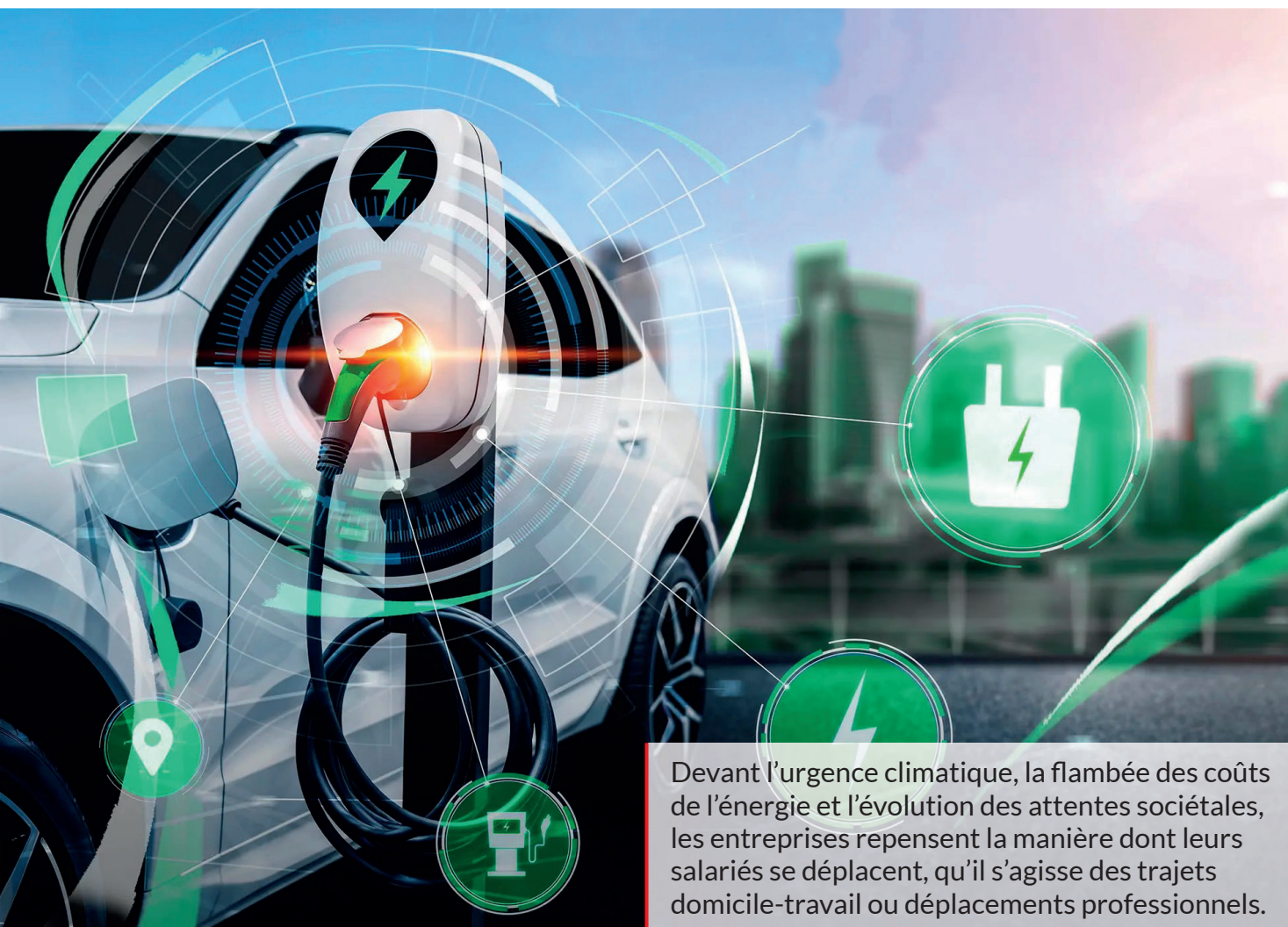


Marché 

Les entreprises accélèrent la transition vers une mobilité plus durable



Devant l'urgence climatique, la flambée des coûts de l'énergie et l'évolution des attentes sociétales, les entreprises repensent la manière dont leurs salariés se déplacent, qu'il s'agisse des trajets domicile-travail ou déplacements professionnels.

