

Étude

Les enjeux des flottes d'entreprises en 2026



Sommaire

- 01** Un pilier essentiel de l'écosystème automobile français
- 02** L'impact des évolutions fiscales et réglementaires majeures
- 03** Des flottes et un métier en mutation



Les flottes d'entreprises face à un changement de paradigme

Longtemps stables, les équilibres des flottes automobiles d'entreprises se recomposent rapidement.

Pression économique accrue, évolutions réglementaires et fiscales, accélération de l'électrification, attentes nouvelles des utilisateurs : les repères traditionnels de gestion de flotte sont profondément remis en question.

Dans ce contexte, les entreprises sont contraintes de **repenser en profondeur leurs décisions en matière de mobilité**, au croisement de trois enjeux clés : maîtrise des coûts, performance opérationnelle et décarbonation.


Pour éclairer ces mutations, le cabinet C-Ways a mené une étude d'envergure pour Ayvens France, en partenariat avec Point S et BCA, reposant sur une **approche croisée entre décideurs et utilisateurs** de véhicules d'entreprise, complétée par l'analyse des données de marché.

Ce livre blanc en propose une lecture en trois temps :

1. En quoi les flottes d'entreprises sont-elles un pilier essentiel de l'écosystème automobile français ?
2. Comment ce pilier est-il fortement impacté par des évolutions fiscales et réglementaires majeures ?
3. Quelles sont les principales mutations de ces flottes ?

L'objectif : apporter des clés de lecture claires et facilement activables pour accompagner les décisions des entreprises en matière de mobilité.





Une étude inédite qui croise les points de vue des décideurs et des utilisateurs

Cette analyse repose sur une étude conduite en février 2026 par le cabinet C-Ways pour Ayvens France, en partenariat avec Point S et BCA.

Elle s'appuie sur une **double enquête** menée auprès de 300 décideurs en charge de la gestion de flottes automobiles et de 500 utilisateurs de véhicules d'entreprise, couvrant à la fois les véhicules particuliers (VP) et les véhicules utilitaires légers (VUL), ainsi que les usages associés aux véhicules de fonction et de service.

Cette **approche croisée** rend cette étude spécifique : elle permet d'appréhender les transformations des flottes à la fois du point de vue des **décideurs**, en charge des arbitrages, et des **utilisateurs**, au cœur des usages quotidiens.

Ces données sont complétées par **une analyse des immatriculations issues du SIV** (Système d'immatriculation des véhicules), permettant de **croiser les perceptions des acteurs avec les dynamiques réelles du marché**.

L'étude couvre l'ensemble des tailles d'entreprise, permettant d'identifier des logiques et priorités distinctes selon les profils de flottes.

Elle distingue ainsi quatre grandes catégories d'acteurs :

- **Professionnels et TPE (moins de 10 véhicules)**
- **PME (de 10 à 99 véhicules)**
- **Entreprises intermédiaires (de 100 à 999 véhicules)**
- **Grandes entreprises (plus de 1 000 véhicules)**



01 Les flottes d'entreprises, un pilier essentiel de l'écosystème automobile français

Le marché des flottes d'entreprises en France

Les flottes d'entreprises occupent une place centrale dans l'écosystème automobile français. Avec **6,2 millions de véhicules en circulation**⁽¹⁾, elles représentent **20 % du parc automobile national**⁽¹⁾.

En termes de flux, elles concentrent **704 000 immatriculations de véhicules neufs (VN)**⁽¹⁾, soit 37 % du marché français, confirmant leur rôle moteur dans le renouvellement du parc.

Ce volume se répartit entre :

- **429 000 véhicules particuliers neufs (VPN)**⁽¹⁾, soit 27 % des immatriculations VPN en France en 2025.
- **275 000 véhicules utilitaires légers neufs (VULN)**⁽¹⁾, soit 74 % des immatriculations VULN en France en 2025.

Cette position s'inscrit dans une tendance de fond : la part des flottes dans les immatriculations de véhicules particuliers a quasiment doublé en vingt ans, traduisant leur rôle croissant dans la structuration du marché.

Le leasing domine les immatriculations de VN en entreprise : un modèle appelé à se renforcer avec l'électrification

Le leasing, Location avec Option d'Achat (LOA) ou Location Longue Durée (LLD), de véhicules neufs reste aujourd'hui le mode de financement dominant, avec des niveaux particulièrement élevés sur les véhicules particuliers. Sa part s'établit ainsi de 83 % pour les professionnels et TPE, à 95 % dans les plus grandes entreprises, traduisant une adoption déjà très généralisée quel que soit le segment d'entreprise.

L'électrification vient conforter ce positionnement : **en 2026, 87 % des véhicules électriques sont immatriculés avec un contrat de leasing**⁽²⁾. Ce niveau élevé souligne l'attrait particulier de cette modalité pour les VE, les entreprises cherchant ainsi à maîtriser les risques liés à la valeur résiduelle.

Le leasing s'affirme dès lors comme un levier structurant, largement adopté et destiné à se renforcer à mesure que l'électrique gagne en importance.

⁽¹⁾Source : SIV / Données marché 2025 – Entreprises & administrations

⁽²⁾Source : SIV





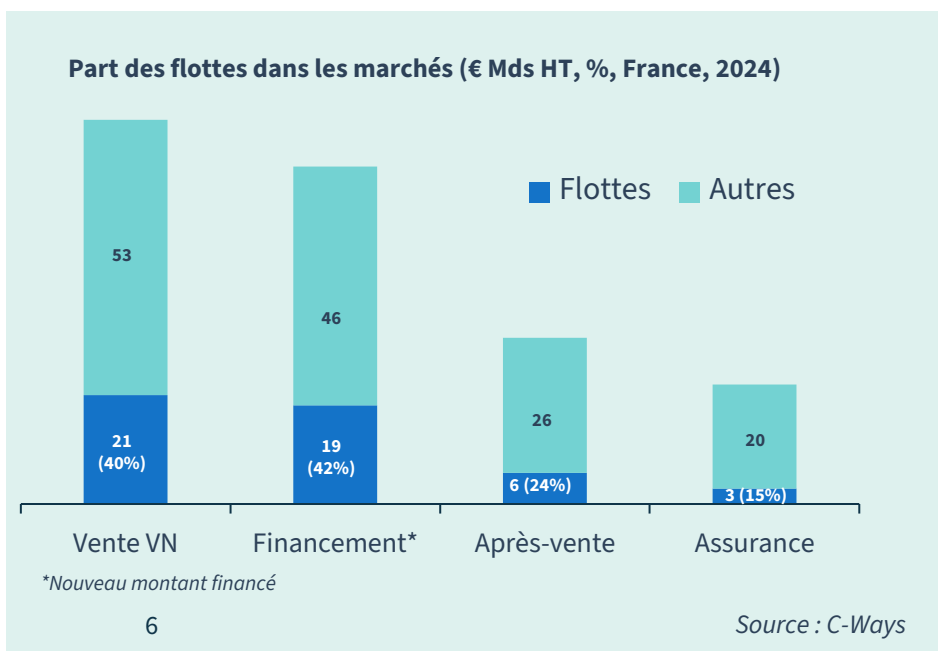
Les véhicules de flottes sont structurellement plus chers que les véhicules vendus aux particuliers (prix moyen 39 800€ TTC vs 32 900€ TTC) et représentent donc une part plus importante de la valeur que du volume.

Les flottes d'entreprises contribuent de 15 à 40% au chiffre d'affaires du secteur automobile français

Au-delà des volumes, la contribution des flottes au chiffre d'affaires du secteur automobile est encore plus marquée, portée par des niveaux d'équipement et de prix moyens supérieurs à ceux du marché des particuliers.

