

Si les loueurs baissent la valeur résiduelle des modèles diesel pour susciter l'envie des particuliers de les acheter, ils engageront les entreprises à changer de motorisation pour leur flotte automobile.



PRÉPARER L'APRÈS-GAZOLE

Entre les professionnels et le diesel, le torchon commence à brûler. Mais si le divorce est annoncé, il n'est pas encore prononcé. De quoi seront faites les flottes automobiles de demain ? La question taraude tous les gestionnaires de parc.

Par **Lionel Robert**



Apprécié pour sa fiabilité et son habitabilité, le Skoda Octavia Combi est souvent choisi par les « gros rouleurs » qui accomplissent plus de 50 000 kilomètres par an.

Ce n'est plus une tendance, c'est une lame de fond : les particuliers tournent le dos au diesel. Le carburant chéri des trois dernières décennies est devenu un paria. Les ventes de voitures neuves ainsi motorisées ont chuté de 11% depuis le début de l'année. Sur le marché de l'occasion aussi, la désaffection est de plus en plus marquée. Pour les propriétaires de véhicules roulant au gazole, c'est devenu un vrai casse-tête. Impossible de se débarrasser de leur monture sans connaître une certaine déconfiture. Et cela touche toutes les catégories, du Dacia Duster à l'Audi Q5. Certes, le dieselgate est passé par là, mais ce revirement de situation est surtout la conséquence du changement de cap, et de discours, opéré par les politiques.

Après avoir loué, vingt ans durant, les bienfaits du diesel et en avoir encouragé l'achat en l'avantageant fiscalement de manière éhontée, le gouvernement, à présent, lui tire dessus à boulets rouges, et les maires des grandes villes lui emboîtent le pas. Taxée de tous les maux, la motorisation diesel semble vouée à être bannie de notre paysage automobile, urbain pour le moins. Certains constructeurs, comme Toyota, ont déjà cessé d'en commercialiser sur leurs berlines. On menace de lui interdire l'accès aux centres-villes car elle émet des oxydes d'azote (NO_x) et notamment du dioxyde d'azote (NO₂) dangereux pour la santé. Bref, malgré le durcissement des normes antipollution (depuis 1992, les rejets de NO_x tolérés sont passés de 1 g/km à 0,08 g/km aujourd'hui) et des contrôles toujours plus pointus pour traquer les marques cherchant à falsifier les mesures, ses jours paraissent comptés.

LA FISCALITÉ CONTINUE DE FAVORISER LE DIESEL

Et les entreprises dans tout ça ? Même si la plupart entendent répondre aux enjeux environnementaux, elles doivent aussi composer avec leurs impératifs financiers au moment de bâtir leur flotte automobile. Et à ce petit jeu, le gazole a toujours son mot à dire face à l'essence. Comme le confirme François Bacquet, le chef du département grands comptes et location longue durée (LLD) du groupe Volkswagen pour la France (voir p.140), les professionnels demeurent relativement sourds au dieselbashing, surtout ceux dont la flotte dépasse les 50 véhicules. Si certains se posent la question de la segmentation de leur parc en différentes motorisations (thermique, électrique ou hybride), ils n'en sont pas à reconsidérer la place du diesel... d'abord pour une question de fiscalité. Sur les véhicules d'entreprise, elle est basée, principalement, sur le taux d'émission de CO₂. Or, celui d'un modèle diesel reste 20 à 25 % infé- (Suite page 140)



Disponible en version hybride, hybride rechargeable et désormais électrique, le SUV Kia Niro a toutes les cartes en main pour séduire les professionnels.

COYOTE SE LANCE DANS LE BUSINESS

Fort d'une communauté de 5 millions de membres en Europe, le leader des assistants à la conduite, apparu en 2005, s'est bâti, depuis, une solide réputation auprès du grand public. En rachetant, au printemps dernier, la société Traqueur, l'expert en solutions de géolocalisation et de récupération en cas de vol, Coyote s'est ouvert aux professionnels. La marque vient de révéler une offre Coyote Business particulièrement attractive. Proposée à toutes les entreprises disposant d'un parc automobile de 1 à 100 véhicules, elle s'articule autour de trois services : aide à la conduite en temps réel (alerting), récupération de véhicules volés (secure) et gestion de flotte (fleet) ; un éventail inédit et modulable que seul Coyote est à même de fournir. Les clients peuvent opter pour un, deux ou les trois services, selon leurs besoins, pour un coût variant de 10,90 euros par mois et par véhicule (sur quarante-huit mois) à 23,40 euros pour l'offre complète.



rieur à celui d'un modèle essence équivalent. Dans le cas de la fameuse taxe annuelle sur les véhicules des sociétés (TVS), l'intérêt d'opter pour une voiture à moteur Diesel est évident. A titre d'exemple, un modèle émettant 119 g de CO₂ par kilomètre doit acquitter une TVS de 536 euros et n'est pas soumis au malus écologique. Alors qu'un modèle essence équivalent consommant 20 % de plus et rejetant donc 20 % de CO₂ en plus, soit 143 g/km, paiera 1 859 euros de TVS par an et 1 373 euros de malus à l'achat. Sur ces deux postes, cela représente déjà une différence de... 2 696 euros par véhicule. On vous laisse faire le calcul pour un parc de 10 ou de 100 voitures. Il faut aussi ajouter le coût de la carte grise, variable selon les régions, mais également basé, de façon indirecte, sur les rejets de CO₂, et l'amortissement excédentaire qui peut passer du simple au double (de 18 300 euros à 9 900 euros) selon, là aussi, les émissions de dioxyde de carbone. Enfin, même si l'Etat vise à aligner, au fil du temps, le prix de l'essence sur celui du gazole et la part de TVA déductible du carburant des véhicules essence sur celle des diesels, il reste toujours plus attractif de rouler au gazole tant que les autres polluants ne sont pas taxés.

