

TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 1^{ère} CLASSE

Examen professionnel d'avancement de grade

SESSION 2015

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS

ÉPREUVE ÉCRITE :

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : SERVICES ET INTERVENTION TECHNIQUES

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- ♦ Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier** ne doit apparaître dans votre copie.
- ♦ Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 28 pages

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant

Vous êtes recruté(e) en tant que technicien principal territorial de 1^{ère} classe comme chef du service logistique du centre technique communautaire de la Communauté de communes de TECHNICO (25 000 habitants), située dans une zone rurale de montagne.

Ces dernières années, l'augmentation exponentielle du coût global des automobiles et des engins de la Communauté de communes amène à réfléchir à la question pour maîtriser les budgets affectés qui sont de 800 000 euros annuels pour 100 véhicules et engins.

Dans un premier temps, le directeur du centre technique communautaire vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique présentant les différentes modalités de gestion d'un parc automobile avec leurs avantages et inconvénients.

10 points

Dans un deuxième temps, à partir du document 1 et de vos expériences, vous proposerez un plan d'action pour optimiser la gestion du parc communautaire dans le respect du développement durable.

10 points

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

Liste des documents :

- Document 1 :** « Le bilan du parc et les demandes » – *Le chef du garage – Document interne de la Communauté de communes de TECHNICO* – Septembre 2014 – 3 pages
- Document 2 :** « Parc automobile : une gestion optimisée, c'est possible ! » – *Martine DORIAN – La Gazette des communes* – 24 janvier 2011 – 3 pages
- Document 3 :** « Gestion de la flotte automobile : Saint-Fons (69) opte pour la location longue durée » – *localtis.info* – 10 novembre 2004 – 3 pages
- Document 4 :** « Collectivités, quels véhicules pour votre commune ? » – *Flotauto.com* – 14 juillet 2004 – 3 pages
- Document 5 :** « Les véhicules électriques et hybrides » – *avem.fr* – consulté le 30 juillet 2014 – 7 pages
- Document 6 :** « Les PME optent pour le sur mesure » – *flotauto.com* – 30 septembre 2010 – 7 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

DOCUMENT 1

« Le bilan du parc et les demandes » – *Le chef du garage* – Document interne de la Communauté de communes – Septembre 2014

La Communauté de communes de TECHNICO possède 100 véhicules et engins décomposés comme suivant :

- 17 véhicules légers en moyenne 12 ans
- 24 véhicules utilitaires en moyenne 20 ans
- 20 fourgons en moyenne 10 ans
- 8 camions poids lourds en moyenne 20 ans
- 16 engins autoportés tracteurs et tondeuses en moyenne 10 ans
- 15 engins divers dont 2 balayeuses 5 m³ et 1 m³, 2 motocrottes, un tracto-pelle, une mini-pelle et une nacelle poids lourds

LISTE DES VEHICULES ET DU MATERIEL A REMPLACER POUR 2015

Véhicule Utilitaire 3 21 ans

Ce véhicule RENAULT Express de 1994 a 240 000 kilomètres et doit être remplacé.

Véhicule Utilitaire 5 19 ans

C'est un CITROËN C15 de 1996 et avec 120 000 kilomètres qui aurait besoin d'une réfection moteur.

Véhicule Utilitaire 8 19 ans

Ce véhicule RENAULT Express de 1996 a 250 000 kilomètres. Il doit être remplacé. Il est en très mauvais état.

Fourgon 1 25 ans

Ce véhicule RENAULT Master essence est de 1990 et il a 125 000 kilomètres. Il consomme énormément. Un véhicule diesel serait plus approprié.

Fourgon 4 11 ans

C'est le camion de la tournée de la voirie, de 2004 et qui a 100 000 kilomètres. Il serait remplacé par deux petits véhicules électriques (l'état offre une prime de 5 000 euros par véhicule) ce qui éviterait de voir le personnel être à 4 ou 5 personnes dans un camion. De plus, nous pourrions attribuer ce véhicule à la brigade verte car c'est un double cabine. Nous pourrions aussi éliminer un camion du bâtiment : celui des maçons que nous attribuerions au service des espaces verts en remplacement d'un de leur véhicule.

Fourgon 11 21 ans

Ce véhicule RENAULT Trafic de 1994 a 200 000 kilomètres. Il est en très mauvais état de carrosserie.

Fourgon 12 22 ans

Ce véhicule RENAULT Trafic tollé de 1993 a 165 000 kilomètres et est en très mauvais état. Il doit être absolument remplacé.

Camion 2 20 ans

Ce véhicule de 1995 a 200 000 kilomètres. Il a été acheté d'occasion. Il ne peut pas faire de longue distance, consomme de l'huile et de l'eau, ne peut pas monter à la station pour les manifestations sous peine de panne. Nous devrions acheter un véhicule plateau adapté pour

un travail de manutention.

Camion 3 26 ans

C'est un véhicule RENAULT en camion benne de 1989 avec un kilométrage de 300 000. Ce véhicule doit être impérativement changé. Le service des mines nous a assurés que si nous ne faisons pas d'énormes réparations, il ne l'accepterait plus pour la circulation. Nous pourrions prendre un véhicule plus petit pour le remplacer et ainsi arrêter la location.

Camion 6 27 ans

Ce véhicule de 1988 a 250 000 kilomètres. Il a été acheté d'occasion avec un fort kilométrage. Des réparations vont s'imposer et un remplacement serait judicieux.

Le rapport du service Garage de la Communauté de communes

Coût du parc véhicules – Carburants – Consommables – Réparations – Locations – Immobilisations – Conclusions - (Année 2014)

I – Acquisition de véhicules

- 1 véhicule Citroën 5 places (Gardiens de ville)
- 1 fourgon Renault Trafic (Château Fort)
- 1 véhicule Citroën (Cinéma)
- 1 motocrotte NARD (Voirie)
- 1 grue auxiliaire avec un camion poids lourd (Jardins)
- 1 transformation de 2 pikou, mise aux normes (Voirie)
- 1 tracteur d'occasion (Brigade verte)
- 1 broyeur (Brigade verte)
- 1 véhicule d'occasion koléos (Communauté de communes)
- 2 véhicules électriques (1 pour les Jardins et 1 pour la Voirie)
- 1 Némoto Citroën (Voirie)
- 1 Némoto Citroën (Garage)
- 1 épareuse (Voirie)
- 1 tracteur de 100 CV pour l'épareuse (Voirie)
- 1 véhicule Citroën (Parking)
- 1 tracteur de 80 CV (Espaces verts)
- Total 400 000 euros

II – Les carburants

La consommation de carburant s'élève à un montant de 100 000 euros pour tous les services de la Communauté de communes.

