

# TCO Scope 2026

Les Éditions de l'Arval Mobility Observatory



JUIN 2026

## Nos dernières publications

### GESTION-FISCALITÉ

- Mémento des Flottes et des Mobilités 2026  
(mars 2026 - format digital)
  - TCO Scope 2026  
(juin 2026 - format digital)
- Les mutations du marché entreprise en 10 questions  
(septembre 2023 - format papier et digital)

### TECHNOLOGIES

- Data et gestion de flotte : 10 questions à maîtriser  
(avril 2026 - format papier et digital)
- Les enjeux du recyclage des batteries en 10 questions  
(octobre 2022 - format papier et digital)

### ÉNERGIES

- L'hydrogène en 20 questions  
(juillet 2021)
- Le véhicule électrique est-il si vertueux ?  
(octobre 2019)

## Sommaire

04

AVANT-PROPOS

07

CHAP. 1  
LES COÛTS D'USAGE DES FLOTTES D'ENTREPRISE

14

CHAP. 2  
MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DU TCO SCOPE

21

CHAP. 3  
TCO SCOPE DES VÉHICULES PARTICULIERS (VP)

28

CHAP. 4  
TCO SCOPE DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL)

35

CHAP. 5  
CAR POLICY ET MIX-ÉNERGÉTIQUE

74

ANNEXES

Copyright © Les Editions de l'Arval Mobility Observatory - Juin 2026

22, rue des Deux Gares - 92 500 Rueil-Malmaison

ISBN : 979-10-93627-42-7

ISSN : 2416 - 9420

L'Arval Mobility Observatory ne saurait être tenu pour responsable de toute erreur, tout oubli et tout autre résultat tiré de l'utilisation de ces cahiers ou de toute exploitation des informations contenues dans ces cahiers.

Tous droits réservés. Toute reproduction ou diffusion même partielle, par quelque procédé ou sur tout support que ce soit, ne pourra être faite sans l'accord préalable de l'Arval Mobility Observatory.

## Avant-propos

2026 marque une nouvelle étape dans la transition énergétique des flottes automobiles. Alors que les entreprises évoluent dans un environnement réglementaire, fiscal et économique en profonde mutation, les arbitrages entre motorisations n'ont jamais été aussi stratégiques et l'électrification des flottes connaît une nette accélération : +70,5 % de véhicules électriques immatriculés sur les 5 premiers mois de l'année par rapport à la même période l'an passé. Aussi en mai 2026, il s'est immatriculé dans les flottes plus de véhicules électriques (32,5 % du mix-énergétique VP + VUL et même 42,6 % sur le seul segment des VP) que de modèles hybrides, essence ou diesel.

Dans ce contexte, la 15<sup>e</sup> édition du TCO Scope apporte un éclairage particulièrement révélateur. À travers notamment 26 confrontations, dont 25 entre véhicules électriques et thermiques tant sur le segment des véhicules particuliers que des utilitaires légers, elle confirme une tendance qui se dessine depuis plusieurs années : le véhicule 100 % électrique s'impose comme une alternative économiquement crédible, et souvent plus compétitive, face aux motorisations thermiques traditionnelles.

Les résultats sont sans équivoque. Dans la catégorie des véhicules particuliers, 16 des 17 matchs analysés sont remportés par les modèles électriques. Malgré des prix catalogue encore supérieurs, ils bénéficient d'un environnement fiscal plus favorable, tandis que le renforcement des taxes pesant sur les véhicules thermiques accentue leur avantage en coût total d'usage.

L'évolution est également notable cette année sur le marché des véhicules utilitaires légers. La réforme récente des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) modifie profondément la donne et permet désormais aux modèles électriques de prendre l'avantage dans la majorité des cas étudiés. Une avancée majeure pour un segment longtemps considéré comme plus difficile à électrifier, même si certains usages, notamment sur les grands fourgons, continuent de poser des défis opérationnels et économiques.

Plus que jamais, le TCO apparaît comme l'indicateur de référence pour piloter le choix de mobilité des entreprises. Au-delà des convictions ou des contraintes réglementaires, il objective les décisions et permet de mesurer concrètement les conséquences économiques des stratégies de transition.

Nous espérons que cette édition 2026 du TCO Scope vous apportera les clés de lecture nécessaires pour appréhender ces évolutions et accompagner vos décisions. Car si la transition énergétique reste un défi majeur pour les gestionnaires de flotte, elle démontre aujourd'hui qu'elle peut également constituer un véritable levier de performance économique et de création de valeur pour les entreprises.



**RÉGIS MASERA**  
Directeur de l'Arval Mobility Observatory

# 1

## Les coûts d'usage des flottes d'entreprise

La **15<sup>e</sup> édition du TCO Scope** de l'Arval Mobility Observatory vous propose de nouveau en 2026 un comparatif entre les différentes énergies qui constituent aujourd'hui le mix-énergétique des flottes automobiles. Elle s'appuie sur une méthodologie revue en profondeur en 2024, afin de mieux représenter la pluralité énergétique des parcs d'entreprise.

### L'importance du « TCO »

Le TCO (Total Cost of Ownership) est devenu au fil des années le seul indicateur objectif qui permet aux décideurs et chefs de parc de prendre des décisions éclairées en matière de politique automobile, en leur apportant une parfaite connaissance des impacts économiques de leurs arbitrages. Le TCO représente le budget total que l'entreprise va supporter durant toute la période de détention des véhicules (effets prix + coût global).

Cette approche, utilisée dans de nombreux secteurs d'activités, s'applique parfaitement aux flottes d'entreprises, les postes de dépenses étant nombreux et hétérogènes. Ils incluent le financement du véhicule d'une part, mais également les coûts d'entretien, la consommation d'énergie (carburant ou électricité), la fiscalité ou encore les assurances. D'où l'importance de les consolider pour avoir une vision précise.

Cette notion est d'autant plus importante aujourd'hui qu'avec l'électrification des parcs et la montée en puissance de la composante technologique à bord des modèles, la structure des coûts évolue : la part du prix devient plus importante, alors que les coûts d'utilisation ont tendance à se réduire. L'approche par les coûts d'usage d'un véhicule permet ainsi de mesurer l'impact réel sur le budget de l'entreprise. Les décideurs et chefs de parc disposent ainsi d'un outil fiable pour construire de la manière la plus pertinente leur Car Policy, et la faire évoluer.

## A. Coûts d'usage : de quoi parle-t-on ?

**Le coût d'usage du véhicule (ou TCO véhicule)** concerne, comme son nom l'indique, le seul véhicule. Il ne prend en compte ni l'influence de la conduite du conducteur, ni les frais de gestion administrative d'une flotte. C'est la raison pour laquelle on distingue trois notions : le TCO véhicule, le TCO conducteur et le TCO flotte, auxquels on peut également ajouter le TCM ou coût total de la mobilité.

**Le coût d'usage du conducteur (ou TCO conducteur)** dépend à la fois de facteurs humains et des décisions de management de l'entreprise. Son importance est grande et peut augmenter le coût d'usage d'un véhicule de 20 à 40 %, parfois davantage. Il est encore trop souvent ignoré, même si les choses évoluent dans ce domaine, notamment avec l'émergence de la télématique embarquée et de l'éco-conduite, qui permettent des remontées d'informations sur la conduite du collaborateur.

**L'évaluation du coût d'usage de la flotte (ou TCO flotte)** est fonction de la taille de la flotte et de l'organisation administrative de l'entreprise.

Enfin, **le coût total de la mobilité (ou TCM)**, quant à lui, va beaucoup plus loin et intègre l'ensemble des dépenses de mobilité nécessaires aux déplacements des collaborateurs.

## 1 | LE COÛT D'USAGE DU VÉHICULE

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

**Le prix d'achat**, ou mieux encore, le prix négocié du véhicule : les constructeurs ne manquent pas d'imagination pour attirer les clients avec des conditions commerciales alléchantes qui parfois compensent la faible tenue de la valeur du véhicule dans le temps.

**Le financement** qui intègre la dépréciation du véhicule et le taux.

**La valeur prévisible de revente** (ou valeur résiduelle) à la fin de la période d'utilisation envisagée. La solidité de cette valeur résiduelle dans le temps dépend beaucoup de l'image de la marque et de sa politique commerciale, de la réputation du modèle, de l'évolution technologique et de l'évolution globale du marché de véhicule d'occasion. Ces différents facteurs feront que, tel ou tel véhicule sera plus ou moins demandé sur le marché VO au moment de sa revente.

**La consommation énergétique** dont le cadre est aujourd'hui régi par le protocole d'homologation WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Il s'applique à tous les nouveaux véhicules commercialisés et est associé à un second protocole baptisé RDE (Real Driving Emissions), qui effectue en conditions réelles de circulation les tests et mesures, avec à la clé des résultats de consommation et d'émissions se rapprochant de la réalité.

**Les coûts d'entretien**, qui vont dépendre de la conception du véhicule et de la qualité de ses composants ainsi que des tarifications des constructeurs si l'on choisit l'entretien dans les réseaux. Ils peuvent varier fortement dans le temps et grever de façon significative le coût total d'exploitation. Il en est de même pour les pneumatiques.

**La fiscalité et les charges sociales** qui peuvent représenter jusqu'à 20 ou 30 % du coût d'usage des véhicules particuliers. Si les véhicules utilitaires bénéficient d'une fiscalité de droit commun (TVA récupérable sur l'achat, sur les frais d'entretien, sur les loyers), il n'en est pas de même des véhicules particuliers, surtout si ceux-ci sont utilisés à des fins personnelles par les collaborateurs. S'appliquent alors : la TUV (taxe sur les émissions de CO<sub>2</sub> et taxe sur les polluants atmosphériques), les amortissements non déductibles (AND) de manière récurrente selon un barème évoluant en fonction du niveau d'émission de CO<sub>2</sub>, les contributions sociales patronales sur les Avantages en Nature (AEN), calculés eux aussi annuellement, le plus souvent en appliquant un coefficient forfaitaire sur le prix de la voiture.



Retrouvez ici le **Mémento des Flottes et de la Mobilité 2026**.



## 2 | LE COÛT D'USAGE DU CONDUCTEUR

Le **comportement du conducteur** au volant influence directement la consommation énergétique du véhicule mais pas seulement. Il impacte aussi l'entretien, la sinistralité et donc les primes d'assurance et les frais de remise en état. Le TCO conducteur peut ainsi majorer jusqu'à 40 %, voire plus, le TCO véhicule.

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

Pour réduire le coût d'usage conducteur, les responsables de ressources humaines et les chefs de parcs devront agir sur le comportement du collaborateur par le biais d'actions de sensibilisation et de formation notamment.

## 3 | LE COÛT D'USAGE DE LA FLOTTE

Le TCO flotte intègre en plus **les coûts administratifs et les coûts de gestion du parc** ainsi que le temps et l'organisation qui lui sont consacrés (commandes, immatriculations, livraisons, restitutions). Or, acheter, contractualiser avec les partenaires, entretenir puis éventuellement revendre un véhicule prend du temps.

## 4 | LE COÛT D'USAGE DE LA MOBILITÉ

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

Des **solutions dites de multimodalités**, associant plusieurs types de transports, se sont multipliées sur le marché. La crise sanitaire de 2020 et une certaine désaffection des salariés pour les transports en commun, ont accéléré le phénomène déjà engagé, au nom de la transition énergétique, par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 ([voir Annexe 1 p.73](#)). Des pays sont plus en avance que les autres dans ce domaine, notamment les Pays-Bas ou la Belgique.

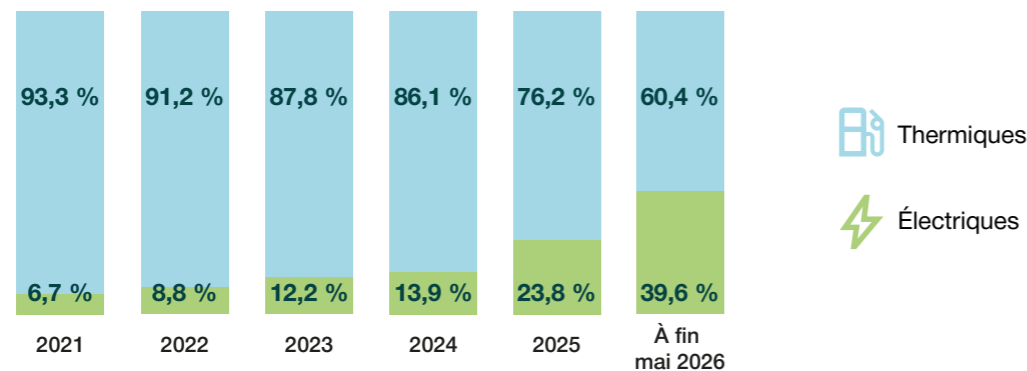
## B. Les éléments impactant en 2026

Compte tenu des importantes mutations du marché automobile ces dernières années, la méthodologie du TCO Scope a été revue en profondeur en 2024. **L'idée étant toujours de coller davantage aux évolutions observées.** L'interdiction de vente des véhicules thermiques en 2035, associée aux obligations de verdissement des parcs automobiles (Lois LOM de 2019, Climat & résilience de 2021, Finances pour 2025), oblige les entreprises à accélérer la diversification de leur mix-énergétique et à recourir aux modèles électrifiés (100 % électriques et hybrides rechargeables à date). À fin mai 2026, la part des immatriculations de véhicules électriques particuliers en flotte s'élève ainsi à 39,6 % (contre 20,7 % à la même période l'an passé). Elle est de 14,5 % sur le segment des utilitaires légers (contre 9,2 % l'an dernier).

Après deux années où la politique de prix des véhicules soumise à des séquences de « price power » (hausse des tarifs) impactait durablement le marché, depuis **2025 le poids de la fiscalité a repris le dessus.** Suppression du bonus écologique pour les utilitaires, intégration des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), durcissement des malus (CO<sub>2</sub> et au poids), de la TUV ou encore réforme des Avantages en Nature..., ces évolutions ont des conséquences importantes sur les budgets des flottes. Comment impactent-elles le TCO des véhicules ? L'an dernier, le véhicule 100 % électrique pouvait s'avérer plus intéressant dans de nombreux cas. Comment cette tendance évolue-t-elle en 2026 ? Nous répondons à ces questions dans les pages ci-après.

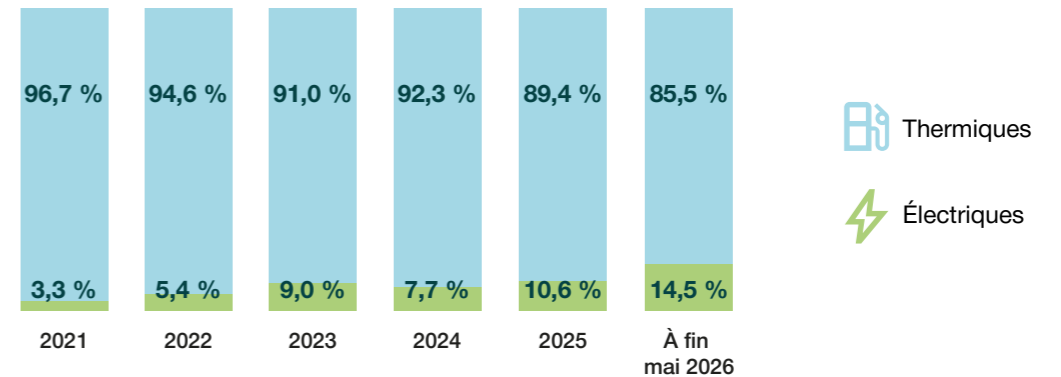
Les évolutions du marché nous conduisent à calculer désormais quatre TCO véhicules : deux pour les modèles thermiques (VP et VUL) et deux pour les versions électriques (VP et VUL). Cette distinction permet de **mieux appréhender les spécificités de chaque énergie et la montée en puissance du 100 % électrique dans les parcs d'entreprise.**

ÉVOLUTION (EN %) DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES PARTICULIERS (VP) ÉLECTRIQUES ET THERMIQUES EN ENTREPRISE SUR LES 6 DERNIÈRES ANNÉES



Source : AAA Data - Retraitement Arval Mobility Observatory

ÉVOLUTION (EN %) DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL) ÉLECTRIQUES ET THERMIQUES EN ENTREPRISE SUR LES 6 DERNIÈRES ANNÉES



Source : AAA Data - Retraitement Arval Mobility Observatory

## 2

Méthodologie de calcul  
du TCO Scope

## A. Règles générales

## 1 | VÉHICULES PARTICULIERS (VP)

Les **véhicules particuliers** étudiés ont été sélectionnés à partir des statistiques de la société AAA Data en fonction de leur classement dans les immatriculations de chaque segment auprès des entreprises (hors location courte durée et véhicules de démonstration). Les 5 modèles les plus vendus dans chacun des segments, présentés ci-dessous, ont ainsi été retenus dans leur version milieu de gamme.

Pour les **VP thermiques**, cela représente 45 véhicules pour un échantillon de 175 903 unités sur un total de 343 195 mises à la route en entreprise en 2025.

Pour les **VP électriques**, cela représente 45 véhicules pour un échantillon de 78 772 unités sur un total de 107 092 mises à la route en entreprise, toujours en 2025.

**Segment A**  
(Mini Citadine)

**Segments B et B-SUV**  
(Citadine et Citadine SUV)

**Segments C et C-SUV**  
(Compacte et Compacte SUV)

**Segments D et D-SUV**  
(Berline Familiale et SUV Familial)

**Segments E et F**  
(Grande routière Luxe)

**Segments E-SUV et F-SUV**  
(Grande routière SUV Luxe)

## 2 | VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL)

En ce qui concerne les **véhicules utilitaires légers**, les 5 modèles les plus vendus ont été retenus dans les quatre segments identifiés ci-dessous.

Cela représente 20 **VUL thermiques**, soit un échantillon de 163 606 unités sur un total de 244 449 mises à la route en entreprise l'an passé.

La même méthode a été appliquée aux **VUL électriques**, soit 20 modèles qui représentent un échantillon de 24 160 unités sur un total de 28 903 mises à la route en entreprise en 2025.



Segment Fourgonnettes

Segment Fourgons

Segment Grands fourgons

Véhicules Fiscaux dérivés VP

## 3 | REMISES

Depuis l'édition du TCO Scope 2024, dans un souci d'être plus proche des pratiques de marché, ce sont les **remises protocolaires des loueurs** qui sont appliquées. L'option peinture métallisée est ajoutée au prix catalogue des véhicules étudiés.

## 4 | CALCULS

Pas de changement de méthodologie en 2026 : les calculs ont été effectués TTC pour les VP et HT pour les VUL. Ils portent sur des **couples durée/kilométrage de 48 mois et 100 000 km** pour tous les véhicules.

## 5 | FRAIS FINANCIERS

Les frais financiers ont été calculés au **taux de 7,5 % par an sur quatre ans**.

## 6 | AMORTISSEMENTS

Les véhicules ont été amortis comptablement sur **5 ans**.

## 7 | VALEUR RÉSIDUELLE

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

## 8 | CARTE GRISE

Le montant du certificat d'immatriculation (carte grise) correspond au tarif applicable en **Île-de-France**.

## 9 | ÉNERGIES

Les simulations portant sur le coût de l'énergie ont été effectuées sur la base du **prix moyen du litre** observé sur [le site du Ministère de la Transition Écologique](#), soit 1,90 € TTC le litre d'essence, 1,95 € TTC le litre de gazole, 1,00 € TTC le litre d'Ethanol, et 0,90 € le litre de GPL.

Pour les véhicules électriques, un **montant moyen de 0,28 centimes par kWh** a été retenu en tenant compte d'une répartition de la recharge selon les pratiques constatées (70 % à domicile, 10 % sur le lieu de travail, 15 % en itinérance sur autoroute et 5 % sur voie publique). L'infrastructure de recharge des véhicules électriques a été intégrée à hauteur de 1 500 €.

**Les consommations théoriques constructeurs ont été majorées** afin d'être plus proches des performances réelles (+20 % pour les thermiques, +15 % pour les HEV, +200 % pour les PHEV, et +10 % pour les BEV).

## 10 | TVA

Le **taux de TVA retenu** est de 20 %. Il a été tenu compte d'une TVA récupérable à 80 % sur les VP Essence et Diesel, 100 % sur les VUL Essence et Diesel, 100 % sur les véhicules électriques (VP et VUL).

## 11 | MALUS CO<sub>2</sub> ET MALUS AU POIDS

La **grille du Malus écologique 2026** est appliquée. Selon la trajectoire définie par le gouvernement, le seuil de déclenchement est passé à **108 g/km** au 1<sup>er</sup> janvier dernier. Le barème reste progressif

- plus les émissions sont élevées, plus la taxe est importante - avec un **plafond de 80 000 €** pour les véhicules les plus polluants (contre 70 000 € en 2025).

