

# PUBLI DOSSIER

| Publi-information | Octobre 2015 |



**FLOTES AUTOMOBILES**

# UN MARCHÉ DYNAMIQUE !

# ENTRE ESSENCE ET HYBRIDE, LE MARCHÉ SE DYNAMISE

© Zoran Orak/123RF



Les véhicules essence attirent toujours plus d'automobilistes, y compris parmi les professionnels qui roulent peu.

En progression, les ventes de véhicules aux entreprises restent largement dominées par le diesel.

L'essence et l'hybride poursuivent cependant leur percée.

Du côté des modes de gestion, la LLD est toujours plébiscitée et le fleet management, de plus en plus apprécié.

Sur un marché automobile stable en 2014 avec 2,2 millions de véhicules particuliers (VP) et véhicules utilitaires légers (VUL) immatriculés au total, les ventes aux entreprises ont continué de progresser, représentant 32 % des immatriculations contre 30 % en 2012. "En hausse de 4,7 % au premier semestre 2015, le marché des entreprises reste dynamique, soutenu par les VP (+9,3 %), alors que les VU accusent une légère baisse depuis le début de l'année (-1,1 %)", indique Bernard Fourniou, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE).

## ■ L'essence progresse auprès des particuliers et des entreprises

L'évolution la plus remarquable sur le marché automobile français concerne la décline du diesel au profit de l'essence. Au 31 juillet 2015, les VP roulant au gazole ne représentaient plus que 59 % des immatriculations, contre 73 % en 2012. Le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) prévoit d'ailleurs pour 2020 le rééquilibrage à 50/50 entre le diesel et l'essence. Cette baisse du diesel s'explique de plusieurs façons. Depuis plusieurs années, les constructeurs proposent des motorisations essence plus économiques et la baisse du kilométrage moyen parcouru joue en leur faveur. Par ailleurs, compte tenu des frais engendrés par l'installation d'un réducteur de NOx sur les nouveaux moteurs conformes à la norme Euro6 (obligatoire depuis septembre 2015 pour tout véhicule neuf vendu), les nouvelles citadines (Renault Twingo, Peugeot 108, Citroën C1, Toyota Aygo) ne sont désormais plus proposées qu'en essence.

Sur le marché des flottes, en revanche, la part du diesel reste

largement majoritaire avec 87 % des ventes, même si l'essence a progressé de 47 % au premier semestre 2015. "Pour les entreprises qui effectuent beaucoup de kilomètres et peuvent récupérer la TVA sur le gazole et non sur l'essence, le diesel reste toujours avantageux", explique Bernard Fourniou. "Pour les professionnels qui parcourent moins de 18 000 km par an, essentiellement en ville, le coût d'usage d'un véhicule essence peut toutefois s'avérer intéressant, d'autant que les offres des constructeurs sur ce segment sont toujours plus attrayantes."

## ■ L'électrique progresse mais les volumes restent faibles

Du côté de l'électrique, si le marché global des VP (particuliers et entreprises), dominé par la Renault ZOE, a augmenté de 20 % en 2014, celui des VUL a baissé de 15 %, en raison de la chute des ventes du Renault Kangoo ZE (-36 %). Très limitées en 2014 en raison de cette baisse, les ventes de véhicules électriques aux entreprises ont à nouveau progressé sur le premier semestre 2015 (+15 %), mais sur de faibles



**LES VENTES DE VÉHICULES AUX ENTREPRISES  
 AU 30 JUIN 2015**

<b>360 117 ventes VP + VU</b>	<b>+ 4,7 %</b>
• 314 975 diesel	+ 0,7 %
• 33 037 essence	+ 47,6 %
• 8 323 hybride	+ 49,7 %
• 3 210 électrique	+ 14,9 %
• 572 divers	

