

LeasePlan

Livre blanc

Le verdissement
de vos flottes



Nous faisons face aujourd'hui à **trois défis majeurs** pour notre mobilité : la **dépendance énergétique** de notre pays, la **qualité de l'air** en milieu urbain et les **émissions de gaz à effet de serre** (responsables du réchauffement climatique). Le développement de véhicules propres leur apporte des réponses ; c'est particulièrement le cas des **motorisations électriques** qui sont au cœur de la politique de développement durable.

En intégrant progressivement des véhicules électriques dans leur flotte, les entreprises peuvent avoir un impact positif sur la **mobilité durable**. Et si leur part est restée jusqu'ici marginale dans nos parcs automobiles, les immatriculations de véhicules à faibles émissions enregistrent maintenant une **progression rapide**, en lien avec :

- **des réglementations sur les émissions de CO₂ plus strictes ;**
- **des avantages fiscaux incitatifs ;**
- **l'augmentation de l'offre des constructeurs automobiles ;**
- **l'amélioration et la multiplication des infrastructures de recharge ;**
- **un coût de détention plus compétitif.**

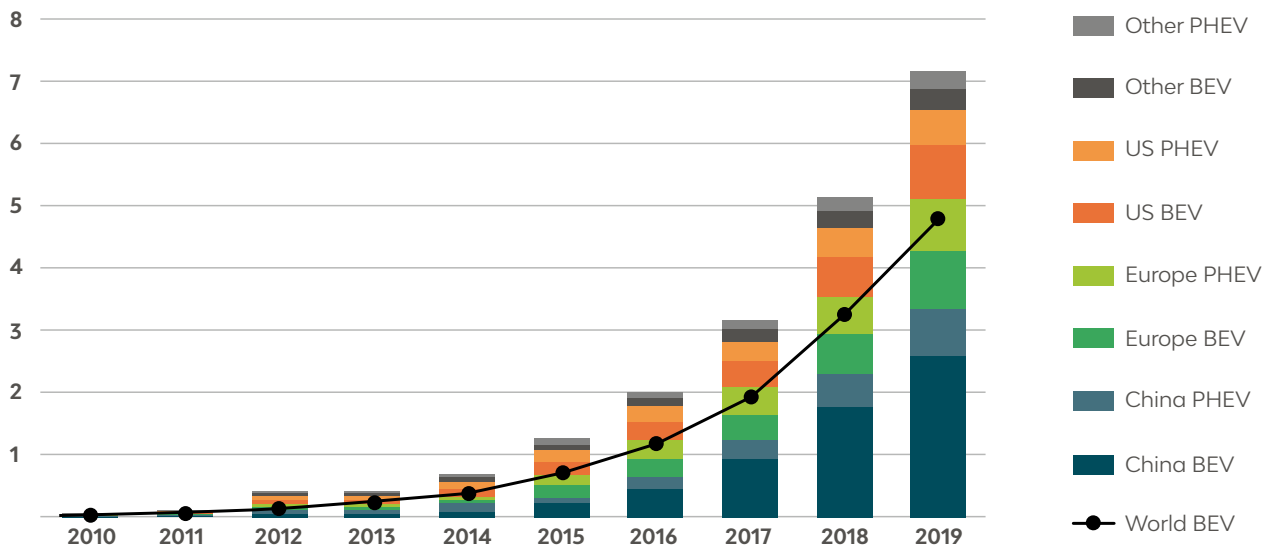
Dans le monde, le nombre de **voitures électriques** devrait encore fortement augmenter pour approcher les **10 millions d'unités** en circulation d'ici la fin 2020.

En France, au cours du 1^{er} semestre de 2020, **ce sont près de 70 000 véhicules électrifiés** (électriques et hybrides rechargeables) **qui ont été immatriculés**, soit autant que **sur l'ensemble de l'année 2019 !**

La question n'est donc plus de savoir si le moment est bien choisi pour intégrer des véhicules électriques. Il s'agit maintenant d'envisager les **modalités de mise en œuvre** : lever les derniers freins, valoriser les opportunités actuelles et émettre des recommandations de bonnes pratiques autour desquelles mobiliser l'ensemble des acteurs.

Statistiques Monde

Parc mondial de véhicules électriques (en millions)



Source : Agence Internationale de l'Énergie (IEA).

BEV : Véhicule 100 % électrique

PHEV : Véhicule hybride rechargeable

Other : Reste du monde

US : Etats-Unis

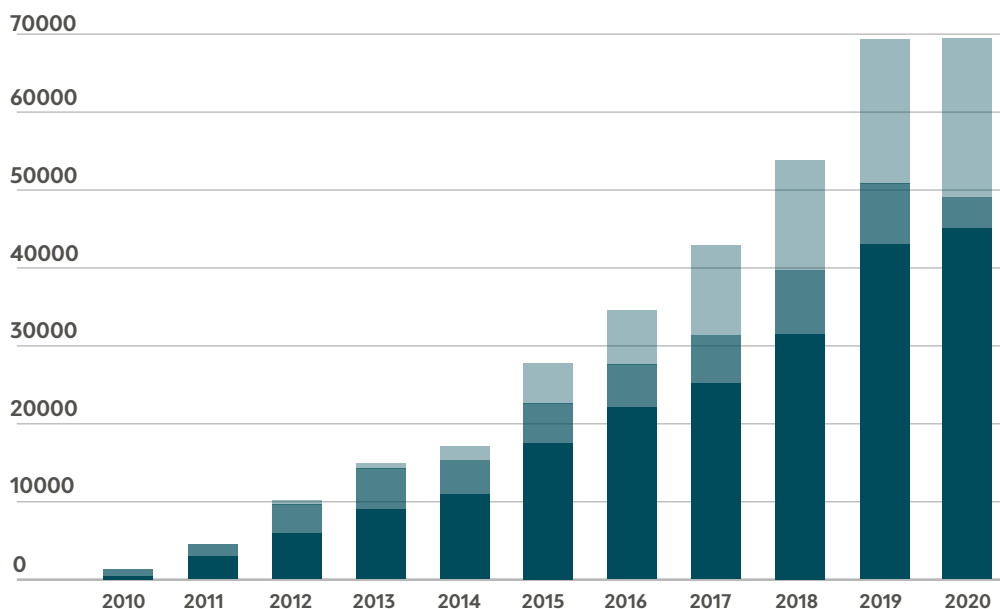
China : Chine

World : Total Monde

Le parc mondial de voitures électriques a connu une croissance annuelle moyenne de + 60 % au cours de la période 2014-2019 et s'élevait à 7,2 millions en 2019.

