



SPECIAL
L'ÉQUIPE

**VÉHICULES D'ENTREPRISE :
UN MARCHÉ QUI BOUGE**

DOSSIER RÉALISÉ PAR AMAURY MÉDIA

© Shutterstock

PLEIN FEUX SUR LES VÉHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES

L'hybride rechargeable s'aménage une niche de plus en plus profonde au sein des flottes automobiles. Pour le moment, cette offensive concerne essentiellement le top management et les véhicules haut de gamme. « Sans la technologie hybride, il est compliqué de référencer un SUV doté d'une motorisation thermique puissante car la fiscalité devient vite disqualifiante », explique Loraine de Coquereaumont, responsable achat chez Bouygues Construction.

Le palmarès des ventes confirme cette analyse. Dans les dix véhicules hybrides rechargeables les plus vendus aux flottes depuis le début de l'année, huit appartiennent au segment premium dont la DS7 en deuxième position suivie des Volvo XC40 et XC60. Les BMW X5, Audi Q5, Porsche Cayenne et Mercedes GLC et GLC Coupé arrivent en 6e, 7e, 8e, 9e et 10e position.

De janvier à septembre 2020, le nombre d'hybrides immatriculés en France a progressé de 77 %. Cette technologie représente désormais 14 % des achats des entreprises. En 2016, ce pourcentage plafonnait à 3 %.

Si les hybrides rechargeables ont le vent en poupe, les professionnels mettent en garde contre certains désagréments. « La capacité limitée des batteries constitue un frein pour certaines utilisations, prévient Guillaume Maureau, directeur général adjoint d'ALD Automotive. Autre inconvénient, le moteur électrique alourdit le poids du véhicule et augmente les consommations de carburant lorsqu'ils roulent à l'aide du seul bloc thermique. »



Le Volvo XC40 a reçu le prix de la voiture de l'année en 2018.

© Volvo



Ce modèle Q5 signé Audi est l'un des 12 modèles hybrides rechargeables de la marque aux anneaux. Sa gamme de SUV va accueillir un Q3 de même technologie en 2021.

© Audi

Le Top 5 des hybrides rechargeables

Ils profitent d'un réel engouement de la part des flottes. Avec le seul moteur électrique, les véhicules hybrides rechargeables assurent les trajets du quotidien en mode zéro émission tout en permettant une utilisation plus intensive lors des week-ends et vacances. Voici le palmarès des plus vendus aux flottes.

1. PEUGEOT 3008. 2 064 exemplaires

Le SUV de la marque au Lion caracole en tête. Beau succès en hybride rechargeable comme avec les autres énergies, il vient de bénéficier d'une remise à niveau de son design et de ses équipements.

2. DS7. 1 574 exemplaires

La marque premium du groupe PSA propulse l'un de ses SUV haut de gamme à la deuxième place du classement.

3. VOLVO XC40. 1 284 exemplaires

C'est le plus compact des SUV de la marque nordique. Sa gamme vient de s'enrichir d'une motorisation électrique.

4. VOLVO XC60. 848 exemplaires

Propriété du Chinois Geely, Volvo place deux SUV dans le top 5 des véhicules hybrides rechargeables les plus vendus auprès des flottes. Le XC60 associe un moteur quatre cylindres suralimenté à un moteur électrique et à une transmission intégrale.

5. PEUGEOT 508. 814 exemplaires

La grande routière de Peugeot se taille une part de lionceau dans le Top 5 mais se distingue comme étant la seule berline parmi les dix modèles hybrides les plus vendus aux flottes face à une invasion de SUV.



Le BMW X5 a une batterie qui lui assure une autonomie de 86 km en mode zéro émission. Ce SUV de la marque bavaroise embarque un 6 cylindres en ligne essence de 286 ch. Avec son bloc électrique, sa puissance totale atteint 400 ch. © BMW



Après avoir servi au président de la République pour descendre les Champs-Élysées lors de son investiture, la DS7 poursuit brillamment son chemin. © DS Automobiles



Véritable réussite pour le constructeur allemand, le Porsche Cayenne séduit les flottes dans sa version hybride rechargeable. Il vient d'embarquer une nouvelle batterie de 17,9 kWh qui lui permet de rouler 48 kilomètres sur le seul mode électrique. © Porsche

L'AUTO-PARTAGE S'AUTO... STRUCTURE

Encore balbutiant, le marché de l'autopartage qui compte 15 000 véhicules sur le territoire français, commence à se développer. Free2Move pour le groupe PSA, Zity et Renault Mobility pour la marque au Losange, WeShare pour Volkswagen, Share Now pour BMW et Daimler, les constructeurs automobiles multiplient les services d'autopartage à destination du grand public. Certains d'entre eux s'intéressent également à la clientèle des entreprises et des collectivités territoriales mais se heurtent à la nature de ces flottes : « La majorité des parcs fédère plusieurs constructeurs automobiles, observe Alexandre Fournier, directeur marketing & communication au sein de Mobility Tech Green, l'un des spécialistes de l'autopartage en entreprise. Or, un constructeur rencontrera des difficultés à équiper les véhicules d'autres marques que les siennes. »

Face aux constructeurs, de nombreuses start-up se sont lancées autour de l'autopartage et certaines d'entre elles se sont concentrées sur la clientèle des entreprises.

