

Transition vers le véhicule électrique : les grandes entreprises ne jouent toujours pas le jeu

L'adoption de la réforme portée par le député Damien Adam est plus que jamais nécessaire

Messages clés

Pour la deuxième année consécutive, Transport & Environment (T&E) a réalisé le bilan des obligations légales d'électrification des véhicules des grandes entreprises, fixées par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Pour rappel, les entreprises qui exploitent plus de 100 véhicules légers sont tenues d'intégrer un quota minimal croissant de véhicules à faibles émissions sur l'ensemble de leurs commandes automobiles (10 % en 2022 et 2023).

Ces obligations sont justes et pertinentes : elles ne s'appliquent qu'à 0,1 % des entreprises hexagonales, mais ces dernières achètent 6 véhicules légers neufs sur 10¹.

Malheureusement, les résultats sont une nouvelle fois très préoccupants :

- Comme en 2022, la grande majorité (60 %) des entreprises à la tête des plus grands parcs automobiles de France ne respecte pas le quota d'électrification en 2023. De grands groupes comme Iliad (maison-mère de Free), Carrefour ou Air Liquide (membres du CAC 40) figurent parmi les entreprises hors-la-loi. L'obligation de reporting auprès du Ministère de la Transition Écologique est également largement ignorée.
- La part des véhicules électriques neufs immatriculés par les entreprises assujetties à la loi plafonne à 8 % en 2023, soit un rythme d'électrification presque trois fois inférieur à celui des ménages (22 %).
- Des entreprises engagées comme EDF, La Poste, Filpar (*principal loueur de courte durée en Corse*), SPIE, SAP ou SANEF démontrent pourtant qu'une trajectoire d'électrification ambitieuse est possible et surtout bénéfique.

¹ L'étendue du périmètre d'application de la loi s'explique par le poids des sociétés de leasing sur le marché automobile. Pour plus de précisions, voir l'encart dédié dans le résumé exécutif de la présente note.

Dans ce contexte, une proposition de loi réformant les obligations d'électrification des grandes flottes professionnelles est portée par le député Damien Adam (Renaissance). Les analystes de T&E ont modélisé les bénéfices de cette réforme sur la prochaine décennie (2025-2035). Dans sa version actuelle, elle remplit tous les critères de la bonne politique publique :

- À elle seule, cette réforme réduira les émissions du secteur automobile de 57 millions de tonnes de CO₂ entre 2025 et 2035. Cela équivaut à l'arrêt total de tout le trafic aérien français pendant près de 2 ans et demi².
- Si la "fidélité" actuelle des entreprises au Made in France reste stable, la demande additionnelle générée par la réforme entraînera la vente de 1,7 million de véhicules électriques additionnels de marques Renault, Peugeot, Citroën et DS. Par ailleurs, 550 000 véhicules électriques additionnels seront produits dans les usines hexagonales. Le renforcement des obligations d'électrification soutient donc la filière automobile nationale.
- L'accélération de la transition électrique des entreprises permettra d'alimenter le marché de l'occasion avec 2 millions de véhicules électriques supplémentaires d'ici à 2035, soit plus de 20 fois le nombre de véhicules électriques d'occasion vendus l'année dernière. En ce sens, elle facilitera l'accès des classes moyennes dépendantes de l'automobile à la mobilité décarbonée, à un prix abordable.
- L'accélération de la transition électrique est aussi dans l'intérêt des entreprises concernées : en prenant en compte tous les coûts automobiles (amortissement de l'achat ou loyer mensuel, fiscalité, entretien, assurance, carburant ou électricité, etc.), la motorisation électrique est aujourd'hui la moins chère du marché.

Au regard du potentiel climatique, industriel et social de la proposition de loi, les ONG environnementales se joignent à T&E pour appeler le Parlement et le gouvernement à enclencher le plus rapidement possible son processus d'examen, en maintenant un niveau d'ambition à la hauteur des enjeux. Une réforme est absolument indispensable pour envoyer le bon signal aux directions des grandes entreprises et les inviter à se lancer dans de vrais projets de transition de leurs parcs.