Statistiques France

Evolution des immatriculations de véhicules électriques entre 2010 et 2020



au 30 juin 2020

- Véhicules particuliers électriques
- Véhicules utilitaires électriques
Véhicules à pile à combustible hydrogène
- Véhicules hybrides rechargeables
Véhicules à prolongateur d'autonomie

Sources : http://www.ave-re-france.org/Site/Article/?article_id=6562

1. Les réglementations plus strictes sur les émissions de CO₂ des véhicules thermiques favorisent l'adoption des véhicules électriques

L'objectif de **réduction des émissions de CO₂** pour le secteur automobile implique la réorientation du marché vers des véhicules plus légers et fabriqués avec de l'électricité décarbonée. Pour cela, deux leviers peuvent être actionnés :

- des aides financières directes ou indirectes en faveur de l'électromobilité ;
- des mesures de pénalisation et/ou des contraintes supplémentaires imposées aux véhicules thermiques émetteurs de rejets.

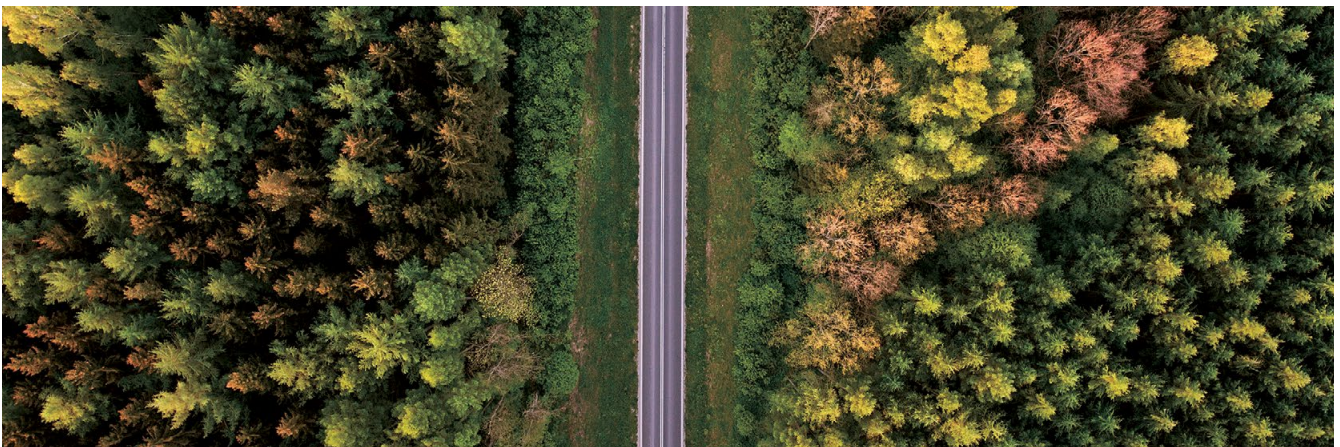
Une norme plus stricte

Une **nouvelle norme, la WLTP** (Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure) est entrée en vigueur à compter du 1^{er} mars 2020 pour les voitures neuves. Par rapport à la norme précédente (NEDC), elle permet une prise en compte de la consommation et des émissions CO₂ plus proche de la **situation réelle**. En revanche, elle entraîne une **augmentation moyenne de 20 % sur les valeurs** mesurées avec la norme NEDC.

Une grille de malus plus contraignante

En parallèle, une **nouvelle grille de malus** est entrée en vigueur au 1^{er} mars dernier. De fait, les responsables de parcs automobiles ont dû adapter leur politique automobile puisqu'une part de la fiscalité des flottes d'entreprise (bonus, malus et TVS) repose sur les émissions de CO₂. Mécaniquement, l'adoption de la nouvelle norme WLTP, plus stricte que la précédente, a pour effet d'entraîner une **augmentation des taxes** sur leurs flottes automobiles.

Pour ces deux raisons, les entreprises ont tout intérêt à repenser leur Car Policy et à **engager leur transition énergétique**.



Des zones de restriction de circulation

La Loi d'orientation des mobilités (Loi LOM) prévoit que les agglomérations de plus de 100 000 habitants concernées par des dépassements réguliers des normes de qualité de l'air, seront **tenues de mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE)** à l'horizon fin 2020. Elles sont à ce jour au nombre de seize en France et devraient bientôt être plus nombreuses. Les collectivités territoriales y auront le pouvoir de **restreindre** - voire d'**interdire** à terme - la circulation de certaines catégories de véhicule.

Pour l'heure, les véhicules thermiques récents sont autorisés à circuler dans quasiment tous les centre-villes. Mais qu'en sera-t-il demain lorsque les réglementations ZFE seront devenues plus strictes, et qui plus est, sont variables d'un territoire à l'autre ? Les entreprises ne pourront pas risquer de **se voir interdire l'accès** à une ou plusieurs agglomérations de leur zone de chalandise. Seuls les **véhicules électriques** auront l'assurance de **pouvoir circuler partout et toujours**. **Des interdictions** de circulation sont d'ores et déjà annoncées pour les véhicules diesel à Paris, Strasbourg et Bordeaux à compter respectivement de 2024 pour la capitale et 2025 pour les deux autres agglomérations.

