

# Faits et Chiffres 2010

## Cette édition restitue le tableau de bord de la profession en 2010

### Contexte macro-économique et marchés automobiles

Après deux exercices 2008 et 2009 mouvementés, **l'année 2010 a été plus favorable aux acteurs de la location longue durée**. D'abord, parce que l'activité générale s'est redressée, comme le prouve la croissance du PIB à +1.5%, après une année 2009 qui avait enregistré la baisse la plus importante depuis la fin de la seconde guerre mondiale (-2.5%) ; on note également que les entreprises ont renoué avec un cycle positif de l'investissement.

C'est d'abord la production des entreprises françaises qui a progressé, combiné avec une amélioration du climat des affaires. Bien que modéré, cette évolution a eu un effet non négligeable sur le compte d'exploitation des entreprises. Les sociétés françaises ont pu faire face au besoin de remplacement et de modernisation du capital, malmené depuis le début de la crise en 2008.

**L'automobile a largement contribué au redressement de l'activité**. Dans le neuf comme dans l'occasion, les marchés ont été très dynamiques. La vente de véhicules neufs, soutenue par la prime à la casse, a largement contribué à l'activité des réseaux de distribution, perturbés depuis 2008 ; Pour sa part, l'occasion s'est bien comportée, en progressant de 2.6%, se rapprochant ainsi des niveaux antérieurs à la crise.

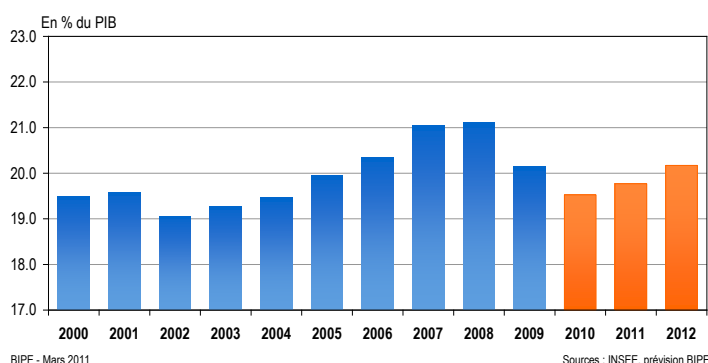
Pourtant, toutes les catégories d'âge de véhicules n'ont pas connu le même sort. Le VO de moins d'un an et le VO de plus de 4 ans ont été particulièrement dynamiques (respectivement + 14.1% et +4.4%), les niveaux 2010 ont ainsi rejoint ceux qu'ils avaient atteints en 2008 ; En revanche, la vente des VO situés dans la tranche intermédiaire (1 à 4 ans) a souffert (-4.0%) et reste loin de ses niveaux de régime antérieurs.

Malgré un niveau de restitutions relativement élevé, en grande partie dû au retour massif des prolongations de contrats, les acteurs de la location n'ont pas connu de grandes difficultés à écouler leur volume d'occasions récentes. Ils ont en effet joué sur la diversité de leurs canaux de revente pour limiter la durée de détention des stocks et réduire la perte de valeur résiduelle occasionnée par la baisse des prix et la déformation du mix segment dans le neuf.

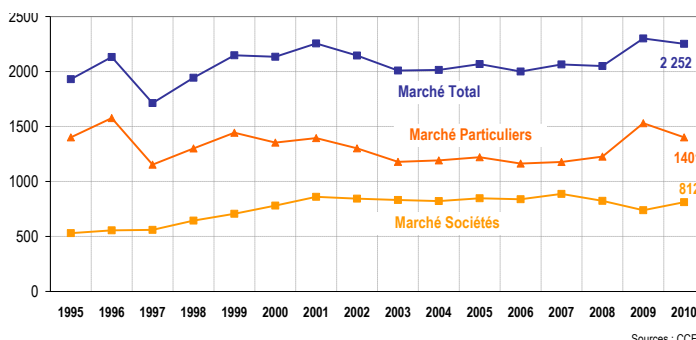
Pour l'année 2011, les perspectives générales restent modestes ; En revanche, celles des entreprises françaises paraissent plus optimistes. Signe de bonne santé, l'investissement devrait repartir à la hausse (+3.4%), après la chute cumulée de près de 10% depuis le point précédent (où le poids de l'investissement avait atteint près de 21% du PIB, en 2008).