À noter également, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2026, le seuil de déclenchement du **malus au poids** est abaissé à 1,5 t contre 1,6 t en 2025. Les véhicules particuliers 100 % électriques continuent de bénéficier d'une exonération de la taxe en ordre de marche.

## 12 | CEE ET SCORE ENVIRONNEMENTAL

Pour mémoire, il n'y a plus de Bonus pour les VP et les VUL pour les entreprises. Il a été remplacé par le dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE). Nous avons ajouté une **prime CEE** pour les VP et VUL électriques éligibles. Rappelons que les modèles doivent avoir préalablement obtenu **l'éco-score de l'Ademe** pour ouvrir les droits aux subventions.

## 13 | PRK

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

### TVA récupérable et véhicules de fonction

Un rescrit (**BOI-RES-TVA-000 161**), publié le 30 avril 2025 au BOFIP, tend à rendre la TVA récupérable pour les véhicules de fonction lorsqu'une « contrepartie » est due par le collaborateur.

Alors que la réglementation française prévoit un principe d'exclusion du droit à déduction de la TVA grevant les dépenses liées aux véhicules de tourisme, le rescrit précise qu'**une mise à disposition de véhicules aux salariés peut donner lieu à récupération de la TVA dans l'hypothèse où la mise à disposition peut être assimilée à une « location »**.

Cela suppose que la mise à disposition soit assortie d'une contrepartie, qui peut prendre plusieurs formes (notamment prélèvement sur salaire brut ou net, utilisation d'un crédit de points convertible en salaire supplémentaire). En l'état actuel, nous comprenons que la reconnaissance d'une contrepartie implique soit la facturation d'une redevance au salarié, soit un aménagement du contrat de travail. En d'autres termes, il est nécessaire de pouvoir apporter la preuve d'un accord du salarié pour affecter une partie de sa rémunération à la location du véhicule. En revanche, le fait que la mise à disposition soit constitutive pour le salarié d'un avantage en nature soumis à l'impôt sur le revenu est indifférent.

Lorsqu'une contrepartie est identifiée et que la mise à disposition du véhicule de fonction constitue une opération taxable à la TVA, cette situation entraîne deux séries de conséquences :

- **Collecte de TVA** : l'employeur doit appliquer de la TVA sur la totalité de la contrepartie supportée par le salarié ;
- **Déduction de TVA** : l'employeur peut déduire la TVA ayant grevé l'acquisition du véhicule car ce dernier est réputé être affecté à cette opération taxable. Bien que le rescrit ne le précise pas, il en est de même lorsque le véhicule est pris en leasing. La TVA sur les autres frais (carburant, réparation...) peut également être déduite.

**⚠ Ce rescrit, dont nous livrons ici notre compréhension à date, suscite de nombreuses réactions et des évolutions sont potentiellement à attendre** : une lecture large du rescrit conduit en effet à admettre un droit à déduction sur l'ensemble des frais liés au véhicule, alors même que la TVA n'est collectée que sur la seule contrepartie versée par le salarié.

Malgré de nombreuses sollicitations des acteurs de la filière, pour le moment les services de l'État n'ont pas apporté de réponses claires aux différentes interrogations qui subsistent. **Pour les entreprises concernées, ce rescrit implique donc de rester prudentes sur les interprétations et de mener une analyse conjointe en matière de TVA et de droit social**, afin d'apprécier l'ensemble des conséquences (impact en termes de TVA collectée, TVA déduite, cotisations sociales, impôts sur les sociétés, impôt sur le revenu du salarié...). Le cas échéant, les lecteurs sont invités à se rapprocher d'un conseil afin d'apprécier les perspectives de ce rescrit tant pour le passé (réclamation à présenter ?) que pour l'avenir (évolution des relations entre l'employeur et ses salariés ?).



## B. La question particulière des charges fiscales et sociales sur les VP

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

Le parti a été pris de considérer que les VP sont utilisés partiellement à des fins personnelles par les collaborateurs des entreprises. Un montant de charges sociales patronales fixé à 50 % des **avantages en nature** calculés au taux forfaitaire de 20 % pour les véhicules thermiques sur le prix d'achat remis a été intégré, estimant que l'entreprise prend à sa charge la totalité du **carburant**. Il a été tenu compte de l'effet positif de cette charge sur le calcul de l'IS. Pour les véhicules 100 % électrique, les **frais d'électricité** payés par l'employeur n'entrent pas en compte dans le calcul de l'AEN. Le taux forfaitaire des avantages en nature intégré est donc de 15 %\*.

Les **amortissements non déductibles (AND)** avec les seuils entrés en vigueur en 2025 ont été réintégrés fiscalement, et l'impôt supplémentaire ainsi engendré calculé au taux de 25 %. Le montant des batteries des véhicules 100 % électriques et des hybrides rechargeables a été amorti à 100 %.

Les **taxes annuelles sur l'utilisation des véhicules** (TUV, ancienne Taxe sur les Véhicules de Société) sont celles en vigueur en 2026.

*\*Pour un véhicule 100 % électrique, depuis le 1<sup>er</sup> février 2025, un abattement de 70 % est à effectuer sur l'AEN dans sa globalité seulement pour les modèles éligibles à l'éco-score environnemental. Le montant de cet abattement est plafonné, pour cette année, à 4 641,6 € par an (valeur au 1<sup>er</sup> janvier 2026).*



# 3

## TCO Scope des Véhicules Particuliers (VP)



Depuis l'édition 2024, le **TCO Scope distingue deux TCO** : un pour les **VP thermiques** et un autre pour les **VP électriques**. Ce changement correspond à l'évolution du marché du véhicule d'entreprise, poussé à l'électrification. À fin mai 2026, la part de marché des VP 100 % électriques immatriculés en entreprise affichait une excellente dynamique et s'élevait ainsi à 39,6 % (contre 23,8 % à fin 2025).

Cette progression est liée en partie au **cadre réglementaire** qui oblige les entreprises de plus de 100 véhicules en parc à renouveler une partie de leurs flottes en modèles émettant moins de 50g/km de CO<sub>2</sub>. Depuis mars 2025, la **Taxe Annuelle Incitative (TAI) au verdissement des flottes** a remplacé les quotas, initialement instaurés par la LOM de 2019 (retrouvez notre article : [La taxe annuelle incitative \(TAI\) sur le verdissement des flottes automobiles en 15 questions](#)).

Notons que le **PRK** des VP thermiques et celui des VP électriques ne peuvent être comparés en raison d'un mix produit différent. En effet, la typologie des véhicules est très spécifique à chaque motorisation, lorsqu'on étudie les palmarès des modèles plébiscités par les entreprises.

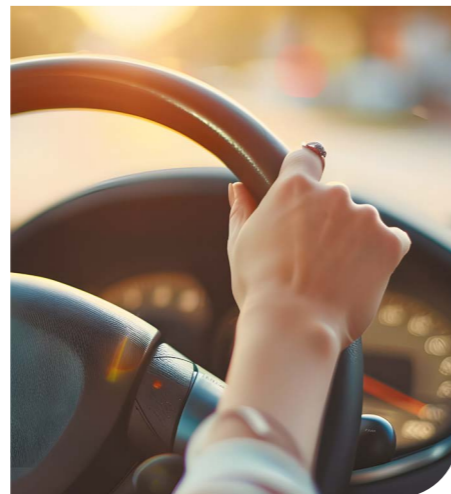
En revanche pour une comparaison des coûts entre énergies, à type de véhicules constants, la réponse se trouve dans les **matches entre motorisations** (lire [Chapitre 5, page 33](#)).

## A. Le PRK des VP thermiques en 2026

En 2026, le prix de revient kilométrique (PRK) moyen global après IS (impôts sociétés) pondéré de l'ensemble des voitures composant l'échantillon des VP thermiques du TCO Scope est de **0,449 € TTC/km<sup>1</sup>** (loi de roulage de 48 mois et 100 000 km). Il est en baisse de 5,6 % sur un an.

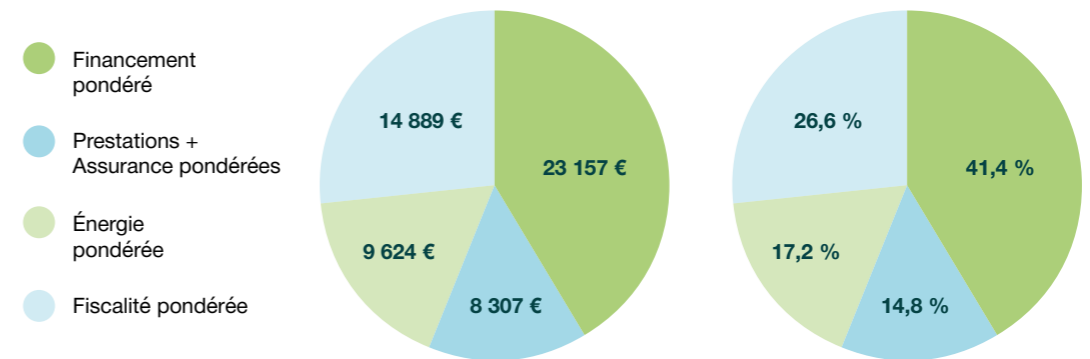
Le **coût total moyen après IS pondéré ressort à 44 938 €** (55 976 € avant IS), contre 47 572 € l'an passé. Il s'agit de la somme des différents postes de coûts liés à l'utilisation du véhicule (dépréciation, frais financiers, entretien-pneumatiques-assurance, énergie, charges sociales et fiscales).

La **baisse observée sur le TCO moyen des VP thermiques** cette année s'explique principalement par deux facteurs : une diminution des prix catalogues appuyée par un retour des remises (facteur financement) ainsi qu'une rationalisation des parcs vers des véhicules électrifiés, moins émetteurs de CO<sub>2</sub> et moins lourds (facteur fiscalité).



1. Le prix de revient kilométrique moyen (loi de roulage 48 mois / 100 000 km) a été établi à partir du coût total moyen après IS pondéré d'un échantillon de 45 véhicules représentant un total de 175 903 unités sur un volume global de 343 195 mises à la route en entreprise en 2025.

### RÉPARTITION DES POSTES - SEGMENT THERMIQUE VP



Source : Arval Mobility Observatory

### EN 2026, LE COÛT TOTAL DES VP THERMIQUES SE DÉCOMPOSE DE LA FAÇON SUIVANTE

La principale composante du TCO reste le **financement du véhicule** (41,4 %), qui agrège la dépréciation et les frais financiers. Il s'agit de la différence entre la valeur immobilisée (prix catalogue - remise) et la valeur prévisible de revente à la fin des 48 mois de détention (appelée valeur résiduelle chez les loueurs longue durée), à laquelle s'ajoute le taux de financement. Ce poste s'établit en 2026 à 23 157 €, contre 27 044 € l'an passé (-14,4 %).

Le poids des **charges fiscales et sociales** sur les VP thermiques représente toujours le deuxième poste de dépenses dans le calcul du TCO. Il intègre la TUV, les amortissements non déductibles ou encore les charges sociales et patronales sur les avantages en nature. Il pèse pour 26,6 % en 2026 contre 28 % l'an dernier. Cette légère baisse du poids de la fiscalité dans le TCO des VP thermiques, alors même que cette dernière s'est encore durcie au 1<sup>er</sup> janvier dernier, s'explique notamment par l'hybridation des flottes automobiles ainsi qu'une tendance à des choix de véhicules plus rationnels, avec une baisse des volumes sur les segments Premiums.

Cette année, le poids prévisionnel de l'**énergie** prend de l'importance et la troisième place dans le calcul du TCO des VP thermiques. Ceci résulte de l'évolution à la hausse des prix des carburants. Dans le TCO Scope 2026, le poste énergie pèse 17,2 % du coût global (contre 12,9 % en 2025), pour un budget de 9 624 €.

Enfin, l'**entretien-pneumatiques-assurance** constitue le dernier poste de coût du TCO avec 14,8 % du total en 2026.

## B. Le PRK des VP électriques en 2026

En 2026, le PRK moyen global après IS (impôts sociétés) pondéré de l'ensemble des voitures composant l'échantillon des VP 100 % électriques du TCO Scope est de **0,393 € TTC/km<sup>2</sup>** (loi de roulage de 48 mois et 100 000 km), soit une baisse de 7,1 % en un an.

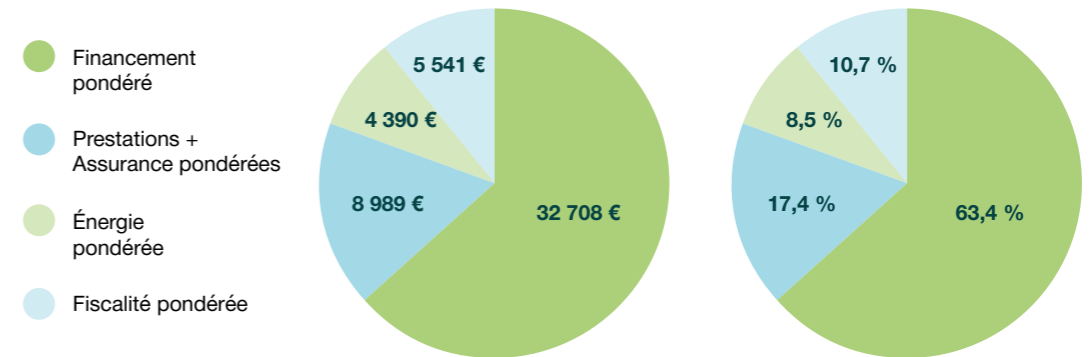
Le **coût total moyen après IS pondéré ressort à 39 289 €** (51 628 € avant IS), contre 42 413 € en 2025. Il s'agit de la somme des différents postes de coûts liés à l'utilisation du véhicule (dépréciation, frais financiers, entretien-pneumatiques-assurance, énergie, charges sociales et fiscales).

Après une hausse de 12 % l'an passé, le **TCO moyen des VP électriques** baisse cette année de 7,1 %. Une tendance qui s'explique notamment par une diminution des prix catalogues appuyée par les remises (facteur financement).

*2. Le prix de revient kilométrique moyen (loi de roulage 48 mois / 100 000 km) a été établi à partir du coût total moyen après IS pondéré d'un échantillon de 45 véhicules représentant un total de 78 772 unités sur un volume global de 107 092 mises à la route en entreprise en 2025.*



### RÉPARTITION DES POSTES - SEGMENT ÉLECTRIQUE VP



Source : Arval Mobility Observatory

### EN 2026, LE COÛT TOTAL DES VP ÉLECTRIQUES SE DÉCOMPOSE DE LA FAÇON SUIVANTE

La principale composante du TCO des VP électriques est aussi le **financement du véhicule** (63,4 %). Il s'agit de la différence entre la valeur immobilisée (prix catalogue - remise) et la valeur prévisible de revente à la fin des 48 mois de détention (appelée valeur résiduelle chez les loueurs longue durée), à laquelle s'ajoute le taux de financement. Ce poste s'établit en 2026 à 32 708 €, contre 34 115 € l'an passé (-4,1 %).

**L'entretien-pneumatiques-assurance**, avec 17,4 % du total en 2026, constitue toujours le second poste de coût pour les VP électriques, avec un budget quasi-stable de 8 989 €.

En baisse cette année, le **poids des charges sociales** constitue toujours le troisième poste du TCO : 10,7 % (5 541 €) contre 14,9 % l'an dernier.

Enfin, contrairement à ce que l'on observe pour les VP thermiques, le **poste énergie** a un poids moins important ici : il représente 8,5 % du TCO moyen (soit un budget de 4 390 €, stable d'une année sur l'autre).



## 2025


**PALMARÈS DES VP  
100 % ÉLECTRIQUES**

Top 10 des VP électriques en entreprise  
(tous segments) à fin décembre 2025

Rang	Marque	Modèle étude	Énergie	Volume
1	RENAULT	SCENIC V	Électrique	9 760
2	TESLA	MODEL Y	Électrique	7 014
3	RENAULT	RENAULT 5	Électrique	5 171
4	RENAULT	MEGANE-E	Électrique	3 892
5	B.M.W.	IX1	Électrique	3 782
6	PEUGEOT	208 II	Électrique	3 399
7	CITROEN	E-C3	Électrique	3 325
8	SKODA	ELROQ	Électrique	3 213
9	VOLKSWAGEN	ID.4	Électrique	2 899
10	CUPRA	BORN	Électrique	2 829


**PALMARÈS DES VP  
THERMIQUES**

Top 10 des VP thermiques en entreprise  
(tous segments, par énergies) à fin décembre 2025

Rang	Marque	Modèle étude	Énergie	Volume
1	RENAULT	CLIO V	Essence	17 252
2	PEUGEOT	3008 III	Micro Hybride Essence	13 214
3	RENAULT	SYMBIOZ	Hybride non rechargeable	12 792
4	PEUGEOT	208 II	Essence	10 683
5	PEUGEOT	2008 II	Micro Hybride Essence	9 462
6	RENAULT	CLIO V	Hybride non rechargeable	8 730
7	PEUGEOT	308 III	Micro Hybride Essence	8 551
8	TOYOTA	YARIS CROSS	Hybride non rechargeable	7 595
9	RENAULT	AUSTRAL	Hybride non rechargeable	7 503
10	TOYOTA	YARIS	Hybride non rechargeable	7 457

## 5 mois 2026


**PALMARÈS DES VP  
100 % ÉLECTRIQUES**

Top 10 des VP électriques en entreprise  
(tous segments) à fin mai 2026

Rang	Marque	Modèle étude	Énergie	Volume
1	RENAULT	SCENIC V	Électrique	7 754
2	TESLA	MODEL Y	Électrique	4 004
3	RENAULT	RENAULT 5	Électrique	3 357
4	SKODA	ELROQ	Électrique	3 039
5	RENAULT	MEGANE-E	Électrique	2 882
6	B.M.W.	IX1	Électrique	2 231
7	FORD	EXPLORER	Électrique	2 214
8	VOLKSWAGEN	ID.4	Électrique	2 081
9	PEUGEOT	3008 III	Électrique	1 862
10	CITROEN	E-C3	Électrique	1 703


**PALMARÈS DES VP  
THERMIQUES**

Top 10 des VP thermiques en entreprise  
(tous segments, par énergies) à fin mai 2026

Rang	Marque	Modèle étude	Énergie	Volume
1	RENAULT	SYMBIOZ	Hybride non rechargeable	3 999
2	RENAULT	CLIO V	Essence	3 759
3	PEUGEOT	3008 III	Micro Hybride Essence	3 626
4	CITROEN	C3 IV	Essence	3 401
5	PEUGEOT	2008 II	Micro Hybride Essence	3 196
6	TOYOTA	YARIS	Hybride non rechargeable	3 175
7	PEUGEOT	208 II	Essence	3 139
8	RENAULT	AUSTRAL	Hybride non rechargeable	2 769
9	PEUGEOT	308 III	Micro Hybride Essence	2 695
10	RENAULT	CLIO V	Hybride non rechargeable	2 597

## 4

TCO SCOPE  
des Véhicules Utilitaires  
Légers (VUL)

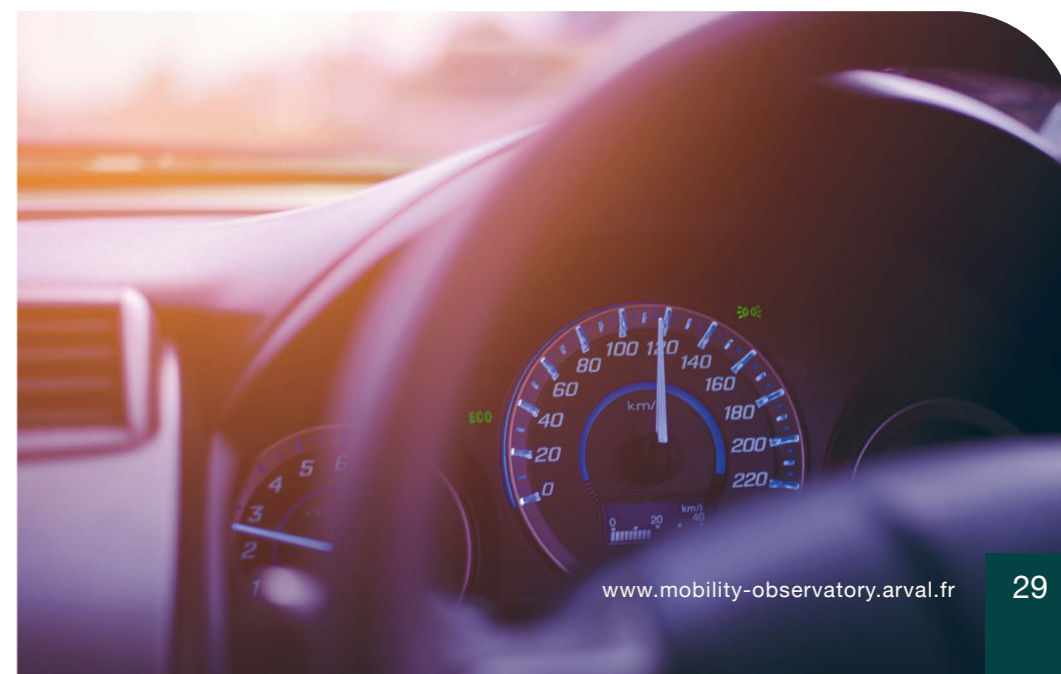
Les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) sont considérés comme des outils de production et à ce titre relèvent d'une **fiscalité de droit commun** (TVA déductible sur l'achat, les loyers, l'entretien, les pneus...). Ils ne sont pas pénalisés par des taxes supplémentaires comme la TUV (ex-TVS) ou la non-déductibilité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

Concrètement, la seule taxation qui affecte les VUL est la taxe sur la carte grise. Ainsi, contrairement aux Véhicules Particuliers (VP), le **poids des charges sociales et fiscales** est insignifiant. Cette absence de fiscalité pénalisante fait alors mécaniquement remonter les valeurs des autres composantes dans la répartition en pourcentage et par rapport aux mêmes indicateurs VP.

