

PUBLI DOSSIER

| Publi-information | Novembre 2017 |



FLOTTE AUTOMOBILE

LES HYBRIDES ET LES UTILITAIRES EN DÉVELOPPEMENT

HYBRIDES ET UTILITAIRES ONT LE VENT EN POUPE

Sur le marché des flottes d'entreprise, les ventes d'hybrides et d'utilitaires se portent bien.

En pleine expansion, les modèles rechargeables décollent.

Portés par les nouveautés, les utilitaires profitent de nouveaux équipements de confort et de sécurité.

Après un premier semestre en baisse, le marché du véhicule d'entreprise s'est repris au cours de l'été 2017. En cumul sur huit mois, les immatriculations de VP et de VUL ont enregistré une hausse de 0,8% à 508 390 unités, selon les statistiques de l'Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE).

Dans un contexte général défavorable au diesel, les ventes aux entreprises de véhicules gazole ont baissé de 0,4%, tandis que les immatriculations de voitures essence ont progressé de 4,7%. Sur la même période, les ventes d'électriques ont progressé de 19,6% et celles d'hybrides de 18,4%, pour une part de marché qui atteint 2,2% (11 419 unités). Mais la plus forte progression est à mettre au compte des hybrides rechargeables qui ont augmenté de 43% sur les huit premiers mois de l'année dans les parcs d'entreprise.

■ L'hybride étend sa toile

Popularisé par la Prius et boosté par le bonus écologique, le marché de l'hybride a longtemps été trusté par les constructeurs japonais Toyota, Honda et Lexus. Les évolutions technologiques et la modification des règles fiscales favorisent

aujourd'hui les modèles rechargeables, majoritairement proposés par les constructeurs allemands Audi, BMW, Mercedes, Porsche et Volkswagen.

Sur les 41 modèles hybrides commercialisés en France en 2017, 22 sont désormais rechargeables et l'offre ne cesse de s'étoffer avec une présence dans presque tous les segments : compacte, routière, monospace, SUV, sportive.

En progression partout dans le monde, le marché de l'hybride poursuit son développement avec l'arrivée de nouvelles versions d'hybrides légers. Sous toutes ses variantes, l'hybride pourrait bien devenir une alternative crédible au diesel, entre l'essence et l'électrique.

■ La métamorphose des utilitaires

De son côté, le marché des véhicules utilitaires légers (VUL) reste bien orienté, avec une progression de 4,5% sur les huit premiers mois de l'année (214 032 unités). Cette bonne santé est, en partie, à mettre au compte des nombreuses nouveautés apparues ces derniers mois : Expert-Jumpy-ProAce de Peugeot, Citroën et Toyota, Nissan NV300 et Fiat Talento, Volkswagen Crafter, Iveco Daily, etc. Si tous ces modèles se sont convertis aux moteurs Euro 6, ils profitent surtout d'équipements de confort et de sécurité facilitant la conduite, les manœuvres et même les déchargements.

De l'antipatinage au freinage automatique, de la caméra de recul à l'aide au parking, et de la tablette tactile au système de navigation connecté, qu'il est loin le temps des camionnettes bringuebalantes à la tenue de route aléatoire et au confort spartiate ! ■



La Lexus LC500h associe un moteur essence et un moteur électrique performant.

L'HYBRIDE, PLUS QUE JAMAIS D'ACTUALITÉ

La voiture hybride apparaît comme la transition idéale pour réduire les émissions de polluants.

Plus sobre qu'une voiture essence et moins polluante qu'un diesel, elle dispose d'une meilleure autonomie qu'un véhicule électrique.

L'hybride se développe sous différentes variantes et sur tous les segments de marché.

Disposant d'un moteur électrique couplé à un moteur thermique lui procurant au moins 30% de sa puissance totale, une voiture *full hybrid*, comme la Toyota Prius, peut se déplacer à vitesse réduite sur quelques kilomètres en mode tout-électrique. Sur ce type de véhicule, la charge des batteries s'effectue en roulant grâce au moteur thermique et à l'énergie cinétique récupérée notamment lors des freinages. Principaux avantages : une consommation réduite de 10 à 30% suivant l'utilisation, avec des gains surtout appréciables en ville, et une baisse importante des émissions de CO₂.

