

Le journal de l'OVE

Avril 2011

Observatoire
du Véhicule d'Entreprise

L'avenir du VE est devant nous

Le véhicule électrique va devenir un complément crédible du véhicule thermique. Certes, l'offre commerciale est encore faible, l'autonomie des véhicules aussi, les prix d'achat et les TCO encore trop élevés. Cela se traduit par des immatriculations anecdotiques, ce qui fait sourire les « électrosceptiques », mais le véhicule électrique va s'installer dans notre paysage et dans les flottes des entreprises. Certains sont très optimistes et prévoient une part de marché de 10 % en 2020, d'autres sont plus mesurés (3 %). La vérité se situera vraisemblablement entre les deux, surtout si on inclut dans ces chiffres l'hybride rechargeable. Le progrès technologique autour des batteries fait que le rapport performance prix de celles-ci progresse de 8 à 10 % par an. Le futur modèle de Tesla, le modèle S, aura une autonomie d'environ 400 km. Même les constructeurs haut de gamme qui « tordaient du nez » sur les VE il y a encore quelques mois, sont sur le point de sortir des modèles électriques innovants et performants à l'horizon 2013-2014. Le dernier salon de Detroit (voir pages 6&7) montre une Amérique en train de se mobiliser autour de cette énergie. La Chine ne fait pas mystère de sa volonté hégémonique en matière de VE. De son côté, la Commission Européenne dans son tout récent livre blanc sur la stratégie transport 2050 prévoit de réduire de 60 % les émissions du transport d'ici 2050, notamment en poussant à la disparition des véhicules à moteur thermique dans les villes. Pour y parvenir, la Commission propose d'utiliser le levier fiscal et de taxer « le pollueur payeur » (émissions de CO₂, bruit...). Cette chasse au thermique est sans doute excessive d'autant que la marge de progrès de ces moteurs est encore considérable, il n'empêche, le mouvement vers une électrification des moyens individuels de transport est inexorable.

Philippe Brendel

Dossier

Europe de l'Ouest : 2011, l'année de la consolidation

Après deux années consécutives de décroissance marquée, le marché automobile mondial est résolument reparti à la hausse en 2010. Dans le sillage de la reprise économique et avec l'aide, un peu partout dans le monde, de mesures de soutien public, les ventes automobiles mondiales (véhicules légers) ont progressé de près de 13 % pour établir

un nouveau record à 72 millions d'unités et effacer au passage les inflexions de 2008 et 2009 durant lesquelles les volumes avaient perdu près de 10 %. De l'Asie aux Amériques, toutes les plaques continentales ont vu leur marché afficher une franche croissance l'an passé. Seule la vieille Europe a fait figure d'exception : la reprise des ventes

sur le marché des véhicules utilitaires légers (+ 11,5 %) en Europe de l'Ouest (ex-UE15 + Suisse et Norvège) n'a pas suffi à compenser la faible performance du marché des véhicules particuliers, en recul de 5,1 %. Au total, les ventes de véhicules légers ont chuté de 3,6 %, à 14,42 millions d'unités (14,96 millions un an auparavant). **Lire p. 2 - 3**

Reportage USA

Salon de Detroit : l'Amérique met les watts sur l'électrique

C'était cette année le grand retour sur le devant de la scène du NAIAS (North American International Auto Show). En retrait depuis deux ans en raison de la crise, le salon refait le plein d'exposants et montre des constructeurs américains en pleine forme, en particulier GM et Ford. D'une façon générale, l'Amérique avance sur l'électrique. Et plus vite qu'on ne le pense **Lire p. 6-7.**



Actus

Marché du véhicule d'entreprise, l'embellie ?



Après des moments difficiles qui ont vu l'automobile mettre genou à terre, la reprise est là. Mais quelle reprise ? Avec quelles perspectives ? La très attendue conférence sur le marché du véhicule

d'entreprise, qui s'est tenue le 2 mars au Palais Brongniart, a apporté un certain nombre de réponses – pas toujours très rassurantes – à un public nombreux, concerné et réactif. **Lire p. 8**

Zoom

Le Grading : nouvelle réglementation sur l'étiquetage des pneumatiques - Plus d'informations pour mieux choisir son pneu

Dans son cahier vert « le pneumatique, source d'économies durables ? » de 2008, l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise évoquait la volonté de la Commission Euro-

péenne de réglementer la mesure de la résistance au roulement des pneumatiques (force impactant sur la consommation d'énergie des véhicules). Depuis, le projet a fait son

chemin puisque le règlement CE/1222/2009 a été validé par le Parlement Européen en 2009, permettant l'application en novembre 2012 du « Grading » pneumatique. **Lire p. 4**

Energies



SUPERÉTHANOL-E85, concilier écologie et économie

L'environnement est de plus en plus prégnant pour les gestionnaires de parcs automobiles. Parmi toutes les énergies alternatives disponibles, le Superéthanol-E85 offre une solution immédiatement disponible conciliant économie et écologie pour les parcs de véhicules légers. **Lire p. 5**

Europe de l'Ouest : 2011, l'année de la consolidation

Après deux années consécutives de décroissance marquée, le marché automobile mondial est résolument reparti à la hausse en 2010. Dans le sillage de la reprise économique et avec l'aide, un peu partout dans le monde, de mesures de soutien public, les ventes automobiles mondiales (véhicules légers) ont progressé de près de 13 % pour établir un nouveau record à 72 millions d'unités et effacer au passage les inflexions de 2008 et 2009 durant lesquelles les volumes avaient perdu près de 10 %. De l'Asie aux Amériques, toutes les plaques continentales ont vu leur marché afficher une franche croissance l'an passé. Seule la vieille Europe a fait figure d'exception : la reprise des ventes sur le marché des véhicules utilitaires légers (+11,5 %) en Europe de l'Ouest (ex-UE15 + Suisse et Norvège) n'a pas suffi à compenser la faible performance du marché des véhicules particuliers, en recul de 5,1 %. Au total, les ventes de véhicules légers ont chuté de 3,6 %, à 14,42 millions d'unités (14,96 millions un an auparavant).

Si la quasi-totalité des marchés ont dès 2010 renoué avec la croissance sur le segment des utilitaires légers (Pays-Bas et Grèce mis à part), en cohérence avec la reprise du cycle d'investissement, tous les pays n'ont pas subi le même sort en ce qui concerne les ventes de véhicules particuliers, et il convient d'opérer un examen pays par pays, tant les cadences sont contrastées car directement liées aux politiques de soutien national aux calendriers bien distincts.

