

LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

PRÉVISIONS DU 2^e SEMESTRE 2012



L'Observatoire
DU VÉHICULE INDUSTRIEL



BNP PARIBAS
LEASING SOLUTIONS

ÉDITO



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

La Grèce fait désormais partie de notre quotidien, emblème d'une crise européenne lancinante, qui fait planer au-dessus de nos têtes une menace permanente de déstabilisation. Alors que nous cherchions à identifier à quel moment nous pourrions retrouver dans tous les domaines d'activités les bases précédant la crise de 2008, il faut aujourd'hui admettre qu'en premier lieu, nous ne semblons pas prêts de renouer avec la plupart de nos ratios et indicateurs économiques - dont entre autres la production industrielle - notre équilibre budgétaire public, ni probablement notre niveau de consommation, et qu'en second lieu, cette situation risque de perdurer compte tenu des limites imposées par la situation de nos finances publiques et par les conséquences de la crise structurelle européenne. Il faudra que l'ensemble des acteurs économiques s'adaptent et vivent avec cette nouvelle configuration, et qu'ils se donnent et trouvent des ressources ou ressorts internes.

Le monde du transport n'échappe évidemment pas à ce contexte, du fait de sa position centrale dans le système d'échanges. La conséquence directe et visible de la situation actuelle pour les acteurs de ce métier est de devoir s'adapter à une activité restreinte, fortement réduite en 2010, puis stabilisée en 2011, mais qui reste bien loin du

niveau moyen des années 2000. Ce phénomène se traduit par un accroissement de la concurrence. La réduction du marché ne s'accompagne qu'insuffisamment d'une adaptation structurelle (malgré les niveaux de défaillances depuis 2008), alors même que le marché poursuit son mouvement de libéralisation à l'échelle européenne. La fragilité des entreprises qui ont dû s'adapter à la crise est identifiée, et ce dans tous les secteurs, alors que la pression réglementaire est à la veille de s'accroître (taxe poids lourds en tête, passage à Euro 6, voire de façon moindre, application du 44 tonnes).

L'environnement VI est marqué par une dichotomie de plus en plus visible. Les constructeurs VI poursuivent des manœuvres mondiales après être sortis rapidement de la crise en diversifiant leurs zones d'impacts, et en adaptant très vite leur capacité de production. Et les réseaux de distribution fragilisés par la crise évoluent dans un environnement toujours incertain et soumis plus que d'autres aux anticipations d'investissements de PME du transport ou du BTP, qui ont bien du mal à voir clair dans leur avenir.

C'est donc de patience, d'imagination et de détermination dont beaucoup devront s'armer, sous la contrainte d'une navigation à vue, non exempte d'écueils.



SOMMAIRE



04

L'environnement
économique



06

Le marché du transport
routier de marchandises



10

Les véhicules neufs



16

Les véhicules d'occasion



18

Historique et prévisions pour l'année 2012

ÉCONOMIE MONDIALE

(Source : Etudes Economiques BNP Paribas – avril 2012)

Les perspectives de l'économie mondiale s'améliorent de nouveau progressivement, mais les risques de dégradation restent élevés. Une faible reprise est probable dans les principaux pays avancés, et l'activité devrait rester relativement vigoureuse dans la plupart des pays émergents et des pays en développement.

ÉTATS-UNIS

Au printemps 2012, l'économie mondiale retrouve de la vigueur, notamment aux Etats-Unis où le message délivré par les indices de conjoncture est sans ambiguïté. Celui-ci témoigne d'une embellie sur presque tous les fronts : l'emploi, qui se redresse au rythme de 2,5 millions de recrutements nets par an, la consommation, qui suit l'emploi mais bénéficie aussi de la reprise du crédit, l'investissement des entreprises, porté par le haut niveau des profits et la remontée du taux d'utilisation des capacités de production. Le secteur de l'immobilier, de loin le plus mal en point, entrevoit également la sortie du purgatoire.

JAPON

Trois facteurs ont favorisé la reprise au 1er trimestre : le lancement du programme de reconstruction suite au tsunami, la demande de travailleurs du bâtiment (si forte que certaines entreprises ont déjà évoqué le risque de pénurie de main-d'œuvre) et la consommation des ménages. De plus, la production industrielle a été dopée par les difficultés d'approvisionnement de la Thaïlande, par le redressement de l'activité mondiale et le fléchissement du yen. Pour les prochains mois, la croissance devrait rester modérée avec la reconstruction des zones ravagées par le tsunami mais une concurrence renforcée des autres pays asiatiques.

CHINE

Le ralentissement de la croissance s'est poursuivi au début de l'année 2012. La production industrielle est en perte de vitesse, pénalisée par l'affaiblissement des exportations et de la demande interne. Les autorités vont continuer leur politique de modération économique visant à maintenir une croissance de 7,5% par an.

INDE

Même si l'économie indienne a rebondi depuis le début de l'année, tirée par la consommation des ménages, les investissements restent déprimés et les perspectives de croissance pourraient être révisées à la baisse si la banque centrale ne diminue pas sensiblement ses taux d'intérêt. Les finances publiques dégradées ne permettent plus de soutenir la croissance, et aucune réforme n'est envisagée avant les élections prévues en 2014.

BRÉSIL

L'économie est en phase de reprise avec une demande intérieure très dynamique et un marché du travail en expansion : le taux de chômage n'a jamais été aussi bas, à 5,5% de la population active, accompagné de hausses de salaires substantielles. L'industrie reste cependant au ralenti et la valeur ajoutée des entreprises s'est rétractée en fin d'année 2011.

GRANDE-BRETAGNE

2011 aura été une année de croissance anémique. Seules les exportations ont soutenu l'activité, la demande interne, quant à elle, s'est repliée.

Les incertitudes liées à la crise dans la zone euro peuvent contribuer à expliquer, en partie, cette évolution. Toutefois, en interne, la poursuite des efforts d'assainissement des finances publiques a tout à la fois pesé sur la consommation du secteur public mais aussi encouragé les ménages à constituer une épargne de précaution.

En 2012, la consommation privée pourrait rebondir à la faveur de la poursuite de la modération de l'inflation.

PRÉVISIONS DE CROISSANCE DU PIB	2011	2012	2013
Monde	3,9	3,5	4,1
Etats-Unis	1,7	2,1	2,4
Zone euro	1,4	-0,3	0,9
Europe Centrale et de l'Est	5,3	1,9	2,9
Amérique Latine	4,5	3,7	4,1
Moyen Orient	3,5	4,2	3,7
CEI (dont Russie)	4,9	4,2	4,1
Japon	-0,7	2,0	1,7
Asie	7,8	7,3	7,9
Afrique	5,1	5,4	5,3

BNP Paribas, Direction des Etudes Economiques – avril 2012

ÉCONOMIE DE LA ZONE EURO

(Source Etudes Economiques BNP Paribas - avril 2012)

Les mesures adoptées par la BCE ont contribué à réduire les risques dans la zone euro. La croissance a poursuivi sa contraction au premier trimestre 2012, mais de manière moins prononcée qu'au T4 2011. A terme cependant, l'activité, freinée par de nombreux facteurs, ne devrait pas être très dynamique. La reprise va rester atone.

ALLEMAGNE

L'activité s'est redressée en début d'année tout en restant obérée par les problèmes de ses principaux partenaires européens. Mais l'accalmie de la crise de la dette souveraine et la bonne tenue de l'activité chez les partenaires commerciaux extérieurs à la zone euro devraient soutenir l'activité. En outre, les tensions persistantes sur le marché du travail devraient amener les entreprises à augmenter les salaires, et la consommation privée pourrait donc devenir le moteur principal de la croissance en 2012.

ESPAGNE

Le gouvernement a dévoilé son plan pour réduire fortement le déficit public. Ce budget 2012 doit permettre à l'administration centrale de respecter son objectif de solde budgétaire mais les régions, très endettées, devront faire des efforts supplémentaires. L'austérité généralisée dans la zone euro va inévitablement entraîner une récession cette année, estimée à près de 2%. Avec la mise en œuvre des mesures structurelles, une mutation profonde de l'économie espagnole se profile à moyen terme.

ITALIE

L'économie italienne est entrée dans sa troisième année de récession. L'indice de production s'inscrit en retrait de plus de 20% par rapport à avril 2008, et l'économie italienne a perdu 650 000 emplois depuis cette date.

Le nouveau gouvernement, bien considéré par les marchés financiers, a contribué à la diminution sensible de la prime de risque moyenne sur les emprunts d'Etat. Le gouvernement démarre la mise en place d'une série de réformes structurelles d'envergure, avec pour objectif de favoriser une reprise de l'investissement des entreprises. Les prochains mois seront déterminants pour évaluer la capacité de ce train de réformes à relancer l'activité.

PRÉVISIONS DE CROISSANCE DU PIB

	2011	2012	2013
Royaume-Uni	0,7	1,0	2,0
Zone euro	1,5	0,0	1,4
Allemagne	3,1	1,2	2,5
Italie	0,5	-1,6	0,4
Espagne	0,7	-1,9	-0,4
France	1,4	1,7	0,5

(source BNP Paribas - avril 2012)

FRANCE

Depuis la mi-février, la situation économique s'est marginalement améliorée. Les bonnes surprises conjoncturelles l'emportent de peu sur les mauvaises. Les enquêtes de confiance de l'INSEE, après une stabilisation timide en février, ont enregistré un franc rebond en mars. Elles conduisent à anticiper une légère contraction du PIB au premier trimestre suivie d'une modeste progression au deuxième.

