

MOBILITÉ
DES SALARIÉS

OFFERT PAR



michel creuzot
vous simplifie l'entreprise

Membre du groupe  France Défi



Vers une mobilité responsable

Quelle que soit sa taille et même si elle n'a aucun besoin de véhicule pour les trajets professionnels, une entreprise peut – voire doit – se pencher sur les questions de mobilités. De celle de ses salariés, tout d'abord, pour leurs trajets domicile-travail, comme celle des dirigeants, pour les mêmes raisons, a minima. Car réfléchir aux modes de déplacement, c'est agir pour la qualité de l'air, la santé et le bien-être des collaborateurs et associés. C'est aussi lutter contre le dérèglement climatique, mieux identifier ses besoins et cadrer son budget dédié. C'est, enfin, valoriser sa marque employeur, la fidélisation et l'attractivité de son entreprise. Les enjeux sont tels que les questions sont pléthore. Ce dossier thématique s'appuie sur l'expertise des professionnels de la mobilité et du chiffre pour faire le point et vous donner les informations essentielles.

Au sommaire

Les questions de mobilité, un enjeu incontournable pour les entreprises

Page 04

1/ DES MOBILITÉS VARIÉES SELON LES USAGES

Transport des salariés : que peut proposer l'employeur ?

Page 07

Comment mettre en place un plan de mobilité employeur ?

Page 10

Forfait mobilités durables comment fonctionne ce dispositif ?

Page 12

Versement mobilité régional et rural : comment ça marche ?

Page 14

Autopartage une solution de mobilité aux multiples bienfaits

Page 16

Véhicule de société : quelles obligations pour le chef d'entreprise ?

Page 18

Quelles implications dans l'usage des vélos ou trottinettes ?

Page 20

Comment choisir un véhicule utilitaire en cohérence avec ses usages ?

Page 22

Suppression des ZFE : vers la fin des contraintes de circulation dans les grandes agglomérations ?

Page 24

2/ OPTIMISER LA GESTION DES VÉHICULES

Véhicules de société ou personnels : comment faire son choix ?

Page 27

Entreprise : quelles assurances choisir pour vos véhicules professionnels ?

Page 29

Mobilité douce : quelles implications en termes d'assurance ?

Page 31

Votre salarié utilise son véhicule personnel : quelles implications en termes d'assurance ?

Page 33

Bornes de recharge électrique : quelle installation pour votre entreprise ?

Page 35

Mettre une flotte de vélos à disposition de ses salariés, comment ça marche ?

Page 38

Conflit en leasing : comment gérer cette situation avec le leaseur ?

Page 40

Acheter ou louer ses véhicules : quelles implications pour l'entreprise ?

Page 42

Véhicules en leasing ou en location longue durée : comment choisir ?

Page 45

Véhicules peu polluants : quelles sont les aides à l'achat ?

Page 47

Voitures électriques : sont-elles vraiment avantageuses ?

Page 49

Véhicules de société : TVA et TVS

Page 51

Véhicules propres : la déduction exceptionnelle remaniée

Page 53

Véhicule utilitaire ou particulier : quelles sont les règles d'amortissement ?

Page 55

3/ L'IMPORTANCE DE LA PRÉVENTION

Taxe annuelle incitative sur les flottes : comment ça marche ?	Page 58
Accident de trajet : entre obligations réglementaires et prévention	Page 60
Infractions routières : comment les gérer en tant qu'employeur ?	Page 62
Deux-roues électriques : quelles précautions face au risque incendie ?	Page 64
Véhicules d'entreprise : quelles exigences en matière d'émissions de CO2 ?	Page 66
Sensibiliser ses collaborateurs à l'écoconduite : quels sont les avantages ?	Page 69
Engager les salariés dans la démarche de transition électrique	Page 71

4/ L'IMAGE DE L'ENTREPRISE

Avantages en nature : une évaluation en hausse pour les véhicules	Page 74
Véhicule de fonction : quels avantages pour le salarié et l'entreprise ?	Page 76
Mobilités douces : un levier stratégique au service des RH	Page 78
Le choix de véhicule, un moyen d'afficher les valeurs de l'entreprise ?	Page 80
La mobilité, un enjeu majeur pour la RSE	Page 82

En 2015, France Défi a créé un site d'information, Experts & Décideurs, à destination des entrepreneurs et des dirigeants d'associations. Le dossier que nous vous proposons dans ces pages en est extrait.

www.experts-et-decideurs.fr

LES QUESTIONS DE MOBILITÉ, UN ENJEU INCONTOURNABLE POUR LES ENTREPRISES

Électrification, développement des mobilités douces, les usages en termes de déplacement se transforment en réponse à des enjeux économiques, environnementaux et de santé. Des évolutions dont les entreprises doivent se saisir pour accompagner ou impulser les changements ou, a minima, se conformer aux nouvelles attentes, légales et sociétales, en la matière.

La guerre en Iran, déclenchée par les États-Unis et Israël le 28 février 2026, et la hausse des prix des carburants ont remis le sujet de la mobilité sur le devant de la scène. Mais qu'il y ait ou non des tensions sur le pétrole, les déplacements font partie du quotidien et donc des préoccupations de très nombreux salariés et dirigeants.

Depuis plusieurs années, les pratiques en la matière évoluent. Selon une étude publiée par le Cerema fin 2025, le développement du télétravail se traduit par une baisse sensible des déplacements liés au travail. La marche et le vélo sont aussi de plus en plus utilisés. Dans les grands centres urbains, ces modes actifs représentent désormais 44 % des déplacements de moins de 10 km. Si la voiture est loin de disparaître, les mobilités se diversifient et les entreprises ont toutes les raisons de s'y intéresser, voire de contribuer à impulser ce changement.



Dans les grands centres urbains, la marche et le vélo représentent 44 % des déplacements de moins de 10 km.

ADOBESTOCK © DG PHOTO STOCK



— L'heure est
à l'optimisation et
à la décarbonation
des mobilités,
par exemple
à travers
l'autopartage
et le choix
de véhicules
peu polluants.

DES OBLIGATIONS TRANSFORMÉES EN ATOUTS

Susceptibles de générer du stress, les trajets domicile-travail et professionnels sont aussi porteurs d'enjeux logistique et de sécurité. Au-delà des obligations qui lui incombent sur le sujet, la manière dont l'entreprise oriente et accompagne la mobilité de ses collaborateurs peut être un levier de fidélisation, à travers la mise en place de certains avantages, comme le véhicule ou le vélo de fonction. Cela peut servir son image et sa marque employeur.

RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Réfléchir à ces déplacements est aussi incontournable pour lutter contre le réchauffement climatique. Les transports représentent plus du tiers des émissions de gaz à effet de serre de la France, et 13 % des émissions de ce secteur sont le fait des trajets domicile-travail. Ils ont également un impact majeur sur la qualité de l'air à travers l'émission de différents polluants. De quoi pousser les entreprises à s'attaquer à ce sujet dans le cadre de leur stratégie de responsabilité sociétale.

INCITATION ET SOUTIEN DES POUVOIRS PUBLICS

Celles qui ne le feraient pas spontanément y sont encouragées par les pouvoirs publics, et ce en dépit des atermoiements actuels concernant, par exemple, les zones à faibles émissions. Dès 2019, la loi d'orientation des mobilités a introduit des obligations de verdissement progressif des flottes automobiles et imposé la mobilité comme un sujet des négociations annuelles obligatoires.

La taxe annuelle incitative introduite en 2025 va dans le même sens en imposant une part croissante de véhicules à faibles émissions dans les parcs des entreprises. De manière générale, la fiscalité sur les véhicules d'entreprise accroît de plus en plus le coût de détention des modèles les plus polluants.

L'heure est donc à l'optimisation et la décarbonation des mobilités, par exemple à travers l'autopartage et le choix de véhicules peu polluants qu'ils soient de tourisme ou utilitaires, et à la diversification des moyens de déplacement, en favorisant par exemple recours au vélo ou au vélo-cargo.

DÉFINIR UNE STRATÉGIE, DES OUTILS, DES FINANCEMENTS

Cela ne peut se faire sans réflexion. L'analyse des usages dans l'entreprise est une première étape nécessaire pour celles qui souhaitent définir une stratégie en la matière, qu'un plan de mobilité employeur peut formaliser. Les outils RH et les modalités pratiques à privilégier - location ou achat de véhicule, mise à disposition de vélos, forfait mobilité durable - sont ensuite à déterminer. Cela pose la question du financement de cette transition et des aides disponibles, mais aussi des responsabilités associées : quelles infrastructures (bornes de recharge, parkings), quelles formations et quels équipements doivent être proposés pour assurer la sécurité des déplacements ? L'enjeu est également humain : passer à l'électrique ou adopter les mobilités douces ne peut se faire sans l'adhésion des salariés.

NE PAS HÉSITER À SE FAIRE ACCOMPAGNER

La stratégie adoptée par l'entreprise concernant la mobilité a également des impacts en termes de gestion, sur le plan fiscal, comptable s'agissant par exemple du traitement de l'amortissement, ou en matière d'assurances. C'est pourquoi l'accompagnement de spécialistes de la mobilité mais aussi de professionnels du chiffre capables d'éclairer les décisions des dirigeants et dirigeantes peut s'avérer précieux. ■



1

DES MOBILITÉS VARIÉES
SELON LES USAGES

OPTIMISER LA GESTION
DES VÉHICULES

L'IMPORTANCE
DE LA PRÉVENTION

L'IMAGE DE L'ENTREPRISE



TRANSPORT DES SALARIÉS : QUE PEUT PROPOSER **L'EMPLOYEUR ?**

Quelles sont les obligations d'une entreprise pour le transport des salariés ? Différents types de frais peuvent ou doivent être pris en charge et les outils pour le faire favorisent désormais les mobilités durables.

Sous l'effet du développement du télétravail, du déploiement d'infrastructures et de services favorables aux mobilités douces, des hausses récurrentes du prix des carburants, les habitudes de déplacement ont changé ces dernières années. Mais le transport et son coût demeurent une question quotidienne pour de nombreux salariés.

Pour les entreprises, la prise en charge de ces frais relève en partie d'une obligation mais elles ont également la possibilité d'aller plus loin, notamment pour encourager la transition vers des mobilités décarbonées. Cet engagement peut s'inscrire dans leur stratégie de responsabilité sociale des entreprises, viser à convaincre les salariés d'opter pour de nouvelles habitudes ou s'intégrer à une politique RH calquée sur les aspirations de collaborateurs déjà convaincus.

PARTICIPATION AUX FRAIS DE TRANSPORT COLLECTIF...

Globalement, deux modalités de prise en charge des frais liés aux trajets domicile-travail sont possibles. La prise en charge par l'employeur des frais d'abonnement aux transports collectifs ou de services publics de location de vélos, par exemple, est obligatoire. L'employeur – de droit privé ou public – doit prendre en charge au moins 50% du prix des titres d'abonnements souscrits



Globalement, deux modalités de prise en charge par l'entreprise des frais liés aux trajets domicile-travail des salariés sont possibles.

ADOBESTOCK © WALDEN ZIMKOVIC

■ Bien qu'encore peu utilisé, le forfait mobilités durables séduit des entreprises de tailles variées.

par ses salariés pour l'intégralité du trajet entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accompli au moyen de services de transports publics, même si plusieurs abonnements sont nécessaires à la réalisation de ce trajet (train + bus par exemple).

Tous les salariés sont concernés, y compris ceux à temps partiel. En cas de mi-temps ou plus, le salarié est remboursé dans les mêmes conditions que les salariés à temps complet. Et en cas d'horaire inférieur à un mi-temps, le salarié bénéficie d'une prise en charge au prorata du nombre d'heures travaillées par rapport à un mi-temps.

La prise en charge de ces frais de transport collectif est exonérée de cotisations sociales jusqu'à 75% des coûts des titres d'abonnement pour le salarié.

... VOIRE AUX FRAIS DE TRANSPORT INDIVIDUEL

L'employeur peut également prendre l'initiative d'assumer les frais de transport personnel. Cette prise en charge doit alors être prévue par un accord collectif ou par une décision de l'employeur. La prise en charge prend la forme d'une prime carburant couvrant tout ou partie des dépenses de carburant (ou des frais d'alimentation d'un véhicule électrique) des salariés sous certaines conditions et limites.

Pour 2026, ces critères doivent être assouplis dans le cadre des mesures d'aides annoncées pour faire face à la hausse du prix des carburants, et le plafond annuel de la prime est passé de 300 à 600 euros pour les carburants, montant déjà prévu pour la recharge de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène.

L'employeur peut aussi faire le choix de verser une indemnité kilométrique calculée selon le barème des frais professionnels publié par l'administration fiscale. Les indemnités kilométriques ainsi versées peuvent être exonérées de cotisations sociales dès lors que le salarié est obligé d'utiliser son véhicule personnel, que leur montant respecte le barème fiscal et que les déplacements sont justifiés.

600 EUROS EXONÉRÉS D'IMPÔT SUR LE REVENU ET DE COTISATIONS

En matière de mobilité et de transport, les employeurs disposent donc d'une certaine latitude, notamment depuis l'introduction en 2020 du forfait mobilités durables. Bien qu'encore peu utilisé – seuls 7% des salariés du privé déclarent qu'il est déployé dans leur entreprise selon le baromètre 2025 du ministère de l'Écologie –, l'outil a séduit des sociétés de tailles variées. EDF, par exemple ou Naturalia, mais aussi de petites structures. Klaxit (covoiturage courte distance), PMP (conseil en stratégie) et Patchwork (espaces de coworking) l'ont ainsi adopté dès son introduction via la carte de crédit dédiée à la mobilité de Betterway.

DES CUMULS POSSIBLES

Ce forfait permet à l'employeur de prendre en charge de manière facultative les frais de déplacement des salariés qui se rendent au travail à vélo, en covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ou grâce à des engins de déplacement personnels, en location ou en libre-service, comme les scooters et les trottinettes électriques. Son montant maximal est de 600 euros par an et par salarié, pour être exonéré d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales, dont 300 euros au maximum de prime carburant en cas de cumul des deux dispositifs. Il doit être mentionné sur la fiche de paie.

Il est aussi possible de cumuler ce forfait avec la prise en charge des abonnements de transports publics ou de services publics de location de vélo dans la limite globale de 900 euros par an et par salarié. L'employeur doit en faire bénéficier l'ensemble des salariés éligibles selon les mêmes modalités.

MODALITÉS PRATIQUES DE MISE EN PLACE DU FORFAIT

Pour mettre en place le forfait mobilités durables, l'entreprise peut passer par un accord collectif. L'accord d'entreprise ou de branche définit le montant et les modes d'attribution du forfait mobilités durables par l'employeur à ses salariés. En l'absence d'accord, l'employeur définit lui-même le montant et les modes de prise en charge des frais de déplacement par le forfait mobilités durables. Il doit consulter le comité social et économique (CSE).

Si l'employeur change ses caractéristiques, il doit en avertir les salariés au moins un mois à l'avance. De son côté, le salarié doit fournir une attestation sur l'honneur ou un justificatif d'utilisation d'un mode de transport visé par le forfait.

Les salariés à temps partiel sont également concernés. Pour eux, la prise en charge dépend de la durée de leur travail. Si la durée est inférieure à 50 % de la durée légale du travail, la prise en charge de l'employeur est proportionnelle à cette durée de travail. Dans le cas inverse, le forfait s'applique comme pour un salarié à temps complet.

L'indemnité kilométrique vélo que certaines entreprises versaient à leurs salariés avant l'introduction du forfait mobilités durables y est désormais intégrée.

LE VÉLO DE FONCTION, UNE SOLUTION QUI PROGRESSE

Les employeurs proposent parfois des voitures de fonction, mais qu'en est-il du vélo de fonction ? Preuve d'une adhésion de plus en plus forte, en 2024, le nombre de vélo de fonction était estimé à 20 000 en France.

Les tarifs restent accessibles : compter autour de 20 à 30 euros mensuels par vélo, ou quelques euros de plus s'il est électrique (le tarif comprend l'antivol, l'assurance, l'entretien et l'assistance). Par ailleurs, l'entreprise bénéficie alors d'un avantage fiscal : une réduction d'impôt sur les sociétés de 25 % du coût de la location pour un contrat d'au moins 36 mois, ou, en cas d'achat des vélos, de 25 % du montant en dotation aux amortissements. Cette réduction d'impôt s'applique aux frais générés par la mise à disposition gratuite de flottes de vélos à destination des salariés, jusqu'au 31 décembre 2027. ■

COMMENT METTRE EN PLACE UN PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR ?

Le plan de mobilité employeur est obligatoire depuis 2020 pour les entreprises de 50 salariés et plus. Quels sont les avantages concrets ?

Les entreprises peuvent mettre en place un plan de mobilité employeur pour favoriser les alternatives à la voiture individuelle. Rendre les trajets domicile-travail moins polluants est une obligation pour les PME de plus de 50 salariés.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le plan de mobilité (PDM) employeur est une obligation légale pour les entreprises qui rassemblent plus de 50 salariés sur un même site, en vertu de la loi d'orientation et de mobilité (LOM) de 2019. Son objectif est d'encourager les moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), alors que 31 % des émissions sont dues aux transports en France.

Quelle que soit la taille d'une TPE-PME, mettre en place un plan de mobilité améliore le bilan carbone de l'entreprise et participe ainsi à des objectifs RSE (responsabilité sociale et environnementale), de durabilité et de transition écologique. Il peut améliorer la qualité de vie au travail des salariés, qu'il importe de bien associer aux décisions.

ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS

Dresser un état des lieux des conditions de mobilité des salariés sur les trajets domicile-travail permet d'établir un programme d'actions.

Encourager les déplacements alternatifs à la voiture (utilisée par 74 % des actifs pour leur trajet domicile-travail) passe par l'incitation à utiliser les trans-



31 %

des émissions de gaz à effet de serre
sont dues aux transports en France.

ADOBESTOCK ©ISTOCKBUSTERS

— Si une PME propriétaire ou locataire unique d'un bâtiment dispose d'un parking d'au moins 20 places, elle doit proposer un espace sécurisé pour les vélos.

ports en commun (16% des actifs se rendent au travail en train, bus, métro, tramway...), évidemment là où cela est possible. La PME peut par exemple rembourser les frais de transport au-delà de sa participation obligatoire de 50% aux abonnements.

Quand les conditions le permettent, les mobilités dites durables peuvent être encouragées : le vélo (6% des actifs l'utilisent) ou la marche (2%). L'employeur peut par exemple mettre à disposition une flotte de vélo, qui lui donne droit à une réduction d'impôt sur les sociétés.

Si les déplacements doivent se faire en voiture, l'entreprise peut inviter au covoiturage ou à l'autopartage (la PME met des voitures à disposition). Ces organisations peuvent se faire en commun avec des entreprises voisines.

Enfin, pour réduire les mobilités à la source, le télétravail, qui n'est bien sûr pas possible pour tous les métiers et doit être bien organisé, permet de limiter les déplacements.

UNE FLOTTE AUTOMOBILE PLUS PROPRE

Le renouvellement de la flotte automobile est l'occasion de se doter de véhicules plus « propres », en bénéficiant des éventuels bonus écologiques. Il existe une obligation légale pour les entreprises qui gèrent plus de 100 véhicules dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Depuis le 1^{er} janvier 2024, lors d'un renouvellement de flotte, 20% de leurs voitures doivent être à faible émissions de GES. La proportion passera à 40% en 2027 et 70% en 2030.

Des obligations qui régissent le stationnement à proximité de l'entreprise incitent à une mobilité plus durable. Si la PME propriétaire ou locataire unique d'un bâtiment dispose d'un parking d'au moins 20 places, elle doit proposer un espace sécurisé pour les vélos. Au 1^{er} janvier 2025, un point de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable devra être installé dans tout parking de 20 places, et un point de recharge de plus sera ajouté toutes les 20 places supplémentaires. ■

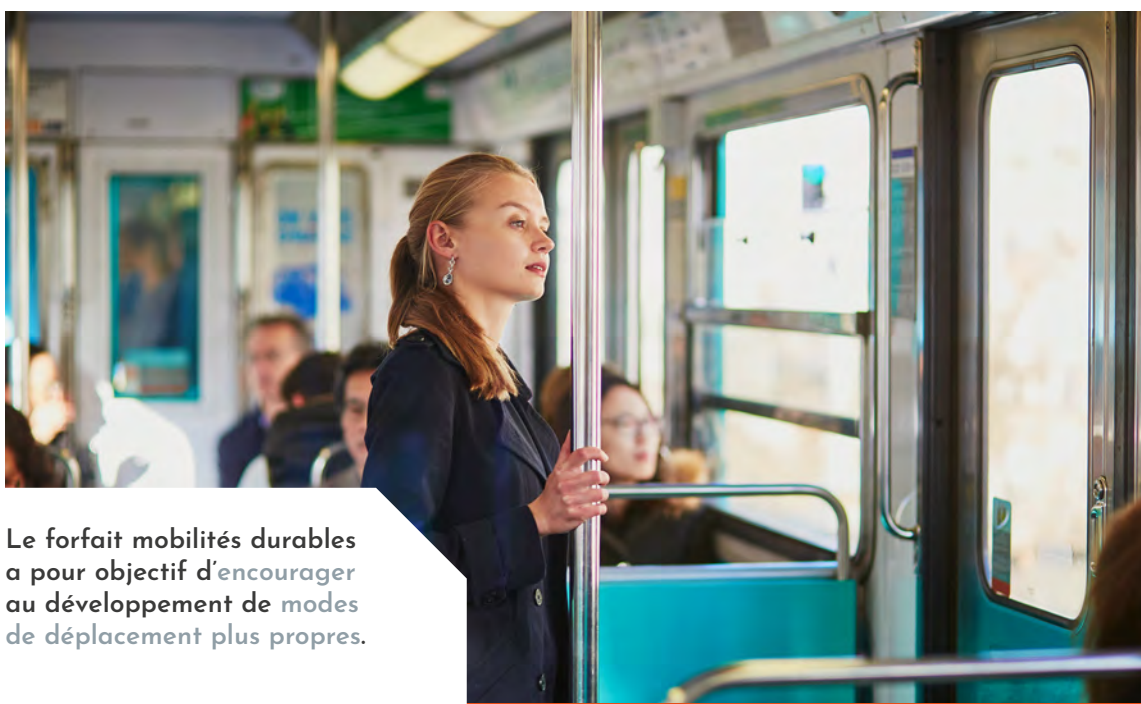
FORFAIT MOBILITÉS DURABLES : COMMENT FONCTIONNE CE DISPOSITIF ?

Créé par la loi d'orientation des mobilités et introduit en 2020, le forfait mobilités durables permet aux entreprises de prendre en charge tout ou partie des frais de transports personnels de leurs collaborateurs pour leurs déplacements domicile-travail.

Créé par la loi d'orientation des mobilités et introduit en 2020, le forfait mobilités durables (FMD) a pour objectif d'encourager au développement de modes de déplacement plus propres. Il voit son intérêt renforcé à l'heure de la crise énergétique et des pressions sur le pouvoir d'achat et alors que son plafond a été rehaussé pour 2022 et 2023. Ce dispositif permet aux entreprises, de manière facultative, de prendre en charge tout ou partie des frais de transports personnels de leurs collaborateurs pour leurs déplacements domicile-travail effectués grâce à des moyens de mobilités douces.

DE NOMBREUX MODES DE DÉPLACEMENT VISÉS

Cela recouvre un large champ de possibilités. Sont ainsi concernés les déplacements effectués à vélo ou à vélo électrique, qu'il s'agisse de la bicyclette personnelle du salarié ou d'une monture louée. Le covoiturage entre aussi dans le champ du FMD, comme l'autopartage de véhicules électriques, hybrides rechargeables et hydrogènes, les déplacements utilisant un cyclomoteur ou une motocyclette en location ou en libre-service, ceux effectués en transports en commun (pour les frais hors abonnement).



Le forfait mobilités durables a pour objectif d'encourager au développement de modes de déplacement plus propres.

ADOBESTOCK ©KATERINA POKROVSKY

— Lorsqu'elle le met en place, l'entreprise doit s'assurer de récupérer, au moins une fois par an, auprès de chaque salarié un justificatif du recours au mode de transport ciblé.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, les « engins de déplacement personnel motorisés des particuliers » sont également concernés, à savoir les trottinettes ou skateboard par exemple. Si ces derniers sont équipés d'un moteur, il doit être électrique et non thermique, précise la FAQ récemment publiée sur le sujet par le ministère de la Transition écologique.

