

LeasePlan



What's next en matière de véhicules utilitaires légers ?

**Des véhicules
plus intelligents,
plus propres et
plus verts**

Sommaire

Synthèse	1
Les grandes tendances qui façonnent What's next en matière de VUL	2
Un cas concret : Arrival	6
Le nec plus ultra des utilitaires électriques	7
Un cas concret : Rivian	12
L'aide que LeasePlan peut vous apporter	13



Synthèse

Une étude de McKinsey le montre clairement : en raison de la COVID, le commerce en ligne a, pratiquement du jour au lendemain, remplacé l'expérience d'achat en points de vente physiques. Qui plus est, dans la nouvelle normalité, il faut s'attendre à ce que les consommateurs continuent - au moins jusque dans une certaine mesure - à remplacer leur panier physique par un panier digital, puisque que le e-commerce va faire partie intégrante de leur vie (post-) pandémie.

L'explosion des commandes en ligne signifie bien sûr davantage de colis, et davantage de colis signifie qu'il faut davantage de VUL (véhicules utilitaires légers, ou camionnettes) pour pouvoir livrer ces colis à temps.

Mais face à la création de zones à ultra-faibles émissions en Europe et au-delà - conjuguée à la prise de conscience écologique des entreprises et des consommateurs responsables - les gestionnaires de parcs de véhicules utilitaires légers sont confrontés à un défi : comment gérer cette croissance exponentielle sans augmenter les émissions ?

En faisant entrer en scène les véhicules utilitaires légers électriques, moyen idéal pour répondre à cette demande croissante d'achats en ligne et de services de livraison sans sacrifier la qualité de l'air dans les villes. Comme l'illustre ce rapport, une gamme complète de véhicules de livraison électriques nouvelle génération est sur le point d'arriver sur le marché et va transformer la mobilité urbaine des véhicules utilitaires en livrant littéralement les produits du commerce en ligne de demain à notre porte.

Par ailleurs, ce rapport présente les nouvelles tendances observées dans le domaine des véhicules utilitaires légers et de la livraison du dernier kilomètre. Il évoque notamment l'émergence des "pôles logistiques urbains" et le rôle que jouent les mégadonnées (les "big data") pour rendre les livraisons plus intelligentes que jamais. Ce rapport présente également les principaux modèles de véhicules utilitaires légers électriques qui arrivent sur le marché et se penche plus particulièrement sur deux des nouveaux venus les plus prometteurs du secteur : Arrival et Rivian.



Les grandes tendances qui façonnent *What's next* en matière de VUL

On distingue deux grandes forces qui façonnent *What's next* en matière de véhicules utilitaires légers : l'écosystème de la livraison du dernier kilomètre et un nombre impressionnant d'avancées technologiques qui améliorent la sûreté, la sécurité et l'efficacité des VUL nouvelle génération. Nous examinons ici ces tendances plus en détail.

Comment le paysage changeant de la livraison du dernier kilomètre favorise le progrès dans le domaine des VUL

L'année dernière, le trafic mondial du commerce en ligne de détail a atteint 22 milliards de visites mensuelles, avec une demande exceptionnellement élevée non seulement en produits essentiels de tous les jours, mais aussi en articles discrétionnaires. Aujourd'hui, faire ses achats est une des activités en ligne les plus répandues dans le monde : le chiffre d'affaires du e-commerce devrait atteindre 6,54 billions de dollars en 2021. Mais les livraisons du dernier kilomètre ne se contentent pas de progresser, elles connaissent une profonde mutation et favorisent l'innovation dans le domaine des véhicules utilitaires légers en raison de trois grandes tendances.

1. Les zones à ultra-faibles émissions

La création de zones à ultra-faibles émissions de plus en plus nombreuses - et plus strictes - dans les villes européennes ne cesse de conforter l'analyse de rentabilité des véhicules utilitaires légers électriques et contribue à une innovation rapide dans les technologies qui équipent les VUL électriques.