Néanmoins, le secteur devra rester particulièrement vigilant aux conditions financières. Le niveau d'investissement est en effet conditionné au non-resserrement des conditions de crédit, dont dépend également la tarification des acteurs de la longue durée.

France : part de l'investissement total dans le PIB



Evolution des immatriculations VPN par catégorie de clientèle en France en milliers d'unités



## La LLD dans le marché

Après les perturbations de 2009, l'année 2010 a permis de tirer les bénéfices d'une anticipation réussie des effets de la crise.

### Rebond des mises à la route.

Toujours affecté par un marché de l'occasion grippé (la prime à la casse ramenant les prix de quelques-uns des produits neufs au seuil des tarifs de l'occasion récente), les acteurs de la location ont néanmoins enregistré une forte hausse des mises à la route (+12.8%).

Cette bonne performance s'explique avant tout par un renouvellement plus massif des flottes en fin de contrat et un retour de la confiance des entreprises, qui a pour effet la conquête de nouvelles clientèles.

### Croissance du parc.

Le renouvellement mécanique et maîtrisé des flottes en fin de contrat a contribué à la bonne santé du secteur en 2010 ; la politique de conquête a permis une croissance du parc financé de plus de 2%, ce qui constitue pour la profession une 7<sup>ème</sup> année consécutive de hausse. Avec plus de 1.139 million de véhicules en gestion, la profession atteint ainsi un « plus-haut » historique.

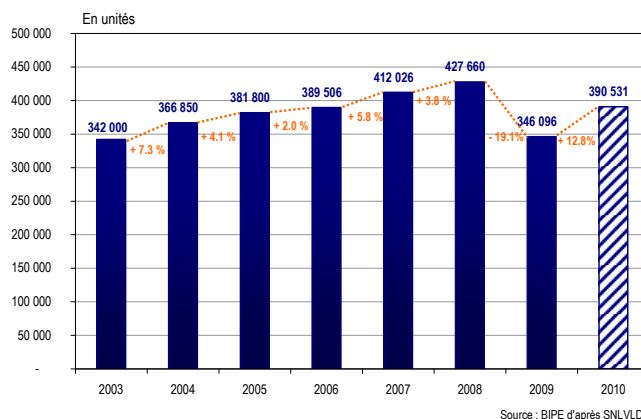
Le parc en Fleet Management poursuit son évolution « mécanique » (+4.7% à 227.270 unités), due plutôt à un besoin ponctuel d'optimisation de la part des entreprises qu'à un effet de la conjoncture.

**Les perspectives 2011**, telles que ressenties et déclarées par la profession, devraient voir le marché de la LLD prolonger son rythme de croissance. L'enquête annuelle du SNLVLD, (menée auprès des professionnels adhérents) montre que plus de 80% des responsables interrogés prévoient une nouvelle accélération des mises à la route dans les prochains trimestres.

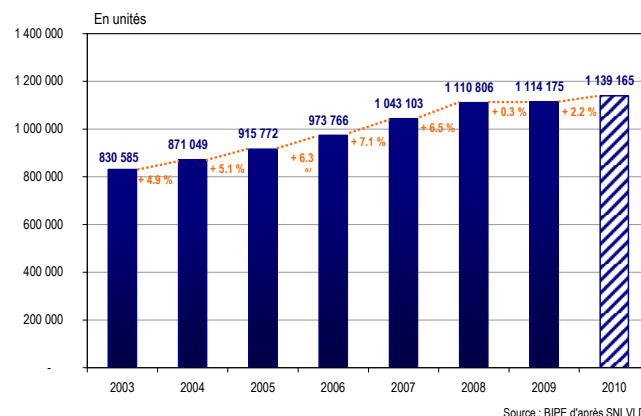
Le mouvement de restitutions lié à la prolongation des contrats, opéré en 2009 et 2010, devrait s'estomper cette année et les loueurs devraient accentuer leur conquête auprès de cibles encore peu sensibles à l'intérêt de la LLD : professions libérales et autres entrepreneurs.