III – Les consommables

Les consommables concernent les filtres à huile, les pneumatiques, les huiles moteur, hydrauliques, de pont, etc..., les liquides de refroidissement, les pièces pour effectuer les réparations en régie et du petit matériel de réparation (pincettes, clés plates, etc...). Le montant des consommables s'élève à 80 000 euros.

IV – Les réparations

des véhicules agricoles, des poids lourds, les réparations électroniques sont effectuées à

l'extérieur car nous n'avons pas le matériel ni le personnel permettant de faire les réparations. Le montant des réparations s'élève à 70 000 euros.
Il faut rajouter les réparations concernant le petit matériel (débroussailleuse, tondeuse, tronçonneuse). Le montant est de 30 000 euros.

V – Les locations

Le montant des locations de divers matériels de la Communauté de communes (nacelle, camion, pelle mécanique, chargeur, compacteur, etc...) s'élève à 120 000 euros.

VI – Les immobilisations

Pas de données disponibles

VII – Optimisation sur le budget

En conclusion

A – Il faudrait remplacer les véhicules anciens car ils sont trop onéreux. Il faudrait acheter des véhicules neufs. Dans cette hypothèse, il serait possible de réaliser des économies sur la gestion du parc.

B – Actuellement, nous louons des véhicules pour la Brigade verte. Le prix de cette location nous paierait les véhicules au bout de trois ans. Nous réaliserions une économie certaine.

C – Nous avons actuellement des véhicules à essence qui sont anciens et qui consomment énormément. Si nous les remplaçons, il serait possible de diminuer la consommation de carburant de façon importante.

TOTAL GENERAL => 800 000 euros

(Coût du parc achats véhicules + Carburants + Consommables + Réparations + Locations)



Parc automobile

Une gestion optimisée, c'est possible !

Par Martine Doriac - 24 janvier 2011

Selon la Fédération des maires des villes moyennes qui a réalisé une enquête auprès de ses adhérents, la gestion d'un parc automobile peut être optimisée.

Sujet sensible, l'optimisation de la gestion d'un parc automobile est possible, comme le suggère l'enquête de la Fédération des maires des villes moyennes (FMVM), publiée en mai 2010, en jouant sur sa taille et le dimensionnement du personnel affecté à sa gestion et à son entretien. Son efficacité dépend surtout de la disponibilité des véhicules et du coût de leur entretien. Son dimensionnement tient aux compétences de la collectivité, à ses effectifs, à la politique d'attribution de véhicules, à la géographie des services, à l'éventuel remboursement de frais pour usage de véhicule personnel et à la mutualisation entre services ou « pool ». Concernant son entretien, les choix portent sur l'âge moyen du parc, son plan de renouvellement et la possibilité de sous-traitance à proximité. Le fait de responsabiliser les utilisateurs, de suivre la sinistralité et de maintenir les compétences des mécaniciens et l'équipement du garage intervient dans la décision de conserver ou non un garage interne.

Valorisation.

L'optimisation passe ainsi par un renouvellement tous les quatre à six ans des véhicules pour éviter les pannes, alors que la moyenne s'élève, d'après l'enquête, à huit ans et demi. Souvent surdimensionnés, les effectifs s'optimiseraient avec un mécanicien pour cinquante véhicules. Or le ratio constaté est proche de un pour quinze à vingt-cinq. L'usage de voitures propres, qui, outre leur exemplarité, ferait diminuer la consommation de carburant, reste limité. Plus la collectivité est grande, plus l'effort est important. Mais toute remise à plat se révèle complexe. « Il y a du symbolique et de l'opérationnel à manier avec précaution. La logique voudrait qu'un service sédentaire n'ait pas de véhicule. Toutefois, celui-ci peut devenir un outil de management et de valorisation d'un agent à qui l'on demande une souplesse horaire », relève le consultant Arnaud Desclozeaux (lire l'avis d'expert).

S'agissant des collectivités de taille moyenne, la location longue durée semble peu utilisée, car elle ne permet pas de récupérer la TVA. Les décotes sont élevées lors de restitutions de véhicules malmenés. Elles préfèrent acheter leur flotte, quitte à externaliser la gestion et l'entretien. Pour suivre les réparations et les facturations, la présence d'un gestionnaire ou d'un chef-mécanicien interne paraît indispensable.

Externalisation.

C'est le cas à Epernay (25 000 habitants, 600 agents, Marne) qui confie à l'extérieur l'entretien et la réparation de plus de cent vingt véhicules. Il en coûte 550 000 euros, dont 200 000 euros en carburant. Pour limiter les frais, le

responsable du parc automobile effectue le petit entretien et coordonne les réparations. « C'est un professionnel, il connaît le coût d'une intervention : on ne peut pas nous facturer du temps en plus. Entretien nous-mêmes la flotte serait trop coûteux, car il nous faudrait investir dans des valises électroniques », souligne Hélène Devanlay, directrice des achats et des marchés publics. Dans cette ville de Champagne-Ardenne, les véhicules sont renouvelés au bout de sept ans, avec l'objectif de les changer à cinq ou six ans. Des voitures sont mutualisées à l'hôtel de ville, avec réservation et remise de clés et papiers à l'accueil. « Cela fonctionnerait encore mieux s'il y avait davantage de véhicules mutualisés. Et entre sites, c'est compliqué », confie Hélène Devanlay.

Pour sa part, Vienne (30 000 habitants, 650 agents, Isère), qui dispose de 159 véhicules (73 utilitaires, 38 berlines et des véhicules spécifiques), a trouvé un compromis entre l'entretien et les réparations courantes en régie, et des réparations plus lourdes externalisées. L'équipe comprend un chef de garage, trois mécaniciens ainsi qu'une secrétaire, depuis peu, à plein temps pour optimiser un nouveau logiciel qui permet le suivi des réparations et de la consommation de carburant (260 000 euros sur un budget de 560 000 euros). « Etre propriétaire de son parc reste un choix judicieux, car la location d'engins spéciaux est délicate. Employer des mécaniciens aussi, car une vidange coûte cher dans le privé », explique Gilles Gaviot-Blanc, directeur général des services techniques (DGST).

Pool.

