



Rapport - Février 2025

Électrification des grandes flottes : une mesure ciblée conciliant climat, industrie et politique sociale.

Bilan des quotas de verdissement de la loi
d'Orientation des Mobilités (LOM). Édition 2025.

T&E

Publié : Février 2025

Auteur : Léo Larivière

Analyses et modélisations : Arnau Oliver Antich

Editeur responsable : William Todts, Directeur exécutif

© 2025 European Federation for Transport and Environment AISBL

Pour citer ce rapport

T&E (2025), *Électrification des grandes flottes : une mesure ciblée conciliant climat, industrie et politique sociale.*

Contact

Léo Larivière

Responsable transition automobile

T&E France

leo.lariviere@transportenvironment.org

Nicolas Raffin

Responsable médias et communications

T&E France

nicolas.raffin@transportenvironment.org

Résumé exécutif

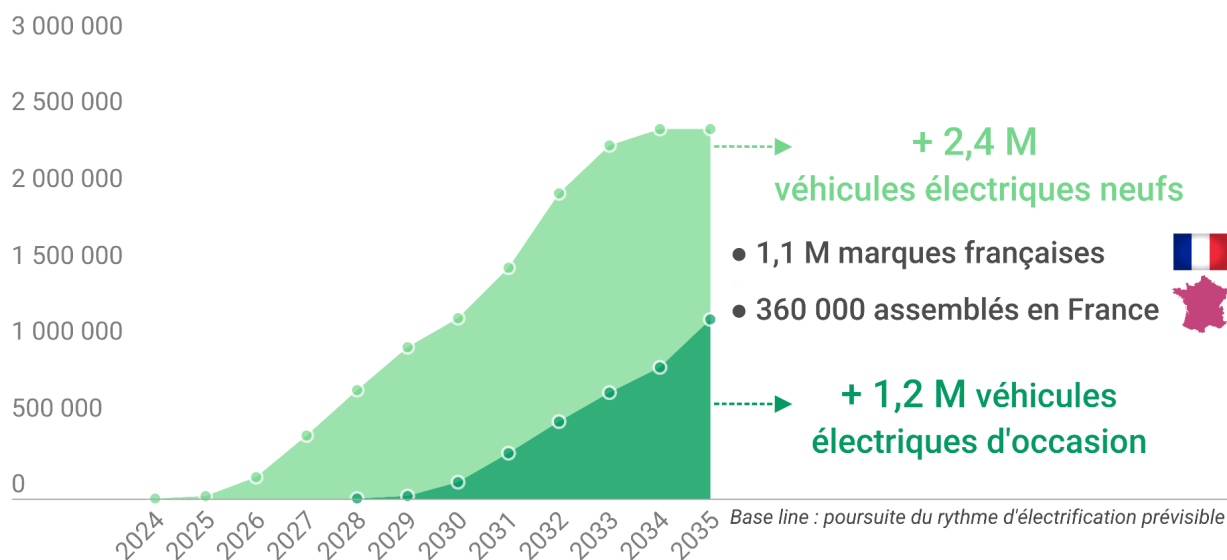
Pour la troisième année consécutive, T&E a analysé les données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV) pour réaliser **le bilan des quotas de verdissement de la loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**.

- La LOM oblige **3 700 groupes** (soit moins de 1 % des groupes actifs sur le territoire national) à verdir leurs flottes de voitures et d'utilitaires ou, dans le cas des groupes de location, leurs *business models*.
- L'influence de ces groupes sur le marché automobile est décisive :
 - Chaque année, ils immatriculent **les deux tiers (66 %) des véhicules neufs**, structurant ainsi le renouvellement du parc français.
 - Ils sont **les premiers clients des constructeurs hexagonaux**, et constituent un débouché incontournable pour **vendre les modèles *Made in France*** (qui représentent ¼ de leurs immatriculations).
 - Ils sont **les principaux fournisseurs de voitures électriques sur le marché de l'occasion**, dont dépendent la grande majorité des Français.
- L'écart se creuse entre les groupes qui respectent la LOM (25 % des assujettis à la loi) et **se convertissent rapidement à l'électrique**, et ceux qui ignorent les obligations légales (75 % des assujettis) et qui persistent dans leur attentisme.
- Six groupes « hors-la-loi » sur dix n'ont même pas immatriculé un seul véhicule électrique en 2024 : l'irrespect de la LOM n'est donc pas lié aux obstacles techniques mais à **l'absence de volonté de démarrer la transition électrique**.
- Au-delà de la minorité de grandes flottes leaders qui montrent la voie (EDF, La Poste, Orange, Crédit Agricole, Filpar...), la transition électrique du marché des véhicules neufs continue ainsi de reposer sur **les particuliers et les administrations**.
- Une **réforme des quotas de la LOM** est prévue en 2025, pour mieux les faire respecter. Les modélisations de T&E permettent de **chiffrer l'ampleur des bénéfices potentiels** :
 - Par rapport à la poursuite du rythme actuel d'électrification, **2,4 millions de véhicules électriques neufs supplémentaires** pourraient être mis en circulation grâce à la réforme entre 2025 et 2035, dont 1,1 million de marques françaises et 360 000 produits dans les usines hexagonales.

- L'accélération de la conversion électrique des grandes flottes alimenterait le marché de l'occasion avec **1,2 million de véhicules électriques de seconde main supplémentaires d'ici à 2035**, soit près de 10 fois le nombre de véhicules électriques d'occasion vendus en 2024.

