



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 redécolle

Car si l'autopartage a connu un creux avec la crise sanitaire et l'amplification 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 60g 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 8 000 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 paramètres 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,

LE VÉLOPARTAGE, L'AUTRE MOBILITÉ PARTAGÉE

Après l'autopartage, le vélopartage fait son entrée. Arnaud Trommenschlager, responsable des achats et des moyens généraux chez Podeliha, a ainsi fait le choix d'ajouter trois vélos à assistance électrique dans l'outil de Mobility Tech Green : « Et nous comptons augmenter leur nombre. D'autant que notre nouveau siège est désormais proche du centre-ville d'Angers. Les collaborateurs ont un peu plus tendance à abandonner la voiture pour les transports en commun, le vélo, voire la trottinette. Nous avons d'ailleurs aménagé un parking spécifique pour les deux-roues » (voir le témoignage ci-dessus).

« En général, 45 % des trajets correspondent à des trajets domicile-travail et 55 % à d'autres utilisations. Les salariés peuvent donc employer les vélos à titre professionnel pour un lieu proche ou pour la pause méridienne », explique Arthur Hamot, responsable marketing et communication de Green On, spécialiste du vélopartage à assistance électrique, qui

gère environ 1 000 vélos pour une centaine de clients. Arthur Hamot souligne les avantages de sa plate-forme de vélopartage : « Elle permet d'obtenir des données, donc de savoir qui prend le vélo, pour quel type de déplacement et quelle distance, avec quels pics d'utilisation. Le gestionnaire peut paramétrer le site internet en indiquant par exemple une durée maximale de location et une durée de réservation » - c'est-à-dire combien de temps avant l'instant T le vélo peut se réserver.

Green On propose aussi le VAE comme vélo de fonction ou la LLD à titre personnel dans le cadre du forfait mobilités durables. « Avec le vélopartage, on peut aussi tester avant de passer au vélo de fonction ou à la LLD », indique Arthur Hamot. En ajoutant que pour fonctionner, le vélopartage doit rester gratuit : « Le coût pour l'entreprise



est de 220 euros par vélo et par mois, tout compris. Mais le client bénéficie d'une réduction de 25 % sur l'impôt sur les sociétés dès lors qu'il s'engage sur 36 mois et offre la solution gratuitement aux collaborateurs. Il n'a donc pas intérêt à rendre la solution payante. »

gestionnaire du parc du département de l'Essonne, à la tête de 175 véhicules partagés (voir le témoignage page 27). Autre bénéfice de cette traçabilité : « Il y a un petit recul de la sinistralité car nous savons dorénavant qui conduit sur une tranche horaire. Avant, les dommages n'étaient pas toujours déclarés. Nous notons aussi un léger recul de la consommation de carburant et les collaborateurs oublient moins souvent de remplir le réservoir pour le suivant quand il est à moitié vide », poursuit Sandrine Lauraire.

Mieux cadrer les usages

« Nos clients passent souvent par plusieurs étapes. Ils commencent avec une solution de remise des clés à l'accueil ou de boîtes à clés, avant de passer au boîtier avec déverrouillage du véhicule par smartphone ou par badge, reprend Laurent Geronimi pour Optimum Automotive. Les remontées de données aident alors à mieux cadrer les usages, à attribuer le véhicule le plus adapté, voire un vélo à assistance électrique pour un trajet très court. Au final, cela accroît le taux d'utilisation, avec des véhicules disponibles au-delà des horaires d'ouverture de l'accueil. De plus, cela évite les carnets de bord pas toujours remplis », complète Laurent Geronimi. Qui accompagne les clients qui désirent conserver leurs boîtes à clés en ajoutant une box pour remonter les données.