En Allemagne, l'effet des mesures de soutien (2 500 € de prime pour le renouvellement d'un véhicule ancien) a été puissant en 2009 : les ventes de véhicules particuliers ont cru de 23 % à 3,8 millions d'unités, un niveau qui n'avait plus été enregistré depuis dix ans. Puissant... mais aussi éphémère : en 2010, les ventes ont reculé de plus de 23 %, à 2,9 millions d'immatriculations. Privée de perfusion depuis

l'épuisement de l'enveloppe budgétaire à l'automne 2009 et à contrepied de sa nette reprise économique, l'Allemagne a vu son marché littéralement décrocher en 2010, plombant ainsi la performance de l'Europe automobile. Et l'effondrement est encore plus net sur le seul marché des particuliers quasiment divisé par 2 ! En Italie, où le marché a évolué sans prime pour la première fois depuis longtemps, pénalisant ainsi les marques nationales, les ventes ont inévitablement poursuivi le recul entamé en 2008 (- 9 % en 2010), et les niveaux proches des 2,3 millions

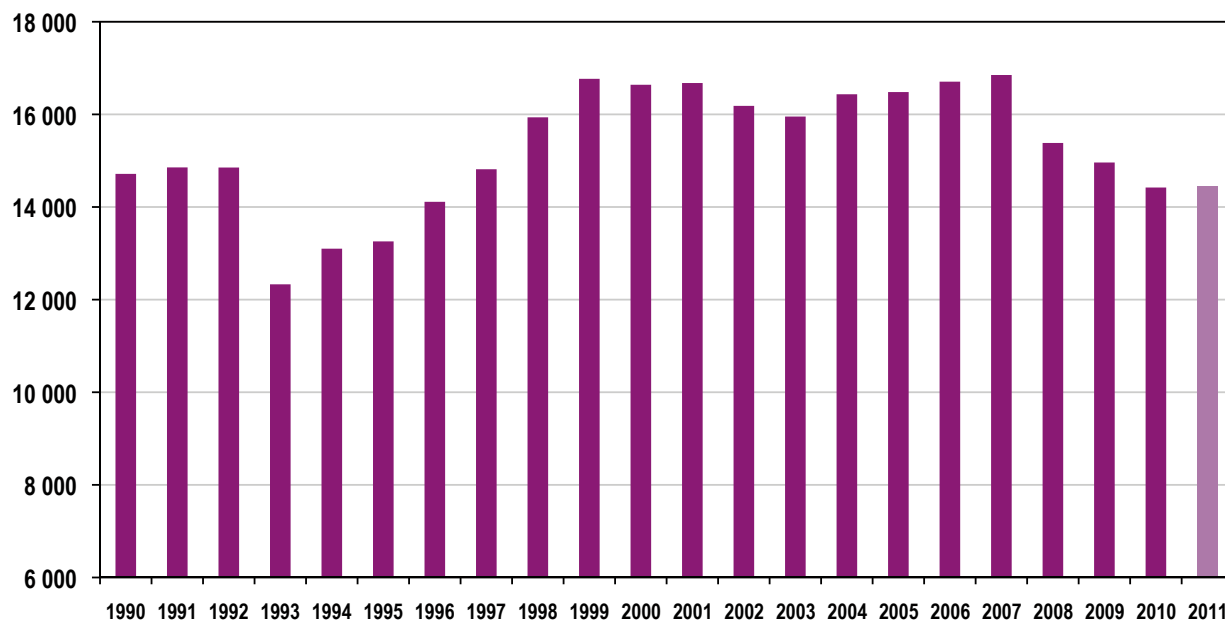
soutien couraient jusqu'au printemps, l'année 2010 s'est soldée par une croissance positive (resp. + 3,1 % et + 1,8 %) après deux années de sévère recul.

L'année 2011 devrait être celle de la consolidation. On s'attend en effet à un marché VP à 12.88 millions au total Europe de l'Ouest, soit une légère baisse de - 0,5 %. Mais les performances seront contrastées selon les pays.

En Allemagne, passé le contrecoup lié à la fin des primes, l'embellie conjoncturelle et la demande des entreprises

des trois quarts des ventes, l'heure sera à la stabilisation des ventes, à 1.95 millions d'unités : la perspective d'une possible remontée du taux de chômage, liée à l'extinction des mesures de chômage partiel, suscite l'inquiétude chez les consommateurs qui, par conséquent, limitent leurs dépenses. L'Espagne et le Royaume-Uni verront leurs marchés respectifs se retourner cette année de - 5,8 % et - 5,5 % : en Espagne, la situation économique et singulièrement celle du marché de l'emploi, ne poussent en effet pas à l'optimisme, tandis que le

Immatriculations de véhicules légers total Europe (ex-UE15 + Suisse, Norvège)
Milliers d'unités



Source : Prévision BIP

enregistrés sur la dernière décennie semblent désormais bien loin. Le bilan 2010 aura été moins lourd pour les trois autres grands marchés que sont la France, l'Espagne et le Royaume-Uni. La France vient de vivre en 2010 une deuxième année de demande au plus haut niveau (2,21 millions, - 2,5 %) grâce à une sortie en douceur du dispositif de primes. Quant à l'Espagne et au Royaume-Uni, où les mesures de

devraient permettre au marché de retrouver des couleurs dès cette année. On s'attend ainsi à des niveaux proches des 3,2 millions de véhicules particuliers au bilan 2011 (+ 9,7 %), un léger mieux par rapport à ce que le pays avait connu en 2007, année de la hausse de trois points de TVA et depuis laquelle le marché allemand peine à se redresser (2009 évidemment mise à part). En Italie, où les ménages représentent près

marché britannique souffrira de la hausse de TVA et de l'ensemble des mesures inscrites dans le plan de rigueur de 2011. Des cinq principaux marchés ouest-européens, c'est la France qui devrait enregistrer la plus mauvaise performance cette année.

Marché VP France : une année de correction

La France vient de vivre en 2010 une deuxième année de demande au plus haut niveau : avec un marché VP ordinairement situé aux alentours des 2.030 millions d'unités, l'année 2010 qui s'est soldée à 2.210 millions d'unités (- 2,5 %), s'est terminée sur une note tout à fait honorable.

Comme escompté initialement, la sortie en douceur du dispositif de prime à la casse, associée à la surenchère des

remises de la part des constructeurs, a suscité une frénésie d'achats de la part des ménages : avec 1,4 million d'immatriculations (- 8,4 %), le marché des ventes aux particuliers est resté bien au-dessus de sa moyenne de long terme estimée à 1,2 million. En favorisant les véhicules de segments inférieurs, moins onéreux et moins émetteurs en CO₂, le marché a subi une dégradation de son mix-segment depuis deux ans, entraînant

avec lui un décrochage du marché en valeur par rapport au volume : en 2009, les dépenses de consommation d'automobiles neuves en valeur n'ont ainsi progressé « que » de 16 % quand les immatriculations décollaient à + 25 % ; en 2010, les comptes définitifs devraient conclure au maintien de cet écart.

Si le marché français a fait montre d'une belle résistance en 2010, c'est aussi et surtout grâce au canal des sociétés qui,

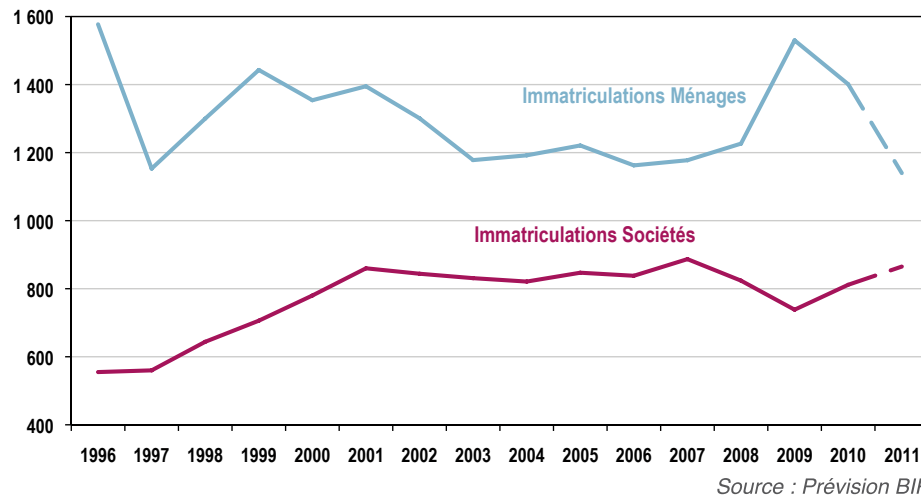
en passant de 33 % des ventes en 2009 à 37 % en 2010, ont positivement contribué à la croissance du marché total. Parmi les sociétés, le rôle des loueurs a été particulièrement significatif. En 2009, la pression concurrentielle exercée par le marché du neuf avait conduit la profession à rallonger les durées des contrats ; cette tactique avait pour but de contourner des mises au rabais trop fortes sur un marché de l'occasion alors boudé par les

