



TCO Scope 2020



Juillet 2020

Les Éditions de l'Arval Mobility Observatory



TCO Scope 2020

Bibliographie

ÉNERGIES

- 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 automobile des entreprises 2020 (avril 2020)
 - Mémento automobile des acteurs publics (mai 2018)
 - TCO Scope 2019 (octobre 2019)
- 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 2020

*Copyright © Les Editions de l'Arval Mobility Observatory - Juillet 2020
22, rue des Deux Gares - 92500 Rueil-Malmaison
ISBN : 979- 10- 93627- 26- 7
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	09
Ch. 1 : Les coûts d'usage des flottes d'entreprise	11
Ch. 2: Méthodologie de calcul du TCO Scope	21
Ch. 3: Le TCO Scope des Véhicules Particuliers	25
Ch. 4: Le TCO Scope des Véhicules Utilitaires Légers	35
Ch. 5: Flottes d'entreprise et diversité énergétique	45
Annexes	63

Avant-propos

La neuvième édition du TCO Scope à destination des décideurs d'entreprises arrive au moment où, la notion de coût d'usage n'a sans doute jamais été aussi présente dans la réflexion du public lors de l'achat d'un véhicule.

Jusqu'alors réservé aux responsables de parcs automobiles pour choisir le véhicule qui conviendrait le mieux aux besoins des collaborateurs, cette notion de coût d'usage se substitue de plus en plus aux prix d'achat d'une automobile. À l'heure de la transition énergétique et de l'arrivée de véhicules électriques ou hybrides, il devient presque banal de se poser la question : « à combien va me revenir de rouler en électrique ou en hybride rechargeable ? ». Quand M. et Mme Tout le Monde se mettent finalement à raisonner en TCO ou total cost of ownership, c'est-à-dire en coût d'usage complet.

Pour le monde de l'entreprise cet exercice est d'autant plus nécessaire que, chaque année, la question de la fiscalité automobile revient sur le devant de la scène. Surtout dans un contexte environnemental très prégnant, où il faut surveiller les émissions de CO₂, mais aussi celles de particules fines. Où il faut choisir des modèles qui pourront continuer à entrer dans les centres-villes, quelle que soit la couleur politique des équipes municipales en place.

À l'heure où les mobilités dites « douces » ou « mutualisées » s'imposent dans le paysage économique et urbain, il est essentiel que la voiture puisse continuer de jouer son rôle dans les déplacements des populations. À cet égard, l'épidémie de coronavirus qui bouleverse nos économies depuis plusieurs mois, redonne à la voiture individuelle, pour des raisons de sécurité sanitaire, une certaine légitimité au détriment des transports en commun.

Avec ce nouveau TCO Scope, les professionnels ont à leur disposition un outil pour faire leurs choix et construire leur politique d'achat automobile en toute connaissance des derniers arbitrages fiscaux ou encore, de l'évolution des carburants. C'est tout du moins l'objectif recherché par l'Arval Mobility Observatory France.

François PIOT

Président de l'Arval Mobility Observatory France





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 même maintenant 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 et des acteurs publics : taxe annuelle sur les véhicules de sociétés (TVS) calculée en fonction du taux d'émission de CO₂ des voitures, amortissements non déductibles (AND) de manière récurrente pour les voitures particulières d'un prix supérieur à 30 000 € (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 2019 EN FONCTION DES VÉHICULES (HORS EFFET TVA)

Véhicules	gCO ₂ /km	Bonus/ malus en € en 2019	TVS sur 4 ans en € + taxe add	Effet IS sur AND en €	Total taxes sur 4 ans en €	Par mois en €
Renault ZOE Zen R110	0	- 6 000	0	0	0	0
Peugeot 108 Essence VTi 72 Like	85	0	1 013	0	1 013	21
Toyota Aygo Essence 1.0 VVT-i x Business	93	0	1 099	0	1 099	23
Renault Twingo Life SCe 65 Essence	106	0	2 651	0	2 651	55
Skoda Octavia D 1.0 TDI 116 ACTIVE	100	0	1 280	1 502	2 782	58
Peugeot 308 Essence 110 Access	102	0	2 555	590	3 145	65
Renault Captur ZEN TCe 130 Essence	128	90	4 544	695	5 329	111
Peugeot 3008 D BlueHDI 130 Active	106	0	2 757	3 680	6 437	134
Peugeot 508 D BlueHDI 130 Active	102	0	2 661	4 121	6 782	141
DS 7 Crossback D HDI 130 Chic	102	0	2 661	4 157	6 818	142
Renault Talisman D ZenBlue dCi 150	120	50	3 093	3 872	7 015	146
BMW Serie 5 D 518d 150 ch Lounge	116	0	2 997	8 194	11 191	233
Mercedes Classe E 200 D Avantgarde	120	50	3 093	10 054	13 197	275
Volvo XC 90 Hyb. Rechargeable	48	0	107	18 207	18 314	381
Audi Q8 D 45 TDI quattro tiptronic	160	3 113	11 306	20 005	34 424	717

Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

Le tableau page précédente 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 élevés : ils s'échelonnent de 0 € par mois pour une Renault ZOE Zen, qui n'émet pas de CO₂/km et qui bénéficie d'un bonus à l'achat de 6 000 €, à 717 €/mois pour une Audi Q8 D 45 TDI quattro tiptronic, dont les émissions de CO₂ atteignent

160 g/km et qui est impactée par un malus de 3 113 €.

La fiscalité automobile, basée sur les émissions de CO₂, alourdit très sensiblement 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 segment moyen supérieur.

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 105 g/CO ₂	27 250 €	40 016 €	0,400 €
Véhicule B 86 g/CO ₂	30 450 €	38 473 €	0,385 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Le véhicule B plus cher à l'achat de 3 200 € que le véhicule A, se révèle pourtant le moins coûteux à l'usage. Ce résultat s'explique par un taux d'émission moins élevé, une consommation moindre 3,8 L contre 5,3 L, une dépréciation moins forte, une exonération de TVS pendant 12 trimestres.

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

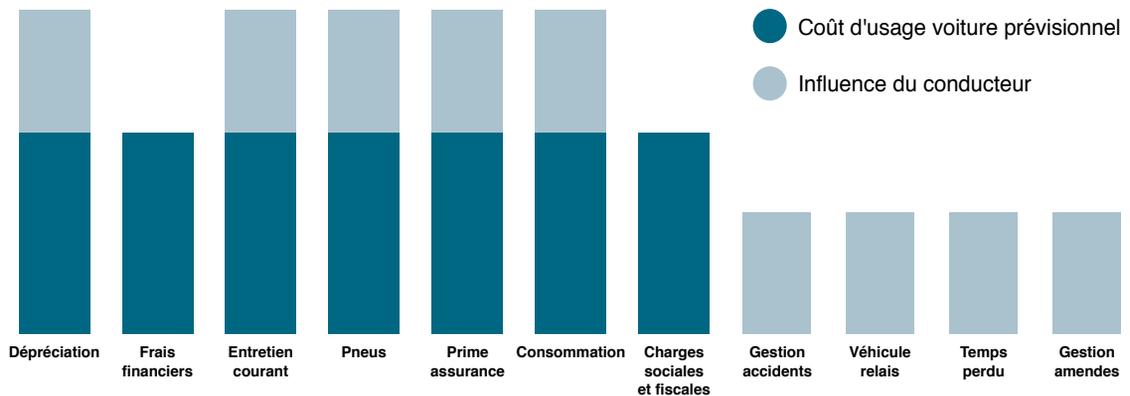
Le comportement du conducteur au volant n'influence pas uniquement la consommation, mais aussi l'entretien, la sinistralité et donc les primes d'assurance et les frais de remise en état. Le « coût d'usage conducteur » peut ainsi majorer jusqu'à 40 %, voire plus, le « coût d'usage véhicule ».

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 2020, 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 319 225 unités sur un total de 543 857 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 Twingo, ZOE, Fiat 500, Peugeot 108, etc.)
- **Segment inférieur** (type Renault CLIO, Citroën C3, Peugeot 208, etc.)
- **Segment moyen inférieur** (type Peugeot 3008, Peugeot 308, Renault Mégane, etc.)
- **Segment moyen supérieur** (type Renault Kadjar, VW Tiguan, Peugeot 508, etc.)
- **Segment supérieur** (type Renault Talisman, BMW X3, Skoda Kodiaq, etc.)
- **Segment luxe** (type Tesla Model 3, Range Rover, Audi A6, etc.)

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 269 176 unités sur un total de 360 734 immatriculées en entreprise.

- **Segment Fourgonnettes** (Renault Kangoo¹, Peugeot Partner, Citroën Berlingo, etc.)
- **Segment Fourgons** (Renault Trafic, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, etc.)

- **Segment Grands fourgons** (Renault Master, Peugeot Boxer, Iveco Daily, etc.)
- **Véhicules Fiscaux dérivés VP** (Renault CLIO, Peugeot 208, Citroën C3, 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 2,70 % par an sur quatre ans.

AMORTISSEMENTS

Les véhicules ont été amortis comptablement sur quatre ans.

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.

¹ en motorisation Diesel, Électrique et Essence

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 2019, soit environ 1,48 € TTC le litre d'essence et 1,44 € TTC le litre de gazole, et pour les électriques un montant de 2 € pour 100 km. Les consommations retenues sont celles affichées officiellement par les constructeurs.

TVA

Le taux de TVA retenu est de 20 %. Il a été tenu compte d'une TVA récupérable à 80 % sur le carburant diesel utilisé par les VP et à 100 % pour les VUL et les électriques VP et VUL. La TVA sur l'essence a été appliquée en tenant compte de la progressivité en donc en retenant le taux de 40 % pour les VP et VUL correspondant à 2019.

BONUS-MALUS

La grille des bonus-malus de 2019 a été appliquée ; les bonus et malus ont été traités comme des produits ou des charges immédiatement comptabilisées.

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 % 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 2019 ont été réintégrés fiscalement, et l'impôt supplémentaire ainsi engendré calculé au taux de 33,33 %.
- 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 2019 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.

