

Commissariat général au développement durable

Les flottes de véhicules des personnes morales

Caractéristiques et perspectives

AOÛT 2019

sommaire

Les flottes de véhicules des personnes morales

Caractéristiques et perspectives

7 – Messages clés

13 – Introduction

17 – Partie 1 - Analyse documentaire et statistique

Les données sur les flottes des personnes morales sont éparées et fragmentées. L'objectif de cette partie est de réaliser un état des lieux des données existantes sur ces flottes.

47 – Partie 2 - Méthodologie

L'enquête quantitative a été réalisée auprès de 248 personnes morales sur un échantillon de 2000 entités, représentant un parc de 16 388 VP. L'enquête qualitative a été menée auprès de 31 personnes dans 25 entités et comporte les mêmes rubriques que l'enquête quantitative.

55 – Partie 3 - Résultats de l'enquête

Les parcs des personnes morales sont petits et majoritairement composés de compactes et citadines. La location longue durée (LLD) est le mode de détention dominant ; cependant le mode de détention le plus répandu dans l'administration est la propriété. Les parcs sont récents, renouvelés rapidement et le kilométrage moyen de ces flottes dépasse les 25 000 km / an. Les parcs restent fortement diésélisés et les motorisations alternatives sont peu présentes dans ces flottes.

111 – Annexes

133 – Index des tableaux et graphiques

Document édité par :

Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable

L'étude présentée dans ce document, commandée et pilotée par le CGDD, a été réalisée par Bemôbi et GMV.

contributeurs

ST

Stéphane Taszka
Adjoint au chef de bureau de
l'économie de la transition
énergétique

stephane.taszka@developpement-durable.gouv.fr

SD

Silvano Domergue
Chef du bureau de l'économie
de la transition énergétique

silvano.domergue@developpement-durable.gouv.fr

avant-propos



es flottes des personnes morales ont généré, en 2017, plus de la moitié des immatriculations annuelles de véhicules particuliers neufs en France.

Alors que le Plan Climat prévoit la fin de la vente des voitures à essence et diesel d'ici 2040, il apparaît nécessaire d'améliorer les connaissances sur ces flottes qui sont un vecteur important de renouvellement du parc automobile français et donc de diffusion des motorisations alternatives.

Cette étude, basée sur une enquête, a pour objectif de mieux connaître les caractéristiques des parcs de véhicules particuliers utilisés par les entreprises et administrations, d'évaluer leur potentiel de transition vers des véhicules moins polluants ou des modes alternatifs et aider à identifier les freins et leviers associés, en particulier fiscaux et réglementaires, sur lesquels joue la puissance publique.

Thomas Lesueur

COMMISSAIRE GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

SOMMAIRE

Messages clés.....	7
Introduction : contexte et objectifs de l'étude.....	14
1 Analyse documentaire et statistique.....	18
1.1 Éléments clés de l'analyse documentaire et statistique.....	18
1.2 Taille et structure des parcs.....	20
1.2.1 Le parc des personnes morales.....	20
1.2.2 Répartition par taille et secteur d'activité.....	21
1.2.3 Les immatriculations de véhicules des personnes morales.....	24
1.2.4 Modes de financement.....	26
1.3 Caractéristiques et usages des parcs de véhicules des personnes morales.....	29
1.3.1 Durée de détention.....	29
1.3.2 Kilométrages.....	30
1.4 Motorisation des véhicules.....	32
1.4.1 Motorisations dans les parcs.....	32
1.4.2 immatriculations selon les motorisations.....	34
1.4.3 Émissions de CO ₂	36
1.5 Perspectives d'évolutions.....	38
1.5.1 Politiques véhicules.....	38
1.5.2 Politique mobilité.....	42
2 Méthodologie.....	48
2.1 Méthodologie enquête quantitative.....	48
2.1.1 Méthode générale.....	48
2.1.2 Profil des répondants et redressement.....	50
2.1.3 Les marges d'erreur.....	52
2.2 Enquête qualitative.....	52
2.2.1 Méthode générale.....	52
2.2.2 Profil des répondants.....	53
3 Résultats de l'enquête.....	56
3.1 Taille et structure des parcs.....	57
3.1.1 Taille des parcs et taux d'Équipement.....	57
3.1.2 analyse des parcs par segments.....	59
3.1.3 Modes de détention.....	61
3.1.4 Affectation des véhicules.....	64
3.2 Usages des parcs.....	66
3.2.1 Utilisation des véhicules.....	66

Sommaire

3.2.2 Age moyen des parcs.....	67
3.2.3 Durée moyenne de détention.....	70
3.2.4 Achat neuf ou occasion.....	72
3.2.5 Kilométrage des véhicules.....	73
3.2.6 Zones de circulation des véhicules.....	78
3.3 Motorisation des véhicules.....	81
3.3.1 Énergie des véhicules.....	81
3.3.2 Consommation moyenne de carburant.....	85
3.3.3 Émissions de CO2 des constructeurs.....	86
3.4 Politique de gestion et mobilités.....	89
3.4.1 Politique de gestion du parc.....	89
3.4.1.1 Critères de choix des véhicules.....	89
3.4.1.2 Influence des dispositifs fiscaux.....	93
3.4.1.3 Influence des dispositifs réglementaires.....	94
3.4.1.4 Enjeux concernant la gestion du parc.....	95
3.4.1.5 Prévisions d'évolution du parc.....	96
3.4.2 Perception des motorisations alternatives.....	97
3.4.2.1 Niveau d'information.....	97
3.4.2.2 Les critères de choix.....	99
3.4.2.3 Intentions d'achats.....	99
3.4.2.4 Motivations et freins perçus.....	101
3.4.2.5 Mesures incitatives attendues.....	104
3.4.3 Politique mobilité.....	105
ANNEXES.....	111
Glossaire.....	112
Bibliographie.....	115
Estimation du nombre de DVP dans le parc (au 01/01/2010).....	117
Consommation de carburant.....	118
Immatriculations neuves de VP sur les trois premiers trimestres en 2016.....	118
La fiscalité sur le parc de véhicules.....	119
La fiscalité sur le parc de véhicules.....	119
La fiscalité et les cotisations sociales sur l'usage privatif d'un véhicule de société.....	127
Correspondance secteurs et codes naf.....	131
INDEX DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES.....	134

MESSAGES CLÉS

Le parc de véhicules et son usage est bien connu pour les particuliers. En revanche peu de données sont disponibles sur les parcs utilisés par les personnes morales. L'étude présentée ici vise, à partir d'une enquête, à apporter une meilleure connaissance de l'état et de l'usage de ces parcs.

Enjeux : les flottes des entreprises et des collectivités sont des vecteurs de diffusion des nouvelles technologies

Les véhicules particuliers (VP) sont responsables de 14 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France et génèrent d'autres types de nuisances (bruit, pollution atmosphérique entre autres). Le Plan Climat prévoit, d'ici 2040, la fin des ventes de voitures émettant des GES en 2040. Les personnes morales (entreprises et administrations) achètent la moitié des VP neufs, qu'ils revendent assez vite aux particuliers. Ils constituent un potentiel levier de diffusion des nouvelles technologies moins nuisibles à l'environnement. Il est donc primordial de comprendre les pratiques d'acquisition et les usages de ces véhicules faits par les personnes morales en vue d'adapter les politiques publiques pour favoriser une diffusion plus rapide des véhicules propres de véhicules particuliers en France.

But de l'étude : mieux connaître ces flottes au moyen d'une enquête

L'étude s'appuie sur une enquête menée auprès d'un échantillon relativement modeste (environ 240 entités pour 200 questionnaires exploitables) mais représentatif des parcs détenus par les personnes morales. Le périmètre de l'étude porte sur les véhicules particuliers (VP) et les dérivés-VP (DVP), qui sont des VP transformés en véhicules utilitaires, utilisés par les entités des secteurs de la Production, des Services et de l'Administration (hormis le secteur de la réparation automobile, les concessionnaires, les loueurs et le transport ; les véhicules en location longue durée – LLD - sont réaffectés aux entités utilisatrices). Les résultats sont ventilés par secteurs d'activité, par taille (en nombres de salariés), par mode de détention [location avec option d'achat (LOA), location longue durée (LLD), achat] et par zone de circulation (urbaine, péri-urbaine, rurale).

Enseignements tirés des données antérieures : des flottes de faible taille

- 10 % des personnes morales, soit 450 000 entités, possèdent au moins un VP ou DVP dans leur flotte.
- La moitié des véhicules particuliers font partie de petites flottes (flottes de moins de 10 véhicules).
- Les personnes morales sont responsables de l'achat de la moitié des véhicules

neufs.

- Environ 2,9 millions de véhicules sont détenus par des personnes morales : 2,3 millions de VP auxquels il faut ajouter 600 000 DVP.
- 84 % des VP sont répartis dans 3 secteurs : 33 % dans la production, 26 % dans les services et 25 % dans les administrations.

Résultats de l'enquête :

(i) Un parc essentiellement diesel, récent, utilisé intensément, renouvelé rapidement, détenu en LLD

- 44 % des véhicules (VP+DVP) des entités enquêtées sont des véhicules de fonction (soit, extrapolé à l'ensemble des parcs de personnes morales, environ 1,1 million de véhicules).
- Les véhicules sont exploités en majorité en LLD (61 %). Ce mode pourrait être remis en question en raison de la norme IRFS 16 applicable à partir de janvier 2019, qui impose d'intégrer les contrats de location dans le bilan de l'entreprise.
- Ils sont récents ($3,8 \pm 0,4$ ans), notamment en LOA et LLD (respectivement 2,5 et 2,4 ans) et sont conservés relativement peu longtemps ($4,8 \pm 0,5$ ans), mais encore moins en LOA et LLD (respectivement 4 ans et 3,9 ans).
- Ils parcourent en moyenne 26 000 km ($\pm 2 500$) / an avec des variations selon les motorisations (Diesel 35 600 km ; Essence 8 700 km ; VE 20 700 km). Dans les administrations les kilométrages sont généralement plus faibles mais avec une forte dispersion (40 % des véhicules roulent moins de 10 000 km alors que 20 % d'entre eux effectuent plus de 40 000 km).
- Le kilométrage journalier maximum varie selon les milieux (115 km en milieu urbain, 200 km en milieu péri-urbain et 165 km en milieu rural).
- Le parc est diésélisé à 79 % ($\pm 5\%$).
- Lorsqu'ils sont achetés, 89 % des véhicules sont neufs.

(ii) Des motorisations alternatives détenues en propre, dans l'administration et le secteur des services, et utilisées en zones urbaines

Les motorisations alternatives ne représentent que 4 % du parc (3 % de véhicules électriques et 1 % de véhicules hybrides essence) ce qui n'est pas significatif vu la taille de l'échantillon. Cependant l'étude livre les enseignements qualitatifs suivants :

- Les motorisations alternatives sont présentes dans les secteurs de l'administration et des services (très peu dans le secteur de la production).
- Elles sont présentes dans les grandes ou petites structures (peu dans les entités de

taille intermédiaire i.e. de 3 à 49 salariés).

- Elles sont utilisées essentiellement en zone urbaine, là où la distance maximale journalière est la plus faible (médiane entre 100 et 150 km).
- Elles sont détenues essentiellement en propriété (pas en LLD, très peu en LOA).

(iii) Des gestionnaires en attente d'une offre crédible (modèles, prix, bornes de recharge) et d'information fiable, et sensibles aux mesures réglementaires

- Les principaux critères de choix sont le coût (prix véhicule et consommation) et le besoin métier (gamme). Dans les grands parcs, l'aspect environnemental est davantage perçu, mais souvent en lien avec la fiscalité, notamment avec l'impact du CO₂ sur les montants de taxe sur les véhicules de société (TVS)
- Les gestionnaires se disent peu sensibles à la fiscalité, hormis sur la TVS et davantage sensibles aux mesures réglementaires (restrictions de circulation sur la base de Crit'air, obligation d'achat de véhicules propres).
- Les véhicules électriques sont bien connus, contrairement au gaz naturel véhicule (GNV) et au GPL.
- Pour développer l'usage de motorisations alternatives, les mesures plébiscitées sont les aides financières à l'achat et le développement de bornes de recharge.
- Les gestionnaires insistent sur la nécessité de pouvoir disposer d'informations objectives et neutres.

Remarque méthodologique

Les seuils de tolérance pour les moyennes et les pourcentages \pm sont donnés pour une probabilité de 95 %.

L'échantillonnage des personnes morales a été effectué à partir de données de cadrage issues du parc 2010 (SDES) actualisées avec des données AAA de 2016, les données plus récentes sur le parc n'étant pas disponibles au moment de la réalisation de l'étude. Le nombre de véhicules détenus par les personnes morales a pu augmenter dans l'intervalle, mais on suppose que la structure du parc des personnes morales n'a pas changé radicalement et que le biais potentiel ainsi créé n'est pas significatif.

FINDINGS

Knowledge of the French fleet of vehicles and its use is well known for individuals / households. On the other hand, few data are available on the fleet used by legal entities. The study presented here aims to extract from a survey a better knowledge of the state and the use of these fleets.

Challenges: the fleets of companies and local authorities are vectors for disseminating new technologies

Passenger cars (PC) are responsible for 14% of greenhouse gas (GHG) emissions in France and for many other environmental impacts (including noise and air pollution). The French Climate Plan includes, by 2040, the end of sales of vehicles responsible for GHG emissions. Legal persons (companies and administrations) buy half of the new PC, which they resell rather quickly to the households. They represent potential means for the diffusion of new technologies less harmful to the environment. It is therefore essential to understand what are the acquisition practices and the uses of these vehicles by legal entities. It will help the French state to adapt its public policies, aiming at renewing more rapidly the fleet of passenger vehicles.

Purpose of the study: gain a better knowledge of these fleets through a survey

The study is based on a survey of a relatively small sample (about 240 entities for 200 validated questionnaires) but representative of the corporate fleets held by legal entities. The scope of the study covers passenger cars (PC) and passenger vehicles transformed into utility vehicles (DPC) used by entities in the Production, Services and Administration sectors (excluding the automotive repair sector, car dealers, rental and transportation; long-term rental vehicles are reallocated to user entities). The results are broken down by sector of activity, by size (in numbers of employees), by mode of ownership (leasing : i.e. with option to purchase, long-term rental, purchase) and by traffic zone (urban, suburban, rural).

Lessons from previous data: fleets are small

- 10% of legal entities, i.e. 450 000 entities, have at least 1 Pcor DPC in their fleet.
- Half of the private vehicles belong to small fleets (fleets of less than 10 vehicles).
- Legal entities account for the purchase of half of the new vehicles.
- Approximately 2.9 millions vehicles are owned by legal entities: 2.3 millions PC plus 600 000 DPC (passenger cars derived from light duty vehicles).
- 84% of these vehicles are divided into 3 sectors: 33% in production, 26% in services and 25% in administrations.

Results of the survey:

(i) A predominantly diesel fleet, recent, intensively used, rapidly renewed, held on long term rental

- 44% of the vehicles of the surveyed entities are official cars i.e. attributed to a specific employee of the entity (extrapolated to all the stocks of legal entities, they amount to approximately 1,1 million vehicles).
- Most of the vehicles are operated under long term rental contracts (61%). This fleet management choice could be penalized because of the IRFS 16 standard applicable from January 2019, which requires the integration of rentals in the balance sheet of the company.
- They are recent (3.8 +/- 0.4 years), especially under leasing and long term rental (respectively 2.5 and 2.4 years) and are kept for a relatively short period (4.8 ± 0.5 years), even shorter when in leasing or long-term rental (respectively 4 years and 3.9 years).
- They travel an average of 26 000 km (± 2 500) per year with variations according to the engines (diesel 35 600 km, gasoline 8 700 km, battery electric vehicles 20 700 km). In the administrations, the mileage is generally lower but with a high degree of dispersion (40% of the vehicles drive less than 10 000 km while 20% of them drive more than 40 000 km).
- The maximum daily mileage varies depending on the environment (115 km in urban areas, 200 km in suburban areas and 165 km in rural areas).
- The share of diesel vehicles in legal entities' fleets is 79% (± 5%).
- When purchased by the entity, 89% of these vehicles are new.

(ii) Alternative propulsion engines are owned by the government and the service sector and used in urban areas

Alternative engines account for only 4% of the fleet (3% battery electric vehicles and 1% petrol-electric hybrid cars), which is not significant given the size of the sample. However, the study delivers the following qualitative lessons:

- Alternative engines are present in administration and services sectors (very scarce in the production sector).
- They are found in large or small structures (scarce in mid-size entities i.e. from 3 to 49 employees).
- They are used mainly in urban areas, where the maximum daily distance is the lowest (median between 100 and 150 km).
- They are mainly directly owned (not in rental, very few in leasing).

(iii) Managers are waiting for a credible offer (models, prices, charging stations) and reliable information, and are sensitive to regulatory measures

- The main criteria of selection are the costs (vehicle price and consumption) and the business need (range). In large fleets, the environmental aspect is more taken into account, but often related to taxation, in particular to the impact of CO₂ on the amounts of tax on company cars.
- Managers say they are not very sensitive to taxation, except to the tax on company cars, and more sensitive to regulatory measures : circulation restrictions based on Crit'air (environmental classification for cars in France), obligation to purchase clean vehicles.
- Battery electric vehicles are familiar to the managers, unlike natural gas vehicles (NGV) and liquefied petroleum gas (LPG) vehicles.
- In order to develop the use of alternative engines, the most popular measures are financial support for car purchase, and development of charging stations.
- Fleet managers insist on the need for objective and neutral information.

Methodological note

Tolerance thresholds for means and percentages \pm are given for a 95% probability.

Sampling of legal entities was done using updated 2010 Fleet Scope Data (SDES) with 2016 AAA data, as more recent fleet data was not available at the time of completion. study. The number of vehicles owned by legal entities may have increased in the meantime, but it is assumed that the structure of the legal entity's fleet has not changed drastically and that the potential bias thus created is not significant.

Introduction

Contexte et objectifs de l'étude

L'étude porte sur les parcs de véhicules particuliers (VP) et dérivés de véhicules particuliers (DVP) des personnes morales. Elle vise à améliorer la connaissance de ces parcs, à évaluer le potentiel de transition vers des véhicules moins polluants ou des modes et pratiques alternatifs et à identifier les freins et leviers associés, en particulier les leviers actionnables par la puissance publique.



CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

OBJECTIFS ET ÉTAPES DE L'ÉTUDE

L'étude porte sur les parcs¹ de véhicules particuliers (VP) et dérivés de véhicules particuliers (DVP)² des personnes morales. Elle concerne l'ensemble des secteurs d'activité, hormis le secteur de la réparation automobile, les concessionnaires, les loueurs et le transport (les véhicules en location longue durée – LLD - sont réaffectés aux entités utilisatrices).

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Elle a pour objectifs de :

- améliorer la connaissance des parcs de véhicules des personnes morales (entreprises, établissements publics, collectivités...), analyser leur composition, leur utilisation et leur évolution,
- identifier les stratégies mises en place par les structures détentrices/utilisatrices de parcs, en matière de gestion de leur flotte et de la mobilité de leurs collaborateurs,
- évaluer le potentiel de transition vers des véhicules moins polluants ou des modes et pratiques alternatifs (transports en commun, vélo, taxi / véhicule de tourisme avec chauffeur (VTC), autopartage, covoiturage, travail à distance...), et les impacts en termes de mobilité et de démotorisation éventuelle,
- identifier les freins et leviers associés, en particulier les leviers (fiscaux, réglementaires) actionnables par la puissance publique.

¹ Le parc d'une entité est défini ici comme l'ensemble des véhicules qu'elle détient ou dont elle a l'usage, sans seuil de taille minimale (ainsi certaines entités ne détiennent qu'un seul véhicule)

² On entend par dérivé de VP ou de véhicule de société les modèles de véhicules particuliers qui ont été transformés en véhicules utilitaires 2 places.

PHASES DE L'ÉTUDE

- Une analyse documentaire et statistique permettant d'établir un panorama consolidé des parcs des personnes morales et de déterminer un échantillon représentatif.
- Une enquête quantitative sur les parcs de véhicules pour recueillir des informations quantitatives et mieux connaître les stratégies de gestion des parcs et de mobilité (avec une cible de 200 entretiens exploitables sur 2 000 entités interrogées).
- Une enquête qualitative permettant de comprendre les mécanismes décisionnels, stratégies et attentes des personnes morales en matière de mobilité et de parcs de véhicules et une analyse croisée avec les données quantitatives (avec des entretiens approfondis auprès de 25 organismes pré-ciblés).

CONTENU DES 3 PHASES

L'ANALYSE DOCUMENTAIRE

L'analyse documentaire et statistique a pour objectif de compiler et à analyser l'ensemble des données existantes sur les parcs de véhicules des personnes morales.

L'ENQUÊTE QUANTITATIVE

L'objectif de l'enquête quantitative est d'améliorer la connaissance sur la configuration et l'usage des parcs de véhicules, la politique de gestion (notamment l'impact des dispositifs fiscaux et réglementaires), avec un focus particulier sur la perception et les intentions d'achat de véhicules à motorisation alternative, et enfin, de permettre une mise en perspective à travers l'analyse de la politique en matière de mobilité.

L'ENQUÊTE QUALITATIVE

L'objectif des entretiens qualitatifs est de comprendre les mécanismes de décision concernant : le mode de détention, le choix du type de motorisation, les critères de choix des véhicules. La présentation des résultats est intégrée à celle de l'analyse quantitative afin d'apporter des précisions sur les résultats quantitatifs.

Contexte et objectifs de l'étude

Partie 1

Analyse documentaire et statistique

Les données sur les flottes des personnes morales sont éparses et fragmentées. L'objectif de cette partie est de réaliser un état des lieux des données existantes sur ces flottes.



1 ANALYSE DOCUMENTAIRE ET STATISTIQUE

Il existe des données sur le parc des personnes morales, mais elles sont éparées et fragmentées³. Jusqu'en 2010, le SOeS publiait des données sur les parcs et immatriculations de véhicules particuliers et véhicules utilitaires, ventilées par activité du détenteur. Au moment du lancement de cette étude, les données 2017 fournies par le SDES ne fournissaient plus cette répartition. Elles permettent néanmoins de donner un aperçu intéressant dont les principaux éléments chiffrés sont résumés ci-après. Au moment de la publication de cette étude, de nouvelles données disponibles montrent qu'en raison de la hausse de la part des immatriculations de personnes morales, le parc a évolué de manière significative entre 2010 et 2019. En effet, au 1^{er} janvier 2019, on compte 5,5 millions de véhicules dont 4,8 millions de VP et 0,7 millions de DVP contre 1,9 millions de VP et 0,6 millions de DVP en 2010.

1.1 ÉLÉMENTS CLÉS DE L'ANALYSE DOCUMENTAIRE ET STATISTIQUE

- 2,9 millions de véhicules (particuliers et DVP) sont détenus/utilisés par des personnes morales, soit 11% du parc français (VP + DVP), dont 21% de DVP. Pour l'essentiel, l'utilisation des DVP semble répondre à des besoins métier, sauf dans certains secteurs, comme a priori la banque-assurance.
- 10% des personnes morales, soit 450 000 entités, possèdent au moins 1 VP dans leur flotte.
- Parmi elles, 92% disposent d'un parc de moins de 5 véhicules particuliers
- Plus de 50% du parc de VP est composé de flottes de moins de 10 véhicules
- 84% des VP sont répartis sur 3 secteurs :
 - Les services, avec 33% des VP
 - Le BTP avec 26% des VP ;
 - Le secteur public avec 25% de VP.

³Voir tableau des sources consultées en annexe (Annexe 7.2 Bibliographie).

Plus de la moitié des immatriculations neuves sont désormais le fait de personnes morales. La tendance à la hausse, observée depuis une quinzaine d'années, devrait se poursuivre. A noter toutefois, que la moitié de ces immatriculations est le fait des constructeurs / démonstrateurs et loueurs courte durée.

- La part des immatriculations de DVP connaît quant à elle une tendance à la baisse. Les personnes morales achètent proportionnellement à peu près autant de véhicules électriques que les particuliers depuis 2015.
- Une LLD privilégiée par le secteur privé (73%, surtout les entreprises de plus de 100 salariés) alors que le secteur public préfère acheter ses véhicules.
- Une durée moyenne de détention de 3,3 ans pour les véhicules en LLD (en augmentation pour réduire les coûts), contre un âge moyen de 8,5 ans pour les véhicules des collectivités.
- Des parcs d'entreprises à 96% diésélisés (mais en baisse, avec une division par 2 des immatriculations diesel en 5 ans), contre des flottes publiques où la mixité est un peu plus importante, avec des flottes moins dieselisées et 75% des flottes comprenant des VE.
- Une réduction de 27% des émissions de CO₂, en 7 ans, pour arriver à une moyenne de 106gCO₂/km en 2015 dans les parcs VP en LLD.
- Des kilométrages annuels moyens variant de 9 000 à 14 000km/an pour les flottes publiques à près de 30 000 km/an pour les flottes privées en LLD.
- Des kilométrages journaliers pour 69% inférieurs à 100km, et même 85% dans le public, si l'on en croit les usages observés pour les DVP, qui ont souvent des roulages importants (20 000km/an).
- Un renouvellement par des véhicules propres et une évolution de la politique de gestion des véhicules privilégiés par respectivement 76% (92% dans le public) et 66% des gestionnaires pour réduire l'empreinte écologique du parc ; la mutualisation des véhicules et les modes alternatifs également plébiscités dans le public.
- Concernant les motorisations alternatives, une nette préférence pour l'hybride diesel, puis l'électrique et l'hybride essence ; les autres motorisations (GNV, GPL, biocarburants et hydrogène) arrivant très loin derrière. 45% des gestionnaires se considèrent encore trop peu informés sur ces motorisations alternatives.
- Des politiques de mobilité des entreprises qui confirment encore la place dominante du véhicule de fonction, et du véhicule individuel en général pour les déplacements professionnels. Une prise de conscience des enjeux de la mobilité durable qui se traduit peu dans les faits pour ces parcs.

1.2 TAILLE ET STRUCTURE DES PARCS

1.2.1 LE PARC DES PERSONNES MORALES

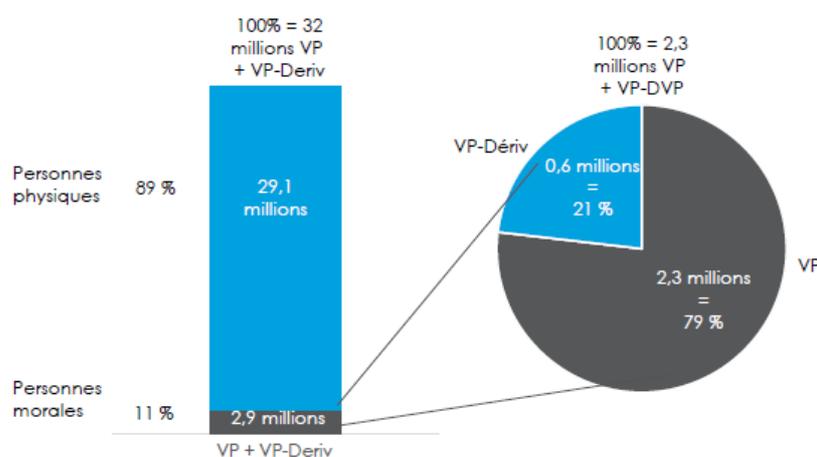
D'après les données du SDES sur le parc roulant de véhicules particuliers (VP)⁴ au 01/01/2010, le nombre de VP affectés à des personnes morales est de 2,3 millions de véhicules (hors concessionnaires, réparation automobile et transport). Cela représente environ 11% du parc français qui totalise près de 32 millions de véhicules particuliers au 01/01/2010 (NB. Au-delà de 2010, la répartition du parc entre personnes morales et personnes physiques n'est plus disponible).

Par ailleurs, il n'existe pas de données statistiques sur le parc de DVP. On estime toutefois ce parc à 0,6 million de véhicules (sur la base du parc roulant de véhicules utilitaires légers – VUL - des personnes morales en 2010 et du ratio DVP/VUL constaté par secteur d'activité dans l'enquête VUL du SoeS (cf. Annexe 6.2)).

Au total, on estime donc qu'au 01/01/2010, le parc des personnes morales est composé de 2,9 millions de véhicules particuliers et de DVP⁵.

Les DVP représentent 21% de ce parc, une part non négligeable qui justifie de les intégrer à l'étude.

Graphique 1. Répartition du parc de véhicules légers entre personnes morales et personnes physiques en France en 2010 (en%)



⁴ Véhicules particuliers de moins de 15 ans d'âge

⁵ Hors commerces de réparation automobile et transport (code NAF G-45 et H)

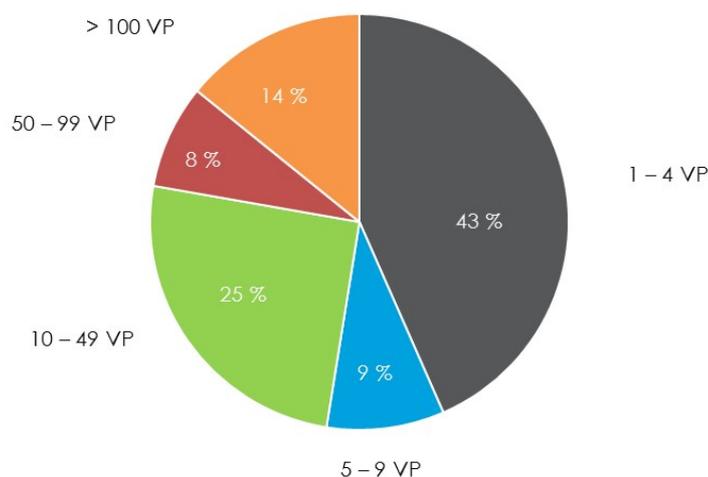
D'après des comptages fournis par AAA⁶, **448 905 entreprises possèdent au moins 1 VP en parc en 2016. Cela représente environ 10% des personnes morales⁷.**

Le périmètre de notre étude se concentrera donc sur ces 10% de personnes morales qui possèdent au moins 1 VP en parc.

1.2.2 RÉPARTITION PAR TAILLE ET SECTEUR D'ACTIVITÉ

Plus de la moitié des VP se trouvent dans des **petits parcs** de moins de 9 véhicules

Graphique 2. Répartition des véhicules particuliers des personnes morales en fonction de la taille du parc en France en 2016 (en%)



Source : Source : Bemobi, d'après comptages AAA, 2016 (hors concessionnaires, réparation automobile et transport). La répartition du parc de VP a été estimée sur la base d'un nombre moyen de véhicules par tranche de taille du parc, respectivement de : 1,5 ; 7 ; 25 ; 70 ; 50 et 150.

D'après les comptages AAA, 92% des personnes morales disposant de véhicules particuliers ont un parc de moins de 5 véhicules, représentant potentiellement 43% du parc de véhicules particuliers des personnes morales. Seul 0,3% des personnes morales disposent de parcs de plus de 100 véhicules, soit environ 14% du parc.

⁶ L'Association Auxiliaire de l'Automobile (AAA), dépendante du comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), assure la gestion matérielle du **Fichier central des automobiles (FCA)**. Ce fichier a pour objet le suivi des immatriculations et du parc des véhicules en circulation ainsi que la fourniture d'informations statistiques et nominatives à certaines administrations et aux constructeurs automobiles.

⁷ Insee : sur la base de 4,5 millions d'établissements au 1/01/2014

Partie 1 - Analyse statistique et documentaire

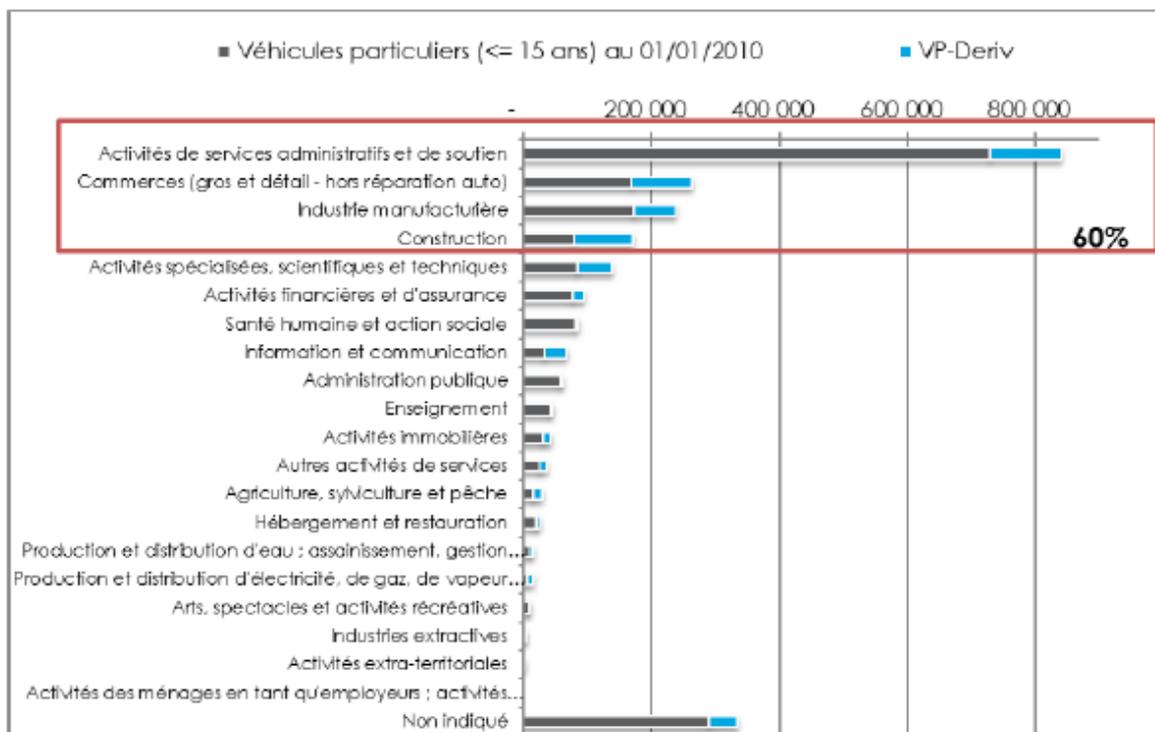
Tableau 1. Répartition des personnes morales par taille de parc (véhicules particuliers uniquement)

TAILLE DE PARC (VP)	1-4 véhicules	5-9 véhicules	10-49 véhicules	50-99 véhicules	100 véhicules et plus	Total général (en %)
Total général	412 511	19 041	14 323	1 683	1 349	448 907
Total général (en %)	92%	4%	3%	0,4%	0,3%	
Répartition des VP en %	43%	9%	25%	8%	14%	

Source : Bemobi, d'après comptages AAA, 2016 (hors concessionnaires, réparation automobile et transport). La répartition du parc de VP a été estimée sur la base d'un nombre moyen de véhicules par tranche de taille du parc, respectivement de : 1,5 ; 7 ; 25 ; 70 ; 50 et 150.

La répartition du parc de véhicules particuliers et VP-Deriv des personnes morales par secteur d'activité immatriculant les véhicules a pu être reconstituée sur la base des données du SOeS (RSVERO sur le parc VP et VUL au 1/01/2010 et enquête VUL de 2011).

Graphique 3. Répartition du parc, par secteur d'activité immatriculant les véhicules



Source : Traitement Bemobi d'après SOeS, RSVERO au 1/01/2010 (hors commerces de réparation automobile et transport). Pour les DVP : estimation sur la base ratios VP-Deriv/VUL observés par secteur d'activité dans l'enquête VUL 2011 du SoeS (cf. Annexe 6.3)

Partie 1 - Analyse statistique et documentaire

Toutefois ces données du SDES ne permettent pas une réaffectation des véhicules immatriculés par les loueurs longue durée aux secteurs d'activité qui les utilisent.

Les données AAA permettent cependant une ventilation par secteur d'activité en tenant compte des véhicules détenus ou loués (LLD). Ainsi, on observe que les activités de services administratifs et de soutien, qui comprennent les loueurs longue durée, arrivent en toute première place, avec 36% du parc immatriculé, suivies par le commerce (gros et détail), l'industrie et la construction qui, ensemble, ne représentent que 24 % du parc.

Les comptages AAA montrent que les secteurs disposant le plus de véhicules (84% des VP) sont les services avec 33% des VP, le BTP avec 26% et le secteur public avec 25 % (administration, santé et enseignement).

Tableau 2. Répartition des personnes morales par taille de parc (VP) et secteur d'activité.

SECTEUR / TAILLE DE PARC	1-4 véhicules	5-9 véhicules	10-49 véhicules	50-99 véhicules	100 véhicules et plus	Total général	Total général (en %)	Volume en % de VP
ADMINISTRATIONS, SANTE, ENSEIGN	99 460	6 248	4 889	484	329	111 410	25%	28%
AGRICULTURE	20 914	91	33	4	3	21 045	5%	2%
AUTRES SERVICES	27 309	886	563	55	21	28 834	6%	5%
BTP	108 368	4 831	3 657	446	348	117 650	26%	26%
HOTELLERIE RESTAURATION	18 695	123	68	10	9	18 905	4%	2%
INDUSTRIE	28 093	2 567	2 145	284	227	33 316	7%	12%
SERVICES	109 672	4 295	2 968	400	412	117 747	26%	25%
Total général	412 511	19 041	14 323	1 683	1 349		448 907	
Total général (en %)	92%	4%	3%	0,4%	0,3%			
Répartition des VP en %	43%	9%	25%	8%	14%			

Source : Fichiers AAA 2017

Pour l'enquête, ces véhicules ont été répartis dans 3 secteurs : Services, Production et Administration.

Zoom sur les DVP

On estime, tous secteurs confondus, que les DVP représentent 23 % du parc de véhicules particuliers et de DVP.

Ce poids est plus élevé dans certains secteurs comme :

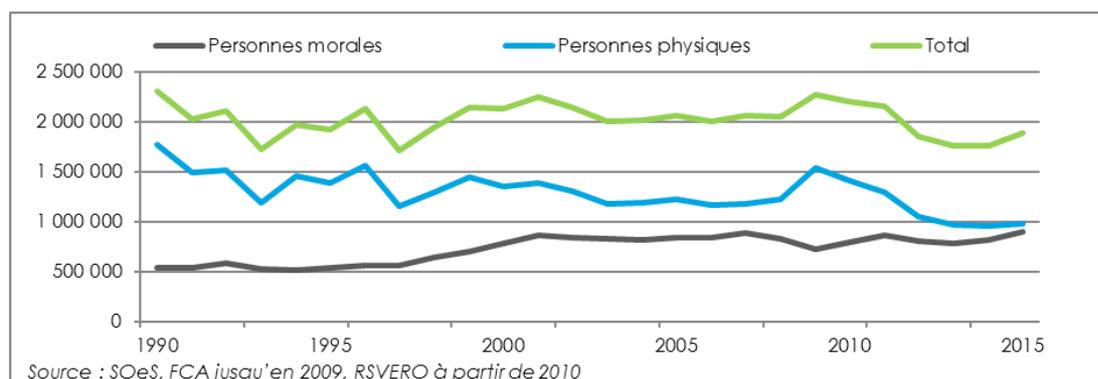
- la production et distribution d'électricité, gaz, vapeur et air conditionné (56 %),
- la construction (54 %),
- l'information et la communication (51 %),
- l'agriculture, la sylviculture et la pêche (49 %).