A QUOI RESSEMBLERA LA FLOTTE IDÉALE ?

Tirailé entre la pression économique et écologique, le gestionnaire a de quoi se faire des cheveux blancs. L'alourdissement inéluctable de la fiscalité sur le diesel et les restrictions de circulation qui vont bientôt peser sur lui en agglomération ne peuvent que favoriser la montée en puissance non pas de

Les voitures électriques ont un bel avenir

l'essence, mais des motorisations « propres » comme les hybrides ou les électriques. Ces dernières sont exonérées, pour l'instant, de malus, de frais d'immatriculation et de TVS. Si elles restent chères à l'achat et revendiquent une autonomie limitée (entre 150 et 400 kilomètres) dans le

cas des voitures 100 % électrique, ces propositions sont promises à un bel avenir à l'horizon 2022. Sans doute pas au point de représenter l'intégralité de la flotte, mais d'en composer au moins 25 à 30 %. D'ici là, il conviendra de privilégier les véhicules thermiques les plus récents, car ce sont les moins taxés, et de convenir d'une répartition pointue entre les quatre technologies (diesel, essence, hybride et électrique) tenant compte des besoins de l'entreprise. Ainsi, les gros rouleurs effectuant plus de 50 000 kilomètres par an devraient continuer de privilégier les motorisations diesel pour leur moindre consommation de carburant et leur autonomie supérieure. Ceux parcourant entre 20 000 et 50 000 kilomètres privilégieront les moteurs essence et hybrides essence-électrique. Tandis que pour les déplacements urbains et périurbains, compris entre 50 et 150 kilomètres quotidiens, les véhicules électriques, voire les hybrides rechargeables, constituent une solution réaliste et fiscalement alléchante... surtout auprès des entreprises disposant d'une flotte mutualisée et de plusieurs bornes de recharge rapide. Enfin, rien n'empêche les plus vertueux d'encourager l'émergence d'alternatives « zéro émission » : vélo, marche et... télétravail, sans oublier les transports en commun, qui demeurent la façon la moins polluante de déplacer un maximum d'individus. ■

LR



Essence, diesel, électrique ou, comme ici, hybride rechargeable (Golf GTE), la compacte de Volkswagen connaît toujours un grand succès auprès des flottes.



FRANÇOIS BACQUET

Chef du département grands comptes et LLD chez Volkswagen Group France

Paris Match. Quelles tendances observez-vous sur le marché pro ?

François Bacquet. Si la part du diesel auprès des particuliers est tombée à 40 % sur les 9 premiers mois de l'année, elle est encore de 75 % chez les professionnels. Cela s'explique d'abord par le fait que ces derniers roulent beaucoup plus (entre 25 000 et 30 000 kilomètres par an en moyenne). Ils recherchent donc la motorisation la plus sobre et celle qui leur assure la plus grande autonomie : le diesel, en l'occurrence. On observe, cependant, une belle percée des modèles essence, notamment parmi les citadines et les voitures effectuant moins de 15 000 kilomètres par an. Enfin, les entreprises portent un vrai intérêt aux motorisations rechargeables et "zéro émission", mais peu ont encore franchi le pas, surtout pour une question de coût et d'autonomie jusqu'à présent limitée en mode 100 % électrique.

Constatez-vous des différences de choix de motorisations selon les marques (Audi, Seat, Skoda et VW) dont vous avez la charge ?

En réalité, la segmentation s'opère en fonction du gabarit de la voiture et non de la marque. Les petites voitures se vendent plus naturellement en essence, sous la pression des loueurs longue durée, tandis que les SUV et les routières continuent d'être majoritairement choisis en diesel car leur rentabilité sur 36 ou 48 mois demeure supérieure à leur équivalent essence. J'ajoute, enfin, que l'offre 100 % électrique du groupe Volkswagen va se densifier fortement à partir de 2020, au point que nous vendrons plus de 20 % de voitures "zéro émission" aux professionnels à l'horizon 2022.

Avec quels modèles réalisez-vous vos meilleures ventes auprès des entreprises ?

Pour sa valeur résiduelle élevée et son statut intemporel, la Golf demeure la plus vendue des Volkswagen aux professionnels, mais Tiguan et Passat sont proches. Audi A4 et A3, Seat Leon et Ateca, et Skoda Octavia sont également des modèles à succès. Mention spéciale au SUV Skoda Karoq, dont le remarquable rapport prix-prestations plaît aussi beaucoup. ■ Interview Lionel Robert

Le nouveau Q3 s'annonce comme le prochain best-seller d'Audi auprès des entreprises, mais il devrait surtout être diffusé en diesel.