Face aux enjeux climatiques et à l'évolution des réglementations environnementales, les entreprises s'engagent de plus en plus activement dans la transition vers une mobilité plus durable. Cette transformation ne relève plus seulement d'une démarche volontaire, mais devient un véritable levier stratégique de compétitivité, d'attractivité et de responsabilité sociétale. La mobilité durable concerne aussi bien les trajets domicile-travail que les déplacements professionnels, qui représentent une part significative de l'empreinte carbone des organisations.

Une prise de conscience devenue stratégique

La mobilité est l'un des principaux postes d'émissions de gaz à effet de serre pour les entreprises, notamment en raison de l'usage de véhicules thermiques et du recours fréquent à l'avion pour les déplacements professionnels. Dans ce contexte, les entreprises prennent conscience que la réduction de leur impact environnemental passe inévitablement par une transformation de leurs pratiques de transport. Cette prise de conscience est renforcée par la pression réglementaire croissante, la mise en place de zones à

faibles émissions dans de nombreuses villes, ainsi que par les attentes des salariés, des clients et des partenaires en matière de responsabilité environnementale.

Par ailleurs, les entreprises réfléchissent de plus en plus à la taille et à l'usage réel de leur flotte. Grâce aux outils de suivi numérique et à la télématique embarquée, elles peuvent analyser les kilomètres parcourus, optimiser l'affectation des véhicules et limiter les usages non essentiels. Certaines organisations mettent en place des systèmes d'auto-partage de véhicules d'entreprise, permettant de mutualiser

les ressources et de réduire le nombre total de voitures nécessaires.

Électrification des flottes : de l'exception à la norme

L'un des leviers majeurs de cette transition concerne la gestion des flottes automobiles. Fortement secoué depuis près d'un an, le marché des flottes reste encore à un niveau bas. Mais depuis le début de l'année s'est installée une relative stabilité en lien avec la progression des modèles électriques du fait des règles fiscales de plus en plus restrictives qui incitent les gestionnaires de flottes à les privilégier.

Depuis le mois de janvier dernier, près de 70 000 véhicules électriques ont été livrés soit une part de marché de 21,7 % et surtout une progression de 46,6 % en comparaison avec 2024. En parallèle, toutes les autres motorisations sont orientées à la baisse y compris les hybrides -8,7 %. Cette réorientation des énergies pour la mobilité est une réaction directe au poids des taxes.

Le verdissement s'impose à marche forcée

Selon l'indicateur du coût total de la mobilité, le TCO Scope 2025 d'Arval Mobility Observatory, la fiscalité représente actuellement 14,9 % du coût total de possession d'un véhicule électrique contre 28 % pour les autres catégories. Et chaque loi de finances renforce la pression fiscale. Les règles changent vite et vont toujours dans le même sens.

Ainsi, pour la première fois, la loi de Finances 2025 impose une taxe incitative au verdissement des flottes à toutes les entreprises et administrations disposant de plus de 100 véhicules, d'intégrer une part croissante de véhicules à très faibles émissions (≤ 50 g CO_2/km) dans leur parc. Contrairement aux dispositifs précédents, ce mécanisme ne se limite pas aux nouvelles acquisitions : il s'applique désormais à l'ensemble du parc existant, transformant en profondeur les stratégies de gestion de flotte.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), adoptée en 2019, avait certes amorcé le mouvement en fixant des quotas de renouvellement, mais dans une logique incitative et progressive. Depuis le début de l'année, les entreprises doivent désormais atteindre au moins 15 % de véhicules à très faibles émissions dans leur flotte. Celles qui restent en dessous de ce seuil s'exposent à une pénalité de 2 000 € par véhicule manquant.

