

Marché 

Vers un monde de plus en plus contraint



La mobilité est un sujet central dans le contexte actuel, où les enjeux environnementaux, économiques et technologiques redéfinissent nos façons de nous déplacer. Dans un monde plus contraint, la mobilité devient un véritable défi.

Nous l'avons imaginé et initié il y a déjà deux ans ; c'est désormais acquis, les éléments de gestion de flottes (le fleet management) comme la gestion des déplacements et autres voyages d'affaires (le travel management) sont désormais tous deux réunis au sein d'une gouvernance unique, à savoir le Mobility Management (ou gestion de la mobilité)... La gestion des véhicules de fonction comme de service, des voyages et des déplacements professionnels, du parc des téléphones portables, des immeubles, des parkings, de l'autopartage, du covoiturage, les services de conciergerie, etc. Tout cela est désormais consolidé et contraint par les impératifs budgétaires certes, mais également par les réglementations européennes, nationales et parfois même régionales en matière de surface, poids, CO₂, énergies et environnement... Allez, embarquez avec nous !

Enjeux écologiques et obligations légales

Confrontées à des défis environnementaux de plus en plus pressants, les entreprises doivent s'adapter à des réglemen-

tations de plus en plus strictes visant à réduire l'empreinte carbone et à encourager la transition vers des modes de transport plus durables. Aujourd'hui, les obligations légales et les normes environnementales sont au cœur de la gestion des flottes de véhicules, et les entreprises doivent se préparer à de nouveaux impératifs pour rester en conformité tout en maîtrisant leurs coûts d'exploitation

Un cadre législatif renforcé pour une transition énergétique

Rappelons la loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée en 2019, qui impose, dès l'année 2024, un quota de 20 % de véhicules électrifiés aux entreprises dont la flotte dépasse les cent véhicules, contre 10 % auparavant. Or, selon l'étude annuelle de l'organisation non gouvernementale (ONG) Transport & Environnement publiée en février dernier, les 3 447 grandes sociétés concernées par la loi n'ont pas acquis plus de 8 % de véhicules électriques. Ces objectifs sont connus de longue date mais comme aucune sanction n'était prévue, certaines ont fait mine de les ignorer.

La loi Climat et Résilience, adoptée en 2021, a également marqué un tournant dans la réglementation environnementale des flottes automobiles. L'une de ses mesures phares est l'obligation pour les entreprises de réduire progressivement leurs émissions de CO₂. À partir de 2024, les entreprises de plus de 50 salariés devront, entre autres, mettre en place un plan de mobilité qui inclut des objectifs de réduction des émissions liées aux déplacements professionnels. Ce plan devra intégrer des solutions de transport alternatives, comme les véhicules électriques (VE), hybrides ou au gaz naturel, afin de favoriser la transition énergétique

Gestion des véhicules polluants et restrictions locales

En plus des réglementations nationales, les entreprises doivent également tenir compte des restrictions locales en matière de circulation des véhicules polluants. Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), mises en place dans plusieurs grandes agglomérations, restreignent l'accès des véhicules les plus polluants à certaines zones urbaines. Ces

 **Marché**

zones concernent particulièrement les véhicules ayant des niveaux d'émissions de CO₂ élevés, comme les voitures diesel ou les anciens modèles à essence.

À partir de 2024, les entreprises qui opèrent dans des zones à faibles émissions devront non seulement respecter les limites de circulation imposées mais aussi adapter leur flotte en conséquence. Elles devront prioriser l'achat de véhicules moins polluants, comme des véhicules hybrides ou électriques, pour garantir l'accès à ces zones sans risquer des amendes. Certaines collectivités locales, comme Paris, Lyon, ou Grenoble, ont déjà mis en place des amendes pour les entreprises qui ne respectent pas ces nouvelles restrictions.

