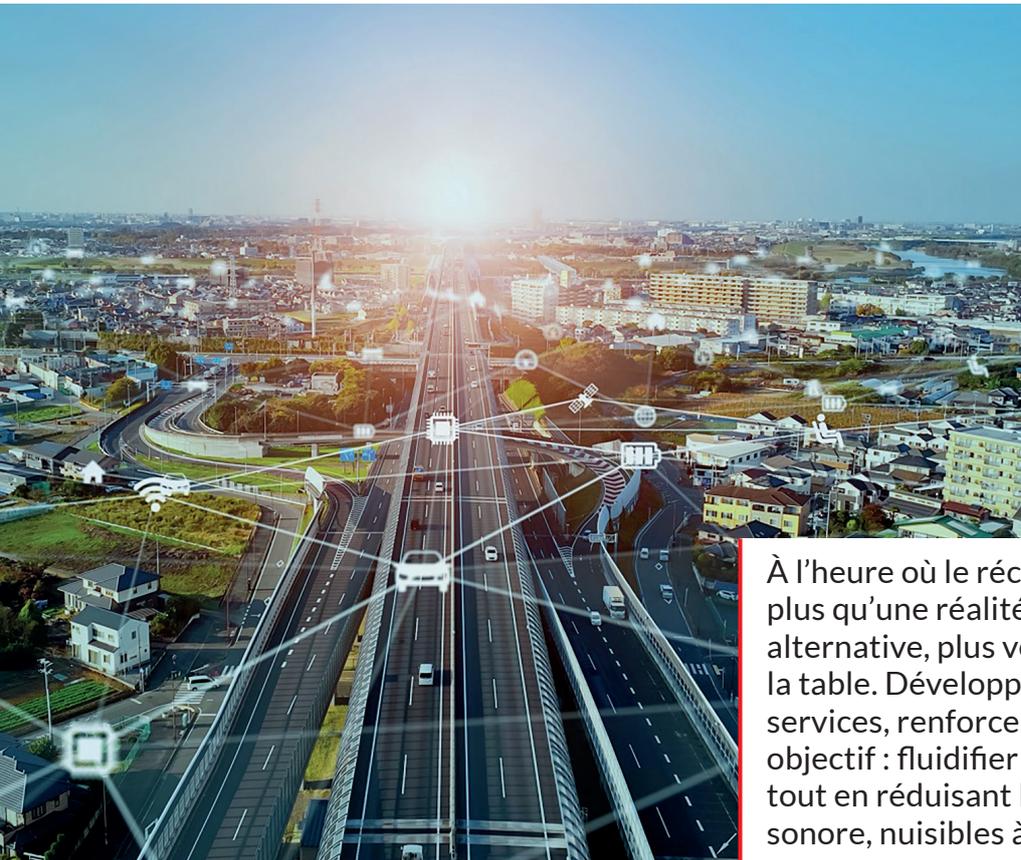


Marché 

À l'heure de la mobilité verte



À l'heure où le réchauffement climatique est plus qu'une réalité, la question d'une mobilité alternative, plus verte, est plus que jamais sur la table. Développer de nouveaux usages et services, renforcer l'intermodalité avec un double objectif : fluidifier les déplacements des usagers, tout en réduisant les pollutions, atmosphérique et sonore, nuisibles à l'environnement et à la santé.

Le MaaS, « Mobility as a Service » ou la mobilité servicielle, une nouvelle façon de consommer la mobilité.

Dans le droit fil de l'an dernier, nous regroupons à nouveau ici les éléments de la gestion de flottes automobile ou, plus précisément des véhicules d'entreprises (le fleet management) avec ceux du déplacement professionnel, encore appelé le voyage d'affaires (ou travel management) sous la gouvernance d'un pôle unique de "Mobility management" avec pour objectif de concilier la gestion, le pilotage et l'optimisation de la mobilité des voyageurs et les enjeux stratégiques de chaque entreprise.

