Nouvelles mobilités au service des flottes

© Leslie Auzèmery rédactrice en chef (L'automobile & l'entreprise) (Illustration D.R.)

Face à l'urbanisation intense et à la congestion des villes, jamais la mobilité urbaine n'a été aussi diversifiée. Auto-partage, covoiturage, vélo et trottinettes, ces nouveaux usages, qui se sont imposés dans la sphère privée pour répondre au besoin d'hyper accessibilité, séduisent les entreprises. Elles y voient le moyen de répondre aux enjeux écologiques, d'optimiser la gestion de leur parc et d'améliorer la qualité de vie au travail de leurs salariés. Autant d'éléments intrinsèquement liés qui laissent entrevoir un bel avenir aux nouvelles mobilités.

Le Gouvernement a pris les devants : depuis le 1er janvier dernier, les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site se doivent d'élaborer un plan de mobilité (PDM) pour faciliter les déplacements de leur personnel et encourager l'utilisation des transports en commun ou le recours au covoiturage via des dispositifs interentreprises. Cette mesure, inscrite dans la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), favorise ainsi l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et s'inscrit dans une démarche qualité ou dans un système de management environnemental.

Parce qu'aujourd'hui nouvelles mobilités et environnement sont indissociables. Face à la pollution de l'air devenue un véritable enjeu de santé publique, les pouvoirs publics incitent les collectivités à prendre des mesures interdisant la circulation des véhicules les plus polluants. D'ici à fin 2020, quinze agglomérations créeront des zones à faibles émissions (ZFE) en France, et l'État envisage d'autoriser les grandes villes (plus de 100.000 habitants) à créer un « tarif de congestion » sur leur territoire. Autrement dit, pour « l*utter contre la pollution et les nuisances environnementales* », la future loi d'orientation des mobilités (LOM) instaurerait des péages urbains, limitant de facto la circulation automobile dans les cœurs de ville concernés.
Qu'on se le dise : la voiture n'est plus reine en ville, et ces mesures vont venir compliquer le quotidien des professionnels. Alors que les parcs automobiles représentent une dépense majeure dans les budgets, bien souvent le deuxième poste de dépenses après les salaires, les entreprises ont tout intérêt à réfléchir à la rationalisation de leur flotte et des déplacements dus à leurs activités propres, afin de favoriser une utilisation raisonnée des véhicules sur leur territoire. Pour pouvoir se déplacer dans le cadre professionnel, plusieurs solutions s'offrent alors : promotion du vélo, auto-partage et covoiturage avec une garantie de retour, mais aussi micro-mobilité qui remporte déjà un franc succès dans la sphère privée. Les entreprises disposent des leviers les plus directs pour réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et améliorer le bien-être de leurs salariés.

Auto-partage et covoiturage : la fin de l'autosolisme

Pour arriver à une mobilité raisonnée, il ne suffit pas de remplacer le parc de véhicules existants par des voitures plus propres. Le « verdissement » des flottes va de pair avec le développement de l'auto-partage et du covoiturage, et ce d'autant plus que l'offre de transport public arrive à saturation dans la plupart des grandes villes. Alors qu'actuellement le taux de remplissage des véhicules est de 1,1 personne, faire passer ce chiffre à 2 entraînerait une réduction immédiate du trafic de 30 %. Rappelons également

