



# Flottes d'entreprise

## Cap sur l'électrique

Les nouvelles contraintes fiscales et réglementaires sur les véhicules thermiques poussent les entreprises à verdir leurs flottes

**L**e message cherche à mobiliser les décideurs économiques à l'occasion de la COP26. Selon Tex Gunning, le président de LeasePlan, « *les chefs d'entreprise doivent assumer l'entière responsabilité qui est la leur en matière de lutte contre le changement climatique. Et passer à une flotte électrique est l'un des moyens les plus aisés et les plus efficaces de changer les choses* ». Le loueur de longue durée gère 1,8 million de véhicules dans vingt-huit pays et vient de réaliser une étude qui indique les pistes à suivre pour verdir les flottes. Selon les conclusions de cette enquête, six voitures vendues en Europe sur dix sont des véhicules d'entreprise. En 2019, près de 96 % des immatriculations de ce type de véhicules fonctionnaient au diesel ou à l'essence. Autre chiffre éloquent, les véhicules d'entreprise roulent en moyenne 2,25 fois plus que les voitures des particuliers. Selon les experts interrogés par LeasePlan, l'électrification est la solution la plus avantageuse en matière de réduction des émissions dues aux transports.

Dans les faits, l'électrification des flottes est déjà en marche, avec des effets visibles. Quand les émissions mondiales des transports augmentaient en moyenne de 1,9 % par an depuis 2000, elles ont progressé de moins de 0,5 % en 2019. LeasePlan agit déjà sur sa propre flotte et s'est engagé à atteindre la neutralité carbone pour l'ensemble du parc qu'il finance d'ici à 2030.

Au cours du premier semestre 2021, Arval, l'un des principaux loueurs de longue durée dans le monde, a consacré 26 % de ses livraisons à l'électrique et à l'hybride. A la fin juin, la flotte de la filiale de BNP Paribas comptait 154 402 véhicules électrifiés, soit une hausse de 83 % par rapport à la même période de 2020. De son côté, ALD Automotive vient de lancer une offre de location longue durée (LLD) pour l'ensemble de la gamme Tesla. Cette offre s'adresse aux entreprises de toutes tailles et couvre seize pays à travers l'Europe.

En France, chez le loueur ALD Automotive, un véhicule immatriculé sur quatre dispose d'une

technologie hybride rechargeable ou 100 % électrique. A la fin août et sur une année glissante, les véhicules électrifiés ont représenté 30 % des mises à la route de LeasePlan en France.

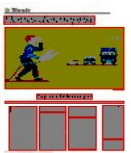
Selon les relevés d'AAA Data, spécialiste de la donnée automobile, les ventes de véhicules électriques auprès des entreprises ont bondi de 62 % sur les neuf premiers mois de l'année. Sur cette période, ces véhicules à faibles émissions ont représenté 6 % des immatriculations réalisées auprès de cette clientèle. Quant aux modèles hybrides, leurs volumes restent stables par rapport à 2020 et mobilisent 26 % du marché. Additionnés, électriques et hybrides s'adjugent 32 % de parts de marché. En 2017, ce pourcentage était limité à 5 % quand, en 2019, avant la crise sanitaire, il plafonnait à 10 %.

### Un bonus coup de pouce

Entre-temps, les entreprises ont dû s'adapter à des règles fiscales plus sévères et à de nouvelles dispositions réglementaires. Le mode de calcul des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules a changé. Plus drastique, il augmente les taux de chaque véhicule et alourdit les malus. Non seulement les véhicules électriques y échappent, mais ils bénéficient également d'un bonus. D'un montant de 4 000 euros pour les modèles coûtant moins de 45 000 euros, le coup de pouce baisse à 2 000 euros au-dessus de ce seuil. Les véhicules hybrides rechargeables, eux, bénéficient d'une enveloppe de 1 000 euros quand leur autonomie dépasse les 50 kilomètres.

Redevable chaque année, la taxe sur les véhicules des sociétés (TVS) favorise également les véhicules électriques, qui en sont exonérés tout comme les véhicules hybrides entre 50 et 120 g/km de CO<sub>2</sub> (WLTP) pendant douze trimestres.

Autre dispositif, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), qui bannissent les véhicules les plus anciens et les plus polluants de leur territoire. Les voitures diesel antérieures à 2005 (vignettes Crit'Air 4 et 5) sont d'ores et déjà interdites à Paris et dans le Grand Paris. En 2021, sept nouvelles ZFE-m sont venues rejoindre les quatre déjà exist-



tantes, et toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants devront suivre d'ici à 2024.

Les loi d'orientation des mobilités (LOM) et Climat et résilience introduisent également de nouvelles contraintes. Les flottes de plus de 100 véhicules, par exemple, devront réserver 10 % de leurs achats à des modèles à faibles émissions à partir de 2022. Ce quota passera à 20 % en 2024, à 40 % en 2027 et à 70 % en 2030. Ces contraintes contribuent à l'objectif de production de 2 millions de véhicules électriques en 2030 fixé par le président Emmanuel Macron dans le cadre du plan France 2030.

En attendant, sur les trois premiers trimestres de 2021, le marché du véhicule d'entreprise délaisse le diesel (-16,1 %), dont la part dans les ventes s'affaïsse à 37 % quand elle atteignait 68 % en 2018. Dans le même temps, l'essence voit ses volumes croître de 20 % pour représenter 30 % des achats des professionnels.

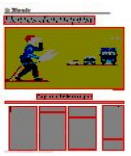
Toutes énergies confondues et d'après l'Arval Mobility Observatory, laboratoire d'idées du groupe BNP Paribas, le marché des automobiles d'entreprise accuse un repli de 8,63 % par rapport à 2019, dernière année de référence avant la crise sanitaire. Le marché automobile dans sa globalité a, lui, perdu 23,2 % de ses volumes. Les flottes tanguent mais résistent mieux aux intempéries. ■

ÉRIC GIBORY

## Les coûts d'usage à la baisse

Le coût total d'usage d'une voiture (TCO) intègre le prix négocié du véhicule, les frais financiers, la valeur prévisible de revente (valeur résiduelle), la consommation du modèle choisi, les coûts d'entretien, la fiscalité et les charges sociales sur les avantages en nature. La prise en compte de l'ensemble de ces coûts permet de déterminer le prix de revient kilométrique d'un véhicule. Ainsi, en 2020, selon l'étude annuelle TCO Scope menée par l'Arval Mobility Observatory (AMO), le coût total moyen s'élevait à 37 520 €, contre 39 301 € en 2019, soit une baisse des coûts de 4,7 %. Sur le plan du prix de revient kilométrique (PRK), cette baisse se traduit par un PRK moyen de 0,372 €/km (TTC) ; à comparer avec ceux de 2018 (0,389 €/km) et de 2019 (0,392 €/km). Pourquoi ce recul de 5,1 % après deux années de hausse ? Régis Masera, président de l'AMO,

avance deux raisons : « D'abord, la baisse du prix des carburants observée l'an passé, mais également le poids d'une fiscalité favorable, qui engendre une forte mobilisation des achats des flottes vers des modèles électriques et hybrides. » Une tendance qui devrait se poursuivre, précise-t-il, « car, sur ces modèles, une baisse des coûts d'entretien et des pneumatiques est attendue ».



ILLUSTRATIONS : NINI LA CAILLE