

■ ■ ■ cela pourrait être remis en question à l'avenir. Le gouvernement envisage d'augmenter la TICPE sur le gazole, à raison de 1 centime par an, et de réduire d'autant celle sur l'essence pour réduire l'écart de rentabilité entre les deux carburants.

Mais, dans la situation actuelle, le calcul est vite fait pour les voitures de commerciaux qui roulent beaucoup plus que la moyenne des particuliers: le coût d'usage inférieur d'un modèle Diesel suffit largement à compenser un surcoût à l'achat qui peut pourtant varier de 1 000 à 3 000 euros selon la catégorie de véhicule concernée, par rapport à un modèle essence de performances équivalentes.

Solution. Dans ces conditions, les alternatives au diesel ne sont donc envisageables que pour des voitures roulant peu. Pour le cas particulier de salariés roulant principalement en ville, l'hybride essence peut représenter une alternative crédible du fait de sa sobriété, d'un entretien moins onéreux et de ses moindres émissions polluantes pour ce type d'usage. Sur un segment haut de gamme, une version hybride rechargeable, certes plus coûteuse, mais très avantageuse fiscalement, peut aussi être une solution, d'autant qu'elle permet des économies de carburant considérables si elle est effectivement régulièrement rechargée sur secteur.

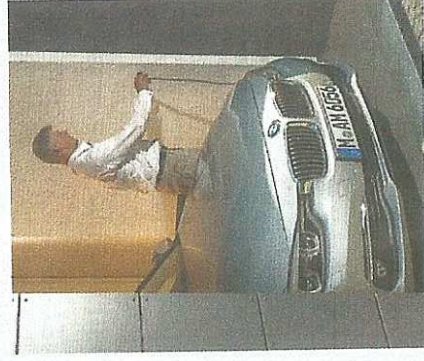
La Golf MultiFuel permet de récupérer la TVA sur son carburant, le superéthanol.

Une aide à la gestion

Suivi du parc, suivi kilométrique, gestion des conducteurs, liste des sinistres et amendes. Le logiciel Pilote Gestion entend répondre à tous les besoins des gestionnaires de flotte. La navigation est intuitive et les données accessibles en temps réel.

Encore faudrait-il que l'avantage fiscal dont bénéficient ces technologies perdure. L'instabilité est, malheureusement pour les entreprises et les constructeurs, devenue la règle. Le projet de loi de finances pour 2016 prévoit de réduire considérablement les bonus accordés aux modèles hybrides (de 2 000 à 750 euros), mais aussi et surtout aux hybrides rechargeables (de 4 000 à 1 000 euros), au risque de tuer dans l'œuf l'essor de technologies pourtant vertueuses sur le plan environnemental.

Dans ce scénario, seules les voitures électriques sont assurées de conserver leur bonus de 6 300 euros, éventuellement abondé d'un superbonus de 3 700 euros s'il s'agit de ladite voiture électrique est accompagné de la reprise d'un vieux véhicule Diesel, dont l'âge requis pourrait être abaissé de 15 à 10 ans pour élargir le public susceptible de profiter de cette mesure.



La BMW 330e est une hybride rechargeable dont le bonus risque d'être divisé par 4 en 2016.

Dans la plupart des cas, ces avantages restent encore insuffisants pour compenser le manque d'autonomie et (ou) le temps de recharge important qui pénalisent les voitures électriques.

Une autre solution peut consister à choisir un modèle dit « flex-fuel », c'est-à-dire capable de carburer indifféremment à l'essence ou au superéthanol E85, un mélange de 85 % d'éthanol et de 15 % d'essence. En effet, un modèle flex-fuel a droit à un abatement de 40 % sur ses émissions de CO₂, et les professionnels peuvent récupérer 80 % de la TVA sur le superéthanol, comme sur le gazole.

En outre, la légère surconsommation (d'environ 20 %) provoquée par la moindre densité énergétique de l'E85 par rapport à l'essence est plus que compensée par son prix à la pompe. À 76 centimes le litre en moyenne, l'E85 est 45 % moins cher que l'essence, ce qui permet de se rapidement amortir le surcoût de quelques centaines d'euros à l'achat d'un modèle flex-fuel. Il est à 450 euros pour la Golf 1.4 TSI MultiFuel, comparée au même modèle n'acceptant que de l'essence. Si le problème, c'est aujourd'hui l'unique modèle flex-fuel neuf homologué proposé sur le marché français. C'est d'autant plus dommage qu'il existe aujourd'hui de 660 pompes distribuant du superéthanol E85 en France, ce qui permet d'envisager de manière réaliste l'utilisation de ce carburant ■