

29/01/2025 - [#Mahindra](#) , [#Peugeot](#)

Nouvelle organisation à cinq marques pour Peugeot Motorcycles Groupe

Par Pascal Litt

Vous êtes abonné

[Offrir cet article](#)



Le Concept SPx préfigure le futur véhicule électrique de Peugeot : une sorte de cyclomoteur rappelant le fameux 103, mais avec un cadre en aluminium, une transmission par courroie, une batterie amovible et trois puissances, équivalentes à 50, 80 et 125 cm³. Le tout produit à Mandeure, dans le Doubs.

En devenant Peugeot Motorcycles Groupe, le constructeur de petites cylindrées réorganise sa distribution en scindant son activité sous cinq marques indépendantes. Explications de Laurent Lilti, le directeur général de PMG.

Historiquement spécialisé dans le 2-roues motorisé de petite cylindrée, Peugeot Motorcycles était passé sous pavillon indien avec son rachat par Mahindra & Mahindra, en deux temps : 51% en janvier 2015, les 49% restants en octobre 2019. Malgré d'importantes ambitions, le groupe indien, fin 2022, cédait 50% des parts de Peugeot Motorcycles à Mutares, un fonds d'investissement allemand qui a développé au fil des ans

son implication dans les entreprises "automotive". Même si Mahindra détenait toujours 50% des parts, il abandonnait 80% des droits de vote à Mutares qui était dès lors le véritable dirigeant de l'entreprise.

Pour autant, Peugeot Motocycles traverse une mer agitée, notamment à cause de la procédure juridique intentée et gagnée par Piaggio, portant sur la copie du brevet du train avant Roll Lock installé sur le MP3, qui permet de tenir en équilibre le 3-roues à l'arrêt. Une procédure qui a duré 10 ans et qui a finalement donné raison à Piaggio, PM étant condamné à une forte amende et à cesser la production de son 3-roues Metropolis.

Peugeot Motocycles reste cependant un poids lourd du motorisé léger en France, notamment en 50 cm³ où il a une nouvelle fois été le plus important opérateur en 2024, avec 9.264 ventes (dont 6.893 Kisbee), soit 14,11% de parts de marché, mais en baisse de 18,5%.

Sur le marché des 125 et +, Peugeot a immatriculé 2.538 véhicules en 2024 (-10,85%), avec 1.529 scooters 125 cm³ (-7,11%) et 1.009 + de 125 (-15,99%). En parallèle, le 3-roues Metropolis s'est vendu à 673 unités (-31,05%) et la moto BSA (propriété de Mahindra depuis 2016) Gold Star 650 à 267 unités (+115%).

Mi-janvier Peugeot Motocycles devenait Peugeot Motocycles Groupe, une nouvelle appellation qui se traduit par une nouvelle organisation commerciale, avec dorénavant cinq marques indépendantes : Peugeot Motocycles (scooters et motos de 50 à 400 cm³), Kisbee (scooters 50), Django (scooters 50 et 125), Dab Motors (scooter/moto électrique) et BSA (motos Gold Star 650). But de l'opération : améliorer la performance de chacune de ces marques, avec une distribution plus adaptée. Explications de **Laurent Lilti**, le directeur général de l'entreprise.

Autoactu.com : Quel est le but de cette nouvelle organisation ?

Laurent Lilti : Améliorer la performance de chacune de ces marques qui n'évoluent pas sur le même segment de marché et sur les mêmes territoires. C'est typique avec BSA qui doit se vendre au sein d'un environnement dédié, typiquement moto. Cette organisation va permettre de mieux gérer commercialement une gamme qui était jusqu'alors très étirée et qui pouvait poser des problèmes de cohabitation.

Autoactu.com : Votre réseau compte combien de concessionnaires ? Distribueront-ils tous les cinq marques ?

Laurent Lilti : Nous nous appuyons aujourd'hui sur 250 concessionnaires. Tous ne distribueront pas les cinq marques. Hormis BSA dont le réseau est moto, il y a une démarche commerciale différente selon que vous vendiez un Kisbee 50, un 3-roues, un Dab électrique ou un Django, un scooter qui cultive le style rétro.

La cible commerciale de Dab est typiquement citadine. Et encore, pas dans toutes les villes. Django ne devrait compter que 38 concessionnaires, alors que les scooters, motos et 3-roues Peugeot, ainsi que Kisbee, couvriront tout le territoire.

Autoactu.com : Le marché du 3-roues s'essouffle depuis plusieurs années. Pensez-vous qu'il peut rebondir ?

Laurent Lilti : C'est un type de véhicule auquel nous croyons toujours. C'est le chaînon manquant entre l'automobile et la moto. Pour le "commuter", le 3-roues reste le véhicule le plus efficace, le plus pratique. Donc, il a un avenir en ville et autour des grandes villes. En ce qui nous concerne, nous travaillons sur une nouvelle gamme, avec de nouvelles technologies.

Autoactu.com : En version électrique, notamment ?

Laurent Lilti : C'est un projet qui est sur la table. Il est évident que l'électrique est une nécessité aujourd'hui, d'autant plus dans des villes qui pénalisent le thermique. Reste à en maîtriser le coût de revient et à atteindre une taille de marché suffisante. La difficulté, c'est d'amorcer le marché de l'électrique

avec des produits performants, sur le plan technique et économique. Pour avoir une bonne autonomie, il faut au moins un moteur de 10 kW. Dès lors, il faut composer avec le poids et finalement les volumes pour définir un prix raisonnable. Le challenge est complexe.

Nous y travaillons sous différentes formes, notamment avec le nouveau 103 SPx dont le concept a déjà été présenté et qui sera commercialisé sous trois versions : un équivalent 50, un équivalent 80 et un équivalent 125.

Autoactu.com : Vous semblez avoir d'importantes ambitions pour ce 103 SPx ?

Laurent Lilti : C'est typiquement le véhicule qui peut reprendre des parts de marché au vélo à assistance électrique. Il reprend le concept du cyclomoteur, sorte d'évolution naturelle du célèbre Peugeot 103. Il bénéficie d'un design avantageux et de caractéristiques techniques performantes, avec un châssis monocoque en aluminium, une transmission par courroie, la possibilité d'installer une batterie supplémentaire et trois puissances. C'est le véhicule idéal pour la ville et pour toute la famille. Et il sera produit à Mandeure, dans le Doubs, dans l'usine historique de Peugeot. Nous sommes actuellement en test de production.

Autoactu.com : Et à quel prix ?

Laurent Lilti : Le SPx devrait être proposé autour de 4.000 euros dans sa version de base. Soit 1.000 euros de plus qu'un scooter 50 ou 125 de qualité, ou qu'un beau vélo à assistance électrique. Il y a aujourd'hui un réel marché pour le 2-roues électrique sur des villes comme Paris, Lyon, Bordeaux ou Lille, mais le produit n'est pas encore parfaitement adapté. Le SPx est certainement une réponse pertinente à cette demande.