



Les grandes entreprises et administrations ne prennent pas leur juste part de la transition vers le véhicule électrique

Mars 2023

Messages clés

Transport & Environment a réalisé un bilan inédit du niveau d'électrification des voitures utilisées en France par les entreprises et les administrations (les "flottes automobiles professionnelles").

Les résultats sont préoccupants :

- 66 % des entreprises privées à la tête de grandes flottes (≥ 100 véhicules) ne sont pas en ligne avec les objectifs de "verdissement" fixés par la loi en 2022. C'est également le cas pour 64 % des collectivités territoriales et 87 % des administrations de l'État.
- Sur le top 100 des plus grandes flottes de France, 58 ne sont pas en ligne avec leurs objectifs en 2022, dont d'importantes entreprises (Air Liquide, Saint-Gobain, Eiffage, Bouygues, Veolia, Lidl, ...) et organisations publiques (Office National des Forêts, Ministère de l'Intérieur, SNCF, ...).
- Même quand les objectifs sont atteints, le véhicule hybride rechargeable est massivement utilisé pour verdir artificiellement les flottes, à l'instar d'Airbus ou de Total Energies.
- Cet échec généralisé qui se dessine s'explique notamment par les défaillances de la loi et par le faible volontarisme des organisations concernées.
- Ce constat est d'autant plus problématique que l'électrification des flottes concilie climat, transition juste et politique industrielle.
- Les résultats positifs de d'organisations comme EDF ou La Poste montrent qu'il est tout à fait possible de poursuivre une trajectoire ambitieuse de transition vers le véhicule "100 % électrique".
- T&E appelle le gouvernement à réformer les objectifs de verdissement et les dispositifs fiscaux applicables aux véhicules professionnels. Les plus grandes flottes sont également appelées à prendre leur juste part de responsabilité.

Résumé exécutif

Un éclairage exclusif sur l'électrification des véhicules professionnels

Pour parvenir à relever le défi de la transition vers le véhicule électrique, la mobilisation de l'ensemble des acteurs du monde automobile est indispensable.

Afin d'éclairer les débats sur la juste répartition des efforts et des responsabilités dans la mise en œuvre de cette transition, le bureau français de Transport & Environment (T&E France) a réalisé le tout premier bilan du niveau d'électrification des "flottes professionnelles", c'est-à-dire des voitures détenues ou louées par les entreprises et les administrations (véhicules légers, particuliers et utilitaires, neufs et d'occasion). Ce bilan est issu de l'analyse de données officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV) et de l'INSEE (base Sirene).

Les flottes professionnelles, maillon central de la transition du marché automobile

Chaque année, les entreprises et les administrations achètent plus de la moitié des voitures neuves : elles ont donc une grande influence sur la demande de nouveaux véhicules. Ces voitures étant revendues après quatre ans d'utilisation en moyenne (contre 11 ans du côté des ménages), les entreprises et les administrations contribuent à façonner l'offre sur le marché de l'occasion, qui représente 70 % des ventes automobiles.

En ce sens, la transition électrique des flottes professionnelles est un instrument de décarbonation puissant. C'est également une politique sociale, qui permet de renforcer l'offre de véhicules électriques de seconde main, accessibles au plus grand monde.

L'électrification des flottes est enfin un outil de politique industrielle, offrant aux constructeurs automobiles un débouché stable et prévisible, facilitant le développement de leur offre de véhicules électriques.

Des objectifs de "verdissement" destinés à mobiliser les plus grandes flottes

Pour ces raisons, les lois LOM de 2019 et Climat de 2020 ont fixé des objectifs de "verdissement" des flottes professionnelles. À partir de 2022 et jusqu'en 2030, les groupes privés et les administrations doivent inclure un quota croissant de véhicules "verts" (électriques et hybrides rechargeables) dans le cadre du renouvellement annuel de leurs parcs automobiles¹.

Les quotas applicables en 2022 étaient de 10 % pour les groupes privés, 30 % pour les collectivités territoriales, 40 % pour les entreprises publiques et 50 % pour l'État.

¹ Les objectifs sont applicables aux organisations à la tête de parcs de plus de 100 véhicules légers pour les entreprises privées et de plus de 20 véhicules légers pour les acteurs publics.

L'idée sous-jacente est judicieuse : les plus grandes flottes françaises doivent assumer une responsabilité particulière en matière de conversion du parc automobile, du fait de leur taille, de leurs moyens financiers et de leur poids sur le marché.

Des objectifs pertinents sur le papier, mal conçus dans les faits

Dans leur forme actuelle, les objectifs de verdissement des flottes souffrent de faiblesses majeures, qui mettent en péril leur application.

D'une part, les véhicules hybrides rechargeables sont considérés par la loi comme des véhicules "verts" et sont donc pris en compte dans l'atteinte des objectifs. Un nombre croissant d'études démontre pourtant qu'ils peuvent émettre en conditions réelles entre 5 et 7 fois plus de CO₂ que les mesures officielles. Ces véhicules n'ont par ailleurs aucun avenir industriel - ils seront concernés par la fin de vente des véhicules thermiques à l'horizon 2035 - et s'avèrent coûteux à l'usage pour les organisations qui les adoptent.

D'autre part, le niveau d'ambition final (70 % de véhicules "verts" en 2030) est faible et ne prépare pas suffisamment à la fin de vente des véhicules thermiques (hybrides rechargeables compris) en 2035.

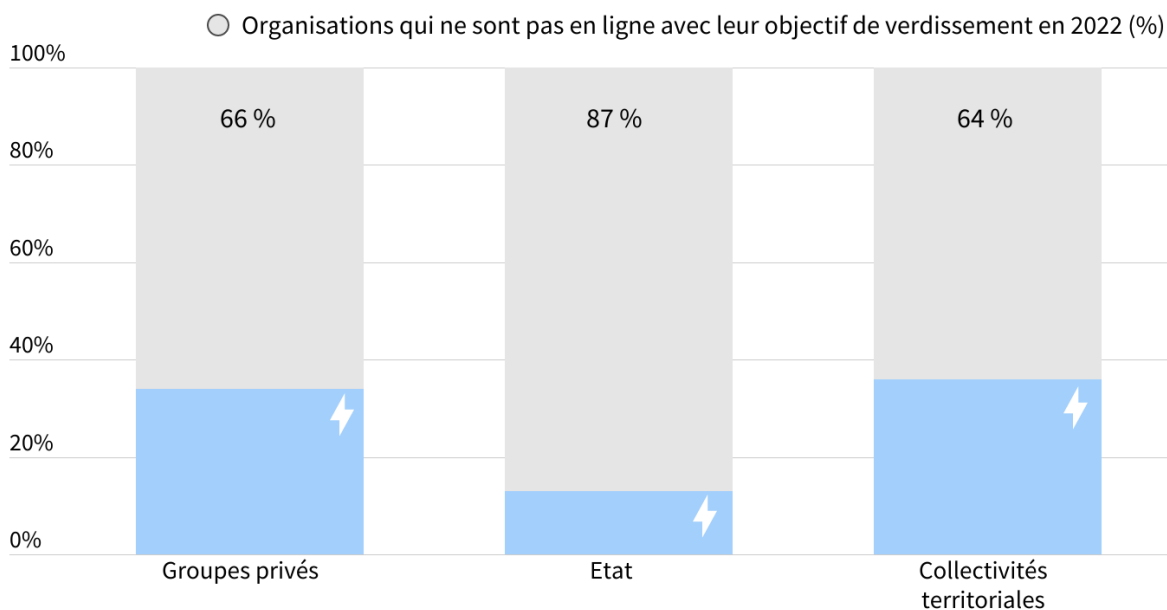
Surtout, les objectifs de verdissement ne sont assortis d'aucun dispositif de formation des gestionnaires de flottes dans les organisations concernées (qui sont pourtant appelés à devenir de véritables spécialistes de la transition vers le véhicule électrique et de ses implications concrètes), d'aucun contrôle, d'aucune sanction, ni d'aucun suivi effectif. Rien n'incite les organisations visées à les respecter.

Un risque d'échec généralisé des objectifs de verdissement

De fait, l'analyse des immatriculations de véhicules légers en 2022 démontre que les quotas d'inclusion de véhicules "verts" dans le renouvellement des flottes de plus de 100 véhicules sont susceptibles de n'être pas atteints par 66 % des groupes privés concernés, 64 % des collectivités territoriales et 87 % des administrations de l'État (dont la Présidence de la République)².

² Comme indiqué dans la partie [méthodologique](#) de la présente note, les objectifs de verdissement des flottes s'appliquent aux bons de commande passés sur une année et non aux véhicules livrés et immatriculés. Les données relatives aux signatures de bons de commande par les entreprises et administrations n'étant pas publiques, le choix méthodologique a été fait d'analyser le nombre de véhicules neufs ou d'occasion ayant intégré les flottes des entreprises et des administrations en 2022 (soit les véhicules ayant été livrés et immatriculés sur l'année). Compte tenu des problématiques de livraison que connaît actuellement le secteur automobile, les pourcentages de verdissement sur les commandes sont susceptibles d'être plus élevés que ceux analysés sur les livraisons, sans que les ordres de grandeur ne soient radicalement bouleversés.

L'immense majorité des flottes de plus de 100 véhicules n'est pas en ligne avec les objectifs de verdissement fixés par les lois LOM et Climat



Source : Analyse de T&E sur la base des données SIV et Sirene (2022) traitées par NGC-Data

Notes : La zone grise correspond à la part des organisations à la tête de flottes de plus de 100 véhicules qui ne sont pas en ligne avec leurs objectifs de verdissement respectifs dans le cadre du renouvellement de leurs flottes en 2022 (10 % pour les groupes privés, 30 % pour les collectivités territoriales, 50 % pour l'Etat).

TRANSPORT & ENVIRONNEMENT  transportenvironment.org

Plus de la moitié des 100 plus grandes flottes n'est pas en ligne avec les objectifs

T&E s'est par ailleurs intéressé au niveau d'électrification des 100 plus grandes flottes de France. A la tête de plus d'un véhicule professionnel sur cinq au total, ces flottes sont des poids-lourds du marché automobile ; les entreprises et les administrations qui les gèrent disposent d'une capacité à orienter la transformation du secteur automobile.