Réformer les quotas de verdissement de la LOM : une politique industrielle et sociale

Cumul des immatriculations de véhicules électriques supplémentaires générées par la réforme de la LOM proposée par T&E (2025-2035)



Source : Modélisation T&E des mesures suivantes appliquée en 2025 : sortie des hybrides rechargeables, linéarisation des quotas, atteinte du 100 % électrique en 2032 et introduction de sanctions pour faire respecter la trajectoire d'électrification.



- À lui seul, ce surplus de véhicules électriques réduirait les émissions françaises de **37 millions de tonnes de CO₂ sur les dix prochaines années**. Cela équivaut à l'arrêt total de tout le trafic aérien français pendant près d'un an et demi.
- T&E alerte néanmoins contre l'introduction d'exemptions multiples au cours de la discussion parlementaire, notamment pour ce qui concerne les multinationales de la location. Ces exemptions auraient pour effet de **vider la LOM de sa substance** et, au final, de faire reposer la transition électrique sur les constructeurs, les ménages et les plus petites entreprises.

1. Une politique de transition automobile juste

1.1 « Quotas LOM » : de quoi parle-t-on ?

En 2019, la loi d’Orientation des Mobilités (LOM) a créé une obligation de transition progressive des « **grandes flottes** » de plus de 100 voitures et utilitaires (« flottes réelles » et flottes des loueurs de courte et de longue durée)¹.

Définitions :

« **Flottes réelles** » (de l’anglais *True fleets*) désignent les flottes professionnelles classiques, composées de véhicules de service et de fonction.

« **Loueurs** » désignent les groupes de location de véhicules. On distingue les groupes de location de courte durée, et les groupes de location de longue durée (ou *leasing*, avec ou sans option d’achat).

« **Grandes flottes** » désignent les parcs professionnels de plus de 100 voitures et utilitaires assujettis à la LOM. Ces parcs relèvent des flottes réelles ou des loueurs.

« **Véhicules** » désignent les véhicules légers, soit les voitures et les utilitaires.

Concrètement, les groupes qui gèrent ces grands parcs professionnels doivent inclure une **part croissante de véhicules à faibles émissions** (électriques ou hybrides rechargeables) sur l’ensemble des commandes de voitures et utilitaires passées sur une année. S’agissant spécifiquement des loueurs, l’ensemble des véhicules commandés sur l’année sont assujettis aux quotas de verdissement, y compris lorsque le client final est une flotte réelle de moins de 100 véhicules ou un particulier².

Trajectoire de verdissement prévue par la LOM pour les grandes flottes privées (2022-2030)			
2022-2023	2024-2026	2027-2029	2030
10 %	20 %	40 %	70 %

¹ Articles [L. 224-7](#) à [L. 224-12-1](#) du Code de l’Environnement.

² Comme l’a confirmé le Conseil d’Etat dans une [décision](#) d’octobre 2023.

1.2 Les grandes flottes : une forte concentration autour de grands groupes

Au total, en France, environ **3 700 groupes** gèrent un parc de plus de 100 véhicules et sont donc visés par la LOM. Cela représente **moins de 1 %** des groupes actifs sur le territoire national³.

	Concernés par les quotas LOM ≥ 100 véhicules en parc
Flottes réelles	3 398 groupes
Location de courte durée	307 groupes
Location de longue durée (<i>leasing</i>)	87 groupes

Les grandes flottes visées par la LOM se caractérisent toutefois par une concentration marquée autour d'un noyau de multinationales. En 2024, les véhicules immatriculés par **les 500 plus grandes flottes réelles** représentent ainsi 31 % du total véhicules immatriculés par les flottes réelles opérant en France.

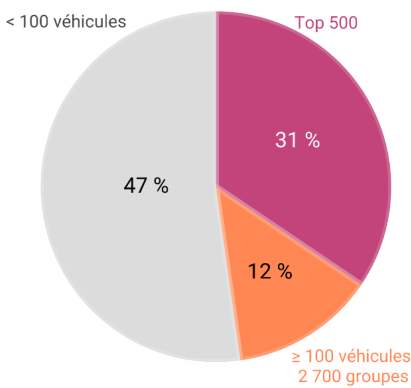
De même, les **cinq principaux loueurs de longue durée** ont été à l'origine de **65 % des immatriculations de ce secteur**, tandis que **le top 5 des plus grands loueurs de courte durée** compte pour **59 % des véhicules immatriculés par leur filière**.



La LOM concerne surtout les grands groupes

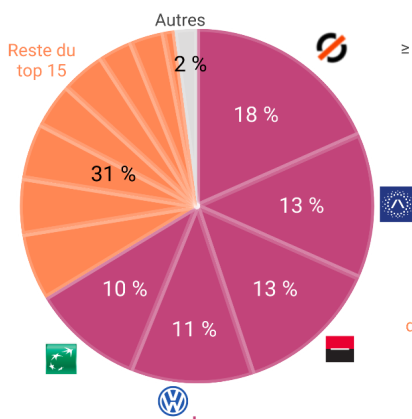
Focus sur les immatriculations de véhicules professionnels neufs par sous-secteurs (2024)

Flottes « réelles » (i.e. de véhicules de service/fonction)



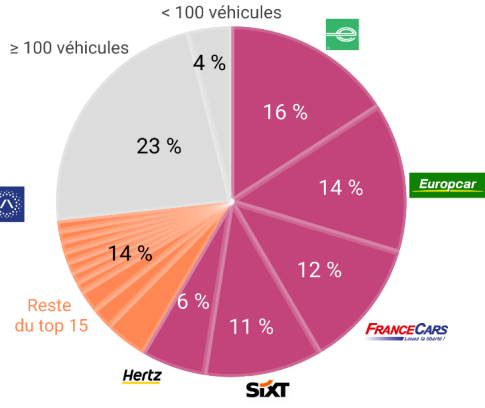
Le **top 500** des flottes réelles = **31 %** du total des immat. des flottes réelles

Loueurs de longue durée (*leasing*)



Le **top 5** des « leaseurs » = **65 %** des immat. du secteur
Le **top 15** = **98 %**

Loueurs de courte durée



Le **top 5** des loueurs = **59 %** des immat. du secteur
Le **top 15** = **73 %**

Source : SIV (traitement NGC-Data). Immatriculations de véhicules légers au 31/12/24.

