

Constructeurs - 06/10/2022 - [#Opel](#) , [#Peugeot](#) , [#Stellantis](#)

Le changement de la logistique véhicules de Stellantis tourne au fiasco

Une nouvelle organisation logistique pour la livraison des véhicules en Europe des marques Peugeot, Citroën et Opel s'est mise en place en France début juillet. Le transfert de Gefco à CAT VM s'accompagne d'une série d'incidents avec un nombre non négligeable de voitures "perdus" dont certaines déjà immatriculées...



Auteur : Florence Lagarde

Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

"Nous avons des voitures payées depuis plusieurs mois, les clients ne les ont pas et on ne sait pas où elles sont." Ce constat nous l'avons entendu de la part de plusieurs distributeurs de marques du groupe Stellantis. Difficile de connaître le nombre total de véhicules concernés mais ils seraient nombreux selon nos interlocuteurs.

Cette situation ubuesque est une des conséquences de la mise en œuvre d'une nouvelle organisation logistique avec à la fois un changement de prestataire et un nouveau système de suivi appelé OBT (pour OutBound Transport, logistique aval).

Quelques mois avant la fusion avec FCA, fin 2020, le groupe Stellantis avait mis fin à l'exclusivité contractuelle avec Gefco. En janvier 2021, il avait lancé des appels d'offres sur l'intégralité du périmètre des activités de transport et de logistique de ses marques. Gefco est sorti perdant de cette consultation. En France, Gefco a subi une baisse significative de son activité (qui se traduit par la suppression de plus de 250 postes) et une baisse de ses marges. Le nouveau prestataire est CAT Vehicles Management France qui coordonne en Europe la logistique aval des marques Peugeot, Citroën et Opel. Pour la France, CAT VM coordonne trois fournisseurs Gefco, GCA et CAT.

Ce changement d'organisation logistique en France se met en place début juillet (entre le 4 et le 10) pour les réseaux des marques Peugeot, Citroën et Opel. Sans doute pas la meilleure période, avec une clôture de fin de trimestre, pour faire le grand saut.

Ces voitures "bloquées" dans la chaîne logistique le sont pour plusieurs raisons pas toujours identifiées dans le réseau. Il y aurait dans certains cas des véhicules en attente de la constitution d'un camion complet pour optimiser le coût logistique, des pénuries de camions, des problèmes de personnel et notamment un manque de chauffeurs.

Si pour toutes les voitures bloquées la situation est problématique, elle se complique dans le cas des voitures déjà immatriculées. Il y a, en effet, dans les réseaux de Stellantis une pratique "d'anticipation" d'immatriculations : pour atteindre leur objectif des concessionnaires peuvent (quand ils ne subissent pas d'amicales pressions) immatriculer en fin de mois des voitures encore dans le flux de production dès que leur numéro de châssis est connu. Cette pratique ne prête pas à conséquences sauf lorsque le flux est brutalement interrompu. Dans ce cas, l'immatriculation a déclenché la procédure de paiement par le concessionnaire et l'envoi de la carte grise au client, mais comme la voiture n'est pas livrée le concessionnaire ne peut pas la facturer.

La situation devient alors inextricable avec un système informatique qui n'est pas prévu pour gérer ce cas particulier. Le véhicule étant immatriculé il est censé être livré au client et donc n'apparaît pas dans le système, nous a résumé un de nos interlocuteurs. Le réseau n'a plus la visibilité sur sa localisation et même quand il sait où est le véhicule, il n'a pas d'information sur son délai de livraison.

Le changement de prestataire complique encore un peu plus la situation puisque l'encours d'avant juillet est géré par Gefco qui, dit-on dans le réseau, *"ne fait pas d'efforts"*. D'où des véhicules payés en juin qui auraient dû être livrés en juillet et ne le sont toujours pas trois mois plus tard.

Le pire pour les concessionnaires est qu'ils doivent non seulement s'occuper des clients mécontents mais également se battre pour obtenir de leurs concédants des décalages de la franchise d'agios pour des voitures qu'il ne leur a pas livrées... Chaque mois, ils ont l'espoir que la situation s'améliore mais la nervosité commence à devenir explosive.

Les distributeurs se trouvent en plus dans une situation particulièrement délicate pris entre leurs obligations contractuelles et l'incertitude de leur renouvellement. Ils ont en effet été résiliés en mai 2021 avec un préavis de deux ans et attendent la signature de leur contrat pour juin 2023.

Autant dire que l'ambiance c'est pas au beau fixe dans les réseaux Peugeot, Citroën et Opel.