Et la trajectoire s'intensifie d'ici à 2030, avec un objectif de 48 % de véhicules électriques ou hybrides rechargeables – sous peine d'une amende portée à 5 000 € par véhicule non conforme. Concrètement, une entreprise de 200 véhicules thermiques non conformes pourrait voir sa facture s'élever jusqu'à 350 000 euros cumulés en six ans.

Une fiscalité qui ne laisse plus le choix

Autrement dit, l'inaction n'est plus possible. Même les entreprises qui n'avaient pas anticipé de basculer rapidement vers l'électrique doivent revoir leurs plans, sous peine de sanctions financières lourdes. Cette fiscalité crée un « coût caché » qui rend la transition incontournable, y compris pour les secteurs historiquement plus réticents, tels que celui du BTP ou encore de la logistique urbaine.

Fiscalement, l'électrique devient un choix rationnel, d'autant que des subventions existent toujours. Les bonus écologiques ont disparu mais ils ont été remplacés par les Certificats d'économie d'énergie. Financés par les énergéticiens, ils représentent des rabais immédiats allant jusqu'à 4 000 euros pour un utilitaire.

Des avantages fiscaux qui renforcent l'attractivité du véhicule électrique

En parallèle, les règles des avantages en nature évoluent, rendant le véhicule électrique plus attractif à la fois pour l'employeur, qui réduit ses charges, et pour le salarié, qui voit son imposition allégée.

Alors que les barèmes se durcissent pour les véhicules thermiques avec une prise en compte renforcée du CO_2 , les véhicules électriques bénéficient d'un régime nettement plus favorable. Les abattements prolongés et revalorisés, jusqu'à 70 % pour les véhicules attribués entre février 2025 et fin 2027 et le plafond relevé à 4 582 euros par an (contre 50 % et 1 964,90 euros en 2024) à condition de choisir un modèle bénéficiant d'un Eco-score environnemental calculé selon différents critères par l'Ademe.

Le fisc s'est immiscé également dans le domaine des bornes de recharge. Selon qui paie l'installation et l'électricité, l'avantage en nature peut varier. Enfin, les véhicules électriques bénéficient d'un plafond d'amortissement supérieur aux autres énergies. Depuis mars 2025, il a été porté à 30 000 euros contre 18 300 euros pour une voiture rejetant entre 50 et 160 g de CO_2/km .

En agissant ainsi l'Etat asphyxie le moteur thermique sous le poids des taxes, rend l'hybride de plus en plus coûteux et favorise l'électrique malgré son prix d'achat plus élevé.

Au-delà du seul véhicule électrique : une approche multimodale

Cependant, la transition vers une mobilité durable ne se résume pas à remplacer les moteurs thermiques par des batteries. Elle implique une refonte complète des pratiques de déplacement au sein des organisations. C'est ce que certaines entreprises ont bien compris en mettant en place une approche véritablement multimodale.

Le forfait mobilités durables (FMD) s'impose comme un instrument stratégique majeur. Depuis 2025, ce dispositif peut atteindre jusqu'à 900 euros par an et par salarié en secteur privé, exonéré d'impôt et de cotisations sociales pour l'employeur. En secteur public, le montant est fixé à 100, 200 ou 300 euros selon la fréquence des déplacements.

Selon le baromètre publié en 2024 par Alphabet France et l'Ifop, environ 70 % des grandes entreprises françaises auraient déployé un FMD ou un équivalent. Le montant moyen observé atteint 434 euros par an par salarié bénéficiaire. Ces dispositifs financiers encouragent une diversification des modes de transport.

