



SPÉCIAL FLOTTE D'ENTREPRISE

PANORAMA // La réforme de la fiscalité des véhicules d'entreprise devrait favoriser un rééquilibrage entre motorisations essence et diesel. Mais l'effet ne sera pas immédiat. Un autre facteur change en revanche déjà la vie des flottes : l'obligation d'identifier les auteurs d'infractions routières.

Essence - diesel : vers un lent rééquilibrage sur le marché des véhicules d'entreprise

Jean-Pierre Lagarde

D'ici à 2021 la déductibilité de la TVA sur l'essence va être progressivement instaurée. Par paliers de 10 %, la TVA sur l'essence utilisée par les flottes automobiles sera ainsi déductible un peu plus chaque année pour aboutir au taux de 80 % de récupération dont bénéficient actuellement les utilisateurs du gazole. « L'entrée en vigueur de cette nouvelle fiscalité n'a pas provoqué de commandes massives de modèles essence dans les flottes », souligne Jean-François Chanal, directeur général du loueur ALD Automobile. « Mais dans les parcs où beaucoup de véhicules roulaient peu, l'intérêt de rouler à l'essence plutôt qu'au diesel va devenir évident. » Surtout, indique François-Xavier Castille, directeur général d'Arval France, « le carburant dans une flotte ne représente que 11 % du coût total d'un parc. L'impact de la récupération de la TVA sur l'essence est envisagé sur cinq ans et le mouvement de rééquilibrage du parc des entreprises entre diesel et essence devrait se faire également sur cette durée. Pour l'heure, les flottes roulent en moyenne 30.000 km par an et, au-delà de 20.000 km, il reste toujours plus intéressant de rouler au diesel. »

Olivier Monot, PDG du loueur Alphabet, constate pour sa part qu'après avoir prolongé les contrats de LLD de leur parc durant les périodes d'incertitude économique, les flottes procèdent en sens inverse aujourd'hui. « La tendance

est aux contrats de location de seulement deux ans pour des modèles diesel, de façon à ce que passé ce terme, lorsque la fiscalité aura évolué, les flottes puissent renouveler leurs véhicules éventuellement avec des modèles essence cette fois. »

PV : ce que change l'obligation d'identifier les fautifs

En attendant, dans les flottes, l'intérêt se porte aussi depuis le début de l'année sur la réglementation des infractions routières qui resserre ses contrôles sur les flottes d'entreprise. Chaque salarié au volant d'un véhicule de fonction doit désormais assumer ses propres infractions et risque la perte de ses points de permis de conduire. Le chef d'entreprise qui n'identifie pas le contrevenant devra payer à sa place une amende majorée, allant jusqu'à 1.875 euros.

Autant dire que, pour de nombreuses entreprises, le risque est grand sur le plan financier mais également professionnel. « Cela peut être un risque pour certaines entreprises de voir l'activité professionnelle de certains de leurs meilleurs commerciaux ou techniciens de valeur être stoppée nette », souligne Jean-Charles Martin, directeur commercial de Chevin, une société spécialisée dans les logiciels de gestion et de suivi de flottes qui facilite chez ses clients les campagnes de déclaration de permis de conduire et la récupération des statistiques de procès-verbaux des flottes. L'an passé, l'ensemble des loueurs longue durée a ainsi géré pas moins de

1,2 million de procès-verbaux pour le compte de leurs clients.

Mais, avec le développement de la voiture connectée, ce service est également proposé par de nombreux spécialistes de la gestion de parc.