Toutefois, cet équipement peut a priori s'expliquer par des besoins métier (transport de matériel). En revanche, dans des secteurs comme les activités financières et d'assurance, qui utilisent 19% de DVP, cet équipement peut être davantage motivé par la fiscalité avantageuse dont ils bénéficient.

1.2.3 LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES DES PERSONNES MORALES

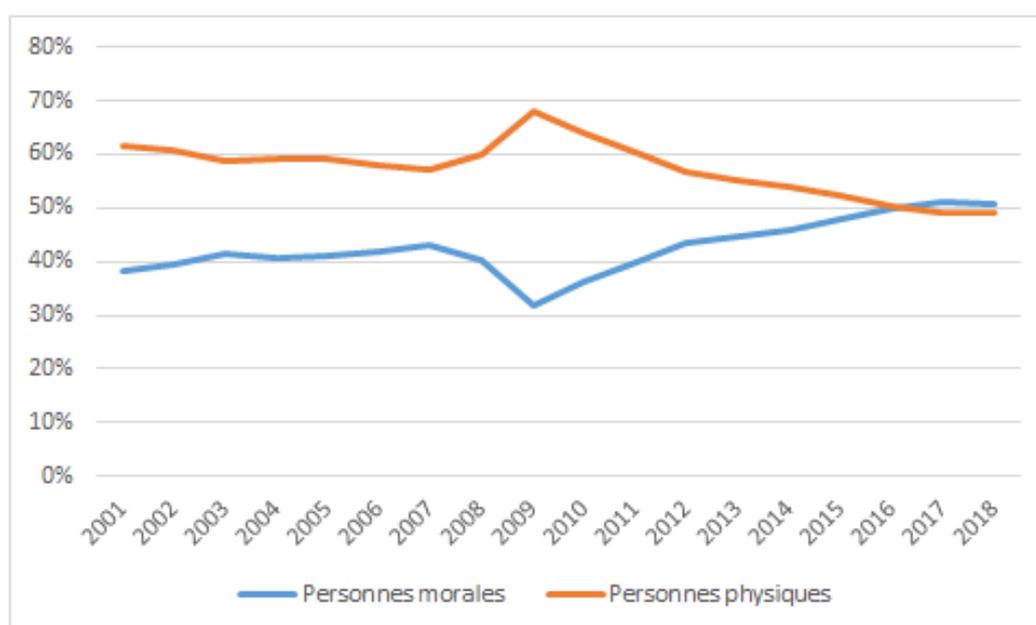
Si jusqu'à la fin des années 1990, les immatriculations des personnes morales étaient restées quasi-stables, ne représentant qu'un quart des immatriculations totales de VP, on observe depuis une **hausse assez régulière**, alors que les immatriculations des personnes physiques sont quant à elles en nette baisse.

Graphique 4. Immatriculations de voitures neuves (VP) des personnes morales et personnes physiques depuis 1990



La part des immatriculations de VP des ménages est passée de 64% en 2010 à 49% en 2017, contre **36% à 51% pour les immatriculations des personnes morales**. Le marché du véhicule d'entreprise joue désormais un rôle prépondérant dans les évolutions du marché automobile.

Graphique 5. Part des immatriculations annuelles de VP des personnes morales et physiques (en% du parc)

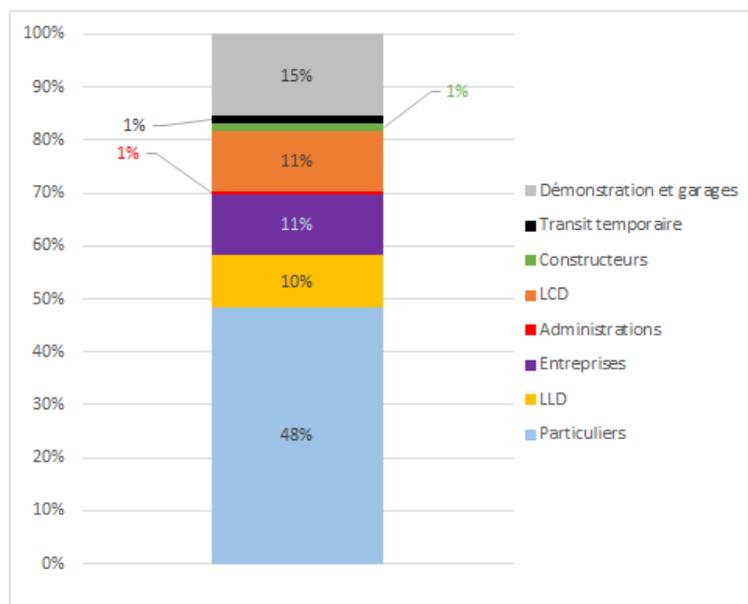


Source : Immatriculations annuelles CGDD / SDES / RSVERO - 2019

Il faut toutefois nuancer ce constat. Comme l'indique le graphique ci-dessous, **seul un quart (23%) des immatriculations en 2015 concerne réellement des véhicules en location longue durée (LLD) et autres véhicules d'entreprises**. La part des démonstrateurs et constructeurs est en constante augmentation ces 5 dernières années (16% en 2015). Le solde est assuré par la location courte durée (LCD), dont la part, constante ces 5 dernières années, s'établit autour de 10%.

Selon le baromètre de l'OVE, qui cible les structures de plus de 10 salariés et de plus de 10 véhicules (et intègre les parcs de véhicules utilitaires légers), un tiers des entreprises interrogées prévoient une augmentation de leur parc, tandis que seulement 16% pensent que leur parc va diminuer. Cette augmentation concerne surtout les parcs de plus de 50 véhicules où 37% des entités envisagent une évolution à la hausse (et 23% à la baisse).

Graphique 6. Répartition des immatriculations neuves VP en 2018 (en % du total)



Source : données AAA 2019

1.2.4 MODES DE FINANCEMENT

Selon le Baromètre de l'OVE, en 2016, le mode de financement privilégié par les entreprises est la location longue durée (LLD). En 2016, **73% des entreprises** ayant 10 véhicules ou plus indiquent que leur principal moyen de financement est la **LLD**. L'achat comptant concerne 17% des entités (plutôt stable depuis 2013), la LOA 9% et le crédit bancaire 1%.

D'ici 3 ans, les entreprises de plus de 100 salariés pensent que la LLD, la LOA ainsi que le crédit bancaire vont augmenter (respectivement de 10, 7 et 4 points) alors que l'achat comptant va rester stable.

👁 Quelles différences entre LLD, LOA et Crédit-bail ?

Achat (comptant): véhicule acheté par l'entité utilisatrice sur fonds propres

Location Longue Durée (LLD) : véhicule choisi par l'entité utilisatrice mais acheté par le loueur, qui finance et reste propriétaire du véhicule

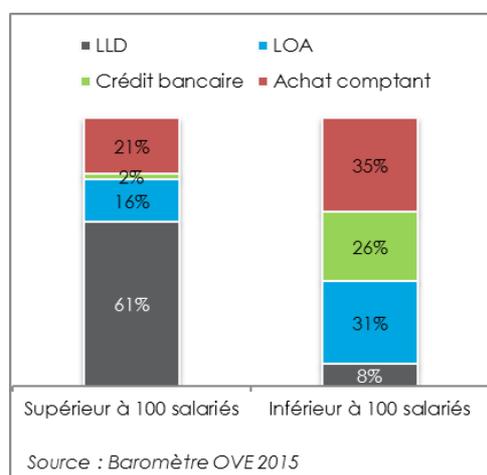
Location avec option d'achat (LOA) : fonctionne comme la LLD, cependant, à la fin du contrat, l'entité utilisatrice peut devenir propriétaire du véhicule en le rachetant à la valeur définie au contrat

Crédit-bail : le véhicule est acheté par l'entité utilisatrice via un crédit contracté. L'entité utilisatrice est donc propriétaire du véhicule.

Partie 1 - Analyse statistique et documentaire

Cependant, on note que le **mode de financement diffère significativement selon la taille de l'entreprise**. En effet, selon le Baromètre de l'OVE de 2015 : **61%** des entreprises de **plus de 100 salariés** choisissent la LLD comme mode de financement contre **8%** seulement pour les entreprises de **moins de 100 salariés**. Les entreprises de moins de 100 salariés se tournent plutôt vers de l'achat (61%) et de la LOA (31%). A noter que ces données sont différentes du baromètre 2016, le périmètre de l'étude devant être différent.

Graphique 7. Mode principal de financement selon la taille de l'entreprise (en%)



Bien qu'il n'existe pas de données statistiques sur le **secteur public**, l'expérience montre que la **LLD est très peu présente** dans ce secteur, du fait de la récupération d'une partie de la TVA sur les achats et des faibles roulages. En effet, les collectivités⁸ récupèrent une partie de la TVA sur les acquisitions de véhicules à travers le **Fond de Compensation de la TVA** (FCTVA), dont le taux est fixé à 16,4 % pour les dépenses éligibles réalisées à compter du 1er janvier 2015. A contrario, les collectivités ne récupèrent pas la TVA sur les locations longue durée, car ces coûts sont affectés au budget de fonctionnement. Par ailleurs, le secteur public réalise en général de faibles roulages, ce qui ne permet pas d'obtenir des contrats intéressants d'un point de vue économique.

Enfin, la Circulaire du Premier Ministre de 2015 sur les véhicules de l'Etat et de ses opérateurs interdit la LLD⁹.

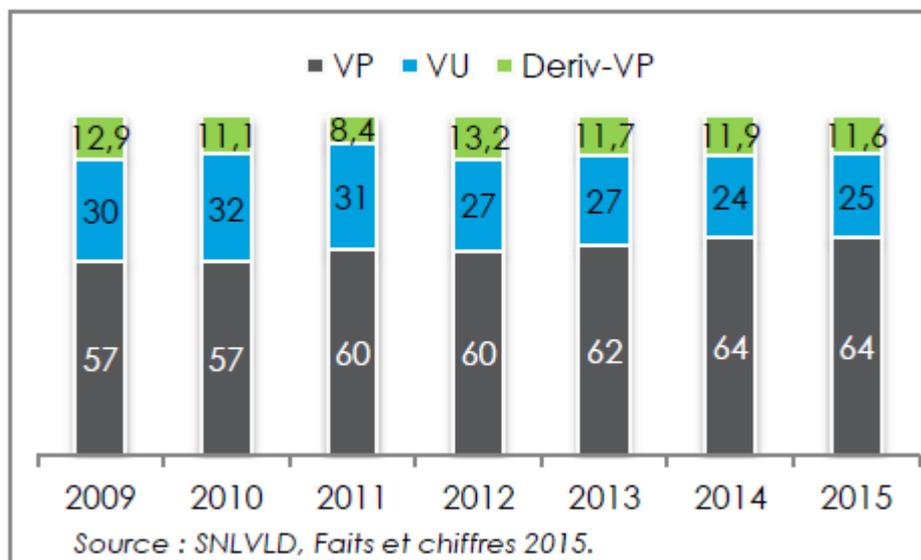
⁸ Article L1615-6 du Code général des collectivités territoriales

⁹ Circulaire du 1^{er} ministre n° 5767/SG du 16 février 2015 relative à la mutualisation et à l'optimisation de la gestion du parc automobile de l'Etat et des opérateurs

Zoom sur les DVP en LLD

D'après les données du SNLVLD, on observe une évolution à la baisse de la part des DVP en location longue durée. Ceux-ci représentaient 18,5% des immatriculations de véhicules particuliers (en intégrant les DVP normalement assimilés à des VUL) en 2009, contre 15,4% en 2015. Néanmoins les immatriculations des DVP montrent une tendance à la baisse (2,5 % entre 2014 et 2015)¹⁰.

Graphique 8. Répartition du parc LLD par catégorie depuis 2009 (en %)



¹⁰ Selon CGDD, SOeS, RSVERO. Chiffres et statistiques. Immatriculation de véhicules routiers neufs en 2015 : redressement quasiment général. N° 769. mai 2016.

1.3 CARACTÉRISTIQUES ET USAGES DES PARCS DE VÉHICULES DES PERSONNES MORALES.

1.3.1 DURÉE DE DÉTENTION

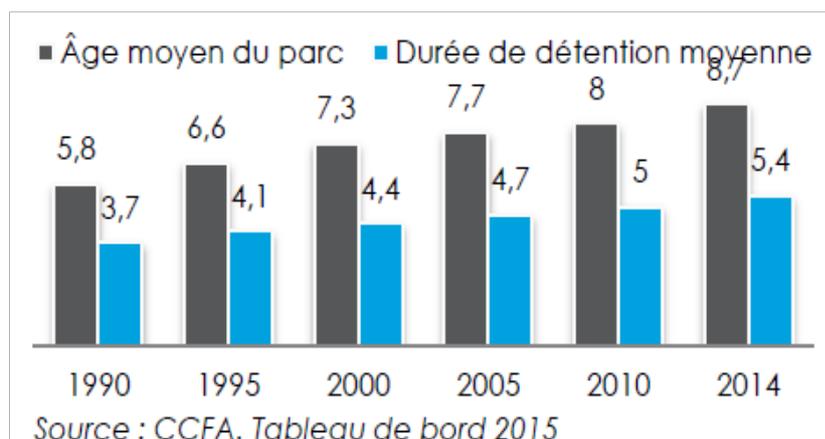
Selon, le SNLVLD, en 2015, dans le **secteur privé**, où la LLD est plus présente, le contrat moyen est de **39,7 mois (3,3 ans) ou 99 374 km (29 153 km/an)**¹¹.

Selon le Baromètre 2016 de l'OVE, les gestionnaires de parc estiment que la **durée moyenne de détention a augmenté** depuis l'année dernière, en particulier pour les parcs de plus de 50 véhicules. Ce phénomène est présent depuis plusieurs années et s'explique notamment par la volonté des entreprises de garder leurs véhicules plus longtemps afin de diminuer les coûts.

Selon la Fédération des Maires des Villes Moyennes, dans les collectivités, **l'âge moyen** des véhicules est de **8,5 ans**¹² alors que la Fédération préconise une durée moyenne de détention de 4 à 6 ans pour limiter les coûts d'entretien et les surconsommations.

La Circulaire du Premier Ministre de 2015 sur les **véhicules de l'Etat et ses opérateurs** précise les critères de renouvellement suivants : 120 000 km ou **7 ans** pour les VP et VUL. A partir de 9 ans, les véhicules doivent être détruits. Cela pourra à terme réduire l'âge des parcs du secteur public. En comparaison avec le parc roulant français (où les durées de détention et l'âge moyen sont en augmentation), on note que les parcs de véhicules du secteur public sont plus proches des moyennes nationales.

Graphique 9. Age et durée de détention du parc roulant français (en années)



¹¹ SNLVLD. Faits et chiffres 2015

¹² Fédération des Maires des Villes Moyennes.

1.3.2 KILOMÉTRAGES

Il existe peu de données sur l'usage des véhicules particuliers des personnes morales.

Pour les flottes en LLD, le contrat moyen donne un ordre de grandeur avec 29 153 km/an¹³, soit 56% de plus que la moyenne du parc roulant français. Selon une étude de l'OVE auprès de 32 communes¹⁴, le kilométrage médian des véhicules particuliers est de 8 900 km/an avec de fortes disparités : de 5 000 à 25 000 km annuels.

Concernant les véhicules de l'Etat, la Circulaire du 1^{er} ministre indique une moyenne de 14 000 km/an. Ces quelques éléments montrent que les véhicules des flottes publiques réalisent des kilométrages plus faibles et proches du parc roulant français, contrairement aux véhicules en LLD.

👁 Kilométrage du parc roulant français

Un véhicule particulier parcourt en moyenne 12 700 km/an avec une différence importante selon la motorisation¹⁵: 8 225 km en moyenne pour les véhicules essence et 53% de plus pour les véhicules diesel.

- VP 12 699 km

- dont diesel 15 447 km

- dont essence 8 255 km

- VUL 15 962 km

- dont diesel 16 579 km

Kilométrage des DVP

L'enquête VUL du SOeS de 2011 permet de mettre en avant des données d'usage pour les VP-Deriv avec une moyenne de 19 770 km/an et 89 km/jour (218 jours ouverts).

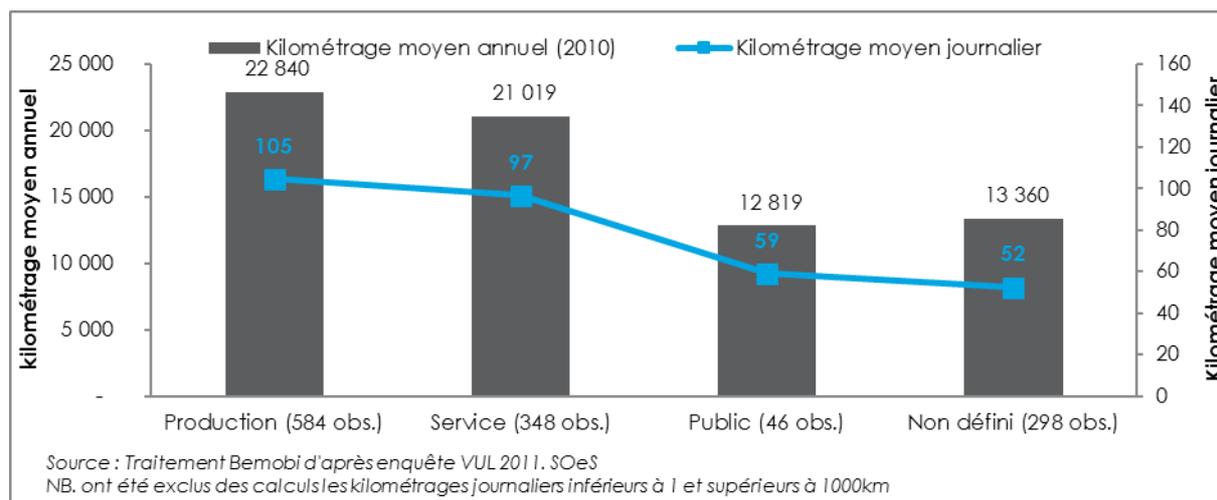
Le graphique ci-après met en évidence des différences nettes entre secteur public et privé : comme précédemment, la moyenne du public s'apparente à la moyenne des véhicules particuliers du parc français. De plus, le secteur de la production a les plus forts roulages avec en moyenne 22 840 km/an.

¹³ SNLVLD. Faits et chiffres 2015

¹⁴OVE. Repères et chiffres clés du marché. Novembre 2015. Etude réalisée auprès de 32 communes de 4 à 98 000 habitants - taille moyenne de 36 000 habitants pour un parc total de 3685 véhicules

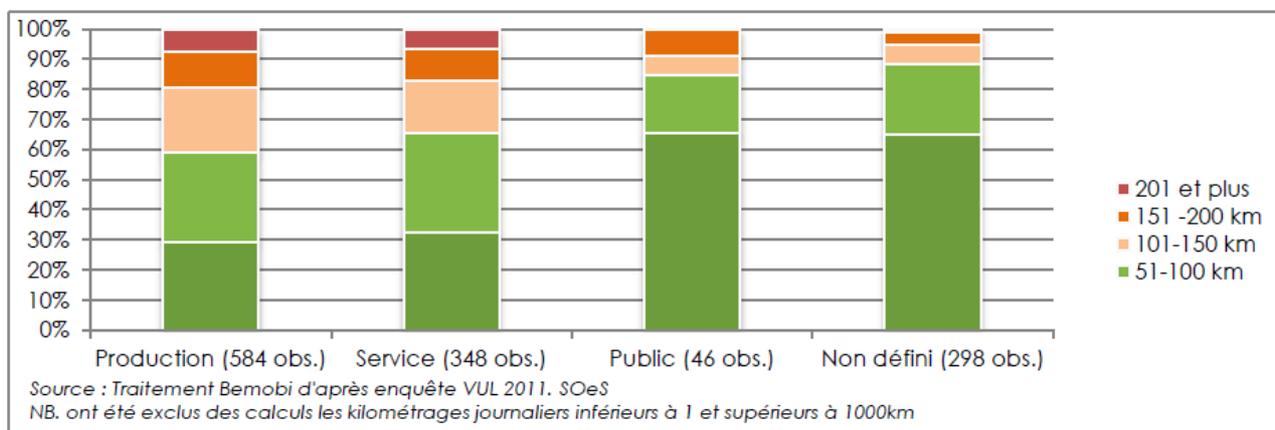
¹⁵ Source : SoeS (France Métropolitaine)

Graphique 10. Kilométrages moyens annuels et journaliers pour les DVP



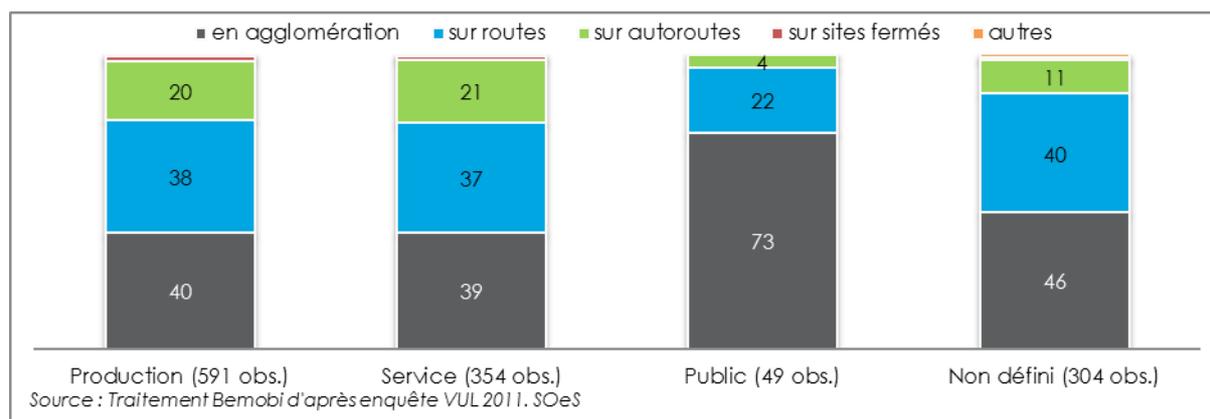
La répartition des DVP par tranche kilométrique journalière montre qu'en moyenne 69% des DVP parcourent moins de 100 kilomètres par jour. Le secteur le plus concerné est le public avec 85% de véhicules.

Graphique 11. Répartition des DVP par secteur et tranche kilométrique journalière.



42% des kilométrages des DVP sont réalisés en agglomération avec une part qui monte à 73% pour le secteur public.

Graphique 12. Part des kilométrages réalisés en fonction du type de routes (en %)



1.4 MOTORISATION DES VÉHICULES

1.4.1 MOTORISATIONS DANS LES PARCS

Le parc roulant français est composé (au 1er janvier 2016) de 69,6% de véhicules diesel, 29,1% de véhicules essence (y compris super-éthanol) et 1,4% de motorisations alternatives (hybride, électrique et autres).

Il n'existe pas de statistiques sur la répartition du parc de véhicules des personnes morales selon la motorisation.

Selon le baromètre 2016 de l'OVE, il y a **96% de véhicules particuliers diesel** au sein du parc des entreprises. Et dans 5 ans les gestionnaires estiment que la part de VP diesel passera à 84% et même à 78% pour les parcs les plus importants (50 véhicules et plus).

Bien qu'il n'existe pas de statistiques sur le **secteur public**, la **part de diesel dans les parcs semble moins importante** :

- ▶ En 2015, le loueur ARVAL, qui gère près de 300 000 véhicules, estime que les modèles essence ne représentent que 3 à 4% du parc qu'il loue aux entreprises contre 18% pour les collectivités.
- ▶ 85% du parc de véhicules de l'Etat (65 000 véhicules légers en février 2015) est composé de diesel, avec un roulage moyen de 14 000 km/an/véhicule. Cette part est en cours d'évolution car la Circulaire précise que « l'acquisition de véhicules diesel sera désormais réservée aux seuls véhicules dont l'usage le

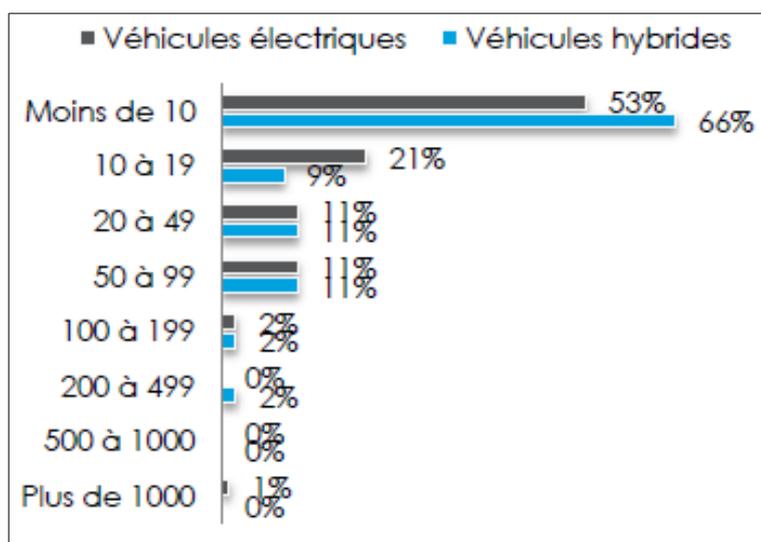
justifie économiquement : véhicules particuliers (VP) et fourgonnettes (VU et VP) roulant plus de 20 000 km /an ». Pour les véhicules roulant moins, le choix se portera sur une motorisation essence, hybride ou électrique.

Selon le Baromètre Flottes Automobiles 2014, **plus d'un tiers** (36%) des gestionnaires de parc indiquent avoir des **véhicules électriques** dans leur parc. Cette part monte à **75%** pour les **flottes publiques**, ce qui s'explique notamment par la réglementation (cf. encart ci-contre).

Néanmoins cela ne concerne qu'un nombre limité de véhicules, avec **74%** des gestionnaires qui possèdent **moins de 20 véhicules électriques en parc** (au total, le parc de VE représente seulement 1,4% du parc contre 0,9% en 2013).

Toujours selon le Baromètre Flottes Automobiles 2014, 41% des personnes morales possèdent des véhicules hybrides, une part qui monte à 45% dans le secteur privé et passe à 29% dans le secteur public, les motorisations électriques étant privilégiées. Comme pour les véhicules électriques, cela concerne un nombre limité de véhicules avec 75% de ces gestionnaires qui disposent de moins de 20 véhicules hybrides. Selon les gestionnaires, le parc de véhicules hybrides est réparti comme suit : 64% d'hybrides essence et 36% d'hybrides diesel.

Graphique 13. Part des véhicules électriques ou hybrides en fonction de la taille du parc (en % du parc)

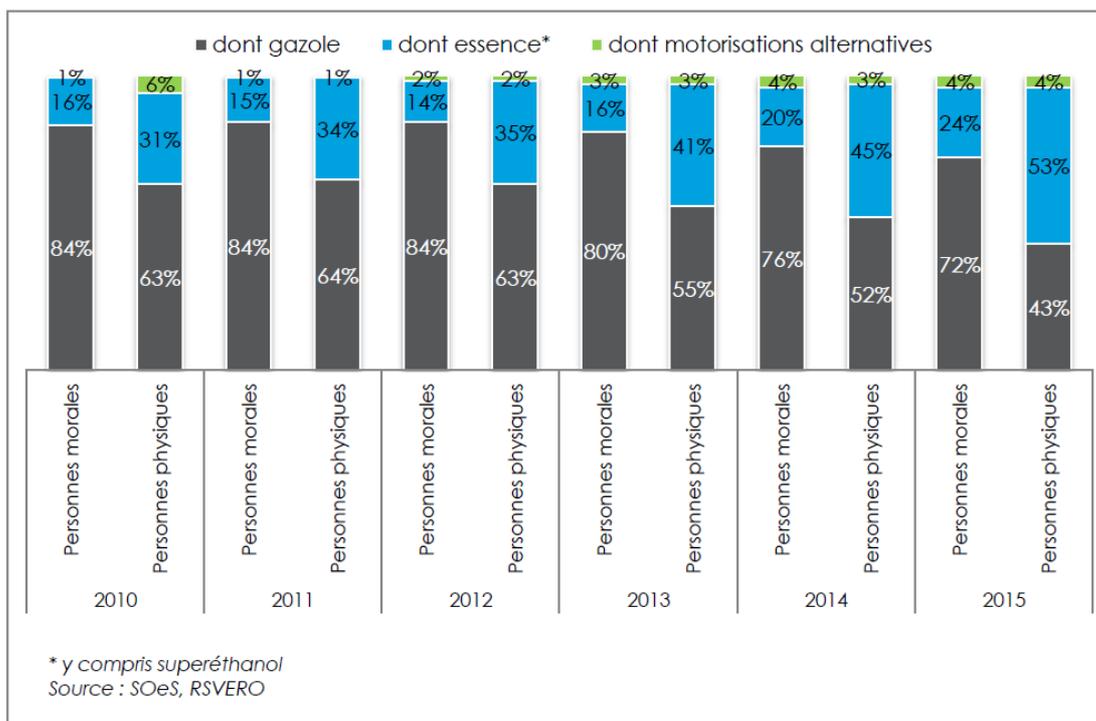


Source : Baromètre des flottes automobiles 2014

1.4.2 IMMATRICULATIONS SELON LES MOTORISATIONS

Les données d'immatriculations viennent compléter cette analyse. Elles mettent en évidence de fortes différences entre personnes physiques et morales, avec une part de **motorisation diesel bien plus importante pour les personnes morales : 72% en 2017, contre 43%** pour les personnes physiques. Ce constat est cohérent avec les politiques fiscales plus favorables au diesel et des kilométrages plus importants.

Graphique 14. Répartition des immatriculations des VP et VUL selon la motorisation (en%)



Les évolutions depuis 2010, montrent cependant une **baisse de 12 points** du diesel au profit de l'essence et des motorisations alternatives. Cette baisse est cependant moins rapide qu'auprès des personnes physiques (moins de 20 points) sur la même période. S'agissant des immatriculations des personnes morales (cf. graphique précédent), la part des **motorisations alternatives** atteint quant à elle **4%** (comme pour les personnes physiques), avec une augmentation de presque 1 point ces dernières années grâce notamment au bonus.

👁 **Secteur public** : Réglementations & motorisations

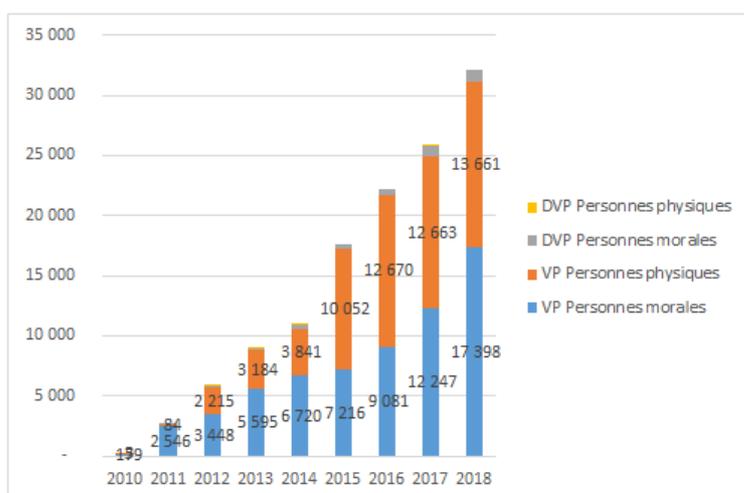
La loi Laure*¹⁶ de 1996 impose, pour les flottes publiques de plus de 20 véhicules, 20% de véhicules propres (VE, GPL et GNV) lors du renouvellement. Ce principe a été affirmé dans la loi sur la transition énergétique adoptée en juillet 2015 avec une obligation de renouveler 20%, des véhicules à faibles émissions (cf. décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017).

Pour les véhicules de l'Etat et ses opérateurs, la circulaire précise les principes suivants (dès 2015) : acquisition de 1/3 de véhicules hybrides et électriques minimum (dont au moins la moitié de véhicules électriques), 1/3 de véhicules à essence minimum, 1/3 de véhicules diesel maximum.

👁 **Zoom sur les véhicules électriques**

Depuis 2015 les personnes morales ont acheté proportionnellement moins de véhicules électriques que les particuliers. Il s'agit d'un renversement de tendance, avant les personnes morales étaient les principaux acheteurs de véhicules électriques. Globalement, on peut retenir que les personnes morales et les particuliers contribuent à la même hauteur à l'achat de véhicules.

Graphique 15. Evolution des immatriculations de véhicules électriques entre personnes morales et personnes physiques (en nombre de véhicules)



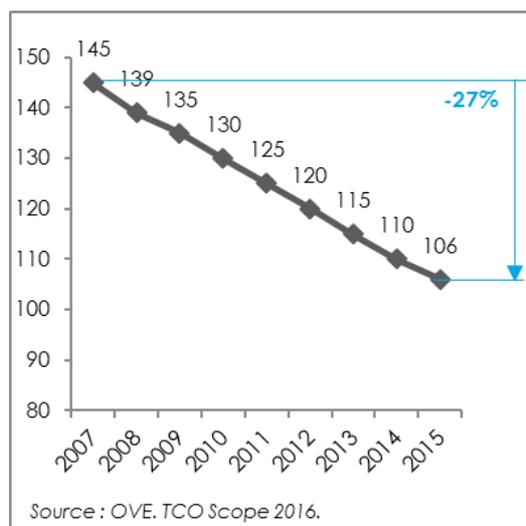
Source : Base de données AAA - 2019

¹⁶ Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)

1.4.3 ÉMISSIONS DE CO₂

Selon le Baromètre Flottes Automobiles 2014, les **émissions moyennes de CO₂** des véhicules particuliers sont de **121 gCO₂/km**. Selon l’OVE, le taux moyen des émissions de CO₂ des **flottes en LLD** a diminué de 27% en 7 ans : de 145gCO₂/km en 2007 à **106 gCO₂/km en 2015**¹⁷.

Graphique 16. Evolution des émissions de CO₂ des VP en LLD (en gCO₂/km)



Cette différence s’explique, dans le premier cas, par la prise en compte des flottes publiques et en propriété, dont les durées de détention sont plus élevées et les motorisations différentes (plus de véhicules essences présentant des taux plus importants).

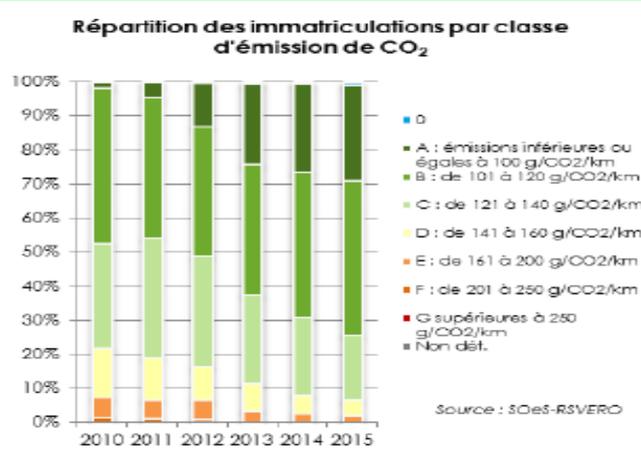
La baisse observée des émissions moyennes de CO₂ s’explique quant à elle par l’amélioration de la technologie et les différentes taxes mises en place (dispositif bonus/malus et la Taxe sur les Véhicules de Société). En effet, ces taxes qui sont corrélées avec les émissions CO₂ incitent à l’acquisition de véhicules moins émetteurs.

¹⁷ OVE, TCO Scope 2016

Partie 1 - Analyse statistique et documentaire

Les émissions de CO₂ des immatriculations de VP en France

Le taux moyen des émissions de CO₂ des véhicules particuliers immatriculés en France en 2015 est de 111 gCO₂/km. La différence avec le parc des véhicules en LLD (106g selon l'OVE) s'explique par :



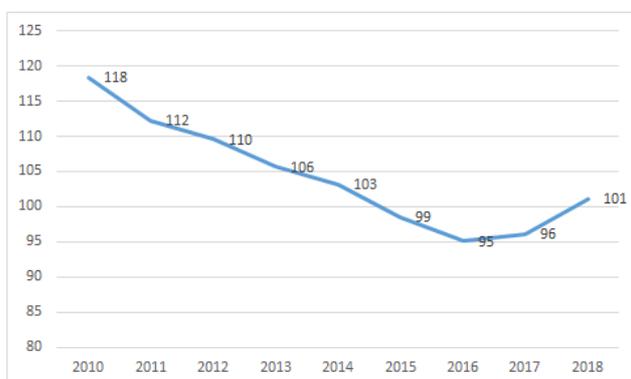
-Une part plus importante de motorisations diesels dans les flottes des personnes morales (ces motorisations ayant des taux moindres d'émissions de CO₂ que l'essence) ;

- Des durées de détention plus faibles.

Les émissions de CO₂ des DVP

On note une baisse de 20% des émissions moyennes de CO₂ des DVP entre 2010 et 2016 pour atteindre 95 gCO₂/km¹⁸, proche de celle observée pour les VP. En 2017 et 2018 on observe un rebond lié à une augmentation de la puissance fiscale des DVP mis en vente.

