

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale

– Audition, ouverte à la presse, de M. Bernard Fourniou,
président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE) et
de M. Philippe Noubel, directeur général délégué d'Arval..... 2

Mercredi
12 janvier 2016
Séance de 12 heures 15

Compte rendu n° 18

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence de
Mme Sophie Rohfritsch,
*Présidente***



La séance est ouverte à douze heures vingt.

La mission d'information a entendu **M. Bernard Fourniou, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE)** et M. Philippe Noubel, directeur général délégué d'Arval.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Nous recevons M. Bernard Fourniou, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE) et M. Philippe Noubel, directeur général délégué d'Arval.

Monsieur Fourniou, vous représentez une organisation qui rassemble les loueurs de longue durée, activité qui a connu un fort développement, mais dont le modèle économique est généralement présenté comme de nature principalement financière.

L'OVE a été créé en 2002. Vous en êtes le président depuis un peu moins d'un an. Vous avez accompli l'essentiel de votre carrière au sein du groupe BNP Paribas, notamment dans sa filiale spécialisée Arval, peu connue du grand public, mais très active auprès des professionnels.

Notre mission se devait de s'intéresser aux flottes d'entreprise. Quelle est leur part globale au sein du parc roulant, sans oublier les flottes des collectivités, un parc public parfois externalisé ?

Les flottes d'entreprise représentent un marché qui totalise près de 50 % des ventes de certains constructeurs, et plus encore pour des types de véhicules conçus quasi exclusivement pour les professionnels. Votre activité dispose donc d'un réel pouvoir commercial vis-à-vis des constructeurs, et l'on peut penser qu'elle est même capable de peser sur leurs orientations en termes de gammes. Vous êtes donc bien placé pour nous parler des évolutions du parc et du marché de l'occasion.

La motorisation diesel domine le parc des véhicules d'entreprise à près de 90 %. Ce point est capital : on ne perçoit pas un commencement de rééquilibrage avec la motorisation essence, mais peut-être une progression de l'hybride et de l'électrique. La possibilité de déduire, dans des conditions comparables au gazole, la TVA sur l'essence consommée vient cependant d'être repoussée en loi de finances. Un autre exemple vient à l'esprit : l'assujettissement à la taxe sur les véhicules de sociétés (TVS).

Monsieur Fourniou, cette audition est précisément l'occasion de nous rappeler les propositions de votre organisation dans les domaines de la fiscalité et des textes réglementaires applicables à votre secteur. Si vous disposez de comparaisons éclairantes avec la situation qui prévaut dans d'autres pays européens, elles intéresseront évidemment beaucoup la Mission.

M. Bernard Fourniou, président de l'Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE). L'Observatoire du véhicule d'entreprise, que je préside depuis le mois de juillet 2015, a été créé en 2002, sous l'impulsion de BNP Paribas et de sa filiale Arval, société spécialisée dans la location de flotte de voitures dont elle est le leader français et européen. Notre association a pour but de répondre aux besoins des entreprises et des collectivités locales sur tous les sujets relatifs aux véhicules d'entreprise.

Avant d'être président de l'OVE, j'ai été, à partir de 1998, secrétaire général d'Arval France et plus particulièrement chargé des ressources humaines et de la politique voitures. Philippe Noubel, qui est directeur général délégué d'Arval et l'un des fondateurs de l'OVE, a accepté de se joindre à moi. Il fut aussi directeur général d'Arval France. Il est aujourd'hui chargé d'une grande partie de l'Europe. Aussi connaît-il très bien les dispositions la concernant. Son éclairage complétera donc celui que je pourrai vous apporter.

Je vous ai remis un document comportant des chiffres et des repères sur le marché du véhicule d'entreprise, qui est essentiel pour l'économie et présente de fortes spécificités. C'est d'abord un marché en croissance continue depuis de nombreuses années et qui tire le nombre des immatriculations automobiles en France. C'est dire s'il est intéressant pour les constructeurs. C'est aussi un marché qui se caractérise par le poids prépondérant du diesel : les choix y sont dictés par les considérations fiscales au détriment d'arguments plus raisonnés.

L'année dernière, 2,295 millions de véhicules ont été vendus en France, dont 50 % à des sociétés. Si l'on excepte les loueurs de courte durée et les constructeurs, les entreprises que nous suivons ont acheté ou loué 731 000 véhicules en 2015, ce qui représente un tiers des immatriculations totales, soit une progression de 6,3 % sur un an.

En France, 57,2 % des véhicules immatriculés en 2015 fonctionnent au diesel, soit une diminution de 6,7 % par rapport à 2014, et 38,6 % fonctionnent à l'essence, les 4,2 % restant étant soit des véhicules hybrides, soit des véhicules électriques, ces derniers représentant 1 % du parc. Je précise que les véhicules hybrides consomment aussi de l'essence et du diesel.