Des quotas de véhicules « propres » dans les flottes d'entreprises

La Loi d'Orientation des Mobilités (dite LOM) a étendu aux flottes des entreprises privées des quotas de véhicules à faibles émissions (moins de 60 g de CO₂/km) : un principe déjà appliqué dans le secteur public. Ainsi, les flottes privées de plus de 100 véhicules devront prendre en compte dans leurs achats de renouvellements annuels, les quotas de véhicules à faibles émissions suivants :

- **10 % du renouvellement du parc en 2022 ;**
- **20 % en 2024 ;**
- **35 % en 2027 ;**
- **50 % en 2030.**

La LOM change la donne en instaurant des quotas progressifs. Quant aux services de l'État, ils devront acquérir lors du renouvellement annuel de leur flotte, un minimum de 50 % de véhicules à faibles émissions.

Une nouvelle norme pour les constructeurs

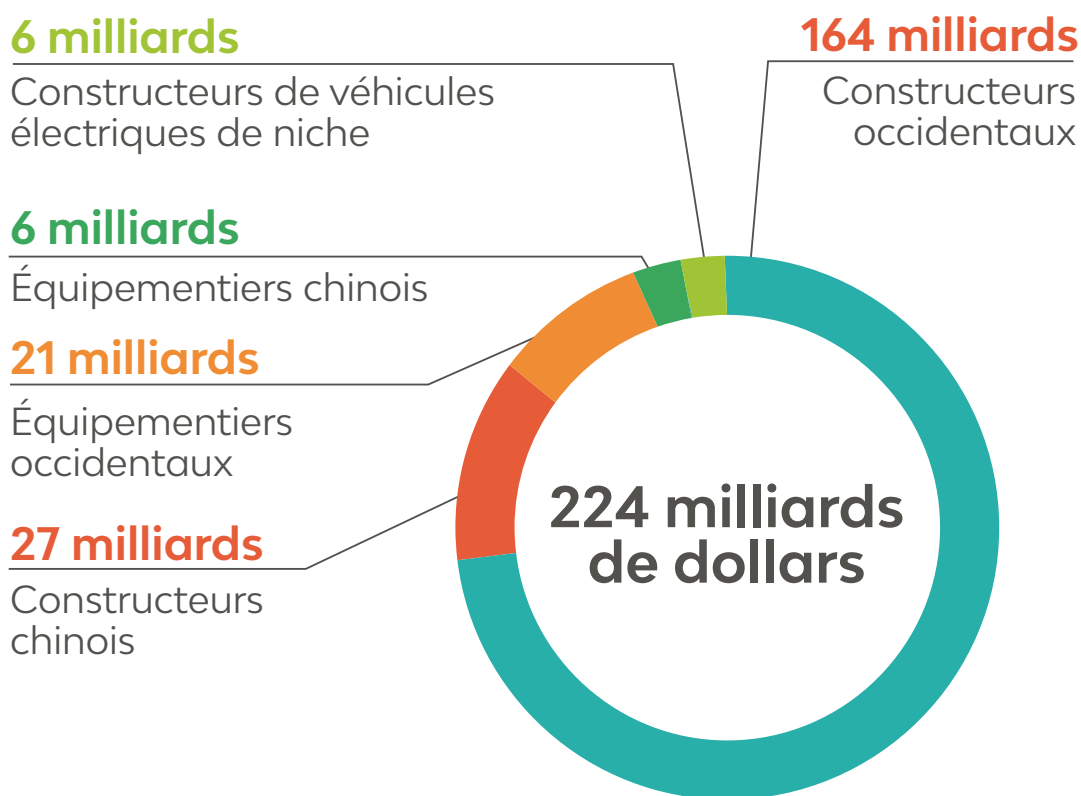
Dès 2021, la norme européenne CAFE (Corporate Average Fuel Economy) va s'appliquer aux **constructeurs automobiles**. L'Union Européenne a fixé un **seuil maximum pour les émissions de CO₂ moyennes** des voitures neuves à 95 g/km en 2021, puis à 60 g/km en 2030 (mesurées selon la norme WLTP, cf. ci-dessus). Les constructeurs qui ne parviendraient pas à respecter ces limites s'exposent à de **lourdes amendes**. Du fait de ces pénalités, ils sont contraints de faire évoluer rapidement leurs gammes ainsi que les caractéristiques des différents modèles. De ce fait, ils doivent engager de nouvelles politiques commerciales avec, pour objectif un nouveau mix de vente reposant sur la bonne combinaison entre thermique (essence, diesel), électrique hybride et électrique rechargeable (EV, PHEV).

Le développement des ventes de véhicules électriques représente un **levier indispensable** puisque ces immatriculations bénéficieront d'une pondération plus importante sur la période 2020 à 2023. **La norme CAFE est l'un des accélérateurs majeurs de l'électrification des flottes automobiles.**

2. Les constructeurs investissent massivement dans la mobilité électrique

Pour la période 2019-2023, ce sont **224 milliards de dollars** d'investissements qui sont annoncés pour développer, améliorer et innover en matière de véhicules électriques. Près des 2/3 de cette somme sont le fait de constructeurs occidentaux, déterminés à électrifier leur gamme que ce soit en motorisation hybride, hybride rechargeable ou électrique.