Un parking proche de la mairie de Vienne accueille les véhicules qui sont vérifiés à la remise et à la restitution des clés, comme chez un loueur. La mise en place de ce pool a été effectuée après celle de carnets de bord : les véhicules consommant trop et sous-utilisés ont été retirés, d'autres mis en commun ou remplacés. Dans cette ville de la vallée du Rhône, l'âge moyen des véhicules dépasse huit à dix ans. Pour circuler intra-muros, des scooters hybrides ainsi que des vélos à assistance électrique et classiques sont mis à disposition des services. L'achat de berlines consommant peu va, en outre, être privilégié. Le suivi quotidien du kilométrage et de la consommation permettra d'alerter les personnes concernées en cas d'anomalie.

Écoconduite.

Mais pour faire passer le message, il a fallu sensibiliser les directeurs et les chefs de service. « Je rappelle que les véhicules n'appartiennent pas à un agent, mais à la collectivité », remarque le DGST de Vienne. L'accès aux transports urbains pourrait aussi être facilité. Par ailleurs, la manière dont les véhicules sont utilisés constitue un point qui peut être amélioré, en incitant les conducteurs à se comporter de manière respectueuse et en les responsabilisant sur les conséquences du mauvais état d'un véhicule et les risques d'accident. A Epernay, un guide d'utilisation des véhicules va être remis à jour. « Nous demanderons à chaque agent de s'engager », précise la directrice des achats. Une formation à l'écoconduite est prévue dans le cadre de l'agenda 21.

La ville de Béziers (72 000 habitants, 1 400 agents, 450 véhicules roulants, Hérault) dispose d'un garage interne performant pour tous types de véhicules. L'écoconduite y est pratiquée et la mise en pool, surveillée par un gestionnaire s'assurant du rendu en bon état des véhicules, devrait être renforcée par du personnel qui fera des vérifications techniques et de niveaux.

Nouveau logiciel de gestion.

D'autres gains sont attendus après le changement de logiciel de gestion. « Nous l'alimentons avec toutes les données. Il permet d'éditer le kilométrage mensuel, le nombre d'interventions et les durées d'immobilisation, d'effectuer une gestion consolidée des carburants et de gérer les prêts par pool », indique Jérôme Pétesque, chef du service parc automobile de Béziers (lire le témoignage). Le budget carburant représente 850 000 euros et celui des pièces détachées 500 000 euros, auxquels il faut ajouter 1,5 million d'euros de fonctionnement et 600 000 euros d'investissement par an. Des courbes de coût des véhicules vont être éditées, elles permettront de vérifier si les remplacements, tous les neuf à dix ans du fait du garage interne, sont pertinents.

Par ailleurs, les coûts d'utilisation normale et anormale seront mis en évidence. « Ainsi, nous pourrions constater si un véhicule a été maltraité et ferons remonter aux chefs de service ces informations pour qu'ils en identifient le montant et fassent que cela ne se reproduise pas. Un coût de fonctionnement important, c'est moins de budget pour renouveler la flotte », souligne Jérôme Pétesque. « Si une réparation prend du temps, si un véhicule tombe en panne parce que l'on n'a pas pu le renouveler ou si nous pointons la mauvaise utilisation de certains conducteurs, les relations peuvent être difficiles », ajoute-t-il. Une autre piste consiste, afin de rentabiliser le garage, à entretenir les véhicules du centre communal d'action sociale et de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, sauf ceux

des villes environnantes, pourtant demandeuses, mais impossible juridiquement.

Autre source d'optimisation : l'effort pour se doter de véhicules propres. Toutefois, celui-ci reste peu fréquent. Grâce à des véhicules au gaz naturel de ville, Nevers (Nièvre) ne consomme que 200 000 euros de carburant pour sa flotte (lire le focus). Le coût des véhicules électriques et la maintenance des batteries sont jugés trop élevés. Car au final, les impératifs financiers priment, pour l'instant, sur les choix écologiques.

LES chiffres CLÉS

3 000 à 4 000 euros, tel est le coût annuel d'un véhicule léger.

4,5 véhicules, c'est la moyenne constatée par collectivité pour 1 000 habitants.

15 à 25 représente le nombre de véhicules entretenus par agent. Optimiser ce chiffre reviendrait à ce qu'un agent entretienne 45 à 55 véhicules.

8,5 ans, c'est l'âge moyen du parc de véhicules légers. L'objectif conseillé est de 4 à 6 ans.

20 % de véhicules propres, dans les plans de renouvellement des parcs auto des collectivités, est l'objectif de la loi sur l'air.

AVIS D'EXPERT - Arnaud Desclozeaux, consultant du cabinet Duranton - « Un enjeu économique »

« Le parc automobile d'une collectivité a un coût. Chaque année, il devrait être renouvelé, ce qui, en général, n'est pas le cas : l'âge moyen des véhicules est décalé par rapport à celui des entreprises du secteur privé. Dégradé, il ne donne pas une bonne image. Dans une collectivité qui se veut exemplaire en matière de développement durable, en standardisant les moyens de déplacement et en les organisant en pool, le parc constitue un moyen de communiquer avec la population. Toutefois, la gestion de cette flotte n'est pas assez rigoureuse. La technicité interne est gage de réactivité, notamment concernant les véhicules lourds, coûteux et complexes à entretenir. Mais les outils de gestion, qui permettent d'évaluer les coûts, de choisir entre faire et faire faire et de dimensionner le personnel, restent le point faible des collectivités. »

TÉMOIGNAGE - Jérôme Pétesque, chef du service parc automobiles de la ville de Béziers (Hérault) - « Notre force tient à la diversité des compétences techniques »

« Le service du parc automobile emploie vingt-cinq personnes, dont une secrétaire, deux comptables, des chefs d'ateliers et d'équipe ainsi que des mécaniciens. Un récent audit a montré que le ratio coût-rentabilité de notre garage en régie était plus économique que de faire appel au privé. Le matériel est amorti et nos mécaniciens spécialisés sont pointus. Entretien et réparation nos balayeuses et bennes à ordures constitue notre force. Il nous arrive de demander un diagnostic à l'extérieur, mais, dès que possible, nous investirons dans du matériel de détection de pannes. Notre coût horaire s'élève à 50 euros TTC, quand celui du privé, pour une vidange par exemple, est d'au moins 72 euros TTC, soit près de 50 % de plus. Chaque année, nous formons des apprentis pour assurer la relève. Par ailleurs, afin d'optimiser notre gestion, nous avons changé de logiciel et nous développons notre pool. »

