



MÉTHODOLOGIE

Gérer sa flotte de véhicules dans le cadre d'un modèle soutenable





Contexte

Alors que les enjeux de santé publique et les risques environnementaux croissants liés à la pollution ne font plus débat, les collectivités territoriales ont aujourd'hui l'opportunité de faire adopter de nouvelles pratiques et déployer de nouveaux outils, au profit d'une mobilité durable et naturellement d'une réduction de votre empreinte carbone. Ceci, tout en continuant à maîtriser les budgets et en garantissant un meilleur confort aux conducteurs. Il faut pour cela prendre en compte les nouvelles réglementations : les gouvernements successifs ont en effet engagé des

politiques ambitieuses et pris des mesures – notamment fiscales – pour flécher l'évolution des parcs automobiles vers un mix énergétique plus vertueux. Mais il ne s'agit pas seulement de moduler une « politique automobile » et de lancer des actions éducatives pour faire évoluer le comportement des conducteurs, il est également possible d'être un acteur décisif dans l'évolution de réflexes puissamment ancrés dans les habitudes.

Les évolutions technologiques des véhicules et les nouveaux services qui apparaissent, permettent en effet de repenser aujourd'hui l'offre proposée à chaque conducteur,

en satisfaisant la diversité de ses besoins professionnels tout en respectant ses attentes personnelles en matière de mobilité. *C'est également l'opportunité d'être partie prenante de la réflexion sur la qualité de vie au travail (QVT).*

ÉTAPE 1

Pour commencer, faire un audit de la situation

La première des choses à faire est d'auditer la flotte en place. Ce diagnostic, réalisé par des sociétés spécialisées et/ou par des acteurs de la location longue durée – qui proposent éventuellement à l'organisation des opérations de type *sell and rent back*¹ – permet de récupérer de nombreuses informations utiles aux prises de décisions. Cet audit s'attache d'abord à photographier le plus exactement possible la configuration d'un parc (nombre de véhicules, types de motorisation, typologies du ou des conducteurs), la totalité des différents usages auxquels il doit répondre et les coûts afférents. Il examine également l'organisation de la gestion de flotte. L'exercice peut paraître fastidieux mais il n'est certainement pas

inutile : l'ADEME explique ainsi qu'en moyenne les véhicules de l'entreprise ne roulent que 5 à 7 % du temps !

Ceci démontre qu'il existe de nombreuses possibilités d'amélioration de ces bilans, en particulier en termes de TCO², de consommation de carburants et d'émissions de carbone. Par la suite, les consultants examinent justement avec l'organisation à la fois ses axes de progrès et ses priorités, pour lui proposer des pistes opérationnelles. Pendant longtemps, la priorité absolue a été l'optimisation du TCO. Aujourd'hui, sans renier ces exigences sur le plan de la gestion, d'autres objectifs sont progressivement intégrés : des objectifs environnementaux bien sûr mais aussi la recherche de réponses pertinentes aux besoins particuliers de chaque conducteur, les deux se rejoignant de plus en plus souvent.

1. *Sell and rent back* : opération financière consistant à vendre un actif pour le louer ensuite, ce qui permet de basculer le budget d'une flotte automobile de la colonne Capex à la colonne Opex du bilan de l'entreprise, avec en sus la première année un apport de trésorerie conséquent.

2. TCO (Total Cost of Ownership) : le TCO d'un véhicule correspond à l'ensemble des frais engendrés par son acquisition (ou les loyers dus dans le cadre d'une location longue durée) et son utilisation (essence, assurance, entretien, coût carbone...).

ÉTAPE 2

Améliorer l'état de la flotte et optimiser le mix-énergétique

1 Le plus opérationnel : améliorer l'état de la flotte

Parmi les points clés de cette amélioration, on trouve la réduction de la vitesse, mais aussi la disparition des accélérations brutales (grâce notamment aux régulateurs) ou la surveillance de l'état des pneus et de leur gonflage. Pour le gestionnaire de flotte, l'entretien préventif des véhicules ainsi que le choix de modèles récents pour le parc sont également des gages d'économies de carburant, donc de bilans environnementaux améliorés.

Ces indicateurs peuvent être surveillés de près grâce aux données issues des boîtiers télématiques embarqués qui se généralisent sur les modèles actuels, soit en première monte (installation d'origine en usine reliée au système du véhicule), soit de façon plus courante en seconde monte (boîtiers posés ultérieurement sur la prise ODB du véhicule par exemple). Ils restituent

des données précises permettant de déterminer la consommation de carburant, le kilométrage, la vitesse moyenne, d'éventuels sursrégimes mais aussi les freinages ou accélérations brusques.

2 Le plus rentable ? L'optimisation du mix énergétique

Les objectifs de réduction des empreintes carbone et des émissions polluantes, impactent aussi – et à plus long terme compte tenu de l'investissement – le mix énergétique de la flotte. En d'autres termes, les interrogations se font de plus en plus vives concernant la place du diesel dans les parcs, c'est-à-dire de la motorisation regardée aujourd'hui comme la plus problématique sur le plan de la santé. Les véhicules électriques, hybrides ou à essence sont donc à privilégier à chaque fois que possible. Il faut en particulier examiner les besoins en autonomie du véhicule, ainsi que les charges à transporter.

L'éventail des choix s'ouvre donc de plus en plus sur le plan technique. Les opportunités doivent aussi être examinées sur le plan fiscal. Chaque

année, au mois de décembre, il faut surveiller avec toujours plus d'attention les nouveautés de la loi de Finances, qui établit les règles du jeu pour l'année à venir, en particulier concernant les bonus et malus écologiques. Il existe également des primes à l'acquisition d'un véhicule propre mais elles évoluent régulièrement. Au risque de s'y perdre ? On retient tout de même ces dernières années que la « fiscalité verte » a comme objectif un rééquilibrage des mixes dans les parcs automobiles au détriment des diesels, notamment au travers d'une forte augmentation des taxes sur le gasoil et le remboursement de la TVA sur l'essence.