Cette surreprésentation se vérifie particulièrement sur les activités en amont : les flottes génèrent ainsi 40 % de la valeur des ventes de véhicules neufs et 42 % des activités de financement, soit un poids supérieur à leur part dans les immatriculations (37 % du marché).

À l'inverse, sur les activités en aval, leur contribution est plus proche de leur poids dans le parc roulant. Elles représentent 24 % de la valeur de l'après-vente et 15 % de l'assurance, en ligne avec une part de 20 % du parc total.



02 Un pilier impacté par des évolutions fiscales et réglementaires majeures



Des bouleversements fiscaux et réglementaires majeurs...

Depuis 2020 et la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), les flottes d'entreprises évoluent dans un environnement fiscal et réglementaire en transformation continue.

Cette dynamique s'est fortement accélérée en 2024 et 2025, constituant **un véritable point d'inflexion** pour les entreprises.

Cinq évolutions principales structurent ces transformations :

- **La fin progressive du bonus écologique**, avec son arrêt d'abord pour les personnes morales dès février 2024 sur les véhicules particuliers, puis son extension aux véhicules utilitaires légers fin 2024.
- **Le durcissement de la fiscalité annuelle** des véhicules, avec la taxe sur l'affectation des véhicules de tourisme (TAVT), qui accentue la prise en compte des émissions de CO₂ et des polluants atmosphériques dans le coût de détention des véhicules.
- **L'évolution du malus au poids**, avec l'inclusion des véhicules hybrides rechargeables, a fortement pénalisé certains segments, notamment les SUV, historiquement présents dans les parcs d'entreprises.
- **La réforme des avantages en nature (AEN)**, entrée en vigueur en 2025, a fortement augmenté le forfait applicable aux véhicules de fonction. Elle renchérit à la fois le coût pour les entreprises et l'imposition pour les salariés. À l'inverse, les véhicules électriques « éco-scorés » sont épargnés jusqu'au 31 décembre 2027, renforçant leur avantage dans les arbitrages de flotte.

Enfin, le renforcement des obligations de verdissement, à travers la **Taxe Annuelle Incitative (TAI)**, qui introduit des contraintes plus strictes sur la composition des flottes et des pénalités en cas de non-respect.

Ces évolutions, intervenues sur une période très courte, ont profondément modifié les équilibres économiques des flottes et contraint les entreprises à adapter rapidement leurs politiques de mobilité.



... qui conduisent les entreprises à ajuster leur politique de flotte

58 % des entreprises déclarent que les réformes fiscales et réglementaires ont un impact sur leur politique véhicules dès 2025, confirmant le caractère immédiat et structurant de ces évolutions.

Cet impact apparaît encore plus marqué pour les flottes de plus de 100 véhicules, où les politiques de flotte sont plus formalisées, notamment sous l'effet de la TAI (Taxe Annuelle Incitative).

À l'inverse, l'absence d'impact déclaré ne signifie pas nécessairement absence d'effet. Elle peut aussi traduire une anticipation en amont des évolutions, certaines entreprises ayant déjà adapté leur politique de flotte avant même l'entrée en vigueur des mesures.

Enfin, on observe également une absence d'impact sur les flottes d'entreprises composées majoritairement de véhicules utilitaires, ces derniers n'étant pas soumis aux obligations fiscales.

Des entreprises également impactées par une inflation des coûts

À ces évolutions fiscales s'ajoute **un contexte économique marqué par une hausse continue des coûts des flottes**. En particulier, le prix moyen des véhicules neufs a fortement progressé ces dernières années, avec une augmentation de +22 % pour les véhicules particuliers et +28 % pour les utilitaires légers depuis 2019.

Cette inflation des coûts renforce la pression sur les entreprises et les incite à revoir leurs arbitrages de flottes.

En 2026, 3 priorités clés pour les gestionnaires de flottes : budget, décarbonation et optimisation du parc

Face aux multiples pressions qui s'exercent sur la gestion des flottes, les entreprises adaptent leurs priorités pour les années à venir, avec des stratégies légèrement différenciées selon leur taille.

Les professionnels et TPE (moins de 10 véhicules), ainsi que les PME (10 à 99 véhicules), concentrent leurs efforts sur la maîtrise des coûts, avec plus de la moitié des répondants (53 % à 58 %) citant la réduction du **coût total de détention (TCO)** comme **priorité principale**. Cette logique de contrôle budgétaire domine largement, devant les autres leviers d'action.

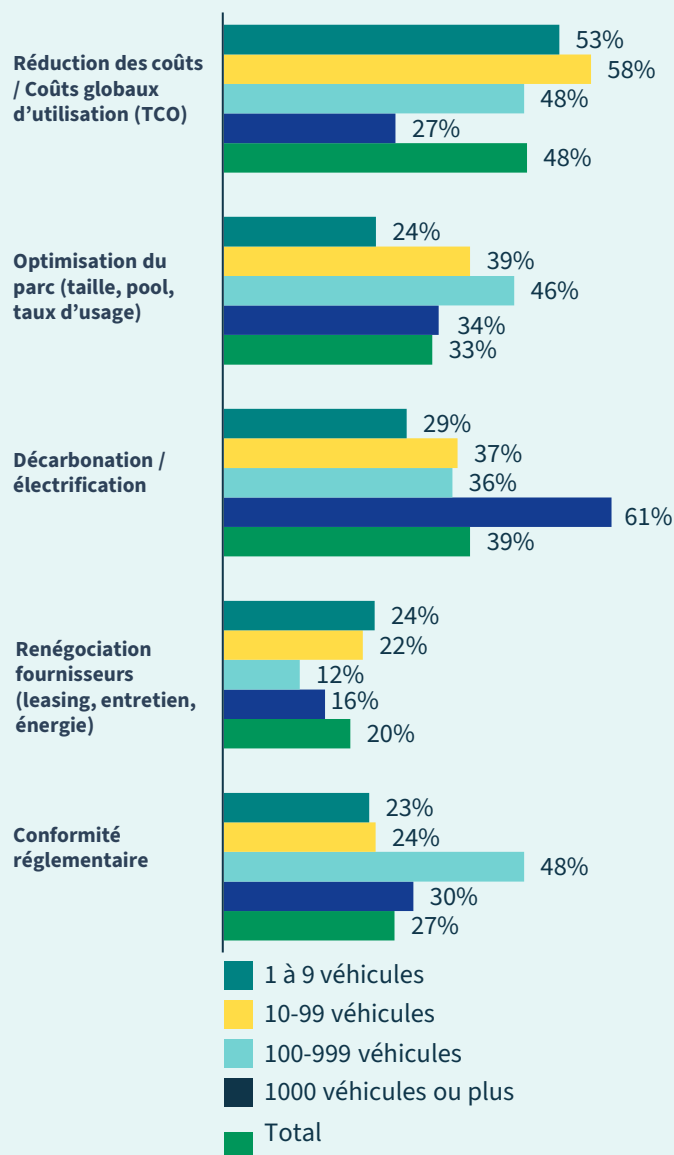
Les entreprises intermédiaires (100 à 999 véhicules) orientent davantage leur stratégie vers l'optimisation du parc, citée par 39 % à 46 % des répondants, traduisant **une recherche d'efficacité opérationnelle accrue** (dimensionnement, taux d'usage, mutualisation).

Enfin, **les grandes entreprises (plus de 1 000 véhicules)** se distinguent par **une priorité plus affirmée donnée à la décarbonation**, citée par 61 % des répondants, devant les enjeux de coûts (27 %). Cette orientation reflète leur exposition accrue aux obligations réglementaires, aux exigences de reporting et aux engagements RSE, mais aussi une approche plus intégrée des enjeux économiques, la transition énergétique étant de plus en plus perçue comme un levier de performance globale.