En janvier dernier, onze d'entre elles se sont regroupées au sein de l'Association des Acteurs de l'Autopartage pour promouvoir leur activité auprès des pouvoirs publics. Réalisé par le Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), un premier baromètre a été publié début mars pour mesurer le degré de développement de cette nouvelle mobilité. Résultat : aujourd'hui, 15 000 véhicules sont partagés entre 850 000 utilisateurs sur le territoire national. En nombre de véhicules disponibles par habitant, Strasbourg arrive en tête devant Bordeaux et Paris.

Lors de la première période de confinement et à l'image des loueurs de courte durée, des flottes en autopartage comme celles de Mobility Tech Green, Orange et Marguerite ont été mises à la disposition du personnel soi-



Les services de partage de voitures indépendants, DriveNow et car2go, font aujourd'hui partie du service d'autopartage Share Now de BMW et Daimler.

© xxxxxxxx

gnant des CHU. Mobility Tech Green a établi un protocole d'utilisation pour lutter contre le virus lors de la prise en main du véhicule et lors de sa restitution. Ainsi, quelques minutes sont nécessaires pour s'assurer un trajet avec un risque de contamination maîtrisé.



Avec son offre Freemium, Mobility Tech Green propose aux entreprises disposant de plus de 10 véhicules d'utiliser la partie logicielle comme outil de diagnostic.

© Mobility Tech Green



Le service d'autopartage Marguerite, à Nantes, met à disposition des personnels soignants ses voitures non utilisées en raison du confinement et du télétravail.

© Marguerite

LA MUTUALISATION MULTI-SUPPORTS

Electrique, partagée, multi-supports, la mobilité continuera à se développer si elle est propre, mutualisée et pratique. Fort de ce constat, Flexy Moov propose aux grands groupes et aux PME des flottes de vélos, d'automobiles, de scooters et de trottinettes électriques disponibles à la demande sur leurs parkings. La start-up met à disposition la station d'accueil et prend en charge l'assurance, la sécurité (casques, gilets, etc.), l'assistance, la gestion des amendes et l'entretien. Avec cette solution, l'entreprise réduit son empreinte carbone en limitant le recours aux véhicules thermiques et offre des solutions de mobilité adaptées à chaque déplacement.



© Shutterstock

La Covid-19 attaque les usages collaboratifs

Partager un véhicule avec des inconnus n'est pas la meilleure des pratiques pour lutter contre une épidémie. Avec son mode d'usage collaboratif, l'autopartage a souffert et continue de souffrir de la crise sanitaire. « Lors du premier confinement nous avons observé une baisse des utilisations de 17 % pour les déplacements privés dans les entreprises avec lesquelles nous travaillons, indique Alexandre Fournier,

directeur marketing et communication de Mobility Tech Green. En revanche, avec le déconfinement les réservations ont été multipliées par 4,4 en France. »

Si l'autopartage en entreprise résiste, le nouveau confinement pourrait avoir un impact décisif sur l'autopartage tous publics. Aux Etats-Unis, la Covid-19 a déjà eu raison du service d'autopartage lancé par General Motors.



© Shutterstock

DANS DIX ANS, ÇA VA SE CORSER SUR LES ROUTES

La mesure ne semble pas avoir ému les Parisiens et les Franciliens. Pourtant son application annonce des lendemains qui déchantent. Depuis juillet dernier, les véhicules diesel de plus de dix-huit ans et les modèles essence de plus de vingt-et-un ans ne peuvent plus circuler à l'intérieur de la boucle formée par l'A86. Après les premières Zones à Faibles Emissions déjà en place dans la Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole et la ville de Paris, sept autres zones seront concernées (*) à la suite d'un décret signé par Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, en septembre dernier.

Selon le système des certificats de qualité de l'air, les véhicules sont classés en fonction de leur norme Euro et de leur énergie. Des vignettes Crit'Air leur sont attribuées et comptent six niveaux, du plus polluant (Crit'Air 5) au plus sobre (Crit'Air 0) ; les modèles antérieurs à 1996 étant exclus. Vingt-trois métropoles ont d'ores et déjà manifesté leur volonté de mettre en place de telles restrictions, soit dix-sept millions d'habitants concernés.

En région parisienne, les projections réalisées par Direct Assurance donnent le vertige. Si les intentions des pouvoirs publics se confirment, 9 % du parc auto actuel sera interdit en 2021, 31 % en 2022, 74 % en 2024 et 99 % en 2030. Autrement dit, dans dix ans, seul 1 % du parc roulant actuel, soit les véhicules électriques et hydrogènes, pourra encore rouler dans la métropole du Grand Paris.

(*) Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Métropole Nice-Côte d'Azur, Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole, Montpellier-Méditerranée Métropole, Eurométropole de Strasbourg et Métropole Rouen-Normandie.