Tout cela étant contraints par les impératifs budgétaires certes, mais également par les réglementations européennes, nationales et parfois régionales, en matière de surface, poids, CO₂, énergies... auxquelles viennent s'ajouter les décisions et engagements pris au niveau de la gouvernance (directions générales, pdg...) pour tout ce qui touche à la stratégie de déve-

loppement durable, donc aux politiques RSE (Responsabilité Sociétale ou encore Sociale et Environnementale) des entreprises comme des collectivités.

Un fleet management bousculé par la Covid-19

Tout a changé ou presque avec la combinaison des facteurs du nécessaire verdissement des flottes d'une part et la crise sanitaire de l'autre clouant dans les parkings, non pas les véhicules de services mais tout du moins les véhicules des collaborateurs avec pour conséquence, des économies réalisées en matière de pneumatiques, entretien, carrosserie, carburant, amendes, stationnement, etc. Donc une logique demande de prolongation des contrats de location et un renouvellement repoussé dans le temps.

Naturellement cela se retrouve dans les chiffres d'immatriculation (voir tableau), pour lesquelles nous avons retenu les

données de 2018 et 2019 d'avant crise, puis celles de 2021 et 2022 censés être les années de la relance du secteur également contraint par les réglementations sur le verdissement des parcs.

2018 – 2019, pré-covid

C'est souvent le cas, de très bons crus automobiles comme 2018 et plus encore 2019, précédant des crises dans le secteur. Ce que confirment les chiffres puisque... Sur les 10 premiers mois des années 2021 et 2022, il se sera immatriculé 2,2 millions de véhicules dont : 975 116 unités auprès des flottes. 2 électriques et hybrides comptabilisaient 55 000 unités, l'essence et notamment le gazole (3 fois plus) trustaient la plupart des immatriculations.

Nous ferons volontairement l'impasse sur 2020, année automobile en plein covid pendant laquelle tout s'est prolongé naturellement... Avant de nous pencher sur

 **Marché**

2021, année de sortie du Covid et 2022 censée être l'année du renouveau automobile.

2021, cela devait redémarrer !

Plusieurs vagues de Covid-19, variants et confinements plus tard, nous sommes au trois quarts de l'année 2021 et même si tout cela est loin d'être terminé, le marché de l'automobile comme celui des véhicules d'entreprises reprend difficilement du poil de la bête pour atteindre des chiffres très inférieurs (voir tableau). Le marché global, à l'issue des dix premiers de l'année a refranchi la barre du million et demi d'unités (1 741 046 immatriculations) dont 831 955 immatriculations flottes. Les flottes (entreprises, loueurs et administrations) comptent désormais pour près de la moitié du marché des véhicules légers en France : 47,78 % VP et VUL confondus.

2022, toujours aussi dure !

À l'image du Mondial de l'Auto, renaissant péniblement de ses cendres depuis 2018... et se cherchant toujours entre automobile et mobilité(s)... l'année 2022 est moins pire que 2021 mais le relèvement est toujours aussi difficile... Le marché global a même diminué par rapport à 2021 (- 12,53 % et - 31,66 % par rapport à 2019) et le marché Flottes lui, fait de même avec - 16,04 % par rapport à 2021 et -28,37 % par rapport à 2019, c'est dire !

Tendance forte à l'électrification

En regardant dans le rétroviseur 2019, très bon cru automobile faisant suite à une bonne année 2018 également et à un Mondial Automobile et deux roues (moto) qui a performé, on se rend compte qu'en 2022, par rapport à 2019, les immatriculations de véhicules électriques ont été multipliées par 2,5 et les hybrides par un peu plus de quatre. Ceci dans les flottes

où les essence ont chuté de 42,73 % et les Diesel de 47,76 %.

