

Bilan 2025 et perspectives : location longue durée, la solution pour gérer et décarboner la mobilité des entreprises

Face à un environnement réglementaire instable, la location longue durée (LLD) confirme en 2025 son rôle clé dans la mobilité des entreprises, atteignant 29,3 % de part de marché en France. Les derniers chiffres confirment néanmoins une rupture historique du marché : après dix années de croissance continue (+28,7 %), le parc roulant des entreprises recule pour la première fois. Le manque de visibilité freine les décisions d'investissement, allonge les durées de détention en LLD (+27,7 % depuis 2020) et accentue le vieillissement des flottes, dont l'âge moyen a progressé de trois mois en deux ans selon une étude Dataneo pour SesamIld.

Sarah Roussel, présidente de SesamIld : « La mobilité durable ne se décrète pas, elle se construit dans la durée. Aujourd'hui, le manque de visibilité réglementaire crée un attentisme qui bloque le renouvellement des flottes, raréfie les véhicules d'occasion récents et compromet à la fois la décarbonation, la production industrielle et les recettes publiques. Les acteurs de la LLD sont prêts et accompagnent déjà les entreprises vers des parcs plus propres, mais ils ont besoin d'un cadre stable et incitatif pour leurs clients. Plutôt que d'accumuler taxes et pénalités qui découragent l'investissement, en France comme en Europe, nous devons préparer dès maintenant le futur marché de l'occasion électrique en misant sur l'incitation et la cohérence des règles. »

En 2025, la location longue durée (LLD) consolide sa position avec 29,3 % de part de marché.

En 2025, la LLD représente 60,4 % des immatriculations des véhicules d'entreprise en France. Avec 584 187 immatriculations, la LLD consolide ainsi sa position. Les adhérents de SesamIld représentent 81 % du marché de la LLD, avec un parc total d'environ 1 900 000 véhicules, dont près de 1 625 000 en location longue durée (parc roulant) et 275 000 en gestion de flotte (fleet management).

Un parc automobile vieillissant qui ralentit la compétitivité des entreprises françaises et la décarbonation des transports.

Le parc de véhicules d'entreprises, tous modes de financement confondus, a progressé de 28,7 % en cumulé sur dix ans (à rebours du marché des particuliers en recul de 6 %). L'instabilité fiscale et le caractère punitif des réglementations liées à la décarbonation des flottes d'entreprise (Taxe Annuelle Incitative, réforme des Avantages en Nature, divers malus...) entraînent un ralentissement inédit de la croissance du parc qui s'établit à +1,3 % en 2024, avant de basculer pour la première fois à -0,04 % fin 2025¹. **En 6 ans, le parc entreprises a gagné 6 mois d'âge moyen, dont 3 mois sur les deux dernières années seulement, pour atteindre 7,4 ans.**

Ce retournement du marché - baisse structurelle des immatriculations de véhicules neufs et vieillissement global du parc à la route, sur lequel SesamIld alerte depuis plusieurs mois - impacte le secteur des transports sur trois niveaux :

- **L'industrie** : la baisse de la demande entraîne de facto une baisse de la production industrielle, avec un impact sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

¹ Étude Dataneo pour SesamIld, janvier 2026

- **La fragilisation des recettes de l'État : la baisse du volume des immatriculations réduit l'assiette de la TVA collectée lors de l'achat.** Pour chaque tranche de 100 000 véhicules non vendus, le manque à gagner représente environ **600 millions d'euros de TVA**, considérant que le prix moyen en 2025² est de 36 198€ (soit 6 033€ de TVA par véhicule en moyenne). Cette chute n'est que partiellement compensée par l'augmentation du prix des véhicules.

- **La décarbonation** : les véhicules financés en LLD, qui alimentent traditionnellement le marché de l'occasion, sont particulièrement concernés. Les véhicules électriques, plus longs à revendre, ralentissent la rotation des parcs, tandis que la demande en occasion reste aujourd'hui davantage orientée vers les motorisations thermiques et hybrides non rechargeables. **Le risque d'engorgement s'accroît, compromettant l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.**

Les attentes de SesamId

Pour accélérer la transition vers une mobilité plus durable, il est crucial de consolider le marché des véhicules électriques d'occasion. Dans ce contexte, SesamId appelle les pouvoirs publics à mettre en place des méthodes incitatives et structurantes, pour agir sur trois niveaux :

1. Assurer une meilleure prévisibilité mais aussi progressivité des dispositifs incitatifs et punitifs pour les véhicules neufs, afin de débloquer les décisions d'investissement au niveau des entreprises.

2. Étendre les dispositifs incitatifs à l'ensemble des véhicules électriques pour augmenter l'accessibilité à cette motorisation : 67,2% des véhicules électriques sur le marché ne sont pas éco scorés³.

3. Mettre rapidement en place des mesures de soutien aux véhicules d'occasion, notamment les véhicules 100% électriques, pour les rendre accessibles aux particuliers sur ce marché.

Commission européenne « paquet automobile » : de nombreuses interrogations restent en suspens.

Le paquet automobile présenté les 16 et 17 décembre dernier par la Commission européenne, qui introduit des objectifs accélérés de verdissement obligatoires pour les flottes d'entreprise, interroge SesamId sur plusieurs points.

Flottes d'entreprise : l'approche européenne de la propriété, par opposition à l'approche fondée sur l'usage en France menace-t-elle l'équilibre du modèle français ?

