

TCO SCOPE 2026

Le véhicule 100 % électrique renforce son avantage économique pour les véhicules particuliers et prend désormais l'ascendant sur les véhicules utilitaires légers

Rueil-Malmaison, le 16 juin 2026 - Dans un contexte de transformation accélérée du marché automobile et de transition énergétique des flottes d'entreprise, l'Arval Mobility Observatory publie la 15^{ème} édition du TCO Scope, son étude de référence consacrée au coût total de détention (Total Cost of Ownership - TCO) des véhicules professionnels.

Cette édition 2026 confirme une tendance de fond : le véhicule 100 % électrique s'impose plus que jamais comme une solution économiquement pertinente pour les entreprises. Sur le segment des voitures particulières (VP), son avantage face aux motorisations thermiques se renforce encore, notamment avec 16 comparaisons sur 17 remportées par les modèles électriques.

Plus marquant encore, le TCO Scope met en évidence un changement de paradigme sur le marché des véhicules utilitaires légers (VUL) : pour la première fois, les versions 100 % électriques deviennent majoritairement plus compétitives que leurs équivalents diesel ou essence.

Cette évolution s'explique par plusieurs facteurs convergents : la poursuite de la baisse des coûts d'usage des véhicules électriques, l'évolution des pratiques d'achat des entreprises poussées à la rationalisation de leurs flottes, la maîtrise des dépenses énergétiques, mais aussi l'impact des nouveaux Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), dont les modalités ont été renforcées au 1^{er} juin 2026.

Alors que les entreprises doivent concilier performance économique, objectifs environnementaux et contraintes réglementaires, le TCO Scope 2026 apporte un éclairage concret sur les coûts réels des différentes motorisations. Basée sur l'analyse détaillée des principaux modèles plébiscités par les gestionnaires de flotte, l'étude compare les coûts de financement, d'énergie, d'entretien, d'assurance ainsi que les impacts fiscaux et sociaux afin d'identifier les solutions les plus compétitives selon les usages.

Résultat : l'électrique confirme son statut de référence économique pour le véhicule particulier et ouvre désormais une nouvelle étape dans l'électrification des flottes utilitaires.



Note à l'attention des rédactions

Les prix de revient kilométrique (**PRK**) des VP / VUL thermiques et électriques, présentés ci-après, ne peuvent pas être comparés entre eux en raison d'un mix produit différent. En effet, la typologie des véhicules est très spécifique à chaque segment et motorisation, lorsqu'on étudie les palmarès des modèles plébiscités par les entreprises.

1. Le TCO des VP thermiques en 2026

En 2026, le **prix de revient kilométrique (PRK) moyen** global après IS (impôts sur les sociétés) pondéré de l'échantillon des VP thermiques du TCO Scope est de **0,449 € TTC/km¹** (loi de roulage 48 mois / 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 :

- D'abord, une diminution des prix catalogues appuyée par un retour des remises impactant la principale composante du TCO qui est cette année encore le **financement du véhicule** (41,4 % du TCO). Ce poste s'établit en 2026 à 23 157 €, contre 27 044 € l'an passé (-14,4 %).
- Ensuite, une rationalisation des parcs vers des véhicules électrifiés, moins émetteurs de CO₂ et moins lourds impactant le facteur fiscalité. Deuxième poste de dépenses dans le calcul du TCO, le poids des **charges fiscales et sociales** sur les VP thermiques pèse pour 26,6 % en 2026 (14 889 €) contre 28 % l'an dernier (16 778 €).

Le reste du TCO des VP thermiques se compose enfin :

- Du poids prévisionnel de l'**énergie**, un poste qui prend de l'importance cette année en occupant la 3^e place des dépenses. Il représente 17,2 % du coût global (contre 12,9 % en 2025), pour un budget de 9 624 €. Ceci résulte de l'évolution à la hausse des prix des carburants.
- De l'**entretien-pneumatiques-assurance** qui constitue le dernier poste de coût du TCO avec 14,8 % du total en 2026 (quasi-stable d'une année sur l'autre).

¹ Le PRK 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.

2. Le TCO des VP électriques en 2026

En 2026, le **prix de revient kilométrique (PRK) moyen** global après IS (impôts sur les sociétés) pondéré de l'échantillon des VP électriques du TCO Scope est de **0,393 € TTC/km²** (loi de roulage 48 mois / 100 000 km). Il est en baisse de 7,1 % sur 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).