Au niveau global maintenant, la tendance est la même mais avec des données différentes puisque les électriques ont vu leurs immatriculations quadruplées et les hybrides progressé d'un peu plus de deux fois leur volume. Essence et Diesel ayant encore plus chuté qu'au sein des flottes puisqu'elles chutent, toutes les deux, de plus de 55 %. Ceci s'explique par le fait que les entreprises et collectivités n'ont pas nécessairement tous les usages de l'électrique et restent ainsi volontiers encore attachées au Diesel, mieux à l'essence ou aux hybrides essence !

Les voyages d'affaires peinent à sortir de la crise

Il faut faire un distinguo entre la partie pure tourisme et le voyage ou déplacement d'affaires, même si les deux utilisent bien souvent désormais les mêmes outils et applis pour se déplacer. La première, intimement liée au web s'est très vite adaptée à la transformation digitale adoptée dans un deuxième temps par les professionnels comme il en va dans plein de domaines. Le-tourisme a ainsi explosé et il détient la troisième place dans le commerce sur Internet après la mode et les produits culturels.

L'activité du voyage d'affaires a généré 1 430 mrd de dollars de dépense en 2019 (source GBTA) avec comme répartition : 392 billions pour l'Europe (27 %), 616 billions pour la zone Asie-Pacifique (43 %), 27 billions pour le Moyen-Orient et l'Afrique (2 %), 50 billions pour l'Amérique Latine (3 %) et 347 billions pour l'Amérique du Nord (24 %). Puis la crise sanitaire est passée par là et les études montrent que la reprise s'annonce plus longue que prévu. Le secteur ne devrait

mettre pas moins de cinq années à retrouver un niveau équivalent à celui de 2019 mais à plusieurs conditions :

- que la vaccination accélère au niveau mondial,
- que le voyageur soit assuré de la sécurité sanitaire de son déplacement,
- que les politiques et restrictions de voyages ne soient pas décrétées au niveau national (elles le seront au niveau des entreprises...)

Tous les impacts de la crise covid, du télétravail puis de la guerre en Ukraine ne sont pas encore connus mais l'on peut dire que :

- Les voyages professionnels ont atteint 50% du niveau de 2019 au début de l'année 2022.
- L'inflation va nécessairement augmenter le coût des déplacements donc les années à venir vont être celles de l'optimisation du temps et des coûts.
- L'importance des grandes agences de voyage et surtout leur palette de services vont devenir prépondérants.
- Enfin, il ne faut pas compter sur un retour à "la normale" avant 2023-2024. Certains évoquent même 2026 pour ce qui est des longs et lointains déplacements, donc aériens.

RSE et Politiques de Voyage Entreprise (PVE)

Au cœur des politiques RSE, les réflexions sur les métamorphoses des habitudes et la prise en compte des impacts environnementaux font leur chemin : réunions virtuelles, hybrides, rationalisation des déplacements, choix des modes de transports ...

55% des entreprises interrogées dans l'étude GBTA et Cvent 2022 déclarent que leur organisation a un objectif de réduction des émissions de carbone, pourtant seuls 23% concernent les voyages d'affaires.

Et 64% affirment que la durabilité est une priorité absolue dans leur PVE.

Vers une mobilité plus douce et raisonnée Avec les nouvelles restrictions de circulation en ville et les enjeux environnementaux auxquels le monde fait face, il est essentiel de repenser nos modes de transport et de se poser la question des nouvelles solutions de mobilité : auto-partage, covoiturage, vélo et trottinettes, tous comme de nouveaux moyens de se déplacer, dans la sphère privée comme désormais, dans le domaine professionnels, aidée «en cela par l'introduction du forfait et crédit mobilité par exemple...