De même, la remontée des valeurs résiduelles et le coût des liquidités devraient renforcer l'attrait auprès des prospects.

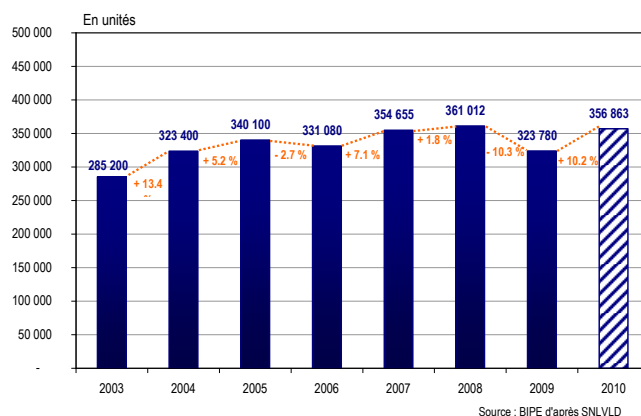
Evolution des mises à la route depuis 2003



Evolution du parc en LLD en volumes depuis 2003



Evolution des restitutions depuis 2003



## Structure du parc en location

**Le parc LLD a connu une bonne progression en volume en 2010, mais sa structure est restée très similaire à celle de l'année 2009.**

En premier lieu, la répartition du parc selon les catégories de véhicules n'a que très peu évolué. La part des Véhicules Particuliers (VP) est ainsi restée stable. Seules les parts des Véhicules Sociétés (VS) et des Véhicules Utilitaires (VU) ont été sensiblement modifiées. Les VU ont vu leur poids progresser de plus de 2%, à l'inverse des VS qui ont connu une attrition de même ampleur.

Selon l'actionnariat des entreprises, la répartition du parc LLD s'est quelque peu modifiée, surtout liée à un changement de périmètre de certains loueurs. 43% du parc VP sont détenus par les filiales de banques, qui détiennent également 71% du parc VS. Les captives constructeurs, quant à elles, gèrent près de 53% des VU et 38% des VP.

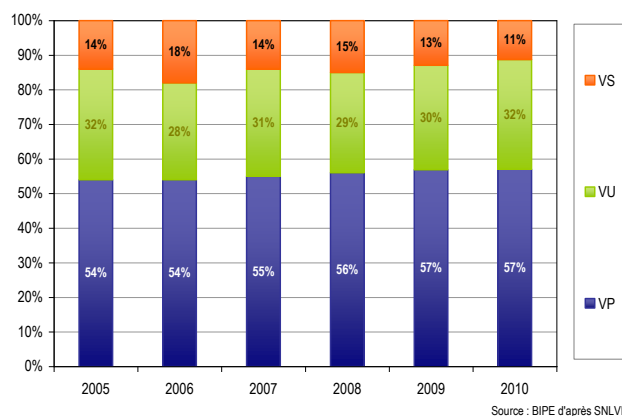
Au total, le leadership est partagé entre captives constructeurs et filiales de banques qui se partagent 82% du marché de la LLD. Cette année encore, les captives ont joué leur rôle de « facilitateur » dans la politique commerciale de leur constructeur, un phénomène déjà observé en 2009.

L'année 2010 a sensiblement renforcé la tendance - perçue en 2009 - faisant déjà la part belle aux véhicules moins émetteurs de CO<sub>2</sub>. C'est ainsi que les effets bonus/malus, la fiscalité et la recherche permanente et toujours plus poussée d'économies d'usage ont déformé la structure du parc en termes de grammage des émissions de CO<sub>2</sub>.

