



Etude-Action Autopartage des flottes professionnelles

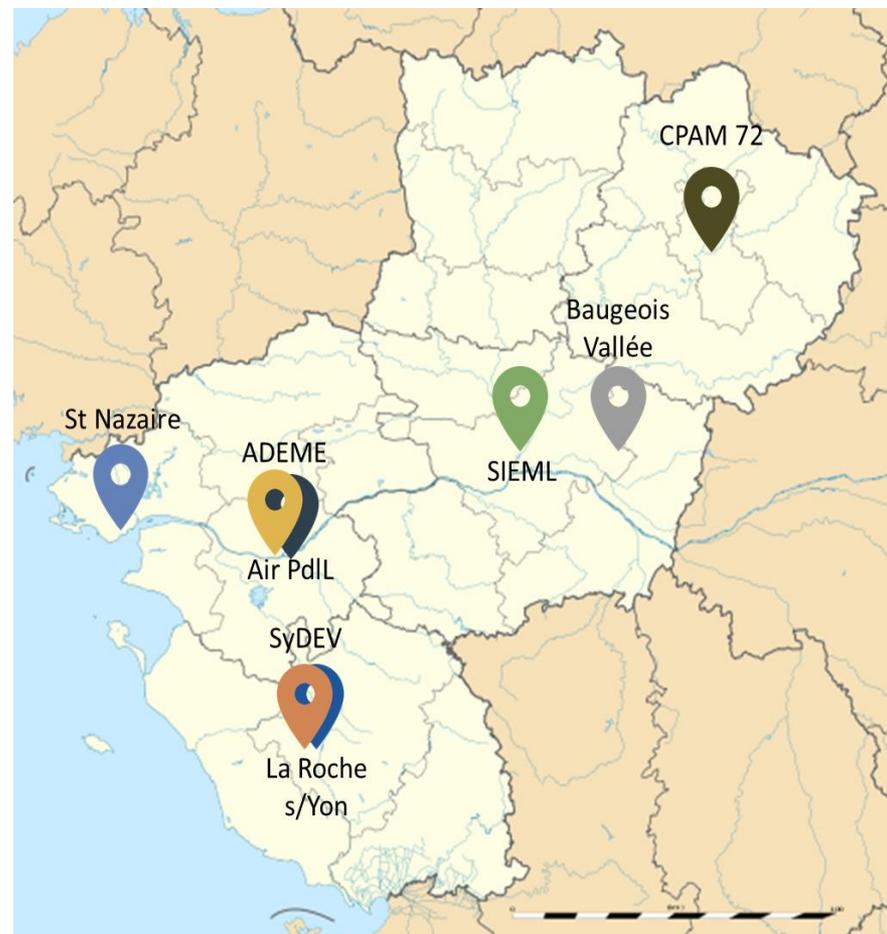
Mardi de l'ORT – 24 novembre 2020



UNE ÉTUDE-ACTION POUR APPRÉHENDER LES ENJEUX DE L'AUTOPARTAGE DES FLOTTES PROFESSIONNELLES

Expérimentation auprès de **8 structures volontaires** (AMI ADEME)

- ▶ Audit du parc automobile et de son fonctionnement
- ▶ Identification des leviers de déploiement de l'autopartage
- ▶ Plusieurs types d'autopartage envisageables :
 - ▶ Niveau 1 : entre plusieurs structures
 - ▶ Niveau 2 : Auprès des collaborateurs (en interne) Pro-Perso
 - ▶ Niveau 3 : ouverture à des usagers externes : autopartage public



LES STRUCTURES ENGAGÉES DANS LA DÉMARCHE

Structure test	Dpt	Niveau 1 Mutualisation avec une autre structure	Niveau 2 Ouverture aux usages personnels des agents	Niveau 3 Ouverture aux usages personnels du public	Nombre de véhicules envisagés à l'autopartage / Nombre de véhicules de la flotte
Syndicat des Energies du Maine et Loire	49		✓	✓	3 / 30
Etablissement de santé Beaujois-Vallée	49		✓		12 / 45
Ville et Agglo de la Roche-sur-Yon	85	✓	✓		- / 244
SyDEV / Vendée Energie / Elise	85	✓	✓	✓	32 / 32
CPAM 72	72	✓	✓		- / 15
ADEME Pays de la Loire	44		✓		3 / 3
Air Pays de la Loire	44		✓		3 / 8
Ville de Saint Nazaire	44	✓	✓	✓	61 / 450