² Ministère de la Transition Écologique (2023), [Les émissions gazeuses liées au trafic aérien](#).

Résumé exécutif

La faillite des obligations d'électrification de la loi LOM est confirmée

Pour la deuxième année consécutive, T&E a réalisé le bilan des obligations légales d'électrification, à partir des données officielles d'immatriculation (base SIV). Pour rappel, les entreprises qui exploitent plus de 100 véhicules légers sont tenues d'intégrer un quota minimal croissant de véhicules à faibles émissions sur l'ensemble de leurs commandes automobiles (10 % en 2022-2023, 20 % en 2024-2026, 40 % en 2027-2029, 70 % à partir de 2030).

Cette disposition est particulièrement pertinente et juste. Elle ne vise en effet qu'un très petit nombre de grandes sociétés : en 2023, seules 3 447 groupes étaient concernées par la loi, soit 0,1 % des 3,9 millions d'entreprises et 3 % des groupes de sociétés recensés par l'INSEE³.

L'influence de ce petit groupe sur l'évolution du marché automobile est pourtant considérable, puisqu'il a été à l'origine de 62 % des immatriculations de véhicules neufs l'année dernière.

Les obligations de verdissement s'appliquent aux véhicules utilisés par les entreprises opérant des flottes automobiles professionnelles de plus de 100 véhicules, mais également à tous les véhicules qui sont achetés par les sociétés de leasing qui louent plus de 100 véhicules, y compris pour ceux qui sont loués aux particuliers ou aux plus petites entreprises. Le poids acquis par ces sociétés sur le marché automobile explique la largeur du périmètre d'application de la loi : en 2023, les 138 sociétés de leasing de plus de 100 véhicules ont immatriculé 1,1 million de véhicules neufs, soit 54 % du total des véhicules légers neufs immatriculés dans l'année.

Malheureusement, la loi ne prévoit aucun dispositif de contrôle et de sanction et repose essentiellement sur la bonne volonté des entreprises concernées. En 2022, T&E avait ainsi démontré que les deux tiers (66 %) des entreprises concernées n'avaient pas respecté le quota de 10 % requis par la loi⁴. Elles sont encore 60 % à ne pas atteindre ce seuil en 2023.

De même, l'obligation de reporting auprès du Ministère de la Transition Écologique, théoriquement prévue par la loi, est très largement ignorée⁵.

³ INSEE (2020), [Tableaux de l'économie française](#) et [Les entreprises en France. Groupes de société](#).

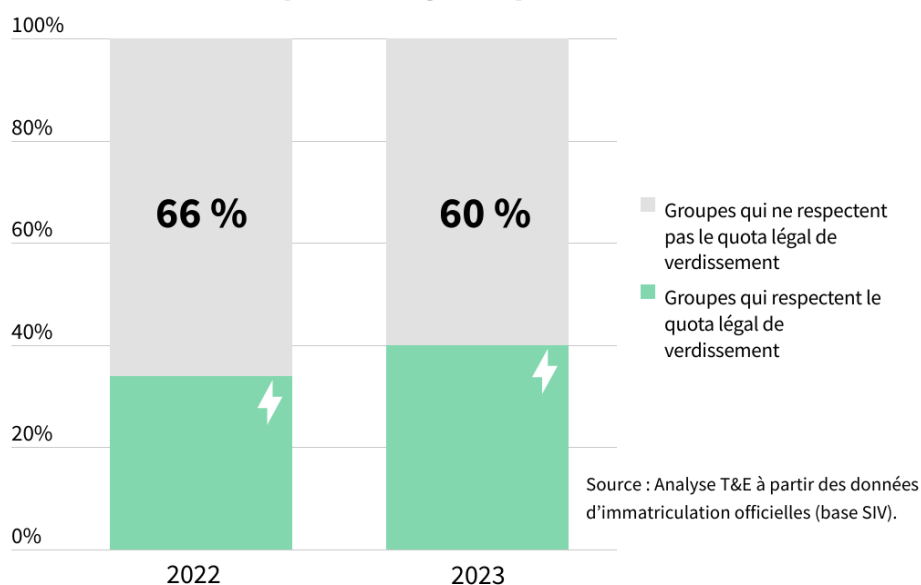
⁴ T&E (2023), [La majorité des grandes flottes automobiles n'atteindra pas les objectifs de verdissement fixés par la loi pour 2022](#).

