



TCO Scope 2022



Juin 2022



TCO Scope 2022

Bibliographie

ÉNERGIES

- L'hydrogène en 20 questions (juillet 2021)
- Le véhicule électrique est-il si vertueux ? (octobre 2019)
- Quelles énergies pour quels usages en entreprise ? (octobre 2016)
 - L'hydrogène, carburant du futur ? (octobre 2015)
 - Le diesel en 20 questions (septembre 2014)
- Véhicules électriques et hybrides : technologies, usages et perspectives (septembre 2011)

GESTION-FISCALITÉ

- Mémento des flottes et des mobilités 2022 (avril 2022 - format papier et digital)
 - Mémento automobile des acteurs publics (mai 2018)
 - TCO Scope 2021 (juillet 2021 - format digital)
- Villes intelligentes : quels défis pour quelles mobilités ? (novembre 2017)
 - Quelles mobilités en entreprise en 2020 ? (février 2017)
- Automobile et mobilité 2015 : Bilan et perspectives (mai 2015)

TECHNOLOGIES

- Le véhicule autonome, c'est déjà demain ? (janvier 2016)
 - Le pneumatique, nouvel or noir (octobre 2012)



TCO Scope 2022

*Copyright © Les Editions de l'Arval Mobility Observatory - Juin 2022
22, rue des Deux Gares - 92500 Rueil-Malmaison
ISBN : 979-10-93627-31-1
ISSN : 2416-9420*

*L'Arval Mobility Observatory ne saurait être tenu pour responsable de toute erreur, tout oubli et tout autre résultat tiré de l'utilisation de ces cahiers ou de toute exploitation des informations contenues dans ces cahiers.
Tous droits réservés. Toute reproduction ou diffusion même partielle, par quelque procédé ou sur tout support que ce soit, ne pourra être faite sans l'accord préalable de l'Arval Mobility Observatory.*



Avant-propos	07
Ch. 1 : Les coûts d'usage des flottes d'entreprise	09
Ch. 2: Méthodologie de calcul du TCO Scope	19
Ch. 3: Le TCO Scope des Véhicules Particuliers	23
Ch. 4: Le TCO Scope des Véhicules Utilitaires Légers	33
Ch. 5: Flottes d'entreprise et diversité énergétique	43
Annexes	75

Avant-propos

Il y a un an, alors que nous bouclions la 10^e édition du TCO Scope, nous nous félicitons du repli sensible observé sur les coûts d'usage des véhicules, après plusieurs exercices en hausse. Nous avons toutefois indiqué que, pour être pérenne, ce mouvement de baisse passait à la fois par des prix (redevus) abordables des modèles neufs et par un coût de l'énergie contenu.

À la lecture des bilans du TCO Scope 2022, force est de constater que ces deux éléments ne sont pas réunis. Le résultat est sans appel, avec une envolée des coûts d'usage, tant des VP que des VUL, à un niveau jamais atteint depuis la création du TCO Scope en 2012.

La montée en puissance de l'électrification dans les parcs d'entreprise, aussi réelle soit-elle, ne parvient pas à gommer les effets inflationnistes des prix catalogues et du coût des carburants. D'autant plus que, sur le segment des VUL, l'électrification est encore toute relative.

À l'heure où l'Europe semble sceller définitivement l'avenir des motorisations thermiques et ne laisse que 13 petites années aux consommateurs pour faire leur révolution culturelle, la démarche suivie par le TCO Scope depuis plus de dix ans, est riche d'enseignements. La fiscalité reste un levier pour faire changer les mentalités. À ce titre, il faudra veiller à maintenir un niveau d'aides significatif pour accompagner les entreprises, mais aussi les ménages, dans cette mutation.

Autre confirmation, le poids de l'énergie restera essentiel dans l'analyse des coûts d'usage. L'évolution des coûts de l'électricité prendra à ce titre, peu à peu, le relais des prix des carburants. La politique énergétique de la France, longtemps assise sur la rente du nucléaire, sera sans doute appelée à évoluer dans les prochaines années et à s'ouvrir à d'autres énergies alternatives.

Les interrogations sont donc grandes, pour les décideurs d'entreprises, comme pour les ménages. Mais tous peuvent en tout cas s'inspirer de la démarche du TCO Scope pour arrêter leurs choix. Un décideur ou un automobiliste averti en vaut deux.

Régis MASERA
Directeur de l'Arval Mobility Observatory





1.

Les coûts d'usage
des flottes d'entreprise

1. Les coûts d'usage des flottes d'entreprise

La notion de coût d'usage d'un parc automobile est aujourd'hui généralisée dans les entreprises. Il y a encore quelques années, elles ne se posaient pas de questions. Elles achetaient et immobilisaient dans leur bilan les véhicules nécessaires à leur exploitation. La démarche était identique, quelle que soit la taille et le secteur d'activité de l'entreprise. À l'époque, le prix catalogue remis du véhicule représentait alors le principal critère de choix, aux côtés des critères techniques.

Avec la croissance des flottes d'entreprises, ce seul critère du prix s'est révélé assez rapidement insuffisant et les entreprises ont commencé à prendre en compte les coûts d'entretien courants, la consommation, la fiscalité et la valeur de revente. Cette notion de coût d'usage ou TCO en anglais (Total cost of ownership) a été confortée par l'explosion de la location longue durée, d'abord au sein des grandes entreprises, puis peu à peu au sein des flottes publiques, des PME et dans une moindre mesure des TPE. On assiste désormais, également, à une croissance significative de la LLD aux particuliers.

Par construction, un loueur de véhicules en longue durée facture en effet à son client le coût d'usage d'un véhicule, notamment la dépréciation du véhicule, les frais financiers, les coûts d'entretien et parfois l'assurance. Cette notion a commencé à s'étendre parmi les gestionnaires de grandes flottes. Ceux-ci se sont mis à choisir leurs véhicules en fonction des coûts d'usage comparés de véhicules adaptés aux besoins de leur exploitation. Cette notion est tout d'abord prédictive, elle permet de calculer un coût d'usage prévisionnel du véhicule en

fonction d'éléments connus ou évalués au départ¹. En revanche, elle ne prend en compte ni l'influence de la conduite du conducteur sur les coûts ni les frais de gestion administrative d'une flotte.

C'est pourquoi il ne faut pas parler du TCO, mais de trois TCO : le TCO véhicule, le TCO conducteur et le TCO flotte, auxquels on pourrait ajouter le TCM, ou coût total de la mobilité.

CE QU'IL FAUT RETENIR

Le coût d'usage du véhicule concerne, comme son nom l'indique, le seul véhicule. Le coût d'usage du conducteur dépend à la fois de facteurs humains et de décisions de management de l'entreprise ; son importance est grande et peut augmenter le coût d'usage d'un véhicule de 20 à 40 %, parfois davantage. Le coût d'usage du conducteur est encore trop souvent ignoré, même si les choses évoluent dans ce domaine, notamment avec l'émergence de la télématique embarquée, qui permet des remontées d'informations sur la conduite du collaborateur. Enfin, l'évaluation du coût d'usage de la flotte est fonction de la taille de la flotte et de l'organisation administrative de l'entreprise. Le coût complet du déplacement, ou TCM, quant à lui, va beaucoup plus loin et intègre l'ensemble des dépenses de mobilité nécessaires aux déplacements des collaborateurs.

¹ Le vrai coût d'usage pourra être calculé à la fin de la période de détention du véhicule, une fois tous les coûts connus. À noter que, dans le cas de la LLD, l'écart éventuel entre le TCO estimé et le réel reste le risque du seul loueur.

I A. Le coût d'usage du véhicule

Une fois déterminées les caractéristiques du véhicule qui conviennent le mieux aux besoins de l'exploitation de l'entreprise (véhicule particulier ou véhicule utilitaire), de nombreux leviers permettent d'agir sur ce coût d'usage prédictif :

- **Le prix d'achat**, ou mieux encore, le prix négocié du véhicule : les constructeurs ne manquent pas d'imagination pour attirer les clients avec des conditions commerciales alléchantes qui parfois d'ailleurs compensent la faible tenue de la valeur du véhicule dans le temps.
- **Les frais financiers** supportés pour disposer d'un véhicule. Les frais financiers sont toujours présents sous une forme ou sous une autre, que le véhicule ait été acheté au comptant (coût d'opportunité), à crédit ou même loué (frais financiers).
- **La valeur prévisible de revente** (ou valeur résiduelle) à la fin de la période d'utilisation envisagée. La solidité de cette valeur résiduelle dans le temps dépend beaucoup de l'image de la marque, de la réputation du modèle et de la politique commerciale du constructeur de l'évolution globale du marché de véhicule d'occasion. Ces différents facteurs feront que, tel ou tel véhicule sera plus ou moins demandé sur le marché du véhicule d'occasion au moment de sa revente.
- **La consommation**. Depuis le 1^{er} septembre 2018, le nouveau protocole d'homologation WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) s'applique à tous les nouveaux véhicules commercialisés. Il est associé à un second protocole baptisé RDE (Real Driving Emissions), qui effectue en conditions réelles de circulation les tests et mesures d'homologation, avec à la clé des résultats de consommation et d'émissions plus proches de la réalité.

- **Les coûts d'entretien**. Ils vont dépendre de la conception du véhicule et de la qualité de ses composants **ainsi que des tarifications des constructeurs si l'on choisit l'entretien dans les réseaux**. Ils peuvent varier très fortement dans le temps et grever de façon significative le coût total d'exploitation. Il en est de même pour les pneumatiques.
- **La fiscalité et les charges sociales sur les avantages en nature** peuvent représenter jusqu'à 20 ou 30 % du coût d'usage des véhicules particuliers. Si les véhicules utilitaires bénéficient d'une fiscalité de droit commun (TVA récupérable sur l'achat, sur les frais d'entretien, sur les loyers), il n'en est pas de même des véhicules particuliers, surtout si ceux-ci sont utilisés à des fins personnelles par les collaborateurs des entreprises : Taxe sur les Véhicules de Société (calquées sur les première et seconde composantes), à savoir une taxe sur les émissions de CO₂, et une taxe selon l'ancienneté des véhicules, amortissements non déductibles (AND) de manière récurrente pour les voitures particulières d'un prix supérieur à 30 000 euros (voir également les trois autres seuils), contributions sociales patronales sur les avantages en nature (AEN), calculés eux aussi annuellement, le plus souvent en appliquant un coefficient forfaitaire sur le prix de la voiture.



REPÈRE

POIDS DE LA FISCALITÉ EN 2021 EN FONCTION DES VÉHICULES (HORS EFFET TVA)

Véhicules	gCO ₂ /km	Bonus/ malus en € en 2021	TVS sur 4 ans en € + taxe add	Effet IS sur AND en €	Total taxes sur 4 ans en €	Par mois en €
Fiat 500 Passion 42kWh Électrique	0	- 4 000	0	0	0	0
Volkswagen ID.3 45 kWh Pure Perf.	0	- 4 000	0	524	524	11
Renault ZOE Business R110	0	- 4 000	0	994	994	21
Renault Twingo Life SCe 65 Essence	116	0	1 051	0	1 051	22
Peugeot 2008 Essence PureTech 100 Active	122	0	1 097	846	1 943	40
Peugeot 2008 Diesel BlueHDI 110 Active	116	0	1 153	1 341	2 494	52
Renault Megane Business dCi 115	120	0	1 183	2 393	3 576	74
Citroën C5 Aircross BlueHDI 130 Live D	129	0	1 387	2 504	3 891	81
Peugeot 3008 D BlueHDI 130 Active	129	0	1 387	3 680	5 067	106
Peugeot 5008 D BlueHDI 130 Active	133	50	1 561	4 125	5 736	120
Volvo XC40 T4 211 DCT7 Hyb. recharg.	47	- 1 000	102	6 916	6 018	125
DS 7 Crossback E-Tense 225 Business Hyb. recharg.	35	- 1 000	102	6 976	6 078	127
Renault Talisman D Business Blue dCi 160	150	540	3 264	5 078	8 882	185

Véhicules	gCO ₂ /km	Bonus/ malus en € en 2021	TVS sur 4 ans en € + taxe add	Effet IS sur AND en €	Total taxes sur 4 ans en €	Par mois en €
Mercedes GLC 300 E Business line Hyb. recharg.	50	0	102	11 303	11 405	238
Volvo XC90 T8 AWD Geartronic Hyb. recharg.	28	0	102	15 542	15 644	323
Audi A6 45 TFSI S Tronic Essence	164	2 049	7 211	11 652	20 912	436

Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

Le tableau ci-dessus illustre le poids mensuel de la fiscalité sur différents modèles de véhicules pour une durée de 48 mois.

Les écarts entre les véhicules restent très significatifs : ils s'échelonnent de 0 € par mois pour une Fiat 500 électrique, neutre en émission de CO₂/km et qui bénéficie en 2021 d'un bonus à l'achat de 4 000 €, à 436 €/mois pour une Audi A6 essence, qui affiche des émissions de 172 g de CO₂/km, et qui est impactée par un malus de 2 049 €.

Depuis plusieurs années on constate que la fiscalité automobile, basée sur les émissions de CO₂, alourdit très nettement le poids des taxes acquittées par les entreprises. Dès qu'un modèle tombe sous le coup d'un malus à l'achat, il subit mécaniquement une hausse mensuelle de la fiscalité.

REPÈRE

Attention à ne pas tout focaliser sur le prix d'achat

Encore trop d'entreprises construisent leur « politique voiture » en fonction du seul prix d'achat négocié du véhicule. Ce peut être notamment le cas lorsqu'il s'agit d'attribuer un véhicule de fonction à un collaborateur. Ce seul critère de choix est aujourd'hui souvent abandonné dans les grandes entreprises. Mais il subsiste encore largement dans les entreprises de plus petite dimension et chez les TPE.

Même s'il peut y avoir une corrélation entre le prix d'un véhicule et son coût d'usage, le nombre de critères de calcul et la complexité de ces calculs font que le seul critère du prix peut conduire à des prises de décisions erronées.

L'exemple suivant a été réalisé à partir de deux véhicules comparables appartenant au même segment (haut de gamme).

48 mois / 100 000 km	Prix catalogue TTC	Coûts d'usage totaux TTC (4 ans)	Prix de revient kilométrique TTC (base 100 000 km)
Véhicule A 143 g/CO ₂	53 400 €	67 389 €	0,674 €
Véhicule B 0 g/CO ₂	61 180 € (Bonus 2 000 € inclus)	49 280 €	0,493 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans notre exemple, le véhicule B (véhicule électrique) est beaucoup plus cher à l'achat que le véhicule A (véhicule thermique), mais il se révèle au final le moins coûteux à l'usage. Ce résultat s'explique par un taux d'émission nul, une exonération de la TVS, pas d'amortissement non déductible, des AEN très inférieurs, des coûts d'énergie presque 2 fois moins élevés, et des coûts d'entretien moindres.

La notion de coût d'usage prend alors tout son sens puisque l'on peut choisir un véhicule sur des critères plus objectifs et plus complets que le simple prix d'achat.