Vers une réglementation plus stricte en 2030

À plus long terme, les entreprises doivent anticiper les nouvelles normes qui entreront en vigueur à partir de 2030. L'Union européenne a adopté un objectif ambitieux visant à interdire la vente de véhicules thermiques neufs à compter de cette date, une mesure qui devrait également se traduire par des restrictions croissantes sur l'utilisation des véhicules polluants. Les flottes d'entreprises devront être quasiment entièrement composées de véhicules zéro émission d'ici cette échéance, ce qui représente un défi majeur pour les entreprises en matière de transition technologique et de gestion de leurs ressources.

Un marché des flottes en perte de vitesse

Selon les chiffres du baromètre Arval, réalisé avec l'institut Ipsos, 83 % des sociétés françaises « ont d'ores et déjà adopté au moins une technologie alternative pour leurs voitures particulières », autrement dit un véhicule tout-électrique ou un hybride rechargeable. « Le 100 % électrique est aujourd'hui présent dans trois entreprises sur dix ; c'est l'énergie alternative qui a connu la plus forte progression (5 points) » en 2023, évalue cette étude publiée à la fin de mars et réalisée, pour la partie française, auprès de trois cents sociétés.

On est pourtant encore loin du compte. En 2023, la part des voitures électriques dans les immatriculations de véhicules d'entreprise a péniblement atteint la barre des 11 %, deux fois moins que la proportion des achats réalisée par les particuliers.

En 2024, le marché français poursuit sa chute avec un cinquième mois consécutif

de baisse en septembre. Il a perdu 15,5 % en septembre 2024, à 63 717 immatriculations de voitures particulières et d'utilitaires légers. Depuis janvier, la perte atteint 2,6 %, à 580 058 mises à la route.

Au sein des flottes, la baisse de performance est à chercher du côté des entreprises (-7,09 %) tandis que ce sont les loueurs et surtout la courte durée qui permettent de progresser (+7,68 %). Les flottes qui pesaient pour 52,07% des immatriculations globales en 2023, repassent désormais sous la barre des 50 % avec 47,13 % des immatriculations globales... Un score proche de celui des années 2021 et 2022... comment l'expliquer ?

Durcissement des règles du jeu fiscal

Aujourd'hui, les incertitudes, financières, fiscales et sociales mais aussi l'augmentation de coûts globaux mettent à mal tous les projets et provoquent un immobilisme. Jamais en effet la fiscalité automobile ne s'est montrée aussi punitive pour les entreprises. Celles qui roulent en véhicules thermiques bien sûr, au nom de la transition écologique, avec l'alourdissement des malus et de la TVU, mais aussi celles qui se sont mises à l'électrique, avec la fin brutale du bonus écologique pour les véhicules particuliers, le 13 février dernier.

Ce durcissement des règles du jeu fiscal n'est sans doute pas terminé, puisqu'une proposition de loi pourrait pénaliser financièrement les parcs automobiles qui ne respectent pas les obligations de renouvellements en véhicules propres. Les avantages en nature (AEN) pour les véhicules de fonction sont aussi sous le feu des projecteurs avec la réforme fiscale envisagée dans le projet de financement de la Sécurité sociale pour 2025 (PLFSS). De même, bien que rejeté par les députés fin octobre dernier, le durcissement des malus CO₂ et malus au poids pourrait bien intervenir tel que prévu dans le projet de loi de finances pour 2025. Enfin, les aides pour l'achat d'une voiture électrique vont diminuer l'an prochain.

Risque d'effet pervers face à la pression fiscale

A force d'ajouter des contraintes fiscales et réglementaires, les entreprises pourraient tout simplement diminuer drastiquement leur parc automobile, ce qui aurait des conséquences importantes sur les flottes auto.

Selon un sondage réalisé par *Kilomètres Entreprise*, celui-ci était en moyenne de 46 000 km en 2019, il est tombé à moins de 30 000 km en 2021, où la mobilité n'a pourtant pas été entravée par la pandé-

mie. Cela s'explique par un recours de plus en plus important au télétravail qui a mis en place de nouvelles habitudes, mais aussi par d'autres facteurs, comme une répression routière de plus en plus forte, qui fait que certains grands rouleurs cherchent désormais à limiter leurs trajets pour sauvegarder leur permis de conduire. La volonté de pousser à tout prix les voitures électriques par la contrainte pourrait donc se retourner contre le législateur.