Les entreprises ne peuvent pas se permettre de courir le risque de ne pas pouvoir pénétrer dans un centre-ville pour y exercer leur cœur de métier. Tandis qu'aujourd'hui, les véhicules utilitaires légers thermiques (à moteur à combustion interne), qui sont plus propres que les anciens modèles diesel et essence relativement anciens, sont encore autorisés dans presque tous les centres-villes, la vitesse de plus en plus rapide à laquelle de nouvelles zones à ultra-faibles émissions fleurissent montre que les véhicules utilitaires légers électriques sont indubitablement les véhicules de l'avenir.



Figure 1. Les zones à faibles émissions en Europe
(<https://urbanaccessregulations.eu/userhome/map>)

2. Les "pôles urbains" locaux et durables

Le glissement vers le e-commerce, la demande croissante des consommateurs en produits locaux et la pression croissante pour réduire les émissions (en raison de l'inquiétude généralisée concernant le changement climatique et de la réglementation y afférente) favorisent l'innovation dans la logistique de livraison du dernier kilomètre. Nous assistons notamment à l'émergence de nouveaux "pôles urbains" (essentiellement des centres de distribution implantés à la périphérie des grandes villes) à partir desquels les produits peuvent être livrés à leur destination finale. En outre, ces pôles offrent de plus en plus de possibilités de recharge pour les véhicules et servent de point de service pour les véhicules utilitaires légers électriques de plus en plus nombreux dans des secteurs autres que la livraison du dernier kilomètre.

3. Les mégadonnées et les applications digitales optimisant le processus de livraison

Les données et les informations en temps réel fournies par le VUL sont essentielles pour optimiser les processus de livraison du dernier kilomètre. C'est pourquoi les grandes entreprises de livraison du dernier kilomètre utilisent de plus en plus les données générées par les véhicules utilitaires légers pour effectuer une analyse prédictive comme moyen d'améliorer leur rentabilité et leur compétitivité. C'est un exemple de pratique d'excellence qui peut être adapté par les autres secteurs qui exploitent des flottes de VUL.



Les avancées technologiques façonnent le VUL moderne

Si nous allons au-delà de la livraison du dernier kilomètre et nous penchons sur le véhicule utilitaire léger lui-même, il existe un large éventail d'avancées technologiques qui transforment le véhicule utilitaire léger tel que nous le connaissons et le rendent plus sûr, plus sécurisé et plus efficient.

Fonctions de sécurité

Les fonctions de sécurité protègent les conducteurs et les piétons contre les accidents tout en préservant les entreprises des coûts liés aux accidents. Outre les systèmes que l'on trouve dans les voitures particulières, les constructeurs développent de plus en plus de technologies personnalisées destinées spécifiquement aux véhicules utilitaires légers :

1. **Systèmes de freinage d'urgence autonomes** utilisant des radars, des lidars ou des caméras conventionnelles pour détecter les dangers à proximité du véhicule
2. **Assistants de stabilisation en cas de vent latéral** utilisant des capteurs embarqués pour détecter et compenser automatiquement les forts vents latéraux, qui peuvent être très problématiques pour les gros modèles de véhicules utilitaires légers
3. **Aides à la conduite**, comme l'aide au maintien dans la voie, le contrôle de descente en pente, le régulateur de vitesse automatique, les alertes anti-somnolence au volant et la reconnaissance des panneaux de vitesse
4. **QR codes d'urgence ou "Rescue Assist"** sur le bouchon de remplissage du réservoir ou sur le montant B des véhicules utilitaires légers, qui permettent aux secours de comprendre rapidement la configuration technique du véhicule lors des interventions de sauvetage ou de récupération



Technologies de sécurité

Les technologies de sécurité peuvent avoir une incidence directe sur les résultats d'une entreprise en réduisant le risque de vol ou d'endommagement d'une part et en diminuant les primes d'assurance et en réduisant les coûts de réparation ou de remplacement d'autre part. Aujourd'hui, les véhicules utilitaires légers sont de plus en plus souvent dotés des technologies suivantes :

1. **Systèmes de sécurité haute technologie**, tels que les alarmes très sensibles, les sirènes alimentées par batterie et les systèmes d'immobilisation à réglage passif
2. **Systèmes électroniques de traçage GPS** permettant de surveiller la position exacte du véhicule utilitaire léger et d'immobiliser le véhicule à distance en cas de vol
3. **Technologies de caméra** permettant d'enregistrer des séquences vidéo à l'aide d'une caméra embarquée (Dash Cam) à utiliser en cas d'accident et de sinistre