La **baisse observée sur le TCO moyen des VP électriques** s'explique principalement par :

- Une rationalisation des parcs vers des véhicules moins « premium » ainsi qu'une diminution des prix catalogues, appuyée par les remises, qui impactent la principale composante du TCO qui est là-aussi le **financement du véhicule** (63,4 % du TCO). Ce poste s'établit en 2026 à 32 708 €, contre 34 115 € l'an passé (-4,1 %).
- Ces deux tendances ont également des conséquences sur le **poids des charges fiscales et sociales** représentant le 3^e poste du TCO et à la baisse : 10,7 % (5 541 €) en 2026 contre 14,9 % l'an dernier.

Les deux derniers postes du TCO des VP électriques sont stables en 2026. Il s'agit :

- De **l'entretien-pneumatiques-assurance**. Avec 17,4 % du total en 2026, il constitue toujours le second poste de coût pour les VP électriques pour un budget de 8 989 €.
- Et de **l'énergie** qui a un poids moins important ici que pour les VP thermiques. Il représente seulement 8,5 % du TCO moyen (soit un budget de 4 390 €).

3. Le TCO des VUL thermiques en 2026

En 2026, le **prix de revient kilométrique (PRK) moyen** global après IS (impôts sur les sociétés) pondéré de l'échantillon des VUL thermiques du TCO Scope est de **0,319 € HT/km³** (loi de roulage 48 mois / 100 000 km). Il est en hausse de 12,3 % sur un an.

Le **coût total moyen après IS pondéré** ressort à **31 888 € (42 045 € avant IS)**, contre 28 440 € 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).

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.

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.

³ 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.

Le **budget énergie** représente toujours le second poste de coût d'un VUL thermique. 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 3^e composante du coût d'usage du VUL thermique avec 17,8 % pour un budget de 7 502 €.

4. Le TCO des VUL électriques en 2026

En 2026, le **prix de revient kilométrique (PRK) moyen** global après IS (impôts sur les sociétés) pondéré de l'échantillon des VUL électriques du TCO Scope est de **0,291 € HT/km⁴** (loi de roulage 48 mois / 100 000 km). Il est en baisse de 3 % sur un an.

Le **coût total moyen après IS pondéré** ressort à **29 084 € (38 620 € avant IS)**, contre 30 037 € 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).

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 % du TCO (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.

À noter enfin, le **poids positif de la fiscalité** grâce aux Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) dont le dispositif a évolué au 1^{er} juin 2026 (lire notre focus p. 37 du TCO Scope).

5. Bilan des matchs : la tendance se confirme sur le VP et s'inverse désormais sur le VUL

L'édition 2026 du TCO Scope, avec ses **26 matchs (VP + VUL)**, confirme davantage cette année la pertinence des VP électriques face aux modèles thermiques. La grande nouveauté de cette année réside dans l'**inversement de tendance observée sur le segment des VUL : les utilitaires électriques deviennent désormais économiquement plus intéressants que leurs homologues diesel ou essence.**

En détails, sur l'ensemble des matchs proposés dans la catégorie des VP, 16 sur 17 sont **remportés intégralement par les versions 100 % électriques**. Seuls les modèles GPL ou E85 tirent encore leur épingle du jeu face aux véhicules à batteries.

⁴ 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.

Du côté des VUL, grâce au nouveau dispositif des CEE en vigueur depuis le 1^{er} juin 2026, le 100 % électrique arrive cette année à s'imposer en remportant la plupart des matches. Sur 6 confrontations, 4 donnent même désormais l'avantage aux modèles 100 % électriques sur l'ensemble des lois de roulage.

En revanche, dans la catégorie des véhicules fiscaux (VF), les modèles électriques ne parviennent toujours pas à s'imposer, sur l'ensemble des confrontations.

Parmi les enseignements à retenir :

