

# Le marché du véhicule Industriel



# SommaIRE

**Environnement économique :** **4**  
UNE REPRISE SANS CESSE REPOUSSÉE

**Marché du transport routier** **6**  
LA SITUATION SE DÉGRADE EN 2003

**Véhicules industriels** **8**  
BAISSE DES IMMATICULATIONS EN FRANCE

**Distribution VI** **10**  
L'OCCASION A LE VENT EN POUPE

**Focus** **12**  
LE FINANCEMENT  
LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉLECTRONIQUE ET DE L'INFORMATIQUE

**Prévisions 2003** **13**  
RIEN DE VRAIMENT NOUVEAU

**Historique et prévisions** **14**  
D'IMMATICULATIONS DE VI DE + DE 5 TONNES



## Environnement économique : UNE REPRISE SANS CESSÉ REPOUSSÉE

Depuis mi 2000, la croissance en Europe et aux États-Unis n'a pas retrouvé son rythme des 3 années précédentes.

La correction des excès de la bourse n'est pas finie.

Les entreprises tentent de baisser le niveau de leur endettement, soutiennent leurs fonds de pension, actualisent la valeur des actifs achetés au plus haut de la bulle.

La variable d'ajustement se concentre sur les frais généraux, donc de personnel.

Les ménages, touchés par le chômage, deviennent alors prudents, or ce sont eux qui soutiennent la croissance par leur consommation.

La demande mondiale tend à décélérer quoique encore à un haut niveau.

### Etats-Unis

Les autorités budgétaire et monétaire américaines ont réagi extrêmement rapidement après le drame du 11 septembre. Elles soutiennent la croissance, en particulier via le déficit budgétaire, en attendant que l'économie se redresse spontanément.

Dernier levier mis en jeu, la baisse concertée du dollar. Les ingrédients sont désormais là pour un maintien de la croissance à un niveau de longue période.

### Europe

L'attentisme est de rigueur. La politique monétaire centralisée et les politiques budgétaires dispersées ne sont plus en phase. La nouvelle parité de l'euro handicape les exportations.

L'Allemagne, aux limites de la déflation, poursuit la restauration de sa compétitivité au sein de la zone euro, mais au prix d'un chômage croissant, accentué par la crise du bâtiment.

En Italie, les indicateurs de l'industrie ne montrent aucune amélioration.

Au Royaume-Uni, les dépenses publiques et la consommation privée soutiennent la croissance. La baisse de la livre permettra un soutien aux exportations.

L'Espagne, qui dispose de marge de manœuvre budgétaire, va pouvoir continuer son rattrapage.

La France met l'année 2003 entre parenthèses : la croissance des 12 derniers mois est de l'ordre de 1%. Les capacités de production ne sont plus un obstacle ; les entreprises vont continuer à les ajuster à une demande qui se révèle être aujourd'hui insuffisante.

L'État, devant maîtriser ses dépenses, ne pourra donner l'impulsion nécessaire. L'emploi s'est replié au 1<sup>er</sup> trimestre, en particulier dans les Services, ce qui est historiquement une très mauvaise nouvelle. Seule la hausse de la demande mondiale pourrait permettre une reprise de l'investissement.



## PME du Transport : EN RETRAIT DE L'ÉCONOMIE

Interrogés en décembre sur leur activité et leur rentabilité, les dirigeants des PME du Transport faisaient état d'une année 2002 en chute libre par rapport aux performances exceptionnelles des années précédentes. Ils tiraient auparavant les performances de l'économie française vers le haut, la situation s'est inversée.

## PME françaises : DÉCEPTION SUR TOUTE LA LIGNE

### Chiffre d'affaires :

Fin 2002, les PME avaient anticipé la reprise pour 2003. Clairement, elle n'est pas au rendez-vous. Depuis le début de l'année, l'indicateur d'activité est au rouge. Une lueur d'espoir cependant, l'indicateur prévisionnel pour la période de juin à août 2003 repasse en positif.