ménages (- 2,8 %) et satisfaire des entreprises frappées de plein fouet par la crise économique. En 2010, la diminution des montants de la prime a permis au marché de l'occasion d'enregistrer de belles progressions, effaçant ainsi les pertes de 2009, et offrant alors de nouvelles perspectives de débouchés aux véhicules restitués auprès des loueurs. Au renouvellement massif des flottes en fin de contrat, il faut ajouter le succès de la conquête de nouvelles clientèles, principalement des TPE-PME, pour expliquer la belle performance des loueurs sur l'ensemble de l'année 2010 (+ 19,6 %). Les entreprises, subissant encore les conséquences de la crise économique, n'ont pas renouvelé leurs flottes en 2010 et les immatriculations auprès de ce canal ont à nouveau reculé (- 4,0 % après - 6,2 % en 2009).

L'année 2011 marque la fin de deux années de soutien du gouvernement à la filière automobile. Désormais, le marché sera soumis aux seuls aléas de la conjoncture économique et au volontarisme des constructeurs et devra compter avec un dispositif bonus-malus largement plus sévère pour les ménages (abaissement des seuils de déclenchement, diminution des montants, sup-

Immatriculations de Véhicules particuliers en France

Milliers d'unités



Source : Préviation BIP

pression des bonus GPL-GNV).

Alors certes, les immatriculations des premiers mois 2011 devraient encore rester à hauts niveaux (sur les deux premiers mois 2011, le marché a progressé de près de 11 %). Mais ce ne seront là que les reliquats des anticipations euphoriques enregistrées sur le marché des commandes en fin d'année 2010, en prévision de la fin de la prime à la casse et de la sévèrisation du bonus-malus (400 000 commandes VP sur le

seul mois de décembre, une première historique !). La véritable tendance se situe plutôt du côté des commandes : en recul de - 4,6 % sur les deux premiers mois, elles sont bel et bien la preuve que le marché est en train de reprendre son souffle après deux années de fortes performances.

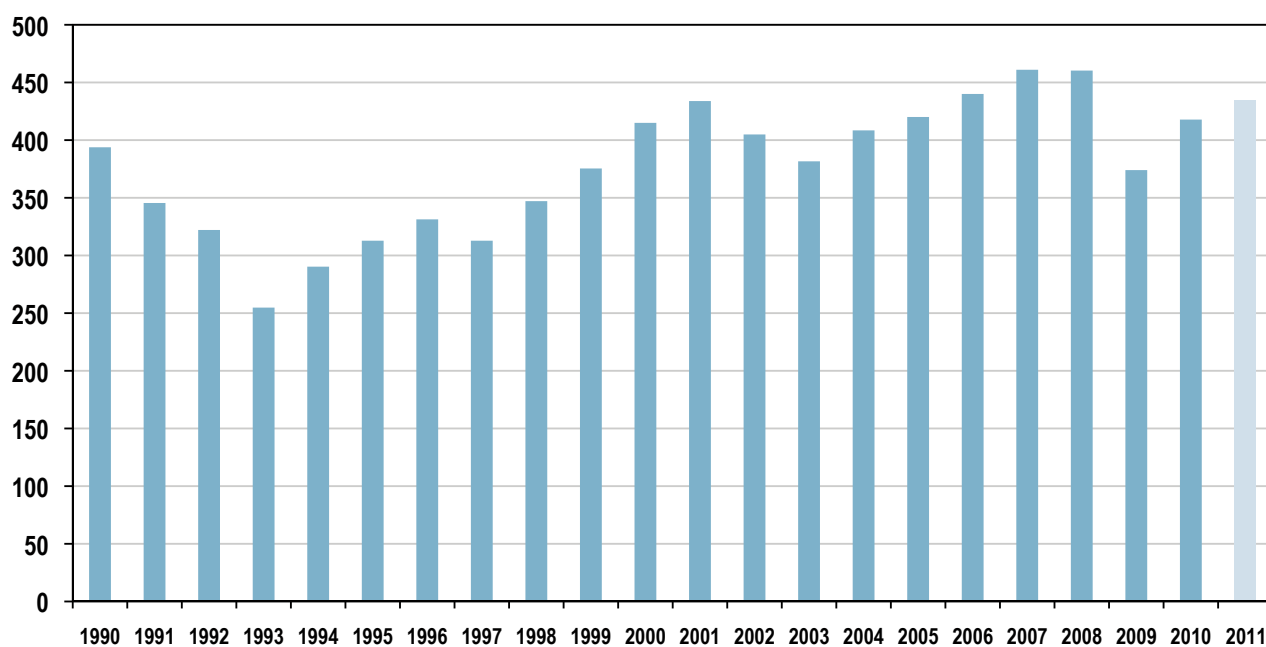
Aussi dans ce contexte, l'on s'attend à un marché ménages en recul de près de - 19 % à 1.140 millions d'unités. Côté sociétés, la situation devrait encore s'amé-

liorer en 2011. Les loueurs notamment poursuivront sur la dynamique entamée en 2010, encouragés par des débouchés désormais assurés sur le marché de la seconde main : si le mouvement de restitutions, lié à la prolongation des contrats opérée en 2009 et 2010, prendra sans doute fin dès cette année, les loueurs devraient accentuer leur conquête auprès de nouvelles cibles encore non converties à la location longue durée. Les entreprises, quant à elles, ont renoué avec le cycle positif de l'investissement et devraient à nouveau contribuer positivement à la croissance du marché total. Les ventes aux « non particuliers » s'établiront vraisemblablement à 865 000 unités en 2011, soit une croissance de + 6,6 %. Au final dans ce contexte, le marché français des véhicules particuliers devrait donc tout juste maintenir le cap des 2 millions d'unités, soit un recul de - 9,4 %.

Poursuite de la croissance pour les véhicules utilitaires légers

Immatriculations de véhicules légers en France

Milliers d'unités



Source : Préviation BIP

Contrairement au marché des VP, le segment des utilitaires légers n'a pas bénéficié des mesures de soutien gouvernemental en 2009 et a, par là même, été épargné par les éventuels contrecoups que la fin de ces mesures aurait engendrés. Aussi, c'est en parfaite logique avec la reprise de l'activité économique générale que ce marché a affiché une croissance à deux chiffres en

2010 en Europe de l'Ouest (+ 11,4 %).