Graphique 17. Evolution des émissions de CO₂ des DVP neufs (en gCO₂/km)



Source : Données AAA - 2019

¹⁸ SNLVLD. Faits et chiffres 2015

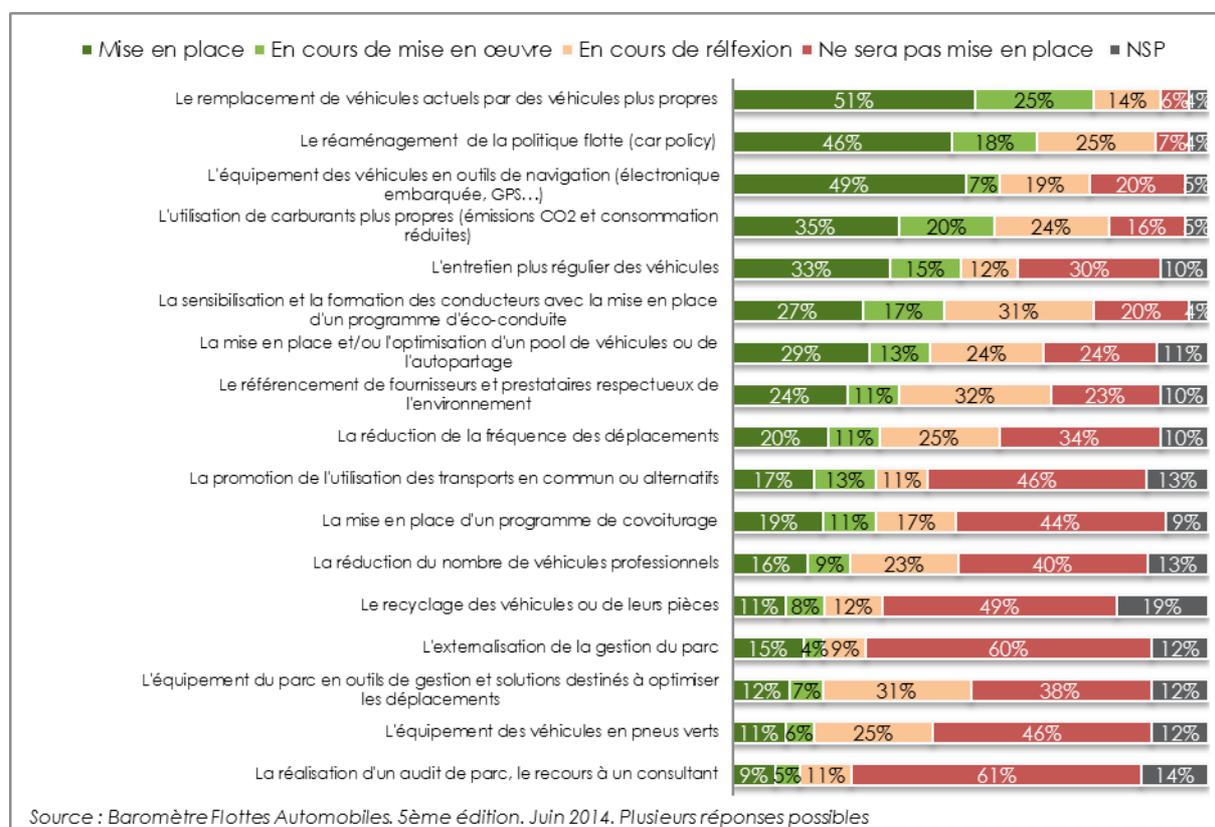
Les émissions moyennes plus basses que pour les véhicules particuliers s'expliquent par une majorité de VP-Deriv de segment B ou « citadines » (ex. Renault Clio, Peugeot 208) et des motorisations essentiellement diesel.

1.5 PERSPECTIVES D'ÉVOLUTIONS

1.5.1 POLITIQUE VÉHICULES

74% des gestionnaires affirment avoir déjà mis en place des mesures destinées à limiter l'empreinte écologique de leur parc de véhicules, tandis que 64% prévoient de lancer des actions¹⁹ :

Graphique 18. Les actions pour limiter l'empreinte écologique du parc (en %)



¹⁹ Baromètre de Flotte automobile, 2014

Partie 1 - Analyse statistique et documentaire

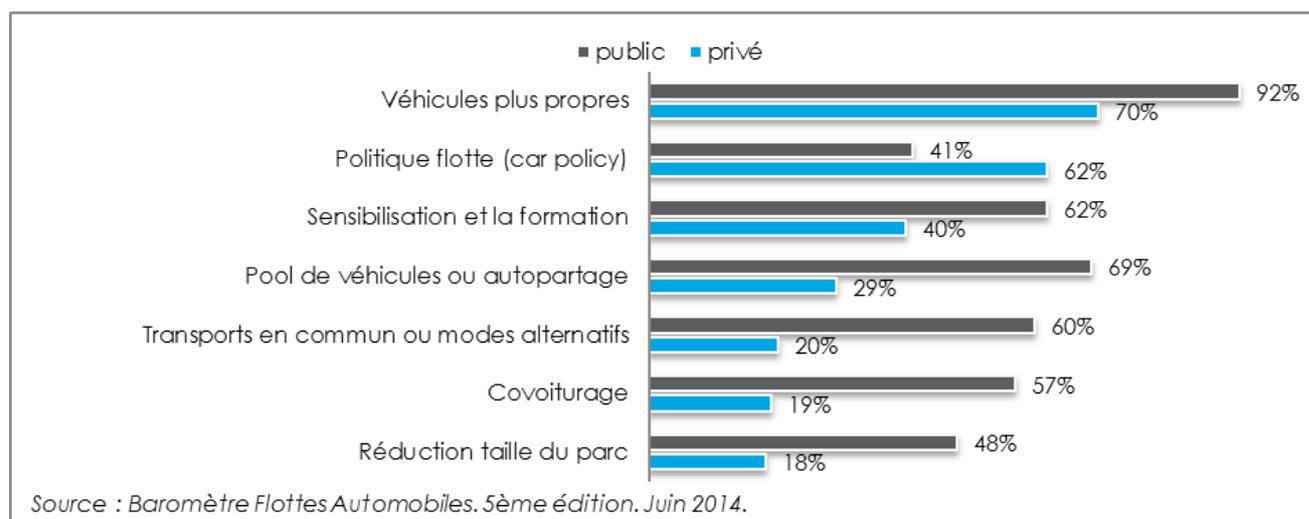
Les deux premières actions concernent la typologie des véhicules avec le remplacement des véhicules anciens par des véhicules propres (76%) et le réaménagement de la politique d'achat de véhicules (66%). Arrivent ensuite des solutions d'optimisation des trajets, puis, dans une moindre mesure, le comportement des conducteurs, et loin derrière, la mutualisation de véhicules ou encore le recours aux modes alternatifs.

Toujours selon la même source, on note des différences entre le secteur public et privé. Le **secteur public** agit de manière plus importante sur le remplacement des véhicules anciens par des **véhicules plus propres (92%)**. En effet, la durée de détention est plus importante pour ce secteur et la réglementation incite à ce renouvellement (ex. loi sur la Transition Energétique).

La 2^{ème} action porte sur la **mise en place de pools de véhicules** permettant notamment la réduction de la taille du parc, une action fortement mise en avant dans la Circulaire du Premier Ministre sur les véhicules de l'Etat.

Enfin, on note que les actions en faveur des **modes alternatifs** (transports en commun, covoiturage) sont également plus souvent citées par le secteur public.

Graphique 19. Les actions pour limiter l'empreinte écologique du parc – distinction entre les secteurs public et privé.



En parallèle, le Baromètre de l'OVE (2016) met en avant que 23% des répondants ont déjà installé des solutions de télématique. Les principaux objectifs de recours à cette solution sont :

- Le suivi de la consommation de carburant (30%) ;
- Le suivi des données techniques pour la réduction des frais d'entretien (19%) ;
- Le traçage/ la localisation du véhicule (16% en France contre 33% en Europe).

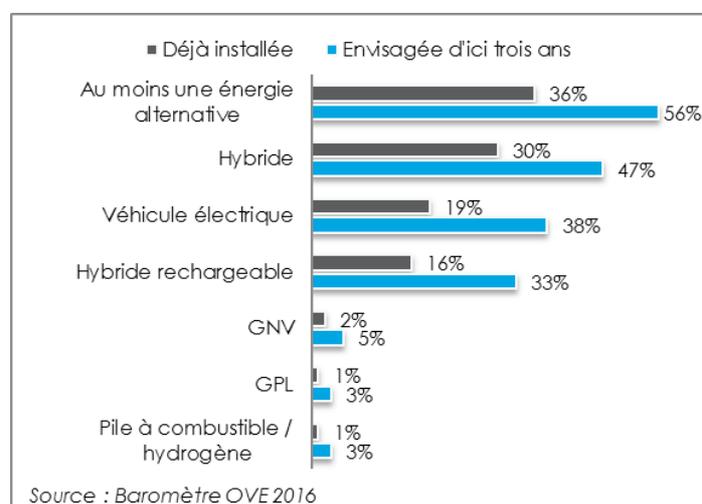
Concernant le suivi des actions et indicateurs, 47% des gestionnaires déclarent avoir fixé des objectifs quantifiés avec les émissions de CO₂ (constructeur) comme principal critère (83%), suivi par la consommation de carburant (78%)²⁰.

Zoom sur les motorisations alternatives

Selon le Baromètre l'OVE 2016, **36%** des gestionnaires ont **déjà intégré** de nouvelles énergies dans leur parc. Cette part monte à **57%** pour les **grands parcs** (plus de 50 véhicules) contre 20% pour les petits parcs.

L'hybride est la technologie qui ressort en **première place**, suivie de **l'électrique** et de **l'hybride rechargeable**.

Graphique 20. Potentiel de développement pour les nouvelles énergies en France pour toutes les tailles de parc.



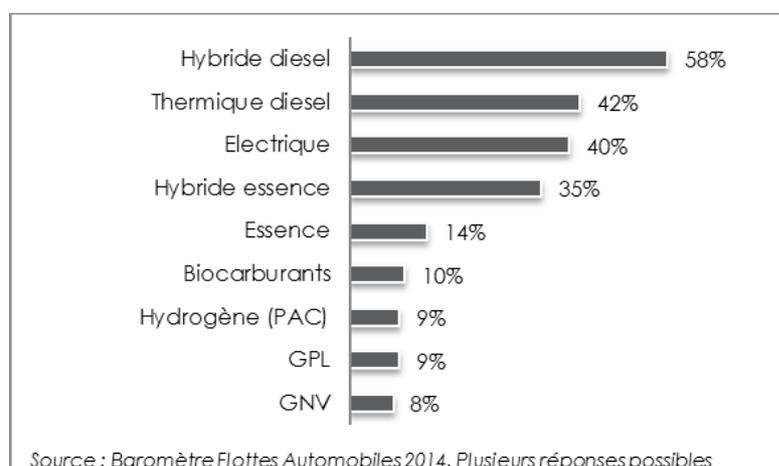
Selon le Baromètre Flottes Automobiles 2014, l'hybride diesel supplante même le diesel dans la perception des gestionnaires des motorisations les plus adaptées à leurs attentes, et l'électrique talonne ce dernier, suivi de l'hybride essence. Les autres motorisations alternatives (GNV, GPL, hydrogène et biocarburants) arrivent très loin derrière.

Toujours selon la même source, 63% des gestionnaires pensent que le « parc vert » idéal est mixte et composé de véhicules diesel, hybrides et électriques ; 22% pensent qu'il sera

²⁰ Baromètre de Flotte automobile, 2014

exclusivement composé de véhicules hybrides et seuls 6% qu'il sera composé uniquement de véhicules électriques.

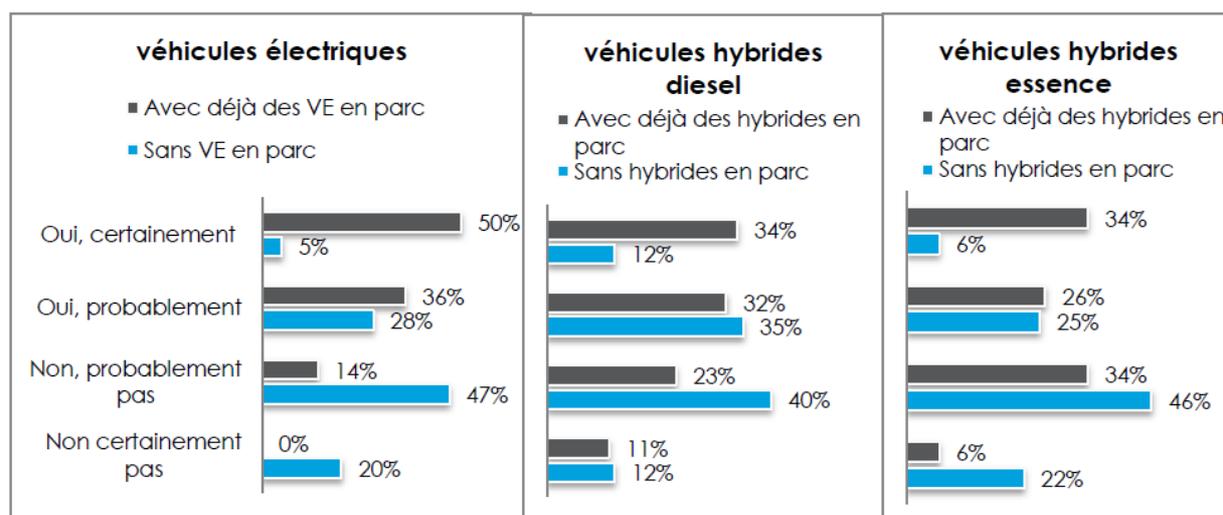
Graphique 21. Potentiel de développement pour les nouvelles énergies en France pour toutes les tailles de parc.



Par ailleurs, les deux Baromètres montrent clairement que les gestionnaires qui ont des motorisations alternatives en parc envisagent de poursuivre leur équipement :

- 86% des gestionnaires qui possèdent un véhicule électrique souhaitent en acquérir d'autres contre seulement 33% dans le cas contraire ;
- 66% des gestionnaires possédant des hybrides ont l'intention d'acquérir des hybrides diesel et 60% des hybrides essence. Ces parts passent à 47% et 31% respectivement pour ceux n'ayant pas d'hybrides en parc. Bien qu'actuellement il y ait plus d'hybrides essence en parc, on note un intérêt plus important pour la version diesel. Cet intérêt a pu évoluer avec les dispositions des lois de finances 2017 et 2018.

Graphique 22. Avez-vous l'intention d'acheter des ... dans les 12 prochains mois ? (en%)



Source : Baromètre Flottes Automobiles 2014.

Enfin 45 % des gestionnaires²¹ s'estiment encore trop peu informés sur les nouvelles technologies. Ce constat est corroboré par les résultats d'une grande enquête menée en 2013 par Greenovia dans le cadre du projet E-Partage auprès de 800 petits professionnels : 46% indiquaient ne pas se sentir bien informés sur le véhicule électrique²².

1.5.2 POLITIQUE MOBILITÉ

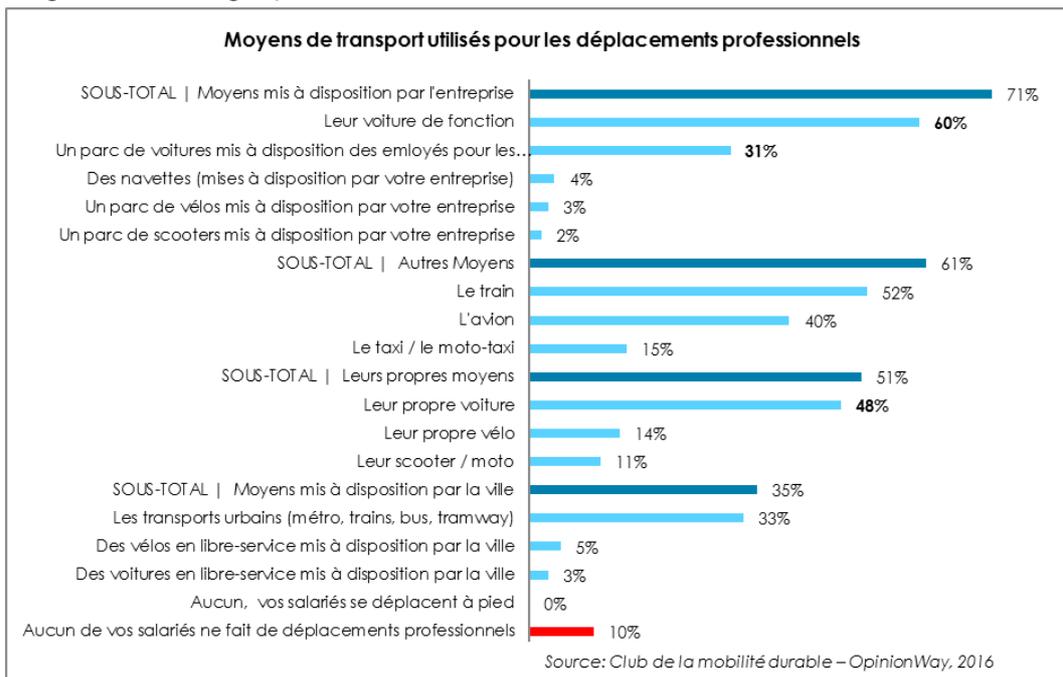
Selon le Club de la mobilité durable (OpinionWay, 2016), environ un tiers (32%) des dirigeants indiquent que 50% et plus de leurs salariés réalisent des déplacements professionnels. Cette part a augmenté de 8 points par rapport à 2013, montrant une augmentation de la mobilité.

La voiture de fonction arrive en 1ère position comme moyen de transport utilisé pour les déplacements professionnels (60%) devant le train (52 %) et la voiture personnelle en 3ème position (48%). On note également que la voiture partagée n'arrive qu'en 7ème position. Néanmoins, l'évolution par rapport à 2013 montre une baisse de 13 points sur le parc de véhicules mis à disposition des employés pour les déplacements professionnels. Enfin, bien que le vélo montre de faibles pourcentages, il s'agit du seul moyen qui a augmenté.

²¹ Baromètre Flottes Automobiles 2014.

²² Projet ADEME-Investissements d'Avenir, avec PSA, enquête téléphonique auprès de 800 entreprises de moins de 250 salariés, tous secteurs, 2013.

Graphique 23. Moyens de transport utilisés pour les déplacements professionnels (% des dirigeants interrogés).



Par ailleurs, la mobilité durable semble désormais un enjeu pris en compte dans les entreprises, avec 78% des dirigeants et 80% des salariés qui la jugent indispensable (+4 points par rapport à 2013). Un constat toutefois à nuancer car seuls 10% des dirigeants déclarent qu'il existe un service ou une fonction dédiée à la mobilité durable au sein de leur entreprise et seuls 18% savent ce qu'est un plan de déplacement²³.

²³ Club de la mobilité durable 2016

👁️ PLAN DE MOBILITE ou PLAN DE DEPLACEMENT ENTREPRISE (PDE)

L'article 51 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 dite loi de « transition énergétique pour la croissance verte » impose à partir du 1er janvier 2018 que « toute entreprise située en zone PDU et regroupant au moins 100 travailleurs élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage ».

Un plan de mobilité est une démarche « *visant à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports* ».

61% des dirigeants envisagent d'initier ou de poursuivre une démarche visant à favoriser la mobilité de leurs salariés contre 53% en 2013. Le graphique qui suit montre que les solutions actuelles en place sont : le véhicule de fonction, l'aide au rapprochement des collaborateurs, les abonnements SNCF Pro. Il ressort également que les solutions en réflexion portent sur la mise à disposition de véhicules de fonction hybrides et de logiciels de covoiturage dans 12 à 14% des entreprises.

👁️ ZOOM sur les taxis et VTC

Le nombre de véhicules circulant pour le compte du transport public particulier de personnes (T3P) en 2017 peut être estimé à 82 000, dont environ 56 000 taxis (68 %) et 26 000 VTC (32 %)²⁴.

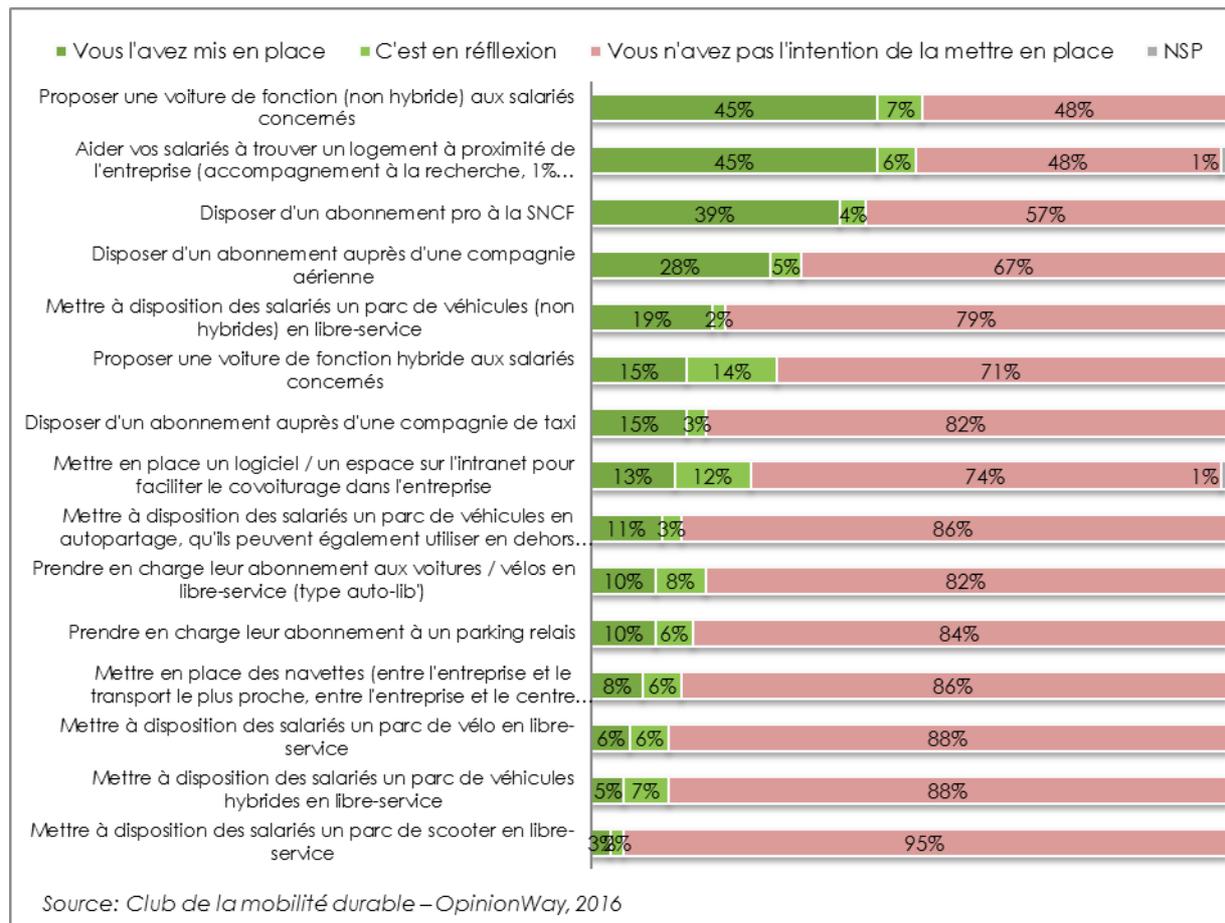
Contrairement aux VTC, il n'existe pas pour le moment de registre national des taxis. Pour déterminer le nombre de taxis en 2017, on fait l'hypothèse qu'il évolue très peu et on reprend les chiffres du recensement 2016 pour la province. En revanche, le système d'informations de la préfecture de police de Paris, pour les communes relevant de sa compétence permet de connaître exactement le nombre de taxis au 1er janvier 2018 (17 555).

Le nombre de VTC d'exploitants actifs et inscrits au registre fait un bond entre 2016 et 2017. Il passe de 15 685 à 26 352 véhicules, augmentant de 10 points leur part dans le secteur des T3P.

²⁴ Les taxis et VTC en 2016-2017 - Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes (CGDD), juillet 2018

Partie 1 - Analyse statistique et documentaire

Graphique 24. Mesures mises en place pour faciliter les déplacements professionnels



Partie 1 - Analyse statistique et documentaire

Partie 2

Méthodologie

L'enquête quantitative a été réalisée auprès de 248 personnes morales sur un échantillon de 2000 entités, représentant un parc de 16 388 VP.

Compte tenu de la taille de l'échantillon, la marge d'erreur relative aux réponses est raisonnable mais elle est relativement élevée dès lors que l'on s'intéresse à des sous-ensembles de l'échantillon.

L'enquête qualitative a été menée auprès de 31 personnes dans 25 entités et comporte les mêmes rubriques que l'enquête quantitative.



2 MÉTHODOLOGIE

2.1 MÉTHODOLOGIE ENQUÊTE QUANTITATIVE

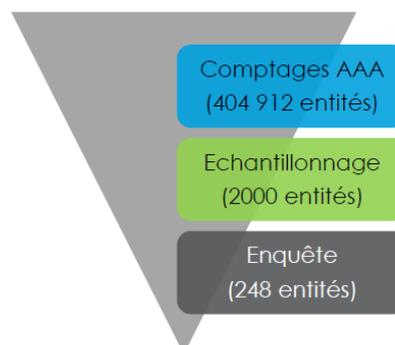
2.1.1 MÉTHODE GÉNÉRALE

L'enquête a été réalisée par téléphone (du 6 mars au 24 mars 2017) auprès de 248 personnes morales (gestionnaires de parc, chefs d'entreprises ...), selon la méthode des quotas.

Le questionnaire comportait 30 questions principales et 9 questions conditionnelles (soit une durée de passation moyenne de 17mn) et 4 rubriques :

- Parc de véhicules: nombre et segmentation, motorisation, mode de financement, mode d'affectation, âge moyen, durée de détention, achat neuf/occasion, kilométrage, consommation, zones de circulation, ...
- Politique concernant le parc : critères de choix des véhicules, impacts des dispositifs fiscaux et réglementaires, enjeux perçus (réduction des coûts, de l'impact environnemental, de l'accidentologie/sinistralité ...), perspectives d'évolution de la taille des parcs, ...
- Perception des véhicules à motorisation alternative : niveau d'information, motivations et intentions d'achat, connaissance de la fiscalité et réglementation sur ces véhicules, freins et leviers à l'achat ...
- Politique mobilité : mise en place de plans de mobilité, solutions privilégiées pour les trajets professionnels et domicile-travail (alternatives au déplacement et à la voiture individuelle).

Sur la base des comptages fournis par AAA (actualisés par rapport au rapport de l'analyse documentaire, voir tableau 1), un échantillon représentatif de 2 000 entités a, au préalable, été constitué, en tenant compte du secteur d'activité, de la taille d'effectif et de la taille de parc.



Partie 2 - Méthodologie

Tableau 3. Répartition des personnes morales ayant à minima un VP.

Nombre de répondants Et % du total	0 à 2 salariés	3 à 49 salariés	50 à 499 salariés	500 salariés et plus	Total
Production	49 065	47 124	7 315	70	104 212
% total	12,1%	11,6%	1,8%	0,2%	25,7%
Services	150 748	102 328	12 193	1 527	266 796
% total	37,2%	25,3%	3,0%	0,4%	65,9%
Administration	-	20 095	11 875	1 934	33 904
% total	-	5,0%	2,9%	0,5%	8,4%
Total	199 813	169 547	31 383	4 169	404 912
% total	49,3%	41,9%	7,8%	1,0%	100%

Source : Bemobi, d'après comptages AAA, 2016 (hors concessionnaires, réparation automobile et transport)²⁵

Des quotas ont ensuite été établis pour chacune des strates. Certaines strates (entités de plus de 500 salariés et parcs de plus de 100 véhicules) ont été volontairement surreprésentées afin d'obtenir un nombre suffisant de répondants.

Au final, **248 questionnaires exploitables** (objectif initial de 200) ont été obtenus. La quasi-totalité des quotas a pu être atteinte, voire dépassée, sauf deux (cf. tableau 2) :

- Production/0-2 salariés : plusieurs entités interrogées se sont révélées « hors cible » car disposant de véhicules utilitaires (pour leurs besoins métiers) et non de VP ;
- Parcs de plus de 100 VP : compte-tenu de la taille des parcs, la qualification précise du gestionnaire du parc est plus compliquée.

Tableau 4. Reporting final de l'enquête.

Nombre de répondants Et % d'atteinte des quotas	0 à 2 salariés	3 à 49 salariés	50 à 499 salariés	500 salariés et plus	Total
Production	32	22	21	20	95
% des quotas	80%	110%	140%	200%	112%
Services	40	21	16	19	96
% des quotas	100%	105%	107%	190%	113%
Administration	-	18	13	26	57
% des quotas	-	120%	130%	520%	190%
Total	72	61	50	65	248
% des quotas	90%	111%	125%	260%	124%
Nombre de répondants Et % d'atteinte des quotas	1 à 2 VP	3 à 99 VP	100 VP et plus	Total	
Effectif	102	100	46	248	
% des quotas	136%	133%	92%	124%	

²⁵ Le détail des codes NAF par secteur est disponible en annexe.

A noter qu'afin de garantir la représentativité des résultats, les données ont été redressées, pour respecter la répartition par secteur et taille d'effectif de la base AAA de référence (cf. tableau 1). L'impact est particulièrement important sur la tranche de taille d'effectif des plus de 500 salariés et pour l'Administration où les quotas ont été très largement dépassés.

2.1.2 PROFIL DES RÉPONDANTS ET REDRESSEMENT

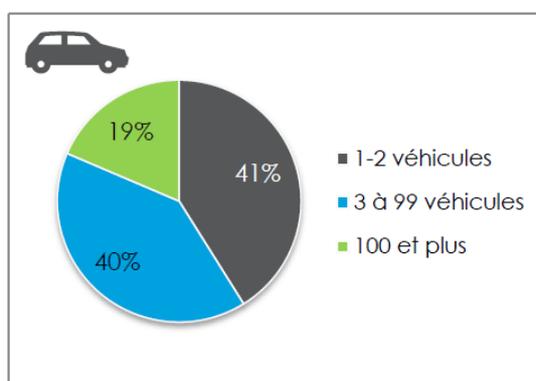
Les 248 structures interrogées représentent un parc de 16 388 VP et Dérivés de VP (donnée non redressée), soit 0,8% du parc total de VP détenus ou utilisés par les personnes morales en France. A noter toutefois, qu'une fois les données redressées, elles ne représentent qu'un parc de 2 400 véhicules, compte tenu du poids des petites structures de 0 à 2 salariés, qui pèsent pour près de la moitié des personnes morales.

Les graphiques ci-après présentent l'impact du redressement :

On note en particulier que les parcs de plus de 100 véhicules représentent 19% des répondants contre 2% après redressement.

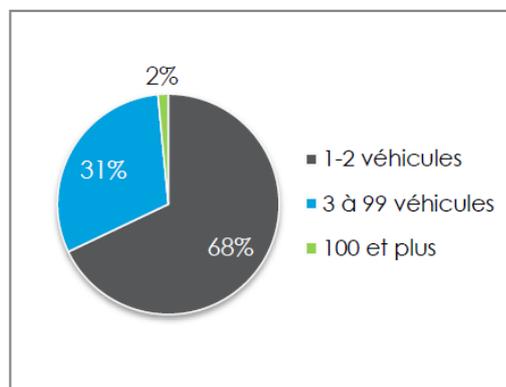
Le pourcentage de répondants ci-dessous correspond au nombre d'entités qui ont répondu alors que le pourcentage du parc correspond au nombre de véhicules concernés sur les 2400 véhicules du parc redressé.

Graphique 25. Répartition des répondants selon la taille de parc (% des répondants – NON REDRESSE)



Source : Be Môbi 2017

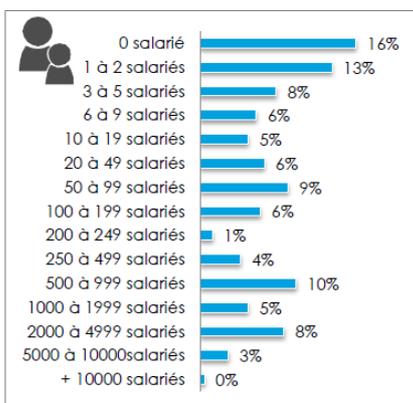
Graphique 26. Répartition des répondants selon la taille de parc (% du parc – REDRESSE)



Source : Be Môbi 2017

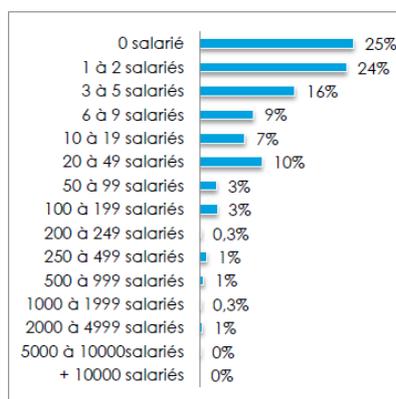
Partie 2 - Méthodologie

Graphique 26. Répartition des répondants selon la taille de la structure (% des répondants – NON REDRESSE)



Source : Be Môbi 2017

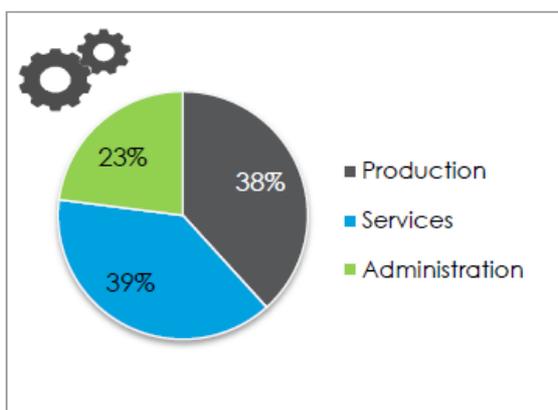
Graphique 27. Répartition des répondants selon la taille de la structure (% du parc – REDRESSE)



Source : Be Môbi 2017

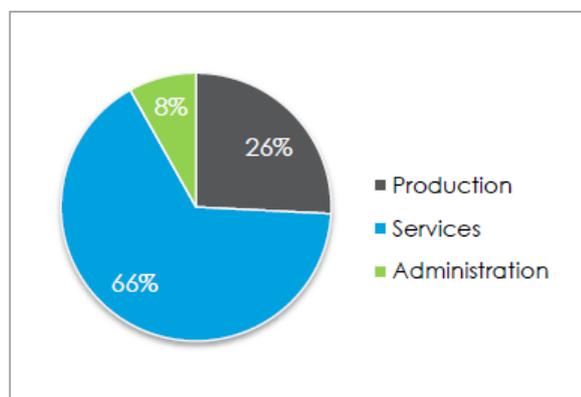
On note également un rééquilibrage sectoriel important, au détriment de l'Administration et de la Production, et au profit des Services.

Graphique 28. Répartition des répondants selon le secteur d'activité (% répondants – NON REDRESSE)



Source : Be Môbi 2017

Graphique 29. Répartition des répondants selon le secteur d'activité (% du parc – REDRESSE)



Source : Be Môbi 2017

2.1.3 LES MARGES D'ERREUR

L'intervalle de confiance pour cette étude est donné pour une probabilité de 95 %.

On observe que la marge d'erreur varie ici entre 4 et 6 % selon les sujets quand on exprime des pourcentages de véhicules portant sur l'ensemble de l'échantillon (248 réponses). Elle varie en fonction de la taille de l'échantillon. Par exemple, pour 30 individus, une modalité de réponse indiquée à 40 % est juste à $\pm 17,5$ %. Pour notre échantillon de 248 individus, nous baissions à 6,1 %.

Tableau 5. Intervalle de confiance (en%)

seuil de 95%	Pourcentage de la mesure					
	Bases	10 - 90%	20 - 80%	30 - 70%	40 - 60%	50%
	30	10,7%	14,3%	16,4%	17,5%	17,9%
	50	8,3%	11,1%	12,7%	13,6%	13,9%
	100	5,9%	7,8%	9,0%	9,6%	9,8%
	250	3,7%	5,0%	5,7%	6,1%	6,2%

2.2 ENQUÊTE QUALITATIVE

2.2.1 MÉTHODE GÉNÉRALE

Les entretiens ont été réalisés par téléphone (du 21 juin au 9 août 2017) auprès de 31 personnes (Gestionnaires de parc, Responsables Responsabilité Sociale des Entreprises, Responsables Achat ...) dans 25 entités.

Le guide d'entretien comportait 5 rubriques dont les principales questions étaient :

- Parc de véhicules : mode de financement choisi, raison de ce choix, suivi des émissions de CO₂, critère économique ou environnemental ...
- Politique concernant le parc : critères de choix des véhicules, calcul des coûts du parc, enjeux perçus (réduction des coûts, de l'impact environnemental, de

l'accidentologie/sinistralité ...), perspectives d'évolution de la taille des parcs, le véhicule de fonction comme un élément de rémunération...

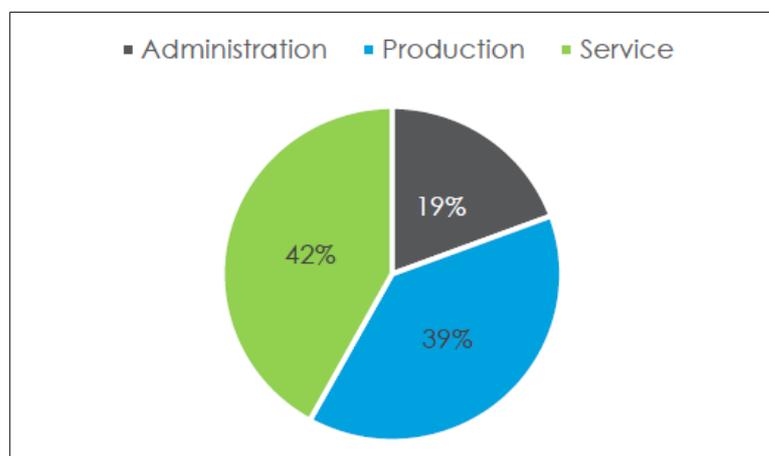
- Fiscalité et réglementation : impact des dispositifs fiscaux et réglementaires sur la politique véhicule
- Perception des véhicules à motorisation alternative : niveau d'information, information qui semble leur manquer, motivations et intentions d'achat, ...
- Politique de mobilité : échange sur les solutions mises en place pour réduire l'utilisation de la voiture (plan de mobilité, autopartage, covoiturage, crédit mobilité, télétravail et mobilité active).

Le temps d'entretien moyen était d'environ 1 heure et 15 minutes.

2.2.2 PROFIL DES RÉPONDANTS

25 structures ont été interrogées. Leurs secteurs d'activité sont les suivants :

Graphique 31. Secteur d'activité des entreprises interrogées (en %)



Les critères respectés pour la constitution de l'échantillon ont été les suivants :

- **Données générales**
 - Secteur d'activité (Administration, Production, Service)
 - Au moins un taxi
 - Un Conseil Départemental

- Une Commune ou communauté de commune
- Un EPIC
- **Configuration du parc**
 - Taille de parc (1 ou 2 VP, plus de 100 VP, plus de 500 VP)
 - Mode de détention (achat, LLD, LOA)
 - Motorisation (essence, diesel, motorisations alternatives)
 - Achat de Dérivé de VP
- **Politique mobilité**
 - Plan de mobilité
 - Autopartage
 - Crédit mobilité

→ Les enseignements des entretiens qualitatifs apparaîtront dans les encadrés verts avec le signe suivant ☀

Partie 3

Résultats de l'enquête

Les parcs des personnes morales sont petits (en moyenne moins de 10 véhicules) et majoritairement composés de compactes et citadines.

La location longue durée (LLD) est le mode de détention dominant et sa part augmente avec la taille de l'entreprise. Cependant le mode de détention le plus répandu dans l'administration est la propriété notamment en raison de freins réglementaires concernant la LLD.

Les parcs sont récents (avec un âge moyen de 3,8 ans) et renouvelés rapidement (durée de détention moyenne de 4,8 ans).

Le kilométrage moyen de ces flottes dépasse les 25 000 km / an ce qui représente deux fois la moyenne des VP détenus par les particuliers.

