



Essais Dossier

Les règles changent

pour les véhicules de fonction,

les flottes,

les artisans...

Voitures d'entreprise

Faites le bon choix

Longtemps chasse gardée du diesel, le véhicule d'entreprise est aujourd'hui poussé à changer de régime. Exemption de taxes pour les modèles rechargeables, fiscalité de l'essence alignée sur celle du gazole, etc. *Auto Plus* fait le point pour ne pas vous tromper au moment de vous équiper.

Méconnu du grand public, le secteur des ventes de véhicules aux entreprises n'est pourtant pas négligeable en France. En mars dernier, sur les 315 784 voitures particulières mises sur la route, près du tiers avait pour destination la flotte d'une entreprise ou d'une administration : 85 325 précisément⁽¹⁾. Une manne considérable, surtout pour nos constructeurs nationaux, qui se partagent l'essentiel du gâteau. C'est simple, au premier trimestre, le top 10 des ventes aux entreprises ne

comptait que des modèles français. Patriotisme économique ? C'est surtout l'étendue du réseau et les outils financiers aiguisés de nos constructeurs qui convainquent. Car dans le domaine des flottes, le rationalisme économique et l'aspect pratique l'emportent sur l'achat coup de cœur.

Au royaume de la LLD

Particularité propre au secteur des flottes, la majorité des immatriculations se fait en location longue durée (LLD) : 59% des ventes en mars contre



Par Raphaël Desrosiers
et Vincent Desmonts
essais.autoplus@
reworldmedia.com



LEXIQUE

- ▶ **Valeur résiduelle**: c'est la valeur d'un véhicule lors de sa revente, à la fin de son utilisation par l'entreprise. Elle s'établit à partir du mécanisme d'offres et de demandes.
- ▶ **TCO**: abréviation de Total Cost of Ownership (coût total d'acquisition en français). Le TCO est un indicateur calculé par les gestionnaires de flotte pour budgétiser le coût d'un véhicule au plus près de la réalité. Il intègre généralement le coût d'acquisition ou de location, les assurances, l'énergie, l'entretien, les pièces d'usure, mais également le coût du suivi de la flotte, des formations à la prévention, etc.
- ▶ **TVS**: la taxe sur les véhicules de société est due chaque année. Elle est calculée en fonction des émissions de CO₂ et de l'année d'immatriculation.
- ▶ **ZFE**: les zones à faibles émissions sont des périmètres urbains où la circulation de certains véhicules est interdite en raison de leurs émissions. A partir de 2025, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants seront tenues d'avoir organisé leur ZFE et interdiront, a minima, la circulation des diesels d'avant 2011 et essence d'avant 2006.
- ▶ **Loi de roulage**: combinant une durée d'utilisation en mois, et un kilométrage total, cette formule permet de fixer des mensualités en fonction d'une prévision d'usage.

treprise on choix !

26% pour l'ensemble du marché⁽²⁾. Un choix justifié par l'apparente transparence économique de ces formules tout compris, qui permettent de renouveler régulièrement son parc. Elles simplifient également l'établissement du TCO⁽³⁾ du véhicule, à savoir son coût total mensuel, et de budgétiser au mieux sa flotte. Mais la LLD peut comporter des coûts cachés, et les frais de restitution risquent de grever de façon importante un budget savamment calculé. Pensez à les intégrer ou à négocier une franchise carrosserie.

Fiscalité: les bases à connaître

Autre particularité propre au véhicule d'entreprise, une fiscalité à même de régaler les amateurs d'énigmes et de casse-tête. Outre les mécanismes partagés avec les particuliers (bonus/malus, prime à la conversion), les professionnels ont droit à quelques réjouissances comptables supplémentaires: amortissement, récupération de la TVA, mais aussi TVS. Sans usurper les compétences d'un expert-comptable, il est bon de savoir que les véhicules ■■■

MINI-SOMMAIRE

- Les diesels p. 26
- Les essence p. 28
- Les hybrides p. 30
- Les électriques p. 31



U. MISSANA / BMW

■ ■ ■ qui émettent peu de CO₂ sont récompensés fiscalement. Leur plafond d'amortissement déductible est ainsi d'autant plus élevé que leurs rejets sont bas. Pour la TVS, due chaque année, elle est exonérée pendant trois ans pour les véhicules qui rejettent en moyenne moins de 120 g/km, et définitivement pour ceux qui sont en dessous de 50 g/km. Ce qui permet à certains modèles hybrides rechargeables de devenir très intéressants. En ce qui concerne la récupération de la TVA, ce n'est pas possible pour l'acquisition de véhicules de tourisme, ni pour leur coût d'entretien. En revanche, elle peut être récupérée à hauteur de 80% sur le carburant : le gazole (qui était autrefois très largement favorisé sur ce plan), mais aussi le sans-plomb désormais. De quoi rendre plus attractif le TCO des modèles essence et hybrides. Enfin, la TVA est récupérable à 100% sur l'électricité (pour la recharge de la batterie), le GPL et le GNV.