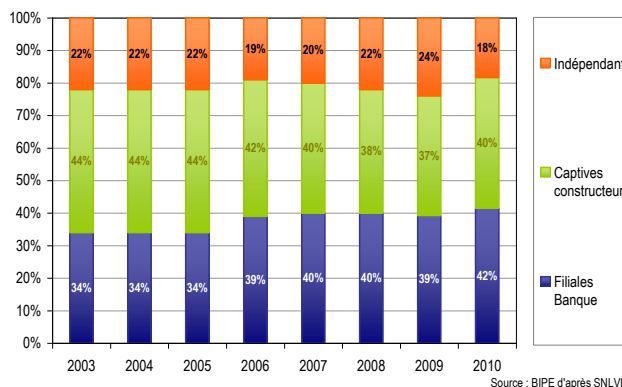
En 2010, plus de 44% des véhicules du parc émettaient moins de 120 g CO<sub>2</sub>/km, contre près de 36% en 2009. Cette tendance à l'abaissement des taux d'émission concerne l'ensemble de la profession, quelle que soit la nature de l'actionnariat. Dans ce mouvement, les captives constructeurs restent encore les plus engagées avec un parc à moins de 120 g CO<sub>2</sub>/km qui atteint 48%, contre 41% pour les filiales de banques. Bien que plus en retrait, les indépendants ont néanmoins fait progresser la part de ces mêmes véhicules de 25% à 31% de leur parc.

Quoi qu'il en soit, au seuil de 130g CO<sub>2</sub>/km, la performance environnementale est homogène entre les acteurs de la LLD.

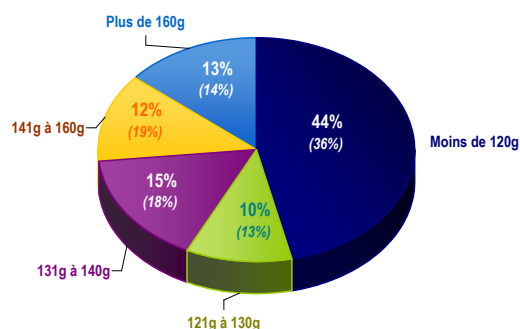
Répartition du parc LLD selon les catégories de véhicules depuis 2005



Répartition du parc en LLD selon l'actionnariat des entreprises adhérentes depuis 2003



Répartition du parc LLD selon la classe de malus CO<sub>2</sub> en 2010 (rappel de la donnée 2009 entre parenthèses)



## Eléments de gestion

L'évolution du chiffre d'affaires, de + 3,5 % en 2010 par rapport à 2009, traduit le dynamisme de la profession au sortir de la crise. Si les loueurs sont parvenus à accélérer le rythme de la croissance par rapport à 2008, ils le doivent essentiellement à une révision de la tarification de leur offre, perceptible directement dans la progression du montant moyen financé (+3.9%). Comme en 2009, la prolongation des contrats a concerné près de 10 % des restitutions enregistrées, tandis que les nouvelles mises à la route se sont portées sur des véhicules d'un montant moyen financé plus élevé, grâce à une offre de services et d'équipements élargie. A contrario, la reprise du marché VO devrait soulager les valeurs résiduelles et limiter, par effet mécanique, le montant des mensualités proposées en 2011.

Enfin, la profession est restée particulièrement vigilante à la maîtrise de la durée moyenne des stocks, pour absorber au mieux les derniers effets de la crise sur le marché VO.

## Caractéristiques des contrats

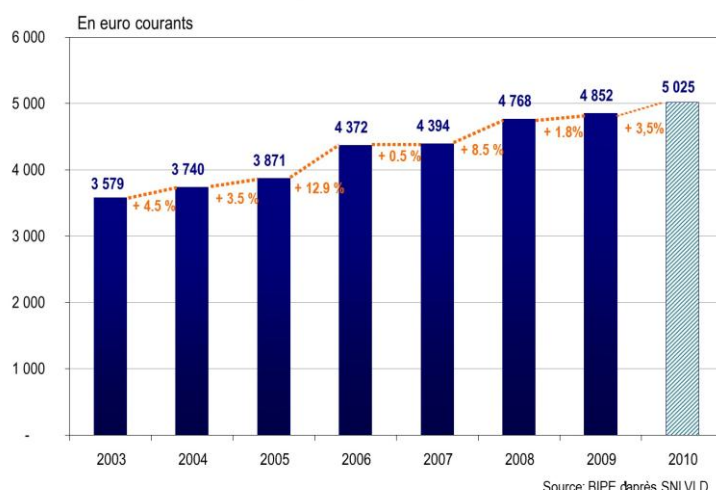
Le montant moyen financé a été révisé de 3.9% en 2010 pour atteindre 18.736 euro, ce qui a permis de soutenir en partie le chiffre d'affaires de l'activité de location longue durée. A l'instar de l'exercice 2009, la profession a ainsi privilégié la commercialisation de véhicules mieux équipés, au même titre qu'elle a complété l'offre de services adossés au contrat de location.

