

## TABLE RONDE

# Quelle énergie pour l'

## 5 L'ESSENTIEL EN POINTS

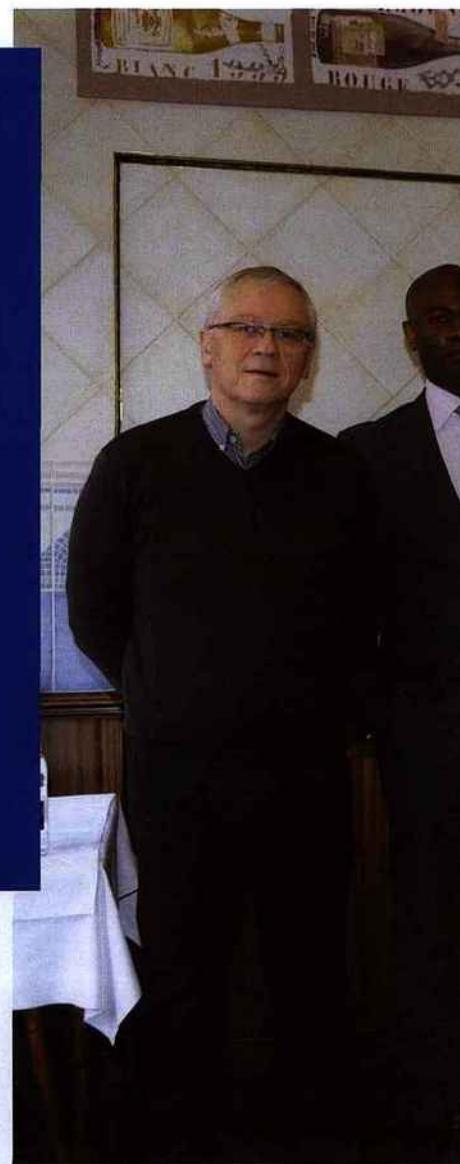
- Les entreprises ont depuis toujours et auront toujours besoin de véhicule pour assurer leur activité
- Le gazole reste très avantage du point de vue fiscal
- La suprématie du gazole en entreprise ne semble pas devoir être remise en cause à court terme
- Les véhicules 100 % électriques sont toujours pénalisés par leur faible autonomie
- L'hybridation représente une solution à court terme pour abaisser les niveaux de consommation des moteurs thermiques

**S**i la très grande majorité des entreprises privilégient les véhicules diesels, pour d'évidentes raisons économiques et fiscales, il est néanmoins possible de disposer de véhicules fonctionnant avec d'autres énergies : essence, bio-éthanol (E85), GPL (gaz de pétrole liquéfié), GNV (gaz naturel pour véhicules), électricité ; sans oublier bien sûr la possibilité de l'hybridation de ces différentes énergies mais aussi de nouvelles solutions encore en développement comme l'hydrogène, aussi bien comme carburant « classique » que comme source d'énergie pour la pile à combustible.

« Il y a essentiellement cinq énergies pour les véhicules : l'essence, le gazole, le GPL, les bio-carburants et l'électricité. Il est en-

suite possible de disposer de technologies différentes comme avec les véhicules hybrides ou les voitures électriques avec prolongateur d'autonomie. Concernant le GNV, ce carburant est quasiment inexistant aujourd'hui du fait principalement que l'offre de véhicules est limitée et que le réseau de distribution n'est pas assez développé » explique Fabrice Devanlay, directeur de la communication chez Ford France.

« Le principal frein au développement du GNV en France reste le peu de stations disponibles en France et donc la difficulté de refaire le plein » confirme Michel Legendrand, responsable Véhicules Energies Nouvelles chez Citroën. Logiquement, la part du gazole dans les parcs roulants des



véhicules d'entreprise reste prépondérante : « Les véhicules diesels représentent environ 90 à 95 % des véhicules mis à la route ; les 5 % restant sont des hybrides qui sont, eux, tous des hybrides/essence. Cela concerne les voitures particulières, bien sûr. Le TCO des véhicules diesel reste toujours plus intéressant du fait de la ré-

# avenir ?



cupération de la TVA sur le carburant bien entendu mais aussi du fait des coûts d'entretien moins élevés et d'une valeur résiduelle toujours supérieure à celle des véhicules fonctionnant avec une autre énergie. Les véhicules diesel restent en tête des ventes même si la réflexion de repositionnement de l'essence dans les

parcs automobiles des entreprises est d'actualité notamment pour certaines typologies de loi de roulage à faible kilométrage pour lesquelles les hybrides essence ou les modèles essence peuvent être pertinents. Les entreprises qui font le choix de l'image optent pour les véhicules hybrides essence, le choix économique

restant le diesel » affirme **Jean-Loup Savigny**, directeur général de SME Solutions France, groupe Arval.