La prise en charge des frais de déplacement effectuée dans le cadre du FMD bénéficie d'une exonération d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales, dans la limite de 600 euros par an et par salarié, dont au maximum 300 euros de prime carburant. Cette limite atteint 900 euros en cas de cumul – autorisé – avec la prise en charge par l'entreprise de l'abonnement de transports en commun du salarié.

FORFAIT MOBILITÉS : ACCORD OU DUE

La mise en place de ce forfait suppose la signature d'un accord d'entreprise ou inter-entreprises ou, à défaut d'un accord de branche. En l'absence d'un tel accord, l'entreprise peut aussi le mettre en œuvre via une décision unilatérale de l'employeur (DUE), après consultation de son comité économique et social s'il y en a un. Les modalités du forfait, son montant et ses critères d'attribution seront définis dans ce texte. CDI, CDD, intérimaires, apprentis ou stagiaires, tous les salariés sont concernés, y compris ceux exerçant sur plusieurs lieux de travail ou à temps partiel. « Lorsque l'employeur décide de prendre en charge le FMD, il doit en faire bénéficier, selon les mêmes modalités, l'ensemble des salariés entrant dans le champ d'application », précise le ministère de la Transition écologique.

Le FMD peut prendre plusieurs formes : un montant forfaitaire conditionné à la pratique du vélo, ou fonction de la distance parcourue ou du nombre de jours d'utilisation, une participation aux dépenses d'acquisition, de location ou d'entretien d'un vélo par exemple, un forfait pour la pratique du covoiturage, le remboursement de frais de location de véhicules ou des dépenses de transports en commun pour l'achat des titres hors abonnement.

Lorsqu'elle le met en place, l'entreprise doit s'assurer de récupérer, au moins une fois par an, auprès de chaque salarié un justificatif du recours au mode de transport ciblé. Il peut s'agir d'une simple attestation sur l'honneur, ou de factures mais la FAQ précise que l'entreprise peut aussi « décider de mettre en place des systèmes de contrôle plus rigoureux ».

Il importe en tout cas d'anticiper la gestion administrative que suppose le déploiement de ce forfait mobilités durables mais aussi le budget nécessaire, en interrogeant par exemple les salariés en amont pour connaître les besoins et en tenant compte du fait que l'enveloppe est amenée à grossir, à mesure que les pratiques évoluent. ■

VERSEMENT MOBILITÉ RÉGIONAL ET RURAL : COMMENT ÇA MARCHE ?

Les régions ont désormais la possibilité d'instaurer une nouvelle contribution des entreprises pour financer le développement des transports sur leur territoire.

De nombreuses entreprises sont déjà soumises au versement mobilité qui, en région francilienne et dans de nombreuses grandes villes et agglomérations, peut être mis en place pour financer les transports en commun. À présent, certaines vont devoir se familiariser avec son cousin, le versement mobilité régional et rural (VMRR), créé par la loi de finances pour 2025.

Les modalités d'application ont été précisées par un décret du 1^{er} août. Ce versement n'est pas systématique, mais est décidé par les régions, via une délibération du conseil régional ou de l'organe délibérant de la collectivité de Corse. L'Île-de-France et les outre-mer ne sont pas concernées.

UNE APPRÉCIATION VARIABLE

Le VMRR vise à financer le développement et l'entretien des services de mobilité régionaux et ruraux, comme les trains régionaux par exemple. Il doit, selon ses initiateurs, permettre aux régions d'assurer leur rôle d'autorité organisatrice de la mobilité, que leur a conféré la loi d'orientation des mobilités en 2019, sans les doter des ressources financières correspondantes.

Le sujet fait cependant débat. Si la région Paca l'a institué dans tout son territoire depuis le 1^{er} juillet, et l'Occitanie dans plusieurs communes dès le 1^{er} novembre, certains exécutifs régionaux ont assuré qu'ils n'y auraient pas recours, ne souhaitant pas faire peser cette charge supplémentaire sur les entreprises. C'est le cas dans les Hauts-de-France, la Normandie ou en



Le VMRR vise à financer le développement et l'entretien des services de mobilité régionaux et ruraux, comme les trains régionaux par exemple.

ADOBESTOCK ©FREDP

Auvergne-Rhône Alpes. En Bretagne, en Bourgogne Franche-Comté, en Centre Val de Loire et en Nouvelle Aquitaine, ce nouveau versement devrait s'appliquer à partir du 1^{er} janvier 2026.

TOUTE ENTREPRISE DE PLUS DE 11 SALARIÉS

Comme le versement mobilité, le VMRR concerne les employeurs, privés ou publics, qui emploient 11 salariés et plus. Pour apprécier ce seuil, *« il est tenu compte des effectifs de tous les établissements de l'employeur dans le ressort de la région où est institué le VMRR »*, précise le *Bulletin officiel de la sécurité sociale*. Quelques différences existent par rapport au versement mobilité, notamment le fait que les salariés exerçant plus de trois mois hors du ressort d'un établissement sont pris en compte là où ils sont inscrits au registre unique du personnel et pas exclus du calcul.

UN MAXIMUM DE 0,15 % DES RÉMUNÉRATIONS

Le taux de ce versement est plafonné à 0,15 %. La région peut décider d'appliquer un taux réduit voire un taux nul sur certaines parties de son territoire, par une *« décision motivée »*, et *« selon un critère qu'elle détermine à partir de la densité de la population, de l'offre de mobilité prévue ou mise en place (...) et du potentiel fiscal »*, précise le code général des collectivités territoriales.

La délibération instituant le VMRR doit mentionner les services de mobilité justifiant le taux du versement choisi. Il s'applique sur la somme correspondant à l'ensemble des rémunérations soumises à cotisations sociales versées par l'entreprise à ses salariés. Comme le versement mobilité, il est recouvré par les caisses Urssaf et doit être déclaré via la déclaration sociale nominative (DSN). ■

■ La délibération instituant le VMRR doit mentionner les services de mobilité justifiant le taux du versement choisi.

AUTOPARTAGE : UNE SOLUTION DE MOBILITÉ AUX MULTIPLES BIENFAITS

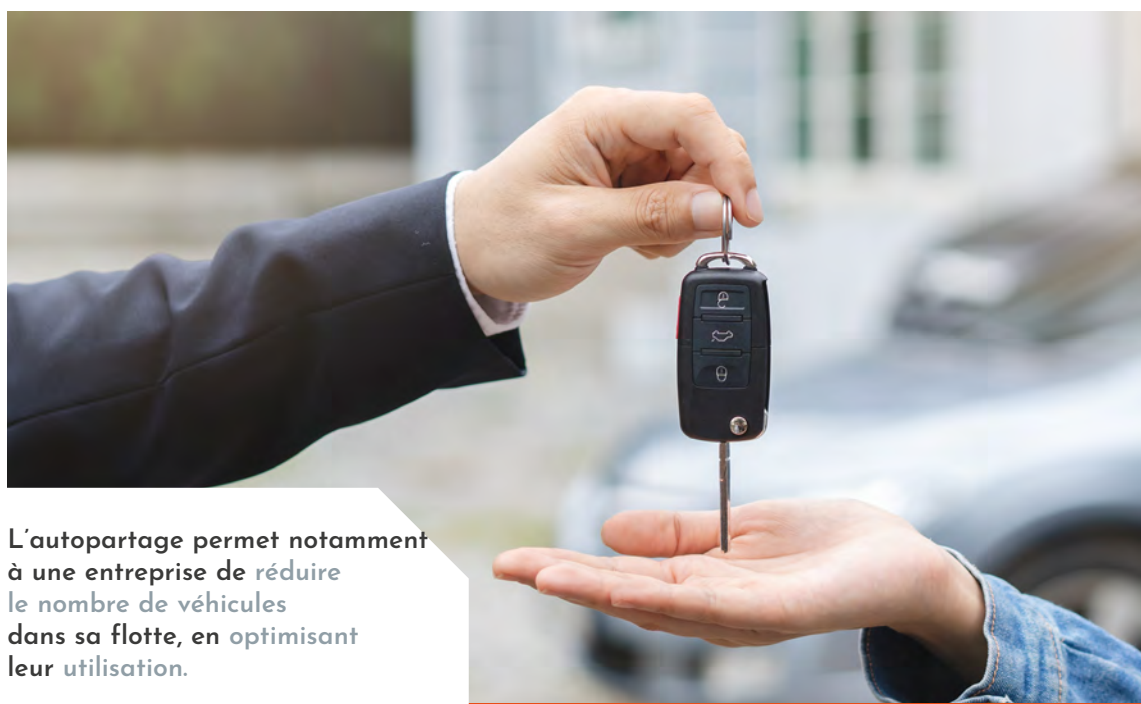
Économique et écologique, l'autopartage gagne des adeptes parmi les entreprises, qui peuvent internaliser ce service ou faire appel à des prestataires.

Son principe, consistant à partager un véhicule entre plusieurs utilisateurs, a d'abord séduit des particuliers. Mais l'autopartage, qui comptait en 2025 plus d'un million d'utilisateurs en France selon le baromètre de l'Association des acteurs de l'autopartage, se développe aujourd'hui au sein des collectivités et des entreprises. Elles sont ainsi de plus en plus nombreuses à proposer une flotte commune de véhicules accessibles à leurs collaborateurs le plus souvent via une plateforme de réservation en ligne.

DES INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES

Cette solution a plusieurs intérêts, notamment économiques. L'autopartage permet en effet à une entreprise de réduire le nombre de véhicules dans sa flotte, en optimisant leur utilisation. Les voitures roulent davantage, conduites par différents collaborateurs, plutôt que de dormir sur le parking. Cela limite les frais d'achat et d'entretien de véhicules comme les dépenses d'assurance ou de stationnement. « Le partage des véhicules permet également de réduire le recours aux taxis et locations de courte durée d'une partie du personnel, donc globalement les frais de transport », souligne le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

L'autre principal argument en faveur de l'autopartage est son intérêt écologique puisqu'il permet réduire le nombre de véhicules nécessaires pour ré-



L'autopartage permet notamment à une entreprise de réduire le nombre de véhicules dans sa flotte, en optimisant leur utilisation.

ADOBESTOCK @PORMEZZ

— Certains
employeurs
en font même
un véritable
avantage
en offrant
la possibilité
d'utiliser
un véhicule
pour des trajets
personnels
le week-end.

pondre à un même besoin de déplacements. L'Ademe a ainsi estimé qu'une voiture en autopartage pouvait remplacer de 5 à 8 voitures personnelles. La mutualisation contribue à « diminuer le nombre de voitures sur les routes, et ainsi à réduire la pollution de l'air associée », écrit l'organisme.

C'est d'autant plus vrai que son adoption par les entreprises s'inscrit souvent dans une stratégie plus globale de verdissement des mobilités. Selon les données récoltées par Mobility tech green, un spécialiste de l'autopartage, auprès de 129 clients, 41,8 % des véhicules mis en autopartage étaient ainsi électriques en 2025.

ALLER AU-DELÀ DES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

Opter pour cette solution peut en outre être une manière de sensibiliser les salariés à la nécessité d'adopter des mobilités plus durables. Le Cerema note d'ailleurs qu'il conduit souvent naturellement les collaborateurs à davantage rationaliser leurs déplacements. Pour eux, la mise en place d'une solution d'autopartage et les services numériques de gestion associés peut être synonyme de plus d'autonomie dans la planification de leurs déplacements. Certains employeurs en font même un véritable avantage en offrant la possibilité d'utiliser un véhicule pour des trajets personnels le week-end.

ANALYSER LES BESOINS

La mise en place d'une flotte de véhicules partagés, qui peut s'intégrer au plan de mobilité obligatoire pour les entreprises de plus de 50 salariés, suppose de procéder au préalable à une analyse fine des besoins de mobilité. Beaucoup d'acteurs optent pour des solutions mixtes en gardant une part de véhicules de fonction ou de société affectés à certains collaborateurs – ceux qui se déplacent beaucoup – et en proposant une flotte en autopartage pour les autres, qui effectuent des trajets plus ponctuellement. Il faut également tenir compte de la situation géographique de l'entreprise : le passage à l'autopartage est d'autant plus facile que des solutions alternatives de mobilité existent, comme c'est généralement le cas en zone urbaine.

UNE ALLIANCE POSSIBLE AVEC D'AUTRES ENTREPRISES

Une fois les besoins clairement identifiés, il faut déterminer le type de véhicules à partager, et choisir si l'entreprise passe par un prestataire ou internalise la gestion de cette flotte, ou encore si elle s'associe avec d'autres entreprises voisines. Les solutions à déployer en termes de système de réservation, de suivi de la flotte, de modalité d'ouverture dématérialisée des véhicules doivent être bien étudiées pour éviter les couacs qui pourraient rebuter les utilisateurs. Dans tous les cas, communication et accompagnement sont nécessaires pour assurer la transition vers ce nouvel usage. Il importe de bien définir les règles d'utilisation des véhicules, par exemple dans le cadre d'une charte, et de veiller à répondre aux éventuelles inquiétudes des salariés, voire de faire évoluer la flotte dans le temps pour mieux l'adapter aux besoins quand cela apparaît nécessaire. ■

VÉHICULE DE SOCIÉTÉ : QUELLES OBLIGATIONS POUR LE CHEF D'ENTREPRISE ?

Entretien, taxe sur les véhicules de société, responsabilité en cas d'infraction... la mise à disposition d'un véhicule de société à ses salariés impose au dirigeant un certain nombre d'obligations.

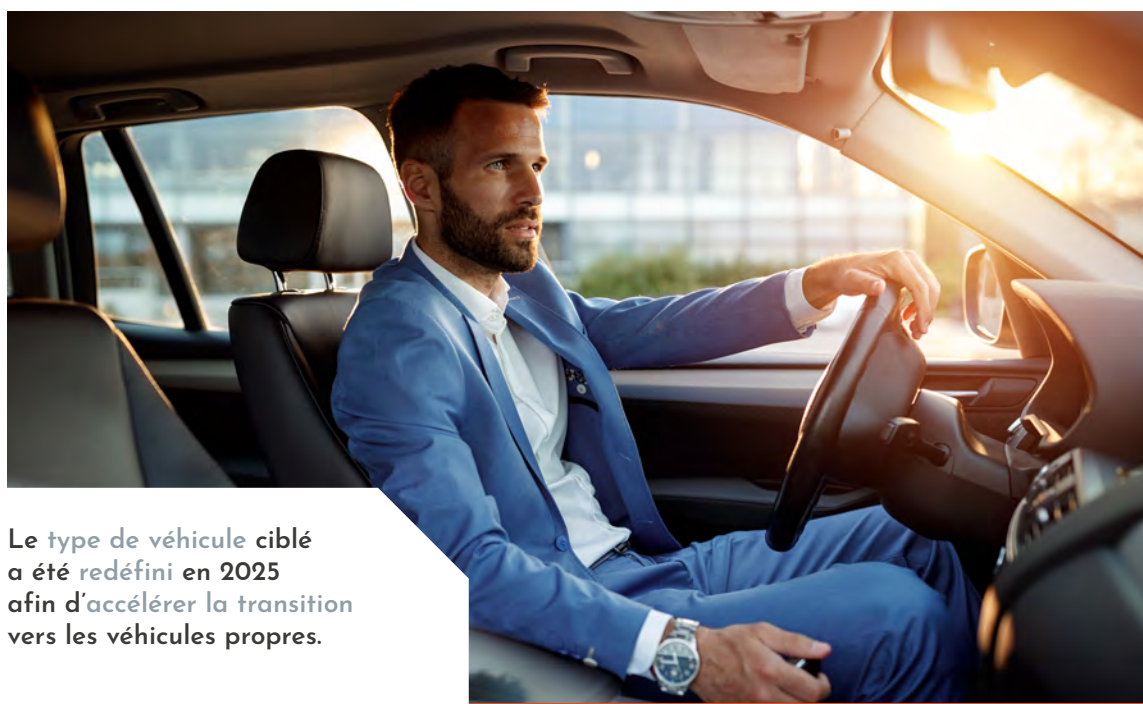
Le véhicule de société – appelé aussi véhicule de service – n'est pas nominatif et peut d'ailleurs être partagé. Il ne peut être utilisé que pour les déplacements professionnels, ce qui le distingue du véhicule de fonction qui, lui, est un élément de rémunération. Son utilisation privée constitue un avantage en nature soumis à cotisations, dont l'évaluation a été considérablement revue à la hausse depuis le 1^{er} février 2025.

En cas de contrôle Urssaf, l'employeur doit pouvoir apporter la preuve de l'utilisation faite du véhicule. Afin d'éviter les déconvenues, mieux vaut encadrer son usage à travers une charte ou une note de service, signée par l'employeur et le salarié.

DEUX TAXES ANNUELLES

Que le véhicule soit de fonction ou de société, le dirigeant a l'obligation de s'acquitter de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et de celle sur les émissions de polluants atmosphériques qui ont remplacé la taxe annuelle sur les véhicules de société depuis 2022. Ces taxes ne s'appliquent pas aux entreprises individuelles ni aux organismes à but non lucratif.

Le type de véhicule ciblé a été redéfini en 2025 afin d'accélérer la transition vers les véhicules propres. Ainsi, les véhicules hybrides n'en sont plus



Le type de véhicule ciblé a été redéfini en 2025 afin d'accélérer la transition vers les véhicules propres.

ADOBESTOCK @LUCKYBUSINESS

— Assurance,
carburant,
entretien,
réparations...,
les frais
du véhicule
de société
sont à la charge
de l'employeur.
En cas d'accident
dû à un mauvais
entretien, il peut
être tenu
responsable.

exonérés. Elles concernent désormais les voitures particulières (catégorie M1) – celles qui permettent le transport de personnes et comptent moins de 9 places assises – et les véhicules de moins de 3,5 tonnes pouvant transporter à la fois de petites marchandises et des personnes (catégorie N1), comme les camionnettes avec au moins 3 rangs de places assises ou les camions classés hors route ou les pick-up avec 5 places assises au moins. Certains types de véhicules, comme ceux aménagés pour le transport de personnes handicapées ou fonctionnant à l'hydrogène ou à l'électricité, sont exonérés de ces taxes, tout comme ceux utilisés pour certaines activités spécifiques.

BARÈME PROGRESSIF

Ces taxes sont calculées en multipliant un tarif, en fonction des caractéristiques et des usages du véhicule, par la proportion annuelle d'affectation du véhicule à l'activité économique de l'entreprise (le nombre de jours d'affectation divisé par le nombre de jour dans l'année civile).

Le tarif de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ dépend d'un barème écologique déterminé en fonction du taux d'émission de CO₂ (véhicules utilisés depuis 2006) ou de la puissance fiscale (avant 2006). Ce barème diffère en fonction du protocole d'immatriculation du véhicule (WLTP ou NEDC). Fixé par tranche d'émissions de CO₂, il est progressif et doit augmenter chaque année jusqu'en 2027. Les véhicules recourant en tout ou partie au superéthanol E85 bénéficient d'un abattement sur les émissions de CO₂ pour ce calcul.

La taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques s'applique en fonction du carburant du véhicule et de son appartenance à des catégories correspondant à celles des vignettes Crit'Air, dont les niveaux 2 à 5 sont les plus taxés.

Une minoration de 15 000 euros des taxes annuelles portant sur les véhicules de tourisme est appliquée lorsque l'entreprise prend en charge les frais professionnels engagés par un salarié ou un dirigeant pour l'utilisation ou l'acquisition de véhicules n'appartenant pas à l'entreprise.

UNE OBLIGATION D'ENTRETIEN ET D'ASSURANCE

Assurance, carburant, entretien, réparations... les frais du véhicule de société sont à la charge de l'employeur. En cas d'accident dû à un mauvais entretien, il peut être tenu responsable. En échange, les salariés doivent veiller à prendre soin du véhicule. Il est recommandé de rappeler dans la charte les opérations qui incombent au salarié (contrôle des niveaux, pression des pneus, nettoyage et entretien de l'habitacle...) et les procédures à respecter (dépôt du véhicule au garage, contact du gestionnaire de flotte...).

VÉHICULE DE SOCIÉTÉ : QUE SE PASSE-T-IL EN CAS D'INFRACTION ?

Depuis 2017, en cas d'infraction routière, la loi oblige l'employeur à désigner le salarié fautif, qui devra régler l'amende et se voir éventuellement retirer des points sur son permis. Si l'employeur refuse de communiquer les coordonnées de son salarié dans un délai de 45 jours, il s'expose à une amende de catégorie 4, particulièrement salée : d'un montant forfaitaire de 675 euros elle peut aller jusqu'à 3 750 euros pour l'entreprise en cas de contestation et 750 en tant que représentant légal. ■

QUELLES IMPLICATIONS DANS L'USAGE DES VÉLOS OU TROTINETTES ?

Aménagements, équipements, prévention des risques, tour d'horizon des obligations et recommandations pour l'entreprise qui souhaite favoriser les mobilités alternatives dans les déplacements de ses salariés.

De nombreux vélotafeurs ont déjà adopté la bicyclette pour leurs trajets domicile-travail. Pour les entreprises, il y a de multiples raisons d'encourager également le recours au vélo, musculaire ou électrique, ou à la trottinette, pour les déplacements professionnels de leurs collaborateurs. « Nous mettons généralement en avant trois grandes catégories d'arguments », souligne Jean-Loup Prézélin, responsable du label Employeur pro-vélo qui valorise les employeurs engagés pour favoriser la pratique du vélo et les accompagne dans leurs actions en ce sens. Opter pour ces moyens de transport a ainsi selon lui des avantages économiques, écologiques et en termes de santé et de bien-être au travail.

ÉVALUER LES MODES ET LES RISQUES ASSOCIÉS

Cela suppose cependant plusieurs adaptations de la part des entreprises, qu'elles pourront intégrer à leur plan de mobilité employeur, pour celles concernées par l'obligation de se doter d'un tel document. Avant d'encourager les collaborateurs à enfourcher vélos ou trottinettes, il importe notamment d'évaluer les types de déplacements réalisés, les risques associés et de les faire figurer dans son document unique d'évaluation des risques professionnels. « Parmi les obligations en matière de sécurité, notre label prévoit la ré-



Avant d'encourager les salariés à enfourcher vélos ou trottinettes, il importe notamment d'évaluer les types de déplacements réalisés, les risques associés et de les faire figurer dans son Duerp.

ADOBESTOCK ©TYMOSHCHUK

alisation d'un diagnostic vélo autour du site visant à identifier les itinéraires sûrs, les points noirs nécessitant de trouver des trajets alternatifs ou pouvant être signalés à la collectivité», illustre Jean-Loup Prézélin.

ANALYSER LES BESOINS ET LE BUDGET DISPONIBLE

La question se pose ensuite de savoir si l'entreprise souhaite mettre des vélos ou des trottinettes à disposition de ses collaborateurs, soit à travers l'attribution d'engins à certains salariés, soit à travers la location auprès d'un prestataire ou l'achat d'une flotte partagée. Elle peut aussi encourager les collaborateurs à utiliser leurs propres équipements, par exemple en prenant en charge certains coûts via le forfait de mobilité durable. Le choix dépendra de l'analyse des besoins et des habitudes de déplacement, mais aussi du budget disponible. « Il n'y a pas d'obligation de fournir des vélos ou des trottinettes », explique Jean-Loup Prézélin, qui encourage cependant à la mise en disposition de flottes et rappelle que des incitations fiscales existent pour cela.

METTRE EN PLACE DES STATIONNEMENTS

La loi prévoit en revanche des obligations s'agissant des parkings à vélos, que l'entreprise encourage ou non l'utilisation de bicyclettes. Ainsi, prévoir des infrastructures de stationnement de vélos est désormais obligatoire lors de la construction de bâtiments à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipés de places de stationnement pour les salariés.

Elles doivent aussi être installées en cas de travaux dans les parcs de stationnement d'au moins dix places, lorsque le coût de ces travaux est au moins égal à 2% de la valeur du ou des bâtiments et, sauf dérogation, dans les bâtiments à usage tertiaire existants dotés d'au moins 10 places de parking. La loi définit le nombre d'emplacements vélos à fournir, variant de 10% à 15% au minimum de l'effectif salarié, et les caractéristiques à respecter pour ces infrastructures dont l'accès doit être sécurisé.

ÉQUIPEMENTS ET FORMATION À LA SÉCURITÉ

L'entreprise peut aussi proposer des équipements, comme un gilet de visibilité, un casque, des lumières ou des protections contre la pluie, à ses collaborateurs. C'est une manière de contribuer à assurer la sécurité des déplacements, un objectif essentiel pour les employeurs tenus de veiller à la santé et à la sécurité de leurs collaborateurs.