Les résultats de l'analyse sont clairs : ces grandes organisations ne prennent pas leur juste part de responsabilité de la transition vers le véhicule électrique. Au total, 58 des 100 plus grandes flottes françaises ne sont pas en ligne avec leurs objectifs de "verdissement" dans le cadre du renouvellement de leurs flottes en 2022 (10, 30, 40 ou 50 % selon les catégories d'acteurs).

C'est le cas de 52 groupes privés, dont Kiloutou (0,1 % de véhicules électriques et hybrides rechargeables sur le total des véhicules intégrés à la flotte en 2022), Air Liquide (2 %), Saint-Gobain (3,4 %), Eiffage (7,2 %), Bouygues (8 %), Veolia (8,5 %) ou Lidl (8,8 %)³.

³ Certaines de ces organisations (Saint-Gobain et Veolia) ont indiqué à Transport & Environnement qu'en prenant en compte leurs bons de commande et non leurs immatriculations, ils respectent le quota de verdissement de 10 %.

Du côté des acteurs publics, deux entreprises publiques et quatre administrations étatiques membres de ce top 100 n'atteignent pas leurs objectifs : il s'agit de l'Office national des Forêts (0 %), du SDIS (1,2 %), du Ministère de l'Intérieur (2,7 %), de la SNCF (5 %), de Transdev (12,3 %) et du Ministère des Armées (17,6 %)⁴.

Ces grandes organisations qui ne se sont pas engagées dans la transition vers le véhicule électrique en 2022 (analyse des véhicules immatriculés en 2022)

Organisation	Nombre de véhicule intégré au parc automobile en 2022	Dont électriques	Dont hybrides rechargeables	Dont véhicules "verts"	Objectif de "verdissement" pour 2022
 KELOUTOU	1 000 - 2 000	0 %	0,1 %	0,1 %	10 %
 Air Liquide	500 - 1 000	0,8 %	1,2 %	2 %	10 %
 MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR	500 - 1 000	0,3 %	2,4 %	2,7 %	50 %
 SAINT-GOBAIN	1 000 - 2 000	0,5 %	2,9 %	3,4 %	10 %
 SNCF	2 000 - 3 000	4 %	1 %	5 %	30 %
 EIFFAGE	5 000 - 10 000	6 %	1,2 %	7,2 %	10 %
 BOUYGUES	5 000 - 10 000	4,1 %	3,9 %	8 %	10 %
 VEOLIA	4 000 - 5 000	5,5 %	3 %	8,5 %	10 %
 SCHWARZ	500 - 1 000	0 %	8,8 %	8,8 %	10 %
					

Source: T&E's analysis based on data from SIV and Sirene, processed by NGC-Data.

Key:

- The number of vehicles registered in the fleet in 2022 corresponds to the number of vehicles added to the fleet as part of its renewal that year (including all vehicle types).
- BEV and PHEV correspond to the percentage of battery electric and plug-in hybrid vehicles out of the total number of vehicles added in the renewal of the fleet during 2022.
- "Green" vehicles correspond to the percentage of BEVs and plug-in hybrid vehicles out of the total number of vehicles added in the renewal of the fleet during 2022.
- The "greening" target corresponds to the percentage of "green" vehicles required by law in the annual renewal of fleets of more than 100 vehicles in 2022 (10% for private organisations, 30% for public companies, 50% for government bodies).

 TRANSPORT & ENVIRONMENT

⁴ A noter qu'il est possible qu'une partie des véhicules du Ministère des Armées, du Ministère de l'Intérieur et du SDIS analysée ici soit exclue du périmètre des objectifs de verdissement : "les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par la protection civile, les services de lutte contre l'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre public et les forces armées" sont exclus du champ de la loi (article [L224-7 du Code de l'Environnement](#)).

Le véhicule hybride rechargeable, outil de verdissement artificiel




Lorsque les objectifs de verdissement sont atteints, cela est souvent dû aux véhicules hybrides rechargeables. En étudiant les flottes des groupes privés ayant atteint leur objectif de verdissement en 2022, on se rend compte que plus de la moitié (56 %) des véhicules “verts” intégrés à leurs flottes l’année dernière sont en réalité des véhicules hybrides rechargeables.

En d’autres termes, sans les véhicules hybrides rechargeables, le rythme de verdissement de ces entreprises serait divisé par plus de deux. Cette stratégie de verdissement artificiel, très largement répandue, conduit à retarder la conversion réelle des flottes professionnelles, et la décarbonation du transport automobile.

Avec des parts de véhicules hybrides rechargeables sur le total des véhicules intégrés à leurs flottes en 2022 de 44 % et de 42 %, Airbus et Total Energies figurent parmi les grands champions de ce verdissement artificiel.

Classement des organisations affichant les parts de véhicules hybrides rechargeables les plus élevées dans le total des véhicules intégrés à la flotte en 2022

Les champions du "verdissement artificiel" par le véhicule hybride rechargeable

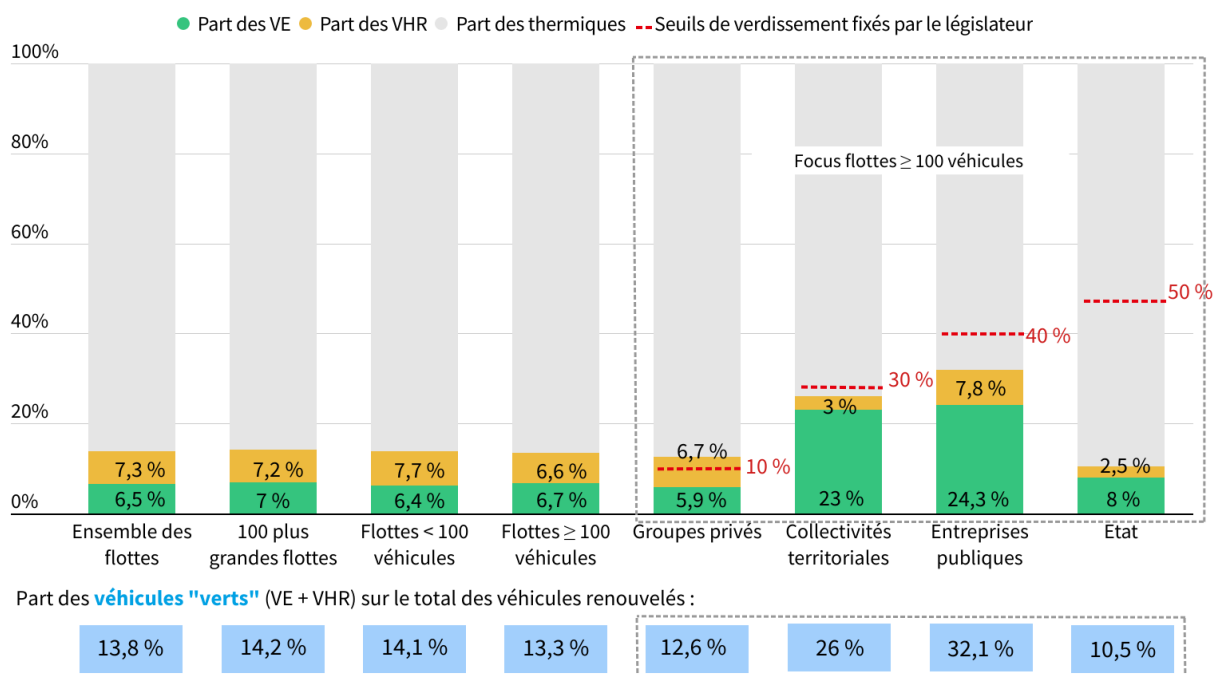
	Organisation	Nbre de véhicules intégrés à la flotte en 2022	Dont électriques	Dont hybrides rechargeables	Ratio VHR/(VE+VHR)
1		500 - 1 000	7,7 %	44,2 %	85 %
2		500 - 1 000	5,5 %	42,4 %	89 %
3		500 - 1 000	3,2 %	37,5 %	92 %

 TRANSPORT & ENVIRONMENT www.transportenvironment.org

Sur le “100 % électrique”, les petites flottes font aussi bien que les grandes

En moyenne, sur l’ensemble des petites flottes privées et publiques (< 100 véhicules), qui ne sont pas visées par la loi, la part des véhicules “100 % électriques” dans le renouvellement des flottes en 2022 s’élève à 6,4 %. Ce niveau d’électrification moyen est similaire à celui des plus grandes flottes (6,7 % pour les flottes de plus de 100 véhicules et 7,2 % pour les 100 plus grandes flottes).

L'incorporation de véhicules "100 % électriques" dans les parcs automobiles professionnels est très faible en 2022



Source : Analyse de T&E sur la base des données SIV et Sirene (2022) traitées par NGC-Data

Notes : La part de VE ou de VHR correspond à la part moyenne de véhicules électriques ou hybrides rechargeables sur le total des véhicules intégrés par les différentes catégories d'acteurs dans le cadre du renouvellement de leurs flottes sur l'année 2022.

TRANSPORT & ENVIRONNEMENT @transportenvironment.org

Plus précisément, s'agissant des 100 plus grandes flottes, seules cinq organisations engagées (majoritairement publiques) ont dépassé la barre des 20 % de véhicules électriques dans le cadre du renouvellement de leurs flottes sur l'année 2022. Sur la même année, 27 des ces 100 plus grandes flottes ont intégré moins de 1 % de véhicules électriques.

Les responsabilités et les efforts nécessaires à la mise en œuvre de la transition vers le véhicule 100 % électrique ne sont donc actuellement pas équitablement répartis selon la capacité à planifier et à anticiper cette transition, ni selon l'influence sur le marché automobile.