Il est donc très important de ne pas comparer les PRK des VP et ceux des VUL. Il faut en outre noter que les **coûts d'usage des VUL sont exprimés hors taxes** et que les modèles 100 % électriques bénéficient depuis 2025 d'aides à l'achat revalorisées à travers les **Certificats d'Économie d'Énergie (CEE)**.

Si le parc des VUL en entreprise reste toujours largement dominé par les motorisations diesel (73,6 % avec 201 388 unités), l'essence quant à lui a perdu près de 4 points pour se retrouver sous la barre des 10 % de part de marché en 2025. **Les modèles 100 % électriques arrivent pour la première fois en seconde position avec 10,6 % de part de marché** des immatriculations d'entreprises en 2025, contre 7,7 % l'année précédente. Et **cette part de marché est amenée à croître davantage**, sachant que les entreprises doivent remplir leurs obligations de verdissement sous peine de sanctions depuis l'année dernière. À fin mai 2026, la part de marché des VUL 100 % électriques immatriculés en entreprise continue de bien progresser et s'élève ainsi à 14,5 % (contre 9,2 % à fin mai 2025).

Notons que le **PRK** des VUL thermiques et celui des VUL électriques ne peuvent être comparés en raison d'un mix produit différent. En effet, la typologie des véhicules est très spécifique à chaque motorisation, lorsqu'on étudie les palmarès des modèles plébiscités par les entreprises.



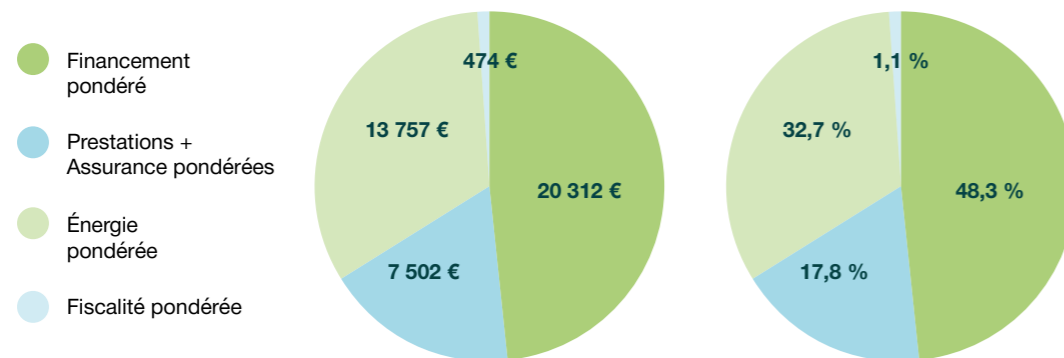
## A. Le PRK des VUL thermiques en 2026

En 2026, le **prix de revient kilométrique (PRK)** moyen global pondéré après IS (impôt sur les sociétés) de l'échantillon des VUL thermiques du TCO Scope est de **0,319 € HT/km<sup>1</sup>**. Soit une hausse de 12,3 % en un an.

Le **coût total moyen pondéré** ressort à **31 888 €** (42 045 € avant IS). Il s'agit de la somme des différents postes de coûts liés à l'utilisation du véhicule (financement, entretien-pneumatiques-assurance, énergie, carte grise).

1. Le prix de revient kilométrique moyen (loi de roulage 48 mois / 100 000 km) a été établi à partir du coût total moyen après IS pondéré d'un échantillon de 20 véhicules représentant un total de 163 606 unités sur un volume global de 244 449 mises à la route en entreprise en 2025.

### RÉPARTITION DES POSTES - SEGMENT THERMIQUE VUL



Source : Arval Mobility Observatory

### En 2026, le coût total des VUL thermiques se décompose de la façon suivante

En 2026, la répartition des coûts en pourcentage montre que la principale composante du coût d'usage reste le **financement du véhicule** (48,3 % à 20 312 €), c'est-à-dire la différence entre la valeur immobilisée et la valeur prévisible de revente à la fin des 48 mois de détention, augmentée du taux de financement.

Le **budget énergie** représente toujours le second poste de coût d'un VUL. Sa part s'établit cette année à 32,7 % (13 757 €) contre 28,9 %. Elle est en forte hausse (+25,4 % sur un an).

Le poste **entretien-pneumatiques-assurance** est aussi en hausse (+5 %) en 2026. Il constitue la troisième composante du coût d'usage du VUL thermique avec 17,8 % pour un budget de 7 502 €.

## B. Le PRK des VUL électriques en 2026

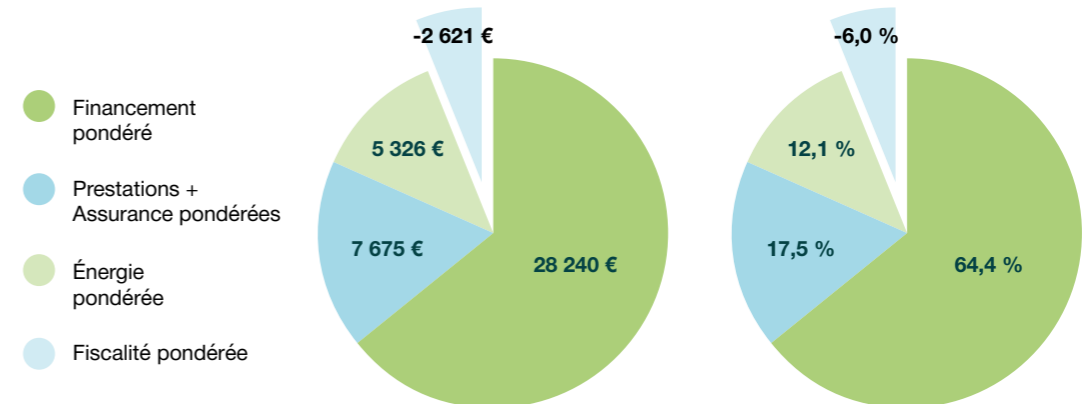
En 2026, le **prix de revient kilométrique (PRK)** moyen global pondéré après IS (impôt sur les sociétés) de l'échantillon des VUL 100 % électriques du TCO Scope est de **0,291 € HT/km<sup>2</sup>**. Il est en baisse de 3 % par rapport à l'an dernier.

Le **coût total moyen pondéré** ressort à **29 084 €** (38 620 € avant IS).

À noter enfin, le poids positif de la **fiscalité** avec les primes **CEE**.

2. Le prix de revient kilométrique moyen (loi de roulage 48 mois / 100 000 km) a été établi à partir du coût total moyen après IS pondéré d'un échantillon de 20 véhicules représentant un total de 24 160 unités sur un volume global de 28 903 mises à la route en entreprise en 2025.

### RÉPARTITION DES POSTES - SEGMENT ÉLECTRIQUE VUL



Source : Arval Mobility Observatory

### En 2026, le coût total des VUL électriques se décompose de la façon suivante

En 2026, la répartition des coûts en pourcentage montre que la principale composante du coût d'usage d'un VUL électrique est toujours le **financement** (64,4 %, à 28 240 €), c'est-à-dire la différence entre la valeur immobilisée et la valeur prévisible de revente à la fin des 48 mois de détention, à laquelle on ajoute le taux de financement. Il est en baisse de 2,3 % par rapport à 2025.

L'**entretien-pneumatiques-assurance** constitue ici le second poste de coût des VUL électriques (17,5 %) à 7 675 €, en hausse de 3 % d'une année sur l'autre.

En raison du **coût plus faible de l'électricité** par rapport au diesel ou à l'essence, le poste énergie ne représente que 12,1 % (pour un budget de 5 326 €). Il recule de 21,9 % sur un an. Une baisse qui s'explique notamment par de nouvelles générations de véhicules mises sur le marché moins énergivores que précédemment.

## 2025

**PALMARÈS DES VUL ÉLECTRIQUES**Top 10 des VUL électriques (hors VF)  
en entreprise à fin décembre 2025

Rang	Marque	Modèle étude	Énergie	Volume
1	RENAULT	KANGOO III	Électrique	4 727
2	PEUGEOT	E-PARTNER	Électrique	2 693
3	CITROEN	E-BERLINGO	Électrique	1 869
4	PEUGEOT	EXPERT	Électrique	1 163
5	VOLKSWAGEN	ID.BUZZ	Électrique	1 050
6	TOYOTA	PRO.CITY	Électrique	854
7	MERCEDES	ESPRINTER	Électrique	777
8	CITROEN	JUMPY	Électrique	686
9	RENAULT	MASTER IV	Électrique	634
10	TOYOTA	PROACE	Électrique	484

**PALMARÈS DES VUL THERMIQUES**Top 10 des VUL thermiques (hors VF)  
en entreprise par énergies à fin décembre 2025

Rang	Marque	Modèle étude	Énergie	Volume
1	RENAULT	TRAFIC	Diesel	20 423
2	PEUGEOT	PARTNER	Diesel	14 420
3	RENAULT	MASTER IV	Diesel	13 952
4	PEUGEOT	EXPERT	Diesel	13 663
5	RENAULT	KANGOO III	Diesel	13 057
6	CITROEN	BERLINGO 3	Diesel	10 176
7	FORD	T.CUSTOM	Diesel	9 709
8	IVECO	DAILY	Diesel	9 696
9	CITROEN	JUMPY	Diesel	8 526
10	PEUGEOT	BOXER	Diesel	7 645

## 5 mois 2026

**PALMARÈS DES VUL ÉLECTRIQUES**Top 10 des VUL électriques (hors VF)  
en entreprise à fin mai 2026

Rang	Marque	Modèle étude	Énergie	Volume
1	RENAULT	KANGOO III	Électrique	3 179
2	PEUGEOT	E-PARTNER	Électrique	929
3	PEUGEOT	EXPERT	Électrique	890
4	FORD	T.CUSTOM	Électrique	854
5	CITROEN	E-BERLINGO	Électrique	811
6	TOYOTA	PRO.CITY	Électrique	634
7	VOLKSWAGEN	ID.BUZZ	Électrique	524
8	VOLKSWAGEN	TRANS.VII	Électrique	400
9	RENAULT	MASTER IV	Électrique	296
10	CITROEN	JUMPY	Électrique	257

**PALMARÈS DES VUL THERMIQUES**Top 10 des VUL thermiques (hors VF)  
en entreprise par énergies à fin mai 2026

Rang	Marque	Modèle étude	Énergie	Volume
1	RENAULT	TRAFIC	Diesel	8 646
2	RENAULT	MASTER IV	Diesel	8 100
3	PEUGEOT	EXPERT	Diesel	5 975
4	PEUGEOT	PARTNER	Diesel	5 628
5	RENAULT	KANGOO III	Diesel	5 229
6	IVECO	DAILY	Diesel	4 228
7	CITROEN	BERLINGO 3	Diesel	4 078
8	FORD	T.CUSTOM	Diesel	3 426
9	CITROEN	JUMPY	Diesel	3 029
10	MERCEDES	VITO	Diesel	2 258

# 5 mois 2026

## ⚡ PALMARÈS DES VUL ÉLECTRIQUES (Y COMPRIS VÉHICULES FISCAUX)

Top 10 des VUL électriques (y compris Véhicules Fiscaux) en entreprise à fin mai 2026

Rang	Marque	Modèle étude	Énergie	Volume
1	RENAULT	KANGOO III	Électrique	3 179
2	RENAULT	RENAULT 5	Électrique	1 837
3	PEUGEOT	E-PARTNER	Électrique	929
4	PEUGEOT	208 II	Électrique	913
5	PEUGEOT	EXPERT	Électrique	890
6	FORD	T.CUSTOM	Électrique	854
7	CITROEN	E-BERLINGO	Électrique	811
8	TOYOTA	PRO.CITY	Électrique	634
9	CITROEN	E-C3	Électrique	626
10	RENAULT	RENAULT 4	Électrique	626



# 5

## Car Policy et mix-énergétique

## ○ AVERTISSEMENT

Pour réaliser les différents matchs et calculer **les prix de revient kilométriques par énergie après IS (impôt sociétés)**, le TCO Scope tient compte dans ce chapitre de toute la fiscalité automobile **en vigueur au moment de sa publication** :

- Plafonds d'amortissement en vigueur depuis le **1<sup>er</sup> janvier 2025**.
- TVA déductible sur les carburants en vigueur depuis le **1<sup>er</sup> janvier 2025**.
- Taux des Avantages en Nature (AeN) en vigueur depuis le **1<sup>er</sup> février 2025**.
- Malus CO<sub>2</sub> et malus au poids en vigueur au **1<sup>er</sup> janvier 2026**.
- Taxes annuelles sur les émissions de CO<sub>2</sub> et Taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques (ex-TVS) en vigueur au **1<sup>er</sup> janvier 2026**.
- Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) en vigueur au **1<sup>er</sup> juin 2026**.

Le **prix moyen des énergies** retenu est celui observé depuis sur le début d'année 2026, soit 1,90 € pour l'essence et 1,95 € pour le diesel, 0,90 € pour le GPL et 1,00 € pour l'E85.

Pour **l'électrique**, nous avons retenu le montant de 0,28 € le kw/h, représentatif d'un mix entre recharge à domicile et en itinérance, correspondant aux tendances du marché. Nous avons également intégré au calcul, un budget de financement de l'infrastructure de recharge à domicile à hauteur de 1 500 €.

Les **consommations théoriques constructeurs** ont été majorées afin d'être plus proches des performances réelles (+20 % pour les thermiques, +15 % pour les HEV, +200 % pour les PHEV et +10 % pour les BEV).

Nous avons enfin tenu compte de **l'éco-score** des véhicules éligibles, et ajouté une **prime CEE (Certificats d'Économie d'Énergie - lire encadré ci-contre)**.



### Évolution des CEE au 1<sup>er</sup> juin 2026

Au 1<sup>er</sup> juin 2026, la fiche CEE relative à l'acquisition de véhicules 100 % électriques par les personnes morales (TRA-EQ-114) évolue. Si rien ne change pour les Véhicules Particuliers (VP), cela se traduit par une **modulation des aides en fonction du poids pour les Véhicules Utilitaires Légers (VUL)**. Le coefficient multiplicateur appliqué, actuellement de 4, est dorénavant de :

- 3 pour les VUL ≤ 1,55t ;
- 5 pour les VUL > 1,55t et ≤ à 2t ;
- 7 pour les VUL > à 2t.

Si jusqu'à présent la logique était relativement uniforme, le nouveau dispositif introduit une segmentation plus fine avec notamment :

- **une baisse des aides pour les petits fourgons ;**
- **une hausse significative pour les utilitaires moyens et grands.**

Autre changement structurant : **l'introduction d'un critère lié au site d'assemblage du véhicule**. Ce mécanisme s'inscrit dans la continuité des subventions accordées aux véhicules particuliers, déjà conditionnées au score environnemental introduit en 2024.

L'attribution des CEE est ainsi conditionnée aux seuls véhicules qui figurent sur une **liste par Type-Variante-Véhicule (TVV)** établie par l'Ademe après étude des dossiers déposés par les constructeurs. Le fameux sésame est délivré aux VUL dont le site de fabrication, dans lequel est réalisé l'assemblage du véhicule, en particulier la réalisation de l'étape d'assemblage de la caisse en blanc, est situé en dans l'Espace Economique Européen (EEE)\*.

À ce titre, nous avons tenu compte des **montants CEE\*\*** suivants :

- VP ou VF réversible : 600 €
- VUL ≤ 1,55t : 2 700 €
- VUL > 1,55t et ≤ à 2t : 6 000 €
- VUL > à 2t : 9 600 €

\* L'EEE se définit par les 28 pays de l'Union européenne, plus l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège. La Turquie, d'où sortent certains utilitaires électriques (Ford, Volkswagen...), en est exclue.

\*\*Pour un prix moyen de 8 € par MWh. Ces montants sont donnés à titre indicatif. Ils dépendent du cours des CEE ainsi que du contrat passé avec les fournisseurs d'énergies.



# Matches Mix-Énergétique VP



**SEGMENT A (PETITE CITADINE)**  
**Fiat 500**  
 Électrique / Micro-hybride

**COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE**

Durée/kilomètres	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Fiat 500e ÉLECTRIQUE 42 kWh ICÔNE 3+1 CO<sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 36 250 €</b>	31 225 € Soit PRK : 0,520 €	32 441 € Soit PRK : 0,406 €	34 045 € Soit PRK : 0,340 €	35 671 € Soit PRK : 0,297 €
<b>Fiat 500 HYBRIDE MHEV FireFly 1.0 12v CO<sub>2</sub> : 120 g/km Prix catalogue + option PM : 23 250 €</b>	31 233 € Soit PRK : 0,521 €	33 649 € Soit PRK : 0,421 €	36 462 € Soit PRK : 0,365 €	39 332 € Soit PRK : 0,328 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE</b>	-	<b>- 1 208 €</b> Soit - 3,6 %	<b>- 2 417 €</b> Soit - 6,6 %	<b>- 3 661 €</b> Soit - 9,3 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

Sur le segment A, la **Fiat 500** arrive 5<sup>e</sup> du classement des immatriculations en entreprise en 2025 toutes énergies confondues. Elle est également à la 5<sup>e</sup> place dans sa version électrique et à la 10<sup>e</sup> place dans sa version hybride.

Dans ce match, **carton plein pour la version 100 % électrique** de la petite citadine face à la motorisation hybride, quels que soient les kilométrages.

- Malgré un **prix catalogue** supérieur de 13 000 € et un **loyer financier** supérieur de 50 % en moyenne, le modèle full électrique cumule plusieurs atouts face à l'hybride.
- Insufflés par la **logique réglementaire** et fiscale, le coût de l'énergie, le calcul des Avantages en Nature ou encore le global des taxes restent largement favorables à l'électrique.
- Aussi, comme nous le verront au fil des matchs de ce chapitre, plus la **loi de roulage** est importante, plus l'écart de TCO avec l'hybride se creuse et les **économies** sont intéressantes : jusqu'à 3 660 € pour 48 mois / 120 000 km en faveur de la Fiat 500 électrique, soit un écart TCO de 10 % avec la version hybride.



## SEGMENT B (CITADINE)

### Peugeot 208

Électrique / Essence / Micro-hybride

#### COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE

Durée/kilomètres	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Peugeot e-208 ÉLECTRIQUE Business 136ch</b> CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 35 700 €	27 752 € Soit PRK : 0,463 €	29 029 € Soit PRK : 0,363 €	30 666 € Soit PRK : 0,307 €	32 304 € Soit PRK : 0,269 €
<b>Peugeot 208 ESSENCE Business 100ch</b> CO <sub>2</sub> : 116 g/km Prix catalogue + option PM : 22 500 €	27 190 € Soit PRK : 0,453 €	29 503 € Soit PRK : 0,369 €	32 189 € Soit PRK : 0,322 €	34 911 € Soit PRK : 0,291 €
<b>Peugeot 208 HYBRIDE MHEV Business 110ch</b> CO <sub>2</sub> : 101 g/km Prix catalogue + option PM : 25 400 €	28 150 € Soit PRK : 0,469 €	30 393 € Soit PRK : 0,380 €	33 013 € Soit PRK : 0,330 €	35 676 € Soit PRK : 0,297 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – ESSENCE</b>	<b>+ 562 €</b> Soit + 2,1 %	<b>- 474 €</b> Soit - 1,6 %	<b>- 1 523 €</b> Soit - 4,7 %	<b>- 2 607 €</b> Soit - 7,5 %
<b>Écart ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE</b>	<b>- 398 €</b> Soit - 1,4 %	<b>- 1 364 €</b> Soit - 4,5 %	<b>- 2 347 €</b> Soit - 7,1 %	<b>- 3 372 €</b> Soit - 9,5 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, la **Peugeot 208** arrive encore 2<sup>e</sup> de son segment au palmarès des véhicules les plus immatriculés en entreprise toutes énergies confondues. Elle est aussi classée 2<sup>e</sup> dans sa version essence, 5<sup>e</sup> dans sa version hybride et 9<sup>e</sup> en version électrique.