L'inflation semble amorcer, enfin, le ralentissement attendu avec des pressions à la baisse exercées par la faiblesse de la demande qui l'emportent sur les pres-

sions à la hausse dues au prix élevé des matières premières. Une telle modération de l'inflation est une bonne nouvelle pour le pouvoir d'achat des ménages, et donc la consommation.

Cependant, l'économie reste soumise à rude épreuve : manque de confiance des ménages, hausse de la pression fiscale, montée du chômage, essence chère, ralentissement du crédit, incertitudes électorales. L'environnement, s'il est moins anxiogène qu'il y a quelques mois, reste peu propice à la dépense.

Le marché du travail continue d'amener de mauvaises nouvelles avec un taux

de chômage qui monte, lentement mais sûrement. Il aurait atteint la barre symbolique des 10% en janvier et février 2012 selon les données mensuelles d'Eurostat. La croissance du quatrième trimestre 2011 a été confirmée à +0,2%, une performance qui distingue la France de la moyenne de la zone euro (-0,3%), mais l'analyse des composantes économiques fait état néanmoins d'éléments peu favorables : stagnation du revenu disponible réel des ménages ; niveau très élevé du taux d'épargne des ménages ; niveau très bas et en baisse du taux de marge des entreprises.

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Le TRM termine 2011 sur un léger mieux global, redressement relatif toutefois, placé sous le signe de l'irrégularité d'une activité positionnée à un seuil, et dans un contexte économique et réglementaire (présent et à venir), dont la complexité ne se dément pas. Il devra de nouveau compter sur sa capacité historique à naviguer dans des eaux agitées.

2011 se termine donc sur une hausse de 2,1% du volume d'activités malgré 2 trimestres (T2 et T4) en repli sensible. Dans le détail, l'international poursuit son déclin inexorable (- 3%) et le compte propre se redresse sensiblement (+ 7,4%). Cet exercice 2011 ne permettra pas de retrouver les niveaux d'avant la crise de 2008, d'autant que le premier trimestre 2012 est en recul et que les perspectives d'activités sont plutôt mal orientées. Les nuances à apporter tiennent dans la nature des biens transportés.

Sur les quatre principaux secteurs, deux se sont distingués par une reprise sensible (transport de matériaux de construction et transport de machines et matériels de transport), et deux par une stagnation (transport agroalimentaire et transport d'autres produits manufacturés). Les matériaux de construction (23% du total TRM en 2011) ont connu la crise entre fin 2008 et fin 2010, et terminent 2011 avec plus de 10% de hausse. Les niveaux sont revenus à ceux de 2007 au 2^e trimestre 2011, mais subissent actuellement un repli assez net avec 3 trimestres de baisse successifs.

- Pour les autres produits manufacturés (30% du total TRM), la situation est beaucoup plus difficile. Le 4^e trimestre enregistre une baisse de 12% du trafic et comptabilise son plus mauvais trimestre depuis 2005, inférieur au plus faible trimestre de la crise en 2009.
- Les produits agricoles et l'agroalimentaire (33% du total TRM) n'ont pas vraiment connu de crise. Mis à part les 2 premiers trimestres de 2009, l'exercice 2011 égale le niveau 2010, et illustre la chute de la consommation.

ÉVOLUTION T-KM TRANSPORTÉES (TRM)

« L'évolution annuelle qui montre une progression du marché en 2011 de 2,1% cache une forte irrégularité entre chaque période d'une part, et entre la nature des activités d'autre part (cf. ci-contre). »

FOCUS ENQUÊTE CNR 2011

L'enquête CNR 2011 livre un historique des conditions d'exploitation des véhicules sur une période de 10 ans (2002 - 2011) révélatrice de l'évolution du marché transport.

On y constate plusieurs phases :

- période 2002 - 2005 : les conditions d'exploitation s'amélioraient régulièrement ;
- phase 2005 - 2010 : dégradation constante des conditions d'exploitation, amplifiée par la crise en 2008 - 2009, avec baisse très sensible de l'activité, amplifiée par l'érosion de la productivité des véhicules ;
- la reprise d'activité constatée en 2011 ne permet pas de retrouver les niveaux d'avant crise. L'indicateur de productivité d'un véhicule (produit du kilométrage annuel parcouru et du coefficient de chargement appliqué à une charge utile de référence de 25 tonnes) augmente de 3% en 2011, mais reste inférieur de près de 8% à son niveau de 2007, l'optimum se situant en 2005 (+11% par rapport à 2011).

La combinaison de cet indicateur avec les variations du parc exploité en longue distance donne l'indicateur d'activité du parc 40 t en longue distance. Celui-ci s'accroît de 5,4% en 2011, mais diminue de 16% entre 2007 et 2010.

Au final sur la période 2007 - 2011 couvrant la crise et la reprise, le bilan reste largement négatif en termes d'activité et de productivité.

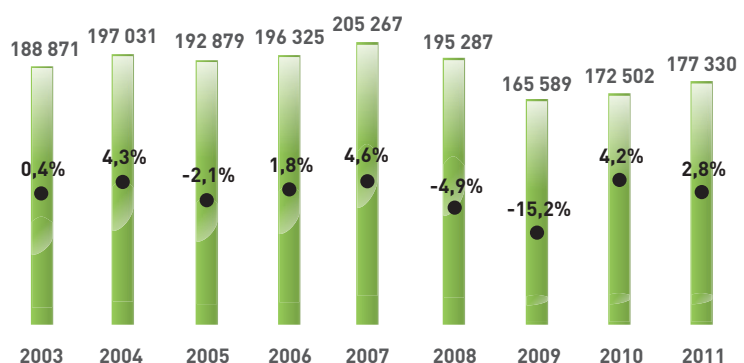
L'observation de la diminution régulière de la distance d'une relation traduit en terme concret le double recentrage des activités des entreprises, de l'international vers le national longue distance et du national vers le régional.

Par ailleurs et au-delà de ces composantes, on note une nouvelle dérive des coûts d'exploitation des véhicules qui augmentent de 4,2% entre décembre 2010 et décembre 2011. Les éléments livrés par le SOES montrent sans ambiguïté l'impossibilité de répercuter complètement ces dérives de coûts sur les tarifs.

Parmi les phénomènes majeurs décrits par le CNR figure la question du poids des salaires dans le coût global d'exploitation (soit 28,1% de la structure de coût en 2011, contre 28,5% pour le poids du carburant). Entre 2007 et 2010, la part des salaires dans la valeur ajoutée augmente de 7,5%, ce qui pèse directement sur l'excédent brut d'exploitation et, au final, sur la rentabilité des entreprises. Cette question est centrale dans le cadre de la perte de compétitivité du pavillon français.

ÉVOLUTION DES TONNES-KILOMÈTRES TRANSPORTÉES

(source SOES)

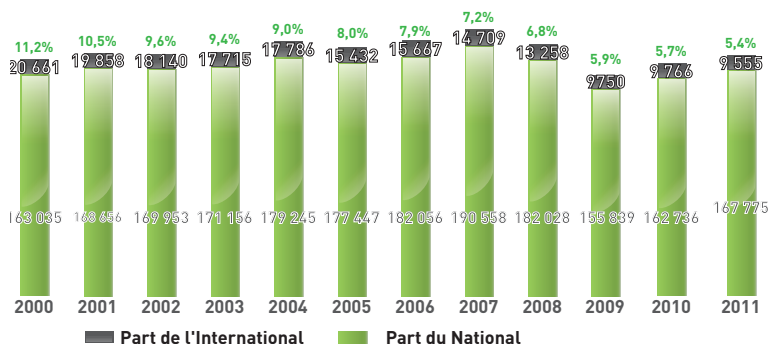


PAVILLON FRANÇAIS À L'INTERNATIONAL

« Le transport français à l'international ne cesse de perdre de l'importance depuis 2000. Cette érosion est constante ; il est rare qu'un trimestre ait été meilleur que le précédent lors des 10 dernières années, et aucune année n'a vu cette activité progresser plus que le transport national. Cependant, la période de crise a renforcé la dégradation avec un fort décrochage entre 2006 et 2009. » Toutes les analyses convergent pour faire du coût du travail un élément majeur dans ce déficit de compétitivité du pavillon français (par exemple, pour une base 100 en France, l'Allemagne est à 65, l'Espagne entre 45 et 50, et la Pologne à 37»).

PART DE L'INTERNATIONAL ET DU NATIONAL

(source SOES)



LA CONCENTRATION DU SECTEUR

Le mouvement de concentration se poursuit de façon inexorable, puisqu'à fin 2010, on constate que les entreprises de transport de plus de 50 salariés représentent près de 75% du chiffre d'affaires et 62% des effectifs.

Deux mouvements de fond se complètent

La nécessité pour les transporteurs de « premier niveau » (car non affrétés et non sous-traitants) d'apporter une réponse globale aux principaux chargeurs, notamment de la grande distribution.

L'opportunité parallèle de pouvoir réaliser une croissance externe en rachetant les nombreuses PME en difficulté.