Tous à l'électrique ?

La multiplication des déclarations en défaveur du diesel – et des véhicules thermiques de manière plus générale – a bouleversé un marché historiquement tourné vers le gazole. Les annonces de créations de futures ZFE et de quotas imposés de voitures à faibles émissions soulèvent des doutes légitimes en ce qui concerne le choix de l'énergie. Les flottes de plus de 100 véhicules devraient ainsi disposer en 2030 de 70% de ce type d'autos. L'usage doit néanmoins rester le critère à privilégier aujourd'hui : combien de kilomètres le véhicule va-t-il être amené à parcourir

chaque jour, doit-il pouvoir transporter de la marchandise, etc. Ce questionnement permettra de savoir si acquérir un modèle hybride, voire électrique, est pertinent : au-delà de 200 km par jour, surtout sur autoroute, l'électrique pur devient hasardeux. L'hybride, lui, jouit d'une bonne polyvalence, mais attention aux modèles rechargeables, dont l'économie réalisée au quotidien est conditionnée par une recharge fréquente de la batterie. La question du lieu de branchement doit également être étudiée : sur le site du travail ? Au domicile du collaborateur ?

Finition "Business", la bonne affaire ?

Reste le choix de la finition. Pour séduire les professionnels, de nombreux constructeurs proposent des versions "Business", présentées comme plus avantageuses. Généralement, elles adoptent un positionnement intermédiaire et ciblent des équipements prisés des professionnels : GPS, radars de stationnement, aides à la conduite, équipements de sécurité... Au détriment de l'aspect du véhicule (jantes d'entrée de gamme, absence d'artifices esthétiques). Un positionnement qui a un peu vécu, cependant, car aujourd'hui les finitions de type "Business Design", moins typées véhicules d'entreprise, sont courantes, particulièrement chez les constructeurs premium, qui comptent sur une meilleure valeur résiduelle. Assez bien positionnées par rapport aux finitions grand public, ces déclinaisons Business sont généralement imposées par les loueurs.

Les hybrides rechargeables connaissent un certain succès auprès des gestionnaires de flotte. Encore faut-il pouvoir les recharger souvent pour optimiser leur coût d'utilisation.

INTERVIEW

L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ

L'avis d'un spécialiste



Théophile Courau,
PDG de *Fater Group*

↳ Vaut-il mieux louer ou acheter ?

La location a pour avantage l'aspect prévisible et la simplicité. Mais il est souvent plus économique d'acheter. Pour des voitures standards en matière de typologie et de lois de roulage, la location est recommandée. En revanche, pour des véhicules plus atypiques ou coûteux, il est intéressant d'envisager l'achat.

↳ Pourquoi raisonne-t-on en TCO ?

L'idée de base du TCO, c'est que, parfois, un véhicule plus onéreux à l'achat est plus économique à l'usage, parce qu'il consomme moins, ou bien a une meilleure valeur résiduelle, ou coûtera moins cher en entretien sur la durée de son utilisation. Pour maîtriser les coûts de sa flotte et les optimiser, cet indicateur est donc plus pertinent que le seul coût d'acquisition.

↳ Le TCO des véhicules électrifiés est-il aussi intéressant que celui des thermiques ?

Sur les petites voitures, les TCO entre thermiques et électrifiées sont proches. Sur les gros modèles, en revanche, les thermiques pâtissent d'un tel malus aujourd'hui que les hybrides sont devenus compétitifs, voire incontournables.

↳ Le diesel est-il encore pertinent ?

Sur les 75 000 véhicules que nous avons à la route, 80% sont toujours thermiques, avec une grande majorité de diesels. Mais leur part diminue au profit de l'essence et, dans une moindre mesure, de l'électrique quand on regarde nos commandes. Mais oui, il y a encore une cohérence à rouler au diesel dans de nombreuses activités.