

Gestion financière - La transition énergétique des flottes automobile s'accélère



Portée par un environnement favorable, la transition énergétique des flottes automobiles s'accélère. Un dynamisme qui répond également à la volonté des entreprises de renforcer leur engagement en matière de développement durable, par le biais notamment de mesures incitatives à destination de leurs salariés.

Depuis le début de l'année, sur le marché des véhicules d'entreprise, les mises à la route ont reculé de 20,2 % par rapport à la même période en 2021, selon l'Arval Mobility Observatory (AMO). Un recul notamment dû au contexte inflationniste actuel mais aussi au ralentissement des chaînes de production de voitures en raison des difficultés d'approvisionnements (en semi-conducteurs par exemple), rencontrées par les constructeurs automobiles. Malgré cette tendance, la transition énergétique des flottes d'entreprise tend à s'accélérer. « Selon le Baromètre des flottes et de la mobilité que nous avons réalisé avec Ipsos, 71 % des entreprises ont déjà adopté des énergies alternatives pour leurs voitures particulières, précise ainsi Régis Masera, directeur de l'Arval Mobility Observatory et Consulting Arval France. Cet engouement est particulièrement important sur les technologies hybrides (48 %) ou hybrides rechargeables (43 %). Si l'adoption des véhicules 100 % électrique est plus lente (27 %), les prévisions en

la matière laissent présager un bel avenir pour ces motorisations. » En effet, toujours selon le Baromètre de l'AMO, 27 % du parc de véhicules particuliers (VP) et 25 % du parc de véhicules utilitaires légers (VUL) seront, dans les trois années à venir, 100 % électriques à batterie.

Un engagement RSE de plus en plus marqué

L'adoption de ces énergies alternatives aux moteurs thermiques repose sur plusieurs facteurs, au premier rang desquels figurent la réduction de l'impact environnemental, la possibilité de rouler dans les zones à faibles émissions (ZFE) ou encore la réduction des dépenses de carburant, taxes et malus. « Notre forte sensibilité RSE a largement contribué à notre décision d'accélérer la décarbonation de notre flotte automobile fin 2021 », témoigne ainsi Thierry de Porcaro, directeur financier de Hub One, filiale informatique et télécoms d'Aéroports de Paris. La flotte automobile de Hub One compte 200 véhicules dont 70 % sont des thermiques essence ou bioéthanol,

20 % des hybrides rechargeables et 10 % des électriques. « Désormais, notre catalogue propose davantage de choix en termes de véhicules électriques et hybrides », poursuit Thierry de Porcaro. C'est également et avant tout dans un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre que le groupe Stelliant a décidé de renforcer sa politique RSE depuis le début de l'année. « Nous avons désormais une politique ambitieuse de réduction de 25 % des émissions de CO₂, précise Olivier

Le cadre réglementaire et fiscal est de plus en plus contraignant en ce qui concerne les émissions de CO₂ et de particules fines.

Willems, directeur général délégué de Stelliant, société de services d'assurances. Or, l'un des leviers majeurs pour atteindre cet objectif consiste à basculer notre flotte vers des véhicules



© X. Muryard

« L'engouement est particulièrement important sur les technologies hybrides ou hybrides rechargeables. »

Régis Masera, directeur, Arval Mobility Observatory et Consulting Arval France

100 % électriques tout en étant conscient que cette solution est encore peu adaptée à certaines situations individuelles. » Malgré tout, la société estime que son objectif de bascule est réalisable pour la plupart de ses véhicules qui roulent moins de 200 km par jour et a donc élargi l'offre de véhicules électriques de son catalogue « Au-delà de leur engagement dans une démarche RSE, la transition énergétique des entreprises est également portée par un cadre réglementaire et fiscal de plus en plus contraignant en termes d'émission de CO₂ et de particules fines (NO_x) », précise Stéphane Montagnon, directeur du pôle conseil chez Holson.