« Cette meilleure connaissance des usages favorise aussi l'électrification car on connaît le nombre de véhicules éligibles. Selon les déplacements, on sait où il est judicieux d'installer des bornes et combien, si plusieurs sites sont équipés. Nous pouvons aussi mener un audit et

TÉMOIGNAGE

Cédric Le Floch,
directeur des achats publics,
département du Calvados



“
L'autopartage
simplifie la vie

Le département du Calvados fait basculer à l'autopartage son parc de 160 véhicules en pool, en les équipant d'une solution pour les suivre. Avec des bénéfices à la clé.

« Sur 500 véhicules en parc dont 300 VL, notre objectif est d'équiper 160 véhicules déjà en pool de la solution d'autopartage d'OpenFleet. Nous avons déjà installé des boîtiers dans 50 véhicules. Au fur et à mesure, grâce aux remontées de données sur les usages, nous pourrions mieux dimensionner le parc et mieux répartir les véhicules entre nos trente sites. Dans certains sites, nous comptons une quinzaine d'utilisateurs par véhicule, dans d'autres, plus petits, le ratio est plus faible. Nous allons ainsi avoir de la visibilité, connaître l'usage réel, savoir si les véhicules sont empruntés une heure ou toute la journée, pour 10 ou 300 km. Pour manager, il faut pouvoir mesurer. Et nous allons aussi savoir qui conduisait quel véhicule et à quelle heure, ce qui est très utile en cas de contravention. La solution d'autopartage va

nettement améliorer la gestion du parc et l'utilisation des véhicules. Auparavant, les agents allaient chercher la clef au secrétariat avec la pochette incluant un carnet de bord. Certains prenaient le véhicule la veille pour un trajet le lendemain, par peur de ne trouver personne au secrétariat. Désormais, sauf exception, par exemple pour un rendez-vous très tôt le matin, les véhicules ne pourront plus être pris la veille.

Après un an d'expérience, nous notons une vraie fluidité et l'absence de réticences de la part des agents. L'autopartage leur simplifie la vie – ils n'ont plus à courir deux fois au secrétariat – et celle des secrétaires. D'ailleurs, nous avons repositionné quatre équivalents temps plein sur des tâches à plus haute valeur ajoutée. »

LA FLOTTE DU DÉPARTEMENT DU CALVADOS EN CHIFFRES
500 véhicules dont 300 VL.
Le parc partagé : 160 véhicules en cours de déploiement

une expérimentation avant de lancer la solution », détaille Laurent Geronimi.

Autopartage et électrique : le duo gagnant

« L'autopartage a encore plus de sens s'il est électrique. D'autant que les distances parcourues en véhicule partagé sont quasiment toujours compatibles avec l'autonomie du véhicule électrique : le kilométrage moyen est le plus souvent compris entre 60 et 80 km par réservation », note Alexandra Caubet pour Glide.io. « L'autopartage contribue à

mieux rentabiliser l'électrique car le véhicule roule plus, à la différence d'un véhicule attiré employé en moyenne 5 % du temps », complète Alexandre Fournier pour Mobility Tech Green. « En outre, souligne Stéphane Savouré pour OpenFleet, l'état de charge du véhicule s'affiche dans l'application ou sur le site qui répartit les véhicules et en alloue un autre si celui prévu n'est pas assez chargé. Ce qui est impossible avec un pool géré à l'ancienne. »

Pour Céline Colin du Groupe Legendre, l'autopartage accélère l'électrification :

AUTOPARTAGE : DU NOUVEAU CHEZ CITIZ

Le réseau coopératif d'autopartage Citiz lance de nouvelles initiatives à Strasbourg et Cahors, au Pays Basque et dans le Genevois français. À Strasbourg, l'autopartage, déjà présent, est désormais intégré au compte mobilité mis à disposition par l'Eurométropole de Strasbourg. Ce compte se présente sous la forme d'une application mobile. Pour sa part, le partenariat de Citiz avec l'Eurométropole vise à favoriser la complémentarité entre l'autopartage et les transports publics existants.