Investissements annoncés pour la période 2019-2023



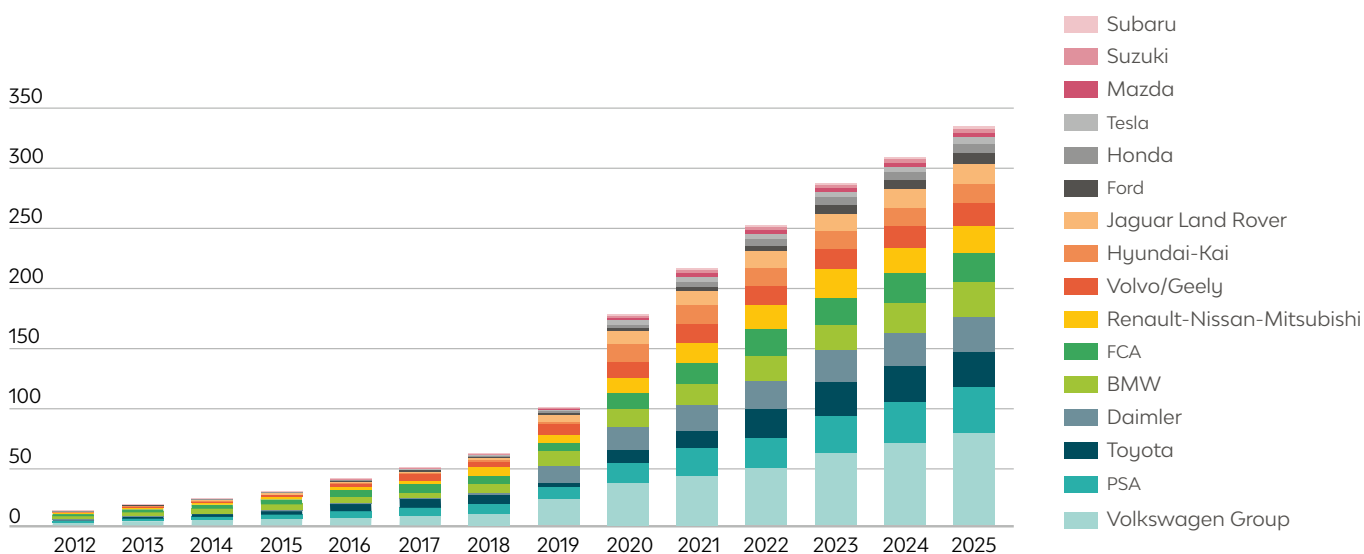
Les constructeurs, y compris ceux qui y étaient les plus réfractaires, ont intégré la motorisation électrique dans leur gamme, selon des stratégies diverses. Certains font progressivement évoluer leur gamme, continuant à proposer des véhicules thermiques aux côtés des modèles électriques. D'autres au contraire présentent directement des gammes tout électrique.

Le marché du véhicule électrique en France se développe donc massivement et offre aujourd'hui le choix parmi **une cinquantaine de modèles 100 % électriques**. De la mini-citadine à la berline de luxe, **toutes les catégories** sont représentées, avec des **autonomies en très forte progression**.

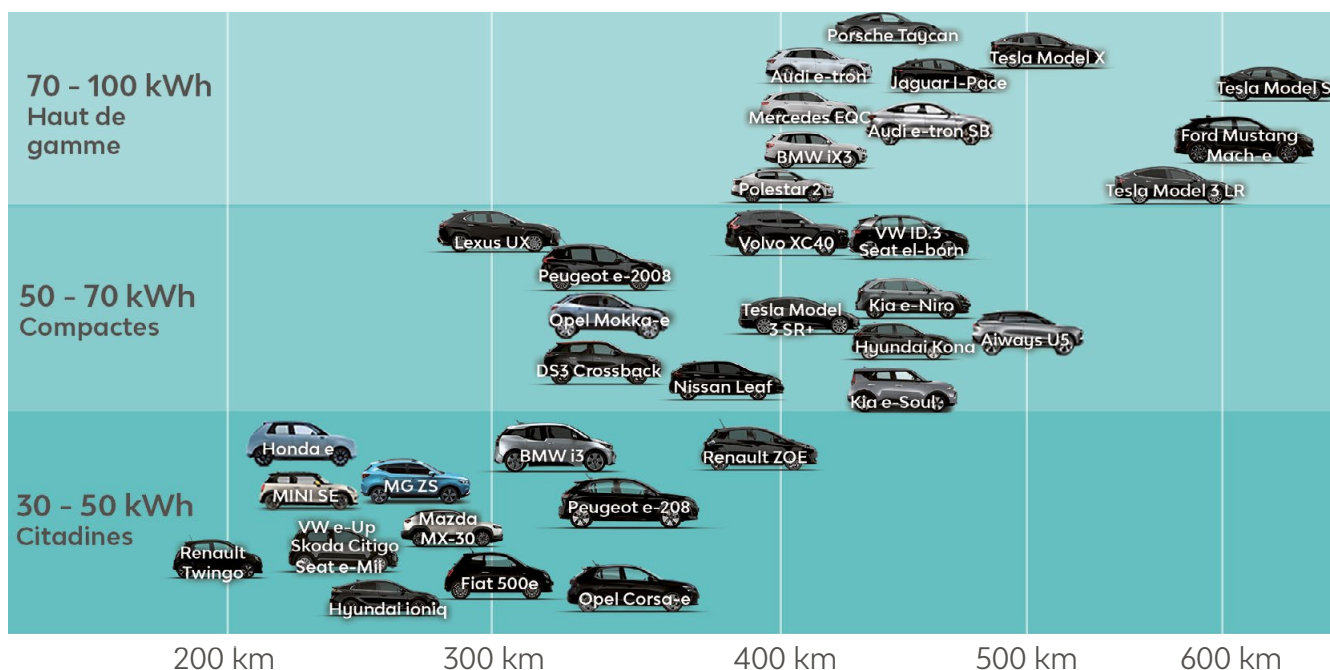
Associant moteurs thermiques (essence ou diesel) et électriques, les véhicules hybrides rechargeables peuvent aussi être vus comme **une alternative ou une étape intermédiaire** vers un véhicule 100 % électrique.

