

PUBLI DOSSIER

| Publi-information | Novembre 2016 |



FLOTTE AUTOMOBILE

VÉHICULES PROPRES : UN NOUVEAU DÉPART

À l'inverse du diesel, les motorisations alternatives, notamment électrique et hybride rechargeable, ont le vent en poupe.

Même si les volumes restent faibles, leurs ventes progressent plus vite que le marché.

De plus en plus d'entreprises intègrent des véhicules électriques dans leur flotte.

Le marché automobile français serait-il en train de se mettre au vert ? Avec 20 082 immatriculations sur les neuf premiers mois de l'année, soit davantage que le cumul de 2015, et un parc roulant de plus de 100 000 véhicules, la France est devenue le premier pays européen pour l'électrique, devant la Norvège, jusqu'à présent championne de ce type de motorisation. Cette croissance s'accélère depuis le début de l'année, avec une progression des immatriculations de 35% en VP et de 28,5% en VU, même si la part de marché de l'électrique

reste encore faible (1%). Cette tendance se confirme pour les véhicules d'entreprise avec une hausse de 38,6% des immatriculations de modèles électriques (VP + VU) sur les neuf premiers mois de l'année (6 657 unités). Au niveau des modèles, la Renault ZOE est toujours en tête des ventes, suivie de la Nissan Leaf, de la Tesla Model S, de l'utilitaire Renault Kangoo Z.E., puis des Peugeot iOn et Citroën C-Zero.

■ **L'hybride rechargeable boostée**

Du côté des hybrides, la situation ◀

▷ s'inverse au profit des rechargeables. Pénalisées par la baisse des bonus accordés à l'achat et l'arrêt des hybrides Diesel PSA, les versions classiques sont en baisse. Dans les ventes aux entreprises, la motorisation hybride est aussi en recul avec 10849 immatriculations à fin septembre (-16,8%). À l'inverse, les "plug-in", dont l'offre ne cesse de s'étoffer, ont fait un bond de 43,3% depuis le début de l'année, à 4858 unités, avec dans le trio de tête les Volkswagen Golf et Passat GTE, ainsi que la Kia Optima.

Ce mouvement devrait encore s'amplifier l'an prochain, puisque seuls les véhicules hybrides rechargeables et électriques bénéficieront encore du bonus écologique à compter du 1^{er} janvier. Au total, le marché des hybrides a représenté 41086 immatriculations à fin septembre, soit 2,7% du marché global, avec les Toyota Yaris, Auris et Prius en tête du segment.

■ **De nouvelles mesures**

Pour rester le premier marché européen du véhicule électrique et amplifier cette tendance, la ministre de l'Environnement a annoncé, lors du Mondial de l'automobile de Paris, la mise en place d'un million de bornes de recharge d'ici à 2020, dont 100000 points publics. Outre des aides financières pour l'installation de bornes à domicile et des primes de conversion à l'électrique

pour les particuliers, les entreprises verront le plafond d'amortissement relevé de 18300 € à 30000 € pour l'acquisition de véhicules à faibles émissions. Elles bénéficient déjà d'une exonération partielle de la TVS (taxe sur les véhicules des sociétés) pendant 8 trimestres pour les véhicules hybrides émettant moins de 110g de CO₂/km, et d'une exonération totale de la TVS pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables émettant moins de 60g de CO₂/km.

■ **Les flottes d'entreprises**

Du côté des flottes, si l'électrique et l'hybride restent à de faibles niveaux, avec respectivement 3,1% et 1% des ventes aux entreprises, la baisse du diesel et l'arrivée de nouveaux modèles devraient leur profiter. Dans son "Baromètre Flottes" de mai 2016, l'Observatoire du véhicule d'entreprise a interrogé les gestionnaires de parcs français sur leurs intentions. Et le recours aux motorisations alternatives les séduit de plus en plus pour réduire les consommations et émissions de leur flotte.

Plus d'un tiers des entreprises françaises ayant plus de 10 véhicules en parc a déjà intégré au moins une de ces motorisations (électrique, hybride, hybride rechargeable, GPL/GNV) dans sa flotte et plus de la moitié prévoit de le faire. Pour les accompagner,



Les hybrides rechargeables progressent au détriment des hybrides classiques.

certains loueurs longue durée proposent déjà l'intégration de modèles hybrides ou électriques dans les parcs, l'installation de points de recharge ou la carte KiWhi Pass qui permet d'accéder aux bornes publiques.