### Rentabilité :

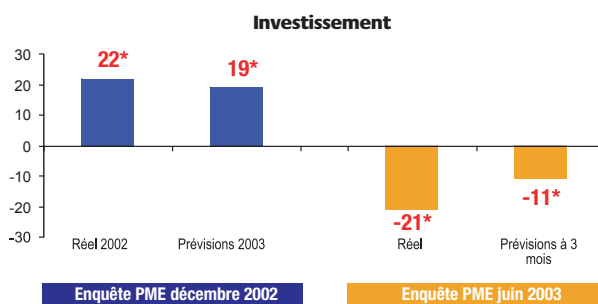
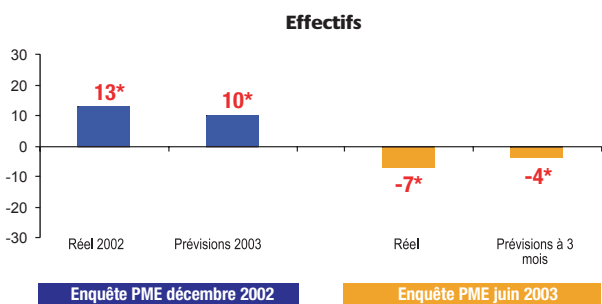
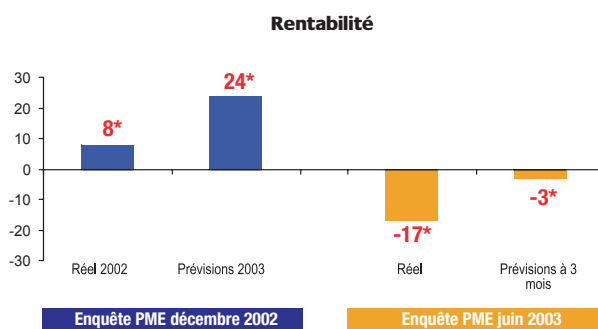
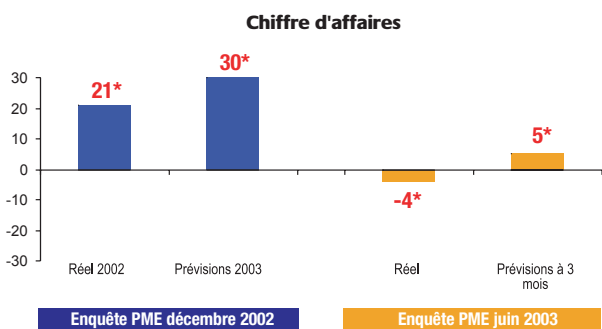
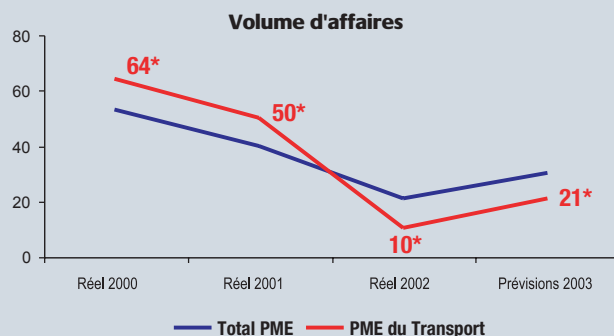
Les indicateurs sont négatifs sur les 5 premiers mois de l'année. Les perspectives à court terme sont cependant plus encourageantes, bien qu'elles restent très en retrait des résultats de 2002 et des prévisions pour 2003.

### Effectifs :

Les prévisions d'embauches étaient déjà très timides. L'activité connue sur les derniers mois ne laisse aucun espoir de reprise de l'emploi à court terme.

### Investissement :

La proportion d'entreprises dont l'investissement progresse est en chute libre, très en deçà des prévisions. A titre de référence, l'indicateur s'établissait à +32\* en 2001.



\* L'indicateur représente le solde des réponses exprimant des opinions opposées : par exemple, si 51% des distributeurs déclarent une augmentation et 21% une baisse, l'indicateur vaudra : 51 - 21 = +30\*



## Transport routier : LA SITUATION SE DÉGRADE EN 2003

### 1<sup>er</sup> trimestre 2003 : le pied sur le frein !

Les résultats d'activité du Transport pour l'année 2002 ont été très décevants avec une baisse globale du marché de 1%. C'est le transport international qui a le plus souffert du ralentissement avec une baisse de 10%.

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2003, la situation s'est encore dégradée, le recul enregistré se situe autour de -2,6%. Les opinions exprimées par les transporteurs et mesurées par le service des statistiques du Ministère des Transports sont tout aussi pessimistes. Les indicateurs recueillis sont tous négatifs, qu'il s'agisse d'activité, de situation de l'entreprise ou d'emploi.

### Transport international : la chute continue

Amorcé en 2000, le repli de l'activité des transporteurs français vers l'international se poursuit. En 2002, la baisse a atteint 10%, et au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2003, elle accuse -8%. On note en particulier un fort ralentissement de l'activité vers l'Angleterre et l'Italie.

Paradoxalement, l'appréciation des transporteurs sur leur activité du 1<sup>er</sup> trimestre 2003 à l'international est moins mauvaise que celle de 2002. Mais leurs perspectives pour le 2<sup>ème</sup> trimestre s'avéraient particulièrement sombres : les indicateurs prévisionnels sont au plus bas niveau depuis 1994.