Les parcs restent fortement diésélisés (près de 80%). Les motorisations alternatives sont peu présentes dans ces flottes mais mieux représentées dans les zones urbaines et dans les administrations (5 % des VP).



3 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

Les parcs des véhicules des personnes morales sont petits et ne dépassent pas en moyenne les 10 véhicules par entité, ce qui reflète bien la structure du tissu économique composé d'une majorité de PME. Le taux d'équipement moyen dépasse les 0,60 véhicule par salarié pour une entité. Ce taux est seulement de 0,38 dans les administrations, qui privilégient les véhicules de services, car ils sont plus partagés et il y a donc moins de véhicules affectés nominativement.

Ces parcs sont majoritairement composés de voitures citadines et de compactes (à 65%) même s'il existe plus de véhicules de moyenne gamme comparé au parc des particuliers.

La LLD est le mode de détention dominant (61 % des entités) mais il existe des spécificités en fonction des secteurs et de la taille. En effet, la part de la LLD augmente en fonction de la taille des entreprises. Cependant, ce mode de détention n'existe quasiment pas dans l'administration en raison de freins réglementaires, c'est pourquoi 3/4 des véhicules de l'administration sont détenus en propriété.

Il existe une grande majorité de véhicules affectés nominativement avec une grande part de véhicules de fonction (72 % des véhicules). Cette part ne dépasse pas 50 % dans les administrations avec une logique de partage des véhicules de services plus fortes.

Ces parcs sont récents car l'âge moyen du parc des personnes morales est de 3,8 ans et la durée de détention moyenne est de 4,8 ans²⁶. Dans les administrations les véhicules sont renouvelés moins souvent (tous les 6,8 ans) en raison de roulages plus faibles, plutôt en zones urbaines et de contraintes budgétaires plus forte.

Le kilométrage moyen de ces flottes dépasse 25 000 km par an ce qui représente deux fois la moyenne des kilomètres parcourus par les particuliers. Les véhicules circulent de manière assez équilibrée entre les zones urbaines périurbaines et rurales (environ 1/3 des kilomètres pour chaque milieu de circulation). Il existe toutefois des différences entre les secteurs. Ainsi, les véhicules de la Production roulent plus en zone périurbaine alors que ceux des administrations réalisent plus de 50 % des déplacements en zones urbaines. Dans ce milieu de circulation, on observe logiquement que les kilométrages sont inférieurs aux autres milieux.

On observe aussi que les roulages influencent aussi les choix de motorisation. Les distances journalières maximales constituent un frein à l'électromobilité car un véhicule sur deux parcourt plus de 150 km par jour (plus de 200 km en zone périurbaine).

²⁶L'âge moyen des parcs peut être inférieur à la durée de détention car à un moment t le parc est composé de véhicules qui sont détenus depuis différentes dates. Par exemple, un parc dont la durée moyenne de détention est de 6 ans peut-être composé à un moment de 3 véhicules détenus respectivement depuis 2 4 et 6 ans (un achat tous les deux ans, les véhicules sortent du parc quand ils y sont depuis plus de 6 ans), ce qui correspond donc à un âge moyen du parc de 4 ans.

Les parcs des personnes morales restent fortement diésélisés (à plus de 79%, soit 10 points de plus que le parc français).

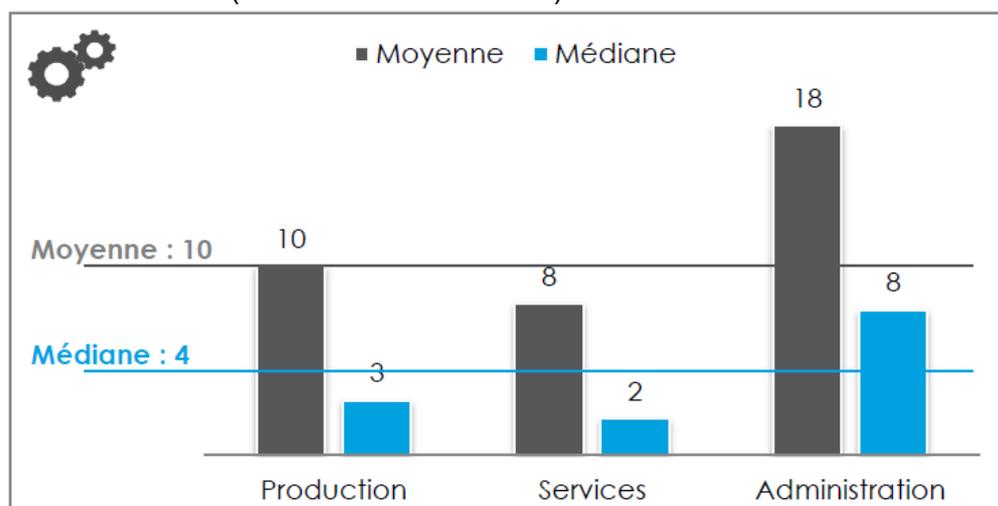
Logiquement, en raison de l'implantation des sites, le secteur de la production se démarque avec peu de motorisations alternatives et plus de 90 % de véhicules diesel. Pour les services et les administrations, la part de motorisations alternatives est d'environ 5 %. Ces motorisations sont deux fois plus présentes en zones urbaines qu'en zone périurbaine ou rurale. On constate également qu'il existe très peu de véhicules à motorisation alternative en LLD (moins de 1 %) alors qu'en propriété la part des moteurs essence et électriques est plus importante (respectivement 21 % et 8%). Les motorisations alternatives sont mieux représentées dans les grandes et très petites flottes.

3.1 TAILLE ET STRUCTURE DES PARCS

3.1.1 TAILLE DES PARCS ET TAUX D'ÉQUIPEMENT

Seulement 10 % des entités ont au moins un VP. L'enquête porte sur 250 entités parmi celles-là. La taille moyenne des parcs est de 10 véhicules (VP et Dérivés de VP) avec une médiane à 4. Les parcs des Administrations sont les plus importants (18 véhicules en moyenne), alors que les plus petits parcs se trouvent dans les Services.

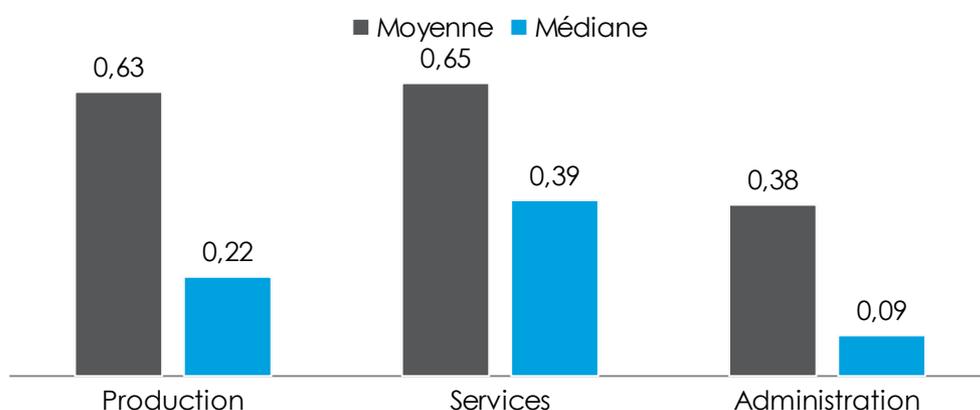
Graphique 32. Taille moyenne et médiane des parcs de véhicules (VP+DVP) selon le secteur d'activité (en nombre de véhicules)



Partie 3- Résultats de l'enquête

Le taux d'équipement moyen est de 0,62 véhicule/salarié avec une médiane nettement inférieure, de 0,21. On constate des différences importantes selon les secteurs d'activité, avec des taux d'équipements de 40% inférieurs à la moyenne dans l'Administration et une médiane bien plus élevée dans les Services que dans la Production.

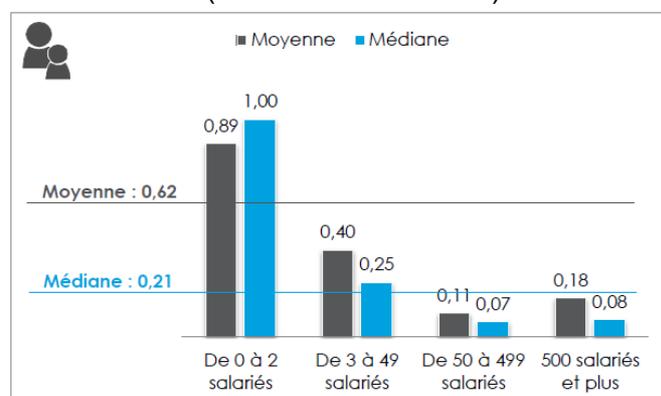
Graphique 33. Taux d'équipement moyen et médian des parcs de véhicules selon le secteur d'activité (en véhicules / salarié)



Source : Be M&bi 2017

La taille de la structure a également une influence importante sur le taux d'équipement, celui-ci diminuant fortement avec la taille : de 0,89 en moyenne pour les structures de 0 à 2 salariés à 0,18 pour les structures de plus de 500 salariés.

Graphique 34. Taux d'équipement moyen et médian des parcs de véhicules selon la taille de la structure (en véhicules / salarié)



Source : Be M&bi 2017

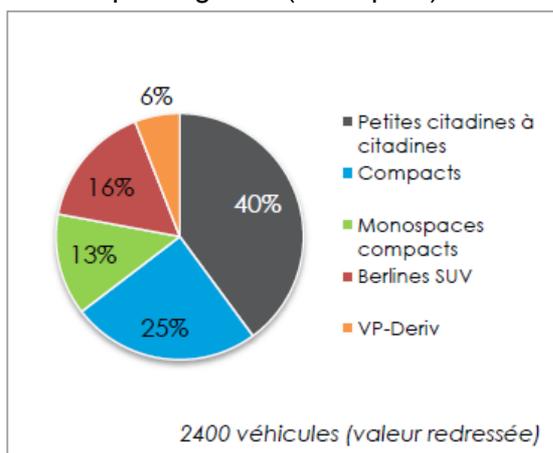
3.1.2 ANALYSE DES PARCS PAR SEGMENTS

Les segments de type « petites citadines ou citadines » sont les plus répandus : ils sont présents dans 65% des parcs et représentent 40% des véhicules. Viennent ensuite les « compactes » « berlines-SUV » et « monospaces compacts » qui représentent respectivement 25%, 16% et 13% du parc. Les DVP sont présents dans 21% des parcs mais ne comptent que pour 6% des véhicules, contre 23% d'après l'analyse documentaire. Il semble donc y avoir une sous-représentation de ces véhicules dans l'échantillon interrogé.

👁 DÉTAILS PAR SEGMENT

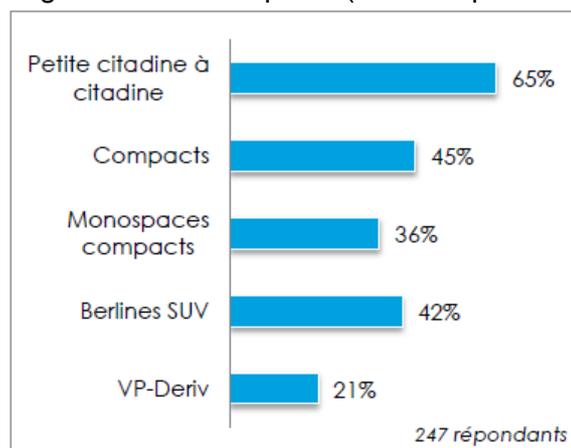
- **Petites citadines à citadines** : segment **B** (Peugeot 107, Renault Clio, Citroën C3)
- **Compactes** : segment **M1 (ou C)** (Citroën C4, Ford Focus, Renault Mégane)
- **Monospaces compacts** : segment **M2 (ou D)** (Peugeot 5008, Renault Scénic, Ford C-Max)
- **Berlines SUV** : segment **H1 (ou E et F)** (Citroën C5, Renault Talisman, Volkswagen Passat)

Graphique 35. Répartition des parcs de véhicules par segment (% du parc)



Source : Be Môbi 2017

Graphique 36. Présence des différents segments dans les parcs (% des répondants)

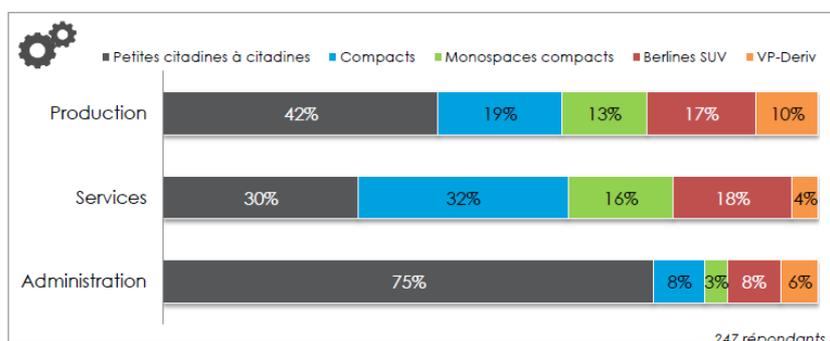


Les parcs des Administrations sont très majoritairement (75%) composés de « citadines », tandis que les parcs sont plus diversifiés dans les Services et dans la Production, avec toutefois une dominante de « citadines » et « compactes » pour les premiers et de « citadines » pour les seconds.

On observe également que les modèles « société » (DVP) sont plus présents dans les parcs du secteur de la Production (10%), en lien vraisemblablement avec des besoins métiers.

Partie 3- Résultats de l'enquête

Graphique 37. Répartition des véhicules par segment et selon le secteur d'activité (% du parc)

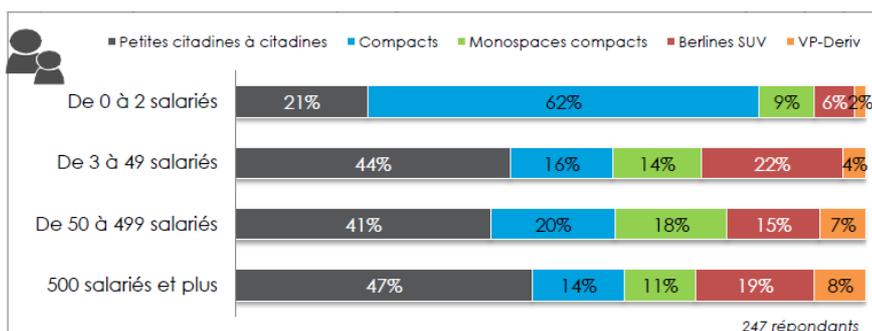


Source : Be Mòbi 2017

L'analyse par taille d'effectif révèle que le segment des « compactes » est très représenté dans les parcs des structures de 0 à 2 salariés (62% des véhicules), tandis que les « petites citadines et citadines » sont privilégiées (44% à 47% des véhicules) dans les autres structures.

On relève également que les DVP sont surtout présents dans les parcs des entités de plus de 50 salariés (7 à 8% des parcs).

Graphique 38. Répartition des véhicules par segment et selon la taille de la structure (% du parc)



Source : Be Mòbi 2017

L'enquête qualitative a permis de comprendre plus en détail l'utilisation des DVP.

Ce type de véhicule est fréquemment utilisé dans le secteur de la Production. En effet, 80% des entités interrogées possèdent des DVP en parc. Ils sont majoritairement utilisés pour des besoins métiers : le transport de petit matériel.

50% des entités du secteur des Services possèdent des VP-Dériv. Pour 66% des entités qui en possèdent, ces véhicules sont utilisés pour des raisons d'optimisation fiscale.

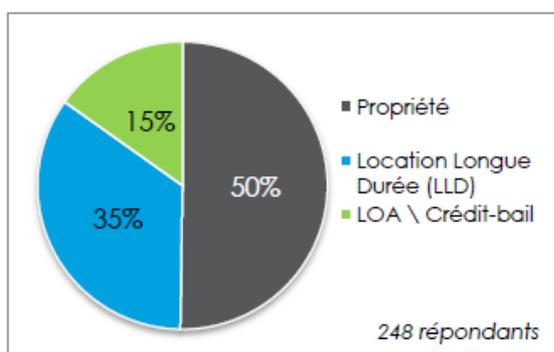
Dans le secteur de l'Administration, on trouve très peu ce type de véhicules. Ils ont été achetés il y a très longtemps pour transporter du matériel et des appareils de mesure. Aujourd'hui, ils n'achètent plus ce type de véhicules car cela ne correspond plus aux usages.

3.1.3 MODES DE DÉTENTION

50% des structures achètent des véhicules, 35% recourent à la LLD et 15% utilisent le crédit-bail. Par contre, les plus grosses structures recourent plus à la LLD ceci explique pourquoi 61% des voitures sont en LLD.

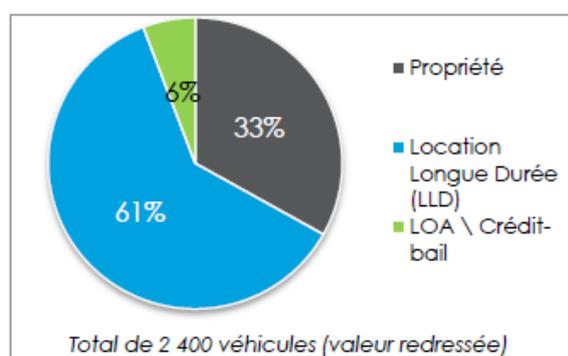
On note que ces chiffres diffèrent assez sensiblement des résultats du baromètre OVE (présentés dans le rapport de phase 1), qui cible les structures de plus de 10 salariés et plus de 10 véhicules (et intègre les parcs de véhicules utilitaires légers). L'achat est en effet plus fréquent dans les petites structures (cf. ci-après).

Graphique 39. Répartition des répondants par mode de détention (% de répondants)



Source : Be Môbi 2017

Graphique 40. Répartition des répondants par mode de détention (% du parc redressé)



Source : Be Môbi 2017

Le graphique ci-dessus met clairement en évidence que les modes de détention se partagent entre LLD et propriété dans les plus grandes structures, la LOA/crédit-bail n'étant présente comme mode de détention principal que dans 3 à 4% des structures.

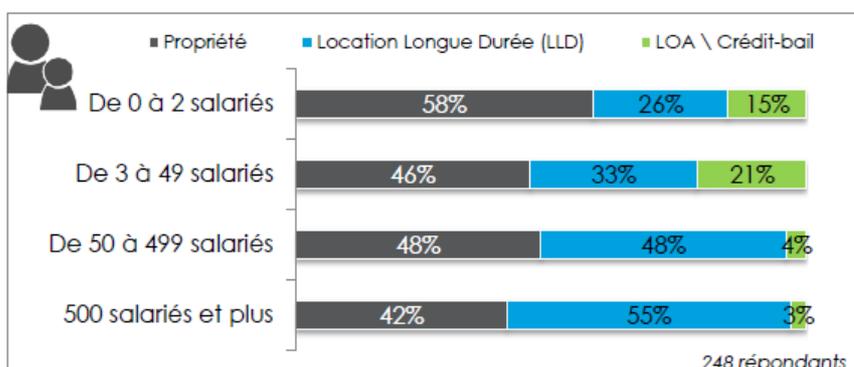
Le poids de la LLD augmente également de manière très nette en fonction de la taille : de 26% pour les structures de 0 à 2 salariés à 55% pour les structures de plus de 500 salariés.

La propriété est en effet majoritaire dans les plus petites structures (0 à 2 salariés).

Partie 3- Résultats de l'enquête

Enfin, on observe que le mode de détention reste assez « partagé » dans les structures intermédiaires de 3 à 49 salariés, qui comportent en outre la plus forte proportion de LOA/Crédit-bail.

Graphique 41. Mode de détention principal selon la taille de la structure (% de répondants)



Source : Be M&bi 2017

Le mode de détention varie également fortement selon les secteurs. La propriété domine largement (72%) dans l'Administration, ce qui s'explique, d'une part, par les Directives ministérielles notamment la Circulaire Premier Ministre de 2015 sur les véhicules de l'Etat et de ses opérateurs qui interdit la LLD²⁷, d'autre part, par la récupération d'une partie de la TVA sur les achats et par les faibles roulages, qui ne permettent pas de négocier des contrats LLD intéressants économiquement.

Enfin, le poids de l'achat (respectivement 44% et 40%) est assez proche entre les secteurs de la Production et des Services. Dans ce dernier, la part de la LLD est toutefois un peu supérieure (50% contre 43%).

👁 Récupération de la TVA par les collectivités

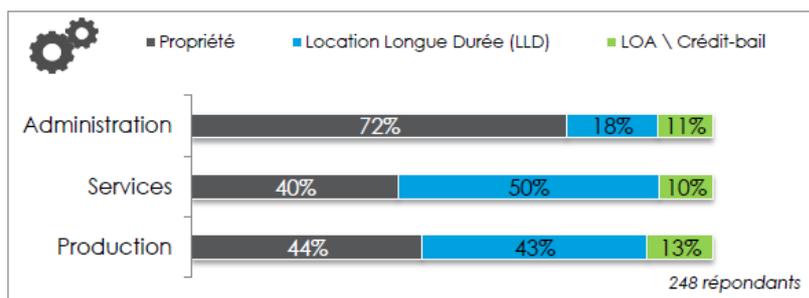
Les collectivités récupèrent une partie de la TVA sur les acquisitions de véhicules à travers le Fond de Compensation de la TVA (FCTVA), dont le taux est fixé à 16,404% pour les dépenses éligibles réalisées à compter du 1er janvier 2015. A contrario, les collectivités ne récupèrent pas la TVA sur les locations longue durée, car ces coûts sont affectés au budget de fonctionnement.

Article L1615-6 du Code général des collectivités territoriales

²⁷ Circulaire du Premier Ministre n° 5767/SG du 16 février 2015 relative à la mutualisation et à l'optimisation de la gestion du parc automobile de l'Etat et des opérateurs

Partie 2 - Résultats de l'enquête

Graphique 42. Mode de financement principal selon le secteur d'activité (en % de répondants)



Source : Be M&bi 2017

☀ Les entretiens qualitatifs ont permis de valider un certain nombre d'éléments.

La LLD simplifie la gestion, notamment en évitant de devoir gérer la revente et l'entretien des véhicules.

La propriété est le mode d'acquisition dominant dans les grosses structures de Production, soit pour des raisons historiques qui n'ont jamais été remises en question, soit pour des besoins d'aménagement des véhicules. En effet, ils estiment qu'il est plus rentable d'acheter un véhicule pour l'aménager, car les aménagements spécifiques ont une faible valeur de revente.

Pour le secteur de l'Administration, l'achat est prédominant. Le budget de fonctionnement n'est pas prévu pour couvrir ce type de dépense qui est affecté à l'investissement.

Dans le secteur des Services, la LLD est également prédominante pour des raisons budgétaires. La LLD n'impacte pas la structure du bilan et permet de réserver les moyens d'investissement à d'autres objets jugés plus prioritaires.

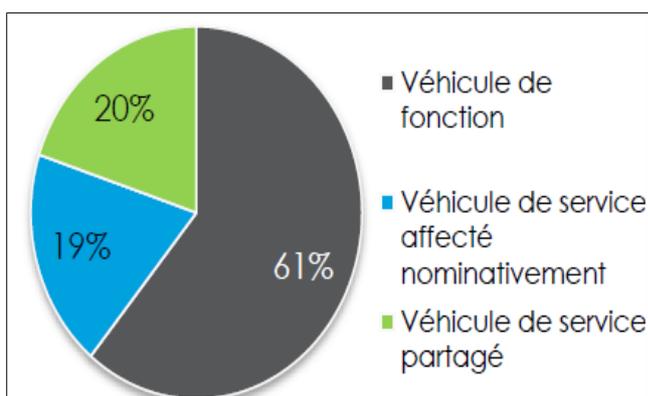
Tous secteurs confondus, la LLD est dominante dans les grandes entités pour les mêmes raisons que précédemment. Cependant, l'introduction de la norme IRFS16 va imposer de faire apparaître les biens en LLD dans l'actif du bilan. Parmi les 25 entités interrogées, une seule utilise le crédit-bail pour détenir ses véhicules. En effet, la location n'était pas assez avantageuse et pour la propriété, il fallait sortir une somme d'argent trop importante. Ainsi le crédit-bail lui est apparu comme un bon compromis.

A partir du 1^{er} janvier 2019, **les modifications prévues dans la nouvelle norme IFRS 16** (obligation d'incorporer les véhicules en LLD dans l'actif du bilan) **auront un impact comptable** sur le traitement de la location des véhicules. Ainsi les entités qui ont des grands parcs et qui utilisent la LLD s'interrogent sur la pertinence de garder ce mode de détention.

3.1.4 AFFECTATION DES VÉHICULES

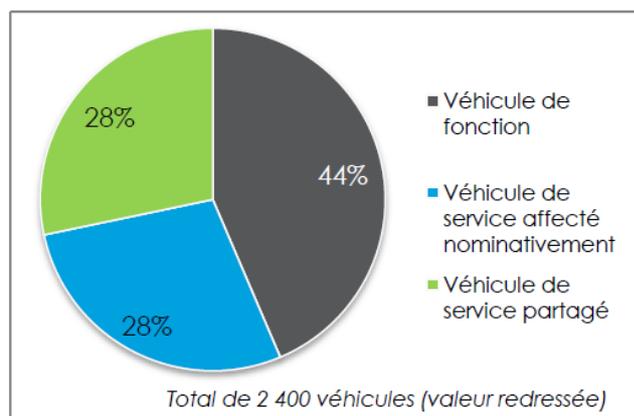
On observe que 80% des véhicules sont affectés nominativement, dont 61% utilisés comme véhicules de fonction. Seulement 20% des véhicules sont des véhicules de service partagés.

Graphique 43. Quelle est la répartition de vos véhicules selon les modes d'affectation suivants ? (% de répondants)



Source : Be Mòbi 2017

Graphique 44. Quelle est la répartition de vos véhicules selon les modes d'affectation suivants ? (% du parc)

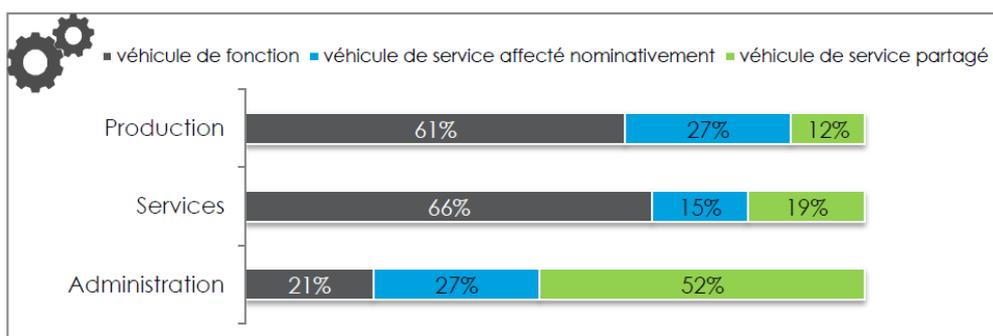


Après redressement de ces données par la taille du parc, on observe également qu'une majorité de véhicules sont affectés nominativement mais dans une moindre mesure avec 44% de véhicules de fonction et 28% de véhicules de services affectés nominativement.

Les disparités sont toutefois importantes suivant le secteur d'activité, la taille de l'entité ou de la flotte. En effet, dans l'Administration, 52% des véhicules sont partagés et seulement 21% des véhicules sont des véhicules de fonction.

Partie 2 - Résultats de l'enquête

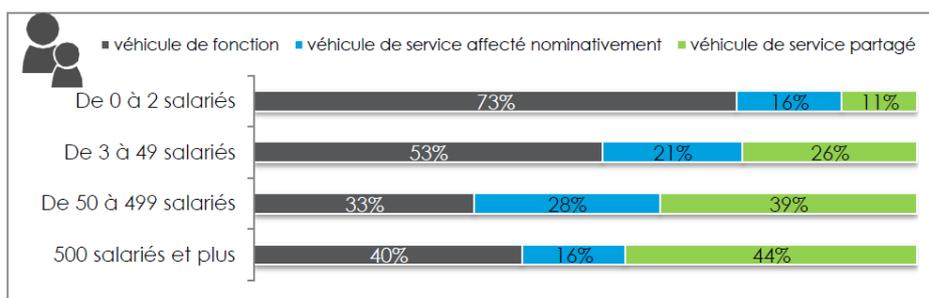
Graphique 45. Répartition des véhicules selon le mode d'affectation et le secteur d'activité (% du parc)



On constate également que plus la taille de la structure (et corrélativement, la taille du parc) augmente, plus la part des véhicules de fonction²⁸ diminue au profit des véhicules partagés.

Ainsi, dans les structures de 0 à 2 salariés, 73% des véhicules sont des véhicules de fonction, contre seulement 40% dans les structures de plus de 500 salariés, où les véhicules de pool (partagés) ne représentent que 44% des véhicules.

Graphique 46. Répartition des véhicules selon le mode d'affectation et selon la taille de la structure (% du parc)



²⁸Il s'agit d'un véhicule affecté nominativement avec la possibilité de réaliser des usages privés et faisant donc l'objet d'avantage en nature

Partie 3- Résultats de l'enquête

☀ **Dans le secteur de l'Administration**, on constate qu'il y a très peu de véhicules de fonction. La majorité des véhicules sont affectés nominativement (sans usage privé) ou à un pool. Les véhicules sont affectés à des services pour répondre essentiellement aux besoins métier.

Dans le secteur de la Production, on constate qu'il y a plus de véhicules de fonction, notamment pour les cadres supérieurs ou pour des postes stratégiques. Le véhicule de fonction permet tous les usages privés (domicile-travail et tous déplacements en soirée, week-end et vacances). Le véhicule est alors un élément de rémunération. Les véhicules affectés nominativement sont, en général, affectés pour des besoins métiers. Cependant, les usages personnels sont peu fréquents car les véhicules contiennent fréquemment du matériel qui appartient à l'entreprise.

Le secteur des Services attribue, en moyenne, plus de véhicules de fonction que le secteur de la Production. Ces véhicules sont en grande majorité justifiés par des besoins métiers. En effet, le secteur des Services génère plus de déplacements professionnels (Service Après Vente, prospection...) que le secteur de la Production.

Le cas du véhicule personnel

☀ **L'utilisation du véhicule personnel est une pratique encadrée** et définie par une politique d'entreprise. Celle-ci est majoritairement établie par les ressources humaines quel que soit le secteur d'activité.

Dans les secteurs de la Production et des Services, même si la possibilité existe, la pratique est rare. L'utilisation du véhicule personnel se fait en dernier recours lorsqu'il n'y a plus de véhicules de service.

Dans le secteur de l'Administration, cette pratique est plus fréquente.

3.2 USAGES DES PARCS

3.2.1 UTILISATION DES VÉHICULES

☀ Dans les secteurs de la Production et des Services, deux grands types de métiers qui se déplacent peuvent être identifiés :

- Les commerciaux qui prospectent sur un territoire. Ils utilisent le véhicule pour se déplacer mais transportent peu de charges.
- Les techniciens qui réalisent des interventions sur site et qui ont besoin de petits matériels pour réaliser les réparations

On observe différentes tendances selon les secteurs d'activité :

- **Le secteur de la Production** utilise majoritairement des véhicules pour visiter les chantiers et réaliser des interventions auprès des clients. Ces véhicules permettent de transporter du matériel (petits outillages, appareils de mesure, équipement de protection individuelle). On note qu'il y a peu d'usage personnel des véhicules.

- Les collaborateurs du **secteur des Services** se déplacent en clientèle, en réunion et en formation. L'objet premier de ces véhicules est de transporter des personnes. Il n'y a pas ou peu de transport de matériels. Ces véhicules sont souvent utilisés pour se déplacer dans le cadre privé (déplacement domicile travail et autres déplacements personnels).

- Concernant **le secteur de l'Administration**, les véhicules sont utilisés pour des usages différents :

- Les déplacements de personnes pour aller en réunion ou en formation. Il n'est pas nécessaire de transporter du matériel pour ce type d'usage.

- Des interventions très diverses :

- Visites à domicile pour les aides-soignantes (du petit matériel d'urgence qui tient dans une valise),

- Interventions d'urgences pour les hôpitaux (matériel médical de premier secours)

- Interventions sur des réseaux de voiries (petit matériel)

- Réalisation de mesures (appareils de mesures)

Le secteur de l'Administration utilise très peu, voire jamais, les véhicules à des fins personnelles (pour des déplacements domicile travail et autres déplacements privés).

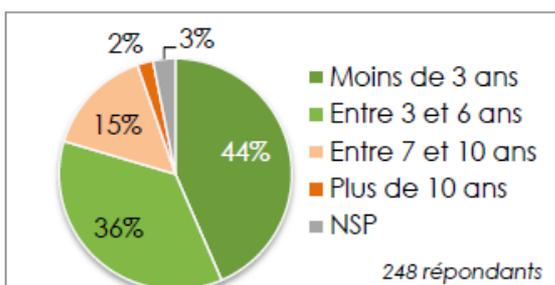
Le transport de matériel influence très peu le choix du véhicule. Si c'est un facteur d'influence, les gestionnaires regarderont le volume du véhicule et du coffre pour transporter les outillages.

3.2.2 AGE MOYEN DES PARCS

La moyenne d'âge des parcs des structures interrogées est de **± 3,8 ans** et une large majorité (80%) des parcs ont moins de 6 ans.

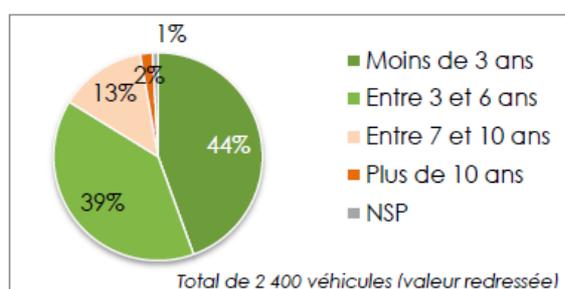
Partie 3- Résultats de l'enquête

Graphique 47. Quel est l'âge moyen de vos véhicules (particuliers et de société) ? (% répondants)



Source : Be Môbi 2017

Graphique 48. Quel est l'âge moyen de vos véhicules (particuliers et de société) ? (% du parc)



Source : Be Môbi 2017

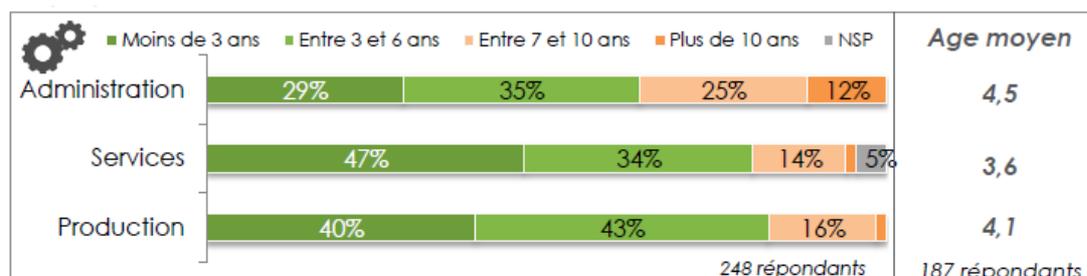
La moyenne d'âge diffère peu lorsqu'on redresse les données en fonction de la taille du parc.

Elle est relativement homogène selon le secteur d'activité, avec toutefois un âge moyen 25% plus élevé dans l'Administration (4,5 ans) que dans les Services, où il est le plus bas (3,6 ans).

Dans les Services et la Production, moins de 20% des répondants ont des véhicules avec une moyenne d'âge de plus 6 ans, alors qu'ils sont 37% dans l'Administration (avec 12% ayant des parcs de plus de 10 ans).

Ce constat peut s'expliquer par des contraintes budgétaires plus fortes et des kilométrages plus faibles permettant de conserver plus longtemps les véhicules en parc dans l'Administration.

Graphique 49. Age moyen du parc selon le secteur d'activité (% des répondants)



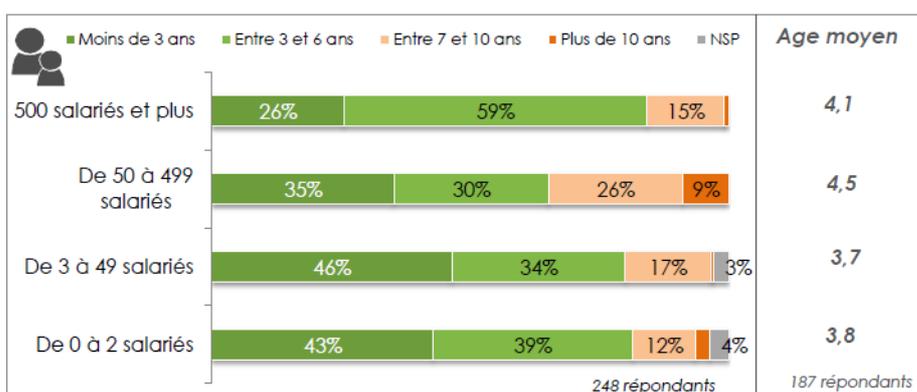
Source : Be Môbi 2017

Partie 2 - Résultats de l'enquête

L'analyse en fonction de la taille d'effectif révèle en outre que l'âge moyen des parcs est jusqu'à 22% plus élevé dans les structures de plus de 50 salariés, avec des moyennes allant de 4,1 à 4,5 ans, contre 3,7 à 3,8 ans dans les structures de moins de 50 salariés.

On observe la plus forte proportion de parcs de plus de 6 ans dans les structures de 50 à 499 salariés (35%). On constate également que les parcs de 3 à 6 ans sont majoritaires au sein de la tranche 500 salariés et plus.

Graphique 50. Age moyen du parc selon la taille de la structure (% des répondants)



Source : Be Môbi 2017

Le mode de financement a un impact clair sur l'âge moyen.

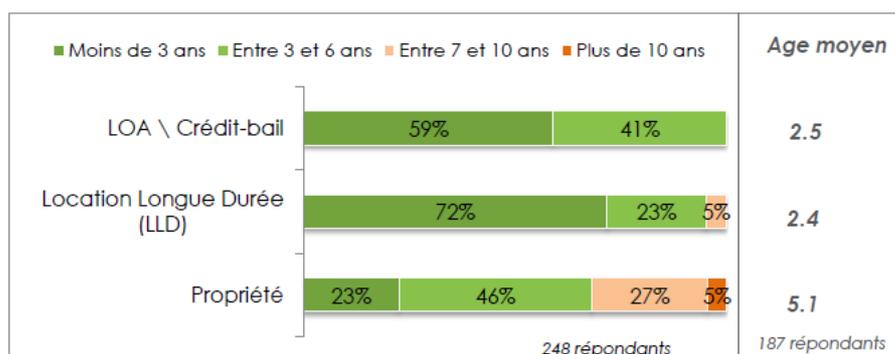
Lorsque les véhicules sont financés en LLD, 72% des véhicules ont un âge moyen inférieur à 3 ans. Le véhicule est remplacé dans la majorité des cas à la fin du contrat.