Dans le cas de la petite lionne, les matchs entre les versions essence et 100 % électrique donnent **des résultats serrés selon les kilométrages**, mais globalement au bénéfice du modèle à batteries. La version hybride simple n'arrive pas à se démarquer quel que soit le kilométrage, en raison notamment d'un prix catalogue près de 3 000 € au-dessus de son homologue sans batteries et d'un taux de remise moins intéressant.

- La **version Essence** reste, cette année encore, « mieux disante » seulement sur le plus faible kilométrage (60 000 km), en raison d'un loyer plus faible, que ne compensent ni le budget énergie, ni la fiscalité propre à l'électrique.
- En revanche, dès que l'on passe sur des kilométrages plus élevés (entre 80 000 et 120 000 km), la **Peugeot 208 électrique** affiche un meilleur TCO que ses homologues essence et hybride.
- Le **poids de l'énergie** pèse sur les versions thermiques comme **les charges non déductibles** et l'ensemble de la **fiscalité**.
- Enfin, les **cotisations sur les AEN** pénalisent bien évidemment les modèles essence et hybrides puisque la e-208 est éligible à l'éco-score et bénéficie donc d'un abattement de 70 %.



**SEGMENT B (CITADINE)**

Renault Clio GPL / Hybride non rechargeable /  
Renault 5 Électrique

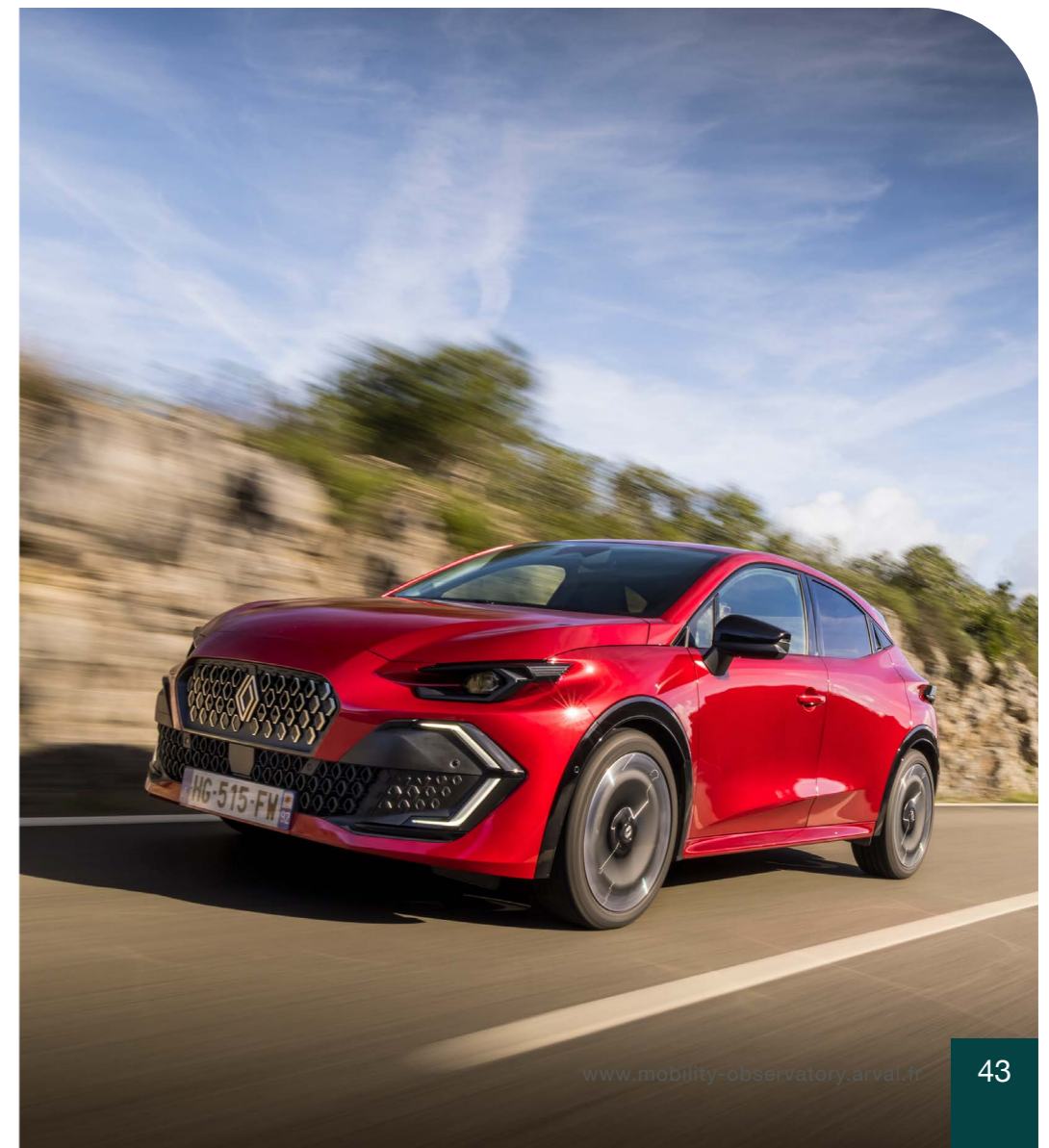
Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Renault Clio GPL</b> Eco-G 100ch CO <sub>2</sub> : 122 g Prix catalogue + option PM : 21 900 €	26 683 € Soit PRK : 0,445 €	28 173 € Soit PRK : 0,352 €	29 987 € Soit PRK : 0,300 €	31 846 € Soit PRK : 0,265 €
<b>Renault Clio HYBRIDE</b> Evolution E-Tech full hybrid 145ch CO <sub>2</sub> : 97 g Prix catalogue + option PM : 25 200 €	30 247 € Soit PRK : 0,504 €	32 311 € Soit PRK : 0,404 €	34 729 € Soit PRK : 0,347 €	37 165 € Soit PRK : 0,310 €
<b>Renault 5 ÉLECTRIQUE</b> Techno 150ch CO <sub>2</sub> : 0 g Prix catalogue + option PM : 33 990 €	28 832 € Soit PRK : 0,481 €	30 150 € Soit PRK : 0,377 €	31 883 € Soit PRK : 0,319 €	34 023 € Soit PRK : 0,284 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – GPL</b>	<b>+ 2 149 €</b> Soit + 8,1 %	<b>+ 1 977 €</b> Soit + 7 %	<b>+ 1 896 €</b> Soit + 6,3 %	<b>+ 2 177 €</b> Soit + 6,8 %
<b>Écart ÉLECTRIQUE – HYBRIDE</b>	<b>- 1 415 €</b> Soit - 4,7 %	<b>- 2 161 €</b> Soit - 6,7 %	<b>- 2 846 €</b> Soit - 8,2 %	<b>- 3 142 €</b> Soit - 8,5 %

**CE QU'IL FAUT RETENIR**

La **Renault Clio** arrive toujours 1<sup>ère</sup> du classement du segment B avec près de 33 438 immatriculations en entreprise en 2025 toutes énergies confondues. Troisième dans sa déclinaison hybride, et 18<sup>e</sup> en version GPL. La Renault 5 (alternative électrique à la Clio) se hisse à la 5<sup>e</sup> place du segment.

Dans les matchs que nous proposons entre carburants **GPL**, hybride et électrique, le GPL ressort gagnant sur tous les kilométrages.

- Son avantage réside principalement dans son **prix d'achat**. La Clio GPL (21 900 €) écrase ici sa concurrence, favorisée également par un écart de remise supérieure (entre 4 et 7 points) par rapport à son équivalent hybride et son alternative 100 % électrique.
- Son **loyer mensuel** est ainsi inférieur à ceux des modèles hybride et électrique, ce qui lui permet de relativiser un **poids global de la fiscalité** plus élevé.
- Bien que plus intéressants pour la Renault 5 électrique, la **part de l'énergie** et de la **fiscalité** ne compensent pas encore l'écart (12 090 €) de prix catalogue avec la version GPL de la Clio.
- À noter toutefois que, face à la version hybride de la Clio, la **Renault 5 électrique** se montre cette année plus avantageuse sur l'ensemble des couples durée / kilométrage alors que l'an passé, elle l'était seulement sur les couples élevés (100 000 et 120 000 km).





## SEGMENT B (CITADINE)

### Citroën C3

Électrique / Micro-hybride / Essence

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Citroën ë-C3 ÉLECTRIQUE BUSINESS 113ch</b> CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 27 900 €	23 741 € Soit PRK : 0,396 €	25 055 € Soit PRK : 0,313 €	26 710 € Soit PRK : 0,267 €	28 364 € Soit PRK : 0,236 €
<b>Citroën C3 HYBRIDE MHEV BUSINESS 110ch</b> CO <sub>2</sub> : 113 g/km Prix catalogue + option PM : 23 450 €	30 814 € Soit PRK : 0,514 €	33 180 € Soit PRK : 0,415 €	35 915 € Soit PRK : 0,359 €	38 702 € Soit PRK : 0,323 €
<b>Citroën C3 ESSENCE BUSINESS 100ch</b> CO <sub>2</sub> : 126 g/km Prix catalogue + option PM : 20 550 €	31 430 € Soit PRK : 0,524 €	33 909 € Soit PRK : 0,424 €	36 727 € Soit PRK : 0,367 €	39 612 € Soit PRK : 0,330 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE - MICRO-HYBRIDE</b>	<b>- 7 073 €</b> Soit - 23 %	<b>- 8 125 €</b> Soit - 24,5 %	<b>- 9 205 €</b> Soit - 25,6 %	<b>- 10 338 €</b> Soit - 26,7 %
<b>Écart ÉLECTRIQUE - ESSENCE</b>	<b>- 7 689 €</b> Soit - 24,5 %	<b>- 8 854 €</b> Soit - 26,1 %	<b>- 10 017 €</b> Soit - 27,3 %	<b>- 11 248 €</b> Soit - 28,4 %

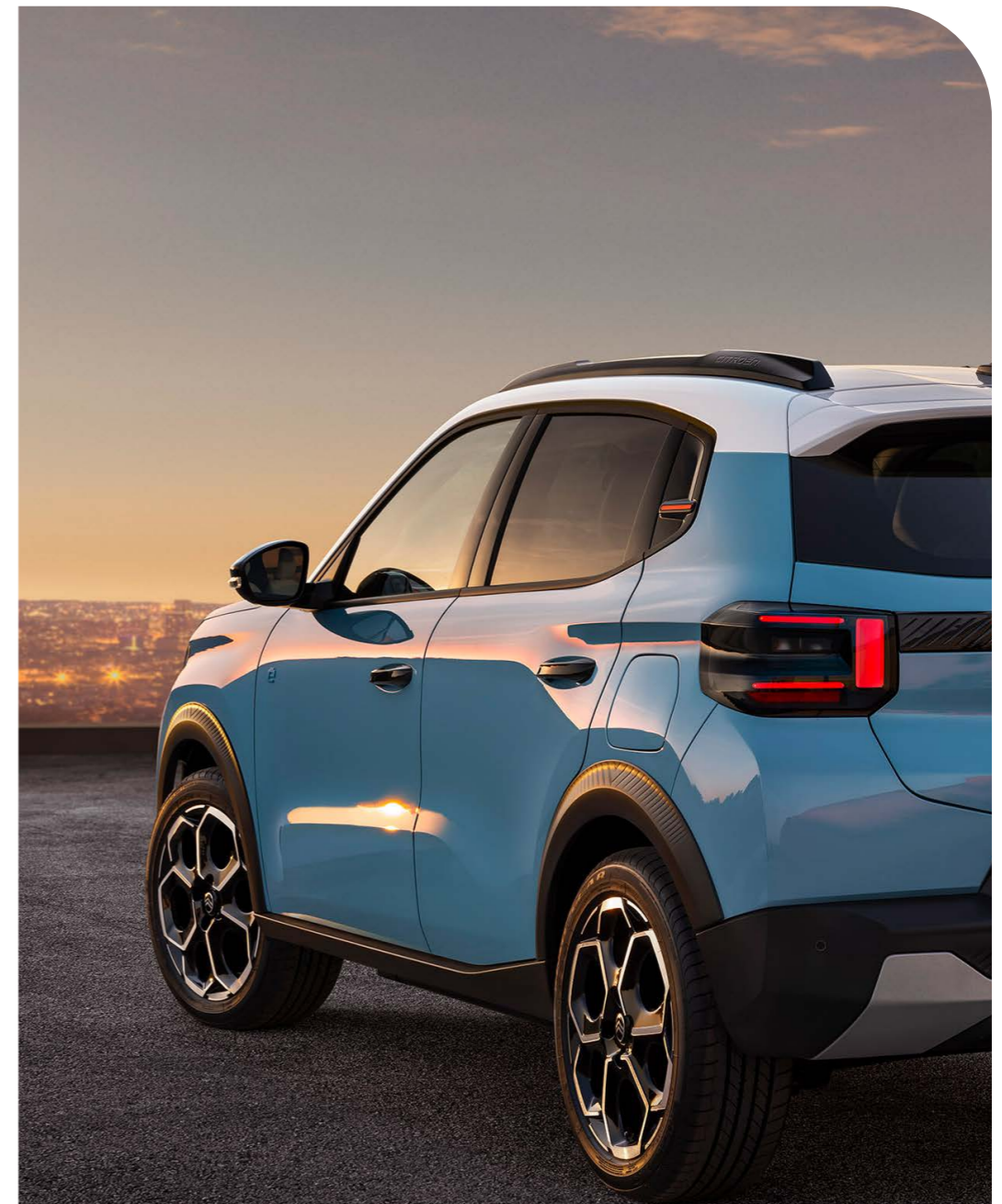
## CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, la **Citroën C3** arrive en 3<sup>e</sup> position de son segment au palmarès des véhicules les plus immatriculés en entreprise toutes énergies confondues. Elle est classée à la 2<sup>e</sup> place dans sa version essence, 17<sup>e</sup> dans sa version hybride et 9<sup>e</sup> en version électrique.

La version 100 % électrique de la citadine aux chevrons remportent l'ensemble des matchs face aux motorisations micro-hybride et essence, quels que soient les kilométrages.

- Malgré un **prix catalogue** et un **loyer financier** supérieurs, le ë-C3 cumule les atouts fiscaux et de consommation énergétique à une **remise constructeur** plus intéressantes que pour ses homologues thermiques.

- Insufflés par la **logique réglementaire et fiscale**, le coût de l'énergie, le calcul des Avantages en Nature ou encore le global des taxes restent largement favorables à l'électrique.
- Aussi, plus la **loi de roulage** est importante, plus l'écart de TCO avec son équivalente micro-hybride se creuse et les **économies** sont intéressantes : jusqu'à 10 340 € pour 48 mois / 120 000 km, soit un écart TCO de 26,7 % avec la version MHEV.





## SEGMENT B-SUV (CITADINE SUV)

Peugeot 2008

Électrique / Micro-hybride / Essence

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Peugeot e-2008 ÉLECTRIQUE Business 54 kWh</b> CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 39 700 €	29 189 € Soit PRK : 0,486 €	30 554 € Soit PRK : 0,382 €	32 286 € Soit PRK : 0,323 €	34 018 € Soit PRK : 0,283 €
<b>Peugeot 2008 HYBRIDE MHEV Business 110ch</b> CO <sub>2</sub> : 111 g/km Prix catalogue + option PM : 32 750 €	34 161 € Soit PRK : 0,569 €	36 659 € Soit PRK : 0,458 €	39 535 € Soit PRK : 0,395 €	42 452 € Soit PRK : 0,354 €
<b>Peugeot 2008 ESSENCE Business 100ch</b> CO <sub>2</sub> : 128 g/km Prix catalogue + option PM : 29 450 €	33 910 € Soit PRK : 0,565 €	36 548 € Soit PRK : 0,457 €	39 559 € Soit PRK : 0,396 €	42 606 € Soit PRK : 0,355 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE</b>	<b>- 4 972 €</b> Soit - 14,6 %	<b>- 6 105 €</b> Soit - 16,7 %	<b>- 7 249 €</b> Soit - 18,3 %	<b>- 8 434 €</b> Soit - 19,9 %
<b>Écart ÉLECTRIQUE – ESSENCE</b>	<b>- 4 721 €</b> Soit - 13,9 %	<b>- 5 994 €</b> Soit - 16,4 %	<b>- 7 273 €</b> Soit - 18,4 %	<b>- 8 588 €</b> Soit - 20,2 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

La **Peugeot 2008** arrive 1<sup>er</sup> du classement du segment B-SUV avec 15 804 immatriculations en entreprise en 2025 toutes énergies confondues. Première dans sa version micro hybride essence, 4<sup>e</sup> dans sa version essence et 14<sup>e</sup> dans sa déclinaison 100 % électrique.

Pour la 2<sup>e</sup> année consécutive, la **Peugeot e-2008** remporte la totalité des confrontations.

- Avec un prix d'achat en hausse comparé à l'an passé et toujours plus élevé que ses concurrentes thermiques, ainsi qu'un taux de remise légèrement inférieur, elle continue de faire la différence sur les postes **fiscalité** et **énergie**.
- Les **versions thermiques** pâtissent de leur côté de la TUV, du Malus (818 € dans le cas de la version Essence à 128 g/km ; 125 € pour la version hybride à 111 g/km), et des **Avantages en Nature** nettement supérieurs.



## SEGMENT B-SUV (CITADINE SUV)

Opel Mokka

Électrique / Micro-hybride

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Opel Mokka ÉLECTRIQUE 156ch AUTO BUSINESS</b> CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 39 090 €	30 985 € Soit PRK : 0,516 €	32 351 € Soit PRK : 0,404 €	34 090 € Soit PRK : 0,341 €	35 839 € Soit PRK : 0,299 €
<b>Opel Mokka HYBRIDE MHEV 145ch AUTO BUSINESS</b> CO <sub>2</sub> : 108 g/km Prix catalogue + option PM : 32 490 €	33 543 € Soit PRK : 0,559 €	36 051 € Soit PRK : 0,451 €	38 950 € Soit PRK : 0,390 €	41 910 € Soit PRK : 0,349 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE</b>	<b>- 2 558 €</b> Soit - 7,6 %	<b>- 3 700 €</b> Soit - 10,3 %	<b>- 4 860 €</b> Soit - 12,4 %	<b>- 6 071 €</b> Soit - 14,5 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

L'**Opel Mokka** arrive 20<sup>e</sup> du classement du segment B-SUV des immatriculations en entreprise en 2025 toutes énergies confondues.

Carton plein pour la 2<sup>e</sup> année consécutive pour l'**Opel Mokka électrique** face à la motorisation hybride, quels que soient les kilométrages, avec des écarts qui se creusent davantage cette année.

- Malgré un **prix catalogue** supérieur de 6 600 € et une remise inférieure de 8 points, le modèle full électrique cumule plusieurs atouts face à l'hybride.
- Comme dans de nombreux cas désormais, le **coût de l'énergie** ou encore le calcul des **Avantages en Nature** restent largement favorables à l'électrique avec des économies potentielles qui ont doublé d'une année sur l'autre.
- Plus la **loi de roulage** est importante, plus l'écart de TCO se creuse et les économies sont intéressantes : jusqu'à 6 071 € pour 48 mois / 120 000 km, contre 3 000 € en 2025.