### Transport national : l'activité s'est maintenue en 2002

Alors que l'année 2002 s'est terminée par une très légère hausse du transport national, le 1<sup>er</sup> trimestre a enregistré une légère détérioration : -1,4%.

Le transport de produits alimentaires et de produits manufacturés est en baisse (-2,7% et -4,5%), alors que celui des produits agricoles et des matériaux de construction est resté stable.

Pour le 2<sup>ème</sup> trimestre, les prévisions des transporteurs étaient très pessimistes. Les indicateurs du service statistique du Ministère des Transports annoncent un fort recul des perspectives, en particulier pour les transports de courtes distances.

### Les entreprises de transport sous pression

Une année 2002 décevante, suivie d'un premier semestre difficile, se traduit logiquement par une dégradation de la situation financière des transporteurs.

Les délais de paiement s'allongent, les trésoreries se dégradent, les prix de vente baissent.

Les dirigeants du Transport ne peuvent plus absorber les hausses de coûts de production enregistrées depuis 2002 : prix du carburant, suppression de la TIPP, indemnisation du travail de nuit.

### Les défaillances se multiplient

Les difficultés financières des entreprises du Transport ont contraint un nombre important de transporteurs à cesser leurs activités.

Avec 9%, le pourcentage des défaillances d'entreprises du Transport était, à la fin du 1<sup>er</sup> trimestre, légèrement inférieur à la moyenne nationale à 10%. Fin mai, la part de défaillances des PME du Transport a dépassé le taux moyen de 11%. Deux régions sont particulièrement touchées : Midi-Pyrénées (de 11 entreprises en 2002 à 36 en 2003) et Champagne-Ardenne (de 5 entreprises en 2002 à 14 en 2003).





Le marché du véhicule ■ ■ ■ ■  
Industriel





## Véhicules industriels :

### BAISSE DES IMMATICULATIONS EN FRANCE

#### La France en retrait de la moyenne de l'Europe des 15

Globalement, le nombre d'immatriculations enregistrées en 4 mois dans l'Europe des 15 est en progression de 2,3%.

L'Italie et l'Espagne progressent de plus de 6%. L'Italie se rapproche de la Grande-Bretagne. La France est le seul pays européen parmi les 5 grands à voir ses immatriculations baisser entre 2002 et 2003.

#### France : immatriculations à -7,9 % à fin mai 2003

Après un bon départ, le 1<sup>er</sup> trimestre était équivalent en nombre d'immatriculations à celui de 2002, le repli du marché s'est fait sentir en avril et en mai avec une baisse de 20% des immatriculations par rapport à l'année précédente. Le recul s'établit pour les 5 premiers mois, et pour les véhicules de plus de 5 tonnes, à 7,9%.

#### Les porteurs et tracteurs à quasi égalité

A fin mai 2003, le nombre de tracteurs immatriculés est équivalent au nombre de porteurs à 250 unités près.

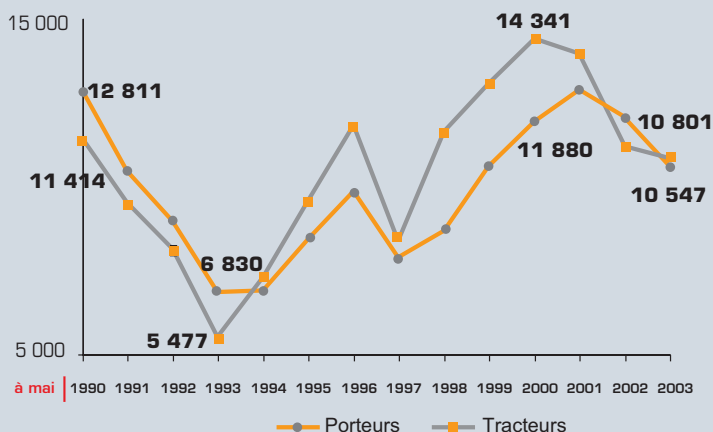
Mais, la baisse des immatriculations touche davantage les porteurs (-12%) que les tracteurs (-3%). Ce phénomène pourrait être expliqué en partie, par la vague de promotions menée avant le 1<sup>er</sup> mars. Le marché s'est en effet empressé d'écouler, avant cette date, les véhicules dépourvus de barre anti-encastrement arrière (pour les bennes en particulier), soutenant ainsi artificiellement les ventes de porteurs.