C'est pourquoi l'organisation de sessions de sensibilisation et de formation des salariés est incontournable lorsque l'on souhaite leur faire utiliser des vélos ou des trottinettes pour des déplacements professionnels. Il peut s'agir bien sûr de rappeler les règles du code de la route et les réflexes de sécurité, mais aussi de former les salariés à la maintenance de leurs vélos par exemple. « De très nombreux acteurs proposent ce type de prestation dans quasiment tout le territoire », précise Jean-Loup Prézélin, dont le label fournit aussi aux employeurs un annuaire de prestataires référencés.

VEILLER À BIEN S'ASSURER

Enfin, le recours à ses moyens de transport a des implications en termes d'assurance. Il importe que l'entreprise signale l'utilisation des vélos ou des trottinettes à son assureur. C'est en effet sa responsabilité civile en tant qu'employeur qui sera engagée pour couvrir les éventuels dommages causés à des tiers par le salarié qui se déplace à vélo dans le cadre professionnel. Un accident survenu dans ce cadre sera par ailleurs considéré comme un accident du travail et couvert par la Sécurité sociale. ■

— L'entreprise peut proposer des équipements, comme un gilet de visibilité, un casque, des lumières ou des protections contre la pluie, à ses salariés. C'est une manière de contribuer à assurer la sécurité des déplacements, un objectif essentiel pour les employeurs.

COMMENT CHOISIR UN VÉHICULE UTILITAIRE EN COHÉRENCE AVEC SES USAGES ?

Face aux enjeux climatiques et aux évolutions réglementaires, le choix d'un véhicule utilitaire, indispensable à l'activité de nombreuses entreprises, ne peut plus se limiter au prix ou à la capacité de chargement. Il doit désormais s'inscrire dans une réflexion globale sur les usages et l'empreinte environnementale.

Le marché des véhicules utilitaires neufs évolue de façon contrastée. En France, près de 309 000 utilitaires légers ont été immatriculés en 2025, un volume en recul de plus de 5 % sur un an, indique L'Argus. Mais derrière cette baisse globale se cache une transformation

Si le diesel reste ultradominant, avec près de 270 000 immatriculations en 2025, il recule progressivement, comme l'essence d'ailleurs. En parallèle, l'électrification progresse. En France, les utilitaires électriques ont représenté 7,8 % des immatriculations en 2025, en hausse de plus de 20 % sur un an et de près de 100 % par rapport à 2021. À l'échelle européenne, ces modèles atteignent désormais de 10 % à 12 % du marché, avec une croissance annuelle de quelque 50 %.

Pour l'entreprise, comment arbitrer entre usage, coût et empreinte carbone à l'heure des nouvelles contraintes ?

PARTIR DES BESOINS RÉELS AVANT LE TYPE DE VÉHICULE

Aujourd'hui, la première question n'est plus « quel véhicule choisir ? » mais « pour quels usages ? ». Un artisan qui transporte peu de matériel en zone



7,8 %

En France, les utilitaires électriques ont représenté 7,8 % des immatriculations en 2025.

ADOBESTOCK ©KIBLUESTUDIO

— L'entreprise doit raisonner en coût total d'exploitation : frais de carburant, d'entretien, fiscaux et potentiel de revente.

urbaine n'a pas les mêmes besoins qu'une entreprise du BTP. Distance quotidienne, volume transporté, fréquence des trajets ou accès aux centres-villes conditionnent donc le choix. Dans une logique RSE, il s'agit souvent de réduire la taille du véhicule au strict nécessaire afin de limiter consommation et coûts.

Ainsi, si l'entreprise a des besoins essentiellement dédiés à des tournées urbaines courtes et légères, le vélo cargo ou triporteur s'impose, notamment pour la logistique du dernier kilomètre. S'il s'agit de déplacements mixtes, les petits utilitaires, de type fourgonnette, offrent un bon compromis. Bien sûr, pour des charges importantes ou être utilisée sur des chantiers, la camionnette reste pertinente.

ÉLECTRIFIER SA FLOTTE POUR LIMITER SON EMPREINTE CARBONE

L'électrique constitue aujourd'hui une solution clé pour décarboner les flottes. C'est pour cette raison que la réglementation pousse les entreprises dans cette voie. La propulsion électrique permet en effet de réduire fortement les émissions à l'usage, notamment en milieu urbain.

Toutefois, aujourd'hui encore, son intérêt dépend du kilométrage et des infrastructures de recharge. L'autonomie du véhicule, le coût initial et la question de la recharge doivent donc être intégrés dès le départ. Pour certains usages, notamment périurbains, un mix de solutions peut s'avérer plus pertinent.

INTÉGRER LE COÛT GLOBAL, AU-DELÀ DU SEUL PRIX D'ACHAT

Un utilitaire moins cher à l'achat peut s'avérer au final plus coûteux. L'entreprise doit donc raisonner en coût total d'exploitation : frais de carburant, d'entretien, fiscaux et potentiel de revente.

Les utilitaires électriques, plus chers à l'achat, deviennent compétitifs grâce à des coûts d'énergie et d'entretien plus faibles – en moyenne, un utilitaire électrique coûte environ 30 % de moins pour ces deux postes qu'un véhicule diesel – ainsi qu'aux avantages fiscaux.

D'AUTRES CHOIX POSSIBLES

À défaut de recourir à un véhicule électrique, l'entreprise peut actionner d'autres leviers. Même si elles restent assez confidentielles, certaines pistes alternatives gagnent du terrain. L'autopartage entre collaborateurs, par exemple, permet de réduire la taille de la flotte. L'optimisation des tournées, facilitée par l'aide d'outils numériques dédiés, limite les kilomètres parcourus.

DES AIDES FINANCIÈRES NON NÉGLIGEABLES

Le paysage des aides a fortement évolué ces dernières années. Le bonus écologique et la prime à la conversion ont été supprimés pour les entreprises fin 2024. Ils sont désormais remplacés par des dispositifs comme les certificats d'économies d'énergie (CEE), qui peuvent représenter environ 5 000 euros pour un utilitaire électrique. En cumulant aides nationales, régionales et avantages fiscaux, le soutien peut atteindre de 10 000 à 11 000 euros selon les cas.

Pour faciliter les démarches des entreprises, les concessionnaires et autres fournisseurs intègrent le plus souvent certains de ces coups de pouce directement dans leurs offres commerciales. ■

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE) : LE DISPOSITIF EST MAINTENU

Le Conseil constitutionnel a retoqué la suppression de ces zones de restriction de circulation (ZFE). Elles restent donc en vigueur même si de nombreux acteurs appellent à les faire évoluer.

De nombreux juristes s'y attendaient. Le 21 mai, le Conseil constitutionnel a censuré 25 articles de la loi de simplification économique adoptée le 14 avril, dont celui qui prévoyait la suppression des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Sans même avoir besoin de se prononcer sur le fond des arguments avancés par les députés qui l'avait saisi, le conseil a estimé que cet article constituait un « cavalier législatif » puisque, ajouté au cours des débats, il n'avait pas de lien avec le projet de loi initial.

POUR LES AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 150 000 HABITANTS

Créées en 2019 puis rendues obligatoires à compter du 1^{er} janvier 2025 dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, les ZFE-m restent donc en place. Elles consistent à restreindre progressivement la circulation des véhicules les plus anciens et polluants, identifiés en fonction de leur vignette Crit'air, dans les grandes agglomérations avec un objectif de lutte contre la pollution de l'air. Un impératif pour la France, non seulement en termes de santé publique mais aussi pour respecter le droit européen et éviter des sanctions.

Mais si le principe des ZFE-m est le même partout, leur fonctionnement est très disparate s'agissant des territoires concernés, des véhicules ciblés, des types



Elles consistent à restreindre progressivement la circulation des véhicules les plus anciens et polluants, identifiés en fonction de leur vignette Crit'air, dans les grandes agglomérations.

■ Si le principe est le même partout, le fonctionnement est très disparate s'agissant des territoires concernés, des véhicules ciblés, des types de restrictions applicables et des dérogations proposées.

de restrictions applicables et des dérogations proposées. Vingt-cinq agglomérations ont à ce jour mis en œuvre des ZFE. Elles sont détaillées sur le site mieuxrespirerenville.gouv.fr. Dans la métropole du Grand Paris par exemple, les restrictions s'appliquent du lundi au vendredi de 8 h à 20h et concerne désormais les véhicules non classés et ceux classés jusqu'à Crit'air 3. À Angers, Lille ou Pau, ce sont seulement les véhicules non-classés qui sont pour le moment ciblés. la voient d'abord comme un « cavalier législatif » : absente du texte initial visant notamment à alléger les contraintes administratives pesant sur les entreprises, son lien avec l'objet de la loi peut être contesté. Les requérants estiment également que cette suppression contrevient à la charte de l'environnement et à l'impératif constitutionnel de protection de la santé. Le conseil doit trancher dans un délai d'un mois.

UNE ÉVOLUTION À VENIR ?

Si certains partis politiques et associations appellent toujours à la suppression du dispositif, d'autres voix s'élèvent plutôt pour le faire évoluer. Voyant la décision du Conseil constitutionnel comme « une immense victoire », l'association Respire estime ainsi qu'elle « doit être le point de départ d'une refonte du dispositif ».

Parmi les pistes évoquées, un recentrage des restrictions sur les véhicules diesel, mais aussi davantage de mesures pour faciliter l'acquisition de véhicules propres par les personnes et entreprises concernées par les interdictions de circulation. Des coups de pouces sont déjà proposés, à travers les certificats d'économies d'énergie ou via des aides des collectivités territoriales. Beaucoup estiment cependant qu'ils sont insuffisants.

LES AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES RECENSÉES

En attendant de voir si la poursuite des débats sur les ZFE aboutit à l'avenir à la mise en place de nouvelles aides, il est possible de consulter celles déjà proposées dans chaque région sur le site jechangedmavoiture.gouv.fr. ■



DES MOBILITÉS VARIÉES
SELON LES USAGES

2

OPTIMISER LA GESTION
DES VÉHICULES

L'IMPORTANCE
DE LA PRÉVENTION

L'IMAGE DE L'ENTREPRISE



VÉHICULES DE SOCIÉTÉ OU PERSONNELS : COMMENT FAIRE SON CHOIX ?

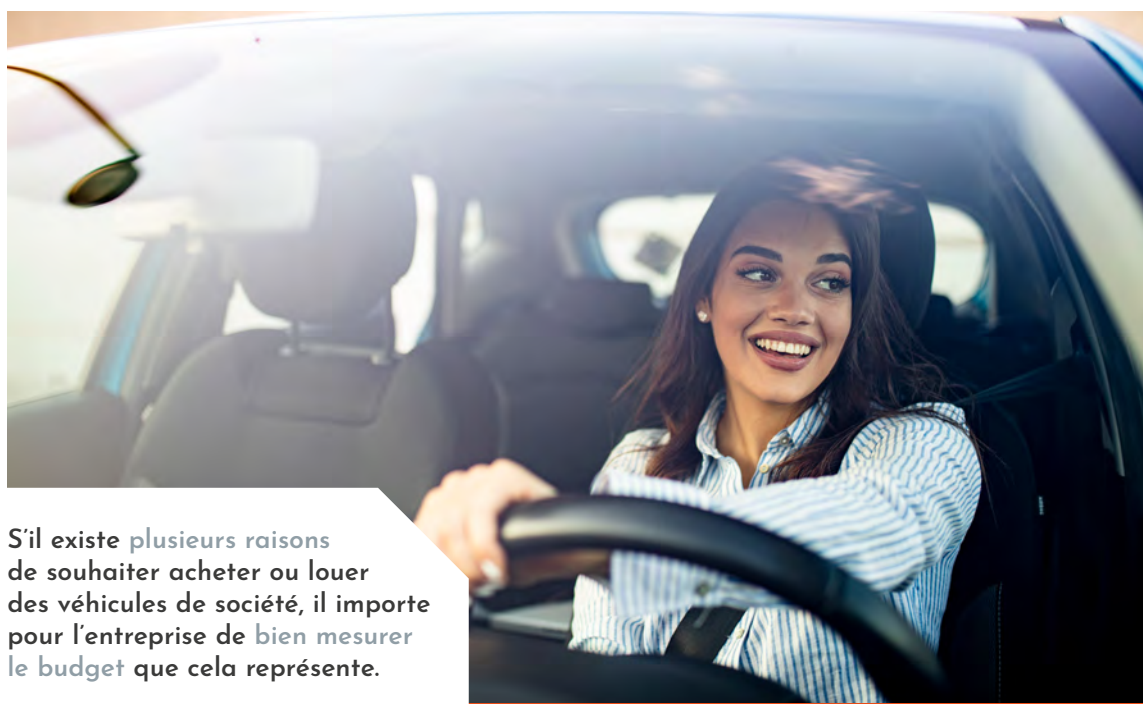
Acheter des véhicules de société ou recourir aux véhicules personnels: le choix s'effectue au regard du nombre de kilomètres parcourus, de l'organisation de l'entreprise et des coûts à prévoir.

Certains métiers impliquent des déplacements en voiture plus ou moins réguliers. Deux options sont alors envisageables pour l'entreprise: mettre des véhicules de société à disposition de ses salariés, ou leur demander d'utiliser leur véhicule personnel et les indemniser. De prime abord, il n'est pas forcément évident de trancher. Une analyse des besoins de déplacement et des avantages et inconvénients de chaque solution s'impose.

L'acquisition et la détention d'un véhicule de société représentent un certain coût. Cela doit donc répondre à un réel besoin, pour un ou des salariés dont le poste nécessite des déplacements assez fréquents et nombreux. Outre sa pertinence par rapport à ce besoin, ce choix peut aussi se motiver par la volonté de travailler l'image de l'entreprise à travers le choix du véhicule utilisé par les collaborateurs, lorsqu'ils se rendent chez les clients par exemple. Ce peut aussi répondre à une volonté de gratification des salariés à travers l'attribution d'une voiture de fonction.

VÉHICULES DE SOCIÉTÉ : DES DÉPENSES DIRECTES ET INDIRECTES

S'il y a donc plusieurs raisons de souhaiter acheter ou louer des véhicules de société, il importe pour l'entreprise de bien mesurer le budget que cela représente. Il y a bien sûr, en premier lieu, le coût d'acquisition ou les loyers de



S'il existe plusieurs raisons de souhaiter acheter ou louer des véhicules de société, il importe pour l'entreprise de bien mesurer le budget que cela représente.

ADOBESTOCK © DRAGANA GORDIC

■ Si le véhicule est un véhicule de fonction, dont le salarié peut se servir pour ses déplacements personnels, cette utilisation privée est considérée comme un avantage en nature.

location du véhicule à prendre en compte. Dans le cas d'un utilitaire, l'investissement est entièrement déductible pour l'entreprise. Pour les véhicules dits « de tourisme », avec des places à l'arrière, la déduction de l'amortissement est en revanche plafonnée. La fraction du prix d'acquisition dépassant certains seuils – allant de 9 900 à 30 000 euros selon le taux d'émission de CO₂ du véhicule – n'est ainsi pas déductible.

À ce coût s'ajoutent les frais d'assurance et d'entretien de la voiture, qui eux sont déductibles, et les taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques qui sont d'autant plus lourdes que le véhicule est polluant. S'y ajoute potentiellement la nouvelle taxe annuelle incitative si l'entreprise dispose d'une grande flotte et que sa composition n'intègre pas suffisamment de véhicules propres. Il faut également tenir compte de la problématique de la TVA. Elle n'est récupérable ni sur l'acquisition ni sur les frais relatifs aux véhicules de tourisme, avec cependant une exception pour les frais de carburant où la TVA est déductible à 80 %, 100 % pour les dépenses d'électricité lorsque le véhicule roule à cette énergie.

Enfin, si le véhicule constitue un véhicule de fonction, dont le salarié peut aussi se servir pour ses déplacements personnels, cette utilisation privée est considérée comme un avantage en nature, qui donne lieu au versement de cotisations sociales par l'entreprise.

Le budget à prévoir est donc conséquent pour un véhicule de société. Lorsque les déplacements sont peu nombreux, l'entreprise préférera généralement demander à son salarié d'utiliser sa propre voiture et lui rembourser ses frais de déplacements via des indemnités kilométriques.

CONTRÔLER LES INFORMATIONS LIÉES AUX DÉPLACEMENTS

Ces remboursements sont exonérés de cotisations et contributions sociales dans la mesure où ils respectent le barème fixé chaque année par l'Urssaf. Il est fonction de la puissance fiscale du véhicule et du nombre de kilomètres parcourus. Ce fonctionnement suppose que les salariés concernés suivent leurs déplacements : ils doivent pouvoir justifier des trajets effectués, de leur date, de leur motif et faire le décompte des frais engagés.

De son côté, l'entreprise doit s'organiser pour pouvoir contrôler ces informations, ce qui peut devenir assez lourd si elle compte un grand nombre de salariés régulièrement sur la route. Dans cette situation, elle préférera peut-être l'acquisition de véhicules de société. Selon les besoins, une solution peut aussi résider dans l'autopartage d'un ou plusieurs véhicules, entre des salariés qui en ont l'usage ponctuellement.

Le choix est à faire au cas par cas, selon les besoins de l'entreprise, les possibilités d'organisation et le coût de chacune des solutions. ■

ENTREPRISE : QUELLES ASSURANCES CHOISIR POUR VOS VÉHICULES PROFESSIONNELS ?

En plus de l'assurance responsabilité civile obligatoire, la souscription de différentes garanties est à envisager selon la situation de l'entreprise.

Comme tout propriétaire de véhicules, l'entreprise est tenue d'assurer les siens. Et doit, *a minima*, les assurer en responsabilité civile pour les dommages causés aux tiers. L'assurance couvre ainsi les dommages matériels ou corporels causés par le véhicule à des tiers en cas d'accident.

DES GARANTIES OPTIONNELLES

Au-delà de cette garantie minimale, il peut être pertinent d'en souscrire d'autres contre le vol ou les dommages infligés au conducteur par exemple.

En cas d'accident dont le salarié est responsable, l'assurance peut alors intervenir également pour les dégâts causés à la voiture de l'entreprise ou prévoir, grâce à la garantie personnelle du conducteur, une indemnisation si le salarié est lui-même blessé. Par ailleurs, souscrire une assurance pour la marchandise ou les objets transportés peut aussi être intéressant pour des artisans qui transportent tout leur matériel dans leur camionnette ou pour les véhicules des commerciaux qui se déplacent avec du matériel.

Il importe dans tous les cas de bien vérifier le détail des contrats proposés. Selon la flotte dont dispose l'entreprise, la question de la mise à disposition immédiate ou non d'un véhicule de remplacement par la compagnie d'assurance est, par exemple, un point de vigilance : pour l'artisan qui doit



Comme tout propriétaire de véhicules, l'entreprise doit, *a minima*, les assurer en responsabilité civile pour les dommages causés aux tiers.

ADOBESTOCK © IOLKSNOR

se rendre sur le chantier ou le boulanger qui effectue des livraisons, le véhicule est un outil de travail indispensable.

ATTENTION AUX VÉHICULES DE FONCTION

Lorsque l'entreprise dote certains salariés de véhicules de fonction, elle doit aussi s'interroger sur la manière dont elle souhaite les assurer. Certains contrats ne couvrent pas les déplacements réalisés à titre privé par le salarié ou les trajets pour lesquels le véhicule est conduit par une autre personne. Quand l'employeur rembourse des indemnités kilométriques à ses collaborateurs pour les déplacements professionnels effectués avec leur propre véhicule, il faut également déterminer si ces trajets sont couverts par l'assurance auto des salariés ou si l'entreprise doit souscrire un contrat spécifique.

ASSURANCES DE VÉHICULES PROFESSIONNELS, ADAPTER SON CONTRAT AUX BESOINS

L'assurance automobile adaptée est fonction de chaque entreprise. D'où l'intérêt d'avoir un assureur de proximité qui connaisse bien la société et saura lui apporter les bons conseils en tenant compte de ses besoins. Il est possible d'assurer individuellement chaque véhicule de la société avec un contrat propre ou de souscrire un contrat « flotte ». Le principal avantage de cette formule réside dans sa simplicité de gestion, puisqu'un seul contrat couvre tous les véhicules de l'entreprise. Elle peut aussi lui permettre d'optimiser les coûts car les primes d'assurance sont toujours déductibles pour l'entreprise et ce, sans limitation, quel que soit le type de véhicule ou ses émissions de CO₂. Au-delà du contrat choisi, l'employeur se doit d'être attentif à ce que les salariés conducteurs des véhicules de l'entreprise soient bien détenteurs d'un permis de conduire au risque, sinon, que l'assureur remette en cause sa prise en charge. Il est ainsi possible, par exemple, de prévoir l'obligation de signaler toute perte de permis dans le règlement intérieur et de mettre en place une procédure de contrôle tous les ans. L'important est que l'entreprise puisse démontrer qu'elle a mis en place des démarches pour s'assurer que ses salariés disposent d'un permis en règle. ■

■ L'employeur doit veiller à ce que les salariés conducteurs des véhicules de l'entreprise soient bien détenteurs d'un permis de conduire.

MOBILITÉS DOUCES : QUELLES IMPLICATIONS EN TERMES D'ASSURANCE ?

Entreprises et salariés doivent vérifier que les déplacements à vélo, trottinette ou utilisant d'autres engins de mobilité dite douce sont bien couverts.

Pour les entreprises, le développement du recours aux mobilités douces, qu'il soit le fruit d'une stratégie RSE ou impulsé par les changements d'habitude des salariés, a de nombreuses implications. Il pose notamment la question des assurances nécessaires pour faire face aux risques associés à ces usages. Il s'agit à la fois de couvrir les dommages qu'un salarié à vélo ou à trottinette pourrait causer à un tiers, mais aussi le vol ou les dégâts matériels et les blessures qui pourraient affecter le conducteur en cas d'accident. Les cyclistes – dont 222 sont morts sur la route en 2024 – sont en effet des usagers de la route particulièrement vulnérables.

« Il existe aujourd'hui des offres des assureurs pour couvrir les déplacements à vélo et le vélo lui-même », précise Jean-Loup Préselin, responsable du label Employeur pro-vélo à la Fédération des usagers des bicyclettes. Des garanties peuvent aussi exister dans d'autres contrats non spécifiques déjà souscrits par l'entreprise ou le collaborateur.

DIFFÉRENTS CADRES RÉGLEMENTAIRES SELON LE TRANSPORT

Le cadre réglementaire n'est pas le même pour tous les engins. Circuler à vélo musculaire ou à vélo à assistance électrique classique n'impose pas de souscrire une assurance. En revanche, les vélos électriques puissants, de type speed bike, dont le moteur permet de dépasser les 25 km/h sont considérés



“ Il existe aujourd'hui des offres des assureurs pour couvrir les déplacements à vélo et le vélo lui-même. ”

Jean-Loup Préselin, président d'Employeur Pro-vélo

ADOBESTOCK ©ISTOCKBUSTERS

comme des cyclomoteurs. Ils doivent être immatriculés et faire l'objet d'une assurance adaptée. De même, les trottinettes électriques, gyropodes et autres hoverboards entrent dans la catégorie des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) pour lesquels une assurance responsabilité civile est obligatoire.

VÉRIFIER LA COUVERTURE RESPONSABILITÉ CIVILE

Lorsque l'entreprise met des vélos ou d'autres engins de déplacements à disposition de ses salariés, pour leurs trajets professionnels ou domicile-travail, elle doit veiller à ce qu'ils soient couverts en responsabilité civile. Il faut pour cela déclarer l'usage et, le cas échéant, la possession de ces matériels à son assurance RC pro ou exploitation. En cas d'accident au cours d'un déplacement professionnel, c'est la responsabilité civile de l'employeur qui jouera. Il est aussi possible de souscrire des assurances contre le vol ou la casse. Elles font d'ailleurs souvent partie des packs proposés par les fournisseurs de flotte. Dans le cas où un collaborateur utilise sa propre trottinette ou son propre vélo pour se rendre à un rendez-vous professionnel, un accident sera considéré comme un accident du travail. L'entreprise doit vérifier que ce type d'usage est couvert par ses contrats ou ceux du salarié qui doit prévenir son assurance responsabilité civile de l'utilisation de son matériel pour des déplacements professionnels. La couverture de cet usage professionnel peut supposer une extension de garantie et un éventuel surcoût dont le collaborateur pourrait logiquement demander la prise en charge. Une autre option pour l'entreprise réside dans la souscription d'un contrat assurance vélo mission, équivalant à ceux qui existent pour couvrir les déplacements professionnels effectués par les salariés dans leur voiture personnelle.