Apparu plus récemment, le système *plug-in hybrid* permet à un véhicule hybride de recharger ses batteries sur une simple prise de courant ou une borne de recharge publique grâce à une prise, le plus souvent logée dans la calandre. Avec ce système, l'autonomie d'une hybride rechargeable passe à 30 ou 50 kilomètres en mode tout-électrique, contre 2 à 3 kilomètres pour une *full hybrid*. De quoi rouler quotidiennement sur un plein d'électricité, tout en profitant d'un véhicule thermique traditionnel pour de plus grands déplacements.

■ Avantages aux *plug-in* et *mild-hybrid*

Bénéficiant d'une polyvalence accrue et du bonus écologique gou-



La Prius existe en *full hybrid*, mais également en *plug-in hybrid*.

© Toyota

TOP 5 DES VENTES HYBRIDES AUX ENTREPRISES

Toyota Yaris	1 585
Toyota C-HR	1 089
Toyota Auris	924
Toyota RAV4	571
Mercedes GLC	547

vernemental de 1 000 € (accordé en 2017, mais supprimé à partir de 2018), les hybrides rechargeables peuvent, comme les électriques, être totalement exonérées de la taxe sur les véhicules de société (TVS) si leurs émissions de CO₂ sont inférieures à 50 g/km. Cette exonération ne s'applique que pendant deux ans pour les autres hybrides émettant moins de 110 g/km de CO₂.

Plus simple et plus économique à installer, l'hybridation légère (*mild hybrid*) permet de proposer un surplus de puissance pour un coût modique, tout en réduisant les émissions de CO₂ de 18 à 20 g au kilomètre. Ce système consiste en un

alternateur, couplé à une petite batterie de 48 volts, qui se recharge lors des freinages et redistribue l'énergie lors des phases de démarrage et d'accélération. Cette solution, facile à mettre en œuvre, va aider les constructeurs à atteindre l'objectif des 95 g d'émissions moyennes de CO₂ au kilomètre, fixé par Bruxelles pour 2021. Pour les entreprises, c'est un bon moyen de passer sous la barre des 110 g/km autorisant une réduction de la TVS. Encore faible aujourd'hui, la part de marché de l'hybride pourrait ainsi, selon certains experts, représenter 45% des ventes de véhicules légers en 2030, au détriment du diesel. ■

LES MEILLEURES HYBRIDES RECHARGEABLES DU MARCHÉ

De la compacte au SUV de luxe, tous les segments disposent aujourd'hui de modèles hybrides rechargeables.

Ces versions "plug-in" mettent en avant de faibles consommations et émissions de CO₂.

Tour d'horizon des principaux modèles destinés aux flottes d'entreprise.

■ Toyota Prius Plug-In

Première hybride rechargeable commercialisée en 2012, la seconde génération de la Toyota Prius rechargeable est un tout nouveau modèle. Résolument avant-gardiste avec son look futuriste, elle dispose, en plus de son moteur électrique de 72 ch, d'une pompe à chaleur pour le chauffage. Résultat : une consommation record de 1 l/100 km (cycle NEDC) et une autonomie de 50 km en tout-électrique, avec un niveau d'émission de CO₂ de 22 g/km.

■ Audi e-tron / Volkswagen Golf GTE

Partageant la même plateforme et la même technologie, l'Audi A3 Sportback e-tron et la Golf GTE disposent d'une puissance cumulée de 204 ch. Elles annoncent 50 km d'autonomie en tout-électrique pour une consommation en mode hybride de 1,5 l/100 km et un rejet de CO₂ de 35 g/km. Dans les deux cas, la batterie se recharge sur une prise domestique en un peu moins de quatre heures ou sur une Wallbox rapide en un peu plus de deux heures.

■ BMW Active Tourer 225xe

Premier monospace hybride rechargeable, la BMW 225xe com-

bine un moteur essence trois cylindres de 136 ch à l'avant, avec un moteur électrique de 88 ch à l'arrière, pour une puissance cumulée de 224 ch et quatre roues motrices. Capable de rouler en tout-électrique jusqu'à 125 km/h, avec une autonomie pouvant atteindre 40 km, elle affiche une consommation de 2,1 l/100 km et des émissions de 49 g/km de CO₂.

