LE MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL

CAHIER SPÉCIAL « ENQUÊTE UTILISATEURS »

Édito

ÉCONOMIE & ENVIRONNEMENT : CAUSE COMMUNE ?

Jean-Michel Mercier
Directeur de l'*Observatoire du Véhicule Industriel*

Le tourbillon médiatique qui entoure le projet éco-taxe (« éco-redevance » ?) depuis de longs mois aura eu la vertu de mettre au cœur des débats la question de la circulation des véhicules industriels.

Aujourd'hui, des démarches tangibles ont débuté : charte CO_2 du transport, détermination de la consommation de CO_2 pour les véhicules légers, débats et premières mesures pour la circulation urbaine (malgré l'échec des fameuses ZAPA* !)

En parallèle, la démarche RSE pour les entreprises (économie sur les déchets générés, consommation des bâtiments...) alimente aujourd'hui les débats. Elle conduit peu à peu à la prise en compte de questions centrales et plus globales, sur la consommation d'énergie ou bien notre capacité à réduire la pollution atmosphérique.

Il parait opportun de s'interroger sur les mesures susceptibles de faire se rencontrer deux contraintes vitales : d'un côté, la rentabilité des entreprises au travers de la composante transport de leur activité, et de l'autre, la mise en avant des démarches environnementales. La démarche RSE, loin d'être un luxe, doit devenir un des leviers susceptibles d'optimiser l'utilisation des moyens de transport.

Notre synthèse sur le marché du véhicule industriel à fin juin montre bien, par la faiblesse des commandes Euro 6, qu'une économie « en petite forme » ne laisse pas la place à des achats qui permettraient pourtant d'avoir un effet direct en matière d'émissions polluantes.

Cette question nous parait essentielle afin de progresser dans la gestion de la mobilité des marchandises, composante indispensable de l'activité économique.

Celle-ci doit prendre en compte les questions environnementales sans renier les réalités économiques : le bon modèle d'organisation pour le véhicule le plus adapté à son type de trafic, et à son meilleur coût d'exploitation.

Équation compliquée à résoudre que nous avons décidé de soumettre à un panel d'entreprises utilisatrices de véhicules industriels, riche de réflexions et d'enseignements.

Bonne lecture à toutes et à tous !

* ZAPA : Zone d'Actions Prioritaires Pour l'Air

Sommaire

02 CONTEXTE ET PERSPECTIVES
Optimisme & stabilisation

03 À LA UNE
Réalisme & pragmatisme, la démarche RSE est bien intégrée

04 LA PAROLE À...
Les enjeux RSE une application concrète : les chartes CO_2

Retour sur la mission d'information sur l'éco-taxe Poids Lourds de JP. Chanteguet

05 FOCUS
Réglementations gouvernementales, mais à quel prix ?

L'Euro 6, source d'attentisme

06 TENDANCES
Les bonnes pratiques développement durable appliquées ou envisageables

BNP PARIBAS RENTAL SOLUTIONS

L'Observatoire® DU VÉHICULE INDUSTRIEL

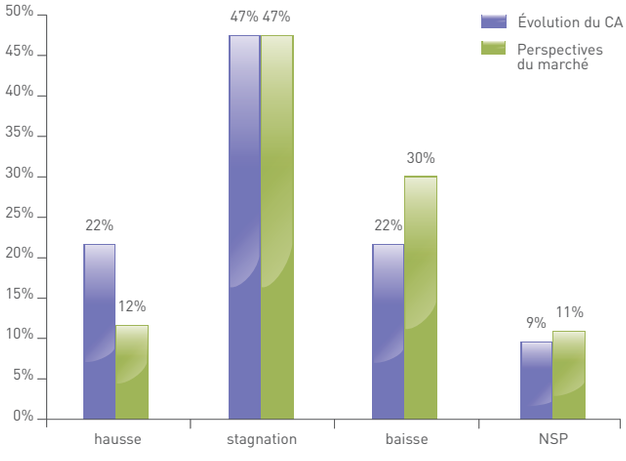
Optimisme & stabilisation

UN OPTIMISME MODÉRÉ...