**Répartition des financements automobiles dans les entreprises**

LLD	66,1 %
Achat	22,5 %
Crédit-bail	11,4 %

Sources : Observatoire du véhicule d'entreprise - OVE

► volumes (3 210 unités). "L'autonomie réduite offerte par ce type de véhicules et leur TCO toujours plus élevé que celui de leur équivalent thermique en sont la cause", explique Bernard Fourniou. Après une légère baisse en 2014 (-7,8 %), le marché global des VP hybrides a, lui aussi, repris sa progression depuis le début de l'année. "En hausse de 50 % sur le premier semestre, les ventes de véhicules hybrides aux entreprises devraient encore se développer avec l'élargissement de l'offre de véhicules hybrides rechargeables, offrant davantage d'autonomie pour une très faible consommation

et un prix compétitif", estime Bernard Fourniou. À noter que l'usage des autres carburants (Super-éthanol, GPL, GNV, hydrogène) reste marginal, chez les particuliers comme dans les entreprises.

■ **Progression du fleet management**

Pour les entreprises, la LLD reste le premier mode de financement des véhicules, avec 453 000 véhicules financés, surtout dans les grandes entreprises. Si 80 % des entreprises de plus de 1 000 salariés font effectivement appel à la LLD pour leur flotte, seules 24 % des PME de 10 à 100 salariés et 6 % des TPE y ont recours. En progression de 4,1 % sur un an, le parc de véhicules en LLD s'établit ainsi à 1,22 million de véhicules. Proche des 300 000 unités, le parc de véhicules en fleet management est, lui aussi, en hausse. "Les entreprises sont de plus en plus en demande d'externalisation des prestations liées à leur flotte, de la maintenance des véhicules à la gestion des cartes carburant, des assurances, des sinistres ou des amendes, souligne Bernard Fourniou. Les outils télématiques de suivi des flottes, proposés par les

loueurs et les constructeurs, sont aussi très appréciés."

Selon l'Observatoire du véhicule d'entreprise, les coûts d'usage des flottes continuent de baisser en raison de la baisse des consommations des véhicules, du prix des carburants et des taux de financement. Ces coûts d'usage varient ainsi de 0,239 € le prix de revient kilométrique moyen pour la flotte d'une grande entreprise de maintenance à 0,359 € pour une profession libérale.

Le marché des ventes de VP aux entreprises et la LLD profitent également de l'excellente santé du marché du véhicule d'occasion. Avec 5,44 millions d'unités immatriculées en 2014, l'occasion, en progression de 2,4 %, représente aujourd'hui deux fois et demi le marché du neuf.

Pour ce qui est des modèles, enfin, les Renault Clio, Kangoo, Mégane et Scenic, Peugeot 208 et 308, Citroën C3, C4, Picasso et Berlingo constituent le Top 10 des mises à la route pour les entreprises. "Composées de véhicules toujours plus respectueux de l'environnement, les flottes d'entreprises contribuent à la fois à dynamiser le marché automobile et à verdier le parc français", conclut Bernard Fourniou. ■

© Laurent Villaron/Publicis Events France



En progression, les ventes de véhicules électriques aux entreprises portent toujours sur de faibles volumes.



# DES VÉHICULES PROPRES POUR LES LIVRAISONS URBAINES

De plus en plus de villes adoptent des politiques pour restreindre la circulation dans leur centre.

La livraison urbaine explore de nouveaux modes de transport.

Propres et silencieux, les véhicules sont adaptés au dernier kilomètre.

Indispensable pour livrer les commerces, les entreprises et les particuliers, le transport de marchandises en ville est confronté à de multiples enjeux. "Sous l'effet du développement de l'e-commerce, les opérateurs de transport-logistique ont davantage de livraisons à effectuer, en même temps qu'ils sont de plus en plus limités dans leur accès aux centres-villes", explique Marc Teyssier d'Orfeuill, directeur général du Club du dernier kilomètre de livraison. Représentant 25% des émissions de CO<sub>2</sub> et une large part des émissions de particules fines, cette activité génère aussi des nuisances sonores de moins en moins tolérées par les citoyens. Pour s'adapter aux restrictions de circulation dans les grandes agglomérations, imposées par les normes européennes et la nouvelle loi de transition énergétique, le secteur de la livraison du der-

nier kilomètre doit donc trouver de nouvelles solutions, du véhicule électrique à trois ou quatre roues aux véhicules à gaz ou à hydrogène, en passant par de nouveaux schémas logistiques.