Efficiences

Pour tous les gestionnaires de parcs de véhicules utilitaires légers, l'efficacité et l'optimisation du temps de fonctionnement effectif sont déterminantes. Pour ce faire, la nouvelle génération de véhicules utilitaires légers apporte des innovations essentielles facilitant la vie des gestionnaires de parc, des clients et des conducteurs :

1. **Une plate-forme modulaire de type skateboard**, permettant aux clients de personnaliser leur véhicule utilitaire léger. Étant donné que tous les éléments essentiels de la chaîne cinématique et du groupe motopropulseur se trouvent dans un ensemble rectangulaire plat (d'où le nom de "skateboard"), les constructeurs automobiles peuvent adapter différentes carrosseries sur la plate-forme pour produire diverses configurations du VUL adaptées à des besoins spécifiques (par ex. livraison du dernier kilomètre, transport de matériel médical, services de nettoyage, etc.)
2. **Des solutions mécaniques contribuant à l'efficacité du véhicule**, comme une meilleure aérodynamique (qui améliore l'efficacité énergétique) et des groupes de puissance auxiliaires (GPU), qui accroissent le temps de fonctionnement effectif pour les gestionnaires de parcs d'utilitaires
3. **Des progrès en matière d'entretien des véhicules**, avec des capteurs de contrôle de la pression de gonflage, une analyse de l'huile destinée à surveiller l'état d'usure du moteur et des lubrifiants haute technologie contribuant à faire davantage d'économies de carburant, à réduire l'usure des composants et à allonger les intervalles de vidange d'huile

Prises ensemble, les évolutions de l'écosystème de la livraison du dernier kilomètre décrites ci-dessus, conjuguées à tout un éventail d'avancées technologiques, sont en train de révolutionner le véhicule utilitaire léger tel que nous le connaissons, créant une nouvelle génération de modèles plus intelligents, plus propres et plus écologiques.

Un cas concret : Arrival

Arrival parie sur les micro-usines pour faire passer les véhicules utilitaires légers électriques au niveau supérieur

Start-up spécialisée dans les véhicules électriques implantée à Londres, Arrival a fait couler beaucoup d'encre depuis sa création en 2015. L'entreprise a bénéficié de financements de Hyundai-Kia et de BlackRock, entre autres. En mars, elle a fait son entrée au Nasdaq avec une valorisation à 13,5 milliards de dollars, soit le plus haut niveau jamais atteint par une société basée au Royaume-Uni.

Le véhicule utilitaire léger électrique d'Arrival aura une configuration d'essieu 4x2, une charge utile d'environ deux tonnes et une autonomie d'environ 300 km. Son prix de vente devrait osciller autour des 40 000 €.

Les micro-usines ont la cote

Bien qu'il y ait de nombreux acteurs dans le segment des véhicules utilitaires légers électriques visant une croissance rapide, Arrival a un avantage concurrentiel au niveau du coût de fabrication, ses VUL électriques affichant un prix compétitif par comparaison à des alternatives thermiques et un coût sensiblement plus bas que des véhicules électriques similaires.

Comment ? Alors que d'autres constructeurs de véhicules électriques deviennent des géants, comme Tesla avec ses giga-usines, Arrival a fait le choix de petites unités de production et d'un modèle de fabrication décentralisé avec son concept de "micro-usines".

Une robotique légère

En utilisant une robotique légère qui s'insère dans des entrepôts existants, ces micro-usines

sont conçues pour s'implanter rapidement et à moindre coût à proximité des principaux marchés d'Arrival. Chacune d'elle peut produire jusqu'à 10 000 véhicules utilitaires légers électriques (ou 1 000 bus électriques) par an avec un effectif ne dépassant pas 250 personnes. Une grande partie des éléments des véhicules d'Arrival ont été conçus en interne, ce qui réduit encore les coûts.

Une micro-usine de véhicules utilitaires légers électriques est déjà en cours de création à Bicester, au Royaume-Uni, deux autres étant prévues aux États-Unis. D'ici 2024, Arrival prévoit d'avoir 31 micro-usines en activité dans le monde.

