenant l'ensemble des zones.

En Europe, la situation est nettement dégradée et la récession est annoncée pour les prochains mois (2 trimestres de croissance négative très probable). Des problèmes structurels (dette, chômage, ...) vont s'ajouter aux problèmes conjoncturels de baisse de l'activité. Même les pays dont les économies sont tournées vers l'extérieur comme l'Allemagne devraient connaître des prochains mois difficiles.

En France, l'INSEE prévoit une récession entre le 4ème trimestre 2011 et le 1er trimestre 2012. La suite devrait être un peu meilleure (prévisions de croissance 2012 à 0,3%) sans pour cela atteindre un niveau suffisamment dynamique pour atténuer les problèmes de structure. Ceux-ci devraient entraîner une politique de rigueur contraire à la relance économique.

Côté Transport de Marchandises, l'année 2011 a subi des hauts et des bas avec un premier semestre en croissance et devrait terminer, très probablement, dans le rouge. Les entreprises qui n'ont pu redresser leur bilan après la crise de 2009 vont continuer à souffrir. On peut craindre une reprise des défaillances après une accalmie relative en 2011.

La récession attendue pour début 2012, la reprise avortée du BTP, et la baisse des volumes transportés provoquent un climat forcément préjudiciable aux décisions d'investissement des uns et des autres. Il reste cependant à définir le poids relatif des facteurs conjoncturels (la récession annoncée) et structurels (les renouvellements de parc). Ou dit encore autrement, est-ce que le niveau de base historique de renouvellement de parc et les impacts techniques et réglementaires sont susceptibles de soutenir suffisamment le marché pour atteindre un niveau d'activité conforme au cycle de reprise entamé en 2011 ?

IMMATRICULATIONS DE VI NEUFS

Pour les immatriculations de VI neufs en France, 2011 est déjà une année meilleure que prévue avec des livraisons de flotte de tracteurs en hausse tout au long de l'année ce qui nous conduit à un résultat presque inespéré de plus de 47 000 véhicules immatriculés sur les 12 derniers mois.

Pour 2012, les problèmes économiques ne devraient pas permettre le retour d'investissement de croissance ce qui fera reposer les livraisons 2012 soit sur des achats en renouvellement soit sur des achats d'anticipation (cf. les premiers impacts de la future norme euro 6).

Malgré le nombre, en retrait, de porteurs immatriculés sur la période 2009 -2011, on peut tabler sur un marché quasi stable dans ce domaine et compter sur un rythme de renouvellements encore soutenu pour les tracteurs, mais en léger retrait. Cette hypothèse repose sur 2 faits : la poursuite du renouvellement des grandes flottes ainsi qu'un effet booster euro 5 avant passage à euro 6 qui touchera surtout les tracteurs.

EN CONCLUSION

Au vue de la reprise qui s'est manifestée au premier semestre 2011 dans les livraisons, de la crise budgétaire et financière en cours, de la composition et du rythme historique de renouvellement du parc nous nous positionnons donc au global sur un retrait limité d'activité en 2012 qui se concrétiserait donc sur les bases suivantes :

PRÉVISIONS D'IMMATRICULATION POUR L'ENSEMBLE DE L'ANNÉE 2012

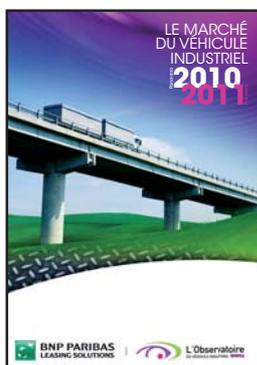
Type	2011	Fourchette basse 2012	Fourchette haute 2012	Previsions 2012	Evolution / 2011
Tracteurs	27 000	-	-	24 500	- 9%
Porteurs	20 370	-	-	20 500	- 0,6%
TOTAL	47 370	42 000	47 000	45 000	- 5%

L'OBSERVATOIRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL

Depuis plus de dix ans, l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI), sous l'égide de BNP Paribas Leasing Solutions, s'est donné de multiples missions. Établissement de banques de données, réalisation d'enquêtes de conjonctures sur le marché du véhicule industriel en France, puis en Europe, réunions d'Experts. L'OVI représente désormais un poste avancé de ce secteur. Ses travaux font l'objet de publications sous forme de «Panoramas et de Prévisions», attendues par l'ensemble des experts du monde du transport. Attentif aux grands défis à venir, l'OVI apporte également des éléments d'analyse à travers ses travaux dans le

cadre, notamment, de ses Cahiers de l'Observatoire: étude sur la distribution des VI dans l'Europe du G8, voyage d'étude sur le marché du VI dans les pays de l'Est, en particulier en Hongrie et en Pologne.

Aujourd'hui, l'OVI participe tout naturellement aux réflexions menées par les différents groupes de travail sur les enjeux environnementaux qui rythment la vie des acteurs de ce secteur depuis quelques années déjà, et les possibles solutions à mettre en œuvre.



Retrouvez toutes nos enquêtes sur le site
www.leaseingsolutions.bnpparibas.fr

BNP Paribas Lease Group - S.A. au capital de 285 079 248 euros
Le Métropole - 46/52, rue Arago - 92823 Puteaux Cedex
Immatriculée sous le n° 632 017 513 RCS Nanterre
NAF 6419 Z - FR50632017513
Tél. : + 33(0) 1 41 97 24 99 - Fax : + 33(0) 1 41 97 18 29



BNP PARIBAS
LEASING SOLUTIONS



L'Observatoire
DU VÉHICULE INDUSTRIEL