## ■ L'électrique, idéal en centre-ville

Silencieux et non polluant, adapté à des tournées de moins de 60 km avec des retours quotidiens sur une base "rechargeable", le véhicule électrique apparaît comme le mode de livraison idéal en milieu urbain. Agiles et légers, les mini-utilitaires électriques capables de se faufiler dans les rues étroites sont tout spécialement indiqués pour les zones piétonnes. Et dans le cadre de la création des zones à circulation restreinte (ZCR), d'abord à Paris puis dans les villes de plus de 100 000 habitants, les véhicules électriques n'auront aucune limitation pour livrer partout et tout le temps. ▶

© Univers VE Helem



Basée à Auch, dans le Gers, l'entreprise Univers VE Helem propose le Colibus, un véhicule de livraison urbaine capable d'emporter jusqu'à 8 m<sup>3</sup>.



© Ligier



Le nouveau trois-roues électrique de Ligier commandé par La Poste.

► Conscient de ces avantages, des constructeurs spécialisés et généralistes ont développé une offre de véhicules utilitaires et de camions électriques, allant de 200 kg à 2 tonnes de charge utile. S'autorisant jusqu'à 850 kg de charge utile et 100 km d'autonomie, les Goupil G3 et G5, Univers VE Helem Colibus, Mega e-worker, Alké ATX et Piaggio Porter constituent l'offre la plus légère, avec le Renault Twizy désormais décliné en version Cargo. Les

dérivés de véhicules utilitaires légers thermiques Renault Kangoo ZE, Citroën Berlingo First, Peugeot Partner Electric et Nissan eNV-200 disposent, eux, d'une autonomie pouvant aller jusqu'à 170 km, tandis que le camion électrique Renault Maxity s'autorise une charge utile de 2 tonnes pour 100 km d'autonomie. Le potentiel du véhicule électrique en matière de livraison urbaine a déjà convaincu de grandes entreprises, comme La Poste, les expressistes DHL, Chronopost et Fedex, le logisticien Geodis, le transporteur Deret ou le distributeur de boissons Tafanel, d'en acquérir pour leurs tournées quotidiennes. De nouvelles prestataires spécialisées en "livraison propre", à l'image de Colizen, Greenway ou Vert chez Vous, utilisent également des camionnettes électriques, des véhicules au GNV ou des vélos pour livrer les centres-villes.

#### ■ Des véhicules adaptés à chaque usage

Car d'autres moyens de transport sont tout à fait à même d'assurer des livraisons propres. Si La Poste a, depuis un certain temps déjà, adopté les vélos à assistance électrique pour ses facteurs, d'autres entreprises de livraison proposent également leurs services à partir de triporteurs ou de cyclo-cargos assistés pour de petits colis.

L'entreprise publique teste également de nouveaux concepts de véhicules. Après le Quadeo, un quad électrique conçu pour les livraisons de colis et de courriers, c'est le Staby, un trois-roues électrique fabriqué par Ligier (lire encadré) qui vient compléter sa flotte.