Des organisations plus engagées qui montrent la voie à suivre




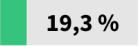







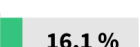







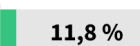



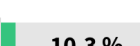



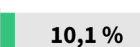


Les résultats des organisations les plus avancées en matière d'électrification de leurs flottes au 31 décembre 2022 démontrent qu'il est possible d'adopter rapidement le véhicule électrique et de limiter la place de l'hybride rechargeable. C'est le cas de grandes et de plus petites organisations, publiques et privées, issues de secteurs d'activité variés, avec des compositions de flottes et des enjeux opérationnels différents (voir tableau ci-dessous⁵).

⁵ Le tableau a été mis à jour le 22 mai 2023 : le logo de l'une des entreprises ayant été confondu avec un autre.

Le faible rythme d'électrification des entreprises et administrations s'explique principalement par les défaillances de la loi et par le faible volontarisme des organisations concernées.

Les organisations les plus engagées sur l'électrification de leurs parcs automobiles

Les leaders français de l'électrique au 31/12/2022 (flottes ≥ 500 véhicules)

Organisation	Taille de flotte	Dont électriques	Organisation	Taille de flotte	Dont électriques
 SAP	866	 40,4 %	 Mobivia	834	 19,3 %
 tibco Bien vivre le numérique	924	 34,7 %	 LA POSTE GROUPE	62 200	 16,5 %
 GROUPE ADP	875	 29,9 %	 RATP	1 487	 16,1 %
 accenture	520	 28,5 %	 LVMH	1 785	 13,7 %
 FDJ	514	 25,1 %	 FIRALP	1 660	 11,8 %
 AIRFRANCE KLM	560	 22,1 %	 GETLINK	590	 10,3 %
 The Walt Disney Company France	579	 21,4 %	 METRO	1 167	 10,1 %
 EDF	38 925	 19,7 %			

TRANSPORT & ENVIRONMENT  @transportenvironment.org

Pour aller plus loin

Le détail des données d'électrification de ces 100 plus grandes flottes peut également être consulté, organisation par organisation, sur cette [page internet](#).

Recommandations

- 1** Le gouvernement français et le législateur doivent mener **une réforme des objectifs de verdissement des flottes**, afin de les rendre plus ambitieux, plus efficaces et plus justes. Le détail de la proposition peut être consulté [ci-dessous](#).
- 2** Les entreprises et les administrations - en particulier celles qui sont à la tête des plus grandes flottes françaises - doivent en faire plus et **réhausser leur niveau d'ambition en matière d'électrification**⁶.
- 3** T&E réitère ses appels à la **révision des dispositifs fiscaux applicables aux véhicules professionnels**, déjà développés dans deux rapports publiés en [janvier](#) et en [octobre 2022](#), afin d'améliorer l'avantage fiscal du véhicule électrique et d'envoyer un signal fiscal fort.

⁶ A noter que T&E a contacté individuellement les organisations à la tête des 100 plus grandes flottes de France en amont de la publication de la note pour leur proposer de participer à des travaux réunissant les autres membres de ce top 100, aux côtés d'acteurs de référence du monde des flottes et de la société civile. Ces travaux auront pour but de partager les expériences des entreprises les plus avancées sur la voie de l'électrification, d'inspirer celles qui apparaissent aujourd'hui en retard, et de créer une dynamique positive d'accélération de la transition.

Sommaire

Introduction - Des données inédites qui lèvent le voile sur l'électrification des flottes automobiles professionnelles	10
1. Contexte - L'électrification des flottes ou comment concilier transition climatique et justice sociale	10
1.1. Un levier de décarbonation essentiel	10
1.1.1. La voiture électrique : indispensable pour le climat	10
1.1.2. Les flottes, maillon essentiel de la conversion du parc automobile	10
1.2. Un levier de transition juste	11
1.2.1. L'électrification des flottes : bénéfique socialement...	11
1.2.2. ... et économiquement	11
2. Analyse : Les entreprises et les administrations françaises ne prennent pas leur part de la transition vers le véhicule électrique	12
2.1. Des objectifs de "verdissement" des flottes en trompe l'œil	12
2.2. Des objectifs de "verdissement" globalement bafoués	14
2.2.1 Plus des deux tiers des groupes privés ne respectent pas leurs objectifs	14
2.2.2 Les flottes publiques ne sont pas plus exemplaires	15
L'État est loin du compte	15
Les résultats sont légèrement plus encourageants du côté des collectivités territoriales	15
Les entreprises publiques font figure de bons élèves	16
2.2.3. Des petites flottes paradoxalement pas moins engagées que les grandes	16
2.3 Classement : Focus sur les 100 plus grandes flottes	17
2.3.1. Un grand pouvoir implique de grandes responsabilités	17
2.3.2. Le top 10 des bons et des mauvais élèves	18
Les ¾ des 100 plus grandes flottes affichent un faible taux d'électrification de leur parc	18
58 des 100 plus grandes flottes ne sont pas en ligne avec les objectifs de verdissement	19
3. Recommandations - Les politiques publiques d'incitation à la transition électrique des flottes et les stratégie d'électrification des grandes flottes doivent être revues	21
3.1. Amélioration des objectifs d'électrification des flottes	21
3.2. Réforme des dispositifs fiscaux applicable aux véhicules professionnels	24
3.3. Révision des stratégies d'électrification des plus grandes entreprises	25
Contact	26
Annexe - Méthodologie	26

Introduction - Des données inédites qui lèvent le voile sur l'électrification des flottes automobiles professionnelles

A l'heure actuelle, il n'existe pas de données accessibles publiquement permettant d'appréhender le niveau d'électrification des "flottes automobiles professionnelles", c'est-à-dire des voitures détenues ou louées par les entreprises et les administrations publiques. Si quelques acteurs volontaires partagent publiquement certaines informations relatives à la composition de leur parc automobile total et/ou aux véhicules qu'ils achètent ou louent chaque année dans le cadre du renouvellement de leurs flottes, la grande majorité s'en abstient, n'étant pas réellement tenu de le faire.

Pour combler ce déficit d'information, le bureau français de l'ONG Transport & Environment (T&E France) a réalisé un **bilan inédit de l'électrification des flottes automobiles professionnelles** (véhicules légers, particuliers et utilitaires, neufs et d'occasion), sur la base de données officielles du Ministère de l'Intérieur (SIV) et de l'INSEE (Sirene).

La méthodologie complète de l'analyse peut être consultée en [annexe](#) de ce document.

1. Contexte - L'électrification des flottes ou comment concilier transition climatique et justice sociale

1.1. Un levier de décarbonation essentiel

1.1.1. La voiture électrique : indispensable pour le climat

Du point de vue de la transition climatique, les atouts du véhicule électrique par rapport à son équivalent thermique sont démontrés et largement documentés : en France, une voiture électrique émet en moyenne 5 fois moins de CO₂ sur l'ensemble de son cycle de vie qu'une voiture roulant à l'essence ou au diesel⁷. Dans ce contexte, l'électrification du marché automobile est **indispensable pour atteindre les objectifs climatiques nationaux et internationaux**^{8,9}. Il s'agit par ailleurs d'un levier important pour sortir rapidement de la dépendance au pétrole, avec d'importants gains énergétiques et géopolitiques¹⁰.

⁷ Calculs issus du [simulateur d'empreinte carbone comparé développé par T&E sur la base des données les plus récentes](#), pour une voiture mise à la circulation en France en 2022.

⁸ Voir notamment le point C.8 du [Summary for Policymakers](#) associé à la partie "Mitigation of Climate Change" du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

⁹ A noter que l'électrification automobile ne suffira pas à atteindre les objectifs climatiques et ne règle pas tous les problèmes environnementaux associés à l'automobile. Elle doit être complétée par des mesures de réduction des distances et des déplacements, de report modal vers des modes de transports moins carbonés, de développement du covoiturage et de l'autopartage...

¹⁰ Voir le [rapport de T&E sur la sortie de la dépendance au pétrole](#) (août 2022).

1.1.2. Les flottes, maillon essentiel de la conversion du parc automobile

Peu visibles dans le débat public et médiatique, les véhicules utilisés par les entreprises et les administrations constituent pourtant **un maillon essentiel de l'électrification automobile**. Ces derniers représentent plus de la moitié des voitures neuves mises à la route chaque année (53 % des voitures neuves mises en circulation en 2022¹¹). Du fait d'un plus grand nombre de kilomètres parcourus, elles sont à l'origine de plus des deux tiers (69 %) du CO₂ émis chaque année par ces voitures neuves¹².

1.2. Un levier de transition juste

1.2.1. L'électrification des flottes : bénéfique socialement...

Les véhicules professionnels constituent un accélérateur de la transition du marché automobile, au bénéfice du climat mais également de la justice sociale. Le parc professionnel se distingue en effet du parc privé par la vitesse de son renouvellement : en moyenne, les voitures des entreprises et des administrations sont revendues sur le marché de l'occasion après 4 ans d'utilisation¹³. En ce sens, l'électrification des flottes accélère la diffusion de voitures électriques abordables sur le marché de seconde main, sur lequel se fournissent 70 % des acheteurs et qui est aujourd'hui très peu fourni en véhicules électriques (seulement 1,4 % des ventes de véhicules d'occasion en 2022)¹⁴.

La transition électrique des flottes est ainsi **un outil d'amélioration de l'accessibilité du véhicule électrique et de renforcement de l'acceptabilité sociale de cette transition**.

1.2.2. ... et économiquement

Le véhicule électrique constitue **un instrument de maîtrise des coûts pour les entreprises et les administrations** qui l'adoptent. Dans un contexte d'atténuation des freins à l'électrification (progrès sur les batteries, amélioration de l'autonomie, accélération du déploiement du réseau de bornes de recharge, passage à l'échelle de la production, etc.), le coût total sur l'ensemble de la période d'utilisation (*Total Cost of Ownership* ou TCO) du véhicule électrique est aujourd'hui plus avantageux que ses équivalents thermiques¹⁵. Le surcoût à l'achat est en effet compensé par des gains sur les coûts d'exploitation (énergie, maintenance, fiscalité, etc.). Ce constat, valable pour les véhicules des particuliers, est encore plus vrai pour ceux des professionnels, qui parcourent en moyenne plus de distance.