Ça bouge peu du côté des énergies

Du côté des motorisations, la part des voitures électriques remonte par rapport aux autres énergies. Alors que cette motorisation ne représentait plus que 15 % des ventes en août, les ventes d'électriques atteignent 20 % en septembre 2024 (contre 19 % le même mois de l'année dernière), mais elles sont tout de même en baisse de 6,3 %. Seuls les hybrides non rechargeables progressent, avec des ventes en hausse de 38,2 % et une part de marché de 38,2 %, contre 24,6 % en septembre 2023.

Sur l'ensemble des neuf premiers mois, le marché automobile français accuse une baisse de 0,28 %, avec une chute notable et continue des modèles essence (-16,85 %), Diesel (-6,70 %) et -12,77 % pour les deux catégories réunies. Il n'empêche, essence et Diesel, représente encore aujourd'hui 48,73 % des immatriculations sur les neuf premiers mois de l'année.

Le GPL ne pèse que pour 2,97 % du marché global, les autres énergies : 0,34 % tandis qu'hybrides et électriques réunis comptent désormais pour 47,97 % du marché ; soit autant que les essence et Diesel réunis. Mais ce sont les hybrides, que ce soit en nombre d'immatriculations (+24,22 %), qu'en pénétration dans le marché (32,50 % donc, près d'un véhicule sur trois) qui tirent l'électrification des modèles. Les purs électriques progressent, sur la même période de +5,48 % en termes d'immatriculations pour atteindre désormais 14,47 % de part de marché au sein immatriculations globales.

Les Voyages d'Affaires impactés eux aussi

Maîtriser les coûts, réduire son empreinte carbone, s'assurer de la sécurité des voyageurs : le baromètre 2024 d'Amex GBT souligne les priorités entourant les voyages d'affaires.

2023 a confirmé la tendance à la hausse des volumes de déplacements depuis la reprise post-Covid en 2021. Pour autant, cette croissance ralentit, et les volumes

Marché

de 2019 ne sont pas rattrapés, notamment dans l'aérien où la gestion des budgets voyages se couple à la concurrence du train sur les trajets courts, en ligne avec les politiques RSE des entreprises. Le baromètre Amex GBT anticipe une progression inférieure à 5% pour 2024.

Le déplacement professionnel a donc repris toute sa place. Ainsi, si 8 % des entreprises considéraient l'an dernier le voyage d'affaires comme un coût inutile, quasiment plus aucune d'entre elles, mais comme un coût nécessaire. Non seulement les déplacements à des fins commerciales, mais aussi les réunions internes et participations à des incentives et des événements qui progressent de +7 pts par rapport à 2023. Les voyageurs eux-mêmes sont pleinement conscients de l'importance des déplacements professionnels, 85 % d'entre eux y voyant un lien direct avec le développement de leur entreprise (+4 pts).

Les fondamentaux d'avant Covid sont également de retour. La maîtrise des coûts se place ainsi tout en haut des priorités des travel managers, axe stratégique n° 1 de 2024 pour 99 % des décisionnaires du voyage d'affaires interrogés. Renforcement de l'adhésion aux règles de politiques voyages, augmentation de l'adhésion aux outils en ligne et surtout utilisation renforcée des tarifs négociés : tout cela fait de l'amélioration à l'accès au contenu la deuxième grande priorité pour l'année en cours.

« Réduire le « leakage » devient un enjeu primordial », note Amex GBT. Plus sujettes aux réservations hors agence, les réservations hôtels sont, dans ce cadre, au cœur des préoccupations alors que les entreprises recherchent toujours à une meilleure visibilité sur l'ensemble des dépenses. Plus largement, les transactions passant hors agence représentent un enjeu pour les trois-quarts des entreprises interrogées. Selon l'étude, elles sont de plus en plus nombreuses « à traquer les dépenses réalisées hors agence de voyages par le biais des notes de frais. »

Alors que l'expérience utilisateur était « souvent mise en avant » l'année dernière, elle se retrouve à la 4^e place du baromètre cette année, dépassée par le renforcement de l'écoresponsabilité. Notamment parce que les entreprises sont toujours plus nombreuses à avoir mis en place **une gouvernance RSE** selon 88% des personnes interrogées, soit une hausse de +12 pts par rapport à l'an passé. Dans ce cadre, la part des entreprises qui mesurent leurs émissions augmentent

dans des proportions comparables, passant de 57 % à 79 % (+22 pts). Des mesures qui concernent avant tous les transports, l'aérien, mais aussi le rail ou la location de voitures le devoir de protection (duty of care) reste tout aussi important aux yeux des entreprises.