*"En matière de livraison urbaine, nous sommes convaincus qu'il faut aller vers un mix énergétique et agir pour le déploiement d'un véritable réseau de carburants et*

### L'UTILITAIRE À TROIS ROUES

Conçu et développé par le constructeur français Ligier, le Pulse 3 est un tout nouveau véhicule électrique à trois roues, adopté par La Poste sous le nom de Staby. Ce triporteur nouvelle génération est équipé d'un système pendulaire garantissant une plus grande stabilité dans les virages. Étroit, silencieux et maniable, ce micro-utilitaire peut emporter jusqu'à 40 kg de marchandises, en plus des 20 kg à l'avant, avec 35 km d'autonomie.

d'énergies alternatives, souligne Marc Teyssier d'Orfeuil. Le gaz naturel permet ainsi de réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub> et n'émet que très peu de NOx et de particules fines. D'autres carburants sont également à l'étude mais pas encore autorisés, comme l'ED95, un éthanol qui peut être produit à partir de marc de raisin. L'hydrogène offre enfin de belles perspectives à plus long terme."

Pour le transport de gros volumes et sur de plus longues distances, les véhicules utilitaires au GNV (Fiat Ducato, Iveco Daily, Mercedes Sprinter) constituent effectivement une alternative intéressante à l'électrique. Il ne faut pas non plus oublier les progrès accomplis par les derniers moteurs Diesel Euro6 en matière de réduction des émissions de polluants.

### ■ Repenser les schémas logistiques

Pour continuer à travailler au cœur des villes, les entreprises et professionnels de la livraison urbaine doivent donc reconsidérer leur mix de véhicules mais aussi réfléchir à de nouveaux schémas logistiques. "La transition vers une logistique urbaine durable et mieux intégrée à la ville passera aussi par la mutualisation, avec le regroupement d'acteurs locaux sur une infrastructure d'avitaillement, mais aussi l'utilisation de parkings sous-exploités ou la multi-modalité des transports avec le recours au rail ou à la voie d'eau", estime Marc Teyssier d'Orfeuil.

De nouveaux systèmes d'optimisation des flux, tels que celui proposé par la société Urbismart, permettront enfin de rationaliser l'ensemble de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre. ■

### LE CHIFFRE

## PLUS DE 625 000 VÉHICULES

Fleetmatics Group est un leader mondial de solutions SaaS (logiciel en tant que service) axées sur la mobilité des effectifs et destinées aux sociétés de services de toute envergure. Grâce à des investissements technologiques et des acquisitions stratégiques, Fleetmatics annonce avoir dépassé la barre des 625 000 véhicules abonnés en circulation, soit plus de 125 000 véhicules de plus que l'an dernier tout en renforçant sensiblement sa présence mondiale. Jim Travers, P-DG de Fleetmatics commente : "Dépasser 625 000 véhicules abonnés et accroître de 25 % le nombre de nos abonnés au cours de l'année dernière sont des jalons importants pour notre entreprise. Je pense que nous sommes bien positionnés pour atteindre notre objectif déclaré qui est d'atteindre 1,2 million de véhicules abonnés d'ici à 2020."

Plus d'informations sur [www.fleetmatics.fr](http://www.fleetmatics.fr)

# UNE EXTERNALISATION DE LA **GESTION DE FLOTTES**

De plus en plus d'entreprises externalisent tout ou partie des prestations liées à leur parc automobile.

Ce faisant, elles cherchent à optimiser leurs coûts.

Le fleet management a de belles perspectives de développement.

Gérer sa flotte de véhicules en interne ou la confier à un prestataire ? Voilà la question que de plus en plus d'entreprises se posent. Avec le fleet management, proposé par les loueurs de longue durée et certains constructeurs, il est déjà possible d'externaliser à la carte un certain nombre de prestations liées à sa flotte : maintenance, pneumatiques, carburant, assurance, assistance, gestion des sinistres et des véhicules de remplacement. Toutes ces prestations sont généralement refacturées au réel à l'entreprise qui peut choisir de rester propriétaire de ses véhicules si elle le souhaite.

Grâce au service de conseil et de gestion de flottes proposé par les "fleeters", les entreprises et collectivités bénéficient, en plus, d'un conseil en optimisation des coûts, d'un accompagnement dans la négociation des conditions et d'un suivi centralisé de leur flotte.