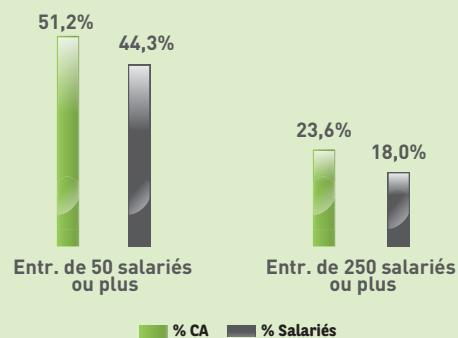
Une statistique BODACC - ALTARES, parue au printemps 2012, indique qu'en moyenne entre 2008 et 2011, plus de 400 entreprises ont été rachetées avec un pic à plus de 500

transactions en 2008, année du premier impact de la crise. Ce mouvement confirme la corrélation entre les mouvements de concentration et les difficultés financières des entreprises.

Ce choix de croissance a aussi pour conséquence de permettre à des PME d'atteindre une taille critique, voire de proposer une couverture géographique adaptée à la demande et susceptible d'améliorer le rapport de force avec les plus grands clients, tout en procurant potentiellement des économies d'échelle et une « puissance d'achat » plus forte.

La course à la taille a toutefois ses exigences, le secteur de la messagerie venant malheureusement de prouver de manière spectaculaire que, dans un marché structurellement déflationniste, la dimension XXL ne suffit pas à pérenniser une entreprise.

POIDS DU CA DU SECTEUR RÉALISÉ PAR LES ENTREPRISES DE PLUS DE 50 ET DE PLUS DE 250 SALARIÉS



année	0 salariés	nb ets avec 1 salarié mini	1 à 9	10 à 49	50 et +	effectif total	effectif moyen
2009	18237	21112	13754	6107	1271	311798	15,2
2010	18881	21019	13610	6206	1303	326160	15,5
écart	+ 644	-93	-144	+ 99	+ 32	+14362	+ 0,3

Cette synthèse, issue des données de l'OPTL (Observatoire Prospectif des métiers et qualifications dans les Transports et la Logistique) et qui intègre le TRM au sens large, permet de visualiser en termes concrets le mouvement de concentration par strate. Le nombre des TPE est encore majoritaire, mais continue à se réduire tandis que les structures à 50 salariés et plus ont largement passé le cap des 1000.

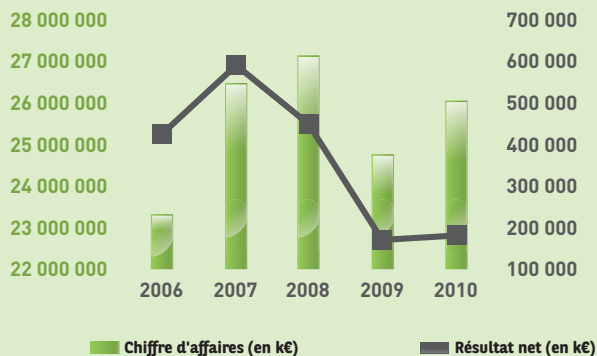
La statistique à « 0 salariés » illustre probablement le secteur de la messagerie qui concentre également le « gros » du flux des créations et défaillances.

COMMENTAIRE COMPTE PROPRE

« Le transport pour compte propre s'est accru de 7,4% en 2011 et se situe au-dessus de sa moyenne sur les 10 dernières années : 32,7 millions tkm vs 30,8 millions tkm en moyenne sur 10 ans. Son poids dans le global est de 18%. Cette activité reste cependant très stable au cours du temps avec une variation de seulement 33% entre le meilleur trimestre et le moins bon sur 10 ans. » Point-clé : le domaine de prédilection est la courte distance qui représente, en 2010, 35% des tkm à moins de 150 km, 11% de 150 à 500 km et enfin 6% à 500 km et plus, ce qui explique la grande stabilité du volume sur longue période et le poids constant dans les tkm globales du métier. Ces proportions sont très stables sur le long terme.

DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES

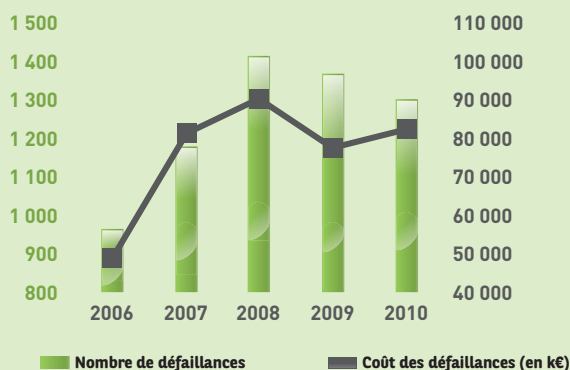
ÉVOLUTION DU CA ET DU RÉSULTAT NET CUMULÉ
ENTRE 2006 ET 2010



ÉVOLUTION DU CA ET DU RÉSULTAT NET CUMULÉ ENTRE 2006 ET 2010

Le redressement d'activité constaté à partir de 2010 s'est accompagné d'une stagnation des marges que les éléments connus pour 2011 confirment. Les volumes restent encore loin des niveaux d'avant crise et provoquent un déséquilibre offre / demande néfaste aux transporteurs sur la négociation des prix, tandis que les coûts d'exploitation (gasoil, personnel, pneumatiques, etc.) continuent de progresser sensiblement.

ÉVOLUTION DES DÉFAILLANCES ET DE LEUR COÛT DEPUIS 2007



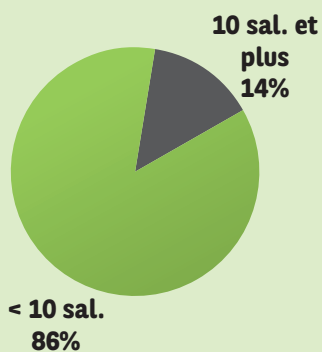
ÉVOLUTION DES DÉFAILLANCES ET DE LEUR COÛT

DEPUIS 2007

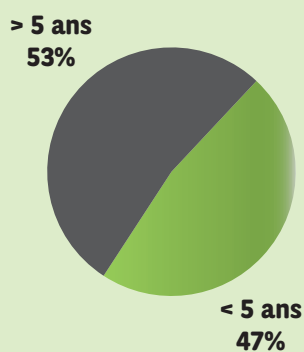
Le nombre de défaillances a décliné de façon limitée sachant que le point de référence 2008 est certainement le point de référence moyen. On note néanmoins une forte élévation du coût des défaillances entre 2008 et 2011 (cf. les cas emblématiques Mory et, à venir en 2012, Sernam), ce qui tend à prouver que, dorénavant, les défaillances touchent toutes les dimensions d'entreprises et d'ancienneté (cf. graphique ci-dessous). L'incapacité du marché à s'autoréguler en volume offert, malgré le niveau récurrent des défaillances, se paie au prix fort.



DÉFAILLANCE DE 2011 PAR TAILLE



DÉFAILLANCE DE 2011 PAR ANCIENNETÉ



DÉFAILLANCE DE 2011

Les entreprises de petite taille (inférieures à 10 salariés) continuent à être fortement impactées en nombre, reflétant la «géographie» du marché français. En revanche, les défaillances par ancienneté confirment que ce facteur n'est plus discriminant, et que la crise ainsi que le durcissement des conditions d'exploitation de la 2e moitié des années 2000 touchent quasiment de façon similaire les structures installées de longue date que les créations récentes.

Nombre de cessations	S2 2009	S1 2010	S2 2010	S1 2011	S2 2011
Total général	1 128	987	1 122	907	971
Emplois menacés par les cessations Total :	2 374	2 030	2 894	1 484	2 498

CESSATIONS

Les cessations d'entreprises gardent un « trend » de longue période assez constant. En effet, la difficulté pour les TPE à conserver une exploitation viable pousse de nombreux artisans chauffeurs et TPE « à jeter l'éponge ». On constate ci-dessus que le ratio moyen de salariés par structure est ainsi inférieur à 3.

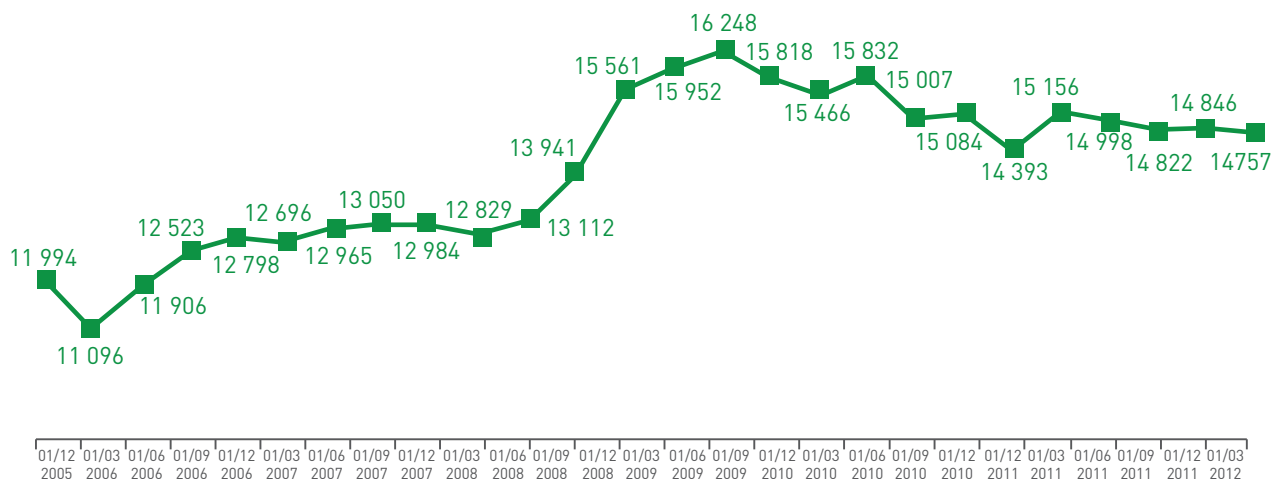
DÉFAILLANCES, APRÈS LA CRISE, UN EFFET « RETARD »

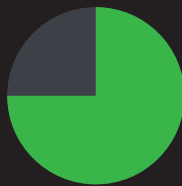
Le rythme des défaillances provoquées par la crise à partir de fin 2008 se fait toujours ressentir. Même si l'on note une décélération sensible à partir de mi 2010, les niveaux atteints sont encore supérieurs de 20% à ce qu'ils étaient à l'origine.