Une diversité de cas pratiques : type de structure, public visé, catégories de véhicules

LES STRUCTURES ENGAGÉES DANS LA DÉMARCHE

Structure test	Diagnostic	Choix du dispositif	Décision de déploiement	Outils opérationnels	Ouverture du service
Syndicat des Energies du Maine et Loire	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
Etablissement de santé Beaujois-Vallée	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	
Ville et Agglo de la Roche-sur-Yon	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
SyDEV / Vendée Energie / Elise	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
CPAM 72	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
ADEME Pays de la Loire	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		
Air Pays de la Loire	<input checked="" type="checkbox"/>				
Ville de Saint Nazaire	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	

VILLE ET AGGLO DE SAINT-NAZAIRE



Autopartage Niveau 1, 2 et 3



177 véhicules / 34 déployés sur le pool Hôtel de ville

- ▶ Renouvellement de l'outil de gestion du parc (véhicules légers) effectué début 2019
 - ▶ Intégration progressive des véhicules dans le système de gestion e-Colibri (MTG)
 - ▶ Equipement en télématique des véhicules, ouverture par badge ou smartphone
- ▶ Parc mutualisé avec la ville et la CARENE
- ▶ Réflexion sur le déploiement d'une solution ouverte au public pour les pools de centre-ville

AIR PAYS DE LA LOIRE



Autopartage Niveau 2 (Pro-Perso)



8 véhicules / 3 en pool et 1 utilitaire / 30 utilisateurs

- ▶ Mise en place d'un agenda partagé et d'un outil de suivi des locations de véhicule
- ▶ Récupération des clés habituelles, véhicule devant être rendu avant les heures de travail. Facturation sur la base d'un forfait + km supp (>0,30 €/km)
- ▶ Prise d'une assurance complémentaire
- ▶ Difficultés avec l'URSSAF dans le montant des tarifs de location : plusieurs échanges qui ont ralenti la mise en œuvre du dispositif.

LEVIERS AU DÉPLOIEMENT DE L'AUTOPARTAGE

Plusieurs **facteurs favorables** au déploiement d'un dispositif d'autopartage dans les parcs professionnels peuvent être soulignés :

- ▶ Des parcs gérés en pool
 - ▶ Des véhicules à énergie alternative (plus je roule mieux je me porte)
 - ▶ Des kilométrages encore trop faibles
- ▶ Des conditions d'accès et une localisation des véhicules adaptés
- ▶ Des outils de réservation déjà en place (gestion de pool , calendrier de réservation)
- ▶ Une demande des collaborateurs (généralement identifiée dans le cadre d'une enquête interne, d'un plan de mobilité-employeur, ...)

FREINS AU DÉPLOIEMENT DE L'AUTOPARTAGE

A contrario, plusieurs **freins** ont été identifiés dans le cadre de l'étude-action :

- ▶ Des difficultés d'accès aux véhicules pour un public externe (Niveau 3), ou en dehors des heures de service pour les collaborateurs (Niveau 2)
- ▶ La nécessité de mettre en place une régie de recette pour les collectivités territoriales
- ▶ La fixation des tarifs de location des véhicules, en lien avec le régime des avantages en nature
- ▶ Les conditions de paiement : retenue sur salaire / chèque / paiement à la réservation
- ▶ Nécessité de prendre une assurance complémentaire selon assureur actuel (certains couvrent déjà l'autopartage)

FAVORISER LE DÉPLOIEMENT DE DISPOSITIFS D'AUTOPARTAGE DANS LES PARCS PROFESSIONNELS

Dans le cadre de l'étude-action, une **boîte à outils** a été construite et va être mise à disposition des structures, publiques et privées, souhaitant déployer un dispositif d'autopartage de leurs véhicules professionnels.