## SEGMENT C (COMPACT)

### Peugeot 308

Électrique / Micro-hybride / Hybride rechargeable

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Peugeot e-308</b> <b>ÉLECTRIQUE</b> Business 156ch CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 44 200 €	33 590 € Soit PRK : 0,560 €	34 983 € Soit PRK : 0,437 €	36 787 € Soit PRK : 0,368 €	38 600 € Soit PRK : 0,322 €
<b>Peugeot 308</b> <b>HYBRIDE MHEV</b> Business 145ch CO <sub>2</sub> : 107 g/km Prix catalogue + option PM : 35 000 €	36 638 € Soit PRK : 0,611 €	39 087 € Soit PRK : 0,489 €	41 895 € Soit PRK : 0,419 €	44 739 € Soit PRK : 0,373 €
<b>Peugeot 308</b> <b>HYBRIDE PHEV</b> Business 180ch CO <sub>2</sub> : 50 g/km Prix catalogue + option PM : 42 150 €	41 968 € Soit PRK : 0,699 €	44 632 € Soit PRK : 0,558 €	47 630 € Soit PRK : 0,476 €	50 642 € Soit PRK : 0,422 €
<b>Écart</b> <b>ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE</b>	- 3 048 € Soit - 8,3 %	- 4 104 € Soit - 10,5 %	- 5 108 € Soit - 12,2 %	- 6 139 € Soit - 13,7 %
<b>Écart</b> <b>ÉLECTRIQUE – HYBRIDE PHEV</b>	- 8 378 € Soit - 20 %	- 9 649 € Soit - 21,6 %	- 10 843 € Soit - 22,8 %	- 12 042 € Soit - 23,8 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

La **Peugeot 308** arrive 1<sup>ère</sup> du classement du segment C avec 14 464 immatriculations en entreprise en 2025 toutes énergies confondues. Elle est classée à la 1<sup>ère</sup> place en version essence, 4<sup>e</sup> en version hybride rechargeable, 6<sup>e</sup> dans sa version micro-hybride, et occupe la 18<sup>e</sup> place dans sa déclinaison électrique.

Cette année encore, le match entre les trois motorisations de la Peugeot 308 tourne clairement **au bénéfice du modèle 100 % électrique** quels que soient les kilométrages.

- Là où en 2024, l'arrêt brutal du bonus écologique sur le modèle thermique laissait l'avantage à l'essence, le **durcissement de la fiscalité** a propulsé le 100 % électrique en tête depuis l'an passé, malgré un prix d'achat toujours plus élevé et une remise moins importante.

- Le **poste « fiscalité »** est ainsi supérieur de 280 % pour l'hybride et 330 % pour l'hybride rechargeable. Les **Avantages en Nature** suivent la même tendance : +230 % pour l'hybride et 295 % pour le PHEV.
- Pour finir, le **coût de l'énergie** transforme l'essai. Il est estimé entre 120 et 240 € pour la version micro-hybride selon les kilométrages, entre 135 et 272 € pour l'hybride rechargeable, alors que le coût de la recharge est stable d'une année sur l'autre avec une consommation électrique qui se limite à des estimations comprises entre 53 et 105 €.



**SEGMENT C (COMPACT)**

Volkswagen ID.3  
Électrique /  
Volkswagen Golf  
Micro-hybride /  
Hybride rechargeable

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Volkswagen ID.3</b> Électrique 79 kWh GTX Performance CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 48 790 €	33 742 € Soit PRK : 0,562 €	35 275 € Soit PRK : 0,441 €	37 337 € Soit PRK : 0,373 €	39 434 € Soit PRK : 0,329 €
<b>Volkswagen Golf</b> HYBRIDE MHEV Style 1.5 ETSI EVO2 150ch CO <sub>2</sub> : 119 g/km Prix catalogue + option PM : 44 100 €	41 997 € Soit PRK : 0,700 €	44 835 € Soit PRK : 0,560 €	48 014 € Soit PRK : 0,480 €	51 221 € Soit PRK : 0,427 €
<b>Volkswagen Golf</b> HYBRIDE PHEV Style 1.5 EHYBRID 204ch CO <sub>2</sub> : 26 g/km Prix catalogue + option PM : 50 200 €	43 598 € Soit PRK : 0,727 €	46 805 € Soit PRK : 0,585 €	50 347 € Soit PRK : 0,503 €	53 903 € Soit PRK : 0,449 €
<b>Écart</b> ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE	- 8 255 € Soit - 19,7 %	- 9 560 € Soit - 21,3 %	- 10 677 € Soit - 22,2 %	- 11 787 € Soit - 23 %
<b>Écart</b> ÉLECTRIQUE – HYBRIDE PHEV	- 9 856 € Soit - 22,6 %	- 11 530 € Soit - 24,6 %	- 13 010 € Soit - 25,8 %	- 14 469 € Soit - 26,8 %

**CE QU'IL FAUT RETENIR**

La Volkswagen **ID.3** est classée à la 12<sup>e</sup> place du segment C des immatriculations en entreprise en 2025 toutes énergies confondues, et 10<sup>e</sup> dans le classement par énergies.

De son côté la **Golf** est classée à la 2<sup>nd</sup>e place du segment C des immatriculations toutes énergies confondues, 6<sup>e</sup> dans sa version hybride non rechargeable et 7<sup>e</sup> en version hybride rechargeable.

L'**ID.3** remporte ici la totalité des confrontations face à ses cousines hybride et hybride rechargeable.

- Avec un **prix d'achat** catalogue qui se situe presque à mi-chemin de ses deux concurrentes, ainsi qu'un taux de remise inférieur, elle fait la différence sur les postes **fiscalité** et **énergie**.
- Aussi, plus la **loi de roulage** est importante, plus l'écart de TCO se creuse et les **économies** sont intéressantes : jusqu'à 11 787 € pour 48 mois / 120 000 km avec la version MHEV de la Golf, et jusqu'à 14 470 € pour 48 mois / 120 000 km avec la variante PHEV.

**SEGMENT C (COMPACT) ET C-SUV (COMPACT SUV)**

Renault Megane  
Électrique /  
Renault Symbioz Hybride

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Renault Megane</b> ÉLECTRIQUE Techno 220 ch autonomie confort CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 40 400 €	29 067 € Soit PRK : 0,484 €	30 488 € Soit PRK : 0,381 €	32 306 € Soit PRK : 0,323 €	34 129 € Soit PRK : 0,284 €
<b>Renault Symbioz</b> HYBRIDE Techno E-Tech Full Hybrid 160 CO <sub>2</sub> : 99 g/km Prix catalogue + option PM : 37 300 €	37 601 € Soit PRK : 0,627 €	40 025 € Soit PRK : 0,500 €	42 851 € Soit PRK : 0,429 €	45 701 € Soit PRK : 0,381 €
<b>Écart</b> ÉLECTRIQUE – HYBRIDE	- 8 534 € Soit - 22,7 %	- 9 537 € Soit - 23,8 %	- 10 545 € Soit - 24,6 %	- 11 572 € Soit - 25,3 %

**CE QU'IL FAUT RETENIR**

La **Renault Megane Électrique** est classée 5<sup>e</sup> toutes énergies confondues des VP les plus immatriculés en entreprise en 2025, et 3<sup>e</sup> du segment C, tandis que le **Renault Symbioz** arrive en 2<sup>nd</sup>e position du classement sur le segment C-SUV toutes énergies confondues avec 12 804 immatriculations et 2<sup>e</sup> dans sa version hybride non rechargeable avec 12 792 unités.

La **Renault Mégane 100 %** électrique remporte ici le match face au Renault Symbioz hybride, malgré un prix catalogue plus élevé (40 400 € vs 37 300 €).

- L'**écart d'économie** s'accroît avec les kilométrages, passant de 8 530 € à plus de 11 570 € à 120 000 km, ce qui résulte de coûts fixes amortis sur une plus grande distance.
- Un **coût de l'énergie** quasiment divisé par deux, une fiscalité nettement moins importante ou encore les montants des charges non déductibles (0 € contre 168,12 € pour l'hybride) donnent l'avantage au modèle 100 % électrique malgré une dépréciation plus forte.



**SEGMENT C-SUV  
(COMPACT SUV)**  
Renault Scenic  
Électrique /  
Renault Symbioz Hybride

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Renault Scenic ÉLECTRIQUE</b> Techno 220ch autonomie grande CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 47 890 €	32 189 € Soit PRK : 0,536 €	33 838 € Soit PRK : 0,423 €	35 897 € Soit PRK : 0,359 €	37 925 € Soit PRK : 0,316 €
<b>Renault Symbioz HYBRIDE</b> Techno E-Tech Full Hybrid 160 CO <sub>2</sub> : 99 g/km Prix catalogue + option PM : 37 300 €	37 601 € Soit PRK : 0,627 €	40 025 € Soit PRK : 0,500 €	42 851 € Soit PRK : 0,429 €	45 701 € Soit PRK : 0,381 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – HYBRIDE</b>	<b>- 5 412 €</b> Soit - 14,4 %	<b>- 6 187 €</b> Soit - 15,5 %	<b>- 6 954 €</b> Soit - 16,2 %	<b>- 7 776 €</b> Soit - 17 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

Le **Renault Scenic** est 3<sup>e</sup> au classement toutes énergies confondues des VP les plus immatriculés en entreprise en 2025, dans le segment C-SUV avec 9 760 immatriculations. Le **Renault Symbioz** se classe en 2<sup>nd</sup>e position du classement de son segment C-SUV toutes énergies confondues avec 12 804 immatriculations et 2<sup>e</sup> dans sa version hybride non rechargeable avec 12 792 unités.

Carton plein pour le Renault Scenic dans cette confrontation avec le Symbioz hybride, malgré un **prix catalogue** plus élevé (47 890 € vs 37 300 €).

- Le Scenic ressort gagnant sur tous les kilométrages, notamment grâce à un **taux de remise** légèrement supérieur et un **coût de l'énergie** toujours plus intéressant que pour le thermique.
- Les cotisations sur les **Avantages en Nature** électriques restent bien en deçà de celles appliquées aux modèles hybrides : 154,58 €/mois contre 541,45 € pour l'hybride. Le Scenic bénéficiant de l'éco-score, il profite de l'abattement de 70 %.



**SEGMENT C-SUV (COMPACT SUV)**  
Peugeot 3008  
Électrique / Micro-hybride / Hybride rechargeable

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Peugeot e-3008 ÉLECTRIQUE</b> Allure Business 73 kWh CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 47 290 €	32 745 € Soit PRK : 0,546 €	34 379 € Soit PRK : 0,430 €	36 456 € Soit PRK : 0,365 €	38 507 € Soit PRK : 0,321 €
<b>Peugeot 3008 HYBRIDE MHEV</b> Allure Business 145ch CO <sub>2</sub> : 120 g/km Prix catalogue + option PM : 43 200 €	43 264 € Soit PRK : 0,721 €	46 138 € Soit PRK : 0,577 €	49 470 € Soit PRK : 0,495 €	52 852 € Soit PRK : 0,440 €
<b>Peugeot 3008 HYBRIDE PHEV</b> Allure Business 225ch CO <sub>2</sub> : 55 g/km Prix catalogue + option PM : 46 190 €	51 554 € Soit PRK : 0,859 €	53 447 € Soit PRK : 0,668 €	56 914 € Soit PRK : 0,569 €	60 436 € Soit PRK : 0,504 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE</b>	<b>- 10 519 €</b> Soit - 24,3 %	<b>- 11 759 €</b> Soit - 25,5 %	<b>- 13 014 €</b> Soit - 26,3 %	<b>- 14 345 €</b> Soit - 27,1 %
<b>Écart ÉLECTRIQUE – HYBRIDE PHEV</b>	<b>- 18 809 €</b> Soit - 36,5 %	<b>- 19 068 €</b> Soit - 35,7 %	<b>- 20 458 €</b> Soit - 35,9 %	<b>- 21 929 €</b> Soit - 36,3 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, le **Peugeot 3008** arrive en tête du classement des véhicules d'entreprise dans le segment C-SUV avec 16 681 immatriculations, toutes énergies confondues. La version hybride non rechargeable prend la 1<sup>ère</sup> place avec 13 214 unités, l'électrique prend la 17<sup>e</sup> place, et l'hybride rechargeable en 27<sup>e</sup> position du classement.

**La version 100 % électrique du 3008 conserve toujours l'avantage en termes de TCO**, quels que soient les kilométrages. Sa version micro-hybride arrive en 2<sup>ème</sup> position alors que l'hybride rechargeable apparaît comme l'option la moins intéressante.

- Le e-3008 (batterie de 73 kWh) est **éligible à l'éco-score** ce qui a pour conséquence d'avantager fortement le modèle dans l'application des nouveaux taux d'Avantages en Nature (151 € contre 580 € pour la version hybride et 674 € pour le PHEV).
- Cumulée à un **coût de l'énergie** plus avantageux, la **fiscalité** appliquée au véhicule 100 % électrique compense largement un loyer financier plus élevé.



### SEGMENT C-SUV (COMPACT SUV)

#### Ford Kuga E85 / Hybride rechargeable

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Ford Kuga E85</b> Pshift Titan Business CO <sub>2</sub> : 118 g/km Prix catalogue + option PM : 41 790 €	40 366 € Soit PRK : 0,673 €	42 723 € Soit PRK : 0,534 €	45 521 € Soit PRK : 0,455 €	48 407 € Soit PRK : 0,403 €
<b>Ford Kuga HYBRIDE PHEV</b> Pshift Titan Business CO <sub>2</sub> : 55 g/km Prix catalogue + option PM : 49 690 €	43 141 € Soit PRK : 0,719 €	45 261 € Soit PRK : 0,566 €	47 776 € Soit PRK : 0,478 €	50 425 € Soit PRK : 0,420 €
<b>Écart FLEXFUEL – HYBRIDE PHEV</b>	<b>- 2 775 €</b> Soit - 6,4 %	<b>- 2 538 €</b> Soit - 5,6 %	<b>- 2 255 €</b> Soit - 4,7 %	<b>- 2 018 €</b> Soit - 4 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

Le **Ford Kuga** arrive en 7<sup>e</sup> position du classement des véhicules d'entreprise dans le segment C-SUV avec 5 063 immatriculations en 2025, toutes énergies confondues. La version Flexfuel se classe 6<sup>e</sup> avec 4 528 immatriculations, et l'hybride rechargeable dans le dernier tiers du classement.

Dans cet exemple, la **motorisation alliant E85 et Essence** ressort gagnante sur tous les matches dans sa confrontation avec la motorisation PHEV. On remarque toutefois que les économies réalisées sur le TCO sont moins importantes que dans le cas de comparaison avec une motorisation 100 % électrique.

- Outre un prix catalogue inférieur mais un taux de remise moins important que pour son concurrent, la version flexfuel profite d'une **fiscalité plus avantageuse**.
- Avec 4 076 stations-service équipées, soit 43 % du parc national, le **Superéthanol-E85** devient de plus en plus accessible pour les automobilistes. Aujourd'hui, 93 % des Français vivent à moins de 10 km d'une station proposant l'E85.



## SEGMENT C-SUV / D

Hyundai Ioniq 5  
Électrique /  
Tucson Hybride  
rechargeable

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Hyundai Ioniq 5 ÉLECTRIQUE</b> BEV 84 kWh CREATIVE RWD CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 59 350€	44 784 € Soit PRK : 0,746 €	46 712 € Soit PRK : 0,584 €	49 290 € Soit PRK : 0,493 €	51 904 € Soit PRK : 0,433 €
<b>Hyundai Tucson HYBRIDE PHEV</b> 1.6 PHEV 288 EXECUTIVE CO <sub>2</sub> : 64 g/km Prix catalogue + option PM : 54 800 €	48 831 € Soit PRK : 0,814 €	51 733 € Soit PRK : 0,647 €	55 141 € Soit PRK : 0,551 €	58 615 € Soit PRK : 0,488 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – HYBRIDE PHEV</b>	<b>- 4 047 €</b> Soit - 8,3 %	<b>- 5 021 €</b> Soit - 9,7 %	<b>- 5 851 €</b> Soit - 10,6 %	<b>- 6 711 €</b> Soit - 11,4 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, **Ioniq 5** arrive 12<sup>e</sup> du classement des véhicules d'entreprise dans le segment D, toutes énergies confondues, à la 11<sup>e</sup> position du classement par énergies. Le **Tucson** atterrit quant à lui à la 9<sup>e</sup> place du classement des véhicules d'entreprise dans le segment C-SUV avec 4 412 immatriculations, toutes énergies confondues. Dans sa version hybride rechargeable, il est 37<sup>e</sup> au classement par énergies.

**Bien qu'il ne soit pas éco-scoré**, et malgré un prix catalogue plus élevé de 4 500 €, le Ioniq 5 remporte ici le match contre le Tucson hybride rechargeable quel que soit le kilométrage.

- En cause notamment, le durcissement de la **fiscalité** française pour les véhicules PHEV (malus au poids, TUV, amortissements non déductibles...), mais aussi l'application de la **norme européenne Euro 6e-bis** qui fait augmenter la consommation énergétique et le taux de CO<sub>2</sub> du Tucson hybride rechargeable.
- L'écart de TCO se creuse : jusqu'à 6 700 € pour une loi de roulage 48 mois / 120 000 km, soit une **économie** de 11,4 % par rapport au Tucson PHEV.



## SEGMENT D (BERLINE FAMILIALE)

Peugeot 408  
Électrique / Micro-hybride / Hybride rechargeable

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Peugeot e-408 ÉLECTRIQUE</b> GT Exclusive 58 kWh CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 48 500 €	39 046 € Soit PRK : 0,651 €	40 629 € Soit PRK : 0,508 €	42 682 € Soit PRK : 0,427 €	44 747 € Soit PRK : 0,373 €
<b>Peugeot 408 HYBRIDE MHEV</b> Allure Business 145ch CO <sub>2</sub> : 114 g/km Prix catalogue + option PM : 40 600 €	41 388 € Soit PRK : 0,690 €	44 031 € Soit PRK : 0,550 €	47 072 € Soit PRK : 0,471 €	50 161 € Soit PRK : 0,418 €
<b>Peugeot 408 HYBRIDE PHEV</b> Allure Business 240ch CO <sub>2</sub> : 56 g/km Prix catalogue + option PM : 46 300 €	46 310 € Soit PRK : 0,772 €	49 471 € Soit PRK : 0,618 €	53 027 € Soit PRK : 0,530 €	56 610 € Soit PRK : 0,472 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE</b>	<b>- 2 342 €</b> Soit - 5,7 %	<b>- 3 402 €</b> Soit - 7,7 %	<b>- 4 390 €</b> Soit - 9,3 %	<b>- 5 414 €</b> Soit - 10,8 %
<b>Écart ÉLECTRIQUE – HYBRIDE PHEV</b>	<b>- 7 264 €</b> Soit - 15,7 %	<b>- 8 842 €</b> Soit - 17,9 %	<b>- 10 345 €</b> Soit - 19,5 %	<b>- 11 863 €</b> Soit - 20,9 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, la **Peugeot 408** arrive en 4<sup>e</sup> position du classement des véhicules d'entreprise dans le segment D toutes énergies confondues. La version hybride non rechargeable prend la 5<sup>e</sup> place et l'hybride rechargeable la 19<sup>e</sup> position. Quant au modèle électrique, il n'arrive qu'en bas de classement, il faudra suivre l'évolution de sa part de marché avec l'arrivée de la 2<sup>nd</sup>e génération.

La **Peugeot 408 électrique** remporte ici le match face aux versions micro-hybride et hybride rechargeable.

- L'écart de TCO s'accroît avec les kilométrages, ce qui résulte de **coûts fixes amortis** sur une plus grande distance. Il est plus important entre la e-408 et le modèle PHEV qu'entre le 100 % électrique et le micro-hybride.
- Le **coût de l'énergie** plus favorable et la fiscalité nettement moins importante donnent toujours l'avantage au modèle 100 % électrique malgré une **dépréciation** plus forte.



### SEGMENT D (BERLINE FAMILIALE)

BMW i4 Électrique /

BMW Série 3

Hybride rechargeable /

Essence

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>BMW i4 ÉLECTRIQUE</b> EDrive35 286ch CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 59 000 €	38 559 € Soit PRK : 0,643 €	40 259 € Soit PRK : 0,503 €	42 390 € Soit PRK : 0,424 €	44 553 € Soit PRK : 0,371 €
<b>BMW Série 3 HYBRIDE RECHARG.</b> 330 <sup>e</sup> 292ch CO <sub>2</sub> : 55 g/km Prix catalogue + option PM : 64 800 €	69 344 € Soit PRK : 1,156 €	72 583 € Soit PRK : 0,907 €	76 262 € Soit PRK : 0,763 €	79 979 € Soit PRK : 0,666 €
<b>BMW Série 3 ESSENCE</b> 320ix Drive 184ch CO <sub>2</sub> : 154 g/km Prix catalogue + option PM : 56 600 €	76 942 € Soit PRK : 1,282 €	80 503 € Soit PRK : 1,006 €	84 492 € Soit PRK : 0,845 €	88 560 € Soit PRK : 0,738 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – HYBRIDE PHEV</b>	- 30 785 € Soit - 44,4 %	- 32 324 € Soit - 44,5 %	- 33 872 € Soit - 44,4 %	- 35 426 € Soit - 44,3 %
<b>Écart ÉLECTRIQUE – ESSENCE</b>	- 38 383 € Soit - 49,9 %	- 40 244 € Soit - 50 %	- 42 102 € Soit - 49,8 %	- 44 007 € Soit - 49,7 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, l'**i4 électrique** arrive à la 2<sup>e</sup> place avec 2 260 immatriculations, toutes énergies confondues, et à la 3<sup>e</sup> place du classement par énergies. La **BMW Série 3** arrive 9<sup>e</sup> du classement des véhicules d'entreprise dans le segment D avec 1 869 immatriculations, toutes énergies confondues. La version hybride rechargeable se trouve à la 17<sup>e</sup> place du classement par énergies, et sa déclinaison essence arrive à la 28<sup>e</sup> place.