B. Le coût d'usage du conducteur

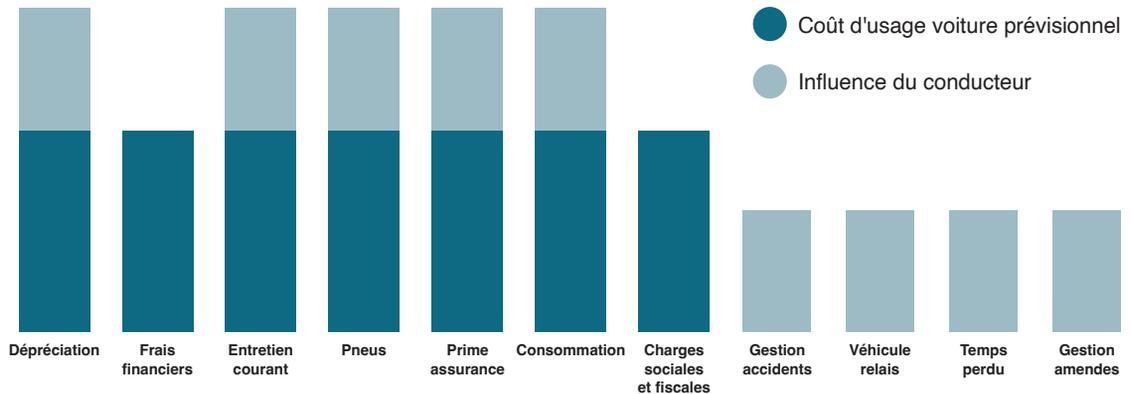
Le comportement du conducteur au volant n'influence pas uniquement la consommation, mais aussi l'entretien, la sinistralité et donc les primes d'assurance et les frais de remise en état. Le « coût d'usage conducteur » peut ainsi majorer jusqu'à 40 %, voire plus, le « coût d'usage véhicule ».

Différents leviers existent pour le maîtriser, notamment un suivi serré des conducteurs, la remontée des informations relatives au kilométrage ou à la consommation, la mise à disposition d'une carte carburant, la formation à l'éco-conduite et à la prévention des risques routiers.

Le graphique ci-dessous montre les composantes d'un coût d'usage véhicule qui peuvent être influencées par la façon de conduire du conducteur. Presque tous les coûts sont sensibles à cette façon de conduire. Evidemment, le niveau des frais financiers ou de la fiscalité n'est pas dépendant du comportement du conducteur.

Pour réduire ce coût d'usage dû au conducteur, les responsables de ressources humaines et les chefs de parcs devront agir sur le conducteur directement par le biais d'actions de sensibilisation et de formation à l'éco-conduite notamment.

L'INFLUENCE DU CONDUCTEUR SUR LES COÛTS D'USAGE TOTAUX



Source : Arval Mobility Observatory

■ C. Le coût d'usage de la flotte

Le « TCO flotte » intègre notamment les coûts administratifs et les coûts de gestion de la flotte ainsi que le temps et l'organisation qui lui sont consacrés (commandes, immatriculations, livraisons, restitutions). Or, acheter, entretenir puis revendre un véhicule prend du temps.

Une enquête réalisée par le SesamLLD (Syndicat des Entreprises des Services Automobiles en LLD et des Mobilités) en juin 2015, mais qui conserve tout son intérêt en 2022, chiffre à 58 heures par véhicule et par an le coût de cette gestion. Pour arriver à ce résultat, le syndicat a décortiqué les processus et chiffré le temps passé à chaque étape. Choisir un nouveau véhicule est la plus chronophage : 26 heures entre la sélection d'un modèle, sa commande et sa réception. Pour s'en séparer, 21 heures seront nécessaires. Entre-temps, l'entreprise aura consacré 11 heures à suivre la vie du véhicule (maintenance, carburants, amendes, ...).

■ D. Le coût d'usage de la mobilité

Dernier né des TCO, le TCM (Total Cost of Mobility) s'intéresse à la mobilité globale des collaborateurs et pas seulement à leur mobilité automobile. L'un de ses intérêts est de rapprocher divers coûts jusqu'ici éparpillés (billets d'avion, trajets en taxis, location de deux roues, coût du stationnement des visiteurs, etc.) et de les intégrer dans une réflexion et un suivi global.

Des solutions dites de multimodalités, associant plusieurs types de transports, commencent à être déployées par les professionnels de la gestion de parcs automobiles pour certains de leurs clients. Des pays sont plus en avance que les autres dans ce domaine, notamment les Pays-Bas ou la Belgique, alors que le démarrage est plus lent en France.









2.

Méthodologie de calcul du TCO Scope

I Règles générales

1. Les véhicules particuliers étudiés ont été sélectionnés à partir des statistiques de la société AAA Data en fonction de leur classement dans les immatriculations de chaque segment auprès des entreprises (hors location courte durée et véhicules de démonstration). Les 10 véhicules les plus vendus dans chacun des 6 segments ont ainsi été étudiés. Cette année nous avons intégré les véhicules électriques qui figuraient dans le top 10 des segments. Ces 60 véhicules représentent un échantillon de 279 204 unités sur un total de 483 560 immatriculées en entreprise. Pour simplifier, la version entrée de gamme de chaque modèle, à quatre portes quand cette version existe, a été retenue.

- **Segment économique** (type Renault Zoe, Twingo¹, Fiat 500, Peugeot 108, etc.)
- **Segment inférieur** (type Renault Clio, Peugeot 2008, 208, Citroën C3, etc.)
- **Segment moyen inférieur** (type Peugeot 3008, Peugeot 308, Renault Mégane, etc.)
- **Segment moyen supérieur** (type Renault Kadjar, Hyundai Tucson, VW Tiguan, Toyota RAV4, etc.)
- **Segment supérieur** (type Mercedes GLC, GLB, Volvo XC60, Skoda Kodiaq, etc.)
- **Segment luxe** (type BMW X5, Volvo XC90, Mercedes GLE, Range Rover, Audi A6, etc.), à noter qu'il n'y a plus aucun diesel pour le top 10 de ce segment.

2. En ce qui concerne les véhicules utilitaires, 4 segments ont été retenus (5 véhicules dans les segments fourgonnettes, fourgons et grands fourgons ; 10 véhicules dans le segment véhicule fiscal), tous en motorisation diesel. Ces 25 véhicules représentent un échantillon de 234 612 unités sur un total de 322 381 immatriculées en entreprise.

- **Segment fourgonnettes** (Renault Kangoo², Peugeot Partner, Citroën Berlingo, etc.)
- **Segment fourgons** (Renault Trafic, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, etc.)
- **Segment grands fourgons** (Renault Master, Iveco Daily, Peugeot Boxer, etc.)
- **Véhicules fiscaux dérivés VP** (Citroën C3, Peugeot 208, Renault Clio, etc.)

REMISE

Tous les prix catalogue ont bénéficié d'une remise uniformisée pour l'équité de la comparaison, de 10 %. Dans les faits, une remise de ce niveau est faible, car elle peut parfois atteindre plus de 20 % pour certains modèles et pour certains grands comptes. Nous avons volontairement fait abstraction de cet élément subjectif, car il ne s'agit pas de calculer un TCO personnalisé, mais bien de donner des ordres de grandeur comparables. L'option peinture métallisée a été ajoutée au prix catalogue pour les VP.

CALCULS

Les calculs ont été effectués TTC pour les VP et HT pour les VUL. Ils portent sur des couples durée/kilométrage de 48 mois et 100 000 km pour tous les véhicules.

FRAIS FINANCIERS

Les frais financiers ont été arbitrairement calculés au taux de 2,5 % par an sur quatre ans.

AMORTISSEMENTS

Les véhicules ont été amortis comptablement sur quatre ans.

¹ en motorisation Essence, Électrique.

² en motorisation Diesel, Électrique.

VALEUR RÉSIDUELLE

La valeur résiduelle des véhicules a été estimée sur la base des éléments qui nous ont été communiqués par les loueurs longue durée ainsi que sur la base des données de l'Arval Mobility Observatory. Il en a été de même pour les coûts d'entretien, les pneumatiques et l'assurance.

CARTE GRISE

Le montant du certificat d'immatriculation (carte grise) en Île-de-France a été rajouté.

ENERGIE

Les simulations portant sur le coût de l'énergie ont été effectuées sur la base du prix moyen du litre en 2021 observé sur le site du Ministère de l'Economie, des Finances et de la relance (<https://www.prix-carburants.gouv.fr/>), soit environ 1,53 € TTC le litre d'essence et 1,43 € TTC le litre de gazole, et pour les électriques un montant de 2,5 € pour 100 kms. Les consommations retenues sont celles affichées officiellement par les constructeurs.

L'infrastructure de recharge a été ajoutée pour les véhicules électrifiés rechargeables.

TVA

Le taux de TVA retenu est de 20 %. Il a été tenu compte d'une TVA récupérable à 80 % sur le carburant diesel et essence utilisé par les VP et à 100 % pour les VUL et les électriques VP et VUL.

BONUS-MALUS

La grille des bonus-malus de 2021 a été appliquée ; les bonus et malus ont été traités comme des produits ou des charges immédiatement comptabilisés.

PRK

Le prix de revient kilométrique (PRK) de chaque segment de véhicules est constitué du PRK de chaque véhicule de l'échantillon, pondéré par le poids de ce dernier dans les immatriculations du segment considéré.

La question particulière des charges fiscales et sociales sur les VP

Le coût d'usage des voitures particulières tient compte des charges fiscales et sociales pesant sur ces véhicules, notamment lorsqu'ils sont utilisés à des fins personnelles par les collaborateurs d'entreprise.

- Le parti a été pris de considérer que les VP sont utilisés partiellement à des fins personnelles par les collaborateurs des entreprises. Un montant de charges sociales patronales fixé à 50 % des avantages en nature calculés au taux forfaitaire de 12 % pour les véhicules thermiques et 9 % pour les électriques³ sur le prix d'achat remis a donc été intégré. En effet, il a été considéré que le collaborateur de l'entreprise utilisait le véhicule pour son usage personnel et que l'entreprise prenait à sa charge la totalité du carburant. Il a été tenu compte de l'effet positif de cette charge sur le calcul de l'IS.
- Les amortissements non déductibles (AND) avec les seuils entrés en vigueur en janvier 2021 ont été réintégrés fiscalement, et l'impôt supplémentaire ainsi engendré calculé au taux de 27,5 %.
- L'entreprise est considérée comme bénéficiaire. En revanche, pour des raisons de simplification, l'impôt sur la plus-value de cession du véhicule n'a pas été intégré.
- Concernant la taxe sur les véhicules de société, c'est le taux 2021 qui a été appliqué pour son calcul. La taxe additionnelle à la TVS a été incluse. Il a été tenu compte du caractère non déductible de cette taxe.

³ Entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2022, un véhicule fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique : les frais d'électricité payés par l'employeur n'entrent pas en compte dans le calcul de l'AEN ; un abattement de 50 % est à effectuer sur l'AEN dans sa globalité. Le montant de cet abattement est plafonné à 1 800 € par an.





3.

Le TCO Scope des Véhicules Particuliers

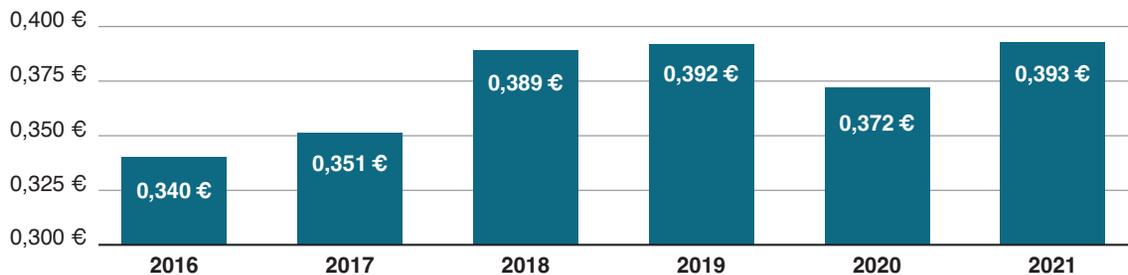
3. Le TCO Scope des Véhicules Particuliers

En 2021 le prix de revient kilométrique (PRK) moyen global pondéré de l'ensemble des voitures composant l'échantillon des voitures particulières du TCO Scope est de **0,393 € TTC/km**.

Ce prix de revient kilométrique moyen a été établi à partir du coût total moyen pondéré d'un échantillon de 279 204 (VP), avec la loi de roulage d'un

kilométrage annuel de 25 000 km soit : 48 mois et 100 000 km. En 2021, le coût total moyen pondéré ressort à 39 574 €, contre 37 520 € en 2020. Il s'agit de la somme des différents postes de coûts liés à l'utilisation du véhicule (dépréciation, frais financiers, entretien-pneumatiques-assurance, énergie, charges sociales et fiscales). (Voir chapitre 2 Méthodologie page 20).

A. Évolution du PRK moyen pondéré de 2016 à 2021



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

Après une année 2020 qui peut être considérée comme une parenthèse liée à la crise sanitaire et à l'arrêt de l'économie, avec des coûts d'usage en baisse, 2021 marque la reprise d'une augmentation des coûts automobiles. Le PRK moyen pondéré ressort à 0,393 € TTC, en hausse 5,65 % par rapport à 2020. Le PRK moyen retrouve ainsi son niveau de 2019 (0,392 €) et affiche un plus haut depuis 2016 (et même depuis la création du TCO Scope en 2012).

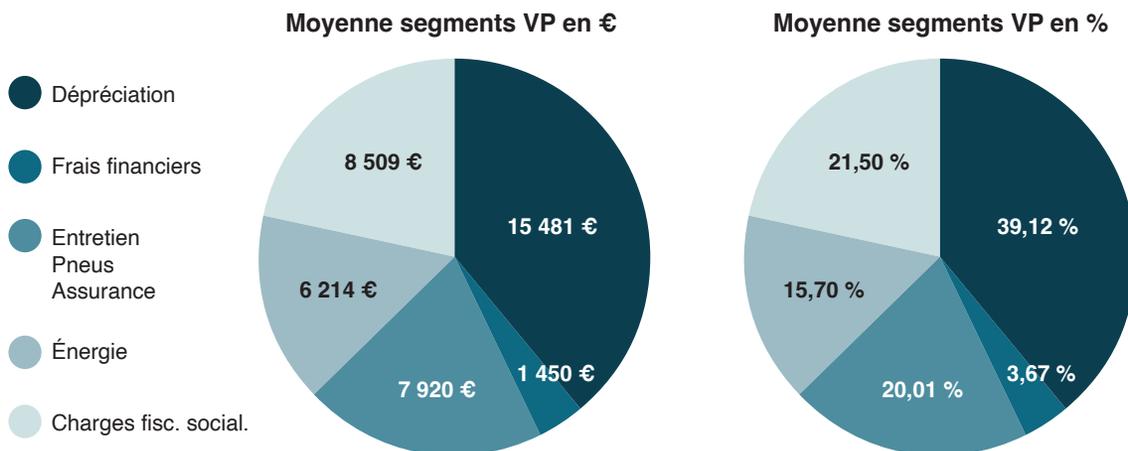
Ces moyennes correspondent à un panel de véhicules les plus vendus en entreprises. Il ne s'agit en aucun cas de PRK calculés « sur-mesure » pour des flottes spécifiques. Mais elles donnent néanmoins une tendance.

Quels sont les facteurs qui expliquent la hausse du PRK moyen pondéré des véhicules particuliers en 2021 ?

- Le coût des carburants explique en grande partie l'augmentation des coûts d'usage. Les simulations ont en effet été effectuées sur la base du prix moyen du litre en 2021 : soit environ 1,53 € le litre d'essence (10 centimes de plus par rapport à 2020), 1,43 € le litre de gazole (17 centimes de plus), pour les électriques, un montant de 2,5 € pour 100 km (50 centimes de plus).
- Autre facteur important à noter : la hausse des prix catalogues liée à la crise des semi-conducteurs, très marquée depuis la seconde partie de l'année 2021.

B. Décomposition du coût total en 2021

Ce coût total se décompose de la façon suivante en 2021 :



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, l'analyse de la répartition des coûts montre une évolution à la hausse en valeur de tous les postes, sauf celui des charges fiscales et sociales.

