

DOSSIER

OBJECTIFS 2022

Collectivités Verdir les flottes, c'est bien, mais c'est encore mieux si ce verdissement peut contribuer à l'objectif de baisse des coûts. Un objectif d'autant plus difficile à atteindre avec des véhicules électriques plus chers à l'achat et bien souvent en TCO. Face à ce constat, les collectivités misent sur le partage des véhicules et parfois sur l'externalisation.

Mutualisation et réduction

Au sein des collectivités, l'électrification massive des flottes amène à la question des coûts et du TCO. « L'acquisition de véhicules électriques pèse sur les investissements mais on s'y retrouve grâce aux économies sur les prix de l'énergie et sur l'entretien, beaucoup moins onéreux. En outre, ces véhicules n'ont que peu de pièces en mouvement. Ils ne tombent donc jamais ou quasiment jamais en panne », avance Thierry Gaudineau, directeur de la propreté urbaine et du parc roulant pour la mairie de Cannes. Une ville à la tête de 448 véhicules dont 46 véhicules électriques, soit 15% du total des berlines et 31% des fourgonnettes.

Le point de bascule ?

« Au départ, le budget de l'électrique est de 30 à 40% supérieur. Mais la hausse des coûts du gasoil et de la maintenance sur les thermiques, et la progression des valeurs résiduelles des modèles électriques nous laissent entrevoir le point de bascule, pronostique Olivier

Rougetet, chef du département marketing véhicules de l'Ugap, la centrale d'achat du secteur public. En revanche, s'il existe une offre large pour les VP, il y a moins de modèles et les prix restent élevés pour les VUL », ajoute-t-il.

De fait, pour l'ensemble des collectivités, les problèmes se concentrent sur le verdissement des fourgons, comme l'indique Benoît Labrune pour la Métropole de Limoges : « Nous restons encore sur du diesel. À l'achat, les fourgons électriques sont bien plus chers que les thermiques. L'autonomie ne suffit pas quand ces véhicules sont chargés et cela pose aussi des problèmes avec la recharge car il faudrait des bornes spécifiques et non standards. » Ce responsable gère un parc de 199 véhicules, électriques à 13% (voir le témoignage page 53).

Un constat partagé par la mairie de Cannes (voir le témoignage page 52) ou encore la ville de Paris. Cette dernière a entre autres recours au GNV pour contourner le problème de l'électrification des gros fourgons, tout en travaillant activement à électrifier sa flotte.



À la tête d'une flotte de 1420 véhicules légers, la Métropole de Lyon compte seize sites fonctionnant en autopartage avec 285 véhicules en pool. D'ici fin 2022, huit nouveaux sites devraient passer à l'autopartage, pour un total de 350 véhicules en pool.

« Avec l'accroissement du nombre de véhicules GNV, électriques et hybrides rechargeables, le TCO ne s'améliore pas. Après le verdissement, mon second objectif est donc de maîtriser les coûts, même s'il faut accepter une certaine augmentation pour avoir une politique RSE vertueuse », expose Hervé Foucard, chef du service technique des transports automobiles municipaux. Sur un total de 2636 véhicules, la ville de Paris s'appuie sur 530 véhicules 100 % électriques, soit au total 720 véhicules propres (voir le témoignage page 52).

Des véhicules à partager

Pour faire face et maîtriser ces coûts, la mutualisation et la réduction du parc demeurent les principaux leviers. Une recommandation faite Olivier Rougetet de l'Ugap, qui met en avant « les tarifs

des véhicules électriques et la hausse globale des prix des véhicules qui atteint 35 % en dix ans. Pour contrôler le budget, il faut donc acheter moins, rappelle ce responsable. L'autopartage représente alors une des principales solutions et nous avons de plus en plus de demandes, notamment pour l'offre du fleeteur Fatec. » Un choix fait par exemple par la région Hauts-de-France.

« Nous avons réalisé en 2017 un audit de la flotte et éliminé les véhicules qui roulaient peu en mettant en place des pools. Actuellement, une quarantaine de véhicules sur les 199 de la flotte sont mutualisés et nous avons baissé de 13 % le nombre de véhicules en parc », confirme Benoît Labrune pour la Métropole de Limoges. « Pour la Métropole de Lyon, l'objectif premier est de rationaliser et de limiter la flotte.

Témoignage

Guillaume Cerdan, responsable du parc,
Métropole de Lyon



Au sein de la Métropole de Lyon, la mutualisation bat son plein avec 24 sites en autopartage d'ici fin 2022. Une démarche qui concerne les véhicules mais aussi les vélos électriques.

« Sur 1 420 véhicules en parc, 285 sont en pool, avec un système électronique d'armoires à clés dans seize sites. Et nous ouvrons huit sites de plus, ce qui devrait porter le nombre de véhicules par-

tagés à 350 fin 2022. Nous avons plus de 300 sites sur la métropole et nous développons l'autopartage sur les plus importants. Un des huit sites supplémentaires est ainsi lié au regroupement de plusieurs services en plein centre de Lyon. La plupart de nos véhicules électriques sont actuellement en pool.

Dans ce cadre, les agents réservent sur internet et badgent pour prendre les clés. Ce système nous permet de bien suivre les usages. Nous savons qui a emprunté un véhicule, à quelle heure et pour combien de kilomètres. Une prochaine étape pourrait être la télématique, un projet à l'étude mais sur le long terme.