*"Notre métier est de gérer administrativement une flotte automobile comme le ferait un gestionnaire de parc, sans nous substituer aux prestataires en place, explique Maxime Sartorius, dirigeant fondateur de Direct Fleet. Notre rôle est surtout de fournir du conseil à nos clients, de les aider à choisir leurs prestataires et d'optimiser leurs coûts."*

#### ■ Conseil indépendant sur la gestion et les prestataires

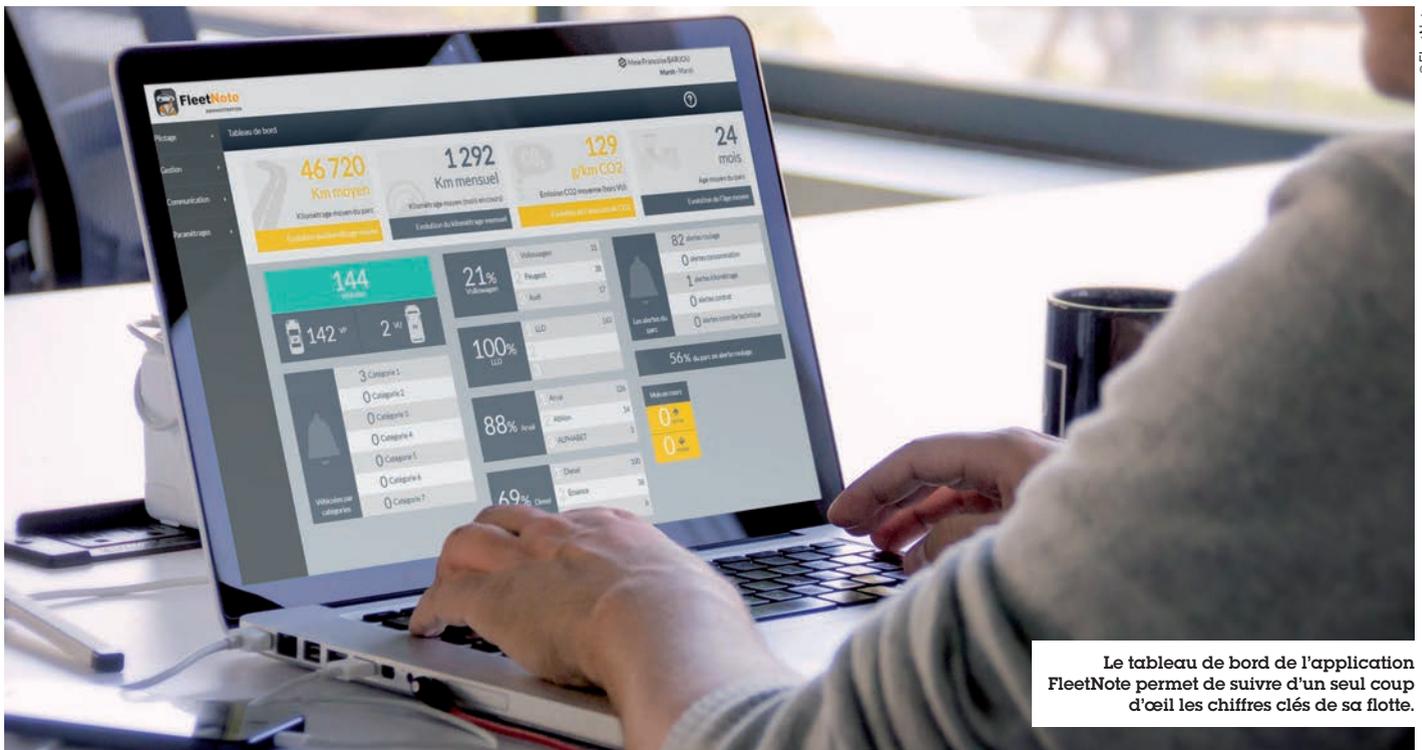
Apparu il y a une quinzaine d'années en France, le service de conseil et de gestion de flottes, proposé par des sociétés comme ERCG, Direct Fleet, Fatec ou Fleet Logistics, s'adresse aux parcs comptant au moins une centaine de véhicules. *"Les entreprises nous sollicitent suite au départ à la retraite de leur gestionnaire ou parce qu'elles n'ont plus les compétences ni les moyens techniques de suivre leur flotte, souligne Édouard Rance, président fondateur d'ERCG. Le recours à un fleeter leur permet aussi de se recentrer sur leur cœur de métier en faisant appel à un prestataire spécialisé qui va manager les relations fournisseurs en cherchant à réduire les coûts."*