Dans l'entreprise, la répartition est tout à fait différente puisque le poids du diesel est de 87 % en incluant les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires. Je signale que 95 à 97 % des véhicules utilitaires roulent au diesel, ce phénomène étant lié aux constructeurs puisqu'il n'y a pas d'autre offre que le diesel.

Sur le fond, cette situation s'explique par une fiscalité plus avantageuse et un meilleur coût d'usage lié à des kilométrages importants parcourus en entreprise. Le kilométrage annuel moyen au sein des entreprises est de 30 000 kilomètres.

Enfin, l'âge moyen des véhicules d'entreprise est de quatre à cinq ans, c'est-à-dire deux fois moins élevé que sur le marché en général, où il est de huit ans environ. On considère à juste titre que, dans leur grande majorité, les véhicules d'entreprise sont vertueux.

Nous assurons trois missions essentielles. La première est une veille réglementaire et fiscale sur tout ce qui a trait aux véhicules d'entreprise. Nous suivons les évolutions fiscales, les évolutions sociales et leurs conséquences. Nous publions, en collaboration avec les mémentos Francis Lefebvre, un mémento automobile qui reprend toutes les règles fiscales et juridiques relatives au véhicule d'entreprise. Notre objectif est d'aider nos interlocuteurs – entreprises, chefs de parc, directeurs généraux, directeurs financiers, directeurs des ressources humaines – à prendre des décisions en la matière.

Nous publions ensuite un document, le TCO Scope 2015, qui fait le point sur le coût d'usage sur lequel les loueurs appellent en général l'attention de leur chef de parc. Le choix du véhicule dépend essentiellement de son coût, fiscalité comprise – Philippe Noubel dit souvent que ceux qui décident d'acheter un véhicule raisonnent de sang-froid et tiennent compte essentiellement du coût d'usage. Pour nous, le coût d'usage est donc un indicateur clé.

Enfin, nous prenons la parole sur tout ce qui a trait au véhicule d'entreprise, en organisant par exemple des événements. Vous trouverez sur notre site internet les statistiques que nous élaborons et de précieuses informations sur les solutions proposées aux décideurs pour faciliter la mobilité de leurs collaborateurs. Nous ne nous intéressons pas seulement aux services financiers, mais à tout un ensemble de prestations : télématique, formation à l'éco-conduite, éco-entretien, gestion des amendes, assurance, etc. Nous mettons à la disposition du directeur des ressources humaines ou du gestionnaire du parc un ensemble de services et de produits lui permettant de considérer la voiture comme un outil de travail. Les entreprises n'utilisent pas leurs voitures pour leurs loisirs, mais pour se rendre chez leurs clients. Ces véhicules doivent être disponibles, comme un ordinateur, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Nous développons le confort dans les véhicules et suivons le comportement des conducteurs au sein des flottes de voitures.

Quels sujets doivent retenir notre attention à l'avenir ? Nous défendons l'entreprise pour l'aider à choisir ses véhicules en fonction de l'usage réel qu'elle en fait, dans le sens d'une optimisation durable et en répondant aux contraintes environnementales. Le document que je vous ai remis montre que les flottes de voitures sont aujourd'hui bien plus vertueuses que celles du marché en général. Ce n'est pas le fruit du hasard : nous contribuons à éduquer les entreprises à choisir leurs véhicules en fonction des coûts et de l'environnement.

C'est dans cet esprit que l'OVE a récemment pris la parole, à plusieurs reprises, sur l'extension de la déductibilité de la TVA à l'essence. Cette mesure n'aurait en aucun cas remis en cause la prédominance du véhicule diesel, ce qui n'était d'ailleurs pas son objectif : le kilométrage annuel moyen étant de 30 000 kilomètres, le véhicule diesel reste le véhicule repère de l'entreprise en cas de trajets de longue durée. Si l'extension de la déductibilité de la TVA à l'essence avait été décidée, les entreprises auraient eu moins le réflexe du tout diesel. Cela aurait permis de clarifier leur choix et de diversifier les énergies dans les parcs, non plus sur la base de simples critères fiscaux, mais en fonction du coût réel d'usage et de l'utilisation. Il n'est pas opportun de choisir un véhicule diesel lorsque l'on roule régulièrement en zone périurbaine et que l'on parcourt entre 15 000 et 20 000 kilomètres. La réforme ne visait pas à bouleverser les constructeurs – nous avons trop de respect pour le travail qu'ils réalisent pour le faire. J'ajoute que c'est un modèle Peugeot qui a été élu à la fin du mois de décembre 2015 meilleur moteur essence.

Nous souhaitons sensibiliser le législateur aux modes de déplacement de demain. Les entreprises n'auront plus les mêmes pratiques. Si la voiture demeure le mode de déplacement le plus facile, car il est toujours à disposition, les entreprises essaient de plus en plus d'organiser leurs déplacements. Nous travaillons à la combinaison des systèmes de mobilité : une meilleure utilisation du covoiturage, de l'autopartage, des transports en commun. Nous espérons mettre en place à terme, comme cela se pratique déjà dans le nord de l'Europe, la carte mobilité. En France, cet outil développé par Ubeevo s'adresse davantage aux particuliers, mais il y aura certainement de la place pour les entreprises. Encore faudra-t-il se pencher sur le régime social et fiscal de ces cartes mobilité. Il serait intéressant qu'on puisse y réfléchir ensemble.