Le Gouvernement avait pourtant pris les devants : les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site se devaient d'élaborer

Chiffres sur la mobilité

- **87 %** des déplacements se font par la route
- **89 %** des transports de marchandises se font par la route.
- **35 %** des transports de personnes se font par la route.
- La route : **29 %** des gaz à effet de serre.
- La route : **55 %** des émissions d'oxyde d'azote.
- La route : **13 %** des émissions de particules fines.
- **4 Français sur 10** déclarent avoir des problèmes pour se déplacer.
- **25 %** des Français résidant dans les grandes métropoles déclarent ne pas avoir le choix de leur mode de transport contre 85 % dans les communes rurales.
- **12 %** des Français qui résident en centre-ville déclarent ne pas pouvoir accéder à pied à des transports collectifs contre 64 % en communes rurales.
- **1 Français sur 4** déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer avec pour raisons, la situation géographique (44 %), la rémunération (35 %), les conditions de travail/horaires (33 %).

(source : URF : Union Routière de France et Lyco)

Marché

un plan de mobilité (PDM) pour faciliter les déplacements de leurs salariés et encourager l'utilisation des transports en commun ou le recours au covoiturage via des dispositifs interentreprises. Cette mesure, inscrite dans la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), favorisait ainsi l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et seul à bord (l'autosolisme) et s'inscrit dans une démarche qualité ou dans un système de management environnemental.

Face à la pollution de l'air devenue un véritable enjeu de santé publique, les pouvoirs publics incitent les collectivités à prendre des mesures interdisant la circulation des véhicules les plus polluants. Depuis la fin 2020, sept agglomérations ont créé des zones à faible émission (ZFE), devenues depuis des ZFE-M (Zones à faible émissions mobilité) en France (35 à terme), et l'État songe autoriser les grandes villes (plus de 100.000 habitants) à créer un "tarif de congestion" sur leur territoire (et non plus 150 000 habitants).

La voiture n'est plus reine en ville et encore moins les bienvenues dans les centres-villes... Ces mesures vont venir compliquer le quotidien des professionnels. Alors que les parcs automobiles représentent une dépense majeure dans les budgets, bien souvent le deuxième poste après les salaires, pour pouvoir se déplacer dans le cadre professionnel, plusieurs solutions, sans être nécessairement de réelles alternatives, s'offrent alors : promotion du vélo et du vélo-cargo, autopartage et covoiturage (qui ont du mal à revenir en post-covid), mais aussi micro-mobilité qui remporte déjà un certain succès, bien qu'encore très anarchique, dans la sphère privée.

Autopartage et covoiturage : lent démarrage

Il ne suffit pas de remplacer les véhicules existants par des voitures plus propres pour arriver à une mobilité durable mais de changer notre façon de nous déplacer. Aussi, le "verdissement" des flottes va de pair avec le développement de l'autopartage et du covoiturage, et ce d'autant plus que l'offre de transport public arrive à saturation dans la plupart des grandes villes. Alors qu'actuellement le taux de remplissage des véhicules est de 1,1 personne, faire passer ce chiffre à 2 entraînerait une réduction immédiate du trafic de 30 %.

Rappelons également que 90 % des voitures ne sont affectées qu'à un seul conducteur pour un temps d'utilisation

estimé à seulement 40 %. C'est pourquoi de plus en plus de sociétés font le choix du partage des ressources. Objectifs : réduire la taille et les coûts des parcs automobiles tout en proposant de nouveaux services aux collaborateurs. L'autopartage permet ainsi d'occuper les véhicules qui, 60 % de leur temps restent stationnés sur des parkings et perdent de la valeur. Du fait de leur métier, les Loueurs Longue Durée se sont vite positionnés sur le sujet. Ils proposent ainsi l'autopartage à leurs clients dans le cadre de ce qu'ils appellent une offre globale de mobilité qui n'en est pas une puisqu'elle est restée cantonnée à un service supplémentaire lié à l'automobile et pas du tout inscrite dans un package pluri ou multimodal...