La remontée progressive des taux d'utilisation des capacités de production devrait inciter les entreprises à reprendre ou poursuivre leurs dépenses d'investissement, venant ainsi soutenir la demande sur le marché des utilitaires légers. En Espagne, où le secteur de la construction reste encore largement af-

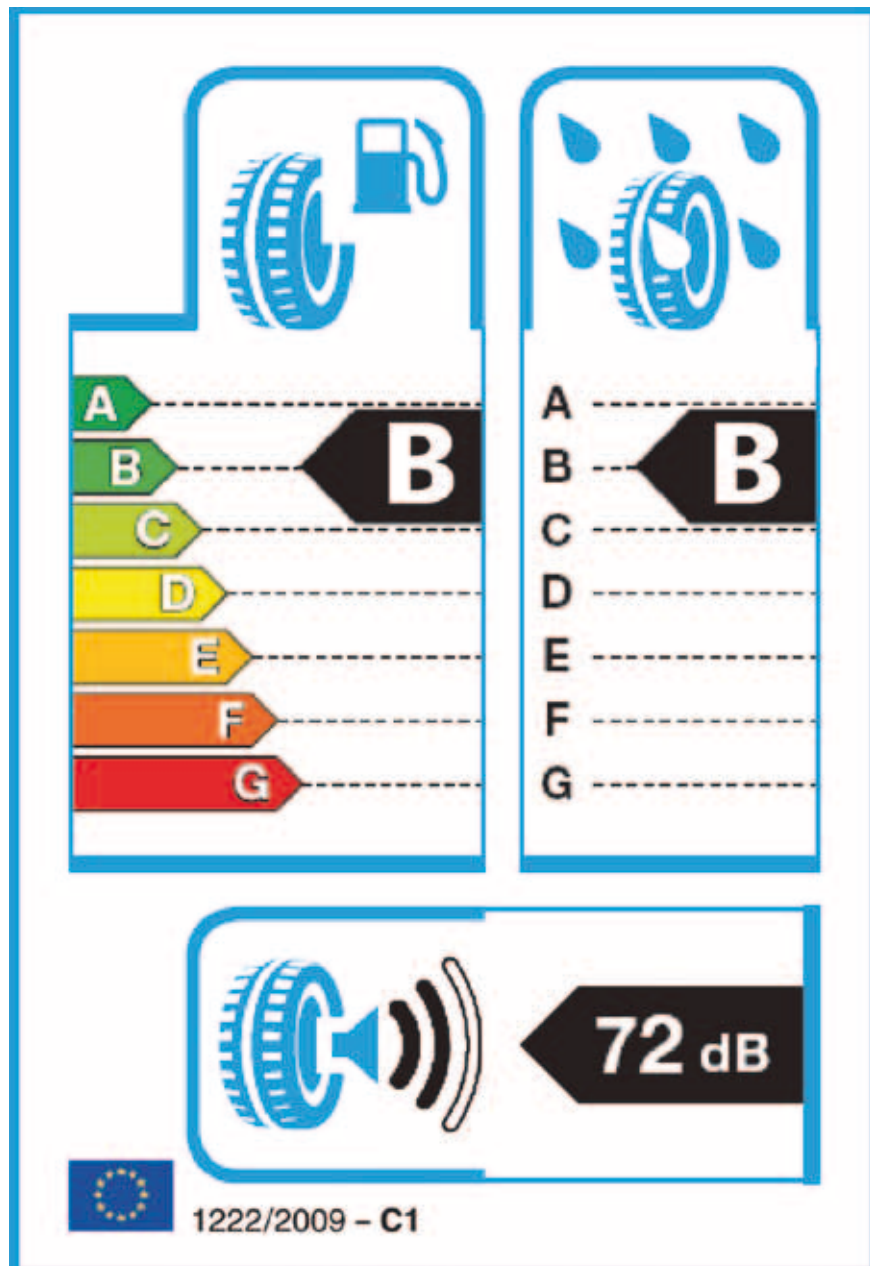
fecté, la croissance des ventes se poursuivra en 2011 (+ 7,1 %) mais elle sera loin d'être suffisante pour compenser la dégringolade intervenue sur le marché en 2007 : en quatre ans, le marché aura perdu 28 % de ses volumes ! Au Royaume-Uni et en Italie, la prudence reste de mise, et avec des progressions de respectivement + 8 % et + 6,5 %, les points hauts historiques ne seront pas

retrouvés cette année. En Allemagne en revanche, où l'industrie profite au mieux de la reprise du commerce mondial, un rebond de l'ordre de + 11 % portant le marché à 225 000 unités, soit seulement 5 000 unités de moins qu'en 2008, maximum historique, semble atteignable.

En France enfin, la hausse proviendra essentiellement du segment fourgons-châssis, bénéficiant d'un effet d'offre positif. La croissance sur les dérivés VP sera beaucoup plus modérée qu'en 2010 (+ 2,1 % vs + 18,3 % en 2010), celle des pick-ups et 4x4 est attendue en baisse transitoire en 2011 (- 13,2 %), du fait de la fin de l'effet N1. Enfin, l'effet nouveaux modèles qui avait soutenu le segment fourgonnettes s'essouffle et la croissance de ce segment est attendue en baisse de - 2,1 %. Au total, le marché devrait malgré tout consolider sa croissance 2010, portant ainsi les volumes à 435 000 unités (+ 4,1 %).

Le Grading : nouvelle réglementation sur l'étiquetage des pneumatiques

Plus d'informations pour mieux choisir son pneu



Dans son cahier vert « le pneumatique, source d'économies durables ? » de 2008, l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise évoquait la volonté de la Commission Européenne de réglementer la mesure de la résistance au roulement des pneumatiques (force impactant sur la consommation d'énergie des véhicules). Depuis, le projet a fait son chemin puisque le règlement CE/1222/2009 a été validé par le Parlement Européen en 2009, permettant l'application en novembre 2012 du « Grading » pneumatique.

Consommation de carburant, freinage sur mouillé et niveau sonore du pneumatique

Au-delà de son « coefficient de résistance au roulement », chaque pneumatique VP (tourisme/véhicule utilitaire léger) vendu sera ainsi noté sur 3 critères, présentés sous la forme d'une étiquette similaire à

ce que l'on connaît des secteurs automobile ou électroménager :

- La consommation de carburant : premier critère visible en haut à gauche de l'étiquette, un pneu sera noté de A à G selon son coefficient de résistance au roulement, un terme certes barbare qui correspond en fait à une force physiquement responsable d'environ 20 % de l'essence consommée par un véhicule thermique. 1 plein sur 5 est donc dissipé par les pneus et des technologies plus « vertes » permettent de diminuer cet impact. La différence entre un pneu A et un pneu G est ainsi estimée à 0,5 L/100. Notons également que la classe D sera laissée vide, pour marquer visuellement l'écart entre les pneumatiques les plus vertueux et ceux qui le sont moins.
- Le freinage sur route mouillée, visible sur la partie droite, proposera une notation de A à F correspondant à la distance de freinage mesurée sur route. Ici, l'écart entre la première classe et la dernière équivaut à une distance supérieure à

10 mètres soit... 2 voitures (pour un test réalisé à 80 km/h)! La classe D sera une nouvelle fois laissée vide.

- Le niveau sonore extérieur sera exprimé en décibels en bas de l'étiquette. Cette donnée correspond au bruit émis par le pneumatique et mesuré à l'extérieur du véhicule (et non pas le bruit perçu dans l'habitacle).

Périmètres et calendriers de déploiement

Cette nouvelle réglementation concerne les pneumatiques pour voitures particulières, utilitaires légers, poids lourds, autocars et bus, mais exclura de ce périmètre les pneus cloutés, rechapés, tout-terrain, les pneus destinés à la compétition automobile ou ceux de collection. L'affichage du Grading s'appliquera uniquement aux pneus de voitures particulières ou utilitaires légers. L'information devra être rendue disponible par les manufacturiers et distributeurs de manière transparente, l'étiquette collée sur le pneumatique neuf n'étant pas obligatoire, mais devant le cas échéant être compensée par un imprimé disponible sur place et une mise à disposition des renseignements sur Internet.