Note : Les « grandes flottes » désignent les groupes visés par les quotas de verdissement de la LOM.



³ INSEE (2020), [Les entreprises en France. Groupes de société](#).



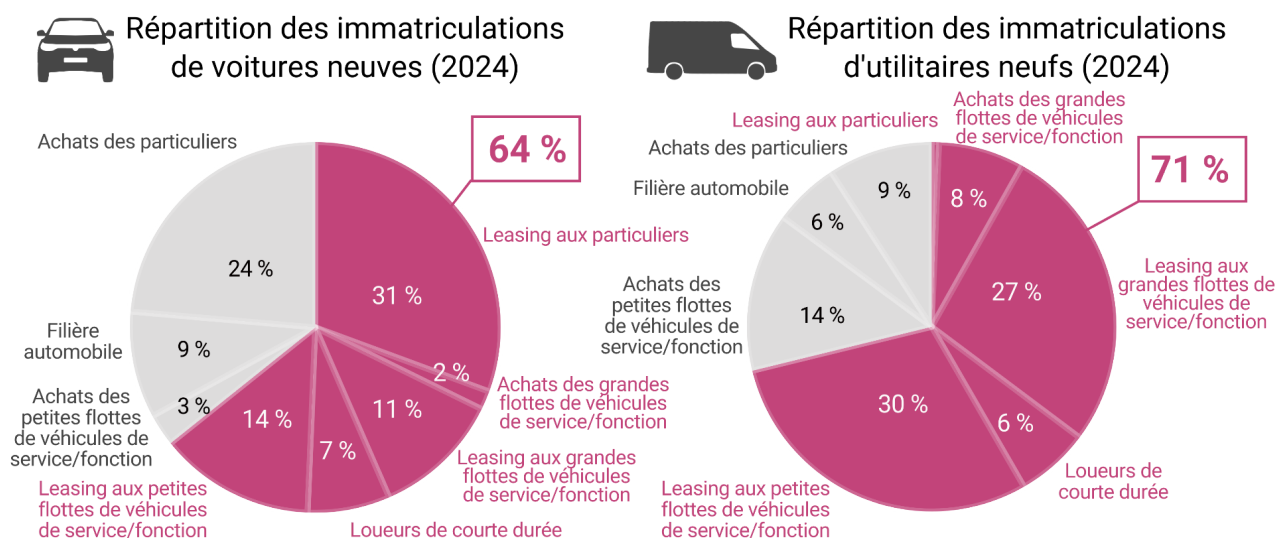
1.3 Les grandes flottes : le cœur du marché automobile français

Si peu d'organisations sont visées par la LOM, son influence sur le marché automobile est décisive. En 2024, ces grandes flottes professionnelles ont immatriculé **1,4 million de véhicules légers neufs** (dont 1,1 million de voitures et 280 000 utilitaires), soit **les deux tiers (66 %)** de l'ensemble des nouvelles mises à la route.

Les grandes flottes visées par la LOM mettent en circulation les deux tiers (66 %) des voitures et utilitaires neufs

■ Acteurs non concernés par les quotas de verdissement de la LOM

■ Acteurs concernés par les quotas de verdissement de la LOM



Source : SIV (traitement NGC-Data). Immatriculations de véhicules légers au 31/12/24.

Note : La LOM vise les flottes de véhicules de service et de fonction et les parcs des loueurs de courte et de longue durée de plus de 100 véhicules légers.



1.4 Des clients stratégiques pour l'industrie automobile nationale

Les grandes flottes visées par la loi sont plus « fidèles » aux constructeurs automobiles nationaux et aux véhicules assemblés en France que ne le sont les ménages.

En 2024, la moitié (51 %) des véhicules légers neufs immatriculés par les flottes de plus 100 véhicules étaient de **marque française** et un quart (25 %) étaient **assemblés en France**⁴, contre respectivement un tiers (33 %) et un sur dix (13 %) chez les particuliers.

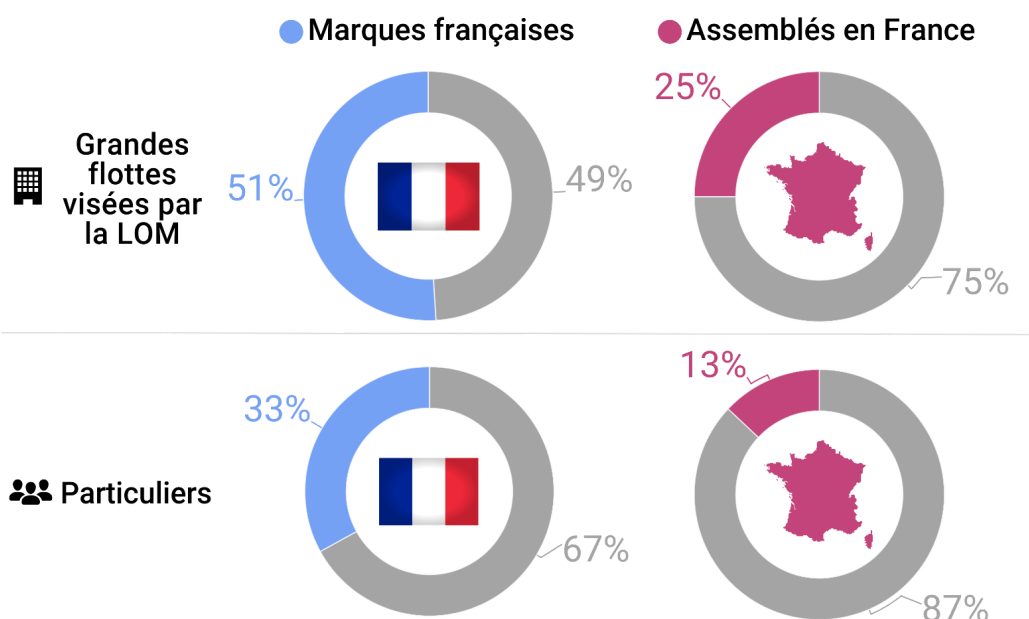
Cela est d'autant plus vrai dans le cas des grandes flottes « réelles » visées par la LOM : 63 % de leurs nouveaux véhicules étaient de marque française et 28 % étaient assemblés en France. Les loueurs s'avèrent quant à eux moins fidèles à la filière française (respectivement 52 % et 21 % pour les grands loueurs de courte durée, 41 % et 20 % pour les grands groupes de leasing⁵).

