

PUBLI DOSSIER

| Publi-information | Mars 2020 |

FLOTTES AUTOMOBILES

UNE NOUVELLE ANNÉE RECORD



© welcomia/123RF

L'année passée a été profitable aux véhicules hybrides et aux véhicules électriques.

NOUVEAU RECORD POUR LES **FLOTTES AUTOMOBILES**

Les ventes de véhicules d'entreprise ont atteint un nouveau record en 2019.

Toujours leader, le diesel continue de reculer au profit de l'essence et de l'hybride.

Les SUV et les utilitaires ont aussi enregistré de belles performances.

L Le marché des véhicules d'entreprise a signé un nouveau record en 2019, avec une hausse de 10,5 % des immatriculations (904 591 VP et VUL). Cette croissance a surtout été portée par les flottes de VP (véhicules particuliers), qui ont progressé de 14,2 % (543 857 unités), tandis que la hausse des immatriculations de VUL (véhicules utilitaires légers) a été plus modérée à + 5,3 % (360 734 unités).

■ Essence et hybride toujours en hausse

Sur le marché des flottes, le diesel est logiquement resté en tête du mix énergétique avec une part de marché de 71 % à fin 2019, en repli de 7,6 points en un an, malgré un volume d'immatriculations stable (640 794 VP + VUL). Ce recul est plus fort pour les VP, dont la part de marché en diesel atteint seulement 57 %. Rappelons que sur l'ensemble du marché national, incluant les ventes aux particuliers, la part du diesel est tombée à 34 % fin 2019.

Deuxième énergie des flottes, l'essence a progressé de 6,4 points pour atteindre 22 % de part de marché, alors qu'elle est montée à 58 % sur l'ensemble du marché automobile français. Les immatriculations flottes de modèles essence ont augmenté de 55 % sur un an (203 057 VP + VUL), principalement en VP. Le "diesel bashing", la multiplication des modèles dans les gammes et la déductibilité de la TVA sur l'essence à hauteur de 40 % en 2019 ont encore contribué à faire progresser le sans plomb dans les flottes.

L'année passée a également été profitable aux véhicules hybrides avec des immatriculations flottes en hausse de 40 % (37 161 VP + VUL). La part de marché de l'hybride en entreprise dépasse désormais 4 % (+ 0,8 point). Cette hausse a surtout été tirée par les hybrides non rechargeables, en croissance de 48 % (28 521 VP + VUL), quand les hybrides rechargeables ont augmenté de 20 % (8 640 VP + VUL).

Du côté des électriques, les ventes aux entreprises ont progressé de

55%

La progression des immatriculations essence dans les entreprises en 2019.

71%

La part de marché du diesel dans les ventes aux entreprises en 2019.

10,5%

la croissance du marché du véhicule d'entreprise en 2019.

© Renault



Avec une Clio proposée en hybride et une 208 en version 100 % électrique, le combat pour la première place des ventes flottes promet d'être rude.

◉ 22 % (20 835 VP + VUL), avec une part de marché de 2,3 %, supérieure à celle de l'électrique sur le marché global (1,93 %).

■ **Renault en tête, Peugeot en embuscade**

Dans le combat entre les constructeurs, Renault a ravi la place de N°1 des ventes aux entreprises à Peugeot, notamment grâce aux Clio IV et V, diesel et essence, qui arrivent toujours en tête des ventes (+ 7,5 %). La marque au losange a également classé quatre autres modèles dans le top 10 des ventes : Mégane IV (5^e), Captur (7^e), Kadjar (9^e) et Twingo III (10^e). Peugeot peut se consoler avec son 3008, qui arrive en deuxième place des ventes de VP aux entreprises et à la première place des SUV, sa 308 (3^e), toujours en tête des berlines compactes, sa 208 (6^e), pourtant en fin de vie, et son 5008 (8^e). Chez les citadines, à noter que la Citroën C3 III (+ 40 %) a ravi la quatrième place du marché flottes à la Peugeot 208. L'autre tendance forte, confirmée d'année en année, est la progression des SUV au détriment des monospaces et des berlines. Arrivent en tête des ventes : les Peugeot 3008, 5008 et 2008 (11^e), les Renault Captur et Kadjar, suivis par le Citroën C5 Aircross (12^e) qui a fait son entrée dans le

top 20. Avec un peu plus de 7 700 unités, la Peugeot 508 est la plus vendue des berlines du segment supérieur, devant la Skoda Octavia et la Renault Talisman. Sur le segment du luxe, enfin, la Tesla Model 3 électrique s'est deux fois plus vendue que l'Audi A6 hybride et quatre fois mieux que la Mercedes Classe E diesel, qui était encore N°1 de ce segment en 2018. Le signe d'un changement d'époque ?

