

PUBLI DOSSIER

| Publi-information | Mars 2015 |



FLOTTES AUTOMOBILES

DES VÉHICULES TOUJOURS PLUS CONNECTÉS

DES FLOTTES AUTOMOBILES DE PLUS EN PLUS CONNECTÉES



De nombreux opérateurs indépendants proposent des solutions télématiques embarquées.

Un gestionnaire de flottes, une entreprise ou un loueur est à la recherche d'informations précises sur l'usage de ses véhicules.

Les boîtiers télématiques embarqués permettent de collecter de nombreuses données sur leur utilisation réelle.

De nombreux opérateurs et quelques constructeurs proposent aujourd'hui des solutions télématiques.

Les solutions télématiques connectées de gestion de flottes intéressent de plus en plus les entreprises et les loueurs à la recherche d'informations sur les usages précis de leurs véhicules en parc.

Embarqués à l'intérieur des véhicules, des boîtiers ou des puces électroniques collectent des données sur la géolocalisation des véhicules, les kilométrages parcourus, les consommations de carburant, les alertes mécaniques, mais aussi les modes de conduite et l'usure de certains consommables. Les informations relevées sont ensuite analysées par un logiciel de

gestion de flottes et remontées vers un portail Web. *"En communiquant aux entreprises et aux loueurs des données réelles sur l'utilisation des véhicules, ces systèmes permettent d'envisager une gestion beaucoup plus fine des flottes, en vue d'optimiser les coûts d'usage, d'adapter les contrats de location, d'anticiper les entretiens et même d'améliorer les comportements de conduite",* indique Jean-François Chanal, président du Syndicat national des loueurs de voitures en longue durée (SNLVLD).

■ La télématique s'implante

De nombreux opérateurs indépendants proposent aujourd'hui ce type de solutions télématiques embarquées. Parmi eux : Orange Business Services, Masternaut, Tom Tom (Active Driver Feedback), Ubeequo (Bettercar), MyCar Innovations (Myk.io), GAC Technology (Car Fleet), Actia (Fleet), CapTronic, Kuantic...

Conscients des avantages que ces systèmes apportent aux gestionnaires de flottes, les constructeurs commencent également à en proposer. C'est le cas du groupe PSA qui

s'est associé à Orange Business Services pour lancer la solution Fleet Performance Car Connect auprès de ses clients professionnels Peugeot et Citroën. Ce système est basé sur l'installation en usine d'un boîtier télématique, directement connecté au réseau interne de données du véhicule (BUS CAN).

Fin 2014, PSA a été suivi par Renault avec sa solution multimarque Pro+board, basée sur des boîtiers communicants proposés en première ou seconde monte, et par le loueur Arval qui a également développé une offre de télématique embarquée. De son côté, Mercedes propose, depuis de nombreuses années, son service télématique FleetBoard, pour les flottes de véhicules industriels et d'autocars. *"Encore peu répandus, ces systèmes pourraient bien se généraliser dans un avenir proche sur chaque véhicule, comme d'autres équipements embarqués, observe Philippe Brendel, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE). Reste à chaque entreprise à bien encadrer l'utilisation des données collectées et d'en informer ses collaborateurs."* ■

LES **GESTIONNAIRES** DE FLOTTES ONT L'EMBARRAS DU CHOIX

Le TCO (Total Cost of Ownership) reste le principal critère de choix des véhicules.

Concurrencé par l'essence et l'électrique, le Diesel n'est pas toujours justifié.

La fiscalité, régie par les émissions de CO₂ et de polluants, favorise le renouvellement des véhicules.

En matière de gestion de flottes, la notion de coût d'usage ou TCO (Total Cost of Ownership) reste déterminante dans les critères de sélection. Le TCO prend en compte le prix d'achat, les frais financiers, la valeur résiduelle, la consommation et les coûts d'entretien prévisibles, ainsi que la fiscalité et les charges sociales sur les avantages en nature.

Étant donné qu'une voiture moins chère à l'achat n'est pas toujours la plus économique à l'usage, il est important de bien considérer l'usage (kilométrage, durée et type de trajet) qui sera fait de chaque véhicule. À ce titre, la motorisation Diesel n'est pas toujours justifiée pour les petits trajets et les déplacements urbains pour lesquels l'essence peut s'avérer plus judicieuse, ainsi que l'hybride et l'électrique compte tenu de leur bonus écologique.