Avec la poussée du vélo, voire du vélo de fonction... et des autres engins de la micromobilité est apparu le forfait mobilité que certains présentent comme une alternative au véhicule de fonction... alors qu'il ne s'agit là que d'une autre solution pour un forfait annuel de 500 € alors que le véhicule de fonction, certes avantage en nature, équivaut à un montant de 400 à 800 € par mois (selon le véhicule), corvéable à merci (7j/7, 12 mois/an), disposant d'une carte énergie et permettant de transporter 5 personnes à la fois et leurs bagages, par tous les temps et en totale liberté (pas de contraintes horaires)... Qui dit mieux ?

Forfait et crédit mobilité pour une mobilité durable

L'idée est de réunir en un seul forfait une offre unique et illimitée alliant les transports en commun, les moyens de déplacement partagés et l'utilisation des NVEI (nouveaux véhicules électriques individuels). L'objectif poursuivi étant d'inciter les Français à abandonner leur voiture personnelle.

Le Gouvernement propose simplement de donner aux autorités locales « des outils » pour favoriser le covoiturage, tels que l'aménagement de voies réservées aux véhicules transportant plusieurs personnes. Aussi, la création d'un « forfait mobilité durable qui existe depuis 2019. Les entreprises pourront contribuer aux frais de déplacements domicile-travail à vélo ou en covoiturage de leurs salariés pour un montant pouvant aller jusqu'à 700 € à l'année (2022 et 2023). Facultatif, il remplacera l'indemnité kilométrique (vélo). L'État, en tant qu'employeur, va mettre en place ce forfait pour tous tous les agents de la fonction publique depuis 2020.

En parallèle les sociétés qui proposeront à leurs salariés des flottes de vélos

électriques (ou non) pourront déduire du montant de leur impôt sur les sociétés « les frais générés par la mise à disposition de vélos, dans la limite de 25 % des frais engagés pour l'achat ou l'entretien de la flotte ». Le Gouvernement a également décidé d'introduire le vélo dans le barème kilométrique fiscal permettant aux professionnels de se faire rembourser les frais supportés au même titre que s'ils avaient utilisé une voiture ou un deux-roues motorisé.

Autre solution, plus intéressante pour les salariés et les entreprises : le crédit-mobilité (entre 3 000 et 10 000 euros par an), certes considéré, à l'instar d'un véhicule de fonction, comme un avantage en nature mais beaucoup plus souple puisque composé de l'attribution ou non d'un véhicule et/ou une enveloppe budgétaire à utiliser et consommer comme bon vous semble !

Si l'on ne peut éviter le développement des mobilités sous toutes leurs formes, on doit tout faire pour qu'elles soient moins coûteuses, tout en restant plus propres, plus sûres et plus humaines. Pour y parvenir les pouvoirs publics et les acteurs de ce marché doivent passer au multi comme à l'intermodal !

Enjeux et avantages du MaaS !

Pour combiner tous les modes de transports, optimiser ses déplacements et regrouper leur paiement, la formule magique c'est le MaaS, pour "Mobility as a Service" qui commence à émerger ici ou là. Mais le chemin est encore long et compliqué. Il faut compiler quantité de données, les structurer, les agréger puis restituer le meilleur parcours possible au meilleur coût ou selon les critères sélectionnés. Le tout, naturellement en temps réel...

Si l'IA, l'intelligence artificielle est d'un grand secours en la matière, nombreux et non des moindres acteurs (Google) ont pour l'instant renoncé. Une raison à cela, développer une appli miracle et mondiale qui coche toutes les cases est pour lors impossible. En revanche localement (région, métropole...) c'est possible, mais cela n'intéresse alors pas les géants du secteur. Et la France n'est pas en reste sur le sujet puisque cinq applications MaaS (8 en Europe) fonctionnent déjà regroupant : métro, tramway, bus, parking, covoiturage, autopartage, train, RER, vélos, trottinettes, scooters et voitures partagées. ■

YVES GUITTAT

Directeur de la rédaction d'AgoraNews Mobilité

**ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS ET PARTS DE MARCHÉ PAR TYPE D'ACHETEUR (DONT LES FLOTTES)
10 MOIS 2022 PAR RAPPORT À 10 MOIS 2021, 2019 ET 2018**