On peut parler d'un optimisme modéré, notamment au niveau du chiffre d'affaires envisagé. Le terme le plus approprié pourrait être celui de stabilisation.
En effet, la moitié des entreprises interrogées considèrent que leur activité restera à un niveau stable pour la période 2014-2015.
Les perspectives varient en fonction des secteurs d'activité.
Ainsi, dans le BTP/Négoce, près de 40% des entreprises s'attendent à une baisse d'activité de leur secteur, alors que dans le domaine de l'environnement, la part n'est que de 20%.
L'enquête met en évidence que la perception des entreprises, tous secteurs confondus, est globalement plus positive pour elles-mêmes que pour leur secteur d'activité. Plus d'un tiers des entreprises présentant une évolution du marché à la baisse sont néanmoins plus optimistes quant à l'évolution de leur propre chiffre d'affaires.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DE L'ACTIVITÉ DU MARCHÉ

Concernant le marché auquel vous appartenez, et concernant votre activité en général, qu'anticipez-vous pour la période 2014-2015 ?

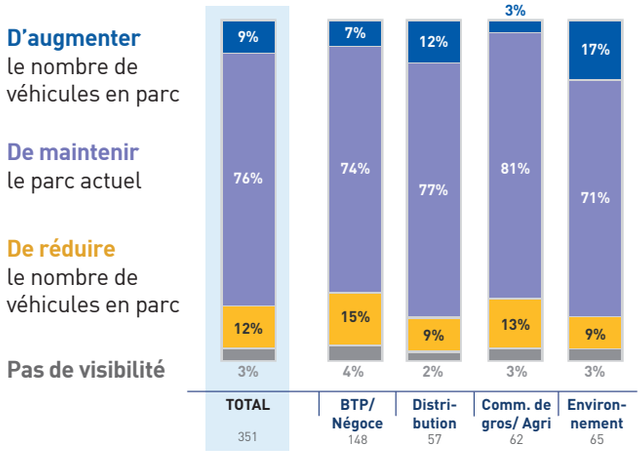


...MAIS UN PARC QUI DEVRAIT RESTER STABLE

Ce statu quo concernerait également l'évolution des parcs de véhicules industriels. Dans un contexte de flux de transport intégré chez près des trois-quarts des entreprises, le taux d'équipement n'évoluerait pas dans un futur proche.
La réduction des parcs est cependant envisagée chez près d'un sondé sur huit.
Cette décision serait motivée par une baisse de l'activité, voire, une volonté de la sécuriser.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU PARC DE VI

En ce qui concerne votre parc en propre de véhicules industriels, quelles évolutions envisagez-vous pour les 2 prochaines années ?



PARC : DE L'INFLUENCE DE L'ACTIVITÉ SOUS JACENTE

Les secteurs du BTP/Négoce ou de l'agro-alimentaire sont directement concernés par des baisses d'activité actuelles ou même futures (notamment le BTP), ce qui justifierait d'optimiser les parcs existants, voire même de les réduire (cf. toujours le BTP).

Cette phase pourrait également s'expliquer par un relatif « surarmement » de certains métiers entre 2000 et 2008 : les activités en croissance de ces années-là pouvaient se permettre de se fixer des critères de productivité moins exigeants pour leur parc. D'autre part à cette même période, les constructeurs et carrossiers proposaient des offres attractives sur le marché du neuf (ventes directes de véhicules complets, châssis + carrosserie), tandis que le marché de l'occasion restait très dynamique.

Réalisme & pragmatisme, la démarche RSE est bien intégrée

TOUT LE MONDE SE SENT CONCERNÉ...

L'implication en matière de démarche RSE et d'empreinte environnementale au sein même des entreprises est une des tendances fortes qui ressortent de l'enquête.
– la RSE représente un sujet important pour plus de la moitié des personnes interrogées.
– l'empreinte carbone constitue également un marqueur important de cette volonté de prendre en compte les contingences environnementales avec plus des deux tiers des entreprises véritablement impliquées, dont près de 40% l'étant très fortement.
Dans ce contexte, les secteurs de l'environnement et de la distribution apparaissent comme étant les plus à la pointe.

MAIS LA MISE EN PLACE EST PLUS DÉLICATE

On note cependant un fort paradoxe : si ces sujets sensibilisent, ils ne seraient pas suivis d'effets à la hauteur de l'implication constatée. Les actions en faveur du développement durable ne seraient pas à l'ordre du jour chez plus des deux tiers des entreprises interrogées, à l'exception du secteur de l'environnement dont les entreprises sont déjà concrètement impliquées pour plus de la moitié d'entre elles.