Ces priorités traduisent ainsi des **degrés de structuration et de maturité différents selon la taille des flottes**, dans un contexte où les enjeux financiers, opérationnels et environnementaux tendent à converger plutôt qu'à s'opposer.

Question décideurs :

« Quelles sont vos 3 priorités pour 2026 sur la flotte / mobilité ? »



Coût

Priorité des très petites et petites flottes



Décarbonation

Priorité des grandes flottes



Optimisation du parc

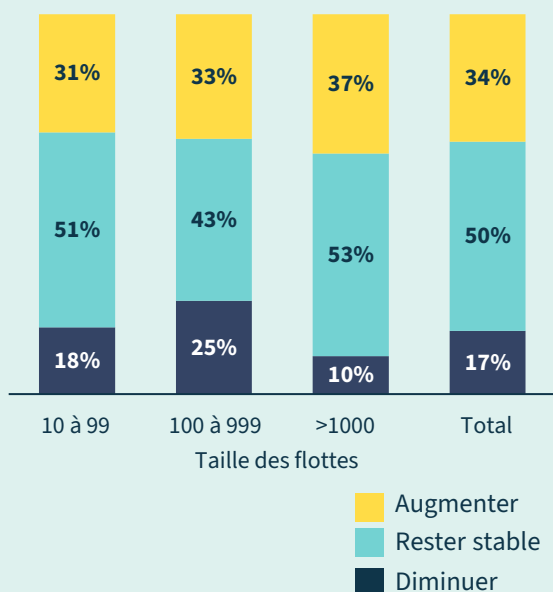
Priorité des flottes moyennes

03 Des flottes d'entreprises en pleine mutation

Les transformations à l'œuvre produisent déjà des effets concrets sur le marché des flottes d'entreprises. **3 impacts majeurs** peuvent être identifiés.

Question décideurs :

« Selon-vous, sur un horizon de 1 à 2 ans, votre flotte va augmenter, rester stable ou diminuer ? »



Des volumes croissants mais en recomposition

Des parcs qui continuent de progresser, portés par la croissance de l'activité

Globalement, le **parc français des véhicules d'entreprise a progressé d'environ 11 % depuis 2020** et continue de croître début 2026, confirmant une tendance à la hausse du nombre de véhicules d'entreprise en circulation.

Une croissance qui devrait se prolonger. En effet, **84 % des gestionnaires prévoient de maintenir ou d'augmenter la taille de leur parc.**

La tendance est particulièrement marquée au sein des plus grandes entreprises, où les perspectives de croissance des flottes sont les plus affirmées.

Les projections de croissance s'expliquent en premier lieu par **des perspectives d'augmentation de l'activité et des effectifs**. C'est le principal moteur de la hausse des flottes : plus de 80 % des gestionnaires de flottes de moins de 1 000 véhicules citent ce facteur comme première explication.

À l'inverse, les entreprises anticipant une réduction de leur parc évoquent des logiques en effet miroir, principalement liées à une baisse d'activité. Dans ce contexte, le véhicule d'entreprise reste un outil opérationnel directement corrélé au développement de l'entreprise.

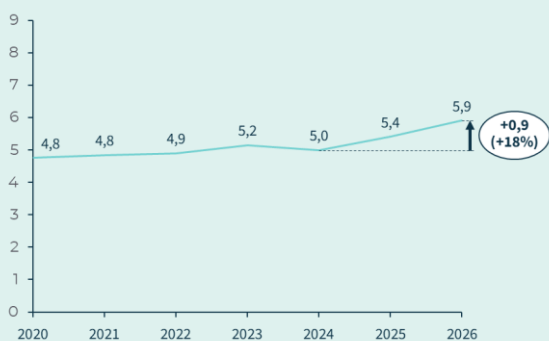
Une taille de parc soutenue par l'allongement des durées de détention

Derrière la croissance des parcs, l'allongement des durées de détention constitue une évolution structurelle qui ralentit le rythme des restitutions et soutient mécaniquement le niveau du parc.

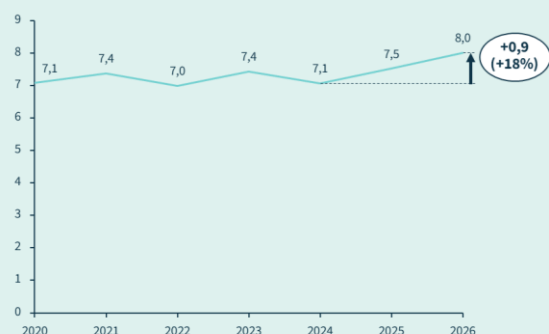
Pour autant, cette dynamique ne se substitue pas aux nouvelles immatriculations : la progression du parc des entreprises résulte bien de la **conjugaison d'entrées toujours supérieures aux sorties et de cycles de détention plus longs**.

En moyenne, **l'âge des véhicules a augmenté d'environ un an en deux ans**, aussi bien pour les véhicules particuliers que pour les véhicules utilitaires légers. Il atteint ainsi, en 2026, environ 6 ans pour les VP et 8 ans pour les VUL.

Âge moyen des flottes VPs (2020-2026 2m.)

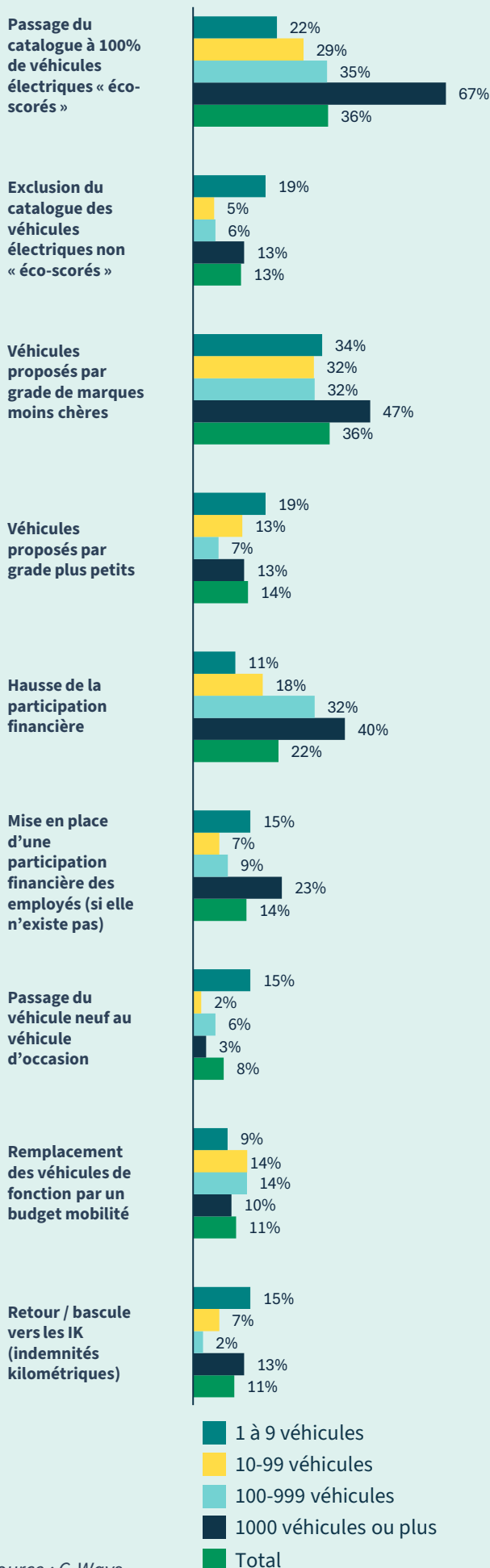


Âge moyen des flottes VULs (2020-2026 2m.)