DONNÉES PAR TYPE D'ACHETEURS	Dix mois 2018	Dix mois 2019	Dix mois 2021	VAR Dix mois 2021/2019	Dix mois 2022	VAR Dix mois 2022/2021	VAR Dix mois 2022/2019
MARCHÉ DES SOCIÉTÉS							
Voitures particulières	602 599	632 853	524 234	-17,16%	454 043	-13,39%	-28,25%
Dont entreprises (RC)	206 186	227 137	204 584	-9,93%	181 159	-11,45%	-20,24%
Dont loueurs courte durée (LCD)	218 285	210 526	144 930	-31,16%	109 327	-24,57%	-48,07%
Dont loueurs longue durée (LLD)	178 128	195 190	174 720	-10,49%	163 557	-6,39%	-16,21%
Dont Total Loueurs (LCD + LLD)	396 413	405 716	319 650	-21,21%	272 884	-14,63%	-32,74%
Véhicules utilitaires légers	299 244	314 261	284 044	-9,62%	222 921	-21,52%	-29,07%
Dont entreprises (RC)	199 001	214 188	196 311	-8,35%	153 725	-21,69%	-28,23%
Dont loueurs courte durée (LCD)	25 302	27 534	22 507	-18,26%	18 776	-16,58%	-31,81%
Dont loueurs longue durée (LLD)	74 941	72 539	65 226	-10,08%	50 420	-22,70%	-30,49%
Dont Total Loueurs (LCD + LLD)	100 243	100 073	87 733	-12,33%	69 196	-21,13%	-30,85%
TOTAL SOCIÉTÉS	901 843	947 114	808 278	-14,66%	676 964	-16,25%	-28,52%
Dont total LCD*	243 587	238 060	167 437	-29,67%	128 103	-23,49%	-46,19%
Dont total LLD*	253 069	267 729	239 946	-10,38%	213 977	-10,82%	-20,08%
Dont Total Loueurs*	496 656	505 789	407 383	-19,46%	342 080	-16,03%	-32,37%
Part LCD en %	27,01%	25,14%	20,72%	-4,42	18,92%	4,49	-6,22
Part LLD en %	28,06%	28,27%	29,69%	1,42	31,61%	-2,92	3,34
Part Total Loueurs	55,07%	53,40%	50,40%	-3,00	50,53%	1,56	-2,87
Dont total Entreprises (RC)	405 187	441 325	400 895	-9,16%	334 884	-16,47%	-24,12%
Part Total Entreprises	44,93%	46,60%	49,60%	3,00	49,47%	-1,56	2,87
MARCHÉ DES ADMINISTRATIONS							
Voitures particulières	10 224	17 774	15 270	-14,09%	14 764	-3,31%	-16,93%
Véhicules utilitaires légers	6 827	10 228	8 407	-17,80%	6 756	-19,64%	-33,95%
TOTAL ADMINISTRATIONS	17 051	28 002	23 677	-15,45%	21 520	-9,11%	-23,15%
TOTAL FLOTTES** (SOCIÉTÉS + ADMINISTRATIONS)	918 894	975 116	831 955	-14,68%	698 484	-16,04%	-28,37%
Dont voitures particulières	612 823	650 627	539 504	-17,08%	468 807	-13,10%	-23,28%
Dont véhicules utilitaires légers	306 071	324 489	292 451	-9,87%	229 677	-21,46%	-29,22%
PART VP / VUL DANS LE MARCHÉ FLOTTES	918 894	975 116	831 955	-14,68%	698 484	-16,04%	-28,37%
Part voitures particulières	66,69%	66,72%	64,85%	-1,87	67,12%	3,47	0,40
Part véhicules utilitaires légers	33,31%	33,28%	35,15%	1,87	32,88%	-3,47	-0,40
MARCHÉ DES VÉHICULES COLLABORATEURS ET CONSTRUCTEURS							
Dont voitures particulières	62 764	63 757	32 083	-49,68%	22 746	-29,10%	-64,32%