POSSIBLE PRISE EN CHARGE

Sur les trajets domicile-travail que les collaborateurs effectuent avec leur propre matériel – vélo, VAE, trottinette ou autre –, les dommages qu'ils pourraient causer à des tiers engagent en revanche leur propre responsabilité civile. Le plus souvent, cela est couvert par leur assurance habitation mais mieux vaut, là encore, qu'ils déclarent ces déplacements à leur assureur et vérifient les garanties déjà en place. Il peut aussi être judicieux de souscrire une garantie accident pour couvrir les dommages corporels dont le salarié pourrait souffrir à la suite d'un accident et contre le vol ou la casse. Les primes d'assurance vélo du salarié peuvent être prises en charge par l'entreprise via le forfait mobilité durable.

Si un point sur la couverture assurantielle des déplacements effectués au moyen d'engins de mobilité douce est donc recommandé, ce n'est toutefois qu'un des éléments de la démarche permettant de les encourager en toute sérénité. « Avant de se poser la question de souscrire une assurance spécifique, il importe de faire en sorte que les collaborateurs soient bien informés et sensibilisés aux enjeux de sécurité », souligne ainsi Jean-Loup Prézelin. ■

■ Dans le cas où un collaborateur utilise sa propre trottinette ou son propre vélo pour se rendre à un rendez-vous professionnel, un accident sera considéré comme un accident du travail.

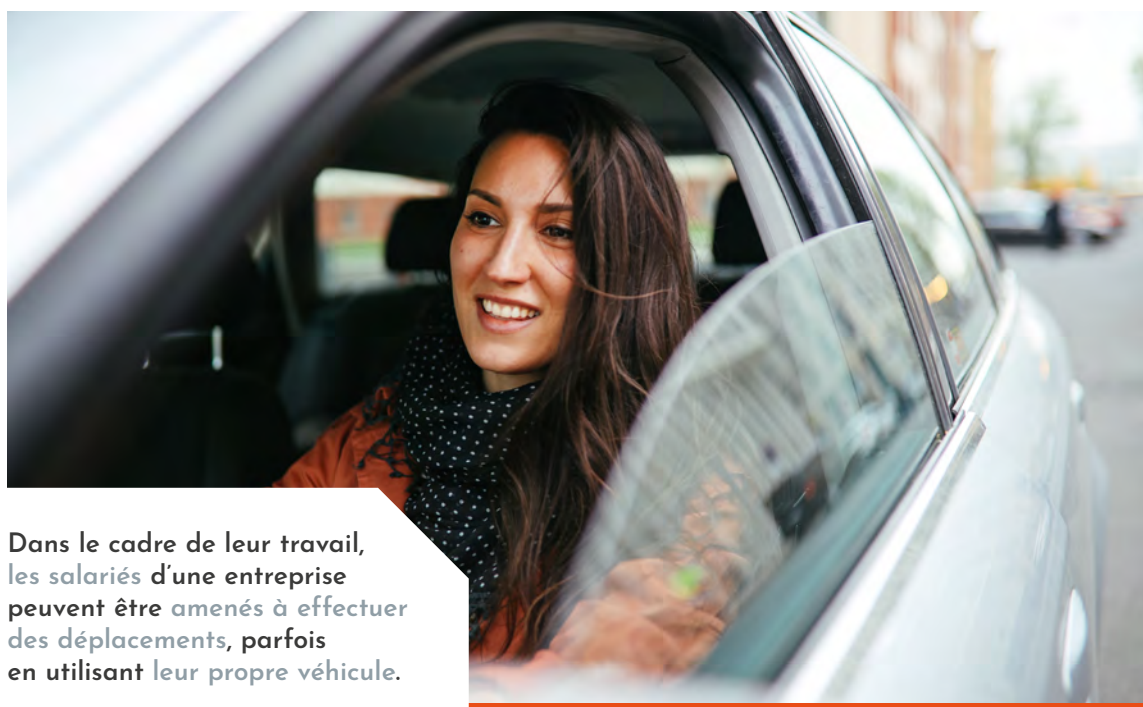
VOTRE SALARIÉ UTILISE SON VÉHICULE PERSONNEL : QUELLES IMPLICATIONS EN TERMES D'ASSURANCE ?

Lorsqu'un salarié utilise son véhicule personnel pour des trajets professionnels, ces derniers doivent être couverts par une extension de son assurance ou un contrat spécifique souscrit par l'entreprise.

Déplacement chez un fournisseur, rendez-vous client, réunion intersites. Dans le cadre de leur travail, les salariés d'une entreprise peuvent être amenés à effectuer des déplacements, parfois en utilisant leur propre véhicule. Une telle situation n'est pas anodine en matière d'assurance et, si rien n'a été prévu, les conséquences peuvent être lourdes.

VOTRE SALARIÉ UTILISE SON VÉHICULE PERSONNEL : QUELLE RESPONSABILITÉ POUR L'ENTREPRISE ?

Lorsqu'un accident important se produit, avec des dégâts matériels et/ou humains, l'assurance du salarié cherchera à savoir s'il s'agissait d'un déplacement personnel ou professionnel. Cette dernière catégorie recouvre les trajets entre le lieu de travail et un lieu de mission ou entre le domicile et un lieu de mission, mais pas les trajets domicile travail. Si le trajet a été effectué dans un cadre professionnel, mais que le salarié n'avait pas demandé à son assureur d'être couvert pour ce type de déplacement, ce dernier peut refuser de prendre en charge l'accident.



Dans le cadre de leur travail, les salariés d'une entreprise peuvent être amenés à effectuer des déplacements, parfois en utilisant leur propre véhicule.

ADOBESTOCK @LECHÂTNOIR

■ Le risque pour l'entreprise peut être lourd.

Surtout, l'assureur peut rechercher la responsabilité du chef d'entreprise qui n'aurait pas vérifié que son salarié avait une assurance pour ses déplacements professionnels. Le risque pour l'entreprise peut être lourd. En général, l'assurance applique toutefois la règle proportionnelle : elle couvrira une partie du sinistre et ira chercher la responsabilité du chef d'entreprise pour l'autre partie. Cette part sera fonction de ce qu'aurait représenté le coût de la couverture complémentaire qu'aurait dû souscrire le salarié par rapport à sa prime d'assurance automobile « classique ».

UNE POSSIBLE EXTENSION D'ASSURANCE POUR LE COLLABORATEUR

Deux solutions peuvent être envisagées pour répondre à ce problème. D'abord, le collaborateur doit normalement avertir son assureur lorsqu'il utilise son propre véhicule pour un usage professionnel et doit souscrire une extension de garantie pour couvrir cet usage.

En général, l'employeur prend en charge le surcoût que génère cette extension de garantie pour le collaborateur. Les sinistres survenant sur des trajets de travail sont alors couverts. Toutefois, le malus et la franchise sont supportés par le collaborateur.

UN CONTRAT SOUSCRIT PAR L'ENTREPRISE

L'autre option consiste pour l'entreprise à souscrire elle-même un contrat spécifique appelé contrat d'assurance mission ou contrat mission fleet. Cela permet de couvrir l'ensemble de ses collaborateurs, sédentaires ou non, utilisant leur véhicule personnel pour leurs déplacements professionnels. En cas d'accident, l'assurance de l'entreprise prendra en charge les dommages causés aux tiers, mais également, le plus souvent, ceux causés au véhicule du collaborateur.

Le coût de la prime se calcule alors en fonction du nombre de kilomètres parcourus chaque année par les salariés. Il est en outre possible, via les différentes options complémentaires proposées par les différents assureurs, de personnaliser le contrat pour offrir plus de garanties aux salariés si c'est la volonté du chef d'entreprise. ■

BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE : QUELLE INSTALLATION POUR VOTRE ENTREPRISE ?

Depuis 2025, les entreprises de taille au moins intermédiaire doivent disposer de 5 % de places de parking équipées de bornes de recharge électrique. Comment choisir son installation ?

Pour les entreprises, installer une ou des bornes de recharge pour véhicules électriques, c'est à la fois répondre à une nécessité pratique pour les collaborateurs circulant avec ce type de véhicule, une manière d'encourager les mobilités décarbonées et un élément de fidélisation RH et de renforcement de sa marque employeur. Selon l'association professionnelle Avere-France, 90 % des usagers de véhicules électriques se branchent à leur domicile ou sur le lieu de travail.

DES QUOTAS DE PLACES ÉQUIPÉES

L'installation de bornes de recharge est aussi une contrainte réglementaire. Depuis 2012, les bâtiments neufs ou rénovés à usage tertiaire ou industriel ont l'obligation d'être partiellement prééquipés¹. Une obligation étendue en 2015 aux bâtiments existants par la loi de transition énergétique pour la croissance verte. Promulguée en décembre 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) est venue renforcer ces obligations pour les bâtiments neufs ou bénéficiant d'une rénovation importante.



Selon l'association professionnelle Avere-France, 90 % des usagers de véhicules électriques se branchent à leur domicile ou sur le lieu de travail.

ADOBESTOCK © WELPHOTO

— La puissance de la recharge doit aussi être adaptée à l'usage du véhicule.

Si la demande de permis de construire a été déposée après le 11 mars 2021, 20% des emplacements des parkings de plus de 10 places doivent être prééquipés en bornes de recharge. Les TPE et PME ne sont cependant pas concernées. Depuis le 1^{er} janvier 2025, les parkings d'entreprise de plus de 20 places doivent avoir au moins 5% de leurs emplacements équipés, dont au moins un dimensionné pour accueillir un véhicule adapté aux personnes à mobilité réduite.

COMMENT CHOISIR SON INSTALLATION ?

Toutes les bornes de recharge électrique ne sont pas identiques. On distingue généralement trois types de bornes qui varient selon leur vitesse de charge : les bornes lentes (puissance inférieure à 7 kilowatts), celles à la recharge moyenne (22 kilowatts) et les ultra-rapides (150 kilowatts et plus). Il importe de s'assurer que la puissance installée soit adaptée aux véhicules qui utiliseront la borne et à leurs caractéristiques. Le risque ? Que le dispositif soit peu efficient. Ainsi un véhicule doté d'un chargeur interne triphasé de 11 kW et branché à une borne de 7 kW monophasée ne rechargerait qu'à la puissance de 3,7 kW, la limite de chacune des trois phases du chargeur interne. Mieux vaut donc se faire accompagner par un bureau d'études certifié pour adapter l'architecture électrique aux besoins réels de l'entreprise.

UNE INSTALLATION ADAPTÉE AUX USAGES

La puissance de la recharge doit aussi être adaptée à l'usage du véhicule. Un commercial qui effectue plusieurs trajets courts aura besoin d'une charge rapide. À l'inverse, un salarié sédentaire se contentera d'une recharge lente et certainement pas tous les jours.

Pour gérer les usages des salariés, il peut être utile de mettre en place une politique RH dédiée. Solution alternative : la borne de recharge au domicile du collaborateur que l'entreprise peut louer et dont elle peut prendre en charge tout ou partie des dépenses d'installation.

QUEL COÛT D'INSTALLATION ?

Le coût de l'installation d'une infrastructure de recharge dépend de différents facteurs. On estime en moyenne entre 1 500 euros et 4 000 euros le coût d'une borne de recharge, voire au-delà pour une recharge plus rapide. Certaines aides, principalement locales, permettent de réduire l'investissement. Ainsi, le programme national Advenir, qui a financé l'installation de bornes, ne propose aujourd'hui de primes aux entreprises que pour des projets visant au rechargement de poids lourds. Certaines collectivités continuent en revanche de soutenir le déploiement de bornes, à l'image de la région Grand Est qui propose une aide pouvant aller jusqu'à 50% du coût du projet, dans la limite de 1 000 euros par point de charge.

Attention, il est nécessaire de choisir un installateur agréé pour bénéficier de l'aide et de respecter un cahier des charges précis. Coupler l'installation de bornes avec celle d'un système de production d'électricité, comme des panneaux photovoltaïques, peut s'avérer intéressant pour faire baisser la facture liée aux recharges.

S'agissant de l'avantage en nature que représente l'utilisation par un salarié à des fins personnelles d'une borne de recharge sur son lieu de travail, il bénéficie jusqu'à fin 2027 d'une tolérance de l'Urssaf qui l'évalue à zéro euro. Lorsque l'entreprise prend en charge les frais d'installation et d'achat d'une borne au domicile de son collaborateur, cela ne constitue pas un avantage en nature dès lors que la borne est retirée à la fin du contrat de travail. Si la borne est maintenue, le montant de l'avantage en nature est évalué selon l'âge de la borne et selon que la prise en charge dépasse ou non une cer-

taine fraction des dépenses que le salarié aurait dû engager pour l'achat et l'installation de la borne.

Dans le cas d'une location de la borne, l'entreprise peut prendre en charge jusqu'à 50 % du loyer sans que cela ne soit considéré comme un avantage en nature. ■

1 - Installation de fourreaux, de chemins de câble ou de conduits à partir du tableau général basse tension (TGBT)...

METTRE UNE FLOTTE DE VÉLOS À DISPOSITION DE SES SALARIÉS, COMMENT ÇA MARCHE ?

De nombreux prestataires proposent des services clés en main aux entreprises pour mettre à disposition de leurs salariés une flotte de vélos.

Promouvoir les mobilités douces, c'est bon pour l'environnement et une manière de répondre aux attentes de certains collaborateurs, désireux de trouver des alternatives à leurs déplacements en voiture ou en transport en commun. La mise à disposition d'une flotte de vélos ou de trottinettes pour ses salariés est une des manières de répondre à cet enjeu pour les entreprises. De nombreux spécialistes leur proposent aujourd'hui des offres intégrant l'installation d'une borne, la location ou l'acquisition des vélos et l'application permettant aux collaborateurs de les réserver.

VÉRIFIER LES BESOINS

Avant de se lancer, il importe toutefois de s'assurer que cela peut effectivement répondre aux besoins des salariés. « Il faut établir un diagnostic pour définir le potentiel de ce service », conseille Timothée Quellard, cofondateur d'Ekodev, une société de service et conseil en développement durable. Il s'agit par exemple de vérifier que les trajets des collaborateurs sont bien faisables à vélos. Il faut aussi tenir compte des usages : les « vélotafeurs » expérimentés préfèrent souvent avoir leur propre vélo – acheté par eux-mêmes ou fourni par l'entreprise – que de disposer d'engins partagés. « La flotte de vélos n'est pas toujours la solution à privilégier pour un employeur qui souhaite encourager ce type de mobilité », résume Timothée Quellard tout en soulignant qu'elle est un outil



“ Il faut établir un diagnostic pour définir le potentiel de ce service. ”

Timothée Quellard, cofondateur d'Ekodev

ADOBESTOCK ©HALFPOINT

intéressant pour initier des changements ou par exemple pour des trajets inter-sites. L'étude préalable doit aussi permettre de dimensionner la flotte nécessaire, en sachant que le nombre d'utilisateurs est amené à évoluer.

FAIRE DE LA PÉDAGOGIE

Côté mise en place, il est possible d'opter pour une solution clés en main où un prestataire se charge de l'installation de la flotte des vélos, vélos électriques ou encore des trottinettes, de l'entretien et de fournir une application de réservation. L'employeur peut aussi investir lui-même dans des bicyclettes et nouer un contrat avec un professionnel pour la maintenance. *«Il est en tout cas de son devoir de s'assurer que le matériel fourni soit bien à jour et de faire un peu de pédagogie vis-à-vis des collaborateurs»*, souligne Timothée Quellard. Quitte à organiser une formation ou une session de remise en selle qui pourra lever les freins de certains utilisateurs potentiels.

AVANTAGE FISCAL ET TOLÉRANCE DE L'URSSAF

Les entreprises installant une flotte de vélos à disposition de leurs salariés pour leurs trajets domicile-travail peuvent bénéficier d'un avantage fiscal. Sont prises en comptes dans cette réduction d'impôt les dépenses de location ou d'acquisition des vélos, mais aussi celles liées à leur entretien ou les frais d'assurance. Ce coup de pouce est mis en place jusqu'à fin 2027.

Le fait de mettre des vélos à disposition des salariés devrait être considéré comme un avantage en nature dont le montant serait déterminé pour calculer des cotisations. Mais par mesure de tolérance et de simplification, l'Urssaf a indiqué que cela ne serait pas considéré comme tel. Pour l'heure, la mise en place de ce type de dispositif ne donne donc pas lieu au versement de cotisations sociales. ■

■ L'employeur peut aussi investir lui-même dans des bicyclettes et nouer un contrat avec un professionnel pour la maintenance.

CONFLIT EN LEASING : COMMENT GÉRER CETTE SITUATION AVEC LE LEASEUR ?

Le leasing est la solution privilégiée par les entreprises pour constituer une flotte de véhicules. Mais en cas de litige, comment réagir ?

Le leasing est le financement préféré des entreprises pour acquérir un véhicule. Selon les chiffres du cabinet C-Ways, le financement par leasing (location longue durée et location avec option d'achat) a représenté 82 % des financements de voitures neuves achetées par les entreprises en 2021. Les contrats en leasing sont des contrats d'adhésion, c'est l'entreprise mettant le matériel à disposition, le leaseur, qui fournit le contrat et en a établi les conditions générales. L'entreprise prenant le véhicule en leasing adhère à ce contrat.

Une formule à succès mais qui n'exclut pas les litiges, notamment en cas de loyers impayés pour lesquels l'entreprise peut recevoir une mise en demeure exigeant un paiement sous huit ou quinze jours. Passé ce délai, le contrat est considéré comme résilié de plein droit.

RÉPONDRE IMMÉDIATEMENT À LA MISE EN DEMEURE

Une réponse rapide s'impose donc afin d'éviter cette résiliation, sur laquelle un juge ne pourra revenir *a posteriori*. Contacter le leaseur par téléphone peut être une première étape mais il convient de garder une trace écrite en doublant par un mail ou un courrier pour éviter une contestation. Ensuite, les négociations avec le leaseur peuvent s'engager, soit en direct soit par l'intermédiaire d'un avocat.



Une réponse rapide s'impose afin d'éviter la résiliation du contrat, sur laquelle un juge ne pourra revenir *a posteriori*.

ADOBESTOCK © ZEPHYR, P

■ En plus de la restitution immédiate des véhicules, l'entreprise locataire peut se retrouver obligée de payer la totalité du contrat.

UNE PHASE DE NÉGOCIATION INDISPENSABLE

Plusieurs solutions sont possibles. La recherche de solutions amiables est à privilégier d'autant plus qu'elle est aujourd'hui devenue dans la plupart des cas une obligation préalable à un passage devant le juge. À défaut, celui-ci peut imposer une conciliation et désigner un conciliateur. En cas d'échec de la conciliation, les deux parties repartiront devant le juge.

CONFLIT EN LEASING, ATTENTION AUX CLAUSES DE PÉNALITÉ

Une fin de contrat peut avoir de rudes conséquences pour l'entreprise. En plus de la restitution immédiate des véhicules, l'entreprise locataire peut se retrouver obligée de payer la totalité du contrat, soit les loyers impayés ainsi que l'indemnité contractuelle de résiliation correspondant à la totalité des loyers jusqu'à la fin du contrat. À cela s'ajoute souvent une clause de pénalités pour inexécution, ces pénalités représentant généralement 10% des sommes restant dues.

SAISIR LE TRIBUNAL

Si le leaseur et l'entreprise échouent à se mettre d'accord, le tribunal peut être saisi par l'une ou l'autre des parties. Il s'agira du tribunal de commerce pour les sociétés commerciales et du tribunal judiciaire pour les entreprises non commerciales. C'est le juge qui se prononcera sur le montant à régler par l'entreprise. Dans certaines situations, cette dernière peut demander la réduction ou la suppression des pénalités.

CONFLIT EN LEASING LIÉ AU VÉHICULE

Si les loyers impayés sont la première cause de conflit, un litige peut également survenir quand il y a un problème lié au véhicule lui-même. En cas de vice apparent ou caché, une panne qui serait anormale par exemple, la responsabilité du leaseur est engagée car il doit fournir un véhicule conforme à la commande.

Mais même lors d'une panne classique, il convient de prendre des précautions. Il faut alors vérifier dans le contrat la procédure à suivre. L'idéal étant de lire les conditions générales avant de signer ou, en tout cas, de prendre connaissance des obligations des parties et des causes de résiliation. ■

ACHETER OU LOUER SES VÉHICULES : QUELLES IMPLICATIONS POUR L'ENTREPRISE ?

Acheter ou louer ses véhicules ? Mieux vaut bien évaluer les avantages et les inconvénients de ces deux options.

Entre l'achat de véhicules et leur location, le choix est propre à chaque dirigeant d'entreprise, en fonction de ses besoins et de ses préférences. Selon les périodes, la tendance peut être plutôt à l'acquisition, en direct ou à crédit, ou la location, en longue durée (LLD) ou avec option d'achat (LOA). Pour ne pas regretter son choix, l'important est de bien mesurer les implications de chacune de ces options pour l'entreprise.

LA LIBERTÉ D'USAGE AVEC L'ACHAT

Acheter, c'est devenir plein propriétaire du ou des véhicules et donc bénéficier de toute la latitude possible quant à leur gestion et leur usage, pouvoir acheter ou vendre quand on le souhaite. Que l'entreprise paie comptant ou souscrive un prêt pour cette acquisition, cela suppose en revanche un coût et peut susciter la crainte d'obérer ses capacités d'investissement. La décision dépend donc de la santé financière de l'entreprise et des taux et des conditions auxquels elle peut emprunter.

PRÉVOIR UN BUY-PACK POUR LA REVENTE

S'agissant de la revente du véhicule, il faut tenir compte du risque de dépréciation qui pèse sur son propriétaire. Pour limiter ce risque, il est possible de négocier la mise en place d'une clause de buy-back avec son concessionnaire. Ce dernier s'engage alors à reprendre le véhicule si le propriétaire le



Entre l'achat de véhicules et leur location, le choix est propre à chaque dirigeant d'entreprise, en fonction de ses besoins et de ses préférences.

ADOBESTOCK © HEDGEHOG84

— Les loueurs et crédits-bailleurs mettent parfois en avant le fait que, contrairement à l'achat, la location ne dégrade pas le bilan de l'entreprise.

souhaite, à un prix déterminé à l'avance, à une date donnée ou une fois un certain nombre de kilomètres dépassé.

PLUSIEURS OPTIONS POUR LA GESTION

Acheter ses véhicules implique que l'entreprise assume la gestion de son parc et s'organise pour cela. Elle peut notamment souscrire un contrat d'entretien et de maintenance de sa flotte auprès du constructeur. Pour celles qui disposent de flottes conséquentes, l'emploi d'un gestionnaire de parc, chargé à la fois de gérer le renouvellement des véhicules et d'optimiser les coûts tout en répondant aux exigences réglementaires – notamment de verdissement des flottes – peut s'avérer pertinent plutôt que d'externaliser ces missions.

Déléguer les contraintes de gestion dans la location

Éviter ces contraintes liées à la gestion d'une flotte est souvent ce qui motive les partisans de la location de véhicules, qui pour répondre à des besoins pérennes peut s'effectuer sous forme de LLD ou de LOA. Avec la location, l'entreprise n'a pas à se soucier de la revente du véhicule, sa reprise est assurée au terme du contrat. En outre, la LLD comprend souvent des services attractifs comme l'entretien du véhicule ou la mise à disposition d'un véhicule de remplacement en cas de panne. Le tout pour des tarifs attractifs, les loyers étant limités par la prise en compte de la valeur de marché du véhicule à la fin du contrat.

DES VÉHICULES PLUS RÉCENTS

Dans un contexte de changements réglementaires visant au verdissement des flottes, les loueurs et crédits-bailleurs pointent aussi la possibilité de pouvoir bénéficier d'un véhicule très récent et plus propre sans avoir à le financer tout de suite. Ils mettent parfois en avant le fait que, contrairement à l'achat, la location ne dégrade pas le bilan de l'entreprise. Un argument qui ne vaut pas pour les entreprises qui établissent des comptes consolidés selon le référentiel IFRS dans lequel les contrats de location longue durée et de leasing sont retraités au niveau du bilan et du compte de résultat.