Nevers (Nièvre) - Des choix à faire en fonction de l'environnement

Anevers (38 500 habitants, 700 agents - dont 6 agents parmi lesquels un mécanicien poids lourds, un chef de garage et un gestionnaire pour 185 véhicules), quand la ville envisageait d'externaliser son garage, un audit a confirmé l'absence, à proximité, de structures capables d'entretenir des véhicules lourds, de type balayeuses sujettes à panne et à casse. Conserver un seul mécanicien poserait problème les jours de congés. Il a été décidé de gérer le garage, comme dans le privé, en facturant les services. La maintenance des véhicules légers et fourgons revient à 500 euros par véhicule et par an, main-d'oeuvre comprise. Ils sont remplacés au bout de sept à huit ans. La ville, qui a été pilote en matière de gaz naturel de ville (GNV), dispose de 65 véhicules en bicarburation. Elle réalise des économies de carburant avec un GNV à 0,65 euro. Par ailleurs, des stages rappellent aux agents le Code de la route et la conduite douce. Des fiches de carburant, d'état kilométrique et d'entretien sont également éditées chaque trimestre. Les services généraux utilisent des véhicules communs, réservés sur l'intranet et localisés sur deux à trois sites. Une douzaine de scooters et une quinzaine de vélos électriques, et six vélos classiques complètent ce parc. Lors du précédent mandat, tous les véhicules roulant moins de 5 000 km par an ont été retirés au profit du pool. Mais un libre-service, avec automate donnant des clés, ne garantissait pas des véhicules en état de marche. Désormais, le directeur du service est responsable des véhicules et sollicite les remises en état.

Gestion de la flotte automobile : Saint-Fons (69) opte pour la location longue durée

10 novembre 2004

De plus en plus de collectivités sont séduites par l'externalisation de la gestion de leur parc de véhicules légers. Devant l'alternative achat ou location longue durée, la ville de Saint-Fons a récemment choisi la deuxième option, notamment pour les facilités de suivi de gestion qu'elle offre.

Depuis 2003, six véhicules légers (type Clio) sur les cinquante que compte le parc automobile (véhicules légers et utilitaires) de la ville de Saint-Fons (Rhône, 15.700 habitants) sont en location longue durée (LLD). Trois véhicules utilitaires en contrat LLD sont également inscrits au budget 2005. Une formule dont la municipalité est largement satisfaite et qu'elle souhaite progressivement choisir à chaque fois qu'il faudra remplacer un véhicule vétuste, au lieu d'investir dans une nouvelle acquisition (elle n'a par contre aucune opportunité pour ses gros véhicules, aucun loueur n'ayant encore investi ce créneau).

L'avantage ne se situe pas forcément au niveau des coûts comparatifs : "La LLD constitue un petit surcoût inférieur à 10% par rapport à l'achat, estime Pascal Rondot, le directeur général des services. Mais elle offre plus de tranquillité, des services supplémentaires, tel le remplacement du véhicule en cas de vol ou d'accident, et permet une gestion centralisée de la flotte automobile." Le choix de la LLD est aussi politique. La nouvelle équipe municipale, élue en mars 2001, a souhaité importer les méthodes de gestion du privé, étudiant les avantages comparatifs de l'investissement/location pour le parc automobile comme pour les photocopieurs et l'informatique. En optant pour la LLD, les élus préféraient avoir des coûts fixes en section fonctionnement plutôt qu'un budget investissement fluctuant selon les demandes d'acquisition de nouveaux véhicules.

Etre vigilant sur le forfait kilométrage

Sur les quatre sociétés candidates, c'est Ald (filiale de la Société générale) qui a remporté le marché d'une durée de quatre ans. Le contrat comprend la location, la maintenance et le petit entretien, le remplacement du véhicule en cas d'immobilisation, le suivi informatique, les vignettes automobiles. Par contre, Saint-Fons a choisi de ne pas inclure la carte essence ni l'assurance pour lesquels la ville avait déjà un contrat pour sa flotte automobile. Elle n'a pas pris non plus l'option changement de pneumatiques, jugée peu intéressante au regard du nombre de kilomètres parcourus annuellement.

"Un des points décisifs de l'élaboration du cahier des charges, c'est de bien optimiser le forfait kilométrage", souligne Pascal Rondot. Saint-Fons a exigé un forfait de 50.000 km sur 4 ans sur la base d'un kilométrage global (c'est-à-dire que les dépassements kilométriques d'un véhicule peuvent être compensés par un autre véhicule qui a peu roulé). De plus, les kilomètres non faits dans la limite de ce forfait ne sont pas facturés. La collectivité a également négocié de pouvoir modifier à tout moment, par avenant, le forfait kilométrique à la hausse ou à la baisse. Selon le DGS, le recours à la LLD présente d'autant plus d'intérêt que les véhicules loués roulent beaucoup. Il note également que, contrairement à ce qu'il pensait au départ, la location de véhicules diesel s'est avérée moins chère que la location de véhicules essence.

Suivi centralisé de la gestion des véhicules

Grâce au reporting très complet du prestataire, le recours à la LLD a surtout permis d'instaurer une gestion centralisée de la flotte automobile. La collectivité reçoit en effet chaque mois, avec la facture, un rapport sur chaque véhicule (suivi kilométrage, consommation essence, état des lieux, estimation des besoins de maintenance à venir). Cela permet à la direction des services techniques, en lien avec l'atelier qui centralise les besoins d'intervention sur chaque véhicule, de faire un suivi analytique des différentes données et une gestion prévisionnelle sur la mécanique. Parallèlement, la ville a désigné un référent par véhicule (celui qui le conduit ou le responsable du service concerné).

Si le recours à la LLD est transparent pour les utilisateurs, cela a bouleversé quelque peu les habitudes du personnel. Le mécanicien municipal a eu des difficultés les premiers mois pour savoir ce qui était pris ou non en

charge dans le contrat, donc ce qui restait de son intervention ou non (vidange, changement des essuie-glaces...). Le DGS craint aussi qu'en cas de panne mécanique hors du territoire communal, le réflexe des agents soit d'appeler l'atelier municipal au lieu de joindre le numéro d'appel d'urgence vers le prestataire prévu par le contrat LLD.

A terme, la multiplication du recours à la LLD risque de favoriser l'externalisation de la maintenance et de la gestion de l'ensemble des véhicules légers de la commune.

Emmanuelle Yohana / EVS Conseil pour Localtis

"L'externalisation de l'entretien/réparation permet de réduire les coûts de 40 à 100%"

Pour Bernard Roland, consultant spécialisé en gestion de la flotte automobile, les économies possibles sont à rechercher dans l'externalisation des prestations entretien/réparation.

La tendance actuelle dans les collectivités locales semble être un recours croissant à la location longue durée (LLD). Qu'en est-il ?

