

Les constructeurs chinois vont déferler sur les parcs d'entreprises

Pendant toute la durée du mondial de l'auto de Paris 2024 les gestionnaires de parcs sont venus scruter avec attention les nouveautés constructeurs, mais aussi débusquer les nouvelles opportunités qui s'offrent à eux. Le point avec Daniel Vassallucci, CEO d'Optimum Automotive, plateforme de gestion de flotte.



Le rideau vient de tomber. Pendant une semaine [le Mondial de l'auto Paris 2024](#) aura été l'épicentre de toutes les attentions automobiles. Celles du grand public, dont l'engouement pour la voiture reste au beau fixe. Mais aussi celles des entreprises et gestionnaires de parcs.

Dans le cadre du verdissement de leurs flottes, ces professionnels sont venus scruter les nouveaux modèles électriques et jeter un oeil intéressé du côté des neuf constructeurs chinois présents. L'occasion de faire le point sur le marché des parcs d'entreprises avec Daniel Vassallucci, CEO d'[Optimum](#) Automotive, une plateforme de gestion de flotte présente dans 30 pays.



Daniel Vassallucci, CEO d'Optimum Automotive ®DR

Le verdissement des flottes est moins rapide que celui du parc des particuliers. Comment l'expliquez-vous ?

Switcher du tout thermique au tout électrique ne se fait pas en un claquement de doigts. Il convient de tenir compte d'énormément de paramètres techniques mais aussi humains. Cela peut paraître facile de prime abord. Mais c'est extrêmement complexe. Avant de jeter leur dévolu sur un modèle, les gestionnaires de flotte manipulent des paquets de données afin de trouver le véhicule en totale adéquation avec les besoins. Se posent ensuite la question du coût de possession de la voiture et sa valeur résiduelle. Or aujourd'hui on voit très bien qu'une voiture électrique est très vite dépassée technologiquement. Ce qui n'incite pas vraiment à investir massivement dessus.

À vous entendre, une entreprise n'aurait donc pas intérêt à verdir son parc ?

L'électrification des flottes se fait. Avec prudence et rationalité. Plusieurs signaux contraires sont venus refroidir les ardeurs des investisseurs. La suppression (VP) et la baisse (VUL) des aides gouvernementales aux entreprises en est un. Nous avons aussi un problème d'exemplarité et de continuité dans les actions menées. Prenez les ZFE. Pendant de nombreuses années nous avons subi une forte pression sur la nécessité de verdir le parc pour circuler dans les centres urbains concernés. In fine, beaucoup d'agglomérations ont fait marche arrière, d'autres ont adapté, voire assoupli les conditions d'accès à leur ZFE. Regardez la récente cacophonie autour de la norme CAFE (les constructeurs européens ne sont pas d'accord entre eux quant à son entrée en vigueur NDLR), dont je pense qu'elle sera repoussée, tous ces changements de règles, ces incertitudes poussent les entreprises à l'attentisme.

Pourtant des études¹ montrent que coût d'usage de possession l'électrique est quasiment aussi compétitif que celui du

thermique ?

L'électrique est concurrentiel par rapport au thermique, au niveau de l'usage parce que les coûts d'entretien sont moindres qu'un moteur à explosion. Mais il reste plus cher à l'achat et en cas d'accident ou d'incident le coût de réparation s'avère supérieur à une thermique (+ 29 % selon une étude Solera NDLR). En plus leur niveau de réparabilité est bien moindre que leur équivalent thermique. Si vous ajoutez leur grosse décote sur le marché de l'occasion et l'augmentation des prix des loyers pratiqués auprès des entreprises par les loueurs LLD, le TCO (coût total de possession) de l'électrique n'est finalement plus si concurrentiel.

Ne craignez-vous pas que les pouvoirs publics mettent en place des sanctions vis-à-vis des entreprises qui ne respectent pas leurs obligations légales en matière de verdissement de flotte ?

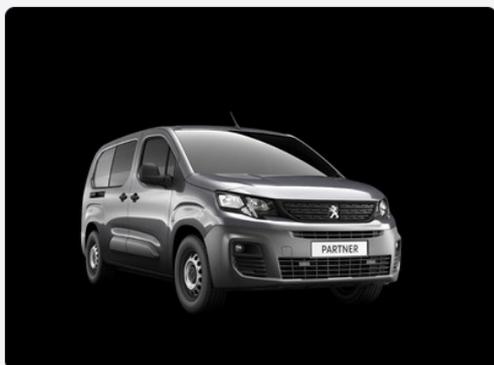
Le marché de l'entreprise s'électrifie, mais il n'est pas encore à maturité. Une adéquation entre l'offre et la demande est en train de se créer. Y compris au niveau des véhicules utilitaires, là où se trouve le véritable enjeu de verdissement. Nous nous apercevons qu'en matière de renouvellement de VUL, type Kangoo ou Partner, les entreprises passent à l'électrique. Vu les investissements réalisés par les constructeurs, vu les normes environnementales en vigueur cela se fera, c'est une question de temps. Je ne pense pas qu'il faille y ajouter des sanctions.

Faut-il s'attendre à voir émerger de nouveaux constructeurs ?

Nous équipons en télématique plusieurs milliers de VTC à Paris. Après être allés chez Mercedes, Toyota puis chez Tesla, nous voyons depuis une année leur parc muter vers des modèles chinois (BYD / Uber sur 10 000 voitures NDLR). Les loueurs LLD aux entreprises signent en ce moment des partenariats énormes avec les marques chinoises. Avec la structuration et la multiplication des réseaux de distribution, tout l'écosystème s'organise. Nous allons avoir un vrai déferlement de véhicules chinois dans les années qui viennent. Pour les gestionnaires de flotte, c'est un moyen d'abaisser les émissions carbone avec un coût de possession total compressé. Actuellement, ce sont les constructeurs chinois qui impriment le tempo du marché.

1 : TCO Scope 2024

En savoir plus sur : Peugeot Partner



Fiches techniques (394)

Essais (4)

Occasions

Sur le forum

Actu (45)