Ces « étiquettes » seront obligatoires à partir du 1^{er} novembre 2012, pour tous les produits fabriqués après le 1^{er} juillet 2012. Les manufacturiers pourront communiquer avant ces dates sur les performances de leurs produits lorsque toutes les normes de tests auront été validées, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Une législation amenée à se durcir progressivement au profit du consommateur

Dès la mise en application de la loi, des seuils minimum d'accès au marché seront imposés. Ainsi, à partir du 1^{er} novembre 2012, les manufacturiers ne pourront plus homologuer de pneumatiques qui seraient inférieurs à F en consommation de carburant ou E en sécurité sur sol mouillé. Deux ans plus tard, à partir du 1^{er} novembre 2014, ces mêmes pneumatiques ne pourraient plus être commercialisés (des mesures similaires seront effectives sur le bruit). Selon Michelin, 30 % des pneus actuellement distribués sur le marché ne pourraient plus l'être au passage de la nouvelle réglementation. En 2014, c'est 70 % des produits présents actuellement qui ne franchiraient pas le cap ! La course à l'innovation et la performance est donc lancée.

Quels bénéfices pour les utilisateurs ? Cette nouvelle réglementation permettra de tirer l'offre des manufacturiers vers le

haut sur des performances attendues des automobilistes, notamment la sécurité (freinage sur route mouillée) qui est leur première attente selon des études GIPA et TNS-SOFRES, et le facteur économique (la consommation de carburant) qui est citée en 3^e position dans ces mêmes études. En outre, la transparence et l'objectivité des informations apportées seront autant d'atouts pour faciliter le choix du meilleur produit au moment du changement.

Et le TCO ? N'oubliez pas l'importance de la longévité

Le cahier de l'OVE rappelait les enjeux de sécurité liés au choix de ses pneumatiques tout en introduisant la notion d'« économies durables » générées par les pneus. La notion de coût d'usage ou TCO (Total Cost of Ownership) du pneumatique VP/VUL est ainsi un critère primordial à prendre en compte, au moment de renouveler l'équipement de son parc de véhicules. Pour évaluer ce TCO de manière pertinente, il convient de comparer le prix d'achat des pneumatiques avec l'indicateur de consommation de carburant présenté sur les futures étiquettes ET les résultats de tests indépendants sur la longévité (la 2^e attente des français concernant le pneu). En effet, ce facteur n'apparaîtra pas sur les étiquettes « Grading » mais l'impact sur le TCO du pneumatique est pourtant considérable. Pour mémoire, le cahier vert de l'OVE présentait en 2008 les résultats de tests menés conjointement avec l'UTAC ou repris de l'organisme TUV-SUD Automotive. La gamme Energy de MICHELIN menait alors la vie dure à ses concurrents premium (Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear et Pirelli) puisqu'elle offrait un gain de 8,5 % de consommation et de 20 % de kilomètres ! Moins de carburant, plus de kilomètres, inutile de préciser que ce mode de consommation offre aussi un bénéfice collectif avec un impact moins néfaste sur l'environnement (moins de CO₂ émis, moins de matières premières consommées, etc.). En attendant novembre 2012, comment se comportent les gammes actuelles en terme de consommation de carburant, adhérence sur mouillé, bruit et longévité ? Quels choix sont faits par les manufacturiers, tous étant unanimement d'accord pour rappeler qu'il est très complexe d'exceller dans une performance sans en dégrader une autre ? TCO minimisé et sécurité optimale entrent-ils ainsi en opposition, ou bien est-il possible d'allier les deux ? L'OVE enquêtera pour vous lors d'un prochain journal.

Clément Bernard

SUPERÉTHANOL-E85, concilier écologie et économie

L'environnement est de plus en plus prégnant pour les gestionnaires de parcs automobiles. Parmi toutes les énergies alternatives disponibles, le Superéthanol-E85 offre une solution immédiatement disponible conciliant économie et écologie pour les parcs de véhicules légers.

Superéthanol-E85 ?

Carburant destiné aux véhicules à motorisation essence contenant jusqu'à 85 % de bioéthanol, le Superéthanol-E85 est utilisable par les véhicules adaptés dits Flexfuel. Le bioéthanol est à ce jour la seule énergie renouvelable immédiatement disponible pour remplacer partiellement l'essence dans les moteurs existants.

La France est aujourd'hui le premier producteur européen de bioéthanol (constituant principal du Superéthanol-E85) et le second consommateur derrière l'Allemagne.

Des avantages écologiques prouvés

Les résultats de l'étude « du champ à la roue » publiée par l'ADEME en avril 2010, prenant en compte l'intégralité du cycle de vie du bioéthanol, montre des réductions des émissions nettes de gaz à effet de serre de plus de 50 % (66 % pour le bioéthanol de betterave, 56 % pour le bioéthanol de maïs, 49 % pour le bioéthanol de blé) pour chaque litre d'essence substitué.

Le bioéthanol permet également de réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx) de 60 % et celles de monoxyde de carbone (CO) de 50 %.

Des économies à l'achat et à l'usage

Dès l'achat, les véhicules Flexfuel présentent des avantages économiques importants.

- Depuis le 1^{er} janvier 2009, ils sont exonérés de malus, ce qui représente une économie de 600 euros (tranche 160 g/180 g de rejet de CO₂).
- Les professionnels bénéficient de la récupération de la TVA à hauteur de 80 % sur le Superéthanol-E85, d'un amortissement exceptionnel du véhicule sur 12 mois avec plafond (au lieu de 5 ans) et de l'exonération à 100 % de la TVS (Taxe sur les Véhicules de Société) pendant 2 ans à partir de la 1^{re} date de mise en circulation du véhicule.
- Les véhicules Flexfuel n'impliquent enfin aucun surcoût à l'achat. Les constructeurs se sont engagés à les commercialiser au même prix que les versions à essence classiques corres-



pondantes, donc bien moins cher que les versions diesel.

Et à l'usage, les économies sont au rendez-vous : le carburant Superéthanol-E85 est commercialisé en février 2011 à 88 centimes le litre en moyenne.

Par rapport aux véhicules essence, en 2010, l'utilisateur de Superéthanol-E85 économise de 20 à 30 centimes par litre de SP95 substitué, compte tenu de la consommation par kilomètre avec chacun de ces carburants.

Par rapport aux véhicules Diesel, le carburant Superéthanol-E85 coûte certes un peu plus cher que le gazole au kilomètre parcouru, mais le prix d'achat du véhicule Flexfuel est très inférieur à celui du véhicule Diesel équivalent. Par conséquent, il faut, pour certains modèles, attendre jusqu'à plus de 110 000 km pour rentabiliser le véhicule Diesel. Un calcul à faire avant d'acheter un véhicule neuf.

Des constructeurs engagés

De nombreux constructeurs se sont engagés dans la voie de la motorisation Flexfuel pour son double intérêt écologique et économique dès 2006. Aujourd'hui, 6 constructeurs proposent 20 modèles adaptés sur le marché Français*. Tous les segments du marché sont concernés, ce qui permet de constituer des flottes variées.

Constructeur	Modèles
Ford Flexifuel	Focus / Cmax / Mondéo / Smax / Galaxy
Volvo flexifuel	C30 / S40 / V50 / S80
Saab Biopower	9.3 1,8lt et 2,0lt ; 9.5 2,0lt et 2,3lt
Renault Eco2	Mégane III, Kangoo II, Scénic III, Laguna III
Dacia Eco2	Logan MCV, Sandero, Duster
Opel	Insignia

Une distribution en phase de développement

Le réseau de pompes distribuant le Superéthanol-E85 s'étend progressivement sur l'ensemble du territoire national. La France compte aujourd'hui environ 320 stations toutes enseignes confondues. Toutes les stations sont disponibles sur www.bioethanolcarburant.com.