Effectivement, il y a un effet de mode : beaucoup de collectivités constatent que les entreprises privées passent massivement à la LLD et se disent pourquoi pas nous. C'est notamment une tendance forte pour les véhicules haut de gamme roulant beaucoup. Cette solution est également envisagée au moment du renouvellement d'un parc de véhicules vieillissants : quand le budget investissement n'est pas suffisant pour acheter de nouveaux véhicules, il apparaît parfois plus rapide de recourir à la LLD.

Il y a aussi des conseils généraux qui testent la LLD pour les travailleurs sociaux amenés à effectuer de fréquents déplacements professionnels, au lieu de leur rembourser les frais kilométriques de leurs véhicules personnels. Mais il faut voir qu'au final, la LLD ne dépasse guère 3% dans la gestion des flottes automobiles des collectivités. Une goutte d'eau !

Quels sont les avantages de la location longue durée par rapport à l'achat de véhicules ?

J'y vois surtout des inconvénients ! Au niveau financier, le recours à la LLD est en tout cas toujours 20 à 25% plus cher que l'acquisition de véhicules. Pour trois raisons. Premier facteur discriminant : les collectivités ne peuvent pas récupérer la TVA en LLD comme elles peuvent le faire en cas d'achat. Deuxième facteur : alors que les collectivités ne sont pas assujetties à la taxe professionnelle, en cas de LLD elles la paieront indirectement au loueur car il intégrera cette taxe, à laquelle lui est soumis, dans son prix de location (surcoût moyen de 3,5% du loyer annuel du véhicule). Enfin, il faut savoir que les remises consenties par les constructeurs automobiles aux loueurs sont moins élevées que celles dont peuvent bénéficier les collectivités, via l'Ugap ou leurs marchés publics.

Nous conseillons rarement de passer en LLD, sauf s'il y a un gros problème de budget d'investissement empêchant l'acquisition rapide de nouveaux véhicules dont la collectivité a besoin.

Quelles sont les recommandations que vous préconisez dans vos audits pour améliorer la gestion et rationaliser les coûts des parcs automobiles des collectivités ?

La bonne solution sur le plan économique, en tout cas pour les véhicules légers, c'est de profiter des conditions d'achat compétitives offertes aux collectivités et d'externaliser les prestations entretien/réparation. Si un garage intégré bien géré devrait normalement coûter moins cher que le recours à un garage privé (pas de TVA sur la main-d'oeuvre, remise sur les pièces détachées, prix du lubrifiant moins cher...), il s'avère dans les faits qu'on arrive à des coûts 40% à 100% plus élevés. Donc, soit la collectivité parvient à améliorer sa gestion et réduire ses coûts, soit il vaut mieux qu'elle sous-traite au privé pour réaliser des économies.

Deux façons alors d'externaliser. La première, que nous préconisons, est de négocier un forfait maintenance/réparation tout compris avec les constructeurs, avec un tarif mensuel préfixé. La deuxième, est de payer au coût réel chaque intervention auprès d'un garage privé, ce qui suppose un contrôle étroit des factures.

Quelles sont les précautions à prendre ou les précisions importantes à ne pas omettre dans l'élaboration du cahier des charges pour un marché de prestations entretien/réparation des véhicules ?

Il faut veiller notamment à demander plusieurs cotations dans le bordereau de prix pour se prémunir en cas de dépassement kilométrique par rapport au forfait initial. Au-delà du forfait avec le constructeur, c'est surtout sur le volet des services complémentaires susceptibles d'être apportés par le concessionnaire qu'il y a des marges de négociations. Par exemple, en négociant la gratuité du convoyage des véhicules qui ont besoin d'être révisés ou réparés, le prêt d'un véhicule de courtoisie en cas d'immobilisation de son véhicule, les délais de livraison des pièces détachées, le lavage des véhicules à chaque passage en maintenance...

Vichy : quand la taille du parc automobile ne permet pas de rentabiliser la création d'un garage

Alors que la ville de Vichy revient aujourd'hui sur son choix de la location de véhicules longue durée (LLD), préférant finalement investir dans de nouvelles acquisitions, la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier vient pour sa part de lancer un marché pour 18 véhicules en LLD.

La ville de Vichy (Allier) a souscrit en 2001 et 2002 un contrat LLD pour 20 véhicules tourisme (sur un parc de 130 véhicules tourisme + utilitaires). Un contrat d'une durée de trois ans pour une facture mensuelle de 207,57 euros par véhicule (location et maintenance d'une Clio climatisée sur la base de 15.000 km maximum par an, non inclus l'assurance, la carrosserie, les pneumatiques). Un choix apparemment motivé par le souci de dégonfler le budget investissement. Mais la ville a fait depuis ses calculs : la LLD lui coûte presque deux fois plus cher que l'acquisition de nouveaux véhicules de même modèle (revendus au prix argus au bout de trois ans). Elle a donc décidé de revenir à l'option achat, en profitant notamment des prix compétitifs de rachat des véhicules qu'elle avait en LLD. Par contre, la ville, ayant fermé son garage intégré depuis plusieurs années, continue d'externaliser toutes les prestations d'entretien et de réparation.

La communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier a pour sa part choisi de rester en location longue durée. C'est la deuxième fois qu'elle lance un avis d'appel public à concurrence pour la location de 18 véhicules sur 3 ans (marché à procédure adaptée, date limite de réception des offres fixée au 26 novembre), soit plus de la moitié de son parc automobile constitué de 33 véhicules au total. "Dans la mesure où la taille de notre parc automobile ne permet pas de rentabiliser la création d'un garage intégré et l'embauche de personnel mécanicien, l'option LLD se révèle plus avantageuse pour nous", estime le directeur des services techniques. Selon lui, les tarifs appliqués pour ce marché pourraient même être plus favorables que pour le précédent marché car la concurrence s'est élargie.

Collectivités : quels véhicules pour votre commune ?

Mercredi 14 juillet 2004



Multiplication des formules d'acquisition, offre concurrentielle accentuée, contraintes des marchés publics, encadrement budgétaire de rigueur, véritable engagement politique : la gestion et le renouvellement des parcs automobiles par les collectivités et plus encore par les responsables des communes sont des dossiers qui se pilotent de plus en plus difficilement. Une conduite où les choix sont de plus en plus complexes. Ce qui explique des retards de tous ordres ? : Loi Lepage mal ou pas du tout appliquée, recours à la location longue durée encore embryonnaire face au poids des habitudes et des appels d'offre multicanaux.