En matière d'énergie propre, les entreprises françaises se classent aujourd'hui au quatrième rang européen, derrière les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suisse.

■ **Le gaz toujours boudé**

Pourtant très développées en Italie et en Allemagne, les motorisations au gaz (GPL/GNV) restent, pour leur part, anecdotiques en France, avec 270 immatriculations VP sur les neuf premiers mois de l'année. Malgré les nombreux atouts du GNV, seuls 13500 véhicules l'utilisent quotidiennement dans l'Hexagone, principalement des bus, des bennes à ordures et des camions de livraison.

Sur le segment des VP et VUL, le marché reste dominé par Fiat et Volkswagen, les deux derniers constructeurs à proposer des modèles GNV dans leur gamme, persuadés que ce marché peut décoller dans l'Hexagone. La présence de la filière gaz au dernier Mondial de l'automobile et les annonces faites par la ministre de l'Environnement en sa faveur pourraient enfin leur donner raison ! ■



De plus en plus d'entreprises se tournent vers l'électrique pour leur flotte.

EN CHIFFRES

Ventes véhicules hybrides et électriques pour les neuf premiers mois de l'année

+43,3 % de véhicules hybrides rechargeables

+35 % de VP électriques

+28,5 % de VU électriques

Top 5 des voitures électriques

Renault ZOE

Nissan Leaf

Tesla Model S

Kangoo Z.E.

Peugeot iOn

VOITURES ÉLECTRIQUES : LA NOUVELLE DONNE

Le Mondial de l'automobile de Paris édition 2016 a fait la part belle aux voitures électriques.

Avec une autonomie doublée et davantage de points de charge, la voiture électrique a tout pour se développer.

L'offre de modèles et de services pour les entreprises ne cesse de s'étoffer.

Six ans après le lancement des premiers modèles grand public – Nissan Leaf, Peugeot iOn, Citroën C-Zero – la voiture électrique vit une nouvelle révolution. Entre l'arrivée de modèles à l'autonomie plus grande, l'extension du réseau de charge, les contraintes plus sévères en matière d'émissions et le scandale du "Dieselgate", l'électrique concentre un ensemble de faisceaux convergents.

■ Une autonomie doublée

Elle fut incontestablement la star du dernier Mondial de l'automobile. La voiture électrique y exposait fièrement ses dernières avancées technologiques. Et l'une d'elles pourrait enfin lever l'un des principaux freins à

l'achat : l'autonomie. Alors que la première génération de Renault ZOE atteignait à peine les 120 km sans recharge, la nouvelle ZOE 40 promet 400 km d'autonomie en cycle NEDC¹, soit 300 km en réel. Cette avancée est rendue possible par l'adoption d'une batterie d'une puissance de 41 kWh, contre 22 kWh jusqu'ici.

Même si les automobilistes ne parcourent qu'une cinquantaine de kilomètres par jour, cette autonomie étendue autorise des déplacements en toute sérénité, sans recharge intermédiaire.

■ Une offre plus large

Avec son Ampera-e, Opel va encore plus loin en proposant une autonomie de 500 km en cycle NEDC, soit 400 km en réel, grâce à une batterie de 60 kWh. Cette compacte, annoncée à moins de 35 000 €, sera une sérieuse concurrente de la Renault ZOE, actuelle leader des électriques en Europe, mais aussi de la prochaine Tesla 3, prévue pour 2018 aux environs de 40 000 € avec une autonomie de 350 km.

Jusqu'à présent, Tesla était le seul constructeur de voitures électriques à commercialiser des modèles à grand rayon d'action. La

nouvelle version P100D de ses Model S et X autorise en effet 613 km (cycle NEDC) à un prix de vente tout de même supérieur à 140 000 €. Pour rester dans la course, les Nissan Leaf, BMW i3 et Volkswagen e-Golf viennent aussi d'annoncer de meilleures autonomies grâce à de nouvelles batteries.

■ Des gammes 100% électriques

Pour Volkswagen, l'électrique est d'ailleurs devenu le meilleur moyen de redorer une image ternie par le "Dieselgate". Pas moins de trente modèles "tout électrique" sont annoncés pour 2025 au sein de toutes les marques du groupe, parmi lesquels le concept-car ID, qui a été présenté à Paris. Du côté d'Audi, le SUV Audi Q6 e-tron, premier modèle 100% électrique de la gamme, devrait arriver en 2019, suivi par une grande berline et une compacte.