Question décideurs :

« Au vu de l'évolution de la fiscalité et du TCO, quelles mesures comptez-vous implémenter en 2026 ? »



Ce phénomène reflète une forme d'attentisme de la part des gestionnaires de flotte. Dans un contexte de bouleversements fiscaux et d'incertitudes réglementaires, les entreprises ont privilégié la prudence, en prolongeant la durée de détention de leurs véhicules plutôt qu'en arbitrants rapidement vers de nouvelles motorisations ou de nouveaux segments.

Ce phénomène reflète également une logique de maîtrise des coûts à court terme. Dans un contexte de forte hausse du prix des véhicules neufs et de pression budgétaire accrue, les entreprises cherchent à limiter leurs investissements en différant le renouvellement de leur parc. Prolonger la durée de détention des véhicules permet ainsi de contenir les dépenses immédiates, même si un parc plus âgé est potentiellement plus coûteux à entretenir à moyen terme.

Une croissance de parc alimentée par de nouveaux choix de véhicules

Les choix de renouvellement des flottes devraient évoluer sensiblement dans les prochaines années, sous l'effet des contraintes fiscales et économiques... Voici les principales tendances à l'œuvre :

Vers des catalogues de véhicules 100 % électriques « éco-scorés »

Une part croissante des entreprises envisage d'orienter leurs catalogues vers des véhicules 100 % électriques « éco-scorés ».

Cette tendance est particulièrement marquée dans les grandes flottes : 67 % des entreprises de plus de 1 000 véhicules déclarent vouloir basculer vers ce type de configuration, contre 35 % à 36 % dans les flottes intermédiaires et 22 % dans les plus petites structures.

Le développement de catalogues électriques « éco-scorés » apparaît ainsi comme un levier d'adaptation, combinant objectifs de décarbonation et contraintes économiques issues de la fiscalité.


Vers des marques de véhicules plus accessibles

Parallèlement, les entreprises envisagent d'orienter leur catalogue vers des marques proposant des véhicules plus accessibles. Cette tendance concerne 47 % des grandes entreprises (plus de 1 000 véhicules), contre 36 % à 32 % dans les flottes intermédiaires et 34 % dans les plus petites structures.

Les politiques de flotte évoluent ainsi vers un repositionnement des marques, pouvant privilégier les constructeurs offrant le meilleur compromis entre prix, équipements et usages. Cette approche permet de préserver l'attractivité des véhicules pour les collaborateurs, tout en répondant aux contraintes économiques croissantes.

Vers des segments de véhicules inférieurs

Le recentrage vers des catégories inférieures de véhicules apparaît également parmi les leviers envisagés, mais de manière plus mesurée. Il concerne avant tout les professionnels et TPE, dont 19 % déclarent vouloir proposer des véhicules par grade plus petits, contre 13 % des PME, 7 % des entreprises intermédiaires et 13 % des grandes entreprises.



Cette évolution traduit une adaptation rapide des Car Policy* aux nouvelles contraintes économiques et fiscales, orientant les choix vers des véhicules de catégories inférieures, mieux alignés avec les nouveaux équilibres de coût.

Vers une participation financière accrue des collaborateurs

Une partie des entreprises envisage d'augmenter la participation financière des collaborateurs dans le choix de leur véhicule. Cette tendance est plus marquée dans les grandes flottes qui ont déjà un système de participation en place : 40 % des entreprises de plus de 1 000 véhicules déclarent vouloir renforcer ce levier, contre 32 % des entreprises intermédiaires et des niveaux plus limités dans les plus petites structures.

Cette évolution traduit une volonté de partager davantage le coût des véhicules avec les utilisateurs, dans un contexte de pression accrue sur les budgets. Elle permet également de préserver une certaine liberté de choix pour les collaborateurs, en leur laissant la possibilité de continuer à accéder à des modèles devenus plus coûteux ou mieux équipés, moyennant une contribution supplémentaire.

Vers un recours limité aux véhicules d'occasion

Initialement porté par les pénuries de véhicules neufs, le véhicule d'occasion s'inscrit désormais dans une logique plus structurée, en réponse aux évolutions économiques et fiscales.

Néanmoins, le recours à l'occasion reste très différencié selon la taille des flottes : il concerne trois à quatre fois plus les petites flottes que les grandes, ces dernières étant plus contraintes dans leur capacité à structurer un sourcing massif de véhicules d'occasion.

Le véhicule d'occasion reste donc une solution pragmatique mais réservée aux petites flottes ou aux indépendants / artisans.

Vers la proposition d'alternatives au véhicule d'entreprise

Enfin, certaines entreprises envisagent de développer des alternatives au véhicule de fonction, en particulier via le recours au crédit mobilité. Ces approches restent encore minoritaires, mais traduisent une volonté d'adapter les politiques de mobilité à des usages plus flexibles et individualisés.

Dans ce cadre, le recours aux indemnités kilométriques (IK) apparaît comme un levier envisagé par une partie des entreprises. S'il peut offrir une simplification apparente, il présente néanmoins des limites importantes. En particulier, une perte de maîtrise pour l'entreprise, tant sur le choix des véhicules que sur leur usage, avec des impacts potentiels en matière de coûts, de conformité et de trajectoire de décarbonation, ou même d'image de l'entreprise.

Le développement de ces alternatives doit ainsi être appréhendé avec prudence, en arbitrant entre flexibilité offerte aux collaborateurs et capacité de pilotage de la politique de mobilité.

Une électrification des flottes qui s'accélère

Un taux d'électrification du parc roulant encore assez faible...

Malgré l'accélération des politiques de décarbonation, le parc roulant des flottes reste encore très majoritairement thermique.

Sur les véhicules particuliers, l'électrique ne représente que 11 % du parc, complété par une part encore significative d'hybrides rechargeables (10 %) et non rechargeables (19 %). Le diesel (35 %) et l'essence (24 %) demeurent ainsi dominants.

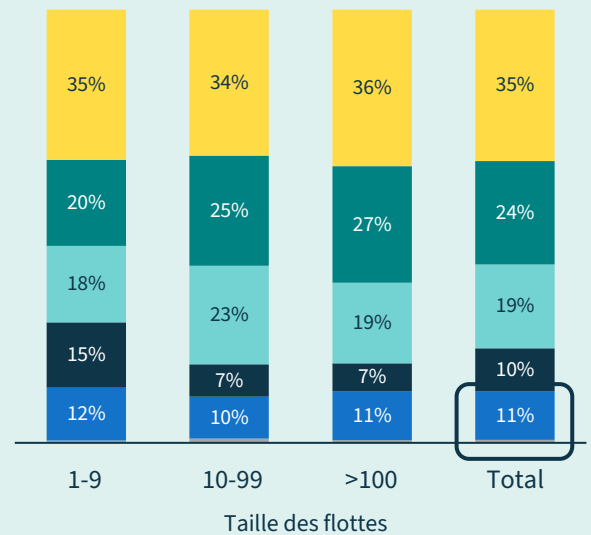
Le décalage est encore plus marqué sur les véhicules utilitaires légers, où l'électrique ne pèse que 5 % du parc, tandis que le diesel reste ultradominant (86 %).

Cette structure reflète l'inertie propre aux flottes, liée à des durées de détention longues.