■ **Hybrides et électriques pour 2020**

L'année 2020 sera plus que jamais placée sous le signe des motorisations alternatives. Contraints par la réglementation CAFE (*Corporate Average Fuel Economy*) de ne pas dépasser un certain seuil d'émissions de CO₂ sous peine d'amendes, les constructeurs multiplient les versions électriques et hybrides dans leurs gammes. La plupart des Européens misent sur l'hybride rechargeable, associant un moteur essence et un moteur électrique alimenté par une batterie rechargeable sur secteur. Principal avantage : l'autonomie en tout électrique atteint souvent les 50 kilomètres, alors qu'elle est limitée à quelques kilomètres en ville, pour une hybride non rechargeable, dont la batterie se charge grâce au moteur thermique et lors des phases de freinage.

D'autres préfèrent la solution moins coûteuse de l'hybridation légère, reposant sur un alternodémarrreur de 48 V qui aide le moteur thermique de manière ponctuelle, mais permet de réduire la consommation en ville de l'ordre de 10 %.

Presque tous les modèles favoris des flottes seront, dès cette année, déclinés en hybrides (Renault Clio, Captur et Megane, Peugeot 508 et 3008, Citroën C5 Aircross, Volkswagen Passat) ou en électriques (Peugeot 208 et 2008). Avec une Clio, proposée en hybride, et une 208 en version 100 % électrique, le combat promet d'être rude pour la première place des ventes flottes. Réponse en fin d'année. ■

TOP 3 DES VENTES AUX ENTREPRISES PAR SEGMENT

Citadines	
Renault Twingo III	9 680
Fiat 500	5 737
Renault ZOE	5 479
Polyvalentes	
Renault Clio IV et V	42 348
Citroën C3 III	23 714
Peugeot 208	21 834
Compactes	
Peugeot 308 II	27 226
Renault Megane IV	22 537
C4 Space Tourer	7 659
SUV	
Peugeot 3008 II	33 198
Renault Captur	16 522
Peugeot 5008 II	16 407
Premium	
DS7 Crossback	4 187
Renault Talisman	2 635
Tesla Model 3	2 441
Utilitaires	
Renault Kangoo II	34 907
Renault Master III	24 825
Peugeot Partner	22 563

Sources chiffres : Arval
 Mobility Observatory.

LA FISCALITÉ SE FAIT ENCORE PLUS SÉVÈRE

La fiscalité automobile évolue en profondeur en 2020.

Une nouvelle grille de malus WLTP est entrée en vigueur au 1^{er} mars.

Le bonus écologique pour les entreprises a été divisé par deux.

En 2020, le malus automobile a vu son seuil de déclenchement baisser et ses montants augmenter. Entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} mars, une nouvelle grille de malus, basée sur le cycle NEDC corrélé, était en vigueur, avec un seuil de déclenchement du malus à 110 g/km de CO₂.

■ Malus en hausse, bonus divisé par deux

Une seconde grille, basée sur le cycle d'homologation WLTP, plus proche de la réalité, et non plus sur le cycle NEDC, est entrée en vigueur

au 1^{er} mars. Compte tenu du surplus d'émissions calculé en WLTP, le seuil de déclenchement du malus avec la grille WLTP est passé à 138 g de CO₂, avec un minimum de 50 €, allant jusqu'à 20 000 € pour les véhicules dépassant 213 g/km. La grille corrélée NEDC qui était entrée en vigueur au 1^{er} janvier était plus pénalisante que l'ancienne, et celle basée sur le cycle WLTP l'est aussi. À titre de comparaison, un véhicule qui émet 150 g/km a vu son malus augmenter de 2 171 € en 2020, et un véhicule qui émet 180 g/km a vu son malus passer de 7 340 € en 2019 à 16 810 € en 2020. Une mesure dissuasive pour orienter les achats des véhicules haut de gamme vers les versions hybrides ou électriques.