- ▶ Un guide général sur les étapes de mise en œuvre de ce dispositif
 - ▶ Une présentation du fonctionnement
 - ▶ Les conditions de diagnostic de son parc
 - ▶ Les étapes clés
 - ▶ Les démarches à engager
- ▶ Un outil Excel pour appuyer le diagnostic, la définition tarifaire, le suivi des réservations
- ▶ Des outils et documents « type » support
- ▶ Une charte autopartage

GUIDE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

Détail à chacune des étapes de la démarche :

- ▶ Etape 0 : Information / décision
- ▶ Etape 1 : Lancement du projet et sensibilisation en interne
- ▶ Etape 2 : Elaboration du dispositif
- ▶ Etape 3 : Mise en œuvre effective
- ▶ Etape 4 : Suivi et évaluation

A chaque étape :

- ▶ Les tâches à mettre en œuvre
- ▶ Les obstacles éventuels et les leviers pour les dépasser
- ▶ Les personnes / acteurs à mobiliser, en interne et en externe
- ▶ Les 3 clés de succès de l'étape
- ▶ Les indicateurs qui permettent de valider le passage à l'étape suivante

GUIDE GÉNÉRAL DE LA DÉMARCHE

Phase 3

Élaboration du dispositif

10

Objectifs

Cette phase est le noyau dur du travail à réaliser. Il est ici question de construire le dispositif afin de le rendre opérationnel. Il s'agira, à l'issue de cette phase, de disposer des outils et de l'organisation nécessaires au fonctionnement du dispositif d'autopartage.



Les tâches

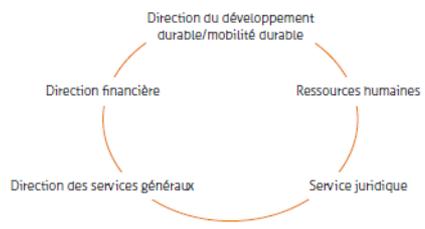
- Réaliser un audit de la flotte pour avoir une vision objectivée de l'usage qui en est fait et des marges d'optimisation (cf Annexe « Outil audit de flotte »)
- À partir de l'audit réalisé et des grands objectifs définis lors de la précédente phase, définir le périmètre du service : types et nombre de véhicules, objectifs quantitatifs et qualitatifs précis
- Définir les horaires de disponibilité et avoir
- Élaborer
- Choisir ou adapter
- Adapter
- Vérifier (cf Annexe)
- Construire le choix de médias
- Établir (Cf Annexe)
- Mettre des sal

Phase 3 : Élaboration du dispositif

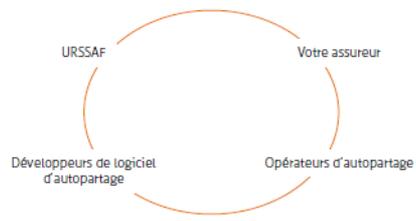
12

Les acteurs

à mobiliser en interne



à mobiliser en externe



Les 3 étapes clés

- **Valider les attendus et les objectifs de la démarche:**
L'étude approfondie du dispositif à déployer doit permettre de disposer d'une vision fine des objectifs (nombre de locations par semaine, nombre d'utilisateurs, impact pour l'organisation).
- **Choisir un mode de gestion du dispositif:**
La gestion peut être externalisée à un opérateur d'autopartage ou rester en interne avec l'appui d'outils parfois très simples (calendrier partagé), ou bien le développement d'outils informatiques plus complexes.
- **Engager un budget:**
Afin d'assurer le déploiement du dispositif sur le long terme, il est essentiel d'y allouer un budget sanctuarisé sur plusieurs années (au moins 3 ans). Au bout de 6 mois, il est déjà possible d'évaluer l'impact du dispositif et d'ajuster les objectifs.