⁵ Voir les compilations des reportings à cette [adresse](#).



Verdissement des véhicules professionnels

La majorité des grandes entreprises ne respecte toujours pas la loi



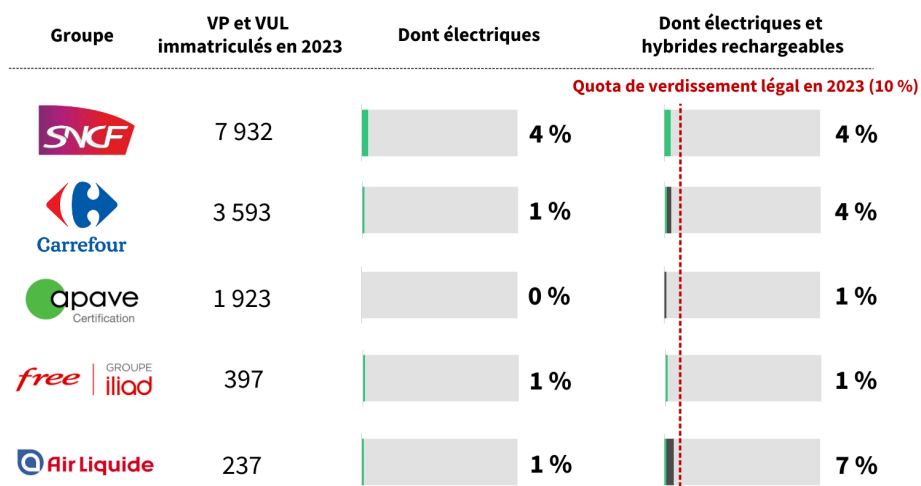
TRANSPORT & ENVIRONNEMENT transportenvironnement.org

Les grands groupes sont loin d'être exemplaires, avec des taux d'électrification très faibles^{6,7} :



Verdissement des véhicules professionnels

Certains grands groupes ne respectent pas la loi



Source : Analyse T&E à partir des données d'immatriculations officielle (base SIV) et de la base Sirene.

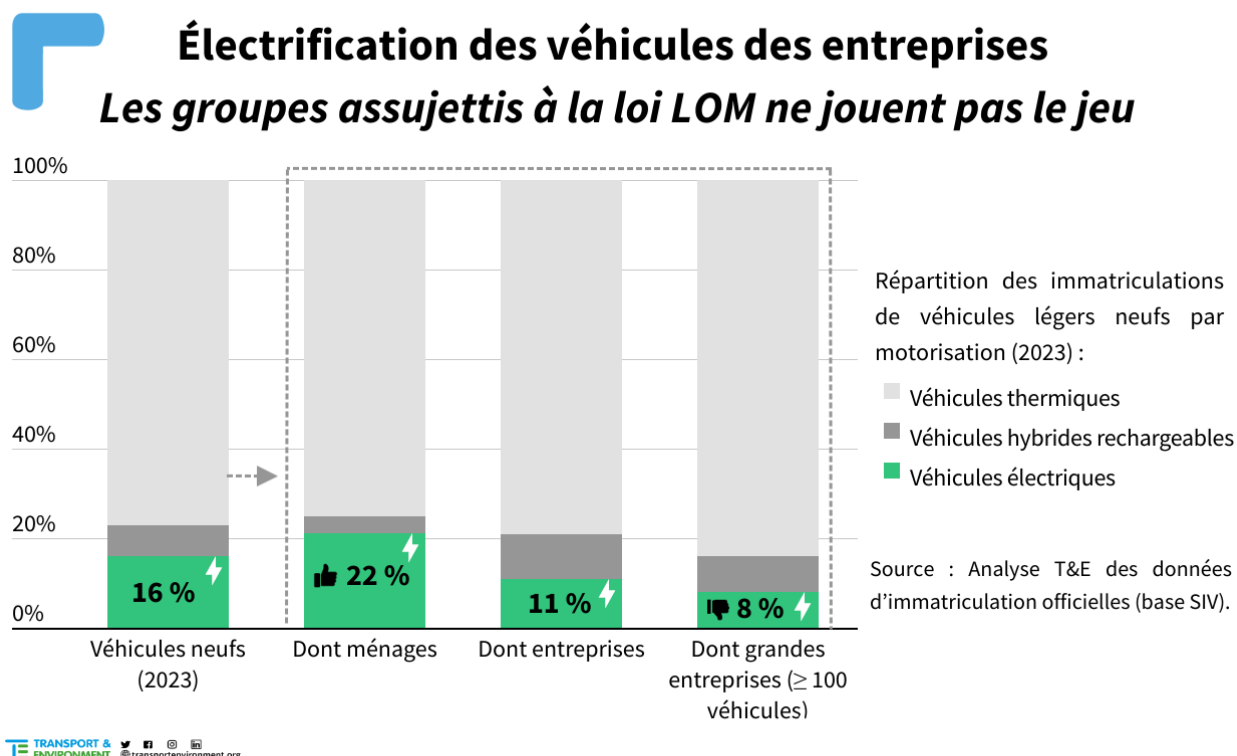
TRANSPORT & ENVIRONNEMENT transportenvironnement.org