Le TCO Scope des Véhicules Particuliers

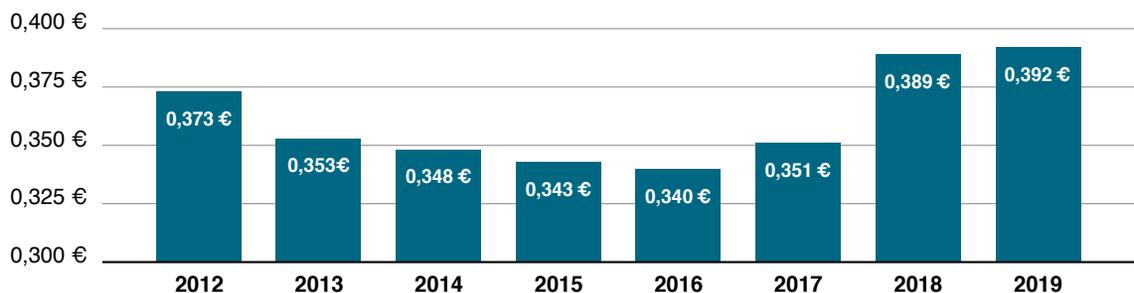
3. Le TCO Scope des Véhicules Particuliers

En 2019 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 **0,392 € TTC/km**.

Ce prix de revient kilométrique moyen a été établi à partir du coût total moyen pondéré d'un échantillon de 319 225 (VP) thermiques, avec la loi de roulage

d'un kilométrage annuel de 25 000 km soit : 48 mois et 100 000 km. En 2019, le coût total moyen pondéré ressort à 39 301 €, contre 38 758 € en 2018. 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 22).

A. Évolution du PRK moyen pondéré de 2012 à 2019



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

Après cinq années de baisse ininterrompue des coûts d'usage des véhicules utilisés dans les flottes d'entreprise (entre 2012 et 2016), la tendance s'est inversée en 2017. En 2019, le PRK moyen pondéré ressort en hausse de + 0,77 % par rapport à 2018, ce qui traduit toutefois un ralentissement de la hausse. Depuis la création du TCO Scope, le PRK pondéré atteint cependant son niveau le plus élevé.

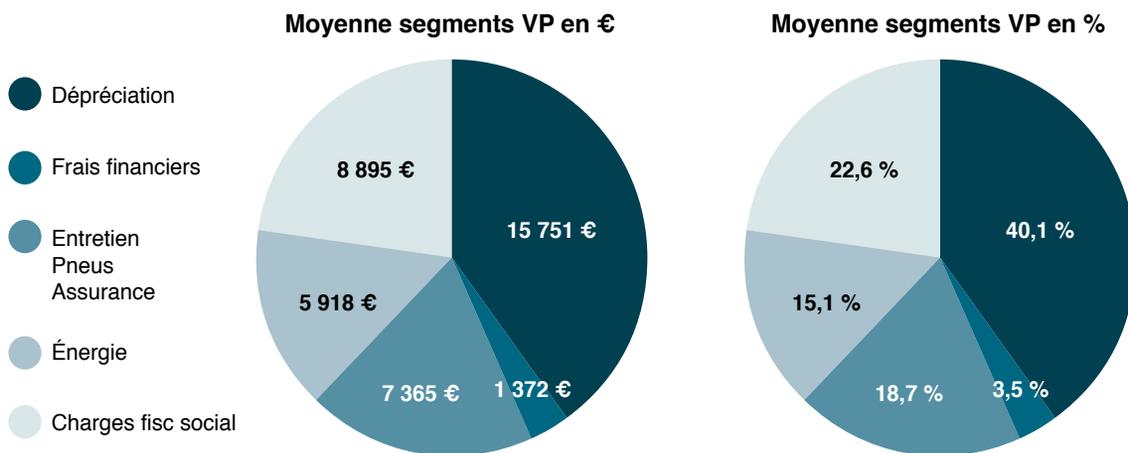
Pour mémoire, les calculs sur l'évolution du PRK moyen montrent une baisse de - 5,4 % entre 2012 et 2013, - 1,4 % entre 2013 et 2014, - 1,43 % entre 2014 et 2015, - 0,9 % entre 2015 et 2016, + 3,35 %

entre 2016 et 2017, + 10,28 % entre 2017 et 2018 et donc + 0,77 % entre 2018 et 2019. Rappelons toutefois que 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.

Quels sont les facteurs qui expliquent cette hausse, certes contenue, du PRK moyen pondéré des véhicules particuliers en 2019 ?

- L'abaissement du seuil de déclenchement du malus (117 g en 2019, contre 120 g en 2018), associé à la taxation par gramme, a eu un impact sur la fiscalité.
- Le coût des carburants est, lui, plus faible puisque les simulations ont été effectuées sur la base du prix moyen du litre en 2019, soit environ 1,48 € TTC le litre d'essence (stable par rapport à 2018), 1,44 € TTC le litre de gazole (+ 0,7 %), et pour les électriques un montant de 2 € pour 100 km.

B. Décomposition du coût total en 2019



CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2019, l'analyse de la répartition des coûts en pourcentage montre une évolution différente selon les postes, là où, les années précédentes, l'augmentation était de rigueur partout. Pas de changement en revanche sur le poids respectif de chaque poste dans le TCO. La principale composante du TCO reste **la dépréciation du véhicule** (40,08 %). 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 à 15 751 €, en hausse de + 1,96 % (contre + 7 % entre 2017 et 2018), en raison toujours de la hausse des prix d'achat des véhicules.

Le poids des **charges fiscales et sociales** sur les VP représente 22,63 % du total et constitue encore en 2019 le second poste dans le calcul d'un TCO. Il s'agit de la TVS, des amortissements non déductibles et 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.

L'entretien-pneumatiques-assurance, avec 18,74 % du total en 2019, constitue le troisième poste de coût d'un TCO. Il s'inscrit encore en baisse en pourcentage par rapport à l'année précédente.

Le poids prévisionnel de **l'énergie** reste en quatrième position, avec 15 % du coût d'usage d'un véhicule. En valeur, le poids de l'énergie représente 5 918 € dans le panel étudié (contre 5 479 € il y a un an) ; ceci traduit la montée en puissance des véhicules essence au sein des parcs et la croissance des consommations moyennes.

Les **frais financiers** constituent le dernier poste du TCO, avec 3,4 %, inchangés d'une année sur l'autre.

C. Évolution de la décomposition des coûts de 2012 à 2019

STRUCTURE COMPARÉE DES COÛTS DE VP EN € DE 2012 À 2019



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 2012 à 2019 ?

La dépréciation atteint un plus haut depuis 2012, date de création du TCO Scope, à 15 751 €, soit une progression de + 9,9 %.

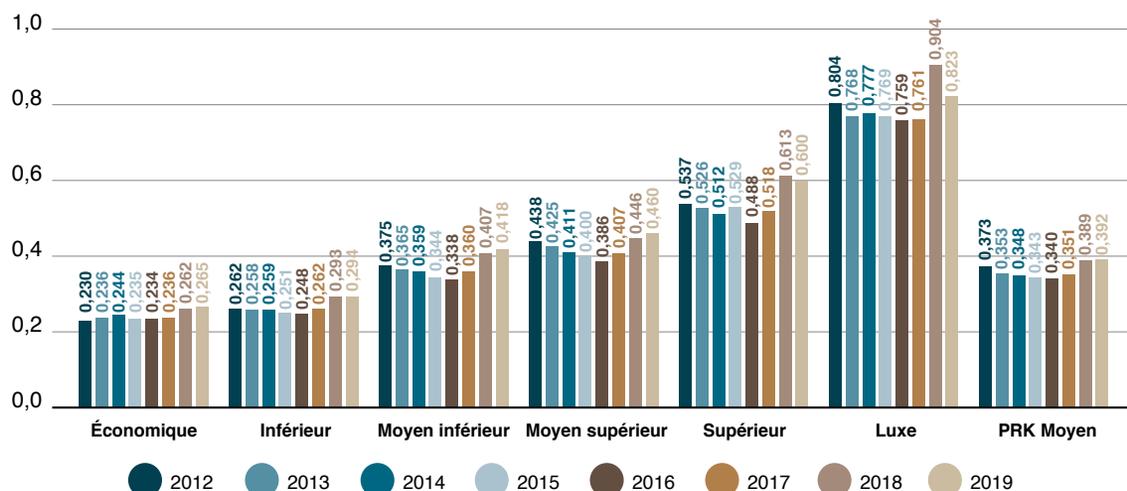
Le poids de la fiscalité automobile et des charges sociales dans le coût d'usage des VP, bien qu'en léger retrait rapport à 2018 (- 2,47 % à 8 895 €) reste très significatif sur le moyen terme. Entre 2012 et 2019, il s'est apprécié de + 13,88 %.

Même analyse sur l'énergie, dont le poids dans le coût d'usage total, atteint en 2019 un niveau record de 5 918 €. Soit + 8 % par rapport à 2018 et + 9,5 % par rapport à 2012. Notons toutefois qu'entre 2017 et 2018, la part de l'énergie avait plus fortement progressé (+ 24 %).

D. Le prix de revient kilométrique moyen pondéré par segment de véhicules particuliers de 2012 à 2019

Le tableau ci-dessous illustre les évolutions des coûts d'usage de chaque segment de véhicules particuliers de 2012 à 2019.

ÉVOLUTION DU PRK MOYEN PONDÉRÉ DE 2012 À 2019 PAR SEGMENT (EN €)



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2019, l'analyse des PRK comparés fait désormais ressortir une progression des coûts variable selon les segments. En 2019, deux segments affichent des PRK en repli par rapport à l'année précédente. Il s'agit du segment Supérieur (- 2,12 % à 0,600 € TTC/km) et de celui du Luxe (- 8,96 % à 0,823 € TTC/km). C'est le signe d'une diversification énergétique dans ces deux segments, jusqu'alors très orientés Diesel, et qui proposent désormais des motorisations hybrides rechargeables, et des motorisations électriques éligibles aux bonus.

Entre 2012 et 2019, le PRK moyen affiche une progression de + 5 %. Sur la période analysée, tous les segments voient leur PRK augmenter, mais avec des disparités significatives selon

les cas : l'Économique se classe en tête avec une hausse de + 15,22 %, suivi par l'Inférieur (+ 12,21 %), le Supérieur (+ 11,73 %), le Moyen-Inférieur (+ 11,47 %). Deux segments, – le Moyen Supérieur et le Luxe – affichent des hausses à un seul chiffre, avec respectivement + 5 % et + 2,36 %.