Une promesse de taille

Des essais clients avec les camionnettes électriques Arrival sont prévus pour cet été, les essais des bus électriques de la marque étant prévus pour la fin de l'année.

Les véhicules utilitaires légers électriques seront produits à partir du milieu de l'année 2022. Arrival vient de remporter une importante commande d'UPS pour 10 000 véhicules utilitaires légers électriques dont la production démarrera en 2022. UPS a également posé une option pour l'achat de 10 000 camionnettes supplémentaires. Arrival affirme avoir déjà un carnet de commandes d'1,2 milliard de dollars.

Le nec plus ultra des utilitaires électriques

Il existe au moins un modèle de véhicule utilitaire léger électrique idéal pour chaque client

Pour les grandes sociétés et les PME, la gamme de VUL électriques qui émerge aujourd'hui coche de nombreuses cases, mais la difficulté de concilier capacité de charge et autonomie de conduite n'en demeure pas moins présente.

Si on veut accroître l'autonomie, on a besoin d'un bloc de batteries plus gros - et plus lourd - ce qui, en conséquence, réduit la charge utile. Si on choisit d'augmenter la charge utile, cela signifie que le bloc de batteries doit être plus léger, et l'autonomie sera moins grande. Il n'est donc pas surprenant que de nombreux constructeurs automobiles proposent deux capacités de batterie, en particulier pour leurs grandes camionnettes.

Véhicules de petite taille

Citroën e-Berlingo

Cet utilitaire léger français qui remporte tous les suffrages est proposé en deux tailles (M et XL). Il est généreusement équipé côté sécurité et affiche une autonomie de 275 km.



- > **Capacité de la batterie :** 50 kWh
- > **Autonomie :** +/- 275 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %) :** 11 kW (5 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %) :** 100 kW (30 min)
- > **Charge utile :** jusqu'à 800 kg
- > **Volume de chargement :** jusqu'à 4,4 m³



Peugeot e-Partner

Empruntant sa chaîne cinématique à la Peugeot e-208, le e-Partner est doté d'un i-Cockpit qui le différencie du Combo et du Berlingo.



- > **Capacité de la batterie :** 50 kWh
- > **Autonomie :** +/- 275 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %) :** 11 kW (5 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %) :** 100 kW (30 min)
- > **Charge utile :** jusqu'à 800 kg
- > **Volume de chargement :** jusqu'à 4,4 m³

Opel Combo-e

Alors que le précédent Combo était le résultat d'une joint-venture avec FCA (et le Doblo), la génération actuelle est un produit 100 % PSA. Sans surprise, il possède les mêmes caractéristiques que le Berlingo et le Partner.



- > **Capacité de la batterie :** 50 kWh
- > **Autonomie :** +/- 275 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %) :** 11 kW (5 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %) :** 100 kW (30 min)
- > **Charge utile :** jusqu'à 800 kg
- > **Volume de chargement :** jusqu'à 4,4 m³

Addax MT

Ce véhicule utilitaire de fabrication belge est disponible en version caisson ouvert ou fermé, en châssis-cabine, et peut être personnalisé en fonction des besoins : livraison du dernier kilomètre, logistique d'entrepôt et utilisation par les collectivités locales.



- > **Capacité de la batterie :** 14.4 kWh
- > **Autonomie :** 132 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %) :** inconnue
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %) :** sans objet
- > **Charge utile :** jusqu'à 1 024 kg
- > **Volume de chargement :** 5 m³

Véhicules de taille moyenne

Maxus e-Deliver3

Ce Maxus e-Deliver3 se positionne entre les segments des petits véhicules et des véhicules de taille moyenne. Il présente une kyrielle d'arguments de poids.



- > **Capacité de la batterie** : 35 ou 53 kWh
- > **Autonomie** : 150 à 240 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %)** : 7,2 kW (5,5 à 9 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %)** : 28 à 42 kW (1 h)
- > **Charge utile** : jusqu'à 1 020 kg
- > **Volume de chargement** : 4,4 à 6,3 m³

Citroën e-Jumpy/e-Dispatch

Proposé en trois longueurs de carrosserie et en deux capacités de batterie, ce VUL électrique couvre plusieurs segments. Sa hauteur limitée en fait un modèle idéal pour les garages à faible hauteur de plafond.