⁴ Hors leasing aux particuliers.

⁵ Ibid.

Les grandes flottes : un débouché stratégique pour le *Made in France*

Parts de marché des voitures et utilitaires de marques françaises et assemblés en France sur l'ensemble des véhicules neufs immatriculés (2024)



Source : SIV (traitement NGC-Data). Immatriculations de véhicules légers au 31/12/24.

Note : Les « grandes flottes » désignent les groupes visés par les quotas de verdissement de la

LOM : flottes, loueurs de courte et de longue durée (hors *leasing* aux particuliers) opérant plus de 100 véhicules légers.



La demande des grandes flottes est ainsi **indispensable pour permettre aux constructeurs français de respecter les objectifs européens de baisse d'émissions de CO₂⁶**. Elle conditionnera également l'atteinte des cibles du contrat de la filière automobile nationale : produire 2 millions de véhicules électriques en France d'ici 2030 et multiplier par 4 les ventes de voitures électriques neuves entre 2022 et 2027 et par 6 pour les utilitaires électriques⁷.

1.4 Les premiers fournisseurs de véhicules électriques d'occasion

Les véhicules achetés neufs par les groupes visés par la LOM sont très rapidement revendus, après trois ou quatre ans d'utilisation (et même 9 mois pour les véhicules de location de courte durée⁸)⁹. Elles participent donc fortement au renouvellement de l'offre automobile d'occasion, **sur lequel se fournissent la grande majorité des Français** (83 % d'entre eux en 2024) et les petites flottes.

⁶ [Regulation \(EU\) 2019/631](#).

⁷ Ministère de l'Economie (2024), [Signature du contrat stratégique de la filière automobile](#).

⁸ ADEME, Mobilians (2023), [Contribution de la filière location courte durée à la transition environnementale et à l'économie française](#).

⁹ SDES (2022), [Données sur le parc de véhicules en circulation au 1^{er} janvier 2022](#).

Les quotas de verdissement contribuent en ce sens à **rendre la voiture électrique accessible à tous ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter ou louer des modèles électriques neufs**. À l'inverse, l'absence de structuration d'un marché de la voiture électrique d'occasion enferme les classes moyennes, les TPE et PME, dans une dépendance aux voitures thermiques anciennes, polluantes et de plus en plus coûteuses.

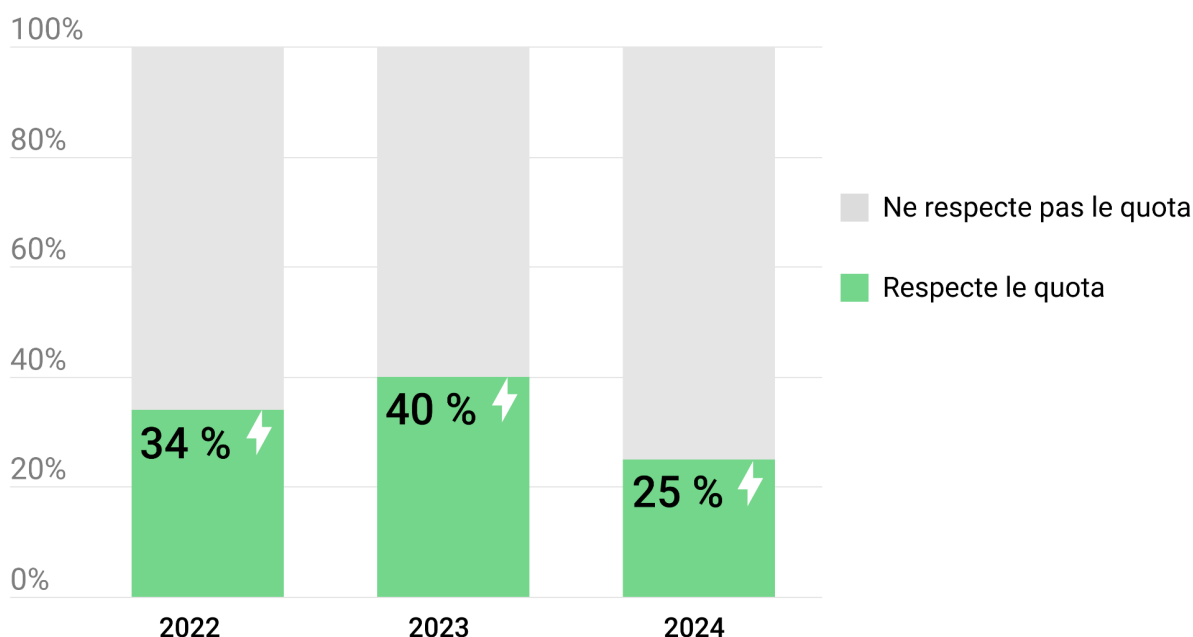
2. L'écart se creuse entre leaders et retardataires