■ Volkswagen Passat GTE

Deuxième modèle hybride de Volkswagen après la Golf, la Passat GTE combine un moteur essence 1,4 l TSI de 156 ch associé à un moteur électrique de 115 ch. Disponible en berline et en break, elle dispose d'une puissance cumulée de 218 ch, pour une consommation de 1,6 l et des émissions de CO₂ de 37 g/km, avec une autonomie de près de 40 km en électrique.

■ Mercedes GLC 350e

Premier SUV compact premium hybride rechargeable, le Mercedes GLC 350e associe un bloc 4 cylindres essence de 211 ch avec un moteur électrique de 116 ch, dont l'ensemble développe 327 ch en cumulé. Le Mercedes peut ainsi parcourir une trentaine de kilomètres et atteindre les 140 km/h en tout-

électrique. La consommation annoncée est de 2,5 l/100 km et les émissions de CO₂ s'affichent à 59 g/km, autorisant une exonération partielle de TVS sur 24 mois.

■ Volvo XC90 T8 Twin Engine PHEV

Avec ses 7 places et sa puissance cumulée de 407 ch, le Volvo XC90 T8 est un SUV hybride rechargeable premium hautes

performances. Motorisé par un 4 cylindres essence de 320 ch, couplé à un moteur électrique de 87 ch, qui lui autorise 43 km d'autonomie et lui permet de rouler jusqu'à 125 km/h, il est capable d'atteindre le 0 à 100 km/h en 5,6 secondes avec une vitesse de pointe de 230 km/h. Ce gros SUV affiche pourtant une consommation moyenne de 2,1 l/100 km et des émissions de CO₂ de 49 g/km, qui l'exonèrent totalement de la TVS. ■



La BMW 225xe est capable de rouler en tout-électrique jusqu'à 125 km/h.

DES UTILITAIRES BIEN ÉQUIPÉS ET CONFORTABLES

En quelques années, les véhicules utilitaires se sont véritablement métamorphosés.

Toujours utilitaires, ils sont aujourd'hui beaucoup plus confortables et surtout nettement plus sécurisants.

L'utilitaire devient aussi un outil de travail productif.

Après l'ABS (système antiblocage de roues), obligatoire pour tous les véhicules depuis 2004, c'est l'ESP (Electronic Stability Program, aussi appelé ESC pour Electronic Stability Control) qui l'est devenu en 2014. Ce dispositif de contrôle de trajectoire agissant sur l'un des quatre freins du véhicule s'avère particulièrement utile

pour un fourgon chargé, en cas de déport ou de glissade en virage. Autre équipement obligatoire depuis cette date: le système de contrôle de pression des pneus TPMS (Tyre Pressure Monitoring System), permettant de détecter un pneu sous gonflé, qui est tout aussi judicieux pour un VUL circulant toute la journée avec des niveaux de charge variables.

■ Sécuriser la conduite

Au-delà de ces obligations, d'autres systèmes de sécurité active apparaissent sur les utilitaires, à bon escient ! C'est le cas de l'antipatinage de roues ASR, du Grip Control qui renforce la motricité des roues, de l'aide au démarrage en côte, de l'aide au freinage d'urgence AFU, ou encore de l'ESP avec système de stabilisation de la remorque. Doté de l'Adaptive ESP, qui détecte les déplacements de charges et

aide à stabiliser le véhicule en jouant sur les freins, le Mercedes Sprinter bénéficie également du Crosswind Assist. Grâce à une action sur les freins et la direction, ce système aide le conducteur à maintenir sa trajectoire en réduisant les effets des rafales de vent ! De son côté, Ford propose, sur son Transit, l'Assistant Pré-collision qui détecte les véhicules et les piétons, ainsi que l'Active City Stop, qui freine automatiquement le véhicule en cas d'obstacle lorsque la vitesse est inférieure à 50 km/h.

■ Assister le conducteur

Comme la plupart des berlines modernes, les triplés Jumpy, Expert, ProAce de PSA et Toyota peuvent également être équipés, en option, d'un régulateur de vitesse adaptatif, qui adapte la vitesse du véhicule à celle du véhicule qui le précède, mais aussi d'un détecteur de fatigue, de



Le Ford Transit détecte les piétons et freine automatiquement en cas d'obstacle si la vitesse est inférieure à 50 km/h.