Pour **Philippe Flon**, directeur de Ford Entreprise : « Si le choix des véhicules diesels est aussi important, c'est avant tout pour des raisons fiscales. A cela s'ajoute le com-

portement des particuliers sur le marché de l'occasion qui permet d'écouler plus facilement des véhicules diesel. Cela étant, les choses sont peut être en train de changer notamment sur les segments B et C (Fiesta et Focus) où le niveau de prise de commande des voitures essence croit de façon importante. Cela s'explique par le fait que nous disposons d'un moteur particulièrement performant mais aussi par les nombreuses questions qui pèsent sur l'avenir du diesel en ville, les questions

prises. Il suffirait de proposer la récupération de TVA sur tous les carburants. Cette disposition n'aurait que peu d'effet puisqu'actuellement le diesel représente 99 % du parc roulant ; nous nous retrouverions alors quasiment à iso-situation tout en incitant les entreprises à faire évoluer la composition de leur parc » sourit Fabrice Devanlay.

## ■ Euro 6 : les diesels plus chers

L'arrivée prochaine de la nouvelle norme antipollution Euro 6, qui doit notamment permettre d'abaisser les émissions d'oxydes d'azote, à l'origine de la pollution à l'ozone, nécessite l'implantation de nouveaux systèmes de dépollution des moteurs diesel, ce qui se traduira par une augmentation du prix de vente comme le confirme Philippe Flon :

« l'arrivée de la norme Euro 6 va entraîner une augmentation du coût de fabrication des diesel entre 1 000 et 1 500 euros. Sur une voiture du segment B, cela représente 10 à 15 % du prix de vente, ce qui n'est pas négligeable. Ce surcoût aura des conséquences sur le marché et je pense qu'un certain rééquilibrage va se faire au niveau du kilométrage annuel. Le poids de l'essence va certainement continuer à augmenter sur le marché des particuliers et je pense qu'à terme la différence entre l'essence et le gazole va avoir tendance à baisser sur le marché de l'occasion. Nous avons déjà constaté une évolution dans ce sens sur certaines cotes en 2013 ».

« Il va sans doute y avoir une contraction des valeurs résiduelles et une contraction des écarts. Cela étant, le mouvement devrait rester limité puisqu'auparavant les entreprises étaient déjà très orientées diesel alors que le marché des particuliers était principalement en essence. Aujourd'hui, nous sommes en mesure d'exporter nos véhicules diesel de retour de location sur des marchés forts ; cela devrait permettre de préserver la valeur résiduelle des véhicules diesel. Nos clients sont toujours de gros rouleurs et qui prennent en compte le coût total de détention ce qui explique la prééminence des modèles diesel dans les entreprises » explique Jean-Loup Savigny.

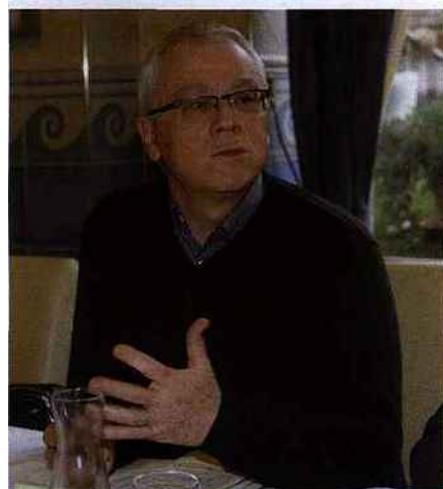
« La fiscalité peut avoir un effet de levier très important sur les volumes de vente. En Italie, le GPL représentait 35 % des ventes de véhicules ; il a suffi d'un changement d'incitation fiscale pour que la

part des ventes de GPL tombe à 1 %. Si, demain, le diesel est davantage taxé, une inversion de la part des ventes du diesel est tout à fait envisageable » reprend Philippe Flon.