⁶ Contactées par T&E plusieurs semaines avant la publication du rapport, ces sociétés n'ont pas souhaité commenter ces résultats (à l'exception d'Air Liquide, voir ci-dessous). À l'inverse, les groupes "leaders" ont confirmé les chiffres.

⁷ Air Liquide a indiqué avoir mis en place un projet d'électrification avec une équipe dédiée en 2023, et viser un objectif de 20-25 % de véhicules électriques dans les commandes pour les années 2024-2026.

Ces performances sont d'autant plus dommageables que la loi est peu ambitieuse. Le quota légal de 10 % inclut en effet les véhicules hybrides rechargeables, de faux véhicules “verts”, polluants⁸ et coûteux⁹. Cette faille permet à certains grands groupes comme Altice ou Bolloré de respecter la loi en immatriculant respectivement 2 et 3 % de véhicules “100 % électriques”.

Au final, la part de marché de l'électrique sur l'ensemble des véhicules neufs immatriculés par les grandes flottes visées par la loi (≥ 100 véhicules) plafonne à 8 %¹⁰. Ce sont donc les ménages qui portent la transition du pays vers le véhicule électrique, avec un rythme d'adoption 3 fois supérieur (22 %).



Pourtant, comme en 2022, des entreprises engagées comme EDF (40 % de véhicules électriques parmi les véhicules immatriculés en 2023), La Poste (46 %), Filippi Auto (59 %), SAP (51 %), SPIE (60 %) ou SANEF (63 %) démontrent qu'un haut niveau d'ambition est possible.

⁸ T&E (2023), [PHEVs pollute more than claimed in cities and on commutes, new tests show](#) ; ICCT (2022), [Real-world usage of PHEVs in Europe: A 2022 update on fuel consumption, electric driving, and CO2 emissions](#).