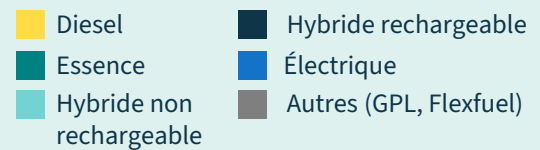
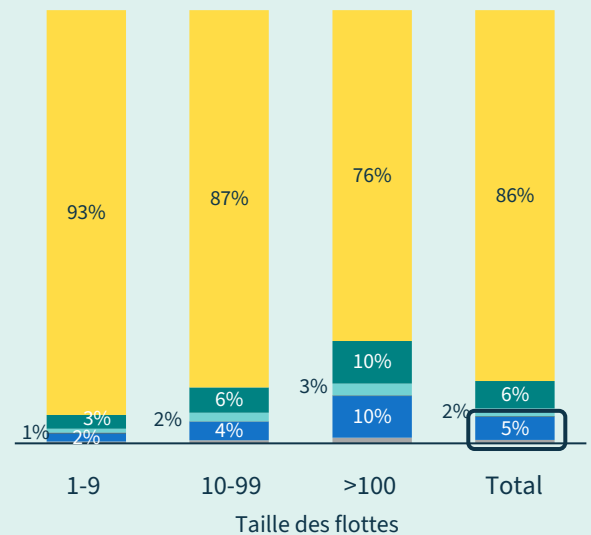
Si la transition reste encore peu visible dans les parcs de véhicules, elle est désormais nettement engagée dans le flux des nouvelles immatriculations.



Parc français des véhicules de sociétés VP (Mn véh., mars 2026)



Parc français des véhicules de sociétés VU (Mn véh., mars 2026)



Source : SIV



Les évolutions réglementaires récentes ont enclenché une accélération nette de l'électrification des flottes d'entreprises, particulièrement visible à partir de 2025.

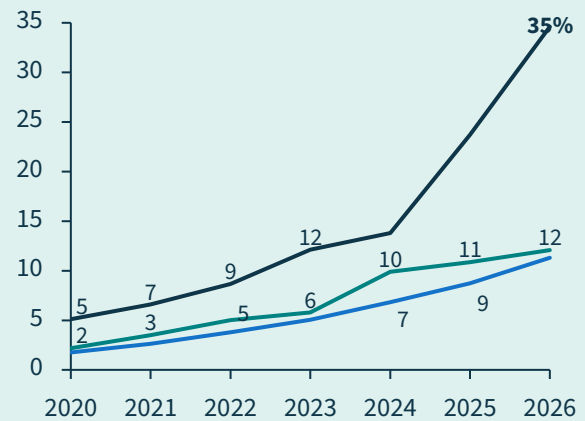
Mais avec un rythme soutenu sur les immatriculations...

Les évolutions réglementaires récentes ont enclenché **une accélération nette de l'électrification des flottes d'entreprises**, particulièrement visible à partir de 2025.

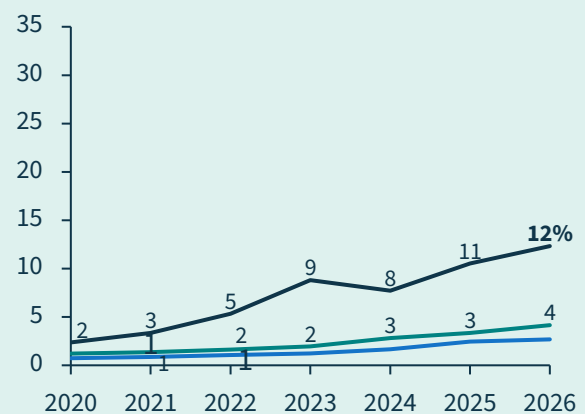
Cette dynamique est d'abord portée par les véhicules particuliers, dont la part de motorisations électriques progresse rapidement au sein des immatriculations de flottes, jusqu'à atteindre 35% début 2026.

À l'inverse, **l'électrification des véhicules utilitaires légers reste en retrait** (12 % d'électriques dans les immatriculations VUL en entreprise début 2026). Malgré une montée en puissance amorcée, les niveaux de pénétration demeurent sensiblement inférieurs à ceux observés sur les véhicules particuliers, reflétant à la fois des contraintes d'usage et d'exploitation plus fortes, ainsi qu'une offre électrique, encore en cours de structuration, qui ne répond pas toujours pleinement aux besoins opérationnels des utilisateurs.

Part des Véhicules Électriques (VE) dans les flottes d'entreprises VP (2020-2026 2m., %)



Part des Véhicules Électriques (VE) dans les flottes d'entreprises VUL (2020-2026 2m., %)



— Immatriculés neufs
 — Immatriculés occasion
 — Parc

Source : SIV

Le 100 % électrique : à quel horizon ?

L'électrification des flottes n'est plus une perspective lointaine : elle est désormais inscrite dans des trajectoires claires et largement engagées par les entreprises.

Les gestionnaires de flottes affichent des intentions explicites de bascule vers des immatriculations 100 % électriques à des horizons plus ou moins rapprochés, traduisant un véritable changement d'échelle.

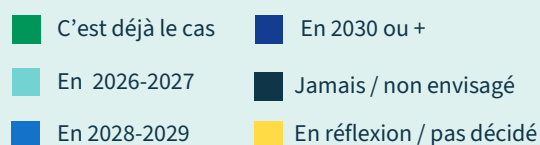
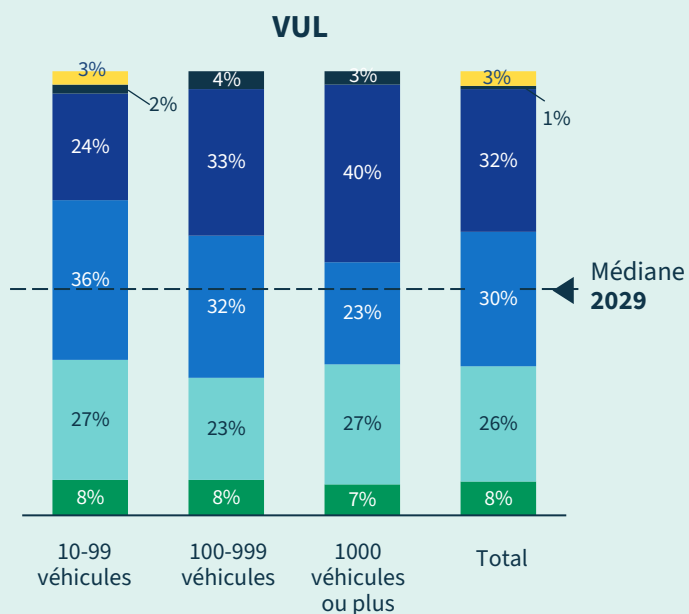
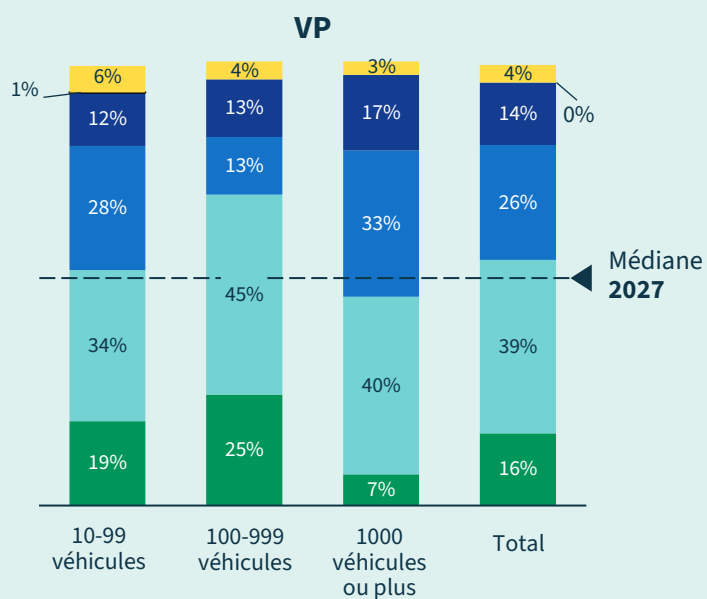
- Sur les véhicules particuliers, la transition apparaît particulièrement rapide : la majorité des entreprises se projette vers une **électrification complète dès 2027**, confirmant l'accélération très forte des politiques de verdissement.
- Sur les véhicules utilitaires légers, le calendrier est plus étalé, avec une bascule majoritairement **attendue autour de 2029**, reflet de contraintes opérationnelles encore plus fortes.