Disposant d'une autonomie en tout électrique de 30 à 50 km, affichant dans la majorité des cas des émissions de CO₂ inférieures à 50 g/km, ces modèles deviennent prisés par les entreprises en raison de leur attrait fiscal (exonération totale ou partielle de la carte grise, bonus à l'achat de 2 000 € sur certains modèles et exonération de la taxe TVS). La **recharge du véhicule** est toutefois indispensable pour **optimiser les consommations de carburant** et se rapprocher des valeurs annoncées par les constructeurs. Il convient donc de déterminer de manière rigoureuse **les profils d'usage** avant d'opter pour l'un de ces modèles semi-électrifiés.

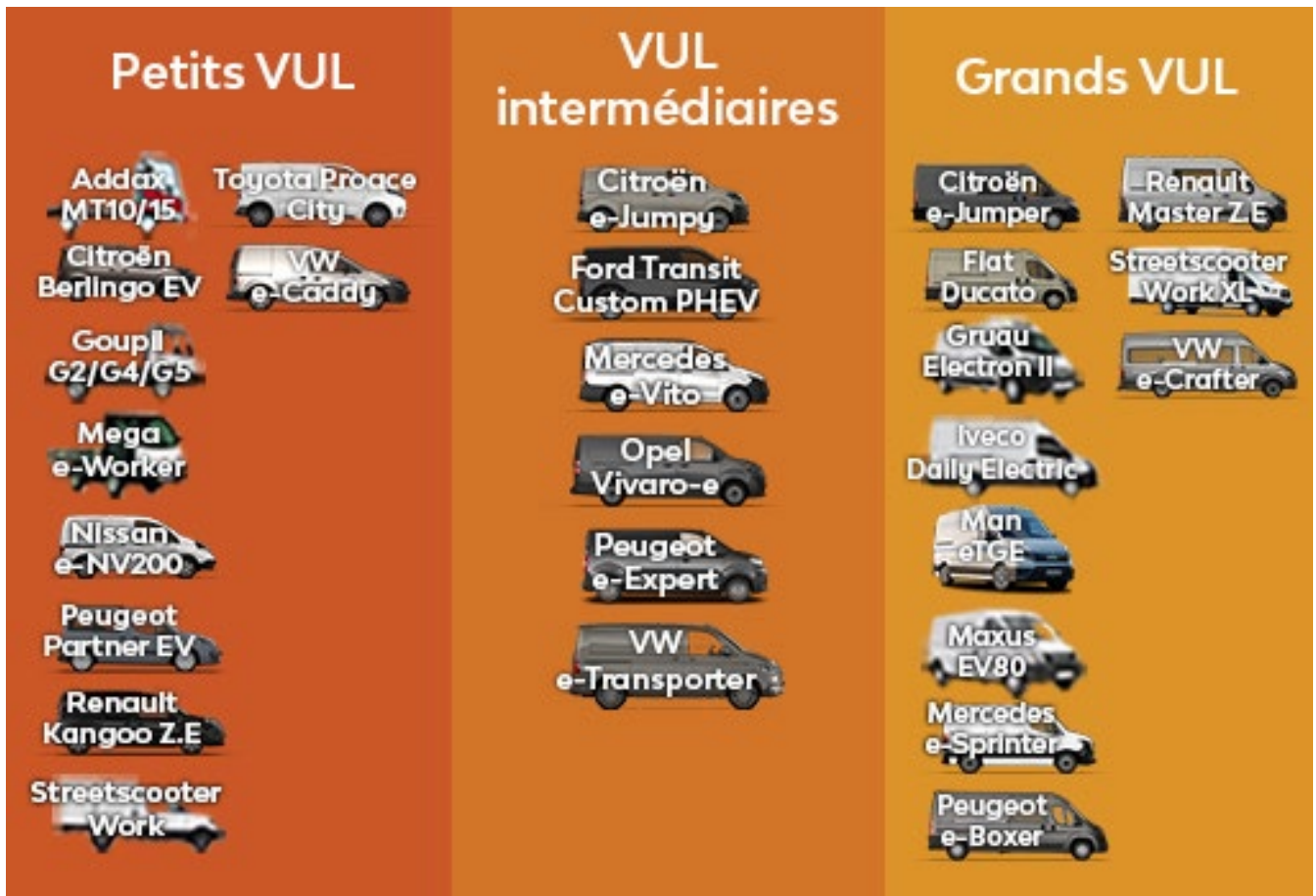
Modèles de véhicules électriques sur le marché européen entre 2019 et 2025