Le périmètre d'application, centré sur les « grandes sociétés » et fondé sur l'ensemble des immatriculations réalisées en leur nom, soulève un risque de double comptabilisation des véhicules. En France, si les loueurs sont bien intégrés dans la taxe annuelle incitative pour les véhicules immatriculés pour leurs propres besoins, les véhicules mis en location sont comptabilisés chez l'entreprise utilisatrice. Il a fallu un temps significatif pour aboutir, en France, à un **dispositif équilibré**, tenant compte de la **distinction entre les loueurs et les entreprises utilisatrices**, ces dernières étant **seules responsables des choix de motorisation et de la gestion effective des véhicules composant leur parc. Il apparaît essentiel que cet équilibre, aujourd'hui reconnu, ne soit pas remis en cause dans le cadre du futur dispositif européen.**

Plus encore, si le dispositif européen cible les grandes entreprises - normalement plus à même d'absorber les impacts avec des critères de ciblage (CA et effectifs) - rappelons que les loueurs

² Donnée [AAAData](#)

³ Donnée [Dataneo](#)

financent aussi les petites structures et les particuliers. Face à la hausse de plus de 24 % des prix des véhicules en cinq ans, la LLD est devenue un levier essentiel pour préserver leur trésorerie et permet également aux particuliers d'accéder à la mobilité électrique. Pénaliser les loueurs reviendrait donc à limiter l'offre de financement pour ces plus petites flottes ainsi que les ménages, en contradiction avec les objectifs européens et au risque de créer un nouveau déséquilibre.

L'interdiction de soutenir financièrement les véhicules autres que zéro ou faibles émissions à partir de 2028 s'appliquera-t-elle à l'ensemble de la fiscalité des véhicules de société ?

Cette mesure concernerait l'ensemble des entreprises et pourrait potentiellement englober toute la fiscalité des véhicules de société. Un tel scénario ferait peser un risque majeur, notamment pour les petites entreprises, et pourrait conduire à une remise en cause profonde du modèle des véhicules de société.

Comment l'interdiction de soutenir les véhicules non « made in Europe » à partir de 2028 sera-t-elle définie et pourra-t-elle s'articuler avec le système français de véhicules éco-scorés ?

La proposition de la Commission prévoit une interdiction de soutien aux véhicules autres que ceux « made in Europe » à compter de 2028, alors même que la définition de ce concept n'est pas encore stabilisée, ce qui entretient une forte incertitude, notamment au regard des dispositifs nationaux comme l'éco-score français.

Quelle place pour les véhicules électriques d'occasion ?

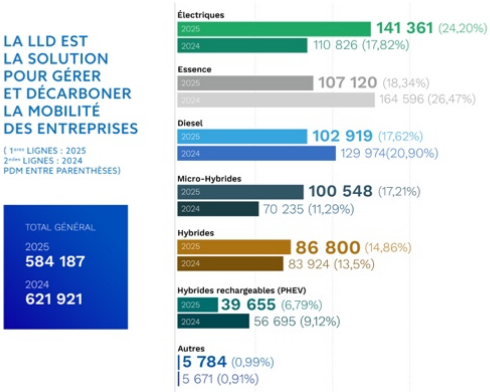
La Commission omet le marché des véhicules électriques d'occasion, pourtant essentiel à une transition durable et à une adoption plus large par les particuliers. Des mécanismes incitatifs devront impérativement être envisagés pour accompagner ce segment, sur lesquels la profession se tient prête à travailler.

Avec 1 véhicule électrique sur 4, la LLD confirme son rôle moteur de la transition écologique.

En 2025, la part des motorisations 100 % électriques a atteint 24,2 % des immatriculations LLD avec 141 361 véhicules. **Sur le seul segment des véhicules particuliers (VP), cette part s'élève à 26,7 %, devançant nettement l'ensemble du marché français dont la moyenne s'établit à 20 %.** Parallèlement, les micro-hybrides (mHEV) poursuivent leur progression : ils représentent désormais 20,6 % des immatriculations LLD, en hausse de 5,9 points (soit 100 548 unités).

Conséquence directe des nouvelles normes et des stratégies de rationalisation des coûts en entreprise, la part des motorisations thermiques et des hybrides rechargeables continue de diminuer au profit de l'électrique et de l'hybride.

Grâce à ce mix énergétique, la moyenne des émissions de CO2 des véhicules immatriculés en LLD est inférieure à celle du marché automobile français. En incluant les véhicules électriques, le taux moyen de CO2 des VP en 2025 est de 78,9 g/CO2 par km pour la LLD, contre 94,4 g/CO2 par km pour l'ensemble du marché automobile. Ainsi, en 2025, un VP immatriculé LLD, émet en moyenne **16,4 % d'émissions de moins** que la moyenne du marché national.



Contenus disponibles en téléchargement

- **Communiqué de presse en .pdf**
- **Etude et graphiques « vieillissement du parc »**
- **Graphique sur la répartition des motorisations en LLD**

A propos de Sesamlld

Depuis 1978, le Syndicat des Entreprises des Services Automobiles en LLD et des Mobilités, Sesamlld représente les sociétés commerciales ayant pour activité la location de véhicules en longue durée en France. Le syndicat a pour mission d'assurer le respect d'une rigoureuse déontologie chez ses adhérents, de représenter la profession auprès de nombreux interlocuteurs, notamment institutionnels, et d'assurer la défense et la promotion de la Location Longue Durée.