Ces évolutions confirment la place prise par l'essence sur les segments Économique et Inférieur, qui augmente le coût d'usage (la hausse des émissions de CO₂ ayant une influence inévitable sur la TVS, tandis que les véhicules essence consomment davantage de carburant). Quant à la fiscalité, elle joue un rôle à la hausse avec le poids du malus.

E. Zoom sur l'évolution du prix du VP moyen en entreprise entre 2018 et 2019

COMPARAISON DES PRIX MOYENS DES VÉHICULES PARTICULIERS PAR SEGMENT

Segments	Prix moyen 2018	Prix moyen 2019	Écarts
Économique (type Renault Twingo)	12 766	17 605	38 %
Inférieur (type Renault Clio)	18 907	19 251	1,82 %
Moyen inférieur (type Peugeot 3008)	28 415	28 632	0,76 %
Moyen supérieur (type VW Tiguan)	31 253	33 051	5,75 %
Supérieur (type Audi Q5)	42 960	45 931	6,91 %
Luxe (type Mercedes Classe E)	68 987	68 673	- 0,46 %
VP MOYEN	26 448	27 345	+ 3,39 %

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 entreprises, qui représentent un total de 319 225 unités sur l'ensemble des 543 857 immatriculées en entreprise, le prix du VP moyen s'établit à 27 345 €, soit une progression de + 3,39 % par rapport à 2018. Ce chiffre est en ligne avec l'évolution des années précédentes, à l'exception de 2018 (+ 5,45 % à 26 448 €). Pour mémoire, l'évolution du prix moyen du VP était en augmentation de + 0,46 % en 2017 (25 079 €), + 2 % en 2016 (24 963 €) et + 3,81 % en 2015 (24 500 €). Pour la première fois cette année, le TCO scope a intégré dans ses analyses des véhicules électriques (ZOE, Smart Fortwo). Ces modèles ont des prix catalogues (hors bonus) élevés, ce qui contribue à augmenter fortement le prix moyen pondéré sur leurs segment et explique la hausse de + 38 % du segment Economique.

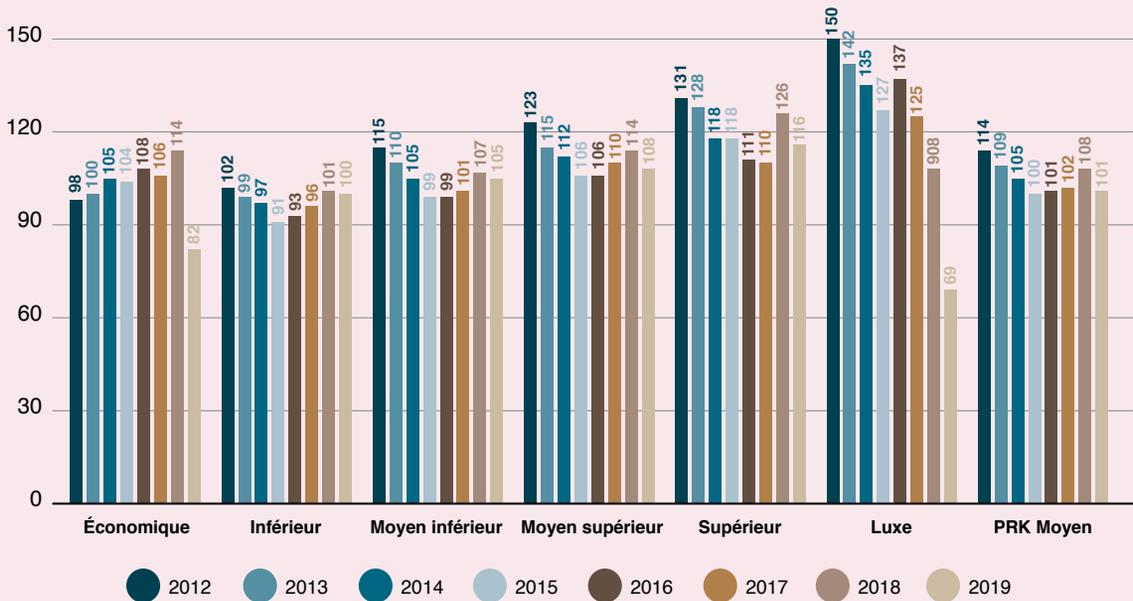
Quant aux autres segments, ils affichent des prix moyens en croissance certes, mais moins forte que celles de 2018. C'est notamment le cas du segment Inférieur avec un prix moyen pondéré de 19 251 €, en hausse de + 1,82 %, contre + 7,97 % un an plus tôt. Une nouvelle fois, si tous les segments affichent des prix moyens en croissance, quelques segments se distinguent par des hausses de prix très significatives. Et sur le segment du Luxe, le prix moyen pondéré est même en repli de - 0,46 % (à 68 673 €), alors qu'un an auparavant la hausse atteignait + 18,96 %.



REPÈRE

Les émissions de CO₂ comparées par segment VP de 2012 à 2019

ÉMISSIONS DE CO₂ COMPARÉES DES VP EN G/KM DE 2012 À 2019



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 est de 101 g/km en 2019, en baisse substantielle de 13 g/km par rapport à celui de 2012, soit - 11,4 % et retrouve ainsi le seuil atteint au cours de l'année 2016.

La baisse des émissions de CO₂ est surtout perceptible en 2019 sur les segments Economique et Luxe, en raison de l'intégration de motorisations électriques (ZOE et Smart Fortwo en Economique, Tesla dans le Luxe). Résultat : une chute en un an de - 28 % à 82 g/km sur le segment Economique et de - 36 %, à 62 g/km sur le segment Luxe. L'arrivée des modèles électriques, surtout sur le segment Economique, contrebalance le poids des motorisations essence, lesquelles ont tendance à faire remonter le niveau des émissions de CO₂.

L'évolution des émissions de CO₂ sur la durée s'explique par au moins trois raisons :

- La politique de bonus-malus mise en place a poussé particuliers et entreprises à choisir des véhicules qui émettent de moins en moins de CO₂.
- Le mode de calcul de la TVS, assis depuis 2006 sur les taux d'émissions de CO₂ et non plus sur la puissance fiscale, a poussé là encore les entreprises à s'équiper de véhicules dont les taux d'émissions étaient les plus bas possibles.
- Par voie de conséquence, les constructeurs et équipementiers ont fait d'énormes efforts pour proposer des produits allant dans le sens d'une réduction des consommations de carburant et des émissions de CO₂, avec notamment davantage de modèles hybrides et 100 % électriques. La réglementation européenne sur les normes leur imposant de passer à 95 g de CO₂/km en moyenne leur gamme de véhicules a aussi œuvré en ce sens.







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.

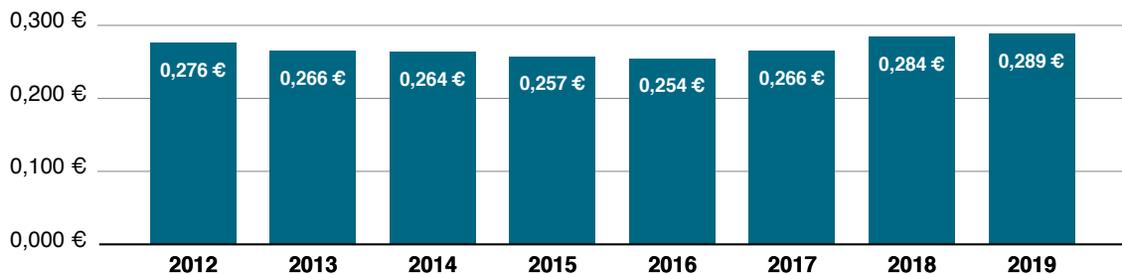
Il est donc très important de ne pas comparer les PRK des VP et ceux des VUL. Il faut en outre noter que **les coûts d'usage des VUL sont exprimés hors taxes.**

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 2019 de **0,289 € 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 2019, le coût total moyen pondéré ressort à 29 008 €, contre 28 368 € un an plus tôt. 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 2012 à 2019



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

L'analyse de la période 2012 à 2019 fait ressortir une nouvelle hausse du PRK moyen pondéré des VUL de + 4,71 %.

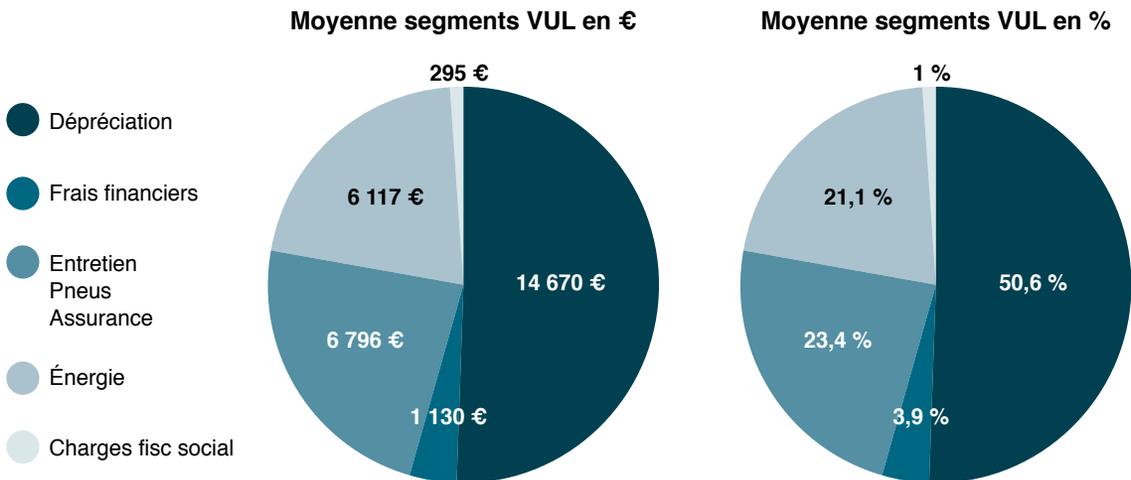
Dans le détail, année par année, les calculs montrent que les PRK moyens pondérés reculent jusqu'en 2016 (- 3,62 % en 2013, - 0,75 % en 2014, - 2,65 % en 2015 et - 1,16 % en 2016), et que depuis, la tendance est repartie à la hausse. L'année 2017 avait en effet marqué une rupture, avec une hausse du PRK moyen pondéré de + 4,72 % par rapport à 2016. Rupture confirmée en 2018, avec une nouvelle progression du PRK moyen pondéré de + 6,77 %. La progression de 2019 à + 4,71 % est donc plus limitée.