ATTENTION AUX PÉNALITÉS PRÉVUES DANS LES CONTRATS DE LOCATION

Les contrats de location et de leasing sont plutôt rigides et peuvent réserver des mauvaises surprises, voire des litiges, si l'entreprise n'a pas correctement évalué ses besoins au moment de leur souscription. Les contrats tout inclus permettent de connaître à l'avance le coût mensuel du véhicule pendant sa durée d'utilisation mais des coûts supplémentaires peuvent apparaître à la sortie. Des indemnités seront ainsi facturées si le kilométrage initialement prévu a été dépassé. De même, des travaux de remise à neuf sont généralement facturés au moment de la restitution, après expertise du véhicule. Des frais peuvent aussi être prévus en cas de rupture anticipée. Il importe donc de bien lire les conditions générales des contrats.

FISCALITÉ : UN CHOIX AUX MOINDRES CONSÉQUENCES

En matière fiscale enfin, que le véhicule soit acheté, en location longue durée ou en crédit-bail, l'entreprise paiera la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et celle sur les émissions de polluants atmosphérique qui remplacent la taxe sur les véhicules de sociétés (TVS). Les véhicules, achetés comme loués, peuvent donner lieu à des amortissements plafonnés en fonction de leur niveau de pollution pour les voitures de tourisme (et en tenant compte de l'amortissement pratiqué par le bailleur dans le cas de la location. Ces plafonds ne s'appliquent pas en revanche pour les utilitaires.

La TVA n'est récupérable que sur les véhicules utilitaires, qu'ils soient achetés ou loués. La fiscalité ne permet donc pas de trancher entre ces différentes options. En revanche, en cas de levée de l'option d'achat au terme d'un contrat de leasing, l'entreprise devra payer une deuxième fois les frais de carte grise. Il existe également des divergences entre la location et l'achat quant au calcul forfaitaire de l'avantage en nature pour les véhicules de tourisme utilisés par les salariés pour leur usage personnel, dont les modalités ont évolué en 2025. Mais l'avantage évalué pour un véhicule loué est plafonné au montant de l'avantage en nature qui aurait été évalué si l'employeur avait acheté le véhicule.

LA LOCATION DE COURTE DURÉE POUR LES BESOINS PONCTUELS

Lorsque le besoin est ponctuel, la location de courte durée s'impose. L'entreprise n'a pas à payer les taxes sur les véhicules de tourisme affectés à des fins économiques ni à souscrire de contrat d'assurance et les loyers sont déductibles. Cependant, la TVA n'est pas récupérable sauf pour les véhicules utilitaires et ce type de location est totalement inadapté pour des besoins de longue durée. ■

VÉHICULES EN LEASING OU EN LOCATION LONGUE DURÉE : COMMENT CHOISIR ?

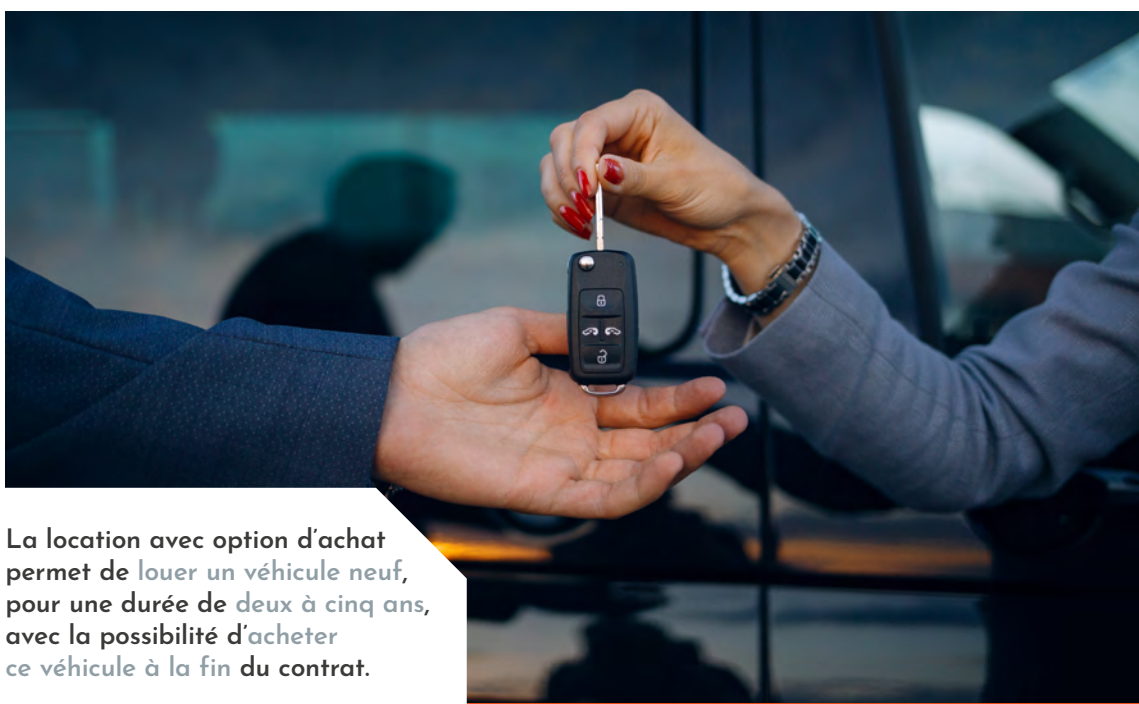
Souplesse du contrat, coût, possibilité d'achat du véhicule, le point sur les principales différences entre ces deux solutions de location de véhicules.

Lorsqu'une entreprise souhaite louer un véhicule pour équiper un collaborateur sur une longue période, différentes solutions peuvent être envisagées : la location longue durée (LLD) ou la location avec option d'achat (LOA) également appelée leasing ou crédit-bail. La décision de privilégier l'une ou l'autre est personnelle.

DES CONTRATS LOA PLUTÔT RIGIDES POUR LOUER UN VÉHICULE NEUF

La location avec option d'achat permet de louer un véhicule neuf, pour une durée de deux à cinq ans, avec, comme son nom l'indique, la possibilité d'acheter ce véhicule à la fin du contrat. Pour qui souhaite devenir propriétaire d'un véhicule, c'est une solution de financement intéressante qui permet de ne pas obérer la trésorerie de l'entreprise.

Ce loyer prend en compte la valeur d'utilisation du véhicule ainsi que la valeur du premier loyer, souvent majoré, et le prix de rachat fixé. Attention toutefois, pour le chef d'entreprise qui ne souhaitait pas décaisser d'argent, le fait de devoir verser ce premier loyer important peut-être un inconvénient. Les contrats de LOA sont relativement rigides. Ainsi, par exemple, le nombre de kilomètres réalisés par an est figé. En cas de dépassement, il faudra payer des pénalités, que l'entreprise lève l'option d'achat ou non. Des frais de re-



La location avec option d'achat permet de louer un véhicule neuf, pour une durée de deux à cinq ans, avec la possibilité d'acheter ce véhicule à la fin du contrat.

ADOBESTOCK ©IMCOSE

mise en état sont également à prévoir si l'entreprise décide de restituer le véhicule au loueur à la fin du contrat.

PLUS D'OPTIONS ET DE SOUPLESSE EN LLD

La location longue durée offre généralement un peu plus de souplesse. Cette fois, le véhicule est obligatoirement rendu au loueur à la fin du contrat, généralement prévu sur une durée d'un à cinq ans. Dans ce type de contrat, il est possible de changer tous les ans le nombre de kilomètres autorisés. Si l'entreprise prévoit, par exemple, de doubler sa distance, le contrat est modifié et la valeur du loyer recalculé. En fin de contrat, si les kilomètres effectivement parcourus dépassent les seuils prévus ou revus, il faudra néanmoins s'acquitter de pénalités en plus des frais de remise en état du véhicule.

Dans un contrat de location longue durée, le loyer est directement connecté au coût d'utilisation du véhicule. En général, il n'y a pas besoin de verser un apport ou un premier loyer majoré. À paramètres équivalents, le loyer en LLD est souvent un peu inférieur à celui de la location avec option d'achat. Il est en outre possible d'intégrer un certain nombre d'options au contrat.

Si certains chefs d'entreprise préfèrent la LLD pour ne payer que le coût d'utilisation du véhicule et profiter de certains services, d'autres apprécient de pouvoir potentiellement se constituer une flotte à bon compte en passant par la location avec option d'achat. Le traitement fiscal des loyers est fonction du véhicule et identique quel que soit le contrat choisi. ■

■ Dans un contrat de location longue durée, le loyer est directement connecté au coût d'utilisation du véhicule.

VÉHICULES PEU POLLUANTS : QUELLES SONT LES AIDES À L'ACHAT ?

Après la disparition des aides directes d'État, c'est grâce aux certificats d'économie d'énergie et aux aides locales que les entreprises s'équipant de véhicules propres peuvent espérer alléger leur facture.

Pendant plusieurs années, l'État a financé différents dispositifs pour inciter les entreprises et les particuliers à opter pour des véhicules peu polluants, principalement à travers des aides financières qui réduisaient le coût d'acquisition de ces véhicules. Si l'objectif de verdissement du parc automobile demeure, avec une augmentation des exigences concernant le verdissement des flottes d'entreprises, l'éventail des aides mobilisables a été considérablement réduit. Ainsi, le bonus écologique, une aide à l'achat ou à la location longue durée de véhicules propres, a été supprimé en 2025. La prime à la conversion, qui récompensait le remplacement d'une voiture ou d'un utilitaire polluant retiré de la circulation par un véhicule propre, n'a plus cours depuis décembre 2024.

CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

Désormais, les aides à l'achat de véhicules peu polluants s'inscrivent dans le cadre des certificats d'économie d'énergie (CEE). Ce dispositif impose aux vendeurs d'énergie – électricité, gaz, carburant, fioul – de contribuer à la mise en place d'actions d'économie d'énergie chez leurs clients, qu'ils financent en tout ou partie. Il n'est pas nouveau, mais a été déployé dans le secteur automobile en 2025. Les constructeurs ont conclu des accords avec



Désormais, les aides à l'achat de véhicules peu polluants s'inscrivent dans le cadre des certificats d'économie d'énergie (CEE).

■ Il existe des moyens de faire baisser la facture pour s'équiper sachant que le coût, notamment fiscal, de la détention de véhicules émetteurs continuera de son côté, à se renchérir.

les vendeurs d'énergie de manière à proposer des primes à l'achat ou la location longue durée de véhicules propres, financées dans le cadre des CEE. Les aides proposées concernent des véhicules dont le prix est inférieur ou égal à 47 000 euros et dont la masse en ordre de marche n'excède pas 2,4 tonnes.

Elles varient selon le type d'acheteur et les véhicules. Chez Renault, la prime proposée pour l'acquisition d'une voiture particulière électrique est de 460 euros pour une société dont la flotte dépasse les 100 véhicules. Elle atteint 4 030 euros pour un véhicule utilitaire électrique. Chez Stellantis, son montant va de 300 euros et jusqu'à plus de 4 500 euros. Une prime « coup de pouce » existe aussi depuis octobre 2025, pour les particuliers et entrepreneurs individuels uniquement, pour l'achat ou la location longue durée d'une voiture particulière électrique neuve dont le score environnemental est égal ou supérieur à 60 points. Son montant dépend des revenus du bénéficiaire et peut atteindre 6 000 euros et plus lorsque le véhicule et sa batterie ont été fabriqués en Europe.

Généralement, les concessionnaires s'occupent des démarches de constitution du dossier – qui doit être complété en amont de la commande ou de signature du contrat de location – et la prime est déduite du prix à payer.

COUP DE POUCE DES COLLECTIVITÉS

Des aides locales sont aussi proposées par certaines collectivités. Dans la métropole de Lyon, des subventions sont par exemple disponibles pour l'acquisition de véhicules fonctionnant à l'électricité, au gaz naturel ou à l'hydrogène. Leur montant atteint 5 000 euros pour un véhicule utilitaire léger et 10 000 euros pour les poids lourds. La métropole de Bordeaux a mis en place une aide dont le montant varie de 1 000 à 10 000 euros, selon le type de véhicules, pour le remplacement par un équivalent propre d'un véhicule non classé Crit'air et interdit de circulation dans sa zone à faibles émissions (ZFE). La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a instauré une aide à l'acquisition de véhicules utilitaires propres pour les TPE et PME.

Il existe donc encore des moyens de faire baisser la facture pour s'équiper en véhicules peu polluants sachant que le coût, notamment fiscal, de la détention de véhicules émetteurs continuera à se renchérir. Outre les malus CO₂ et malus masse qui augmentent leur coût d'acquisition, outre les taxes sur l'affectation de véhicules à des fins économiques, il faut désormais compter avec la taxe annuelle incitative. Instaurée en 2025, elle pénalisera de plus en plus fort les entreprises dont les flottes n'atteignent pas les quotas de véhicules propres attendus. ■

VOITURES ÉLECTRIQUES : SONT-ELLES **VRAIMENT AVANTAGEUSES ?**

Les voitures électriques se font une place croissante dans les flottes automobiles des entreprises, en raison notamment d'une fiscalité qui pénalise de plus en plus les véhicules thermiques.

Le verdissement des flottes d'entreprise est à l'œuvre. Une évolution poussée par différents facteurs : les intérêts en termes de RSE et de limitations des émissions de CO₂ d'une part, un contexte réglementaire qui augmente les exigences en la matière et une fiscalité de plus en plus incitative d'autre part. Ainsi, d'après le ministère de la Transition écologique, « la part de la motorisation électrique dans les immatriculations neuves des entreprises augmente nettement ». Elle est passée de 12,0 % en 2024 à 19,1 % en 2025.

Confort de conduite, accès aux zones à faibles émissions (dont l'existence est cependant remise en cause), amélioration des technologies et déploiement des infrastructures de recharge, différents arguments peuvent aujourd'hui plaider en faveur de l'électrique. Les interrogations concernant l'autonomie des véhicules ou la recharge constituent toutefois toujours des freins à l'électrification des flottes d'entreprises. Mais l'équation économique, elle, penche de plus en plus du côté des véhicules électriques.

UN PRIX À L'ACHAT PLUS ÉLEVÉ MAIS SANS MALUS

Certes, au moment de l'achat, leur prix demeure plus élevé que celui des thermiques et une partie des aides, notamment nationales, qui permettait d'en alléger le coût a disparu. Il est cependant toujours possible de mobi-



Les interrogations concernant l'autonomie des véhicules ou la recharge constituent encore des freins à l'électrification des flottes d'entreprises.

■ Pendant la période d'utilisation du véhicule, les frais d'entretien courant peuvent être moins élevés pour une voiture électrique.

liser des certificats d'économies d'énergie et des subventions locales pour faire baisser la facture. Surtout, deux malus continuent d'alourdir le coût des véhicules plus polluants. Le premier est calculé selon un barème en fonction des émissions de CO₂ du véhicule. Le second, appelé malus masse pénalise les engins les plus lourds (à partir de 1 500 kg) et si les véhicules électriques n'en seront plus exonérés à partir du 1^{er} juillet 2026, ils bénéficieront tout de même d'un abattement de 600 kg.

DES FRAIS VARIABLES

Pendant la période d'utilisation du véhicule, les frais d'entretien courant peuvent être moins élevés pour une voiture électrique que pour une thermique (pas de vidange, pas de boîte de vitesse, moins d'éléments de motorisation en mouvement). En cas d'accident et de chocs sur les éléments électroniques ou la batterie, la facture peut en revanche monter, ce qui contribue à expliquer que les primes d'assurance puissent être plus élevées pour l'électrique. Des plafonds d'amortissement favorables à l'électrique

En matière d'amortissement, l'avantage va clairement aux voitures électriques. Si l'amortissement est plafonné à 30 000 euros pour les véhicules de tourisme émettant moins de 20 grammes de CO₂ par kilomètre, la limite tombe à 18 300 voire 9 900 euros pour les véhicules thermiques les plus polluants. S'ajoute à cela la possibilité d'amortir intégralement la batterie lorsqu'elle fait l'objet d'une facturation distincte du véhicule.

LES TAXES PÉNALISENT LES VÉHICULES THERMIQUES

Chaque année, les entreprises doivent également verser différentes taxes en lien avec les véhicules qu'elles utilisent. Là encore, la balance penche en faveur de l'électrique. Le montant de la taxe sur les émissions de CO₂ augmente logiquement avec le taux d'émission de CO₂ du véhicule. Celui de la taxe sur les émissions de polluants atmosphériques est nul pour les véhicules électriques. La taxe annuelle incitative introduite en 2025 complète l'édifice fiscal visant à encourager le passage aux véhicules propres en mettant à contribution les entreprises dont les flottes dépassent les 100 véhicules et n'atteignent pas une certaine part de véhicules à faible émission, qui augmente chaque année, passant de 18 % en 2026 à 48 % en 2030.

S'il faut parfois convaincre les collaborateurs de l'intérêt de passer à l'électrique, cela peut aussi avoir un bénéfice très concret pour eux. En effet, le calcul de l'avantage en nature constitué par la mise à disposition d'un véhicule de fonction prévoit des dispositions particulières avec des abattements pour les véhicules 100 % électriques atteignant le meilleur niveau de score environnemental. En outre, que le conducteur soit salarié ou professionnel libéral, le montant des frais kilométriques est majoré de 20 % quand le véhicule utilisé est électrique.

ÉTUDE AU CAS PAR CAS

En prenant en compte le budget global de détention d'un véhicule (ou TCO pour total cost ownership), les calculs font donc généralement de l'électrique un choix plus intéressant que le thermique. « Alors qu'en 2024, l'écart s'était quelque peu resserré entre les deux motorisations, il se creuse de nouveau cette année sous l'effet d'une fiscalité toujours plus contraignante, qui donne l'avantage à l'électrification des parcs d'entreprise », note ainsi l'étude TCO Scope 2025 de l'Arval mobility observatory.

En revanche, le constat diffère s'agissant des utilitaires légers. Avant de faire son choix, il importe donc de s'assurer que le véhicule visé correspond aux besoins de l'entreprise, et d'effectuer un comparatif au cas par cas, avec l'aide de son expert-comptable, pour tenir compte de l'ensemble des paramètres. ■

VÉHICULES DE SOCIÉTÉ :

TVA ET TVS

La TVA et la TVS portant sur les véhicules de société sont des préoccupations récurrentes pour les entreprises.

Les véhicules de société sont soumis à différentes taxes. La taxe annuelle sur les émissions de CO₂ a évolué en 2025, avec une hausse progressive de son tarif jusqu'à 2027. Les véhicules hybrides n'en sont plus exonérés.

Toute entreprise qui possède ou utilise des véhicules destinés au transport de personnes (dits de tourisme) dans le cadre de son activité doit payer des taxes sur les véhicules de société (TVS), désormais appelées taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques.

En 2023, la taxe sur les véhicules de société (TVS) a été remplacée par deux nouvelles taxes : la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et la taxe sur l'ancienneté du véhicule, devenue en 2024 la taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques. Toutes deux ont fait l'objet de modifications au 1^{er} janvier 2025, avec l'objectif affiché par le gouvernement « d'accélérer la transition vers l'utilisation de véhicules propres ».

QUELS VÉHICULES SONT CONCERNÉS PAR CES TAXES ?

La définition des véhicules soumis à ces deux taxes a été modifiée début 2025. Les camionnettes, véhicules disposant d'au moins trois rangs de places assises, sont désormais concernées. Le sont également toujours : les véhicules particuliers ayant pour but le transport de personnes et ne possédant pas plus de huit places assises (catégorie M1, mention VP sur la carte grise, désormais appelée certificat d'immatriculation), les véhicules de moins de 3,5 tonnes qui peuvent transporter personnes et petites mar-



Toute entreprise qui possède ou utilise des véhicules destinés au transport de personnes dans le cadre de son activité doit payer des taxes sur les véhicules de société.

ADOBESTOCK ©PHASARWONG2517

chandises (catégorie N1), et les camions pick-up avec cinq places assises au minimum.

CERTAINES ACTIVITÉS EXONÉRÉES

Les véhicules de société exclusivement destinés à certaines activités sont en revanche exonérés des deux taxes. Il s'agit de ceux des négociants en automobile ou des concessionnaires, des entreprises de location de véhicules, de ceux qui sont accessibles aux fauteuils roulants, des taxis, VTC, auto-école, voitures destinées aux compétitions sportives, utilisées par les centres de contrôle technique, à usage exclusivement commercial (foodtruck) ou industriel, et les véhicules d'associations à but non lucratif.

MODES DE CALCUL ET ÉVOLUTION DES TARIFS

Les tarifs relatifs à la taxe annuelle sur les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) augmenteront progressivement chaque année entre 2025 et 2027. Cette taxe est déterminée en fonction du taux de CO₂ de la date de mise en circulation de la voiture, et dans certains cas selon la puissance fiscale. Le calcul s'effectue annuellement, en janvier, selon le nombre exact de jours d'utilisation dans l'année précédente.

Trois modes de calcul correspondent à trois catégories de véhicules. Le tarif des deux premières est calculé en fonction des émissions de CO₂ du véhicule en grammes par kilomètre. Deux barèmes par tranche existent, selon la date d'immatriculation : le dispositif WLTP concerne les véhicules immatriculés depuis le 1^{er} mars 2020, le dispositif NEDC les véhicules qui n'étaient pas utilisés avant 2006 et ont été mis en circulation après le 1^{er} janvier 2004. Pour les autres, c'est la puissance fiscale ou administrative exprimée en chevaux qui détermine le montant.

Depuis début 2025, les véhicules hybrides ne sont plus exonérés de cette taxe annuelle sur les émissions de CO₂. Des abattements seront seulement appliqués sur certains véhicules dont la source d'énergie comprend du superéthanol E85 ou dont la puissance n'excède pas douze chevaux.

La taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques varie selon la catégorie d'émission de polluants à laquelle appartient le véhicule. Trois catégories sont distinguées (de 0 à 500 euros annuels). Les véhicules fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique ou hydrogène, ou combinant les deux, ne sont pas soumis à cette taxe. Les véhicules accessibles aux fauteuils roulants non plus.

TVA DÉDUCTIBLE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les véhicules de société sont par ailleurs soumis à la TVA. Cette TVA sur l'achat d'un véhicule d'entreprise peut être récupérée, mais à certaines conditions seulement. Dans le cas de véhicules utilitaires dédiés au transport de marchandises, la TVA est récupérée sur le prix d'achat du véhicule, le prix des loyers s'il est financé par crédit-bail ou location longue durée, les frais d'entretien et réparation et l'achat de carburant (hors essence).

En revanche, la TVA portant sur l'achat de véhicules destinés à transporter des personnes ou à usages mixtes (transport de personnes et de marchandises) n'est pas déductible sauf dans certains cas précis d'activité, comme celui d'un véhicule de transport de voyageurs ou d'auto-école.

ENFIN, DES DISPOSITIONS CONCERNENT LA TVA SUR LES CARBURANTS

Depuis le 1^{er} janvier 2022, les règles de déduction de la TVA sur l'essence et le gazole sont identiques. Le taux de récupération s'élève à 100 % pour les véhicules utilitaires, et à 80 % pour les véhicules de tourisme. ■

■ Les véhicules de société exclusivement destinés à certaines activités sont exonérés des deux taxes.

VÉHICULES PROPRES : LA DÉDUCTION EXCEPTIONNELLE REMANIÉE

L'administration fiscale a précisé au cours de l'été 2025 les nouveaux contours de la déduction exceptionnelle prévue pour encourager les entreprises à s'équiper de véhicules peu polluants.

Pour mener à bien la transition énergétique et réduire les émissions de gaz à effets de serre, le verdissement des flottes d'entreprises est l'un des nombreux leviers identifiés. Dès 2016, un dispositif de suramortissement a ainsi été initié pour inciter les entreprises à investir dans des véhicules peu polluants. Prévu au départ pour s'arrêter en 2024, il a été prolongé jusqu'en 2030. Mais son mode de calcul a évolué cette année, ce que l'administration fiscale a précisé dans une actualité du *Bulletin officiel des finances publiques* dans le courant de l'été 2025.

UTILITAIRE LÉGER ET POIDS LOURD CONCERNÉS

Jusqu'ici, les entreprises qui faisaient l'acquisition d'un utilitaire léger ou d'un poids lourd propre pouvaient bénéficier d'une déduction exceptionnelle d'une partie de la valeur d'origine des véhicules neufs. La mesure concerne toutes les entreprises, dont l'activité est de nature industrielle, commerciale, artisanale ou agricole, et qui sont soumises à l'impôt sur le revenu au régime réel ou celles qui sont soumises à l'impôt sur les sociétés.