Apporter un conseil professionnel et indépendant en gestion de flottes, tel est l'argument principal de ces experts qui accompagnent leurs clients dans l'élaboration de leur "car policy" interne, l'organisation des appels d'offres, la négociation des contrats de location, des cartes de carburant ou des prestations d'entretien. *"Tous nos chargés de compte sont aussi des consultants experts en financement, en achat, en fiscalité ou en organisation qui proposent un conseil permanent à nos clients", précise Édouard Rance.*

© Valim Yerofev/IZRF



Grâce au service de conseil et de gestion de flottes, les entreprises et collectivités bénéficient d'un conseil en optimisation des coûts.



Le tableau de bord de l'application FleetNote permet de suivre d'un seul coup d'œil les chiffres clés de sa flotte.

À partir d'un audit de la flotte, le "fleeter" identifie les principaux gisements d'économie à réaliser, que ce soit au niveau de la gestion des véhicules ou de l'achat des prestations. "La quasi-totalité de nos clients font appel à des loueurs pour le financement de leurs véhicules, mais comme nous sommes indépendants, notre rôle est de leur conseiller la meilleure grille de véhicules et de mettre en concurrence loueurs et prestataires afin d'obtenir les meilleures conditions possibles", argumente Maxime Sartorius.

#### ■ Externalisation à la carte et optimisation des coûts

En faisant appel à un "fleeter", l'entreprise choisit d'externaliser la gestion administrative de prestations comme la commande, la livraison et la restitution des véhicules, la gestion des pneus, des cartes carburant, des badges d'autoroute, des amendes et des sinistres, les déclarations fiscales, ainsi que le traitement et le contrôle des factures. "Avec la fiscalité de plus en plus complexe à gérer et le traitement automatisé des PV, nos clients apprécient de nous confier ces prestations

très chronophages", observe Édouard Rance.

Le "fleeter", qui ne règle jamais directement les factures, perçoit des honoraires calculés en fonction du volume de véhicules à gérer, des prestations confiées et des process en place dans l'entreprise.

Confrontées au développement du nombre de véhicules et de fournisseurs, les entreprises n'ont plus les moyens de suivre leur flotte au plus près et de connaître précisément son coût. "Grâce à la centralisation des données sur les véhicules et des factures des prestataires, nous sommes en mesure de proposer à nos clients une vision globale et détaillée de leur parc", explique Maxime Sartorius. "Notre outil de gestion en ligne permet à nos clients d'anticiper les restitutions de véhicules et les opérations de maintenance, d'estimer les frais de remise en état et de connaître précisément le TCO de leur flotte et de chaque véhicule, ajoute Édouard Rance. Cela leur permet aussi d'affiner leurs orientations au niveau de la 'car policy' ou des 'incentives' lancés auprès des salariés."

Sélection des véhicules et des fournisseurs, mises en concurrence des loueurs à chaque cotation, suivi des contrats et des restitutions de véhicules, vérification des factures... "Compte tenu des différents leviers d'optimisation des coûts, tant au niveau de l'organisation et de la gestion que des achats, le recours à un fleeter permet de générer de 5 à 15% d'économie sur le TCO d'une flotte", conclut Maxime Sartorius.