Au-delà des aspects financiers, l'électrification du parc automobile constitue l'un des principaux leviers dont disposent les entreprises et administrations pour atteindre les **objectifs climatiques** qu'un nombre croissant d'entre elles adopte. En ce sens, les actions concrètes en matière de transition vers l'électrique de son parc automobile constituent un révélateur de la volonté réelle de les atteindre.

¹¹ Sources : DataForce (2022).

¹² Analyse de T&E sur l'année 2021 sur la base du [bilan de la circulation routière](#) établi par le Ministère de la Transition Écologique (2020) et des données DataForce (2022). Les véhicules professionnels parcourent en moyenne près de deux fois plus de kilomètres que les véhicules privés.

¹³ L'âge moyen du parc professionnel est de [4 ans](#) (contre 11 ans pour les voitures des particuliers).

¹⁴ Source [Argus et NGC-Data](#) (2023).

¹⁵ Sources : [LeasePlan, Car Cost Index 2022](#) (2022), [ALD Automotive, Mobility Guide 2022](#) (2022).

Enfin, l'électrification des flottes peut être considérée comme un **outil de politique industrielle**, puisqu'elle offre aux constructeurs automobiles un débouché stable et prévisible, facilitant le développement de leur offre de véhicules électriques.

2. Analyse : Les entreprises et les administrations françaises ne prennent pas leur part de la transition vers le véhicule électrique

2.1. Des objectifs de “verdissement” des flottes en trompe l’œil

Au titre de la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, de la loi Climat et Résilience de 2021 et de la Directive Promotion de véhicules de transport routier propres et économe en énergie de 2019, les entreprises publiques et privées (maison-mères dans le cas des groupes) utilisant plus de 100 véhicules légers et les administrations publiques utilisant plus de 20 véhicules légers¹⁶ doivent inclure un pourcentage croissant de véhicules “verts” - c’est-à-dire “à faible émissions” - dans le renouvellement annuel de leurs flottes (achat ou location longue durée), à partir de 2022 et jusqu’en 2030.

Quotas de véhicules “verts” (sous-quotas de véhicules électriques) et trajectoires				
	Entreprises privées	Etat et EP	Collectivités territoriales et EPCI	Entreprises publiques
2022	10 %	50 %	30 %	40 %
2023	10 %	50 %	30 %	40 %
2024	20 %	50 %	30 %	40 %
2025	20 %	50 %	40 %	40 %
2026	20 %	50 % (37,4 %)	40 % (37,4 %)	40 % (37,4 %)
2027	40 %	70 % (37,4 %)	40 % (37,4 %)	40 % (37,4 %)
2030	70 %	70 % (45 %)	70 % (45 %)	70 % (45 %)

Tableau 1 : Compilation des trajectoires de verdissement fixées par la loi LOM et par la loi Climat

Sur le papier, ces objectifs légaux constituent des jalons judicieux pour respecter la trajectoire de décarbonation du parc automobile. Dans les faits, ils ne parviennent pas à organiser réellement la transition électrique des professionnels. Ces objectifs légaux souffrent en effet d'**une série de faiblesses majeures qui mettent en péril leur application**.

En premier lieu, les véhicules hybrides rechargeables sont considérés par la loi comme des “véhicules à faibles émissions” et sont donc pris en compte dans l’atteinte des objectifs, en dépit de leurs limites environnementales, économiques et industrielles (voir encadré ci-dessous). Les objectifs de verdissement sont donc en partie artificiels.

¹⁶ Les véhicules concernés sont les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers (VUL) dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur à 3,5 tonnes. Les VUL dont le PTAC est supérieur ou égal à 2,6 tonnes doivent respecter les objectifs à partir de 2023.

L'hybride rechargeable, une triple impasse climatique, industrielle et économique

Souvent présentés comme des “voitures de transition” cumulant les avantages du thermique et de l'électrique, les véhicules hybrides rechargeables sont en réalité des véhicules thermiques déguisés : en conditions réelles de conduite, le mode électrique s'avère peu performant (du fait de la taille réduite de la batterie) et très largement sous-utilisé. De ce fait, ils émettent jusqu'à 7 fois plus de CO₂ que les mesures officielles^{17,18}.

Le poids actuel de cette motorisation sur le marché automobile français conduit ainsi à **retarder sa transition énergétique et climatique**¹⁹. En 2022, les trois quarts (74 %) des véhicules hybrides rechargeables neufs mis en circulation l'ont été sur le segment professionnel²⁰.

Ce constat est d'autant plus déconcertant que ces véhicules n'ont **aucun avenir industriel** - ils seront concernés par la fin de vente des véhicules thermiques à l'horizon 2035 - et s'avèrent **coûteux à l'usage pour les organisations qui l'adoptent**, avec un coût total de possession défavorable par rapport aux autres modèles (du fait d'un surcoût à l'achat et d'une surconsommation de carburant en conditions réelles de conduite)²¹.

Au-delà, la loi ne vise à l'heure actuelle qu'un taux de 70 % de véhicules à faibles émissions dans les nouvelles flottes à l'horizon 2030 : au regard de la fin de vente des véhicules thermiques à partir de 2035 désormais actée au niveau européen (hybrides rechargeables compris), cet objectif faiblement ambitieux apparaît daté et insuffisant.

Ces objectifs sont d'autant moins ambitieux que le seuil de 100 véhicules pour les groupes privés est élevé : il conduit de fait à exclure 6 véhicules professionnels sur 10 du périmètre de loi. Au 31 décembre 2022, seuls 2,3 millions de véhicules étaient utilisés au sein des flottes professionnelles de plus de 100 véhicules, soit 40 % du total des véhicules professionnels (5,7 millions de véhicules). Ces flottes professionnelles de plus de 100 véhicules ont intégré 590 000 des 1,3 millions de véhicules ayant intégré l'ensemble des flottes professionnelles de France en 2022 (soit 44 % de l'ensemble).

Surtout, ces objectifs de verdissement ne sont assortis d'aucune pénalité en cas de non-atteinte, ce qui ne permet pas de garantir leur respect. Ce point est d'autant plus problématique que la grande majorité des acteurs concernés ne partagent pas les données qui permettraient d'appréhender leurs progrès en matière d'électrification.

¹⁷ Sources : [T&E](#) (2023), [ICCT](#) (2022).

¹⁸ La Commission européenne a [annoncé en juillet dernier](#) la révision des “facteurs d'utilité” (c'est-à-dire la part de conduite électrique que les régulateurs utilisent pour calculer les émissions de CO₂ des VHR) à partir de 2025. D'ici 2027, les émissions officielles des VHR devraient ainsi être alignées avec les conditions réelles.

¹⁹ Plus largement, ces véhicules volumineux et énergivores sont inadaptés aux enjeux de sobriété actuels.

²⁰ *Ibid.*

²¹ Source : [LeasePlan, Car Cost Index 2022](#) (2022).

Les obligations légales de reporting prévues par la loi ne sont pas plus contraignantes que les objectifs de verdissement en eux-mêmes, ce qui les rend inefficaces : début février 2023, seules une trentaine d'organisations avaient communiqué leurs données sur le site gouvernemental dédié²².

Enfin, si la loi prévoit que les organisations concernées mettent en œuvre des actions de formation ou de sensibilisation à destination des collaborateurs qui seront amenés à conduire les véhicules à faibles émissions, elle ne dit rien de l'accompagnement des gestionnaires de flottes. Pour ces acteurs, la transition vers l'électrique constitue pourtant aussi une transition professionnelle et organisationnelle majeure, qui suppose l'acquisition d'un ensemble de compétences et d'expertises nouvelles et complexes (capacité à établir un bilan détaillé des cas d'usage de mobilité, à comparer les coûts entre les différentes motorisations, à développer des offres de mobilité basées sur une pluralité de solutions individuelles ou partagées, à mettre en place un panel de solutions de recharge...). En l'absence de formation adéquate, les objectifs de verdissement des flottes et leurs conséquences concrètes risquent d'être mal appréhendés et anticipés. Ce risque est particulièrement élevé au sein des plus petites organisations, qui n'allouent pas d'importantes ressources humaines et financières à la gestion de leur parc.

2.2. Des objectifs de “verdissement” globalement bafoués

2.2.1 Plus des deux tiers des groupes privés ne sont pas en ligne avec leurs objectifs

Au regard des insuffisances des obligations de reporting prévues par la loi et de l'absence de suivi effectif, l'analyse proposée par T&E constitue le tout premier bilan du rythme de verdissement des flottes professionnelles françaises.

En 2022, sur l'ensemble des véhicules (neufs ou d'occasion) ayant intégré les flottes des plus de 3 500 groupes privés visés par la loi, 12,6 % étaient “verts” au sens de la loi, c'est-à-dire électriques ou hybrides rechargeables. En moyenne, l'objectif de 10 % applicable à partir de 2022 est donc légèrement dépassé.

Toutefois, dans le détail, plus de la moitié de ces véhicules “verts” s'avèrent être des véhicules hybrides rechargeables (53 %). Le verdissement “réel”, soit la part des véhicules électriques dans le renouvellement des flottes, ne s'élève qu'à 5,9 %, soit un niveau particulièrement faible.

Surtout, une analyse détaillée des données démontre que 66 % des groupes privés visés par les objectifs légaux de verdissement ont intégré moins de 10 % de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans leurs flottes en 2022. Dit autrement, **les 2/3 des groupes privés concernés ne sont pas en ligne avec leurs objectifs de verdissement**. Ces groupes totalisent plus de la moitié (54 %) des véhicules intégrés au sein des flottes professionnelles privées de plus de 100 véhicules en 2022.

²² Voir le [Fichier consolidé des données respectant le schéma "Part des véhicules à faibles émissions dans le renouvellement d'un parc"](#) publié par Etalab. A noter que les organisations concernées ont légalement jusqu'à septembre 2023 pour communiquer leurs données.