Fait marquant : la part des entreprises n'envisageant pas cette transition est désormais extrêmement faible (moins de 1% des réponses), quelle que soit la taille de flotte. L'enjeu ne porte donc plus sur le principe de l'électrification, largement partagé, mais sur les modalités et le rythme de sa mise en œuvre, qui varient encore selon les acteurs.



Question décideurs :

« Votre entreprise a-t-elle pour objectif de passer à 100 % de véhicules électriques (immatriculés), et si oui à quel tempo ?



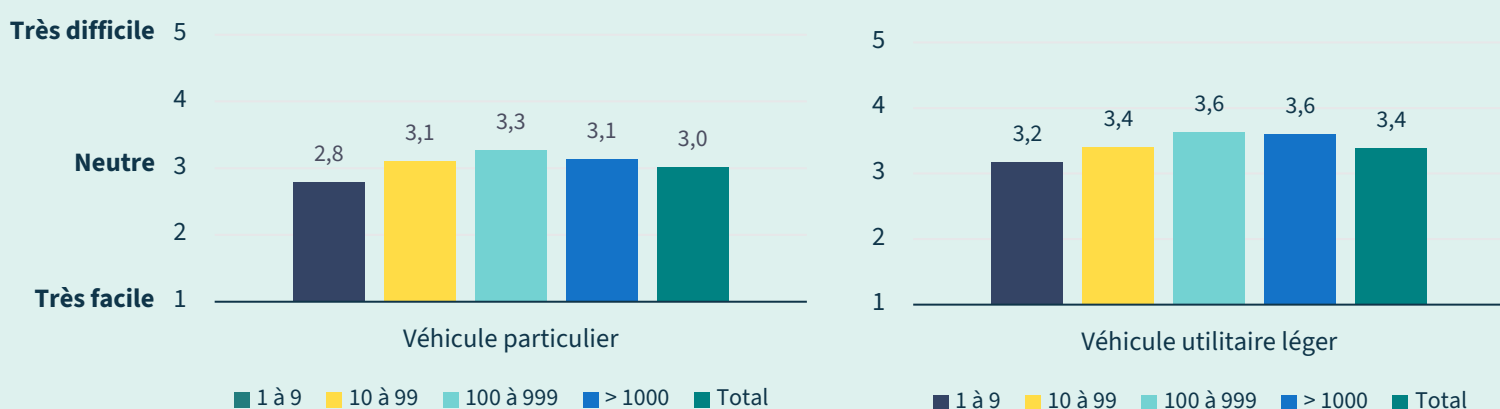
Source : C-Ways

Une électrification à deux vitesses : accessible sur les VP

Si les trajectoires d'électrification sont désormais bien établies, leur mise en œuvre reste contrastée selon les types de véhicules. Le passage à l'électrique est globalement jugé plus difficile pour les véhicules utilitaires (note de difficulté : 3,4/5) que pour les véhicules particuliers (note de difficulté : 3/5), comme indiqué sur le graphique ci-après.

Question décideurs :

« Sur une échelle de 1 à 5, à quel point le passage au véhicule électrique est-il difficile ? »



Source : C-Ways

La transition énergétique apparaît pour les décideurs comme un chantier complexe, mais jugé atteignable. Dans ce cadre-là quels sont les freins identifiés par les décideurs pour effectuer cette transition ?

Pour les VP, le TCO au cœur des préoccupations

Sur les véhicules particuliers, les freins à l'électrification sont d'abord économiques, avec une inquiétude particulièrement marquée sur **le sujet du TCO**. Celui-ci agrège à la fois le niveau de prix des véhicules et les coûts d'usage, et constitue le principal point de blocage : le TCO est cité par 41 % des gestionnaires de petites flottes, 49 % des flottes intermédiaires et jusqu'à 57 % des très grandes entreprises, traduisant une sensibilité croissante à mesure que la taille du parc augmente.*

Les enjeux liés à la recharge constituent également un frein important, cité par plus d'un tiers des répondants. Les difficultés portent principalement sur l'accès aux infrastructures, que ce soit à domicile ou sur le lieu de travail.

Enfin, certaines contraintes opérationnelles persistent, comme l'adaptation des usages (jusqu'à 33 %) ou encore la limitation de l'offre de modèles (jusqu'à 40 %), en particulier au sein des grandes flottes.

*À noter toutefois que cette perception mérite d'être nuancée : dans de nombreux cas, le TCO des véhicules électriques peut s'avérer compétitif, notamment grâce à une fiscalité incitative et à des coûts d'énergie généralement plus faibles.



Pour les VUL, des freins amplifiés et des contraintes d'usage spécifiques

Sur les véhicules utilitaires légers, les mêmes freins s'expriment, mais avec plus d'intensité. Le coût total de détention reste un enjeu central, cité par environ un gestionnaire sur deux.

De la même manière, les **problématiques de recharge** sont amplifiées. Si les difficultés d'accès aux infrastructures restent présentes, le principal point de tension concerne l'installation de solutions de recharge au dépôt, jugée trop complexe ou trop coûteuse par une part importante des entreprises, notamment au sein des flottes de grande taille.

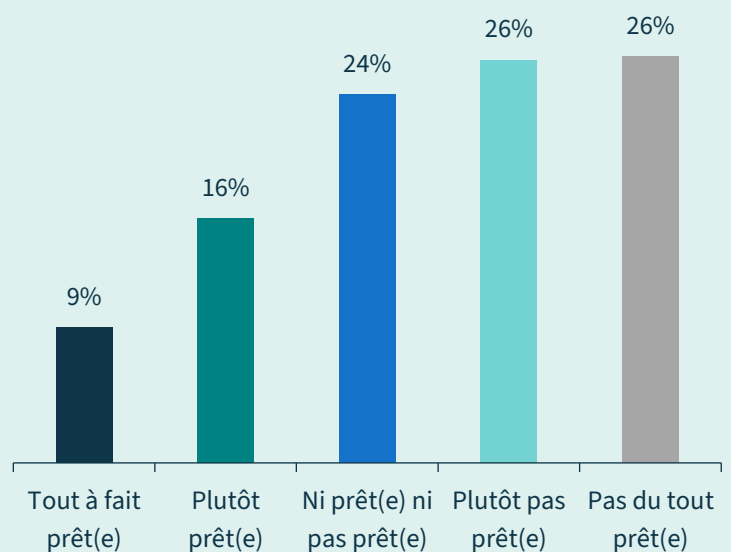
Au-delà de ces freins communs, les VUL se distinguent par des **contraintes d'usage spécifiques**. Les exigences liées aux activités opérationnelles (charge utile, aménagement, autonomie) sont citées par près d'un tiers à plus de 40 % des entreprises, traduisant une adéquation encore partielle entre l'offre électrique et les besoins métier.


Des utilisateurs qu'il faut encore convaincre

L'un des enseignements de l'étude réside dans l'écart entre les objectifs des gestionnaires de flotte et la maturité des utilisateurs vis-à-vis du véhicule électrique. Cette analyse croisée, qui constitue une spécificité du dispositif, met en évidence la nécessité d'accompagner les utilisateurs dans la transition vers l'électrique.

Question utilisateurs :

« Dans quelle mesure seriez-vous prêt à avoir un véhicule 100 % électrique comme véhicule de fonction ? »





Seuls 25 % des collaborateurs se déclarent prêts à passer à un véhicule 100 % électrique (dont 9 % tout à fait prêts).