C'est ainsi également qu'HEULER HERMES et COFACE tablent dans leurs dernières enquêtes sur une reprise des défaillances en 2012, ce qui représenterait la 4^e année consécutive de défaillances au-delà de 60 000 procédures (chiffre estimé à 63 000 unités pour 2012).

Les facteurs d'aggravation évoqués par les 2 organismes sont : des niveaux de profits trop faibles qui n'ont pas permis aux entreprises « de se refaire une santé » après l'impact de la crise déclenchée en 2008, ensuite une faiblesse de la consommation – moteur de l'économie française – et enfin, une tension sur les crédits bancaires et les effets dominos des défaillances (cf. le cas récent et emblématique du volailler Doux qui met en péril la filière avicole, ses sous-traitants et de nombreux transporteurs locaux).

DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES TRIMESTRIELLES TOUTS SECTEURS





IMMATRICULATIONS EN EUROPE

Depuis février, le marché européen est en baisse après une inflexion constatée à la rentrée 2011. Seuls quelques pays mineurs évoluent en terme positif, le niveau attendu en 2012 ne devant nous ramener qu'un ton en dessous de celui de 2011 et permettre de stabiliser le marché en attendant 2013... dans un brouillard qui s'épaissit !

EUROPE

« Le niveau des immatriculations en Europe pour les véhicules de 16 tonnes et plus s'est effondré entre 2008 et 2009, et n'a pas encore retrouvé ses niveaux d'avant la crise. 2011 a été une année de rattrapage avec une croissance de 36%, mais reste loin des volumes atteints en 2007 - 2008.

Le début de l'année 2012 montre de nouveaux signes d'essoufflement du marché avec une baisse globale de 4% sur les 4 premiers mois de l'année, correspondant à 240 400 unités immatriculées sur 12 mois.

L'Europe du VI est scindée en plusieurs zones divergentes illustrant les problèmes économiques.

Au Nord, le meilleur résultat vient du Royaume-Uni, pays dans lequel la crise semble dépassée. La progression sur 4 mois est de 15% par rapport à 2011 et, en glissement (12 mois de mai 2011 à avril 2012), on enregistre 30 214 immatriculations, soit un niveau supérieur à 2007.

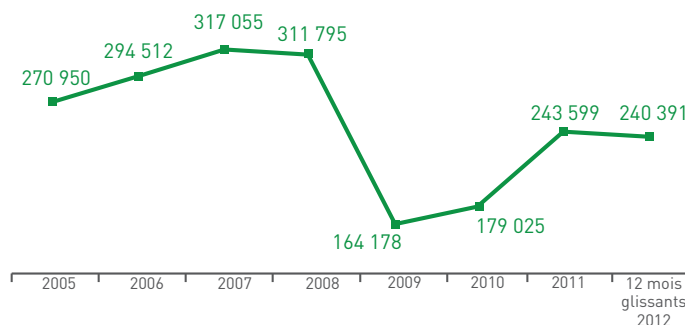
Les autres grands pays du nord de l'Europe, la France et l'Allemagne, obtiennent des résultats stables avec un très léger recul de 1% sur les 4 premiers mois et, en glissement, environ -10% des meilleurs scores de 2007 - 2008. La France enregistre 39 700 immatriculations et l'Allemagne, 60 000. En revanche, les immatriculations du Benelux ont reculé de 12% de janvier à avril.

Pour les pays du sud de l'Europe, la situation est beaucoup plus difficile avec une rechute de l'Espagne, de l'Italie et du Portugal. Si l'Espagne avait réussi à repartir de l'avant en 2011 avec 30% d'immatriculations de plus qu'en 2010, l'Italie avait dû se contenter d'une croissance de 18%, ce qui conduit ces 2 pays à un nombre d'immatriculations à avril 2012 proche de celui de 2010. Par exemple, l'Espagne qui avait immatriculé 35 800 véhicules en 2007 n'en a immatriculé que 14 500 sur les 12 derniers mois. Le Portugal va encore plus mal, dans des volumes certes plus faibles, puisque les résultats des 12 derniers mois sont très nettement inférieurs à ceux des années précédentes : sur les 12 derniers mois, il enregistrait 1 531 immatriculations vs 2 045 en 2011, 2 262 en 2010 et 2 355 en 2009. La crise reste d'actualité.

L'Europe de l'Est reste plus sensible à la conjoncture que les autres pays européens. Lorsque l'économie redémarre comme en 2011, les niveaux d'immatriculations progressent plus vite que ceux de l'Europe de l'Ouest avec +70%. En revanche, lorsqu'elle subit un ralentissement, la correction est forte avec une baisse de près de 8%.

Pour les véhicules de plus de 3,5 t, les résultats disponibles s'arrêtent en mars 2012. On voit cependant que 2 pays présentent des baisses importantes d'immatriculations : l'Allemagne, qui était à -1% pour les véhicules de 16 t et plus, passe à -12% et la Pologne, qui était à -5%, passe à -20%. »

**HISTORIQUE DE IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES
DE 16 TONNES ET PLUS EN EUROPE**



CONSOLIDATION EN BAS DE CYCLE

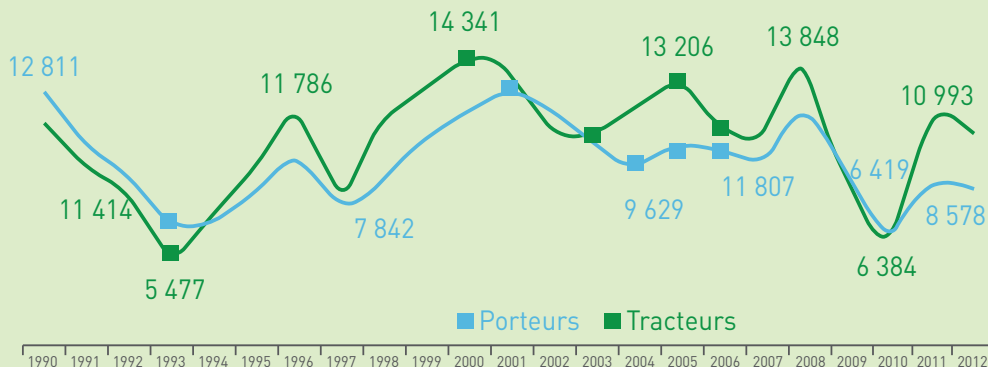
Le volume constaté à fin avril 2012 en glissement est très proche du niveau de l'exercice 2011. Cependant, nous pouvons imaginer une décline légèrement supérieure dans la mesure où le retournement enclenché fin 2011 continue à faire sentir ses effets. Les constructeurs européens ont adapté leurs structures de production à ce niveau qui laisse le marché loin derrière les années records de 2007 - 2008, sans que l'on puisse clairement évaluer à quel horizon nous pourrions espérer revenir à de tels niveaux, à moins qu'un booster pré-Euro 6 ne vienne compenser un environnement économique dégradé.

VI supérieurs à 16T (hors cars et bus)	janvier - avril 2012		12 mois 2011		2012 glissant à octobre	
	Immat.	Var.% 2012/2011	Immat.	Var.% 2011/2010	Immat.	Var.% 2012/2011
Allemagne	20 218	-12,4%	96 358	+19,8%	93 483	+6,0%
Espagne	3 226	-23,2%	16 301	+19,8%	15 329	+2,9%
France	12 524	+2,1%	49 364	+37,7%	49 626	+23,1%
Italie	4 402	-13,5%	20 648	+13,9%	19 963	+6,3%
Royaume-Uni	11 051	+28,7%	40 850	+24,8%	43 315	+26,7%
Benelux	6 337	-8,2%	23 853	+32,5%	23 288	+17,9%
UE 15 +CH, IS et N	66 149	-3,7%	281 688	+23,9%	279 174	+13,0%
Europe de l'Est	9 252	-6,4%	43 511	+55,9%	42 876	+29,9%
dont Pologne	3 699	-20,1%	17 088	+52,5%	16 906	+30,7%
Europe (23) +EFTA	75 401	-4,0%	325 199	+27,4%	322 050	+15,0%

IMMATRICULATIONS EN FRANCE

Le marché VI entre depuis plusieurs mois dans une nouvelle phase d'interrogations car, après le bas de cycle 2009 - 2010, puis la reprise en 2011, 2012 marque un nouveau ralentissement provoqué par une trop grande part de facteurs d'incertitudes dans la sphère économique générale tout autant que dans le métier, les renouvellements courants assurant le « trend ».

IMMATRICULATIONS DE PORTEURS ET DE TRACTEURS
1990-2012 4 PREMIERS MOIS (FRANCE)



IMMATRICULATIONS DE PORTEURS ET DE TRACTEURS

Les chiffres de l'enquête CNPA pour le T1 2012 confirme une inflexion depuis fin 2011 dont les impacts commencent à être visibles au printemps 2012.