© Peugeot

L'aménagement intérieur est de plus en plus étudié comme celui des berlines, pour un meilleur confort du conducteur.

l'alerte de franchissement de ligne, de l'aide au maintien dans la voie, et de la surveillance de l'angle mort. Composé de capteurs situés dans les boucliers avant et arrière, ce système informe le chauffeur, par une diode placée dans le rétroviseur, de la présence d'un véhicule dans les angles morts. Une vigie bien appréciable dans un fourgon au champ de vision restreint. Les fourgons PSA/Toyota sont enfin les premiers à bénéficier du système de vision tête haute de lecture des panneaux par caméra avec préconisation des limitations de vitesse !

■ Joindre l'utile à l'agréable

Alors que la climatisation en utilitaire était encore un luxe il y a peu, beaucoup de constructeurs l'incluent désormais dans certaines finitions. Un équipement d'autant plus utile qu'il est prouvé qu'une température régulée dans l'habitacle réduit le stress et la fatigue.

Toujours afin d'améliorer le confort des conducteurs, les dessins, la composition et la texture des sièges se sont aussi améliorés,

comme sur le dernier Renault Trafic qui propose en série des sièges grand confort aux formes étudiées et entièrement réglables.

Le confort de conduite n'est pas en reste, avec le développement des régulateurs de vitesse, des commandes au volant et des boîtes de vitesses robotisées. Peu onéreux mais très efficaces, les systèmes d'automatisation du passage des rapports, baptisés DSG, DCT, EDC, EAT ou SelectShift selon les constructeurs, facilitent la conduite pour tous les professionnels contraints de rouler en ville ou dans les embouteillages.

■ Faciliter les manœuvres

Particulièrement utiles, les radars de stationnement et caméras de recul font, eux aussi, leur apparition pour faciliter les manœuvres et éviter les collisions avec les nombreux obstacles en milieu urbain ou industriel. Doté de capteurs sur les flancs, le système de surveillance latérale du Volkswagen Crafter indique par un signal sonore l'approche de murs ou de piliers, difficiles à voir depuis la cabine.

Le système Visiopark du dernier Peugeot Expert propose, lui, une vision aérienne à 180° de la zone arrière du fourgon et de son environnement, avec des lignes de guidage et des avertisseurs d'obstacles. Ce dernier, comme son cousin Citroën Jumpy, peut par ailleurs être équipé des portes latérales coulissantes "mains libres", qui permettent d'ouvrir et de fermer les portes latérales d'un simple passage du pied sous le coin du pare-chocs arrière. Le top de l'accessoire utile pour les livreurs !

De son côté, grâce à l'Aide au parking active, le Mercedes Vito se gare tout seul ! Ce système, doté d'une caméra de recul, cherche une place de stationnement adaptée et se charge automatiquement du braquage dès l'enclenchement de la marche arrière. Encore plus élaboré, le système Trailer Assist du Volkswagen Crafter effectue même les marches arrière et les manœuvres avec une remorque.

■ Travailler plus efficacement

Si leur vocation est avant tout de

transporter des colis et des marchandises, les utilitaires se transforment désormais en véritables bureaux mobiles. Appeler un client, localiser une adresse, être informé de l'état du trafic, utiliser les applications de son Smartphone, etc., tout cela est désormais possible dans un fourgon.

C'est ce que met en avant Renault sur son Trafic. Grâce à l'application R&Go, il est possible de connecter son Smartphone ou sa tablette au système multimédia du véhicule pour passer des appels en mains libres, écouter de la musique, naviguer avec les infos trafic. Les mêmes fonctionnalités sont proposées directement depuis l'écran tactile du système R-LINK Evolution.

Et pour travailler sereinement, des supports pour Smartphone, tablette et ordinateur portable sont proposés en accessoires. Les Expert et Jumpy ne sont pas en reste avec leurs tablettes pivotantes Moduwork et leurs systèmes de navigation connectés Connect Nav. Autant d'équipements qui facilitent les trajets et font gagner du temps aux professionnels et aux entreprises. ■