Ce « ralentissement de la hausse » entre 2018 et 2019 s'explique par le carburant qui est resté stable d'une année sur l'autre (il y a un centime de différence sur le prix du gazole à 1,44 € en 2019 contre 1,43 € en 2018, alors que le prix de l'essence est identique à 1,48 €).

Quant aux consommations moyennes, elles s'inscrivent en repli à 5,05 L au 100 km en 2019, contre 5,25 L en 2018.



B. Décomposition du coût total en 2019



Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2019, la répartition des coûts en pourcentage montre que la principale composante du coût d'usage reste la **dépréciation du véhicule** (50,6 %), 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 pourcentages, les autres postes du coût total restent globalement stables par rapport à 2018, avec l'**énergie** à 21,1 % et l'**entretien** à 23,4 %.

En valeur toutefois, à l'inverse de ce qui avait été observé en 2018, tous les postes n'évoluent pas dans le même sens : le budget énergie est ainsi en retrait de - 2,36 % (6 117 €), tandis que l'entretien recule légèrement (60,71 % à 6 796 €). En revanche les postes frais financiers (+ 4,63 % à 1 130 €) et surtout dépréciation (+ 5,63 % à 14 670 €) sont en hausse.



C. Évolution de la décomposition des coûts de 2012 à 2019

STRUCTURE COMPARÉE DES COÛTS DE VUL EN € DE 2012 À 2019



Source : Arval Mobility Observatory

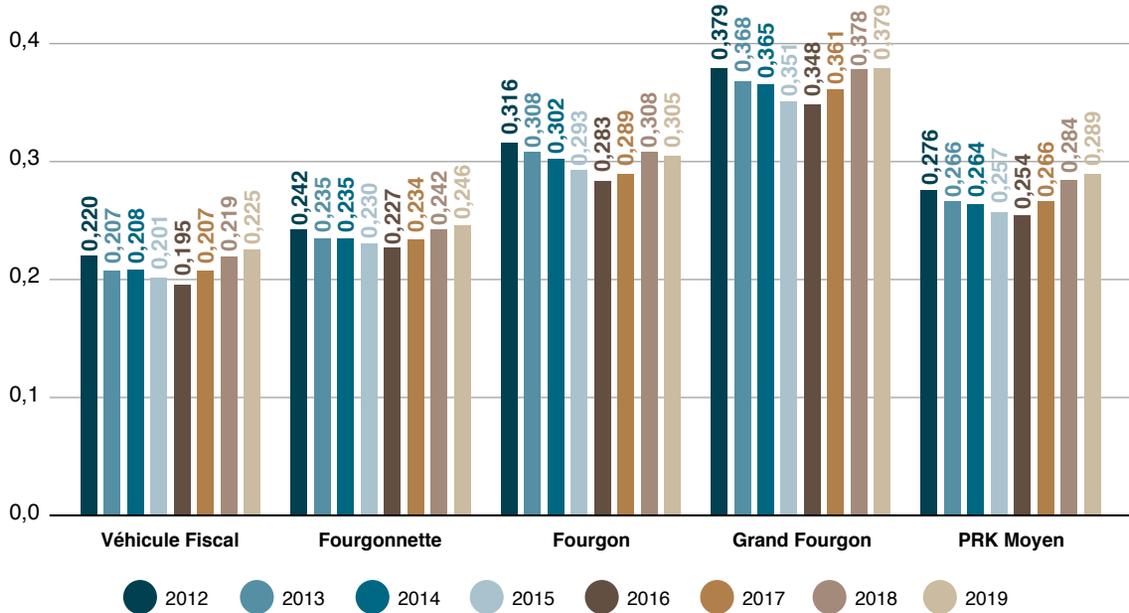
CE QU'IL FAUT RETENIR

L'évolution des coûts entre 2012 et 2019 montre que la dépréciation reste la principale composante du coût d'usage des VUL. Sa part a d'ailleurs très sensiblement progressé de + 17,64 % sur la période en raison de l'augmentation des prix moyens à l'achat.

Le poids de l'énergie a quant à lui reculé de - 8,28 % entre 2012 et 2019, tandis que l'entretien-pneumatiques-assurance a progressé de + 5,6 %.

Sur un an, le PRK moyen des véhicules utilitaires a légèrement reculé sur le poste énergie (- 2,36 % à 6 117 €) et l'entretien-pneus-assurances (- 0,7 % à 6 796 €), tandis qu'à l'inverse, la part de la dépréciation progresse de + 5,63 % (à 14 670 €).

D. Le prix de revient kilométrique moyen pondéré de chaque segment de VUL de 2012 à 2019



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.

L'évolution du PRK moyen pondéré de chaque segment entre 2012 et 2019 montre que la baisse des PRK n'est désormais plus la règle sur tous les

segments : ils sont en progression de + 2,27 % sur les véhicules fiscaux et de + 1,65 % sur les fourgonnettes. En revanche, les PRK sont stables sur les grands fourgons et en baisse de - 3,48 % sur les fourgons.

Sur une année, entre 2018 et 2019, la plus forte hausse du PRK est affichée par les véhicules fiscaux (+ 2,73 %) et les fourgons (+ 1,65 %). Les grands fourgons (+ 0,26 %) enregistrent pour leur part une progression plus contenue tandis que les fourgonnettes sont en repli (- 0,97 %).

E. Les prix moyens des VUL par segment en 2019

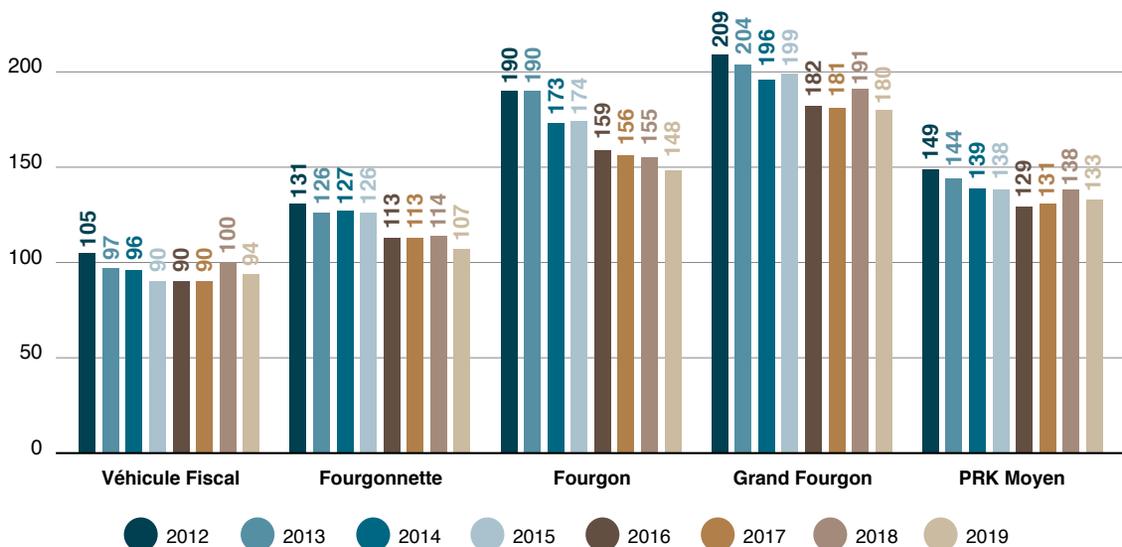
Segments	Prix moyen 2018	Prix moyen 2019	Écarts
Véhicule Fiscal (type Clio)	15 260	16 037	5,09 %
Fourgonnette (type Kangoo)	17 720	18 836	6,30 %
Fourgon (type Trafic)	23 740	23 749	0,04 %
Grand Fourgon (type Master)	29 930	30 883	3,18 %
VUL MOYEN	21 400	22 473	+ 5,01 %

Source : Arval Mobility Observatory

En 2019, comme en 2018, la tendance est une nouvelle fois à la hausse sur le front des prix de vente des VUL, avec une moyenne de 22 473 €. Selon l'échantillon étudié par le TCO Scope, les

prix ont subi une progression de + 5,01 % entre 2018 et 2019. A noter que deux segments (les fourgons et les grands fourgons) ont vu leurs prix évoluer moins vite que l'ensemble des segments.

F. Les émissions de CO₂ des VUL comparées par segment entre 2012 et 2019



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 2012 et 2019 (- 16 g à 133 g/km en 2019) confirme que les VUL sont déjà pour un certain nombre de segments en deçà du seuil de 147 g/km à atteindre en 2020. En outre, la moyenne des émissions a opéré un repli de 5 g/km entre 2018 et 2019, soit - 3,6 %.

La progression des motorisations essence dans les VUL, en vue de leur accès dans certains

centres villes, explique sans doute cette évolution. En 2019, l'essence a représenté 4,92 % des immatriculations de VUL en entreprise, en hausse de + 31,74 % à 17 759 unités.

Au total, les véhicules fiscaux (avec 94 g/km d'émissions) et les fourgonnettes (107 g/km) sont dans les clous des obligations européennes pour 2020. Dans chacun de ces segments, les émissions de CO₂ sont d'ailleurs en net repli. En revanche, même si les efforts sont visibles, la route reste encore longue pour les grands fourgons (180 g/km). Quant aux fourgons, ils sont proches du but avec une moyenne de 148 g/km, en repli de - 4,5 % en un an.

L'offre des constructeurs en matière de VUL hybride rechargeable et électrique va connaître un essor important dans les mois à venir, ce qui contribuera à réduire la moyenne des émissions de CO₂ pour atteindre les objectifs visés.







5.

Flottes d'entreprise
et diversité énergétique

AVERTISSEMENT

Pour réaliser les différents matches 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} juin 2020**. Il a donc appliqué les grilles de Bonus-Malus en vigueur à cette date et qui tiennent compte des mesures de relance de la filière automobile présentée le 26 mai par le président Macron, suite à la crise de la Covid-19.

Les plafonds d'amortissement sont ceux en vigueur au **1^{er} janvier 2020**.