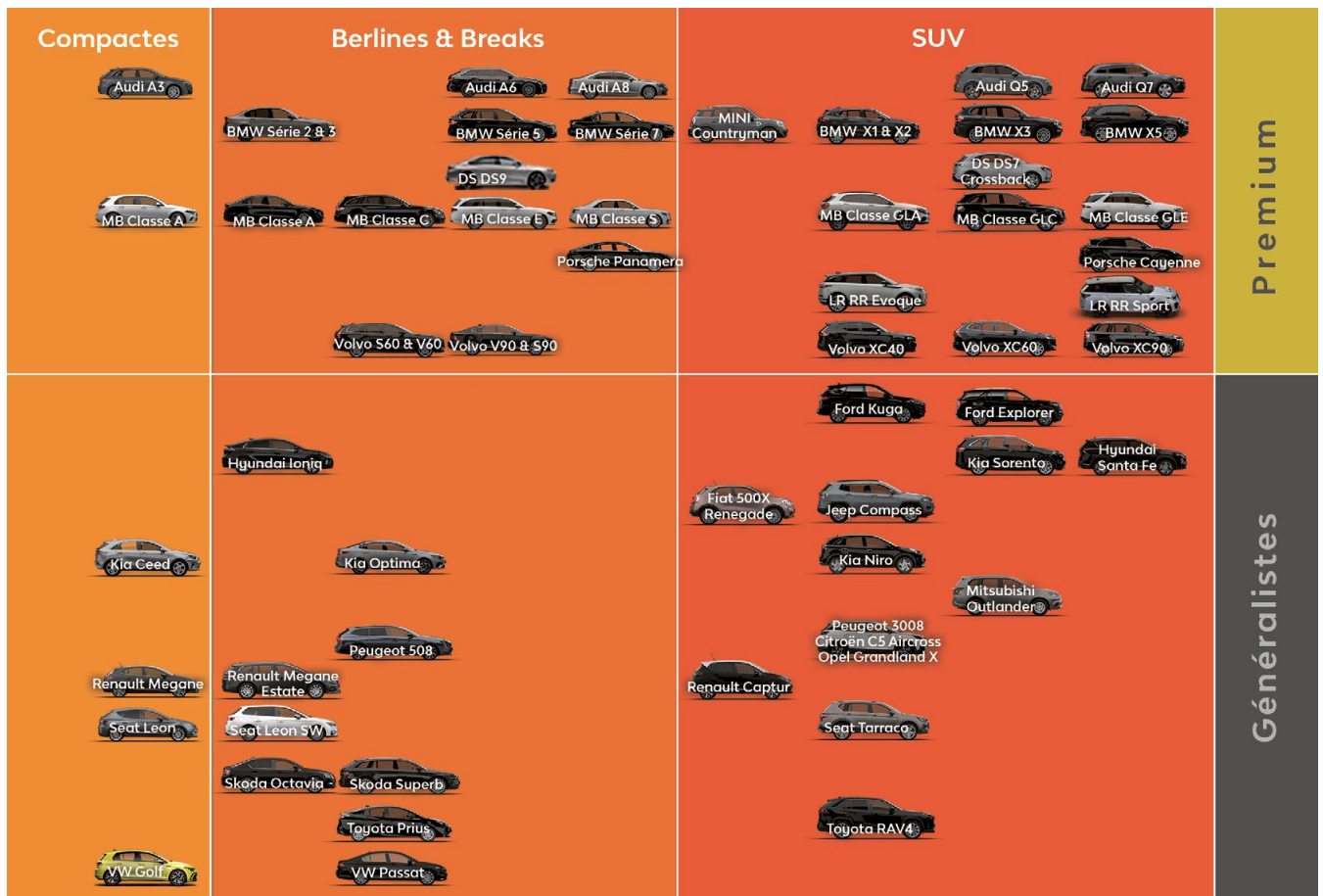
Cartographie des véhicules électriques particuliers en 2020



Cartographie des véhicules utilitaires légers électrifiés en 2020



Cartographie des véhicules hybrides rechargeables en 2020



3. Fiscalité automobile : le TCO « Électrique » toujours plus compétitif

Il existe un large éventail de mesures fiscales qui peuvent avoir un réel impact sur le TCO du véhicule électrique.

Le bonus écologique

Il concerne les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers neufs émettant jusqu'à 20 g de CO₂/km ainsi que, sous certaines conditions les véhicules hybrides rechargeables.

DATES	AIDE
Du 1 ^{er} janvier 2020 au 31 mai 2020	Aide à l'acquisition d'un VE : 3 000 €
A partir du 1 ^{er} juin 2020	<ul style="list-style-type: none">• 5 000 € pour les VE < 45 000 €• 3 000 € pour les VE de 45 000 – 60 000 €• Pas d'aide pour les VE > de 60 000 €• 2 000 € pour les véhicules hybrides rechargeables < 50 000 € autonomie en tout électrique > 50 km et émissions 21 – 50 g de CO₂/km.

L'exonération de la taxe sur les véhicules de société (TVS)

Les **véhicules électriques** ne sont pas soumis à la taxe sur les véhicules de société (TVS). Mais attention, cette exonération concerne **seulement les véhicules émettant moins de 20 g de CO₂/km.**

Les véhicules hybrides rechargeables sont exonérés de la TVS selon les règles suivantes :

- si le taux d'émission est inférieur ou égal à 60 g de CO₂/km, l'exonération est définitive.
- si le taux d'émission est compris entre 60 et 100 g de CO₂/km, l'exonération est valable pendant 12 trimestres.

L'exonération des frais d'immatriculation

Certaines régions pratiquent l'**exonération totale ou partielle des frais d'immatriculation**. Elles sont aussi très nombreuses à appliquer la **gratuité du certificat d'immatriculation** sur les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Le plafonnement des amortissements non déductibles (AND)

Les **seuils de déductibilité fiscale de l'amortissement** des véhicules de tourisme sont majorés pour les véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables.