« Je pense qu'il pourra y avoir des changements mais cela ne pourra, selon moi, qu'être progressif » souligne Didier Blocus, Responsable électromobilité et autopartage chez ALD Automotive.

« Les entreprises sont de toute façon très vertueuses en matière d'efficacité énergétique de leur parc roulant » sourit Jean-Loup Savigny.

« Le cycle de renouvellement des véhicules en entreprise est plus court que celui des particuliers. Le rajeunissement du parc roulant passe par les entreprises. Le problème est que le temps politique et le temps industriel ne sont pas harmonisés et que les nouvelles règles fiscales apparaissent à un rythme forcené. Cela oblige les constructeurs à suivre ces changements de règles à un rythme forcené et à s'adapter rapidement aux nouvelles règles » lance Fabrice Devanlay.



HUBERT HUTIN :  
Editorial Manager RV & Studies  
chez Autovista

environnementales associées.. Sans oublier la diminution du kilométrage qui fait que l'intérêt du gazole est parfois moins évident qu'avant. En entreprise, nous ne constatons pas encore une augmentation significative des ventes de voitures essence du fait du poids fiscal très important et de l'absence de récupération de TVA ; en outre, à modèle équivalent, le diesel dispose encore d'une valeur résiduelle supérieure ».

« Il y a néanmoins une accélération de l'adoption des véhicules hybrides ces dernières années puisque les « ventes » de ce type de modèle a augmenté chez nous de 150 % entre 2012 et 2013. Ce phénomène s'explique par les incitations fiscales » affirme Didier Blocus, Responsable électromobilité et autopartage chez ALD Automotive.

« La fiscalité reposant sur la taxation du CO2 connaît une exception avec les hybrides, ce qui avantage cette technologie » précise Philippe Flon.

« Il y a une solution simple pour faire évoluer la composition du marché des entre-



DIDIER BLOCUS :  
Responsable électromobilité et autopartage  
chez ALD Automotive

## ■ La fiscalité comme moteur de l'évolution

Ces changements incessants sont difficiles à suivre pour les constructeurs et nécessitent des investissements lourds. Pourtant, les règles toujours plus strictes d'émissions de CO2 et de polluants ont entraîné une évolution rapide des modèles et plus particulièrement des motorisations. Les incitations fiscales peuvent-elles



**PAUL KERMORVANT :**  
Directeur commercial Ile de France  
de **Fast Lease**

être considérées comme un moteur de l'évolution des véhicules ? « La fiscalité peut avoir une incidence forte ; la croissance des ventes des voitures hybrides est certainement liée à leur fiscalité favorable. L'homologation des hybrides n'est absolument pas en lien avec un usage réel. Aujourd'hui, un hybride recrache en moyenne plus de CO<sub>2</sub> qu'un diesel. Les règles favorisent les hybrides » affirme **Philippe Flon**.

Un avis partagé par l'autre représentant de Ford, **Fabrice Devanlay** : « Aux Etats-Unis, les véhicules hybrides sont présents depuis une dizaine d'années ; au début il n'y avait que quelques modèles. Aujourd'hui, ce sont plus de soixante modèles hybrides qui sont proposés à la vente. Pourtant, le mix des ventes des hybrides reste stable à environ 4 %. A partir du moment où il n'y a pas d'incitation fiscale, l'hybridation n'a que peu d'intérêt ».

« Plus que la fiscalité, je pense que ce sont les usages qui vont guider les choix des utilisateurs par rapport aux solutions techniques ou aux énergies existantes. L'énergie électrique peut être tout à fait pertinente à condition que le kilométrage effectué quotidiennement soit faible et avec une tournée fixe. L'hybridation diesel correspond, lui, à un usage urbain et extra-urbain sachant que le mix des rendements des deux moteurs est étudié de près par les clients » explique **Michel Legrand**, responsable Véhicules Energies Nouvelles chez Citroën.