Malgré un niveau d'actions menées plutôt faible, certaines actions représentent déjà des acquis :
– l'organisation des flux de transport
– la formation des chauffeurs.

Comme pour toute démarche innovante à destination des entreprises, le juge de paix reste le coût. Il demeure primordial d'imaginer des aides et autres dispositifs motivants pour booster les actions en faveur de la RSE.

MISE EN PLACE D'ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE EN GÉNÉRAL

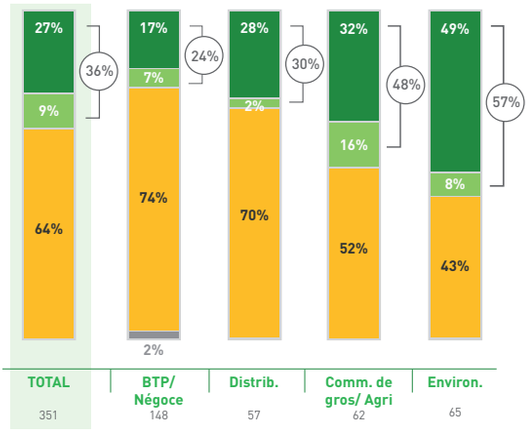
Envisagez-vous ou avez-vous déjà initié des actions en faveur du développement durable sur vos flux logistiques ou de transport ?

Oui, certaines actions sont **déjà mises en place**

Oui, cela fait partie **des projets**, réflexions en cours

Non, ce n'est pas à l'ordre du jour

Je ne sais pas



CI-DESSOUS, LE POINT SUR L'APPÉTENCE DES ENTREPRISES INTERROGÉES FACE À TROIS SOLUTIONS :

PROGRAMME DE FORMATION / SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

mis en place 74%

Parmi les actions plébiscitées par le plus grand nombre, les programmes de formation ou de sensibilisation à la sécurité routière demeurent incontournables.

PROGRAMME DE FORMATION / SENSIBILISATION À L'ÉCO-CONDUITE

mis en place 60%, déjà prévu 13%

La FCO (Formation Continue Obligatoire tous les 5 ans) qui intègre désormais la notion de conduite rationnelle permet de développer les économies d'énergie et donc de diminuer les coûts pour l'entreprise. La sensibilisation à l'éco-conduite est une initiative très appréciée. L'éco-conduite est le point de rencontre entre une réglementation existante et les offres packagées proposées par les constructeurs.

SOLUTION TÉLÉMATIQUE* DE SUIVI ET DE TRAÇABILITÉ DU VÉHICULE

pas un sujet pout l'instant 59%

En revanche, les solutions télématiques de suivi et de traçabilité des véhicules recueillent beaucoup moins d'intérêt. Ce n'est pas un hasard : l'investissement est entièrement financé par l'entreprise. Ces solutions représentent un lourd investissement pour des parcs de plus petite taille. Retenons que les sociétés du secteur de l'environnement restent plus sensibles que la moyenne à cette technologie, certainement par nécessité stratégique d'un pilotage à distance de leur parc plus pointu, indispensable à leur activité.

*puce GSM

La parole à l'expert VI

Benoît Barbedette
Directeur de la Rédaction
de l'*Officiel des Transporteurs*

LES ENJEUX RSE, UN EXEMPLE D'APPLICATION CONCRÈTE : LES CHARTES CO_2

Comme l'indique M. Barbedette, certains indicateurs ne trompent pas quant à l'application concrète de certaines actions.

« La mise en place des chartes CO_2, créées par l'ADEME et le Ministère des Transports en 2009, a enclenché un mouvement de prise en compte des données environnementales dans les conditions d'exploitation des entreprises de transport. Un exemple : c'est doublement vertueux, car moins on consomme de carburant, moins on émet de CO_2.

L'intérêt est principalement économique : moindres consommations, renouvellement des matériels, révision des modes d'exploitation, formation à l'éco-conduite... cependant, il faudrait que les transporteurs et utilisateurs qui minimisent par leurs actions l'impact environnemental soient davantage valorisés.

Aujourd'hui une signature de la charte CO_2 n'est pas commercialement reconnue et ne représente pas un avantage distinctif fort. Il y a sûrement des progrès à faire pour que ces entreprises qui jouent le jeu soient mieux mises en lumière dans un contexte concurrentiel qui tire vers le low cost. »

RETOUR SUR LA MISSION D'INFORMATION SUR L'ÉCO-TAXE POIDS LOURDS DE JP. CHANTEGUET

Les 2 rapports parlementaires attendus avec impatience viennent récemment de compléter le débat sur l'éco-taxe en cours depuis plusieurs semaines.