Les indicateurs d'avancement

- « Je dispose d'un budget validé et engagé, qui permet de couvrir les objectifs qui ont été fixés »
- « Le service communication a élaboré un plan de communication et un kit d'outils qui permettront de le déployer »
- « L'assureur et l'URSSAF ont validé le dispositif et ses modalités de fonctionnement »

FICHES ANNEXES

Mettre en autopartage une flotte professionnelle
 Une boîte à outils au service des gestionnaires de parcs automobiles



Note sur les contrats d'assurances à déployer dans le cadre de la mise en autopartage de véhicules professionnels

Dans le cadre de la mise en autopartage de véhicules professionnels, les contrats d'assurance des véhicules doivent évoluer pour couvrir le risque associé aux trajets réalisés en dehors de l'usage professionnel.

Les propriétaires des véhicules sont tenus d'avoir une assurance qui couvre la responsabilité des personnes qui possèdent, conduisent ou sont passagères.

Il est possible de conclure un contrat commun si la flotte est détenue par plusieurs structures.

L'ouverture à l'autopartage d'une flotte n'est pas un problème pour l'assureur. Ce type de contrat a déjà été passé depuis une dizaine d'années par plusieurs assureurs.

Il suppose des ajustements à la marge par rapport à un contrat de flotte classique. Par exemple, il est intéressant de souscrire à une extension de garantie vol qui couvre la disparition d'un véhicule suite à une escroquerie ou d'un abus de confiance. Il faut également bien préciser les termes de ce qu'il recouvre (ce que l'on entend par « conducteur », « assuré », « usage », etc.), et si l'autopartage est ouvert à des conducteurs non-salariés (conjoint des collaborateurs, ou professionnel, grand public, ...).

Les freins qui peuvent être rencontrés sont les suivants :

- Arriver à regrouper dans un même contrat les différents niveaux d'autopartage ;
- Anticiper que la définition du contrat appelle de nombreuses questions quant à son contenu et qu'il prend du temps à établir ;
- Distinguer les éléments qui relèvent du cadre légal (ex : une personne qui détient un permis de conduire étranger a-t-elle le droit de conduire une voiture en France ?) et ce qui relève du ressort de l'assurance.

Ces freins sont levés au cours du dialogue entre l'assureur et l'assuré, dialogue qui revêt ici un caractère essentiel dans la définition du contrat en faisant office de travail partenarial.

Les éléments que le propriétaire de la flotte doit avoir à l'esprit lorsqu'il envisage la partie assurance sont les suivants :

- Le coût de l'assurance ne doit pas être sous-évalué dans le montage économique (on peut l'évaluer à environ 0,04€ du kilomètre roulé en autopartage) ;
- Le niveau de garantie doit être important pour éviter que la perte d'un ou plusieurs véhicules ne pèse pas trop lourd sur le compte de résultat de la structure.

Plusieurs assurances assurent déjà des flottes sur ce fonctionnement et sont habituées à traiter dans le cas de l'externalisation de la gestion du dispositif d'autopartage (à travers une prestation de gestion de flotte intégrant un module d'autopartage, ou à travers la gestion externalisée par un tiers (ex. Clem)), une assurance spécifique aux trajets en autopartage est généralement proposée. Ces éléments doivent être discutés avec le prestataire retenu, et avec l'assureur classique de la structure.

Un dialogue doit donc être engagé avec l'assureur actuel de la flotte de véhicules pour vérifier les ajustements à apporter au contrat. Dans certains cas, les contrats ne demandent aucun ajustement.

Mettre en autopartage une flotte professionnelle
 Une boîte à outils au service des gestionnaires de parcs automobiles



Mettre en autopartage une flotte professionnelle

Une boîte à outils au service des gestionnaires de parcs automobiles

Déclaration d'usage personnel d'un véhicule en autopartage

Cette déclaration est à renseigner avant toute location d'un véhicule de société pour des déplacements personnels. Les conditions de cette location sont définies dans la charte d'autopartage.