Toujours deuxième facteur dans la définition des politiques voyages – derrière le contrôle des coûts, mais devant la satisfaction du voyageur et l'empreinte carbone des déplacements –, son niveau d'importance a encore augmenté par rapport au baromètre 2023. Pour 91 % des interrogés, soit une hausse de +12 points, c'est aujourd'hui un élément essentiel des déplacements. Dans ce cadre, le processus d'approbation avant le voyage est le moyen premier mis en place dans les entreprises, devant l'information en amont pour les employés ou la capacité de savoir où ils se trouvent à tout moment. Un accent sur la sécurité qui rencontre les attentes des voyageurs, puisque le niveau de sécurité et de protection lors de leurs déplacements est le deuxième facteur le plus important, devant le niveau de confort, et juste derrière l'équilibre vie professionnelle-vie personnelle.

Mobility management : un rôle central et transverse

Dans ce contexte, le mobility manager est le chef de projet de la globalité des déplacements des collaborateurs, y compris les trajets domicile-travail. Il intègre la nouvelle compétence transversale de Responsable Mobilité ou Mobility Manager, qui requiert de coopérer avec les divers départements de l'entreprise, Achats, RH, RSE, Energie... dans un projet global de mobilité. Il porte le sujet de la Car Policy mais orchestre aussi celui des nouvelles mobilités comme le crédit mobilité, le covoiturage, l'autopartage, le vélo.

Gestion des différents modes de transport : Le mobility management intègre une large variété de modes de transport, qu'il s'agisse de la voiture, des transports en commun, du vélo, de la marche ou encore de la mobilité partagée (covoiturage, autopartage, etc.). En optimisant l'utilisation de ces différents modes de transport, il permet de décongestionner les espaces urbains et d'encourager des pratiques de mobilité plus durables.

Transversalité des acteurs concernés : Le mobility management implique une collaboration entre de nombreux acteurs : les collectivités locales, les entreprises, les citoyens, les opérateurs de transport, et les autorités publiques. Chaque acteur a un

rôle à jouer dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de mobilité durable.

Prise en compte des impacts environnementaux : Une des priorités du mobility management est la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution, notamment en encourageant le passage à des modes de transport plus écologiques, comme le vélo, la marche, ou les véhicules électriques.

Optimisation des infrastructures : Le mobility management comprend aussi l'optimisation des infrastructures de transport, comme les pistes cyclables, les parkings relais, les arrêts de transport en commun, et les zones piétonnes, pour rendre les déplacements plus fluides et plus sûrs pour tous.

Sensibilisation et accompagnement des usagers : Une autre composante importante est la sensibilisation des usagers à des comportements plus responsables et à des alternatives de transport plus durables. Cela inclut des campagnes d'information, des incitations financières, ou des services de conseil personnalisés pour les entreprises et les individus.

Amélioration de la qualité de vie : En favorisant la multimodalité et en optimisant les déplacements, le mobility management contribue à améliorer la qualité de vie des habitants en réduisant la congestion, le bruit et la pollution, et en facilitant un accès plus équitable aux différentes options de transport.

Soutien à la transition numérique et technologique : Les technologies numériques jouent un rôle croissant dans la gestion de la mobilité. Les applications de transport multimodal, les systèmes de gestion de la circulation en temps réel, et les plateformes de mobilité partagée sont des outils permettant d'adapter les déplacements aux besoins des usagers de manière plus fluide et plus efficace.

