



GESTION

Véhicules partagés

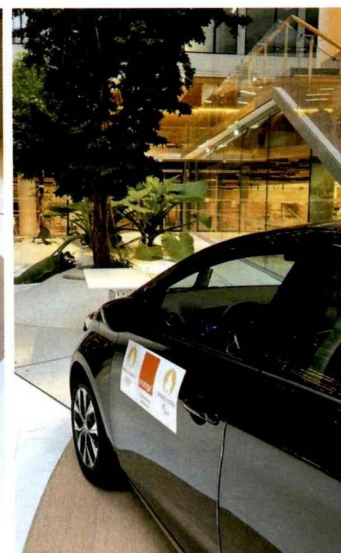
Un dispositif écologique et économique

Partager les véhicules aide à diminuer les coûts et les émissions de CO2, tout en contribuant à l'électrification – un triple objectif auquel toutes les flottes sont astreintes. Et quand il prend la forme du covoiturage, ce partage peut aussi motiver les salariés à titre personnel (voir page 28). Sans oublier de s'équiper des bons outils (voir page 26).

« Certains jeunes collaborateurs, notamment en zone urbaine, ne souhaitent pas bénéficier d'un véhicule. Ils ne fonctionnent pas comme leurs aînés avec la mobilité : ils privilégient les transports en commun, le vélo ou d'autres mobilités alternatives. En tant qu'entreprise, nous devons nous adapter et proposer des mobilités partagées », souligne d'emblée Céline Colin, responsable du pôle véhicules au sein du Groupe Legendre. Ce spécialiste du BTP a commencé par équiper son siège rennais de véhicules en pool, avant de passer à l'autopartage, il y a un peu plus de deux ans. Désormais, sept véhicules sont partagés, dont deux électriques, dans trois sites. Et cela fonctionne bien : « Nous atteignons un taux d'utilisation de 49 % les jours ouvrés », complète Céline Colin.

L'autopartage redécouvre

Car si l'autopartage a connu un creux avec la crise sanitaire et l'augmentation du télétravail, « le marché a repris depuis un peu plus de six mois. Et le dynamisme est même supérieur à ce qu'il était avant la pandémie », rappelle Stéphane Savouré, directeur général d'OpenFleet. Selon ce prestataire, 10 à 25 % des entreprises et 50 % des collectivités pourraient être candidates à l'autopartage. De son côté, Optimum Automotive, qui gère environ 5 000 véhicules partagés, vient de remporter trois appels d'offres, pour 500 véhicules au total, chez Carsat Hauts-de-France, et les bailleurs Pas-de-Calais Habitat et Plurial Novilia. « Le



À la tête de 15 072 véhicules, le groupe Orange s'appuie sur un parc de 3 553 véhicules partagés. Sur ce total, 852 véhicules sont électrifiés, dont 300 sont 100 % électriques. 24 000 salariés sont abonnés au service d'autopartage.

nombre de flottes partagées augmente, tout comme celui des véhicules dans chaque parc », note Laurent Geronimi, directeur commercial grands comptes de ce prestataire.

Des enjeux économiques et de RSE

« Les entreprises recherchent des économies d'échelle alors que les déplacements représentent leur deuxième ou troisième poste de dépenses. De fait, l'autopartage réduit le nombre de véhicules et le TCO global de la flotte. Ensuite, il y a des enjeux climatiques. Nos clients veulent décarboner leur parc. Ce qui passe par des véhicules plus verts, des plans de mobilité, du covoiturage pour les trajets domicile-travail et de l'autopartage », énumère Alexandra Caubet, directrice générale de Glide.io, filiale de Mobilize (Renault Group), qui gère 6 700 véhicules partagés dans onze pays, dont 1 700 en France. Pour le groupe Orange, Alexandre Nepveu, chargé de projets mobilités, ne dit pas autre chose : « L'autopartage répond

à plusieurs objectifs : mettre à disposition du plus grand nombre de salariés les véhicules, tout en optimisant la flotte et en baissant les émissions de CO2, dans le cadre de notre objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2030. » Orange s'appuie sur un parc partagé de 3 553 véhicules dont 852 sont électrifiés (voir le témoignage page 29).

Respecter la LOM

« Pour une collectivité astreinte par la loi d'orientation des mobilités (LOM) à intégrer un pourcentage de véhicules à faibles émissions (VFE, moins de 60 g de CO2) lors des renouvellements et à respecter le décret sur le Schéma de promotion de l'achat socialement et écologiquement responsable (SPASER), l'autopartage est un atout : il permet de se conformer à la législation, tout en restant au plus près des besoins, et concourt donc à décarboner la flotte », observe Cédric Le Floch, directeur des achats publics du département du Calvados qui déploie un parc partagé de 160 véhicules (voir le témoignage page 24).

