

Autopartage

DOSSIER - Autopartage électrique : un travail de conviction[Voir tous les articles de ce dossier](#)

Véhicules partagés : moins de coûts et moins de CO2

On le sait, le véhicule le moins cher reste celui que l'on n'a pas, ou plus. Réduire la taille de la flotte en la partageant entraîne donc mécaniquement des coûts moindres. Pour aller plus loin, on peut aussi en profiter pour convertir la flotte aux électrons, ce qui permettra de mener de front la diminution des coûts et celle des émissions de CO2.

par Gwenole Guiomard - 15 novembre 2024 - Magazine **N°303**



Selon ses défenseurs, les intérêts de l'autopartage seraient nombreux. C'est peut-être une lapalissade mais mutualiser des véhicules entraîne avant tout une baisse de leur nombre. Et cela engendre mécaniquement des gains économiques du même ordre, en supprimant les coûts liés à l'acquisition, l'entretien et la gestion des véhicules supprimés.

Pour tirer le meilleur profit d'une mise en partage, le gestionnaire doit en premier lieu réaliser un état des lieux de sa flotte au regard de son usage. Avec l'objectif de repérer les véhicules «

mutualisables », soit ceux qui roulent peu. On peut par exemple retirer d'une flotte classique les véhicules qui parcourent de 5 000 à 10 000 km par an. Plus avant, on peut comptabiliser les véhicules électrifiables, soit les engins qui roulent moins de 200 km par jour. En additionnant le tout, on a entre les mains un rapport qui référence les véhicules « autopartageables » et « électrifiables ».

Moins de véhicules

« Nous estimons qu'un véhicule nous coûte 6 000 euros en moyenne par an. Et nous constatons que les coûts d'un utilisateur de véhicules en autopartage Citiz sont environ quatre fois moins élevés : en effet, nous ne payons alors plus d'assurance, nous sommes facturés à l'usage et nous nous apercevons qu'un utilisateur de Citiz réfléchit à deux fois – il regarde s'il en a vraiment besoin – avant d'emprunter une voiture », expose, pour la ville de Grenoble, Gilles Namur, adjoint aux espaces publics, à la nature en ville, à la biodiversité, à la fraîcheur et aux mobilités. La flotte de la ville de Grenoble est ainsi passée de 562 véhicules en 2023, à 520 en 2024, en faisant appel au prestataire spécialisé Citiz dont le parc comprend environ 200 véhicules proposés en autopartage dans la ville. Au sein du département de l'Essonne, Sandrine Lauraire, cheffe du service de gestion des véhicules départementaux, a en charge 661 véhicules dont 197 en autopartage.

Lire aussi – Autopartage électrique : un travail de conviction

Un usage intensif

Avec l'autopartage en place depuis plusieurs années, cette responsable ne constate pas de diminution de la taille de la flotte. « Nous sommes restés à parc constant, mais nous sommes passés d'un taux d'utilisation de nos voitures de 60 à 75 % », pointe Sandrine Lauraire. En soulignant aussi que l'autopartage fait économiser cinq véhicules par an au département. Une autre manière de faire des économies.

« Quand on développe l'autopartage, il faut aussi en profiter pour électrifier sa flotte, conseille Daniel Vassallucci, dirigeant du télématicien et éditeur de logiciels de gestion de flotte Optimum Automotive. C'est ce que nous prônons et c'est ce que font 90 à 95 % de nos clients qui développent l'autopartage en pool. » Cette démarche reste bien sûr plus difficile pour les flottes totalement mutualisées qui nécessitent des voitures thermiques pour effectuer de longs trajets, mais on peut parier que les nouveaux modèles électriques autoriseront, à terme, ces trajets.

Partager et électrifier

Lier autopartage et électrification peut aussi générer de substantielles économies sur le prix du carburant. « Nous avons mené des études sur ces différents points, avance Daniel Vassallucci. Si l'électrification de sa flotte partagée est intelligemment menée, le gestionnaire doit s'attendre à des économies importantes. En comparant le TCO électrique et le TCO thermique, nous avons démontré que l'électrique évite les malus liés aux rejets de CO2, exempte de l'ex TVS et, surtout, génère un gain de l'ordre de 60 à 70 % sur les coûts de carburant. Certes, pour cela, il ne faut pas recharger sur autoroute et privilégier la recharge sur le lieu de travail et/ou à domicile, avec un remboursement des factures d'électricité aux salariés », détaille Daniel Vassallucci. Sans oublier qu'un véhicule électrique n'émet pas de CO2, qu'il soit partagé ou non.

Plus de partage, moins de véhicules

Selon l'Ademe et son « enquête nationale autopartage 2022 : impact sur les pratiques de mobilité des Français », « l'inscription à un service d'autopartage fait varier à la baisse la possession et l'utilisation de la voiture personnelle : un véhicule en autopartage se substitue ainsi à cinq à huit voitures personnelles, supprime entre 10 000 et 19 000 km avec ces voitures personnelles par an, et libère 0,9 à trois places de stationnement en voirie. » L'étude met aussi en avant que « les autopartageurs sont principalement usagers des modes alternatifs à la voiture individuelle et privilégient les déplacements collectifs ou actifs (marche, vélo). » Ils appartiennent « à des ménages largement non motorisés puisque seulement 26,2 % d'entre eux possèdent une voiture personnelle, contre 81,3 % à l'échelle nationale. Et ils sont 69,5 % à avoir connu une démotorisation dans leur ménage, conséquence de l'utilisation de l'autopartage pour 40 % des autopartageurs. »