que 90 % des voitures de société ne sont affectées qu'à un seul conduc-teur pour un temps d'utilisation estimé à seulement 40 %. C'est pourquoi de plus en plus de sociétés font le choix du partage des ressources. Objectifs : réduire la taille et les coûts des parcs automobiles tout en proposant de nouveaux services aux collaborateurs. L'auto-partage permet ainsi d'occuper les véhicules qui 60 % de leur temps restent stationnés sur des parkings et perdent de la valeur. Du fait de leur métier, les Loueurs Longue Durée se sont vite positionnés sur le sujet. « *Chez Athlon, Car2Use a été lancé en 2016, inspiré de l'initiative de notre maison-mère située aux Pays-Bas. Avant de le proposer à nos clients, le service a été éprouvé en interne. Nous avons mis à disposition cinq véhicules – deux électriques et trois thermiques – en partenariat avec d'autres entreprises présentes sur notre site* » explique Bruno Morizur, directeur général. « *Ils sont utilisés à titre professionnel bien sûr, mais aussi à titre privé, dit-il. Nous remarquons que l'usage est régulier et aujourd'hui l'auto-partage est totalement intégré dans le quotidien de nos collaborateurs. C'est une opportunité et un levier pertinent pour revoir notre rapport au travail et aux déplacements, tout en rationalisant les flottes.* » Car les bénéfices peuvent être importants : jusqu'à 30 % de diminution du parc existant et 50 % de réduction des frais kilométriques. L'auto-partage est aussi susceptible de réduire le nombre de véhicules possédés au niveau individuel, conduisant les salariés à se démotoriser et à raisonner en usage. « *Nos clients qui mettent en place l'auto-partage permettent à leurs salariés de ne plus utiliser leur propre voiture* » souligne Jean-François Codina, directeur des nouvelles mobilités d'Arval France. Qui ajoute : « *Ils optimisent dans le même temps l'usage des véhicules à occupation faible. C'est une solution sur laquelle nous travaillons depuis plus de sept ans et que nous avons testée pendant un an en interne, pour arriver il y a trois ans à une expérience totalement digitale.* » En parallèle, le loueur a souhaité offrir à ses 1.300 collaborateurs une autre solution de mobilité : le covoiturage. « *Nous avons noué un partenariat avec Klaxit en 2017. Les tests sont concluants : en un an, 20 % des salariés se sont inscrits sur la plate-forme et 60 % d'entre eux covoiturent régulièrement. Nous proposons aujourd'hui ce service à nos propres clients dans le cadre d'une offre globale de mobilité* »,

© Photo D.R.

indique Jean-François Codina. Convivial et économique, ce nouveau mode de transport constitue aujourd'hui une solution de mobilité professionnelle à part entière. Flexible et instantané, ce service à la tarification transparente séduit les employeurs. Il peut également s'inclure dans un partenariat plus global.
À Toulouse, Karos déploie sa solution dédiée aux entreprises auprès des 38.000 salariés du pôle aéronautique, en partenariat avec Tisseo et Transdev. « *Ce système intermodal comprend le covoiturage, les lignes de transport en commun du réseau urbain (métro, tram, bus) ainsi que les navettes privées des différentes entreprises du pôle pour offrir une meilleure desserte des sites tout en réduisant les émissions de CO2* » rappelle Olivier Binet, cofondateur et président de la société. Et de poursuivre : « *Dans cette logique, le collaborateur passager bénéficie de la gratuité des trajets covoiturés avec son forfait transport. Pour inciter les personnes à utiliser le covoiturage, nous garantissons le retour en cas d'imprévu, et les entreprises mettent à disposition des places de parking réservées.* » Depuis octobre, déjà plus de 1.000 utilisateurs avec 92 % d'opportunités de covoiturage ont été enregistrés. « *Les bénéfices sont importants pour les entreprises, qui suivent en temps réel les performances du service et les gains*

N.V.E.I. : une réglementation floue… mais plus pour longtemps !

Le marché de la micro-mobilité est dynamique, mais son potentiel est freiné par l'incertitude réglementaire. « *Les nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI) tels que la trottinette électrique ont aujourd'hui séduit plus d'un million et demi de Français. Toutefois, leur utilisation croissante a entraîné une hausse de 23 % des blessés selon la Sécurité routière* » explique Laurence Raigneau, responsable des nouvelles offres directes chez Aviva France. « Se posent alors plusieurs questions en termes d'utilisation comme de sécurité. Car, bien que jugés pratiques et écologiques, ces engins sont considérés comme risqués, et les Français connaissent mal les règles applicables à leur usage », poursuit-elle. Le Code de la route ayant été construit par rapport à la voiture et au vélo, les NVEI n'y trouvent pas de définition et d'encadrement clairs.