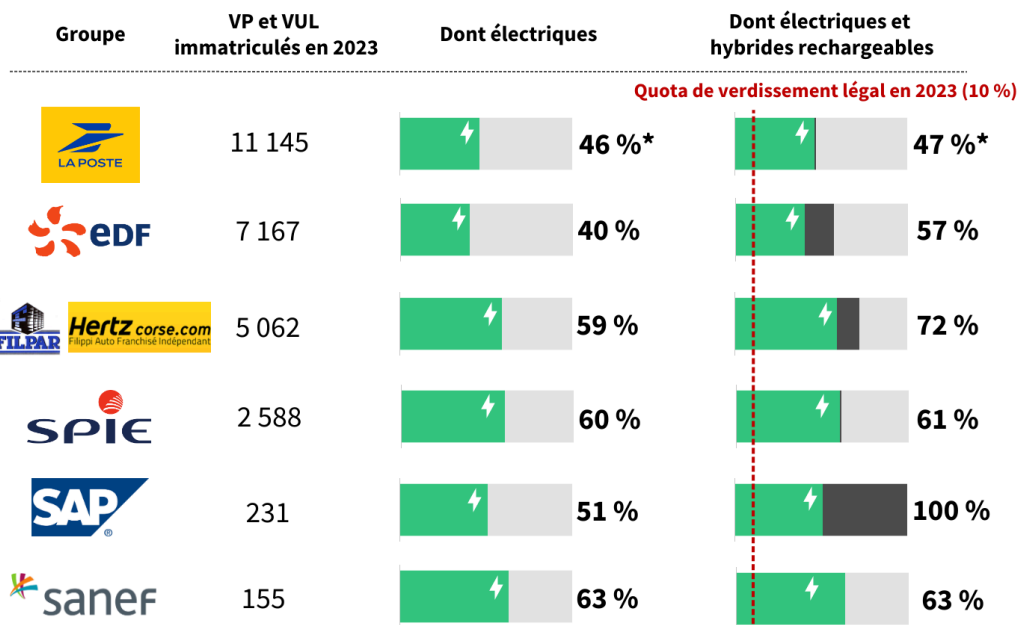
⁹ Arval (2023), [TCO Scope 2023](#) ; ALD-LeasePlan (Ayvens) (2023), [2023 Mobility Guide](#).

¹⁰ Ce pourcentage n'inclut pas les véhicules loués par les grandes sociétés de leasing (≥ 100 véhicules) aux petites flottes (< 100 véhicules) et aux particuliers. En incluant les véhicules loués par ces grandes sociétés de leasing aux petites flottes, la part des véhicules électriques sur l'ensemble des véhicules immatriculés par les entreprises concernées par la loi passerait à 9 %. En incluant les véhicules loués aux petites flottes et ceux loués aux particuliers, elle passerait à 15 %.



Verdissement des véhicules professionnels

Des entreprises donnent l'exemple



Source : Analyse T&E à partir des données d'immatriculations officielle (base SIV) et de la base Sirene.

* La Poste a immatriculé 890 trois roues électriques, ce qui porte l'électrification à 50 %.

TRANSPORT & ENVIRONNEMENT

De même, sur les 6 premiers mois de l'année, les entreprises françaises étaient en retard par rapport au rythme de transition des entreprises dans 12 autres pays européens (Suède, Finlande, Pays-Bas, Luxembourg, Belgique, Royaume-Uni, Autriche, Danemark, Portugal, Allemagne, Irlande, Slovénie)¹¹.

Part de marché des voitures électriques (janv.-juin 2023)			
Pays	Total	Ménages	Entreprises
1 Suède	38 %	40 %	37 %
2 Finlande	34 %	36 %	30 %
3 Pays-Bas	29 %	33 %	27 %
4 Luxembourg	20 %	14 %	25 %
5 Belgique	17 %	5 %	23 %
6 Royaume-Uni	16 %	8 %	23 %
7 Autriche	19 %	13 %	22 %
8 Danemark	31 %	49 %	20 %
9 Portugal	15 %	14 %	15 %
10 Allemagne	17 %	22 %	14 %
11 Irlande	19 %	21 %	13 %
12 Slovénie	8 %	5 %	12 %
Moyenne UE	13 %	14 %	12 %
13 France	16 %	20 %	11 %

¹¹ Analyse T&E des données officielles d'immatriculation de voitures neuves (janv.-juin 2023), traitées par DataForce.