Concernant le bonus écologique accordé aux véhicules émettant moins de 20 g/km de CO₂, il est passé de 6 000 à 3 000 € pour les entreprises depuis le 1^{er} janvier, pour les véhicules particuliers n'excédant pas 60 000 €, ce qui exclut d'office les modèles Porsche et Tesla, à l'exception de la

Tesla Model 3. Seuls les VUL électriques et les voitures à hydrogène auront droit à une prime de 3 000 €, quel que soit leur prix d'achat. Le bonus écologique pour les motos, scooters, trois-roues et quadricycles à moteur électrique a été reconduit à hauteur de 900 € dans la limite de 27 % du coût d'acquisition TTC.

■ Nouveau barème de TVS et d'amortissement

En 2020, deux barèmes de la taxe sur les voitures de société (TVS) ont également été prévus, avant et après le passage à la norme WLTP. Depuis le 1^{er} mars, le montant maximal appliqué est de 29 euros par gramme à partir de 270 g/km (contre 250 g/km précédemment), et les véhicules émettant moins de 120 g/km (hybride, électrique, E85, GNV et GPL) sont exonérés de TVS pendant douze trimestres.

Ils devront ensuite s'acquitter de 1 €/g de CO₂ s'ils émettent entre 20 et 50 g/km et 2 €/g de CO₂ s'ils rejettent plus de 50 g/km.

Rappelons que les véhicules utilitaires sont exonérés de TVS, mais pas les pick-up double cabine à 5 places.

Le plafonnement des amortissements déductibles pour les véhicules acquis en location longue durée ou en crédit-bail a aussi évolué. Depuis le 1^{er} mars, il a été fixé à 9 900 € pour les véhicules émettant plus de 165 g/km de CO₂ (160 g/km à partir du 1^{er} janvier 2021).

Ces plafonds seront relevés à 18 300 € pour les véhicules émettant entre 50 et 165 g/km, 20 300 € entre 20 et 49 g/km et 30 000 € en dessous de 20 g/km.

■ Bonne nouvelle pour la TVA

Finalement, la seule vraie bonne nouvelle fiscale pour 2020 concerne la déductibilité de la TVA sur l'essence pour les VP et les VUL d'entreprises, qui est passée à 60 % depuis le début de l'année. ■

1. OVE (Observatoire du véhicule d'entreprise).

© bizzoom / Z3RF



Un véhicule qui émet 150 g/km a vu son malus augmenter de 2 171 € en 2020.

QUOI DE NEUF EN 2020 ?

L'année 2020 sera placée sous le signe des modèles hybrides et des modèles électriques.

De nombreuses nouveautés sont d'ores et déjà disponibles.

Les modèles français sont bien placés pour rester en tête des ventes.



© Photos D.R.

▲ OPEL GRANDLAND X HYBRID

Premier modèle hybride rechargeable de la marque allemande, l'Opel Grandland X Hybrid reprend la chaîne de traction hybride de son cousin : le Peugeot 3008 Hybrid. Décliné en 225 ch et deux roues motrices ou 300 ch et quatre roues motrices, il dispose respectivement de 42 ou 52 km d'autonomie en mode 100 % électrique. Plus classique que le Peugeot en termes de style, il peut recevoir un élégant capot noir en option.

▼ CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID



Demier né de la famille des SUV hybrides rechargeables du groupe PSA, le C5 Aircross Hybrid sera proposé, au second semestre 2020, en version deux roues motrices de 225 ch avec boîte automatique à 8 rapports. Disposant d'une autonomie d'une cinquantaine de kilomètres en mode zéro émission, il reprendra le design tout en rondeur, la modularité des sièges arrière coulissants et les suspensions à butées hydrauliques des versions thermiques.

▼ BMW X1 ET X2 XDRIVE 25E

Déjà très riche, la gamme des modèles "plug-in" BMW s'enrichit des X1 et X2 xDrive 25e. Motorisés par un bloc 3 cylindres essence 1,5 turbo de 125 ch, relié aux roues avant, ces deux modèles hybrides rechargeables reçoivent un moteur électrique de 95 ch, pour la propulsion arrière. La puissance cumulée s'élève à 220 ch pour une autonomie tout électrique d'un peu plus de 50 km. Ces deux petits SUV premium pourront être rechargés en 5 heures ou en à peine 3 heures avec une Wallbox.