« *Actuellement, les véhicules non immatriculés et allant à plus de 25 km/h sont interdits sur la voie publique. Une tolérance est toutefois accordée sur les trottoirs si les engins respectent une limite de circulation de* ***6 km/h****, précise Laurence Raigneau. Ceux roulant entre* ***6 et 25 km/h*** *peuvent emprunter les* ***pistes cyclables*** *ainsi que les zones tolérant les vélos. Enfin, la* ***circulation*** *est* ***interdite sur*** *la* ***route*** *pour tous les véhicules qui ne sont pas immatriculés ou homologués. Seuls les vélos font exception à cette règle, par dérogation officielle.* » Dans les prochaines semaines, la LOM viendra border ces usages en leur donnant un cadre réglementaire plus précis. Selon la puissance des moteurs, certains engins pourront être autorisés à rouler sur la chaussée. L'utilisation des pistes cyclables sera également privilégiée.

environnementaux, mais aussi pour le personnel avec une économie moyenne de 28 minutes sur les trajets domicile-travail et de 72 euros par mois sur le budget automobile », complète Olivier Binet. Quant aux réticences à partager un petit espace avec des personnes inconnues, pour le président de Karos le frein n'est pas insurmontable. « *Rapidement on s'aperçoit que le covoiturage est un moment d'échange et de convivialité. Les premiers retours sont très positifs. C'est un peu comme un réseau social sans la barrière digitale* », conclut-il.

La micro-mobilité, future star des entreprises ?

Si la micro-mobilité s'est d'abord fortement démocratisée dans les usages privés, elle s'installe aujourd'hui, toujours de manière partagée, dans les entreprises. Les offres se multiplient, encourageant les professionnels à adopter ces Nouveaux Véhicules Électriques Individuels (NVEI). Comme pour l'auto-partage et le covoiturage, ils permettent aux collaborateurs d'optimiser leur temps de trajet et d'envisager leurs déplacements différemment. Là encore plusieurs solutions sont déployées par les loueurs, à l'image d'Arval France qui propose déjà un service de vélos à assistance électrique en auto-partage. « *C'est un moyen de mobilité qui rencontre un franc succès. Aujourd'hui, nos clients nous sollicitent pour des financements LLD avec les services complémentaires pour des vélos de fonction. Nous travaillons donc à l'évolution de notre offre mais aussi au déploiement d'autres engins* », confie Jean-François Codina.

En effet, Arval France explore actuellement l'environnement de la trottinette. Mais en l'absence de réglementation claire, le groupe se contente d'observer et tester en interne. D'autres, en revanche, ont choisi de se lancer dans l'aventure en ciblant seulement les entreprises, preuve du développement de ce marché. C'est le cas de Mobistreet, qui a déjà déployé sa solution en test dans deux grandes sociétés : Orangina et Danone. « Chez eux, nous répondons à un vrai problème de mobilité. Les locaux, situés à Neuilly, sont à quinze minutes à pied du premier métro, et notre solution est un vrai plus pour les salariés » atteste Arnaud Mailhé, co-fondateur de la start-up. Qui ajoute : « *En deux mois, on compte déjà 40 utilisateurs réguliers pour 500 rides effectués.* »

Calqué sur l'auto-partage, le fonctionnement du service est simple : une flotte de trottinettes est mise à disposition des salariés, qui peuvent vérifier la disponibilité des engins et déverrouiller le meuble de rangement à l'aide d'une application smartphone. « *Les entreprises ont le choix entre prendre en charge la totalité du service ou faire payer une partie de la mobilité, à hauteur de 50 centimes pour deux heures ou 1 euro la journée. L'idée étant de rester en dessous du prix d'un ticket de métro* », précise l'entrepreneur. Mobistreet fournit un service clés en main : produit, accessoires, meuble de recharge, formation des collaborateurs, SAV, application de gestion de flotte et assurance. La jeune entreprise vient de réaliser une nouvelle levée de fonds avec l'objectif de déployer 1.500 trottinettes chez 100 clients en Ile-de-France d'ici à fin 2019.