La TVA déductible sur l'essence est celle en vigueur au **1^{er} janvier 2020**, à savoir 60 % sur les VP et les VUL.

Le prix moyen des énergies retenu est celui de l'essence et du diesel au **1^{er} janvier 2020**.



Match Électrique / Thermique



SEGMENT INFÉRIEUR Peugeot 208 Active Business

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Peugeot e- 208 ÉLECTRIQUE Active Business CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 33 450 € (Bonus 5 000 € Net : 28 450 €)	Peugeot 208 DIESEL BlueHDI 100 ch Active Business CO ₂ : 107 g/km Prix catalogue + option PM : 21 550 €	Peugeot 208 ESSENCE Puretech 100 ch Active Business CO ₂ : 131 g/km Prix catalogue + option PM : 22 350 €
48 mois / 60 000 km	21 424 € Soit PRK : 0,357 €	23 792 € Soit PRK : 0,397 €	25 744 € Soit PRK : 0,429 €
48 mois / 80 000 km	22 968 € Soit PRK : 0,287 €	25 708 € Soit PRK : 0,321 €	28 019 € Soit PRK : 0,350 €
48 mois / 100 000 km	25 252 € Soit PRK : 0,253 €	28 083 € Soit PRK : 0,281 €	30 957 € Soit PRK : 0,310 €
48 mois / 120 000 km	27 307 € Soit PRK : 0,228 €	30 390 € Soit PRK : 0,253 €	33 766 € Soit PRK : 0,281 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans cet exemple, le modèle électrique de la Peugeot 208 remporte tous les matchs contre les versions thermiques, quels que soient les kilométrages. La raison principale tient à la fiscalité automobile avantageuse pour cette motorisation : un bonus de 5 000 € et une exemption de TVS liée à l'absence d'émissions de CO₂. À ces atouts fiscaux, s'ajoutent un poste énergie limité (entre 2 000 et 3 000 €), un budget d'entretien contenu et une bonne valeur de revente.

Entre motorisations thermiques, à l'inverse,

l'impact de la norme WLTP se fait sentir sur les niveaux de TVS (en raisons d'émissions de CO₂ supérieures) et avantage le modèle diesel. Ainsi, la 208 essence est impactée par une TVS de 3 251 €, là où le modèle diesel doit s'acquitter de 1 355 €. Même constat pour le poste carburant, qui ressort à 5 117 € sur 100 000 km en essence, contre 3 633 € pour la version diesel. Autant de points faibles que ne compensent ni le budget d'entretien ni la valeur de revente, mieux-disants, du modèle essence face au diesel.

Match Hybride Rechargeable / Thermique



SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR Citroën C5 Aircross

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Citroën C5 Aircross HYBRIDE RECHARG. Business + 225 ch CO ₂ : 32 g/km Prix catalogue + option PM : 43 650 € (Bonus 2 000 € Net : 41 650 €)	Citroën C5 Aircross ESSENCE Business + 180 ch CO ₂ : 165 g/km Prix catalogue + option PM : 37 000 €	Citroën C5 Aircross DIESEL Business + 180 ch CO ₂ : 164 g/km Prix catalogue + option PM : 39 400 €
48 mois / 60 000 km	38 732 € Soit PRK : 0,646 €	49 233 € Soit PRK : 0,821 €	50 222 € Soit PRK : 0,837 €
48 mois / 80 000 km	40 781 € Soit PRK 0,510 €	52 515 € Soit PRK : 0,656 €	53 871 € Soit PRK : 0,673 €
48 mois / 100 000 km	43 393 € Soit PRK : 0,434 €	56 365 € Soit PRK : 0,564 €	58 009 € Soit PRK : 0,580 €
48 mois / 120 000 km	45 780 € Soit PRK : 0,382 €	60 123 € Soit PRK : 0,501 €	61 803 € Soit PRK : 0,515 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans ce match entre Citroën C5 Aircross hybride rechargeable contre motorisations thermiques, le poids de la fiscalité joue une nouvelle fois à plein.

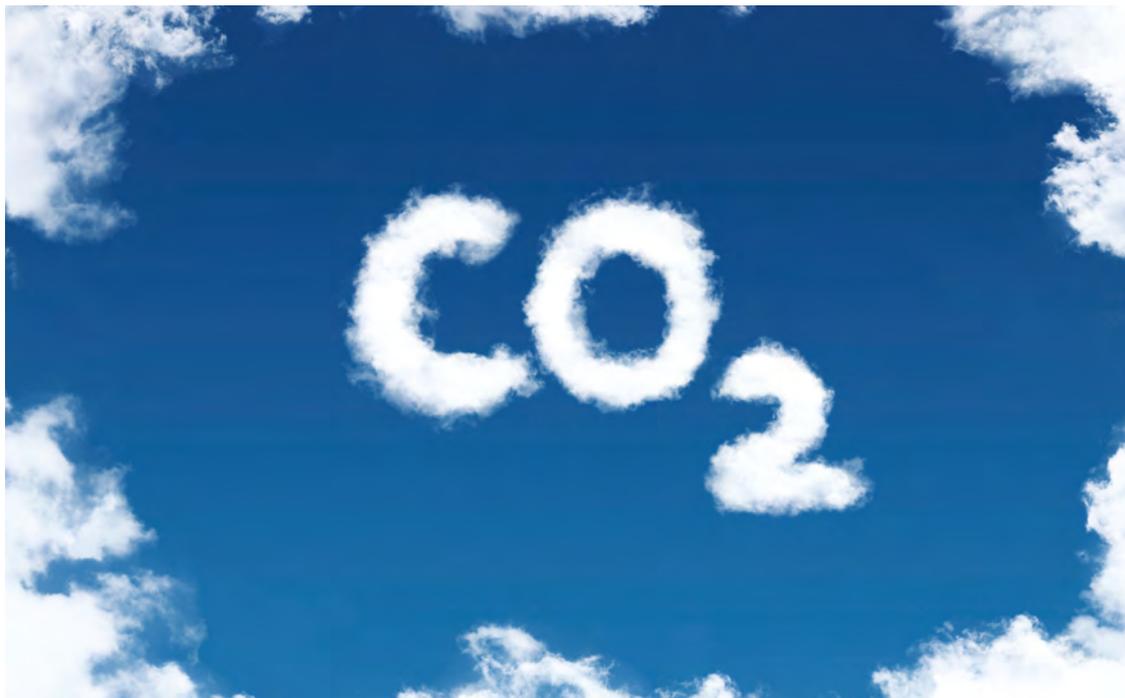
Quels que soient les kilométrages parcourus en effet, le modèle hybride rechargeable tire son épingle du jeu assez nettement face aux modèles essence et diesel. Depuis le 1^{er} juin, les hybrides rechargeables bénéficient d'un bonus de 2 000 € (si l'autonomie est supérieure à 50 km pour un coût d'acquisition jusqu'à 50 000 € TTC) qui permet d'atténuer légèrement le différentiel sur le prix d'achat.

Autre impact favorable de la fiscalité, le montant de la TVS contenu à 107 €, là où le modèle Essence doit s'acquitter de 5 827 € de TVS et le modèle diesel de 5 899 €. Au final, le poids

des charges sociales et fiscales ressort à plus de 20 500 € pour la motorisation diesel, 19 420 € pour l'essence et seulement 12 720 € pour l'hybride.

Côté énergie, le C5 Aircross hybride rechargeable et sa consommation de 1,4 L contre 7,3 L pour l'essence et 6,2 L pour le diesel, fait aussi la différence, avec un budget deux à trois fois moins élevé que les thermiques, selon les kilométrages.

Si l'on s'intéresse uniquement au coût global entre motorisations thermiques uniquement, l'avantage est à l'essence, même sur les kilométrages élevés, en raison d'une meilleure valeur de revente et d'un montant d'amortissements non déductibles plus faible.





SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR

Peugeot 3008 ALLURE BUSINESS

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Peugeot 3008 Hybride recharg. 225 ch GT Line CO ₂ : 30 g Prix catalogue + option PM : 47 050 € (Bonus 2 000 € Net : 45 050 €)	Peugeot 3008 ESSENCE PureTech 180 ch GT Line CO ₂ : 165 g Prix catalogue + option PM : 40 300 €	Peugeot 3008 DIESEL BlueHDI 180 ch GT Line CO ₂ : 161 g Prix catalogue + option PM : 43 500 €
48 mois / 60 000 km	43 392 € Soit PRK : 0,723 €	52 385 € Soit PRK : 0,873 €	54 683 € Soit PRK : 0,911 €
48 mois / 80 000 km	45 447 € Soit PRK : 0,568 €	55 278 € Soit PRK : 0,691 €	58 004 € Soit PRK : 0,725 €
48 mois / 100 000 km	48 055 € Soit PRK : 0,481 €	58 725 € Soit PRK : 0,587 €	61 811 € Soit PRK : 0,618 €
48 mois / 120 000 km	50 436 € Soit PRK : 0,420 €	62 076 € Soit PRK : 0,517 €	65 271 € Soit PRK : 0,544 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Carton plein pour le Peugeot 3008 hybride rechargeable dans le match face aux versions thermiques. Malgré un différentiel significatif en prix catalogue, le modèle dégage un coût d'usage nettement inférieur, quel que soit le kilométrage, à ceux des modèles essence et diesel.

Le total des charges fiscales et sociales explique cette différence, avec un poste à 14 230 € pour la version hybride rechargeable, contre 22 227 € pour le 3008 diesel et 20 885 € pour l'essence. Cette différence s'explique par le retour des bonus à l'achat sur l'hybride rechargeable

(2 000 €) et une TVS « light » de 107 €, contre 5 795 € pour le diesel et 5 827 € pour l'essence. À noter également un malus de 1 074 € pour le modèle diesel (161 g de CO₂) et 1 504 € pour l'essence (165 g de CO₂).

Quant au poste énergie, il est plus favorable en hybride rechargeable (consommation de 1,4 L et un budget de 2 674 €) qu'en diesel (consommation de 4,8 L et 5 450 €) et en essence (5,6 L de consommation et 6 664 € de budget) sur 100 000 km.