Lorsque les véhicules sont en LOA/credit-bail, l'âge moyen est similaire mais 41% des gestionnaires indiquent un âge moyen de parc compris entre 3 et 6 ans. On peut donc estimer que ces gestionnaires ont gardé le véhicule à la fin du contrat de location.

Concernant la propriété, 32% des gestionnaires indiquent un âge moyen de parc de plus de 7 ans.

Partie 3- Résultats de l'enquête

Graphique 51. Age moyen du parc selon le mode de financement principal (% des répondants)



Source : Be Môbi 2017

☀ **Les entretiens ont permis de confirmer que les Administrations ont bien un âge de parc plus important que les structures de Production et de Services.** Cela s'explique par des roulages plus faibles et des tensions budgétaires importantes freinant le renouvellement des véhicules.

3.2.3 DURÉE MOYENNE DE DÉTENTION

La durée moyenne de détention des véhicules est de **± 4,8 ans**.

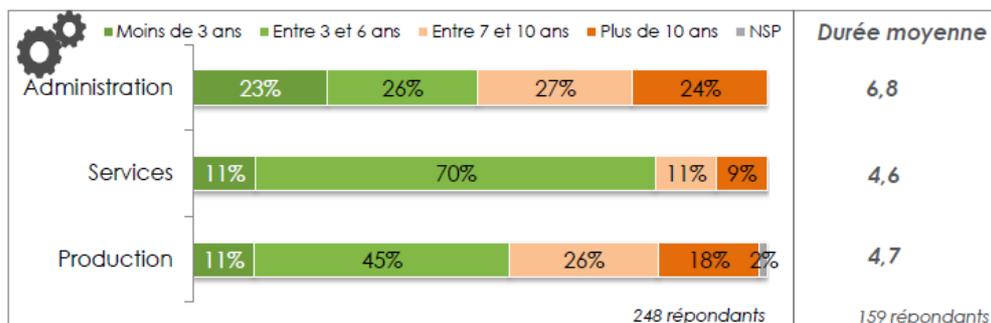
En toute logique par rapport aux analyses précédentes, la durée moyenne de détention est plus importante dans l'Administration où elle s'établit à 6,8 ans, avec plus de 50% des gestionnaires qui conservent leurs véhicules plus de 6 ans (et près d'un quart plus de 10 ans).

Pour rappel, la Circulaire du Premier Ministre impose une durée de détention de 7 ans, pour les véhicules de l'Etat et de ses Opérateurs. Il n'y a pas de limite réglementaire pour les collectivités, mais il est possible qu'elles aient choisi de s'aligner sur cette préconisation.

Entre les secteurs des Services et de la Production, la durée moyenne de détention est similaire (4,5 ans en moyenne).

Partie 2 - Résultats de l'enquête

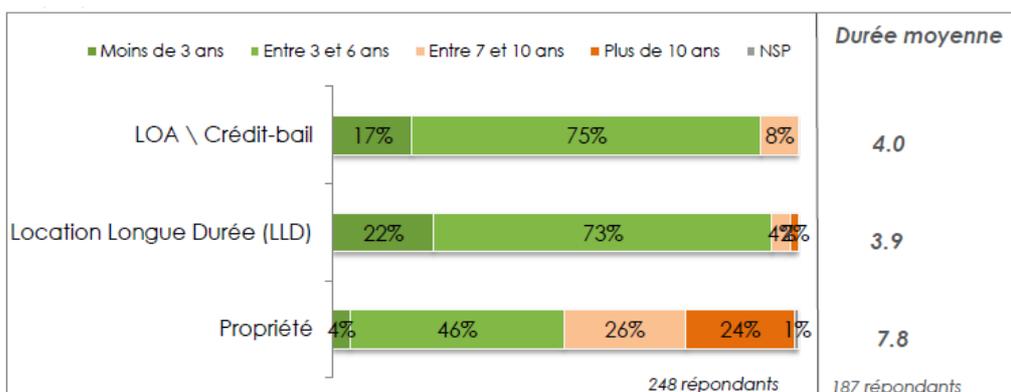
Graphique 52. Durée moyenne de détention selon le secteur d'activité (% des répondants)



Source : Be Môbi 2017

Comme identifié précédemment, le mode de détention a un impact clair sur la durée de détention des véhicules. On note toutefois qu'il y a peu de différence entre la LOA/crédit-bail et la LLD.

Graphique 53. Durée de détention moyenne selon le mode de financement (% de répondants)



Source : Be Môbi 2017

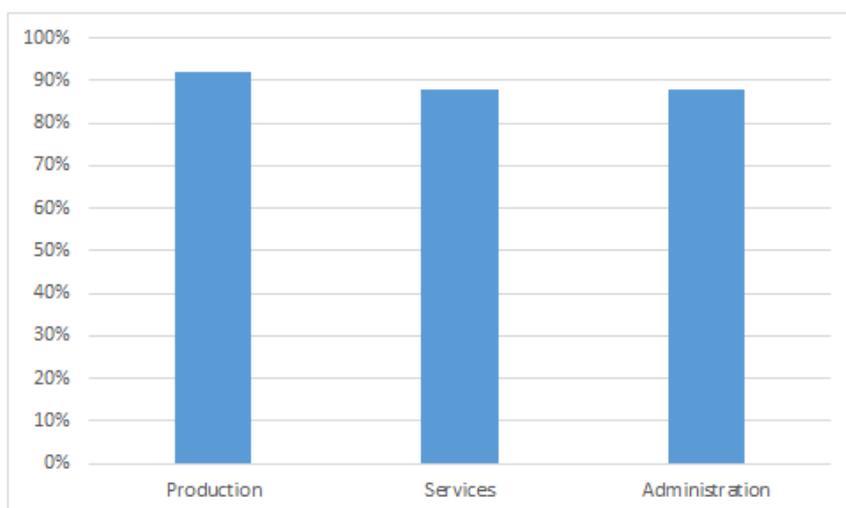
☀ **Les véhicules en LLD sont gardés, dans la majorité des cas, moins de 4 ans afin d'éviter le contrôle technique de la quatrième année.** Ceci permet de réaliser des économies sur l'entretien du véhicule.

Les véhicules en achat sont gardés plus longtemps soit environ 7 ou 8 ans. Ils sont ensuite revendus.

3.2.4 ACHAT NEUF OU OCCASION

Parmi les gestionnaires achetant leurs véhicules, environ 90 % déclarent acheter leurs véhicules neufs, surtout le secteur de la Production (92%). 12% des gestionnaires des secteurs des Services et de l'Administration achètent quant à eux leurs véhicules d'occasion.

Graphique 54. Si propriété, Quelle est la part des véhicules achetés neufs ? (% de répondants)



Source : Be Môbi 2017

☀ Parmi les entités du secteur des Services interrogées, aucune n'achète des véhicules d'occasion.

Dans le secteur de la Production, c'est une pratique un peu plus fréquente (30% indiquent qu'ils ont parfois recours à l'achat de véhicules d'occasion).

Dans le secteur de l'Administration, deux entités achètent des véhicules d'occasion pour des raisons différentes :

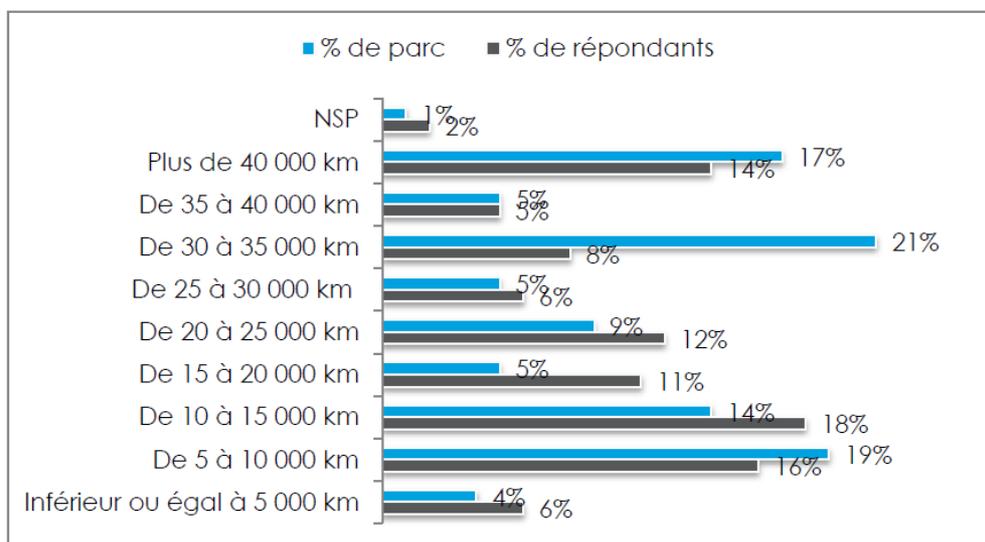
L'achat de véhicules est moins cher. Cela permet d'éviter de passer par un appel d'offre et c'est ainsi plus rapide.

3.2.5 KILOMÉTRAGE DES VÉHICULES

Kilométrage moyen des véhicules

Le kilométrage moyen des parcs est de 26 000 km/véhicule/an avec une médiane inférieure à 21 000 km/véhicule/an. Toutefois, la dispersion est assez importante. En effet, un tiers des gestionnaires interrogés déclare que leurs véhicules parcourent entre 5 000 et 15 000 km par an en moyenne, tandis que 14% ont des véhicules réalisent plus de 40 000 km/an.

Graphique 55. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par tranches kilométriques selon le % de répondants.

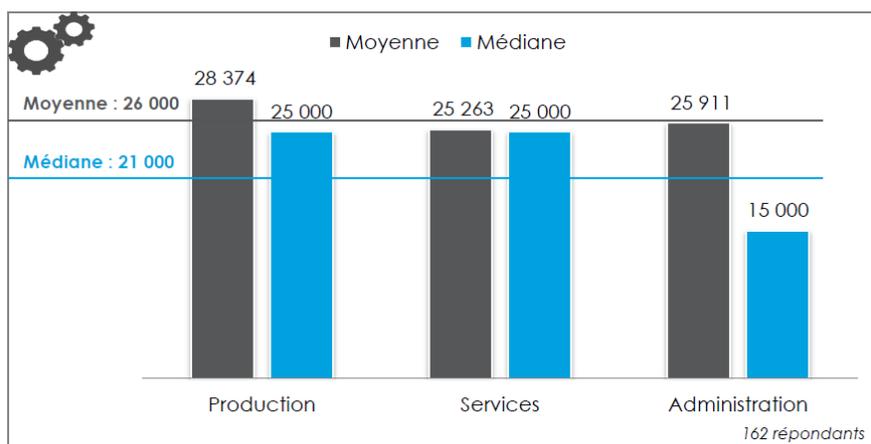


Source : Be Mobi 2017

C'est dans le secteur de la Production que les kilométrages moyens sont les plus importants avec 28 400 km/véhicule/an.

Partie 3- Résultats de l'enquête

Graphique 56. Kilométrages moyens selon le secteur d'activité (kilomètres/véhicule/an)

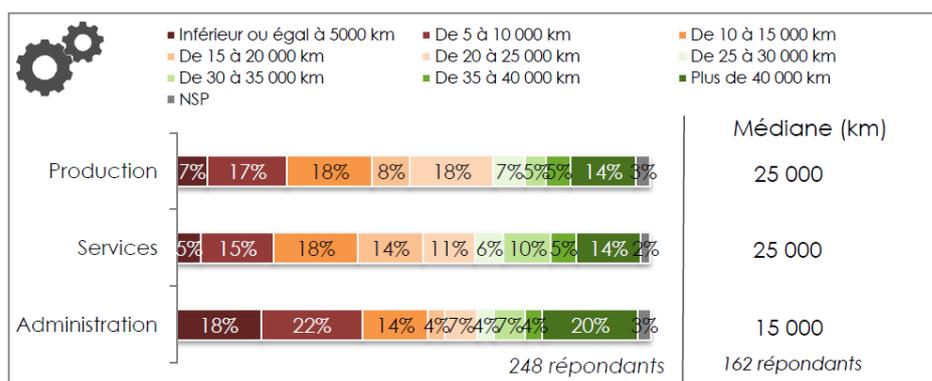


Source : Be Môbi 2017

Concernant le secteur de l'Administration, le kilométrage moyen se situe autour de 26 000 km/véhicule/an. → Les pourcentages et la valeur de 26 000 km/veh/an sont cependant à considérer avec beaucoup de prudence compte tenu de la faible taille du sous-échantillon « Administration ».

On note un écart important avec l'analyse documentaire qui suggérerait un kilométrage plutôt autour de 12 500 km/an. Une analyse plus fine révèle toutefois une très forte dispersion, avec une médiane s'établissant à 15 000 km (plus proche de l'analyse documentaire) et d'un côté, 40% de gestionnaires dont les véhicules parcourent moins de 10 000 km/an en moyenne, contre 20%, de l'autre, dont les véhicules roulent plus de 40 000 km/an (largement au-dessus des réponses des secteurs de la Production et des Services).

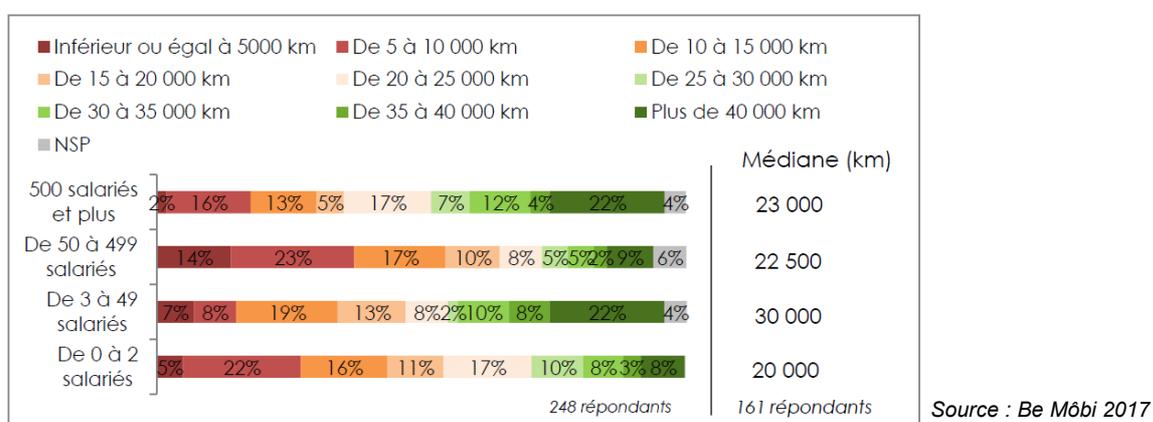
Graphique 57. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par tranches kilométriques et secteur d'activité (% de répondants)



Partie 2 - Résultats de l'enquête

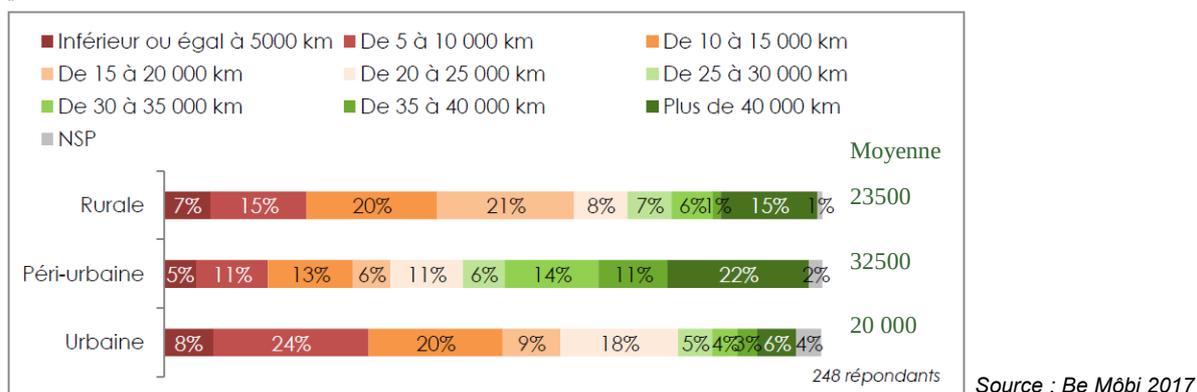
La répartition du kilométrage moyen selon la taille de la structure semble plutôt homogène avec toutefois les entités 50 à 499 salariés qui ont de plus faibles roulages. En effet, 37% d'entre eux parcourent moins de 10 000 kilomètres contre 20% en moyenne pour les autres structures.

Graphique 58. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par tranches kilométriques et selon la taille de l'entreprise (% de répondants)



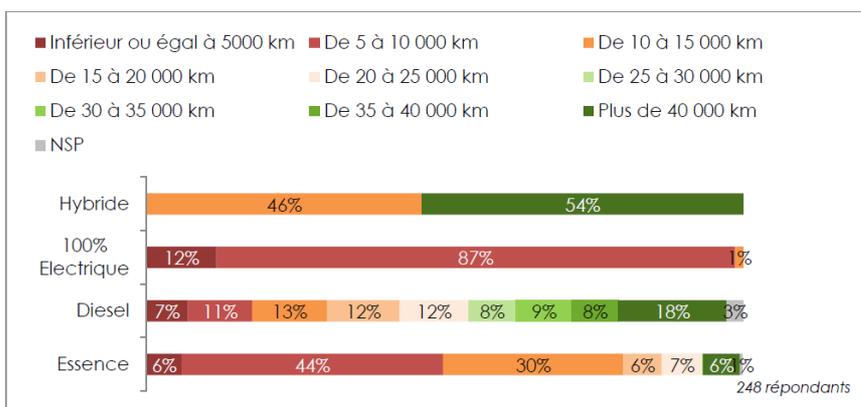
Les véhicules circulant plutôt en zone urbaine parcourent moins de kilomètres (32% réalisent moins de 10 000 km) que ceux circulant en zone rurale (22% réalisent moins de 10 000 km). Ce sont les parcs roulant en zone péri-urbaine qui réalisent les plus forts roulages avec 33% des gestionnaires qui indiquent que leurs véhicules réalisent plus de 35 000 km/an/véhicule).

Graphique 59. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par tranches kilométriques et selon la zone de circulation (% de répondants)



Partie 3- Résultats de l'enquête

Graphique 60. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par type de motorisation (% de répondants)



Source : Be Mòbi 2017

NB. A la question « ce kilométrage est-il très différent selon la motorisation de vos véhicules ? », 92% des gestionnaires indiquent que non. Les différences mentionnées par les 8% restants concernent les véhicules diesel ou essence, mais aucun ne mentionne de motorisations alternatives.

Pourtant, le kilométrage parcouru influence le choix des motorisations. En effet, 43% des gestionnaires ayant des véhicules diesels indiquent que leur véhicule parcourt plus de 25 000 kilomètres alors que 74% des gestionnaires ayant des véhicules essences parcourent moins de 15 000 km. Ceci s'explique car les motorisations diesel sont plus chères à l'achat mais le carburant est moins cher. Cette motorisation est donc privilégiée si le roulage est important.

☀ Les entretiens qualitatifs corroborent les éléments quantitatifs pour le secteur de la Production et des Services. Cependant, pour le secteur de l'Administration, on constate un kilométrage annuel moyen d'environ 15 000 km, largement en dessous de ce que l'on a identifié dans le cadre de l'enquête quantitative.

Les kilométrages plutôt faibles du secteur de l'Administration peuvent s'expliquer par la taille du territoire à couvrir. En effet, les véhicules sortent rarement du territoire de la collectivité.

En moyenne, les secteurs des Services et de la Production parcourent 25 000 km/an. Le kilométrage moyen parcouru s'explique par la taille du territoire parcouru. En effet, si un commercial ou un technicien couvrent une zone étendue, les kilométrages seront plus importants que s'ils couvrent une petite zone. Par exemple, si la couverture est nationale, le kilométrage moyen est d'environ 35 000 km / an.

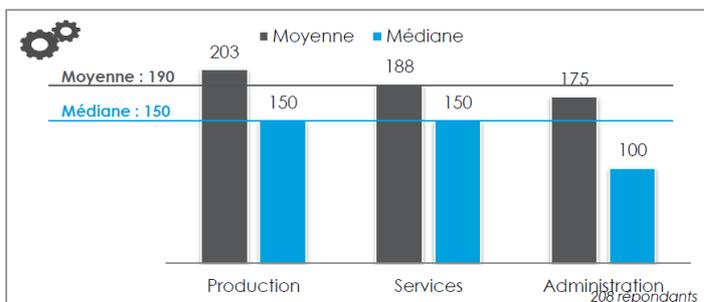
Kilométrage journalier maximum

Alors que le kilométrage moyen journalier des véhicules peut être évalué à 100 km (sur la base du kilométrage annuel précédent et de 250 jours ouvrés), le kilométrage journalier maximum estimé par les gestionnaires est en moyenne de 190 km, avec une médiane à 150 km.

Ce kilométrage maximum se révèle peu compatible avec les précédentes générations de véhicules électriques (compte tenu de leur autonomie en conditions réelles d'utilisation), ce qui peut expliquer les faibles taux d'équipement actuels. Les nouvelles générations mises récemment sur le marché devraient cependant ouvrir de nouvelles perspectives.

Par ailleurs, en cohérence avec les analyses présentées concernant le kilométrage annuel des véhicules, le kilométrage journalier maximum est le plus élevé dans la Production. On constate également que la médiane (100 km/jour maximum) est très différente de la moyenne (175 km/jour) dans l'Administration.

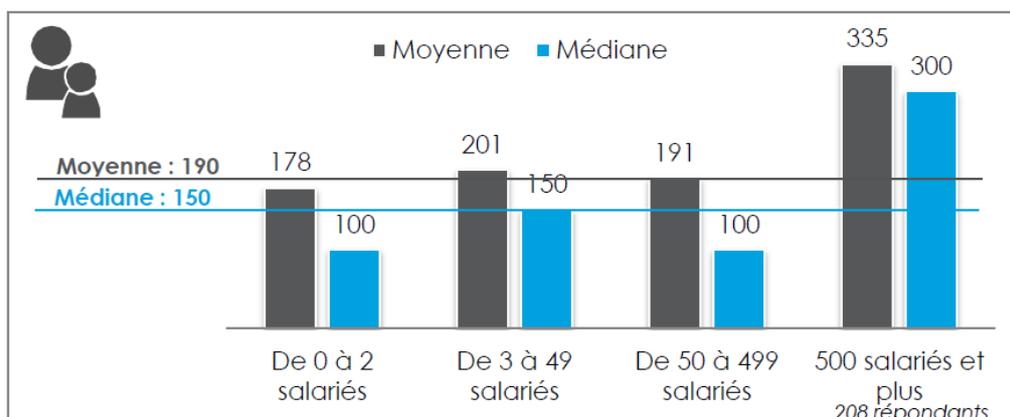
Graphique 61. Quel est le kilométrage maximum réalisé par véhicule et par jour ? (kilomètres/véhicule/jour)



Source : Be Mobi 2017

L'analyse selon la taille d'effectif (et corrélativement la taille de parc) révèle également que le kilométrage journalier maximum croît avec la taille, avec un saut important pour les structures de plus de 500 salariés (ou plus de 100 véhicules) où les véhicules peuvent parcourir jusqu'à 300 kilomètres et plus par jour.

Graphique 62. Quel est le kilométrage maximum réalisé par véhicule et par jour ? (kilomètres/véhicule/jour)



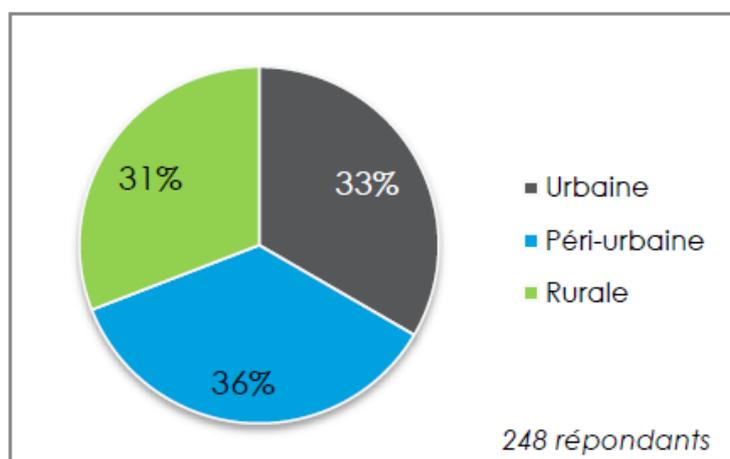
Source : Be Môbi 2017

On observe cependant une dispersion importante des réponses dans l'ensemble, car le kilométrage journalier maximum des véhicules est vraisemblablement peu connu des gestionnaires et les déclaratifs sont par conséquent très approximatifs.

3.2.6 ZONES DE CIRCULATION DES VÉHICULES

On suppose que l'implantation des véhicules est réalisée de manière homogène mais l'analyse par rapport à la taille de parc montre la prévalence des grosses structures en zone péri-urbaine.

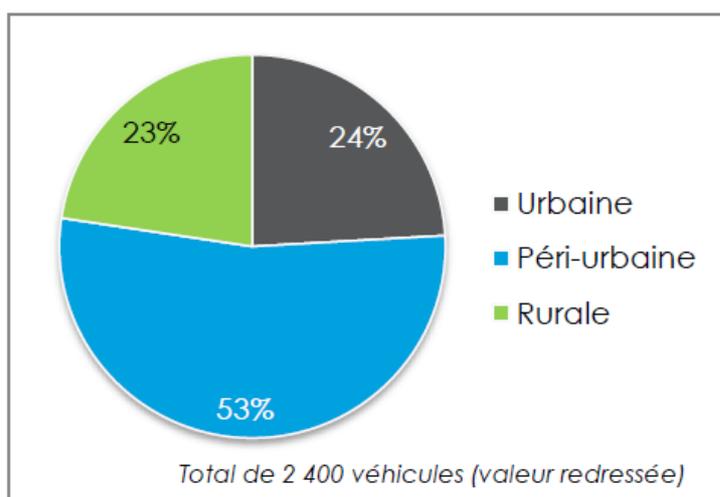
Graphique 63. Vos véhicules circulent-ils plutôt en zone ... (% répondants)



Source : Be Môbi 2017

Partie 2 - Résultats de l'enquête

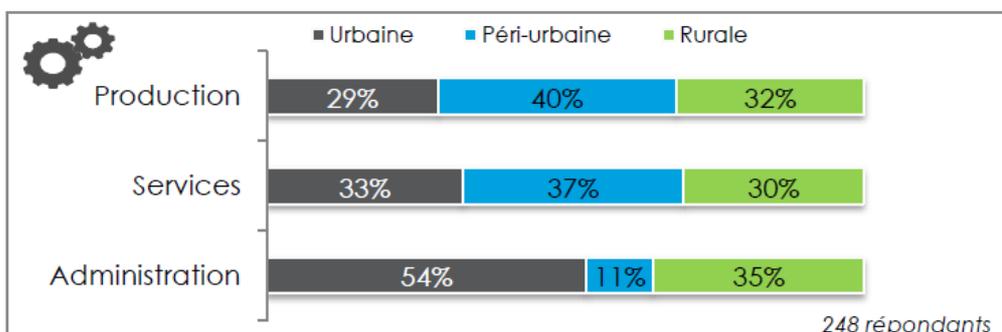
Graphique 64. Vos véhicules circulent-ils plutôt en zone : (% du parc redressé)



Source : Be Môbi 2017

Le secteur d'activité a un impact assez notable, en cohérence avec les logiques d'implantation et le métier. Ainsi, les zones de circulation principales sont les zones urbaines pour 54% des Administrations et les zones péri-urbaines pour 40% des structures de Production.

Graphique 65. Répartition des zones de circulation selon le secteur d'activité (% de répondants)

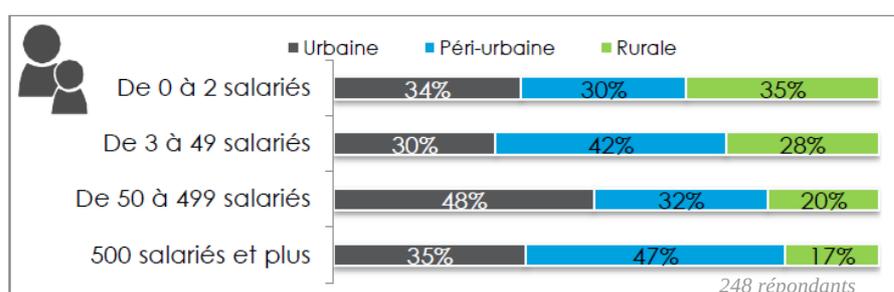


Source : Be Môbi 2017

Les disparités observées en fonction de la taille des effectifs et des parcs sont plus délicates à interpréter, si ce n'est en lien avec les activités des structures sous-jacentes.

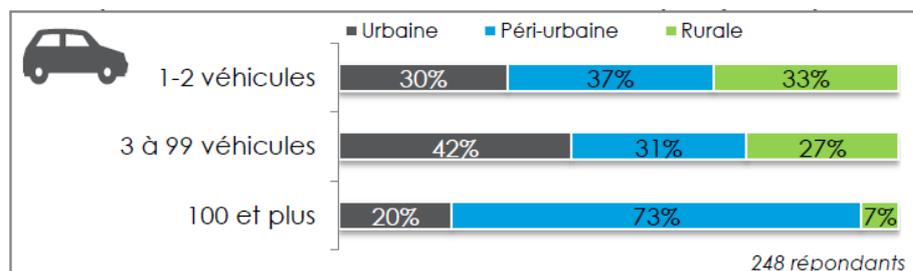
Partie 3- Résultats de l'enquête

Graphique 66. Répartition des zones de circulation selon la taille de la structure (% de répondants)



Source : Be Mòbi 2017

Graphique 67. Répartition des zones de circulation selon la taille de parc (% de répondants)



Source : Be Mòbi 2017

☀ En général, les véhicules circulent dans tout type de zones. En effet, les véhicules des secteurs des Services et de la Production circulent sur toutes les zones, car les clients peuvent se situer partout en France. Il est donc nécessaire que les véhicules interviennent dans l'ensemble des zones.

Pendant, il est difficile d'identifier une tendance majoritaire car « cela dépend du périmètre d'action » selon une entité du secteur bancaire. En effet, certains collaborateurs vont couvrir des zones très urbaines telles que l'Ile-de-France alors que d'autres vont couvrir des zones plus rurales.

Pour le secteur de l'Administration, les zones de circulation ont été plus faciles à qualifier. En effet, les périmètres d'action sont moins vastes et se situent majoritairement à proximité de la zone d'implantation du site. La zone urbaine semble être la zone la plus représentée pour 40% des entités du secteur de l'Administration. Ceci reflète l'implantation géographique des Administrations.

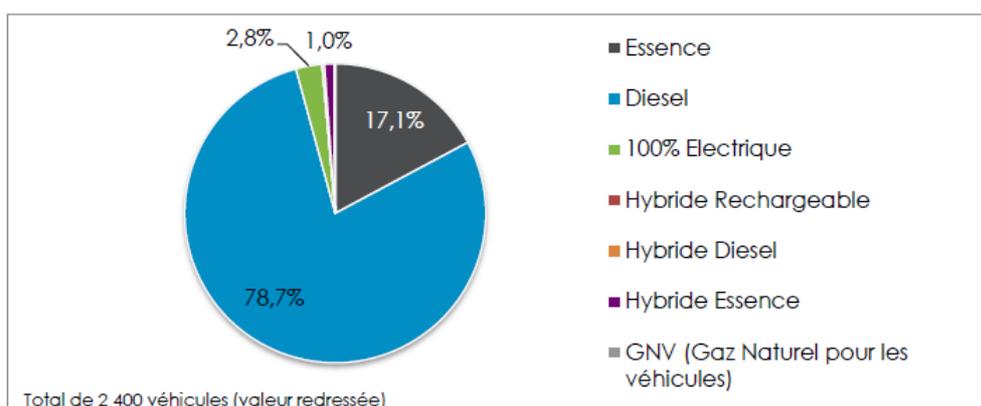
3.3 MOTORISATION DES VÉHICULES

3.3.1 ÉNERGIE DES VÉHICULES

Les motorisations diesel sont largement dominantes dans les parcs (avec 79% des véhicules concernés). Seuls 17% des véhicules sont des véhicules essence.

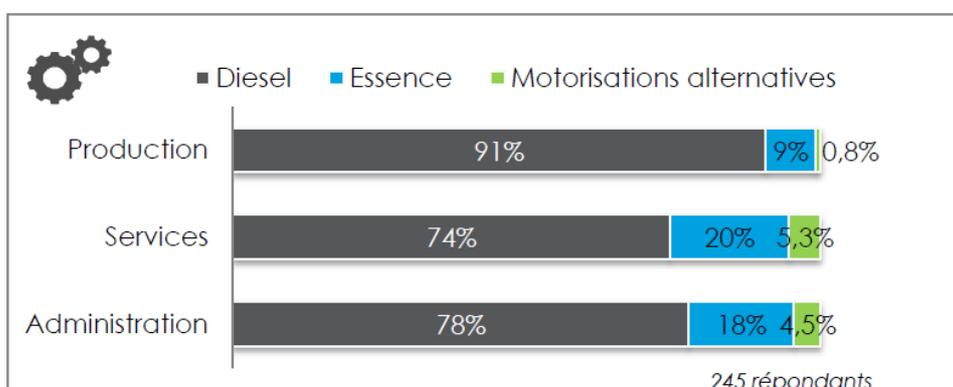
Les motorisations alternatives ne représentent, quant à elles, que 4% des véhicules, avec 3% de véhicules 100% électriques et 1% d'hybrides essences.

Graphique 68. Répartition du parc selon les types de motorisations (% du parc)



Source : Be Môbi 2017

Graphique 69. Répartition des types de motorisations selon le secteur d'activité (% du parc)

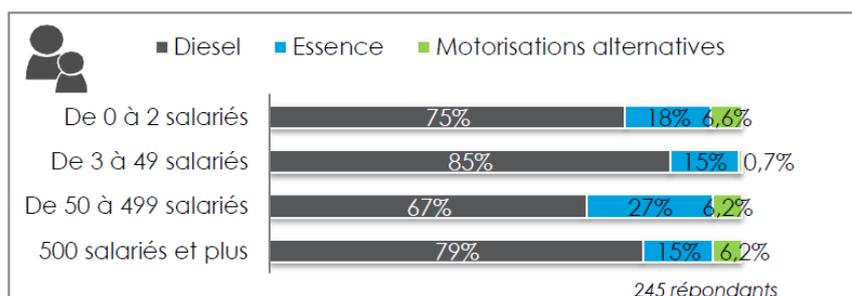


Source : Be Môbi 2017

Partie 3- Résultats de l'enquête

L'analyse par taille d'effectif met en évidence des tendances très contrastées. En effet, les structures de 0 à 2 salariés et celles de plus de 50 salariés détiennent respectivement 6.6% et 6.2% des motorisations alternatives. En revanche, les structures de 3 à 49 salariés totalisent moins de 1% de véhicules « alternatifs » dans leurs parcs. Une première hypothèse est que dans les structures de 3 à 49 salariés, les enjeux environnementaux (voire financiers) sont peu perçus (ce qui semble confirmé par les résultats de l'enquête sur la politique de gestion du parc). Tandis que les plus petites y voient sans doute des enjeux plus immédiats pour leur activité (économies, circulation en ville, image ...).

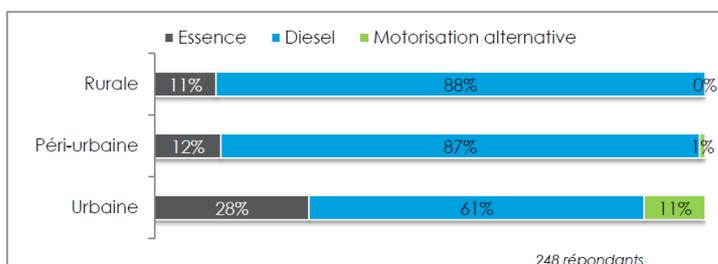
Graphique 70. Répartition des types de motorisations selon la taille de la structure (% du parc)



Source : Be Môbi 2017

Les motorisations alternatives sont privilégiées par des structures circulant en majorité en zone urbaine (11% en zone urbaine contre 0 et 1% en zone rurale et péri-urbaine). Cela peut s'expliquer par les limites d'autonomie de ces véhicules. Par ailleurs, les véhicules à motorisation essences sont plus importants en zone urbaine 28%.

Graphique 71. Répartition des types de motorisations selon la zone de circulation (% du parc)



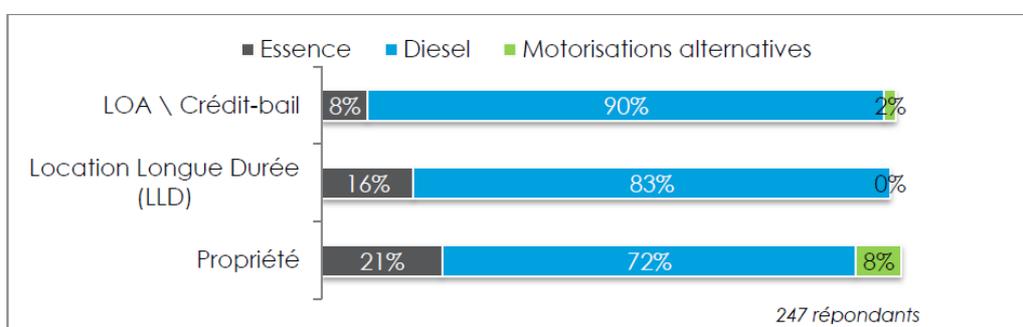
Source : Be Môbi 2017

On retrouve de manière significative 8% de motorisation alternative dans les parcs en propriété. Aucune motorisation alternative en LLD et seulement 2% en LOA. En effet, les

Partie 2 - Résultats de l'enquête

prix proposés en LLD sont peu attractifs, probablement dû au manque de visibilité sur la valeur de ces véhicules sur le marché secondaire.

Graphique 72. Répartition des types de motorisation selon le mode de financement (% du parc)



Source : Be Mobi 2017

☀ **80% des flottes des secteurs de la Production et des Services sont composées à plus de 90% de diesel.** Le diesel est moins cher que l'essence et, par ailleurs, il permet des réductions fiscales (récupération de la TVA). La prévalence de cette motorisation peut être motivée par le coût plus bas du carburant. De plus, les moteurs diesel sont plus robustes et donc mieux adaptés aux kilométrages importants (plus de 15 000 km/an). Dans les entités des secteurs de la Production et des Services, le roulage annuel médian est de 25 000km. Les kilométrages parcourus sont au-dessus du point iso-coût essence/diesel et ceci explique la part importante du diesel dans les flottes.

L'enquête a révélé que les secteurs des Services et de l'Administration recourent un peu plus aux motorisations essence. Nos entretiens qualitatifs n'ont pas permis d'expliquer cette différence.

Nous pouvons cependant observer que le secteur de l'Administration possède plus de véhicules essence car cela correspond mieux aux usages (les kilométrages parcourus sont inférieurs à 15 000 km/an).

