

DOSSIER - Rencontres Flotauto Lyon : en attendant la prochaine édition

[+](#) Voir tous les articles de ce dossier

TCO : quels leviers pour baisser les coûts ?

Pour les gestionnaires de flotte, la réduction des coûts doit aller de pair avec l'impératif de verdissement des déplacements et donc des véhicules. Et ce, dans le contexte difficile lié à la crise sanitaire. Nos témoins reviennent sur les leviers à actionner pour éviter la hausse des coûts et faire de ces obligations une opportunité pour optimiser le TCO.

par Houda El Boudrari - 21 décembre 2020 - Magazine N°264



Prévue le 15 octobre 2020, l'édition lyonnaise des Rencontres Flotauto a dû être reportée. Parmi les conférences programmées, voici l'essentiel du contenu de celle sur le TCO.

« Nous sommes en train de vivre une transition écologique à plusieurs vitesses où s'opposent les visions à court terme et à moyen terme du TCO, rappelle Aymar de Lestrang, directeur business

development et innovation d'QEdenred France, éditeur notamment du ticket-restaurant et de la carte carburant QTicket Fleet Pro. Il faudra bien compter une ou deux décennies avant la généralisation de flottes 100 % électriques au sein des entreprises. En attendant, il va falloir optimiser le TCO des véhicules hybrides qui proposent un compromis viable pour les contraintes des responsables de parc, tout en planchant sur des solutions globales de mobilité », anticipe-t-il.



En attendant les flottes 100 % électriques, il va falloir optimiser le TCO des hybrides qui proposent un compromis viable, tout en planchant sur des solutions globales de mobilité. »

Aymar de Lestrage, directeur business development et innovation, Edenred

Thermique ou énergies « vertes »

Car si la mobilité en entreprise devient incontestablement plus écologique, les énergies alternatives restent encore bien loin de supplanter les véhicules thermiques dans le pays du diesel. Sans oublier l'inflation du prix des véhicules « verts » et surtout l'impact de la fiscalité sur un mix énergétique en pleine recomposition. « On ne peut pas exclure le TCO des défis auxquels sont confrontés les gestionnaires de flotte à l'aune des nouvelles mobilités, confirme Daniel Vassallucci. De nombreux sujets viennent s'entrechoquer et compliquer les prises de décision de ces gestionnaires qui doivent prendre en compte de multiples indicateurs », souligne le P-DG du télématicien

QOptimum Automotive.



Nous percevons chez nos clients un intérêt croissant pour la mutualisation des usages de véhicules, notamment parmi les collectivités confrontées aux contraintes de réduction des coûts. »

Daniel Vassallucci, P-DG, Optimum Automotive

Sans oublier non plus la crise sanitaire qui vient renforcer la pression sur les coûts et souvent faire basculer les arbitrages dans le sens des économies. Un constat partagé par la filiale française de

Minimax, spécialiste allemand de la protection incendie (2 milliards d'euros de chiffre d'affaires dans le monde). « L'impact de la crise liée au covid-19 nous a incités à trouver des véhicules avec des TCO moins importants alors que le parc se constituait historiquement de modèles du groupe Volkswagen », témoigne Sandrine Mazzochi, responsable du département achats de la filiale française de Minimax (28 millions d'euros de chiffre d'affaires), soit 150 salariés bénéficiant d'une flotte de 103 véhicules.

Multiplier les pistes de travail

« Sur trois ans, nous devons dégager 150 000 euros d'économies juste en changeant de marques pour les petites catégories, poursuit cette responsable. Nous allons donc désormais faire notre choix chez QPeugeot et QRenault plutôt que parmi les marques premium du groupe Volkswagen. L'objectif est que le catalogue comporte des motorisations essence pour les gros rouleurs, un modèle SUV, un diesel et un hybride rechargeable », expose Sandrine Mazzochi. Et pour générer des gains, cette responsable multiplie les pistes de travail. « Nous avons extrait les assurances et les pneumatiques de la gestion des loueurs pour les traiter en direct. Avec les assurances, nous tablons sur une diminution des coûts de 20 à 30 % grâce au passage en direct par un courtier. Une économie chiffrée à 62 euros par an », anticipe Sandrine Mazzochi.

Dans les car policies, l'irruption du WLTP en début d'année a fait bouger les lignes en tirant vers le haut les émissions de CO₂ des véhicules. Dans ce contexte, selon l'Arval Mobility Observatory publié au printemps dernier, 55 % des responsables de parc envisagent un changement de mix énergétique pour respecter les plafonds de CO₂ dans leur entreprise, alors que 33 % préfèrent augmenter ce plafond. Dans les faits, 30 % des flottes intègrent déjà des énergies alternatives et 55 % l'envisagent d'ici trois ans. Ce baromètre a interrogé plus de 300 gestionnaires de flottes françaises, de toute taille et dans tous les secteurs de l'économie.

Des choix à peser

D'ailleurs, le TCO Scope 2020 de l'Arval Mobility Observatory met en avant les coûts d'usage des motorisations alternatives en raison d'une fiscalité avantageuse. Sur le segment inférieur, le modèle électrique de la Peugeot 208 et la Yaris hybride reviennent par exemple moins cher à l'usage que leurs versions thermiques, quel que soit le kilométrage. Côté VUL, le Kangoo Z.E. électrique a pareillement un TCO plus bas que sa version diesel sur tous les kilométrages étudiés.