FRANCE

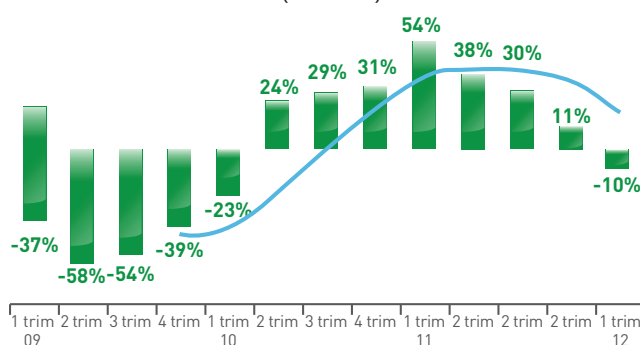
« Après une année 2011 de rattrapage, le début de l'année 2012 voit un léger recul des immatriculations de 4% par rapport aux 5 premiers mois de 2011 avec 19 571 immatriculations. On reste proche de la moyenne de longue durée qui est de 20 365. Alors que janvier et février s'étaient bien passés (+5%) et se maintenaient dans les bonnes perspectives de fin 2011, les 3 mois suivants ont vu le nombre d'immatriculations ralentir par rapport à l'année précédente.

Comme pour chaque inversion de tendance depuis de nombreuses années, les tracteurs ont plus souffert du ralentissement des commandes que les porteurs. Le nombre de tracteurs immatriculés recule de 5% pour les 5 premiers mois de 2012 alors que celui des porteurs ne diminuent que de 2%. Cependant, les tracteurs restent au-dessus de leur moyenne de longue durée (10 993 vs 10 605) alors que les porteurs n'ont pas réussi à revenir à leur moyenne sur les 10 dernières années (8 578 vs 9 708).

ÉVOLUTION DU CA DES VENTES DE VÉHICULES NEUFS

L'inflexion constatée du chiffre d'affaires n'est visible qu'à compter du T4 2011 après une phase très favorable débutée au T2 2010. Le retournement net de tendance à confirmer date du T1 2012.

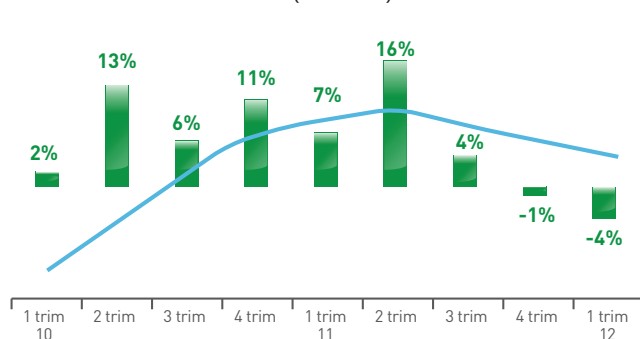
ÉVOLUTION DU CA DES VENTES DE VÉHICULES NEUFS



ÉVOLUTION DU CA DE LA RÉPARATION DE VI

Le CA réparations a été précurseur par rapport aux ventes puisque le solde d'opinions des distributeurs marque une inflexion dès le T3 2011 avant de se confirmer plus nettement au T1 2012, signalant un tassement du rythme entamé en 2010.

ÉVOLUTION DU CA DE LA RÉPARATION DE VI



IMMATRICULATIONS À MAI 2012

TOTAL	Tracteurs	Porteurs
19 571	10 993	8 578
-4%	-5%	-2%



CARROSSERIE VI

La carrosserie industrielle, secteur riche en métiers et en compétences, est très directement impactée par la crise et continue à s'adapter malgré une fragilisation dont on a pu récemment constater les effets. 2012 apparaît comme une année de stabilisation relative après le rebond de 2011, mais « la pente est rude ».

CARROSSERIE DE PORTEURS DE PLUS DE 5T

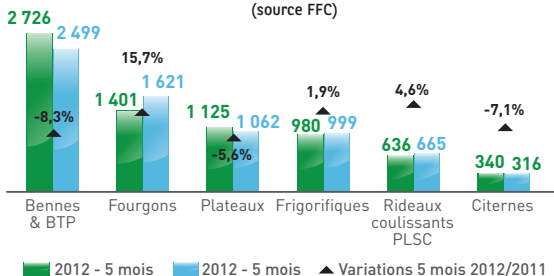
« Les 5 premiers mois de 2012 n'ont pas été très favorables aux VI carrossés : les immatriculations présentent depuis le début de l'année un recul de 2%, alors que 2011 se situe déjà dans les 3 plus mauvaises des 11 dernières années. Le principal secteur demandeur de VI carrossés, le BTP, ralentit ses commandes, en particulier lors des deux derniers mois et recule de 8,3%. L'activité, qui avait bien

redémarré en 2010, semble marquer le pas et le renouvellement des véhicules se trouve ralenti.

Les plateaux et les citernes sont également en recul par rapport à 2011.

En revanche, les fourgons sont bien orientés avec +15%, mais ils se situent encore loin des niveaux d'avant la crise. Les rideaux-coussissants à +4,6% et les frigorifiques à +1,9% sont en légère progression. »

IMMATRICULATIONS DES CARROSSERIES DE PORTEURS > 5T
(source FFC)



LE MOT DE LA FFC

La situation intermédiaire en mai 2012 n'est pas très bonne. L'ensemble des secteurs est en baisse par rapport à mai 2011 compte tenu d'un contexte global dégradé.

Les clients ont assurément réduit leur périmètre, et les renouvellements de matériels sont encore retardés, ce que révèle un état des lieux des secteurs :

Bennes :

Comme on pouvait l'imaginer fin 2011, et comparativement à la même période de l'année dernière, le nombre d'immatriculations a baissé, les carnets de commandes n'ayant pas été remplis au cours de ce premier semestre. En revanche, sur 12 mois glissants, les immatriculations ont nettement progressé.

Températures dirigées :

Le premier semestre est en légère hausse avec des budgets basés sur ceux de 2011.

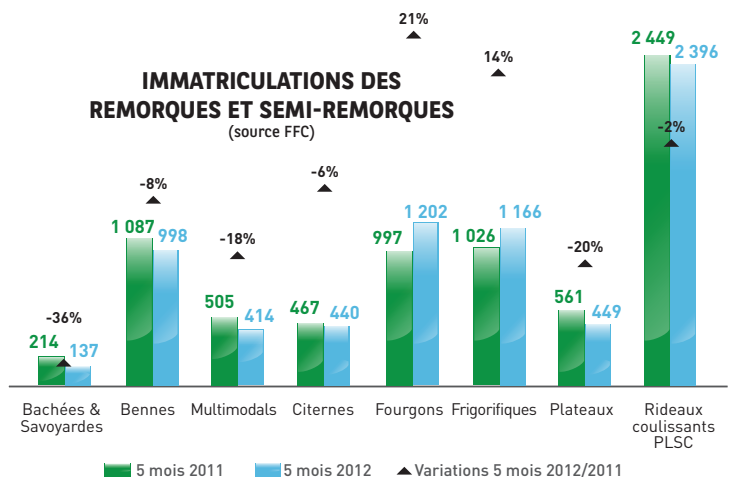
Citernes :

L'activité n'est pas très bonne au cours de ce premier semestre. L'activité porteurs est encore prioritairement affectée.

Transport en commun de personnes :

L'activité enregistre une baisse importante en gamme lourde, autobus et autocars.

IMMATRICULATIONS DES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES
(source FFC)



CARROSSERIE DE SEMI-REMORQUES ET REMORQUES

« Le marché de la remorque et de la semi-remorque a baissé de 4% pour les 5 premiers mois de 2012, soit 8 013 immatriculations après une année 2011 très moyenne. Malgré la reprise des immatriculations de tracteurs, le marché des remorques et semi-remorques peine à se redresser. Cependant, le marché varie fortement selon les types de carrosserie.

Le secteur du dry freight qui représente 50% du total marché semis (fourgons et plsc, essentiellement) est stable à fin avril, emportant donc la tendance globale du marché après une année de reprise sensible en 2011 (même si nous restons loin des années records).

Ensuite, les bennes et les plateaux sont également en recul de 18% et de 20%, le secteur du BTP étant déjà peu demandeur de VI carrossés. Les frigorifiques sont plutôt bien orientés avec une progression de 14% à l'image des VUL et porteurs dans ce domaine (poids du réglementaire dans les renouvellements).

IMMATRICULATION VUL

Nous avons souhaité donner une plus large place à ce marché dont la variété et les caractéristiques en font aujourd'hui un segment qui attire de nombreux acteurs d'horizons très variés et génère un bouillonnement constant en termes de produits et marchés.

UN « METIER » RICHE

Ce secteur, à multiples facettes, compte 4 segments principaux et quelques niches très spécifiques (pick-up, camping cars, les défunts N1) et vit une évolution forte sous l'influence de constructeurs qui sont full-liner de véhicules légers (les Français en tête). Ils sont soit issus du monde du VI et quasi full-liner de véhicules légers, ou du monde de véhicules lourds tels les mastodontes allemands Daimler et VW. C'est aussi le domaine dans lequel la production européenne est mutualisée (cf. les partenariats SEVELNORD et SEVELSUD - le récent et spectaculaire accord Mercedes - Renault pour le CITAN) et, où les constructeurs concernés n'hésitent pas à travailler sur des bases communes, réservant la différenciation des produits à des éléments d'images ou de finitions.