Alors que les entreprises s'inscrivent dans des trajectoires d'électrification de plus en plus affirmées, les **utilisateurs apparaissent nettement plus réservés.**

Seuls 25 % des collaborateurs se déclarent prêts à passer à un véhicule 100 % électrique (dont 9 % tout à fait prêts), tandis qu'une petite majorité exprime des réticences : 52 % ne se disent pas prêts, dont 26 % pas du tout.

Les freins exprimés par les utilisateurs sont très largement dominés par **les enjeux liés à la recharge**. 54 % des répondants craignent que l'autonomie ne corresponde pas à leurs besoins, tandis que 51 % redoutent de ne pas pouvoir recharger facilement leur véhicule, que ce soit à domicile ou en déplacement.

Pourtant, l'analyse des usages met en évidence un niveau de compatibilité avec le véhicule électrique largement sous-estimé par les utilisateurs eux-mêmes.

Plusieurs facteurs structurels viennent en effet relativiser les freins exprimés. D'une part, **les usages réels apparaissent largement compatibles** avec les capacités actuelles des véhicules électriques. Près de la moitié des répondants (47 %) déclarent réaliser moins de 15 trajets longue distance par an (soit plus de 300 km pour un aller simple), et 21 % supplémentaires entre 15 et 25 trajets, soit des niveaux d'usage tout à fait compatibles, moyennant une adaptation limitée.

D'autre part, les **conditions de recharge apparaissent favorables** : 66 % des répondants disposent d'un stationnement à domicile, facilitant l'installation de solutions de recharge, tandis que seuls 9 % ne disposent d'aucune solution de stationnement dédiée.

Cette compatibilité suppose toutefois une évolution des habitudes, notamment en matière d'anticipation des déplacements. Les trajets longue distance nécessitent une planification plus en amont, encore inégalement adoptée : seuls 21 % des utilisateurs anticipent régulièrement, contre 42 % occasionnellement et 28 % rarement.

L'enjeu ne réside donc pas tant dans la faisabilité des usages que dans leur organisation, ce qui implique un accompagnement des utilisateurs pour faire évoluer les pratiques.

Ces éléments montrent que, malgré des réticences encore présentes, une forte majorité d'utilisateurs présente en réalité un profil d'usage compatible avec le passage à l'électrique.

Une électrification en forte progression, aux effets progressifs sur les flottes

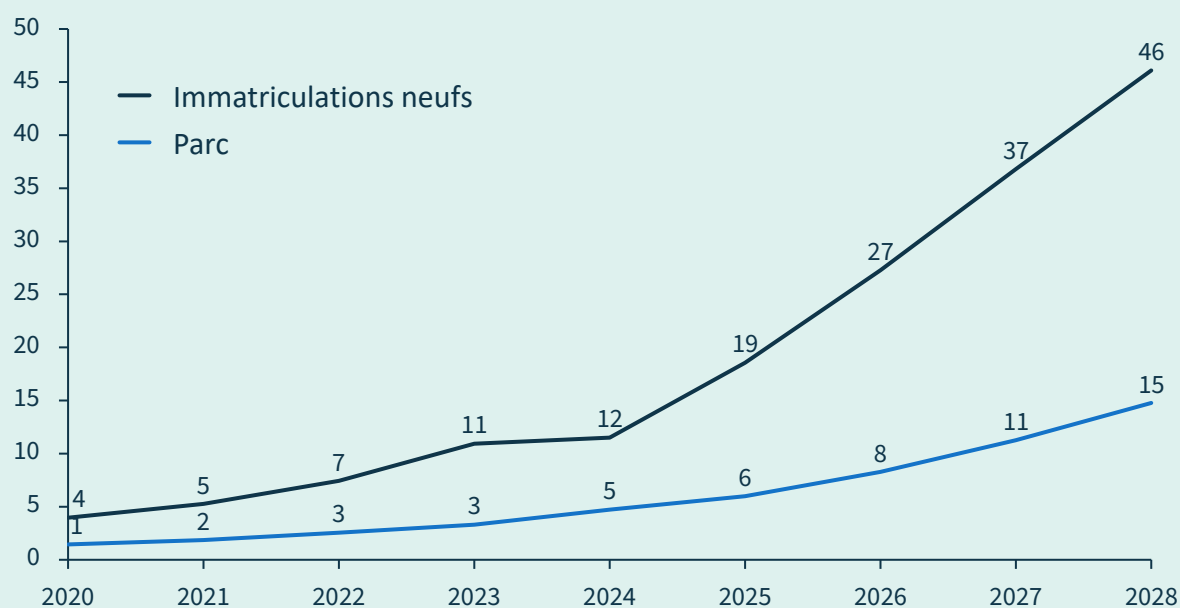
Les projections confirment une accélération rapide de l'électrification des flottes dans les prochaines années. D'ici 2028, les véhicules électriques devraient représenter près d'une immatriculation sur deux, contre moins de 20 % en 2025, traduisant un **véritable changement d'échelle** dans les politiques de renouvellement.

Cette dynamique reste toutefois progressive dans le parc roulant, où la part de l'électrique atteindrait environ 15 % à horizon 2028, en raison de l'inertie liée aux durées de détention.

Ce décalage entre immatriculations et parc souligne une réalité structurante : la transition est désormais pleinement engagée dans les décisions d'immatriculations, mais sa matérialisation dans les flottes s'inscrit sur le long terme.

L'électrification apparaît ainsi comme une transformation inéluctable, dont le rythme dépendra autant des capacités d'exécution des entreprises que de leur aptitude à **lever les freins opérationnels et humains identifiés**.

D'ici 2028, les véhicules électriques en entreprise devraient représenter près d'une immatriculation sur deux et environ 15% du parc



Une gestion de flotte de plus en plus complexe

Un pilotage de flotte de plus en plus complexe et intense

À la convergence des enjeux économiques, réglementaires et opérationnels, la gestion des flottes devient plus exigeante à piloter, nécessitant des arbitrages de plus en plus fréquents et structurés.

La gestion de flotte s'inscrit désormais dans un cycle d'adaptation continue. **74 % des entreprises déclarent revoir leur Car Policy au moins deux fois par an**, illustrant l'intensité des évolutions à intégrer.

Cette fréquence est particulièrement marquée dans les grandes flottes, où 43 % des entreprises de plus de 1 000 véhicules révisent leur politique chaque trimestre, contre 32 % pour les flottes intermédiaires et 28 % pour les plus petites structures. À l'inverse, les révisions peu fréquentes deviennent marginales, signe d'un pilotage de plus en plus actif.

Cette dynamique traduit **un changement profond du métier de gestionnaire de flotte**. Loin d'un cadre stable et planifié, la politique de mobilité devient un outil évolutif, ajusté en continu pour intégrer les évolutions fiscales, économiques et réglementaires.

La gestion de flotte bascule ainsi d'une logique de pilotage périodique à une logique de gestion en temps quasi réel, renforçant la complexité du rôle et la nécessité d'outils et d'expertises adaptés.