« La part des véhicules électriques dans les flottes va tripler dans les prochaines années. Les gestionnaires ont donc intérêt à anticiper leur stratégie d'équipement en bornes de recharge », avertit pour sa part Olivier Lambert, Technical Sales Manager France chez Keba. En tant que fabricant de bornes, ce dernier conseille de mener avant tout une véritable étude des besoins de recharge en kilomètres « à récupérer » et en temps de stationnement. « Pour éviter de coûteux travaux de mise à jour de l'installation électrique, il est préférable de choisir du matériel communicant qui répartira au mieux la puissance selon les besoins. À budget équivalent, cela offre de bénéficier de plus de points de charge et cela limite le risque de ne pas trouver de borne disponible pour les utilisateurs », recommande Olivier Lambert.

Anticiper les bornes de recharge

Proposer suffisamment de bornes de recharge dans le parking de l'entreprise devient donc un enjeu majeur à mesure que les flottes s'étoffent en véhicules électriques. D'autant que le différentiel de prix est important entre une recharge lente pendant la présence des collaborateurs au bureau et une recharge rapide en cours de déplacement.

Plus que jamais, il paraît donc nécessaire de construire une vision précise des trajets des collaborateurs pour orienter les choix énergétiques. Dans ce cadre, la télématique peut permettre d'y voir plus clair en remontant les données de roulage aux gestionnaires, même si seulement 28 % d'entre eux y recourent pour tout ou partie de leur flotte, toujours selon l'Arval Mobility Observatory.

« L'intérêt de la télématique embarquée est de recueillir les données en temps réel plutôt qu'a posteriori, et donc de pouvoir lancer des actions pertinentes de façon beaucoup plus efficace et de faire baisser le TCO de manière très significative », assure Daniel Vassallucci pour Optimum Automotive. Ce télématicien a ainsi identifié huit leviers d'optimisation du TCO en fonction du type de véhicule et du profil du conducteur. « En général, il s'avère plus pertinent de se focaliser sur deux ou trois leviers porteurs du potentiel d'amélioration le plus important. Pour ce faire, il faut procéder à une analyse du parc de véhicules, des profils des conducteurs et du mode de gestion, afin de cibler les actions prioritaires », énumère Daniel Vassallucci.

Impliquer les conducteurs

Reste la question récurrente du comportement routier des conducteurs, un levier actionné pour faire adhérer les salariés à un système de géolocalisation. Grâce à des approches d'accompagnement, la

géolocalisation suscite beaucoup moins de réticences au sein des CSE. « L'analyse de la conduite remonte au gestionnaire de flotte les comportements des conducteurs à risque afin de sensibiliser ces derniers à l'éco-conduite. Cela a bien entendu un impact sur la sinistralité et donc sur les primes d'assurance, mais cela diminue aussi notablement la consommation de carburant et les frais d'entretien », plaide Daniel Vassallucci.



La part de l'électrique dans les flottes va tripler dans les prochaines années. Les gestionnaires ont donc intérêt à anticiper leur stratégie d'équipement en bornes de recharge. »

Olivier Lambert, Technical Sales Manager France, Keba

« Le TCO est composé aux trois quarts du coût du véhicule et pour le quart restant lié au comportement du conducteur. Le fait d'attribuer une carte carburant aux collaborateurs amène à la fois à maîtriser leur respect des règles de gestion et à leur garantir l'accès à des stations à bas prix », argumente Aymar de Lestrangle pour Edenred France. Qui met en avant sa carte carburant Ticket Fleet Pro. Celle-ci cible à la fois les TPE-PME où le taux de pénétration des cartes carburant reste encore faible, et les entreprises déjà équipées avec des cartes de pétroliers pour leur offrir une solution complémentaire, hybride et multi-enseignes. « Pour les TPE-PME, la carte carburant offre également un avantage en termes d'optimisation de la trésorerie et d'outil de reporting », plaide Aymar de Lestrangle. Et en ces temps de crise, il n'y pas de petite économie.

La clé des nouvelles mobilités

Dans ce foisonnement de problématiques, difficile d'aborder tous les sujets simultanément. Il faut donc choisir son combat et se focaliser sur un seul sujet à la fois. « Nous percevons chez nos clients un intérêt croissant pour la mutualisation des usages de véhicules, notamment parmi les collectivités confrontées aux contraintes de réduction des coûts », pointe Daniel Vassallucci pour Optimum Automotive. En soulignant que la mise en place de solutions d'autopartage et de covoiturage amène à repenser globalement la mobilité. « Avec les solutions connectées, il devient aujourd'hui possible et même techniquement très facile de gérer en ligne les plannings de réservation et de restitution, de dématérialiser la gestion des clés, et de bâtir des tableaux de bord efficaces et simples d'utilisation pour fluidifier tout le process », expose-t-il. À réfléchir.

La question sensible des ressources humaines

Dans une démarche d'optimisation du TCO de la flotte, il ne faut pas négliger l'aspect ressources humaines et la sensibilité des collaborateurs dès qu'il s'agit de toucher au véhicule de fonction. « Notre directeur général s'est approprié la communication sur le sujet en sensibilisant les équipes aux enjeux financiers de la gestion de flotte : sur un budget de 1 million d'euros par an, si nous arrivons à dégager 10 % d'économies, c'est déjà énorme ! », illustre ainsi Sandrine Mazzochi pour Minimax. Ce qui n'est pas simple : « L'exercice n'est pas toujours facile car le véhicule premium demeure un atout majeur d'attractivité pour le recrutement. Nous essayons donc de garder un peu de souplesse en optant pour un contrat court qui permet de nous adapter à l'évolution des contraintes réglementaires et environnementales », conclut la représentante de Minimax. Car en ces temps incertains, il s'avère parfois urgent d'attendre...

DOSSIER - Rencontres Flotauto Lyon : en attendant la prochaine édition

[+](#) Voir tous les articles de ce dossier