- > **Capacité de la batterie** : 50 ou 75 kWh
- > **Autonomie** : 230 à 330 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %)** : 7,4 à 11 kW (5 à 12 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %)** : 100 kW (30 à 45 min)
- > **Charge utile** : jusqu'à 1 275 kg
- > **Volume de chargement** : jusqu'à 6,6 m³

Opel Vivaro-e

Opel a mis au point le nouveau Vivaro-e pour une clientèle diversifiée et propose donc ce fourgon en plusieurs versions de carrosserie : combi, plancher cabine ou cabine approfondie.



- > **Capacité de la batterie** : 50 ou 75 kWh
- > **Autonomie** : 230 à 330 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %)** : 7,4 à 11 kW (5 à 12 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %)** : 100 kW (30 à 45 min)
- > **Charge utile** : jusqu'à 1 275 kg
- > **Volume de chargement** : jusqu'à 6,6 m³

Peugeot e-Expert

Pur produit PSA, le Peugeot e-Expert présente les mêmes caractéristiques que le Vivaro et le Jumpy/Dispatch. Mais il n'a notamment pas d'i-Cockpit qui le distinguerait.



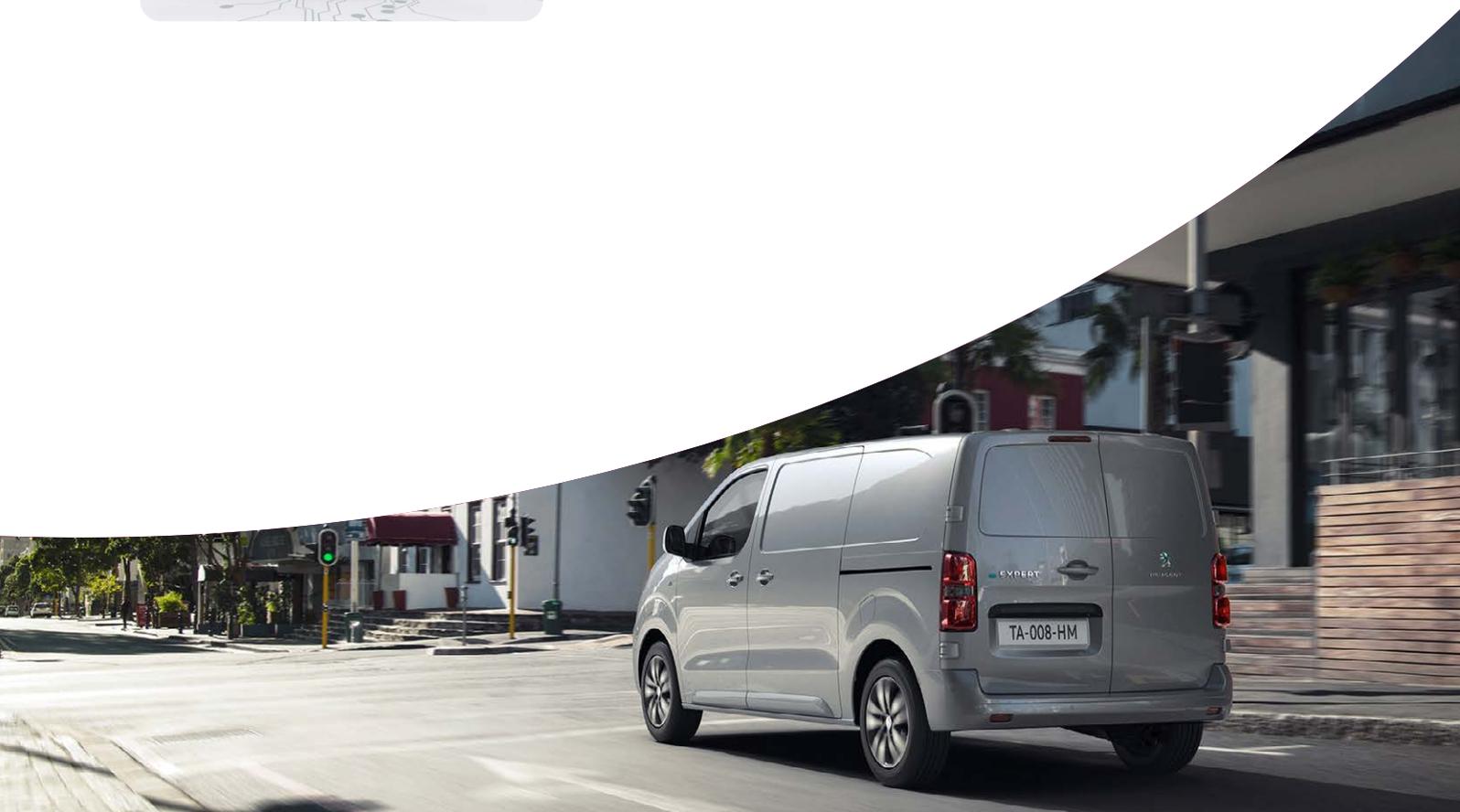
- > **Capacité de la batterie :** 50 ou 75 kWh
- > **Autonomie :** 230 à 330 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %) :** 7,4 à 11 kW (5 à 12 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %) :** 100 kW (30 à 45 min)
- > **Charge utile :** jusqu'à 1 275 kg
- > **Volume de chargement :** jusqu'à 6,6 m³