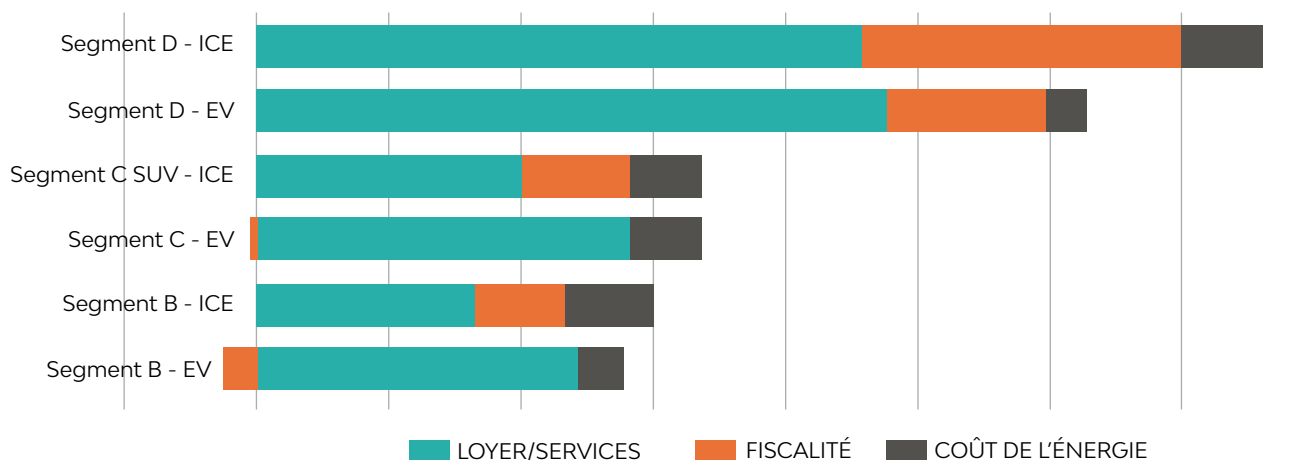
- **30 000 €** pour les véhicules émettant moins de 20 g de CO₂/km
- **20 300 €** pour ceux dont le taux d'émission est supérieur ou égal à 20 g de CO₂/ km et inférieur à 60 g de CO₂/km.

Un abattement sur les avantages en nature

Le calcul de l'**imposition sur les avantages en nature** est une autre disposition fiscale qui s'inscrit en faveur des véhicules électriques, confirmée par l'URSSAF.

MESURE	DATES	AVANTAGE EN NATURE
Mise à disposition d'une borne de recharge destinée aux véhicules électriques & hybrides	1^{er} janvier 2019 - 31 décembre 2022	pour utilisation à des fins personnelles : 0 €
Mise à disposition d'un véhicule fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique	1^{er} janvier 2019 - 31 décembre 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de prise en compte des frais d'électricité payés par l'employeur dans le calcul de l'avantage en nature ; • abattement de 50 % sur l'avantage en nature dans sa globalité dans une limite de 1 800 € / an.

Répartition des composantes TCO – Véhicules électriques vs Moteurs à combustion interne



EV = Electric vehicle – Véhicules électriques / ICE = Internal combustion engine

Exemple de TCO sur un contrat de location de 48 mois avec un kilométrage de 20 000 km par an. L'impact réduit des postes fiscaux et énergie équilibrent un poste amortissement sensiblement plus élevé sur le véhicule électrique principalement dû à un prix d'achat supérieur.

Le développement de la mobilité électrique va de pair avec celui d'**infrastructures de recharge accessibles par tous**. Le Gouvernement a donc mis en place une série de mesures en ce sens. Il s'agit d'**aides financières** pour l'installation de points de charge et de **mesures législatives et réglementaires** visant à favoriser leur déploiement massif.

Le programme ADVENIR

Financé par les certificats d'économies d'énergie, le programme ADVENIR encourage l'installation de points de charge sur les parkings, sur la voirie et dans les habitats collectifs au travers d'une aide financière permettant de couvrir, selon les cas, à hauteur de **40 % ou 50 % les coûts de fourniture et d'installation** de points de charge.

Le crédit d'impôt transition énergétique

Les particuliers peuvent bénéficier d'un **crédit d'impôt transition énergétique de 300 €** pour l'acquisition et l'installation à domicile d'un point de recharge.

4. Comment réussir sa transition énergétique : le prochain point à l'ordre du jour des entreprises

Ainsi, la **transition énergétique** est-elle portée par des réglementations incitatives et restrictives ?

- La loi CAFE fixe aux constructeurs automobiles des objectifs de baisse des émissions moyennes de CO₂ pour les véhicules vendus.
- La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) met en place des quotas de véhicules à faibles émissions (moins de 60 g de CO₂/km) pour les flottes d'entreprises.
- Les zones à faibles émission (ZFE) planifient les unes après les autres des interdictions de circulation de certaines motorisations, et ce dès 2024 et 2025 pour certaines agglomérations.

De nombreuses entreprises s'interrogent donc sur les **modalités concrètes** à mettre en œuvre pour faire **évoluer leur parc automobile**.

Pour autant, la décision d'acquérir des véhicules électrifiés doit faire partie d'une **réflexion plus globale** sur la **mobilité de l'entreprise**. Elle se doit de prendre en compte l'ensemble des **besoins de mobilité** ainsi que les **usages** de chacun des collaborateurs pour s'inscrire dans **une réflexion de long terme**.

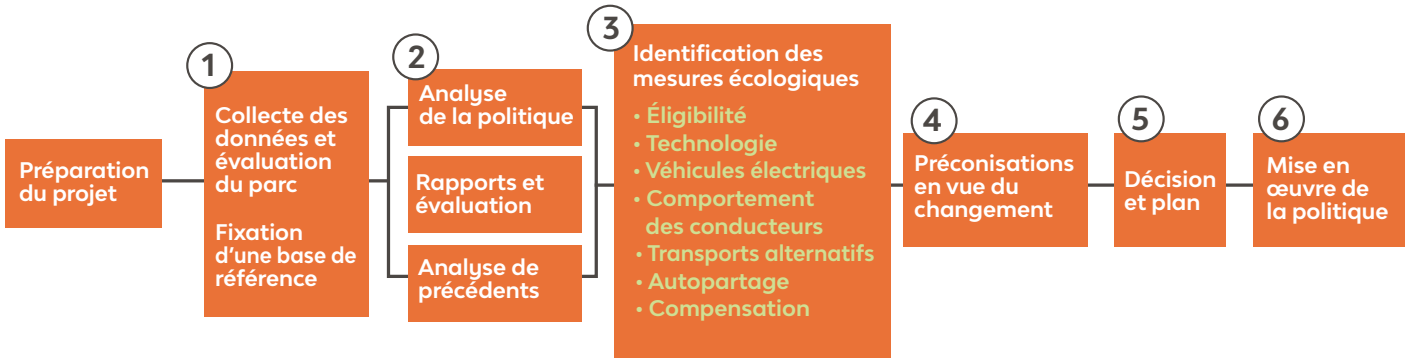
Depuis quelques années, **l'impact énergétique des flottes** est de plus en plus **intégré aux politiques RSE** (Responsabilité Sociétale et Environnementale) des entreprises. Ainsi, l'évolution vers une flotte à émissions moindres s'inscrit à la croisée de multiples aspects de l'entreprise : l'approche budgétaire et l'approche RSE. Elle constitue aussi une discussion à mener auprès d'autres interlocuteurs clés de l'entreprise (RH, Achats, Services généraux et DG).

