

Décision Achats
30 décembre 2021

Lien : <https://www.decision-achats.fr/Thematique/familles-achats-1300/fleet-management-2291/Breves/Les-nouvelles-motorisations-misent-complementarite-368068.htm>

Les nouvelles motorisations misent sur la complémentarité



Malgré quelques images éloquentes, la crise sanitaire n'a pas converti la majorité des utilisateurs de voitures de fonction au vélo ou à la trottinette. En revanche, elle a accéléré la transition vers des motorisations hybrides ou électriques économiquement crédibles.

Avec sa silhouette majestueuse de 4,93 m de longueur, elle s'annonce comme une reine des longs trajets et une dévoreuse de kilomètres. Et pourtant, la nouvelle DS9 est une des premières berlines haut de gamme à abandonner le diesel. Les clients choisiront entre un bloc essence de 225 chevaux et, surtout, deux hybrides rechargeables (de 225 ch ou de 360 ch). Cette premium à la française s'inscrit dans la tendance des flottes d'entreprise avec des moteurs thermiques en perte de vitesse. Entre janvier et avril 2021, **les immatriculations ont reculé de 10,8 % pour les essences et de 16,6 % pour les diesels**, d'après les chiffres

d'Arval Mobility Observatory. Au profit des électriques (+71,37 %) et des hybrides simples (+221 %) ou rechargeables (+611 %, mais avec des volumes qui restent encore neuf fois moins importants que ceux des diesel). *"Le niveau de commandes est plus élevé cette année pour les modèles électrifiés, avec une accélération depuis le dernier trimestre 2020 en raison des obligations de renouvellement imposées par la loi LOM aux flottes de plus de 100 véhicules"*, souligne Cyril Châtelet, directeur commercial et marketing de LeasePlan France. **Dès le 1er janvier 2022, 10 % des véhicules à renouveler devront être remplacés par des modèles à faibles émissions.** Bonne nouvelle, le marché automobile et les loueurs longue durée y sont prêts, comme le confirme Cyril Châtelet : *"Nous avons entre 180 et 200 offres avec des technologies alternatives, et nous avons formé nos équipes pour expliquer ces technologies, mais également le mille-feuille fiscal avec les aides de l'État, des régions ou des départements."* Sans compter celles du loueur lui-même puisque LeasePlan a décidé de compenser, depuis le mois de juin, la baisse du bonus de 1 000 euros sur les véhicules électriques.

Presque du cas par cas

Compte tenu de la diversité des usages et des besoins au sein des entreprises, ce virage se négocie en ce moment pour ne pas se trouver au pied du mur à la fin de l'année. *"La première question que nous posent nos clients sur la transition énergétique est celle de la préservation de la mobilité à des coûts acceptables, explique Théophile Courau, président de Fatec Group. Ce qui implique une bonne connaissance du parc, qui doit être creusée, segmentée en allant parfois jusqu'à un accompagnement au changement."* Un équipement télématique peut faire la différence pour cibler juste. *"Nous partons d'une analyse de l'utilisation par kilomètres, par mois, par jours, voire par tranches horaires"*, indique ce spécialiste qui gère 95 000 véhicules pour le compte de 160 clients.

Pas question, non plus, de dupliquer les catégories d'une car policy thermique avec les véhicules électrifiés. *"Le choix d'un véhicule électrique peut faire sens pour un véhicule de service qui roule en boucles avec une capacité à se recharger"*, évoque Cyril Châtelet qui tempère les clients réclamant une liste de véhicules électrifiés équivalente aux modèles thermiques dans leur flotte. *"Nous passons du temps et nous faisons des tests. Nous prêtons des véhicules avec des constructeurs. Nous incitons également nos clients à investir dans quelques unités"*, souligne le directeur commercial et marketing. Dans tous les cas, l'électrification de la flotte relève d'une démarche subtile, pour ne pas dire subliminale : chez Fatec Group, **les demandes de cotations en thermique s'accompagnent d'une proposition en électrique équivalente**, histoire de susciter une réflexion même si le bon de commande ne suit pas toujours.