#### Les immatriculations en Europe de véhicules de + de 3,5 tonnes (janvier à avril)

nombre d'immatriculations	JAN. À AVR. 2002	JAN. À AVR. 2003	VARIATIONS
<b>Allemagne</b>	27 712	28 217	+1,8%
<b>France</b>	18 944	18 099	-4,5%
<b>Grande-Bretagne</b>	16 175	16 466	+1,8%
<b>Italie</b>	12 834	14 280	+11,3%
<b>Espagne</b>	11 258	11 940	+6,1%
<b>Total Europe des 15</b>	107 539	110 040	+2,3%

(source : ACEA)

#### Evolution des immatriculations pour les 5 premiers mois de chaque année





## VO : une progression non durable

Malgré un repli en mai, la croissance des immatriculations de VI d'occasion atteint +5% sur les 5 premiers mois 2003. Ce résultat relativement favorable peut paraître surprenant au vu des prévisions faites à fin 2002 (-2%). Les prix des VO ayant fortement baissé, des transferts de véhicules neufs ont eu lieu vers les véhicules d'occasions.

Le résultat pourrait ainsi connaître une correction ces prochains mois, comme cela a été le cas pour les véhicules neufs en avril et mai.

## VUL : neuf en baisse, occasion en hausse

Depuis le début 2003, la baisse des immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs se maintient à -10%. Ce sont les marques de VI qui sont les plus touchées par la baisse des ventes de VUL.

En revanche, les immatriculations de véhicules d'occasion se portent beaucoup mieux puisqu'à fin mai, elles affichent une progression de 3,5% par rapport à 2002.

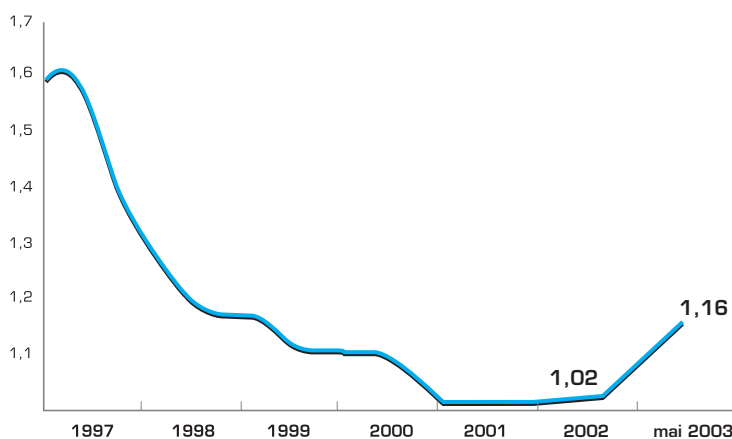
## VI : peu d'extension de parc

Selon les experts de l'OVI, les investissements des entreprises de Transport pour accroître leur activité sont en fort recul. Seulement 11% des investissements ont été consacrés à cet objectif. En période d'activité soutenue, la part des investissements d'extension de parc est proche de 20%, comme en 2000 et en 2001. Ils étaient déjà en recul fin 2002 puisqu'ils ne représentaient plus que 16%.

La plupart des experts estiment que le parc VI n'a pas évolué depuis le début de l'année ; les autres estiment qu'il a subi une régression.



## Rapport Occasion/Neuf



Source CCFIA



## La distribution VI

### L'OCCASION A LE VENT EN POUPE

Les immatriculations de VO se portent mieux que celles des VN puisqu'à fin mai, elles étaient en progression de 5%. Le rapport VO/VN s'établit donc, pour les 5 premiers mois de l'année, à 1,16, ce qui n'avait plus été constaté depuis 1999 ; fin décembre 2002, il était à 1,02.

#### Délais de livraison

Depuis de nombreux mois, les délais de livraison sont stables à 70 jours environ ; ils correspondent à une période d'activité réduite. Ils sont jugés faibles par les experts, la moyenne étant établie, habituellement, autour de 90 jours.

Chez les carrossiers, les délais se sont nettement améliorés : 60% des experts estiment que ces délais sont en diminution.

Les problèmes liés au manque de main d'œuvre qualifiée semblent s'estomper avec la baisse des commandes.

#### Taux de remise

Pour la moitié des experts, les remises sont en augmentation. Le début de l'année a donné lieu à un déstockage de véhicules neufs pour certains constructeurs, ce qui explique, au moins en partie, le maintien des immatriculations du 1<sup>er</sup> trimestre par rapport à celui de 2002 et l'augmentation des remises accordées aux acheteurs.

#### Le marché de l'occasion

Après les fortes années d'immatriculations, les véhicules qui reviennent sur le marché ont du mal à être repris. Plus précisément, les volumes de vente de tracteurs, entre 1998 et 2000, ont été particulièrement élevés comparativement à celles des porteurs, et ces véhicules, aujourd'hui de retour, sont très difficiles à écouler.