À la traîne derrière BMW, qui propose déjà l'i3 et l'i8, Mercedes entend également proposer une gamme 100% électrique, baptisée EQ, forte d'une dizaine de modèles dans les dix ans. En attendant, le groupe allemand présentait à Paris sa nouvelle gamme, Smart Electric Drive, promettant une autonomie de 160 km (cycle NEDC) grâce aux batteries de la Renault ZOE.



Pour rester dans la course, BMW a lancé les BMW i3 et i8.



L'Opel Ampera-e annonce 400 km d'autonomie réelle.



© Tesla

Sur le marché des berlines premium électriques, Tesla a un train d'avance sur ses concurrents.

■ Un réseau de charge étendu

L'autre événement du dernier Mondial dans le monde de l'électrique fut l'annonce par la ministre de l'Environnement de la mise en place d'un million de points de charge d'ici trois ans. Ce programme prévoit la mise en place de 900 000 bornes (de type WallBox) chez les particuliers et de 100 000 points de charge publics, contre un peu moins de 15 000 aujourd'hui. Plus d'autonomie et davantage de points de charge, voilà de quoi convaincre les plus réticents...

Tout l'enjeu est désormais de proposer des bornes de recharge rapide sur les grands axes, adaptées aux batteries de plus grande capacité. Un avantage dont dispose Tesla, qui propose à ses clients son réseau de Superchargeurs un peu partout en Europe. D'autres opérateurs, à l'image du réseau Corri-Door (200 bornes de recharge rapide sur les autoroutes APRR, ASF, Cofiroute, Escota, Sanef, SAPN et Vinci) ou du réseau CNR (52 bornes en vallée du Rhône), sont en train de se développer. Des bornes faciles à localiser grâce à l'application ChargeMap.

■ Davantage de services

Un autre enjeu de la mobilité électrique repose sur les services aux utilisateurs pour localiser les bornes, payer les recharges, louer une voiture... Avec sa nouvelle ZOE, Renault propose ainsi deux services complémentaires : le Z.E. Trip, qui permet de localiser les

points de charge accessibles et disponibles en temps réel, et le Z.E. Pass, qui permet de payer sa recharge sur n'importe quelle borne sans abonnement spécifique. Un service déjà proposé par la société Easytrip aux détenteurs de la carte KiWhi Pass ; il permet d'accéder à 2 000 points de charge en France et à plus de 20 000 dans toute l'Europe. D'Autolib' à Wattmobile, en passant par Renault Mobility, les offres d'autopartage et de location courte durée se multiplient également.

Les gestionnaires de parcs ne sont pas oubliés avec des offres qui vont de la simulation de flottes électriques à la gestion des bornes de recharge. Particulièrement à la pointe dans ce domaine, le loueur longue durée Alphabet propose, avec sa solution AlphaElectric, un audit pour définir le potentiel d'électrification, une aide au choix des véhicules et des bornes, et des services de mobilité. La société ZeWatt propose, elle, une offre "plug and play" d'installation et de maintenance de bornes de recharge.

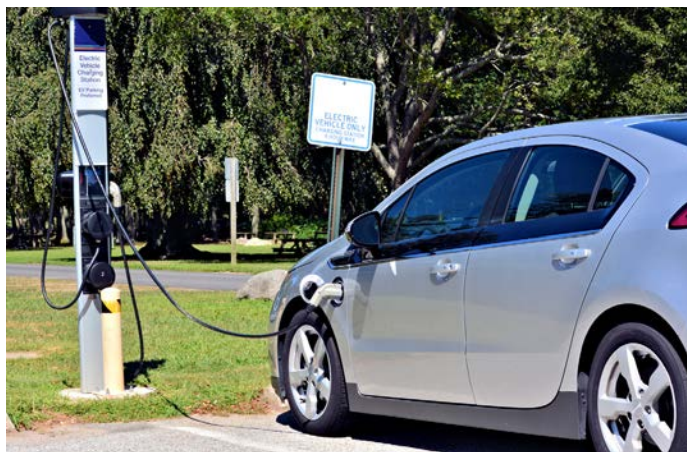
■ Développement annoncé

Si l'on est loin des 10% de ventes, prédits au lancement de la Renault ZOE, beaucoup de constructeurs y voient une solution à court et moyen termes, en attendant l'hydrogène. D'autant que la promesse d'une voiture propre et économe, autorisée à circuler dans les centres-villes et capable de longs

trajets, et que l'on peut recharger chez soi ou au bureau, séduit de plus en plus de Français. D'après un récent sondage (Ipsos - août 2016), 40% des automobilistes sont prêts à passer à la voiture électrique et 55% de ceux qui l'ont essayée sont prêts à en acheter une.