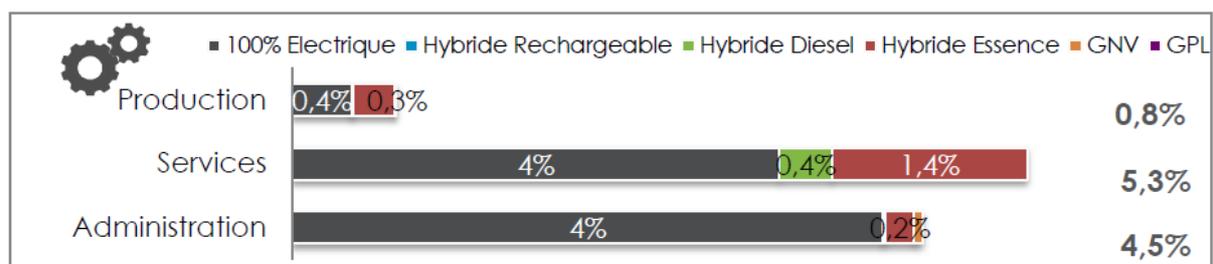
Partie 3- Résultats de l'enquête

Focus sur les motorisations alternatives

Une analyse plus fine met en évidence une prépondérance évidente des véhicules 100% électriques au sein des véhicules à motorisation alternative (57 à 95%), quel que soit le secteur. Les hybrides essence semblent en revanche assez peu représentés dans les parcs des Administrations.

Enfin, les hybrides diesel ne sont a priori présents que dans les Services.

Graphique 73. Répartition des véhicules à motorisation alternative selon le secteur d'activité (% du parc)

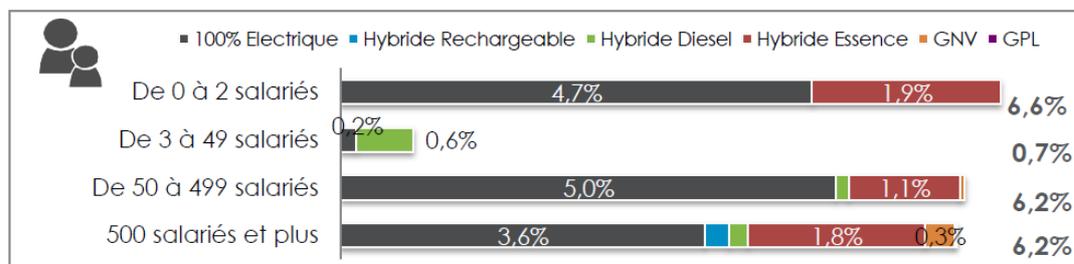


Source : Be Môbi 2017

De la même façon, les véhicules 100% électriques sont largement majoritaires au sein des parcs à motorisation alternative, quelle que soit la taille de la structure, à l'exception notable des structures de 3 à 49 salariés, où les hybrides diesel sont les plus présents.

On note que les structures de plus de 500 salariés sont celles qui présentent la diversification la plus importante, avec, outre les véhicules 100% électriques et hybrides essence, quelques véhicules hybrides rechargeables, hybrides diesel et GNV. Les véhicules GPL sont les seuls qui ne sont pas représentés.

Graphique 74. Répartition des véhicules selon les motorisations alternatives et selon la taille de la structure (% du parc)



Source : Be Môbi 2017

☀ **Quelques structures intègrent des motorisations alternatives, mais ces véhicules sont encore en faible nombre dans les entités.** Les gestionnaires de grands parcs de véhicules d'entreprise commencent à intégrer des véhicules électriques et essence dans leur flotte (composée à 85% de véhicules diesel). « Je compose aujourd'hui la flotte qui va rouler encore jusqu'en 2021, le diesel sera limité dans les grandes villes. Je me positionne en avance pour éviter d'avoir un parc obsolète quand la réglementation tombera et pour pouvoir continuer à travailler dans les grandes métropoles. »

3.3.2 CONSOMMATION MOYENNE DE CARBURANT

A la question « quelle est la consommation moyenne observée de vos véhicules ? », les déclaratifs des gestionnaires aboutissent à des moyennes assez proches entre véhicules diesel et essence, autour de 6,1 à 6,2 litres aux 100km. Selon les segments, les différences sont toutefois plus importantes, notamment pour les « monospaces, SUV 4x4 » et les « monospaces compacts ».

Tableau 6. Consommation de carburant observée selon la segmentation (l/100km)

Catégorie de véhicule	Essence	Diesel
<i>Citadines</i>	5,7	5,8
<i>Compacts</i>	6,0	5,9
<i>Monospaces, SUV, 4x4</i>	6,8	5,9
<i>Monospaces compacts</i>	6,5	6,0
<i>Dérivés de VP</i>	6,5	6,5
<i>Moyenne pondérée</i>	6,2	6,1
<i>Nombre de répondants</i>	39	154

Ces valeurs sont toutefois à prendre avec précaution dans la mesure où il est difficile de savoir si elles sont effectivement issues de relevés, ou au contraire estimées voire établies sur la base des données constructeur.

Pour rappel, une étude de l'ADEME (sur un panel de 3 300 véhicules particuliers²⁹) permet d'identifier les consommations de carburant réelles (voir tableau 7).

²⁹ Etude Panel carburant, Kantar WorldPanel, MEDDTL-ADEME 2010

Tableau 7. Consommation de carburant observée selon le carburant et la puissance administrative (en l / 100 km)

Classe de puissance administrative	Consommation moyenne (selon la base carbone 2016)	
	Véhicules essence	Véhicules diesel
5 CV et moins	6,93	5,99
6 à 10 CV	8,32	6,96
11 CV et plus	10,6	9,85

Source : ADEME – base carbone 2016

Les données observées sont sous-estimées par rapport aux données de l'ADEME, en particulier pour les segments compacts et plus.

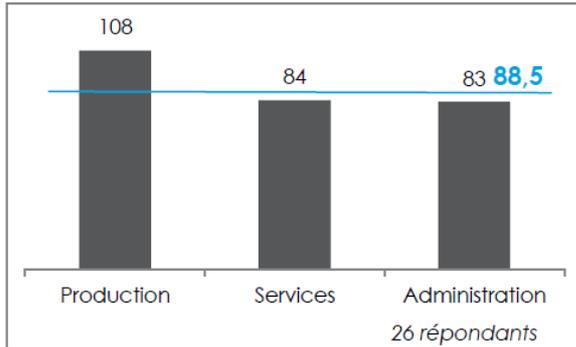
3.3.3 ÉMISSIONS DE CO₂ DES CONSTRUCTEURS

La moyenne des émissions de CO₂ (constructeur) est très peu connue des structures. En effet, seuls 16% des personnes interrogées (soit 26 entités) ont répondu à cette question. On note toutefois que les plus grosses entités ont su majoritairement répondre contrairement aux entreprises de moins de 500 salariés. Cela confirme que les émissions de CO₂ restent un critère peu pris en considération dans la politique véhicule des personnes morales, sauf pour les structures de plus de 500 salariés.

On constate par ailleurs que même en donnant des indications de tranches d'émissions, les gestionnaires ne savent pas répondre à la question. En effet, environ 77% des gestionnaires n'ont pas su répondre à la question. Les réponses obtenues ne nous semblent pas représentatives, les informations restituées ici sont donc à prendre avec précautions.

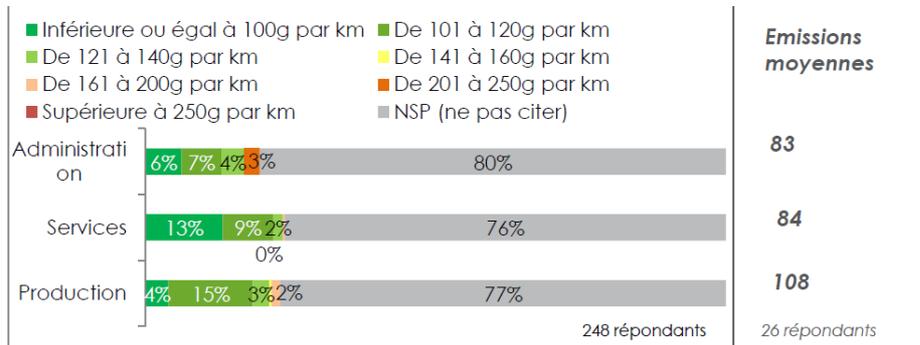
Partie 2 - Résultats de l'enquête

Graphique 75. Émissions de CO₂ moyennes selon le secteur d'activité (en gCO₂/km)



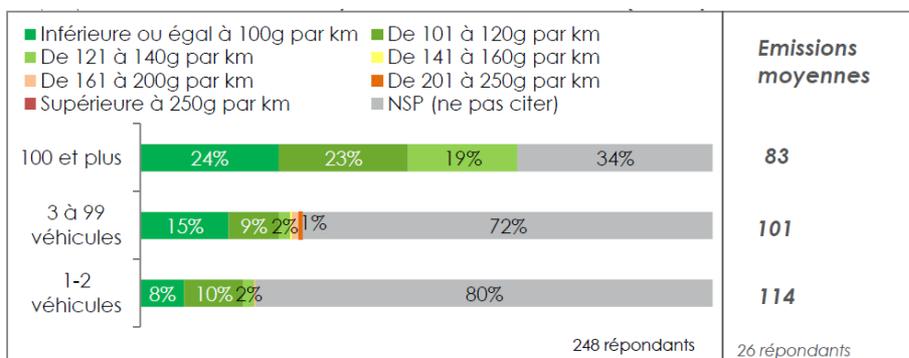
Source : Be Môbi 2017

Graphique 76. Émissions de CO₂ moyennes selon le secteur d'activité (% de répondants)



Source : Be Môbi 2017

Graphique 77. Émissions de CO₂ moyennes selon la taille de la flotte (% de répondants)

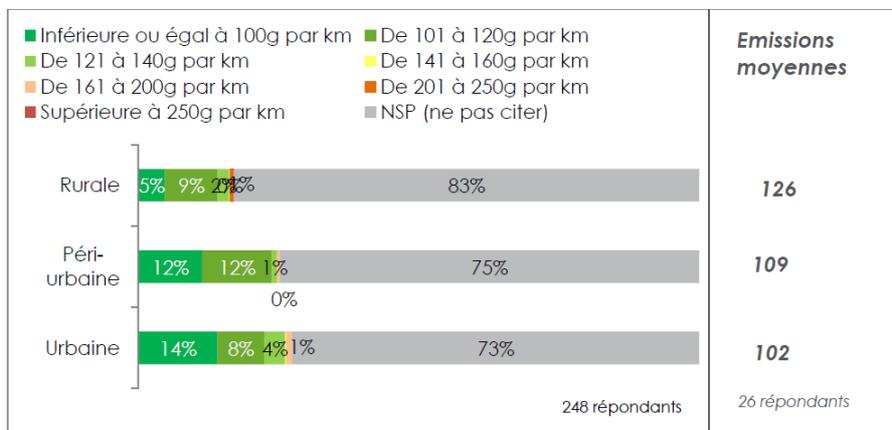


Source : Be Môbi 2017

Partie 3- Résultats de l'enquête

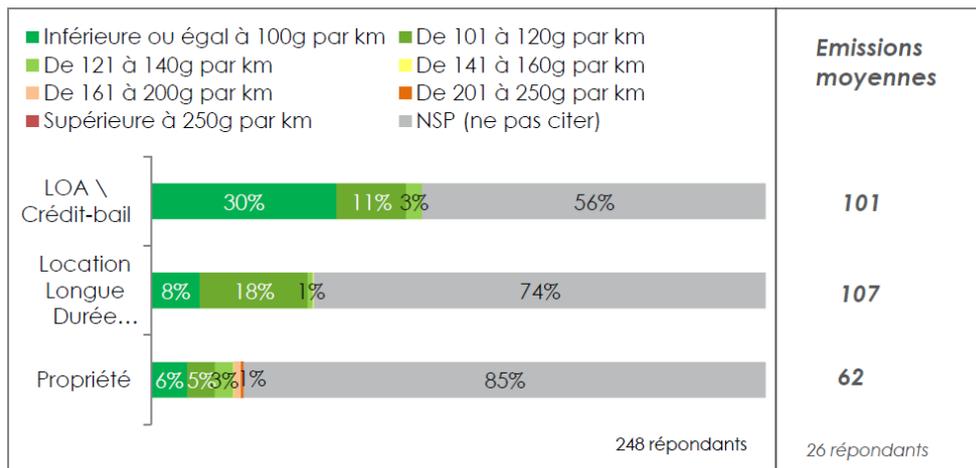
Les gestionnaires de flotte de plus de 100 véhicules ont une meilleure connaissance de leurs émissions de CO₂ avec « seulement » 34% des gestionnaires qui ne connaissent pas la moyenne de leurs émissions.

Graphique 78. Émissions de CO₂ moyennes selon la zone de circulation (% de répondants)



Source : Be Môbi 2017

Graphique 79. Émissions de CO₂ moyennes selon le mode de financement (% de répondants)



Source : Be Môbi 2017

☀ **Pour les Administrations, le critère CO₂ n'est pas le seul critère environnemental.**

C'est un critère qui est utilisé dans les appels d'offres pour noter la partie environnementale de la réponse à appel d'offres. S'il n'est pas utilisé, c'est la norme EURO du véhicule qui est utilisée. Cette norme intègre en plus du CO₂, les NO_x et les particules fines.

Par la suite, pour la majorité des structures de l'Administration, le critère des émissions de CO₂ annoncé par les constructeurs n'est pas suivi. Elles trouvent que le critère ne correspond pas à la réalité (sous-évaluation des émissions et de la consommation des véhicules par les constructeurs).

Pour le secteur des Services et de la Production, le critère CO₂ est suivi mais principalement pour des questions économiques (Bonus/Malus à l'achat du véhicule et Taxe Sur les Véhicules de Société lors de l'utilisation du véhicule).

3.4 *POLITIQUE DE GESTION ET MOBILITÉS*

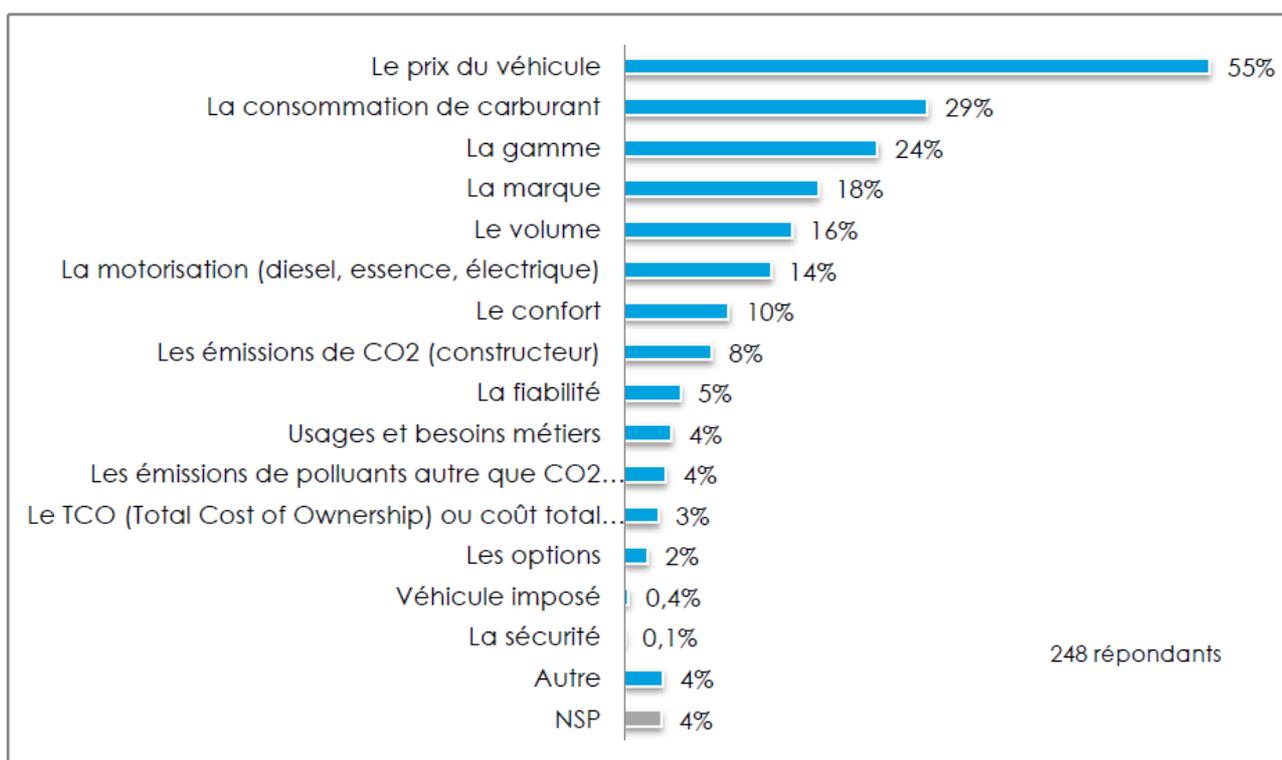
3.4.1 *POLITIQUE DE GESTION DU PARC*

3.4.1.1 *CRITÈRES DE CHOIX DES VÉHICULES*

Plus de la moitié des gestionnaires cite le prix du véhicule dans les principaux critères de choix des véhicules, puis la consommation de carburant (29% des observations) et la gamme (24%). Les émissions de CO₂ ne sont citées que par 8% des gestionnaires, encore moins les émissions d'autres polluants (4%). On observe que le TCO ne constitue un critère de choix que pour 3% des gestionnaires qui sont plus sensibles au critère du prix d'achat.

Partie 3- Résultats de l'enquête

Graphique 80. Pourriez-vous m'indiquer vos principaux critères lors du choix des véhicules (particuliers et de société) ? (% d'observations)



L'analyse par secteur montre que les administrations sont plus sensibles au coût d'achat, à la consommation et aux émissions de polluants atmosphériques.

L'analyse par structure montre que les petites structures (0 à 2 salariés) sont plus attachées à la gamme et au volume a priori pour des raisons métier alors que celles de taille moyenne (3 à 49 salariés) s'intéressent avant tout au prix d'achat et à la consommation.

Enfin, les entités de plus de 500 salariés sont nettement plus attentives aux émissions de CO₂, qui arrivent en 2ème position (37% des citations) derrière le prix, vraisemblablement en raison de l'impact de la TVS dans le choix des véhicules. Elles prennent en compte plus de critères dans leurs choix comme la motorisation, les émissions de polluants et le TCO ce qui montre une gestion plus professionnelle de leur flotte.

☀ **Les critères de choix les plus cités lors de l'analyse qualitative sont : le TCO, le prix d'achat, les besoins métiers et les émissions de CO2.** Le critère de CO2 est très largement influencé par la TVS car lorsque celui-ci est cité, dans 75% des cas, c'est pour limiter le prix de la TVS. Par ailleurs, le TCO est un critère qui est majoritairement utilisé dans le cadre de la gestion de grands parcs (plus de 100 véhicules). Les petites et les moyennes structures utilisent plutôt le prix d'achat du véhicule ou son loyer.

Certaines entités tiennent compte de critères comme le maillage du réseau de maintenance ou la fiabilité des véhicules car ils influencent la sécurité et le confort des usagers.

L'attractivité du véhicule intervient également dans le choix. Celle-ci contribue à l'image de l'entreprise et elle est un élément de motivation pour les collaborateurs.

De nombreuses entités, tous secteurs confondus, passent par appel d'offres. Lors de l'élaboration du cahier des charges, les entités déterminent et pondèrent les critères afin d'objectiver l'évaluation des « réponses ».

Le prix du véhicule possède, en général, le poids le plus important. Ce dernier représente environ 30% ou 40% de la note totale selon les entités. Puis, c'est la note technique qui permet de valider la bonne prise en compte des spécificités du cahier des charges. A l'intérieur de ce critère, on peut retrouver un volet environnemental (CO2 ou norme EURO). Des critères comme les délais de livraison, le maillage du réseau de maintenance,...font partie de la note technique.

Focus sur le « Made In France »

Le « Made In France » est un critère important pour les secteurs de la Production et de l'Administration. L'Administration achète majoritairement ces véhicules auprès de l'UGAP (centrale d'achat de l'Etat). Une des entités interrogées estime que l'UGAP « se fiche totalement du made in France, alors qu'avant toute leur flotte était française, (plus maintenant) ».

Le secteur des Services semble accorder moins de poids au « Made in France », même si pour certains c'est important car leurs clients peuvent être des constructeurs français. En effet, « ce n'est pas le made in France mais c'est le fait de rouler dans un véhicule de marque française ». Il a souvent été relevé que dans le cadre d'un appel d'offres la législation ne permet pas de mettre ce critère en avant. Ce n'était donc pas, par conséquent, un critère important selon eux.

Focus sur l'autonomie de la prise de décision

Les entités sont majoritairement autonomes dans la décision d'achat de véhicules. Si elles ne le sont pas, c'est parce qu'elles appartiennent à un groupe dont la maison mère décide. Celle-ci peut décider de la politique à appliquer ou directement du type de véhicule choisi.

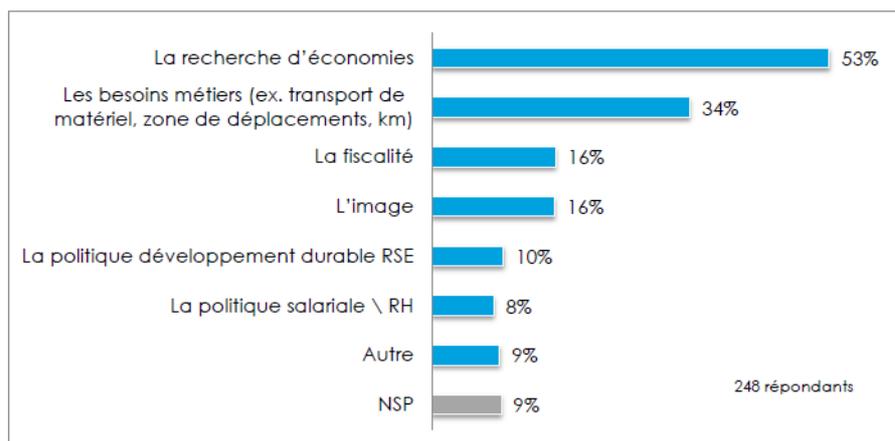
Le secteur hospitalier est en évolution, les hôpitaux sont en cours de regroupement en GHT (Groupement Hospitalier de Territoire). A terme, ils devront construire ensemble le cahier des charges pour l'achat de véhicules.

Partie 3- Résultats de l'enquête

Les critères de choix sont influencés par la recherche d'économies pour plus de la moitié des gestionnaires, suivie par les besoins métiers pour un peu plus d'un tiers des répondants. La fiscalité et l'image sont citées en 3ème position, assez loin derrière (16% des observations).

☀ Les critères de choix sont majoritairement influencés par le coût ou les éléments financiers. Les entités ont aussi indiqué que la sécurité des collaborateurs était un élément qui influençait le choix des véhicules.

Graphique 81. Par quoi ces critères sont-ils influencés ? (% d'observations)



L'Administration et la Production sont plus influencées par les besoins métiers que le secteur des Services, ce qui peut s'expliquer par une présence plus forte de véhicules de fonction dans ce dernier secteur. Par ailleurs, la fiscalité influe davantage sur les décisions du secteur privé.

Les plus grandes structures avec les plus grands parcs cherchent principalement à réaliser des économies (65% de citations). Ces structures citent également davantage la politique développement durable / RSE (41% contre 10% dans l'ensemble).

☀ **Le TCO est, dans la majorité des cas, calculé et suivi par les grands parcs.**

Le calcul du TCO n'est pas normé et diffère d'une entité à l'autre. Certaines entreprises le calculent en intégrant les coûts directs (le prix du véhicule ou le loyer, l'entretien, le carburant, et l'assurance) alors que d'autres entités décident également d'intégrer tous les coûts liés à la gestion (les outils et le personnel). Ainsi, les valeurs de TCO varient de 3 000 à 12 000 € par an et par véhicule. Les petites et moyennes entreprises connaissent rarement le TCO et s'il est calculé, c'est un indicateur qui est produit une fois par an, afin de « se donner une idée ».

Unaniment, les entreprises ne se soucient pas de la valeur de l'Argus qui est prise en compte au moment de la location ou estimée par le revendeur.

3.4.1.2 INFLUENCE DES DISPOSITIFS FISCAUX

La moitié des gestionnaires de parc indiquent que les dispositifs fiscaux (voir Annexe 6.6.1) ont une influence sur leur politique véhicule et moins d'un quart la jugent tout-à-fait significative. 48% d'entre eux se déclarent impactés par la Taxe sur les Véhicules de Société (TVS), suivie du Bonus-Malus (44%), puis de la TVA (38%) et de l'Amortissement Non Déductible (AND) (36%).

La fiscalité sur les Avantages En Nature (AEN) et la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) semblent en revanche peu influencer sur la politique véhicule. Cette dernière est en effet vraisemblablement peu perçue, puisqu'intégrée au prix des carburants. Les AEN relèvent quant à eux davantage de la politique d'attribution des véhicules, le plus souvent du ressort de la Direction des Ressources Humaines.

Le secteur de la Production semble plus sensible aux dispositifs fiscaux que les autres secteurs, notamment l'Administration (du reste, non assujettie à la TVS).

A noter que la TVA est le seul dispositif fiscal dont l'influence diffère notablement selon la taille de la structure, avec 42% des structures de 0 à 2 salariés qui déclarent un impact sur leur politique véhicule contre 23% des structures de plus 500 salariés.

Néanmoins, l'influence des dispositifs fiscaux varie davantage selon la taille du parc. Les structures ayant des parcs de taille moyenne (3 à 99 véhicules) y sont peu sensibles, ce qui semble refléter une certaine méconnaissance de l'impact financier de la fiscalité sur les coûts du parc par rapport à des parcs plus importants, à la gestion plus professionnalisée, qui ont des enjeux financiers supérieurs, mais aussi par rapport aux structures de plus petite taille pour lesquelles les véhicules pèsent fortement sur leurs budgets.

☀ **Comme dans l'enquête quantitative, les principaux dispositifs fiscaux qui influencent la politique véhicule sont le Bonus/Malus, la TVS et la récupération de la TVA sur les carburants.**

L'évolution de la TVA en cours incite les entreprises à réfléchir à l'intégration de véhicules essence dans leurs flottes. Par ailleurs, la récupération de la TVA sur les DVP influence l'achat de ce type de véhicule. Certaines grandes structures sont proactives par rapport à la fiscalité, mais la majorité des entreprises la subissent et sont uniquement réactives.

Par ailleurs, la TICPE est une taxe peu connue et mal comprise.

Le secteur de l'Administration ne se sent pas ou peu concerné par les dispositifs fiscaux.

3.4.1.3 INFLUENCE DES DISPOSITIFS RÉGLEMENTAIRES

Plus de la moitié des gestionnaires indiquent que la limitation de la circulation en ville pour les véhicules les plus polluants et le décret sur les véhicules à faibles émissions pourraient influencer significativement sur leur politique véhicule ou l'organisation de leur activité. Plus d'un tiers d'entre eux pourraient également être sensibles à des mesures de fermeture de voies d'accès en ville ou des conditions de stationnement privilégiées pour les véhicules les moins polluants.

Contrairement aux dispositifs fiscaux, le secteur des Services est le plus sensible à l'ensemble des dispositifs réglementaires cités. A noter que le Décret sur les véhicules à faibles émissions semble impacter l'ensemble des secteurs alors qu'il ne concerne que les collectivités, leurs groupements, l'Etat et ses opérateurs. Paradoxalement, les Administrations y sont a priori les moins sensibles.

Comme pour les dispositifs fiscaux, les gestionnaires de parcs de taille moyenne semblent se sentir moins impactés par les dispositifs réglementaires que les autres. La réglementation ayant plutôt un impact sur la circulation en ville, ce sont les entités circulant en zone urbaine qui se sentent les plus concernées.

☀ **Les éléments réglementaires les plus importants pour l'ensemble des entités sont les Zones de Circulation Restreintes et les vignettes Crit'air.** Les vignettes Crit'air ne semblent pas très restrictives pour les entités qui ont des parcs de véhicules récents. Certaines grandes entreprises décident d'être pro-actives et commencent à intégrer en flotte des véhicules essence et électriques en anticipant une interdiction d'accès pour le diesel en centre-ville.

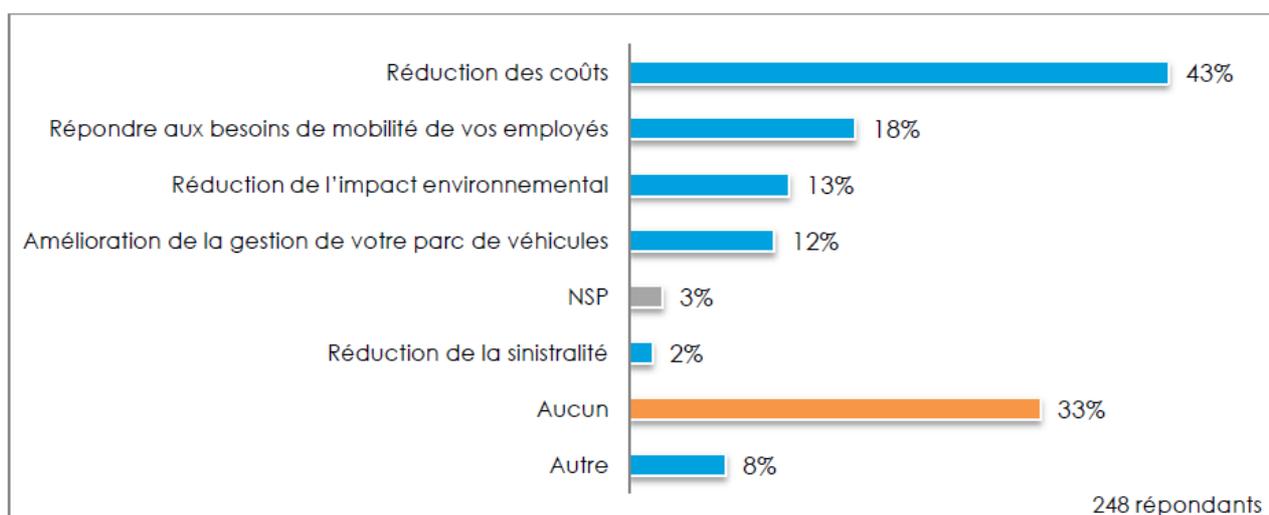
Le secteur de l'Administration est fortement concerné par la réglementation. Le décret des véhicules à faible émission impose un certain renouvellement de véhicules en électrique ou hybride rechargeable. Certaines ont décidé d'aller au-delà de la réglementation.

Les collectivités ont une volonté forte d'intégrer ces véhicules à motorisations alternatives mais elles craignent cependant de ne pas disposer de ressources budgétaires suffisantes pour respecter l'obligation réglementaire d'acquisition de véhicules à faible émission.

3.4.1.4 ENJEUX CONCERNANT LA GESTION DU PARC

La réduction des coûts du parc ressort comme l'enjeu numéro 1 (cité par 43% des gestionnaires), suivi, de loin, par la réponse aux besoins de mobilité des collaborateurs (18% des citations), ainsi que la réduction de l'impact environnemental et l'amélioration de la gestion du parc (respectivement 13% et 12% des citations).

Graphique 82. Quels sont vos enjeux actuels concernant la gestion de votre parc de véhicules ? (% d'observations)



Source : Be M6bi 2017

Partie 3- Résultats de l'enquête

Les administrations sont plus sensibles à la réduction de l'impact environnemental. Il est important de noter qu'un tiers des gestionnaires, essentiellement des structures de moins de 500 salariés et de moins de 100 véhicules en parc, n'indique aucun enjeu particulier.

Les enjeux sont d'autant plus perçus que la taille du parc est importante, en particulier la diminution des coûts (63%) et de l'impact environnemental (50%). La réduction des coûts est également un enjeu important pour 50% des entités de 0 à 2 salariés.

☀ Quel que soit le secteur d'activité ou la taille de la structure étudiée, l'enjeu principal est économique. En effet, il est important de maîtriser les coûts, de réduire les dépenses tout en répondant aux besoins des métiers. Ensuite, la réduction de l'impact environnemental est un enjeu important qui ressort au travers de la modernisation ou la réduction du parc.

3.4.1.5 PRÉVISIONS D'ÉVOLUTION DU PARC

Bien que les enjeux montrent une volonté de réduire les coûts, la plupart des gestionnaires (85%) prévoient une stabilisation de la taille du parc. 8% des gestionnaires estiment même que la taille de leur parc va augmenter, alors que 5% seulement prévoient une réduction.

On observe que pour les DVP, aucune réduction n'est prévue.

L'analyse par secteur révèle que les prévisions de réduction de la taille des parcs sont plus fréquentes dans l'Administration (15% des gestionnaires), en lien sans doute avec les préconisations de la Circulaire du Premier Ministre et avec des contraintes budgétaires croissantes.

☀ De manière générale, la majorité des structures indiquent qu'elles souhaitent diminuer ou stabiliser la taille de leur parc. Cependant, dans les secteurs des Services et de la Production, certaines entités souhaitent augmenter la taille de leur parc en raison d'une hausse d'activité. Pour les entités qui ont des DVP les prévisions sont similaires.

Concernant les motorisations alternatives, une réelle volonté d'intégrer ce type de motorisation en parc est présente pour le secteur de la Production et des Administrations. Le secteur des Services est plus frileux, seulement 40% des entités interrogées souhaitent intégrer des motorisations alternatives.

L'intégration des motorisations alternatives permettrait de valoriser l'image de l'entreprise et d'accéder à l'hyper centre de certaines villes (Zone de Circulation Restreinte).

Ces volontés sont majoritairement freinées par le prix à l'achat des véhicules (considéré comme trop cher à l'achat), par le manque d'offres ou le manque de choix dans le catalogue UGAP.

3.4.2 PERCEPTION DES MOTORISATIONS ALTERNATIVES

3.4.2.1 NIVEAU D'INFORMATION

Une large majorité de gestionnaires estime être suffisamment informée sur les véhicules électriques (67% des observations) et hybrides (rechargeables ou non) (64% et 66% des observations).

Concernant les biocarburants, le GPL et le GNV, le constat est en revanche diamétralement opposé, avec une grande majorité se déclarant insuffisamment informée.

L'Administration se sent nettement moins informée que les autres secteurs, bien que ce secteur soit soumis à des réglementations imposant l'introduction de véhicules à faibles émissions. Généralement, plus les parcs sont de tailles importantes plus les gestionnaires estiment être suffisamment informés.

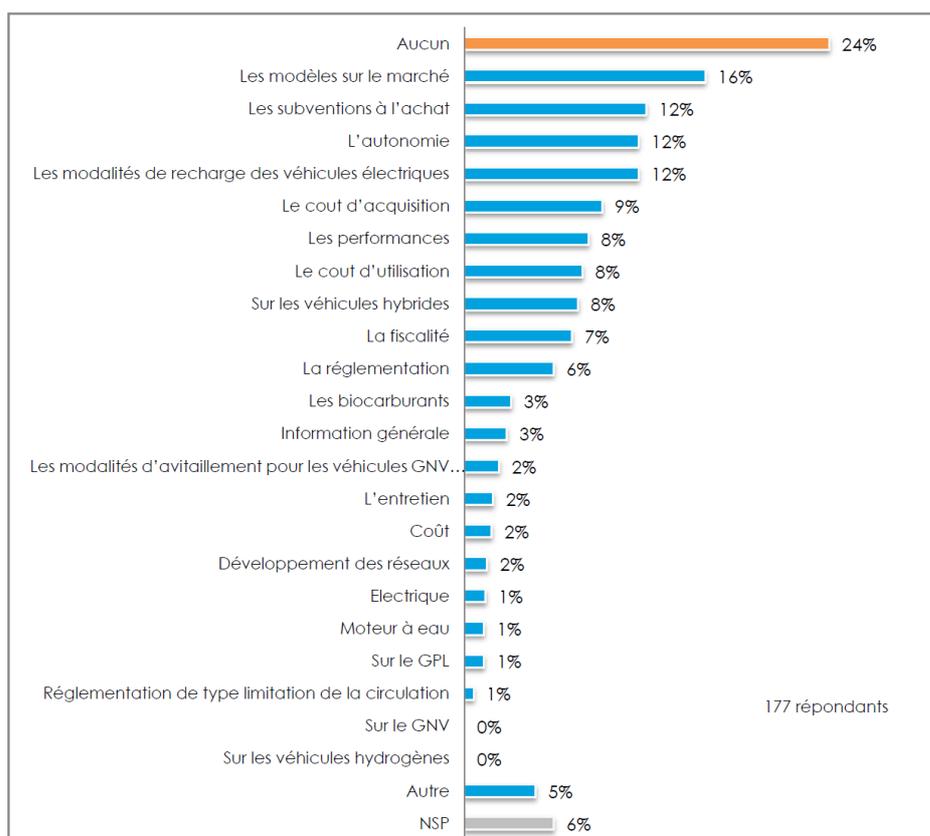
☀ L'analyse qualitative a permis de constater que 80% des gestionnaires se sentent suffisamment informés sur les motorisations alternatives.

On note une différence importante entre les grands parcs et les petits parcs qui manquent d'informations et ne savent pas où la chercher.

Les éléments sur lesquels les répondants souhaiteraient disposer de plus d'informations sont, par ordre décroissant : les modèles du marché, les subventions à l'achat et l'autonomie ainsi que les modalités de recharge.

Partie 3- Résultats de l'enquête

Graphique 83. Si non, Sur quels éléments souhaiteriez-vous davantage d'informations ? (en % d'observations)



Source : Be Môbi 2017

Les structures de 3 à 49 salariés montrent un intérêt plus fort à disposer d'informations sur les coûts d'acquisition et les subventions à l'achat mais sont toutefois les plus nombreuses à ne pas se sentir concernées.

Par ailleurs, les structures de plus de 500 salariés et 100 véhicules en parc témoignent d'un intérêt plus marqué pour les informations concernant :

- L'autonomie des véhicules (24% contre 12% en moyenne),
- les modalités d'avitaillement des véhicules GNV (13% contre 2%),
- l'entretien (14% contre 2%).