Une limitation des émissions de particules fines

Les ZFE-m, mises en place dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, font partie de ces réglementations. Elles interdisent l'accès à une ville ou une partie de ville pour les véhicules qui ne répondent pas à certaines



Thierry de Porcaro, directeur financier, Hub One

normes d'émissions des polluants atmosphériques (PM, NO₂, oxyde d'azote (NO_x), etc.) ou d'équipements (normes Euro, présence d'un filtre à particules). Aujourd'hui, quatre ZFE-m existent déjà : la Métropole de Lyon, de Grenoble Alpes Métropole, la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris. Le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 impose à sept autres métropoles d'instaurer une ZFE-m (Aix Marseille, Nice Côte d'Azur, Toulon Provence Méditerranée,

« Pour chaque renouvellement de véhicules de fonction, nous incitons les collaborateurs à choisir les énergies alternatives. »

Montpellier Méditerranée, Rouen Normandie, Toulouse et Strasbourg). Enfin, pour prévenir un durcissement des normes européennes de qualité de l'air, la récente loi Climat et résilience vient de définir un cadre juridique plus contraignant. L'obligation d'instaurer une ZFE-m est étendue à toutes les agglomérations de 150 000 habitants (35 agglomérations supplémentaires). Cette loi accélère également la sortie du thermique et en particulier du diesel. Les ZFE-m existantes devront, a

minima, interdire les véhicules essence et diesel Crit'air 5 dès début 2023, les véhicules Crit'air 4 en 2024 et enfin les véhicules Crit'Air 3 en 2025.

Le CO₂ toujours plus taxé

Parallèlement, la fiscalité reste toujours aussi lourde pour les véhicules fortement émetteurs de CO₂. Dans le cadre de la loi de Finances 2021, les députés avaient voté la hausse du malus écologique sur trois ans (2021, 2022, 2023). Depuis le 1^{er} janvier 2022, le seuil de déclenchement du malus est donc passé à 128 g/km de CO₂ (contre 133 g/km en 2021), en attendant 123 g/km de CO₂ en 2023.

Par ailleurs, très contesté par les professionnels de l'automobile, le malus au poids des véhicules a également été voté par les députés en seconde lecture dans le projet de loi de finance 2021, avec une entrée en vigueur au 1^{er} janvier dernier. « Les véhicules dont le poids est supérieur ou égal à 1 800 kg sont taxés à hauteur de 10 euros par kg supplémentaire, précise ainsi

Des freins à l'électrique subsistent

● Si 21 % des décideurs d'entreprises françaises affirment vouloir mettre en place des voitures particulières 100 % électriques à trois ans, contre 20 % de l'hybride rechargeable et 12 % de l'hybride simple, le 100 % électrique pâtit encore des difficultés liées à la disponibilité de la recharge publique (52 %) ou du prix d'achat élevé (29 %) (Baromètre des flottes et de la mobilité de l'AMO). « D'autre part, les préjugés sur les véhicules électriques, notamment sur leur autonomie, persistent, constate Régis Masera, directeur de l'Arval Mobility Observatory et Consulting Arval France. Il convient à ce sujet de rassurer sur le développement du

réseau des bornes de recharge, qui tend à s'accélérer. Enfin, l'offre de véhicules électriques au catalogue des constructeurs reste encore sur du haut ou de l'entrée de gamme. A ce jour, il existe peu d'offres intermédiaires. »

● Des efforts de pédagogie et de communication sont également à faire du côté des entreprises pour convaincre leurs collaborateurs de basculer vers un véhicule de fonction électrique et pour ceux qui ne sont pas éligibles, de renoncer à leur véhicule personnel au profit du forfait mobilités durables de 500 euros proposé par le Gouvernement. Ce forfait a pour vocation de promouvoir les moyens de

Les entreprises doivent encore faire des efforts de pédagogie et de communication vis-à-vis de leurs collaborateurs.

transport plus écologiques (vélo, transports en commun, covoiturage) pour leurs trajets domicile travail. Il offre la possibilité aux entreprises d'attribuer une indemnité exonérée de cotisations aux salariés privilégiant les modes de transport considérés comme vertueux pour effectuer leurs trajets entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Stéphane Montagnon. Au-delà de cette fiscalité, la LOM impose désormais un pourcentage de véhicules propres (moins de 60 g d'émissions de CO₂) dans le cadre des renouvellements annuels : 10 % en 2022, 40 % en 2027 et 70 % en 2030. »

Enfin, sur un véhicule électrique, les frais d'électricité payés par l'entreprise n'entrent pas en compte dans le calcul de l'avantage en nature. D'autre part, un abattement de 50 %, plafonné à 1 800 euros par an, est à effectuer sur l'avantage en nature dans sa globalité.