La principale composante du TCO reste la **dépréciation du véhicule** (39,12 %). Il s'agit de la différence entre la valeur immobilisée (prix catalogue - remise) et la valeur prévisible de revente à la fin des 48 mois de détention (appelée valeur résiduelle chez les loueurs longue durée). Ce poste s'établit en 2021 à 15 481 €, en hausse de 2,9 % par rapport à 2020.

Le poids des **charges fiscales et sociales** sur les VP représente 21,5 % du total et constitue toujours en 2021 le second poste dans le calcul d'un TCO. Il s'agit de la TVS, des amortissements non déductibles ou encore des charges sociales sur avantages en nature. L'État et les organismes sociaux représentent un poids important dans le coût d'usage d'une flotte de VP. Dans ce calcul, il

est fait abstraction du poids de la TVA non déductible sur les achats de biens et services relatifs aux VP, qui représente environ 20 % supplémentaires. En 2021, ce poste est en repli de 2,41 % à 8 509 €.

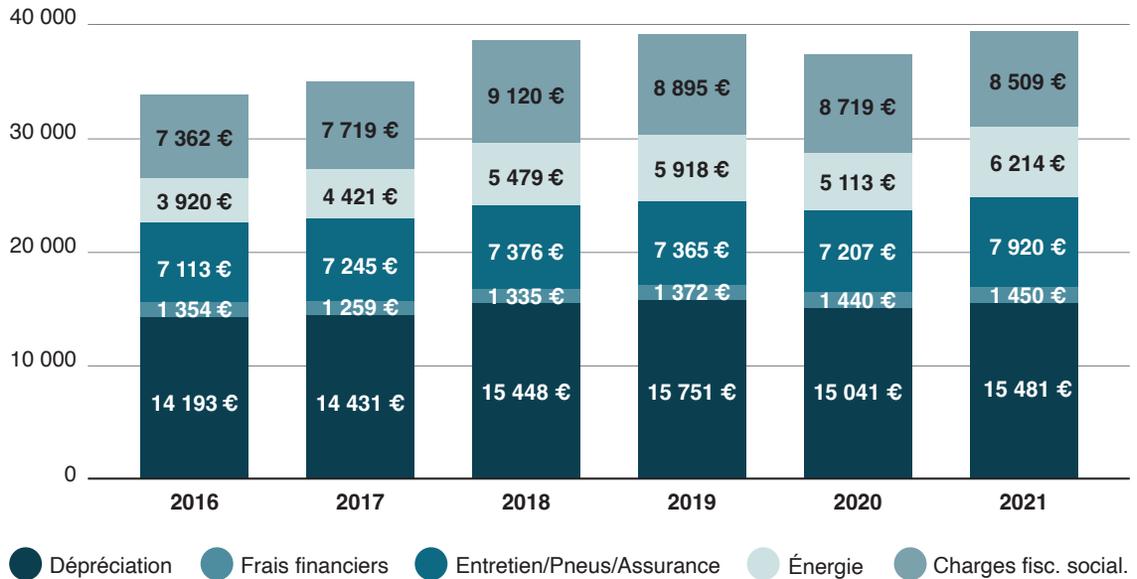
L'entretien-pneumatiques-assurance, avec 20,01 % du total en 2021, constitue le troisième poste de coût d'un TCO. En 2021, ce poste affiche une hausse de 9,89 % à 7 920 € par rapport à l'année précédente.

Le poids prévisionnel de **l'énergie** reste en quatrième position, avec 15,7 % du coût d'usage d'un véhicule. En 2021, ce poste affiche la plus forte progression sur un an avec + 21,53 % à 6 214 €. La montée en puissance des véhicules électrifiés dans les parcs d'entreprise ne parvient pas à neutraliser l'impact de la hausse des prix des carburants.

Les **frais financiers** constituent le dernier poste du TCO, avec 3,67 %, stables sur un an, à 1 450 €.

C. Évolution de la décomposition des coûts de 2016 à 2021

STRUCTURE COMPARÉE DES COÛTS DE VP EN € DE 2016 À 2021



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

Que nous apprend l'étude de la structure des coûts comparée du PRK global moyen d'un VP de 2016 à 2021 ?

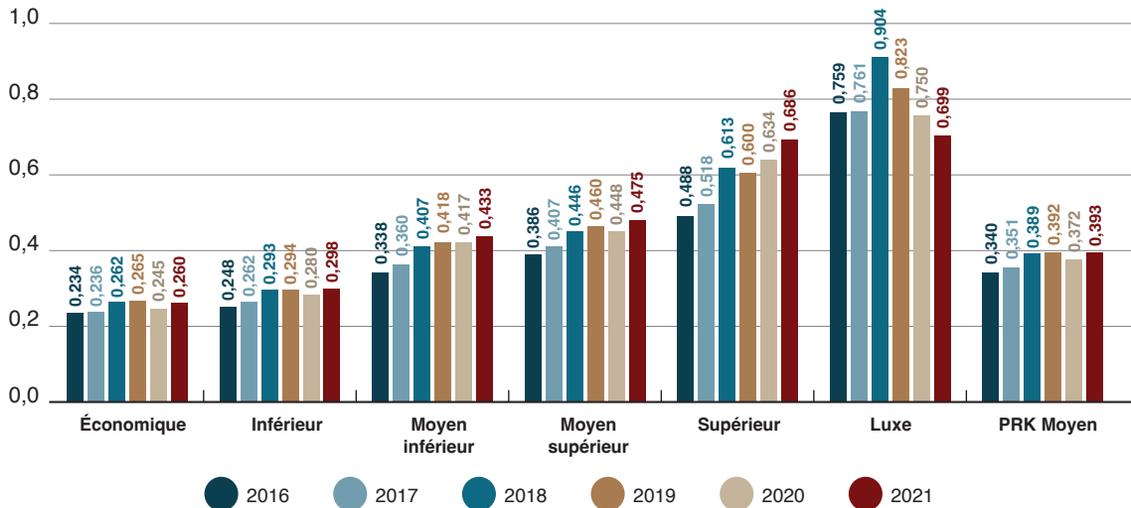
- Du côté de l'énergie, l'année 2021 signe un record en termes de coûts, avec un budget prévisionnel de 6 214 €, en hausse de 58,62 % par rapport à 2016. C'est aussi le niveau le plus élevé atteint depuis la création du TCO Scope en 2012.
- À 15 481 € en 2021, la dépréciation n'atteint pas le plus haut historique depuis la création du TCO Scope, qu'elle avait connu en 2019 (15 751 €). Ce poste est toutefois en hausse de 9 % par rapport à 2016 (14 193 €).

- À 8 509 € en 2021, le poids de la fiscalité automobile et des charges sociales dans le coût d'usage des VP affiche une hausse de 15,6 % par rapport à 2016 (7 362 €). On voit ici le poids de plus en plus important de la fiscalité environnementale sur les coûts d'usage des véhicules.
- À noter enfin, le coût de plus en plus important de l'entretien-pneus-assurance. À 7 920 € en 2021, ce poste connaît en effet son niveau le plus élevé depuis la création du TCO Scope et enregistre une progression de 11,35 % par rapport à 2016.

D. Le prix de revient kilométrique moyen pondéré par segment de véhicules particuliers de 2016 à 2021

Le tableau ci-dessous illustre les évolutions des coûts d'usage de chaque segment de véhicules particuliers de 2016 à 2021.

ÉVOLUTION DU PRK MOYEN PONDÉRÉ DE 2016 À 2021 PAR SEGMENT (EN €)



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, l'analyse des PRK comparés fait ressortir une reprise de la hausse des coûts sur tous les segments, à l'exception du Luxe, par rapport à 2021. Sur les six dernières années, la tendance est également à un renchérissement des PRK, sauf sur le segment du Luxe, qui tire peut-être profit (davantage que les autres segments de marché) de l'électrification - 100% électrique et

hybrides rechargeables - progressive des modèles par les constructeurs.

Cette hausse des coûts d'usage traduit l'impact du prix des carburants, mais également la hausse des prix des modèles et la tendance haussière de l'entretien, en raison du poids des équipements technologiques dans les véhicules.

E. Zoom sur l'évolution du prix du VP moyen en entreprise entre 2020 et 2021

COMPARAISON DES PRIX MOYENS DES VÉHICULES PARTICULIERS PAR SEGMENT

Segments	Prix moyen 2020	Prix moyen 2021	Écarts
Économique (type Renault Twingo, Fiat 500...)	21 444	22 913	6,85 %
Inférieur (type Renault Clio, Peugeot 2008, Citroën C3...)	20 573	21 182	2,96 %
Moyen inférieur (type Peugeot 3008, Renault Megane...)	30 735	34 077	10,87 %
Moyen supérieur (type Renault Kadjar, Hyundai Tucson, VW Tiguan...)	35 227	38 959	10,59 %
Supérieur (type Mercedes GLC, Volvo XC60...)	54 603	56 192	2,91 %
Luxe (type BMW X5, Volvo XC90...)	74 209	66 947	-9,78 %
VP MOYEN PONDÉRÉ	28 914	31 062	7,43 %

Source : Arval Mobility Observatory

Le TCO Scope suit, année après année, la valeur moyenne avant remise des VP immatriculés ou loués par les entreprises. Sur l'échantillon des 60 voitures les plus immatriculées en entreprise, qui représentent un total de 279 204 unités sur l'ensemble des 483 560 immatriculées en entreprise, le prix du VP moyen s'établit à 31 062 €, soit une progression de 7,43 % par rapport à 2020. Ce chiffre confirme la tendance déjà observée les années précédentes sur l'évolution des prix de vente des véhicules. La hausse de 2021 est en effet la plus forte enregistrée sur les six dernières années comme le montrent les statistiques suivantes : + 5,74 % (28 914 € en 2020), + 3,39 % (27 345 € en 2019), + 0,46 % (25 079 € en 2017) et + 2 % (24 963 € en 2016).

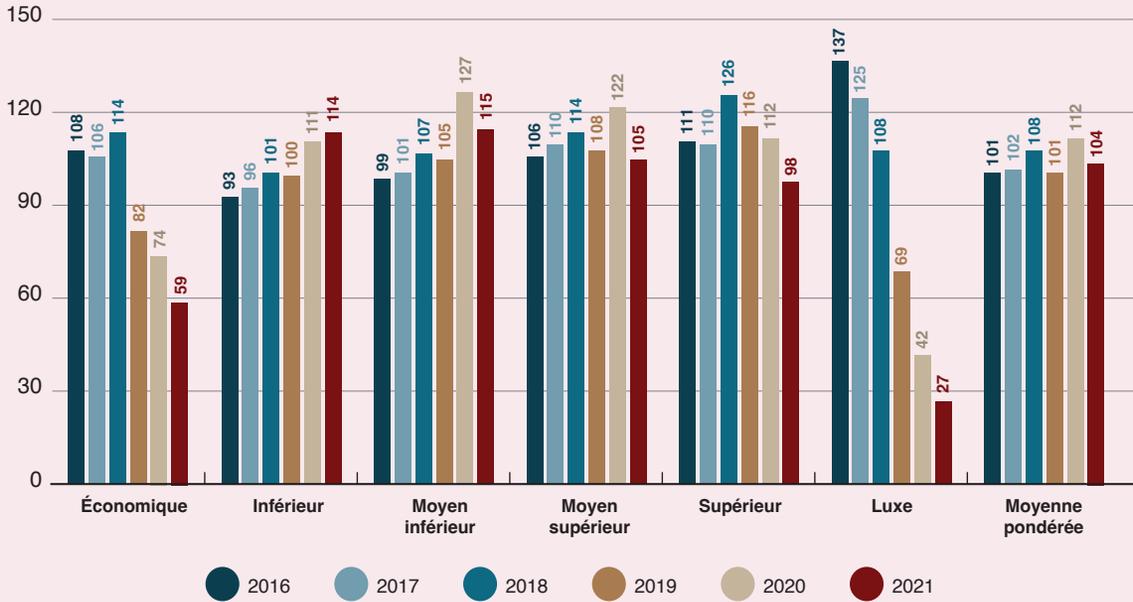
À noter, dans notre étude statistique, la poursuite du déploiement de véhicules électriques (sur le segment économique) et hybrides rechargeables (sur les segments moyen inférieur et moyen supérieur). Ces modèles ont des prix catalogues (hors bonus) élevés, qui augmentent nettement le prix moyen pondéré sur ces segments, d'où cette augmentation substantielle en 2021. En revanche sur le Luxe, la sortie du top 10, des véhicules type Audi Q7, Tesla Model S ou Model X, a nettement fait baisser le tarif moyen sur ce segment.



REPÈRE

Les émissions de CO₂ comparées par segment VP de 2016 à 2021

ÉMISSIONS DE CO₂ COMPARÉES DES VP EN G/KM DE 2016 À 2021



Source : Arval Mobility Observatory

La moyenne générale des taux d'émissions de CO₂ émis par les 60 véhicules particuliers composant l'échantillon du TCO Scope a retrouvé l'année dernière son rythme baissier, après l'exception de 2020 (112 g/km). Elle s'établit à 104 g/km.

À l'exception du segment inférieur, dont la moyenne est en hausse de 3 g (114 g/km), tous les autres segments de marché affichent des replis significatifs en termes d'émissions de CO₂. En fonction de la rapidité d'électrification des segments, la chute des émissions peut être spectaculaire. C'est le cas, notamment, du segment économique (59 g/km en 2021, contre 74 g/km en 2020, soit un repli de plus de 20 %, qui intervient après une baisse encore plus

forte en 2020 de près de 70 %). Même constat sur le segment luxe, où les émissions de CO₂ s'établissent à 27 g/km, en baisse de 35,7 % sur un an.









4.

Le TCO Scope des Véhicules Utilitaires Légers

4. Le TCO Scope des Véhicules Utilitaires Légers

Les véhicules utilitaires (VUL) sont considérés comme des outils de production et à ce titre relèvent d'une fiscalité de droit commun (TVA déductible sur l'achat, les loyers, l'entretien, les pneus...). Ils ne sont pas pénalisés par des taxes supplémentaires comme la TVS ou la non-déductibilité des amortissements au-delà d'un plafond de prix d'achat.

En fait, la seule taxation qui affecte les VUL est la taxe sur la carte grise. Contrairement aux VP, le poids des charges sociales et fiscales est donc insignifiant. Cette absence de fiscalité pénalisante fait mécaniquement remonter les valeurs des autres composantes dans la répartition en pourcentage et par rapport aux mêmes indicateurs VP.

Il est donc très important de ne pas comparer les PRK des VP et ceux des VUL. Il faut en outre noter que **les coûts d'usage des VUL sont exprimés hors taxes.**

Une fois ces précautions prises, le prix de revient kilométrique (PRK) moyen global pondéré de l'ensemble des véhicules composant l'échantillon des VUL du TCO Scope est en 2021 de **0,307 € HT/km.**

Ce prix de revient kilométrique moyen a été établi à partir du coût total moyen pondéré d'un échantillon de 25 véhicules utilitaires (VUL) thermiques, avec la loi de roulage suivante : 48 mois et 100 000 km. En 2021, le coût total moyen pondéré ressort à 30 751 €, contre 27 026 € en 2020 et 29 008 € en 2019. Il s'agit de la somme des différents postes de coûts liés à l'utilisation du véhicule (dépréciation, frais financiers, entretien-pneumatiques-assurance, énergie, carte grise).



A. Évolution du PRK moyen pondéré de 2016 à 2021



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, le PRK moyen des VUL s'est inscrit en forte hausse de 14,1 % par rapport à 2020, à 0,307 € HT/km. C'est la plus forte progression enregistrée depuis 2016.