Négociier en amont

Chez Alphabet, une équipe de consultants internes peut accompagner les entreprises (à la journée) pour faire correspondre la politique de mobilité de l'entreprise. *"La loi LOM a imposé aux entreprises de plus de 50 salariés d'intégrer la question de la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires"*, rappelle Laurent Petit, chef du département marketing et business développement d'Alphabet France, qui ajoute aussitôt : *"Transformer la mobilité prend du temps, parce que les habitudes sont ancrées, donc le changement doit venir d'un sponsor de l'entreprise qui va impulser."*

Si l'offre de véhicules propres, sortis d'usine, est bien là, il reste à négocier le changement avec les collaborateurs. *"Offrir une infrastructure de recharge peut faire partie du package salarial"*, argumente Laurent Petit. Même si une incertitude subsiste en cas d'installation à domicile pour un départ anticipé : faudra-t-il rendre la borne avec la voiture ? De ce point de vue, **les offres d'abonnement (facturation incluse dans le loyer) plutôt que d'achat éviteront le dilemme aux gestionnaires de flottes.**

Quant aux collaborateurs, leur avis compte, comme le montre la démarche suivie par Laurent Tricot qui gère 1750 voitures au siège de Total. Avant d'introduire des hybrides rechargeables, il a effectué une enquête interne auprès des cadres supérieurs et dirigeants de l'entreprise. Avec deux enseignements positifs à la clé : **une participation significative de la part des personnes interrogées et une adhésion majoritaire au changement** : "*Selon les catégories de collaborateurs, 65 à 85 % se sont déclarés favorables à l'électrification*", détaille le directeur des services et moyens généraux de Total Paris La Défense. **Cet élan s'est traduit dans la refonte du catalogue interne qui propose des hybrides rechargeables**, y compris pour des lois de roulage qui avoisinent les 30 000 km par an. "*Nous avons un catalogue mixte. Or, les collaborateurs y adhèrent puisque plus de 50 % ont pris des hybrides*", se félicite Laurent Tricot. Un choix encouragé par une alternative introduite dans la structuration du catalogue : les très populaires SUV, en l'occurrence des Peugeot 3008, ne sont disponibles qu'en hybrides rechargeables.

Changer de braquet

Les partisans du diesel peuvent conserver leurs habitudes, **à condition d'opter pour une berline ou un break**. De quoi engager la transition énergétique en douceur, tout en se laissant le temps d'évaluer si la recharge entre bien dans les moeurs, autorisant les gains de consommation espérés.

Un des écueils qui guette les gestionnaires aux prises avec la transition énergétique consiste à raisonner à périmètre constant, mais les lignes ont commencé à bouger sous l'effet de la crise sanitaire. À l'instar de ce laboratoire pharmaceutique où la réduction de la flotte a dépassé en proportion celle des effectifs consécutive à un plan social. Dans une autre entreprise encore, **la généralisation des réunions en visio a écorné le dogme des rendez-vous clients désormais en distanciel** autant que possible. Au point de réduire le kilométrage des tournées régionales et de pouvoir doter les commerciaux de voitures électriques. "*Ces dernières années, on parlait beaucoup de véhicules. Or, nous voulons remettre le salarié au centre du débat*", affirme Fabien Dieu, directeur général d'ASK. Ce nouveau fleeter se fait une place sur le marché avec un credo : "*Nous optimisons les coûts, tout en créant de la valeur pour les salariés.*" Par exemple, en préconisant le choix de l'hybride face au diesel pour des modèles lourds et puissants.

du véhicule

Mais le raisonnement s'étend au-delà avec le budget mobilité (choisir un véhicule de fonction plus petit, complété par un crédit pour régler d'autres modes de déplacement), voire une prime mobilité conçue comme une alternative à certains véhicules de fonction : en échange d'une renonciation consentie au véhicule de fonction, **le collaborateur reçoit un complément de rémunération** qu'il peut employer à sa guise, notamment pour ses déplacements. "*Dans ce calcul, nous ne considérons pas seulement le loyer, mais tous les coûts liés à la détention du véhicule, y compris la fiscalité, le carburant, les frais de restitution...*" Même si la prime versée est bien fiscalisée, la somme des coûts annexes, voire cachés, liés au véhicule compense souvent cette charge. "*Le montage est plus facile à réaliser sur des véhicules de fonction statutaires, car ils sont plus chers, ils consomment plus et leur fiscalité est plus élevée*", reconnaît cependant Fabien Dieu.

Reste que cette possibilité démontre que ASK **ne s'interdit rien pour accompagner la transition énergétique, jusqu'à des réductions de parc**. Pas sûr qu'une telle hypothèse réjouisse les constructeurs automobiles, persuadés que l'électrification de leurs modèles, notamment les plus massifs, est la martingale pour concilier "verdissement" des flottes et consolidation des volumes de ventes aux entreprises.