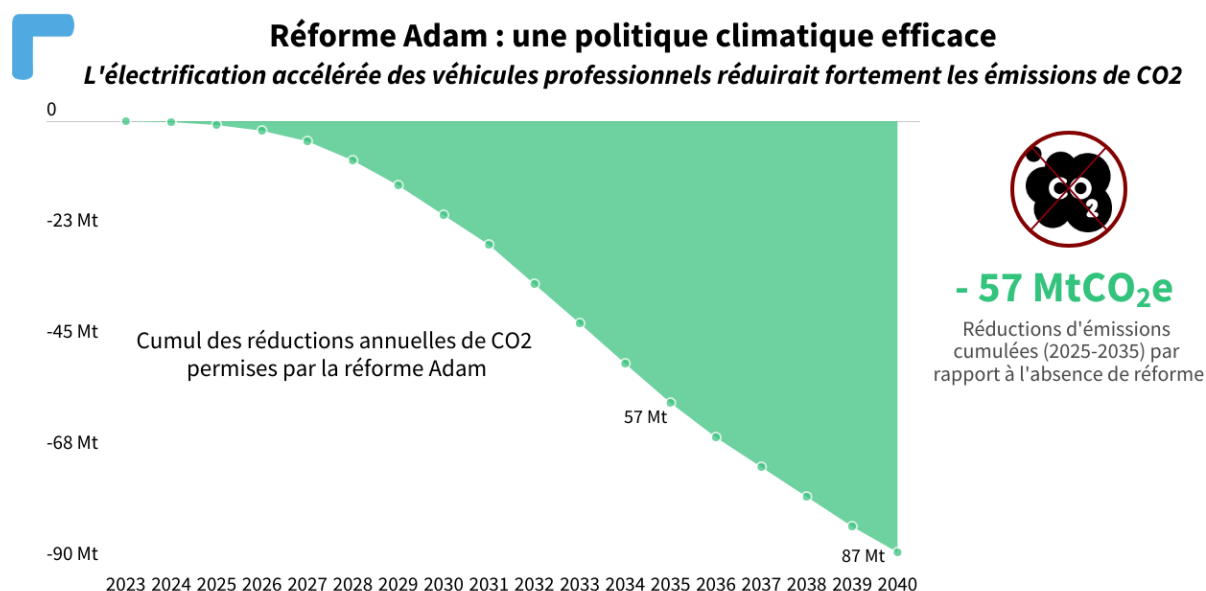
La réforme de ces obligations est une très bonne politique publique

Dans ce contexte, une proposition de loi visant à accélérer et à mieux contrôler les obligations de verdissement a été déposée par le député Damien Adam (Renaissance)¹². En résumé, elle renforce la trajectoire d'électrification, exclut les véhicules hybrides rechargeables du périmètre de la loi et introduit des contrôles et des sanctions visant les entreprises qui ne jouent pas le jeu.

T&E a modélisé les impacts associés à la mise en œuvre de cette réforme :

- **Un puissant instrument de lutte contre le changement climatique**

L'application de la réforme Adam réduirait fortement les émissions nationales de CO₂. En cumulé, entre 2025 et 2035, ce sont 57 millions de tonnes de CO_{2e} supplémentaires qui pourraient être évitées par rapport à la poursuite de la tendance du marché (87 Mt CO_{2e} sur 2025-2040).



Source : Modélisation par les analystes de T&E.

Note : Le cumul des émissions évitées, représenté par l'aire verte, est *additionnel*, c'est-à-dire que ces réductions d'émissions s'ajoutent à celles qui résulteraient de la poursuite de la tendance prévisible d'électrification du marché (représentée par l'axe des abscisses).

TRANSPORT & ENVIRONNEMENT @transportenvironment.org

À elle seule, cette mesure représente ainsi 16 % de l'effort de réduction des émissions annuelles de CO₂ visé par le gouvernement en 2030 pour les transports (5,6 Mt CO_{2e} sur 36 Mt CO_{2e})¹³.

- **Un outil de politique industrielle efficace**

Entre 2025 et 2035, 3,7 millions de véhicules électriques neufs supplémentaires seraient vendus grâce à la réforme, soit 12 fois le nombre de véhicules électriques neufs vendus en 2023.

¹² [Proposition de loi n°2126](#), déposée le 5 décembre 2023 et actualisée le 30 janvier 2024.

¹³ France Nation Verte (2023), [Mieux agir. La planification écologique](#).



Réforme Adam : un outil de politique industrielle

L'électrification accélérée des véhicules professionnels soutiendrait la filière automobile

4 000 000

3 000 000

2 000 000

1 000 000

0

Cumul des ventes annuelles de véhicules électriques générées par la réforme Adam

2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035

Source : Modélisation par les analystes de T&E.