2.1 La transition est rapide une fois lancée, mais la majorité des grandes flottes demeure attentiste

En 2022 et 2023, seuls 34 % puis 40 % des groupes concernés par les obligations de verdissement fixés par la LOM avait respecté le quota légal de 10 % de véhicules électriques ou hybrides rechargeables sur le total des véhicules intégré à la flotte dans l'année¹⁰. En 2024, alors que le quota requis est passé à 20 %, seul **un quart (25 %)** des acteurs visés l'ont respecté¹¹.

Seule une minorité des grandes flottes respecte la LOM

Évolution de la part des grandes flottes qui respectent leur quota de verdissement



Source : SIV (traitement NGC-Data). Immatriculations de véhicules légers au 31/12/24.

Note : Les « grandes flottes » désignent les groupes visés par les quotas de verdissement de la LOM : flottes, loueurs de courte et de longue durée opérant plus de 100 véhicules légers.



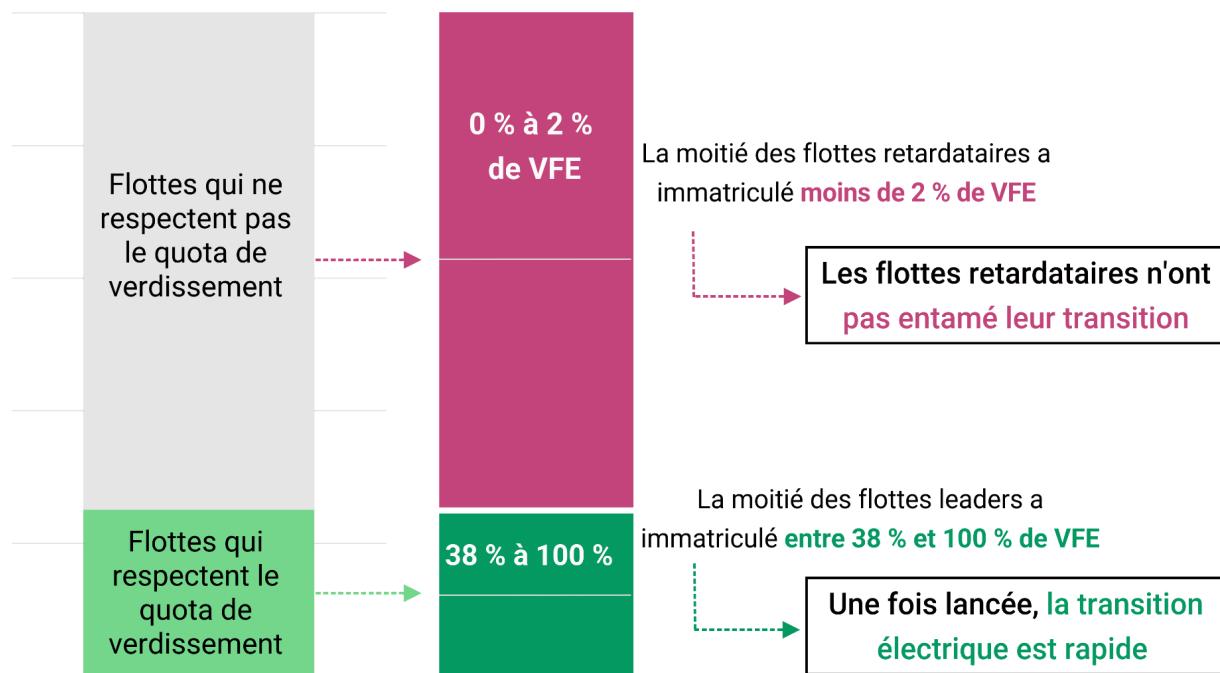
¹⁰ T&E (2024), [Électrification des véhicules professionnels : 60 % des grandes entreprises ne respectent pas la loi](#).

¹¹ Dans le détail, 850 grandes flottes de véhicules de service/fonction (sur 3 196), 33 groupes de location de courte durée (sur 282) et 22 groupes de leasing (sur 74) ont atteint les 20 %. Seuls sont considérés ici les groupes ayant immatriculé au moins un véhicule en 2024.

Dans le détail, les grandes flottes se divisent en deux catégories. D'un côté, une minorité de grandes flottes a lancé sa transition et affiche **des taux d'électrification au-dessus des quotas requis par la LOM**. La part médiane de véhicules à faibles émissions pour ces groupes s'élève déjà à 38 %. De l'autre, les groupes retardataires ne se sont **pas encore réellement saisis du sujet**, avec une part médiane de véhicules à faibles émissions de 2 % seulement.