Cette situation s'explique par le prix du carburant, qui est reparti à la hausse en 2021 : 1,53 € TTC par litre d'essence en moyenne sur la période étudiée (+ 19 centimes par rapport à 2020) et 1,43 € TTC le litre de gazole (+ 17 centimes par rapport à 2020). Le prix de l'électricité (2,50 € pour 100 kms) est quant à lui en hausse de 25 %.

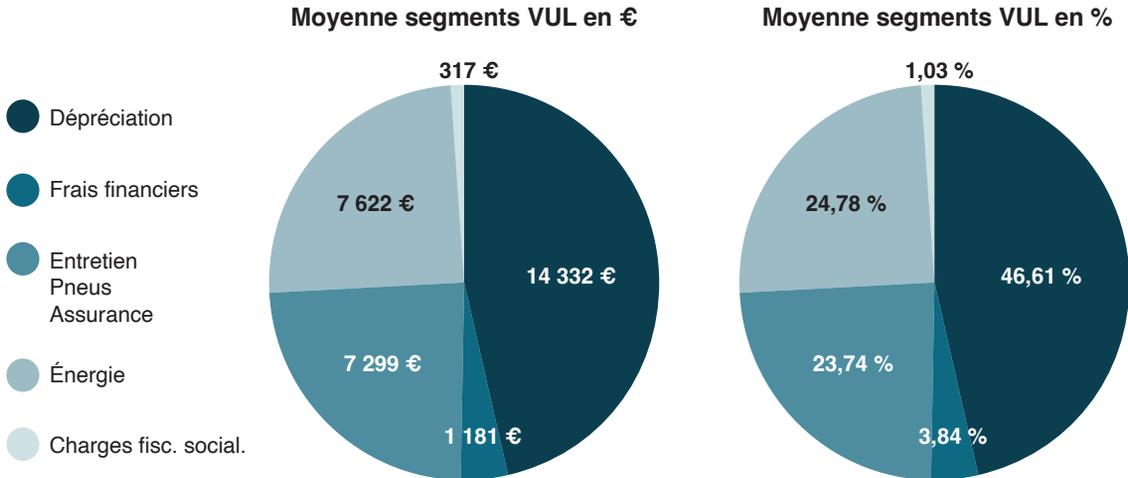
À l'instar des véhicules particuliers, on constate aussi sur les VUL une hausse des prix catalogues liée à la crise des semi-conducteurs ; une augmentation qui a été très marquée depuis la seconde partie de l'année 2021.

Quant aux consommations moyennes, la décroissance année après année s'est arrêtée en 2021 : elles s'établissent à 6,42 litres aux 100 kms, contre 4,67 litres en 2020, 5,05 litres en 2019 et 5,25 litres en 2018.



B. Décomposition du coût total en 2021

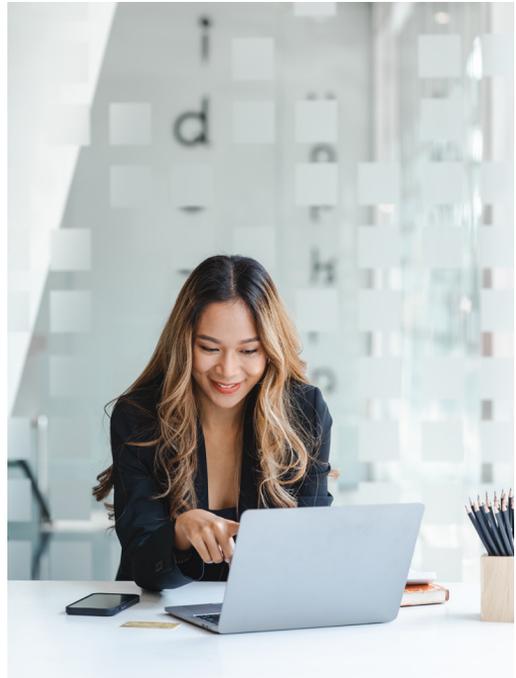
Ce coût total se décompose de la façon suivante :



Source : Arval Mobility Observatory

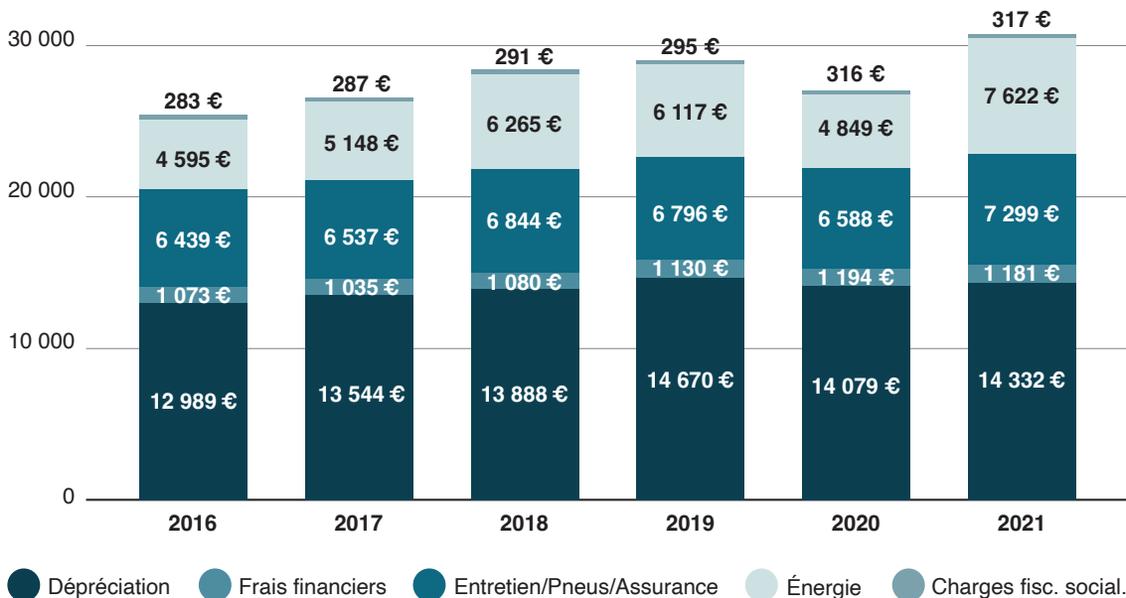
CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la répartition des coûts en pourcentage montre que la principale composante du coût d'usage reste la dépréciation du véhicule (46,61 %), c'est-à-dire la différence entre la valeur immobilisée et la valeur prévisible de revente à la fin des 48 mois de détention. En proportion, sa part a reculé de 5,5 points en un an, mais en valeur, elle a progressé à 14 332 €. Un poste progresse nettement sur la période, celui de l'énergie (+ 6,84 points à 24,78 %). En valeur, les carburants représentent un coût total de 7 622 € et s'envolent de 57 %. Autre poste en progression, celui de l'entretien, qui augmente en valeur de 10,8 % à 7 299 €.



C. Évolution de la décomposition des coûts de 2016 à 2021

STRUCTURE COMPARÉE DES COÛTS EN EUROS DE 2016 À 2021



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

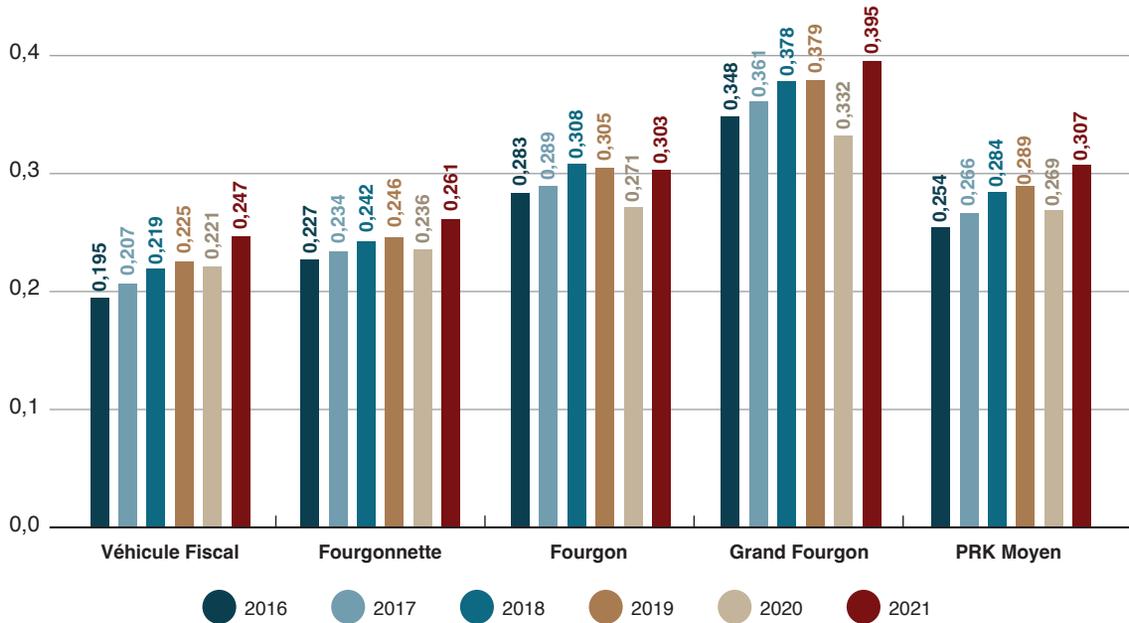
L'évolution des coûts entre 2016 et 2021 montre que la dépréciation reste la principale composante du coût d'usage des VUL. Sur la période étudiée, sa part a progressé de + 10,34 % (14 332 €) en raison, essentiellement, de la hausse des prix des véhicules.

Pour sa part, le poids de l'énergie, après « l'exception » de 2020, a repris sa course en avant, atteignant 7 622 € en 2021. Par rapport à 2016, le carburant a vu sa part dans les coûts d'usage progresser de près de 66 %. Une situation qui s'explique également par la hausse des consommations moyennes des VUL, passant parfois du

simple au double sur certains modèles, c'est le cas par exemple dans le segment Fourgonnette du Renault Kangoo qui est passé de 3,6 litres à 5,1 l aux 100 kms. Quant au segment Grand fourgon, le Renault Master a vu sa consommation moyenne passée de 5 litres à 10,2 l aux 100 kms, ou encore le Peugeot Boxer, qui est passé de 4,5 litres à 8,8 l aux 100 kms.

Autre facteur expliquant la hausse du PRK des VUL, la part de l'entretien, qui s'est renchéri de 13,4 % sur la période, atteignant à 7 299 € en 2021.

D. Le prix de revient kilométrique moyen pondéré de chaque segment de VUL de 2016 à 2021



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans les calculs du TCO Scope, les cinq véhicules utilitaires les plus immatriculés ont été retenus pour chacun des segments fourgonnettes, fourgons et grands fourgons. Concernant les véhicules fiscaux ou véhicules de sociétés, dix véhicules ont été sélectionnés pour calculer le PRK pondéré. Cela représente un échantillon de près de 75 % du total des utilitaires légers immatriculés auprès des entreprises.

Entre 2016 et 2021, tous les segments du marché des VUL affichent des coûts d'usage en hausse : la plus forte progression est enregistrée par les véhicules fiscaux (+ 26,67 % à 0,247 € en 2021), suivis par les fourgonnettes (+ 14,98 % à 0,261 €) et les grands fourgons (+ 13,51 % à 0,395 €). Seuls les fourgons affichent une hausse à un chiffre (+ 7 % à 0,303 €). Sur l'ensemble de la période étudiée, les PRK des VUL se sont appréciés de 20,87 %.

E. Les prix moyens des VUL par segment en 2021

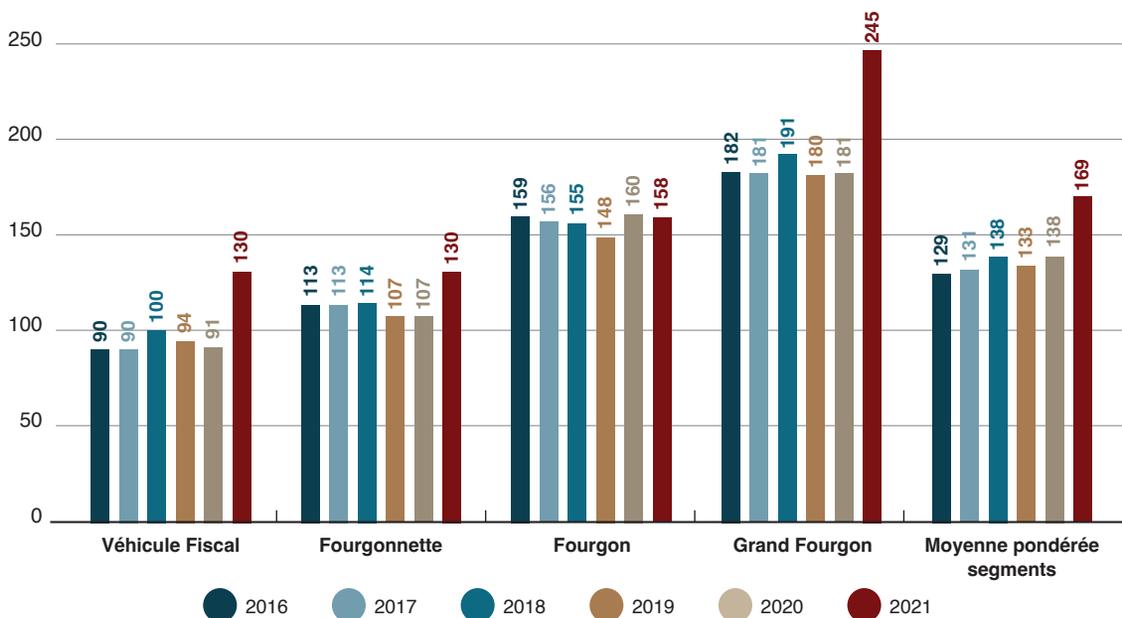
Segments	Prix moyen 2020	Prix moyen 2021	Écarts
Véhicule Fiscal (type Citroën C3 société, Peugeot 208 Affaire...)	16 906	18 292	8,19 %
Fourgonnette (type Renault Kangoo, Peugeot Partner...)	19 927	21 630	8,54 %
Fourgon (type Renault Trafic, Peugeot Expert...)	24 861	25 992	4,55 %
Grand Fourgon (type Renault Master, Iveco Daily...)	31 050	32 836	5,75 %
VUL MOYEN	23 773	25 291	6,38 %

Source : Arval Mobility Observatory

En 2021, comme les années précédentes, la tendance reste orientée à la hausse pour les prix de vente des VUL, avec une moyenne de 25 291 €. Selon l'échantillon étudié par le TCO Scope, les prix se

sont appréciés de + 6,38% en un an, soit davantage qu'entre 2019 et 2020 (+ 5,78 %). À noter que les véhicules fiscaux, et les fourgonnettes affichent des hausses de tarifs supérieurs à la moyenne des VUL.

F. Les émissions de CO₂ des VUL comparées par segment entre 2016 et 2021



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

Les députés européens ont adopté en 2012 un règlement fixant à 147 g/km les normes d'émission des VUL pour 2020. En mars 2018, ils ont voté de nouvelles obligations pour les constructeurs à horizon 2030.

Concrètement, en 2030, les VUL devront voir leurs émissions réduites de - 31 % par rapport à 2021. Un objectif intermédiaire de - 15 % est fixé pour 2025. Ce qui donne une moyenne de 125 g de CO₂/km en 2025 et 101,4 g/km en 2030.