Match Essence / Hybride



SEGMENT INFÉRIEUR

Toyota Yaris

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Toyota Yaris ESSENCE 110 VVT-i CVT France Business CO ₂ : 135 g Prix catalogue + option PM : 20 000 €	Toyota Yaris HYBRIDE 1.5 VVT-I France Business CO ₂ : 108 g Prix catalogue + option PM : 21 750 €	Écart HYBRIDE ESSENCE - ESSENCE
48 mois / 60 000 km	24 900 € soit PRK : 0,415 €	21 829 € soit PRK : 0,364 €	- 3 071 €
48 mois / 80 000 km	27 169 € soit PRK : 0,340 €	23 913 € soit PRK : 0,299 €	- 3 256 €
48 mois / 100 000 km	30 012 € soit PRK : 0,300 €	26 602 € soit PRK : 0,266 €	- 3 410 €
48 mois / 120 000 km	32 734 € soit PRK : 0,273 €	29 156 € soit PRK : 0,243 €	- 3 578 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans ces différents matchs entre motorisations Hybride simple et Thermique, c'est l'énergie alternative qui remporte haut la main les duels, et ceci quels que soient les kilométrages envisagés.

La Toyota Yaris hybride, bien que ne bénéficiant pas des bonus à l'achat réservés aux modèles rechargeables uniquement, peut toutefois mettre en avant une TVS réduite (395 €), quand la version essence doit s'acquitter d'une somme beaucoup plus élevée liée à ses 135 g d'émissions de CO₂ (3 347 €).

Résultat, le total des charges fiscales et sociales va pratiquement du simple au double, selon que l'on roule en hybride (3 952 €) ou en essence (6 508 €).

Ces atouts, auxquels s'ajoute une valeur de revente un peu plus élevée, permettent de gommer des amortissements non déductibles supérieurs en hybride par rapport à l'essence.

Match Hybride / Hybride Rechargeable / Électrique



SEGMENT SUPÉRIEUR HYUNDAI Ioniq

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Hyundai Ioniq HYBRIDE Creative CO ₂ : 105 g/km Prix catalogue + option PM : 32 580 €	Hyundai Ioniq HYBRIDE RECHARGEABLE Creative CO ₂ : 26 g/km Prix catalogue + option PM : 35 830 € (Bonus 2 000 € Net : 33 830 €)	Hyundai Ioniq ÉLECTRIQUE Creative CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 39 730 € (Bonus 5 000 € Net : 34 730 €)
48 mois / 60 000 km	32 273 € soit PRK : 0,538 €	34 187 € soit PRK : 0,570 €	26 564 € soit PRK : 0,443 €
48 mois / 80 000 km	34 391 € soit PRK : 0,430 €	35 839 € soit PRK : 0,448 €	27 983 € soit PRK : 0,350 €
48 mois / 100 000 km	36 967 € soit PRK : 0,370 €	37 853 € soit PRK : 0,379 €	29 790 € soit PRK : 0,298 €
48 mois / 120 000 km	39 341 € soit PRK : 0,328 €	39 693 € soit PRK : 0,331 €	31 434 € soit PRK : 0,262 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans ce match entre Hyundai Ioniq à énergies propres, l'avantage est donné nettement au modèle électrique, sur l'ensemble des kilométrages retenus. La version électrique peut compter sur plusieurs atouts fiscaux, parmi lesquels le bonus de 5 000 € et une TVS nulle compte tenu de l'absence d'émissions de CO₂. Au total, le montant des charges fiscales et sociales est deux fois inférieur à l'hybride, notamment en raison d'amortissements non déductibles significativement réduits. Malgré de moins bonnes valeurs de revente que les versions hybride et hybride

rechargeable, la Ioniq électrique affiche donc des PRK nettement inférieurs aux deux modèles hybrides.

Le match entre les Ioniq hybride et hybride rechargeable tourne à l'avantage de la version hybride simple, qui ne bénéficie pourtant pas de bonus, mais dont le prix catalogue est plus abordable. La différence se fait essentiellement sur la valeur résiduelle (supérieure pour l'hybride simple) et les amortissements non déductibles (inférieurs dans la version hybride simple).

Match Match Électrique / Thermique



CITADINE ÉLECTRIQUE ET THERMIQUE Renault ZOE et CLIO

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Renault CLIO ESSENCE Zen TCe 100 ch CO ₂ : 118 g/km Prix catalogue + option PM : 18 950 €	Renault CLIO DIESEL Zen Blue dCi 85 ch CO ₂ : 109 g/km Prix catalogue + option PM : 19 850 €	Renault ZOE ZEN ÉLECTRIQUE Zen R110 Batterie incluse CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 34 550 € (Bonus 5 000 € Net : 29 550 €)
48 mois / 60 000 km	20 676 € Soit PRK : 0,345 €	22 192 € Soit PRK : 0,370 €	23 202 € Soit PRK : 0,387 €
48 mois / 80 000 km	23 128 € Soit PRK : 0,289 €	24 096 € Soit PRK : 0,301 €	24 747 € Soit PRK : 0,309 €
48 mois / 100 000 km	26 236 € Soit PRK : 0,262 €	26 453 € Soit PRK : 0,265 €	27 057 € Soit PRK : 0,271 €
48 mois / 120 000 km	29 205 € Soit PRK : 0,243 €	28 721 € Soit PRK : 0,239 €	29 122 € Soit PRK : 0,243 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Pour ce match entre citadines thermique et électrique, le modèle essence remporte l'ensemble des confrontations jusqu'à 100 000 km. En revanche à 120 000 km, c'est la version diesel qui reprend ses droits. Deux postes font principalement la différence et permettent à la CLIO essence de tenir tête à la ZOE Zen, pourtant avantagée par un bonus de 5 000 € et l'absence de TVS. Le modèle essence bénéficie en effet

de meilleures valeurs de revente sur ces kilométrages et d'un amortissement non déductible nul (contre 365 € pour la ZOE Zen).

En revanche à partir de 120 000 km, le coût de l'énergie redonne l'avantage au Diesel (4 905 € contre 7 283 € pour l'essence), grâce à une consommation inférieure (3,6 L contre 5,1 L pour l'essence).



**SEGMENT MOYEN INFÉRIEUR
ET INFÉRIEUR**
NISSAN LEAF et JUKE

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	NISSAN LEAF ÉLECTRIQUE Acenta 150 ch CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 37 050 € (Bonus 5 000 € Net : 32 050 €)	NISSAN JUKE ESSENCE Acenta 117 ch CO ₂ : 138 g/km Prix catalogue + option PM : 24 040 €	Écart ÉLECTRIQUE - ESSENCE
48 mois / 60 000 km	25 343 € soit PRK : 0,422 €	30 825 € soit PRK : 0,514 €	- 5 482 €
48 mois / 80 000 km	26 648 € soit PRK : 0,333 €	33 406 € soit PRK : 0,418 €	- 6 758 €
48 mois / 100 000 km	28 347 € soit PRK : 0,283 €	36 796 € soit PRK : 0,368 €	- 8 449 €
48 mois / 120 000 km	29 894 € soit PRK : 0,249 €	40 022 € soit PRK : 0,334 €	- 10 128 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans cette confrontation entre la Nisan Leaf et le Nissan Juke essence, l'avantage est clairement donné au modèle électrique, tous types de kilométrages confondus. Malgré un prix catalogue supérieur de 13 000 €, la version électrique affiche un écart de coûts d'usage substantiel.

Outre un bonus à l'achat de 5 000 € et une TVS nulle, la Leaf profite d'un niveau d'amortissements

non déductibles significativement inférieur au modèle essence, lequel est en outre redevable d'une TVS de 3 419 €. Cette fiscalité élevée gomme des valeurs de revente supérieures pour le Nissan Juke par rapport à la version électrique.



SEGMENT SUPÉRIEUR ET LUXE MERCEDES GLC Vs EQC

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €			
	Mercedes GLC 300 Hybride Recharg. CO ₂ : 57 g/km Prix catalogue + option PM : 64 200 €	Mercedes GLC 300 ESSENCE CO ₂ : 195 g/km Prix catalogue + option PM : 64 200 €	Mercedes GLC 300 DIESEL CO ₂ : 189 g/km Prix catalogue + option PM : 79 900 €	Mercedes EQC 400 ÉLECTRIQUE CO ₂ : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 80 200 €
48 mois / 60 000 km	61 113 € Soit PRK : 1,019 €	99 131 € Soit PRK : 1,652 €	94 676 € Soit PRK : 1,578 €	56 474 € Soit PRK : 0,941 €
48 mois / 80 000 km	64 048 € Soit PRK : 0,801 €	103 570 € Soit PRK : 1,295 €	99 318 € Soit PRK : 1,241 €	59 513 € Soit PRK : 0,744 €
48 mois / 100 000 km	66 588 € Soit PRK : 0,666 €	108 622 € Soit PRK : 1,086 €	104 813 € Soit PRK : 1,048 €	62 982 € Soit PRK : 0,630 €
48 mois / 120 000 km	70 068 € Soit PRK : 0,584 €	113 613 € Soit PRK : 0,947 €	109 922 € Soit PRK : 0,916 €	66 510 € Soit PRK : 0,554 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Le match entre les différentes motorisations de la Mercedes 300 GLC et le Mercedes 400 EQC, donne l'avantage à la version électrique, tous kilométrages confondus.

La fiscalité environnementale qui pénalise les grosse cylindrées et les motorisations émettant du CO₂ donne dans ces confrontations la pleine mesure de ses effets.

Car si le modèle électrique n'est éligible à aucun bonus en raison de son prix catalogue (plus de 80 000 €), tout comme l'hybride rechargeable (au-dessus des 50 g d'émissions) les versions

thermiques subissent, elles, de lourds malus qui renchérissent les coûts d'usages (7 086 € pour le modèle diesel et même 9 550 € pour l'essence).

Si l'on ajoute le montant de la TVS et le poids des amortissements non déductibles, les versions thermiques et même hybrides rechargeables, affichent des postes de charges sociales et fiscales très élevés (46 328 € pour l'essence, 42 511 € pour le diesel et 21 996 € pour l'hybride rechargeable). En comparaison la Mercedes Electrique présente des charges fiscales et sociales de 18 390 €.