☀ **Les informations complémentaires recherchées par les personnes morales identifiées lors des entretiens qualitatifs sont :**

- Une mise à jour des textes réglementaires lisible
- Une information claire sur le TCO des véhicules électriques
- Des informations sur le marché de l'occasion
- Des informations simples et harmonisées venant de l'Etat et des différentes institutions
- Des données indépendantes sur les émissions des véhicules notamment les valeurs en NOx et en particules fines
- Une étude comparative entre les véhicules hybrides, électriques et thermiques
- Des informations claires sur le GNV
- De plus, tous insistent sur la nécessité de pouvoir disposer d'informations objectives et neutres

3.4.2.2 LES CRITÈRES DE CHOIX

☀ **Les structures ont eu du mal à se prononcer sur les critères de choix des véhicules à motorisations alternatives.** Cela s'explique par le manque de maturité du marché. La majorité des entreprises ont, principalement, réfléchi au sujet des motorisations hybrides et électriques. Les critères de choix identifiés sont :

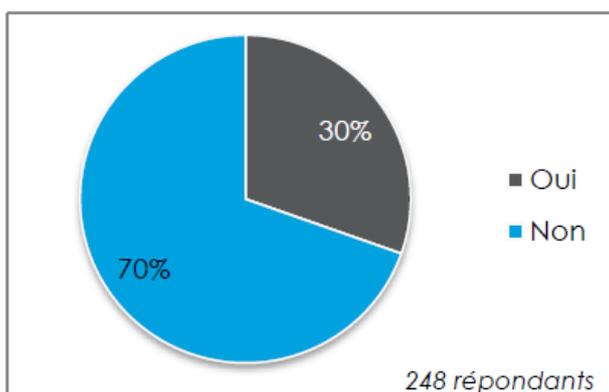
- Le prix ou le TCO du véhicule
- La capacité des batteries, c'est-à-dire l'autonomie du véhicule
- Le temps de recharge
- La fiabilité du véhicule dans le temps
- L'usure de la batterie
- La maturité du réseau de recharge électrique (le maillage du territoire)

3.4.2.3 INTENTIONS D'ACHATS

Un tiers des gestionnaires envisagent d'acquérir des véhicules à motorisations alternatives dans les 3 prochaines années.

Partie 3- Résultats de l'enquête

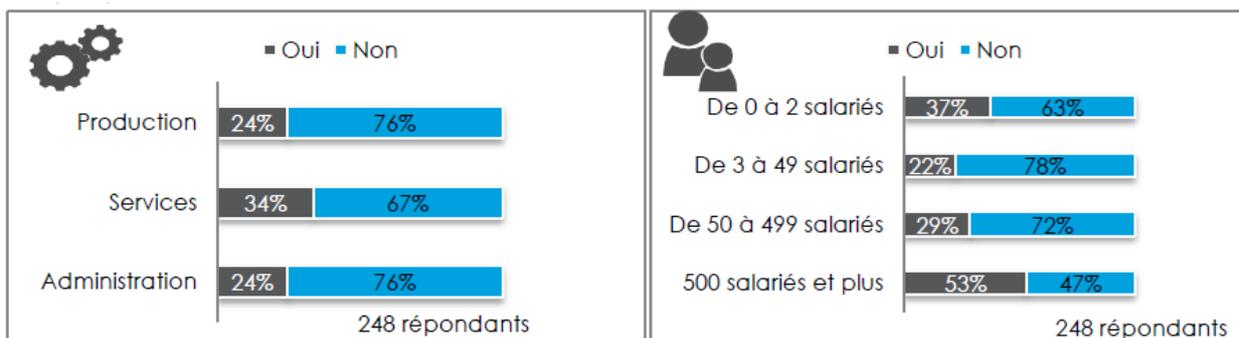
Graphique 84. Envisagez-vous d'acheter des véhicules à motorisation alternative dans les 3 prochaines années ? (% répondants)



Source : Be Môbi 2017

La taille de la structure influe de manière significative sur l'intention d'achat : seuls 22% des structures de 3 à 49 salariés l'envisagent contre 53% pour les structures de plus de 500 salariés, les plus petites entités ont cependant un intérêt légèrement supérieur aux structures de taille moyenne. Le secteur influe marginalement sur ces choix.

Graphique 85. Les intentions d'achat selon le secteur d'activité et selon la taille de la structure (en % de répondants).



Source : Be Môbi 2017

Source : Be Môbi 2017

In fine, les intentions d'achat, en volume, restent toutefois encore limitées, avec 1% en moyenne d'intégration, et portent le plus souvent sur des tranches de 1 à 5 véhicules, avec :

- 41% des répondants pensant acquérir des véhicules électriques
- 21% des hybrides diesel
- 18% des hybrides rechargeables
- 7,5% des hybrides essence.

Les motorisations les plus recherchées pour une acquisition à un an sont les véhicules hybrides diesel et hybrides rechargeables.

☀ Les résultats des entretiens qualitatifs confirment que les entités vont intégrer des véhicules à motorisations alternatives. Cependant, les volumes seront faibles.

Le terme « motorisation alternative » ne semble pas avoir été compris : 40% des gestionnaires de parc soulève que l'essence est, selon eux, une motorisation alternative. De nombreux gestionnaires hésitent dans leurs intentions d'achat, car le marché est en pleine évolution et ils souhaitent donc attendre que le marché soit plus mature.

Le secteur de l'Administration semble plus concerné par l'intégration de motorisation à énergie alternative. En effet, le décret des véhicules à faible émission lui impose des quotas d'introduction dans le renouvellement ou les nouvelles acquisitions pour les parcs de plus de 20 véhicules (50 % pour l'État et ses établissements publics et 20 % pour les collectivités territoriales et leurs regroupements).

60% des entités du **secteur des Services** souhaitent intégrer quelques véhicules électriques et hybrides alors que 40% n'anticipent aucune évolution de leur parc.

Dans la Production, 33% souhaitent intégrer de l'électrique, de l'hybride ou du GNV.

Cependant, si la majorité des entreprises souhaitent intégrer des motorisations alternatives, elles ne l'envisagent souvent que de façon expérimentale et dans de faibles quantités. Cela est dû au fait que peu d'entités sont prêtes à assumer un surcoût pour des motorisations alternatives :

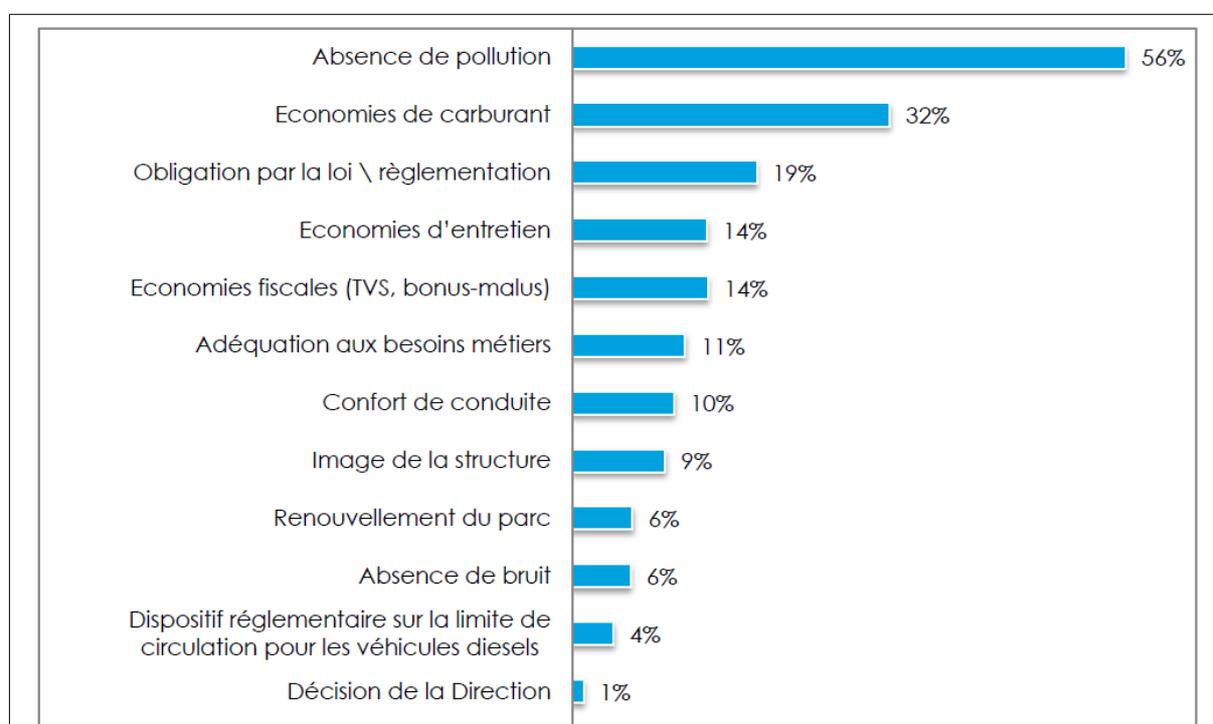
- 37% des entités ne sont pas prêtes à payer un surcoût à l'achat du véhicule ;
- 42% des gestionnaires sont prêts à assumer un surcoût à l'achat du véhicule rentabilisé par les coûts d'entretien et de carburant.
- Seulement 16% des gestionnaires sont prêts à consentir un très faible effort.

3.4.2.4 MOTIVATIONS ET FREINS PERÇUS

Plus de la moitié des gestionnaires qui envisagent d'acquérir des motorisations alternatives mettent en avant une motivation liée à l'absence de pollution (56%). Ce pourcentage est plus élevé pour les grands parcs (70%) et beaucoup moins élevé pour les parcs de taille moyenne (33%). Les économies constituent la deuxième motivation pour un tiers des gestionnaires. La réponse à la réglementation est moins citée (19%) mais elle apparaît pour l'ensemble des secteurs, bien qu'ils n'y soient pas tous soumis.

Partie 3- Résultats de l'enquête

Graphique 86. Pour quelles raisons souhaitez-vous acquérir des motorisations alternatives ? (% d'observations)



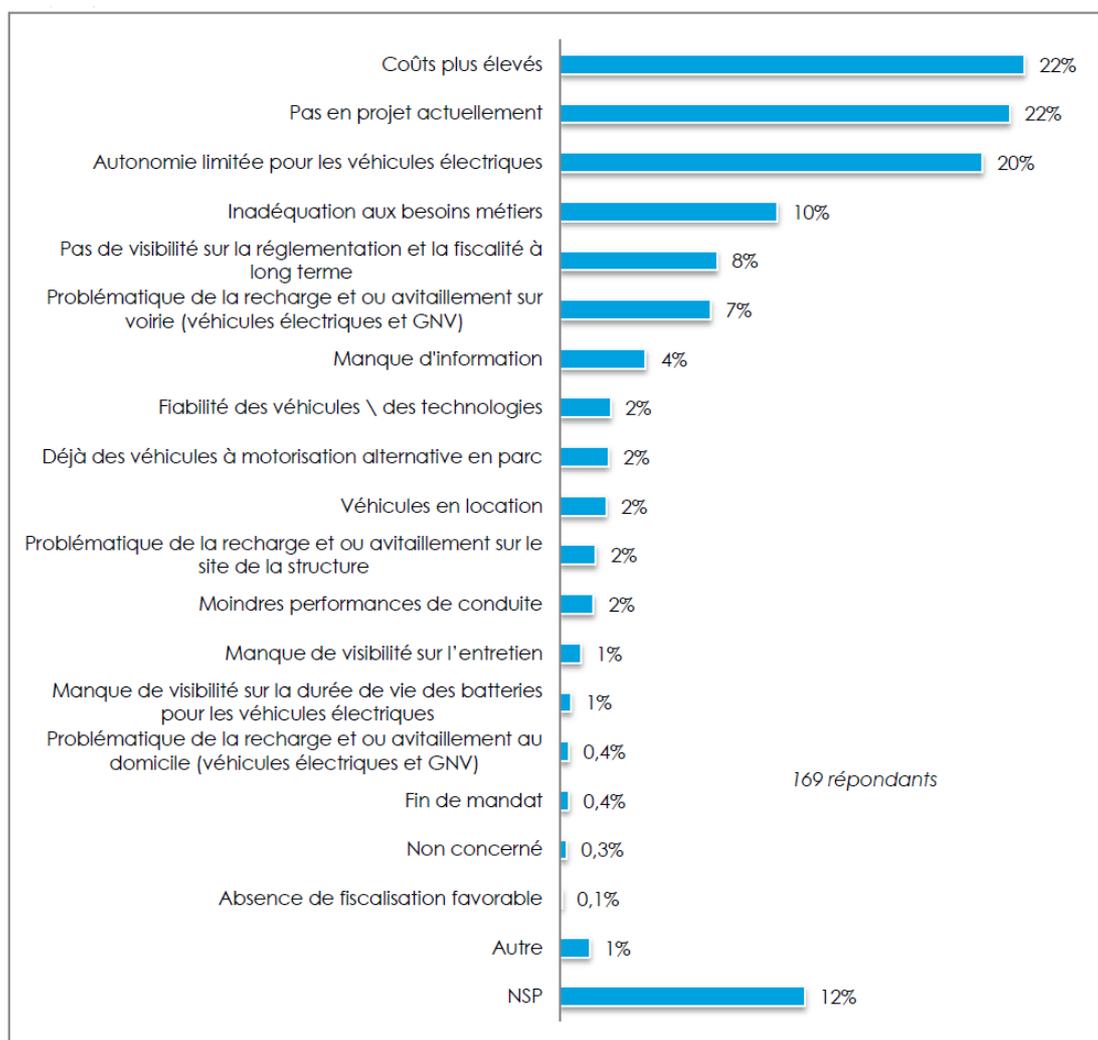
☀ L'enquête qualitative ne montre aucune tendance particulière selon le secteur ou la taille de parc. La motivation principale d'achat de véhicules à motorisations alternatives est la réduction de l'empreinte environnementale notamment à travers l'amélioration de la qualité de l'air.

Les deux motivations qui arrivent en deuxième position sont les réductions fiscales et les aides de l'Etat ainsi que la réduction de la consommation. La quatrième motivation est de donner une bonne image de l'entreprise en développant les énergies alternatives.

Les principaux freins cités par les gestionnaires qui n'envisagent pas d'acquérir des motorisations alternatives sont en revanche les coûts plus élevés (22%) et l'autonomie limitée pour les véhicules électriques (20%). Une entité sur dix évoque également l'inadéquation à leurs besoins métiers.

Partie 2 - Résultats de l'enquête

Graphique 87. Quels sont les freins à l'achat de motorisations alternatives ? (% d'observations)



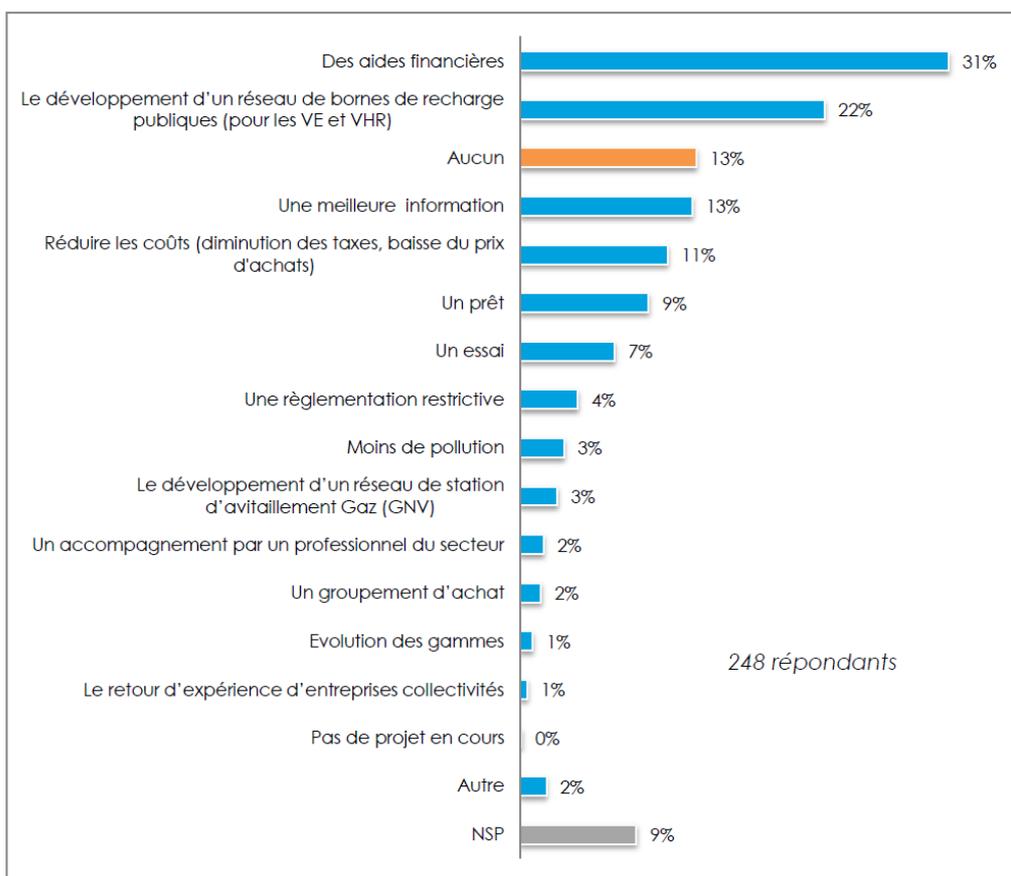
☀ Comme pour les motivations, il y a peu de différence selon le secteur ou la taille de l'entreprise au sujet des freins. Les principaux freins cités, sont :

- 1- le financement du véhicule, car ces véhicules coûtent cher à l'achat.
- 2- l'autonomie du véhicule. Inférieure à celle des véhicules thermiques.
- 3- le temps de recharge qui est jugé trop long.
- 4- le maillage sur le territoire du réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques.

3.4.2.5 MESURES INCITATIVES ATTENDUES

Les aides financières sont citées par 31% des gestionnaires parmi les mesures susceptibles de les inciter à intégrer des véhicules à motorisations alternatives dans leur parc, suivies par le développement d'un réseau de bornes de recharge (22%) pour les véhicules électriques. L'enjeu économique apparaît donc comme le principal levier pour favoriser le développement de nouvelles motorisations au sein des parcs de personnes morales.

Graphique 88. Qu'est-ce qui vous inciterait à intégrer des véhicules à motorisations alternatives ? (% d'observations)



Source : Be Môbi 2017

On observe que le secteur de la Production plébiscite davantage les aides financières (43%) et l'essai (18%). Par ailleurs, plus d'un quart des gestionnaires du secteur de l'Administration souhaitent une meilleure information, ce qui confirme les constats effectués précédemment.

Partie 2 - Résultats de l'enquête

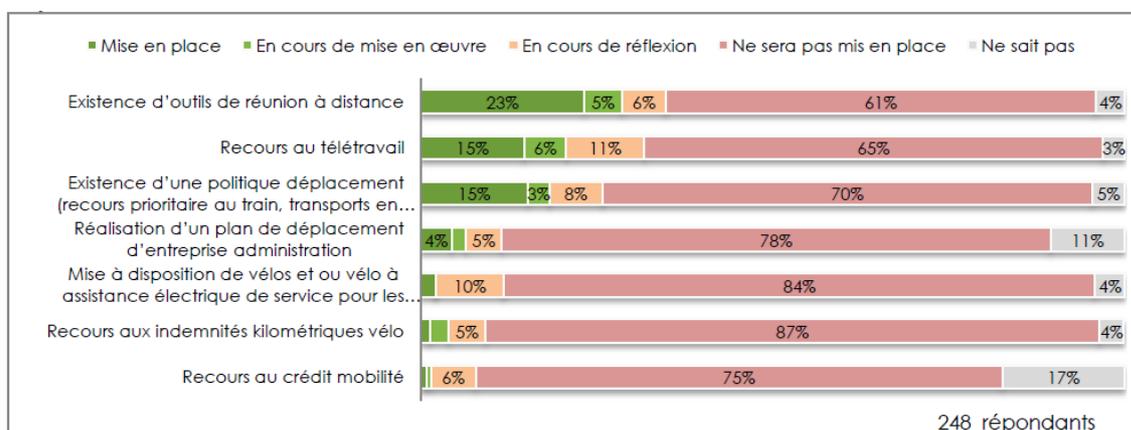
☀ **Les résultats de l'enquête qualitative permettent de valider les éléments du quantitatif.** Les mesures les plus attendues sont celles qui ont un impact sur les coûts de l'entreprise, notamment le bonus, les subventions et une fiscalité intéressante.

La deuxième mesure citée est le maillage du territoire en bornes de recharge. Les bornes de recharge et les stations de GNV doivent être présentes sur l'ensemble du territoire.

3.4.3 POLITIQUE MOBILITÉ

Globalement, on observe peu d'actions mises en place en lien avec la gestion durable des déplacements sur l'ensemble des structures. Moins d'un tiers des structures est concerné. Les solutions d'évitement apparaissent en 1^{ère} et 2^{ème} positions avec les outils de réunion à distance et le télétravail, déjà mis en place ou en cours de mise en œuvre dans respectivement 28% et 21% des structures. La politique de déplacement est citée en 3^e position.

Graphique 89. Quelles sont les pratiques en lien avec la gestion durable de vos déplacements (en % de répondants)



Source : Be Mòbi 2017

Ces résultats son amplifiés dans le secteur des Services où les activités et métiers semblent plus adaptés à ce type de solutions : 33% des répondants indiquent que des outils de réunion à distance ont été mis en place ou sont en cours de mise en œuvre et 26% pour le télétravail.

Les Administrations sont quant à elles plus avancées sur les politiques en faveur de la mobilité douce à travers la mise à disposition de vélos ou le recours aux indemnités kilométriques vélo.

Partie 3- Résultats de l'enquête

On note également que les structures de plus de 500 salariés sont les plus avancées dans la mise en œuvre d'actions en lien avec la mobilité, quelles que soient les solutions.

Elles sont également davantage impliquées dans le développement du télétravail, ainsi que la mise en place de solutions vélo, notamment la mise à disposition de flottes de vélos de service.

Cependant, moins d'une structure de plus de 500 salariés sur trois a mis en place ou a en cours de réalisation un Plan de Déplacement d'entreprises, malgré la loi Transition énergétique qui impose de réaliser un PDE pour tous les sites de plus de 100 salariés situés dans une zone PDU. On note aussi que 6% ont recours au crédit mobilité (déjà mis en œuvre ou en cours) et 6% l'envisagent.

☀ Les entretiens qualitatifs montrent que les entités interrogées ont mis peu d'actions en place pour gérer durablement leurs déplacements.

L'Administration semble plus en avance sur ces questions notamment pour la mobilité active (usage du vélo) tout comme les structures de plus de 500 salariés qui mettent en œuvre plus d'actions que les petites entités.

La première action citée par les entités des secteurs de la Production et des Services est la mise en place d'une politique voyage. Ces entités préconisent l'usage du train et/ou de l'avion pour limiter l'usage de la voiture.

Illustration d'actions pour limiter la mobilité et l'usage de la voiture qui ont été mises en place :

Le plan de mobilité

Taux de mise en place parmi les 35 entités interrogées : 24%

Analyse globale :

« Un plan de mobilité est un projet interne mis en place par une ou plusieurs structures privées, publiques ou associatives. C'est une démarche globale qui vise à optimiser et rationaliser tout ou partie des déplacements générés par l'activité des établissements (domicile-travail, professionnels, visiteurs) ». Cette démarche est souvent portée par la Direction RSE ou Développement Durable ou les Ressources Humaines.

Selon la Loi de Transition Énergétique, les sites de plus de 100 salariés situés en zone PDU doivent se doter d'un plan de mobilité d'ici janvier 2018.

Exemple :

Le 1^{er} PDE de La Poste a été réalisé à Nantes il y a 10 ans. Ce PDE permettait de trouver des solutions pour accéder au site qui était difficile d'accès. Il n'était pas desservi par les transports en commun et était excentré du centre-ville. Cela a nécessité beaucoup de concertation et de réunions avec des acteurs locaux (collectivité, offreurs de transport...). Ce PDE a permis de rendre la zone plus accessible en négociant des arrêts de bus supplémentaires. Ceci a contribué à améliorer la qualité de vie des collaborateurs. Le plan de mobilité de Nantes a été suivi par la réalisation de 60 autres PDE au cours des dix dernières années.

Aujourd'hui, l'expertise acquise a permis de créer un kit qui sera déployé pour réaliser les plans de mobilité de 350 sites de La Poste. Un kit détaillé, une formation et une animation régulière a permis de faire monter en compétence plus de 100 personnes.

Le télétravail

Taux de mise en place parmi les 35 entités interrogées : 33%

Analyse globale :

Les entités qui l'ont mis en place trouvent que cela se passe bien. Les débuts ont été parfois difficiles car il a fallu négocier avec les partenaires sociaux.

Les entités de plus de 500 salariés ont majoritairement structuré la démarche alors que le processus est moins cadré dans les petites structures.

Le covoiturage

Taux de mise en place parmi les 35 entités interrogées : 9 %

Analyse globale :

Le covoiturage est mis en place dans très peu de structures. Les collaborateurs ne le pratiquent pas car cela semble compliqué :

- Ils habitent souvent loin les uns des autres,
- Ils n'ont pas les mêmes horaires de travail.

Le partage des véhicules de service

Taux de mise en place parmi les 35 entités interrogées : 24%

Analyse globale :

8 entités tous secteurs confondus ont décidé de mettre des véhicules en commun. Certaines ont choisi d'équiper les véhicules d'une solution d'autopartage pour faciliter l'utilisation des véhicules.

Exemple :

Orange a décidé d'équiper certains de ses véhicules d'une solution d'autopartage. Ils ont équipé les véhicules de boîtiers, équipé les utilisateurs de badges d'accès aux véhicules et proposé une plateforme de réservation des véhicules. C'est la loi sur l'obligation de déclarer le conducteur en infraction qui a accéléré l'introduction du dispositif.

En effet, depuis très longtemps, Orange avait des véhicules en pool. La décision de gérer numériquement les véhicules permet d'assurer un meilleur contrôle et un taux d'utilisation plus important. L'objectif est de faciliter la gestion quotidienne et l'utilisation de ces véhicules (clés, papiers, carnet de bord,..).

Ainsi, le concept est le suivant : Les véhicules électriques seront affectés aux collaborateurs qui travaillent sur Paris. Si les franciliens doivent se déplacer en dehors de la région Ile-de-France, ils réservent un véhicule qui correspondent à leurs usages (thermique diesel ou essence, espace ou compact...). Durant leurs déplacements, les collaborateurs placent leurs propres véhicules habituels en pool. Ainsi, la philosophie d'Orange est d'avoir des catégories de véhicules différentes selon le besoin.

La plus grande difficulté a été de changer les mentalités par rapport à l'usage de la voiture et d'introduire une culture du partage. Beaucoup de communication a été mise en place. Et cela doit se poursuivre dans le temps.

Les gestionnaires ont été le facteur clé de réussite car c'était quelque chose de complexe à mettre en place et ils ont persévéré sachant que cela deviendrait plus simple après.

Les mobilités actives

Taux de mise en place parmi les 35 entités interrogées : 12%

Analyse globale : La promotion des mobilités actives est majoritairement développée dans le secteur de l'Administration. Une seule entité interrogée a décidé de développer l'usage du vélo : elle se situe à Strasbourg (1^{ère} ville cyclable de France).

Les gestionnaires perçoivent l'utilisation du vélo comme un mode de déplacement beaucoup plus accidentogène que l'usage de la voiture.

Dans le secteur de l'Administration, nous constatons que les entités ont, plus facilement, mis en place des flottes de vélo. Ces vélos permettent aux collaborateurs de réaliser des déplacements inter-sites ou de se déplacer dans le cadre de leur mission.

Exemple :

Le Centre Hospitalier Charles Perrens propose 20 vélos. Cela fonctionne très bien et ils ont beaucoup de demandes. Ils les ont bien équipés (sacoques, paniers, systèmes antivol, kit de sécurité). Ils ont pris des vélos légers et faciles à manipuler.

Cela a été facile à mettre en place car :

- Les zones de stationnement sont rares et payantes
- La direction a été motrice dans ce projet

Ils n'ont pas rencontré de difficultés. La solution a été co-construite avec les usagers et le projet a fait l'objet d'une communication importante.

De plus, les vélos ont pu être testés par les collaborateurs sur leur temps de travail et cela a généré un engouement.

Information factuelle

162 personnes ont été tuées à vélo en 2016 soit un taux de mortalité à vélo de 4,7% des morts sur la route. Parmi ce taux de mortalité seulement 13% sont tués ou blessés hospitalisés lors d'un déplacement domicile travail. Les cyclistes sont généralement sur des trajets qu'ils connaissent bien voire sur un itinéraire cyclable. 72% des cyclistes sont tués lors de promenades loisirs donc sur des itinéraires moins sécurisés et plus vulnérables (sur des routes à proximité de voitures qui roulent à plus de 70 km/h)

Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 2016

Partie 3- Résultats de l'enquête

Le crédit mobilité

Taux de mise en place parmi les 35 entités interrogées : 6%

Analyse globale :

Le crédit mobilité est une alternative à la voiture de fonction. Il permet aux collaborateurs de bénéficier d'une enveloppe budgétaire qui leur permet d'utiliser plusieurs modes de déplacements (location de voiture, transport en commun, service autopartage,...).

Exemple :

Deux entités du secteur des Services sont en train de mettre en place le crédit mobilité.

Annexes

Glossaire

Bibliographie

Estimation du nombre de DVP dans le parc

Consommation de carburant

Immatriculations neuves de VP sur les 3 premiers trimestres en 2016

La fiscalité sur le parc de véhicules



A ANNEXES

A.1 GLOSSAIRE

Tableau 8. Liste des acronymes

Motorisations

VT	Véhicule Thermique
VE	Véhicule Electrique
VH	Véhicule Hybride
VHR	Véhicule Hybride Rechargeable
GNV	Gaz Naturel pour Véhicules
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié

Segments de véhicules

VAE	Vélo à Assistance Electrique
VP 4 places	Véhicule Particulier (exemple : Renault Clio, Citroën C4...)
DVP ou Dérivé VP	Véhicule Particulier 2 places (transformation d'un VP en utilitaire 2 places). La fiscalité sur des VUL s'applique donc.
VUL	Véhicule Utilitaire Léger (moins de 3,5 tonnes)(exemple : Renault Kangoo, Citroën Berlingo...). NB. les véhicules de sociétés (ou Deriv-VP) sont considérés comme des VUL.
VU	Véhicule Utilitaire (plus de 3,5 tonnes) (exemple : Fiat Ducato, Ford Transit...)

Modes d'affectation des véhicules

Véhicule de fonction	Véhicule attribué à une personne pour ses déplacements professionnels et personnels. Il constitue ainsi un avantage en nature
Véhicule de service	Véhicule mis à disposition d'un salarié ou d'un groupe de personnes pour un usage professionnel uniquement. Certains peuvent également effectuer leurs trajets domicile/travail sur accord de l'employeur (cas du

remisage à domicile)

Véhicule de pool Véhicule mutualisé destiné à un groupe de personnes d'une même entité. Un système de réservation est généralement mis en place (agenda partagé, logiciel de réservation...)

Modes de financement/gestion des parcs

IK Indemnités Kilométriques (utilisation du véhicule personnel du collaborateur dans un cadre professionnel. L'entreprise indemnise dans la limite du barème des indemnités kilométriques publié chaque année par l'administration fiscale)

LLD Location longue durée

LOA Fonctionne comme la LLD, cependant, à la fin du contrat, l'entité utilisatrice peut devenir propriétaire du véhicule en le rachetant à la valeur définie au contrat

Crédit-bail Le véhicule est acheté par l'entité utilisatrice via un crédit contracté. L'entité utilisatrice est donc propriétaire du véhicule

Fleet management Externalisation de la gestion. Une entreprise confie la gestion du parc automobile, dont elle est et reste propriétaire, à une société spécialisée

Autre

AAA (fichiers) Données sur le parc automobile commercialisées par AAA Data

AOM Autorité Organisatrice de la Mobilité

Crit'Air Certificat qualité de l'air (vignette indiquant le niveau de pollution)

TCO Total Cost of Ownership ou coût total de possession d'un véhicule (Loyer/dépréciation, carburant, entretien, assurance, sinistralité, parking, ...)

TCM Total Cost of Mobility ou coût total de la mobilité pour l'entreprise (TCO véhicule + IK + frais de déplacements...)

PRK Prix de Revient Kilométrique (€/km = TCO/nombre de km annuels)

TVS Taxe sur les Véhicules de Sociétés. Taxe annuelle due par toutes les sociétés possédant ou utilisant des VP, le montant est déterminé en

Annexes

	fonction des émissions de CO ₂ ou de la puissance fiscale
VO	Véhicule d'Occasion
VR	Valeur Résiduelle. C'est la valeur de revente du véhicule estimée
Carte carburant	Carte de paiement destinée aux prises de carburant et éventuellement à d'autres prestataires (lavage, péage...)
Car policy	Document définissant les règles d'attribution et d'utilisation des véhicules selon les catégories des salariés et leurs besoins en déplacement
OVE	Observatoire du Véhicule d'Entreprise
SNLVLD	Syndicat National des Loueurs de Voitures en Longue Durée

A.2 BIBLIOGRAPHIE

Tableau 9. Liste des sources bibliographiques

Organisme	Etudes	Format	Périmètre (Description sommaire)
SOeS (FCA)	Données sur le parc de VP / VU selon l'activité du propriétaire au 01/01/2010	Fichier Excel	Parc par secteur d'activité (Volume du parc par secteur d'activité (code NAF niv. 2))
SOeS (RSVERO)	Données sur le parc de VP au 01/01/2016	Fichier Excel	Parc par SIREN (Répartition du volume par SIREN mais non exploitation en l'état car cela nécessite de réaliser un SIRENAGE)
SOeS	Données sur les immatriculations de VP et VU (tous les 1 ^{ers} janvier)	Fichier Excel	Immatriculation : <ul style="list-style-type: none"> • par classes d'émissions de CO₂ • motorisation/source d'énergie (fichier central des automobiles jusqu'en 2009, SOeS-RSVERO à partir de 2010)
SOeS	Enquête VUL 2011	Base de données Excel	VP-Deriv Enquête réalisée tous les 5 ans et permettant de connaître le parc de véhicules utilitaires légers, le trafic réalisé, les consommations de carburant, selon les principales caractéristiques des véhicules et l'activité des utilisateurs
OVE	Baromètre OVE (dernier en date : mai 2016)	PDF	Parc entreprises (Baromètre réalisé tous les ans : <ul style="list-style-type: none"> • 2369 personnes en Europe (pas de détails sur le nombre de répondants en France) • Quotas : taille société et secteur • Cibles : gestionnaires de parc + 10 salariés et + 10 véhicules de fonction (VP et VUL) - pas de détails sur les secteurs d'activité concernés
OVE	TCO Scope 2016	Papier	Données économiques sur les parcs entreprises Etude annuelle sur les coûts d'usages des VP et VUL en entreprises
Club mobilité durable	2 ^{ème} baromètre de la Mobilité Durable en entreprise. 2016	PDF	Stratégie sur les politiques de mobilité en entreprises <ul style="list-style-type: none"> • 1036 salariés et 503 chefs d'entreprises interrogés (entreprises de plus de 50 salariés (pas de détails sur les secteurs d'activité concernés)) • Quotas : secteur, taille d'entreprise, région d'implantation
Flotte Automobiles	5 ^{ème} baromètre flottes vertes. 2014 (dernière édition)	Article de presse	Enquête auprès de gestionnaires de parc <ul style="list-style-type: none"> • 250 répondants • Cibles : gestionnaires de flotte (75% issus du privé et 25% du public) • 259 856 véhicules dont 109 762 VP et 150 094 utilitaires

Annexes

Organisme	Etudes	Format	Périmètre (Description sommaire)
CCFA	Tableau de bord automobile	PDF	Chiffres clés sur les immatriculations publiés annuellement
SNLVLD	Faits et Chiffres	PDF	Données LLD Chiffres clés de la location longue durée (source CCFA) publiés tous les trimestres et tous les ans
ADEME	Stratégie de développement de la mobilité propre. Document préparatoire. Juin 2016.	PDF	Modes de déplacement propre <ul style="list-style-type: none"> Etat des lieux de la mobilité propre Leviers d’actions en lien avec les stratégies nationales (ex. stratégie bas carbone)
Forum Vies Mobiles	LES MOBILITES IDEALES DES SALARIES. Travaux de recherche. 2016	PDF	Mobilité des salariés <ul style="list-style-type: none"> Questionnaire (340 rép.) et entretiens qualitatifs sur la vision des RH sur la mobilité : 75% de d’entités de plus de 300 salariés ; 85% issues du secteur privé et 83% des répondants d’un service RH
Ministère de la transition écologique et solidaire	Plan Climat (6 juillet 2017)	PDF	Mesures pour accélérer la transition énergétique et climatique et la mise en œuvre de l’Accord de Paris.