Les mobilités douces gagnent du terrain

Face à l'engorgement urbain, le vélo s'impose comme le mode le plus plébiscité dans le cadre du FMD, ce qui tient à la fois à son accessibilité et à ses bénéfices pour la santé. Le vélo n'est plus réservé aux seules startups urbaines. De grandes entreprises industrielles investissent dans des parkings à vélos sécurisés, des bornes de recharge pour vélos électriques et des infrastructures adaptées. La SNCF, par exemple, a récemment illustré cette dynamique en s'associant à BeeToGreen pour déployer le FMD auprès de ses 18 000 salariés du campus de Saint-Denis. Cette plateforme dédiée permet aux collaborateurs d'acquiescer vélos, accessoires et équipements de mobilité douce à partir d'une allocation mensuelle.

D'autres grandes entreprises suivent cette trajectoire. Le Crédit Mutuel Midi-Atlantique s'est fixé pour objectif de convertir au moins 250 collaborateurs de ses 115 agences au « vélotaf » d'ici trois ans. Natixis Interépargne a inscrit la mobilité durable au cœur de son plan de sobriété carbone, décroché le label « Employeur

Marché

Pro-Vélo » et ambitionne d'atteindre 25 % de « vélotafeurs » d'ici fin 2026.

Le covoiturage et l'autopartage complètent ce tableau

Selon l'enquête récente d'Océan sur le verdissement des flottes, 26 % des entreprises interrogées ont mis en place une solution d'autopartage, tandis que 24 % proposent une solution de covoiturage. Ces chiffres, bien qu'encore modestes, montrent une dynamique progressive.

En France, près de 70 % des trajets domicile-travail s'effectuent en véhicules individuels, entraînant une part importante des émissions de GES liées aux déplacements.

Pour inverser la tendance, l'ADEME a lancé un plan national pour promouvoir le covoiturage du quotidien, invitant les employeurs à signer une charte d'engagement. Plus d'une centaine d'entreprises – comme Carrefour, Auchan, La Poste ou Capgemini – ont déjà franchi le pas, impliquant plus d'un million de salariés.

Cette démarche ne se contente pas d'encourager le partage des trajets. Elle s'accompagne de dispositifs concrets : plateformes internes de mise en relation, places de parking réservées pour les covoiturageurs, bonus mobilité pour les équipes qui réduisent leur empreinte collective.

Déplacements professionnels : du statu quo à la stratégie consciente

Les déplacements professionnels constituent un enjeu central dans la stratégie de mobilité durable. Réunions intersites, rendez-vous clients, salons, formations ou missions à l'étranger génèrent des volumes importants d'émissions de CO₂, en particulier lorsqu'ils impliquent l'avion.

Visioconférence : l'outil durable

Pour réduire cet impact, de nombreuses entreprises revoient en profondeur leurs politiques de déplacements. Elles encouragent d'abord le recours aux outils de visioconférence et de collaboration à distance, devenus des standards. Ces solutions permettent de limiter efficacement les déplacements courts et fréquents, tout en maintenant la qualité des échanges.

Dans de nombreuses entreprises, les réunions à distance ont permis de réduire jusqu'à **40 % des déplacements professionnels**, avec des gains directs sur les coûts et les émissions selon l'Ademe.

Le train, une alternative qui gagne du terrain

Pour les trajets interurbains, de plus en plus d'entreprises privilégient de plus en

plus les modes de transport les moins émetteurs. Le train au détriment de l'avion – notamment pour les lignes intérieures où l'avion génère nettement plus d'émissions par passager-kilomètre. La désignation du train comme option par défaut sur des distances de moins de 3 h 30 est désormais fréquente dans les politiques internes de grandes organisations, en partie pour réduire l'impact carbone des voyages.

Certaines structures vont même jusqu'à intégrer cette priorité directement dans leurs outils de réservation : le système signale automatiquement les options de transport les moins polluantes. Ce type de démarche est exemplaire des stratégies proactives de réduction des GES.