Les retours de buy-back, peu équipés et peu puissants, restent souvent dans les parcs des constructeurs. Ceux-ci en sont saturés. Les concessionnaires sont un peu moins touchés par ce phénomène, étant contraints de faire tourner très rapidement leur parc.

#### Les sources d'approvisionnement VO

Les reprises de buy-back sont de moins en moins fréquentes chez les concessionnaires. Si elles ne perdent que 2 points entre 2002 et 2003, à fin 2001 les buy-back représentaient encore 19% des reprises des concessionnaires.

en %	1 <sup>er</sup> SEMESTRE 2002	1 <sup>er</sup> SEMESTRE 2003	VARIATIONS
Reprises spontanées	61%	65%	+4
Buy-back	17%	15%	-2
Constructeurs	9%	8%	-1
Marchands	6%	6%	-
Confrères	7%	6%	-1
Internet	0,2%	0,3%	-

Les tracteurs sont les plus difficiles à vendre, le marché étant saturé. Les véhicules très kilométrés et ceux de faible puissance ont du mal à trouver preneur. Pour les porteurs, les véhicules spécifiques et de grand volume sont ceux qui partent le moins facilement.

Le commerce par Internet reste confidentiel.



## Prix de l'occasion

Le problème de la revente de l'occasion reste un sujet important. Les experts estiment que les reprises de véhicules, dans le cadre d'achats de matériel neuf, se réalisent à des prix jugés excessifs, alors que les prix de revente sont en diminution dans la plupart des concessions. D'autre part, les délais de revente s'allongent pour une large majorité de concessionnaires.

## La destination des véhicules d'occasion

La proportion des ventes destinées au marché français décline de 61% à 55% au premier semestre 2003, alors que celle à destination des autres pays d'Europe a fortement augmenté, passant de 21% à 30%.

La part attribuée à la location n'évolue pas, et celle concernant la destruction reste stable.

Une partie des véhicules vendus en Europe part vers les pays de l'Est, notamment la Pologne et la Russie. L'autre partie est vendue dans le sud de l'Europe, en Espagne et au Portugal.

Les autres destinations sont l'Afrique pour les véhicules les plus anciens et le Moyen-Orient.

## L'après-vente

"L'atelier" représente 19% de l'activité des concessions (chiffre d'affaires).

L'orientation à la baisse amorcée en 2002 sur l'activité en atelier et la vente de pièces détachées se maintient sur la première moitié de 2003. La baisse est de 1 point pour l'activité atelier et de 3 points pour la vente de pièces. Plusieurs facteurs concourent à ces reculs :

- la baisse d'activité des transporteurs
- le rajeunissement du parc de VI au cours des dernières années, et la fiabilité accrue des matériels
- diminution du parc ancien par fuite des VO vers l'Europe de l'Est
- le moindre nombre de sinistres attribuable aux efforts de prévention routière
- gestion des parcs de flottes assurée par les loueurs
- le développement de distributeurs indépendants, comme AD ou G-truck.

Sur ce dernier point, les experts estiment être protégés notamment sur l'entretien des véhicules les plus récents.

14% des ventes sont assorties d'un contrat de maintenance sur les premiers mois 2003, contre 16% en 2002. Cette proportion varie cependant de manière substantielle selon les concessionnaires, de 3% à 30%.





## Focus

### 1 ►► Statu quo SUR LES MODES DE FINANCEMENT

Le financement des véhicules n'a pas évolué en 2003. L'autofinancement reste à un niveau élevé pour ce marché, avec une part de plus de 20%, alors que la location en concession maintient le recul enregistré en 2002.

en %	FIN 2002	1 <sup>er</sup> SEMESTRE 2003	VARIATIONS
<b>Etablissement financier</b>	66%	66%	-
<b>Autofinancement</b>	21%	23%	+2
<b>Location en concession</b>	7%	7%	-
<b>Loueurs spécialisés</b>	6%	4%	-2

La location financière poursuit son repli après les excès des buy-back. Les valeurs finales de reprise continuent de baisser.



### 2 ►►

### Le développement DE L'ÉLECTRONIQUE ET DE L'INFORMATIQUE

L'électronique et l'informatique sont au cœur des nouveaux modèles présentés par les constructeurs. Elles répondent à plusieurs exigences :

- le respect de la réglementation, avec, par exemple, les chronotachygraphes ou les appareillages permettant de respecter les normes Euro III, IV (octobre 2005) et V
- la dynamique commerciale par l'innovation, en procurant une véritable valeur ajoutée par rapport aux anciens modèles
- les attentes des clients pour l'optimisation de la puissance du moteur, de la conduite, l'économie de carburant ou d'huile.

Pour un grand nombre de concessionnaires, les nouvelles technologies font partie des arguments de vente, que ce soit l'électronique embarquée ou les logiciels de gestion (marchandises, flottes, personnel).