- Bien qu'impactés par des prix catalogues toujours supérieurs à ceux des autres motorisations, en 2026 l'avantage économique des **VP 100 % électriques** – notamment éco-scorés – s'accroît. Par exemple :
 - o Sur le segment B-SUV, le TCO d'un **Peugeot e-2008** est 14,6 % moins important que celui de son équivalent hybride sur une loi de roulage 48 mois / 60 000 km, et jusqu'à 19,9 % sur 48 mois / 120 000 km.
 - o Sur le segment C-SUV, selon le kilométrage, le TCO d'un **Renault Scenic** est jusqu'à 17 % plus intéressant comparé à celui d'un Renault Symbioz hybride.
 - o Sur le segment D, le TCO d'une **BMW i4** est en moyenne inférieur de 44 % à celui d'une Série 3 hybride rechargeable (contre 38 % l'an passé).
- Sur le segment des **VUL**, la récente réforme des CEE donne l'avantage aux modèles 100 % électriques. Si des efforts restent à faire pour les grands fourgons, ce changement de paradigme devrait accélérer la **transition des parcs d'utilitaires**. Voici quelques exemples :
 - o Sur le segment des fourgonnettes, le TCO d'un **Peugeot e-Partner** est jusqu'à 18 % moins important que celui de son équivalent diesel.
 - o Sur le segment des fourgons, le TCO d'un **Citroën ë-Jumpy** est 6,7 % moins important que celui de son équivalent diesel sur une loi de roulage 48 mois / 60 000 km, et jusqu'à 16,6 % sur 48 mois / 120 000 km.
 - o Sur le segment des grands fourgons, le constat est plus mitigé. À titre d'exemple, le **Renault Master e-Tech** remporte le match sur la plus forte loi de roulage avec un écart de TCO en sa faveur de 3,6 % par rapport au diesel, et fait jeu égal sur le 48 mois / 100 000 km.
- Le **coût de l'énergie** est toujours mieux-disant pour les modèles à batteries.
- Les motorisations électriques pourraient être encore plus avantageuses si les **prix catalogues** des véhicules bénéficiaient de **remises** adéquates, comparées aux pratiques sur les motorisations thermiques.

L'électrique gagne ainsi en maturité et en compétitivité, au point de redessiner durablement les arbitrages des gestionnaires de flotte.

Vous trouverez davantage d'informations dans [le rapport TCO Scope complet](#).

Contacts presse :

Bureau de presse Arval - Press-office@arval.com

- Shiraz Moughni – 06 07 42 14 24



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many
journeys in life*

* Pour tous les trajets de la vie

- Gladys Funk – 06 07 29 57 25
- Leslie Passeron – 06 83 57 27 43

ANGIE : arval@angie.fr – 06 48 73 20 78

À propos de L'Arval Mobility Observatory

Fondé en 2002 sous le nom de l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise, par BNP Paribas et sa filiale Arval, acteur majeur de la location longue durée de véhicules et spécialiste des solutions de mobilité, l'Arval Mobility Observatory s'adresse à tous les acteurs concernés par les sujets liés au véhicule d'entreprise (entreprises, constructeurs, acteurs publics, presse, etc.). L'Arval Mobility Observatory s'est fixé pour mission d'informer, de former ces acteurs et de réfléchir avec eux sur les évolutions de la mobilité dans les 29 pays où il est implémenté.

Optimisation de la gestion des parcs, coûts d'usage, fiscalité, prévention des risques routiers, technologies automobiles, énergies, mobilités du futur, voitures connectées, voitures autonomes, audit de mobilité, etc., aucun sujet concernant le déplacement des collaborateurs d'entreprises n'est étranger à l'Observatoire.

L'Arval Mobility Observatory publie de nombreuses études sur ces thèmes, une lettre mensuelle, organise des conférences, et réunit des groupes d'utilisateurs pour mieux connaître leurs besoins et leurs souhaits dans ces domaines.

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

À propos d'Arval

Arval est un acteur majeur de la location longue durée de véhicules et spécialiste des solutions de mobilité créé en 1989, filiale du Groupe BNP Paribas au sein de la division Commercial, Personal Banking & Services. À fin 2025, Arval louait près de 1,9 million de véhicules dans le monde. Chaque jour, près de 8 700 collaborateurs et collaboratrices d'Arval travaillent avec passion dans les 28 pays où l'entreprise est implantée pour accomplir la promesse d'Arval : offrir à tous ses clients - grands groupes internationaux, PME ou ETI, indépendants ou particuliers - des solutions flexibles pour rendre leurs trajets fluides et plus responsables. Arval est le membre fondateur de l'Alliance globale Element-Arval. Les flottes de l'ensemble des membres de l'Alliance représentent près de 4,6 millions de véhicules dans 54 pays. La stratégie RSE d'Arval a été récompensée en obtenant la médaille de platine EcoVadis pour la deuxième année consécutive, ce qui la place parmi le top 1% des entreprises évaluées. En décembre 2025, Arval est entré en négociations exclusives avec Mercedes-Benz Group pour l'acquisition du loueur Athlon, une opération stratégique qui permettrait de créer un co-leader européen de la location longue durée avec près de 2,3 millions de véhicules, renforçant la position d'Arval sur des marchés clés et plaçant la mobilité durable au cœur des priorités.

www.arval.fr