Verdissement des flottes visées par la LOM : le fossé se creuse

Parts médianes de véhicules à faibles émissions (VFE) immatriculés en 2024

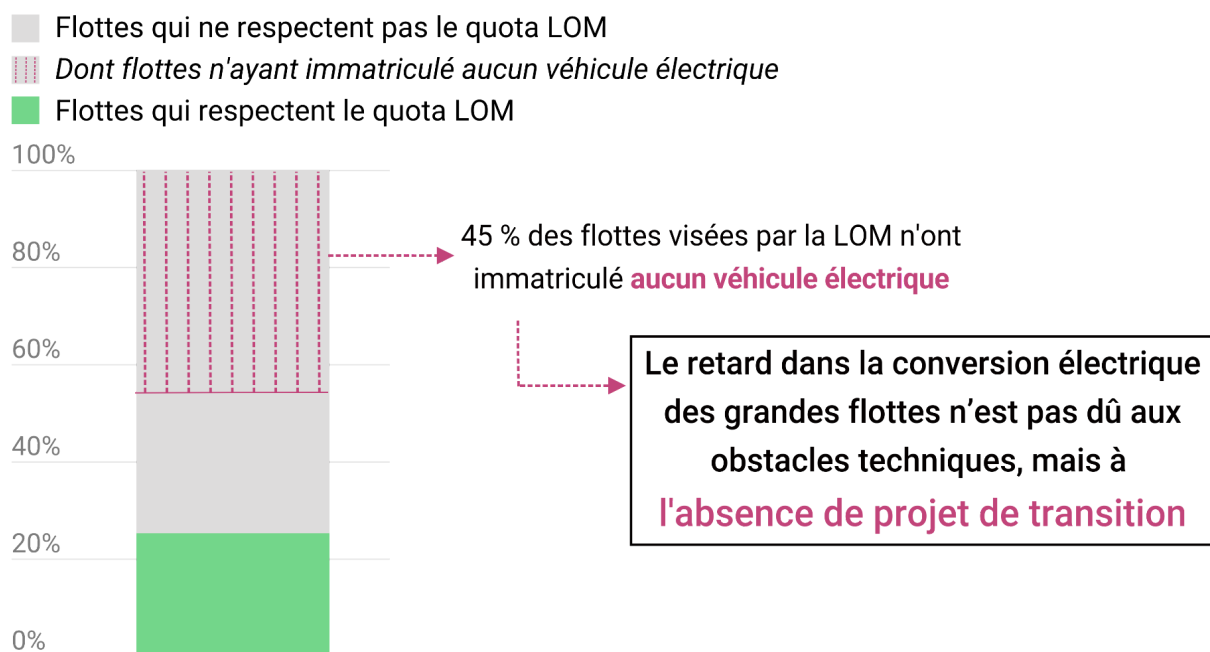


Source : SIV (traitement NGC-Data). Immatriculations de véhicules légers au 31/12/24.



Pire encore, si l'on ne considère pas les véhicules hybrides rechargeables, 62 % des groupes n'ayant pas respecté la LOM n'ont immatriculé aucun modèle électrique en 2024, **soit 45 % du total des organisations concernées par la loi**. Cela vient confirmer le fait que l'irrespect de la loi ne peut être mis sur le compte des obstacles techniques (autonomie, recharge, etc.) ; elle est en réalité avant tout liée à l'absence de mise en place de projets de conversion de la part des directions des organisations visées.

Près de la moitié des grandes flottes visées par la LOM n'ont immatriculé aucun véhicule électrique en 2024



Source : SIV (traitement NGC-Data). Immatriculations de véhicules légers au 31/12/24.



De même, la ligne de fracture entre leaders et retardataires n'est pas liée aux spécificités de certains secteurs d'activité. Comme en 2022 et 2023, des entreprises nationales comme **EDF** et surtout **La Poste** font figure de leaders de l'électrification des flottes (respectivement 54 % et 69 % de véhicules électriques sur le total des véhicules immatriculés en 2024), tandis que la **SNCF** apparaît toujours très en retard (5 %).

Parmi les nouveaux « bons élèves », on trouve des groupes du BTP comme **Eiffage** (25 %), **Vinci** (27 %) et **Bouygues** (28 %), à l'inverse du **groupe NGE** (6 %), qui n'atteint pas le quota requis.

Du côté des loueurs de longue durée, **Crédit Agricole** a déjà fortement électrifié son modèle d'activité pour ses activités de leasing (36 %), là où **BPCE** reste ancré dans un modèle de location de longue durée carboné (8 %).

Pour la location de courte durée, le groupe corse **Filpar** continue de montrer la voie (17 %), à l'inverse des multinationales du secteur comme **Enterprise Rent A Car** (1 %), **Europcar** (1 %) ou **Sixt** (2 %)¹².

¹² Hors véhicules des entreprises franchisées.

Verdissement des flottes : chaque secteur a ses leaders et ses retardataires

Parts de marché des voitures et utilitaires à faibles émissions pour plusieurs grandes flottes

Secteur	Les leaders			Les retardataires		
	Groupe	Véhicules immatriculés en 2024	Dont électriques / hybrides rechargeables	Groupe	Véhicules immatriculés en 2024	Dont électriques / hybrides rechargeables
Groupes publics		4 588	69 % / 3 %		5 270	5 % / 1 %
Télécom		4 369	41 % / 1 %		1 066	0 % / 4 %
Bâtiments		10 269	27 % / 8 %		1 573	6 % / 2 %
		10 502	28 % / 1 %			
Leasing		43 123	36 % / 6 %		56 871	8 % / 6 %
Loueur de courte durée		2 381	17 % / 9 %		23 298	1 % / 3 %

Source : SIV (traitement NGC-Data). Immatriculations de véhicules légers au 31/12/24.

Note : Les « grandes flottes » désignent les groupes visés par les quotas de verdissement de la LOM : flottes, loueurs de courte et de longue durée opérant plus de 100 véhicules légers.