Nissan e-NV200 XL Voltia

Si le Nissan e-NV200 conventionnel ne voit pas assez grand en termes de capacité de chargement, ce modèle Conversion XL Voltia est peut-être la réponse. Il est intéressant de savoir que les e-NV200 existants peuvent être reconvertis.



- > **Capacité de la batterie :** 40 kWh
- > **Autonomie :** 230 à 330 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %) :** 6,6 kW (7 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %) :** 46 kW (45 min)
- > **Charge utile :** jusqu'à 580 kg
- > **Volume de chargement :** jusqu'à 6 à 8 m³



Véhicules de grande taille

Fiat e-Ducato

Ce tout nouveau Ducato existe en différents types de carrosseries et en plusieurs longueurs, notamment une version transport de marchandises et châssis-cabine. Deux tailles de blocs de batteries sont également disponibles.



- > **Capacité de la batterie :** 47 ou 79 kWh
- > **Autonomie :** 230 à 360 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %) :** 7 à 42 kW (4,5 à 8 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %) :** 50 min à 1h25
- > **Charge utile :** jusqu'à 1 950 kg
- > **Volume de chargement :** jusqu'à 10 à 17 m³

Ford E-Transit

Le Ford E-Transit est doté d'un moteur électrique de 198 kW et est disponible en 25 configurations différentes. Sa prise de 2,4 kW peut servir à recharger des outils électriques.



- > **Capacité de la batterie :** 67 kWh
- > **Autonomie :** 350 km
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %) :** 11 kW (8 h)
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %) :** 115 kW (40 min)
- > **Charge utile :** jusqu'à 1 950 kg
- > **Volume de chargement :** 15,1 m³

Arrival

Cette start-up dans laquelle UPS a investi prévoit de produire des camionnettes modulaires utilisant des composites thermoplastiques légers pour les panneaux de carrosserie. Avec ses véhicules utilitaires légers électriques, Arrival revendique 40 à 50 % d'économies par rapport à des fourgons diesel comparables.



- > **Capacité de la batterie :** 44 à 130 kWh
- > **Autonomie :** à confirmer
- > **Charge en CA (temps de charge 0 à 100 %) :** à confirmer
- > **Charge en CC (temps de charge 10 à 80 %) :** à confirmer
- > **Charge utile :** à confirmer
- > **Volume de chargement :** à confirmer

Un cas concret : Rivian

Amazon est déjà en train de tester les véhicules utilitaires légers électriques Rivian

En 2019, Amazon a passé commande de 100 000 camionnettes de livraison électriques auprès de Rivian, la commande de VUL électriques la plus importante jamais passée. Les premiers prototypes sont à présent en circulation et la production démarrera d'ici la fin de l'année. Soutenue par le géant du commerce en ligne, Rivian s'attaque aussi à Tesla, le Goliath des véhicules électriques.

Créée en 2009, Rivian a son siège social près de Détroit, aux États-Unis. La société possède des usines en Californie et dans l'Illinois et un centre technique au Royaume-Uni.