▲ SKODA SUPERB IV

La grande berline de la marque tchèque combine ses traditionnelles qualités d'habitabilité et de finition à celles de la motorisation hybride rechargeable. À l'occasion de son restylage, elle s'est convertie à l'hybridation en s'équipant d'un moteur électrique de 115 ch et d'une prise dissimulée dans la calandre. Ainsi motorisée, elle affiche une puissance totale de 218 ch et une autonomie de 55 km en tout électrique. La Skoda Superb iV hybride est disponible en boîte automatique DSG, ainsi qu'en version SW.

◀ PEUGEOT 508 HYBRID

Désormais déclinée en hybride rechargeable, la berline préférée des flottes d'entreprise se pose en concurrente des Volkswagen Passat GTE, Skoda Superb iV PHEV, BMW 330e et Ford Mondeo Hybrid. Également proposée en version SW, la 508 Hybrid dispose de 225 ch, dont 110 en électrique, et d'une autonomie de 54 km en tout électrique. Équipée d'une boîte de vitesse automatique à 8 rapports, elle ne peut, en revanche, profiter de la transmission intégrale, réservée au 3008 Hybrid4.

LE BOOM DE L'ÉLECTRIQUE



▲ OPEL CORSA-E

Cousine de la Peugeot e-208, la nouvelle Corsa-e repose sur la même plateforme technique que la française et reprend la même motorisation électrique : un bloc électrique de 100 kW (136 ch) capable de passer de 0 à 100 km/h en 8,1 secondes et disposant d'une autonomie de 330 km, grâce à sa batterie de 50 kWh. Longue de 4,06 mètres, elle reprend le même tableau de bord et les mêmes équipements que la Corsa thermique.



◀ MINI ELECTRIC

La Mini Cooper SE, première Mini 100 % électrique, ambitionne de devenir la nouvelle petite citadine branchée. Copie presque conforme de la traditionnelle Mini, à l'exception de la calandre fermée, de jantes spécifiques et de petites touches de jaune, elle s'en distingue par son moteur électrique développant 184 ch et sa batterie lithium-ion de 32,6 kWh offrant une autonomie de 230 km, avec une vitesse de pointe de 150 km/h et un 0 à 100 km/h en 7,3 secondes seulement.



▲ HONDA-E

Plus originale que sa rivale directe, la Mini Cooper SE, la Honda-e arbore un style vintage très séduisant. L'intérieur est, au contraire, très moderne avec des écrans omniprésents sur le tableau de bord, y compris sur les côtés, pour remplacer les rétroviseurs. Longue de 3,89 mètres, la Honda reste habitable pour 4 personnes. Disponible en deux niveaux de puissance, 136 et 154 ch, elle dispose d'une batterie de 35,5 kWh, lui autorisant 222 kilomètres d'autonomie.



▲ DS3 CROSSBACK E-TENSE

Version électrique de la nouvelle DS3 Crossback, la version E-Tense dispose de la même chaîne de traction que les Peugeot e-208 ou e-2008 : un moteur de 100 kW (136 ch) de puissance et 260 Nm de couple, autorisant un 0 à 100 km/h franchi en 8,7 secondes. Ce petit crossover urbain chic, à l'habitacle raffiné, embarque une batterie de 50 kWh lui offrant une autonomie de 320 km, comme son cousin e-2008, et la possibilité de charge rapide de série.



▲ PEUGEOT E-208

Concurrente affichée de la Renault ZOE, la Peugeot e-208 entend miser sur son look et son niveau de finition pour faire la différence. Version électrique de la 208, la e-208 en reprend le style, le plaisir de conduite, le bon niveau de confort et l'i-cockpit du tableau de bord. Sous le capot, elle reçoit un moteur électrique à aimants permanents de 136 ch et, dans le plancher, une batterie de 50 kWh, lui autorisant une autonomie de 340 km et proposant une charge rapide en série de la transmission intégrale, réservée au 3008 Hybrid4.