L'analyse de la moyenne pondérée des taux d'émissions entre 2016 et 2021 (+ 30 g à 169 g/km en 2021) ont encore du chemin à faire pour se conformer aux attentes européennes. Il est vrai que la tendance en 2021 est à une reprise des émissions de CO₂ sur pratiquement tous les segments. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle norme WLTP, en septembre 2019, la hausse des émissions de CO₂ que son fonctionnement entraîne a bel et bien eu lieu : + 5 g/km

entre 2019 et 2020 et surtout, + 31 g/km entre 2020 et 2021.

L'analyse des émissions de CO₂ de chaque segment entre 2016 et 2021 traduit, à l'exception des fourgons, une forte hausse des émissions de CO₂.

Dans le détail, sur des segments de VUL qui ont connu les plus fortes augmentations de CO₂, à savoir les fourgonnettes et les grands fourgons, on constate par exemple que le Peugeot Partner est passé de 111 g/km en 2020 à 143 g/km en 2021. De son côté, le Citroën Berlingo est passé de 106 g/km à 139 g/km de CO₂.

De même sur le segment des grands fourgons, prenons l'exemple du Master, le plus immatriculé de cette catégorie, qui est passé de 177 g/km à 268 g/km ou encore du Peugeot Boxer, dont la hausse est passée de 153 g/km en 2020 à 231 g/km en 2021.









5.

Flottes d'entreprise
et diversité énergétique

AVERTISSEMENT

- Pour réaliser les différents matchs et calculer les prix de revient kilométriques par énergie, le TCO Scope tient compte dans ce chapitre de la fiscalité automobile en vigueur au **1^{er} janvier 2022**.
- **Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme (ancienne TVS) depuis le 1^{er} janvier 2022**.
- Les plafonds d'amortissement sont ceux en vigueur au **1^{er} janvier 2022**.
- La TVA déductible sur l'essence est celle en vigueur au **1^{er} janvier 2022**, à savoir 80 % sur les VP et 100 % sur les VUL.
- Le prix moyen des énergies retenu est celui observé depuis **janvier 2022 à mi-mars 2022**, soit 1,80€ pour l'essence et 1,77 € pour le diesel.
- Pour l'électrique, nous avons pris le montant de 2,50 € aux 100 kms, et l'infrastructure de recharge a été intégrée au calcul.
- Concernant les consommations des véhicules hybrides rechargeables, comme pour les autres énergies, nous avons pris en compte les données constructeurs, basées donc sur une utilisation optimale de cette technologie.



Match diversité Énergétique



SEGMENT ÉCONOMIQUE

Renault Twingo Life

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Renault Twingo ÉLECTRIQUE Life CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 22 100 € (Bonus 4 000 €) Net : 18 100 €	Renault Twingo ESSENCE Life Sce 65 CO ₂ : 116 g/km Prix catalogue + option PM : 14 300 €	Écart ÉLECTRIQUE - ESSENCE
48 mois / 60 000 km	16 835 € Soit PRK : 0,281 €	20 756 € Soit PRK : 0,346 €	- 3 921 €
48 mois / 80 000 km	18 104 € Soit PRK : 0,226 €	23 332 € Soit PRK : 0,292 €	- 5 228 €
48 mois / 100 000 km	19 887 € Soit PRK : 0,199 €	26 419 € Soit PRK : 0,264 €	- 6 532 €
48 mois / 120 000 km	21 611 € Soit PRK : 0,180 €	29 551 € Soit PRK : 0,246 €	- 7 940 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

La Twingo fait partie des véhicules les plus immatriculés en entreprise. En 2021, la version essence arrivait 2^{de} au palmarès du segment économique, tandis que son équivalent électrique se classait en 10^e position.

Dans les matchs ci-dessus, c'est une nouvelle fois la version électrique qui ressort gagnante, quel que soit le kilométrage, face à la motorisation essence. Et ce, malgré un prix d'achat (bonus de 4 000 € inclus) supérieur de 3 800 €.

La fiscalité réservée à l'électrique joue à plein : absence de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme et d'amortissements non déductibles, bonus de 4 000 €, coût de l'énergie divisé par deux environ (de 2 900 à 4 800 € selon les kilométrages).

Résultat : la Twingo électrique affiche 1 343 € de charges fiscales et sociales, là où l'essence atteint 3 543 € (dont 1 030 € de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme). Cette année encore, plus le couple durée/kilométrage est important, plus le différentiel avec l'essence augmente.



SEGMENT ÉCONOMIQUE

Fiat 500

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Fiat 500 ÉLECTRIQUE Icône CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 30 500 € (Bonus 4 000 € Net : 26 500 €)	Fiat 500 MICRO HYBRIDE Dolce Vita CO ₂ : 106 g/km Prix catalogue + option PM : 18 240 €	Écart ÉLECTRIQUE – MICRO HYBRIDE
48 mois / 60 000 km	21 934 € Soit PRK : 0,366 €	21 629 € Soit PRK : 0,360 €	+ 305 €
48 mois / 80 000 km	23 532 € Soit PRK : 0,294 €	24 349 € Soit PRK : 0,304 €	- 1 741 €
48 mois / 100 000 km	25 970 € Soit PRK : 0,260 €	27 734 € Soit PRK : 0,277 €	- 2 175 €
48 mois / 120 000 km	28 264 € Soit PRK : 0,236 €	31 121 € Soit PRK : 0,259 €	- 3 176 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

La Fiat 500 s'impose petit à petit dans les flottes d'entreprise. En 2021, la version micro hybride arrivait 3^e au palmarès du segment économique, et son équivalent électrique en 6^e position.

Dans ce nouveau match entre Fiat 500 électrique et micro hybride, il n'y a pas photo, malgré un prix catalogue supérieur de 8 260 € (bonus inclus) pour les modèles électriques. À l'exception du couple 48 mois/60 000 kms, la version électrique sort gagnante de toutes les confrontations face à son équivalent thermique.

La fiscalité attachée à l'électrique (pas de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme, bonus à l'achat de 4 000 €) explique ce quasi sans faute, auquel s'ajoute un budget énergie particulièrement compétitif (compris entre 2 900 € et 4 200 € selon les kilométrages).

Au final, le total des charges sociales et fiscales de la version électrique ressort à 1 853 € contre 3 267 € pour la motorisation micro hybride (avec 313 € de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme).



**SEGMENT INFÉRIEUR****Peugeot 208 Allure**

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Peugeot e-208 ÉLECTRIQUE Allure CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 34 700 € (Bonus 4 000 € Net : 30 700 €)	Peugeot 208 ESSENCE PureTech 100 ch Allure CO ₂ : 115 g/km Prix catalogue + option PM : 22 350 €	Peugeot 208 DIESEL BlueHDI 100 ch Allure CO ₂ : 107 g/km Prix catalogue + option PM : 23 850 €
48 mois / 60 000 km	24 232 € Soit PRK : 0,404 €	25 942 € Soit PRK : 0,432 €	27 488 € Soit PRK : 0,458 €
48 mois / 80 000 km	25 974 € Soit PRK : 0,325 €	28 908 € Soit PRK : 0,361 €	30 054 € Soit PRK : 0,376 €
48 mois / 100 000 km	28 489 € Soit PRK : 0,285 €	32 634 € Soit PRK : 0,326 €	33 207 € Soit PRK : 0,332 €
48 mois / 120 000 km	30 854 € Soit PRK : 0,257 €	36 329 € Soit PRK : 0,303 €	36 337 € Soit PRK : 0,303 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la Peugeot 208 arrivait 4^e au palmarès du segment inférieur des véhicules les plus immatriculés en entreprise, en version essence, 7^e en version diesel, et 12^e en électrique.

Carton plein pour le modèle électrique de la Peugeot 208 face aux versions essence ou diesel, quels que soient les kilométrages. La raison principale tient une fois de plus à la fiscalité automobile avantageuse pour cette motorisation : 4 000 € de bonus et une exemption de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme liée à l'absence d'émissions de CO₂.

Le total des charges s'élève à 2 416 € (dont 308 € liés aux AND), contre 5 336 € pour le modèle essence (avec 1 020 € de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme et 454 € d'AND) et 5 952 € pour la version diesel (avec 1 055 de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme et 791 € d'AND).

À ces atouts fiscaux, s'ajoute un poste énergie limité (entre 2 900 et 4200 €), là où les versions essence et diesel ont des montants bien supérieurs.



SEGMENT INFÉRIEUR

Citroën C3 Essence / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Citroën C3 ESSENCE PureTech 110 Shine CO ₂ : 121 g/km Prix catalogue + option PM : 21 600 €	Citroën C3 DIESEL BlueHDI 100 Shine CO ₂ : 111 g/km Prix catalogue + option PM : 22 750 €	Écart ESSENCE – DIESEL
48 mois / 60 000 km	26 531 € Soit PRK : 0,442 €	27 669 € Soit PRK : 0,461 €	- 1 138 €
48 mois / 80 000 km	29 614 € Soit PRK : 0,370 €	30 165 € Soit PRK : 0,377 €	- 551 €
48 mois / 100 000 km	33 348 € Soit PRK : 0,333 €	33 158 € Soit PRK : 0,332 €	+ 190 €
48 mois / 120 000 km	37 070 € Soit PRK : 0,309 €	36 149 € Soit PRK : 0,301 €	+ 921 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la C3 arrivait à la 3^e place du palmarès des véhicules d'entreprise du segment inférieur dans sa version essence, et à la 6^e place dans sa version diesel. Avec ce match entre motorisations thermiques, on retrouve les règles « classiques » de roulage qui avantagent le diesel sur les longues distances et l'essence pour les trajets plus courts.

La consommation affichée est supérieure pour le modèle essence, ce qui impacte logiquement

le poste carburant avec, par exemple, un budget de 10 670 € pour 120 000 kms, contre 7 730 € pour son équivalent diesel.

Pour les autres postes, l'essence bénéficie en revanche d'un atout, tant en termes de dépréciation, que de charges sociales et fiscales (5 142 € contre 5 561 € pour la C3 diesel).



SEGMENT INFÉRIEUR

Toyota Yaris Hybride / Essence

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Toyota Yaris HYBRIDE 116h Dynamic Business CO ₂ : 88 g Prix catalogue + option PM : 23 680 €	Toyota Yaris ESSENCE 120 VVT-i Dynamic Business CO ₂ : 122 g Prix catalogue + option PM : 21 400 €	Écart HYBRIDE – ESSENCE
48 mois / 60 000 km	23 374 € soit PRK : 0,390 €	25 796 € soit PRK : 0,430 €	- 2 422 €
48 mois / 80 000 km	25 638 € soit PRK : 0,320 €	28 753 € soit PRK : 0,359 €	- 3 115 €
48 mois / 100 000 km	28 646 € soit PRK : 0,286 €	32 382 € soit PRK : 0,324 €	- 3 736 €
48 mois / 120 000 km	31 558 € soit PRK : 0,263 €	36 001 € soit PRK : 0,300 €	- 4 443 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la Toyota Yaris hybride se positionnait à la 9^e place du palmarès des véhicules d'entreprise du segment inférieur dans sa version hybride.

Dans ces différents matches, le modèle hybride remporte tous les matches contre la motorisation essence, quels que soient les kilométrages envisagés.

La Toyota Yaris hybride bénéficie d'une fiscalité avantageuse sur les Taxes annuelles (la première taxe sur les émissions de CO₂) sur les véhicules de tourisme (265 €) là où la version essence doit

s'acquitter de 1 075 € pour 122 g d'émissions de CO₂.

La différence se fait une fois de plus sur le poste carburant, dont le budget oscille entre 4 867 € et 9 734 € pour la version essence, contre 2 620 € et 5241 € pour l'hybride (avec une consommation affichée de 2,8 litres pour l'hybride et 5,2 litres pour l'essence).

Dernier atout de la Yaris hybride, une valeur résiduelle significativement plus élevée que celle du modèle essence.



SEGMENT INFÉRIEUR

Peugeot 2008 Électrique / Essence / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Peugeot e-2008 ÉLECTRIQUE Allure Pack CO ₂ : 0 g Prix catalogue + option PM : 40 250 € (Bonus 4 000 € Net : 36 250 €)	Peugeot 2008 ESSENCE PureTech 130 EAT8 Allure Pack CO ₂ : 134 g Prix catalogue + option PM : 30 700 €	Peugeot 2008 DIESEL BlueHdi 130 EAT8 Allure Pack CO ₂ : 125 g Prix catalogue + option PM : 32 400 €
48 mois / 60 000 km	27 362 € Soit PRK : 0,456 €	34 496 € Soit PRK : 0,575 €	36 484 € Soit PRK : 0,608 €
48 mois / 80 000 km	29 403 € Soit PRK : 0,368 €	38 127 € Soit PRK : 0,477 €	39 593 € Soit PRK : 0,495 €
48 mois / 100 000 km	32 479 € Soit PRK : 0,325 €	42 830 € Soit PRK : 0,429 €	43 503 € Soit PRK : 0,435 €
48 mois / 120 000 km	35 391 € Soit PRK : 0,295 €	47 534 € Soit PRK : 0,396 €	47 384 € Soit PRK : 0,395 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la Peugeot 2008 se positionnait à la seconde place du palmarès des véhicules d'entreprise du segment inférieur dans sa version diesel, à la 5^e position en version essence.

Dans cette confrontation, le modèle électrique gagne assez facilement ses différents matchs contre les motorisations thermiques, malgré un prix d'achat (bonus inclus) supérieur de 5 550 € par rapport à l'essence et 3 850 € par rapport au diesel.

L'effet fiscalité joue à plein avec un niveau de charges de 4 000 € en électrique contre 9 215 €

pour l'essence (dont 1 575 € de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme) ou 9 498 € pour le diesel (dont 1 200 € de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme).

Le poids de l'énergie est aussi rédhitoire pour les motorisations thermiques, qui affichent des consommations de 5,9 litres pour l'essence et 4,8 litres pour le diesel. Alors que le modèle électrique affiche un budget carburant compris entre 2 930 et 4 180 €, la 2008 essence oscille selon les kilométrages entre 5 522 et 11 044 €, contre 4 418 et 8 836 € pour le diesel.





SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR

Citroën C4 Électrique / Essence / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Citroën E-C4 ÉLECTRIQUE 136 ch Shine CO ₂ : 0 g Prix catalogue + option PM : 39 150 € (Bonus 4 000 € Net : 35 150 €)	Citroën C4 ESSENCE 130 ch EAT8 Shine CO ₂ : 130 g Prix catalogue + option PM : 30 050 €	Citroën C4 DIESEL BlueHdi 130 EAT8 Shine CO ₂ : 120 g Prix catalogue + option PM : 32 850 €
48 mois / 60 000 km	27 827 € Soit PRK : 0,464 €	36 957 € Soit PRK : 0,616 €	38 301 € Soit PRK : 0,638 €
48 mois / 80 000 km	29 429 € Soit PRK : 0,368 €	40 134 € Soit PRK : 0,502 €	41 426 € Soit PRK : 0,518 €
48 mois / 100 000 km	31 681 € Soit PRK : 0,317 €	44 079 € Soit PRK : 0,441 €	45 216 € Soit PRK : 0,452 €
48 mois / 120 000 km	33 850 € Soit PRK : 0,282 €	48 012 € Soit PRK : 0,400 €	48 881 € Soit PRK : 0,407 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la C4 diesel arrive en 10^e position du classement des véhicules d'entreprise dans le segment moyen inférieur.

Dans ces matches entre motorisations thermiques et électrique, la fiscalité et le coût du carburant jouent à plein en faveur du modèle alternatif. Malgré le prix d'achat plus élevé que les versions essence ou diesel, la C4 électrique remporte très nettement toutes les confrontations, quels que soient les kilométrages. Le total des charges sociales et fiscales ressort à 1 309 €, contre 9 110 € pour le modèle essence et 9 632 € en diesel, en

raison principalement de l'exonération de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme.