2.2.2 Les flottes publiques ne sont pas plus exemplaires

Si une minorité de groupes privés peut se targuer d'être en ligne avec l'objectif de verdissement qui devrait s'appliquer au renouvellement de leurs flottes, l'analyse de T&E démontre que **les acteurs publics ne sont pas plus exemplaires**, même si les objectifs étaient plus élevés.

L'État est loin du compte

S'agissant de l'Etat et de ses établissements publics, la part des véhicules à faibles émissions dans le renouvellement des flottes étatiques de plus de 100 véhicules en 2022 est en moyenne inférieure à celle des groupes privés (10 %), avec une répartition entre les motorisations toutefois plus favorable à l'électrique (8 % de véhicules électriques et 2 % d'hybrides rechargeables). Ce niveau de verdissement moyen est largement inférieur à l'objectif de 50 % applicable pour 2022.

Plus précisément, **seules 13 % des administrations de l'Etat sont en ligne avec les objectifs de la loi LOM et de la loi Climat en 2022** (c'est-à-dire ont intégré au moins 50 % de véhicules électriques dans le cadre du renouvellement de leurs flottes). La Présidence de la République Française fait partie de ces administrations étatiques qui n'atteignent pas cette barre des 50 % : sur les 6 véhicules intégrés à la flotte élyséenne en 2022, on compte 1 diesel, 2 essence, 1 hybride non rechargeable et 2 hybrides rechargeables, soit une part de véhicule à faibles émissions de 33 % seulement. L'État est donc loin de faire preuve d'exemplarité dans la transition vers le véhicule électrique.

Les résultats sont légèrement plus encourageants du côté des collectivités territoriales

En moyenne, les administrations territoriales à la tête de flottes de plus de 100 véhicules ont intégré 26 % de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement de leurs flottes en 2022, dont 23 % de véhicules électriques et 3 % d'hybrides rechargeables. Ce niveau moyen de verdissement est donc relativement proche des 30 % requis par la loi.

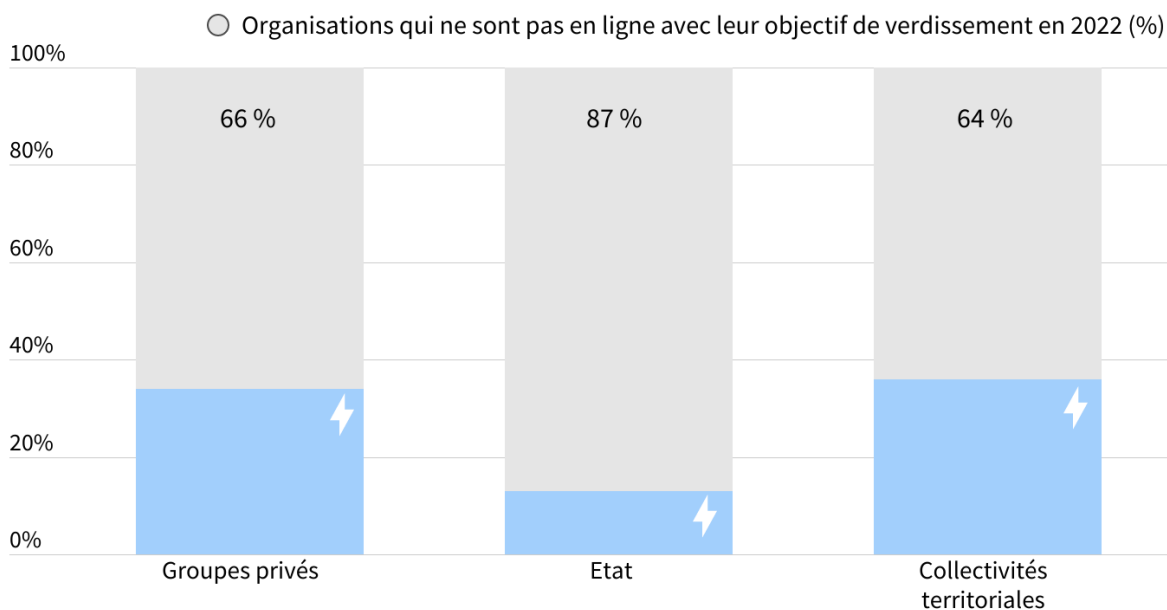
Néanmoins, dans le détail, seuls 36 % des administrations territoriales concernées atteignent ce seuil dans le cadre du renouvellement de leur flotte en 2022 : dit autrement, **les 2/3 des flottes territoriales de plus de 100 véhicules ne sont pas en ligne avec les obligations prévues par le législateur.**

Les entreprises publiques font figure de bons élèves

Avec 32 % de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement de leurs flottes en 2022 (dont 24 % de véhicules électriques et 8 % d'hybrides rechargeables), les entreprises publiques constituent **le seul groupe d'acteurs publics qui, en moyenne, est en ligne avec les prévisions de la loi (30 %).**

C'est le cas, par exemple, du Groupe EDF (52 % de véhicules électriques et hybrides rechargeables ont été intégrés dans le cadre du renouvellement de la flotte de l'énergéticien en 2022), de la Compagnie Nationale du Rhône (51 %) ou du Groupe La Poste (31 %). A noter tout de même que 37,5 % de ces entreprises n'atteignent pas ce seuil en 2022 (SNCF et Transdev).

L'immense majorité des flottes de plus de 100 véhicules n'est pas en ligne avec les objectifs de verdissement fixés par les lois LOM et Climat



Source : Analyse de T&E sur la base des données SIV et Sirene (2022) traitées par NGC-Data

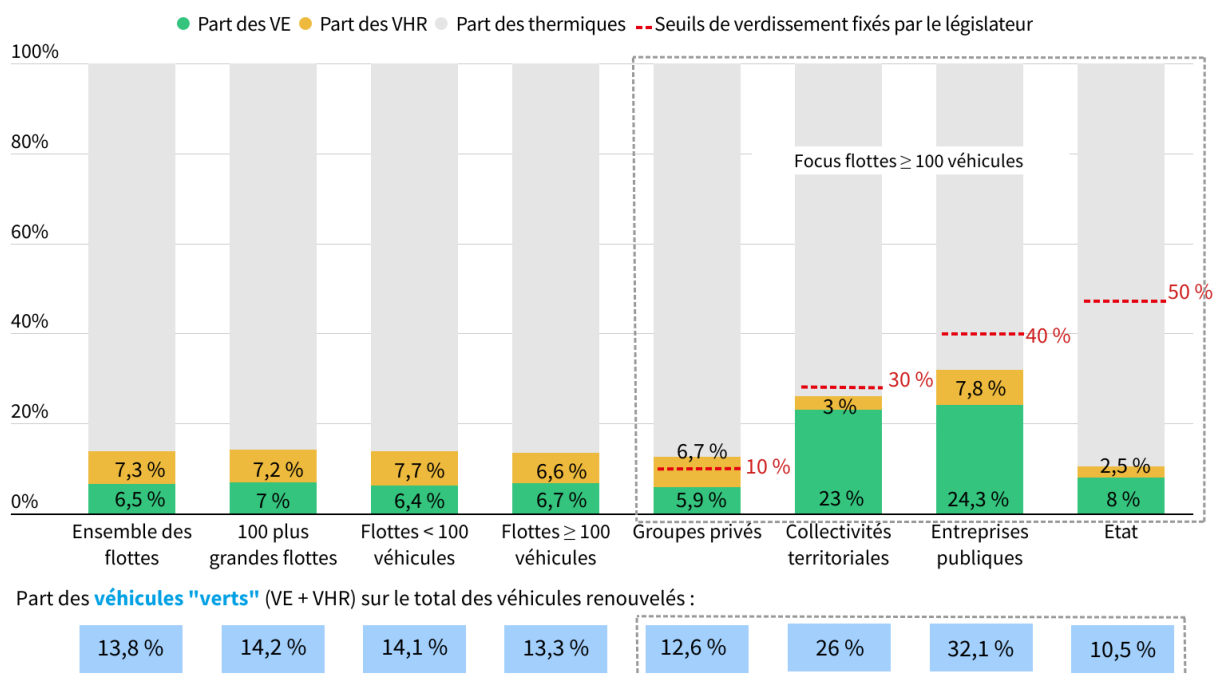
Notes : La zone grise correspond à la part des organisations à la tête de flottes de plus de 100 véhicules qui ne sont pas en ligne avec leurs objectifs de verdissement respectifs dans le cadre du renouvellement de leurs flottes en 2022 (10 % pour les groupes privés, 30 % pour les collectivités territoriales, 50 % pour l'Etat).

2.2.3. Des petites flottes paradoxalement pas moins engagées que les grandes

En moyenne, pour l'ensemble des flottes (privées et publiques) de moins de 100 véhicules, la part des véhicules "100 % électriques" dans le renouvellement des flottes en 2022 s'élève à 6,4 %. Ce niveau d'électrification dans le renouvellement des flottes est similaire à celui des flottes privées de plus de 100 véhicules (6,6 %) et à celui des 100 plus grandes flottes publiques et privées (7,2 %). De ce point de vue, **les responsabilités de la transition ne sont pas équitablement réparties selon la capacité à planifier et à anticiper la transition, ni selon l'influence sur le marché automobile.**

Au-delà de cet enjeu de juste répartition des efforts de la transition, ce constat questionne le fait que les flottes de moins de 100 véhicules soient exclues du périmètre d'application des objectifs de verdissement. De fait, l'ensemble des flottes publiques et privées de moins de 100 véhicules ont en moyenne intégré 14,1 % de véhicules "verts" (électriques et hybrides rechargeables) dans le cadre du renouvellement de leurs flottes en 2022, soit un niveau supérieur à celui des flottes privées de plus de 100 véhicules (12,6 %) et quasi-identique à celui des 100 plus grandes flottes publiques et privées (14,2 %).