2.2 En France, une transition portée par les particuliers et le public

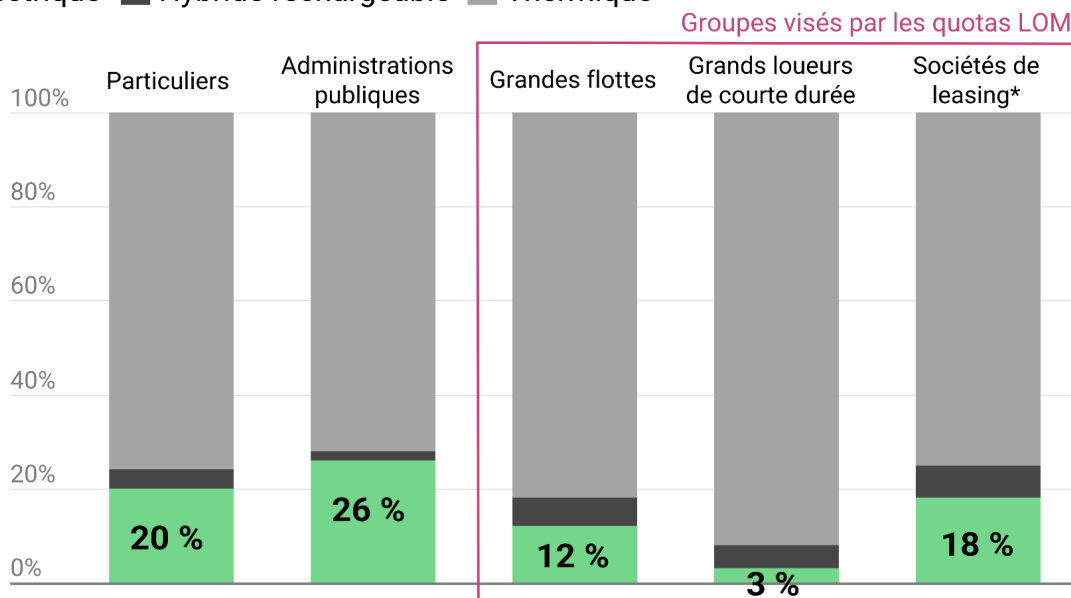
Au final, en 2024, la part de marché de l'électrique plafonne à **12 % des véhicules neufs** pour les grandes flottes « réelles » visées par la loi et même à **3 % pour les groupes de location de courte durée**. Les groupes détenant une ou plusieurs sociétés de leasing s'en sortent mieux grâce au leasing aux particuliers, avec une électrification moyenne à **18 %**.

Le rythme d'électrification des groupes visés par la LOM est donc largement inférieur à celui des **ménages (20 %)** et des **administrations (26 %)**, qui continuent de porter la transition du marché des véhicules neufs.

Véhicules électriques : une transition portée par les particuliers et les administrations publiques

Segmentation énergétique des immatriculations de véhicules légers neufs en 2024

■ Électrique ■ Hybride rechargeable ■ Thermique



Source : SIV (traitement NGC-Data). Immatriculations de véhicules légers au 31/12/24.

* Y compris location aux particuliers.



Le « verdissement artificiel » par l'hybride rechargeable se poursuit

Les voitures hybrides rechargeables représentent toujours une part significative des véhicules « à faibles émissions » immatriculés par les organisations visées par la LOM : en moyenne, ils comptent pour 6 % des immatriculations des grandes flottes réelles, 5 % de celles des groupes de location de courte durée et 7 % de celles des sociétés de leasing.

En conditions réelles de conduite, ces voitures s'avèrent pourtant aussi émissives (140 gCO₂/km) et énergivores (6 L/100) que les voitures essence ou diesel classiques¹³. Elles sont par ailleurs le modèle de véhicule le plus coûteux du marché en coût total d'utilisation, du fait d'un prix plus élevé à l'achat et d'une sur-consommation de carburant¹⁴.

¹³ Commission européenne (2024), [Evolution of the real-world CO2 emissions gap for passenger cars and light commercial vehicles](#).

¹⁴ Arval (2023), [TCO Scope 2023](#) ; ALD-LeasePlan (Ayvens) (2023), [2023 Mobility Guide](#).

3. Réformer la LOM n'a que des avantages

3.1 Une réforme plus que jamais d'actualité

Dans ce contexte, **une proposition de loi** réformant les quotas de verdissement de la LOM devrait être débattue en 2025. Cette réforme, inspirée des conclusions de la mission d'information conduite par les députés Leseul et Fiévet, doit permettre de corriger les défaillances actuelles¹⁵.

Compte tenu des analyses présentées dans le présent rapport, T&E soutient les orientations suivantes :

- **Introduction de sanctions proportionnées mais dissuasives** en cas de manquement aux obligations légales, pour assurer le respect des quotas.
- **Linéarisation de la trajectoire de verdissement** (+ 10 points de pourcentage par an) jusqu'à atteindre **100 % de véhicules électriques au plus tard en 2035**, en cohérence avec les plans de transition nationaux et européens et les prévisions de ventes des constructeurs.
- **Exclusion des véhicules hybrides rechargeables**, pour recentrer le verdissement sur les véhicules réellement bénéfiques sur le plan climatique, financier et industriel.
- **Création d'un sous-quota d'intégration des véhicules électriques éco-scorés**, pour assurer que les grandes flottes continuent à demeurer ce débouché stratégique pour les modèles produits en Europe et performants sur le plan environnemental.
- **Introduction d'une obligation de formation des salariés** qui auront la charge de mener à bien la transition électrique dans les groupes concernés.

T&E sera par ailleurs attentif aux points suivants :

- **Maintien des organisations actuellement visées par la LOM** dans le périmètre des quotas, et en particulier les multinationales de la location de courte et de longue durée.
- À l'inverse, **conservation des petites flottes réelles de moins de 100 véhicules en dehors du périmètre de la LOM** : par rapport aux grands groupes actuellement visés par la loi, ces acteurs ont en effet des moyens opérationnels et financiers limités pour se convertir.