Le coût du carburant est aussi dissuasif pour les modèles thermiques, puisque compris entre 5 428 et 10 857 € (selon les kilométrages) pour la C4 essence (5,8 l/100 km) et entre 4 234 et 8 468 € pour la version diesel (4,6 l/100 km).

Le coût de l'entretien milite aussi largement en faveur de la version électrique (4 724 € sur 60 000 kms, contre 5 428 € pour l'essence et 6 581 € pour le diesel).



SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR

Renault Megane Électrique / Hybride rechargeable / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Renault Megane ÉLECTRIQUE Evolution EV40 130 CO ₂ : 0 g Prix catalogue + option PM : 38 850 € (Bonus 4 000 € Net : 34 850 €)	Renault Megane HYBRIDE RECHARG. Evolution CO ₂ : 28 g Prix catalogue + option PM : 38 750 € (Bonus 1 000 € Net : 37 750 €)	Renault Megane DIESEL Evolution Blue dCi 115 EDC CO ₂ : 122 g Prix catalogue + option PM : 32 800 €
48 mois / 60 000 km	23 555 € Soit PRK : 0,393 €	38 107 € Soit PRK : 0,635 €	38 920 € Soit PRK : 0,649 €
48 mois / 80 000 km	25 111 € Soit PRK : 0,314 €	39 768 € Soit PRK : 0,497 €	41 923 € Soit PRK : 0,524 €
48 mois / 100 000 km	27 312 € Soit PRK : 0,273 €	41 911 € Soit PRK : 0,419 €	45 392 € Soit PRK : 0,454 €
48 mois / 120 000 km	29 416 € Soit PRK : 0,245 €	43 970 € Soit PRK : 0,366 €	48 684 € Soit PRK : 0,406 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la Renault Megane se plaçait en seconde position du classement des véhicules d'entreprise dans le segment moyen inférieur dans sa version diesel. Dans ce nouveau match, le modèle électrique remporte l'ensemble des confrontations, quels que soient les kilométrages, en raison de la fiscalité avantageuse et du coût réduit de l'énergie.

Le total des charges sociales et fiscales s'établit à 2 744 € pour la Mégane électrique, contre 10 000 € pour la version hybride rechargeable et 9 500 € pour le modèle diesel. L'exonération de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme explique la différence.

Quant au coût du carburant, il plombe la motorisation thermique, avec un poste compris entre 4 600 et 9 200 € pour la Megane diesel, là où la version rechargeable annonce entre 2 840 et 4 000 € et où le modèle électrique affiche entre 2 900 et 4 100 €.

Le coût de l'entretien milite aussi largement en faveur de la version électrique (4 724 € sur 60 000 kms, contre 5 428 € pour l'essence et 6 580 € pour le diesel).

Match Électrique / Thermique



SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR Volkswagen ID.3 Vs Golf

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €			
	ID.3 ÉLECTRIQUE 58kWh 204 CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 45 580 € (Bonus 4 000 € Net : 41 580 €)	Golf HYBRIDE RECHARG. 1.4 eHybrid OPF 204 DSG6 Style CO ₂ : 21 g/km Prix catalogue + opt. PM : 43 210 € (Bonus 1 000 € Net : 42 210 €)	Golf ESSENCE 1.5 eTSI OPF 150 DSG7 Style CO ₂ : 129 g/km Prix catalogue + option PM : 37 780 €	Golf DIESEL 2.0 TDI SCR 150 DSG7 Style CO ₂ : 119 g/km Prix catalogue + option PM : 40 310 €
48 mois / 60 000 km	30 517 € Soit PRK : 0,509 €	40 391 € Soit PRK : 0,673 €	40 446 € Soit PRK : 0,674 €	42 372 € Soit PRK : 0,706 €
48 mois / 80 000 km	32 317 € Soit PRK : 0,404 €	42 164 € Soit PRK : 0,527 €	43 748 € Soit PRK : 0,547 €	45 673 € Soit PRK : 0,571 €
48 mois / 100 000 km	34 681 € Soit PRK : 0,347 €	44 370 € Soit PRK : 0,444 €	47 553 € Soit PRK : 0,476 €	49 404 € Soit PRK : 0,494 €
48 mois / 120 000 km	36 979 € Soit PRK : 0,308 €	46 497 € Soit PRK : 0,387 €	51 329 € Soit PRK : 0,428 €	52 885 € Soit PRK : 0,441 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, le modèle Volkswagen ID.3 se plaçait à la 7^e position du classement dans sa catégorie.

Carton plein pour l'ID.3 électrique dans les différentes confrontations avec des modèles thermiques essence, diesel ou en hybride rechargeable de la Golf, avec une bonne valeur de revente sur l'ensemble des kilométrages.

Il se détache assez nettement avec des charges sociales et fiscales contenues à 5 524 € (contre

11 747 € pour l'hybride rechargeable, 11 306 € pour la version essence et 12 555 € pour le diesel).

Le coût de l'énergie permet aussi au modèle full électrique de Volkswagen de creuser l'écart, avec un budget compris entre 2 930 et 4180 € selon les kilométrages. En comparaison, la Golf essence (micro hybride) et ses 5,7 litres /100 kms affiche un poste carburant entre 5 335 et 10 670 €.



SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR

Peugeot 3008 Hybride rechargeable / Essence / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Peugeot 3008 HYBRIDE RECHARG. 225 ch Allure CO ₂ : 31 g Prix catalogue + option PM : 46 950 € (Bonus 1 000 € Net : 45 950 €)	Peugeot 3008 ESSENCE PureTech 130 EAT8 Allure CO ₂ : 145 g Prix catalogue + option PM : 37 700 €	Peugeot 3008 DIESEL BlueHdi 130 EAT8 Allure CO ₂ : 135 g Prix catalogue + option PM : 40 600 €
48 mois / 60 000 km	45 503 € Soit PRK : 0,758 €	44 643 € Soit PRK : 0,744 €	43 985 € Soit PRK : 0,733 €
48 mois / 80 000 km	47 607 € Soit PRK : 0,595 €	48 214 € Soit PRK : 0,603 €	47 754 € Soit PRK : 0,597 €
48 mois / 100 000 km	50 423 € Soit PRK : 0,504 €	52 507 € Soit PRK : 0,525 €	52 182 € Soit PRK : 0,522 €
48 mois / 120 000 km	53 174 € Soit PRK : 0,443 €	56 787 € Soit PRK : 0,473 €	56 368 € Soit PRK : 0,470 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la 3008 diesel arrivait en 1^{re} position du classement des véhicules d'entreprise dans le segment moyen inférieur, tandis que la version hybride rechargeable se classait à la 3^e position et l'essence, 8^e.

Dans cette confrontation entre énergies, la Peugeot 3008 Hybride rechargeable remporte à peu près tous ses matchs, malgré un différentiel en prix catalogue substantiel (8 250 € face à l'essence et 5 350 € par rapport au diesel).

Face à des coûts énergétiques qui flambent, la motorisation hybride rechargeable tire bien évidemment son épingle du jeu, avec un budget compris entre 2 972 et 4 264 € selon les kilométrages.

Le diesel et sa consommation affichée de 5,2 litres oscille entre 4 786 et 9 572 €, tandis que l'essence (6,4 litres) est hors course avec un budget carburant compris entre 5 990 et 11 980 €.

La version hybride rechargeable tire également profit du bonus de 1 000 € (contre un malus de 210 € pour la version diesel et 540 € pour l'essence), de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme réduites à 100 € (contre 2 490 € pour le modèle essence et 1 755 € pour le diesel).

À noter que sur le 60 000 kms, les thermiques dans ce match, restent compétitives grâce à une bonne tenue de la valeur résiduelle.



SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR

Citröen C5 Aircross Hybride rechargeable / Essence / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	C5 Aircross HYBRYDE RECHARG. 225 ch Shine CO ₂ : 32 g Prix catalogue + option PM : 45 650 € (Bonus 1 000 € Net : 44 650 €)	C5 Aircross ESSENCE 130 ch EAT8 Shine CO ₂ : 148 g Prix catalogue + option PM : 36 200 €	C5 Aircross DIESEL BlueHdi 130 EAT8 Shine CO ₂ : 136 g Prix catalogue + option PM : 38 600 €
48 mois / 60 000 km	43 625 € Soit PRK : 0,727 €	43 455 € Soit PRK : 0,724 €	42 831 € Soit PRK : 0,714 €
48 mois / 80 000 km	45 713 € Soit PRK : 0,571 €	47 052 € Soit PRK : 0,588 €	46 495 € Soit PRK : 0,581 €
48 mois / 100 000 km	48 467 € Soit PRK : 0,485 €	51 365 € Soit PRK : 0,514 €	50 834 € Soit PRK : 0,508 €
48 mois / 120 000 km	51 182 € Soit PRK : 0,427 €	55 672 € Soit PRK : 0,464 €	54 943 € Soit PRK : 0,458 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la C5 Aircross diesel arrive à la 9^e place des VP (Véhicules Particuliers) les plus immatriculés dans le segment moyen inférieur.

Dans ces différents matchs entre Citroën C5 Aircross hybride rechargeable et motorisations thermiques, le poids de la fiscalité joue une nouvelle fois son rôle : un bonus de 1 000 € pour l'hybride, contre un malus de 818 € pour l'essence et de 230 € pour la version diesel. En outre, les Taxes annuelles (la première taxe sur les émissions de CO₂) sur les véhicules de tourisme restent contenues pour l'hybride rechargeable (100 €,

contre 1 830 € pour le modèle diesel et 2 690 € pour l'essence).

Le poids de l'énergie favorise également la version hybride rechargeable, qui affiche 1,2 litre de consommation. Le budget carburant ressort entre 2 841 et 4 002 € selon les kilométrages. Les motorisations thermiques, à l'inverse, affichent des budgets nettement supérieurs : entre 4 786 et 9 572 € pour la version diesel et de 6 084 à 12 167 € pour son équivalent essence.





SEGMENT MOYEN SUPÉRIEUR

Volkswagen Tiguan Hybride rechargeable / Essence / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Volkswagen Tiguan HYBRIDE RECHARG. 1.4 eHybrid 245 DSG6 Life Business CO ₂ : 35 g Prix catalogue + option PM : 46 885 € (Bonus 1 000 € Net : 45 885 €)	Volkswagen Tiguan ESSENCE 1.5 TSI 150 DSG7 Life Business CO ₂ : 157 g Prix catalogue + option PM : 41 985 €	Volkswagen Tiguan DIESEL 2.0 TDI 150 DSG7 Life Business CO ₂ : 144 g Prix catalogue + option PM : 44 775 €
48 mois / 60 000 km	41 228 € Soit PRK : 0,687 €	50 587 € Soit PRK : 0,843 €	46 976 € Soit PRK : 0,783 €
48 mois / 80 000 km	43 387 € Soit PRK : 0,542 €	54 440 € Soit PRK : 0,681 €	50 940 € Soit PRK : 0,637 €
48 mois / 100 000 km	46 124 € Soit PRK : 0,461 €	58 885 € Soit PRK : 0,589 €	55 416 € Soit PRK : 0,554 €
48 mois / 120 000 km	48 877 € Soit PRK : 0,407 €	63 298 € Soit PRK : 0,527 €	59 567 € Soit PRK : 0,496 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, le Tiguan arrivait sur la 3^e marche du palmarès du top 10 des VP les plus immatriculés dans le segment moyen inférieur et dans sa version diesel.

La confrontation entre versions hybride rechargeable et thermiques tourne assez largement en faveur de l'hybride, quels que soient les kilométrages. Le poids de la fiscalité explique en partie ce résultat (bonus de 1 000 €, Taxes annuelles

(la première taxe sur les émissions de CO₂) sur les véhicules de tourisme réduite à 100 €), auquel s'ajoute le bilan énergétique favorable.

Le budget carburant s'établit entre 3 038 et 4 526 € pour le Tiguan hybride rechargeable, contre une fourchette comprise entre 5 062 et 10 124 € pour le diesel et entre 6 458 et 12 916 € pour l'essence.



SEGMENT MOYEN SUPÉRIEUR

DS7 Hybride Rechargeable / Essence / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	DS7 HYBRIDE RECHARG. E-TENSE 225 Business CO ₂ : 31 g/km Prix catalogue + option PM : 52 040 € (Bonus 1 000 € Net : 51 040 €)	DS7 ESSENCE PureTech 180 Automatique Business CO ₂ : 152 g/km Prix catalogue + option PM : 43 640 €	Écart HYBRIDE RECHARGEABLE - ESSENCE
48 mois / 60 000 km	50 659 € soit PRK : 0,844 €	52 975 € soit PRK : 0,883 €	- 2 316 €
48 mois / 80 000 km	52 889 € soit PRK : 0,661 €	56 755 € soit PRK : 0,709 €	- 3 866 €
48 mois / 100 000 km	55 986 € soit PRK : 0,560 €	61 287 € soit PRK : 0,613 €	- 5 301 €
48 mois / 120 000 km	59 035 € soit PRK : 0,492 €	65 841 € soit PRK : 0,549 €	- 6 806 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, le DS7 occupait la 5^e place du classement dans sa version hybride rechargeable du segment moyen supérieur, sa version hybride rechargeable est plus compétitive sur l'ensemble des kilométrages comparée à son homologue essence, et les écarts s'accroissent sur les kilométrages plus importants, sachant que la motorisation proposée par le constructeur en essence est de 180 ch, soit moins que le modèle hybride rechargeable (225 ch).

La différence de prix catalogue est également importante entre le modèle essence et le modèle

hybride rechargeable, soit 8 400 € d'écart (hors bonus).

La version hybride rechargeable remporte tous les matchs en raison d'un coût de l'énergie significativement inférieur, puisque le budget oscille selon les kilométrages entre 2 970 et 4 250 €, là où l'essence affiche un coût entre 6 271 et 12 541 €.

La fiscalité favorise également l'hybride (bonus de 1 000 € contre un malus 1 172 € pour l'essence).

Match Électrique / Thermique



SEGMENT SUPÉRIEUR
BMW i4 Vs Série 3 Hybride
rechargeable / Essence /
Diesel Micro Hybride

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €			
	BMW i4 ÉLECTRIQUE eDrive40 340ch Business Design BVA8 CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 63 860 € (Bonus 2 000 €) Net : 61 860 €	BMW Série 3 HYBRIDE RECHARG. 320e 204ch Business Design BVA8 CO ₂ : 30 g/km Prix catalogue + opt. PM : 52 010 € (Bonus 1 000 €) Net : 51 010 €	BMW Série 3 ESSENCE 320i 184ch Business Design BVA8 CO ₂ : 145 g/km Prix catalogue + option PM : 47 760 €	BMW Série 3 DIESEL MICRO HYBRIDE 320d 190ch Business Design BVA8 CO ₂ : 120 g/km Prix catalogue + option PM : 51 360 €
48 mois / 60 000 km	46 004 € Soit PRK : 0,767 €	52 814 € Soit PRK : 0,880 €	57 240 € Soit PRK : 0,954 €	54 968 € Soit PRK : 0,916 €
48 mois / 80 000 km	48 234 € Soit PRK : 0,603 €	55 056 € Soit PRK : 0,688 €	61 044 € Soit PRK : 0,763 €	58 472 € Soit PRK : 0,731 €
48 mois / 100 000 km	51 132 € Soit PRK : 0,511 €	58 010 € Soit PRK : 0,580 €	65 529 € Soit PRK : 0,655 €	62 814 € Soit PRK : 0,628 €
48 mois / 120 000 km	53 938 € Soit PRK : 0,449 €	61 003 € Soit PRK : 0,508 €	70 127 € Soit PRK : 0,584 €	66 992 € Soit PRK : 0,558 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la BMW Série 3 dans sa version Diesel Micro Hybride arrivait en 4^e position dans le classement du segment supérieur.