L'incorporation de véhicules "100 % électriques" dans les parcs automobiles professionnels est très faible en 2022



Source : Analyse de T&E sur la base des données SIV et Sirene (2022) traitées par NGC-Data

Notes : La part de VE ou de VHR correspond à la part moyenne de véhicules électriques ou hybrides rechargeables sur le total des véhicules intégrés par les différentes catégories d'acteurs dans le cadre du renouvellement de leurs flottes sur l'année 2022.

TRANSPORT & ENVIRONNEMENT | @transportenvironnement.org

Focus : Sur le marché du neuf, les entreprises et les administrations sont en retard

Sur le marché du neuf, la transition vers l'électrique est **davantage portée par le volontarisme des ménages français**, qui tirent l'électrification vers le haut : sur ce marché, les véhicules électriques représentaient 18,4 % des véhicules acquis par les ménages en 2022, soit un rythme d'adoption deux fois supérieur à celui des organisations professionnelles (8,9 %) ²³. En raison des avantages économiques du passage à l'électrique et des moyens dont disposent les organisations professionnelles pour planifier et organiser leurs activités (voir partie [1.2.2.](#) ci-dessus), il semblerait pourtant logique de constater un rythme d'électrification accéléré sur le segment professionnel par rapport aux particuliers.

Par ailleurs, si l'on compare le rythme d'électrification des véhicules neufs des entreprises et administrations françaises avec celui des entreprises et administrations étrangères en 2022, les flottes professionnelles circulant sur le territoire national **apparaissent également à la traîne** (28 % des véhicules professionnels immatriculés en Suède en 2022 étaient 100 % électriques, 22,7 % au Royaume-Uni, 21,7 % aux Pays-Bas, 19,9 % en Autriche, 14,3 % en Allemagne et en Belgique...).

²³ Source : Analyse de T&E sur la base des immatriculations de véhicules légers neufs en 2022 (Dataforce, 2023).

2.3 Classement : Focus sur les 100 plus grandes flottes

2.3.1. Un grand pouvoir implique de grandes responsabilités

Les plus grandes flottes portent **une responsabilité particulière en matière de transition vers le véhicule électrique**. Au-delà de l'intérêt économique que représente pour elles le passage à l'électrique, ces dernières ont en effet les moyens et la capacité d'anticiper et de planifier la transition (à la fois sur le plan financier et en termes de ressources humaines). Du fait de leur taille, elles disposent d'un pouvoir prescripteur sur le marché automobile et sont en capacité d'orienter son évolution par leurs commandes.

Pour évaluer la façon dont ces grands acteurs du marché automobile assument ou non ce rôle de leader de la transition vers l'électrique, T&E a analysé la flotte totale et les véhicules qui y ont été intégrés en 2022 pour les 100 plus grandes flottes françaises, privées comme publiques. Au 31 janvier 2022, ces flottes représentaient 1,2 des 5,7 millions de véhicules utilisés par les entreprises et les administrations françaises, soit 1 véhicule professionnel sur 5 (20,7 %). Dans la plupart des cas, ces flottes relèvent de grands groupes et sont constituées d'une agrégation de l'ensemble des véhicules utilisés par leurs filiales.

2.3.2. Le top 10 des bons et des mauvais élèves

Les $\frac{3}{4}$ des 100 plus grandes flottes affichent un faible taux d'électrification de leur parc

Au 31 janvier 2022, l'ensemble des 100 plus grandes flottes de France ne comptait que 4,5 % de véhicules électriques au sein de leur parcs. Ce niveau, particulièrement faible, est paradoxalement tiré vers le haut par un petit groupe de 12 organisations singulièrement plus engagées, qui affichent un niveau d'électrification supérieur à 10 % de leur parc. A l'instar de La Poste ou d'EDF, ces 12 acteurs se sont plus fortement engagés sur la voie de l'électrification au cours des dernières années.

A l'inverse, les $\frac{3}{4}$ des organisations du top 100 des plus grandes flottes ont intégré moins de 4 % de véhicules électriques dans leurs parcs (75 organisations sur 100). Il est ainsi possible d'affirmer que, sauf exception, **les 100 plus grandes flottes françaises n'ont pas assumé leurs responsabilités en matière d'électrification au cours des dernières années**, comme le révèle le faible niveau d'électrification de leurs parcs automobiles.

Le classement ci-dessous recense les 10 organisations les plus engagées et les plus à la traîne sur l'électrification, s'agissant du niveau d'électrification de leur parc au 31 décembre 2022. Le classement complet des 100 plus grandes flottes se trouve sur le [site de T&E](#).

Classement des 10 organisations les plus engagées et les plus à la traîne sur l'électrification de leur parc total au 31 décembre 2022

Le top 10 des leaders de l'électrique (parc)			Le top 10 des retardataires de l'électrique (parc)				
	Organisation Principales filiales	Taille de flotte	Dont électriques		Organisation Principales filiales	Taille de flotte	Dont électriques
1	Groupe Filippi Franchisé Hertz Corse, E-motum...	< 5 000	35,9 %		avis budget group Avis, France Cars	15 000 - 20 000	0 %
2	edf EDF, ENEDIS, RTE, Dalkia, ...	35 000 - 40 000	19,7 %		apave Certification	5 000 - 10 000	0 %
3	Association Centrale des Utilisateurs de Véhicules	5 000 - 10 000	17,4 %		Chubb POWERED BY API GROUP	< 5 000	0 %
4	LA POSTE GROUPE La Poste, DPD, La Banque Postale, Chronopost, ...	60 000 - 65 000	16,5 %		DESCOURS & CABAUD	< 5 000	0 %
5	Emil Frey Autosphere	10 000 - 15 000	15,8 %		KELOUTOU	5 000 - 10 000	0,1 %
6	APE AGENCE DES PARTICIPATIONS DE L'ÉTAT RATP, Aéroports de Paris, Naval Group, France TV, ...	5 000 - 10 000	15,4 %		WÜRTH	< 5 000	0,1 %
7	MINISTÈRE DES ARMÉES	5 000 - 10 000	14,2 %		OGF	< 5 000	0,1 %
8	COSMOBILIS BymyCar, Fleetway, ...	5 000 - 10 000	13,7 %		Allianz	< 5 000	0,1 %
9	CHOPARD Laissez-vous transporter	< 5 000	12,9 %		MYMOBILITY POUR UNE MOBILITÉ INCLUSIVE	< 5 000	0,1 %
10	edenauto	< 5 000	11,9 %		altice SFR	< 5 000	0,1 %

Source : Analyse de T&E sur la base des données SIV et Sirene traitées par NGC-Data.

Légende :

- La taille de flotte correspond au nombre de véhicules de la flotte au 31/12/2022 (toutes motorisations confondues).
- Dont électriques correspond à la part de véhicules "100 % électriques" sur le total des véhicules de la flotte au 31/12/2022.

58 des 100 plus grandes flottes ne sont pas en ligne avec les objectifs de verdissement

En 2022, sur l'ensemble des véhicules légers neufs ou d'occasion ayant intégré les 100 plus grandes flottes françaises dans le cadre de leur renouvellement, 7 % étaient 100 % électriques. Ce faible rythme d'électrification révèle un attentisme de la part des organisations à la tête des 100 plus grandes flottes françaises, qui apparaissent frileuses dans leur virage vers l'électrique.

Au final, seules 19 organisations peuvent se targuer d'un taux d'adoption de véhicules électriques supérieur à 10 % sur le renouvellement de leur flotte en 2022. Et seules cinq organisations particulièrement engagées dépassent la barre des 20 %. A l'inverse, 28 organisations sur 100 se situent sous la barre des 1 % de véhicules électriques.










Sauf exception, les 100 plus grandes flottes françaises apparaissent donc clairement **en retard sur leur rythme de transition vers le véhicule électrique en 2022**.

S'agissant des objectifs de verdissement de la loi LOM et de la loi Climat (qui incluent également les véhicules hybrides rechargeables), l'analyse de T&E permet de démontrer que la grande majorité de ces organisations n'est pas en ligne avec les prévisions de la loi. Dans le détail, 52 des 90 groupes privés, 2 des 6 entreprises publiques²⁴ et l'ensemble des 4 administrations de l'Etat²⁵ membres du top 100 des plus grandes flottes françaises affichent un taux d'adoption de véhicules "verts" (électriques et hybrides rechargeables) inférieur à leurs objectifs respectifs pour 2022 (10 %, 30 % et 50 %).

²⁴ Il s'agit de Transdev (12,3 %) et de la SNCF (5 %).

²⁵ Il s'agit du Ministère des Armées (17,6 % de véhicules à faibles émissions en 2022), du Ministère de l'Intérieur (2,65 %) et de l'Office National des Forêts (0 %).

Ces grandes organisations qui ne se sont pas engagées dans la transition vers le véhicule électrique en 2022 (analyse des véhicules immatriculés en 2022)

Organisation	Nombre de véhicule intégré au parc automobile en 2022	Dont électriques	Dont hybrides rechargeables	Dont véhicules "verts"	Objectif de "verdissement" pour 2022
 KILOUTOU	1 000 - 2 000	0 %	0,1 %	0,1 %	10 %
 Air Liquide	500 - 1 000	0,8 %	1,2 %	2 %	10 %
 MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR	500 - 1 000	0,3 %	2,4 %	2,7 %	50 %
 SAINT-GOBAIN	1 000 - 2 000	0,5 %	2,9 %	3,4 %	10 %
 SNCF	2 000 - 3 000	4 %	1 %	5 %	30 %
 EIFFAGE	5 000 - 10 000	6 %	1,2 %	7,2 %	10 %
 BOUYGUES	5 000 - 10 000	4,1 %	3,9 %	8 %	10 %
 VEOLIA	4 000 - 5 000	5,5 %	3 %	8,5 %	10 %
 SCHWARZ	500 - 1 000	0 %	8,8 %	8,8 %	10 %

Source: T&E's analysis based on data from SIV and Sirene, processed by NGC-Data.