Il existe un engouement exceptionnel en faveur de la voiture autonome : un grand rassemblement sur ce thème se tient actuellement à Las Vegas. Dans ce domaine, les constructeurs français sont plutôt en avance, ce qui me réjouit. Nous publions à la fin du mois un document qui fait le point sur les évolutions technologiques attendues en la matière. M^e Josseume, avocat spécialisé en droit routier, y évoque les défis que l'Assemblée nationale et l'Union européenne auront à relever : que deviendra le permis de conduire ? qui sera

responsable en cas d'accident, le constructeur ou le conducteur – que l'on appellera peut-être coconducteur ? Autant de sujets sur lesquels nous devons travailler pour n'être pas pris au dépourvu en 2020, lorsque sera lancée la voiture autonome.

M. Philippe Noubel, directeur général délégué d'Arval. Arval est une société de location de longue durée de véhicules d'entreprise. Nous sommes fiers de représenter la partie du marché du véhicule d'entreprise qui participe le plus au rajeunissement de ce parc, et donc du parc roulant dans son ensemble. La durée moyenne de détention d'un véhicule est divisée par deux pour ce qui concerne la sous-catégorie des véhicules de location de longue durée. La durée moyenne des contrats de location de longue durée étant de l'ordre de trois à quatre ans, cela signifie que le parc moyen a deux ans. C'est sûrement le parc le plus performant d'un point de vue technologique et d'efficacité économique et écologique.

Notre métier nous offre un autre élément de satisfaction : nous introduisons sur le marché de l'occasion des véhicules de meilleure qualité que ceux des autres circuits. Ce phénomène crée un effet papillon : une mécanique industrielle qui fournit à un rythme assez soutenu des produits récents et de très bonne qualité améliore globalement la qualité du parc, non seulement national, mais aussi mondial, puisqu'une partie des véhicules d'occasion français vont à l'étranger, dans des pays d'Europe centrale notamment. Cela permet aussi de mettre à la casse plus rapidement des véhicules moins performants sur le plan environnemental.

Arval s'est intéressée à ces sujets avant qu'ils ne deviennent à la mode et a été l'une des premières sociétés à s'inscrire au *Global Compact* de l'ONU. Il s'agissait d'une volonté interne politique à laquelle Bernard Fourniou a participé. Nous sommes partis d'une idée extrêmement simple : la voiture a de nombreux défauts – elle pollue, elle est chère et dangereuse – et il faut trouver des modalités économiques pour y remédier. En utilisant au mieux les avancées technologiques des constructeurs, il nous semble que nous participons modestement à l'amélioration de la situation d'ensemble dans le cadre d'une politique de RSE (responsabilité sociale de l'entreprise) à laquelle nous sommes très attachés.

Bernard Fourniou a beaucoup insisté sur la fiscalité. C'est un levier extrêmement puissant dans le choix des entreprises qui sont en effet des animaux à sang froid. Ce qui leur importe, *in fine*, c'est le coût d'usage des véhicules. Aussi les décisions prises par les autorités politiques en matière de fiscalité ont-elles un poids déterminant dans le choix des sociétés. Dans l'ensemble des pays européens – ce n'est pas le cas de la France –, la composante écologique s'est fortement concentrée sur les émissions de CO₂ qui ne sont pas des polluants, mais des gaz à effet de serre. Ainsi la fiscalité a-t-elle été basée sur ce facteur, dont on mesure aujourd'hui les conséquences, puisque, en matière de gaz à effet de serre, les véhicules diesel sont plus efficaces que les véhicules essence. Si l'on se préoccupe plutôt des polluants, l'approche peut être différente. C'est pourquoi les politiques doivent porter une attention particulière sur les effets induits.

Je regrette que la proposition défendue par M. Baupin, qui visait à aligner, pour les flottes d'entreprises, la TVA de l'essence sur celle du diesel, n'ait pas été adoptée. Elle aurait permis aux entreprises de faire des choix un peu plus rationnels et de faire jouer leur fibre écologique. Les constructeurs ont craint qu'une modification de la fiscalité n'entraîne un changement de comportement massif. Nous n'avons pas la même approche : nous pensons que ce mouvement pourrait s'amorcer en douceur dans le temps. Le refus de la proposition de M. Baupin est d'autant plus regrettable que c'est le véhicule d'un constructeur français qui a récemment été élu meilleur véhicule essence du marché. Il faudra donc peut-être revenir sur le

sujet pour que, les esprits évoluant, on puisse parvenir à un rééquilibrage entre les différentes motorisations possibles, notamment au sein des flottes d'entreprises qui constituent un élément accélérateur de la qualité générale du parc.