Un contexte inflationniste favorable aux véhicules propres

La flambée actuelle des coûts du carburant contribue également à accélérer les démarches des entreprises en faveur de la transition énergétique de leur flotte automobile. « Ces derniers mois, le poste carburant a augmenté de 30 %, précise Stéphane Montagnon. Par ailleurs, la fiscalité flotte automobile reste pour le moment favorable aux véhicules électriques et/ou hybrides, avec des bonus écologiques pouvant aller jusqu'à 4 000 euros. La conjugaison de ces éléments contribue à rendre le coût total de possession (TCO) du véhicule électrique de plus en plus performant, parfois jusqu'à 30 % moins élevé que celui du véhicule thermique. » De même, la part du TCO réservé à l'entretien des véhicules électriques et hybrides est également moins importante que celle des véhicules thermiques. « L'usure des pièces est en effet beaucoup plus lente sur les véhicules électriques et hybrides », constate Thierry de Porcaro. La tendance est également portée par l'augmentation du coût des véhicules diesel et essence. « Les remises constructeurs ont en effet beau-

coup diminué ces derniers mois, en particulier sur les véhicules thermiques, ajoute Stéphane Montagnon. Ils répercutent ainsi l'augmentation du coût des matières premières et la baisse de leur capacité de production en raison de la pénurie de certains composants. »

Des actions incitatives

Face à ce contexte et pour favoriser l'adoption des véhicules électriques par les collaborateurs, les entreprises mettent en place différents leviers qui vont au-delà de l'élargissement de leur offre. « Pour chaque renouvellement de véhicules de fonction, nous incitons les collaborateurs à choisir ces énergies alternatives, précise Thierry de Porcaro. A cet effet, nous avons mis en place une stratégie flotte incitative, comme la possibilité de bénéficier d'un véhicule électrique surclassé en termes d'options ainsi que la prise en charge de l'installation d'une borne électrique au domicile et d'un forfait mensuel pour payer la consommation d'électricité



Stéphane Montagnon, directeur du pôle conseil, Holson

« Le coût total de possession (TCO) du véhicule électrique est de plus en plus performant, parfois jusqu'à 30 % moins élevé que celui du véhicule thermique. »

relative à la recharge de ces véhicules. Ce forfait électrique couvre aussi bien les déplacements professionnels que personnels. Contrairement aux dépenses de carburant, il ne rentre pas dans l'assiette de l'avantage en nature, ce qui nous permet de ne pas payer de charges sociales dessus et, aux collaborateurs, de ne pas être imposés sur cette somme ; pour les collaborateurs qui n'ont pas de véhicule de fonction, nous versons une prime de 1 000 euros

brute pour l'achat d'un véhicule personnel électrique. » Stellant pour sa part déploie des bornes de recharge électrique dans chacune de ses implantations régionales. « Nous regardons par ailleurs comment nous pourrions également accompagner nos collaborateurs dans la mise en place d'une borne à leur domicile, ou encore sur la prise en charge des frais d'électricité, indique pour sa part Olivier Willems. Pour le moment, ils ont une carte TotalEnergie grâce à laquelle ils peuvent charger leur véhicule sur près de 80 % du réseau de bornes du territoire national. »

Bien que l'électrique semble s'imposer comme la solution privilégiée par de nombreuses entreprises dans le cadre de leur transition énergétique, des efforts restent cependant à faire pour lever les derniers freins (voir encadré) et convaincre les collaborateurs de choisir ces motorisations plutôt que les véhicules thermiques. Un choix qui n'est pas encore si évident au regard du coût des véhicules électriques et du manque d'infrastructures de recharge. ■

Les constructeurs automobiles en ordre de marche

Alors que jusqu'en 2019 l'évolution du cadre réglementaire et fiscal en faveur de la transition énergétique des flottes de véhicules était particulièrement volatile, la feuille de route des pouvoirs publics s'est depuis stabilisée, notamment au travers de la LOM et de la loi Climat et résilience. « La voie et le cadre sont désormais tracés par le Gouvernement, analyse Régis Masera, directeur de l'Arval Mobility Observatory et Consulting Arval France. Parallèlement, les constructeurs automobiles ont défini le cadre de leur stratégie industrielle et de leur stratégie de production, notamment sur le "full electric". Alors que leur offre de véhicules thermiques va peu à peu diminuer au profit des véhicules électriques et hybrides, les entreprises n'auront donc pas d'autres choix que d'accélérer la transition énergétique de leur flotte automobile. »



Anne del Pozo
@anne_delpozo