La gestion du patrimoine relève des obligations principales du Maire et de ses services. Il en va ainsi bien évidemment de la flotte communale. Ainsi, en France, 37 000 communes équipées gèrent au plus serré dans la grande majorité des cas, un parc qui compte en moyenne un véhicule, pour huit à douze agents communaux. Les administrations n'absorbent que 5 % des 7,5 millions de véhicules à usage professionnel. Soit près de 400 000 véhicules utilisés autant pour les interventions sur la voirie, les espaces verts et jardins, le nettoyage ou la livraison de repas à domicile, que pour l'installation rapide des décorations dans la ville ou la récupération aisée des chats égarés dans les gouttières.

Acquérir plutôt que louer

Dans 60 % des cas, les communes achètent leurs voitures. « Il y a 22 ans, quand j'ai débuté, on parvenait à négocier 8 à 10 % de remise sur l'achat avec les trois constructeurs français. Aujourd'hui, avec le renforcement de la concurrence, il m'arrive d'obtenir - 28 % », explique Philippe Ellena, Chef du service automobile à la mairie de Nice. A Montpellier, Michel

Irigoin, Directeur de l'énergie et des moyens techniques, explique obtenir des offres entre - 18 % et - 23 % du prix affiché. « Globalement, les communes ont davantage recours à l'achat pur en crédit d'investissement plutôt qu'en frais de fonctionnement », précise Bernard Couturier, Directeur de Renault Parc Entreprise.

Les raisons de ce choix s'égrènent comme un chapelet. Ainsi, une disposition fiscale opère un distinguo entre crédit de fonctionnement et crédit d'investissement. « Lorsque nous sommes en crédit d'investissement, la ville récupère le fond de compensation de la TVA, certes avec un décalage de deux ans, mais ce sont quand même 19,6 % non négligeables », explique Philippe Ellena. « Outre le poids des habitudes, les petites et moyennes communes s'adressent fréquemment à l'UGAP, centrale d'achat publique qui apporte une garantie de règles et de méthodes », poursuit le directeur de Renault Parc Entreprises.

L'Union des Groupements d'achats publics, organisme de tutelle émanant du ministère de l'économie, des Finances et de l'Industrie, a pour mission d'acheter et de céder des produits et des services aux personnes publiques. Elle leur apporte une technicité de marché, une garantie, de facto, que le marché attribué est considéré comme bon, ce qui déresponsabilise les élus dans le cas contraire. De plus, les petites et moyennes communes n'ont pas toujours les moyens d'analyser en détail les diverses formules de LLD et ce, à l'inverse des communautés d'agglomérations et des grandes communautés urbaines qui y viennent de plus en plus.

A boulets rouges sur la LLD

« Après une analyse en interne pour voir si l'acquisition s'avérait plus intéressante que la location, nous avons opté pour l'achat. La formule est plus souple car dans nos contrats de LDD, nous devions ajouter un avenant pour chaque nouveau véhicule. L'acquisition permet de renouveler le parc de manière plus libre, de manière moins encadrée », avance Marie-Louise Coquillaud, Directrice générale adjointe de la communauté d'agglomération d'Orléans. Et elle évite d'avoir à engager des frais de remise en état pour la restitution des véhicules.

Pas de location longue durée simple non plus pour la commune de Lille. La cité du Nord finance son parc avec une formule hybride : la location longue durée avec achat final du véhicule. Avantages de cette association ? « Financièrement, en période de LLD, nous sommes en crédit de fonctionnement, ce qui nous empêche de récupérer la TVA mais nous la récupérons sur le solde à payer de la valeur résiduelle lorsque nous basculons en crédit d'investissement pour l'achat final du véhicule », explique Pierre-Louis Flament. La location avec option d'achat lui permet par ailleurs de déduire fiscalement de fortes charges locatives.

Une offre adaptée

Les constructeurs n'hésitent pas à adapter leurs offres de contrats de LLD à la spécificité du parc automobile communal. Notamment en terme de kilométrage car les communes ont recours pour un usage intensif à des véhicules roulant peu, moins de 10 000 à 15 000 kilomètres par an, comme les véhicules de nettoyage de la voirie. « Nous étions à 60 mois, puis 72 mois et nous proposons aujourd'hui une offre à 84 mois, avec des bouquets de services qui peuvent être souscrits par appartements », explique Bernard Couturier chez Renault. La proposition séduit de plus en plus car elle permet pendant sept ans de conserver le même prix de services, adaptés sur mesure lorsque la collectivité choisit un forfait. Cette formule attire naturellement les gestionnaires de parc des collectivités qui procèdent à l'achat de leurs véhicules et qui appréhendent avec difficulté le calcul de la valeur résiduelle et les

procédures de revente. D'autant que la dépréciation d'un véhicule au bout de trois ans de service est proche des 50 % de la valeur initiale.

Le marché des voitures communales n'est pas énorme : 200 000 véhicules environ caractérisés par une durée de possession de 60 à 72 mois, voire jusqu'à épuisement, pour un kilométrage annuel de 10 000 – 15 000 kilomètres alors que tous publics confondus, la durée de possession moyenne nationale est de 30-36 mois. Chez Peugeot, Frédéric Templer, Directeur de Peugeot Parc Alliance, remarque une montée de la LLD sur les appels d'offre, porte d'entrée principale de sa présence dans les collectivités. La première explication est fournie par un phénomène de ressources. Les ateliers municipaux tendent à disparaître entraînés par des restrictions budgétaires, la « défonctionnarisation » et le développement des technologies électroniques multiplexes. Pour les maîtriser, ces dernières nécessitent des mécaniciens aux compétences pointues, pas automatiquement intégrées, sauf en ayant à gérer un parc de 60-70 voitures, cas de figure d'une commune déjà importante. « Le schéma-type : « je budgétise et, en fin de période, je rends la voiture au domaine » cède du terrain. Les communes intègrent de plus en plus la notion de coût de possession ou coût de roulage en calculant le coût de revient complet du véhicule plutôt que le coût d'achat. La comparaison oriente vers la location dans laquelle elles suppriment du même coup les problèmes d'entretien de leur parc ».

Du simple au double

Comment faire pour gérer sa flotte quand on vous impose une rationalisation des coûts ?