Avec leur autonomie accrue et leur plus grande polyvalence, les valeurs résiduelles des nouveaux modèles électriques devraient aussi augmenter, et leur TCO rejoindre celui des véhicules thermiques. Autant de critères qui devraient inciter les entreprises à davantage brancher leur flotte... ■

¹ NEDC : New European Driving Cycle ou Nouveau cycle européen de conduite.



© Fotolia/lowphoto

De plus en plus de bornes disponibles sur les autoroutes.

GNV : UNE FILIÈRE À DÉVELOPPER EN FRANCE

Répandue en Italie et en Allemagne, la bicarburant essence/GNV n'a jamais décollé en France.

Pour atteindre ses objectifs de transition énergétique, la France pousse le bioGNV.

L'extension du réseau de stations est la clé de son développement.

Avec un parc inférieur à 14 000 véhicules, contre près de 800 000 en Italie et 100 000 en Allemagne, la France n'a jamais développé le gaz naturel pour véhicules (GNV). Faute de pompes publiques dans l'Hexagone – moins d'une cinquantaine –, les véhicules GNV sont principalement des bus, des bennes à ordures et des flottes disposant de stations privées.

■ De solides arguments

Ce carburant alternatif dispose pourtant de sérieux atouts au plan environnemental et sanitaire, à commencer par son faible niveau d'émission de CO₂, inférieur de 12% par rapport au diesel et de 25% par rapport à l'essence.

Pour le bioGNV, produit à partir de biomasse, de déchets ou d'ordures ménagères, ce bilan est encore plus favorable. Les véhicules hybrides carburant au GNV émettent également moins d'oxydes d'azote et très peu de particules fines. Les entreprises et les collectivités profitent de la TVA récupérable sur le carburant et, dans certains départements, la carte grise est partiellement ou totalement gratuite. Avec une consommation moindre, le budget consommation d'un véhicule GNV est aussi favorable lorsque les prix du diesel et de l'essence sont élevés.

■ Le bioGNV, avenir de la filière

Version renouvelable du GNV, le bioGNV est produit localement par la méthanisation de matières organiques d'origines animale et végétale, comme les déchets ménagers, agricoles et agroalimentaires, ou les boues de stations d'épuration. Son principal avantage est de répondre à plusieurs objectifs de la loi de transition énergétique pour 2030 : 10% de carburant renouvelable dans les transports, 30% de la consommation finale d'énergie issus des renouvelables, 40%

d'émissions de gaz à effet de serre en moins par rapport à 1990.

C'est ce qui conduit les pouvoirs publics à promouvoir le bioGNV à travers plusieurs dispositifs, en s'appuyant sur l'Association française du GNV (AFGNV). Depuis 2015, les entreprises qui veulent investir dans des véhicules de plus de 3,5 tonnes roulant au GNV, bénéficient d'un amortissement fiscal supplémentaire exceptionnel de 40%. En juillet 2016, l'Ademe a également lancé l'appel à projets "Solutions intégrées de mobilité gaz naturel véhicule" visant à financer le déploiement de stations GNV et de flottes de véhicules.

■ Une offre restreinte

Dans l'immédiat, les entreprises doivent se contenter d'une offre limitée de véhicules bicarburant essence/GNV, proposée par Fiat, Volkswagen, Iveco (Daily) et Mercedes (Sprinter NGT). Leader européen des véhicules GNV sous l'appellation Natural Power, le constructeur italien propose la plus large gamme de VP et de VUL. De son côté, Volkswagen ne propose plus en France que ses modèles Eco Up !, Golf et Caddy en version GNV. ■



Leader des véhicules GNV en Europe, Fiat propose une large gamme de VP et de VUL.