Ainsi, Mapping Control gère à partir d'un boîtier télématique, placé sur chaque voiture, un parc de 70.000 véhicules. Comme l'explique Daniel Vassallucci, son PDG, « si la géolocalisation des véhicules est un service apprécié par nos clients pour l'optimisation de leurs coûts, la télématique embarquée leur permet également d'analyser leurs flottes multi-marques et multiloueurs ainsi que les déplacements de leurs collaborateurs, et d'opérer la gestion des amendes ». Qu'elle soit essence ou diesel, la voiture connectée devrait sensiblement transformer à l'avenir la gestion de parcs des entreprises. ■

« Pour l'heure, les flottes roulent en moyenne 30.000 km par an et, au-delà de 20.000 km, il reste toujours plus intéressant de rouler au diesel. »

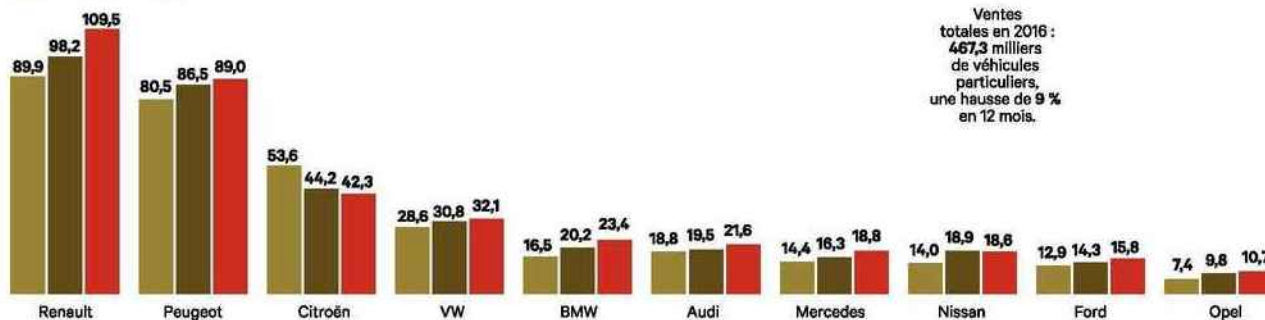
FRANÇOIS-XAVIER CASTILLE
Directeur général d'Arval France



La performance des marques automobiles dans les entreprises

Ventes aux entreprises, LLD et administrations, en milliers de véhicules

2014 2015 2016



Ventes totales en 2016 : 467,3 milliers de véhicules particuliers, une hausse de 9 % en 12 mois.



• LES ÉCHOS • / SOURCE : AAA DATA - CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES / PHOTO : SHUTTERSTOCK

La stratégie des entreprises vue par les loueurs



Franck Dumoulat

OLIVIER MONOT PDG d'Alphabet

« L'auto-partage va être une évolution majeure pour les flottes dans les 10 à 15 ans à venir. Avec notre solution Alphacity qui va devenir multimarque, nous sommes techniquement bien placés sur ce marché. Pour l'instant, peu d'entreprises se lancent dans l'auto-partage car elles proposent souvent déjà des véhicules de fonction à leurs collaborateurs et ne peuvent pas les leur retirer pour mettre en place un pool de véhicules. Donc à l'heure actuelle, l'auto-partage revient souvent à ajouter un pool de véhicules et à des coûts en plus pour l'entreprise. »



Léa Crespi

JEAN-FRANÇOIS CHANAL Directeur général d'ALD Automotive

« L'auto-partage s'éveille dans les flottes. C'est une demande qui se lève et la principale raison tient aux méthodes de gestion de flottes employées par les entreprises. Pour suivre les véhicules en parc, les gestionnaires sont passés du coût du loyer au TCO et, désormais, ils s'orientent vers le coût total de mobilité (TCM). C'est-à-dire l'ensemble des coûts de gestion de la mobilité et des déplacements des collaborateurs. Dès lors, la découverte de véhicules d'entreprise qui roulent peu encourage les flottes à s'ouvrir à l'auto-partage. »



Xavier Mityard

FRANÇOIS-XAVIER CASTILLE Directeur général d'Arual France

« Les véhicules électriques continuent de se développer dans les flottes ; nous enregistrons chez Arval une croissance annuelle de 30 % de cette catégorie de voitures. Mais nous souhaitons la poursuite du développement des bornes de recharge ainsi que de l'autonomie des véhicules électriques. Pour les voitures électriques, c'est la garantie d'un décollage des ventes dans les entreprises. A l'inverse, la suppression des aides à l'acquisition de voitures hybrides devrait entraîner une baisse de la demande des flottes pour ce type de véhicules. »