L'entretien des pièces de haute technologie est réalisé à l'atelier du concessionnaire, les cas de recours à la sous-traitance étant rares. Dans certains cas, cependant, les pièces sont envoyées chez le constructeur, notamment pour le chronotachygraphe.

- Les innovations vont s'accélérer :
- les normes Euro IV, attendues à fin 2005, vont nécessiter d'avoir encore plus recours à l'électronique
  - les aides à la conduite telles que le radar anticollision ou le guidage par GPS, le contrôle des freins
  - la gestion électronique ou informatique du personnel et des marchandises
  - la généralisation des boîtes automatiques, y compris aux véhicules de chantier.

# Perspectives 2003 :

## RIEN DE VRAIMENT NOUVEAU

### Pression sur l'économie du Transport

Selon les statistiques du Ministère des Transports, les carnets de commandes sont au plus bas, le moral des dirigeants d'entreprises également.

Les échanges internationaux ne devraient pas redémarrer, et si c'est le cas, ce sera surtout des Etats-Unis ou de la Chine vers le reste du monde tant le dollar s'est déprécié ces derniers mois.

Les secteurs fortement demandeurs de transport sont atones, notamment l'Industrie, qui affiche une forte augmentation des défaillances d'entreprises.

Après les années florissantes de 1999 à 2001, les parcs de véhicules sont pleins. Les véhicules roulent moins, les modèles sont de plus en plus fiables.

### Les entreprises du Transport routier en mauvaise santé

La grande majorité des experts fait état d'une augmentation des défaillances de transporteurs. Il faut cependant noter que celles-ci affectent les régions de manière inégale : 15 régions sur 22 y échappent, et les 7 régions en augmentation représentent 60% des défaillances.

La morosité est de mise quand il s'agit d'évaluer l'état de santé des entreprises clientes des concessionnaires. Les collectivités publiques mises à part, tous les types d'entreprises font apparaître une majorité d'évaluations négatives, voire au mieux, des perspectives éteintes.

### Santé des entreprises clientes des concessionnaires

en %	DYNAMIQUES	ETALES	MOROSES
<b>PME du Transport</b>	11	24	66
<b>Grandes flottes du transport</b>	14	37	49
<b>Autres PME-PMI</b>	3	34	63
<b>Autres grandes entreprises</b>	0	41	59
<b>Collectivités publiques</b>	18	55	26

## Analyse des experts

**VI :** Fin 2002, les experts avaient annoncé des prévisions d'immatriculations en baisse de -11%. Après un 1<sup>er</sup> trimestre 2003 identique à 2002, des mois d'avril et mai en chute de -20%, la baisse s'établit en cumul à fin mai à -8%. Le mois de juin s'annonce aux alentours de -9%.

L'état des carnets de commandes à fin mai confirme la contraction du marché puisqu'il se situe à -14% pour les porteurs et -16% pour les tracteurs, chez les concessionnaires ; les constructeurs annoncent plutôt -20%.

Les nouveaux contrats de concessions allant désormais de septembre à septembre, on ne peut escompter fin 2003, un surplus d'immatriculations destiné à améliorer les statistiques.

Les prix français sont actuellement bas. Il n'est pas certain que les constructeurs privilégient le marché français par rapport aux autres marchés européens.

**VO :** Les experts sont un peu moins pessimistes pour le marché de l'occasion : les carnets de commandes sont à -8% : -6% pour les porteurs et -10% pour les tracteurs.

## Les prévisions de l'Observatoire du Véhicule Industriel pour 2003

### Une année en dent de scie

L'économie française souffre actuellement d'un ralentissement dont il est difficile de prévoir la fin. La confiance des entrepreneurs, nécessaire pour une reprise de l'investissement, n'est pas au rendez-vous et les signes économiques de redémarrage ne devraient pas apparaître avant la fin de l'année.

Les entreprises du Transport, qui avaient déjà commencé à subir un assainissement avec la loi Gayssot -interdisant toute activité pour les entreprises de transport sans fonds propres suffisants-, subissent un nombre de défaillances en nette progression.

Ce contexte économique sans grande visibilité, conduit à annoncer des prévisions pour la fin 2003, en baisse par rapport à celles données fin 2002 :

- Immatriculations de véhicules neufs : -13%
- maintien de la répartition entre les porteurs et les tracteurs soit, 44 800 immatriculations de VI neufs de + de 5 tonnes, dont 23 500 porteurs, et 21 300 tracteurs.