Spécialisée dans les véhicules électriques autonomes, elle a l'ambition de conquérir à terme les marchés de l'autopartage et des véhicules sans conducteur.

8 milliards de dollars

Mais l'entreprise n'attend pas que les technologies autonomes rattrapent son ambition. En 2017, elle a lancé ses deux premiers modèles, un pick-up électrique et un SUV électrique. Par la suite, elle a annoncé son premier véhicule utilitaire léger électrique. En 2019, Ford, Cox Automotive et Amazon ont investi 1,5 milliard de dollars dans la société. Depuis, elle a levé au total 8 milliards de dollars.

Une conception sur mesure

Le design de la caisse du VUL électrique de Rivian, dévoilé à l'automne dernier, est plutôt élégant, ce qui semble être une tendance pour les extérieurs des utilitaires électriques (voir le cas concret Arrival). Les camionnettes

zéro émission sont également dotées de fonctions de sécurité plus sophistiquées, telles que des systèmes d'aide à la conduite et des caméras extérieures offrant une vue à 360° de l'environnement du véhicule.

Chaque camionnette affiche une autonomie de 252 km par charge.

À la conquête de l'Europe

Comme les Superchargers de Tesla, le réseau de bornes de recharge estampillé "Rivian Adventure Network" ambitionne de proposer une combinaison de chargeurs publics rapides et lents ainsi que des solutions de recharge à domicile. Rivian prévoit d'implanter 3 500 bornes de recharge rapide dans des lieux à forte densité de circulation, et 10 000 chargeurs standard supplémentaires, appelés Waypoints - accessibles à tous les conducteurs de véhicules électriques - dans divers lieux prisés tels que des magasins, des hôtels et des restaurants.

Tout ceci est une histoire purement américaine... du moins pour l'instant. Le bruit court que Rivian est à la recherche d'une usine pour construire l'utilitaire électrique d'Amazon en Europe. On cite l'Allemagne, la Hongrie et le Royaume-Uni comme lieux d'implantation potentiels, mais rien d'officiel n'a encore été annoncé. Affaire à suivre...

L'aide que LeasePlan peut vous apporter

Notre approche du modèle LCVs-as-a-Service*

Les véhicules utilitaires légers représentent 23 % de la flotte LeasePlan, et nous savons que le marché des VUL est intrinsèquement différent du marché de la location longue durée des voitures particulières traditionnelles. À ce titre, l'offre de véhicules utilitaires légers de LeasePlan s'appuie sur une connaissance et une compréhension approfondies des besoins des gestionnaires de flottes de véhicules utilitaires légers, à savoir une configuration personnalisée et le respect de la législation locale. C'est cette expertise qui nous permet de développer une offre adaptée et digitalisée accessible



Figure 2. Comment LeasePlan accompagne les gestionnaires de parcs de véhicules utilitaires légers

* les véhicules utilitaires légers en tant que service

Notre offre

LeasePlan offre une solution de LLD tout compris adaptée aux véhicules utilitaires légers neufs et d'occasion, dont la finalité consiste à maximiser le temps de fonctionnement effectif des utilitaires et à minimiser les temps d'immobilisation. Nous avons récemment introduit une nouvelle gamme de solutions de télématique qui s'appuie sur les plus récentes technologies d'intelligence digitale pour fournir des informations supplémentaires en temps réel aux gestionnaires de parcs de véhicules utilitaires légers.



Avant la commande

Parcours de sélection du VUL adapté à l'activité de chaque entreprise

1. Qualification des besoins
2. Analyse des coûts
3. Acquisition
4. Gestion par un fournisseur tiers



Pendant le cycle de vie

Maximisation du temps de fonctionnement effectif du véhicule

1. Produits et services digitaux
2. Réseau de réparateurs agréés VUL
3. Gestion et connaissance du compte



À la fin du contrat

Pas de frais imprévus

1. Politiques relatives à l'usure normale spécifiques aux VUL
2. Détermination d'une valeur résiduelle précise des VUL
3. Canaux de revente des VUL