« Notre formule passe par des achats plus systématiques avec une politique de revente tous les trois ans pour les voitures officielles et tous les quatre ans pour les berlines », explique Philippe Ellena à Nice. Même rotation de trois à quatre ans dans la communauté d'agglomération orléanaise. D'autres communes optent pour une utilisation plus poussée. Ainsi, Lille renouvelle 20 à 40 voitures par an pour un âge moyen de 6,5 ans, mais une durée de vie ordinaire de 10 ans. Une voiture qui fait 20 kilomètres par jour pour délivrer les plateaux repas aux cantines scolaires ne subit, a priori, que peu d'usure. De la même manière, les contrats d'assurance souscrits sont en général des contrats de base, comme le tiers collision à Montpellier. « Sur cent à cent vingt constats par an, la quasi majorité sont des petits accrocs », explique Pierre-Louis Flament à Lille.

Appels d'offre sur tout

Quand la commune est suffisamment importante, le couple chef de garage et adjoint au responsable financier (ou des équipements) détermine les expressions de besoins et lance des appels d'offre : sur le carburant et la carte carburant, les pièces détachées et organes souvent changés, pare-brise, pare chocs, embrayage et ligne d'échappement, ainsi que sur tous les autres coûts arrière d'immobilisation d'un véhicule, entretien et assurance.

Dans le cadre de la délégation de service public, les communautés d'agglomérations ont récupéré la gestion des bennes à ordures mais pas la flotte communale qui demeure sous la responsabilité des mairies. « La procédure comptable M14 obligeant les communes à recenser les biens existants et à reconstituer leur valeur historique (valeur d'intégration ou d'acquisition augmentée des adjonctions éventuelles) nous a donné du fil à retordre pendant les deux premières années mais a contribué à ce que nous raisonnions en terme de budget sur la flotte », conclut Philippe Ellena.

Les véhicules électriques et hybrides

Le véhicule électrique

Le véhicule électrique n'est pas un prototype de plus que nous présentent les constructeurs lors de salons automobiles, ni une figure de style dévoilant un futur hypothétique des transports. S'il préfigure l'une des meilleures alternatives pour nos déplacements de demain, c'est avant tout un véhicule qui est utilisé depuis plus d'un siècle et dont des millions d'unités (tous véhicules électriques confondus) circulent tous les jours.

AVANTAGES DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Propreté : Aucune émission d'hydrocarbures, de fumées ou de particules ; Un bilan carbone, du puit à la roue, intéressant

Economie : Aucune consommation pendant les phases de ralenti ; Les batteries se rechargent pendant les phases de décélération

Fiabilité : Moteur électrique quasi-incroyable ; Dépenses d'entretien réduites (pas de vidange etc...)

Agrément de conduite : Le démarrage se fait toujours au quart de tour, même en hiver ; Le moteur ne cale jamais (absence d'embrayage) ; Le moteur est parfaitement silencieux

LES INCONVÉNIENTS DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Même si le véhicule électrique compte bon nombre d'avantages, certains inconvénients freinent aujourd'hui son bon développement.

Le temps de charge Aujourd'hui, il faut compter environ 8 heures pour recharger une voiture électrique sur une prise domestique. Avec une autonomie moyenne de 150 km pour les voitures électriques de nouvelle génération équipée de batteries lithium, un Paris-Nice reste donc encore difficilement envisageable. Il est donc nécessaire de trouver des solutions permettant de réduire ce temps de charge. Plusieurs options sont possibles :

-La borne de recharge rapide qui permet de récupérer près de 80 % des capacités batteries en moins de 15-30 minutes. Néanmoins, ces bornes ne sont pas encore normalisées à l'échelle européenne et requièrent de fortes puissances avec un impact important sur le réseau électrique qui doit être pris en compte.

-L'échange de batteries via des stations spécialisées. Certains constructeurs, comme Renault, travaillent sur le sujet mais cela nécessite la mise en place d'infrastructures lourdes mais surtout une entente entre les constructeurs automobiles sur un pack batteries "type".

Le coût d'achat initial Malgré l'instauration du super-bonus, désormais porté à 7.000 € et un coût d'utilisation réduit, le véhicule électrique reste plus cher à l'achat qu'un véhicule conventionnel. Ce coût s'explique d'une part par le coût élevé du pack batteries mais surtout par la production en petite série du véhicule électrique qui rend difficile les économies d'échelle. A l'heure

actuelle, la plupart des grands constructeurs travaillent, en partenariat avec les fournisseurs de batteries, à la construction d'usines qui permettront, grâce à la production de masse, de diminuer l'écart de coût entre un véhicule électrique et un véhicule conventionnel. D'autres s'intéressent davantage à certains modèles économiques, comme le leasing ou la location de batteries, qui permettent de "gommer" ce coût initial plutôt rébarbatif...

Le silence Rouler dans une voiture silencieuse, c'est un avantage pour l'utilisateur mais pas forcément pour certains usagers de la route, comme les malvoyants, qui ne pourront plus entendre l'arrivée du véhicule. Le problème se pose notamment en zone urbaine (à plus de 60 km/h, le bruit des pneumatiques domine celui du moteur). Ajouter un fond sonore pour signaler l'arrivée de la voiture électrique n'est néanmoins pas extrêmement compliqué. Des travaux sont en cours sur le sujet et des projets de normalisation à l'étude. Certains constructeurs, comme Renault avec la Zoé, ont déjà pris les devants et ont équipés leurs VE d'un bruit simulé à faible vitesse.

AIDES POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Voitures électriques et camionnettes Les voitures électriques particulières (M1) et les camionnettes sont sous le couvert du super-bonus qui offre une aide de 6.300 € mais dont le montant ne peut pas excéder 27 % du coût d'acquisition toute taxe comprise du véhicule augmenté, s'il y a lieu, du coût de la batterie si celle-ci est prise en location. Cette aide est dorénavant gérée par l'ASP qui a pris le relais du CNASEA courant 2009.

Bus, bennes à ordures ménagères et poids lourds Consulter votre ADEME régionale pour davantage d'information.

Deux roues électriques Les deux roues électriques ne bénéficient malheureusement toujours pas d'aides financières. Néanmoins, certaines villes comme Paris, Villeneuve-Les-Avignons, Nice, Lyon ou Aix-Les-Bains ont mis en place un système d'aides au niveau local.

AIDES POUR LES BORNES DE RECHARGE

Dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir (PIA), un dispositif d'aide visant à soutenir le déploiement des infrastructures de recharge à l'initiative des collectivités territoriales a été lancé par l'Etat le 10 janvier 2013. Le dispositif s'inscrit en parallèle de l'action « Ville de demain », gérée par la Caisse des Dépôts et Consignations en application des mêmes règles et concernant les villes qui ont été labellisées « EcoCités ». Le dispositif prévoit deux types de financement

Le déploiement d'infrastructures de recharge publiques, normales ou accélérées, dans les espaces hors concession (régie) pourra bénéficier d'un taux de soutien de l'Etat à hauteur de **50 % du coût d'investissement**. Ce coût intègre les coûts du matériel, les coûts de génie civil, les coûts d'ingénierie et le raccordement au réseau (point de livraison) du distributeur d'électricité.