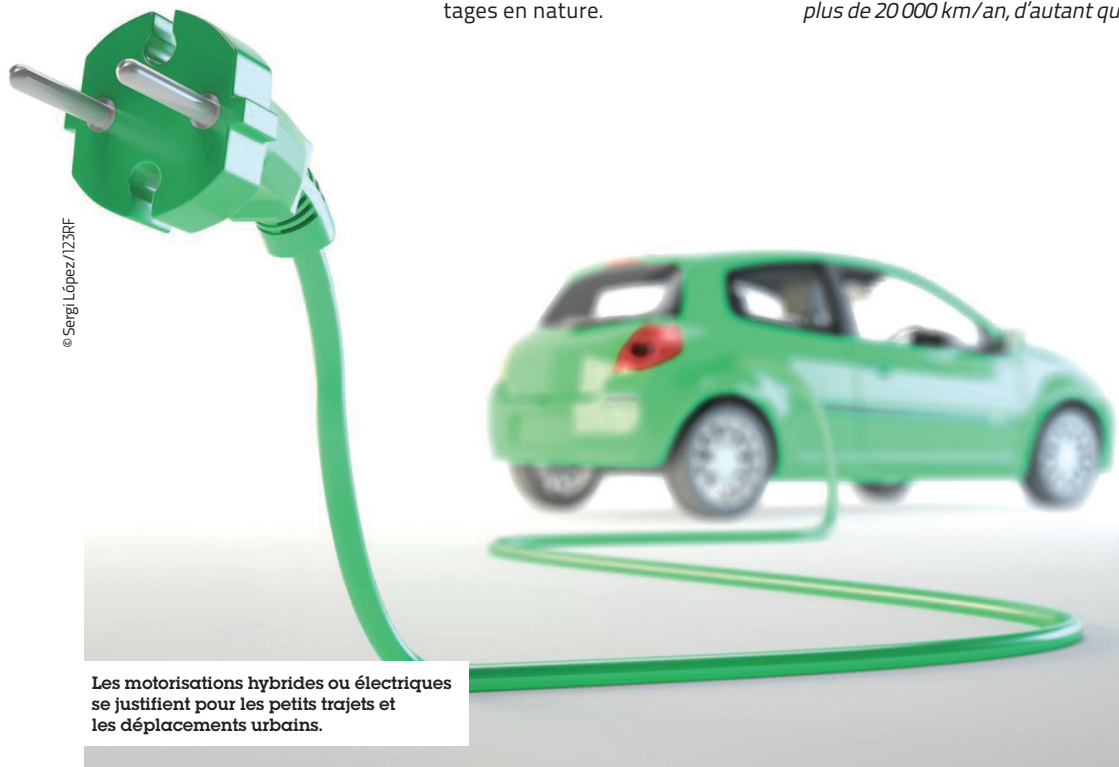
"Depuis plusieurs années, les constructeurs redoublent d'effort pour améliorer les consommations des véhicules essence, afin de les rendre plus attractifs, signale Philippe Brendel, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise. Cependant, le Diesel reste intéressant pour les véhicules qui font plus de 20 000 km/an, d'autant que

les niveaux d'émissions de CO₂ et de polluants des nouveaux moteurs ne cessent de baisser."

■ Une fiscalité à prendre en compte

En effet, avec une fiscalité automobile toujours plus sévère, les gestionnaires de flottes s'intéressent de près aux émissions de CO₂ de leurs véhicules. Ce critère influe en effet sur la Taxe sur les véhicules de société (TVS) et sur le bonus-malus écologique. Depuis l'instauration de cette mesure, le taux moyen d'émission de CO₂ dans les flottes VP est ainsi passé de 148 g/km en 2007 à 115 g/km en 2014 (source : OVE). Depuis octobre 2013, la TVS, jusque-là uniquement basée sur les émissions de CO₂, s'est également vue majorée d'une composante "Air" basée sur les émissions de polluants (particules, oxydes d'azote). Cette taxe annuelle, qui varie de 25 à 600 € suivant l'âge et la motorisation du véhicule, favorise le renouvellement des flottes avec des voitures conformes à la dernière norme Euro 6.

Dans ce contexte, les gammes business des constructeurs, équipées des dernières technologies de confort, de sécurité et de communication, affichant de faibles émissions de CO₂ et proposées à des tarifs optimisés avec de bonnes valeurs résiduelles, sont à considérer de près. *"Le choix n'a jamais été aussi large pour les gestionnaires de flottes et les loueurs ont un vrai rôle de conseil à jouer en leur proposant des véhicules adaptés aux différents usages et équipés en conséquence, en mixant les énergies et en cherchant le meilleur TCO pour leur client",* explique Jean-François Chanal, président du Syndicat national des loueurs de voitures en longue durée. ■



Les motorisations hybrides ou électriques se justifient pour les petits trajets et les déplacements urbains.