M. Bernard Fourniou. La page 13 du document que je vous ai remis détaille la composition du parc de véhicules diesel. En 2015, le parc automobile français comptait 20 millions de véhicules diesel, dont 5,2 millions sont aux normes euro 3, euro 2 et euro 1. Ces véhicules, qui sont très anciens, ne font pas partie des flottes d'entreprises. S'il est une mesure à prendre, c'est bien d'éliminer ces véhicules. Les politiques fiscales qui ont la plus grande portée, tant pour le particulier que pour l'entreprise, sont celles du bonus-malus. C'est ce qui a permis de gouverner en grande partie ces dernières années et qui a guidé le choix d'achat de véhicules neufs. On pourrait progresser très rapidement en passant à la norme euro 6 et en éliminant les véhicules qui sont aux normes euro 3, euro 2 et euro 1.

M. Philippe Noubel. En matière de consommation, donc d'émission de CO₂, une voiture de norme euro 6 consomme environ 30 % de moins qu'une voiture de norme euro 3 : c'est une performance considérable. En ce qui concerne les émissions de particules ou d'oxydes d'azote (NOx), qui sont deux éléments extrêmement importants pour la santé publique, les rapports d'efficacité sont de 1 à 10 – et je ne parle que des véhicules euro 3. Dix voitures de norme euro 6 ont le même impact écologique qu'une voiture de norme euro 3. Toute mesure de nature à améliorer la qualité du parc est donc extrêmement bienvenue.

M. Bernard Fourniou. La page 13 montre également l'évolution qui a été possible au fil des années en matière d'émissions de CO₂ et de NOx, grâce aux recommandations mises en place par le Gouvernement en matière de pollution des voitures.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Je veux d'abord souligner l'importance, pour notre mission d'information, de votre expertise et de votre témoignage sur le marché du véhicule d'entreprise. Vous apportez des éléments de pragmatisme et de sérénité au secteur automobile qui est au cœur de débats épineux, voire de polémiques récentes.

Vous avez expliqué le rôle de l'OVE, son origine, le service ou le conseil qu'il peut apporter aux entreprises. Pouvez-vous nous en dire davantage sur la façon dont vous travaillez, sur vos moyens ? Comment collectez-vous les données ?

La page 2 de votre document montre l'évolution structurelle des immatriculations des véhicules des particuliers et des entreprises de 1991 à 2015. Comment voyez-vous l'évolution de ces deux courbes à l'avenir ? Vont-elles se croiser ?

Vous préconisez l'élargissement de la déductibilité de la TVA à tous les véhicules, car la situation actuelle ne laisse pas l'entreprise libre de choisir le véhicule le mieux adapté à son usage. Comment pensez-vous qu'il soit possible d'y parvenir ? De manière progressive ou d'un seul coup ? À quel horizon ?

Je souhaiterais que vous commentiez le tableau de la page 12, qui, sauf erreur de ma part, démontre que les coûts d'usage sont sensiblement identiques.

Comment voyez-vous évoluer l'usage de l'automobile en entreprise, la flotte de véhicules d'entreprises et le rapport des entreprises à leur parc automobile ?

Les dispositifs fiscaux et réglementaires visant à encourager les entreprises à s'équiper de véhicules électriques ou totalement écologiques, quelles que soient les

technologies – certains penseront à l’hydrogène, d’autres au gaz, etc. – sont-ils suffisants ? Je sais qu’il y a eu des mouvements d’à-coups concernant l’éligibilité des entreprises aux aides pour l’achat d’un véhicule électrique.

N’hésitez pas à aborder devant nous tous les autres sujets réglementaires ou fiscaux qui seraient des héritages du passé. Récemment, on m’a dit qu’un agriculteur devait obligatoirement acheter un véhicule deux places pour pouvoir récupérer la TVA.

Vous n’avez pas parlé des chiffres en stock, mais seulement des chiffres en immatriculation nouvelle par rapport aux véhicules particuliers et véhicules d’entreprise.

S’agissant de l’accélération du renouvellement du parc automobile, quelles seraient pour vous les pistes autres que celles du bonus-malus qui s’applique aux achats de véhicules neufs ?

M. Gérard Manuel. Vous intéressez-vous au parc des collectivités territoriales ? Si oui, quelle part représente-t-il et comment évolue-t-il ?

Pour pouvoir récupérer la TVA, un agriculteur qui achète un ou deux véhicules pour ses collaborateurs doit obligatoirement choisir un véhicule deux places. Les entreprises agricoles font-elles partie des sociétés que vous observez ?

M. Denis Baupin. Je vous remercie pour vos propos concernant la mesure que j’ai présentée. Soyez assurés que je la défendrai à nouveau, car la fiscalité actuelle ne doit plus pénaliser à la fois l’écologie et les entreprises qui, de fait, n’ont pas le choix.