Figure 3: LeasePlan's end-to-end LCV solution

Interlocuteur médias

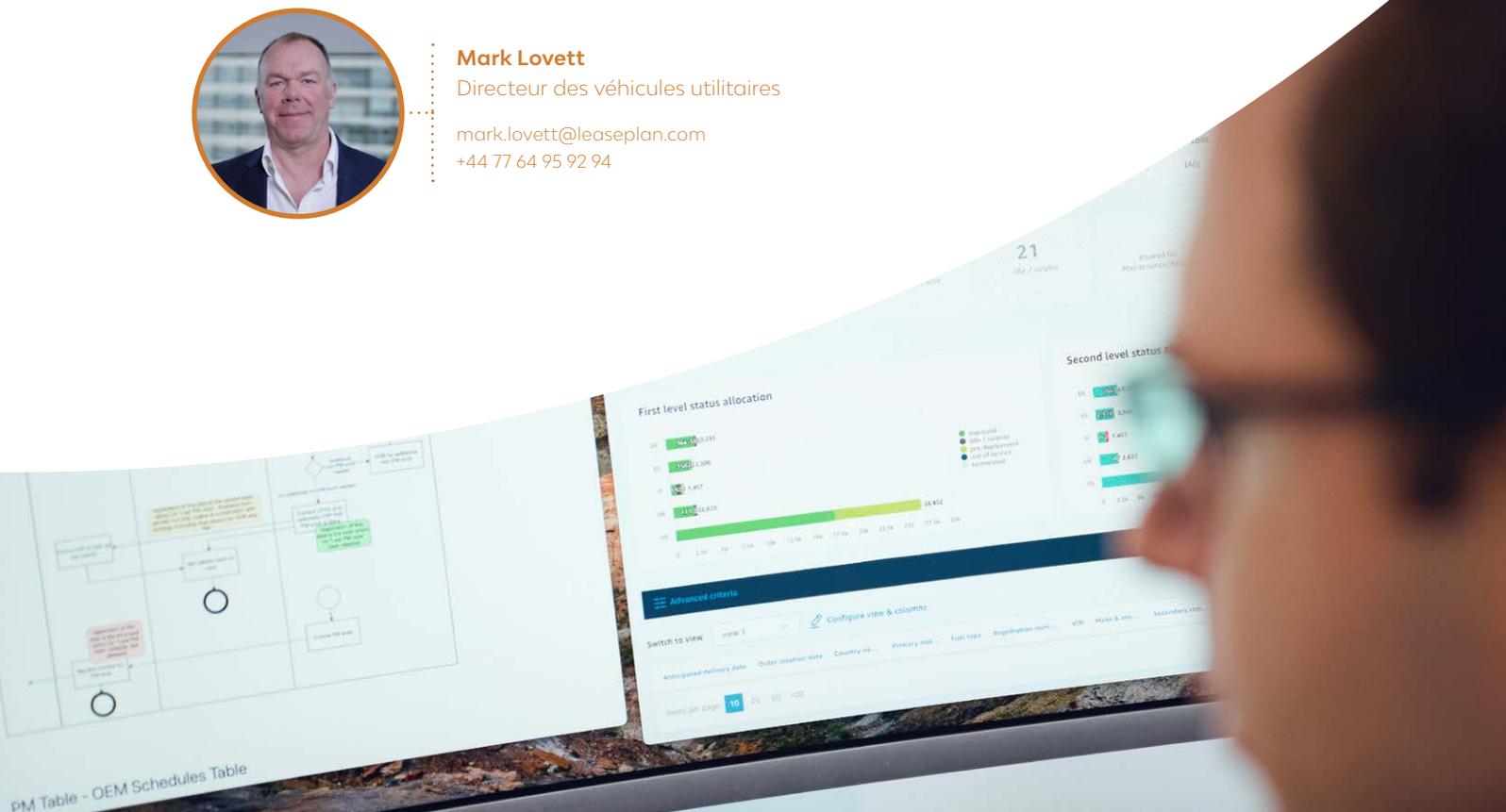


Mark Lovett

Directeur des véhicules utilitaires

mark.lovett@leaseplan.com

+44 77 64 95 92 94



LeasePlan Corporation

Gustav Mahlerlaan 360

1082 ME Amsterdam

 +31 (0)20 709 3000

 www.leaseplan.com/corporate