LA COMMUNICATION S'INVITE À BORD DES VÉHICULES

© Natthapong Khromkathok / 123RF



Les systèmes de communication intégrés regroupent des applications connectées et des fonctionnalités multimédias.

GPS, écran de navigation, tablette tactile, Bluetooth, assistant d'aide à la conduite, 4G, Wi-Fi, Internet... Les automobilistes ont aujourd'hui tous les moyens pour se repérer, téléphoner, obtenir des informations sur le trafic, communiquer avec les infrastructures routières, échanger avec d'autres automobilistes et même travailler. Toutes ces technologies, qui rendent l'automobile plus connectée, visent à fluidifier les déplacements, à améliorer la sécurité des conducteurs et à leur permettre de continuer à communiquer sur la route. Des systèmes qui intéressent évidemment les entreprises pour les véhicules de leurs collaborateurs. "L'arrivée des voitures communi-

Les systèmes de communication se généralisent à bord des voitures.

Pour améliorer la connectivité de leurs véhicules, les constructeurs proposent également des services intégrés.

Les équipements d'assistance et de sécurité continuent de se perfectionner pour une conduite plus autonome.

cantes est un plus pour les entreprises comme pour les salariés, qui passent beaucoup de temps dans leur véhicule devenu à la fois moyen de transport, outil de travail et bureau", estime Jean-François Chanal, président du Syndicat national des loueurs de voitures en longue durée.

Afin de favoriser la connectivité de leurs véhicules, les constructeurs sont de plus en plus nombreux à proposer des systèmes de communication intégrés, regroupant des applications connectées et des fonctionnalités multimédias. C'est le cas de la tablette R-Link de Renault, mais aussi des services Peugeot Connect Apps, Citroën Multicity Connect, Ford AppLink, BMW Connected Drive, Audi Connect...

■ Des équipements proposés en série

Parallèlement, les technologies embarquées au service de la conduite et de la sécurité continuent de se développer. Après l'ABS et l'ESP obligatoires, de nombreux équipements sont désormais proposés de série ou en pack : régulateur de vitesse adaptatif, alerte de franchissement de ligne, détection d'angle mort, freinage automatique, sys-

tème anti-collision, caméra de recul, assistance au stationnement, vision de nuit, éclairage intelligent et même appel d'urgence. "Proposés à des tarifs acceptables, ces équipements sont de plus en plus demandés par les entreprises car ils permettent d'améliorer le confort et la sécurité de leurs collaborateurs, de réduire les dégâts matériels et d'augmenter les valeurs résiduelles des véhicules", explique Philippe Brendel, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise.

■ Vers une conduite automatisée

Tous ces systèmes, couplés aux technologies de communication embarquées, vont vers une conduite de plus en plus connectée et automatisée. Équipée d'un scanner laser, une voiture peut d'ores et déjà rouler toute seule pour se substituer momentanément ou localement à son conducteur. Seule la loi empêche aujourd'hui ce type de véhicule de rouler sur route ouverte mais, à terme, ce pourrait être un moyen supplémentaire de réduire la mortalité routière, les consommations de carburant et les coûts d'usage des flottes. ■



LES UTILITAIRES JOUENT LA CARTE DE LA SÉDUCTION

© Ford



Les véhicules utilitaires bénéficient d'un important renouvellement de l'offre.

Depuis un an, l'offre de véhicules utilitaires connaît un renouvellement sans précédent.

Les utilitaires bénéficient des derniers équipements de confort et de sécurité.

Ils reçoivent aussi des motorisations plus sobres et moins polluantes.

Pendant longtemps les véhicules utilitaires se sont cantonnés au strict minimum, mais le renouvellement de l'offre est en train de changer la donne. "L'utilitaire est l'outil de travail de ceux qui roulent le plus, déclare Philippe Brendel, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise. Il est donc logique que ce type de véhicule ne soit plus le parent pauvre des flottes et bénéficie, comme les voitures, des der-

niers équipements de confort et de sécurité."

Premier à ouvrir la voie, le Ford Transit Custom, accompagné depuis par les modèles Connect, Courier et 2T, peut ainsi recevoir une fonction anti-retournement, un correcteur de trajectoire, un régulateur de vitesse adaptatif, une alerte de baisse de vigilance du conducteur, une caméra de recul et même le système de communication à commande vocale des berlines de la marque.