Note : Le cumul des ventes de véhicules électriques neufs, représenté par l'aire verte, est *additionnel*, c'est-à-dire que ces ventes s'ajoutent à celles qui résulteraient de la poursuite de la tendance actuelle d'électrification du marché (représentée par l'axe des abscisses).

TRANSPORT & ENVIRONNEMENT  transportenvironnement.org



+ 3,7 M de véhicules électriques neufs

entre 2025 et 2035

dont :

1,7 M de marque française



550 000 assemblés en France

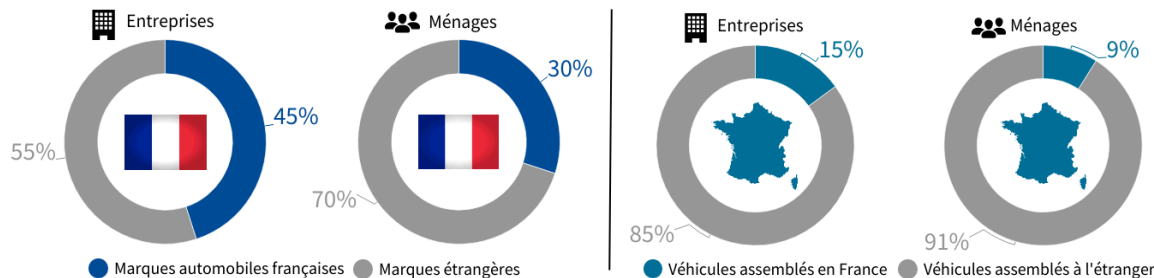


Les grandes entreprises visées par la loi étant plus “fidèles” aux constructeurs automobiles hexagonaux et aux véhicules produits sur le territoire national que les ménages, ce surplus de demande soutiendrait la transition de la filière automobile nationale.



Politique industrielle : les entreprises plus “fidèles” aux constructeurs hexagonaux

Marque et origine des véhicules immatriculés en 2023 par les entreprises assujetties aux obligations d'électrification de la loi LOM



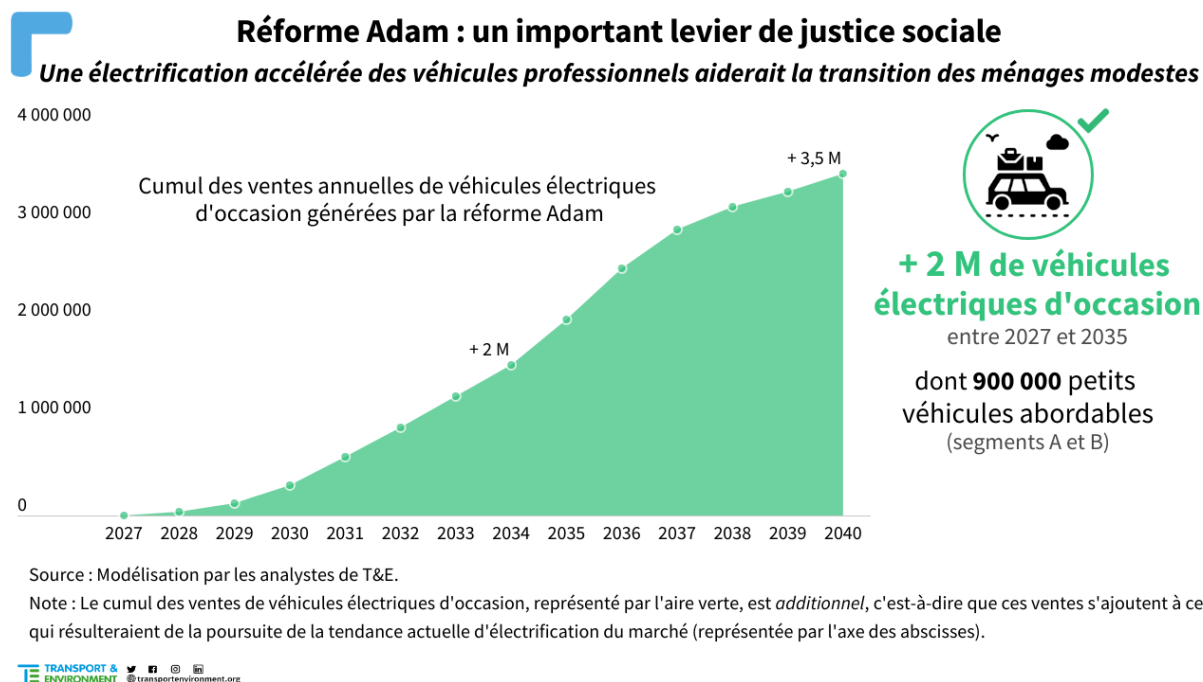
Source : Analyse T&E des données d'immatriculation officielles (base SIV).

