

Approvisionnement Si les entreprises cherchent à renouveler leurs véhicules après avoir allongé les contrats de location pendant la crise sanitaire, elles se heurtent depuis l'été à une baisse de la production chez les constructeurs. Une situation d'autant plus complexe que de nombreuses entreprises travaillent à électrifier les flottes dans une optique de verdissement.

La question des délais

Pour les responsables de parc, commander des véhicules reste simple. Mais les recevoir est devenu bien plus compliqué depuis quelques mois. « En cause: la crise sur le marché des semi-conducteurs et des puces, et l'augmentation des prix de matières premières comme le vitrage ou l'aluminium », expose Théophile Courau, président du fleeteur Fatec. Ce qui a aussi pour impact de renchérir les prix des véhicules. De plus, avec le recul de la production, « les constructeurs annulent ou réduisent très fortement les remises qu'ils octroient habituellement. Ce qui entraîne une hausse des coûts. Nous sommes passés de l'ordre de deux-trois mois de délai à plus de six mois, voire près de douze mois pour certains modèles », observe ce responsable. Confirmation chez le grossiste en produits alimentaires et en équipements Metro. « Notre principal souci: les délais de livraison qui obligent à trouver des solutions temporaires. Nous prolongeons donc les contrats. Mais quand cela n'est pas possible, notamment pour les gros rouleurs, nous passons par la location moyenne durée en attendant les renouvellements », relate Méline Pouchain-De Vita, responsable des services aux collaborateurs, à la tête de 900 véhicules légers (100VU et 800VP). Une situation d'autant plus complexe que l'électrification de la flotte de Metro est programmée avec, pour le premier trimestre de 2022, une première livraison de cent véhicules électriques, PHEV et hybrides (voir le reportage page 44).



Metro et la SNCF

Même son de cloche chez SNCF Réseau. « Notre priorité, dans le contexte actuel, c'est d'absorber et d'amortir le choc lié à l'arrêt de modèles et surtout aux allongements des délais pour la mise à disposition de véhicules. Nous suivons l'actualité des constructeurs et fournisseurs au jour le jour, indique Carlos Simoes, pilote national du parc automobile, soit 18 000 véhicules dont 90% de VU. Nous attendons d'avoir une visibilité sur 2022 et, entre temps, nous nous orientons vers des prolongations de contrat en LLD ou des changements de modèles. » Carlos Simoes note d'ailleurs que les délais sont un peu moins longs avec les véhicules électriques. « Cela pourrait entraîner une accélération de l'intégration de ce type de véhicules en parc », souligne-t-il. La flotte de SNCF Réseau comprend déjà 450 véhicules électriques (voir le témoignage page 41). Pour Fatec, Théophile Courau explique cet état de fait: « Alors qu'ils manquent de certaines matières premières, les constructeurs privilégient les modèles

électriques. Ils offrent de plus fortes marges et permettent aux constructeurs d'être dans les clous de la réglementation européenne CAFE. » Un constat nuancé par Matthieu Blaise: « Les délais de livraison commencent à s'allonger aussi pour ces catégories. Ce qui pourrait entraîner un décalage dans le temps des objectifs d'électrification », anticipe ce senior manager pour le cabinet de conseil Ressource Consulting.

Prolonger les contrats

« Nous manquons terriblement de véhicules neufs. Il y a une véritable pénurie sur le marché. Mais avec les voitures de fonction, nous pouvons prolonger les contrats », pointe Guillaume Maureau, directeur général adjoint d'ALD Automotive. De nombreux clients passent ainsi d'une durée moyenne standard de 40 mois pour 100 000-150 000 km, à 50, voire 60 mois. Une solution qui a ses limites « alors que certains sont allés au bout des possibilités de prolongation en sortie de crise sanitaire », reprend Matthieu Blaise. « Et quand il ne s'agit pas de renouvellements mais de nouveaux besoins pour faire face à l'obtention de nouveaux marchés ou à la réalisation de missions en hausse, cela constitue un vrai problème », déplore Guillaume Maureau. Qui met en avant la solution de moyenne durée ALD flex « pour faire la jonction en attendant les futurs véhicules ». Autre solution: des entreprises se tournent vers des véhicules d'occasion récents, majoritairement au sein de petites flottes (voir l'article sur les TPE-PME page 47). Une piste à étudier de très près.

FAUT-IL OUVRIR LES CAR POLICIES ?

Pour faire face à l'allongement des délais de livraison des véhicules, une solution peut consister à ouvrir les car policies. « Il faut alors accepter de remettre en concurrence les constructeurs et donc de revoir des choix de car policy en faveur de marques étrangères. De fait, les problèmes de livraison concernent un peu plus les constructeurs français Renault et Stellantis, avance Théophile Courau pour Fatec. Mais cela crée une hétérogénéité dans les parcs alors que les gestionnaires misent sur des car policies homogènes pour évi-

ter les différences entre les collaborateurs. » Une méthode que valide Julien Chabbal, directeur ventes et marketing pour Alphabet: « Pour tirer parti des opportunités dans un contexte de volatilité et pour faire face aux délais de livraison et à l'augmentation des prix, il faut ouvrir les car policies. Une car policy la plus complète possible reste plus attractive pour les collaborateurs et permet aussi de s'assurer de disposer du bon véhicule pour le bon usage. Mais cela va mobiliser un temps précieux », précise-t-il.