En croissance permanente, le fleet management comme la gestion de flottes pour compte ont encore de belles perspectives de développement. ■

#### FLEETNOTE, UNE APPLICATION POUR GÉRER LES FLOTTES

Première application gratuite pour PC et smartphone, FleetNote offre deux interfaces (conducteur et entreprise) pour suivre son véhicule ou sa flotte. La fonctionnalité conducteur propose un tableau de bord des indicateurs-clés (kilométrage, ratio de consommation moyenne, style de conduite, suivi de consommation...), les échéances à venir, les numéros de prestataires et les véhicules de renouvellement proposés. La fonctionnalité entreprise propose, elle, l'ensemble des informations sur les véhicules et leurs conducteurs.

Plus d'informations sur [www.fleet-note.com](http://www.fleet-note.com)





# LES FLOTTES À L'HEURE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

©DR



De 7 couleurs différentes, les vignettes CRIT'Air distinguent les véhicules en fonction de leur niveau d'émission d'oxyde d'azote (NOx) et de particules fines.

Le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte a été adopté le 22 juillet 2015.

Des changements sont à prévoir pour les flottes automobiles et les déplacements professionnels.

Le point sur les nouvelles dispositions.

**E**n matière de transport, la loi de transition énergétique, votée le 22 juillet dernier, a défini des incitations et des obligations pour encourager le développement des véhicules à faibles ou très faibles émissions. Cette définition supplante le terme de "véhicules propres" en prenant en compte le niveau de CO<sub>2</sub> émis, mais aussi celui d'autres polluants atmosphériques.

## ■ Des obligations pour les flottes publiques

Si les véhicules à très faibles émissions se cantonnent aux modèles électriques, les véhicules à faibles émissions comprennent les modèles émettant au maximum 95 g de CO<sub>2</sub>, 60 milligrammes d'oxyde d'azote par kilomètre et 1 mg de particules par kilomètre.

Au niveau des flottes, la nouvelle loi impose des quotas de renouvellement en véhicules à faibles émissions à hauteur de 50 % (à partir de 2017) pour l'État et ses établissements publics, lorsque le parc géré compte plus de 20 véhicules, voitures ou poids lourds. Cette obligation est abaissée à 20 % pour les collectivités et les entreprises nationales, et à 10 % pour les loueurs de voitures, les taxis et les VTC, mais cela à l'horizon 2020.

Les gestionnaires de flottes de cars et de bus devront aussi renouveler leur parc à hauteur de

50 % avec des modèles à faibles émissions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (2018 pour la RATP), puis en totalité à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Et les entreprises de la grande distribution sont tenues d'établir un programme d'actions pour réduire leurs émissions de 10 % d'ici 2020 et de 20 % d'ici 2025. Les entreprises implantées en milieu urbain et ayant plus de 100 salariés devront également mettre en place, d'ici 2018, des plans de mobilité favorisant le covoiturage entre leurs collaborateurs ainsi que l'utilisation des transports en commun et du vélo. La loi instaure ainsi une indemnité kilométrique vélo versée par les employeurs pour les trajets des salariés entre leur domicile et leur travail. Les entreprises seront également incitées à mettre à disposition de leurs salariés des vélos, avec une réduction d'impôt à hauteur de 25 % du prix d'achat de cette flotte.

## ■ Favoriser l'essor du véhicule électrique

Afin de favoriser le développement des ventes de véhicules électriques, il est prévu l'installation de 7 millions de bornes de recharge sur l'ensemble du territoire d'ici à 2030. Si le texte prévoit des mesures pour faciliter le stationnement et la circulation des véhicules électriques, rien n'est pour l'instant décidé.

La loi prévoit enfin la possibilité pour les villes de plus de 100 000 habitants de créer des zones à circulation restreinte (ZCR) où seuls les véhicules à faibles et très faibles émissions dotés de vignettes "CRIT'Air" pourraient être admis. Une raison supplémentaire pour les entreprises ayant à se déplacer dans ces zones d'intégrer dans leur flotte des véhicules électriques ou hybrides. ■