TRANSPORT & ENVIRONNEMENT  transportenvironnement.org

En posant l'hypothèse que les comportements d'achat des entreprises assujetties aux obligations de la loi LOM restent stables, la réforme Adam pourrait ainsi générer la vente additionnelle de 1,7 million de véhicules électriques de marque française et de 550 000 véhicules électriques assemblés en France.

- **Un important levier de justice sociale**

En moyenne, le taux de renouvellement des véhicules professionnels est plus rapide que celui des ménages (environ 4 ans contre 12 ans). Le renforcement de la loi entraînerait donc la diffusion sur le marché de l'occasion de 2 millions de véhicules électriques supplémentaires entre 2028 et 2035, dont 900 000 petits véhicules de segments A et B (en posant l'hypothèse que les parts de marché des petits véhicules en France soient constantes).



Ce surplus de véhicules électriques d'occasion facilitera la transition des classes moyennes et des ménages modestes, très dépendants de l'offre de seconde main¹⁴. En 2023, 84 % des véhicules achetés par les ménages l'ont été sur le marché de l'occasion, mais la part de marché des véhicules électriques d'occasion ne s'élève qu'à 1,75 % (89 000 véhicules). L'activation de ce levier est donc cruciale pour permettre à un plus grand nombre de Français d'accéder à une mobilité moins carbonée, en complément du dispositif de leasing social.

¹⁴ CE Delft (2016), [Data gathering and analysis to improve the understanding of second hand car and LDV markets and implications for the cost effectiveness and social equity of LDV CO₂ regulations](#).

- **Une mesure financièrement avantageuse pour les entreprises**

Les études de référence les plus récentes sont unanimes et concordent avec les retours d'expérience des acteurs engagés : sauf exception, le coût total d'utilisation (*Total Cost of Ownership* ou TCO) du véhicule électrique est dès aujourd'hui plus avantageux que ses équivalents thermiques¹⁵. Dans le détail, le surcoût à l'achat et les frais initiaux liés à la mise en œuvre du projet de transition sont rapidement compensés par des gains sur les coûts d'exploitation et sur la fiscalité. À terme, le passage à l'électrique représente donc un potentiel d'économies pour les entreprises, particulièrement intéressant en période d'inflation.

Au-delà des aspects financiers, cette transition est un atout pour l'attractivité et l'image des entreprises, et contribue au respect de leurs engagements climatiques.

Les ONG environnementales appellent à l'adoption de cette réforme

Au regard du potentiel climatique, industriel et social de la proposition de loi, les ONG environnementales se joignent à T&E pour appeler le Parlement et le gouvernement à enclencher le plus rapidement possible son processus d'examen, en maintenant un niveau d'ambition à la hauteur des enjeux.



En particulier, T&E appelle le législateur à ne pas céder aux demandes de dérogations demandées pour certaines catégories de véhicules ou par certains secteurs, qui videraient la loi de sa substance. L'exemple et le retour d'expérience des entreprises engagées démontrent que ces dérogations ne se justifient pas et qu'une transition ambitieuse est non seulement possible mais bénéfique.

Contact

Léo Larivière
Responsable plaidoyer transition automobile
leo.lariviere@transportenvironment.org

Nicolas Raffin
Responsable médias et communications
nicolas.raffin@transportenvironment.org

¹⁵ UFC Que Choisir (2021), [Coût de détention des véhicules. La voiture électrique, à contre-courant des idées reçues](#) ; Arval (2023), [TCO Scope 2023](#) ; ALD-LeasePlan (Ayvens) (2023), [2023 Mobility Guide](#).