**VO :** Après le bon premier semestre, les prévisions de fin décembre sont maintenues à -2%.

**VUL :** Les experts prévoient pour la fin 2003 un niveau de vente en baisse d'environ 5% par rapport à 2002, en particulier pour les VUL vendus par les concessionnaires VI.



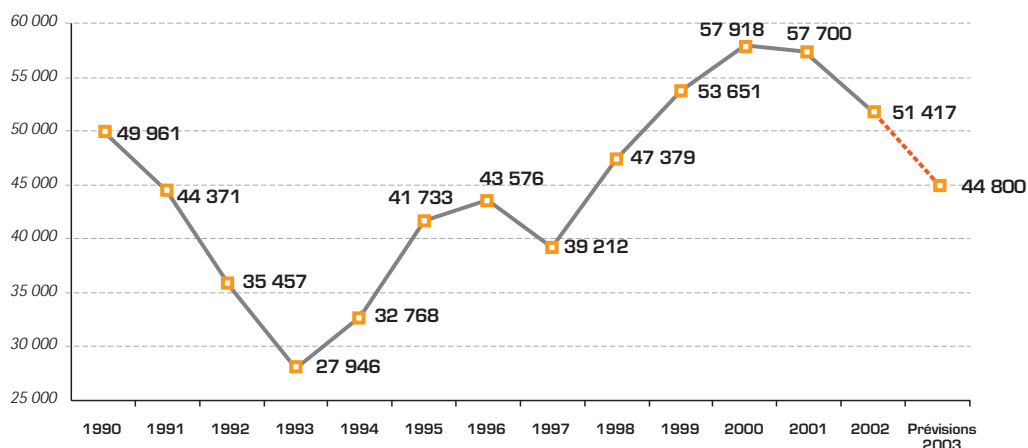
Prévisions pour le 2<sup>e</sup> semestre

03

## Historique et prévisions

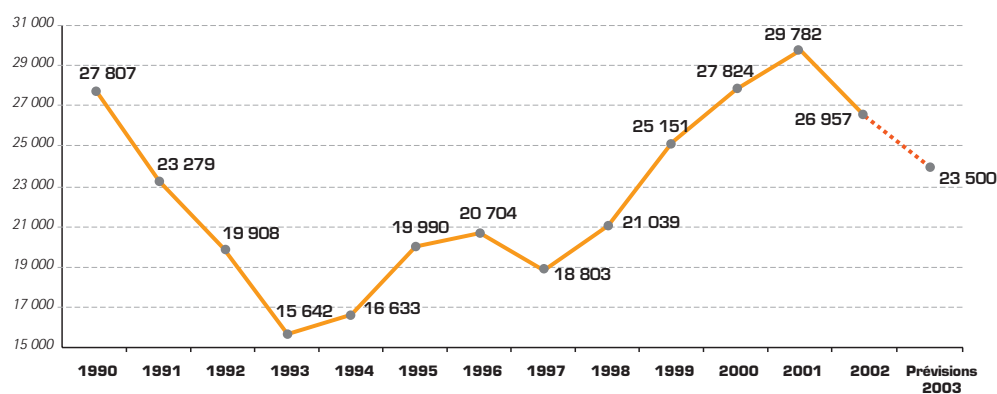
D'IMMATRICULATIONS DE VI DE + DE 5 TONNES