Dans le Lot, Cahors et le Grand Cahors veulent partager leur flotte de véhicules avec l'ensemble de la population. « Cahors et son agglomération sont dotées d'un parc important qui prend des places de parking, alors que le coût d'une voiture, tant dans l'investissement, le fonctionnement et le stationnement, reste élevé pour tous, argumente Johann Vacandare,

adjoint au maire de la ville. Au lieu de laisser dormir cette flotte quand les agents ne l'emploient pas, nous proposons de la partager avec nos administrés, le soir, le week-end, les jours fériés, etc., en complément des véhicules de Citiz. »

Du côté du Pays Basque, l'initiative se construit autour de la coopérative AUPA, créée par les habitants de Bayonne-Anglet-Biarritz (BAB) pour limiter le rôle de la voiture individuelle. « L'objectif de la communauté d'agglomération est de passer de 77 % à 52 % de déplacements en voiture d'ici à 2030 », détaille Citiz. En rejoignant le réseau Citiz, l'AUPA lancera six voitures en autopartage dans les centres-villes du BAB d'ici l'été ; douze voitures suivront d'ici la fin d'année. « Des stations au nord du Pays Basque vont progressivement se développer pour apporter le service sur l'ensemble du littoral, à

l'intérieur du territoire, dans les bourgs et les quartiers », complète Citiz.

Enfin, en collaboration avec le pôle métropolitain du Genevois français, Citiz lance un service d'autopartage dans la commune de Ferney-Voltaire (01), avec deux véhicules qui « s'ajoutent aux 28 véhicules des onze autres villes déjà dotées des services d'autopartage Citiz sur le territoire, écrit l'opérateur. Les chiffres montrent pour 2022, comparé à 2021, + 35 % de trajets en voiture partagée et + 34 % d'utilisateurs », énumère Citiz. Des résultats « qui poussent les élus à développer davantage ce service, conclut Citiz. Et le Pays de Gex va directement en profiter. Divonne doit s'équiper en septembre prochain et Gex est dans les starting-blocks pour un véhicule supplémentaire. »

Intissar El Hajj Mohamed

TÉMOIGNAGE

Méline Pouchain,
responsable CARE, Metro
France



L'autopartage
dans le cadre du
crédit mobilité

Chez le grossiste en produits alimentaires et en équipements Metro France, l'autopartage est compris dans le crédit mobilité proposé aux salariés. Et le bilan est positif.

« Dans notre réflexion sur les trajets des collaborateurs, nous voulions faire autrement et plus écologique. Nous avons démarré l'autopartage en 2019 et nous avons maintenant neuf véhicules partagés dont un électrique, pour les 1200 collaborateurs du siège et de la halle voisine (un entrepôt). Cela fonctionne très bien, au point que nous envisageons d'accroître le nombre de véhicules en partage.

L'utilisation progresse aussi car les collaborateurs peuvent emprunter les véhicules à titre personnel le soir et le week-end, une solution incluse dans le crédit mobilité que nous avons mis en place. Environ 25 collaborateurs ont choisi le crédit mobilité, partiel

– en complément d'un véhicule électrique plus petit – ou complet, avec l'abandon de la voiture de fonction. Ainsi, le salarié peut dépenser son crédit mobilité en recourant à notre solution d'autopartage en interne, à côté d'autres mobilités : taxis, VTC, location ou acquisition de vélos, autopartage ou vélopartage public, train ou même avion, sauf si un trajet alternatif en train de moins de trois heures est possible. C'est une des seules contraintes instaurées pour que ce crédit mobilité soit le plus vert possible. »

LA FLOTTE DE METRO FRANCE EN CHIFFRES
1250 véhicules : 1150 VP,
100 VU. **Le parc partagé :
9 véhicules dont 1 électrique**

ouvrent l'autopartage aux collaborateurs pour des usages privés le soir et le week-end, à des tarifs attractifs. « Cela contribue à rentabiliser la solution, avec un impact en termes de développement durable car des collaborateurs abandonnent le second véhicule de la famille, voire le premier. Au final, ils vont rouler moins et faire plus appel aux mobilités douces. C'est un cercle vertueux », estime Stéphane Savouré.