La flexibilité

En acceptant tous les carburants essence (Superéthanol-E85, SP95-E10 et SP95), les véhicules Flexfuel permettent de s'approvisionner partout, même en l'absence d'une pompe Superéthanol-E85 à proximité. Aux économies liées à l'utilisation du Superéthanol-E85, vient s'ajouter la sérénité offerte par la flexibilité.

Selon une enquête IPSOS, publiée en Novembre 2010, 56 % des personnes interrogées se disent « prêtes à étudier l'option d'acheter un véhicule Flexfuel ». Cela montre aussi un intérêt certain pour la revente des véhicules Flexfuel.

* bioethanolcarburant.com, rubrique « Liste des véhicules flexfuel »



À propos de la collective du bioéthanol

La collective du bioéthanol a été créée en décembre 2007 par trois partenaires : France Betteraves, Passion Céréales et le Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole (SNPAA). Son objectif est d'informer les professionnels et le grand public sur la filière bioéthanol. Le bioéthanol est incorporé à ce jour dans les essences en France à hauteur de 5 % dans le SP95 et le SP98, jusqu'à 10 % dans le SP95-E10 et jusqu'à 85 % dans le Superéthanol (E85).

Pour en savoir plus : www.bioethanolcarburant.com

Salon de Detroit : l'Amérique met les watts sur l'électrique

C'était cette année le grand retour sur le devant de la scène du NAIAS (North American International Auto Show). En retrait depuis deux ans en raison de la crise, le salon refait le plein d'exposants et montre des constructeurs américains en pleine forme, en particulier GM et Ford. D'une façon générale, l'Amérique avance sur l'électrique. Et plus vite qu'on ne le pense.

Autant commencer par un symbole : c'est la Chevrolet Volt, qui a été élue « car of the year » aux USA devant la Nissan Leaf. C'est plutôt encourageant de voir que les journalistes nord-américains sont capables, après les européens, de décerner un tel prix à une voiture électrique, fût-elle avec prolongateur d'autonomie. La Volt n'est pas une arlésienne, mais une réalité commerciale. Depuis la fin de l'année dernière, elle est progressivement déployée chez les concessionnaires américains, tout comme la Leaf d'ailleurs. Qu'est-ce qui fait que la Volt a été primée ? Au-delà de la technologie, qui consiste à intégrer un générateur pour recharger la batterie, qui n'offre en fait que 60 km en mode électrique pur, la voiture électrique de Chevrolet est aussi « connectée ». Outre le fait qu'elle donne accès aux services d'On Star (appel d'urgence, protection antivol et services d'aide à la conduite procurés par cette filiale de GM), elle s'accompagne d'une application smartphone. Ce qui permet à son propriétaire de contrôler à distance la recharge et d'activer la climatisation.

Le smartphone indissociable de la voiture électrique aux USA

C'est d'ailleurs une application similaire que Ford va proposer au lancement de sa Focus électrique. L'application MyFord Mobile est l'un des aspects marquants de ce modèle, qui avait été dévoilé juste avant le salon au CES de Las Vegas par le PDG de la marque, Alan Mulally. Mais, Ford va plus loin. Il a fait preuve d'innovation sur bien des points. Ainsi, le révolutionnaire système multimédia MyFord Touch*, conçu par Microsoft (et qui va arriver prochainement en Europe) a été adapté à l'électrique. Le combiné des instruments de la Focus électrique utilise des papillons bleus pour représenter l'autonomie additionnelle au-delà de la destination choisie. Plus le nombre de papillons est élevé, plus l'autonomie est importante. Le GPS privilégie le mode éco pour les trajets, indique la consommation des équipements fonctionnant à l'énergie électrique et tient compte de la présence de points de recharge.



Et ce n'est pas tout. Ford, qui collabore aussi avec le géant des logiciels sur son approche de recharge intelligente (« Microsoft Hohm ») va permettre à ses clients US de programmer la recharge au moment où les tarifs sont les plus intéressants. Précisons encore que la marque à l'ovale a prévu aussi de proposer aux acheteurs de la Focus électrique un chargeur à domicile de 240 V qui permet de recharger en 4 h la voiture. Soit, deux fois moins que le temps nécessaire pour une Nissan Leaf.

Une prise high-tech et conviviale sur la Focus EV

On sent que les ingénieurs ont pensé à plein de détails sur la Focus électrique. Par exemple, Ford a travaillé en collaboration avec le fournisseur Yazaki afin de mettre au point une prise cinq points conforme aux normes du secteur, à la fois ergonomique, robuste et de conception originale. Lorsque le connecteur du câble est branché dans le port de charge du véhicule, qui est idéalement situé entre la porte conducteur et le passage de roue avant, il active une bague lumineuse qui « fait le tour » du port à deux reprises – avec des témoins – pour confirmer la connexion. La bague lumineuse s'allume ensuite, point par point, à mesure que le véhicule charge. Les secteurs clignotants représentent la charge en cours et les secteurs allumés en continu représentent les phases de charge terminées. On n'a pas encore vu ce type d'innovation chez les autres constructeurs.

Ford déroule son plan pour l'électrique et l'hybride

Prenant à contrepied les observateurs, Ford a fait sensation en révélant son plan produit jusqu'à 2013. Ford prévoit en effet un ambitieux programme de 5 véhicules électrifiés d'ici 2013 pour les Etats-Unis et l'Europe. 2 modèles seront purement électriques, le Transit Connect électrique qui est un utilitaire (transformé aux USA par Azure Dynamics) et la Focus électrique, basée sur la plateforme de la nouvelle Focus. Ces deux modèles arriveront aussi chez nous, le premier dans le courant de 2011 et le second l'année prochaine. Les autres modèles seront le C-Max hybride et une autre version qui est un hybride rechargeable (C-Max Energi), prévus pour 2013 en Europe, ainsi que la nouvelle version de la Fusion hybride. L'approche de Ford en matière d'électrification diffère par rapport à d'autres constructeurs. Le géant américain se repose sur sa nouvelle plate-forme globale (la plate-forme C) pour lancer

des versions électrifiées de ses modèles classiques. C'est une stratégie qui a déjà été éprouvée sur le marché nord-américain avec une gamme de cinq véhicules hybrides (140 000 véhicules à ce jour sur la route), dont les Fusion et Escape hybrides. C'est ainsi que Ford entend proposer ses véhicules électriques à un tarif plus abordable.

Tesla trace sa route

Hormis GM et Ford, et si l'on fait abstraction de Chrysler, qui produira localement des versions électrifiées de la Fiat 500, et qui semble passer totalement sous le contrôle du groupe turinois, « la voiture électrique made in USA » est aussi portée par Tesla. La start-up californienne a présenté des roadsters joliment décorés à Detroit, dont l'un affublé d'un porte-skis. Mais le salon a été surtout l'occasion pour Tesla de lever le voile sur son futur modèle S, en exposant la caisse en fer blanc de ce futur modèle familial attendu pour 2012. La marque souhaite vraiment faire du volume. On pouvait lire sur le mur du stand une



citation du boss, Elon Musk, « *we will never stop until every car on the road is electric* » (nous n'arrêterons pas tant que toutes les voitures ne seront pas toutes électriques). Par ailleurs, Tesla est sur le point de battre un record, celui de 10 millions de miles parcourus à l'énergie électrique. Et ce n'est pas tout, car la start-up californienne est très demandée en raison de sa technologie de pointe. Elle travaille déjà avec Mercedes, à qui elle fournit des batteries, et elle coopère aussi avec Toyota (dont le Rav4 électrique sera lancé en 2012).