C'est également un marché dans lequel la France est en pointe en Europe, même si notre pays doit son rang à l'intégration des dérivés VP dans le segment VUL.

C'est encore un métier dont le segment lourd tend de plus en plus à s'intégrer aux métiers et au marché VI via ses constructeurs, réseaux de distribution et carrossiers. Le potentiel d'évolution est très vaste au moment où les développements sur les véhicules « propres » se multiplient, dans un contexte d'évolution de distribution urbaine bouillonnant (cf. le lancement des ZAPA ou la croissance du e-commerce).

C'est également un « métier » dont la richesse de l'offre est aussi là pour s'adapter à une très grande diversité de clientèle qui englobe aussi bien les particuliers qu'une très grande variété de professionnels.

Nous traiterons donc de 3 sujets :

- la segmentation du marché,
- l'activité des véhicules carrossés,
- le parc au 1^{er} janvier 2011 :



LA SEGMENTATION DU MARCHÉ

A fin 2011, on constate que le segment lourd, ici dénommé grand fourgon, pèse 42% du total VUL hors dérivés VP, en moyenne sur les 10 dernières années.

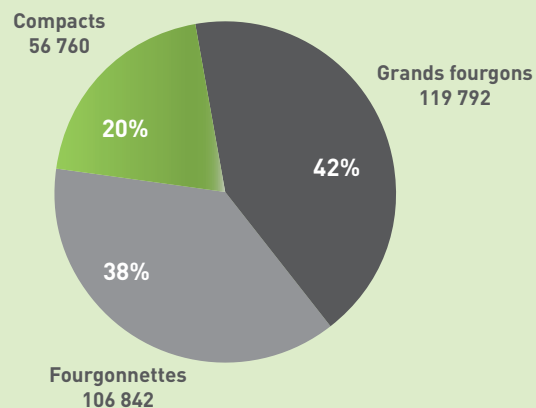
Il a subi l'impact de la crise de la même façon que le marché VI, marché duquel il se rapproche fortement au point qu'il semblerait dorénavant cohérent d'insérer ce segment VUL dans une analyse élargie du marché VI.

Les fourgonnettes et compacts ont connu une évolution assez similaire et résistent très bien à la crise, grâce notamment à une base de clientèle plus diversifiée et aux impacts des offres constructeurs. On note d'ailleurs une porosité de plus en plus forte entre ces deux domaines, les frontières s'amenuisant au gré des évolutions technologiques.

Le marché des dérivés VP que nous n'intégrons pas ci-dessus relève d'une problématique différente, s'agissant de véhicules majoritairement affectés à de grandes entreprises et fortement influencés par la Location Longue Durée.

A fin avril, dans un marché qui se retrouve en recul de 5% au global, ce sont les immatriculations de dérivés VP qui sont seules en progression, tandis que les fourgonnettes chutent de 10% et que les fourgons et châssis lourds baissent de 6% (avec stabilité des châssis carrossés et dégradation de plus de 10% des fourgons).

IMMATRICULATIONS DES VUL PAR CATÉGORIE MOYENNE SUR 10 ANS





IMMATRICULATION CARROSSERIE VUL

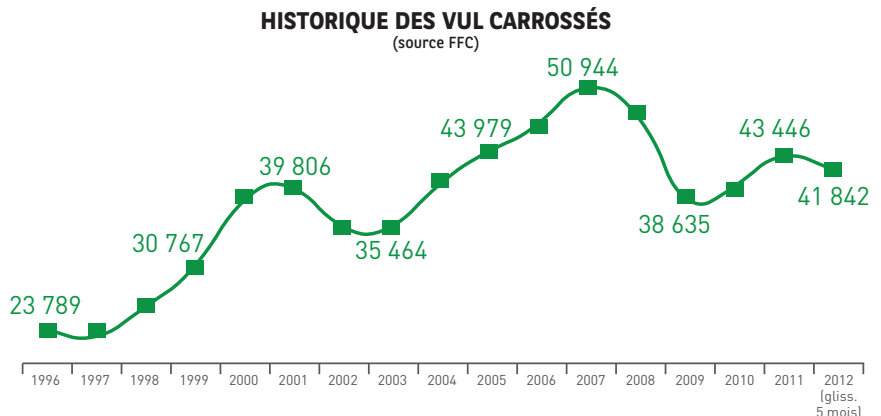
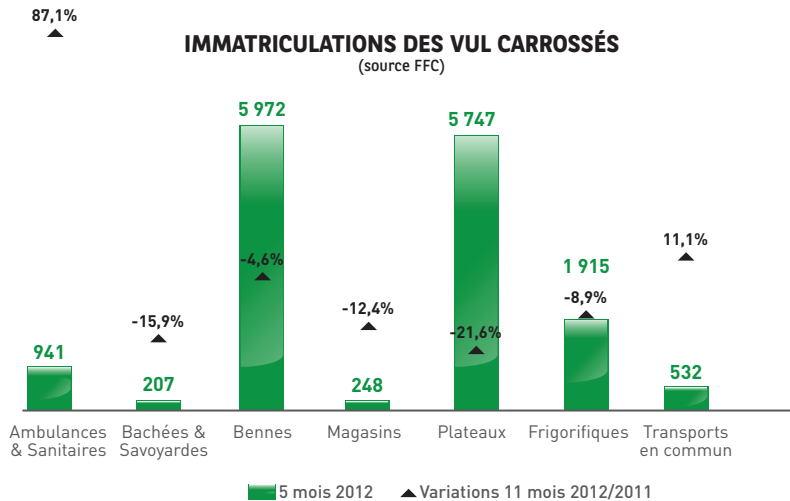
LE VUL CARROSSÉS

« L'ensemble des véhicules carrossés recule pour les 5 premiers mois de 2012 de 8,9%. Quasiment toutes les catégories sont touchées. Les plus affectés sont les plateaux avec un recul de 21,6% alors que 2011 avait été, pour eux, une année record. Il s'agit plus d'une correction que d'un déclin car, en glissement, on se rapproche du niveau des années précédentes.

Les frigorifiques chutent de 8,9%. Pour ces derniers, 2011 avait également été une année record et donc ce repli s'explique par une correction du marché vers des niveaux plus habituels.

Les bennes, qui avaient plus souffert en 2011, perdent 4,6% et subissent surtout l'atonie du marché du BTP en ce début d'exercice.

Les 2 catégories qui progressent sur les 5 premiers mois de 2012 sont les transports en commun de personnes avec +11,1% et surtout les ambulances et sanitaires à +87,1%. Les premiers profitent d'un marché très porteur après une très bonne année 2011 et le second connaît un rattrapage après une année faible. En glissement 12 mois à mai 2012, les niveaux sont presque redevenus normaux à 2 100 immatriculations. »



LE PARC AU 1^{ER} JANVIER 2011

Cette enquête quinquennale du SOES sur le parc VUL permet de montrer l'ampleur de ce marché et la largeur de son périmètre.

Le parc global qui représente 10 fois plus de véhicules que le marché VI, mais qui est détenu à 40% par des particuliers, illustre bien sa position hybride entre les marchés VP et VI. Ce parc a augmenté de 10% depuis la dernière étude de 2006, ce qui est considérable, et il augmente à un rythme annuel proche de 2% depuis 2001.

Il est constitué à 70% de fourgons (fourgons « tolés ») sortis d'usine.

Le parc privé est constitué en majorité de véhicules de plus de 10 ans, véhicules de 2^e et 3^e main faiblement utilisés et appartenant pour 1/3 à des retraités.

Le parc pro utilisé pèse 60% du total dont on note les caractéristiques suivantes : un parc de véhicules de moins de 20 ans de 3 177 000 unités dont 51% ont moins de 5 ans et 75% moins de 10 ans, pour un âge moyen de 5,9 ans, largement influencé par le parc dérivés VP qui pèse 20% de ce parc pro.

Le parc pro est utilisé pour ¼ par le secteur du BTP et à hauteur de 7% par le transport (contre seulement 4% en 2006), montrant bien les évolutions dans les transports urbains (Le e-commerce et bientôt les Les (ZAPA) Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air).

Le kilométrage moyen est de 18 200, ce qui est quasiment stable par rapport à 2006 (on note une moyenne transport de plus de 30 000 km - cf. l'impact des activités messagerie). 90% des véhicules sont utilisés en compte propre, et 20% des véhicules à usage pro parcourent plus de 35 000 km par an.

Le parc pro segment 3,5 tonnes représente près de 13% du total, soit un potentiel de 720 000 véhicules de moins de 20 ans.

Dans le total ci-dessus, 450 000 véhicules ont moins de 5 ans. Ce chiffre est à rapporter au rythme des immatriculations de ce segment, soit un potentiel de renouvellements par quart, c'est-à-dire 110 à 120 000 unités par an.

LA CONJONCTURE VU PAR LE CNPA

Nous avons souhaité donner la parole au CNPA afin de lui permettre de nous livrer une analyse du métier ainsi que des éléments concernant les réseaux de distribution à une période où l'environnement de ce métier se durcit de nouveau.