Dans chaque pool, nous mettons aussi des vélos à assistance électrique (VAE) en autopartage,

soit 60 unités sur un parc de 140 VAE. Les autres sont gérés directement par les services et une dizaine ont été attribués à des agents qui ont abandonné le véhicule de service pour un deux-roues. Par ailleurs, nous réfléchissons à la possibilité de prendre des cartes d'abonnement pour le service privé de vélopartage local et pour celui d'autopartage. Mais dans certains sites dont nous ne sommes pas propriétaires, les possibilités de parking restent restreintes. »

LA FLOTTE DE LA MÉTRO- POLE DE LYON EN CHIFFRES

1 420 véhicules légers dont
720 véhicules de service,
300 fourgons et un peu plus de
400 fourgonnettes, 140 VAE

“ Huit sites autopartagés supplémentaires ”

À chaque fois que nous entrons dix véhicules en pool, nous en retirons un du parc. Nous avons ainsi supprimé 236 véhicules depuis le début de la mise en pool en 2010», rappelle Guillaume Cerdan, responsable du parc de 1420 véhicules légers (voir le témoignage ci-dessus).

À Paris, l'autopartage a démarré en 2008 avec deux objectifs : diminuer la taille de la flotte et mieux employer les véhicules. « Nous avons supprimé en moyenne trois véhicules de service pour un autopartagé. Actuellement, nous avons 77 véhicules en autopartage. La croissance de ce parc partagé se poursuit, essentiellement quand il y a des regroupements géographiques de sites. Et nous allons surtout continuer à électrifier », anticipe Hervé Foucard.

Les limites de l'exercice

Mais après les efforts déjà menés ces dernières années pour optimiser les flottes, les marges de manœuvre se restreignent souvent pour les collec-

tivités. « Nous arrivons un peu au bout de l'exercice et rationaliser plus devient difficile, constate Thierry Gaudineau pour Cannes. Nous avons 584 véhicules en parc en 2014 et nous atteindrons les 445 fin 2021. Nous avons entamé la mutualisation en 2016, ce qui a permis de créer une dizaine de pools. » Sept de ces pools sont destinés à des services spécifiques, avec 190 véhicules mutualisés, et les trois autres disposent de soixante véhicules partagés entre les services. « Aujourd'hui, 250 véhicules, soit plus de la moitié de la flotte, sont mutualisés », souligne Thierry Gaudineau.

Pour maîtriser les coûts, ce responsable de la ville de Cannes mise toujours sur la mutualisation, mais cette fois des commandes. « Nous entamons une rationalisation des commandes et nous allons passer des appels d'offres groupés à l'échelle de l'agglomération Cannes-Pays de Lérins, ce qui va augmenter les volumes et nous faire bénéficier de meilleurs tarifs », prévoit Thierry Gaudineau.

ET LA LOCATION LONGUE DURÉE ?

À l'image des entreprises, les collectivités vont-elles finir par adopter la location longue durée ? « Nous notons de plus en plus d'appels d'offres de collectivités qui souhaitent se mettre à la LLD. Ce qui favorise un passage à l'électrique avec des renouvellements plus rapides, tout en évitant le vieillissement des véhicules », argumente Guillaume Maureau, directeur général adjoint d'ALD Automotive. À l'image du département du Haut-Rhin, certaines collectivités ont ainsi opté

pour la LLD. Mais pour la majorité d'entre elles, les règles fiscales ne sont pas favorables à cette bascule. Les entités publiques peuvent récupérer la TVA sur les investissements, donc sur l'acquisition de véhicules, mais non sur les dépenses de fonctionnement dont la location fait partie. Pour l'Ugap, Olivier Rougetet met en avant la solution de location moyenne durée « pour tester l'électrique avant de migrer les flottes. Cela permet de convaincre les utilisateurs. »

Dans une optique de rationalisation, l'externalisation peut aussi constituer une piste de travail. « Il y a des marges d'amélioration des coûts en externalisant la gestion et la maintenance. Conserver des ateliers intégrés pour les certains gros utilitaires et véhicules spéciaux reste intéressant financièrement. Mais pour les véhicules légers, l'externalisation auprès de réseaux spécialisés fait de son côté baisser les coûts et garantit une meilleure qualité », argumente Théophile Courau, président du fleeteur Fatec, qui défend son métier.

L'externalisation...

À noter que Fatec a remporté en 2019 le marché de l'Ugap pour la gestion administrative, l'entretien technique et le pilotage stratégique pour les véhicules légers des collectivités territoriales et des établissements de santé (hors véhicules de l'État) et gère plus de 15 000 véhicules.

Illustration avec la Métropole de Limoges. « Nous avons abandonné en 2016 notre atelier mécanique véhicules légers-véhicules industriels et conservé un atelier pour le petit matériel de voirie. Nous avons alors confié la gestion de nos véhicules à ALD, puis à Fatec via l'Ugap », relate Benoît Labrune. Fatec

se charge des cartes carburant, de la maintenance et des réparations, mais la métropole garde la main sur le choix des prestataires. Fatec vérifie aussi les devis, suit les prestations, puis règle pour le compte de son client. « Passer par des garages professionnels nous assure de bénéficier de prestations de qualité alors que les pièces, notamment électroniques, et l'entretien des véhicules se font de plus complexes », complète Benoît Labrune.

... à petits pas

Mais de nombreuses collectivités préfèrent conserver leurs ateliers intégrés et investissent en ce sens. « Nous avons vingt agents qui se consacrent à la flotte, à la gestion mais surtout, dans les ateliers, aux réparations et aux entretiens. Nous allons même acheter une cabine de peinture pour les réparations de carrosserie et donc internalisé cette prestation. Les coûts sont moins élevés », annonce Thierry Gaudineau, à Cannes. Enfin, pour améliorer la maintenance et le suivi de sa flotte, Hervé Foucard compte développer la télématique embarquée. « Mais il nous faut trouver le bon produit. Nous réfléchissons aussi à la meilleure exploitation des données », conclut ce responsable pour la ville de Paris.