Ouvrir l'autopartage...

Chez Orange, 36% des véhicules peuvent s'emprunter à titre privé. « Cela dépend des sites car les parkings ne sont pas tous accessibles le week-end, ce qui reste un frein. Dans certains sites, les collaborateurs peuvent aussi louer des VUL pour un déménagement. Les tarifs sont très abordables : 30 euros le week-end pour un modèle électrique, et 60 euros pour un thermique, avec 300 km, essence et péage inclus car les salariés ont une carte carburant dans le véhicule », décrit Alexandre Nepveu.

« Chez Metro France, l'ouverture de la solution à un usage privé en soirée et en week-end contribue à rendre l'autopartage rentable, tout en offrant une solution de mobilité à l'ensemble des collaborateurs du siège et de la halle voisine (un entrepôt) », précise Méline Pouchain responsable CARE de ce grossiste en produits alimentaires et en équipements. Chez Metro, l'offre d'autopartage comprend neuf véhicules (voir le témoignage ci-contre). C'est notamment pratique pour ceux qui disposent d'un véhicule de service deux places et peuvent profiter de cette solution pour emmener la famille en week-end, sans avoir à acquérir un véhicule personnel.

« Les collaborateurs peuvent ainsi découvrir cette motorisation, même s'il reste encore quelques freins. Nous voulons aussi développer une marque employeur positive et cela y contribue. » Céline Colin espère ainsi être plus rapidement dans les clous de la LOM qui impose un quota de 10% de véhicules à faibles émissions lors des renouvellements.

Tester l'électrique

Sur ce sujet de l'électrification, le groupe Orange a pris une large avance. Son parc partagé comprend 3 553 véhicules, pour 24 000 abonnés au service géré par Mobility Tech Green; sur ce total, 852 véhicules sont électrifiés dont 300 électriques à

100%. « Dès le lancement, ce service a intégré plus d'électriques et d'hybrides rechargeables que le reste de la flotte, rappelle Alexandre Nepveu. Et depuis fin 2022, le catalogue pour les véhicules partagés est 100% électrique. Et comme les renouvellements portent uniquement sur du 100% électrique, dès 2026, il ne devrait rester que quelques thermiques ou hybrides réservés aux longs trajets. L'autopartage électrique a plusieurs vertus dont celle de permettre aux salariés de s'habituer à cette motorisation : c'est un bon outil pour la tester et la démocratiser », conclut Alexandre Nepveu. Enfin, l'autopartage connaît une autre évolution : de plus en plus d'entreprises

... aux usages privés

Des collectivités commencent aussi à ouvrir leur solution d'autopartage aux agents pour un usage privé, comme le département de l'Essonne. « Les agents pourront alors emprunter un véhicule électrique le week-end ou en soirée, ou un VUL pour un déménagement, à un tarif très abordable : 15 euros pour une soirée ou 30 euros pour un week-end. Nous sommes en région parisienne et tous les agents n'ont pas de voiture personnelle. Ils pourront aussi disposer d'un véhicule quand leur propre voiture est au garage. Et c'est une façon de rentabiliser la solution », avance Sandrine Lauraire. Une ouverture à laquelle réfléchissent des communes pour offrir à leurs habitants d'emprunter leurs véhicules partagés aux heures creuses, indique à ce propos Alexandre Fournier pour Mobility Tech Green.

Cyrienne Clerc



@ Dimitri Lamour, site Legendre de Bourgbarré (35)

Au sein du Groupe Legendre spécialiste du BTP, l'autopartage a succédé il y a deux ans au fonctionnement en pool au siège rennais. Sept véhicules, dont deux électriques, sont désormais partagés dans trois sites.