« La notion d'usage est en effet fondamental. Le rôle du loueur longue durée est d'aider les entreprises à choisir et à conseiller les bons véhicules en fonction de

l'utilisation qui va en être fait. Je pense que les hybrides peuvent être pertinents à condition que la propulsion électrique soit souvent sollicitée dans le cadre d'un usage urbain » précise **Didier Blocus**.

« L'autre problème est que, pour le moment, l'offre en matière de véhicules hybrides n'est pas complète et ne concerne pas toutes les catégories de véhicules. L'hybride n'a de sens qu'à prix et à TCO équivalent même si l'autonomie en 100 % électrique reste problématique » lance **Jean-Loup Savigny**.

« Ce qui compte, c'est de faire la comparaison du différentiel de consommation de carburant entre les thermiques classiques et les hybrides, à conditions d'utilisations identiques » affirme **Hubert Hutin**, Editorial Manager RV & Studies chez Autovista.

« C'est l'usage qui détermine la consommation de carburant des véhicules » confirme **Alexandre Rouland**, responsable du département entreprises chez Audi France.

« Nous revenons au point de départ de la notion d'énergie. Le gazole dispose d'un pouvoir calorifique supérieur à l'essence et, pourtant, il est moins cher à la pompe.



**PHILIPPE FLON :**  
Directeur de Ford Entreprise

La notion de fiscalité des carburants et de l'énergie reste le point de départ. L'hybridation représentera certainement une évolution forte de l'offre et la demande sur les dix prochaines années ; en revanche, à un horizon plus lointain, les hybrides devront être remplacés par autre chose compte tenu de l'augmentation du prix du pétrole et des carburants fossiles » explique **Fabrice Devanlay**.

« Chez Audi, nous avons diminué les émissions de CO<sub>2</sub> d'environ 30 % depuis 2000 et nous devrions encore les abaisser de 15 % d'ici 2015. Nous appréhendons aussi l'utilisation du « e » carburant à base de déchets dans l'avenir » rappelle **Alexandre Rouland**.



**JEAN-LOUP SAVIGNY :**  
Directeur général de SME Solutions France,  
groupe Arval

« Je ne crois pas à une solution unique. Les choses vont certainement être plus complexes. Les véhicules électriques sont très liés aux conditions d'usage ; quant aux bio-carburants, ils demandent beaucoup d'énergies pour être produits » explique **Michel Legrand**.

« Certaines flottes équipées de véhicules fonctionnant au GPL sont repassés au diesel, y compris des VUL » rappelle **Jean-Loup Savigny**.

« Il existe tout un tas d'artifices pour écrier les consommations des véhicules. Tous les véhicules thermiques seront, demain, hybrides » affirme **Hubert Hutin**.

« Aujourd'hui, le stop and start et les moteurs suralimentés sont devenus la norme alors que c'était encore l'exception il y a vingt ans » confirme **Philippe Flon**.

« Chez Citroën, l'arrivée de « l'hybride air » permet de « mélanger » le rendement d'un moteur thermique à celui d'un système hydraulique » ajoute **Michel Legrand**.

Pour **Didier Blocus**, « Nous allons de plus en plus vers l'hybridation des véhicules afin d'abaisser la consommation de carburant, notamment avec l'arrivée des versions plug-in équipés de grosses batteries. Le « step » d'après est le véhicule

100 % électrique. Si le prix des batteries baisse, cela permettra aux véhicules électriques de disposer d'autonomies compatibles avec les attentes de davantage de clients. Il ne faut pas non plus oublier la solution du range extender, où c'est le moteur thermique qui vient aider le moteur électrique et non pas l'inverse ».



**MICHEL LEGRAND :**  
Responsable Véhicules Energies Nouvelles  
chez Citroën

« Aujourd'hui, un véhicule électrique affichant une autonomie de 500 kilomètres, agréable, puissant et abordable reste du domaine du rêve » rappelle **Philippe Flon**.

« Pour moi, le problème du véhicule électrique est non seulement l'autonomie mais aussi la manque d'infrastructure de recharge et le temps de recharge trop long. Le véhicule électrique a de l'avenir à condition de régler ces problèmes, ce qui pose la question de l'échéance à laquelle cela sera possible » ajoute **Alexandre Rouland**.