L'intégration de la mobilité durable dans la stratégie globale

Mais la mobilité durable ne se limite pas à une série d'actions ponctuelles. Elle s'intègre progressivement dans les stratégies globales de développement durable des

entreprises. Des indicateurs de performance environnementale sont mis en place, notamment pour suivre les émissions liées aux déplacements professionnels et aux trajets des collaborateurs.

De plus en plus d'organisations publient ces données dans leurs rapports RSE ou extra-financiers. Elles se dotent également de chartes internes de mobilité responsable, qui fixent des objectifs clairs, comme la réduction du nombre de vols courts courriers, l'augmentation de la part de véhicules électriques dans la flotte ou la généralisation du covoiturage.

La transition vers une mobilité durable marque un changement profond de culture au sein des organisations. L'objectif n'est plus simplement de se déplacer, mais de le faire de manière plus responsable, plus efficace et plus respectueuse de l'environnement. ■

LA RÉDACTION DE FACILITIES

QUELLES SONT LES VOITURES ÉLECTRIQUES AU RENDEZ-VOUS DE L'ÉCOSCORE ?

Fini l'époque où l'image de marque, la consommation ou encore le coût d'entretien d'un véhicule déterminaient les choix des flottes. Aujourd'hui, **le score environnemental est, en effet, devenu l'un des critères fondamentaux pour les gestionnaires de parc**, dictant l'élaboration de leur car policy.

Attribué par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), cet indicateur détermine l'empreinte carbone globale d'un véhicule mis en vente sur le marché français, en considérant **sa production, son acheminement depuis son site de fabrication jusqu'à son lieu de distribution en France**. En effet, l'écoscoring est pris en compte pour le calcul de la taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions, mais aussi pour l'évaluation de l'avantage en nature associé à un véhicule de fonction.

Dès lors, il permet aux entreprises d'éviter d'éventuels surcoûts, notamment vis à vis de la loi d'orientation des mobilités qui les contraint à verdir leur flotte.

COMMENT EST CALCULÉ L'ÉCOSCORE ?

Pour attribuer l'écoscoring à un véhicule, l'Ademe se base donc sur de nombreux critères, comprenant sa masse, la capacité de sa batterie, ses composants, son lieu de production, ainsi que ses modes d'acheminement depuis son site de fabrication jusqu'à son site de distribution en France. Pour ce faire, le constructeur doit alors fournir des justificatifs tels que le dossier d'homologation ou encore le partiel de recyclabilité.

D'autant que depuis l'arrêté du 24 janvier 2025, les règles de calcul du score environnemental ont été durcies.

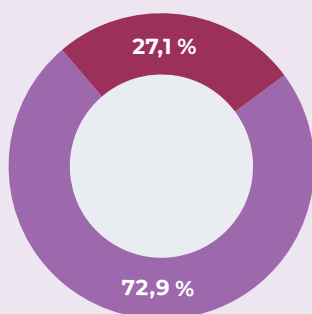
Jusqu'alors, la notion centrale du dispositif était, en effet, celle du site d'assemblage « dans lequel est réalisée l'installation du moteur électrique et de la batterie sur le châssis de la version du véhicule ». Il suffisait donc à un constructeur de procéder aux dernières étapes d'assemblage dans une usine européenne pour bénéficier d'un bon score environnemental et ainsi être éligible au bonus écologique. Cette pratique du montage en kit n'est plus tolérée et des véhicules ont depuis été retirés de la liste de l'Ademe.

Ainsi, si un véhicule 100 % électrique obtient un score minimum de 60/100, il peut alors bénéficier du score environnemental.