Une multiplication des parties prenantes, source de complexité

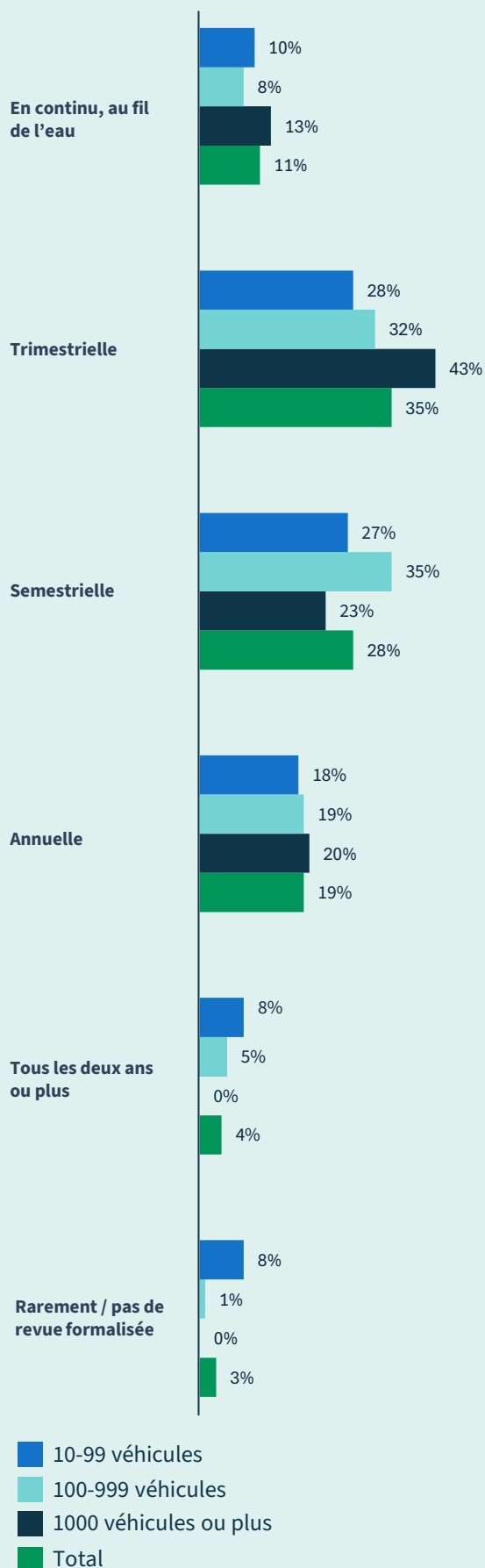
Au-delà des contraintes réglementaires et économiques, la gestion de flotte se complexifie également sur le plan organisationnel. Les décisions liées à la mobilité mobilisent désormais **un nombre croissant de parties prenantes**, avec des niveaux d'influence relativement homogènes entre les différentes fonctions de l'entreprise : direction générale (3,8/5), direction financière (3,7/5), RSE (3,7/5), opérations (3,6/5), achats (3,6/5) et RH (3,5/5).

Cette transversalité renforce la nécessité de coordonner des acteurs aux priorités parfois différentes, rendant les processus de décision plus structurés mais aussi plus exigeants à piloter. Si les niveaux de difficulté perçus restent globalement modérés (autour de 2,7/5 à 3,0/5 selon les fonctions).

La gestion de flotte s'inscrit ainsi de plus en plus dans une logique de conduite du changement, nécessitant d'aligner des enjeux financiers, opérationnels et environnementaux au sein de l'entreprise.

Question décideurs :

« À quelle fréquence revoyez-vous votre politique de flotte / mobilité (car policy, règles, catalogue) ? »



Un besoin fort de simplification côté utilisateurs

Ce besoin de simplification se retrouve également du côté des utilisateurs. Face à la multiplicité des interlocuteurs et des prestations, près des deux tiers des user-choosers (66 %) se déclarent intéressés par une solution de type « **guichet unique** », permettant de centraliser l'ensemble des services liés à leur véhicule (entretien, pneus, assurance, assistance, véhicule de remplacement, énergie) via un point de contact ou une application unique.

Des besoins d'accompagnement qui s'intensifient avec la taille des flottes

Face à la complexification du métier, les entreprises expriment un besoin croissant d'accompagnement et de conseil.

Cet accompagnement peut aller jusqu'à l'externalisation de certaines activités liées à la gestion de flotte, une option de plus en plus envisagée, avec un niveau d'intérêt globalement élevé (33 % déclarent un intérêt fort), en particulier au sein des grandes flottes. Par ailleurs, 57 % des entreprises indiquent être actuellement en phase de réflexion et pourraient **évoluer vers ce type de solution** dans les mois ou années à venir.

Cette progression souligne un effet de seuil : plus la flotte est importante et complexe à piloter, plus le recours à des partenaires externes apparaît comme un levier pertinent pour simplifier la gestion et absorber des contraintes croissantes.





Synthèse

Cette étude menée par C-Ways pour Ayvens France, en partenariat avec Point S et BCA, auprès de décideurs et d'utilisateurs de véhicules d'entreprise couvrant l'ensemble des tailles de flottes, met en évidence un constat sans équivoque : les flottes d'entreprises s'imposent comme un pilier structurant du marché automobile, tant en volume qu'en valeur. Un pilier aujourd'hui profondément reconfiguré par les évolutions fiscales, réglementaires et environnementales.

Cette reconfiguration s'articule autour de **trois grands enjeux communs à l'ensemble des entreprises - maîtrise des coûts, décarbonation et optimisation du parc - avec des niveaux de priorité variables selon la taille et le degré de maturité des flottes.**

À ce titre, les transformations à l'œuvre ne sont pas marginales : elles participent directement à la recomposition de l'ensemble de l'écosystème automobile.

Trois grands enseignements structurent ces évolutions.

Sur les volumes, les flottes poursuivent leur développement : 84 % des décideurs envisagent de maintenir ou d'augmenter la taille de leur parc. Cette croissance s'accompagne toutefois d'une transformation des équilibres, avec un allongement des durées de détention, une évolution des « Car Policy » vers des modèles plus accessibles et un recours accru au véhicule d'occasion, en particulier dans les petites flottes.

Sur l'électrification, les flottes confirment leur rôle moteur. Les trajectoires sont désormais clairement établies, avec une montée en puissance rapide des immatriculations électriques : d'ici 2028, elles pourraient représenter près d'une immatriculation sur deux et environ 15 % des parcs. Cette dynamique, portée d'abord par les VP puis par les VUL, s'accompagne néanmoins de défis importants, notamment en matière d'infrastructures de recharge et d'adhésion des utilisateurs.

Sur le métier de gestionnaire de flotte, enfin, la transformation est profonde. Dans un environnement en mutation rapide, 74 % des entreprises révisent leur Car Policy au moins deux fois par an, traduisant une intensification du pilotage. Le gestionnaire de flotte devient ainsi un acteur central, à la croisée des enjeux économiques, réglementaires et organisationnels, avec des besoins croissants en matière d'accompagnement, de conseil et d'externalisation.

Plus qu'une transition, c'est une recomposition durable du marché qui est à l'œuvre. Elle appelle les entreprises à repenser en profondeur leurs politiques de mobilité, pour concilier maîtrise des coûts, performance opérationnelle et objectifs de décarbonation.

Ayvens

Ayvens est un acteur mondial de la mobilité durable, proposant des services de location longue et moyenne durée de véhicules neufs ou d'occasion, des services de gestion de flotte et des solutions de mobilité multimodale à une clientèle composée de grandes entreprises, PME, professionnels et particuliers. Avec plus de 13 000 employés dans 41 pays, Ayvens gère 3,1 millions de véhicules et la plus grande flotte multimarque de véhicules électriques dans le monde. La société est cotée sur le compartiment A d'Euronext Paris (ISIN : FR0013258662 ; Mnémonique : AYV). Le groupe Société Générale est l'actionnaire majoritaire d'Ayvens. Pour en savoir plus, rendez-vous sur [ayvens.com](https://www.ayvens.com)

TEMSYS, SAS au capital de 89 606 430 Eur, 28 Allée d'Aquitaine, 92000 Nanterre, RCS Nanterre 351 867 692, N° IDU FR231725_01YSGB. N° TVA : FR 06 351 867 692, société de courtage d'assurance immatriculée à l'ORIAS sous le N° 07.026.677.

Ayvens
Immeuble CityLife
28 allée d'Aquitaine
92 000 Nanterre

0 825 002 001 Service 0,20 € / min
+ prix appel

Relation.clients.ayvens@ayvens.com
www.ayvens.fr