Mais dans ce marché en pleine croissance demeure toutefois un frein. Comme souvent, la révolution précède la législation, et aujourd'hui beaucoup de ces engins, qui parfois dépassent les 30 km/h, circulent de manière un peu anarchique. Il s'agit alors de mieux encadrer leur utilisation et de définir leur place sur la chaussée et les trottoirs. Élisabeth Borne, ministre des Transports, a déjà pris position, et une réglementation viendra enrichir la future loi d'orientation des mobilités. En attendant, les NVEI sont toujours soumis aux règles de circulation relatives aux piétons (C.F. encadré).

Forfait mobilité : une nouvelle façon de se déplacer

Face à cette diversité croissante de l'offre de mobilité, l'idée émerge de réunir en un seul forfait une offre unique et illimitée alliant les transports en commun, les moyens de déplacement partagés et l'utilisation des NVEI. L'objectif poursuivi étant d'inciter les Français à abandonner leur voiture personnelle. Des exemples d'envergure sont déjà à l'œuvre à Helsinski (Finlande) et bientôt à Stockholm (Suède). Mais concernant la France la mise en place de ce type de solution semble bien plus complexe. Le Gouvernement propose simplement de donner aux autorités locales « des outils » pour favoriser le covoiturage, tels que l'aménagement de voies réservées aux véhicules transportant plusieurs personnes. Aussi, la création d'un « forfait mobilité durable » interviendra dès 2019 : les entreprises pourront contribuer aux frais de déplacements domicile-travail à vélo ou en covoiturage de leurs salariés pour un montant pouvant aller jusqu'à 400€. Facultatif, il remplacera l'indemnité kilométrique. L'État, entant qu'employeur, va mettre en place ce forfait d'un montant de 200€ pour tous les agents de la fonction publique d'État à partir de 2020.

En parallèle, les sociétés qui proposeront à leurs salariés des flottes de vélos (électriques ou non) pourront réduire du montant de leur impôt sur les sociétés « *les frais générés par la mise à disposition de vélos, dans la limite de 25 % des frais engagés pour l'achat ou l'entretien de la flotte* ». Le Gouvernement a également décidé d'introduire le vélo dans le barème kilométrique fiscal, permettant aux professionnels de se faire rembourser les frais supportés au même titre que s'ils avaient utilisé une voiture ou un deux-roues motorisé.

Si l'on ne peut éviter le développement des mobilités sous toutes leurs formes, on doit cela dit tout faire pour qu'elles soient moins coûteuses, plus propres, fiables et sûres. Mais pour y parvenir, les pouvoirs publics et les acteurs de ce marché auront un autre défi à relever : celui de l'ouverture et de la collecte de données ! À suivre…

LESLIE AUZÈMERY
Rédactrice en chef
de L'Automobile & L'Entreprise

La mobilité en France

756 milliards de voyageurs-kilomètres en 2016 (+ 1,1 % vs 2015)
42 millions de véhicules
25 millions de vélos
75 % des trajets domicile-travail se font en voiture, souvent en solo
1/3 de la pollution atmosphérique est lié aux rejets des voitures
15 % des Français utilisent le covoiturage
15 % envisagent l'auto-partage comme moyen de transport principal ou secondaire
200 kg de CO_2 par an et par personne évités grâce à l'auto-partage
35 % de croissance pour le marché de la trottinette électrique en 2017

Sources : CNPA / Insee / Ademe / ING « Unlocking Carsharing »