Le député JP. Chanteguet (Président de la Commission du Développement Durable à l'Assemblée Nationale) a présenté mi-mai le rapport de la mission d'information sur l'éco-taxe poids lourds qui vise à relancer le projet sur des bases acceptables par le monde du transport.

Les conclusions pratiques et opérationnelles majeures de cette mission incluent 13 pistes retenues.

– Création d'une franchise de 400 kilomètres mensuels exprimée en euros – mesure la plus emblématique – appliquée aux camions et non aux entreprises. Cette mesure concernerait tous les utilisateurs du réseau taxable (avec des aménagements pour les régions Bretagne, Aquitaine et Midi-Pyrénées)

– Assouplissement des rapports chargeurs-distributeurs grâce à l'autorisation donnée aux transporteurs en compte propre de faire figurer les montants d'éco-taxe réellement payés

– Stimulation du renouvellement de parc de poids lourds par la création d'un fonds de modernisation susceptible de pousser les entreprises de transport à investir dans des véhicules au gaz ou à motorisation électrique

Ces trois mesures pourraient avoir un impact direct sur l'activité en compte propre : les deux premières de façon directe, la troisième en suscitant débats et initiatives. Cette dernière pourrait favoriser les nouvelles énergies, sujet porté par un certain nombre d'entreprises gestionnaires de flux en compte propre.

Au-delà de ces trois mesures techniques, on peut retenir la volonté exprimée de développer la pédagogie (l'acceptabilité) autour de ce projet en rebaptisant l'éco-taxe en éco-redevance (principe de l'utilisateur / payeur). Cette attention louable pourrait se heurter bien vite à une logique économique, l'éco-taxe ou l'éco-redevance restant une contrainte budgétaire.

On notera enfin la proposition d'une marche à blanc du système Ecomouv durant 4 mois.

POINT CLEF :

Une commission sénatoriale a conclu à la validité juridique du contrat entre Écomouv et l'État français, obligeant de fait le maintien du cadre général, limitant ainsi le champs des propositions d'évolution acceptable.

Jean-Michel Mercier
Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel

« LES 13 TRAVAUX RETENUS »

Les impacts sur le compte propre
– Instaurer une franchise de 400 km/mois pour tous
– Faire figurer en bas de facture les charges supportées au titre de l'éco-taxe par les transporteurs en compte propre

Les recherches de modulation de la prime
– Renforcer la prise en compte du principe pollueur-payeur en accentuant la modulation des taux de la redevance
– Créer un fonds de modernisation de la flotte poids lourds
– Instaurer un barème national de redevance au taux moyen de 0,13€/km (avec règles futures évolutives et contraignantes)
– Prendre en compte les spécificités de certaines activités
– Moduler l'éco-taxe sur certains axes / report modal
– Exonérer certains catégories de poids lourds (W garage, véhicules de collection, véhicules pour la formation...)

La volonté d'améliorer contrôle et gestion de l'éco-taxe
– Organiser une marche à blanc nationale obligatoire
– Simplifier les procédures d'enregistrement / SHT
– Revaloriser le travail des Contrôleurs de Transports Terrestres (C.T.T)

La démarche « pédagogique »
– Redonner du sens aux objectifs de l'éco-taxe
– Renommer le dispositif « éco-redevance poids lourds ».

Réglementations gouvernementales, mais à quel prix ?

Si les problématiques RSE sont bien assimilées au sein de l'entreprise, il semblerait qu'en dehors du secteur de l'environnement, peu d'organisations se donnent les moyens d'agir.
Tout est une question de compétitivité : l'application d'actions naît d'une concordance entre le facteur économique et le facteur environnemental. Or, si la « green attitude » est intégrée, les conditions économiques ne semblent pas au rendez-vous pour matérialiser l'implication des entreprises.