Malgré un prix catalogue nettement supérieur à ceux des autres motorisations (entre 9 700 et 14 000 €), la version full électrique parvient à remporter tous ses matchs, quels que soient les kilométrages.

Cette motorisation bénéficie notamment d'une fiscalité intéressante (absence de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme, bonus de 2 000 €) et d'un coût de l'énergie sans équivalent (2 930 à 4 180 €).



SEGMENT SUPÉRIEUR ET LUXE
Mercedes EQC Électrique Vs
GLC Hybride rechargeable / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Mercedes EQC 400 ÉLECTRIQUE AMG Line 4MATIC CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 83 550 €	Mercedes GLC 300 ESSENCE HYBRIDE RECHARG. AMG Line 4MATIC CO ₂ : 54 g/km Prix catalogue + option PM : 68 600 € (Malus au poids 2 800 € Net : 71 400 €)	Mercedes GLC 300 DIESEL AMG Line 4MATIC CO ₂ : 175 g/km Prix catalogue + option PM : 64 850 € (Malus écologique + malus au poids : 8 515 € Net : 73 365 €)
48 mois / 60 000 km	68 822 € Soit PRK : 0,147 €	66 583 € Soit PRK : 1,110 €	86 644 € Soit PRK : 1,444 €
48 mois / 80 000 km	71 418 € Soit PRK : 0,893 €	69 972 € Soit PRK : 0,875 €	91 554 € Soit PRK : 1,144 €
48 mois / 100 000 km	74 584 € Soit PRK : 0,746 €	74 375 € Soit PRK : 0,744 €	97 628 € Soit PRK : 0,976 €
48 mois / 120 000 km	77 834 € Soit PRK : 0,649 €	78 794 € Soit PRK : 0,657 €	103 435 € Soit PRK : 0,862 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la Mercedes GLC occupait la 1^{re} place du classement du segment supérieur dans sa version hybride rechargeable.

Les matchs entre les différentes motorisations de la Mercedes 300 GLC et la Mercedes 400 EQC, donnent encore cette année l'avantage à la version hybride rechargeable-essence sur les plus faibles kilométrages, l'écart est non significatif à 100 000 kms et le modèle électrique prend même l'avantage à 120 000 kms. À noter une fiscalité plus pénalisante sur l'hybride rechargeable (malus au poids de 2 800 €), qui renchérit le prix d'achat et lui fait franchir le cap des 70 000 €.

La bonne tenue de la valeur résiduelle de la Mercedes 300 GLC hybride rechargeable, des amortissements non déductibles inférieurs, lui permet de faire jeu égal avec le modèle EQC électrique jusqu'à 100 000 kms. L'hybride rechargeable affiche en outre un budget carburant assez proche du modèle électrique jusqu'à 100 000 kms. Le montant total des charges est en revanche supérieur pour le modèle hybride rechargeable par rapport à la motorisation 100 % électrique (22 127 € contre 16 374 €).



Match VF Diesel / Électrique



VÉHICULE FISCAL Renault ZOE Électrique Vs Clio Hybride / Essence / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €			
	Renault ZOE ÉLECTRIQUE Evolution R110 Prix catalogue : 28 000 € H.T. (Bonus 5 000 € Net : 23 000 € H.T.)	Renault Clio HYBRIDE Evolution E-Tech hybride 145 Prix catalogue : 19 542 € H.T.	Renault Clio ESSENCE Evolution TCe 90 X-Tronic Prix catalogue : 18 583 € H.T.	Renault Clio DIESEL Evolution Blue dCi 100 Prix catalogue : 18 708 € H.T.
48 mois / 60 000 km	18 209 € Soit PRK : 0,303 €	18 172 € Soit PRK : 0,303 €	19 454 € Soit PRK : 0,324 €	20 224 € Soit PRK : 0,337 €
48 mois / 80 000 km	19 576 € Soit PRK : 0,245 €	19 967 € Soit PRK : 0,250 €	21 555 € Soit PRK : 0,269 €	22 307 € Soit PRK : 0,279 €
48 mois / 100 000 km	21 585 € Soit PRK : 0,216 €	22 331 € Soit PRK : 0,223 €	24 268 € Soit PRK : 0,243 €	24 859 € Soit PRK : 0,249 €
48 mois / 120 000 km	23 458 € Soit PRK : 0,195 €	24 645 € Soit PRK : 0,205 €	26 909 € Soit PRK : 0,224 €	27 367 € Soit PRK : 0,228 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Pour mémoire, la Clio Essence se plaçait en 3^e position du classement des véhicules fiscaux immatriculés en entreprise, par énergie, en 2021, elle arrive en 7^e position dans sa version diesel. Quant à la ZOE elle n'occupe plus de place dans le palmarès des 10 premiers véhicules immatriculés. Il n'y a d'ailleurs plus aucun véhicule électrique dans le top 10 de ce segment de marché.

Dans ce match entre véhicule fiscal et électrique, la ZOE remporte la plupart des confrontations,

grâce notamment au bonus de 5 000 € à l'achat et du coût réduit du poste énergie (2 642 à 3 892 € selon les kilométrages). Ces atouts permettent de gommer le prix catalogue plus élevé de la ZOE (entre 3 400 et 4 500 € selon les versions).

En face, les deux modèles VF font essentiellement les frais d'un budget carburant exponentiel, que l'absence de fiscalité ne parvient pas à gommer.



VÉHICULE FISCAL

Peugeot 208 Affaire Électrique et Essence

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Peugeot e-208 (VF) ÉLECTRIQUE Électrique Active Pack Prix catalogue : 28 125 € H.T. (Bonus 5 000 € Net : 23 125 € H.T.)	Peugeot 208 (VF) ESSENCE PureTech 100 S&S EAT8 Active Pack Prix catalogue : 19 000 € H.T.	Écart ÉLECTRIQUE - ESSENCE
48 mois / 60 000 km	20 279 € Soit PRK : 0,338 €	19 629 € Soit PRK : 0,327 €	+ 650 €
48 mois / 80 000 km	21 545 € Soit PRK : 0,269 €	21 780 € Soit PRK : 0,272 €	- 235 €
48 mois / 100 000 km	23 374 € Soit PRK : 0,234 €	24 570 € Soit PRK : 0,246 €	- 1 196 €
48 mois / 120 000 km	25 098 € Soit PRK : 0,209 €	27 310 € Soit PRK : 0,228 €	- 2 212 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

La Peugeot 208 dans sa version diesel arrive toujours en seconde position du classement des véhicules fiscaux immatriculés en entreprise, par énergie, en 2021.

Dans cet exemple, le Peugeot 208 essence VF, malgré un prix d'achat mieux disant de 4 000 € à celui de la version électrique, ne remporte qu'un seul match, à 60 000 kms. Ceci est dû à une bonne valeur de revente sur ce faible kilométrage.

Pour tous les autres kilométrages, c'est la version électrique et son bonus de 5 000 € qui creuse l'écart.

Elle bénéficie en effet d'un coût d'entretien beaucoup plus intéressant que son équivalente thermique. Quant au bilan carburant, il joue à plein pour le modèle électrique. Pour les mêmes kilométrages, les budgets énergie s'échelonnent de 2 642 à 3 892 € pour le full électrique, contre 3 240 à 6 480 € pour le modèle essence.

Match VUL Électrique / Thermique



VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER Renault Kangoo Électrique et Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Renault Kangoo ÉLECTRIQUE Gd volume Gd confort Prix catalogue : 33 600 € H.T. (Bonus 5 000 € Net : 28 600 € H.T.)	Renault Kangoo DIESEL Blue dCi 95 ch Grand confort Prix catalogue : 22 600 € H.T.	Écart ÉLECTRIQUE - DIESEL
48 mois / 60 000 km	26 137 € Soit PRK : 0,436 €	23 387 € Soit PRK : 0,390 €	+ 2 750 €
48 mois / 80 000 km	27 345 € Soit PRK : 0,342 €	26 086 € Soit PRK : 0,326 €	+ 1 259 €
48 mois / 100 000 km	28 866 € Soit PRK : 0,289 €	29 119 € Soit PRK : 0,291 €	- 253 €
48 mois / 120 000 km	30 274 € Soit PRK : 0,252 €	32 019 € Soit PRK : 0,267 €	- 1 745 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Le Kangoo est la voiture la plus immatriculée des véhicules utilitaires légers dans le segment fourgonnette, par énergie, en 2021 en entreprise dans sa version diesel. Il arrive à la 5^e place du classement dans sa version électrique.

Egalité parfaite entre les motorisations diesel et électrique : chacune remporte deux matches. Le Kangoo dans sa version diesel prend l'avantage jusqu'à 80 000 kms, tandis que le Kangoo électrique est mieux disant sur 100 000 et 120 000 kms.

Le Kangoo électrique réduit l'écart de prix grâce au bonus de 5 000 € et d'un coût de l'énergie très favorable (entre 2 642 et 3 892 € selon les kilométrages). Le poste entretien est, lui aussi, à l'avantage de l'électrique (entre 4 118 et 5 554 € contre 5 245 et 7 591 € pour le diesel).

Cette année encore, la motorisation thermique tire donc son épingle du jeu jusqu'à 80 000 kms grâce notamment à la bonne tenue des valeurs résiduelles.



VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Citroën Jumpy Électrique / Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Citroën Jumpy ÉLECTRIQUE M 136ch 50kWh Club Prix catalogue : 37 650 € H.T. (Bonus 5 000 € Net : 32 650 € H.T.)	Citroën Jumpy DIESEL M BlueHDi 120 S&S BVM6 Club Prix catalogue : 28 950 € H.T.	Écart ÉLECTRIQUE - DIESEL
48 mois / 60 000 km	24 198 € Soit PRK : 0,403 €	25 949 € Soit PRK : 0,432 €	- 1 751 €
48 mois / 80 000 km	25 604 € Soit PRK : 0,320 €	28 577 € Soit PRK : 0,357 €	- 2 973 €
48 mois / 100 000 km	27 368 € Soit PRK : 0,274 €	31 598 € Soit PRK : 0,316 €	- 4 230 €
48 mois / 120 000 km	29 212 € Soit PRK : 0,243 €	34 589 € Soit PRK : 0,288 €	- 5 377 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Le Citroën Jumpy se place à la 3^e position du classement des véhicules utilitaires légers immatriculés en entreprise, par énergie, dans le segment des fourgons, dans sa version diesel.

Malgré un prix catalogue supérieur de 3 700 € (bonus à l'achat de 5 000 € intégré), le Jumpy électrique remporte l'ensemble des matchs face à la motorisation diesel. Pourtant celle-ci bénéficie de bonnes valeurs de revente sur tous les kilométrages.

Mais le Jumpy dans sa version électrique affiche un budget énergie très largement inférieur à la version diesel (entre 2 642 et 3 892 € selon les kilométrages, contre de 4 160 à 8 320 € pour le diesel). Les dépenses d'entretien sont également moins élevées en électrique qu'en diesel : 4 155 à 5 875 € (pour le Jumpy électrique) contre 5 441 à 8 175 € pour le modèle thermique.



Match GPL / Hybride / Essence



SEGMENT INFÉRIEUR

Renault Clio GPL / Hybride / Essence

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Renault Clio GPL Evolution TCe 100 CO ₂ : 122 g/km Prix catalogue + option PM : 21 750 €	Renault Clio HYBRIDE Evolution E-Tech 145 CO ₂ : 95 g/km Prix catalogue + option PM : 24 000 €	Renault Clio ESSENCE Evolution TCe 90 X-Tronic CO ₂ : 129 g/km Prix catalogue + option PM : 22 850 €
48 mois / 60 000 km	22 907 € Soit PRK : 0,381 €	24 940 € Soit PRK : 0,416 €	27 602 € Soit PRK : 0,460 €
48 mois / 80 000 km	24 952 € Soit PRK : 0,311 €	27 541 € Soit PRK : 0,344 €	30 680 € Soit PRK : 0,383 €
48 mois / 100 000 km	27 719 € Soit PRK : 0,277 €	30 887 € Soit PRK : 0,309 €	34 552 € Soit PRK : 0,346 €
48 mois / 120 000 km	30 440 € Soit PRK : 0,253 €	34 160 € Soit PRK : 0,285 €	38 332 € Soit PRK : 0,319 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2021, la Clio arrivait à la 1^{re} place du palmarès du segment inférieur dans sa version essence, à la 8^e en version hybride rechargeable, et à la 10^e place en diesel. Pour sa part, la version GPL pointait à la 11^e place.

Dans ces matchs entre motorisations thermiques, le coût du carburant GPL (0,90 €/litre) explique les bonnes performances de la Clio GPL. Le budget énergie ressort en effet entre 2 430 et 4 860 €

selon les kilométrages, là où l'essence affiche un bilan deux fois supérieur (entre 5 335 et 10 670 € selon les kilométrages). Le modèle hybride est lui aussi distancé, avec un budget carburant compris entre 3 931 et 7 862 €. Rappelons que selon France Gaz Liquides, il y existe à ce jour un peu plus de 1 500 stations en France proposant du GPL.

Match E85 / Hybride / Diesel



SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR

Ford Kuga

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Ford Kuga FLEXFUEL E85 2.5 190 Hybrid FlexiFuel Pshif ST-Line Bus CO ₂ : 124 g/km Prix catalogue + option PM : 43 060 €	Ford Kuga HYBRIDE RECHARG. 2.5 Dur 225 hybrid PHEV Pshi St-Line Bus CO ₂ : 22 g/km Prix catalogue + option PM : 45 760 € (Bonus 1 000 €) Net : 44 760 € H.T.)	Ford Kuga HYBRIDE NON RECHARG. 2.5 Duratec 190 FHEV eCVT AWD St-Line Bus CO ₂ : 131 g/km Prix catalogue + option PM : 44 760 €
48 mois / 60 000 km	44 904 € Soit PRK : 0,748 €	44 094 € Soit PRK : 0,735 €	49 420 € Soit PRK : 0,824 €
48 mois / 80 000 km	47 469 € Soit PRK 0,593 €	46 229 € Soit PRK : 0,578 €	52 981 € Soit PRK : 0,662 €
48 mois / 100 000 km	50 881 € Soit PRK : 0,508 €	49 177 € Soit PRK : 0,492 €	57 366 € Soit PRK : 0,574 €
48 mois / 120 000 km	54 300 € Soit PRK : 0,452 €	52 080 € Soit PRK : 0,434 €	61 716 € Soit PRK : 0,514 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Cette année, dans les matchs proposés entre énergies, c'est la version hybride rechargeable du Ford Kuga qui remporte la mise, y compris face au modèle circulant à l'E85, dont le coût à la pompe est pourtant attractif (0,80 cts/litre en moyenne). Ce modèle affiche toutefois une consommation de 5,4 litres/100 km, ce qui donne un budget carburant compris entre 2 246 et 4 492 € selon les kilométrages.

La version hybride rechargeable annonce pour sa part une consommation de 1,1 litre/100 kms, soit un budget énergie compris entre 2 776 et 3 871 €, en fonction des kilométrages. Le Ford Kuga hybride rechargeable bénéficie par ailleurs d'une bonne valeur de revente et d'un budget entretien mieux disant que le modèle à l'E85.