Le mot du Président « Si le nombre d'immatriculations de véhicules industriels au 1^{er} trimestre restait soutenu, avec une progression de 1,5%, ce chiffre est malheureusement loin de refléter la réalité. » « Cette croissance comptabilise des commandes prises entre octobre et décembre de l'année dernière », corrige Jacques Bruneel, Président des Concessionnaires VI du CNPA. « Aujourd'hui, la réalité, c'est une baisse des ventes d'au moins 10%. »

Le CNPA met en exergue les facteurs de recul du marché en ce printemps 2012 :

- Une conjoncture économique défavorable (hausse des risques de défaillances, des PME transport et BTP en tête, difficultés de financement).
- Les inconnues de nature réglementaire, facteur d'incertitude dans la décision d'investissement, le 44 tonnes et la taxe poids lourds :

- Le décret portant sur les spécifications techniques - 5 ou 6 essieux - des futurs véhicules de 44 tonnes n'est toujours pas signé et devra faire l'objet d'une nouvelle négociation.

- La taxe poids lourds (applicable en juillet 2013) ne précise toujours pas si une éventuelle réduction de tarif serait applicable pour les véhicules répondant aux normes Euro 5 et 6.

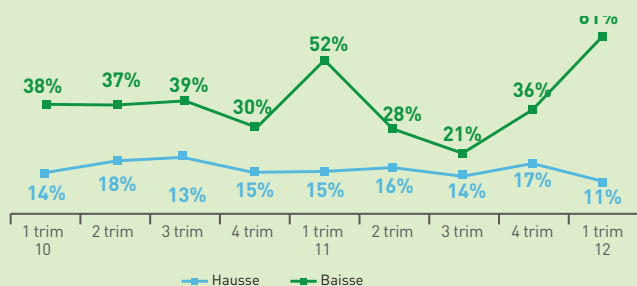
L'ensemble de ces incertitudes freine les achats d'anticipation attendus par les distributeurs, et des décisions tardives pourraient empêcher les constructeurs d'assumer la demande en production, entraînant des délais de livraisons et l'impossibilité de satisfaire totalement à la demande.

L'AVIS DU CNPA SUR LA CONJONCTURE

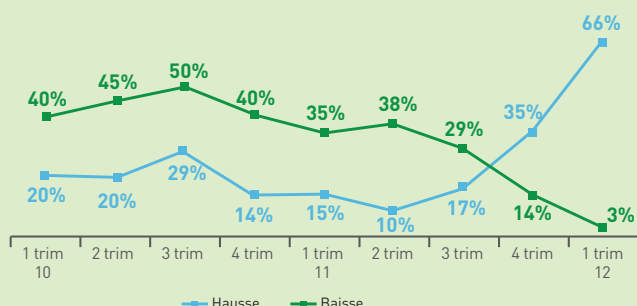
La baisse des ventes entraîne une lutte sur les prix de ventes VN au détriment des marges des réseaux de distribution. L'après-vente ne vient pas en relais pour augmenter l'activité des distributeurs, car la baisse du trafic de marchandises entraîne une sous-utilisation des parcs de véhicules. « Lorsqu'un camion tombe en panne, les transporteurs préfèrent le remplacer par un autre qui ne roule pas. »

66% des distributeurs anticipent une baisse de leur chiffre d'affaires de vente de VN au second semestre, soit l'un des pourcentages les plus marquants du baromètre CNPA, depuis son origine.

OPINION SUR L'ÉVOLUTION DES MARGES VENTES DE VÉHICULES NEUFS



ANTICIPATION D'ÉVOLUTION DU CA VENTE DE VÉHICULES NEUFS



OPINION SUR L'ÉVOLUTION DES MARGES VENTES

Le retournement d'opinions apparaît dès le début de l'exercice 2011, s'améliorant en cours d'exercice et retrouvant une forte anticipation à la baisse en ce début d'année.

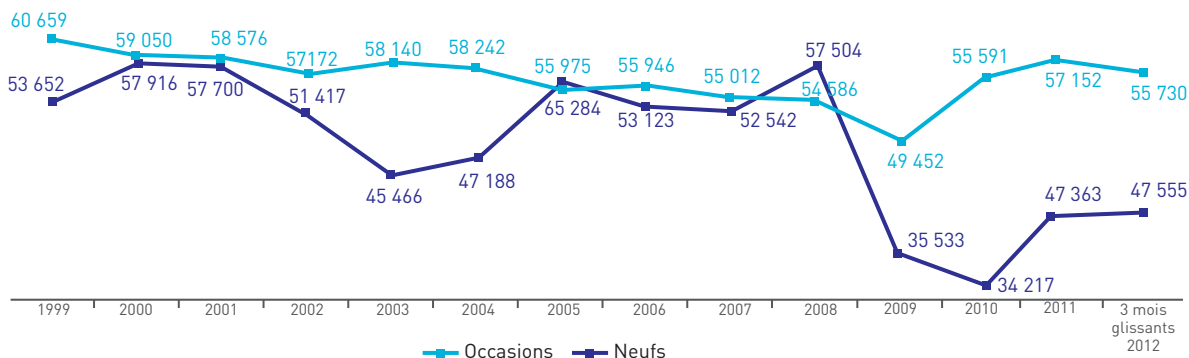
ANTICIPATION D'ÉVOLUTION DU CA

Le croisement des courbes d'opinions est assez proche des anticipations de ventes VN. Le recul constaté à mi 2011 dans la croissance en réduit les flux et génère de nouvelles incertitudes quant à l'activité économique, ce qui produit de nouveau un coup de frein sans l'activité atelier.

LES IMMATRICULATIONS

Ce secteur stratégique ne semble pas, à ce stade de l'exercice 2012, être un facteur d'inquiétude pour les opérateurs du marché. On pressent néanmoins des signes de ralentissement, qui selon les distributeurs, affectent déjà les niveaux de prix, sans pour autant constituer de risques immédiats sur les niveaux de stocks.

HISTORIQUE DES IMMATRICULATIONS OCCASIONS/NEUFS DE VI>5T



Le rapport VO/ VN supérieur à 1 sur longue période (sauf en 2008, année record de ventes VN) semble confirmer que le rythme d'immatriculations VO en nombre n'est que partiellement lié à l'état du marché. Hormis bien entendu en cas de crise profonde, telle que celle vécue en 2009, lorsque le blocage du négoce VO (chute globale de l'activité du marché et blocage des reprises des réseaux) avait véritablement impacté les transactions de seconde main.

Au-delà des effets connus des opérations de type strictement administratif (mutation de carte grise sans négoce), c'est de façon constante 10% du parc global qui mouvemente chaque année.

En revanche, nous sommes à la veille d'un exercice qui pourrait compliquer la donne dans le domaine du tracteur routier. En effet, le passage à Euro 6 début 2014 devrait entraîner (hypothèse généralement retenue par le marché) des retours potentiel-

lement forts en Euro 3 et Euro 4, à gérer par l'ensemble de la place dans l'environnement fragilisé que nous connaissons. La reprise des ventes en gamme BTP après plusieurs années en retrait pourrait alimenter le marché seconde main et contrebalancer un marché tracteurs très sensible aux évolutions de normes.

L'ÉVOLUTION DU VOLUME DES STOCKS DE VÉHICULES D'OCCASION À UN AN D'INTERVALLE

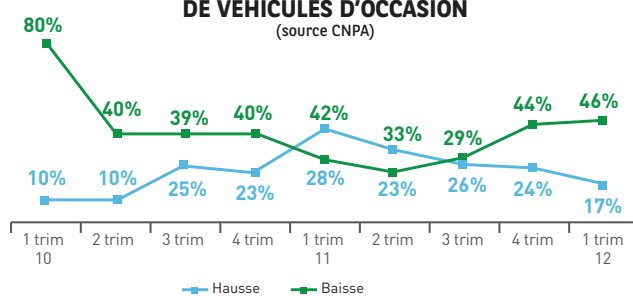
L'état de conjoncture CNPA confirme une inflexion du chiffre d'affaires VO à compter du T3 2011, confirmée au T1 2012, ce qui marque la fin d'une tendance haussière débutée au T2 2010.

C'est au T3 2011 que les anticipations des distributeurs, sur les marges VO, se sont retournées. Le stock ne semble pas constituer un motif d'inquiétude pour l'ensemble des distributeurs. Depuis début 2010, les anticipations se portent largement en faveur d'une baisse de ceux-ci. Les anticipations de ventes de VO sont orientées à la baisse depuis le T 2 2010.

Au global, nous pouvons noter un début d'inquiétude sur les marges et les volumes de négoce / stock mesuré. A suivre, un éventuel problème qualitatif qui produirait un désajustement entre l'offre et la demande de véhicules de seconde main au moment où le marché VN cherche un second souffle.