Ce que vous avez indiqué sur le kilométrage moyen d’usage des véhicules est un point important qui peut justifier qu’un certain nombre d’entreprises choisissent d’acheter des véhicules diesel qui sont plus rentables sur de longues distances. En revanche, inciter des entreprises qui ont un usage plus urbain et sur des distances plus courtes à acheter un véhicule diesel est évidemment pénalisant en matière de coût et néfaste pour l’environnement. Car, s’il y a bien un endroit où l’utilisation des véhicules diesel est pénalisante en termes de pollution, c’est bien en zone urbaine. La mairie de Paris veut supprimer le diesel dans la ville à l’horizon 2020. Mais, si les entreprises qui y circulent doivent acheter des véhicules qui leur coûtent plus cher qu’un véhicule diesel, une politique de protection de la qualité de l’air risque d’être discriminatoire pour elles. Je partage pleinement votre constat, et j’aimerais que chacun puisse se rendre compte que vous proposez en fait une certaine neutralité en matière de fiscalité.

Vous avez souligné que la fiscalité avait été fortement fondée sur le CO₂. Là, en l’occurrence, ce n’est pas le cas. Les mesures prises en faveur du diesel datent de 1970, à une époque où l’on ne parlait pas beaucoup du réchauffement climatique. Il s’agissait alors d’inciter à l’usage du diesel pour des raisons économiques. Je suis favorable à des fiscalités incitatives en fonction des pollutions. Malheureusement, notre politique fiscale est contre-productive.

J’ai cru comprendre que de plus en plus d’entreprises pouvaient choisir de faire appel à des services d’autopartage, ce qui rejoint un peu la question de la carte mobilité. Quelle est la part des entreprises qui y font appel ? Quelle est l’évolution depuis quelques années ? Lorsqu’une entreprise rencontre des difficultés pour rentabiliser des véhicules qui sont

davantage utilisés le week-end ou le soir, l'autopartage lui permet de mieux équilibrer ses comptes. Il peut y avoir un intérêt conjoint de part et d'autre.

Ma dernière question concerne la taille des véhicules d'entreprise. *A priori*, nombre de ces véhicules sont utilisés la plupart du temps par une personne seule. Finalement, avoir un véhicule qui ne transporte qu'une personne alors qu'il est conçu pour emmener une famille en vacances n'est peut-être pas le choix le plus pertinent. Vous nous avez dit tout à l'heure que le seul critère qui prévalait pour les entreprises était le coût. Est-ce vraiment le cas ? La capacité du véhicule à donner une certaine image de marque n'est-elle pas un élément déterminant ?

Quelle est la consommation moyenne des véhicules qui sont utilisés ? Existe-t-il des disparités qui permettraient d'avoir une politique incitative en faveur des véhicules moins polluants et les plus économes en matière de consommation énergétique ? Le Gouvernement a lancé une politique en faveur du véhicule consommant deux litres aux cent kilomètres, objectif qui peut être obtenu en allégeant les véhicules, en améliorant les capacités des moteurs, mais aussi en partie grâce à des véhicules qui n'offriraient pas nécessairement quatre places. Cette perspective vous paraît-elle intéressante pour les véhicules de société ?

M. Bernard Fourniou. Notre association, qui compte trois collaborateurs, regroupe 8 000 adhérents et ne travaille pas seule. Les données qu'elle réunit proviennent soit du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), soit de l'Association auxiliaire de l'automobile, dite « 3 A ». Nous travaillons aussi en étroite collaboration avec des organisations comme le Syndicat national des loueurs de voitures en longue durée (SNVLD) ou avec le premier loueur de flottes de voitures, qui bénéficie lui-même d'un ensemble de données intéressantes reflétant réellement le marché.

Les données qui remontent au sein des entreprises générales de location sont de plus en plus pertinentes, car de nouveaux dispositifs, dits de télématique, collectent automatiquement les données d'information sur le kilométrage, la consommation, les dates d'entretien, etc. Les loueurs de véhicules détiennent donc des éléments qui leur permettent de mieux informer chefs de parc et conducteurs, et d'assurer encore mieux l'entretien des véhicules, mais aussi des données d'analyse comportementale du chef de parc et des conducteurs. On s'aperçoit ainsi que, entre les mains de deux personnes différentes – l'une conduisant de manière nerveuse, l'autre de manière plus vertueuse –, une même voiture présente des écarts de consommation pouvant atteindre 40 %. En la matière, nous jouons un rôle d'éducation, en sensibilisant conducteurs et chefs de parc.

M. Philippe Noubel. L'OVE est la maison mère de l'initiative de mise à disposition du marché de nos travaux et de nos compétences. Elle a sa déclinaison dans d'autres pays, et pas seulement dans les pays européens, avec la même philosophie, avec des moyens identiques dans certains grands pays et plus modestes dans d'autres.