Cette année encore, carton plein pour la **berline 100 % électrique** de BMW dans cette confrontation avec la Série 3 en hybride rechargeable et essence.

- La i4 électrique ressort gagnante sur tous les kilométrages, avec des **PRK après IS** significativement inférieurs, notamment grâce à un prix catalogue avec options en baisse de 6 000 € sur un an.

- À noter que la i4 électrique bénéficie également d'un meilleur **taux de remise** que ses concurrentes PHEV et essence. À cela s'ajoute un **coût de l'énergie** et des **Avantages en Nature** toujours inférieurs à ses cousines thermiques.
- Le modèle essence est en outre pénalisé par un **malus** de 5 404 €, en raison des 154 g/km de CO<sub>2</sub> annoncés, ce qui rend le modèle hybride rechargeable plus attractif en comparaison.





## SEGMENT D-SUV (SUV FAMILIAL)

Peugeot 5008  
Électrique / Micro-hybride

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Peugeot e-5008 ÉLECTRIQUE</b> Allure Business 73 kWh CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 49 390 €	34 181 € Soit PRK : 0,570 €	35 901 € Soit PRK : 0,449 €	38 066 € Soit PRK : 0,381 €	40 208 € Soit PRK : 0,335 €
<b>Peugeot 5008 HYBRIDE MHEV</b> 1.2 Allure Business 145 ch CO <sub>2</sub> : 128 g/km Prix catalogue + option PM : 44 900 €	47 139 € Soit PRK : 0,786 €	50 182 € Soit PRK : 0,627 €	53 653 € Soit PRK : 0,537 €	57 179 € Soit PRK : 0,476 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE</b>	<b>- 12 958 €</b> Soit - 27,5 %	<b>- 14 281 €</b> Soit - 28,5 %	<b>- 15 587 €</b> Soit - 29,1 %	<b>- 16 971 €</b> Soit - 29,7 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, le **Peugeot 5008** arrive en tête du classement des véhicules d'entreprise dans le segment D-SUV avec 8 689 immatriculations, toutes énergies confondues. La version hybride non rechargeable arrive à la 2<sup>nd</sup>e place du classement par énergies avec 6 932 immatriculations. La version électrique se positionne à la 14<sup>e</sup> place.

Malgré un prix catalogue plus élevé, le **Peugeot e-5008** remporte tous les matchs quels que soient les kilométrages, et en dépit d'un **écart de remise** de 9 points en faveur de la version micro-hybride.

- Dans cet exemple, le **coût de la fiscalité** joue à plein : il est divisé par 4 pour la Peugeot e-5008.
- La TUV progressive représente un coût non négligeable pour le modèle MHEV, tout comme les **amortissements non déductibles** (240,53 €).
- Le e-5008 étant éco-scoré, les **Avantages en Nature** jouent aussi largement en faveur de l'électrique avec un coût mensuel de 163,12 €, contre 595,53 € pour le micro-hybride.

SEGMENT D-SUV  
(SUV FAMILIAL)

Skoda Enyaq Électrique /  
Skoda Kodiaq Hybride  
rechargeable

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Skoda Enyaq ÉLECTRIQUE</b> 85 Sportline CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 55 200 €	36 167 € Soit PRK : 0,603 €	37 946 € Soit PRK : 0,474 €	40 289 € Soit PRK : 0,403 €	42 669 € Soit PRK : 0,356 €
<b>Skoda Kodiaq HYBRIDE RECHARG.</b> 1.5 TSI 204ch CO <sub>2</sub> : 38 g/km Prix catalogue + option PM : 57 290 €	51 522 € Soit PRK : 0,859 €	54 867 € Soit PRK : 0,686 €	58 681 € Soit PRK : 0,587 €	62 526 € Soit PRK : 0,521 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – HYBRIDE PHEV</b>	<b>- 15 355 €</b> Soit - 29,8 %	<b>- 16 921 €</b> Soit - 30,8 %	<b>- 18 392 €</b> Soit - 31,3 %	<b>- 19 857 €</b> Soit - 31,8 %

## CE QU'IL FAUT RETENIR

Le **Skoda Enyaq** arrive 9<sup>e</sup> du classement des véhicules d'entreprise dans le segment D-SUV avec 2 133 immatriculations en 2025, toutes énergies confondues et à la 9<sup>e</sup> place du classement 100 % électrique. Le **Kodiaq** quant à lui se positionne à la 7<sup>e</sup> place des meilleures ventes du segment avec 2 462 immatriculations, et sa version hybride rechargeable se trouve à la 15<sup>e</sup> place du classement par énergies.

Ce match entre les deux modèles de la marque tchèque donne un avantage indéniable au **véhicule 100 % électrique** quel que soit le kilométrage.

- Les **économies potentielles**, plus importantes plus le kilométrage est élevé, atteignent ici un niveau compris entre 15 350 et 19 850 €.
- Avec un prix inférieur au Kodiaq (-2 000 €), l'Enyaq bénéficie en outre d'**avantages fiscaux** (exonération de TVS, amortissements plus favorables, CEE...) alors que la fiscalité allouée au PHEV est alourdie depuis 2025.
- L'écart entre les **Avantages en Nature** est important : 194,49 € pour l'Enyaq contre 747,64 € pour le Kodiaq.



### SEGMENT E-SUV (GRANDES ROUTIÈRES SUV)

Mercedes EQE  
Électrique /  
Mercedes GLE Hybride  
rechargeable

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Mercedes EQE 53 ÉLECTRIQUE AMG Line</b> CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + Option PM : 127 100 €	135 682 € Soit PRK : 2,261 €	138 548 € Soit PRK : 1,732 €	141 834 € Soit PRK : 1,418 €	145 291 € Soit PRK : 1,211 €
<b>Mercedes GLE 53 PHEV AMG Line</b> CO <sub>2</sub> : 92g/km Prix catalogue + Option PM : 116 500 €	168 815 € Soit PRK : 2,814 €	174 825 € Soit PRK : 2,185 €	181 343 € Soit PRK : 1,813 €	188 088 € Soit PRK : 1,567 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – HYBRIDE PHEV</b>	<b>- 33 133 €</b> Soit - 19,6 %	<b>- 36 277 €</b> Soit - 20,8 %	<b>- 39 509 €</b> Soit - 21,8 %	<b>- 42 797 €</b> Soit - 22,8 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, sur le segment E-SUV, le **Mercedes GLE** occupe la 5<sup>e</sup> place des immatriculations en entreprise toutes énergies confondues, et la 5<sup>e</sup> place également du classement par énergies dans sa version hybride rechargeable. L'**EQE électrique** se positionne à la 10<sup>e</sup> place du classement toutes énergies confondues, et idem par énergies.

Dans ce match entre véhicules « Premium », le **modèle électrique** remporte toutes les confrontations, quels que soient les kilométrages avec une différence de TCO pouvant atteindre 42 797 € sur 48 mois et 120 000 km.

- Bien que cette année son prix soit plus élevé que le GLE PHEV, l'EQE fait la différence par sa **fiscalité** (exonération de TVS, amortissements plus favorables, CEE...).
- Les **amortissements non déductibles** sont en effet inférieurs de 38 % à ceux de la version hybride rechargeable. Et les cotisations sur **AeN** (véhicule non éligible à l'éco-score) de 1 589,20 €/mois contre 1 942,27 € pour la version PHEV.





### VÉHICULE FISCAL

Peugeot 208

Électrique (CEE : 600 €) / Micro-hybride

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Peugeot e-208 ÉLECTRIQUE BUSINESS 136ch</b> CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 31 933 €	26 360 € Soit PRK : 0,439 €	27 483 € Soit PRK : 0,344 €	28 962 € Soit PRK : 0,290 €	30 440 € Soit PRK : 0,254 €
<b>Peugeot 208 HYBRIDE MHEV BUSINESS 110 ch</b> CO <sub>2</sub> : 102 g/km Prix catalogue + option PM : 22 333 €	21 011 € Soit PRK : 0,350 €	22 968 € Soit PRK : 0,287 €	25 291 € Soit PRK : 0,253 €	27 647 € Soit PRK : 0,230 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – MICRO-HYBRIDE</b>	<b>+ 5 349 €</b> Soit + 25,5 %	<b>+ 4 515 €</b> Soit + 19,6 %	<b>+ 3 671 €</b> Soit + 14,5 %	<b>+ 2 793 €</b> Soit + 10,1 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, la **Peugeot 208** société arrive en 2<sup>nd</sup>e position du classement du segment des véhicules fiscaux avec 10 469 immatriculations en entreprise, toutes énergies confondues. Elle pointe en 2<sup>e</sup> position du palmarès dans sa version hybride avec 3 782 immatriculations, et monte sur le podium à la 3<sup>e</sup> place dans sa déclinaison électrique avec 3 578 immatriculations.

Dans cette confrontation entre véhicules fiscaux thermiques et électriques, la **motorisation micro-hybride** de la 208 garde la main, avec une **économie potentielle** jusqu'à 5 349 € pour un contrat 60 000 km.

- Avec un **prix catalogue** supérieur de 9 600 € à la version essence électrifié, la e-208 ne parvient pas à rattraper le décalage créé en 2024 par la perte du bonus écologique. À noter : dans notre exemple, elle ne bénéficie que d'une subvention **CEE** de 600 € car il s'agit d'une version réversible qui ne peut prétendre aux CEE pour VUL.
- La 208 électrique est aussi pénalisée par une valeur de **dépréciation** plus importante que son équivalente MHEV.
- Seul le **coût de l'énergie** (divisé par deux en moyenne) reste favorable à la version 100 % électrique.
- Comparé à l'an dernier, l'**écart de TCO** se réduit sur le plus faible kilométrage (48 mois / 60 000 km) mais il augmente sur les lois de roulage plus importantes.



### VÉHICULE FISCAL

Renault Clio Hybride /

Renault 4 Électrique

(CEE : 2 700 €)

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Renault Clio HYBRIDE ÉVOLUTION 145ch</b> CO <sub>2</sub> : 97 g/km Prix catalogue + option PM : 22 958 €	21 762 € Soit PRK : 0,363 €	23 602 € Soit PRK : 0,295 €	25 761 € Soit PRK : 0,258 €	27 929 € Soit PRK : 0,233 €
<b>Renault 4 ÉLECTRIQUE VAN ADVANCE 150ch</b> CO <sub>2</sub> : 0 g/km Prix catalogue + option PM : 29 883 €	24 405 € Soit PRK : 0,407 €	25 530 € Soit PRK : 0,319 €	27 009 € Soit PRK : 0,270 €	28 478 € Soit PRK : 0,237 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – HYBRIDE</b>	<b>+ 2 643 €</b> Soit + 12,1 %	<b>+ 1 928 €</b> Soit + 8,2 %	<b>+ 1 248 €</b> Soit + 4,8 %	<b>+ 549 €</b> Soit + 2 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, la **Renault Clio** société arrive en tête au classement des véhicules fiscaux avec 11 633 immatriculations en entreprise, toutes énergies confondues. Dans sa version hybride non rechargeable, elle pointe en 5<sup>e</sup> position du palmarès par énergie avec 3 120 immatriculations, et il faudra suivre la part de marché de la Renault 4 électrique encore récente sur le marché.

Ce match dans la catégorie des véhicules fiscaux donne l'avantage à la motorisation hybride sur l'ensemble des kilométrages. À noter toutefois : l'écart de TCO se réduit considérablement plus la loi de roulage est importante.

- Là encore, l'écart de **prix au catalogue** reste pénalisant pour la Renault 4 (+6 900 €) qui, de plus, bénéficie d'un **taux de remise** moins important (-3 points) que sa concurrente thermique.
- La R4 est aussi pénalisée par une valeur de **dépréciation** plus importante et seul le **coût de l'énergie** (divisé par deux en moyenne) reste favorable à la version 100 % électrique.

Dans notre exemple, la R4 bénéficie d'une subvention **CEE VUL** de 2 700 € car il s'agit d'une version non-réversible. La baisse de ce montant par rapport à l'année dernière (3 500 € appliqués en 2025) du fait de la récente réforme des CEE (lire [p.37](#)) pénalise le modèle.



## Matches Mix Énergétique VUL



### VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Renault Kangoo Électrique  
(CEE : 6 000 €) / Essence

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Renault Kangoo ESSENCE FG L1 Advan. TCE 130</b> Prix catalogue : 27 700 € H.T.	21 684 € Soit PRK : 0,361 €	24 083 € Soit PRK : 0,301 €	26 730 € Soit PRK : 0,267 €	29 297 € Soit PRK : 0,244 €
<b>Renault Kangoo ÉLECTRIQUE FG L1 Advance</b> Prix catalogue : 37 000 € H.T.	22 266 € Soit PRK : 0,371 €	23 636 € Soit PRK : 0,295 €	25 260 € Soit PRK : 0,253 €	26 812 € Soit PRK : 0,223 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE - ESSENCE</b>	<b>+ 582 €</b> Soit + 2,7 %	<b>- 447 €</b> Soit - 1,9 %	<b>- 1 470 €</b> Soit - 5,5 %	<b>- 2 485 €</b> Soit - 8,5 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, le **Renault Kangoo** occupe la 1<sup>ère</sup> place des VUL les plus immatriculés en entreprise dans le segment Fourgonnette, toutes énergies confondues, avec 21 113 immatriculations. Il arrive à la 5<sup>e</sup> place du classement par énergie dans sa version essence avec 3 322 immatriculations et à la 4<sup>e</sup> dans sa version électrique avec 4 727 immatriculations.

Dans cette confrontation entre 100 % électrique et essence, l'avantage tourne cette année majoritairement en faveur du modèle à batteries du fait d'une **subvention CEE** estimée à 6 000 € (contre 3 500 € l'an passé).

- Plus la loi de roulage est importante, plus les **économies potentielles à l'usage** augmentent : jusqu'à 8,5 %.
- Dans sa version essence, le Kangoo reste pénalisé par un **coût de l'énergie** près de deux fois supérieur à la recharge électrique.



### VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Peugeot Partner Électrique  
(CEE : 6 000 €) / Diesel

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Peugeot Partner DIESEL</b> 130ch Boite Auto Prix catalogue : 29 200 € H.T.	21 170 € Soit PRK : 0,353 €	23 779 € Soit PRK : 0,297 €	26 682 € Soit PRK : 0,267 €	29 508 € Soit PRK : 0,246 €
<b>Peugeot Partner ÉLECTRIQUE</b> 136ch 54kW Prix catalogue : 36 900 € H.T.	19 652 € Soit PRK : 0,328 €	20 988 € Soit PRK : 0,262 €	22 626 € Soit PRK : 0,226 €	24 204 € Soit PRK : 0,202 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – DIESEL</b>	<b>- 1 518 €</b> Soit - 7,2 %	<b>- 2 791 €</b> Soit - 11,7 %	<b>- 4 056 €</b> Soit - 15,2 %	<b>- 5 304 €</b> Soit - 18 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

Le **Peugeot Partner** occupe la 2<sup>nde</sup> place des VUL les plus immatriculés en entreprise dans le segment Fourgonnette, toutes énergies confondues, avec 19 336 immatriculations en 2025. Il arrive à la 1<sup>ère</sup> place du palmarès par énergie dans sa version Diesel avec 14 420 immatriculations et à la 7<sup>e</sup> dans sa version électrique avec 2 697 immatriculations.

Dans cette confrontation entre modèle électrique et diesel, l'avantage tourne désormais au profit de la **motorisation électrique** sur l'ensemble des kilométrages.

- L'écart de **prix catalogue** entre le Partner Diesel et électrique se réduit cette année. Cette tendance est à imputer notamment à un prix de la version diesel en nette hausse.
- L'e-Partner bénéficie en outre d'une **remise** plus avantageuse (+4 points) et des **certificats d'économies** d'énergies revalorisés à 6 000 € depuis le 1<sup>er</sup> juin 2026.
- L'ensemble de ces paramètres, couplé à un **coût de l'énergie** plus intéressant pour la version électrique, accentue les écarts de TCO : jusqu'à 5 300 € d'économies pour une loi de roulage 48 mois / 120 000 km.



### VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Citroën Berlingo Électrique  
(CEE : 6 000 €) / Diesel

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Citroën Berlingo ÉLECTRIQUE</b> Taille M 800kg 54 kWh Prix catalogue : 36 900 € H.T.	18 868 € Soit PRK : 0,314 €	20 271 € Soit PRK : 0,253 €	21 974 € Soit PRK : 0,220 €	23 614 € Soit PRK : 0,197 €
<b>Citroën Berlingo DIESEL</b> 130ch Boite manuelle Prix catalogue : 27 800 € H.T.	20 337 € Soit PRK : 0,339 €	22 882 € Soit PRK : 0,286 €	25 731 € Soit PRK : 0,257 €	28 510 € Soit PRK : 0,238 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – DIESEL</b>	<b>- 1 469 €</b> Soit - 7,2 %	<b>- 2 611 €</b> Soit - 11,4 %	<b>- 3 757 €</b> Soit - 14,6 %	<b>- 4 896 €</b> Soit - 17,2 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

Le **Citroën Berlingo** occupe la 3<sup>e</sup> place des véhicules utilitaires légers les plus immatriculés en entreprise dans le segment Fourgonnette, toutes énergies confondues, avec 13 990 immatriculations en 2025. Il arrive à la 3<sup>e</sup> place du palmarès par énergie dans sa version Diesel avec 10 176 immatriculations et à la 11<sup>e</sup> dans sa version électrique avec 1 869 immatriculations.

Pour la première fois, cette confrontation entre les versions 100 % électrique et Diesel du Berlingo donne l'avantage à la **motorisation électrique**. Et ce, quels que soient les kilométrages.

- Le Citroën Berlingo électrique bénéficie d'un **taux de remise** supérieur à la version Diesel (+4 points) et d'une **subvention CEE** estimée à 6 000 €, venant réduire l'écart de **prix catalogue** entre les deux modèles (+9 100 € pour le e-Berlingo).
- Plus le **kilométrage** est élevé, plus l'écart de TCO avec la version Diesel est intéressant : jusqu'à 4 900 € d'économies sur 120 000 km.
- À noter que les **valeurs de dépréciation** entre le Berlingo Diesel et électrique affichent des écarts importants au profit du modèle thermique.



### VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Citroën Jumpy

Électrique (CEE : 9 600 €) / Diesel

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Citroën E-Jumpy ÉLECTRIQUE</b> 136 ch 75 kWh Prix catalogue 48 590 € H.T.	22 567 € Soit PRK : 0,376 €	24 397 € Soit PRK : 0,305 €	26 550 € Soit PRK : 0,266 €	28 597 € Soit PRK : 0,238 €
<b>Citroën Jumpy DIESEL</b> 150 ch Prix catalogue 39 190 € H.T.	24 177 € Soit PRK : 0,403 €	27 414 € Soit PRK : 0,343 €	30 946 € Soit PRK : 0,309 €	34 281 € Soit PRK : 0,286 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – DIESEL</b>	<b>- 1 610 €</b> Soit - 6,7 %	<b>- 3 017 €</b> Soit - 11 %	<b>- 4 396 €</b> Soit - 14,2 %	<b>- 5 684 €</b> Soit - 16,6 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, le **Citroën Jumpy** occupe la 4<sup>e</sup> place des VUL les plus immatriculés en entreprise dans le segment Fourgon, toutes énergies confondues, avec 9 213 immatriculations en 2025. Il arrive à la 4<sup>e</sup> place du palmarès par énergie dans sa version Diesel avec 8 526 immatriculations et à la 15<sup>e</sup> dans sa version électrique avec 686 unités.

Contrairement à l'an passé, ce nouveau match dans la catégorie Fourgons donne cette année l'avantage à la **motorisation électrique** avec des économies potentielles comprises entre 1 610 et 5 684 € selon le kilométrage retenu.

- Le Jumpy 100 % électrique, bien que pénalisé par un **prix catalogue** supérieur de près de 11 000 €, bénéficie d'un **taux de remise** supérieur (+3 points) et d'une **subvention CEE** estimée à 9 600 € depuis le 1<sup>er</sup> juin 2026.
- Si les **valeurs résiduelles** entre le Jumpy Diesel et électrique s'affichent mieux-disantes au profit du modèle thermique, les **avantages financiers** et un **coût de l'énergie** près de deux fois inférieur rendent désormais le modèle à batteries plus intéressant en termes de TCO.



### VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Renault Traffic

Électrique (CEE : 6 000 €) / Diesel

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Renault Traffic ÉLECTRIQUE FG L1H1</b> Prix catalogue 43 800 € H.T.	23 854 € Soit PRK : 0,398 €	25 421 € Soit PRK : 0,318 €	27 279 € Soit PRK : 0,273 €	29 021 € Soit PRK : 0,242 €
<b>Renault Traffic DIESEL FG L1H1</b> Prix catalogue 35 700 € H.T.	25 382 € Soit PRK : 0,423 €	29 067 € Soit PRK : 0,363 €	33 019 € Soit PRK : 0,330 €	36 813 € Soit PRK : 0,307 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – DIESEL</b>	<b>- 1 528 €</b> Soit - 6 %	<b>- 3 646 €</b> Soit - 12,5 %	<b>- 5 740 €</b> Soit - 17,4 %	<b>- 7 792 €</b> Soit - 21,2 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, le **Renault Traffic** arrive en tête du classement des véhicules utilitaires légers dans le segment Fourgons en entreprise, toutes énergies confondues, avec 20 860 immatriculations. Par énergie, et dans sa version diesel il figure à la 1<sup>ère</sup> place avec 20 423 immatriculations, et à la 18<sup>e</sup> place dans sa version électrique avec 434 unités.

Comme l'an passé, la **version électrique du Traffic** parvient à remporter la totalité des confrontations dès 60 000 km.

- Malgré un écart de **prix catalogue** qui se creuse cette année, le Traffic électrique garde l'avantage grâce à la revalorisation des **CEE** (6 000 € appliqués ici).
- Les **économies potentielles** en termes de TCO sont plus avantageuses qu'en 2025 : jusqu'à 7 800 € pour une loi de roulage 48 mois / 120 000 km contre 6 150 € l'an passé.
- Le Traffic e-Tech présente en outre un **poste énergie** plus de 3 fois inférieur à celui du Diesel (134 €/mois sur 120 000 km, contre près de 424 €/mois pour le modèle thermique par exemple).



## VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER

Renault Master

Électrique (CEE : 9 600 €) / Diesel

Durée/kilomètres	COÛTS D'USAGE ET PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE			
	48 mois/ 60 000 km	48 mois/ 80 000 km	48 mois/ 100 000 km	48 mois/ 120 000 km
<b>Renault Master ÉLECTRIQUE FG L2H2</b> Prix catalogue 61 300 € H.T.	34 929 € Soit PRK : 0,582 €	36 867 € Soit PRK : 0,461 €	39 136 € Soit PRK : 0,391 €	41 282 € Soit PRK : 0,344 €
<b>Renault Master DIESEL FG L2H2</b> Prix catalogue 49 700 € H.T.	31 661 € Soit PRK : 0,528 €	35 251 € Soit PRK : 0,441 €	39 115 € Soit PRK : 0,391 €	42 810 € Soit PRK : 0,357 €
<b>Écart ÉLECTRIQUE – DIESEL</b>	<b>+ 3 268 €</b> Soit + 10,3 %	<b>+ 1 616 €</b> Soit + 4,6 %	-	<b>- 1 528 €</b> Soit - 3,6 %

### CE QU'IL FAUT RETENIR

En 2025, le **Renault Master** occupe la 1<sup>ère</sup> place du classement des véhicules utilitaires légers en entreprise dans le segment Grands Fourgons, toutes énergies confondues, avec 17 576 immatriculations. Par énergie, et dans sa version Diesel il figure également à la 1<sup>ère</sup> place avec 16 801 immatriculations, et à la 16<sup>e</sup> place dans sa version électrique avec 768 immatriculations.

Cette confrontation entre 100 % électrique et Diesel dans la catégorie Grands Fourgons est davantage mitigée qu'en 2025 : le **Master e-Tech** remporte désormais l'avantage sur les lois de roulage plus importantes.

- Le Renault Master électrique reste pénalisé par un **prix catalogue** très largement supérieur (+11 600 €) et une remise inférieure de 5 points par rapport au Diesel.
- Un écart qu'arrive légèrement à combler les **certificats d'économie d'énergies** (9 600 € appliqués ici) ou encore un **coût de l'énergie** toujours en faveur de l'électrique.
- À noter également que les **valeurs de dépréciation** entre le Master Diesel et électrique affichent des écarts assez importants au profit du modèle thermique.

## Synthèse générale des matchs du TCO Scope

L'édition 2026 du TCO Scope, avec ses **26 matchs (VP + VUL)**, confirme un peu plus cette année la pertinence des modèles électriques face aux thermiques et ce dans davantage de segments de marché.

Sur l'ensemble des matchs proposés dans la catégorie des **Véhicules Particuliers (VP)**, 16 sur 17 sont remportés par les versions 100 % électriques. Seuls les modèles GPL ou E85 tirent encore leur épingle du jeu face au 100 % électrique.

Du côté des **Véhicules Utilitaires Légers (VUL)**, grâce au nouveau dispositif des CEE en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2026, le 100 % électrique arrive cette année à s'imposer en remportant la plupart des matchs. Sur 6 confrontations, 4 donnent même désormais l'avantage aux modèles 100 % électriques quelle que soit la loi de roulage.

En revanche, les **Véhicules Fiscaux (VF)** ne parviennent toujours pas à s'imposer, sur l'ensemble des confrontations.

### Quels sont les principaux enseignements à retenir ?

Bien qu'impactés par des **prix catalogues** toujours supérieurs à ceux des autres motorisations, en 2026 les modèles 100 % électriques confirment leur avantage en termes de TCO dans la catégorie des véhicules particuliers.

La **fiscalité** applicable à date (malus CO<sub>2</sub> et au poids revus à la hausse sur les véhicules thermiques, augmentation de la TUV, nouvelle règle de calcul des Avantages en Nature...) creuse l'écart en faveur du véhicule 100 % électrique éco-scoré.

Sur le **segment des VUL**, la récente réforme des CEE donne désormais l'avantage aux modèles 100 % électriques. Si des efforts restent à faire notamment pour les grands fourgons, ce changement de paradigme devrait accélérer la transition des parcs d'utilitaires.

Le **coût de l'énergie** est toujours mieux-disant pour les modèles à batteries.

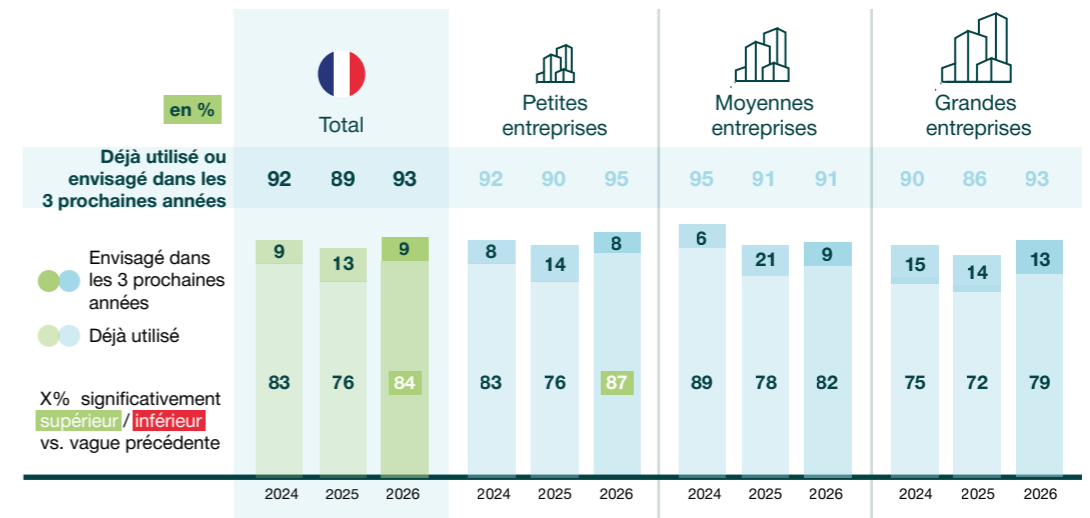
Les **motorisations électriques** pourraient être encore plus avantageées si les prix catalogues des véhicules bénéficiaient de remises adéquates, comparées aux pratiques observées sur les motorisations thermiques.

## Mise en œuvre des politiques et solutions de mobilité

### AU MOINS UNE MISE EN PLACE OU ENVISAGÉE

Parmi les solutions/politiques de mobilité suivantes, lesquelles avez-vous mises en œuvre ou envisagez-vous de mettre en œuvre au cours des 3 prochaines années ?

Base : entreprises avec des véhicules d'entreprise = 100 %



#### Comment interpréter les résultats ?

93 %

DES ENTREPRISES UTILISENT DÉJÀ AU MOINS UNE POLITIQUE OU SOLUTION DE MOBILITÉ OU ENVISAGENT DE LE FAIRE DANS LES 3 PROCHAINES ANNÉES.

TCO Scope | Juin 2026

74

Annexes

## Mise en œuvre des solutions de mobilité

Parmi les solutions de mobilité suivantes, lesquelles avez-vous mises en œuvre ou envisagez-vous de mettre en œuvre au cours des 3 prochaines années ?

Base : entreprises avec des véhicules d'entreprise = 100 %

	France			Europe			Total monde		
	Utilise	Envisage	Total	Utilise	Envisage	Total	Utilise	Envisage	Total
<b>Au moins une solution de mobilité</b>	51	21	72	44	24	67	46	27	72
Autopartage	16	11	27	14	10	24	14	12	26
Covoiturage	24	13	37	15	10	24	17	12	29
Location de vélos	4	2	6	5	6	11	5	7	12
Partage de vélos	6	7	12	6	8	14	6	9	15
Une application fournie par l'entreprise pour réserver différentes solutions de mobilité	11	14	25	10	10	20	10	13	24
Une carte fournie par l'entreprise pour payer différentes solutions de mobilité	8	11	19	8	11	18	8	13	21

### Comment interpréter les résultats ?

27 %

DES ENTREPRISES FRANÇAISES UTILISENT DÉJÀ L'AUTOPARTAGE OU ENVISAGENT DE LE FAIRE DANS LES 3 PROCHAINES ANNÉES.

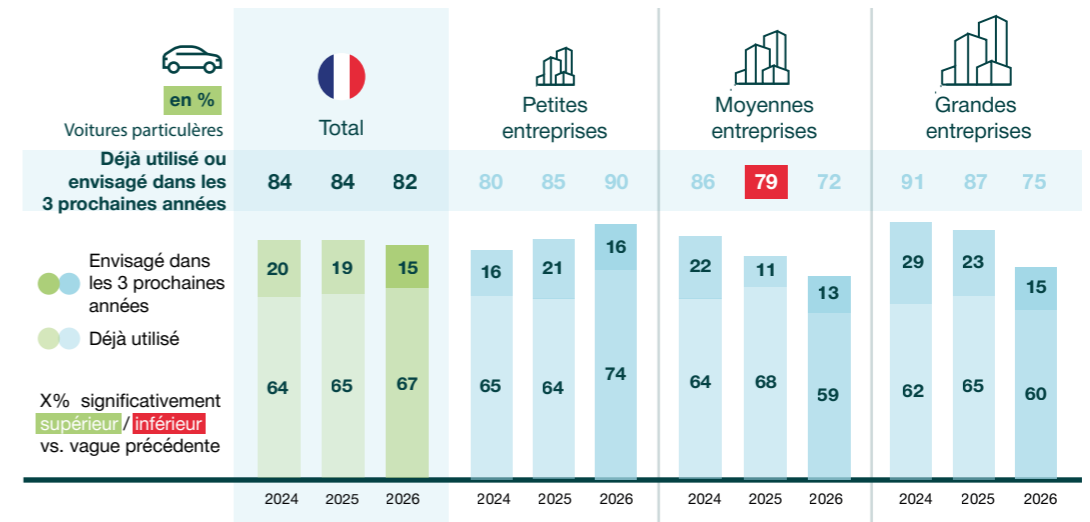


## Utilisation et considération des véhicules électrifiés

### FOCUS SUR LES VOITURES PARTICULIÈRES

Utilisez-vous actuellement ou envisagez-vous d'utiliser dans les 3 prochaines années les technologies d'énergie alternatives suivantes : 100 % électrique / hybride rechargeable ?

Base : entreprises avec des voitures particulières



### Comment interpréter les résultats ?

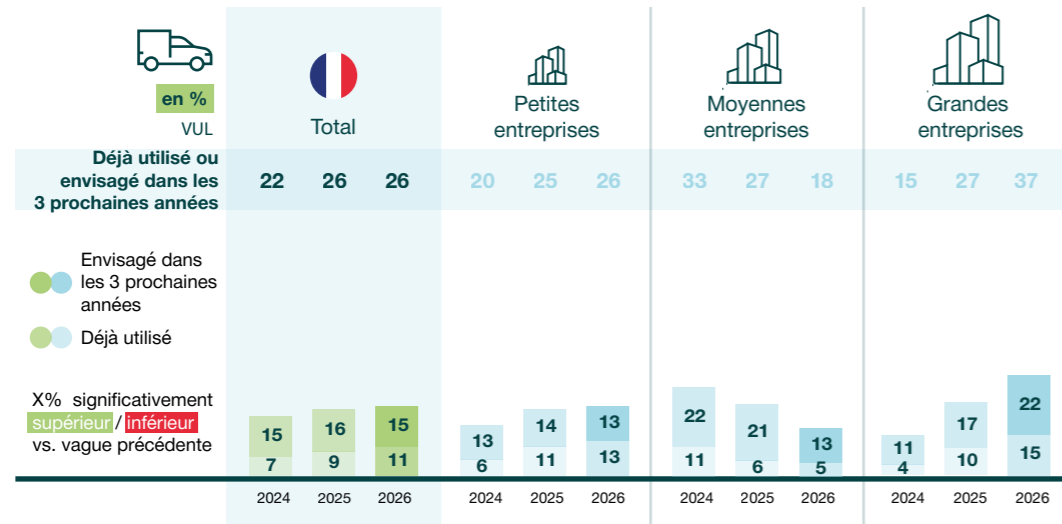
82 %

DES ENTREPRISES POSSÉDANT DES VOITURES PARTICULIÈRES ONT DÉJÀ UTILISÉ AU MOINS UNE TECHNOLOGIE ÉLECTRIFIÉE PARMIS LES VOITURES 100 % ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES, OU L'ENVISAGENT DANS LES 3 PROCHAINES ANNÉES.

## FOCUS SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Utilisez-vous actuellement ou envisagez-vous d'utiliser dans les 3 prochaines années des véhicules utilitaires légers électriques ?

Base : entreprises disposant de VUL



Comment interpréter les résultats ?

26 %

DES ENTREPRISES AVEC DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS UTILISENT DÉJÀ DES VUL 100 % ÉLECTRIQUES OU ENVISAGENT DE LE FAIRE DANS LES 3 PROCHAINES ANNÉES.

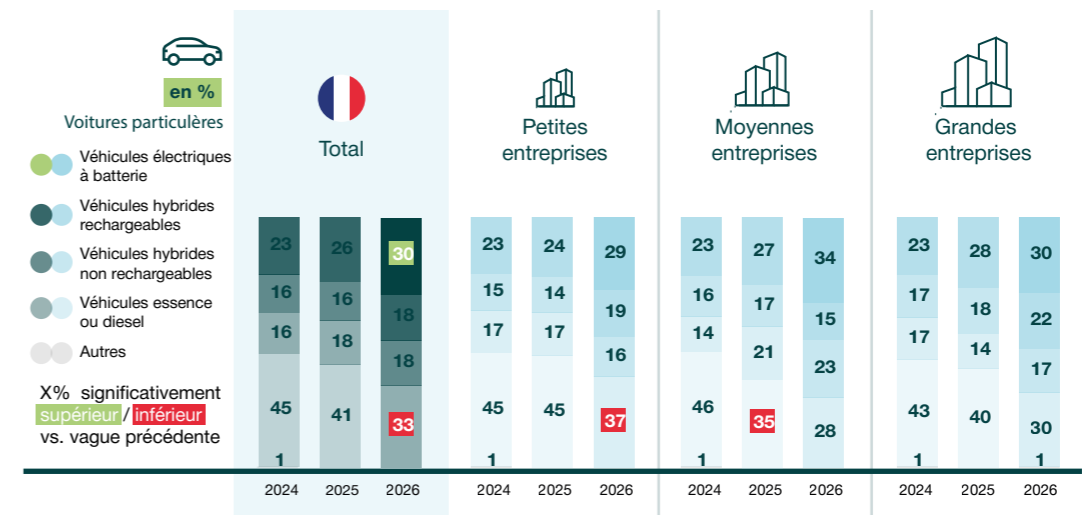


## Part de la flotte prévue par énergie

### FOCUS SUR LES VOITURES PARTICULIÈRES

Quel pourcentage prévoyez-vous dans votre flotte de : véhicules électriques à batterie, hybrides rechargeables, hybrides, essence ou diesel dans 3 ans ?

Base : entreprises possédant des voitures particulières



Comment interpréter les résultats ?

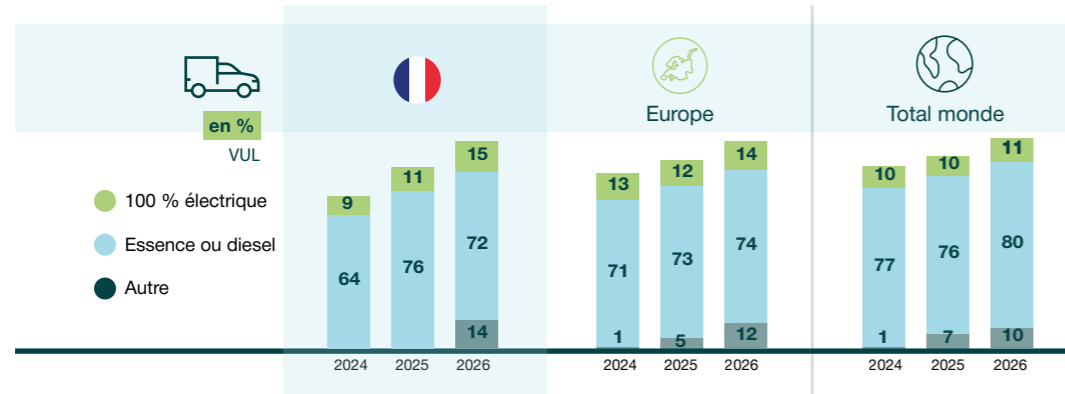
30 %

DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES DEVRAIENT ÊTRE COMPOSÉS DE VÉHICULES 100 % ÉLECTRIQUES, EN FRANCE, D'ICI 3 ANS.

## FOCUS SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Quel pourcentage prévoyez-vous dans votre flotte de VUL électriques à batterie, essence ou diesel dans 3 ans ?

Base : entreprises disposant de VUL



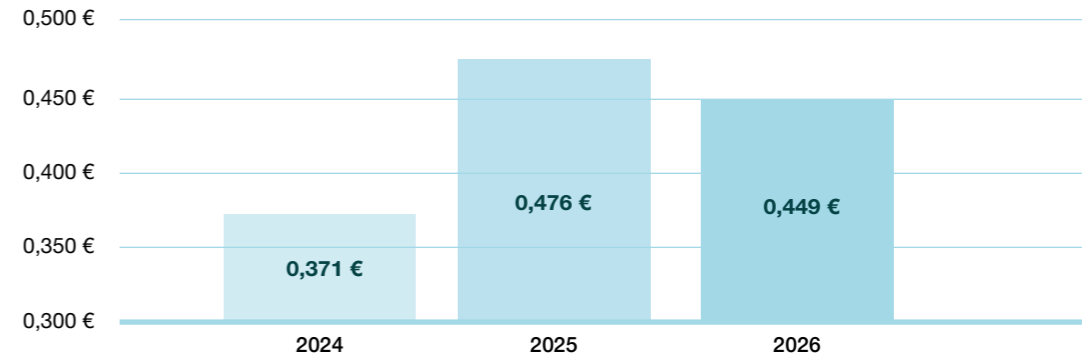
### Comment interpréter les résultats ?