### Immatriculations totales



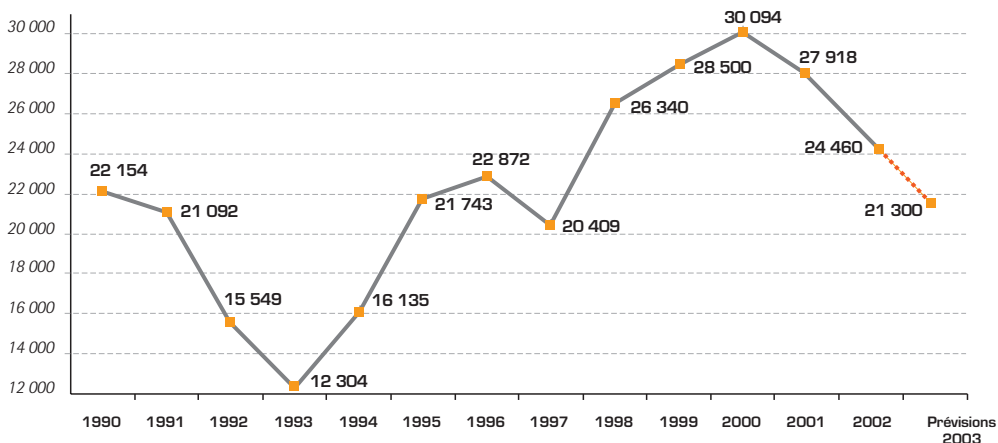
### Porteurs

Source DVI



### Tracteurs

Source DVI



**BNP PARIBAS LEASE GROUP** *Le financement des biens d'équipement professionnels*

TOUT SUR LE FINANCEMENT | DECOUVREZ BPLG | BPLG EN EUROPE | RECRUTEMENT | ENQUETES ET CONJONCTURES

Lundi 23 juin 2003 ACCES CLIENTS

**COMMENT OBTENIR UN FINANCEMENT**

Quelle que soit la structure de votre entreprise, artisanale, PME-PMI ou encore multinationale et quel que soient votre métier ou secteur d'activité, le crédit bail et la location financière couvrent la diversité du tissu économique régional, national et mondial, et répondent à vos besoins. Quels sont vos interlocuteurs ? À qui vous adresser ?...

**PAROLE D'EXPERT**

**Véhicule Industriel : Un marché en forte évolution**  
Déréglementation européenne, augmentation des contraintes sociales, concurrence accrue... depuis quelques années, la rentabilité des transporteurs d'une part, et d'autre part, des constructeurs et concessionnaires diminue, entraînant une plus grande fragilité financière...

**ACTUALITES | PRESSE | SALONS**

**À LA UNE**

BNP PARIBAS LEASE GROUP et NEUSON KRAMER ont signé un accord de partenariat pour le financement de matériel de TP.  
BNP PARIBAS LEASE GROUP (BPLG), spécialiste du financement des équipements des entreprises, et NEUSON KRAMER, constructeur européen de matériel de travaux publics, annoncent la signature d'un accord de partenariat, au terme duquel BPLG financera les matériels de travaux publics de marque NEUSON, LIFTON et KRAMER dans la plupart des pays européens.

Dans le cadre de ce partenariat, BPLG offre aux clients de NEUSON KRAMER ou de son réseau de concessionnaires, des solutions de « leasing » particulièrement compétitives, et s'engage à respecter et à favoriser le maintien de la relation privilégiée qui existe entre le vendeur et le client utilisateur.

CONTACTS | FURNIR SITE | RPMS LEGALES | ENQUÊTES | BNP PARIBAS LEASE GROUP

BNP Paribas Lease Group financement aux entreprises - crédit bail - location financière

Retrouvez toutes nos enquêtes sur notre site :  
[www.bnpparibas-leasegroup.com](http://www.bnpparibas-leasegroup.com)

**BNP PARIBAS LEASE GROUP** *Le financement des biens d'équipement professionnels*

COMMENT OBTENIR UN FINANCEMENT | PAROLE D'EXPERT | TOUT SUR LE FINANCEMENT | DECOUVREZ BPLG

BPLG EN EUROPE | RECRUTEMENT | ENQUETES & CONJONCTURES | ACTUALITES | PRESSE | SALONS

Accueil > Parole d'expert > Véhicule industriel

**PAROLE D'EXPERT**

- Parole d'expert
- Matériel agricole
- Véhicule industriel**
- Travaux Publics & Manutention
- Matériel de micro-informatique
- Bureautique/Téléphonie
- Machine de production, d'impression et arts graphiques
- Matériel médical
- Équipement de commerce et de l'industrie
- Immobilier
- Énergie et environnement
- Parole d'expert en Europe

**VEHICULE INDUSTRIEL**

**UN MARCHÉ EN FORTE ÉVOLUTION**

Déréglementation européenne, augmentation des contraintes sociales, concurrence accrue... depuis quelques années, la rentabilité des transporteurs et des constructeurs et concessionnaires diminue, entraînant une plus grande fragilité financière.

Ce contexte économique favorise les mouvements de concentration et d'externalisation, aussi bien chez les constructeurs que chez les distributeurs.

Leader du marché avec chaque année, plus de 7 000 financements de véhicules industriels neufs, tracteurs ou porteurs, nous avons su nous adapter aux nouvelles attentes de nos clients.

Notre incomparable connaissance du marché et des différents types de matériels (semi-remorques, tracteurs, autobus, VUL etc.) et la diversité de nos solutions de financement nous permettent d'apporter une réponse efficace à chacune de vos demandes de financement.

**PAROLE D'EXPERT : PATRICK VERSTRAETEN, RESPONSABLE DU MARCHÉ VEHICULE INDUSTRIEL**





Retrouvez notre enquête sur notre site :  
**[www.bnpparibas-leasegroup.com](http://www.bnpparibas-leasegroup.com)**



46-52 rue Arago - 92823 Puteaux Cedex - Téléphone : 01 41 97 24 99 - Télécopie : 01 41 97 18 29  
BNP Paribas Lease Group - SA au capital de 284 599 040 Euros - N° 632 017 513, RCS Nanterre.

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