M. Bernard Fourniou. Nous pourrions à l'avenir publier des statistiques réelles de consommation moyenne.

Vous nous demandez comment évolueront les deux courbes de la page 2 de notre document. Ce qui nous étonne, c'est que la moyenne d'âge d'un particulier qui acquiert un véhicule neuf est de cinquante-cinq ans. Cela veut dire qu'il commence à avoir une autre approche à l'égard de l'automobile. Le nombre de personnes possédant un véhicule particulier a plutôt tendance à diminuer. Si l'on suit ce raisonnement, les deux courbes devraient

effectivement se croiser. Mais je n'en suis pas si sûr, les dernières statistiques n'allant pas dans ce sens. Cela dit, c'est le véhicule d'entreprise qui intéresse beaucoup les constructeurs.

J'en viens à votre question sur les composantes du coût d'usage d'une voiture. À la page 11 de notre document, nous avons pris l'exemple d'une entreprise qui prévoit de faire 100 000 kilomètres et de conserver un véhicule particulier pendant quarante-huit mois, soit un peu moins que la durée moyenne. Le coût de la dépréciation représente 40 %, et la fiscalité 20 %. On entend par la fiscalité les charges sociales sur les avantages en nature, la carte grise, la taxe sur les véhicules de sociétés (TVS) et les amortissements non déductibles, pour un total de 20 %. Le coût de l'énergie n'est que de 13 %. Il faut prendre également en compte le coût de l'assurance, de l'entretien, les pneus, bref tout ce qui permet à un véhicule de bien rouler. Enfin, les frais financiers ne représentent que 4,7 %.

Le coût d'usage est représenté par le *total cost of ownership* (TCO) véhicules. D'autres facteurs influent sur le coût d'usage, notamment l'assurance sinistre. Plus le nombre d'accidents est élevé, plus l'assurance coûte cher. Aussi mettons-nous en place des actions de prévention des risques pour que les entreprises aient des comportements vertueux.

L'entretien et la remise en état du véhicule en cas d'accident ont également un impact sur la consommation. Si le chef de parc prend en compte ces éléments, il peut sensibiliser les conducteurs sur la manière dont ils conduisent, sur l'accidentologie, et alerter sur les comportements anormaux.

Enfin, nous intervenons sur le TCO flotte, c'est-à-dire toute l'organisation de la gestion. L'entreprise a besoin d'être aidée pour savoir si elle doit acheter ou plutôt louer, connaître le nombre de salariés dont elle dispose pour gérer sa flotte, savoir si elle doit embaucher quelqu'un pour gérer les amendes, car c'est devenu un vrai métier.

Le tableau de la page 2 est un exemple de coût d'usage. Nous avons pris le cas de véhicules qui ont parcouru 20 000 kilomètres par an pendant trois ans, soit 60 000 kilomètres, c'est-à-dire moins qu'un véhicule d'entreprise. Nous démontrons que le coût d'usage est quasi identique, qu'il s'agisse d'un véhicule diesel ou essence, malgré toutes les aides accordées sur le diesel. Pourtant, dans la plupart des cas, les entreprises ont préféré choisir le modèle diesel.

M. Philippe Noubel. Cet exemple montre que le phénomène pourrait s'inverser en cas d'alignement de la fiscalité de l'essence sur celle du diesel. Il est regrettable que les entreprises, dont les collaborateurs n'effectuent pas beaucoup de kilomètres, continuent à faire appel à des véhicules diesel, alors que l'utilisation d'un véhicule essence serait plus rationnelle. En revanche, pour les entreprises dont les salariés doivent parcourir beaucoup de kilomètres, le véhicule diesel demeure le plus performant même en cas d'alignement de la fiscalité.

Les entreprises de location de longue durée ont la chance d'être à l'abri de toutes les difficultés économiques, tant nationales qu'internationales. Dans les vingt-sept pays où nous intervenons, nous avons observé que l'utilisation du véhicule d'entreprise *via* la location de longue durée augmentait. Ce n'est pas parce que les parcs généraux des pays sont en progression, mais parce que la part du parc de location de longue durée croît. Je le répète, nous sommes assez fiers de contribuer à l'amélioration du parc.

Cette évolution est liée à deux facteurs. Le premier est un mécanisme historique, tandis que le second est dû à notre action en tant qu'opérateur de location de longue durée.

À l'origine, si les grandes entreprises ont eu recours à la location de longue durée, c'est parce qu'il leur était difficile de gérer elles-mêmes des flottes importantes. Aujourd'hui, toutes les grandes entreprises utilisent la location de longue durée. Leur parc n'augmente pas, il est plutôt rationalisé. Si le parc global augmente, c'est que d'autres utilisateurs interviennent, notamment les entreprises moyennes et, depuis quelques années, les petites entreprises. Dans des pays comme la France, l'Angleterre, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas ou la Belgique, l'accroissement du marché est dû à l'intérêt que les petites entreprises et les entrepreneurs témoignent à ce type d'approche : cela préfigure peut-être ce que sera, dans un futur plus ou moins proche, le comportement du particulier lui-même. Ainsi commence-t-on à voir, en Angleterre et dans une moindre mesure en France, des particuliers s'intéresser à des formules locatives – location de longue durée ou location avec option d'achat. Ce phénomène participe à l'accélération du renouvellement des véhicules, permet aux constructeurs de faire tourner les usines et contribue à l'accélération de l'amélioration de la qualité du parc, ce qui *in fine* est bon au plan écologique.