■ Des fourgons à la pointe

Dans la foulée, Renault a présenté pour ses nouveaux Trafic et Master des fonctionnalités comme l'aide à la motricité Extended Grip ou l'application R&Go permettant de connecter smartphones et tablettes au système multimédia du véhicule.

Plus récemment, Mercedes a annoncé une gamme d'équipements tout aussi novateurs pour son nouveau Vito avec, de série, les systèmes de surveillance de pression des pneus, de contrôle de stabilité en cas de vent latéral et de détection de vigilance et, en option, un système anti-collision, un avertisseur d'angle mort et une alerte de franchissement de ligne. Ces fourgons compacts affichent également des niveaux de consommation et des émissions de CO₂ en baisse de 10 à 20 % par rapport aux précédentes versions.

■ Des utilitaires modernes

Les gros utilitaires ne sont pas en reste avec le renouvellement des triplés Citroën Jumper, Peugeot Boxer et Fiat Ducato, dont la dotation en matière de confort et de sécurité a fait un bond de géant, avec, notamment, un écran tactile avec système de navigation intégré, une caméra de recul, l'aide au freinage d'urgence, un système anti-renversement, un avertisseur de franchissement de ligne et même une reconnaissance des panneaux de signalisation. Élu "Utilitaire international de l'année 2015", le nouvel Iveco Daily se distingue, lui, par une gamme complète d'équipements et un système multimédia intégrant les fonctions de navigation, d'information et de communication. Autant d'innovations qui font converger les intérêts des utilisateurs et des entreprises. "En améliorant le confort de conduite de leurs collaborateurs, avec des utilitaires mieux équipés et plus sobres, les entreprises contribuent à améliorer leurs conditions de travail et à réduire les coûts d'usage de leurs flottes, à terme", conclut Jean-François Chanal, président du Syndicat national des loueurs de voitures en longue durée. ■



LES FLOTTES D'ENTREPRISES SE PARENT DE **VERT**

La France possède le 1^{er} parc automobile électrique en Europe et occupe le 3^e rang mondial.

Une fiscalité avantageuse et des avancées technologiques permanentes favorisent l'accès des entreprises aux véhicules "verts".

Leur coût total de détention (TCO) devient progressivement plus avantageux que celui des modèles thermiques classiques.

En 2014, sur un marché automobile français en légère croissance (+ 0,39 %), la part des Diesels dans les véhicules neufs a baissé à 64 % (contre 73 % en 2012), déflation qui devrait se confirmer en 2015*. Cette tendance profite toutefois aux motorisations essences, les véhicules hybrides représentant seulement 2,2 % du marché et les modèles électriques 0,5 %.

Une proportion certes faible, mais qu'il convient de nuancer : la France, avec plus de 15 000 immatriculations de voitures électriques particulières et utilitaires, est arrivée l'an passé en 2^e position du secteur, derrière la Norvège, devant l'Allemagne et le Royaume-Uni. Avec plus de 43 000 modèles enregistrés depuis 2005, notre pays compte le plus de véhicules électriques en circulation au niveau européen, rappelle Avere-France, Association

nationale pour le développement de la mobilité électrique.

■ Un potentiel immense, insuffisamment exploité

Le coût d'utilisation d'un modèle électrique, dont les éléments mécaniques et les frais d'entretien sont réduits, reste inférieur à celui de son équivalent thermique. Par rapport au Diesel, en intégrant le bonus de l'État (jusqu'à 6 300 €), le coût total de détention (TCO) de ces véhicules "verts, indicateur de référence des gestionnaires de flottes", devient même avantageux.

Pour autant, ils sont encore loin de séduire significativement la clientèle des professionnels. Si les ventes d'utilitaires électriques ont grimpé entre 2012 et 2013, passant de 3 647 à 5 170 unités, elles se sont ensuite tassées en 2014 pour se cantonner à des volumes modestes par rapport à leur potentiel. Comme



La France compte le plus de véhicules électriques en circulation au niveau européen,



Le coût d'utilisation d'un modèle électrique reste inférieur à celui de son équivalent thermique.

le confiait récemment Philippe Brendel, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise, *"Alors que les entreprises achètent ou louent, chaque année, 700 000 à 800 000 véhicules neufs, la plupart restent fidèles aux solutions thermiques classiques, même pour les utilitaires qui présentent pourtant un profil adapté à l'électromobilité."*

■ Des initiatives qui mettent le marché dans le bon sens

Principal frein au développement du véhicule électrique : sa faible autonomie (autour de 110 à 150 km pour la plupart des modèles) et des temps de charge moyens oscillant entre 20 min (station de recharge dédiée) et 8h (prise de courant domestique). À cela s'ajoute le fait que les loueurs sont confrontés à une offre restreinte, leur catalogue "électrique" se concentrant principalement sur deux gammes de véhicules.