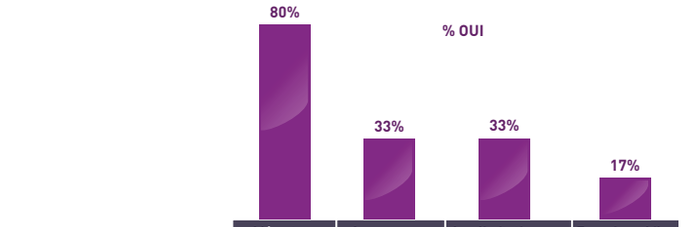
L'ÉCO-TAXE POIDS LOURDS

C'est un des exemples les plus marquants pour 80% des entreprises : cette réglementation environnementale a un impact en terme de compétitivité pour 95% d'entre elles.

Le problème de l'éco-taxe réside dans sa perception. La majorité des entreprises la considèrent comme un impôt, une taxe et non comme une initiative environnementale. Ce n'est donc pas une question de RSE mais cette impression de « figure imposée coûteuse » qui freine l'adhésion à l'éco-taxe.
Les retombées dans l'organisation des flux de transport ou en terme de RSE sont donc difficiles à percevoir.

IMPORTANCE DES RÉGLEMENTATIONS ENVIRONNEMENTALES POUR LES ENTREPRISES

Dans le cadre de votre activité de flux de transport, votre entreprise est-elle concernée ou pourrait-elle l'être par les réglementations environnementales suivantes ?



	L'éco-taxe poids lourds	Les normes anti bruit (PIEK)	Les limitations ou contraintes liées à la distribution urbaine	Fournir un bilan carbone pour vos clients – empreintes CO_2
Un impact en terme de **coûts**	95%	50%	22%	62%
Un impact sur **l'organisation de mon entreprise** (externalisation, implantation)	21%	32%	19%	38%
Un impact sur **mon organisation de transport**	20%	20%	55%	28%

86% d'entreprises concernées par au moins une réglementation

LA NORME PIEK ET L'IMPACT CO_2

Les questions liées à la distribution urbaine constituent aujourd'hui un sujet en soi car la pression environnementale s'amplifie. Ce point a dernièrement été mis en lumière à l'occasion du pic de pollution survenu au printemps dernier en région parisienne.
Au sujet des livraisons en milieu urbain, le dernier kilomètre à parcourir fait l'objet de toutes les attentions. La création des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA, d'origine anglo-saxonne) a pour objet de légiférer sur la nature des véhicules autorisés à circuler en zone urbaine et périurbaine. Le sujet a donc cristallisé les volontés afin de pouvoir réduire la circulation urbaine des poids lourds de manière significative, pour limiter les impacts environnementaux de ce dernier kilomètre.

Les normes PIEK constituent également un sous-ensemble de ces mesures en milieu urbain. Ces normes visent à limiter les nuisances sonores et nocturnes (à l'origine, celles engendrées par le transport frigorifique).
Enfin, concernant la démarche CO_2 qui prend de multiples formes, les autorités européennes entendent légiférer sur une limitation des émissions de CO_2 des poids lourds, à l'instar des règles déjà en cours pour les véhicules légers. Cette démarche complète l'application des normes Euro.

L'expert VI

L'EURO 6, SOURCE D'ATTENTISME...

On pourrait parler d'attentisme face aux réglementations gouvernementales.
Un exemple avec l'arrivée de la norme Euro 6.
Le point sur ce sujet avec Benoit Barbedette :

« Il y a beaucoup d'inconnues sur le passage de la norme Euro 5 à la norme Euro 6 en 2014. A chaque fois qu'une nouvelle norme anti-pollution apparaît, le marché entame un nouveau cycle.

Le monde du transport a besoin d'en savoir plus. Connaît-on le vrai coût d'exploitation et de détention d'un camion Euro 6 ?
Aujourd'hui, le prix d'acquisition n'est pas vraiment stabilisé. Alors, un certain nombre de transporteurs et d'utilisateurs préfèrent attendre de tout savoir sur les coûts d'exploitation de ces véhicules car l'architecture des camions et la chaîne cinématique ont été modifiées.

Benoît Barbedette
Directeur de la Rédaction
de l'*Officiel des Transporteurs*

Ces points d'interrogation sur les prix, les coûts de maintenance et les conditions d'exploitation font que le marché est pour l'instant entre deux eaux.
Il est vrai que la norme Euro 6 est allée très loin en terme de réduction des émissions.
De ce point de vue, le véhicule Euro 6 diesel atteint un niveau de performance que beaucoup ignorent dans le grand public.
Ces véhicules seront moins chers à terme quand les investissements initiaux des constructeurs auront été amortis. »

Les bonnes pratiques développement durable, appliquées ou envisageables

En matière d'actions en faveur du développement durable, trois types d'actions se distinguent parmi les best practices des entreprises (celles déjà mises en place ou celles prochainement lancées)

LES ACTIONS RELATIVES AUX CHAUFFEURS : LA RSE EST EN MARCHE !