Key:

- The number of vehicles registered in the fleet in 2022 corresponds to the number of vehicles added to the fleet as part of its renewal that year (including all vehicle types).
- BEV and PHEV correspond to the percentage of battery electric and plug-in hybrid vehicles out of the total number of vehicles added in the renewal of the fleet during 2022.
- "Green" vehicles correspond to the percentage of BEVs and plug-in hybrid vehicles out of the total number of vehicles added in the renewal of the fleet during 2022.
- The "greening" target corresponds to the percentage of "green" vehicles required by law in the annual renewal of fleets of more than 100 vehicles in 2022 (10% for private organisations, 30% for public companies, 50% for government bodies).

 TRANSPORT & ENVIRONMENT www.transportenvironment.org

Lorsque les objectifs de verdissement sont atteints, cela est très majoritairement dû aux véhicules hybrides rechargeables, qui sont des véhicules thermiques déguisés (voir partie 2.1. ci-dessus). Ainsi, en 2022, 56 % des véhicules à faibles émissions ayant intégré la flotte des groupes privés qui respectent le seuil des 10 % de véhicules à faibles émissions sont des véhicules hybrides rechargeables. Cette stratégie, largement répandue, conduit à retarder la conversion réelle des flottes professionnelles.

Les deux classements ci-dessous recensent d'une part les organisations les plus engagées et les plus à la traîne en matière d'électrification sur le renouvellement de leur parc en 2022 (véhicules neufs ou d'occasion achetés ou loués sur l'année) et, d'autre part, les organisations ayant le plus utilisé le levier des véhicules hybrides rechargeables pour convertir artificiellement leurs flottes (c'est à dire celles qui affichent les parts de véhicules hybrides rechargeables dans le total des véhicules renouvelés en 2022 les plus élevées).

Classement des 10 organisations les plus engagées et les plus à la traîne sur leur rythme d'électrification en 2022 (véhicules neufs ou d'occasion achetés ou loués sur l'année)




Le top 10 des leaders de l'électrique (2022)			Le top 10 des retardataires de l'électrique (2022)		
Organisation Principales filiales	Nombre de véhicules intégrés en 2022	Dont électriques	Organisation Principales filiales	Nombre de véhicules intégrés en 2022	Dont électriques
1 Association Centrale des Utilisateurs de Véhicules	500 - 1 000	89,5 %	avis budget group Avis, France Cars	4 000 - 5 000	0 %
2 EDF EDF, ENEDIS, RTE, Dalkia, ...	4 000 - 5 000	35,3 %	MASSOUTRE-VO Vente de véhicules à marchands	3 000 - 4 000	0 %
3 LA POSTE GROUPE La Poste, DPD, La Banque Postale, Chronopost, ...	5 000 - 10 000	28,6 %	KELOUTOU	1 000 - 2 000	0 %
4 Groupe Filippi Franchisé Hertz Corse, E-motum...	3 000 - 5 000	25,5 %	MYMOBILITY POUR UNE MOBILITÉ INCLUSIVE	500 - 1 000	0 %
5 APE AGENCE DES PARTICIPATIONS DE L'ÉTAT RATP, Aéroports de Paris, Naval Group, France TV, ...	500 - 1 000	22,4 %	DESCOURS & CABAUD	500 - 1 000	0 %
6 Volkswagen Volkswagen, Volkswagen Bank, ...	3 000 - 5 000	19,7 %	SCHWARZ LIDL, Kaufland	500 - 1 000	0 %
7 Mercedes-Benz Mercedes-Benz Financial Services, Athlon, ...	2 000 - 3 000	19,2 %	apave Certification	500 - 1 000	0 %
8 MINISTÈRE DES ARMÉES	500 - 1 000	17,6 %	Office National des Forêts	< 500	0 %
9 Emil Frey Autosphere	5 000 - 10 000	16,9 %	Chubb POWERED BY API GROUP	< 500	0 %
10 SoluVan	1 000 - 2 000	15,2 %	Allianz	< 500	0 %

Source : Analyse de T&E sur la base des données SIV et Sirene traitées par NGC-Data.

Légende :

- Le nombre de véhicules intégrés en 2022 correspond au nombre de véhicules intégrés à la flotte dans le cadre de son renouvellement sur l'année 2022 (toutes motorisations confondues).
- Dont électriques correspond à la part de véhicules "100 % électriques" sur le total des véhicules intégrés dans le cadre du renouvellement de la flotte sur l'année 2022.

Classement des organisations affichant les parts de véhicules hybrides rechargeables les plus élevées dans le total des véhicules intégrés à la flotte en 2022

Les champions du "verdissement artificiel" par le véhicule hybride rechargeable				
Organisation	Nbre de véhicules intégrés à la flotte en 2022	Dont électriques	Dont hybrides rechargeables	Ratio VHR/(VE+VHR)
1 	500 - 1 000	7,7 %	44,2 %	85 %
2 	500 - 1 000	5,5 %	42,4 %	89 %
3 	500 - 1 000	3,2 %	37,5 %	92 %

 TRANSPORT & ENVIRONMENT transportenvironment.org

3. Recommandations - Les politiques publiques d'incitation à la transition électrique des flottes et les stratégie d'électrification des grandes flottes doivent être revues

3.1. Amélioration des objectifs d'électrification des flottes

Au regard de la défaillance actuelle des objectifs de verdissement des flottes, T&E appelle le gouvernement à introduire leur révision dans l'une des prochaines lois annoncées en matière de transition écologique (loi "[industrie verte](#)" ou "[grande loi sur l'écologie](#)"). Pour les rendre effectifs et enclencher une véritable dynamique de conversion à l'électrique, il convient en particulier de :

- **Rehausser les objectifs** pour atteindre 100 % de véhicules électriques dans le renouvellement des flottes entre 2027 et 2035, avec un point d'arrivée différent selon les tailles des flottes, prenant en compte la capacité à planifier et à anticiper la transition vers l'électrique ;
- **Abaisser le seuil** des flottes concernés aux **petites flottes**, qui sont également capables de respecter une trajectoire d'électrification adaptée ;
- Introduire une **différenciation des trajectoires en fonction de la taille de flotte**, en priorisant l'électrification des plus grandes flottes, qui disposent de moyens financiers et humains plus importants ;
- **Exclure les VHR** du périmètre de ces objectifs, compte tenu de leurs limites environnementales, économiques et industrielles ;
- Introduire de **véritables contrôles**, un **suivi effectif de l'atteinte des objectifs** et des **pénalités en cas de non respect** (par exemple en modulant les aides versés par l'Etat ou le montant du versement mobilité à l'atteinte des objectifs de verdissement) ;

- Introduire, en plus de l'obligation de formation des employés conducteurs de véhicules électriques, une **obligation de formation à destination des employés exerçant la fonction de gestionnaire de flotte**, dans le but de les doter des connaissances nécessaires à la planification et à la mise en œuvre de la transition des flottes professionnelles. Cela suppose de développer et d'enrichir les **formations existantes** pour structurer davantage les métiers de gestionnaires de flotte et aller vers le métier vert de « gestionnaire des mobilités ».

Au-delà de l'amélioration des objectifs de verdissement en tant que tel, il semble également nécessaire de **préciser certains éléments relatifs à leur périmètre d'application** (voir le premier encadré de la partie [méthodologie](#) ci-dessous).

3.2. Réforme des dispositifs fiscaux applicable aux véhicules professionnels

Dans deux rapports publiés en [janvier](#) et en [octobre 2022](#), T&E a démontré qu'en comparaison avec les pays européens les plus progressistes en matière de transition électrique, le système fiscal français applicable aux véhicules professionnels ne pénalise pas suffisamment les véhicules thermiques et, à l'inverse, ne favorise pas assez les véhicules électriques.

Pour y remédier, plusieurs propositions ont été établies :

- Une réforme progressive (sur 10 ans) du barème de la **taxe annuelle sur les émissions de CO₂** (ex composante CO₂ de la taxe sur les véhicules de société), pour l'appliquer plus fortement aux véhicules thermiques.
- Une réforme immédiate du **régime de l'avantage en nature** : T&E propose de doubler le taux de l'avantage en nature applicable aux véhicules thermiques et hybrides rechargeables²⁶ et de conserver le tarif actuel pour les voitures électriques^{27,28}.
- A l'instar de la Belgique, une réduction progressive (20 % par an sur 5 ans) des **seuils de l'amortissement non déductible pour les véhicules thermiques et hybrides rechargeables**.

L'adoption de ces trois réformes dans le cadre de la loi de finances pour 2024 accentuerait significativement l'avantage fiscal de l'électrique par rapport au thermique et, ce faisant, enverrait un signal prix clair et incitatif aux organisations professionnelles, les encourageant à accélérer le rythme de la transition de leurs flottes²⁹.

²⁶ Ce qui signifie de passer de 12 à 24 % pour les flottes réelles (de 9 à 18 % si l'employeur paie le carburant) et de 30 à 60 % pour les locations (de 40 à 80 % si l'employeur paie le carburant).

²⁷ Ce qui signifie d'augmenter la réduction de 50 à 75 %.

²⁸ Il est également possible d'élargir l'assiette fiscale, en ajoutant les montants du malus CO₂ et de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ au prix catalogue.

²⁹ Les bénéfices anticipés de ces propositions sont multiples. D'ici 2030, elles conduiraient à multiplier par deux les ventes de véhicules électriques sur le segment professionnel (soit 1 million de VEB supplémentaires), à réduire les émissions des flottes pour un niveau équivalent à un quart des objectifs de la SNBC de 2020 en matière de transport (11,2 millions de tonnes de CO₂) et à accroître les recettes fiscales de l'Etat pour un montant de 9,3 milliards d'euros.

3.3. Révision des stratégies d'électrification des plus grandes entreprises

Au-delà de la nécessaire révision des politiques publiques, les plus grandes entreprises et administrations doivent **prendre leurs responsabilités en matière de transition vers le véhicule électrique**. T&E les appelle en particulier à :

- Se fixer des **objectifs ambitieux en matière d'électrification de leurs flottes**, en ligne avec les enjeux climatiques actuels et avec la fin de vente des véhicules thermiques à l'horizon 2035 ;
- **Communiquer publiquement les données** relatives à la composition énergétique de leur parc automobile et de leurs immatriculations annuelles, afin de rendre compte de leurs progrès et envoyer un message clair aux différentes parties prenantes du marché automobile ;
- **Soutenir et défendre publiquement les réformes proposées par T&E**, pour encourager l'électrification complète du parc automobile professionnel à l'horizon 2030.