Li-Ion Motors montre son nez

Une autre compagnie américaine pourrait faire bientôt parler d'elle. Elle s'est illustrée en se classant parmi les trois lauréats du X Prize Auto** pour sa Wave II, une auto zéro émission très profilée. C'est une voiture électrique, dont l'aérodynamisme est soigné (coefficient de 0,157). Grâce à ses batteries lithium-ion polymères, elle revendique une autonomie de 170 miles (273 km). Elle accélère de 0 à 100 km/h en 12 s et se distingue par sa cage en acier (résistante aux chocs), son équipement (GPS, climatisation, vitres électriques) et sa capacité de chargement. Si la Wave est urbaine, on

change complètement de catégorie avec l'Inizio, qui est rien de moins qu'une GT électrique de type Ferrari. Elle reprend d'ailleurs le look et même la couleur des belles italiennes. Mais ici, les chevaux sont remplacés par des watts. L'Inizio atteint près de 300 km/h en vitesse de pointe et accélère de 0 à 100 km/h en 3,4 s. Et tout cela sans une goutte d'essence. Li-Ion Motors, qui développe ses propres batteries lithium-ion, revendique une autonomie de 320 km (selon le mode d'utilisation). La recharge prend 8 h. Les commandes sont d'ores et déjà

ouvertes. L'Inizio devrait être disponible à l'été pour un prix de 139 000 \$ (100 000 €). La marque table sur une production de 2 500 voitures par an.

Ces étrangers qui visent le marché US

Par sa taille et par la volonté – encore récemment exprimée par le Président Barack Obama – de pousser la voiture électrique et hybride rechargeable, le marché américain intéresse beaucoup d'acteurs. A commencer par les japonais qui développent des hybrides rechargeables et des modèles électriques. Si nous avons déjà parlé de Toyota, Honda n'est pas en reste. Le constructeur nippon a montré ainsi sa future plateforme d'hybride rechargeable (prévue pour un véhicule compact à l'horizon 2012) et l'ébauche de son futur modèle 100 % électrique. La Fit EV (le modèle a pour nom Jazz en Europe) est une citadine zéro émission, d'une autonomie de 160 km, qui se distinguera par des services. Elle s'accompagnera aussi d'une application smartphone (indispensable pour

percer aux USA), ainsi que d'une clé intelligente, permettant de communiquer à distance avec le véhicule. Les chinois de BYD ont aussi des ambitions sur les USA. C'est la raison pour laquelle ils ont dévoilé leur toute nouvelle e6, dotée de 300 km d'autonomie. BYD propose également aux villes américaines de les aider à remplacer les bus et les taxis par des modèles électriques. Certains européens ont aussi en ligne de mire l'Amérique. On peut citer par exemple BMW, dont l'Active E – une Série 1 électrique – va rouler en test à partir de cette année dans certains Etats, mais aussi Volvo avec sa C30 électrique.

Et la France ?

Comme d'habitude, les Français ont brillé par leur absence au salon de Detroit. Renault n'avait même pas l'excuse d'être représenté par Nissan, car son allié japonais n'était pas exposant cette année. Une absence remarquée, surtout en plein lancement de la Leaf. Et PSA Peugeot Citroën n'était pas plus présent, faute d'activités sur ce marché nord-américain. En fait, la présence tricolore se limitait à Michelin, partenaire du salon et qui depuis dix ans organise un challenge sur le design. Le thème de cette année portait d'ailleurs sur les véhicules électriques dans dix ans. A signaler aussi, la présence de Venturi. L'acteur monégasque, qui vient d'ouvrir une filiale US à Detroit, présentait au salon l'America. Il s'agit d'un buggy élec-

Ford croit plus à la charge rapide qu'à l'échange de batteries

Sue Cischke, l'une des responsables du développement durable de Ford en tant que Vice-Présidente Sustainability, Environment and Safety Engineering, ne croit pas au modèle de Better Place sur l'échange de batteries. Ford estime que, grâce aux progrès de la recharge rapide d'une part, et en raison d'autre part de la réduction des batteries, il est impossible de prévoir une batterie standard. Le système est par ailleurs trop complexe, d'un point de vue logistique aux yeux de la marque et injouable en tout cas aux Etats-Unis. Autre vision exprimée par la marque : le vrai « smart grid », avec le retour du courant électrique stocké dans la batterie du véhicule dans le réseau (V2grid), va prendre une bonne dizaine d'années. Là aussi, c'est une technologie qui requiert beaucoup de complexité.

trique à deux places qui revendique une puissance de 220 kW pour un couple de 380 Nm et une vitesse de pointe de 180 km/h. Ses batteries lithium-ion, qui se rechargent en trois heures avec un chargeur rapide, assurent une autonomie de 300 km (à une vitesse stabilisée de 90 km/h). Le prix de cet engin ultra léger, réalisé en fibre de carbone, n'est pas précisé. Venturi exposait par ailleurs le Berlingo électrique qui a fait Shanghai-Paris avec deux aventuriers à bord, ainsi que la Jamais Contente version 2010 qui a battu un record de vitesse à plus de 500 km/h.

Laurent Meillaud

GM montre sa vision de la mobilité en 2030

A la fête avec la Volt et le centenaire de la marque Chevrolet, General Motors s'est aussi mis en vedette sur le stand de Michelin avec ses fameux concepts EN-V (Electric Networked Vehicles), élaborés à l'occasion de l'Exposition Universelle de Shanghai, en partenariat avec SAIC. Il s'agit de trois véhicules électriques, communicants et capables de rouler sans l'intervention du conducteur. Cette vision de la mobilité en 2030 participe aussi de la reconquête dans l'opinion du leadership technologique des Etats-Unis. Dérivées du projet PUMA avec Segway, ces trois citadines du futur ont pour nom Jiao (fierté), Miao (magie) et Xiao (rire).

*Ce système permet d'avoir en fait deux écrans pour bien séparer les différentes fonctions à bord du véhicule. Le premier est l'écran d'accueil, d'une taille de 8 pouces sur la console centrale, tactile et personnalisable. Le second écran LCD de 4,2 pouces se divise en deux parties : un rappel des fonctions liées à la communication à droite, et l'affichage de fonctions liées au véhicule à gauche.

** Le concours «Automotive X Prize» a été organisé par Progressive Insurance aux USA avec une dotation de 10 millions de \$. L'objectif était de développer une voiture consommant moins de 100 miles per gallon (42 km par litre) et pouvant être produite en série à partir de 2014.

Marché du véhicule d'entreprise, l'embellie ?



Après des moments difficiles qui ont vu l'automobile mettre genou à terre, la reprise est là. Mais quelle reprise ? Avec quelles perspectives ? La très attendue conférence sur le marché du véhicule d'entreprise, qui s'est tenue le 2 mars au Palais Brongniart, a apporté un certain nombre de réponses - pas toujours très rassurantes - à un public nombreux, concerné et réactif.

Mobilité : avec ou sans auto ?

« Wheel ou iPhone ? » Cette expression, rapportée par Philippe Brendel lors de la présentation de la matinée, est un bon résumé du type d'interrogations auxquelles se heurtent aujourd'hui les constructeurs. La voiture fait-elle encore rêver ? Et si oui qui ? Sans doute pas les jeunes urbains représentant la génération « mobile » (à Paris, 40 % des habitants se passent désormais de voiture). Pas non plus les classes moyennes impactées par la crise. Ni encore les cadres bobos bien dans leur bio...