Le mode opératoire

Tout commence par un diagnostic, le plus précis possible de la situation du parc automobile : quels objectifs de transition énergétique ? De quels axes d'évolution dispose l'entreprise ? Quels sont leurs différents impacts ? Quelles enveloppes budgétaires doivent être mobilisées ?

Une fois ces points clarifiés, il reste à élaborer un plan d'implémentation de la nouvelle politique et bien sûr à passer à l'action.

Exemple d'approche étape par étape



Questions qui demandent une réponse

Éléments à étudier ou à développer

Tous les conducteurs ont-ils besoin d'une voiture ? Quelles sont les autres possibilités ?	➤	Analyse des critères d'attribution actuels	Évaluation de l'éligibilité et de l'attribution	Empreinte carbone, évaluation carbone et présentation des rapports				
Quelle est la part du parc qui peut être remplacée par des voitures à ultra-faibles émissions ou n'émettant aucune émission ?	➤	Calendrier de renouvellement jusqu'en 2022	Kilométrages régulièrement observés par fonction/zone/unité/commerciale/personne					
Analyse du marché destinée à comprendre les solutions disponibles et leurs caractéristiques	➤	Contexte des fournisseurs et des services	Gamme de modèles du véhicule	Infrastructures locales	Solutions de mobilité alternative	Formation des conducteurs	Auto-partage	Planification des déplacements - alternative aux déplacements
Quelle est l'incidence financière (TCO) de la mise en place de mesures pérennes ?	➤	Quel est l'impact sur l'organisation ?	Quels sont les points de décision requis de la part de la direction générale ?	Quelle gouvernance faut-il adopter ?	Comment effectuer la mise en œuvre ? (quand, quoi, qui, comment)			
Quelle est la contribution au programme de neutralité carbone ?	➤	Empreinte carbone, évaluation carbone et suivi						



5. Un élément-clé : les infrastructures de recharge

L'**écosystème de recharge** revêt une importance cruciale dans l'**adoption des véhicules électriques** : la recharge des véhicules doit être simple et rapide. Cette opération doit être fluide et intégrée de manière optimale aux autres services automobiles.

Rappelons que l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques peut faire l'objet d'aides financières, que ce soit dans le périmètre de l'entreprise ou au domicile des conducteurs.

Pour résumer, la recharge des véhicules électriques peut s'effectuer de trois manières différentes :

- **à domicile** : chez le conducteur ou, s'il ne possède pas son propre parking hors voirie, à une station de recharge publique. Habituellement, la batterie peut être rechargée en une nuit.
- **en entreprise** : au cours de la journée, sur le lieu de travail du conducteur.
- **en itinérance** : lorsque le conducteur prend la route et s'arrête quelque part, pour faire ses courses ou à une station-service d'autoroute.

Ci-dessous, la répartition des sessions de recharge sur le marché français



Ventilation moyenne des modes de recharge par conducteur

- 60 % Recharge à domicile
- 30 % Recharge sur le lieu de travail
- 10 % Recharge sur la route

Conclusion

« Notre maison brûle et nous regardons ailleurs »

J. Chirac - Johannesburg - 2002

Entreprises et constructeurs doivent maintenant se mettre sur le chemin de la transition énergétique, poussés par la contrainte grandissante des dispositifs de normes, de réglementations et de lois.

La mission du gestionnaire de parc automobile doit maintenant prendre en **compte un nombre croissant de facteurs** qui en rend l'exécution de plus en plus **complexe** :

- La **fiscalité automobile** bouleversée par l'introduction des nouvelles normes WLTP ;
- La **politique de renforcement** du malus sur les véhicules les plus polluants ;
- Les **quotas de renouvellement** de véhicules à faibles émissions imposés aux entreprises et administrations publiques conformément à la LOM (Loi d'Orientation des mobilités) ;
- La multiplication des **Zones à Faibles Emissions (ZFE)** avec, dans certains cas, la planification des interdictions de circulation des véhicules thermiques à très courte échéance ;
- La **fin de la vente de voitures thermiques** confirmée pour 2040.

Associée à l'économie circulaire, à la maîtrise de la consommation énergétique et au développement des capacités de stockage, l'électromobilité peut accélérer la transition énergétique et la montée en puissance des énergies renouvelables.

Les **véhicules électriques** constituent un des **leviers essentiels pour réduire les émissions de gaz à effet de serre** de l'activité de transport. Sur ce point, les entreprises peuvent apporter leur contribution à une **transition énergétique devenue urgente**, tout en saisissant des **opportunités fiscales intéressantes**.



The LeasePlan logo is positioned in the top right corner of the page. It features the brand name 'LeasePlan' in a clean, white, sans-serif typeface. The background of the entire page is a solid orange color, with a large, abstract graphic on the left side consisting of several overlapping, rounded, wavy shapes in various shades of orange and yellow, creating a sense of movement and depth.

leaseplan.fr

LeasePlan France S.A.S.
274, avenue Napoléon Bonaparte
92562 Rueil-Malmaison Cedex
Tél : +33 (1) 56 84 10 10
information@leaseplan.fr