Match VF Diesel / Électrique



VÉHICULE FISCAL Peugeot 208 Affaire

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Peugeot 208 Affaire DIESEL BlueHDI 100 ch Active Business Prix catalogue 18 300 € H.T.	Peugeot 208 Affaire ÉLECTRIQUE Active Business Prix catalogue 28 450 € H.T. (Bonus 5 000 €) Net : 23 450 € H.T.	Écart DIESEL - ÉLECTRIQUE
48 mois / 60 000 km	19 669 € Soit PRK : 0,328 €	20 212 € Soit PRK : 0,337 €	- 543 €
48 mois / 80 000 km	21 313 € Soit PRK : 0,266 €	21 280 € Soit PRK : 0,266 €	-
48 mois / 100 000 km	23 273 € Soit PRK : 0,233 €	23 059 € Soit PRK : 0,231 €	+ 214 €
48 mois / 120 000 km	25 113 € Soit PRK : 0,209 €	24 612 € Soit PRK : 0,205 €	+ 501 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans cet exemple, le Peugeot 208 Affaire Diesel, au prix d'achat bien inférieur à la version électrique, ne remporte qu'un seul match face à cette dernière.

Dès 48 mois / 80 000 km, la version électrique fait jeu égal avec la version diesel et remporte ensuite les matchs sur 100 000 et 120 000 km. En effet, la version électrique bénéficie d'un coût d'entretien beaucoup plus intéressant que son équivalente thermique. Il en est de même pour le poste énergie. Ces deux postes creusent encore

plus l'écart en faveur de la version électrique sur les kilométrages plus élevés.

Pour les mêmes kilométrages, le budget entretien-pneus-assurance de la version diesel atteint 5 915 € (100 000 km) et 6 691 € (120 000 km), tandis que le budget de la version électrique ressort respectivement à 5 173 € et 5 779 €. Quant au budget énergie, il atteint sur la version diesel 3 930 € et 4 716 €, et celui de la version électrique s'inscrit pour sa part à 2 507 € et 2 840 €.

Match VUL Électrique / Thermique



VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER Renault KANGOO Electrique et Diesel

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Renault Kangoo ÉLECTRIQUE Gd volume Gd confort Prix catalogue 25 900 € H.T. (Bonus 5 000 €) Net : 20 900 € H.T.	Renault Kangoo DIESEL Blue dCi 95 ch Gd volume Gd confort Prix catalogue 21 800 € H.T.	Écart ÉLECTRIQUE - DIESEL
48 mois / 60 000 km	19 528 € Soit PRK : 0,325 €	22 703 € Soit PRK : 0,378 €	- 3 175 €
48 mois / 80 000 km	20 454 € Soit PRK : 0,256 €	24 502 € Soit PRK : 0,306 €	- 4 048 €
48 mois / 100 000 km	21 796 € Soit PRK : 0,218 €	26 742 € Soit PRK : 0,267 €	- 4 946 €
48 mois / 120 000 km	22 978 € Soit PRK : 0,191 €	28 850 € Soit PRK : 0,240 €	- 5 872 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans ce match entre Kangoo électrique et diesel, il n'y a pas photo en faveur de l'électrique. Le bonus à l'achat de 5 000 € joue à plein en sa faveur, tout comme le coût de l'énergie qui va du simple au double avec le diesel. Quant au budget entretien des véhicules, il est un peu plus élevé également pour la version diesel, quel que soit le kilométrage. Rappelons que les VUL ne subissent pas de fiscalité environnementale, ce qui réduit au minimum le poids des charges fiscales et sociales et ne fait pas donc la différence entre les modèles.



VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Peugeot PARTNER Electrique / Diesel / Essence

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Peugeot Partner ÉLECTRIQUE Standard Prix catalogue 27 000 € H.T. (Bonus 5 000 €) Net : 22 000 € H.T.	Peugeot Partner DIESEL BlueHDI 100 ch Standard Prix catalogue 19 300 € H.T.	Peugeot Partner ESSENCE Puretech 110 ch Standard Prix catalogue 18 500 € H.T.
48 mois / 60 000 km	19 270 € Soit PRK : 0,321 €	19 059 € Soit PRK : 0,318 €	18 960 € Soit PRK : 0,316 €
48 mois / 80 000 km	20 321 € Soit PRK : 0,254 €	20 897 € Soit PRK : 0,261 €	21 061 € Soit PRK : 0,263 €
48 mois / 100 000 km	21 821 € Soit PRK : 0,218 €	23 157 € Soit PRK : 0,232 €	23 529 € Soit PRK : 0,235 €
48 mois / 120 000 km	23 159 € Soit PRK : 0,193 €	25 282 € Soit PRK : 0,211 €	25 897 € Soit PRK : 0,216 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans ce match multi-énergies autour du Peugeot Partner, l'électrique sort gagnante sauf sur le kilométrage le plus faible (60 000 km). Dans ce cas, l'essence remporte la mise en raison d'un prix d'achat plus faible que le modèle électrique (même avec le bonus de 5 000 €).

Sur les autres kilométrages, le véhicule électrique tire profit de la fiscalité attractive (exonération de la carte grise), et d'un coût de l'énergie imbattable. C'est sur ces deux postes qu'il fait la différence, car en termes de valeur résiduelle, les motorisations essence et diesel tiennent mieux la route.

Match Essence / Diesel / GNV



Seat Arona

Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Seat Arona ESSENCE 1.0Eco TSI 95 ch Style 128 g/km Prix catalogue + option PM : 21 200 €	Seat Arona DIESEL 1.6 TDI 95 ch Style 125 g/km Prix catalogue + option PM : 24 600 €	Seat Arona GNV 1.0 TGI 90 ch Style 104 g/km Prix catalogue + option PM : 23 500 €
48 mois / 60 000 km	23 878 € Soit PRK : 0,398 €	29 046 € Soit PRK : 0,484 €	23 422 € Soit PRK : 0,390 €
48 mois / 80 000 km	26 454 € Soit PRK : 0,331 €	31 457 € Soit PRK : 0,393 €	25 471 € Soit PRK : 0,318 €
48 mois / 100 000 km	29 784 € Soit PRK : 0,298 €	34 383 € Soit PRK : 0,344 €	28 269 € Soit PRK : 0,283 €
48 mois / 120 000 km	32 939 € Soit PRK : 0,274 €	37 195 € Soit PRK : 0,310 €	30 902 € Soit PRK : 0,258 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans l'exemple ci-dessus, la motorisation au GNV sort gagnante de tous les matchs, face aux deux autres énergies thermiques (diesel et essence) en termes de PRK, quel que soit le kilométrage retenu.

Les raisons principales sont une consommation moindre du modèle GNV (3,8 Kgaz), avec un prix à la pompe compétitif (environ 1 €/Kgaz) et l'avantage d'être totalement exonéré de TVA.

Autres atouts pour le véhicule GNV, les émissions de CO₂ (104 g/km) sont moins élevées. Cela limite les charges fiscales, grâce à une exonération de 12 trimestres de TVS (pour les véhicules GNV ≤ à 120 g/km).

À noter enfin, une exonération totale ou partielle de la carte grise en fonction des régions.

Match Essence / GNV / Électrique



Volkswagen Up

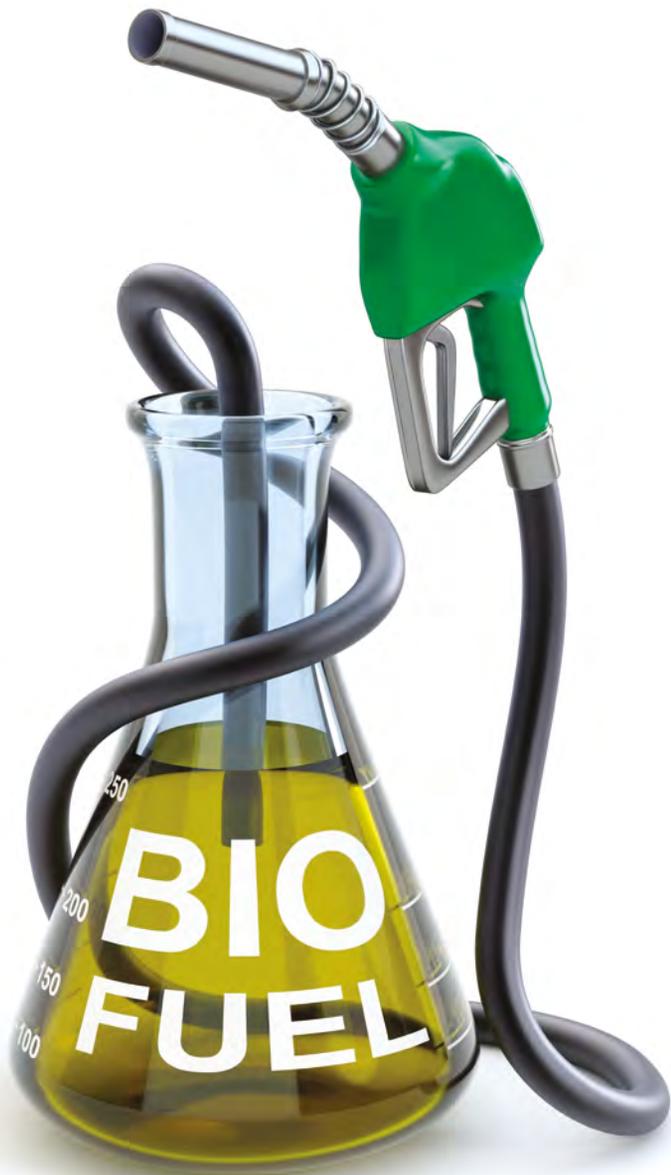
Durée / kilomètres	Coûts d'usage et Prix de revient kilométrique en €		
	Volkswagen Up ESSENCE 1.0 60 ch 125 g/km Prix catalogue + option PM : 16 685 €	Volkswagen Up GNV 1.0 68 ch 103 g/km Prix catalogue + option PM : 17 955 €	Volkswagen e-Up ÉLECTRIQUE 2.0 68 ch 0 g/km Prix catalogue + option PM : 24 280 € (Bonus 5 000 €) Net : 19 280 €
48 mois / 60 000 km	21 805 € Soit PRK : 0,363 €	19 915 € Soit PRK : 0,332 €	15 766 € Soit PRK : 0,263 €
48 mois / 80 000 km	23 867 € Soit PRK : 0,298 €	21 499 € Soit PRK : 0,269 €	17 004 € Soit PRK : 0,213 €
48 mois / 100 000 km	26 450 € Soit PRK : 0,265 €	23 579 € Soit PRK : 0,236 €	18 816 € Soit PRK : 0,188 €
48 mois / 120 000 km	28 978 € Soit PRK : 0,241 €	25 554 € Soit PRK : 0,213 €	20 421 € Soit PRK : 0,170 €

CE QU'IL FAUT RETENIR

Dans ce match multi-énergies autour de la Volkswagen Up, l'électrique sort nettement gagnante de tous les matchs, tous kilométrages confondus. Malgré des prix d'achat inférieurs en essence et GNV, les modèles ne parviennent pas à concurrencer la version électrique et son bonus à l'achat de 5 000 € et un coût de charges fiscales et sociales réduit (1 311 €). En outre, le budget entretien de l'électrique reste nettement inférieur

aux versions essence et GNV. Sur 120 000 km, le coût de l'énergie est 2 fois inférieur en électrique (3 008 € contre 6 283 € en version essence).