Les véhicules ciblés sont toujours les mêmes. Ils doivent avoir un poids total autorisé en charge d'au moins 2,6 tonnes, être affectés à l'activité de l'entreprise et fonctionner uniquement à l'électricité ou à l'hydrogène. « Le taux



La loi de finances pour 2025 a **restreint** l'ampleur de l'aide apportée aux entreprises en **modifiant** l'assiette d'application de la déduction.

ADOBESTOCK ©IVANBARANOV

de la déduction exceptionnelle, compris entre 20 % et 60 %, dépend de la source d'énergie utilisée, du poids du véhicule et de sa date d'acquisition », détaille l'administration fiscale. La loi de finances pour 2024 avait par ailleurs étendu le champ d'application de ce coup de pouce aux véhicules ayant fait l'objet d'une transformation de leur motorisation thermique vers une motorisation électrique, à batterie ou à pile hydrogène, aussi appelée retrofit.

CHANGEMENT D'ASSIETTE

La loi de finances pour 2025 a restreint l'ampleur de l'aide apportée aux entreprises en modifiant l'assiette d'application de la déduction, comme le précise l'administration. Désormais, la base sur laquelle s'applique cette déduction n'est plus la valeur d'origine du véhicule neuf acquis mais « les coûts supplémentaires, hors frais financiers, engendrés par l'acquisition d'un véhicule à émission nulle par rapport à un véhicule classique ». Autrement dit, la déduction s'applique sur le montant correspondant à la différence entre la valeur d'origine de l'utilitaire ou du poids lourd propre et celle des véhicules de la même catégorie qui utilisent une autre énergie que l'électricité ou l'hydrogène. Cet aménagement du dispositif a été réalisé afin de respecter la réglementation européenne sur les aides publiques apportées aux entreprises. Ce nouveau mode de calcul a vocation à s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2030. ■

■ L'aménagement du dispositif a été réalisé afin de respecter la réglementation européenne sur les aides publiques apportées aux entreprises.

VÉHICULE UTILITAIRE OU PARTICULIER : QUELLES SONT LES RÈGLES D'AMORTISSEMENT ?

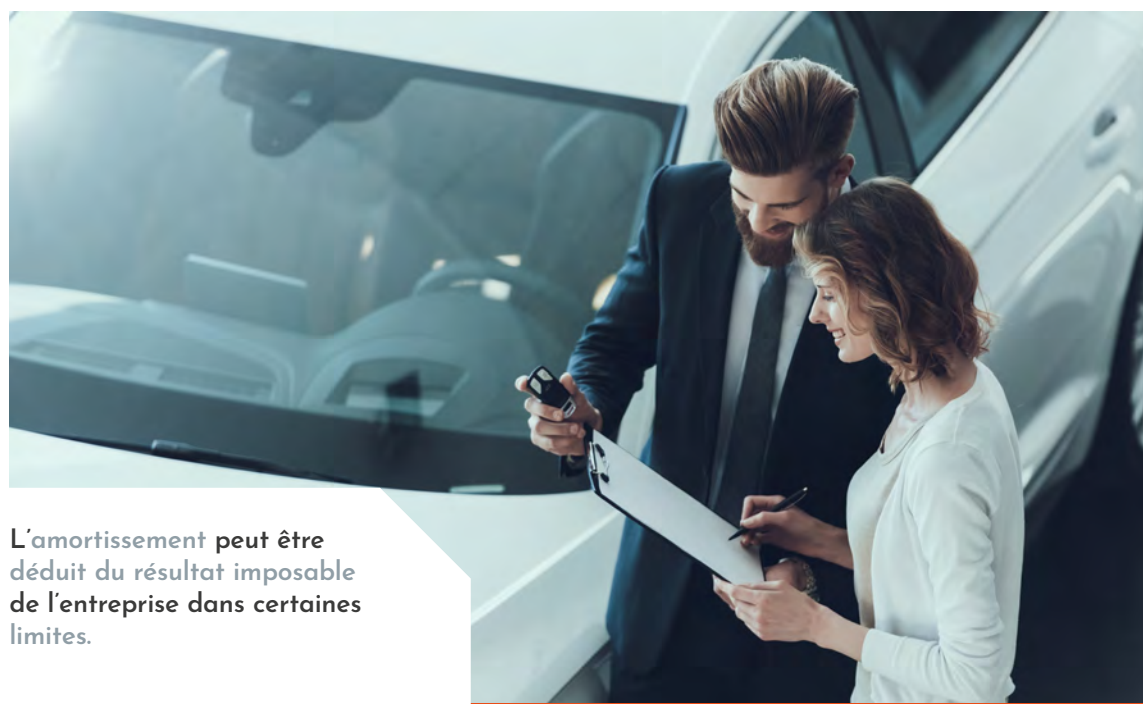
Les règles fiscales diffèrent selon la catégorie du véhicule utilitaire ou particulier appartenant à l'entreprise.

Une camionnette pour un artisan qui doit transporter beaucoup de matériel ou une voiture spacieuse pour les déplacements en commun d'une petite équipe de collaborateurs ? Si le choix d'une entreprise entre différents types de véhicules est naturellement déterminé par l'usage qu'elle entend en faire et son besoin spécifique, cette décision n'est pas neutre en termes d'implications fiscales. Les règles en la matière sont relativement complexes et il importe de bien en saisir le fonctionnement.

Lorsque l'entreprise achète un véhicule, celui-ci est inscrit à l'actif de son bilan pour sa valeur d'acquisition, et l'entreprise pratique un amortissement comptable, sur la durée d'utilisation prévue, pour traduire l'usure de ce véhicule dans le temps. L'amortissement peut être déduit du résultat imposable de l'entreprise dans certaines limites. Les règles varient selon que le véhicule soit un utilitaire ou un véhicule dit particulier ou de tourisme.

DÉDUCTIBILITÉ TOTALE POUR LE VÉHICULE UTILITAIRE

Pour un véhicule utilitaire, la règle est simple : l'amortissement est totalement déductible et de la même façon la TVA sur le prix d'acquisition est entièrement récupérable. Lorsque l'entreprise achète un véhicule de tourisme en revanche, la TVA n'est pas déductible et l'amortissement ne l'est que sur une fraction du prix d'acquisition. Au-delà de certains plafonds, il ne peut être déduit. Ainsi, pour les véhicules acquis à partir de 2021 et immatriculés selon le nouveau dispositif d'immatriculation (norme WLTP) l'entreprise pour-



L'amortissement peut être déduit du résultat imposable de l'entreprise dans certaines limites.

ADOBESTOCK © WANGGUGHVA

■ Quel que soit le cas de figure, mieux vaut bien mesurer les coûts et implications fiscales de l'achat d'un véhicule avant de faire son choix.

ra déduire au maximum 30 000 euros lorsque le véhicule émet moins de 20 grammes de CO₂ par kilomètre. Pour un taux d'émission compris entre 20 et 50 grammes, le plafond de déduction est fixé à 20 300 euros, puis 18 300 entre 50 et 160 grammes.

Enfin, au-delà de 160 grammes de CO₂ émis par kilomètre, l'entreprise ne pourra déduire que 9 900 euros. La part du prix d'acquisition dépassant ces seuils ne peut donner lieu à déduction fiscale. De même lorsque le véhicule n'est pas acheté directement mais loué, seule une partie des loyers sont déductibles.

UN CHOIX À BIEN RÉFLÉCHIR

Par ailleurs, concernant ses véhicules de tourisme, l'entreprise doit aussi payer les taxes sur les émissions de CO₂ et sur les émissions de polluants atmosphériques qui ont succédé à la taxe sur les véhicules de société. Elles ne s'appliquent pas pour les véhicules utilitaires. Sur le plan fiscal, l'acquisition d'un véhicule de tourisme est donc coûteuse pour l'entreprise.

Cependant, même si les concessionnaires proposent de large gamme de véhicules utilitaires, il n'est pas toujours possible de les privilégier. Pour une voiture de fonction, participant à l'attractivité d'un poste et ayant vocation à être utilisée par le collaborateur pour son usage personnel, il peut être plus difficile d'opter pour un utilitaire.

Ces règles fiscales expliquent aussi qu'il ne soit pas forcément une bonne idée pour le dirigeant de faire acquérir par son entreprise un véhicule qui lui servira aussi pour son usage personnel.

Quel que soit le cas de figure, mieux vaut bien mesurer les coûts et implications fiscales de l'achat d'un véhicule avant de faire son choix. ■



DES MOBILITÉS VARIÉES
SELON LES USAGES

OPTIMISER LA GESTION
DES VÉHICULES

3

L'IMPORTANCE
DE LA PRÉVENTION

L'IMAGE DE L'ENTREPRISE



TAXE ANNUELLE INCITATIVE SUR LES FLOTTES : COMMENT ÇA MARCHE ?

Introduite en 2025, la taxe incitative pénalise les entreprises dont les flottes ne comptent pas suffisamment de véhicules à faibles émissions de CO₂.

Depuis 2022, la loi d'orientation des mobilités (LOM) imposait aux entreprises d'intégrer une part croissante de véhicules propres dans les renouvellements annuels de leur flotte. Cela n'a pas suffi à massivement décarboner les parcs automobiles.

En 2024, la part de véhicules particuliers électriques neufs achetés par des entreprises s'élevait à 12 %, et seulement un quart des grandes flottes d'entreprises respectaient les objectifs de la loi LOM, selon l'association Transport & environnement.

ACCÉLÉRER LE VERDISSEMENT DES FLOTTES

La loi de finances pour 2025 a souhaité donner un coup d'accélérateur au verdissement des flottes en introduisant cette fois-ci des objectifs d'intégration de véhicules faiblement émetteurs s'appliquant à ces flottes dans leur ensemble, pas seulement la partie renouvelée chaque année. Elle prévoit des sanctions financières sous la forme d'une taxe annuelle incitative (TAI) pour celles qui n'atteindraient pas ces objectifs. Ces derniers augmentent progressivement, passant de 15 % en 2025 à 18 % en 2026, 25 % en 2027, 30 % en 2028, 35 % en 2029 et 48 % en 2030.

Une entreprise est visée par ces nouvelles obligations lorsque sa flotte, entendue ici comme « l'ensemble des véhicules dont elle est affectataire », ne respecte pas les objectifs.



En 2024, la part de véhicules particuliers électriques neufs achetés par des entreprises s'élevait à 12 %.

ADOBESTOCK ©SJMALA

 Sont considérés comme des véhicules légers à faibles émissions ceux remplissant plusieurs critères fixés par le code de l'environnement.

comporte au moins 100 véhicules légers. Il faut donc prendre en compte les véhicules affectés à un usage professionnel régulier dont l'entreprise dispose, qu'ils aient été achetés par elle ou qu'ils soient loués en location longue durée ou en location avec option d'achat.

Les véhicules concernés sont les véhicules de tourisme de catégorie M1, certains utilitaires légers de catégorie N1 (camionnettes, pick-up, camion fourgon) et les quadricycles à moteur. Des exemptions sont prévues notamment pour les véhicules exclusivement affectés à la location ou au remplacement, ceux affectés aux activités agricoles ou forestières ou ceux situés dans les départements et régions d'outre-mer.

Sont considérés comme des véhicules légers à faibles émissions (VFE) ceux remplissant plusieurs critères fixés par le code de l'environnement. Il s'agit de véhicules immatriculés selon la méthode WLTP ou équivalente, dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre et dont les niveaux d'émissions de polluants relatifs au nombre de particules et à la masse d'oxyde d'azote rapportés à la distance parcourue sont inférieurs ou égaux à 80 % de la limite la plus exigeante en vigueur.

UNE TAXE EN FONCTION DE L'ÉCART AVEC LES OBJECTIFS DE VÉHICULES À FAIBLES ÉMISSIONS

Le calcul de la taxe fait intervenir différents paramètres, à commencer par le tarif unitaire de la taxe, fixé à 2 000 euros pour 2025, 4 000 euros pour 2026 et 5 000 euros à partir de 2027. Il doit être d'abord multiplié par l'écart entre la composition de la flotte et les taux cibles de VFE prévus par la loi. Enfin, le produit de ce calcul est lui aussi multiplié par le taux de renouvellement des véhicules très émetteurs (ceux qui n'entrent pas dans la définition des VFE).

CERTAINES MAJORATIONS PRÉVUES

Pour déterminer l'atteinte des objectifs cibles, des majorations sont prévues pour certains véhicules selon leur catégorie et leur qualification environnementale. Le taux de majoration est de 50 % pour les véhicules de tourisme à faible empreinte carbone, 100 % pour les véhicules de tourisme à usage spécial ou utilitaire à faibles émissions et 150 % pour cette même catégorie de véhicules lorsqu'ils sont à faible empreinte carbone. Une feuille d'aide au calcul de la taxe annuelle incitative et une notice en détaillant les étapes sont disponibles sur le site impots.gouv.fr.

OBLIGATIONS DÉCLARATIVES ET IMPACT SUR LES STRATÉGIES DES ENTREPRISES

La TAI doit faire l'objet d'une déclaration annuelle en annexe de la déclaration de TVA ou sur le formulaire n° 3517 pour les entreprises concernées relevant du régime simplifié de déclaration en matière de TVA. La première déclaration devait être effectuée en janvier 2026 pour l'année 2025 avec la particularité de devoir calculer la taxe non sur une année entière mais sur la période allant du 1^{er} mars 2025, date de son entrée en vigueur, au 31 décembre 2025.

Au-delà des formalités qu'elle suppose, cette nouvelle taxe devrait avoir un impact important pour les entreprises qui n'ont pas encore pris le virage de l'électrification de leur flotte. Sa mise en place les invite à réviser leur stratégie, notamment en termes de choix de véhicules, mais aussi à revoir le budget alloué, à l'aune de l'alourdissement prévu dans les années à venir. ■

ACCIDENT DE TRAJET : ENTRE OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES ET PRÉVENTION

Différent de l'accident de travail, l'accident de trajet d'un salarié oblige néanmoins l'employeur à agir. Et vite.

Lors de ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail, voire entre ce dernier et son lieu de restauration, un salarié peut être victime d'un accident. Quelles sont alors les obligations de l'employeur ? Et quelles mesures de prévention peut-il mettre en place pour limiter les risques ?

QUE RECOUVRE LA NOTION D'ACCIDENT DE TRAJET ?

Un accident de trajet n'est pas un accident du travail au sens strict, mais il bénéficie d'une prise en charge par la Sécurité sociale comparable à celle d'un accident du travail, grâce à une présomption d'imputabilité au travail, dès lors que les conditions légales sont remplies. Selon l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS), cet accident survient lors du voyage aller ou retour du salarié entre son lieu de travail, sa résidence principale, le lieu où il prend habituellement ses repas – sauf si c'est directement sur le lieu de travail, auquel cas il s'agit d'un accident... de travail – ou tout autre lieu où il se rend de façon habituelle. Les détours « motivés par les nécessités essentielles de la vie courante » (crèche, école, essence) « ou en lien avec l'emploi du salarié » sont aussi pris en compte, rappelle l'INRS.

DES DÉLAIS À RESPECTER...

Le salarié est tenu d'avertir son employeur dans les 24 heures qui suivent l'accident. Il doit aussi consulter un médecin pour obtenir un certificat médical initial.



Le salarié est tenu d'avertir son employeur dans les 24 heures qui suivent l'accident et consulter un médecin pour obtenir un certificat médical initial.

ADOBESTOCK © INGLIS EVERTOVSKI

L'employeur, de son côté, doit lui remettre une feuille d'accident dès qu'il en a connaissance. Ce document, disponible en ligne sur le site [ameli.fr](https://www.ameli.fr), est essentiel pour que le salarié bénéficie du tiers-payant et de la prise en charge des soins sans avance de frais par la Sécurité sociale. Parallèlement, le dirigeant doit déclarer l'accident à la CPAM dans les 48 heures (hors dimanches et jours fériés) en remplissant le formulaire Cerfa dédié. Cette déclaration peut se faire en ligne ou par lettre recommandée avec accusé de réception.

Au-delà des déclarations à effectuer, l'employeur doit aussi fournir à la CPAM du salarié une attestation de salaire.

... POUR ÉVITER LES SANCTIONS

La non-déclaration ou une déclaration tardive expose l'employeur à des sanctions, telles que des amendes prévues par le code de la Sécurité sociale pour non-respect des obligations déclaratives (art R471-3). De son côté, l'Assurance maladie aura également la possibilité de demander le remboursement des dépenses liées à l'accident si ces obligations ne sont pas respectées.

ATTESTATION DE SALAIRE ET VISITE MÉDICALE

Au-delà des déclarations à effectuer, l'employeur doit aussi fournir à la CPAM du salarié une attestation de salaire. Celle-ci est nécessaire au calcul des indemnités journalières qui seront versées à la victime si elle est en arrêt de travail. Si ce même arrêt dépasse les 30 jours, le dirigeant doit également organiser une visite médicale de reprise.

PRÉVENIR LES RISQUES D'ACCIDENT DE TRAJET

Si la réglementation impose à l'employeur une obligation générale de sécurité vis-à-vis de ses salariés pendant le temps de travail, l'accident de trajet échappe à cette subordination. Pour autant, en tant que dirigeant soucieux de la santé de ses équipes et de la performance globale, il est toujours pertinent d'intégrer les risques de trajets dans la démarche de prévention.

L'information et la sensibilisation aux risques routiers (usage du téléphone, alcool, vitesse) ; l'incitation à recourir à un mode déplacement doux (quitte à participer au frais d'équipement de sécurité) ; voire la mise en place de modules de formation sont de bons outils de prévention et de gestion des risques. Si besoin, le médecin du travail peut être un bon relais auprès des employeurs, des salariés ou de leurs représentants pour les aider à mettre en place des mesures individuelles ou collectives. ■

INFRACTIONS ROUTIÈRES : COMMENT LES GÉRER EN TANT QU'EMPLOYEUR ?

*Excès de vitesse, utilisation du téléphone au volant...
Un employeur est tenu de donner l'identité des salariés
ayant commis une infraction au volant du véhicule de
l'entreprise.*

Jusqu'en 2017, lorsqu'un salarié commettait une infraction routière en conduisant un véhicule de l'entreprise, l'usage était souvent pour l'employeur de faire prendre en charge le montant de son amende par le collaborateur et de garder en contrepartie le silence sur son identité auprès des autorités – lui évitant ainsi le retrait de points. Une telle pratique n'est désormais plus possible. L'entreprise a l'obligation de dénoncer le fautif.

Cette règle est valable pour différentes infractions constatées par des appareils de contrôle automatique : l'absence de ceinture de sécurité, les excès de vitesse, l'utilisation d'un téléphone à la main, l'usage de voies réservées à certaines catégories de véhicule ou la circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence, le non-respect des distances de sécurité ou encore le franchissement d'une ligne continue.

45 JOURS POUR RÉAGIR

Lorsqu'il reçoit un avis de contravention, l'employeur dispose de 45 jours à compter de la date de son envoi ou de sa remise pour transmettre l'identité du salarié auteur de l'infraction aux autorités. Il doit fournir son nom et son prénom, son adresse et la référence de son permis. La démarche peut se faire par courrier, via une lettre recommandée avec accusé de réception, ou en ligne, sur



L'employeur doit fournir les nom et prénom, l'adresse et la référence du permis du salarié auteur de l'infraction.

■ Afin de limiter les risques, les entreprises ont tout intérêt à sensibiliser leurs salariés au respect du code de la route et des règles de sécurité.

le site de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai). Une seule exception est possible à cette obligation de dénonciation, lorsque l'employeur peut, toujours dans ce délai de 45 jours, démontrer que le conducteur ne pouvait être un salarié de son entreprise. Il peut pour cela établir le vol du véhicule ou l'usurpation de la plaque d'immatriculation par exemple, en fournissant alors le récépissé de son dépôt de plainte. En dehors d'une telle situation, l'employeur encourt une amende pouvant aller jusqu'à 3 750 euros pour une personne morale s'il ne fournit pas l'identité du conducteur en cause. Pour être en mesure de respecter cette règle, il est donc nécessaire de pouvoir savoir qui conduit quel véhicule de l'entreprise à un moment donné. Cela ne pose pas de difficulté lorsqu'une voiture est attribuée à un seul salarié. En revanche, ce peut être plus complexe lorsque plusieurs collaborateurs utilisent un même véhicule. Mieux vaut alors tenir un carnet de bord précis des trajets effectués par chacun d'entre eux.

SENSIBILISER AUX INFRACTIONS ROUTIÈRES

Le salarié auteur d'une infraction ne peut plus s'abriter derrière son entreprise pour éviter de perdre des points sur son permis de conduire. En cas de retrait ou de suspension du permis, cela peut aussi poser des difficultés organisationnelles pour l'entreprise. En cas d'infraction commise par un collaborateur pendant son temps de travail et entraînant la perte de son permis alors que son travail nécessite l'usage régulier d'un véhicule, l'employeur pourra sous certaines conditions et dans le respect des règles de la procédure disciplinaire, procéder à son licenciement pour faute.

Afin de limiter les risques, les entreprises ont tout intérêt à sensibiliser leurs salariés au respect du code de la route et des règles de sécurité et à rappeler, par exemple par le biais d'une charte, qu'aucune raison professionnelle ne peut justifier d'entorses à la réglementation routière. ■

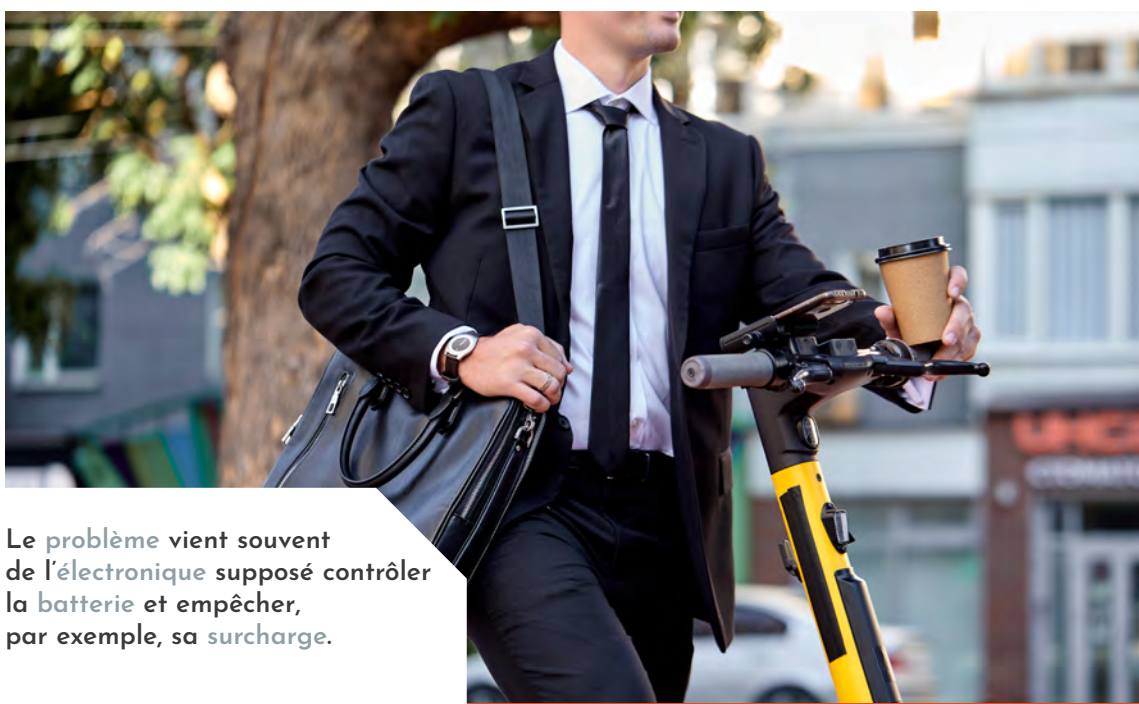
DEUX-ROUES ÉLECTRIQUES : QUELLES PRÉCAUTIONS FACE AU RISQUE INCENDIE ?

Un aménagement adapté et la sensibilisation des utilisateurs permettent de maîtriser le risque incendie.

Début juin 2025, un incendie impliquant une trottinette électrique a ravagé un immeuble de Reims et fait quatre victimes. Si de tels événements sont plutôt rares, ils mettent en lumière un risque incendie associé aux batteries lithium-ion qui équipent notamment les trottinettes et vélos à assistance électrique. Alors que les mobilités douces sont encouragées et que de nombreuses entreprises souhaitent faciliter leur adoption par leurs collaborateurs en s'équipant de flottes ou en aménageant des espaces de stationnement, quelques mesures de précaution s'imposent.