Concernant les durées de détention, la prolongation des contrats a contraint certains loueurs à revoir à la hausse leurs durées moyennes ; mais la conquête et la faible progression du kilométrage moyen (+0.8%) ont permis une stabilisation en 2010. En moyenne, la profession propose des contrats à 38.3 mois ou 97.495 km, soit une loi de roulage annuelle (km moyen/durée moyenne x 12) en légère hausse (+0.9%), à 30.575 km/an.

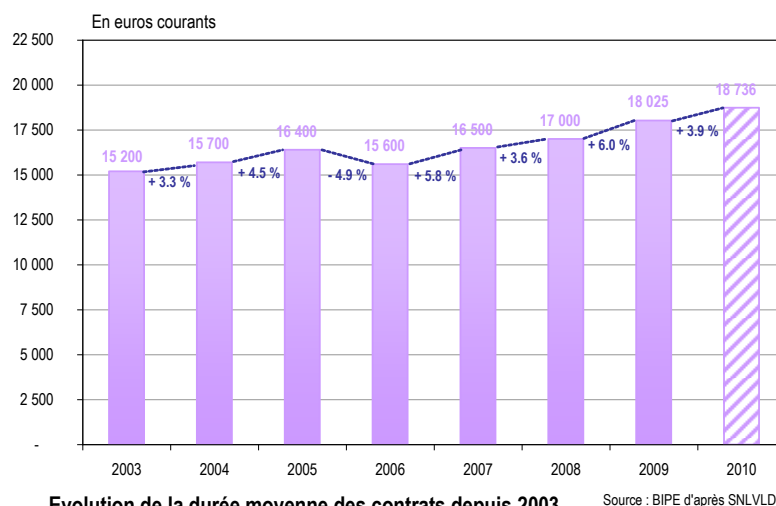
### Détail des éléments de gestion en 2010

	2010
Pneus achetés	833 877
Jours de location de Courte Durée achetés	1 340 341 jours
Carburant acheté	499 Millions de litres
Amendes gérées	501 675 amendes
Sinistres gérés	118 132 sinistres Dont : 105 241 sinistres partiels 12 891 sinistres totaux

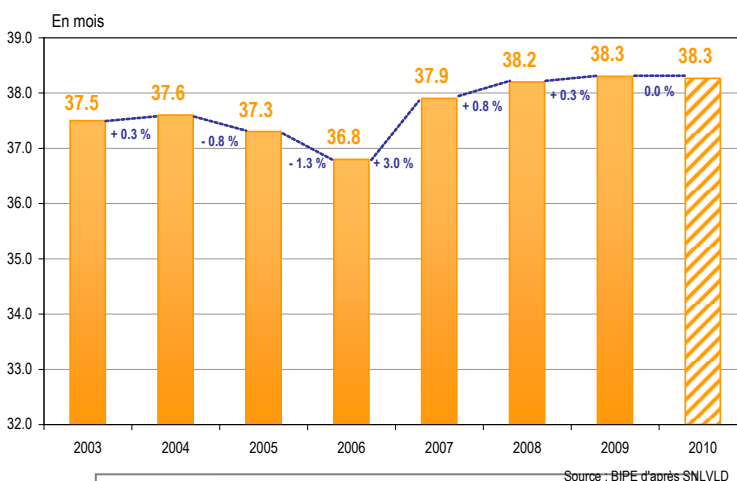
### Evolution du chiffre d'affaires global de la LLD depuis 2003



E



### Evolution de la durée moyenne des contrats depuis 2003



71, Rue des Desnouettes - 75724 Paris Cedex 15

Tél. : +33 (0)1 53 68 40 40 - Fax : +33 (0)1 53 68 40 99

[www.snlvld.com](http://www.snlvld.com)