La baisse du prix des batteries alliée à une augmentation de leurs capacités devraient ouvrir de nouvelles perspectives. Certains observateurs du marché estiment que dans 5 ans, il sera possible de réaliser le même nombre de kilomètres en divisant le prix par deux, ce qui pourrait alors permettre de se passer de l'aide fiscale des pouvoirs publics.

En France comme en Europe, des dispositifs législatifs sont mis en place pour développer le réseau de bornes de recharge. La loi française sur la transition énergétique prévoit ainsi d'atteindre 7 millions de bornes en 2030, contre 9 500 en état de fonctionnement aujourd'hui. Le groupe Bolloré a d'ores et déjà annoncé le lancement d'un réseau national de 16 000 nouveaux points de charge. ■

* Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA)

SUPPRESSION DE LA TVS POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN 2015

Le soutien de l'État au développement du marché de la voiture électrique se traduit par de nombreuses mesures incitatives à destination des entreprises, incluant une exonération totale de TVS (taxe sur les véhicules de société). Cette disposition concerne plus précisément les véhicules qui émettent moins de 50 g de CO₂/km, quel que soit le modèle choisi. Les véhicules hybrides émettant moins de 110 g de CO₂, qu'ils soient à motorisation Diesel ou essence, sont exonérés de la première composante de la TVS durant 24 mois, décomptés à partir du premier jour du trimestre en cours à la date de leur première mise en circulation. Enfin, pour les indemnités kilométriques, le barème demeure inchangé pour 2015, qu'il s'agisse des voitures ou des motos.

TOUS LES AVANTAGES DE L'ÉLECTROMOBILITÉ

Zéro pollution pour les véhicules "tout électrique" et les plus faibles émissions de CO₂ dans chaque catégorie pour les hybrides.

Un budget entretien-maintenance fortement réduit par rapport aux motorisations thermiques classiques.

Les véhicules électriques et hybrides rechargeables peuvent bénéficier d'une exonération totale de la TVS.

Les véhicules électriques ou hybrides sont présentés comme "propres" car ils n'émettent ni CO₂ ni particules et ce, d'après une expression consacrée, "du réservoir à la roue" (*from well to wheel*).

■ Une avancée environnementale

Dans un contexte de pollution urbaine alarmant, leur utilisation représente une avancée environnementale incontestable, notamment là où une vitesse limitée sur de courtes distances ne constitue pas un handicap majeur : centres-villes, ports, aéroports... Ils sont ainsi autorisés à circuler dans les "zones à basses émissions" d'où sont bannis les véhicules les plus polluants. Celles-ci sont aujourd'hui mises en œuvre dans quelque 200 villes européennes dont Berlin, Londres, Milan et bientôt Paris.

Potentiellement, le premier marché destiné aux entreprises est celui des véhicules utilitaires, la livraison de marchandises représentant aujourd'hui en France de 9 à 15 % des déplacements en ville et près de 50 % de gazole brûlé en milieu urbain ! Les atouts écologiques ne sont toutefois pas les seuls dont peuvent se prévaloir les véhicules "verts" pour justifier leur intégration progressive au sein du parc automobile des entreprises...

■ Confort de conduite accru et entretien simplifié

Le premier avantage perceptible à bord d'un véhicule électrique est son silence absolu à l'arrêt suivi d'un léger sifflement de transmission du moteur lors des démarrages et d'un bruit ultra-faible une fois la vitesse stabilisée. Se prêtant idéalement à la pratique de l'éco-conduite, basée sur une sollicitation modérée, il sera plus faiblement accidentogène qu'un modèle équivalent à propulsion thermique, ce qui permet de bénéficier de conditions spéciales de la part des compagnies d'assurances.

Les moteurs électriques de dernière génération qui équipent les véhicules récents sont directement dérivés des moteurs industriels thermiques. Ils s'en différencient toutefois par la grande simplicité de la chaîne de traction électrique mise en œuvre. Elle permet de supprimer des éléments mécaniques tels que les pompes (à eau, carburant, huile, injection), les filtres, les bougies, l'échappement... L'entretien est réduit au strict minimum. Du fait d'une conduite apaisée, les freins sont bien moins sollicités (- 50 % d'usure environ des plaquettes par rapport à un thermique équivalent) et les pneumatiques durent plus longtemps. ■