Comme nous l'avons abordé précédemment dans la rubrique À LA UNE, la RSE sensibilise, mais ne mobilise pas autant que l'on pourrait l'espérer... à l'exception des programmes de formation/sensibilisation à la sécurité routière ou à l'éco-conduite (moyenne des 4 secteurs : environ 70%).

LES ACTIONS LIÉES À L'ORGANISATION DES FLUX DE TRANSPORT : DES PROGRÈS TOUJOURS POSSIBLES

Tableau 1

La complémentarité avec des modes de transports moins polluants : fluvial, ferroviaire

BTP/Négoce	7 %
Distribution	4 %
Commerce de gros	9 %
Environnement	15 %

Tableau 2

Rationaliser les transports afin de réduire les kilomètres parcourus

BTP/Négoce	81 %
Distribution	82 %
Commerce de gros	92 %
Environnement	87 %

Tableau 3

Réorganiser les transports : mener une action pour optimiser la productivité des véhicules

BTP/Négoce	55 %
Distribution	58 %
Commerce de gros	50 %
Environnement	71 %

Avec 80% du parc géré en propre, l'externalisation n'est pas encore à l'ordre du jour.
De même, la complémentarité avec les autres modes de transport – fluvial et ferroviaire – reste peu plébiscitée (tableau 1).
Le report modal tarde à se mettre en place, générant une mise en application bien éloignée des objectifs du Grenelle de l'Environnement.

Pour les actions liées à l'organisation des flux de transport, deux programmes se détachent :

– la rationalisation des transports afin de réduire les kilomètres parcourus (tableau 2)

– la réorganisation du transport (tableau 3)

Dans un souci de rationalisation et de réduction des coûts, l'optimisation des flux de transport (exemple : la crainte des trajets à vide) reste un véritable sujet de préoccupation pour l'ensemble des entreprises. Le secteur de l'environnement se démarque cependant – les impacts d'une telle optimisation dans la gestion des flux étant essentiels en terme de rentabilité pour ce secteur.

LES ACTIONS SUR LE PARC : DES ENTREPRISES OUVERTES AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES

Une volonté affichée mais des impacts visibles encore insuffisants

Parmi les actions s'appliquant au parc, on distingue une vraie prise de conscience concernant le besoin d'amélioration des véhicules : optimisation des caractéristiques techniques des véhicules en agissant sur l'aérodynamisme, la consommation, les pneumatiques... (tableau 4).

Cette démarche est pleinement accompagnée par les constructeurs, carrossiers et équipementiers au travers de leurs offres. Il s'agit en effet de mettre en application des mesures quelquefois étudiées de longue date. La phase de difficultés économiques que rencontre le secteur depuis maintenant 5 ans aura permis de rationnaliser véritablement chaque action menée sur le parc.

Tableau 4

Optimisation des caractéristiques techniques du véhicule (pneus/aérodynamique)

BTP/Négoce	47 %
Distribution	49 %
Commerce de gros	63 %
Environnement	61 %

LES ACTIONS SUR LE PARC : DES ENTREPRISES OUVERTES AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES (SUITE)

Cependant, la mise en place des nouvelles technologies et l'arrivée des nouvelles générations de véhicules propres (hybride, électrique, gaz) sont ralenties au sein des parcs (tableau 5).

L'inertie constatée semble liée à des questions de maturité technologique, voire à un degré de fiabilité jugé encore insuffisant.

Les coûts d'exploitation de ces matériels semblent encore rédhibitoires. Leur attrait est également freiné par un accompagnement en terme d'infrastructures qui demeure nettement incomplet (insuffisance du nombre de stations de GNL ou de GNV par exemple).

(tableau 5) Même si le sujet n'est pas encore totalement mature, l'acquisition d'une nouvelle génération de véhicules propres est envisagée par un utilisateur sur deux. Pour un gros tiers, le sujet est déjà une réalité ou au moins à l'ordre du jour.