Dans sa version ambitieuse, la réforme de la LOM est soutenue par une très large coalitions d'acteurs, qui ont pris position publiquement en 2024 : associations sociales et environnementales ([Réseau Action Climat](#), [Secours Catholique](#), [WWF](#), [Respire](#), [Pour un réveil écologique](#)), think-tanks (Institut Mobilités en Transition, [I4CE](#), [Shift Project](#)), association de consommateurs ([UFC-Que Choisir](#)), organisations professionnelles ([AVERE](#), EV100, CFDT)...

¹⁵ [Mission flash sur le verdissement des flottes automobiles](#) (2024).

3.2 Étude d'impact : la réforme coche toutes les cases de la bonne politique¹⁶

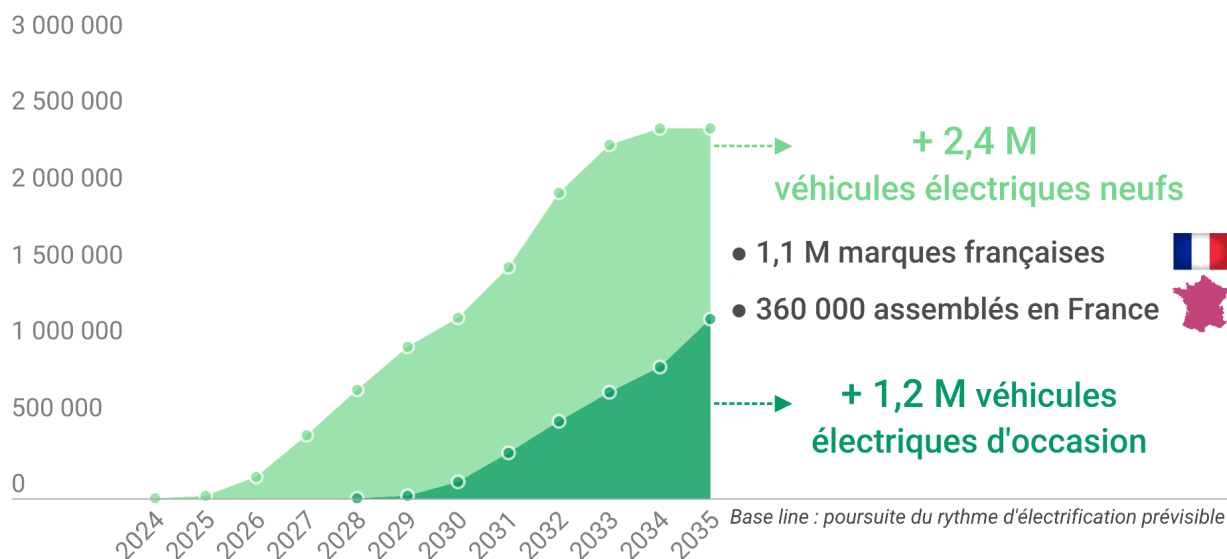
3.2.1 Une mesure décisive pour l'industrie et l'emploi en France

Par rapport à la poursuite de la trajectoire d'électrification actuelle des grandes flottes, la mise en place de la réforme proposée par T&E à partir de 2025 (avec sortie des hybrides rechargeables, linéarisation des quotas, atteinte du 100 % électrique en 2032, et introduction de sanctions pour assurer le respect de la trajectoire d'électrification) permettrait la mise en circulation de **2,4 millions de véhicules électriques neufs supplémentaires entre 2025 et 2035**.

En posant l'hypothèse d'une stabilité des parts de marché de la filière nationale dans les immatriculations des grandes flottes visées par la LOM grâce à la mobilisation de l'éco-score, cela pourrait représenter **1,1 million de véhicules électriques de marques françaises** (Renault, Peugeot et Citroën) et **360 000 produits dans les usines hexagonales**.

Réformer les quotas de verdissement de la LOM : une politique industrielle et sociale

Cumul des immatriculations de véhicules électriques supplémentaires générées par la réforme de la LOM proposée par T&E (2025-2035)



Source : Modélisation T&E des mesures suivantes appliquée en 2025 : sortie des hybrides rechargeables, linéarisation des quotas, atteinte du 100 % électrique en 2032 et introduction de sanctions pour faire respecter la trajectoire d'électrification.

T&E

¹⁶ T&E (2024), [Flottes : bientôt une mesure décisive pour le climat, la transition juste et la politique industrielle ?](#)

3.2.2 Une politique sociale au bénéfice de la classe moyenne

Au total, l'accélération de la transition électrique des entreprises générée par la réforme alimenterait le marché de l'occasion avec **1,2 million de véhicules électriques de seconde main supplémentaires d'ici à 2035**, soit près de 10 fois le nombre de véhicules électriques d'occasion vendus en 2024 (122 540).

3.2.3 Une mesure de planification climatique

À lui seul, le surplus de véhicules électriques lié à la réforme réduirait les émissions françaises de **37 millions de tonnes de CO₂ sur les dix prochaines années**. Cela équivaut à l'arrêt total de tout le trafic aérien français pendant près d'un an et demi¹⁷.

L'application des quotas de verdissement soulagerait les budgets publics

La réforme de la LOM est d'autant plus intéressante qu'elle permet d'accélérer la transition énergétique sans peser sur les comptes publics. Les quotas de verdissement permettent en effet d'orienter les investissements privés vers le financement de la transition automobile et ainsi de réserver les subventions publiques aux ménages ayant le plus besoin d'être accompagnés¹⁸.

¹⁷ Ministère de la Transition Écologique (2023), [Les émissions gazeuses liées au trafic aérien](#).

¹⁸ I4CE (2024), [Financement de la transition : quelles marges de manœuvre autour du besoin de financement public ?](#)