Coûts d'acquisition et d'usage trop élevés, difficultés de circulation, lutte contre la pollution, contraintes de toutes sortes, les nouvelles générations modifient sensiblement leurs comportements. Il faut dire que de nouvelles offres leur font les yeux doux : transports en commun plus efficaces, locations très courte durée, autopartage, vélib et bientôt autolib, ou tout simplement... marche à pied ! A Copenhague, 50 % des déplacements se feront à bicyclette en 2020. A Bordeaux, le tramway chasse la voiture. A Strasbourg, La Rochelle, l'intermodalité est déjà une réalité...

Nouveaux marchés : l'émergence

Alors la voiture, has been ? Non bien sûr, car comme l'a bien montré Eric Champarnaud, Associé au BIPE, si les ventes décroissent dans nos pays « riches », elles se développent de façon soutenue dans les « BRIC » (Brésil, Inde, Russie, Chine). Elles explosent même

littéralement dans l'Empire du Milieu, désormais 1^{er} marché mondial avec 20 millions de ventes prévues fin 2011, contre quelques centaines de mille voici 10 ans ! Reflet de la situation des pays et du moral des peuples, le marché automobile est un véritable baromètre de l'économie : alors qu'il bénéficie d'une forte reprise aux USA, il souffre d'une évolution négative dans les pays de la zone euro. Pourtant nous, européens et particulièrement français, bougeons de plus en plus ! Mais nous le faisons autrement, en privilégiant davantage les transports collectifs et les déplacements doux. Sagesse ou résignation ? Sans doute un peu des deux : nous attachons moins d'importance – et d'apparence – à nos voitures, nous leur consacrons moins d'argent, nous les gardons plus longtemps. Mais paradoxalement « le plaisir de conduire » demeure l'une des attentes majeures de l'acheteur que nous sommes. L'arrivée prochaine du véhicule électrique changera-t-elle la donne ?

Après la prime, la déprime

La fin des mesures de soutien publiques mises en place pour conjurer la crise dans plusieurs pays de l'Europe de l'Ouest est un autre paramètre déstabilisant pour les constructeurs. Le contrecoup risque d'être sévère : chez nous, les immatriculations de VP neuves pourraient retrouver leur niveau de... 1975 à la fin de cette année ! Les loueurs, en revanche, ne tirent pas trop mal leur épingle du jeu. François Piot, président du Syndicat National des Loueurs de Véhicules Longue Durée, le précisait dans son intervention : « la LLD n'a pas vraiment connu de période de doute. Le parc a progressé de 2,2 % en 2010 et la location a joué un rôle d'amortisseur de la crise : les entreprises en situation d'incertitude ont simplement prolongé leurs contrats de 36 à 48 mois. Aussi de nombreux véhicules arrivent aujourd'hui en fin de contrat. Et il existe désormais une place pour les « re-loueurs » comme Louveo qui remettent des véhicules 2^e main sur le marché de la location longue durée ».

Loueurs, les incontournables ?

En tant qu'intégrateurs de services (déjà), et apporteurs de solutions sur mesure (demain), les loueurs sont sans doute parmi ceux qui détiennent la clé de notre future « automobilité ». Le sociologue Bruno Marzloff y croit. Selon lui, nous sommes à un moment où l'on bascule de la voiture objet patrimonial et social vers... autre chose. L'environnement technologique permet d'accéder à des

solutions inenvisageables hier : plateformes d'échange pour le covoiturage, prêt de voitures depuis son téléphone mobile, véhicules en libre-service, etc... L'explosion des réseaux sociaux et des wiki (systèmes de gestion de données librement modifiables par les internautes) ouvre de multiples portes. Selon lui, nous nous déplacerons différemment dans 10 ans : « la première étape consistera à arrêter la logique centrifuge dans laquelle sont entraînées les villes. En l'espace de quarante ans, on a multiplié par dix l'écartement domicile / travail ; impossible de continuer ainsi.

Pourquoi ne pas recréer de nouvelles centralités, des sortes de hubs où les gens se rencontreraient pour échanger, travailler ensemble ? D'un système de dépendance automobile, il nous faut passer à un concept de mobilité indépendante s'appuyant sur des forfaits personnalisés, tel le nouveau service Mu by Peugeot ».

Constructeurs, réveillez-vous !

En écho à cet exposé, Servane Tellouck-Canel et Pierre-Alain Mammet révélaient les résultats d'une étude IBM menée voici 2 ans auprès de 123 dirigeants d'entreprises de tous pays. Objet : l'évolution de l'automobile et de la mobilité dans le monde. Conclusion, à l'instar du directeur du Groupe Chronos, il apparaît bien que les constructeurs ont du souci à se faire face à la concurrence croissante de nouveaux acteurs. Ces derniers – assureurs, opérateurs téléphoniques, entreprises de mobilité alternative – ne font pas partie du secteur traditionnel de l'automobile, mais ils se montrent particulièrement agressifs pour développer des partenariats axés vers de nouvelles offres de mobilité. Plus proches, ils connaissent mieux le consommateur et ses besoins quotidiens ; plus à l'écoute, ils sont mieux à même de l'accompagner ; plus réactifs, ils savent mieux que tout autre saisir les opportunités.

Favoriser une mobilité plus intelligente devient une urgence. Le comportement du consommateur, influencé tant par des facteurs économiques que par des facteurs sociaux et environnementaux, évolue très vite. L'attente est forte, la demande simple : optimiser les solutions de déplacement via les différents canaux afin de proposer des solutions personnalisées, à un coût total de propriété (TCO) le plus faible possible. Messieurs les professionnels, à vos réflexions !

Philippe Grand

Actus OVE

• Nouveau Cahier

« Véhicules électriques et infrastructures de recharge. Comprendre et prendre les bonnes décisions pour votre entreprise »

La réussite du déploiement du véhicule électrique passe obligatoirement par une infrastructure de recharge disponible et visible. Mais quels types de bornes, quels types de recharges, quels types de prises ? C'est tout l'objet de cette publication, qui se veut riche de solutions parfois inattendues, et qui vous permettra, nous l'espérons, de vous faire une idée plus précise des techniques en présence.

Cette publication, sous format de PDF interactif, est réservée aux abonnés du Club de l'OVE.

• A venir

« Guide pratique pour une meilleure mobilité en entreprise »

Les entreprises, administrations, associations ont besoin de mobilité et des transports qui vont avec. Ce besoin augmente régulièrement, mais ces transports, pourtant vitaux, sont aujourd'hui mis en cause. C'est pourquoi ce cahier vous explique comment trouver une solution pour votre entreprise en mettant en place un plan de mobilité ou Plan de Déplacements Entreprise (PDE).

• Save the date

L'OVE présent à Rennes le 23 juin prochain !

L'OVE organise une conférence sur le thème « De l'audit de mobilité au plan de mobilité », en partenariat avec Rennes Métropole. Une exposition et des essais de véhicules hybrides et électriques seront également à l'ordre du jour. Plus d'informations prochainement sur le site de l'OVE.

Abonnez-vous au Club de l'OVE et recevez en cadeau de bienvenue le hors-série :

«Mémento Automobile des Sociétés» réalisé en collaboration avec C'M'S Bureau Francis Lefebvre.

L'inscription au Club vous permet de recevoir les cahiers de l'OVE et d'être invité aux conférences et tables rondes organisées à Paris et en Province.

Bulletin d'inscription sur le site : www.observatoire-vehicule-entreprise.com