Nous constatons aussi une augmentation des services associés à nos produits de location de longue durée, comme l'entretien, le véhicule relais, l'assurance, les réparations. Les entreprises s'intéressent de plus en plus à une composante qui contribue à la politique contrôle sanction automatisé (CSA) des entreprises, mais aussi à la nôtre, à savoir le comportement du conducteur. Aujourd'hui, l'élément le plus discriminant en matière de coût d'usage d'un véhicule est la façon dont le conducteur utilise son véhicule : s'il roule vite, il consomme davantage et a plus d'accidents, etc. Conscientes de cet élément et de son impact dans le cadre d'une politique CSA, les entreprises nous demandent comment elles peuvent améliorer le comportement de leurs conducteurs. Dorénavant, tous les acteurs proposent des stages de formation ou de sensibilisation, qui sont régulièrement renouvelés, car on a tendance à oublier les bonnes habitudes.

Nous commençons aussi à investir dans la télématique embarquée. La puissance de cette technologie n'est pas sans susciter des interrogations : ne risque-t-elle pas de se transformer en *Big Brother* ? On peut évacuer la question pour ne garder que les composantes les plus intéressantes et les plus sociétales.

En résumé, l'augmentation du nombre des services a pour objectif de parvenir à une optimisation des coûts d'usage qui ont un impact considérable sur l'environnement. En effet, si l'on consomme moins, le coût est moindre et la pollution moins importante.

M. Bernard Fourniou. Les entreprises ont besoin d'un outil de travail adapté. Ce mois-ci, l'un des deux constructeurs français va commercialiser trois voitures de gamme business fonctionnant à l'essence. On entend par véhicule de gamme business une voiture confortable, connectée, dans laquelle le collaborateur peut travailler.

Je veux revenir un instant sur les nouvelles formes de mobilité. Il est difficile d'utiliser le covoiturage dans l'entreprise, car tout le monde ne se déplace pas en même temps. En revanche, l'autopartage se développe, surtout dans les grandes entreprises qui ont suffisamment de collaborateurs pour partager les véhicules. C'est une optimisation de l'utilisation des véhicules. S'agissant de l'autopartage, de plus en plus de véhicules sont électriques. Quand le véhicule n'est pas utilisé, il est rechargé. Bon an mal an, il peut être utilisé de manière confortable toute la semaine. Des formules de covoiturage permettent au collaborateur d'utiliser un véhicule, moyennant souvent une participation quand il s'agit de petits déplacements personnels. Cela évite au salarié d'acheter une voiture ou d'en avoir deux : une pour le week-end et une pour la semaine.

M. Philippe Noubel. Voilà vingt-cinq ans que j'entends parler de l'utilisation rationnelle des véhicules, mais personne n'a encore résolu l'équation suivante : concilier les périodes d'utilisation maximale et d'utilisation moindre ? Pendant 320 jours par an, on a besoin d'une voiture qui ne transporte qu'une seule personne et, pendant les quarante jours restants, il faut qu'elle puisse transporter deux ou trois enfants, le chien et les sacs de plage. De nombreuses tentatives ont été faites pour trouver des solutions, notamment en coopération avec des sociétés comme la nôtre ou des organismes de location de courte durée. Mais on se heurte très vite au fait que tout le monde a besoin du même type de véhicule en même temps. Pour autant, il serait extrêmement regrettable de ne rien faire.

M. Bernard Fourniou. La location de moyenne durée, c'est-à-dire de deux mois à vingt-quatre mois environ, est un produit qui se développe. Ce type de service intéresse des entreprises faisant appel à des collaborateurs qui effectuent des missions ponctuelles ou sont employés à titre précaire. Cela permet une meilleure utilisation de l'ensemble des véhicules.

Vous nous demandez si les aides en faveur des véhicules électriques sont suffisantes. Ce ne sont pas les aides qui sont les principaux facteurs de décision pour une entreprise. J'ai insisté dès le départ sur le fait que l'entreprise avait besoin d'un véhicule disponible en permanence et qui réponde à ses besoins et attentes. Si l'utilisation du véhicule électrique ne décolle pas, ce n'est pas en raison de sa technologie, mais à cause de son autonomie.

Mme la rapporteure. Selon vous, la suppression de l'aide accordée aux entreprises pour l'achat d'un véhicule électrique n'a donc pas constitué un problème.

M. Bernard Fourniou. Même avec les aides octroyées actuellement, un véhicule essence ou diesel est au même prix qu'un véhicule électrique. Le coût d'un véhicule électrique est excessif. Nous allons bientôt étudier le coût de l'électricité pour savoir si, en termes de coût d'usage, le véhicule électrique est économique. Cela nous permettra de voir quel est l'avenir du véhicule électrique.