Match GNV / Essence



SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR

Skoda Kamiq

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Skoda Kamiq GNV 1.0 TGI G-TEC 90ch BVM6 Business CO ₂ : 101 g/km Prix catalogue + option PM : 28 100 €	Skoda Kamiq ESSENCE 1.0 TSI 95ch BVM5 Business CO ₂ : 124 g/km Prix catalogue + option PM : 26 660 €	Écart GNV – ESSENCE
48 mois / 60 000 km	32 171 € Soit PRK : 0,536 €	30 640 € Soit PRK : 0,511 €	+ 1 531 €
48 mois / 80 000 km	35 363 € Soit PRK : 0,442 €	33 774 € Soit PRK : 0,422 €	+ 1 589 €
48 mois / 100 000 km	39 384 € Soit PRK : 0,393 €	37 740 € Soit PRK : 0,377 €	+ 1 644 €
48 mois / 120 000 km	43 345 € Soit PRK : 0,361 €	41 600 € Soit PRK : 0,347 €	+ 1 745 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Au chapitre des énergies alternatives, toutes ne sont pas logées à la même enseigne. C'est le cas du GNV, qui subit une nette augmentation de son prix depuis le début de l'année, liée à l'environnement international.

C'est la raison principale d'un PRK moins compétitif cette année par rapport à son équivalent essence : le prix à la pompe s'est envolé par rapport à 2021 (environ 2,5 €/Kgaz au lieu de 1,08 €). Du coup, le budget carburant oscille

entre 5 250 et 10 500 € selon les kilométrages, légèrement supérieur à l'essence.

Ces coûts de l'énergie gommant les avantages liés au GNV, à savoir une exonération totale sur la TVA, et de 12 mois sur les Taxes annuelles (la première taxe sur les émissions de CO₂) sur les véhicules de tourisme (pour les véhicules GNV inférieurs à 120 g/km). À noter enfin, une exonération totale ou partielle de la carte grise en fonction des régions.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE DES MATCHS DU TCO SCOPE

Que faut-il retenir des 22 matchs entre motorisations proposés cette année par le TCO Scope ? Comme l'année dernière, une tendance de fond s'impose avec la montée en puissance très nette des modèles électrifiés face aux thermiques, en totale perte de vitesse.

Les véhicules 100 % électriques remportent cette année plus de la moitié des matchs en termes de coûts d'usage, malgré un prix d'achat toujours bien supérieur aux versions essence ou hybrides. Ces modèles (tant dans les segments économique qu'inférieur) engrangent les bénéfices des bonus à l'achat, d'une fiscalité favorable (absence de Taxes annuelles sur les véhicules de tourisme), des valeurs de revente qui augmentent, et bien sûr, des coûts de l'énergie avantageux.

Les hybrides rechargeables gagnent cette année un tiers des matchs, quels que soient les kilométrages, en raison encore et toujours, d'une fiscalité environnementale incitative (bonus, Taxes annuelles - la première taxe sur les émissions de CO₂ - sur les véhicules de tourisme). C'est notamment le cas

sur les segments inférieur ou supérieur (face à des motorisations thermiques). Il reste que ces modèles hybrides rechargeables doivent être utilisés par les conducteurs dans de bonnes conditions, c'est-à-dire sans recourir de façon excessive à la motorisation essence, qui renchérit dans ce cas le poste énergie. À cet égard, la loi Climat & Résilience d'août 2021 incite les entreprises à former leurs conducteurs à la conduite de modèles hybrides rechargeables.

Enfin **les carburants dits « alternatifs »**, connaissent cette année des résultats mitigés, dans un contexte de fort renchérissement des prix. Si le GPL tire bien son épingle du jeu, c'est moins le cas de l'E85 et du GNV : la consommation plus importante des modèles roulant à ces carburants, fait exploser le budget énergie. Cette inflation gomme en fait cette année l'impact des exonérations fiscales dont ces motorisations bénéficient (Taxes annuelles - la première taxe sur les émissions de CO₂ - sur les véhicules de tourisme, TVA...).









Annexes

■ Les coûts d'usage de quelques flottes types

Depuis la création du TCO Scope en 2012, un focus a été mis sur le suivi dans le temps des coûts d'usage de huit flottes types. Elles vont de la flotte « individuelle » de la profession libérale ou d'un artisan plombier à celles de grandes entreprises de l'industrie pharmaceutique, en passant par une PME du secteur de l'agroalimentaire. Cet outil permet aux décideurs d'évaluer et de comparer par eux-mêmes le coût d'usage de leur flotte par rapport à ce standard.

Profession ou entreprise	Composition de la flotte	Coût annuel du véhicule ou de la flotte (25 000 km/an) sur 48 mois 2021	PRK moyen du véhicule de la flotte (25 000 km/an) 2020 (arrondi)	PRK moyen du véhicule de la flotte (25 000 km/an) 2021 (arrondi)	Écart en % avec l'année 2020
Profession libérale	- 1 VP segment moyen inférieur	Coût annuel du véhicule : 10 816 €	0,417 €	0,433 €	+ 3,84 %
Artisan boulanger	- 1 fourgonnette	Coût annuel du véhicule : 6 531 €	0,236 €	0,261 €	+ 10,6 %
Artisan plombier	- 1 fourgon	Coût annuel du véhicule : 7 578 €	0,271 €	0,303 €	+ 11,8 %
Petite entreprise d'électricité (4 véhicules)	- 1 grand fourgon - 1 fourgon - 2 fourgonnettes	Coût annuel de la flotte : 30 520 €	0,269 €	0,305 €	+ 13,4 %
Petite entreprise de services informatiques (5 véhicules)	- 3 véhicules fiscaux - 1 fourgonnette - 1 VP segment supérieur	Coût annuel de la flotte : 42 185 €	0,306 €	0,337 €	+ 10,1 %
PME du secteur agroalimentaire (560 véhicules)	- 300 VP segment moyen inférieur - 140 VP moyen supérieur - 40 VP segment inférieur - 45 véhicules fiscaux - 35 fourgonnettes	Coût annuel de la flotte : 5 712 170 €	0,388 €	0,408 €	+ 5,2 %

Profession ou entreprise	Composition de la flotte	Coût annuel du véhicule ou de la flotte (25 000 km/an) sur 48 mois 2020	PRK moyen du véhicule de la flotte (25 000 km/an) 2019 (arrondi)	PRK moyen du véhicule de la flotte (25 000 km/an) 2020 (arrondi)	Écart en % avec l'année 2019
Grande entreprise du secteur pharmaceutique (1 010 véhicules)	<ul style="list-style-type: none"> - 700 VP segment moyen inférieur - 280 VP moyen supérieur - 20 VP segment supérieur - 10 VP segment inférieur 	Coût annuel de la flotte : 11 315 328 €	0,428 €	0,448 €	+ 4,7 %
Grande entreprise du secteur de la maintenance technique (2 850 véhicules)	<ul style="list-style-type: none"> - 1 000 véhicules fiscaux - 1 400 fourgonnettes - 300 fourgons - 50 grands fourgons - 100 VP segment moyen inférieur 	Coût annuel de la flotte : 19 162 741 €	0,242 €	0,269 €	+ 11,2 %

Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

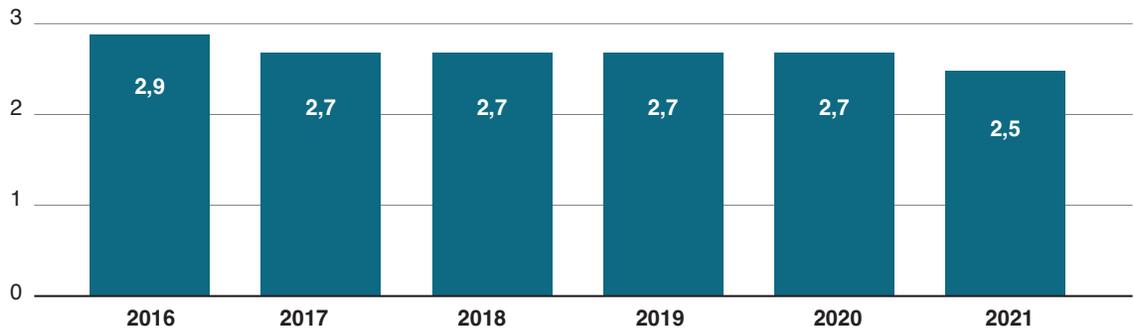
Toutes les flottes types subissent au titre 2021 une hausse de leurs coûts d'usage. Plusieurs explications peuvent être proposées : la hausse des prix catalogue des modèles en parcs et le renchérissement des prix des carburants.

Plus les flottes types comptent de VUL, plus les coûts progressent, alors que la hausse est davantage limitée dans le cas où il y a beaucoup de VP (l'électrification des véhicules atténue alors la croissance des coûts, via une fiscalité plus

douce, une baisse des consommations d'énergie et un entretien limité). Les VUL subissent l'impact de la flambée des carburants, n'étant que faiblement électrifiés, faute d'une offre large.

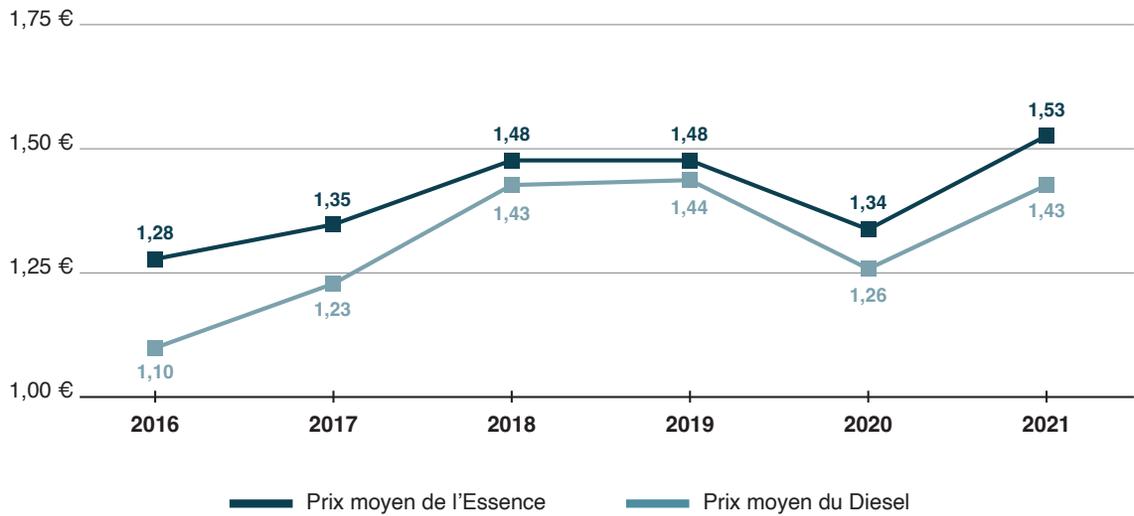
Ainsi, l'artisan plombier et le boulanger font face à une hausse respectivement de 11,8 % et 10,6 % de leurs PRK moyens, avec un seul VUL en parc, alors que la grande entreprise pharmaceutique verra son coût d'usage augmenter de + 4,7 %, n'ayant que des VP en parc.

ÉVOLUTION DES FRAIS FINANCIERS DE 2016 À 2021



Source : Arval Mobility Observatory

ÉVOLUTION DES PRIX MOYENS DE L'ESSENCE ET DU DIESEL DE 2016 À 2021



Source : DGEC





www.mobility-observatory.arval.fr



@ARVAL_M_O

Auteurs : Monique Buntic et Christine Lagoutte

Infographie et Iconographie : Monique Buntic

Création graphique et mise en page : Agence Arobace

Couverture : Adobe Stock - rawpixel.com, Interchapitres : Shutterstock - Mikbiz, p.11 Adobe Stock - ponsulak, p.14 Adobe Stock - terovesalainen, p.16 Adobe Stock - Studiotomo, p.17 Adobe Stock - Artem Varnitsin, p.29 Adobe Stock - valeriyakozoriz, p.30 Shutterstock - Andrey_Popov, p.31 Adobe Stock - ifeelstock, p.34 Adobe Stock - alphaspirt, p.35 Adobe Stock - 220195030, p.36 Adobe Stock - makibestphoto, p.40 Adobe Stock - photoschmidt, p.41 Adobe Stock - frenta, p.44 Adobe Stock - pcess609, p.45 Sébastien STAUB, p.46 Monique Buntic, p.47 Adobe Stock - jackfrog, p.48 peugeot, p.49 Raphaël Gerber, p.50 Raphaël Gerber, p.51 peugeot, p.52 Adobe Stock - Serhiy Hipskyy, p.53 Citroën PRESSE, p.54 Chris NOLTEKUHLMANN, p.55 Raphaël Gerber, p.56 peugeot, p.57 Citroën PRESSE, p.58 Shutterstock - Hrecheniuk Oleksii, p.59 Raphaël Gerber, p.60 Raphaël Gerber, p.61 BMW, p.62 Modèle Mercedes EQC - Thibaud Chevalier Modèles GLC - Adrien Cortesi, p.63 Adobe Stock - Alexandr Fedirko, p.64 Sébastien STAUB, p.65 peugeot, p.66 HANISCH Michaël, p.67 Citroën, p.68 Adobes Stock - hcast, p.69 Sébastien STAUB, p.70 Ford, p.71 Skoda, p.72 Adobe Stock - Oleksandr, p.73 Adobe Stock - Andrea, p.78 Adobe Stock - zhu difeng



TCO Scope 2022

Il y a un an, alors que nous bouclions la 10e édition du TCO Scope, nous nous félicitons du repli sensible observé sur les coûts d'usage des véhicules, après plusieurs exercices en hausse. Nous avons toutefois indiqué que, pour être pérenne, ce mouvement de baisse passait à la fois par des prix (redevenus) abordables des modèles neufs et par un coût de l'énergie contenu.

À la lecture des bilans du TCO Scope 2022, force est de constater que ces deux éléments ne sont pas réunis. Le résultat est sans appel, avec une envolée des coûts d'usage, tant des VP que des VUL, à un niveau jamais atteint depuis la création du TCO Scope en 2012.

La montée en puissance de l'électrification dans les parcs d'entreprise, aussi réelle soit-elle, ne parvient pas à gommer les effets inflationnistes des prix catalogues et du coût des carburants. D'autant plus que, sur le segment des VUL, l'électrification est encore toute relative.

À l'heure où l'Europe semble sceller définitivement l'avenir des motorisations thermiques et ne laisse que 13 petites années aux consommateurs pour faire leur révolution culturelle, la démarche suivie par le TCO Scope depuis plus de dix ans, est riche d'enseignements. La fiscalité reste un levier pour faire changer les mentalités. À ce titre, il faudra veiller à maintenir un niveau d'aides significatif pour accompagner les entreprises, mais aussi les ménages, dans cette mutation.

L'Arval Mobility Observatory

Fondé en 2002 sous le nom de l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise, par BNP Paribas et sa filiale Arval spécialisée dans la location longue durée aux entreprises, l'Arval Mobility Observatory s'adresse à tous les acteurs concernés par les sujets liés au véhicule d'entreprise (entreprises, constructeurs, acteurs publics, presse, etc.). L'Arval Mobility Observatory s'est fixé pour mission d'informer, de former ces acteurs et de réfléchir avec eux sur les évolutions de la mobilité. Optimisation de la gestion des parcs, coûts d'usage, fiscalité, prévention des risques routiers, technologies automobiles, énergies, mobilités du futur, voitures connectées, voitures autonomes, audit de mobilité, etc., aucun sujet concernant le déplacement des collaborateurs d'entreprises n'est étranger à l'Observatoire. L'Arval Mobility Observatory publie de nombreuses études sur ces thèmes, une lettre mensuelle, organise des conférences et réunit des groupes d'utilisateurs pour mieux connaître leurs besoins et leurs souhaits dans ces domaines.

Retrouvez l'Arval Mobility Observatory sur www.mobility-observatory.arval.fr

32 € TTC



9 791093 627311