Le *mobility management* est donc un levier essentiel dans la transition vers une mobilité plus durable, en mettant en synergie les différentes parties prenantes et en intégrant des solutions innovantes pour optimiser les déplacements à l'échelle d'un territoire, d'une entreprise ou d'une collectivité. Il représente un facteur clé dans l'évolution des modes de transport vers une approche plus écologique, inclusive et efficace. ■

YVES GUITTAT

Directeur de la rédaction d'AgoraNews Mobilité

**ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS ET PARTS DE MARCHÉ PAR TYPE D'ACHETEUR (DONT LES FLOTTES)
09 MOIS 2024 PAR RAPPORT À 09 MOIS 2023, 2022 ET 2021**

DONNÉES PAR TYPE D'ACHETEURS	Neuf mois 2021	Neuf mois 2022	Neuf mois 2023	VAR Neuf mois 2023/2022	Neuf mois 2024	VAR Neuf mois 2024/2023	VAR Neuf mois 2024/2021
MARCHÉ DES SOCIÉTÉS							
Voitures particulières	480 252	407 307	496 765	21,96%	486 340	-2,10%	1,27%
Dont entreprises (RC)	184 491	160 691	194 998	21,35%	168 848	-13,41%	-8,48%
Dont loueurs courte durée (LCD)	138 999	100 422	119 507	19,00%	134 797	12,79%	-3,02%
Dont loueurs longue durée (LLD)	156 762	146 194	182 260	24,67%	182 695	0,24%	16,54%
Dont Total Loueurs (LCD + LLD)	295 761	246 616	301 767	22,36%	317 492	5,21%	28,74%
Véhicules utilitaires légers	259 603	200 920	216 416	7,71%	230 191	6,37%	-11,33%
Dont entreprises (RC)	179 510	138 197	153 307	10,93%	154 772	0,96%	-13,78%
Dont loueurs courte durée (LCD)	20 426	16 548	17 165	3,73%	18 483	7,68%	-9,51%
Dont loueurs longue durée (LLD)	59 667	46 175	45 944	-0,50%	56 936	23,92%	-4,58%
Dont Total Loueurs (LCD + LLD)	80 093	62 723	63 109	0,62%	75 419	19,51%	-5,84%
TOTAL SOCIÉTÉS	739 855	608 227	713 181	17,26%	716 531	0,47%	-3,15%
Dont total LCD*	159 425	116 970	136 672	16,84%	153 280	12,15%	-3,85%
Dont total LLD*	216 429	192 369	228 204	18,63%	239 631	5,01%	10,72%
Dont Total Loueurs*	375 854	309 339	364 876	17,95%	392 911	7,68%	27,02%
Part LCD en %	21,55%	19,23%	19,16%	-0,07	21,39%	2,23	-0,16
Part LLD en %	29,25%	31,63%	32,00%	0,37	33,44%	1,44	4,19
Part Total Loueurs	50,80%	50,86%	51,16%	0,30	54,84%	3,68	4,04
Dont total Entreprises (RC)	364 001	298 888	348 305	16,53%	323 620	-7,09%	-11,09%
Part Total Entreprises	49,20%	49,14%	48,84%	-0,30	45,16%	-3,68	-4,04
MARCHÉ DES ADMINISTRATIONS							
Voitures particulières	13 462	13 316	10 669	-19,88%	9 599	-10,03%	-28,70%
Véhicules utilitaires légers	7 585	5 982	7 088	18,49%	7 088	0,00%	-6,55%
TOTAL ADMINISTRATIONS	21 047	19 298	17 757	-7,99%	16 687	-6,03%	-13,53%
TOTAL FLOTTES** (SOCIÉTÉS + ADMINISTRATIONS)	760 902	627 525	730 938	16,48%	733 218	0,31%	-3,64%
Dont voitures particulières	493 714	420 623	507 434	20,64%	495 939	-2,27%	-110,98%
Dont véhicules utilitaires légers	267 188	206 902	223 504	8,02%	237 279	6,16%	-11,19%