« Le véhicule électrique est encore un luxe et un véhicule de complément. Il ne s'avère pertinent que dans le cadre d'une utilisation purement citadine » explique **Paul Kermorvant**, directeur commercial Ile de France de Fast Lease.

« Il ne faut pas restreindre l'utilisation du véhicule électrique à un usage 100 % urbain ; son intérêt est lié à l'utilisation du véhicule, notamment la maîtrise du kilométrage quotidien » souligne **Michel Legrand**.

« Nous développons actuellement la technologie du plug-in hybride et nos modèles disposent d'une autonomie d'une cinquantaine de kilomètres en 100 %

électrique en ville » lance fièrement **Alexandre Rouland**.

« Qu'il s'agisse de l'hybride rechargeable ou du véhicule électrique avec prolongateur d'autonomie, nous allons assister à la confluence de ces technologies et de l'utilisation des véhicules. Le choix du client reste encore une fois lié avant tout à la fiscalité » reprend **Fabrice Devanlay**.

Selon **Jean-Loup Savigny**, « Aujourd'hui, le véhicule électrique ne marche pas. Si, comme cela semble être possible, la consommation des véhicules thermiques, hybrides ou non, descend en dessous des trois litres aux cent kilomètres, le véhicule électrique va disparaître, les entreprises faisant toujours leur arbitrage entre usage, coût de détention et autonomie ». « Ce qui me gêne le plus, c'est d'entendre dire que le véhicule électrique est un échec alors que le marché n'a pas encore décollé » sourit **Alexandre Rouland**.

« Les véhicules électriques n'ont pas une autonomie suffisante et ne disposent pas d'un réseau de recharge » confirme **Paul Kermorvant**.



**FABRICE DEVANLAY :**  
Directeur de la communication de Ford France

« La notion de tarification pour les véhicules électriques reste importante. Il y a de plus en plus d'entreprises intéressées par les véhicules électriques mais cela doit être économiquement viable. Globalement, les loueurs ont joué le jeu par rapport aux véhicules électriques » affirme **Didier Blocus**, Responsable électromobilité et autopartage chez ALD Automotive.

« Aujourd'hui, nous cotons beaucoup



**ALEXANDRE ROULAND :**  
Responsable du département entreprises  
chez Audi France

moins de véhicules électriques que par le passé. L'offre électrique ne répond pas aux besoins des entreprises » tempère **Jean-Loup Savigny**.

## ■ En conclusion

En l'état actuel du marché des véhicules d'entreprise, les véhicules fonctionnant au gazole devraient encore représenter la majeure partie des parcs roulants de l'Hexagone pour les années à venir.

« Nous considérons que les 1,50 euro le litre est le seuil de tolérance pour le prix des carburants classiques. Par ailleurs, il y a une tendance à la diminution du kilométrage parcouru dans les entreprises. L'hybridation peut représenter dans ce cadre une solution attractive » affirme **Hubert Hutin**, Editorial Manager RV & Studies chez Autovista.

« Nous observons effectivement une augmentation de la présence des véhicules hybrides dans les entreprises sachant que le choix de l'entreprise ne se fait jamais au détriment de l'économique. L'objectif, en tant que loueur, est d'adapter au mieux l'offre des constructeurs aux besoins des entreprises » confirme **Didier Blocus**, Responsable électromobilité et autopartage chez ALD Automotive.

« Tant que la fiscalité reste en l'état, le gazole et les voitures diesel seront toujours avantagés dans les entreprises. Les voitures hybrides peuvent représenter une alternative à une solution 100 % électrique » explique **Paul Kermorvant**, Dir. commercial Ile de France de Fast Lease.

« Les écarts de consommation entre les voitures thermiques classiques ou hybrides et les voitures électriques se sont réduites. Aujourd'hui, la consommation moyenne est d'environ 6 à 6,5 l/100 km, y compris avec de « gros » moteurs. Je pense que, même si la fiscalité change sur le gazole, cela ne remettra pas en cause l'omniprésence des véhicules diesel dans les entreprises. Idem en ce qui concerne la diminution du kilométrage annuel ou les évolutions techniques à venir qui ne devraient pas représenter une remise en cause du choix actuel des véhicules. Quant aux véhicules électriques, leur développement passera par les VUL. Quels que soient les véhicules considérés, le TCO sera toujours le juge de paix » affirme **Jean-Loup Savigny**, directeur général de SME Solutions France, groupe Arval.