EMBALLEMENT THERMIQUE

Le risque incendie découle d'une relation en chaîne, appelée emballement thermique, auxquelles les batteries peuvent être sujettes dans certaines circonstances, ainsi que de la puissance et de la rapidité de propagation des feux qui y sont associés. « Une batterie ne prend pas feu comme ça spontanément », rassure Jocelyn Loumeto de la Fédération des professionnels de la micromobilité. Le problème vient souvent de l'électronique supposé contrôler la batterie et empêcher, par exemple, sa surcharge. « Sur les batteries d'entrée de gamme, il peut être de mauvaise qualité », souligne-t-il pointant un risque surtout lié aux appareils achetés directement sur des plateformes asiatiques. « Dans les cas où une batterie est bien à l'origine d'un incendie on constate souvent que celle-ci a été bidouillée par des personnes qui cherchent par exemple à augmenter la puissance de leur vélo sans mesurer les conséquences en termes de protection de la batterie ».



Le problème vient souvent de l'électronique supposé contrôler la batterie et empêcher, par exemple, sa surcharge.

ADOBESTOCK ©ROMAN

■ Les entreprises de location sont dotées de locaux de recharge équipés de cloisons et portes coupe-feu de manière à circonscrire le risque.

DES BONNES PRATIQUES À METTRE EN PLACE

Pour limiter les risques, la première des préventions consiste donc à sensibiliser les collaborateurs aux bons usages, à commencer par faire régulièrement contrôler sa batterie par un professionnel, ne pas la bricoler soi-même et souscrire une assurance dédiée. De la même manière, une batterie qui a subi un choc, et même si elle semble fonctionner, ne doit pas être mise en charge avant d'être révisée.

Les bonnes pratiques de charge doivent aussi être rappelées. Pour éviter la surcharge, les batteries ne doivent pas être branchées toute une journée ou une nuit. C'est la raison pour laquelle la mise à disposition de bornes dans les espaces de stationnement proposés par l'entreprise n'est pas toujours une bonne idée. « À moins qu'il n'y ait du passage et une surveillance régulière possible ou un système qui permette de couper automatiquement la charge, je ne le recommande pas », explique Jocelyn Loumeto.

DES LOCAUX SÉCURISÉS

Les entreprises de location sont dotées de locaux de recharge équipés de cloisons et portes coupe-feu de manière à circonscrire le risque. Ce peut être lourd à aménager pour quelques salariés circulant à vélo ou trottinettes électriques. Mais, « alors que les locaux à vélos classiques des entreprises étaient habituellement peu sécurisés, le risque électrique doit être pris en compte dès lors qu'on aménage des espaces de rangement dédiés aux vélos et trottinettes à assistance électrique », rappelle le spécialiste. Système de détection incendie et matériaux incombustibles peuvent ainsi aider à sécuriser le stationnement de ces engins. ■

VÉHICULES D'ENTREPRISE : QUELLES EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS DE CO₂ ?

Le verdissement des flottes est fortement encouragé par le contexte réglementaire et fiscal, qui se durcit.

La baisse des émissions carbone liées au transport routier – qui représente un quart des émissions de gaz à effet de serre annuelles de la France – passe notamment par le verdissement des flottes des entreprises. Les derniers gouvernements l'ont bien compris et ont, depuis plusieurs années, pris des mesures pour encourager voire imposer ce changement.

LA LOI LOM DÈS 2019

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 oblige ainsi les entreprises d'au moins 50 salariés, dont la flotte dépasse 100 véhicules de 3,5 tonnes ou moins, à intégrer une part croissante de modèles à faibles émissions (électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène). Elles sont tenues de respecter un quota de véhicules propres dans le cadre des renouvellements effectués chaque année. Démarrant à 10 % en 2022, il est passé à 20 % en 2024 et atteindra 40 % en 2027 puis 70 % en 2030.

Certes, aux niveaux mondial – avec le retrait des États-Unis de l'accord de Paris –, européen – avec le recul de la Commission européenne concernant l'interdiction des ventes de véhicules thermiques prévue pour 2035 –, ou national – avec la remise en cause des zones à faibles émissions –, la lutte



La baisse des émissions carbone liées au transport routier passe notamment par le verdissement des flottes des entreprises.

ADOBESTOCK ©SVEN LOEFFLER

contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre pourrait sembler moribonde.

DES OBJECTIFS DE VERDISSEMENT DES FLOTTES MAINTENUS

Mais s'agissant du verdissement des flottes d'entreprise, le cap est maintenu. La Commission européenne a d'ailleurs demandé aux États membres de « veiller à ce qu'une part spécifique des immatriculations de voitures et de camionnettes neuves par les grandes entreprises sur leur territoire soit à émissions nulles ou faibles à partir de 2030 ».

En France, les objectifs de verdissement demeurent, même si les outils mis en place pour les atteindre, et visant globalement à réduire l'écart entre le coût total de détention d'un véhicule propre et celui d'un véhicule polluant, changent. Le bonus écologique, qui permettait d'alléger le coût d'acquisition d'un véhicule propre, a été supprimé en 2024. L'accent est plutôt mis désormais sur le renchérissement du coût de la détention de véhicules thermiques. « Du côté des entreprises, l'incitation au verdissement passe par des obligations réglementaires et par des dispositifs fiscaux », précisait ainsi la direction générale des entreprises fin 2025.

LE MALUS SUR L'ACQUISITION DE VÉHICULES POLLUANTS SURVIT AU BONUS ÉCOLOGIQUE

Ainsi, le malus sur l'acquisition de véhicules thermiques a survécu à la suppression du bonus écologique. Cette taxe perçue sur les certificats d'immatriculation comporte deux volets : un malus CO₂ et un malus masse aussi appelé « taxe sur la masse en ordre de marche ». Elle s'applique sur les véhicules de type voiture particulière et les camionnettes avec des exonérations pour les véhicules affectés à certains types d'activité, ceux accessibles aux fauteuils roulants ou comportant au moins 8 places assises et détenus par une personne morale.

LE MALUS CO₂ EN AUGMENTATION

Le montant du malus CO₂ est calculé selon un barème suivant le niveau d'émissions du véhicule, mesurées selon la norme WLTP, pour les véhicules réceptionnés selon les normes européennes, ou selon la puissance administrative du véhicule pour les autres. Il augmente chaque année. Pour 2026, son seuil de déclenchement est passé de 113 à 108 g/km de CO₂ émis et son montant maximal est passé à 80 000 euros dès 192 g/km de CO₂ émis. Ce sera 100 000 euros en 2028. Un abattement de 40 % des émissions de CO₂ est possible pour les véhicules fonctionnant au superéthanol E85, dont les émissions ne dépassent pas 250 g/km de CO₂.

UNE TAXE SUR LA MASSE DE PLUS EN PLUS LOURDE

Le malus masse vise, lui, à pénaliser les véhicules les plus lourds, dont l'empreinte carbone est aussi la plus forte. Il est calculé en appliquant un tarif marginal à chaque fraction de la masse en ordre de marche du véhicule figurant sur la carte grise. En 2026, le tarif marginal est nul pour les 1 499 premiers kilogrammes (kg), puis il augmente par tranche pour atteindre 30 euros/kg pour la fraction de la masse en ordre de marche supérieure à 2 000 kg.

À compter du 1^{er} juillet 2026, les véhicules 100 % électriques ne seront plus exonérés de malus masse. En revanche, ils bénéficieront d'un abattement de 600 kg. Une exonération est aussi prévue à partir de cette date pour les véhicules de tourisme à faible empreinte carbone, à savoir utilisant l'électricité et/ou l'hydrogène comme source d'énergie, ayant une masse en ordre

■ En France, les objectifs de verdissement demeurent, même si les outils mis en place pour les atteindre changent.

de masse inférieure à 3 500 kg et atteignant au moins 60 points de score environnemental selon les calculs de l'Ademe.

UN MONTANT PLAFONNÉ... JUSQU'EN 2028

Le montant cumulé du malus masse et du malus CO₂ est plafonné au montant maximal du malus CO₂, soit 80 000 euros pour cette année 2025. Mais ce plafonnement doit disparaître en 2028.

DES TAXES SUR LES VÉHICULES D'ENTREPRISES PLUS ÉLEVÉES POUR LES PLUS ÉMETTEURS

Les taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques qui ont succédé en 2022 à la taxe sur les véhicules de société renchérissent aussi le coût fiscal des véhicules les plus émetteurs. La taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et celle sur les émissions de polluants atmosphériques ont vu leur cible et leurs tarifs évoluer (avec une hausse prévue chaque année jusqu'à 2027), afin d'accélérer la transition vers le recours à des véhicules propres.

Malgré cela, près 75 % des entreprises concernées ne respectaient pas leur quota d'achat de véhicule propres en 2024 selon l'ONG Transport & environnement. En 2024, seulement 9 % des véhicules particuliers appartenant à des entreprises étaient électriques, et 3,4 % pour les véhicules utilitaires légers. Une accélération dans le verdissement des flottes a cependant été notée en 2025 sous l'effet de mesures supplémentaires encourageant l'électrification des parcs.

DE NOUVELLES MESURES POUR FAVORISER LE CHOIX DE VÉHICULES PROPRES

Une taxe annuelle incitative a ainsi été créée par la loi de finances 2025 pour pénaliser les entreprises qui ne respectent pas les objectifs de verdissement. Celles dont la flotte dépasse les 100 véhicules et conserve une part trop importante de véhicules thermiques par rapport à un objectif cible d'intégration de véhicules à faibles émissions paieront ainsi une taxe d'autant plus élevée que l'écart avec l'objectif est important.

Cette taxe est calculée en multipliant un montant unitaire – 4 000 euros pour 2026, 5 000 euros en 2027 – par le nombre de véhicules manquants pour atteindre l'objectif de l'année (18 % en 2026) et par le taux annuel de renouvellement des véhicules légers très émetteurs de l'entreprise.

UN AVANTAGE EN NATURE RÉVISÉ

Enfin, le calcul forfaitaire de l'avantage en nature pour la mise à disposition d'un véhicule de fonction a par ailleurs été revu à la hausse pour les véhicules thermiques, renchérissant considérablement son coût pour les entreprises et les salariés. Les véhicules électriques bénéficient, eux, sous certaines conditions de dérogations jusqu'à 2027. Une autre manière d'inciter à les privilégier.

Si les objectifs de véhicules propres pour le renouvellement et la composition des flottes ne suffisent pas à convaincre les entreprises de passer à des flottes faiblement émettrices de CO₂, le poids de plus en plus lourd de la fiscalité s'appliquant aux véhicules thermiques tend donc aujourd'hui à rendre le verdissement des flottes incontournable. ■

SENSIBILISER SES COLLABORATEURS À L'ÉCOCONDUITE : QUELS SONT LES AVANTAGES ?

Certains bons réflexes permettent de rendre la conduite plus responsable, et profitent aussi bien à l'entreprise qu'au salarié.

De plus en plus, les entreprises cherchent à réduire leur impact environnemental. Si l'utilisation de la voiture est souvent pointée du doigt pour les émissions de CO₂ qu'elle génère, elle demeure incontournable pour certains déplacements, y compris professionnels. Encourager ses salariés à adopter une conduite plus responsable apparaît donc comme une solution intéressante.

DE MULTIPLES AVANTAGES

L'écoconduite désigne ainsi un ensemble de réflexes et d'habitudes de conduite plus écologiques et plus économiques. Y sensibiliser ses salariés offre de nombreux avantages. « Il y a déjà un impact positif pour la sécurité des collaborateurs car l'écoconduite entraîne une baisse du stress et de l'accidentologie », souligne Bénédicte Geirnaert, responsable RSE territoriale du groupe La Poste qui, depuis 2009, y a formé plus de 80 000 de ses salariés. « Cela diminue aussi l'impact environnemental de nos activités puisqu'en conduisant mieux, on diminue la consommation de carburants, les émissions de carbone et la pollution atmosphérique », poursuit-elle.

Enfin, le bénéfice est aussi économique puisque cela permet à l'entreprise de réduire ses dépenses de carburants et le nombre d'accidents, impliquant des coûts matériels et humains.



L'écoconduite désigne ainsi un ensemble de réflexes et d'habitudes de conduite plus écologiques et plus économiques. Y sensibiliser ses salariés offre de nombreux avantages.

ADOBESTOCK © HEDGEHOG84

■ Le conducteur doit s'efforcer d'adopter une vitesse modérée et une conduite souple.

Bonne nouvelle : l'écoconduite n'a rien de sorcier. « La formation consiste surtout en des rappels et des remises à niveau sur les bons comportements à acquérir », explique Bénédicte Geirnaert. L'écoconduite suppose en premier lieu un bon entretien des véhicules. Les conducteurs doivent par exemple prendre l'habitude de vérifier la pression des pneus de leur voiture une fois par mois ou apprendre à bien charger un véhicule électrique.

De bons réflexes doivent aussi être adoptés concernant l'usage des équipements du véhicule. « Il s'agit par exemple de ne pas ouvrir les fenêtres quand on met la climatisation, de protéger son pare-brise, été comme hiver, pour ne pas avoir trop besoin de la climatisation ou du chauffage », illustre la spécialiste.

D'autres comportements relèvent de la conduite elle-même. « Il faut apprendre à regarder loin et largement, respecter les distances et les vitesses, de façon à pouvoir adapter sa conduite à la situation », pointe-t-elle. Le conducteur doit s'efforcer d'adopter une vitesse modérée et une conduite souple, en passant les vitesses pour arriver rapidement au bon rapport ou en utilisant le frein moteur pendant la décélération par exemple.

FORMATION ET COMMUNICATION

Pour inciter ses salariés à recourir à cette méthode de conduite, ces grands principes peuvent d'abord être intégrés à une charte de bonne conduite ou à la car policy quand il y en a une. Des actions de formation sont aussi à prévoir. À La Poste, elles sont faites en interne, en présentiel, mais aussi en e-learning. Mais de nombreux prestataires proposent aussi ce type de formations.

En dehors des organismes de formation, n'hésitez pas à vous renseigner auprès de la Sécurité Routière, des constructeurs automobiles ou des assurances qui mènent également des actions en ce sens. Enfin, une fois les collaborateurs sensibilisés, le respect des bons comportements doit être encouragé. « Il faut entretenir les bons réflexes, via des rappels managériaux, des affiches, en parler régulièrement. Si vous faites une formation écoconduite une fois et qu'on ne vous en reparle plus, le bénéfice se perd », prévient Bénédicte Geirnaert. ■

ENGAGER LES SALARIÉS DANS LA DÉMARCHE DE **TRANSITION ÉLECTRIQUE**

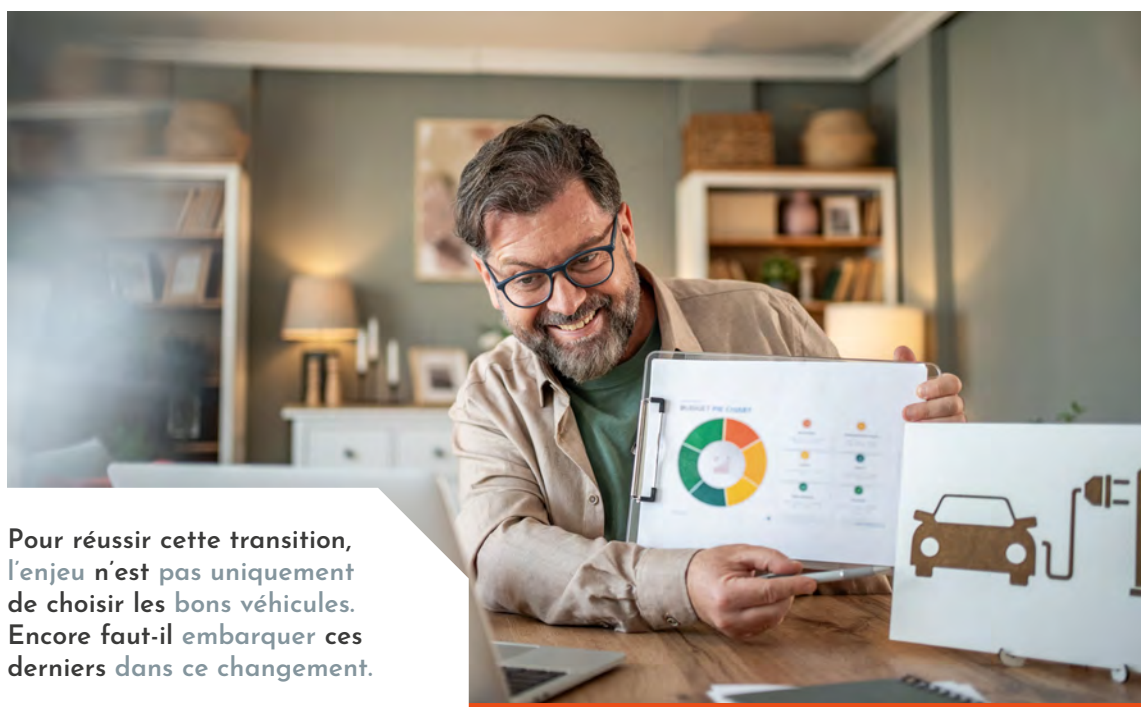
Passer de véhicules thermiques à des véhicules électriques n'est pas qu'une affaire de technologie et d'infrastructures. Pour une transition réussie, le facteur humain doit aussi être pris en compte.

Pour les entreprises, la transition vers la mobilité électrique s'impose de plus en plus. Il s'agit non seulement de respecter les objectifs fixés par la loi s'agissant du verdissement des flottes, mais aussi de s'adapter à une réalité économique, la détention de véhicules électriques étant, sur le plan fiscal notamment, plus avantageuse.

Pour réussir cette transition, l'enjeu n'est pas uniquement de choisir les bons véhicules en optant pour les modèles les plus adaptés aux besoins de ses salariés. Encore faut-il embarquer ces derniers dans ce changement. « C'est un point souvent oublié par les organisations. Elles se lancent parce que c'est économiquement bon, mais le vrai sujet est celui de l'adoption de ces véhicules électriques. Et les entreprises ont intérêt à le traiter aussi comme un sujet RH, à s'intéresser à la psychologie du collaborateur », souligne François Gatineau. Président du cabinet de conseil et bureau d'études Mobileese, il accompagne des structures de toute taille dans le passage à la mobilité électrique.

LEVER LES INQUIÉTUDES DES SALARIÉS

Pour susciter l'adhésion, il importe d'abord de lever les inquiétudes qui peuvent exister chez les salariés concernant, par exemple, l'autonomie des



Pour réussir cette transition, l'enjeu n'est pas uniquement de choisir les bons véhicules. Encore faut-il embarquer ces derniers dans ce changement.

ADOBESTOCK ©MIGMA AGENCY

Il faut impérativement réfléchir aux solutions de recharge proposées avant même de commander ses voitures électriques.

véhicules électriques, l'organisation de la recharge, la conduite de ces voitures. *« Il faut que le collaborateur se sente sécurisé à tous les égards, pas seulement en termes de sécurité au sens de la protection des personnes, mais aussi au sens où il doit pouvoir se dire qu'il peut faire les kilomètres dont il a besoin, savoir comment il rechargera le véhicule, ce que cela lui coûtera »,* illustre François Gatineau qui encourage les entreprises à établir un plan et des outils de communication pour répondre à ces interrogations.

L'idée est à la fois de rassurer et de montrer l'intérêt du passage à l'électrique non seulement pour l'entreprise, mais pour le salarié lui-même. *« Lui comparera son confort actuel et son confort futur, il faut donc positiver le sujet et lister les bénéfices pour lui »,* résume l'expert.

METTRE EN AVANT LES AVANTAGES POUR LES SALARIÉS

Absence de bruit, vibrations limitées, le confort de conduite fait partie de ces bénéfices. Le fait de pouvoir recharger son véhicule sur le parking de l'entreprise quand des bornes y sont installées – une obligation dans certains cas – est aussi un plus. En la matière, il faut impérativement réfléchir aux solutions de recharge proposées avant même de commander ses voitures électriques. Outre l'installation de bornes, l'entreprise peut proposer une prise en charge de la recharge, voire l'installation de bornes au domicile des collaborateurs. *« Tout cela doit être pensé en amont : il faut savoir quelle politique l'entreprise proposera et comment elle la met en œuvre »,* pointe François Gatineau. Si l'objectif doit être de faciliter la recharge afin qu'elle ne soit pas un point de crispation, des règles claires doivent être établies.

MISER SUR DES AMBASSADEURS

Tous les collaborateurs n'étant pas susceptibles de se convertir au même rythme à l'électrique, le mieux est de pouvoir mettre en place une transition progressive. *« Plutôt qu'un changement massif d'un seul coup, il est intéressant de s'appuyer sur les salariés les plus susceptibles d'adhérer à cette transition et d'en faire des ambassadeurs auprès des autres collaborateurs »,* conseille le spécialiste. Des tests de véhicules électriques peuvent aussi être organisés avec des concessionnaires.

Lever les réticences passe également par la formation. Les salariés doivent être initiés au B.A.-BA de la mobilité électrique : comprendre les différents types de recharge, la manière de recharger, d'optimiser l'autonomie du véhicule, la conduite avec une boîte automatique. *« Ce peut être l'occasion de dispenser aussi des cours d'écoconduite. Les effets sont très visibles avec des véhicules électriques et on a souvent de très bons retours des collaborateurs concernant ce type de sensibilisation »,* constate François Gatineau.

En mettant en avant les intérêts de la mobilité électrique et en donnant aux salariés les outils pour l'adopter sans crainte et en tirant le meilleur parti, l'entreprise maximise les chances de faire des collaborateurs des moteurs de cette transition. ■



DES MOBILITÉS VARIÉES
SELON LES USAGES

OPTIMISER LA GESTION
DES VÉHICULES

L'IMPORTANCE
DE LA PRÉVENTION

4

L'IMAGE DE L'ENTREPRISE



AVANTAGES EN NATURE : UNE ÉVALUATION EN HAUSSE **POUR LES VÉHICULES**

Les entreprises peuvent proposer à leurs salariés des avantages en nature, qui concernent notamment l'utilisation privée d'un véhicule. Un décret modifie fortement à la hausse l'évaluation de cet avantage pour les véhicules mis à disposition depuis le 1^{er} février 2025.

Les salariés peuvent bénéficier d'avantages en nature de la part de leur entreprise, qui constituent un élément de leur rémunération, intégré à l'assiette des cotisations et contributions sociales. Les règles de l'évaluation de ces avantages en nature concernant l'utilisation privée des véhicules de la société sont fortement modifiées par un arrêté du 25 février 2025. Ces changements s'appliquent aux véhicules mis à disposition depuis le 1^{er} février 2025.

L'avantage en nature que constitue l'usage privé du véhicule est évalué, selon le choix de l'employeur, soit sur la base des dépenses réellement engagées, soit sur celle d'un forfait annuel. Ce dernier est calculé en pourcentage du coût d'achat du véhicule ou sur le coût global annuel comprenant la location, l'entretien et l'assurance du véhicule (en location simple ou avec option d'achat), toutes taxes comprises.

15 % DU COÛT D'ACHAT TTC D'UN VÉHICULE DE MOINS DE CINQ ANS

Si l'évaluation sur la base des dépenses réelles reste inchangée, la forfaitaire a en revanche été fortement modifiée par l'arrêté du 25 février 2025.



L'avantage en nature lié à l'usage privé du véhicule est évalué soit sur la base des dépenses réellement engagées, soit sur celle d'un forfait annuel.

ADOBESTOCK ©ZAMRZNIUTY TONOV

■ Les règles dérogatoires concernant les véhicules fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique sont prolongées jusqu'au 31 décembre 2027.

POUR UN VÉHICULE ACHETÉ PAR L'EMPLOYEUR, L'ÉVALUATION ANNUELLE S'ÉLÈVE DÉSORMAIS À :

- 15 % du coût d'achat TTC pour un véhicule de 5 ans au moins, contre 9 % auparavant.
- 10 % du coût d'achat TTC pour un véhicule de plus de 5 ans (contre 6 %).

Lorsque l'employeur prend en charge le carburant, l'avantage en nature est évalué soit en ajoutant les dépenses de carburant à partir des frais réellement engagés, soit en appliquant un forfait global représentant désormais 20 % du coût d'achat (contre 12 % auparavant), ou 15 % pour un véhicule de plus de 5 ans (9 %).