Le modèle en GNV arrive derrière la version électrique en raison de sa fiscalité avantageuse (exonération de TVS pendant trois ans et récupération de TVA à 100 %). En revanche, son budget entretien est supérieur aux autres motorisations.







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 2019	PRK moyen du véhicule de la flotte (25 000 km/an) 2018 (arrondi)	PRK moyen du véhicule de la flotte (25 000 km/an) 2019 (arrondi)	Écart en % avec l'année 2018
Profession libérale	- 1 VP segment moyen inférieur	Coût annuel du véhicule : 10 456 €	0,407 €	0,418 €	+ 2,70 %
Artisan boulanger	- 1 fourgonnette	Coût annuel du véhicule : 6 148 €	0,242 €	0,246 €	+ 1,65 %
Artisan plombier	- 1 fourgon	Coût annuel du véhicule : 7 613 €	0,308 €	0,305 €	- 0,97 %
Petite entreprise d'électricité (4 véhicules)	- 1 grand fourgon - 1 fourgon - 2 fourgonnettes	Coût annuel de la flotte : 29 391 €	0,292 €	0,294 €	+ 0,68 %
Petite entreprise de services informatiques (5 véhicules)	- 3 véhicules fiscaux - 1 fourgonnette - 1 VP segment supérieur	Coût annuel de la flotte : 37 987 €	0,302 €	0,304 €	+ 0,66 %
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 : 5 506 835 €	0,383 €	0,393 €	+ 2,61 %

Profession ou entreprise	Composition de la flotte	Coût annuel du véhicule ou de la flotte (25 000 km/an) sur 48 mois 2019	PRK moyen du véhicule de la flotte (25 000 km/an) 2018 (arrondi)	PRK moyen du véhicule de la flotte (25 000 km/an) 2019 (arrondi)	Écart en % avec l'année 2018
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 : 10 909 715 €	0,421 €	0,432 €	+ 2,61 %
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 : 18 024 075 €	0,249 €	0,253 €	+ 1,61 %

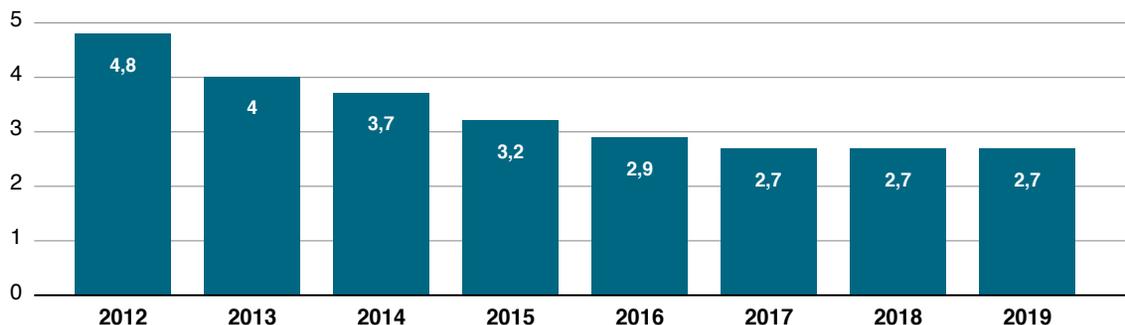
Source : Arval Mobility Observatory

CE QU'IL FAUT RETENIR

Après avoir subi deux années de hausses assez significatives en 2018 et 2019, les coûts d'usage des flottes types du TCO Scope continuent certes de progresser en 2020, mais à un rythme beaucoup plus modéré. Aucune flotte type n'affiche ainsi de progression à deux chiffres, ce qui était le cas en 2019 de la moitié des entreprises. Mieux encore, une flotte type (celle de l'artisan plombier) voit son coût d'usage reculer de - 0,97 %.

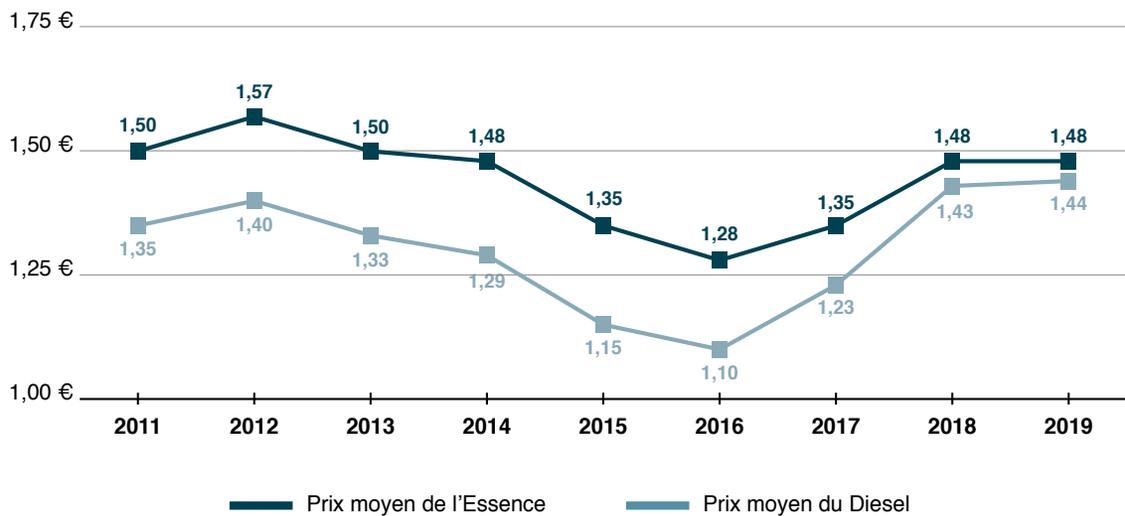
Les raisons de ce « ralentissement de la hausse » peuvent trouver leur explication dans la lente montée en puissance de l'électrique dans les VP, avec son impact positif sur les postes fiscalité, énergie et entretien.

ÉVOLUTION DES FRAIS FINANCIERS DE 2011 À 2019



Source : Arval Mobility Observatory

ÉVOLUTION DES PRIX MOYENS DE L'ESSENCE ET DU DIESEL DE 2011 À 2019



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 - Car salesperson, interchapitre : Shutterstock - Mikbiz, p.7 Adobe Stock - Car salesperson, p.15
Shutterstock - welcomia, p.16 Shutterstock - ShutterOK, p.18 Shutterstock - Andrey_Popov, p.19 Adobe Stock, p.31 Shutterstock
- Den Rozhnovsky, p.33 Shutterstock - Andrey_Popov, p.36 Adobe Stock - metamorworks, p.37 Opel, p.38 Opel, p.43 Fotolia, p.46
Fotolia, p.47 Automobiles Peugeot 308, p.48 C5 AIRCROSS © Citroen Agnieszka DOROSZEWICZ, p.49 Fotolia, p.50 Peugeot
3008, p.51 Toyota Yaris Hybride, p.52 Hyundai Ioniq, p.53 Renault ZOE, p.53 Renault CLIO, p.54 Nissan LEAF, p.54 Nissan
JUKE, p.55 Mercedes EQC, p.56 PEUGEOT 208 VUL, p.57 Renault Kangoo, p.58 PEUGEOT PARTNER, p.59 SEAT Arona Seat,
p.60 VOLKSWAGEN UP, p.61 Fotolia, p.67 Shutterstock - Avigator Fortuner*



TCO Scope 2020

La neuvième édition du TCO Scope à destination des décideurs d'entreprises arrive au moment où, la notion de coût d'usage n'a sans doute jamais été aussi présente dans la réflexion du public lors de l'achat d'un véhicule.

Jusqu'alors réservé aux responsables de parcs automobiles pour choisir le véhicule qui conviendrait le mieux aux besoins des collaborateurs, cette notion de coût d'usage se substitue de plus en plus aux prix d'achat d'une automobile. À l'heure de la transition énergétique et de l'arrivée de véhicules électriques ou hybrides, il devient presque banal de se poser la question : « à combien va me revenir de rouler en électrique ou en hybride rechargeable ? ». Quand M. et Mme Tout le Monde se mettent finalement à raisonner en TCO ou total cost of ownership, c'est-à-dire en coût d'usage complet.

Pour le monde de l'entreprise cet exercice est d'autant plus nécessaire que, chaque année, la question de la fiscalité automobile revient sur le devant de la scène. Surtout dans un contexte environnemental très prégnant,

où il faut surveiller les émissions de CO₂, mais aussi celles de particules fines. Où il faut choisir des modèles qui pourront continuer à entrer dans les centres-villes, quelle que soit la couleur politique des équipes municipales en place.

À l'heure où les mobilités dites « douces » ou « mutualisées » s'imposent dans le paysage économique et urbain, il est essentiel que la voiture puisse continuer de jouer son rôle dans les déplacements des populations. À cet égard, l'épidémie de coronavirus qui bouleverse nos économies depuis plusieurs mois, redonne à la voiture individuelle, pour des raisons de sécurité sanitaire, une certaine légitimité au détriment des transports en commun.

Avec ce nouveau TCO Scope, les professionnels ont à leur disposition un outil pour faire leurs choix et construire leur politique d'achat automobile en toute connaissance des derniers arbitrages fiscaux ou encore, de l'évolution des carburants. C'est tout du moins l'objectif recherché par l'Arval Mobility Observatory France.

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 est une association qui 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

ISBN 979-10-93627-26-7



9 791093 627267