15 %

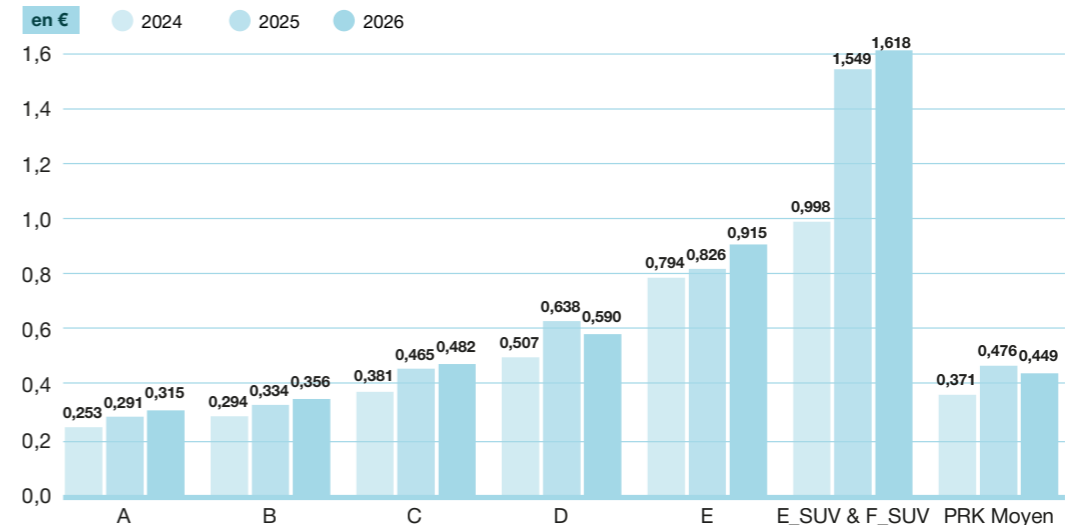
DE LA FLOTTE DE VUL DEVRAIT ÊTRE COMPOSÉ DE VÉHICULES 100 % ÉLECTRIQUES EN FRANCE DANS 3 ANS.



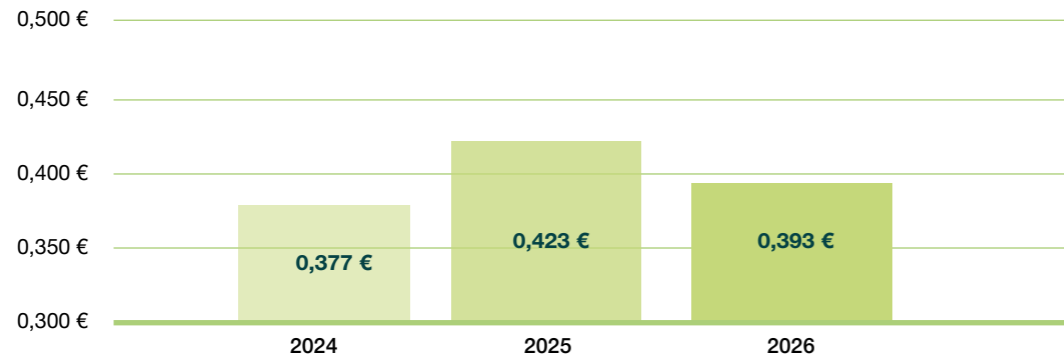
## PRK moyen pondéré VP thermique depuis 2024 (en €)



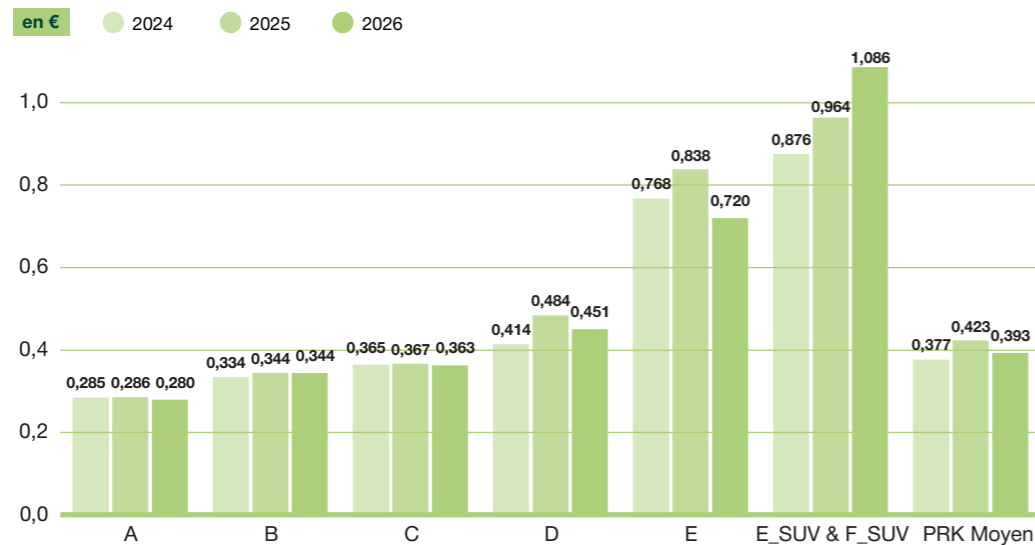
## PRK moyen pondéré par segment VP thermique depuis 2024 (en €)



## PRK moyen pondéré VP électrique depuis 2024 (en €)

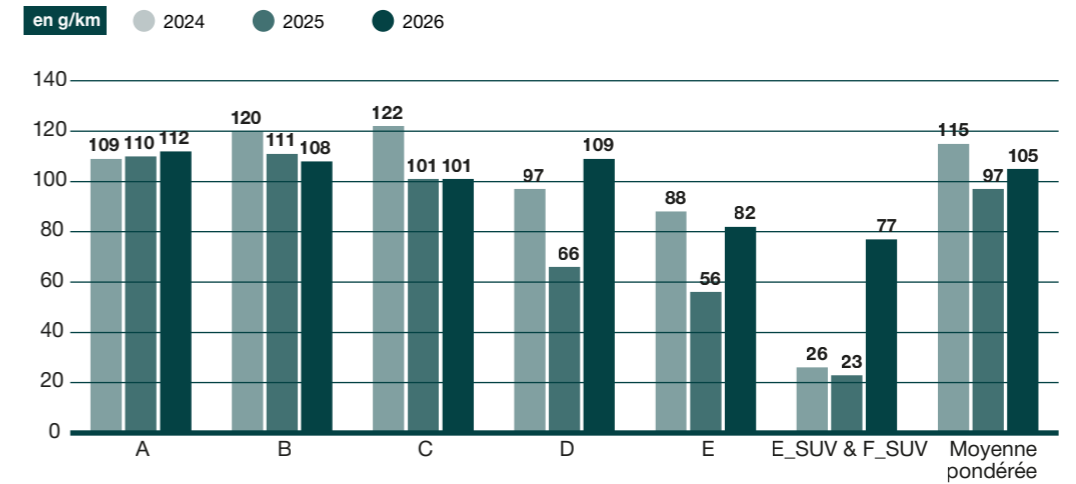


## PRK moyen pondéré par segment VP électrique depuis 2024 (en €)

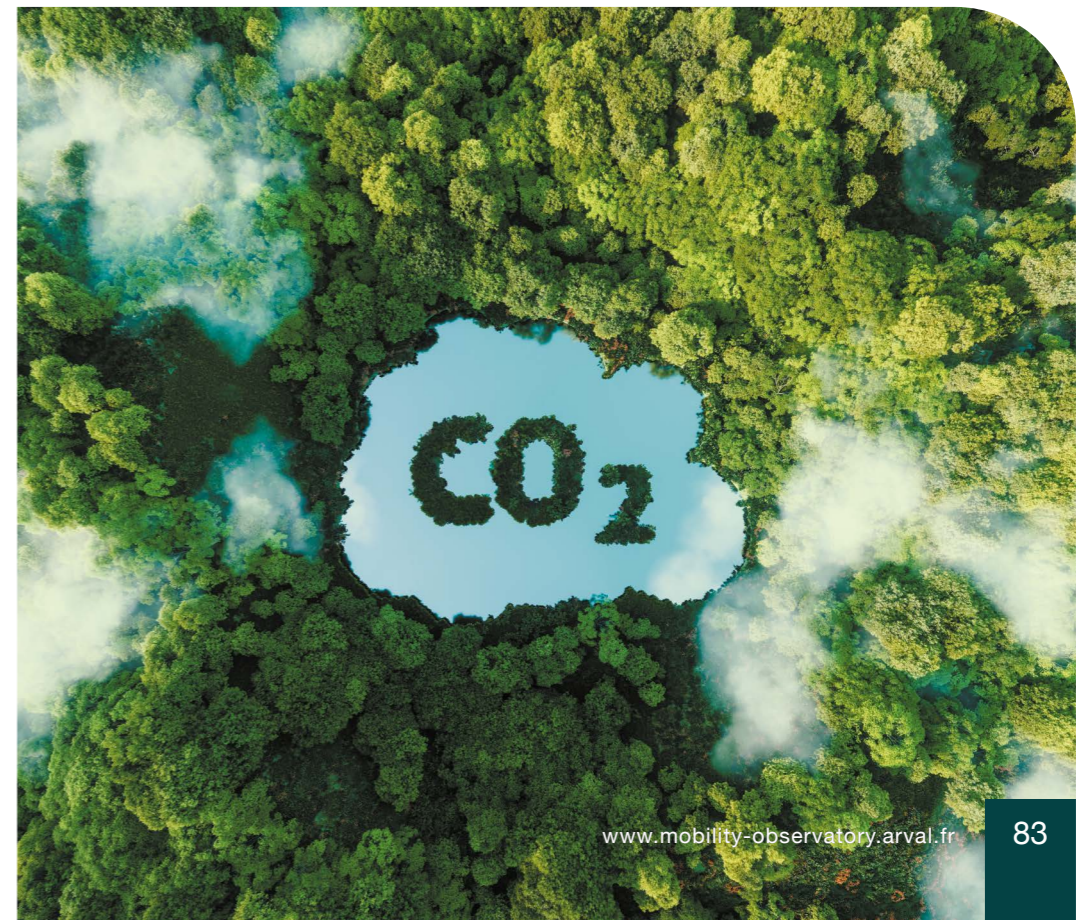


Source : Arval Mobility Observatory.

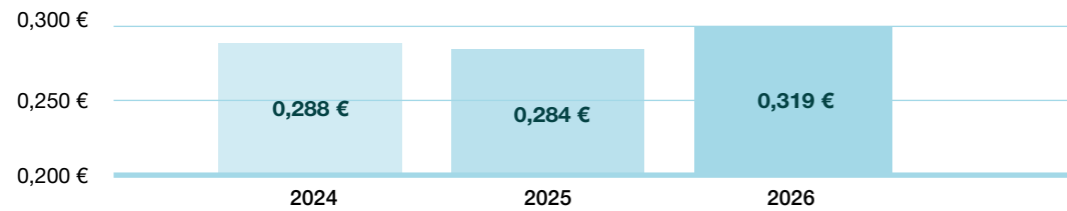
## Émissions de CO<sub>2</sub> comparées par segment des VP thermiques en g/km depuis 2024



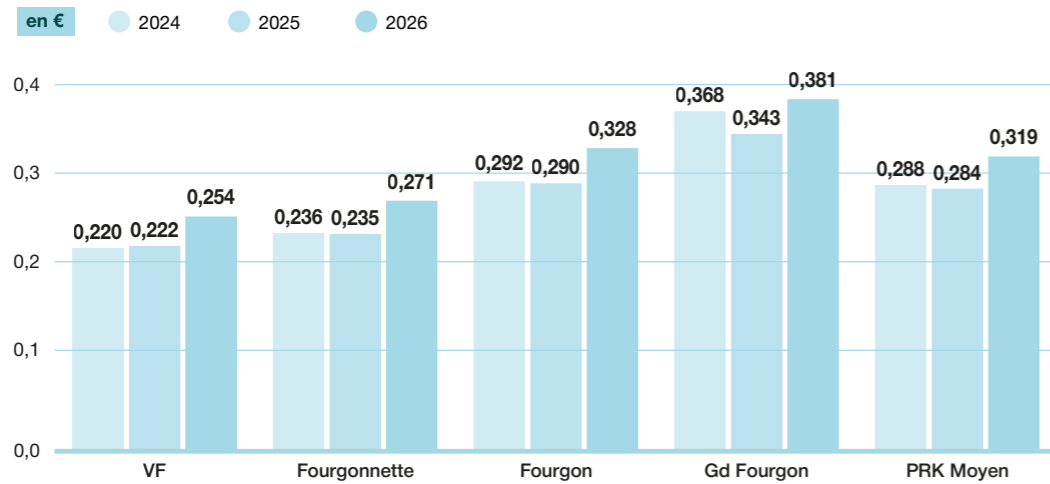
Source : Arval Mobility Observatory.



## PRK moyen pondéré VUL thermique depuis 2024 (en €)

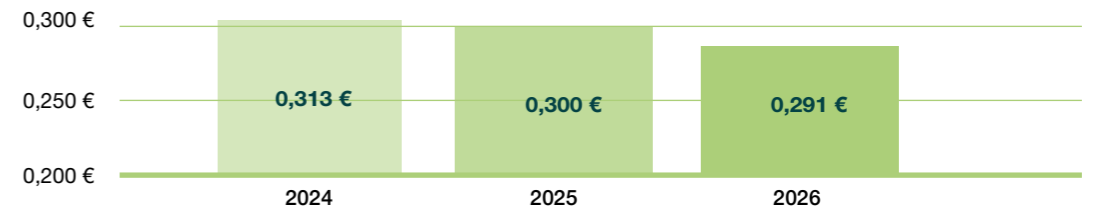


## PRK moyen pondéré par segment VUL thermique depuis 2024 (en €)

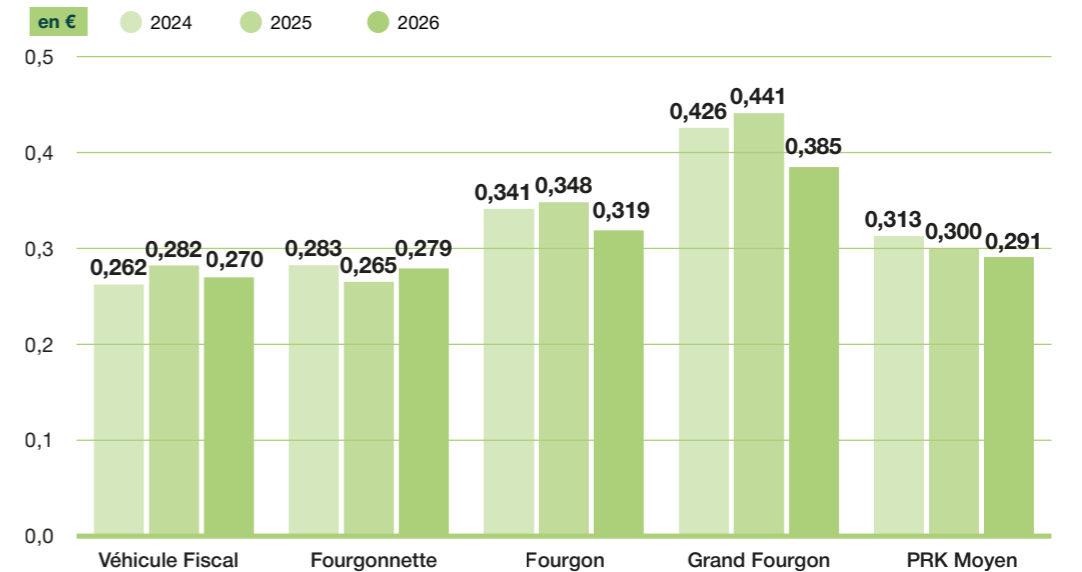


Source : Arval Mobility Observatory.

## PRK moyen pondéré VUL électrique depuis 2024 (en €)

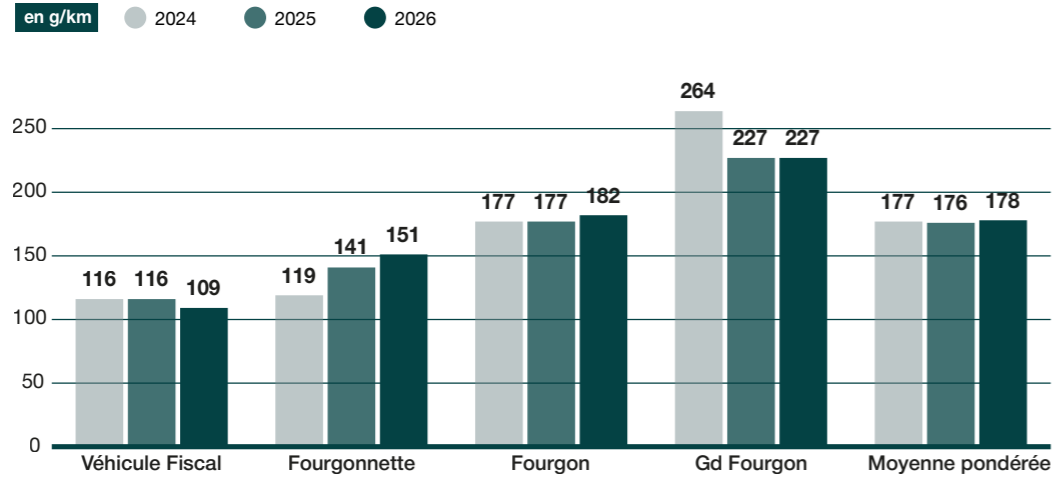


## PRK moyen pondéré VUL électrique par segment depuis 2024 (en €)



Source : Arval Mobility Observatory.

# Émissions de CO<sub>2</sub> comparées par segment des VUL thermiques en g/km depuis 2024



[www.mobility-observatory.arval.fr](http://www.mobility-observatory.arval.fr)

Source : Arval Mobility Observatory.



Auteurs : Monique Buntic et Leslie Passeron  
 Infographie et Iconographie : Agence Arobase  
 Création graphique et mise en page : Agence Arobase

Couverture : Adobe Stock – Abdul ; Interchapitres : Adobe Stock – 24K-Production ; p.10 : Adobe Stock – Brian Jackson ; p.15 : Adobe Stock – scharfsinn86 ; p.16 : Citroën ; p.19 : Adobe Stock – JD8 ; p.20 : Adobe Stock – NINENII ; p.22 : Adobe Stock – John ; p.24 : Adobe Stock – Michael Flippo ; p.25 : Adobe Stock – kinwun ; p.29 : Adobe Stock – Yuri Bizgaimer ; p.34 : Adobe Stock – puhha ; p.36 : Adobe Stock – AA+W ; p.38 : Adobe Stock – R Studio ; p.39 : Fiat ; p.40 : Peugeot ; p.41 : Peugeot ; p.42 : Renault ; p.43 : Renault ; p.44 : Citroën ; p.46 : Peugeot ; p.47 : Opel ; p.48 : Peugeot ; p.49 : Peugeot ; p.50 : Volkswagen ; p.51 : Renault ; p.52 : Renault ; p.53 : Peugeot ; p.54 : Peugeot ; p.55 : Ford ; p.56 : Hyundai ; p.57 : Peugeot ; p.58 : BMW ; p.59 : BMW ; p.60 : Peugeot ; p.61 : Skoda ; p.62 : Mercedes ; p.63 : Adobe Stock – Halfpoint ; p.64 : Peugeot ; p.65 : Renault ; p.66 : Adobe Stock – alphaspirt ; p.67 : Renault ; p.68 : Opel ; p.69 : Citroën ; p.70 : Citroën ; p.71 : Renault ; p.72 : Renault ; p.74 : Adobe Stock – phpetrunina14 ; p.76 : Adobe Stock – Natee Meepian ; p.78 : Adobe Stock – Nuthawut ; p.80 : Adobe Stock – alphaspirt ; p.83 : Adobe Stock – MoiraM ; p.86 : Adobe Stock – visoot.

## L'Arval Mobility Observatory

2026 marque une nouvelle étape dans la transition énergétique des flottes automobiles. Alors que les entreprises évoluent dans un environnement réglementaire, fiscal et économique en profonde mutation, les arbitrages entre motorisations n'ont jamais été aussi stratégiques et l'électrification des flottes connaît une nette accélération : +70,5 % de véhicules électriques immatriculés sur les 5 premiers mois de l'année par rapport à la même période l'an passé. Aussi en mai 2026, il s'est immatriculé dans les flottes plus de véhicules électriques (32,5 % du mix-énergétique VP + VUL et même 42,6 % sur le seul segment des VP) que de modèles hybrides, essence ou diesel.

Dans ce contexte, la 15<sup>e</sup> édition du TCO Scope apporte un éclairage particulièrement révélateur. À travers notamment 26 confrontations, dont 25 entre véhicules électriques et thermiques tant sur le segment des véhicules particuliers que des utilitaires légers, elle confirme une tendance qui se dessine depuis plusieurs années : le véhicule 100 % électrique s'impose comme une alternative économiquement crédible, et souvent plus compétitive, face aux motorisations thermiques traditionnelles.

**RETROUVEZ L'ARVAL MOBILITY OBSERVATORY SUR  
[WWW.MOBILITY-OBSERVATORY.ARVAL.FR](http://WWW.MOBILITY-OBSERVATORY.ARVAL.FR)**