Dont véhicules utilitaires légers	4 752	6 630	2 315	-65,08%	933	-59,70%	-85,93%
TOTAL DES VÉHICULES COLLABORATEURS ET CONSTRUCTEURS	67 516	70 387	34 398	-51,13%	23 679	-31,16%	-66,36%
MARCHÉ DES VÉHICULES DE DÉMONSTRATION (VD) + GARAGES							
Dont voitures particulières	282 539	302 646	224 570	-25,80%	184 052	-18,04%	-39,19%
Dont véhicules utilitaires légers	31 890	30 024	28 444	-5,26%	28 004	-1,55%	-6,73%
TOTAL DES VÉHICULES DE DÉMONSTRATION (VD) + GARAGES	314 429	332 670	253 014	-23,94%	212 056	-16,19%	-36,26%
MARCHÉ DES PARTICULIERS							
Dont voitures particulières	849 049	786 080	570 604	-27,41%	549 023	-3,78%	-86,20%
Dont véhicules utilitaires légers	35 635	36 755	38 917	5,88%	27 641	-28,97%	-59,25%
TOTAL PARTICULIERS	884 684	822 835	609 521	-25,92%	576 664	-5,39%	-79,21%
MARCHÉ TT (TOURISME TEMPORAIRE)							
Dont voitures particulières	29 305	27 244	12 131	-55,47%	12 420	2,38%	-54,41%
Dont véhicules utilitaires légers	4	7	7	0,00%	4	0,00%	300,00%
TOTAL TT	29 309	27 251	12 138	-55,46%	12 424	2,36%	-54,41%
MARCHÉ TOTAL FRANCE							
TOTAL	2 214 832	2 228 259	1 741 046	-21,87%	1 522 807	-12,53%	-31,66%
Dont voitures particulières	1 836 480	1 830 354	1 378 892	-24,67%	1 237 048	-10,29%	-32,41%
Dont véhicules utilitaires légers	378 352	397 905	362 154	-8,98%	285 759	-21,09%	-28,18%
Part VP dans le marché global	82,92%	82,14%	79,20%	-2,94	81,23%	1,90	-0,91
Part VUL dans le marché global	17,08%	17,86%	20,80%	2,94	18,77%	-1,90	0,91
Véhicules collaborateurs et constructeurs dans le marché total	3,05%	3,16%	1,98%	-1,53	1,55%	-0,14	-1,61
Véhicules de démonstration (VD) + garages dans le marché global	14,20%	14,93%	14,53%	-2,43	13,93%	0,04	-0,60
Particuliers dans le marché global	39,94%	36,93%	35,01%	-1,92	37,87%	1,55	0,94
Administrations dans les flottes	1,86%	2,87%	2,85%	-0,02	3,08%	-0,57	0,21
Entreprises (Sociétés et LLD) dans les flottes	71,64%	72,71%	77,03%	4,32	78,58%	-3,85	5,87
Entreprises (Sociétés et LLD) dans le marché global	29,72%	31,82%	36,81%	4,99	36,04%	-3,03	4,22
VP Flottes dans VP total	33,37%	35,55%	39,13%	3,58	37,90%	-0,09	-1,23
VUL Flottes dans VUL total	80,90%	81,55%	80,75%	-0,80	80,37%	-2,95	-1,18
Marché des flottes dans le marché total	41,49%	43,76%	47,78%	4,02	45,87%	-1,46	2,11

* Par loueurs, nous entendons les loueurs identifiés comme tels (LCD et LLD). Les ventes en LLD réalisées par les concessionnaires, le plus souvent répertoriées dans d'autres catégories, n'entrent pas nécessairement en ligne de compte.

** Les flottes regroupent les Sociétés (loueurs inclus) et les Administrations. Copyright : YG - ANews-Mobility.fr®