A noter que T&E a contacté individuellement les organisations à la tête des 100 plus grandes flottes de France pour leur proposer de participer à des travaux réunissant les autres membres de ce top 100, ainsi que des acteurs de référence du monde des flottes et de la société civile. Ces travaux auront pour but de partager les expériences des entreprises les plus avancées sur la voie de l'électrification, d'inspirer celles qui apparaissent aujourd'hui en retard, et de créer une dynamique positive d'accélération de la transition.

Contact

Léo Larivière

Responsable du plaidoyer électrification des flottes

Transport & Environment (T&E) France

leo.lariviere@transportenvironment.org

Remerciements

Cette note est une réalisation collective de Léo Larivière et d'Arnau Oliver Antich.

Annexe - Méthodologie

L'analyse du niveau d'électrification des flottes professionnelles est issue d'un jeu de données commandé par T&E auprès de [NGC-Data](#), prestataire spécialisé dans le traitement et l'analyse de statistiques automobiles. En croisant des informations issues du Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS)³⁰ et du Système national d'identification et du répertoire des entreprises et de leurs établissements (SIRENE) de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), ce jeu de données compile les caractéristiques de tous les véhicules légers (véhicules particuliers et utilitaires, de service et de fonction), neufs ou d'occasion, qui étaient immatriculés au sein du parc automobile des entreprises et des administrations à la date du 31 décembre 2022^{31,32}. A noter que les deux et trois roues (vélos à assistance électrique, vélos cargo, trois roues) et les quadricycles n'ont pas été pris en compte, pas plus que les flottes de véhicules partagés.

Pour mener à bien l'analyse, les véhicules de la base de données ont été rattachés à l'entreprise (à l'échelle des filiales et des groupes) ou à l'administration qui l'utilise (c'est-à-dire qui le détient ou le loue pour mener à bien ses activités, ou pour le mettre à disposition de ses employés comme véhicule de fonction). A titre d'exemple, les flottes du Groupe EDF sont constituées des flottes de la maison-mère et de ses filiales (EDF, Dalkia, Enedis, etc.). Compte tenu de l'éclatement juridique de certains groupes, le rattachement des filiales à leurs maisons-mères respectives est un exercice difficile, réalisé par un partenaire de NGC Data au moyen de bases de données dédiées. Un important travail de vérification a ensuite été effectué manuellement par NGC Data et par T&E. Un choix méthodologique a consisté à concentrer ce travail de vérification sur les flottes supérieures à 1 000 véhicules. Il est donc envisageable que certaines filiales associées à de plus petites flottes n'aient pas été rattachées à leurs maisons-mères, ce qui pourrait conduire à sous-estimer le nombre de véhicules utilisés par certains groupes.

Par ailleurs, certains véhicules sont encore officiellement intégrés aux bases de données du SIV alors qu'en réalité ils ont été détruits ou exportés. Pour éviter d'inclure ces véhicules dans l'analyse, le choix a été fait d'exclure les véhicules immatriculés il y a plus de 10 ans. Au total, la base de données contient 5 703 174 véhicules professionnels de moins de 10 ans d'âge, immatriculés au sein des flottes des entreprises et des administrations opérant en France au 31 décembre 2022.

Enfin, pour des raisons de protection des données personnelles, les 349 376 flottes composées d'un seul véhicule ont été exclues du périmètre de la base de données.

³⁰ L'ANTS est une agence rattachée au Ministère de l'Intérieur.

³¹ Certaines données techniques sont traitées et enrichies par NGC-Data et ses partenaires.

³² La base comprend les informations relatives à l'utilisateur du véhicule (numéro de SIREN, raison sociale), aux conditions de son immatriculation (code postal, date de première immatriculation, date d'entrée au sein de la flotte considérée) et aux véhicules eux-mêmes (marque, modèle, type, segment, carrosserie, énergie et masse).

Au total, cette base comprend donc 5 353 704 véhicules (soit 94 % des véhicules professionnels de moins de 10 ans d'âge qui étaient immatriculés au sein des flottes des entreprises et des administrations opérant en France au 31 décembre 2022). Sur ces 5 353 704 véhicules, 1 327 456 ont été intégrés aux flottes professionnelles au cours de l'année 2022.

Précisions méthodologiques relatives à l'analyse de l'atteinte des objectifs de verdissement

1. Commandes / Immatriculations

Au regard des textes encadrant les objectifs de verdissement des flottes, ces derniers s'appliquent aux bons de commande passés sur une année³³. Les données relatives aux signatures de bons de commande par les entreprises et administrations n'étant pas publiques, le choix méthodologique a été fait d'analyser le nombre de véhicules neufs ou d'occasion ayant intégré les flottes des entreprises et des administrations en 2022 (soit les véhicules ayant été livrés et immatriculés sur l'année).

Compte tenu des problématiques de livraison que connaît actuellement le secteur automobile, les pourcentages de verdissement sur les commandes sont susceptibles d'être plus élevés que ceux analysés sur les livraisons, sans que les ordres de grandeur ne soient radicalement bouleversés.

2. Véhicules de service et de fonction / Véhicules immatriculés au nom d'une organisation

Au regard du SIV, les véhicules des sociétés de leasing qui ne sont pas loués sont immatriculés au nom de ces sociétés. C'est également le cas des véhicules de location de courte durée, qu'ils soient loués ou non. De même, certains véhicules des constructeurs ou des concessionnaires automobiles immatriculés en leur nom ont vocation à être revendus.

De ce fait, les données relatives aux flottes sociétés de leasing, des sociétés de location de courte durée ou des constructeurs ou des concessionnaires automobiles (et des Groupes associés) agrègent les véhicules de fonction et de service utilisés par leurs employés ainsi qu'une partie des véhicules immatriculés en leur nom en lien avec leurs activités de location ou de revente de véhicules³⁴.

Les textes encadrant les objectifs de verdissement de la loi LOM et Climat ne permettent pas de déterminer de façon définitive si le périmètre d'application de ces objectifs se limite aux véhicules de fonction et de service ou s'applique à l'ensemble des véhicules immatriculés au nom d'une organisation. Par ailleurs, la répartition entre les différentes catégories de véhicules (véhicules de fonction ou de service d'une part, véhicules intégrés à la flotte mais ayant vocation à être loués ou vendus d'autre part) ne peut être appréhendée via les données du SIV. Au regard de ces deux éléments, l'analyse prend en compte l'ensemble des véhicules immatriculés au nom des organisations au sens du SIV pour l'atteinte des objectifs de verdissement des flottes. Ce choix répond également à la nécessité

³³ Voir le [décret 2021-515 du 29 avril 2021](#).

³⁴ Sur la population, des 100 plus grandes flottes de France, 37 Groupes sont concernés : Société Générale, BNP Paribas, Enterprise Rent-A-Car, Renault, Stellantis, Carizona, Sixt, Fraikin, Groupe Petit Forestier, Crédit Agricole, Avis-Budget, Mercedes-Benz, Crédit Mutuel, BPCE, Europcar, Groupe Emil Frey, BMW, Groupe Bernard Hayot, Massoutre Location, Volkswagen, Groupe Gueudet, Kiloutou, Cosmobilis, Groupe Filippi, CarGo, Groupe Bernard, Eco Plan Renting, Soluvan, Groupe Chopard, EDL-Lovauto, Groupe Loret, Société Antillaise de Location de Véhicules Automobiles, Geely, Hess Automobile, Eden Auto, Jean Lain Mobilités, Holcar.

de ne pas exclure ces véhicules ayant vocation à être loués ou revendus du périmètre d'application de la loi et du champ de l'analyse, ces voitures représentant en effet une partie significative du marché automobile.

3. Seuil de 100 véhicules / 20 véhicules

Les objectifs de verdissement s'appliquent aux entreprises privées à la tête de parcs automobiles de plus de 100 véhicules et aux acteurs publics à la tête de parcs automobiles de plus de 20 véhicules.

Pour des raisons de comparabilité des analyses, T&E a fait le choix de ne pas inclure les parcs automobiles publics entre 100 et 20 véhicules, qui représentent une faible part du total des flottes professionnelles françaises, à l'analyse de l'atteinte des objectifs de verdissement.

Une proportion significative des véhicules professionnels est masquée

En se penchant sur les plus grandes flottes françaises, une entreprise interpelle : Vistra. Avec 70 482 véhicules utilisés au 31 décembre 2022, il s'agit de la 2^{ème} plus grande flotte en France. Cette entreprise est par ailleurs celle qui a intégré le plus de véhicules dans son parc dans le cadre du renouvellement de sa flotte en 2022 (22 802 véhicules). Cette entreprise étant spécialisée dans l'externalisation de la gestion d'entreprises internationales (création de sociétés, domiciliation, mise à disposition de locaux, comptabilité et gestion administrative, etc.), ce vaste parc automobile est en réalité composé de véhicules utilisés par d'autres groupes privés mais immatriculés au nom de Vistra. Le constat est similaire pour TMF Group, à la tête d'une flotte de 19 911 véhicules.

Ces pratiques d'externalisation des immatriculations sont problématiques du point de vue de la transparence des stratégies d'électrification des entreprises. Ces dernières ne peuvent en effet être directement appréhendées par les données officielles du Ministère de l'Intérieur et de l'INSEE et sont en quelque sorte "masquées" au sein d'ensembles opaques.

De même, plusieurs entreprises à la tête de grandes flottes ne disposent d'aucun site internet ni d'aucune activité clairement identifiée. Cela questionne sur la taille de leurs flottes, parfois très importante. C'est le cas, par exemple, de la société Autogestion, 23^{ème} plus grande flotte en France avec 15 784 véhicules immatriculés en son nom.