Mme la rapporteure. Nous serions intéressés pas une telle étude !

M. Bernard Fourniou. Un véhicule électrique est confortable et agréable à conduire. Mais on sait bien que l'autonomie annoncée de 200 kilomètres n'est en réalité que de 150. Sur toutes les grandes autoroutes, on est en train de construire des corridors électriques tous les soixante à soixante-dix kilomètres – l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE) serait bien placée pour vous en parler. Mais, si deux ou trois prises de courant seulement sont installées et que, tous les cent kilomètres, vous devez attendre une demi-heure pour recharger votre véhicule, vous vous heurtez à un problème de praticité. Je crois en l'avenir du véhicule électrique, mais il faut beaucoup travailler sur les batteries. Une solution peut être trouvée avec la pile à combustible à hydrogène qui pourrait même, à terme, être vendue dans les grands magasins. Cela permettrait de doubler l'autonomie des véhicules électriques. Sur le papier, ce système semble intéressant, mais je ne sais pas si l'on parviendra à le commercialiser.

M. Philippe Noubel. Peut-être faut-il engager une réflexion sur un meilleur usage de certains véhicules. Prenons l'exemple de notre maison mère qui a une flotte importante de véhicules dits de service – un véhicule de service est un véhicule qui est utilisé pendant la semaine, mais pas le week-end. Je suis persuadé qu'il y a une réponse électrique à l'utilisation journalière de véhicules qui parcourent cent kilomètres environ. Pendant plusieurs mois, j'ai eu l'occasion de rouler dans un véhicule électrique d'une marque allemande qui a l'énorme

avantage d'être électrique, mais aussi d'être équipé d'un *range extender*, c'est-à-dire un petit moteur thermique qui recharge la batterie lorsqu'elle n'a plus de courant. Cela permet une sécurité d'esprit totale en région parisienne. Comme la batterie électrique apporte une autonomie de 130 kilomètres et que le *range extender* y ajoute 130 kilomètres, l'autonomie totale est de 260 kilomètres. Cela dit, cette voiture a l'inconvénient d'être très chère et de cumuler deux technologies, un moteur électrique et un moteur thermique. Chaque technologie est moins optimisée que s'il n'y en avait qu'une seule. Par ailleurs, le poids entraîne une consommation supplémentaire lorsque vous roulez avec le moteur thermique, ce qui fait qu'un véhicule hybride est moins efficace qu'un véhicule uniquement thermique.

Le véhicule hybride est parfaitement adapté à un usage majoritairement urbain, mais complètement inadapté à un usage sur autoroute. Les entreprises doivent donc réfléchir à l'utilisation objective des véhicules pour mieux segmenter leur offre. C'est plus difficile intellectuellement, mais ce sera, *in fine*, le seul moyen de résoudre l'équation.

Mme la rapporteure. J'aimerais que vous reveniez sur l'élargissement ou le rythme de la déductibilité.

M. Bernard Fourniou. Les constructeurs sont très sensibilisés à ce sujet. Ceux avec lesquels j'ai discuté m'ont indiqué que le changement était trop rapide, et j'en suis convenu avec eux. Nous avons donc fait une première proposition, avec M. Baupin, qui a été de parvenir à un alignement sur deux ans. Mais, comme nous avons senti que ce délai était encore trop court, je ne vous cache pas que j'ai poussé pour que soit proposé un alignement sur quatre ans. Cette mesure permettait aux entreprises de se préparer progressivement. J'ai du mal à voir comment on peut faire mieux, mais je suis prêt à y réfléchir. Il est important de mettre le pied à l'étrier.

M. Philippe Noubel. Il y a quelques années, l'amélioration de la qualité du parc automobile a été possible grâce à une prime à la casse accordée en contrepartie de l'achat d'un véhicule neuf. Comme on sait qu'il n'y a guère que les seniors et les entreprises qui achètent aujourd'hui des véhicules neufs, on limite considérablement le champ des possibles. Dès lors, pourquoi ne pas imaginer d'accorder une prime à la casse à un véhicule de norme euro 2 ou euro 1 s'il est remplacé par un véhicule de norme euro 5 ? Il est choquant de voir que les seuls qui peuvent participer à l'amélioration de la situation écologique du parc automobile sont ceux qui ont les moyens d'acheter un véhicule neuf.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Messieurs, nous vous remercions.

La séance est levée à treize heures quarante.



Membres présents ou excusés

Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale

Réunion du mardi 12 janvier 2016 à 12 h 15

Présents. - Mme Delphine Batho, M. Denis Baupin, M. Gérard Menuel, Mme Sophie Rohfritsch, M. Jean-Michel Villaumé

Excusés. - M. Yves Albarello, M. Frédéric Barbier, M. Jean-Marie Beffara, Mme Estelle Grelier, M. Jean-Pierre Maggi, Mme Marie-Jo Zimmermann