PART VP / VUL DANS LE MARCHÉ FLOTTES	760 902	627 525	730 938	16,48%	733 218	0,31%	-3,64%
Part voitures particulières	64,89%	67,03%	69,42%	2,39	67,64%	-1,78	2,75
Part véhicules utilitaires légers	35,11%	32,97%	30,58%	-2,39	32,36%	1,78	-2,75
MARCHÉ DES VÉHICULES COLLABORATEURS ET CONSTRUCTEURS							
Dont voitures particulières	26 811	20 299	26 428	30,19%	26 486	0,22%	-1,21%
Dont véhicules utilitaires légers	2 278	384	654	70,31%	1 904	191,13%	-16,42%
TOTAL DES VÉHICULES COLLABORATEURS ET CONSTRUCTEURS	29 089	20 683	27 082	30,94%	28 390	4,83%	-2,40%
MARCHÉ DES VÉHICULES DE DÉMONSTRATION (VD) + GARAGES							
Dont voitures particulières	205 773	165 603	164 099	-0,91%	159 955	-2,53%	-22,27%
Dont véhicules utilitaires légers	26 376	24 903	24 571	-1,33%	24 178	-1,60%	-8,33%
TOTAL DES VÉHICULES DE DÉMONSTRATION (VD) + GARAGES	232 149	190 506	188 670	-0,96%	184 133	-2,40%	-20,68%
MARCHÉ DES PARTICULIERS							
Dont voitures particulières	522 392	493 603	572 085	15,90%	564 814	-1,27%	8,12%
Dont véhicules utilitaires légers	36 084	25 347	24 501	-3,34%	25 739	5,05%	-28,67%
TOTAL PARTICULIERS	558 476	518 950	596 586	14,96%	590 553	-1,01%	5,74%
MARCHÉ TT (TOURISME TEMPORAIRE)							
Dont voitures particulières	11 683	11 939	18 578	55,61%	18 708	0,70%	60,13%
Dont véhicules utilitaires légers	7	4	1	-75,00%	4	0,00%	300,00%
TOTAL TT	11 690	11 943	18 579	55,56%	18 712	0,72%	60,07%
MARCHÉ TOTAL FRANCE							
Dont voitures particulières	1 260 373	1 112 067	1 128 624	1,49%	1 265 902	12,16%	0,44%
Dont véhicules utilitaires légers	331 933	257 540	275 231	6,87%	289 812	5,30%	-12,69%
Part VP dans le marché global	79,15%	81,20%	80,39%	-0,81	81,37%	0,98	2,22
Part VUL dans le marché global	20,85%	18,80%	19,61%	0,81	18,63%	-0,98	-2,22
Véhicules collaborateurs et constructeurs dans le marché total	1,83%	1,51%	1,93%	0,42	1,82%	0,42	-0,01
Véhicules de démonstration (VD) + garages dans le marché global	14,58%	13,91%	13,44%	-0,47	11,84%	-1,60	-2,74
Particuliers dans le marché global	35,07%	37,89%	42,50%	4,61	37,96%	-4,54	2,89
Administrations dans les flottes	2,77%	3,08%	2,43%	-0,65	2,28%	-0,15	-0,49
Entreprises (Sociétés et LLD) dans les flottes	76,28%	78,28%	78,87%	0,59	76,82%	-2,05	0,54
Entreprises (Sociétés et LLD) dans le marché global	36,45%	35,87%	41,07%	5,20	36,21%	-4,86	-0,24
VP Flottes dans VP total	39,17%	37,82%	44,96%	7,14	39,18%	-5,78	0,01
VUL Flottes dans VUL total	80,49%	80,34%	81,21%	0,87	81,87%	0,66	1,38
Marché des flottes dans le marché total	47,79%	45,82%	52,07%	6,25	47,13%	-4,94	-0,66

* Par loueurs, nous entendons les loueurs identifiés comme tels (LCD et LLD). Les ventes en LLD réalisées par les concessionnaires, le plus souvent répertoriées dans d'autres catégories, n'entrent pas nécessairement en ligne de compte.

** Les flottes regroupent les Sociétés (loueurs inclus) et les Administrations. Copyright : YG - ANews-Mobility.fr®