Lorsque le véhicule est loué par l'entreprise, l'évaluation forfaitaire concernant un véhicule mis en circulation depuis le 1^{er} février 2025 est désormais effectuée sur la base de 50 % du coût global annuel, comprenant la location, l'entretien et l'assurance du véhicule, contre 30 % auparavant. Si l'employeur paie le carburant du véhicule, s'ajoutent les dépenses de carburant à partir des frais réellement engagés ou suivant un forfait global porté à 67 % du coût global annuel (contre 40 %).

RÈGLES DÉROGATOIRES DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES PROLONGÉES

Enfin, les règles dérogatoires concernant les véhicules fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique, initialement prévues jusqu'à fin 2024, sont prolongées jusqu'au 31 décembre 2027. Les frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge restent exclus du calcul des avantages en nature. Un abattement de 50 % doit toujours être effectué sur l'avantage en nature dans sa globalité, lorsqu'il est calculé sur les dépenses réelles, plafonné à 2 026,30 euros pour 2026. Mais pour les véhicules mis à disposition à partir du 1^{er} février, le véhicule doit désormais obtenir un score environnemental supérieur à 60 points pour permettre de bénéficier de cet abattement. Lorsque l'avantage est évalué au forfait, ces véhicules bénéficient d'un abattement de 70 %, dans la limite de 4641,60 euros par an pour 2026. ■

VÉHICULE DE FONCTION : QUELS AVANTAGES POUR LE SALARIÉ ET L'ENTREPRISE ?

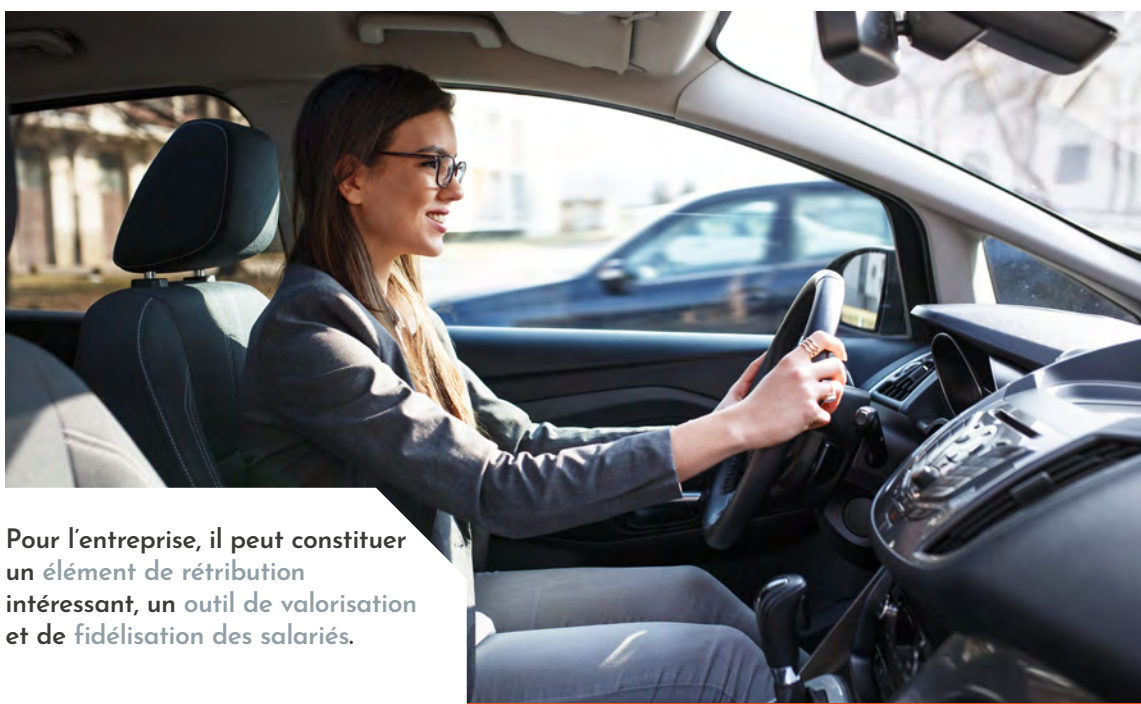
Si le véhicule de fonction est un élément de valorisation du salarié, son acquisition a aussi des implications sociales et fiscales.

La rémunération d'un salarié ne prend pas seulement la forme d'un virement mensuel. Elle peut intégrer d'autres éléments qui participent aussi à l'attractivité d'un poste, à l'image du véhicule de fonction. Il se distingue du véhicule de service, dont l'usage est exclusivement professionnel, par le fait de pouvoir être utilisé par le salarié à des fins privées, par exemple le week-end ou en vacances.

Pour le collaborateur, le premier intérêt est donc de pouvoir disposer d'un véhicule sans avoir à en déboursier le prix, puisque c'est son employeur qui l'achète ou le loue, et qui prend généralement en charge l'essentiel des frais associés à ce véhicule comme les dépenses d'assurance, d'entretien voire les frais de carburant. Le véhicule de fonction est aussi porteur d'une certaine charge symbolique. Pour l'entreprise, il peut donc constituer un élément de rétribution intéressant, un outil de valorisation et de fidélisation des salariés.

VÉHICULE DE FONCTION : DES COTISATIONS SOCIALES PARTAGÉES

La contrepartie est que ce véhicule de fonction est considéré comme un avantage en nature pour le salarié pour les déplacements personnels qu'il



Pour l'entreprise, il peut constituer un élément de rétribution intéressant, un outil de valorisation et de fidélisation des salariés.

ADOBESTOCK ©BALANCEFORMCREATIVE

Des dispositions spécifiques s'appliquent pour les véhicules 100 % électriques.

lui permet de réaliser. Il figure sur la fiche de paie et donne lieu au paiement de cotisations sociales par l'employeur et par le salarié qui s'acquitte également d'impôt sur le revenu sur cet avantage.

Le calcul du montant de l'avantage peut être fait selon les dépenses réellement engagées (amortissement du véhicule ou coût de sa location, assurance et frais d'entretien) ou via un forfait annuel, déterminé par l'Urssaf et dont les règles de calcul sont modifiées depuis février 2025, rendant le véhicule de fonction moins attractif pour les salariés et plus coûteux pour les entreprises. L'avantage est de 15 % du coût d'achat du véhicule, s'il a 5 ans ou moins, ou 20 % si l'employeur prend en charge l'intégralité du carburant. Ce sont respectivement 6 et 8 points de plus que dans le barème auparavant en vigueur. Pour un véhicule plus ancien, il est évalué à 10 % du coût d'achat ou 15 % avec prise en charge du carburant. Pour un véhicule loué avec option d'achat, l'avantage est de 50 % du coût global annuel de cette location, 67 % en cas de prise en charge du carburant.

Des dispositions spécifiques s'appliquent pour les véhicules 100 % électriques. Lorsqu'ils atteignent le score environnemental minimal selon la grille de l'Ademe, un abattement de 70 % est appliqué au calcul forfaitaire de l'avantage en nature, dans la limite de 4 641,60 euros par an, en 2026. Lorsque l'avantage est calculé sur les dépenses réellement engagées, on applique une réduction de 50 % dans la limite de 2026, 30 euros par an. Les frais d'électricité pris en charge par l'employeur ne sont pas pris en compte dans le calcul, une mesure qui doit s'appliquer jusqu'à fin 2027.

UN BUDGET ET DES CONTRAINTES À MESURER

Avant d'attribuer un véhicule de fonction à un salarié, l'entreprise doit donc mesurer le coût fiscal et social de cet avantage. Outre les cotisations sociales, elle devra s'acquitter des taxes sur les véhicules affectés à des fins économiques et ne pourra récupérer la TVA sur le prix d'achat du véhicule puisqu'il s'agit d'une voiture de tourisme. Sauf si la mise à disposition de cette voiture fait l'objet d'une contrepartie explicite (un paiement, une retenue sur salaire) formalisée dans un contrat. Une situation plutôt rare.

Dans l'ensemble, le véhicule de fonction représente donc un budget non négligeable. Il faut également savoir que comme ce véhicule est un élément de la rémunération et du contrat du salarié et ne peut lui être retiré unilatéralement par l'employeur. Souvent, sa suppression au cours du contrat s'accompagne d'ailleurs d'une hausse de salaire.

Par ailleurs, dans les petites entreprises, il peut être difficile de retrouver une utilité à la voiture attribuée à un salarié qui s'en va sans être remplacé. Si elle était louée, la rupture anticipée du contrat de location peut coûter cher à l'entreprise. ■

MOBILITÉS DOUCES : UN LEVIER STRATÉGIQUE AU SERVICE DES RH

Face aux enjeux climatiques et aux nouvelles attentes des salariés, les mobilités douces s'imposent comme un sujet structurant pour les entreprises et leur service RH.

Longtemps perçues comme accessoires, les alternatives à la voiture thermique individuelle deviennent un véritable levier de performance globale, à la croisée des politiques RH et des engagements RSE des entreprises. De quoi embarquer facilement les collaborateurs.

D'autant que le potentiel de développement est considérable. En France, près de 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont encore réalisés en voiture, alors même que ces distances sont particulièrement adaptées aux mobilités actives, selon l'Ademe. Dans le même temps, les usages évoluent, avec une progression significative de la pratique du vélo ces dernières années, portée à la fois par les politiques publiques et une prise de conscience collective.

ATTRACTIVITÉ ET FIDÉLISATION DES SALARIÉS

Dans les entreprises, la question des mobilités constitue un enjeu d'attractivité et de fidélisation. Proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle répond à une attente croissante des collaborateurs, notamment chez les jeunes actifs, sensibles aux enjeux environnementaux et à la qualité de vie.

Mettre en place un plan de mobilité employeur, offrir des dispositifs comme le forfait mobilités durables ou des vélos de fonction permet de renforcer



Les alternatives à la voiture thermique deviennent un véritable levier de performance globale, à la croisée des politiques RH et des engagements RSE.

ADOBESTOCK ©THURSTANBYOUT/PEOPLEIMAGES.COM

■ Les mobilités douces contribuent également à améliorer la qualité de vie au travail.

la marque employeur tout en apportant un avantage concret et immédiatement perceptible. Dans un contexte de tensions sur le recrutement, ces éléments peuvent faire la différence.

UNE QVT AMÉLIORÉE

Au-delà de l'attractivité, les mobilités douces contribuent également à améliorer la qualité de vie au travail. Encourager la pratique d'une activité physique régulière, comme le vélo ou la marche, a des effets directs sur la santé des salariés : réduction du stress, amélioration de la concentration et diminution de l'absentéisme. Ces bénéfices participent à une dynamique globale de prévention et de bien-être, au cœur des politiques RH.

UNE BONNE GESTION DE L'ENTREPRISE...

L'impact se mesure aussi en matière d'organisation et de coûts. Réduire la dépendance à la voiture individuelle permet de limiter les dépenses liées aux flottes de véhicules, aux indemnités kilométriques ou encore au stationnement. Pour les entreprises situées en zones urbaines ou périurbaines, ces économies peuvent être significatives.

Par ailleurs, les dispositifs d'accompagnement existants – aides publiques, exonérations fiscales, subventions locales – facilitent la mise en place de ces solutions. Sensibles à la bonne gestion de l'entreprise, les salariés sont aussi touchés par ces arguments.

... SYNONYME DE RESPONSABILITÉ SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

Sur le plan RSE, les mobilités douces constituent un levier particulièrement efficace pour réduire l'empreinte carbone de l'entreprise. En favorisant des alternatives moins polluantes, les entreprises peuvent agir concrètement et rapidement sur cet indicateur, tout en impliquant directement leurs collaborateurs dans la démarche. Cette dimension participative renforce la crédibilité des engagements RSE et leur appropriation en interne.

ACCOMPAGNER LES USAGES POUR UNE RÉUSSITE DURABLE

Mais au-delà de ses arguments engageants, auxquels sont sensibles les salariés, et des aspects pratiques que suppose le développement des mobilités douces, la réussite repose sur une véritable conduite du changement. Il ne suffit pas de mettre à disposition des équipements ou des aides financières, mais il convient d'accompagner les usages.

Actions de sensibilisation, challenges internes, phases de test ou encore réseaux d'ambassadeurs sont autant de leviers d'engagement collectif. Ces initiatives permettent de lever les freins persistants, de créer une dynamique partagée par tous et d'ancrer durablement les nouvelles pratiques, souligne notamment l'Ademe. ■

LE CHOIX DE VÉHICULE, UN MOYEN D’AFFICHER LES VALEURS DE L’ENTREPRISE ?

Les valeurs mises en avant par l’entreprise doivent être un élément de décision dans le choix de sa flotte.

Imaginez-vous le facteur s’arrêter à votre domicile au volant d’une berline cabriolet ? Ou le commercial de produits de luxe sortir d’un vieil utilitaire des années 2000 ? Pas vraiment. Si ces exemples sont volontairement caricaturaux, une chose l’est moins : le véhicule demeure une composante de l’image de marque d’une entreprise. Au moment du choix, mieux vaut éviter la faute goût. « Généralement, le dirigeant a cette donnée en tête », témoigne Yann Guillaud, analyste flotte automobile au sein d’Euklead, réseau spécialisé dans l’ingénierie achat.

CHOIX DE VÉHICULE : EN COHÉRENCE AVEC LES VALEURS DE L’ENTREPRISE

Le véhicule doit apparaître en cohérence avec l’image et les valeurs que souhaite communiquer l’entreprise. Ni trop clinquant ni trop bon marché, tout est affaire de mesure. À ce titre, le choix de la marque et du modèle est important. « On distingue communément les catégories des véhicules low-cost, généralistes et premium. Généralement, une entreprise va opter pour une marque généraliste. Mais elle peut aussi, au vu de sa clientèle, se tourner vers un modèle plus ou moins haut de gamme, détaille l’expert. Dans tous les cas, mieux vaut éviter une entrée de gamme obsolète. »

Un modèle récent de moyenne gamme aux belles finitions peut ainsi refléter l’image d’une entreprise attractive, dynamique et florissante. Une petite citadine assortie de technologies peut pour sa part valoriser une entreprise innovante, type start-up.



Le véhicule demeure une composante de l’image de marque d’une entreprise..

ADOBESTOCK ©PROSTOCK-STUDIO

■ Choisir un véhicule confortable avec des équipements de qualité est une marque de considération.

Opter pour un haut de gamme ou un véhicule de marque française est aussi une façon d'afficher ses valeurs, voire ses missions. À ce titre, le choix d'un véhicule électrique ou hybride est devenu un marqueur important, notamment pour les structures qui se dotent d'une stratégie RSE et la concrétise dans la promotion de mobilités décarbonées.

UNE MARQUE DE CONSIDÉRATION EN INTERNE

Si le message envoyé à l'extérieur compte, l'image en interne est tout aussi importante, voire plus, selon Yann Guillaud. *« Il ne faut pas oublier que le collaborateur est le premier client de l'entreprise et le premier usager du véhicule. Derrière le choix du véhicule, il y a une dimension RH à ne pas négliger. Les clients internes peuvent être plus ou moins valorisés par rapport au choix du véhicule. »*

Choisir un véhicule confortable avec des équipements de qualité (Bluetooth, GPS...) est une marque de considération et renforce l'attachement à l'entreprise. *« L'entreprise doit ainsi se demander si le collaborateur souhaite rouler avec une boîte auto ou manuelle. C'est un confort de conduite »,* appuie l'expert. Le choix d'une voiture bien équipée permet par la même occasion de valoriser l'entreprise, celle d'une société soucieuse du bien-être de ses salariés plutôt que celle se contentant du strict minimum.

UN SIGNE DE BONNE SANTÉ DE L'ENTREPRISE

Par ailleurs, Yann Guillaud recommande vivement de mettre en place une politique d'attribution des véhicules, ou car policy. *« Il faut l'écrire noir sur blanc et la communiquer de manière claire en interne afin qu'elle soit comprise et acceptée. Cela permettra d'éviter d'éventuels conflits relationnels à ce sujet entre collaborateurs. »*

Il est également important de mettre en place un suivi de la voiture. Si un contrôle régulier est impératif et obligatoire en termes de sécurité, il doit aussi permettre de faire un état des lieux général du véhicule. Une carrosserie cabossée ou simplement usée peut renvoyer l'image négative d'une entreprise négligente et peu organisée. *A contrario*, un véhicule bien entretenu et propre reflétera une image positive, celle d'une entreprise en bonne santé et investie dans son activité. ■

LA MOBILITÉ, UN ENJEU MAJEUR POUR LA RSE

La réflexion sur les mobilités est souvent incontournable pour les entreprises désireuses d'améliorer leur impact sur la société. C'est aussi un champ sur lequel il est relativement facile d'agir avec de nombreux bénéfices à la clef.

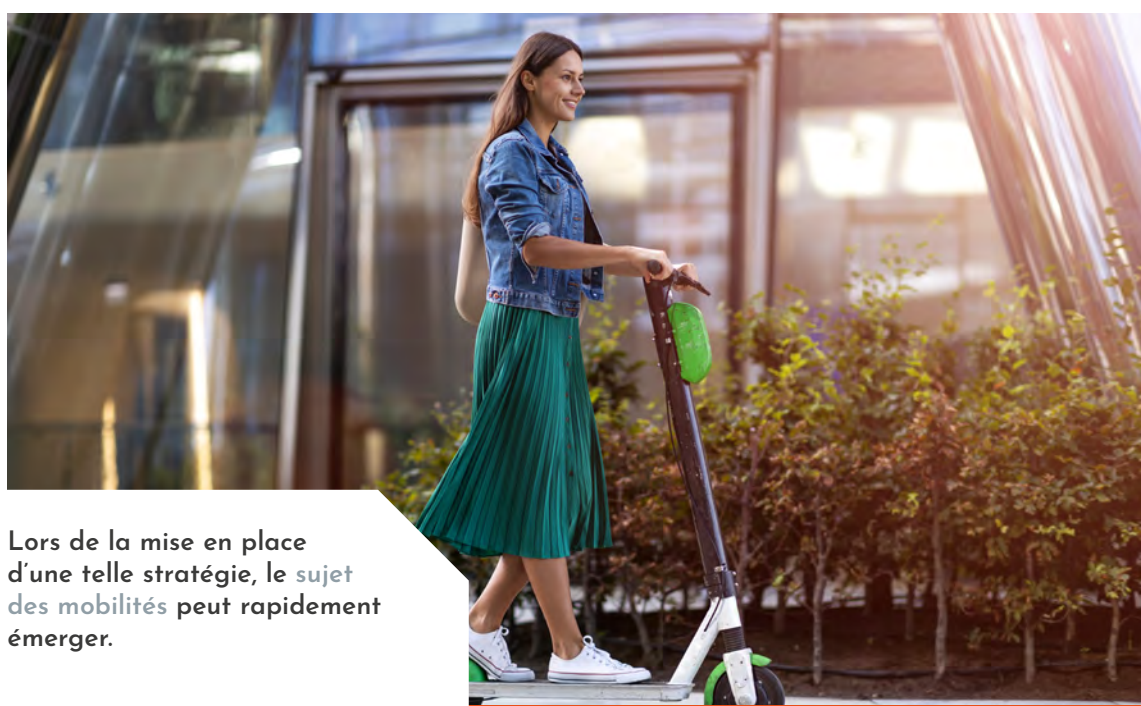
Améliorer les impacts environnementaux et sociaux de l'entreprise, tel est l'objectif d'une stratégie de responsabilité sociétale des entreprises (RSE). Or, lors de la mise en place d'une telle stratégie, le sujet des mobilités peut rapidement émerger comme l'un de ses éléments incontournables, notamment lors de l'analyse du bilan carbone de l'entreprise.

POIDS DANS LE BILAN CARBONE

En 2023, le secteur des transports pesait ainsi pour un tiers des émissions de gaz à effet de serre (GES) françaises. Une proportion en constante croissance depuis 1998, indique le ministère de la Transition écologique.

À l'échelle de l'entreprise, ce poids varie selon ses activités, sa taille, sa localisation. « La mobilité n'aura pas le même impact pour une grosse usine, un petit cabinet de conseil ou une boulangerie. Il faut à chaque fois auditer les pratiques », souligne Mathieu Maréchal, cofondateur de Fertilidée, qui accompagne les entreprises dans leur démarche RSE. Mais les trajets domicile-travail – qui représentent à eux seuls 13 % des émissions de GES des transports au niveau national – peuvent peser lourd dans le bilan carbone d'une structure.

« J'ai eu l'exemple d'une entreprise informatique d'une cinquantaine de personnes où le sujet des déplacements en avion du PDG pour se rendre dans



Lors de la mise en place d'une telle stratégie, le sujet des mobilités peut rapidement émerger.

ADOBESTOCK ©PIKSELSTOCK

les différentes agences était remonté par certains salariés. À l'analyse, on s'est aperçu que, bien sûr, il pourrait être intéressant de se passer de ces vols, mais que le vrai sujet était celui des déplacements en voiture des collaborateurs pour se rendre au travail 200 jours par an », illustre Mathieu Maréchal.

DES IMPACTS SUR PLUSIEURS PILIERS DE LA RSE

Promouvoir des mobilités plus durables pour les trajets professionnels et les déplacements domicile-travail de ses salariés a d'autres avantages que celui de réduire son bilan carbone. « Cela touche à plusieurs piliers que l'on retrouve dans les différentes normes et labels RSE, comme l'environnement, les relations et conditions de travail, le développement local », explique le spécialiste. Optimiser les trajets et décarboner les déplacements contribuent à diminuer la pollution de l'air et le bruit. Cela peut avoir un impact sur la congestion du trafic au niveau local.

Encourager le recours aux mobilités douces – marche, vélo, trottinette – souvent moins stressantes, peut aussi améliorer la qualité de vie au travail et même la santé des collaborateurs, à condition de sécuriser ces usages. Les bénéfices peuvent également être financiers. Opter pour des véhicules électriques moins polluants est aujourd'hui plus avantageux, notamment en matière fiscale.

Ces gains sont aussi indirects, notamment parce qu'inscrire la promotion de mobilités durables dans une démarche RSE sincère est une manière de développer sa marque employeur. « Cela peut avoir un effet non négligeable quand on cherche, par exemple, à recruter des ingénieurs qui sont souvent sensibles à ces sujets », illustre Mathieu Maréchal.

RENDRE ASSEZ FACILEMENT LA RSE CONCRÈTE

Enfin, le sujet de la mobilité est aussi intéressant à investir dans le cadre d'une démarche RSE parce qu'il permet de rendre ses enjeux plus concrets. C'est une porte d'entrée pertinente pour y sensibiliser les salariés et un sujet sur lequel il est possible d'agir relativement facilement. « Alors que la RSE suppose souvent une longue période de réflexion stratégique pour aboutir à une feuille de route, il n'y a pas nécessairement besoin d'une stratégie pluriannuelle de long terme pour agir en faveur des mobilités durables », pointe Mathieu Maréchal.

Du forfait mobilité durable à la mise à disposition de vélos, différents outils peuvent être mis en place assez rapidement. Il importe toutefois de bien poser le diagnostic en analysant les usages au préalable et d'associer les collaborateurs à la réflexion. « La RSE, c'est aussi la prise en compte des attentes et contraintes de ses parties prenantes. Décider que tout le monde doit passer au vélo sans concertation, cela ne peut pas fonctionner », prévient le spécialiste.

BIEN CIBLER LES ACTIONS PRIORITAIRES

Le choix des actions à mener ne sera pas le même pour toutes les entreprises, et il importe de cibler en priorité celles qui peuvent avoir l'impact le plus significatif. « Si vous avez une flotte d'une centaine de voitures, ce n'est pas négligeable. La démarche RSE voudrait alors que l'on se pose la question de savoir à qui on achète, mais aussi ce qu'on achète. On peut par exemple se demander si on a vraiment besoin d'envoyer une image de puissance avec une grosse voiture ou si une image de sobriété et d'humilité avec une petite voiture électrique ne peut pas avoir du sens », pointe Mathieu Maréchal.

Le choix des véhicules est aussi un marqueur des valeurs de l'entreprise et, plus largement, les usages encouragés en termes de mobilité peuvent être un indicateur fort de ses engagements RSE. ■

Optimiser les trajets et décarboner les déplacements contribuent à diminuer la pollution de l'air et le bruit.

POUR
EN SAVOIR PLUS
CONTACTEZ
VOTRE
EXPERT
COMPTABLE



&
rendez-vous sur le site d'information
www.experts-et-decideurs.fr