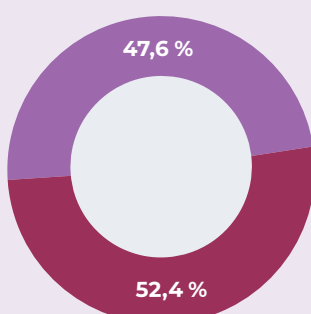
Robin Schmidt – Journal des Flottes 

La stabilité retrouvée grâce à l'électrique

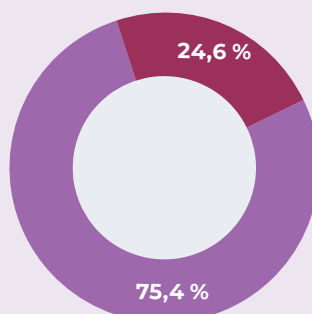
Fortement secoué depuis plus d'un an, le marché des flottes n'a perdu que 0,6 % en septembre, avec 63 328 immatriculations de voitures particulières et d'utilitaires légers. Une relative stabilité liée à l'accélération des mises à la route de modèles électriques. Le déficit reste toutefois important depuis janvier.

IMMATRICULATIONS
VP TOTALES

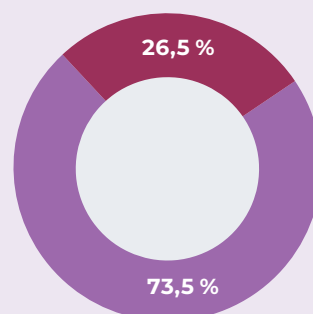
■ Particuliers, constructeurs, véhicules de démonstration, location courte durée, TT (865 066 véhicules particuliers)
■ Flottes (321 719 véhicules particuliers)

IMMATRICULATIONS
VP FLOTTES

■ Loueurs longue durée (152 990 véhicules particuliers)
■ Sociétés et administrations (168 729 véhicules particuliers)

IMMATRICULATIONS
VUL TOTALES

■ Flottes (199 318 véhicules utilitaires)
■ Particuliers, constructeurs, véhicules de démonstration, TT (65 048 véhicules utilitaires)

IMMATRICULATIONS
VUL FLOTTES

■ Sociétés et administrations (146 550 véhicules utilitaires)
■ Loueurs longue durée (52 768 véhicules utilitaires)

ÉNERGIES



Essence Fin programmée

VP	54 642 unités	- 43,8 %	PART DE MARCHÉ 17 %
VUL	16 856 unités	- 36,7 %	PART DE MARCHÉ 8,5 %

Avec l'émergence des offres hybrides, notamment chez Stellantis et Renault, les motorisations purement essence disparaissent peu à peu du paysage. Y compris sur les segments d'entrée de gamme.



Électriques Dynamique intacte

VP	69 816 unités	+ 46,6 %	PART DE MARCHÉ 21,7 %
VUL	19 949 unités	+ 18,5 %	PART DE MARCHÉ 10 %

Les mois passent et les immatriculations de modèles 100 % électriques ne cessent de s'envoler. Surtout dans la catégorie des voitures particulières, où la réforme des avantages en nature et la taxe annuelle incitative jouent pleinement leur rôle de tremplin.



Diesel Les utilitaires font de la résistance

VP	25 442 unités	- 44 %	PART DE MARCHÉ 7,9 %
VUL	148 506 unités	- 9,3 %	PART DE MARCHÉ 74,5 %

Proches de la fin dans la catégorie des voitures particulières, les mises à la route d'utilitaires diesel, en revanche, restent élevées, à 74,5 % de part de marché. L'électrique apparaît comme la principale alternative, mais peine encore à s'imposer.



Hybrides Faible croissance des VP

VP	169 871 unités	+ 0,8 %	PART DE MARCHÉ 52,8 %
VUL	12 851 unités	+ 70,6 %	PART DE MARCHÉ 6,4 %

Dans ce contexte de profonds changements pour les flottes d'entreprise, les modèles hybrides peinent à trouver des relais de croissance. C'est le cas pour les VP principalement, où les mises à la route sur l'année ne progressent que de 0,8 % et risquent de finir dans le rouge fin décembre.