La montée en puissance des zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) constitue aussi un accélérateur et l'autopartage électrique peut alors s'utiliser pour le dernier kilomètre. Ainsi, l'opérateur Clem' propose, aux artisans et professionnels à Paris et en Île-de-France, un parc de 120VUL électriques (sur 54 anciennes stations Autolib'), avec l'objectif de porter ce chiffre à 200.

Accroître le taux d'utilisation

« Avec l'autopartage, on peut réduire la taille de la flotte de 20 à 30 %, et donc les coûts, car on accroît le taux d'utilisation des véhicules », avance Alexandre Fournier, directeur marketing et communication du prestataire Mobility Tech Green qui gère 8000 véhicules et vélos en autopartage (90%/10 %) « Nos meilleurs clients atteignent les 65 %. C'est le palier supérieur car il faut se garder une marge pour éviter les tensions », indique Stéphane Savouré pour OpenFleet. « Grâce en partie à l'autopartage, nous diminuons chaque année la taille du parc de 5 % environ. Un véhicule partagé remplace en effet deux à trois véhicules et sur certains sites, nous atteignons des taux d'utilisation de l'ordre de 70 % », confirme Alexandre Nepveu pour le groupe Orange.

Pour Glide.io, Alexandra Caubet constate des taux moyens d'utilisation « entre 25 et 40 % sur les horaires de travail en jours ouvrés, et jusqu'à 70 % dans certaines entreprises. Autre gain : l'autopartage se substitue en partie aux indemnités kilométriques, aux taxis, voire à la location courte durée », ajoute-t-elle. « Enfin,

TÉMOIGNAGE

Arnaud Trommenschlager,
*responsable des achats
et des moyens généraux,
Podeliha*



*L'autopartage
a optimisé le
parc de véhicules
de service*

Bailleur dans la région Pays de la Loire et filiale du groupe Action Logement, Podeliha a réduit très nettement la taille de son parc de véhicules de service avec l'autopartage.

« Les 250 salariés du siège, sauf ceux qui bénéficient d'une voiture de fonction, ont accès à nos 23 véhicules partagés dont six électriques. Auparavant nous avions une quarantaine de véhicules de service qui pouvaient se réserver sur Outlook. Nos collaborateurs se plaignaient du manque de véhicules. Mais quand nous avons mis en place la solution d'autopartage de Mobility Tech Green, nous nous sommes aperçus que ce parc de service était peu optimisé et nous sommes passés progressivement de 40 à 23 véhicules. Et grâce aux remontées de données sur le nombre de trajets, sur les horaires de prise en charge mais aussi sur le kilométrage moyen aller-retour de 40 km, nous avons pu passer des véhicules à l'électrique. Nous connaissons désormais notre taux d'utilisation et nous pouvons calibrer la taille

du parc au plus juste. Et comme nous sommes en achat, cet usage favorise les renouvellements et évite le vieillissement du parc.

L'outil limite aussi un certain nombre de dérives. Avant, des collaborateurs réservaient une demi-journée alors que le trajet prévu ne dépassait pas une heure, voire réservaient et ne prenaient pas le véhicule. Maintenant, quand le collaborateur ne prend pas le véhicule, au plus tard une heure après l'heure de réservation, ce véhicule redevient automatiquement disponible. Nous envisageons aussi d'utiliser deux paramétrages que nous n'employons pas encore : l'un permet de réaliser l'état des lieux obligatoire en début de réservation, et l'autre autorise le covoiturage dans le cadre de l'autopartage. »

**LA FLOTTE DE PODELIHA
EN CHIFFRES**
133 véhicules. Le parc partagé : 23 véhicules au siège

comme la solution est automatisée, nos clients limitent aussi le temps passé à gérer la flotte », précise Stéphane Savouré pour OpenFleet.

Une meilleure traçabilité

Autre apport d'un outil d'autopartage : il peut remonter des données, sur les kilométrages et les usages, site par site. Ce qui aide à repérer les véhicules plus ou moins employés, et donc à ajuster la

flotte au plus juste. « Passer des pools à l'autopartage a offert une meilleure traçabilité. Nous savons qui a emprunté le véhicule, pour quel trajet et pour combien de kilomètres. Nous pouvons alors réfléchir à une meilleure répartition entre sites. Nous procédons donc à des ajustements, mais sans forcément réduire le parc déjà en partie optimisé en 2014-2015 avec la mutualisation en pools », explique Sandrine Lauraire,