Identité du bénéficiaire :
 Nom : _____
 Prénom : _____
 Identifiant entreprise : _____

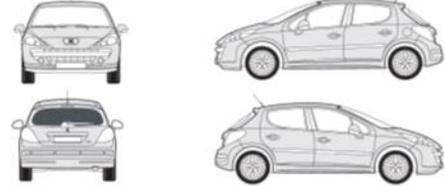
Identification du véhicule :
 Immatriculation : _____
 Marque / Modèle : _____
 Site de remisage : _____

Durée de la location : du ____/____/____ à ____ h ____ du ____/____/____ à ____ h ____

Relevé kilométrique au départ : _____ Km

Relevé kilométrique à l'arrivée : _____ Km

Etat des lieux du véhicule et dégâts observés avant le départ :



Commentaires : _____

Cadre à compléter par la structure à l'issue de la location

Barème kilométrique applicable au véhicule : _____
 Kilométrage parcouru : _____
 Prix de la location : _____

Fait à _____ le ____/____/____
 Signature du bénéficiaire _____ Signature et tampon de la structure _____

Mettre en autopartage une flotte professionnelle
 Une boîte à outils au service des gestionnaires de parcs automobiles



Note juridique et fiscale sur les conditions de déploiement d'un dispositif d'autopartage de véhicules professionnels

v.1. 30.10.20

Dans le cadre de la mise en autopartage de véhicules professionnels, certains points juridiques et fiscaux doivent être soulevés, notamment dans le cas des structures publiques.

La compétence des structures portant le dispositif d'autopartage

Pour mettre en œuvre leur opération d'autopartage, la question de la compétence n'est pas uniforme pour toutes les structures concernées.

La question de la compétence est particulièrement complexe dans le cadre d'une structure publique. En effet, dans le cadre de l'ouverture de l'usage de la flotte à un niveau 3 (ouverture à tout public), les collectivités doivent respecter les règles de la liberté du commerce et de l'industrie et du droit à la concurrence, impliquant la réalisation d'une étude de marché démontrant l'intérêt général du service ou la non-existence d'une offre similaire sur le territoire.

Pour une structure publique compétente, plusieurs modes de gestion du dispositif d'autopartage sont possibles :

- ▶ **La régie**, et l'intégration du service à travers la mise en place d'un SPIC (Service Public Industriel et Commercial) puisque l'activité génère des recettes. La collectivité doit alors créer un budget annexe dédié à cette activité, sur lequel elle est soumise à l'impôt sur les sociétés. Par exemple, l'Agglomération de Belfort est l'une des seules à avoir créé sa régie d'autopartage (Citeo). C'est le Syndicat Mixte des transports en commun qui a intégré au sein de ses activités ce service qui est accessible à travers une carte unique.
 - ▶ **La délégation de service public** : la collectivité met à disposition d'un opérateur privé ses véhicules et ses places de stationnement (ou l'opérateur fournit ses propres véhicules). L'opérateur se rémunère sur la marge faite par l'activité. Par exemple, la Métropole Nice Côte d'Azur a passé une DSP « Autobleue » autopartage (l'une des seules en France). Le passage en DSP nécessite de trouver un modèle économique rentable pour que des opérateurs économiques se positionnent. Les avantages sont cependant importants puisque la collectivité n'a rien à gérer et perçoit une redevance annuelle qui vient alimenter son budget transport. Le risque du service est également transféré complètement.
 - ▶ **La création d'une société dédiées (SCIC, SEM, SPL) :**
 - o SCIC : la collectivité lance un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour s'associer à des opérateurs privés de type Citeo ou Clem.
 - o SEM ou SEMOP : la collectivité crée une société dont le capital sera à majorité public (51 %) avec des partenaires privés (banques, CDC, opérateur privé d'autopartage si SEMOP).
 - o SPL : si le service est proposé sur un territoire vaste, le service peut être porté par l'association de plusieurs territoires au sein d'une structure 100% à capitaux publics, qui passe un contrat de prestation avec un opérateur privé.
- Besangon, Poitiers ou des régions comme Auvergne-Rhône-Alpes se sont associées au réseau coopératif Citeo pour développer des services d'autopartage associant collectivités, acteurs de l'économie sociale et solidaire, usagers et salariés. Implanté dans 90 villes de France, dont certaines grandes agglomérations (Lyon, Bordeaux, Toulouse), Citeo met à disposition des

Merci pour votre
attention

Guillaume LE CLERCQ
06 12 73 97 34
Guillaume.leclercq@ajbd.fr

ajBD

21, rue Bergère
75009 PARIS

01 71 93 56 56

ajbd@ajbd.fr

ajbd.fr