3 Le saviez-vous ?

La législation de l'Union européenne (UE) fixe des objectifs obligatoires de réduction des émissions pour les véhicules neufs avec dans le viseur une réduction de la consommation de carburant des voitures vendues sur le marché européen. D'ici 2021, en moyenne, toutes les voitures devront atteindre 95 grammes de CO₂ par kilomètre. Des objectifs de 147g ont été fixés pour les utilitaires légers neufs. La mesure se fera selon le mode de calcul WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure)³.

3. Règlement (CE) n° 715/2007.

Les véhicules électriques, hybrides ou à essence sont donc à privilégier.



ÉTAPE 3

L'approvisionnement des carburants : un autre facteur d'amélioration

En plus d'un travail d'optimisation de la consommation, la gestion de l'approvisionnement des véhicules offre aussi des éléments d'amélioration économique et environnementale, ainsi qu'un vrai confort supplémentaire pour le conducteur. C'est particulièrement vrai avec les motorisations électriques – très silencieuses et puissantes – mais qui demandent une infrastructure de recharge sur les sites de l'entreprise pour tenir compte des besoins en autonomie de chaque conducteur. Il faut aussi prévoir des solutions lorsque ces derniers sont éloignés de ces sites. De nombreuses autres



solutions sont envisageables. Il est par exemple possible de se tourner vers le gaz naturel comprimé (GNC), avec des émissions de CO₂ réduites de 23 % par rapport aux moteurs essence et de 7 % par rapport aux moteurs diesel (source NGVA Europe, 2017). Le biogaz est encore plus performant. Quant à l'hydrogène, elle n'en génère aucune ! Ces solutions sont aujourd'hui en voie de démocratisation. Mais bien entendu, votre choix dépendra d'une équation complexe comportant de nombreux autres paramètres, comme le coût de ces modèles, les besoins des conducteurs et les facilités d'accès à des stations de rechargement.

1 Rapides et faciles : les optimisations sur l'essence et le gasoil

Les cartes carburant sont ainsi des auxiliaires précieux pour vous, en termes économiques mais aussi environnementaux puisque vous disposez d'informations sur les consommations de carburant. Et le temps gagné sur la gestion de ce budget vous permettra de vous consacrer plus sereinement au pilotage des performances économiques et énergétiques de votre parc automobile.



Les avantages de la carte carburant sont parmi les plus appréciés, des conducteurs comme des gestionnaires de flotte :

- Confort pour les conducteurs, qui n'ont en particulier plus besoin d'avancer les frais de carburant, ni d'établir des notes de frais à la fin du mois.
 - Des prix remisés dans certaines stations.
 - La disparition de la coûteuse gestion des notes de frais papier – et des erreurs qui l'accompagnent.
- En particulier, la récupération de la TVA est facilitée (édition mensuelle d'une facture de synthèse faisant apparaître les différents taux de récupération en fonction du véhicule concerné et du carburant utilisé).
- La simplification du travail administratif grâce à la dématérialisation.

2 Repenser la mobilité à plus long terme

En plus des premières mesures évoquées au chapitre précédent, qui contribuent à l'amélioration du bilan environnemental de la flotte, sans sacrifier son bilan économique et en répondant aux besoins du conducteur, il est sans doute nécessaire de se projeter plus loin dans le calendrier. Sans tomber dans la science-fiction, mais en surveillant attentivement des tendances déjà bien visibles aujourd'hui, vous pou-

vez d'ores et déjà agir en fonction des objectifs annoncés :

- **Neutralité carbone** : l'horizon 2050 donné par l'ancien Ministre de la transition écologique et solidaire, concerne toutes les organisations.
- **Restrictions de circulation** : nul doute que sous la pression des autorités sanitaires, l'utilisation de certaines catégories de véhicules – moteurs thermiques – va devenir de plus en plus difficile dans les grandes agglomérations.

■ **Digitalisation de nos sociétés**, avec des quantités d'informations inédites à analyser pour améliorer les décisions du régulateur, les offres des constructeurs ou l'organisation des entreprises/collectivités.

■ **Évolution des usages** avec des consommateurs qui se préoccupent du service rendu – mobilité d'un point A à un point B - plus que de la possession d'un objet – voiture par exemple.

■ **Émergence de nouvelles solutions de mobilités** : vélo, longboard, trottinette électrique, de nouvelles manières d'y accéder, location entre particuliers, Free-Floating, de nouvelles expériences, covoiturage, autopartage, etc.

Conclusion

La clé de voûte de l'édifice qui se met en place autour de la mobilité durable est sans nul doute la prise de conscience progressive de ces enjeux environnementaux par l'ensemble des acteurs de la collectivité. Les décisions qui se prendront alors – en termes d'organisation du travail, d'implantation de sites, de politique de motivation des collaborateurs, etc - dépasseront sans doute le strict cadre des domaines d'intervention du gestionnaire de flotte et les questions de mobilité durable s'imposeront à tous.

Vous pouvez travailler sur le sourcing des solutions de mobilité et engager le dialogue avec les partenaires.



SOURCES

- Optimisez le TCO de votre flotte automobile. Février 2020.
- Comment gérer sa flotte et agir pour l'environnement ? Publication novembre 2018.



CONTACTS

ADGCF

Katia Paulin

katia.paulin@adgcf.fr

EDENRED

**Cédric Leloup Directeur National
Secteur Public**

cedric.leloup@edenred.com

06 21 67 35 85 . 01 74 31 79 38