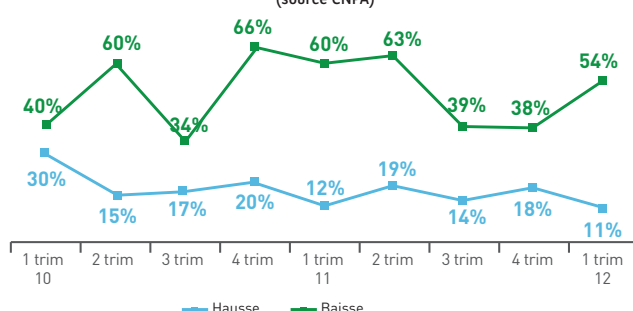
OPINION SUR L'ÉVOLUTION DES MARGES VENTES DE VÉHICULES D'OCCASION

(source CNPA)



OPINION SUR L'ÉVOLUTION DU VOLUME DES STOCKS DE VÉHICULES D'OCCASION À UN AN D'INTERVALLE

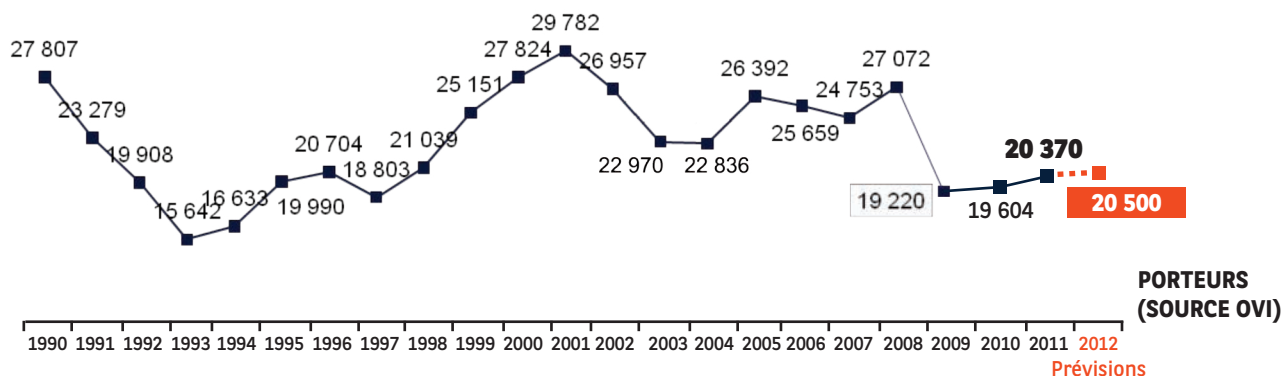
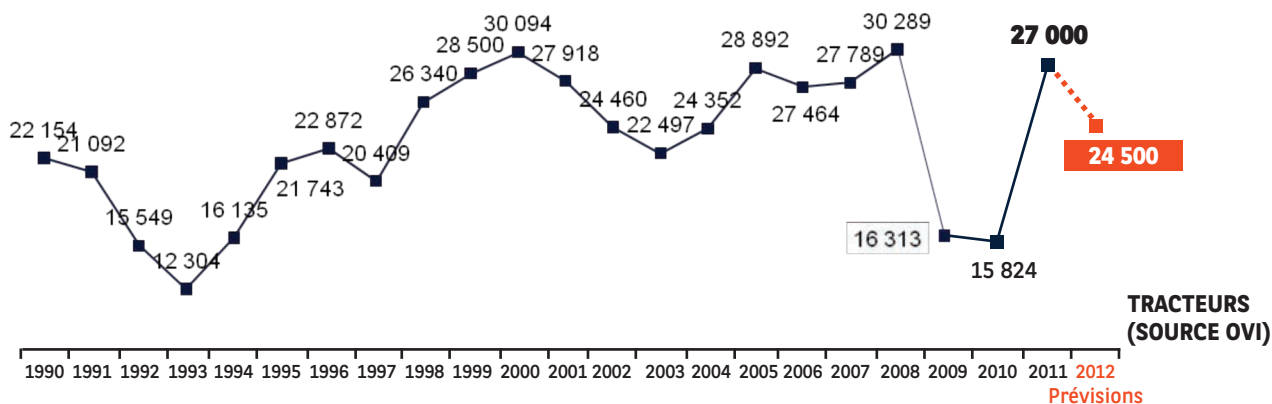
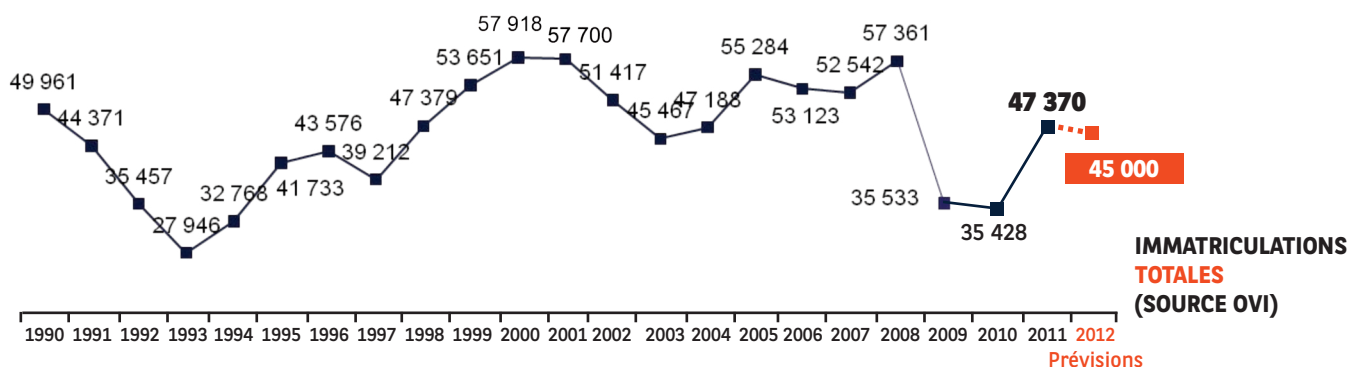
(source CNPA)





HYPOTHÈSES 2012

LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DE PLUS DE 5T



PRÉVISIONS POUR 2012

ENTRE 2 EAUX OU ENTRE 2 MONDES OU... RÉGIME MINIMUM

Si nous faisons un plan large du cadre dans lequel évolue le marché VI, nous visualisons un environnement chahuté, dans lequel nous avons quelquefois l'impression que la vérité du jour ne sera pas celle du lendemain, l'œil rivé sur le sud d'une Europe engagée sur une pente difficile et glissante.

Ce constat fait en termes macroéconomiques doit néanmoins nous conduire à nous recentrer sur des données sectorielles plus concrètes ou en tout cas moins difficiles à cerner, en commençant par le marché transport.

Sans ignorer les problèmes majeurs qui se posent et se poseront à ce métier, nous pouvons intégrer le fait que, quoi qu'il arrive, subsisteront des flux de transport et d'échanges de marchandises par la route. Nous pouvons prendre l'hypothèse d'un maintien à moyen terme sur les niveaux actuels des volumes transportés.

Sur cette base et eu égard aux besoins minimum de renouvellements de véhicules, à leurs cycles de vie constatés sur le long

terme, aux reports partiels de renouvellements des véhicules liés au BTP, nous pouvons considérer (sauf nouvelle crise de l'ampleur de 2008 que le contexte actuel ne rend pas forcément inévitable) que le marché VI pourrait se repositionner sur un cycle moyen stabilisé, même s'il s'agit d'un niveau inférieur à celui des années 2000.

Nous pouvons également intégrer le positionnement des constructeurs en évolution constante et régulière dans un marché mondialisé. Les communications les plus récentes de ces derniers portent essentiellement sur des sujets stratégiques (entrée sur le marché chinois, course à la taille critique, cf. le groupe VW).

Cet élargissement du marché voit en effet les constructeurs s'adapter à des problématiques élargies dans lesquelles s'affrontent des géants aujourd'hui d'origine européenne, et peut-être demain chinoise. En se conformant à la demande des marchés continentaux et dans un équilibre global, les questions européennes ou françaises deviennent alors moins cruciales.

2012 semble être une année de changements, transition entre une sortie de crise

qui se confirme, du moins en terme de volume d'immatriculations (rapporté aux années terribles 2009 - 2010). A mi 2012 avec un exercice à venir qui devrait être marqué plus par les impacts réglementaires que par les fondamentaux du secteur, susceptibles d'influencer les acheteurs potentiels en bien (des achats d'opportunités) ou en mal (des doutes supplémentaires).

Au final dans ce contexte, et compte tenu de l'état d'avancement du marché, on peut sérieusement envisager que le marché 2012 assurera un minimum vital qui devrait ressembler à un bas de cycle des années 2000, soit une seconde année correcte après 2011. 2013 devra être projetée dans un ensemble de données incluant une situation européenne imprévisible et un environnement réglementaire fort. La tendance haussière 2012 devrait concrétiser un exercice marqué par un sentiment mitigé, né du constat d'un marché stabilisé, mais aussi d'un attentisme bien compréhensible dans un cadre global toujours très chahuté. Tandis que l'absence de visibilité et les pressions sur les prix semblent redevenues d'actualité, phénomène quasi général par ailleurs.

EN CONCLUSION

Compte tenu de ce qui précède, et dans l'attente d'une fin d'exercice 2012 pré-Euro 6 et pré-taxe PL, nous nous prononçons pour le maintien de nos prévisions au niveau annoncé en janvier, soit un marché global à 45 000 unités, niveau vers lequel semble converger l'ensemble des analystes, qu'ils soient constructeurs ou organismes spécialisés.

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

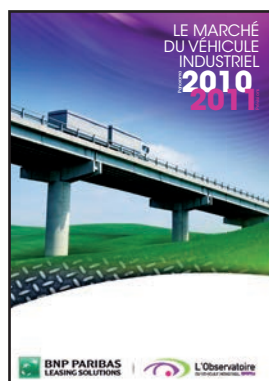
Type	2011	12 mois glissants à janvier 2012	Previsions 2012	Évolution / 2011
Tracteurs	27 000	26 017	24 500	- 9%
Porteurs	20 370	20 579	20 500	+ 0,6%
TOTAL	47 370	46 596	45 000	- 5%

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. Etablissement 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.leasingsolutions.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