L'arrivée des nouvelles technologies n'a pas encore l'effet d'accélération sur le cycle de renouvellement des véhicules.
Jusque là, l'environnement économique a entraîné le report des investissements pour le renouvellement des parcs.
Néanmoins (tableau 6), le mouvement est peut être en train de s'initier.

Tableau 5

Acquisition d'une nouvelle génération de véhicules propres (hybrides, électriques, gaz)

BTP/Négoce	44 %
Distribution	53 %
Commerce de gros	57 %
Environnement	61 %

Tableau 6

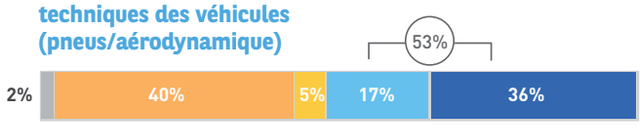
Accélération du cycle de renouvellement des véhicules

BTP/Négoce	35 %
Distribution	36 %
Commerce de gros	35 %
Environnement	43 %

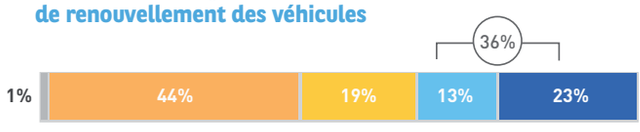
DÉVELOPPEMENT DURABLE : ACTIONS RELATIVES À LA COMPOSITION DU PARC DE VI

Voici un certain nombre d'actions en faveur du développement durable que des entreprises telles que la vôtre peuvent mettre en place.
En ce qui concerne la composition du parc de véhicules industriels, dites-nous pour chacune de ces actions si… ?

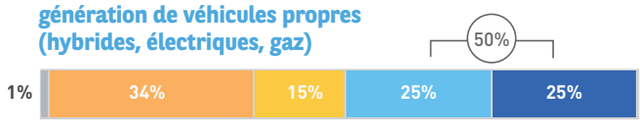
Optimisation des caractéristiques techniques des véhicules (pneus/aérodynamique) tableau 4



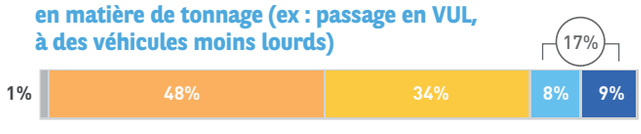
Accélération du cycle de renouvellement des véhicules tableau 6



Acquisition d'une nouvelle génération de véhicules propres (hybrides, électriques, gaz) tableau 5



Modification de la composition du parc en matière de tonnage (ex : passage en VUL, à des véhicules moins lourds)



Dernier point soulevé par l'enquête, les entreprises utilisatrices n'envisagent pas de modification de la composition de leur parc au niveau des tonnages (contraintes organisationnelles, contraintes de travail…). Cela reste perçu comme un sujet mineur.

LE POINT SUR L'ENQUÊTE

Depuis plus de 10 ans, le Groupe BNP Paribas propose l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) au travers de BNP Paribas Leasing Solutions. Reconnu et attendu par l'ensemble des experts du monde du transport, l'OVI était jusqu'à présent centré sur les distributeurs et le marché du véhicule industriel.

BNP Paribas Rental Solutions, un des intervenants majeurs de la Location Longue Durée de véhicules industriels, en reprend cette année le parrainage et présente cet « Observatoire » en l'enrichissant par la vision d'entreprises utilisatrices, les interrogeant sur leurs perspectives et leurs défis de demain.

L'OVI a donc diligenté fin avril 2014 une étude* auprès de 350 responsables de haut niveau représentant exclusivement les entreprises françaises de quatre secteurs majeurs : BTP/Négoce, Distribution, Commerce de Gros / Coopératives Agricoles, Environnement.

Ce cahier spécial « Enquête Utilisateurs » de l'OVI permet d'aborder leur vision du marché, leurs pratiques concrètes en matière de véhicules industriels ; ils y évoquent les derniers impacts sur la gestion de leur parc et l'organisation de leurs flux logistiques.

* enquête réalisée par MARQUETIS INTERACTIVE

Retrouvez toutes nos enquêtes sur le site
www.rentalsolutions.bnpparibas.com

LG2243EO

BNP PARIBAS
RENTAL SOLUTIONS

L'Observatoire
DU VÉHICULE INDUSTRIEL

DOCUMENT RÉALISÉ PAR BNP PARIBAS RENTAL SOLUTIONS ET BLEND.FR