Annexes

A.3 ESTIMATION DU NOMBRE DE DVP (dérivés VP) DANS LE PARC (AU 01/01/2010)

Tableau 10. Nombre de véhicules par code NAF et estimation du nombre de DVP

Code NAF niv 1	Code	Véhicules particuliers (<= 15 ans) au 01/01/2010	VUL (moins de 3,5T) au 01/01/2010	TOTAL (VP+VUL) au 1/1/2010	Ratio de VP-Deriv parmi les VUL	VP-Deriv (estimation)	TOTAL (VP + VP-Deriv)	Part des VP-Deriv parmi le total VP+VS
Activités de services administratifs et de soutien	N	729 682	437 741	1 167 423	25%	110 849	840 531	13%
Non indiqué		290 236	237 790	528 026	18%	43 531	333 767	13%
Commerces (gros et détails - hors réparation auto)	G (hors G-45)	167 963	323 267	491 230	29%	95 037	263 000	36%
Industrie manufacturière	C	172 318	246 489	418 807	26%	65 212	237 530	27%
Construction	F	78 373	745 561	823 934	12%	91 384	169 757	54%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	M	84 337	95 618	179 955	57%	54 067	138 404	39%
Activités financières et d'assurance	K	75 609	34 893	110 502	51%	17 742	93 351	19%
Santé humaine et action sociale	Q	80 856	13 922	94 778	24%	3 329	84 185	4%
Information et communication	J	32 619	54 141	86 760	62%	33 759	66 378	51%
Administration publique	O	57 766	33 151	90 917	7%	2 445	60 211	4%
Enseignement	P	42 309	6 748	49 057	17%	1 174	43 483	3%
Activités immobilières	L	30 531	30 751	61 282	38%	11 715	42 246	28%
Autres activités de services	S	23 620	30 813	54 433	40%	12 325	35 945	34%
Agriculture, sylviculture et pêche	A	14 245	141 993	156 238	10%	13 869	28 114	49%
Hébergement et restauration	I	19 053	44 777	63 830	13%	5 970	25 023	24%
Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution	E	8 389	26 892	35 281	25%	6 813	15 202	45%
Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné	D	6 253	36 132	42 385	22%	7 952	14 205	56%
Arts, spectacles et activités récréatives	R	7 572	9 425	16 997	21%	1 950	9 522	20%
Industries extractives	B	1 933	5 222	7 155	8%	402	2 335	17%
Activités extra-territoriales	U	4	1	5	18%	0	4	0%
Activités des ménages en tant qu'employeurs ; activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre	T	-	-	-	18%	-	-	
TOTAL PERIMETRE	Hors g-45 (réparation auto) et H (transport)	1 923 668	2 555 327	4 478 996		579 524	2 503 192	23%
Sources		SOeS, Fichier central des automobiles	SOeS, Fichier central des automobiles		Traitement Bemobi selon l'enquête VUL 2011. SOeS			

A.4 CONSOMMATION DE CARBURANT

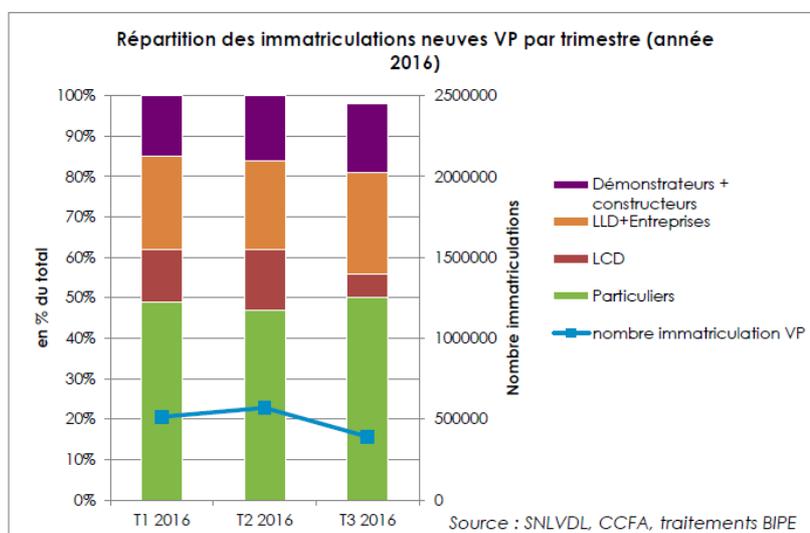
Une étude de l'ADEME sur un panel de 3 300 véhicules particuliers ¹ permet d'identifier les consommations de carburant réelles :

Tableau 11. Consommation réelle de carburant par chevaux fiscaux (en l / 100 km)

Classe de puissance administrative	Consommation moyenne (selon la base carbone 2016)	
	Véhicules essence (litres/100 km)	Véhicules diesel (litres/100 km)
5 CV et moins	6,93	5,99
6 à 10 CV	8,32	6,96
11 CV et plus	10,6	9,85

A.5 IMMATRICULATIONS NEUVES DE VP SUR LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES EN 2016

Tableau 12. Estimation des immatriculations de VP par mode de détention



1 Etude Panel carburants, Kantar WorldPanel, MEDDTL-ADEME 2010

A.6 LA FISCALITÉ SUR LE PARC DE VÉHICULES

La fiscalité est un des deux outils majeurs à la disposition des pouvoirs publics pour influencer le comportement des acteurs :

- La fiscalité modifie le TCO pour la personne morale
 - Impact sur le choix VP vs VP-Deriv
 - Impact sur le choix des motorisations
- La fiscalité et les cotisations sociales (Avantages En Nature, cotisations sociales) déterminent le coût pour un collaborateur de l'usage privatif d'un VP mis à sa disposition par une personne morale
 - Impact sur le choix de rémunérer en salaire ou en mise à disposition d'un VP pour des usages privés
 - Impact sur l'usage privatif du VP mis à disposition

L'autre outil dont disposent les pouvoirs publics est l'environnement réglementaire : autoriser ou interdire la circulation, réguler le nombre de places de parking, etc..

A.6.1 LA FISCALITÉ SUR LE PARC DE VÉHICULES

La **politique fiscale est complexe**. Elle **modifie le TCO** des véhicules pour les personnes morales en intervenant à plusieurs niveaux :

- a) Le **prix d'achat : Bonus/Malus**
- b) La **taxe annuelle** sur l'usage d'un véhicule : **TVS** (Taxe Véhicules de Société)
- c) La déductibilité des frais ☺ « **Tax Shield** » (économie d'impôt sur l'impôt des sociétés)
- d) La **déductibilité de la TVA**
- e) Le **coût des carburants** par le biais de la déductibilité de la TVA, la déductibilité des frais et la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques) qui modifie le prix à la pompe

Le **poids** de la fiscalité est important. La fiscalité et les charges sociales sur les avantages en nature peuvent représenter **20 à 30 %** du TCO des véhicules particuliers.

Le dispositif le plus favorable est celui des **DVP** car ils sont assimilés à des véhicules utilitaires.

Pour les **VP** la motorisation la plus favorisée est l'**électromobilité**. Par ailleurs le dispositif reste aujourd'hui **globalement nettement plus favorable** aux **motorisations diesel qu'aux motorisations essence** parce que la base principale pour les calculs de la fiscalité reste les émissions de CO₂.

Le **législateur** envoie ainsi **deux signaux contraires** :

- L'adoption de véhicules **essence** est **encouragée** au travers de l'alignement du prix et de la déductibilité de la TVA du diesel et de l'essence.
- En même temps, les **autres éléments** de fiscalité restent **favorables** à l'adoption de véhicules **diesel**.

a) Le Bonus/Malus

Le Bonus/Malus modifie le coût d'achat d'un véhicule, soit à la baisse par le biais d'une subvention appelée Bonus, soit par à la hausse par une redevance à payer appelée Malus.

En 2016

Bonus

- Véhicule émettant moins de **20g de CO₂**. (électrique) : **bonus de 10 000€** si conversion d'un véhicule diesel de moins de 10 ans
- Véhicule émettant moins de 20g (électrique) : bonus de **6 300€** (dans la limite de 27% du prix d'achat)
- Véhicule émettant entre 21g et 60g (hybrides rechargeables essence) : **bonus de 1 000€**
- Véhicules émettant entre **61 et 110 g** (hybrides essence avec puissance sur 30 minutes d'au moins 10 KW) : **bonus de 750€**

Zone neutre

- Entre 61g et 130g, hors véhicules hybrides

Malus

- Le malus écologique s'applique à l'ensemble des véhicules émettant plus de **131g de CO₂**.

Evolution à partir de 2017

Bonus

- Véhicule émettant moins de **20g de CO₂**. (électriques) : **bonus de 10 000€** si conversion d'un véhicule diesel de moins de 10 ans
- Véhicule émettant moins de 20g (électrique) : bonus de **6 000 €** (dans la limite de 27% du prix d'achat)
- Véhicule émettant entre **21g et 60g** (hybrides rechargeables essence) : **bonus de 1 000€**
- **Zone neutre**
 - Entre 61g et 126g, hors véhicules hybrides

Malus

- Le malus écologique s'applique à l'ensemble des véhicules émettant plus de **126g de CO₂**.

Le Bonus/Malus pour les personnes morales incite à l'achat de véhicules électriques et décourage un peu l'achat de grosses cylindrées essence.

- Le Bonus/Malus réduit le surcoût des motorisations électriques à l'achat par rapport aux thermiques.

Tableau 13. Exemple de prix de véhicule avec bonus (en € TTC)

MARQUE	GAMME	MOTORISATION	MODELE	PU€TTC	MONTANT AVEC BONUS
RENAULT	ZOE	ELEC	ZEN ch. Rapide 2017	25 600*	19 600 € TTC*
RENAULT	CLIO	ESSENCE	BUSINESS ENERGY TCE 90	17 500	
RENAULT	CLIO	DIESEL	BUSINESS ENERGY DCI 90	20 200	

* Hors location batteries

- Le Bonus/Malus augmente un peu le coût à l'achat de grosses cylindrées (de 50 à 10 000 €), c'est à dire des gros 4 × 4, des berlines de luxe et de grands monospaces. Ce sont principalement les moteurs essence (seuil > 126 g CO₂) qui sont impactés.

Tableau 14. Récapitulatif des montants de bonus (2017) :

Véhicule	Taux d'émission de CO ₂ En g/km	VP	VP-Deriv
Electrique ou Hybride essence rechargeable	CO ₂ ≤ 20	27% prix catalogue TTC remisé + prix TTC batteries Maximum 6000 €	Non éligible
	20 < CO ₂ ≤ 60	1000 €	
Scooters électriques		1000 €	
Autres voitures	Redevable si ≥ 127	Tarif varie de 50 € à 10 000 €	Non éligible

Source : Observatoire du Véhicule d'Entreprise, Memento automobile des entreprises 2017

b) La TVS (Taxe sur les Véhicules de Société)

La Taxe sur les Véhicules de Société est une taxe annuelle payée par les entreprises sur leurs VP. Les véhicules utilitaires et donc aussi le **VP-Deriv sont exonérés**.

Le barème de la Taxe sur les Véhicules de Société est indexé par rapport aux émissions de CO₂ du véhicule.

Il y a 2 composantes dans la TVS :

- La première composante est calculée par rapport **aux émissions de CO2** (véhicule dont la première mise en service est intervenue à compter du 1^{er} juin 2004 et qui sont utilisés ou possédés par la société pour la première fois à compter du 1^{er} janvier 2006) ou à **la puissance fiscale** pour les autres véhicules ;
- La deuxième composante est calculée par rapport à **l'année de mise en circulation** et le **type de carburant utilisé** (essence ou diesel).

Il n'y a pas de changement de barème pour 2017.

La TVS est aujourd'hui moins coûteuse pour les motorisations diesel et en grande partie exonérée pour les véhicules électriques.

- La TVS se calcule principalement en fonction des émissions de CO2. Il y a une petite surprime de 20 € par an pour les véhicules diesel, mais qui est largement compensée par la moindre émission de CO2.
- Le montant varie :
 - De 0 € pour les véhicules électriques pendant les 8 premiers semestres
 - Émission CO2 moyenne pour le VP en LLD en 2015 : 106 gCO₂/km
⊗ la TVS pour une voiture diesel acquise en 2015 est de 520 €/an

Tableau 15. Récapitulatif des montants de TVS (2017)

Véhicule	VP	VP-Deriv	
Electrique	Exonéré	Exonéré	
Hybride	Exonéré pendant 8 trimestres si < 110 g CO2		
Thermique	Calculé en fonction du taux d'émission de CO2		
	De 51 à 100 g		2 €/g
	De 101 à 120 g		4 €/g
	De 121 à 140 g		5,5 €/g
	De 141 à 160 g		11,5 €/g
	De 191 à 200 g		18 €/g
	De 201 à 250 g		21,5 €/g
	Plus de 250 g	27 €/g	

Source : Observatoire du Véhicule d'Entreprise, Memento automobile des entreprises 2017

c) La déductibilité des frais

La déductibilité des frais favorise principalement les VP-Deriv, les motorisations électriques et les motorisations diesel.

- La déductibilité des types de frais est identique pour toutes les motorisations de VP et pour les VP-Deriv
- Les **différences** se jouent au niveau des **amortissements autorisés** :
 - Sur base des coûts réels pour les VP-Deriv
 - Plafond de 30 000 € pour les véhicules électriques
 - Les plafonds pour les autres motorisations sont calculés sur les bases des émissions de CO2, ce qui favorise les motorisations diesel

Tableau 16. Récapitulatif des dispositifs de déductibilité des frais

	VP	VP-Deriv
Détermination du résultat fiscal	Achat Déductibilité des frais d'achat et des frais nécessaires à l'utilisation	
	Intérêts d'emprunt Déductibles sur justificatif/ soumis au plafonnement général des charges financières	
	Entretien/réparation Dépenses déductibles	
	Prime d'assurance, carte grise déductible	
	TVS Déductible si société soumise à l'ISOC	TVS Exonération
	Frais de garage et de stationnement, frais de péage d'autoroute Déductibles sur justificatifs	
	Amortissement • Amortissement linéaire sur 4 à 5 ans • Plafonné en fonction des émissions de CO2	Amortissement • Amortissement linéaire sur 4 à 5 ans • Totalité du prix, pas de plafond
	Indemnités kilométriques Déductibles dans la mesure où elles ne portent pas la rémunération globale à un niveau excessif	
	Loyers Déductibles dans la limite des plafonds d'amortissement déductible	Loyers Déductibles en totalité

Source : Observatoire du Véhicule d'Entreprise, Memento automobile des entreprises 2017

Les montants des amortissements déductibles sont plafonnés pour les VP.

Tableau 17. Récapitulatif des montants de plafond d'amortissement

Date d'acquisition VP	Plafond d'amortissement				
	En g CO2/km	9 900 €	18 300 €	20 300 €	30 000 €
Avant 01/01/2017	> 200	< 200	Non applicable	Non applicable	Non applicable
Du 01/01/2017 au 31/12/2017	> 155	≥ 60 et ≤ 155	≥ 20 et ≤ 60	< 20	< 20
Du 01/01/2018 au 31/12/2018	> 150	≥ 60 et ≤ 150	≥ 20 et ≤ 60	< 20	< 20
Du 01/01/2019 au 31/12/2019	> 140	≥ 60 et ≤ 140	≥ 20 et ≤ 60	< 20	< 20
Du 01/01/2020 au 31/12/2020	> 135	≥ 60 et ≤ 135	≥ 20 et ≤ 60	< 20	< 20
A compter du 01/01/2021	> 130	≥ 60 et ≤ 130	≥ 20 et ≤ 60	< 20	< 20

Source : Observatoire du Véhicule d'Entreprise, Memento automobile des entreprises 2017

d) La déductibilité de la TVA

La déductibilité de la TVA favorise fortement les VP-Deriv et aujourd'hui, dans une moindre mesure, les motorisations diesel.

Type de véhicule	Postes de TVA déductibles
DVP	Tous les postes de TVA sont déductibles
VP électrique, GPL, GNV	TVA carburant déductible à 100%, tout le reste n'est pas déductible. Cependant la consommation électrique représente un poste de coût très faible.
VP Diesel	TVA carburant déductible à 80%, tout le reste n'est pas déductible
VP essence	TVA carburant déductible à 20% en 2017, tout le reste n'est pas déductible non plus

Tableau 18. Récapitulatif des cas de déductibilité de la TVA sur les frais

VP	VP-Deriv
A l'achat Non déductible	A l'achat Déductible
En location/crédit-bail Non déductible	En location/crédit-bail Déductible
Entretien/réparation Non déductible	Entretien/réparation Déductible
Carburant <ul style="list-style-type: none"> • Essence : déductible à 10 % • Diesel : déductible à 80 % • Autres : déductible à 100 % 	Carburant <ul style="list-style-type: none"> • Essence : non déductible • Autres, y compris diesel : déductible à 100 %
Vente Pas de TVA	Vente TVA calculée sur le prix de vente

Source : Observatoire du Véhicule d'Entreprise, Memento automobile des entreprises 2017

Le législateur a décidé d'aligner la déductibilité de la TVA sur le diesel et sur l'essence. Cette évolution sera progressive. En 2022 la déductibilité de la TVA sur le diesel et sur l'essence sera identique. Les deux seront à 80%.

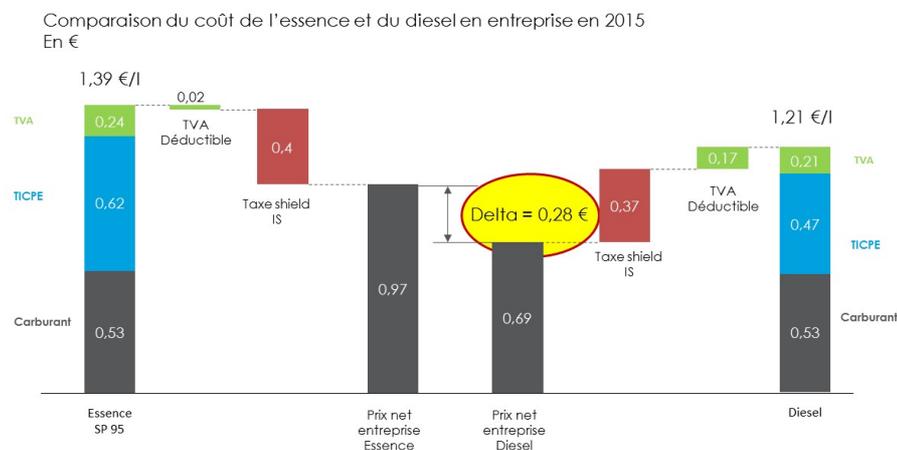
Tableau 19. Evolution prévue de la déductibilité de la TVA sur l'essence.

Année	VP	VP-Deriv
2017	10 %	0 %
2018	20 %	20 %
2019	40 %	40 %
2020	60 %	60 %
2021	80 %	80 %
2022 et années suivantes	80 %	100 %

Source : Observatoire du Véhicule d'Entreprise, Memento automobile des entreprises 2017

e) Le coût des carburants

Le **diesel était fortement favorisé** par rapport à l'essence : une TICPE plus basse et une meilleure déductibilité de la TVA. En 2015, un différentiel de prix de 13% à la pompe se transformait ainsi en un différentiel de 30% pour les personnes morales.



La Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) est une taxe perçue par l'Etat sur la consommation de produits énergétiques (ex : consommation, achat de carburant). Le montant de la TICPE (en fonction des quantités de carburant) est fixé dans la loi de finances et inscrit dans le code des douanes.

Tableau 20. Evolution du montant de la composante carbone de la TICPE

Avant	Evolution à partir de 2017
Composante carbone	Composante carbone
<ul style="list-style-type: none"> En 2014 (Art. 32 de la loi de finances 2014), une composante carbone a été instaurée dans la TICPE. Celle-ci est fixée en fonction des émissions de CO₂ des quantités consommées. En 2016, elle était de 22€/tCO₂ 	<ul style="list-style-type: none"> En 2017, la composante carbone est de 30,5€/tCO₂. Elle augmentera tous les ans pour atteindre un montant de 56€/tCO₂ en 2020 (objectif de la loi de transition énergétique pour la croissance verte)

Le législateur a décidé d'aligner le coût de l'essence avec le coût du diesel :

- Nous avons déjà détaillé supra l'alignement progressif de la **déductibilité de la TVA**
- En parallèle, la **TICPE** du diesel et de l'essence vont également être **alignés**. Cela se fait à partir de 2016, en augmentant d'1c€/l le tarif applicable au gazole et en abaissant d'1c€/l celui des essences. Ce rapprochement a été poursuivi au 1er janvier 2017 avec une nouvelle évolution +1/-1.

A.6.2 LA FISCALITÉ ET LES COTISATIONS SOCIALES SUR L'USAGE PRIVATIF D'UN VÉHICULE DE SOCIÉTÉ

Tant l'administration fiscale que l'URSSAF considèrent que permettre à un salarié d'**utiliser un véhicule de l'entreprise pour ses usages privés**, c'est-à-dire ses déplacements domicile travail, ses déplacements de soirée, de week-end et de vacances, constitue un avantage en nature **assimilable à un revenu**. Cet avantage en nature (AEN) doit en conséquence faire partie de l'assiette qui sert à calculer les cotisations sociales (patronales et à charge du salarié) et l'impôt sur le revenu.

Les **prélèvements** (impôts plus cotisations sociales) sur la **mise à disposition d'un VP** pour les **usages privés** sont **faibles** en comparaison d'une rémunération équivalente en salaire.

- **Impact pour la personne morale :**
Le moindre coût pour l'entreprise varie entre 50% et 70%
- **Impact pour le collaborateur :**
 - Selon les calculs de l'OCDE, la France accorde en moyenne « une réduction d'impôt » de 80% aux collaborateurs par le biais de la mise à disposition d'un VP pour les usages privés par rapport à une rémunération salariale équivalente.
 - Sur les 26 pays comparés, seuls le Mexique, la Hongrie et le Portugal imposent encore moins la mise à disposition d'un VP.
 - Le coût marginal du km parcouru étant zéro, cela résulte entre 30 et 50% de plus de km parcourus par rapport à l'usage médian.

Sources : Observatoire du véhicule d'entreprise, Harding, M. (2014), « Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs », OECD Taxation Working Papers, N° 20, OECD Publishing, Paris

Ce différentiel de prélèvements **incite** donc les entreprises à **rémunérer** leurs salariés **plutôt en voiture qu'en salaire**. De plus, dans le cas d'un calcul forfaitaire de l'AEN, l'AEN ne varie pas en fonction de l'usage du véhicule. Le coût marginal d'un kilomètre parcouru est ainsi de zéro. Ceci **incite à utiliser plus la voiture**.

a) L'évaluation de l'avantage en nature

Il s'agit d'abord de **clarifier si l'usage privé** du véhicule de société constitue un **avantage en nature ou non**. Le fait que le véhicule soit en propriété, en LLD ou en crédit bail est sans influence.

Ne constitue PAS un avantage en nature	CONSTITUE un avantage en nature
<ul style="list-style-type: none"> • Les trajets domicile-travail si par ailleurs le véhicule (VP) est nécessaire pour l'exercice de l'activité professionnelle du salarié et si le salarié ne peut pas utiliser le véhicule en WE et pendant ses congés. • La mise à disposition permanente d'un VP Deriv, si un document atteste que le véhicule est utilisé uniquement pour un usage professionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'usage d'un VP de société en soirée, en WE et pendant les vacances constitue toujours un avantage en nature. • Les trajets domicile-travail en VP, à l'exception de la situation décrite en première colonne

Source:Be Möbi 2017

Ensuite il s'agit de **valoriser l'avantage en nature**. L'évaluation peut se faire de deux façons :

- Soit sur base de l'**usage réel**
- Soit sur base **forfaitaire**

Tableau 21. Modalités de calcul de l'avantage en nature (récapitulatif).

		Base : coût de location	Base : prix d'achat TTC remisé
Le forfait annuel	Si l'employeur ne prend pas en charge le carburant à titre personnel	30 % du coût global annuel (location + entretien + assurance), mais avec comme plafond le calcul sur base du prix d'achat	9% prix d'achat TTC remisé
	Si l'employeur prend en charge le carburant à titre personnel	40 % du coût global annuel + coût global carburant pro et perso Ou 30% du coût global annuel + frais réels carburant pour usages perso Avec comme plafond le calcul sur base du prix d'achat	12% prix d'achat TTC remisé
Dépenses réelles		Coût global total x (km perso/km total)	

Source : Observatoire du Véhicule d'Entreprise, Memento automobile des entreprises 2017

b) La fiscalité et les cotisations sociales

Le salarié peut **s'acquitter** de trois manières d'un avantage en nature (**AEN**) :

- Soit il payera une **redevance**, qui sera déduite de sa rémunération nette. Si le montant de la redevance est égal au montant de l'avantage en nature, la redevance n'impactera **pas** l'assiette de calcul ni pour ses **cotisations sociales** ni pour ses **impôts**. L'employeur ne payera **pas de cotisations sociales patronales** sur le montant de l'avantage en nature.
- Soit la **rémunération brute** du salarié est **augmentée du montant de l'avantage en nature** sans que cela donne lieu au versement d'une rémunération nette additionnelle.

Cette augmentation du salaire brute entraînera le **payement** des montants suivants :

- Par le salarié : des **cotisations sociales** calculées sur base du montant de l'AEN (en moyenne environ 22% dans le régime général)
 - Par le salarié : des **impôts sur le revenu**, au taux marginal supérieur sur base du montant de l'AEN
 - Par l'entreprise ; des **cotisations sociales patronales** sur base du montant de l'AEN (environ 50% dans le régime général)
- Un « **mix** » des deux solutions précédentes

Un **exemple** (Source : *Observatoire du Véhicule d'Entreprise, Mémento automobile des entreprises 2017*) permet d'illustrer la différence d'imposition et de cotisations sociales entre une rémunération monétaire et une rémunération par le biais de la mise à disposition d'un VP pour des usages privés.

La famille Legrand :

- Rémunération brute = 70 000 € par an
- Rémunération nette après paiement cotisations sociales et impôts = 52 961 € par an
- Taux d'imposition marginal de la dernière tranche de revenus = 30 %
- Achat et entretien d'une **voiture** par la famille Legrand pour parcourir 22 000 km/an = **9 400 € par an**.

Coût pour l'entreprise pour accorder une **augmentation de salaire** nette après impôts de 9 400 € par an est de :

- 13 429 € de salaire net en tenant compte d'un taux d'imposition marginal de 30%
- 17 217 € de salaire brut en tenant compte d'un taux de cotisation sociales à charge du salarié de 22%
- **25 826 € de salaire brut chargé** en tenant compte d'un taux de cotisations sociales à charge de l'entreprise de 50%.

La **mise à disposition d'une voiture**, avec usage privé, sera nettement **moins onéreuse** pour l'entreprise qu'une augmentation salariale :

- L'AEN calculé sur base du forfait de 12 % est de 2 600 €
- L'AEN va coûter au salarié : 520 € de cotisation sociales et 260 € d'impôts, soit 780 €
- Le coût annuel pour l'entreprise est de 8 800 € de voiture + 1 300 € de charges patronales sur l'AEN, soit 10 100 €.

Tableau 22. Exemple de calcul de coût de l'avantage en nature

En € et en %	Augmentation de salaire et achat du véhicule par la famille Legrand	Mise à disposition d'un véhicule par l'entreprise à la famille Legrand	Gain
Coût pour l'entreprise	25 826 €	10 100 €	- 61 %
Coût net après impôts pour la famille Legrand	9 400,00 €	780 €	- 92 %

La rémunération en voiture est donc particulièrement moins coûteuse que la rémunération en salaire, tant pour le collaborateur que pour son employeur.

A.6.3 CORRESPONDANCE DES SECTEURS AVEC LES CODES NAF

Tableau 23. Correspondance des codes NAF avec les 3 secteurs sélectionnés

Code	Libellé	SECTEUR
A	Agriculture, sylviculture et pêche	PRODUCTION
B	Industries extractives	PRODUCTION
C	Industrie manufacturière	PRODUCTION
D	Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné	PRODUCTION
E	Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution	PRODUCTION
F	Construction	PRODUCTION
G	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	HORS CIBLE
H	Transports et entreposage	HORS CIBLE
I	Hébergement et restauration	SERVICES
J	Information et communication	SERVICES
K	Activités financières et d'assurance	SERVICES
L	Activités immobilières	SERVICES
M	Activités spécialisées, scientifiques et techniques	SERVICES
N	Activités de Services administratifs et de soutien	SERVICES
O	Administration publique	ADMINISTRATION
P	Enseignement	ADMINISTRATION
Q	Santé humaine et action sociale	ADMINISTRATION
R	Arts, spectacles et activités récréatives	ADMINISTRATION / SERVICES
S	Autres activités de Services	SERVICES
T	Activités des ménages en tant qu'employeurs ; activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et Services pour usage propre	SERVICES
U	Activités extraterritoriales	HORS CIBLE

Annexes

Index des tableaux et graphiques



Index des tableaux et graphiques

Graphique 1. Répartition du parc de véhicules légers entre personnes morales et personnes physiques en France en 2010 (en%).....	20
Graphique 2. Répartition des véhicules particuliers des personnes morales en fonction de la taille du parc en France en 2016 (en%).....	21
Tableau 1. Répartition des personnes morales par taille de parc (véhicules particuliers uniquement).....	22
Graphique 3. Répartition du parc, par secteur d'activité immatriculant les véhicules.....	22
Tableau 2. Répartition des personnes morales par taille de parc (VP) et secteur d'activité.....	23
Graphique 4. Immatriculations de voitures neuves (VP) des personnes morales et personnes physiques depuis 1990.....	24
Graphique 5 Part des immatriculations annuelles de VP des personnes morales et physiques (en% du parc).....	25
Graphique 6. Répartition des immatriculations neuves VP par année (en % du total).....	26
Graphique 7. Mode principal de financement selon la taille de l'entreprise (en%).....	27
Graphique 8. Répartition du parc LLD par catégorie depuis 2009 (en %).....	28
Graphique 9. Age et durée de détention du parc roulant français (en années).....	29
Graphique 10. Kilométrages moyens annuels et journaliers pour les DVP.....	31
Graphique 11. Répartition des DVP par secteur et tranche kilométrique journalière.....	31
Graphique 12. Part des kilométrages réalisés en fonction du type de routes (en %).....	32
Graphique 13. Part des véhicules électriques ou hybrides en fonction de la taille du parc (en % du parc).....	33
Graphique 14. Répartition des immatriculations des VP et VUL selon la motorisation (en %).....	34
Graphique 15. Evolution des immatriculations de véhicules électriques entre personnes morales et personnes physiques (en nombre de véhicules).....	35
Graphique 16. Evolution des émissions de CO2 des VP en LLD (en gCO2/km).....	36
Image1. Répartition des immatriculations par classe d'émission de CO2.....	37
Graphique 17. Evolution des émissions de CO2 des DVP (en gCO2/km).....	37
Graphique 18. Les actions pour limiter l'empreinte écologique du parc (en %).....	38
Graphique 19. Les actions pour limiter l'empreinte écologique du parc – distinction entre les secteurs public et privé.....	39
Graphique 20. Potentiel de développement pour les nouvelles énergies en France pour toutes les tailles de parc.....	40
Graphique 21. Potentiel de développement pour les nouvelles énergies en France pour toutes les tailles de parc.....	41
Graphique 22. Avez-vous l'intention d'acheter des ... dans les 12 prochains mois ? (en%)	42
Graphique 23. Moyens de transport utilisés pour les déplacements professionnels (% de	

dirigeant).....	43
Graphique 24. Mesures mises en place pour faciliter les déplacements professionnels.....	45
Image 2. Etapes de constitution de l'échantillon représentatif.....	48
Tableau 3. Répartition des personnes morales ayant à minima un VP.....	49
Tableau 4. Reporting final de l'enquête.	49
Graphique 25. Répartition des répondants selon la taille de parc (% des répondants – NON REDRESSE).....	50
Graphique 26. Répartition des répondants selon la taille de parc (% du parc – REDRESSE)	50
Graphique 27. Répartition des répondants selon la taille de la structure (% des répondants – NON REDRESSE).....	51
Graphique 28. Répartition des répondants selon la taille de la structure (% du parc – REDRESSE).....	51
Graphique 29. Répartition des répondants selon le secteur d'activité (% répondants – NON REDRESSE).....	51
Graphique 30. Répartition des répondants selon le secteur d'activité (% du parc – REDRESSE).....	51
Tableau 5. Intervalle de confiance.....	52
Graphique 31. Secteur d'activité des entreprises interrogées (en %).....	53
Graphique 32. Taille moyenne et médiane des parcs de véhicules (VP+DVP) selon le secteur d'activité (en nombre de véhicules).....	57
Graphique 33. Taux d'équipement moyen et médian des parcs de véhicules selon le secteur d'activité (en véhicules / salarié).....	58
Graphique 34. Taux d'équipement moyen et médian des parcs de véhicules selon la taille de la structure (en véhicules / salarié).....	58
Graphique 35. Répartition des véhicules par segment et selon le secteur d'activité (% du parc).....	59
Graphique 36. Présence des différents segments dans les parcs (% des répondants).....	59
Graphique 37. Répartition des véhicules par segment et selon le secteur d'activité (% du parc).....	60
Graphique 38. Répartition des véhicules par segment et selon la taille de la structure (% du parc).....	60
Graphique 39. Répartition des répondants par mode de détention (% de répondants).....	61
Graphique 40. Répartition des répondants par mode de détention (% du parc redressé).....	61
Graphique 41. Mode de détention principal selon la taille de la structure (% de répondants)	62
Graphique 42. Mode de financement principal selon le secteur d'activité (en % de répondants).....	63
Graphique 43. Quelle est la répartition de vos véhicules selon les modes d'affectation	

suyvants ? (% de répvndants).....	64
Graphique 44. Quelle est la répartition de vos véhicules selon les modes d'affectation suyvants ? (% du parc).....	64
Graphique 45. Répartition des véhicules selon le mode d'affectation et le secteur d'activité (% du parc).....	65
Graphique 46. Répartition des véhicules selon le mode d'affectation et selon la taille de la structure (% du parc).....	65
Graphique 47. Quel est l'âge moyen de vos véhicules (particuliers et de société) ? (% du parc).....	68
Graphique 48. Quel est l'âge moyen de vos véhicules (particuliers et de société) ? (% répvndants).....	68
Graphique 49. Age moyen du parc selon le secteur d'activité (% des répvndants).....	68
Graphique 50. Age moyen du parc selon la taille de la structure (% des répvndants).....	69
Graphique 51. Age moyen du parc selon le mode de financement principal (% des répvndants).....	70
Graphique 52. Durée moyenne de détention selon le secteur d'activité (% des répvndants)	71
Graphique 53. Durée de détention moyenne selon le mode de financement (% de répvndants).....	71
Graphique 54. Si propriété, Quelle est la part des véhicules achetés neufs ? (% de répvndants).....	72
Graphique 55. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par tranches kilométriques selon le % de répvndants.....	73
Graphique 56. Kilométrages moyens selon le secteur d'activité (kilomètres/véhicule/an)..	74
Graphique 57. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par tranches kilométriques et secteur d'activité (% de répvndants).....	74
Graphique 58. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par tranches kilométriques et selon la taille de l'entreprise (% de répvndants).....	75
Graphique 59. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par tranches kilométriques et selon la zone de circulation (% de répvndants).....	75
Graphique 60. Répartition du kilométrage moyen des véhicules par type de motorisation (% de répvndants).....	76
Graphique 61. Quel est le kilométrage maximum réalisé par véhicule et par jour ? (kilomètres/véhicule/jour).....	77
Graphique 62. Quel est le kilométrage maximum réalisé par véhicule et par jour ? (kilomètres/véhicule/jour).....	78
Graphique 63. Vos véhicules circulent-ils plutôt en zone ... (% répvndants).....	78
Graphique 64. Vos véhicules circulent-ils plutôt en zone : (% du parc redressé).....	79
Graphique 65. Répartition des zones de circulation selon le secteur d'activité (% de	

répondants).....	79
Graphique 66. Répartition des zones de circulation selon la taille de la structure (% de répondants).....	80
Graphique 67. Répartition des zones de circulation selon la taille de parc (% de répondants).....	80
Graphique 68. Répartition du parc selon les types de motorisations (% du parc).....	81
Graphique 69. Répartition des types de motorisations selon le secteur d'activité (% du parc).....	81
Graphique 70. Répartition des types de motorisations selon la taille de la structure (% du parc).....	82
Graphique 71. Répartition des types de motorisations selon la zone de circulation (% du parc).....	82
Graphique 72. Répartition des types de motorisation selon le mode de financement (% du parc).....	83
Graphique 73. Répartition des véhicules à motorisation alternative selon le secteur d'activité (% du parc).....	84
Graphique 74. Répartition des véhicules selon les motorisations alternatives et selon la taille de la structure (% du parc).....	84
Tableau 6. Consommation de carburant observée selon la segmentation (l/100km).....	85
Tableau 7. Consommation de carburant observée selon le carburant et la puissance administrative (en l / 100 km).....	86
Graphique 75. Émissions de CO2 moyennes selon le secteur d'activité (gCO ₂ /km).....	87
Graphique 76. Émissions de CO2 moyennes selon le secteur d'activité (% de répondants).....	87
Graphique 77. Émissions de CO2 moyennes selon la taille de la flotte (% de répondants).....	87
Graphique 78. Émissions de CO2 moyennes selon la zone de circulation (% de répondants).....	88
Graphique 79. Émissions de CO2 moyennes selon le mode de financement (% de répondants).....	88
Graphique 80. Pourriez-vous m'indiquer vos principaux critères lors du choix des véhicules (particuliers et de société) ? (% d'observations).....	90
Graphique 81. Par quoi ces critères sont-ils influencés ? (% d'observations).....	92
Graphique 82. Quels sont vos enjeux actuels concernant la gestion de votre parc de véhicules ? (% d'observations).....	95
Graphique 83. Si non, Sur quels éléments souhaiteriez-vous davantage d'informations ? (en % d'observations).....	98
Graphique 84. Envisagez-vous d'acheter des véhicules à motorisation alternative dans les 3 prochaines années ? (% répondants).....	100
Graphique 85. Les intentions d'achat selon le secteur d'activité et selon la taille de la	

structure (en % de répondants).....	100
Graphique 86. Pour quelles raisons souhaitez-vous acquérir des motorisations alternatives ? (% d'observations).....	102
Graphique 87. Quels sont les freins à l'achat de motorisations alternatives ? (% d'observations).....	103
Graphique 88. Qu'est-ce qui vous inciteraient à intégrer des véhicules à motorisations alternatives ? (% d'observations).....	104
Graphique 89. Quelles sont les pratiques en lien avec la gestion durable de vos déplacements (en % de répondants).....	105
Tableau 8. Liste des acronymes.....	112
Tableau 9. Tableau 9. Liste des sources bibliographiques.....	115
Tableau 10. Nombre de véhicules par code NAF et estimation du nombre de DVP.....	117
Tableau 11. Consommation réelle de carburant par chevaux fiscaux (en l / 100 km).....	118
Tableau 12. Estimation des immatriculations de VP par mode de détention.....	118
Tableau 13. Exemple de prix de véhicule avec bonus (en € TTC).....	121
Tableau 14. Récapitulatif des montants de bonus (2017).....	121
Tableau 15. Récapitulatif des montants de TVS (2017).....	123
Tableau 16. Récapitulatif des dispositifs de déductibilité des frais (2017).....	124
Tableau 17. Récapitulatif des montants de plafond d'amortissement (2017).....	124
Tableau 18. Récapitulatif des cas de déductibilité de la TVA sur les frais (2017).....	125
Tableau 19. Evolution prévue de la déductibilité de la TVA sur l'essence.....	126
Image 3. Comparaison du coût du diesel et de l'essence en entreprise (en €).....	126
Tableau 20. Evolution du montant de la composante carbone de la TICPE.....	127
Image 4. Evaluation de l'avantage en nature.....	128
Tableau 21. Modalités de calcul de l'avantage en nature (récapitulatif).....	129
Tableau 22. Exemple de calcul de l'avantage en nature (en € et en %).....	131
Tableau 23. Correspondance des codes NAF avec les 3 secteurs sélectionnés.....	131

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'oeuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1er juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : mars 2019

ISSN : 2552-2272



Environ 2,9 millions de véhicules particuliers sont détenus par les personnes morales. Celles-ci sont responsables de l'achat de plus de la moitié des véhicules neufs et sont les vecteurs privilégiés du renouvellement du parc automobile français. Leurs flottes sont composées de véhicules récents (en moyenne 3,8 ans), conservés relativement peu longtemps (4,8 ans) et le parc actuel est diésélisé à 79 %. Ces véhicules parcourent en moyenne 26 000 km.

44 % de ces flottes sont composées de véhicules de fonction et sont majoritairement exploitées en location longue durée

84 % des VP sont répartis dans 3 secteurs : 33 % dans la production, 26 % dans les services et 25 % dans les administrations.

Les motorisations alternatives ne représentent que 4 % du parc (3 % de véhicules électriques et 1 % de véhicules hybrides essence). Elles sont présentes dans les secteurs de l'administration et des services (très peu dans le secteur de la production) et utilisées principalement en zone urbaine.

Les gestionnaires sont en attente d'une offre bien structurée (modèles, prix, bornes de recharge) et d'information fiable, et sont sensibles aux mesures réglementaires.

Les flottes des personnes morales

Caractéristiques et perspectives



commissariat général au développement durable

Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable
Sous-direction de la mobilité et de l'aménagement (MA)
Tour Séquoia

92055 La Défense cedex
Courriel : Ma.Seei.Cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.ecologique-solidaire.fr