**Alexandre Rouland**, responsable du département entreprises chez Audi France se projette dans l'avenir : « Nous entrons

dans une nouvelle ère automobile notamment avec les technologies connectées et la haute technologie des véhicules. Le moteur à combustion interne a encore un bel avenir. C'est encore lui qui répond le mieux aux besoins des clients même s'il évoluera dans les années à venir, notamment avec le développement de versions hybrides ».

Pour **Michel Legrand**, responsable Véhicules Energies Nouvelles chez Citroën, « Il n'y a pas une solution universelle à tous les besoins de toutes les entreprises. C'est pour cela que nous travaillons sur plusieurs solutions : l'hybridation, les véhicules électriques.. La diversification des solutions de mobilité va encore évoluer et est nécessaire. Nous allons probablement assister à un rééquilibrage entre l'essence et le gazole ».

Le mot de la fin revient à **Philippe Flon**, directeur de Ford Entreprise :

« La problématique des constructeurs est d'anticiper dans un environnement qui évolue sans cesse. Notre souhait le plus cher serait d'avoir davantage de progressivité et de régularité dans l'évolution de la fiscalité. Cela étant, dans les mois et années à venir, nous allons assister à une multiplication des offres en matière de motorisations : essence, diesel, hybrides, hybrides rechargeables, électriques.. Les entreprises françaises ont plus que jamais un choix très large pour répondre à leurs besoins. L'évolution de l'usage de la voiture dans les dix ans à venir va être une recherche supplémentaire de productivité des collaborateurs qui passera certainement par l'utilisation de voitures connectées. Les technologies vont encore être améliorées, tant en ce qui concerne les hybrides rechargeables qui représentent un bon compromis entre la voiture thermique et la voiture électrique, qu'en ce qui concerne la conduite autonome des véhicules ».

## LES PARTICIPANTS À LA TABLE RONDE



**Didier BLOCUS ( Responsable électromobilité et autopartage chez ALD Automotive ) :**

« Je pense que les hybrides peuvent être pertinents à condition que la propulsion électrique soit souvent sollicitée dans le cadre d'un usage urbain ».



**Fabrice DEVANLAY ( Directeur de la communication de Ford France ) :**

« Il y a une solution simple pour faire évoluer la composition du marché des entreprises. Il suffirait de proposer la récupération de TVA sur tous les carburants »



**Philippe FLON ( Directeur de Ford Entreprise ) :**

« L'homologation des hybrides n'est absolument pas en lien avec un usage réel. Aujourd'hui, un hybride recrache en moyenne plus de CO<sub>2</sub> qu'un diesel. Les règles favorisent les hybrides »



**Hubert HUTIN ( Editorial Manager RV & Studies chez Autovista ) :**

« Il existe tout un tas d'artifices pour écrêter les consommations des véhicules. Tous les véhicules thermiques seront, demain, hybrides »



**Paul KERMORVANT ( Directeur commercial Ile de France de Fast Lease ) :**

« Le véhicule électrique est encore un luxe et un véhicule de complément. Il ne s'avère pertinent que dans le cadre d'une utilisation purement citadine »



**Michel LEGRAND ( Responsable Véhicules Energies Nouvelles chez Citroën ) :**

« Plus que la fiscalité, je pense que ce sont les usages qui vont guider les choix des utilisateurs par rapport aux solutions techniques ou aux énergies existantes »



**Alexandre ROULAND ( Responsable du département entreprises chez Audi France ) :**

« le problème du véhicule électrique est non seulement l'autonomie mais aussi la manque d'infrastructure de recharge et le temps de recharge trop long »



**Jean-Loup SAVIGNY ( Directeur général de SME Solutions France, groupe Arval ) :**

« Nos clients sont toujours de gros rouleurs et qui prennent en compte le coût total de détention ce qui explique la prééminence des modèles diesel dans les entreprises »