Les infrastructures de recharge rapide (43KVA), installées dans des stations services, pourront bénéficier d'un **taux de soutien de l'Etat à hauteur de 30% du coût d'investissement**.

PLAFONDS DE FINANCEMENT

Borne lente (3.7 kVa) - 1 500 € par point de charge

Borne accélérée (jusqu'à 22 kVa) - 3 000 € par point de charge

Borne rapide (> 22 kVa) - Jusqu'à 12 000 € par borne

Pour les bornes installées dans le cadre de contrat de concessions, elles bénéficient d'un soutien forfaitaire de 1 250 € par point de charge normal, 2 500 € par point de charge accéléré et 10 000 € par borne de charge rapide.

CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

Le dispositif d'aide concerne les infrastructures de recharge électrique acquises directement par les acteurs concernés (collectivités, syndicats intercommunaux, EPA) où via des contrats de concession.

Sont éligibles les projets présentant les conditions suivantes :

les infrastructures déployées permettent la mise à disposition d'au moins un point de charge pour 3 000 habitants sur les territoires où sont installées les infrastructures financées dans le cadre du Dispositif,

les coûts liés aux infrastructures (coûts du matériel, de génie civil, d'ingénierie liée à l'installation et de raccordement au réseau du distributeur d'électricité) doivent être supérieurs ou égaux à 200 000 euros.

EXIGENCES TECHNIQUES

Publié en juillet 2014, le nouveau dispositif d'aide a mis à jour les recommandations techniques pour l'éligibilité des projets. Parmi ces recommandations :

Prise Type 2 + type E/F obligatoires (prime de retrofit de 400 €/point de charge pour les bornes déjà déployées dans le cadre de l'AMI)

Charge rapide multistandards : Combo, CHAdeMO & CSS

Bornes communicantes et connectées

Données Open Data

Quant aux modèles économiques et au dimensionnement, le Livre-Vert sur les infrastructures de charge reste le document de référence

Date limite de dépôt des dossiers auprès de l'ADEME : 31 décembre 2015. Pour les projets retenus, les travaux de réalisation des infrastructures doivent être réalisés au plus tard au 31/12/2017

Le véhicule hybride



Avec le fort succès rencontré par la Prius de Toyota, tous les constructeurs développent à leur tour des technologies hybrides.

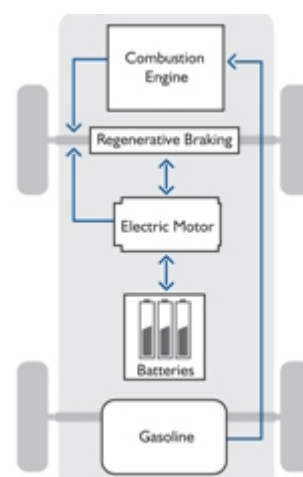
Mais savez-vous réellement ce qu'est cette technologie et son mode de fonctionnement ?

UN HYBRIDE QU'EST CE QUE C'EST ?

Le mode hybride combine deux sources d'énergie, l'une thermique, l'autre électrique. On y distingue :

- Les hybridations dites "séries" pour lesquelles l'intégralité de l'entraînement des roues est fournie par le moteur électrique,
- Les hybridations dites "parallèles" pour lesquelles les deux moteurs fournissent de la puissance aux roues, avec possibilité de plusieurs scénarios de répartition.

Le schéma ci-contre vous explique le fonctionnement d'un hybride.
(source : EDTA)



QUELS SONT LES AVANTAGES D'UN VÉHICULE HYBRIDE ?

La technologie hybride permet des gains de CO2 significatifs par rapport aux véhicules essence classiques, et des émissions de CO2 plus proches de celles des motorisations diesel. Exemple pour la Toyota Prius : 104 grammes de CO2 émit au km.

QUELLE EST L'AUTONOMIE ÉLECTRIQUE D'UN VÉHICULE HYBRIDE ?

Sur les modèles actuels (Toyota Prius, Honda Civic) le véhicule peut rouler en mode purement électrique grâce à l'énergie stockée dans les batteries (Ni-Mh) durant... 5 km. Autant dire rien du tout ! Néanmoins, les constructeurs travaillent sur des prototypes qui permettront d'améliorer les performances électriques du véhicule hybride grâce à l'ajout de batteries supplémentaires. Des "kits d'électrification" sont d'ailleurs d'ores et déjà disponibles outre atlantique et permettent de pouvoir augmenter considérablement l'autonomie (50 à 80 km selon les kits) de son véhicule. S'adaptant sur les Toyota Prius, leur prix d'acquisition est néanmoins très élevé (environ 10 000 €).

Donc un véhicule hybride polluera obligatoirement moins qu'un véhicule thermique classique ?

Pas forcément ! En effet, certains petits véhicules citadins, telle que la Smart ForTwo Diesel, émettent moins de CO2 que les véhicules hybrides actuels (104 g/km pour la Prius contre 90g/km pour la Smart Diesel). Par ailleurs, en prenant l'exemple du Lexus Rx 400h, pourtant un véhicule hybride, ses émissions de CO2 s'élèvent tout de même à 192 g / km le plaçant ainsi au niveau E de [l'étiquette énergie](#).

L'OFFRE ACTUELLE

Pour découvrir les véhicules hybrides actuellement disponibles sur le marché français et mondial, nous vous invitons à visiter notre page spéciale.

AIDES POUR LES VÉHICULES HYBRIDES

Voitures hybrides L'aide ne s'applique qu'aux véhicules hybrides dont les émissions de CO2 sont inférieures à 110 g/km. Depuis le 1er novembre 2013, le montant de l'aide est de 3.000 € maximum limité à 8.25 % du coût avec un minimum garanti de 1.650 €. Elle est également valable pour tous les acteurs : particuliers, collectivités et entreprises.

Voitures hybrides rechargeables Les voitures hybrides rechargeables dont le niveau d'émissions de CO2 est inférieur ou égal à 60 g bénéficient d'une aide de 4.000 € avec un taux maximal d'intervention fixé à 20 %.

Bus hybrides Consulter votre ADEME régionale

Bennes à ordures ménagères (BOM) hybride ou bi-modale * Consulter votre ADEME régionale

BONUS - MALUS 2014

BONUS ECOLOGIQUE AU 01/11/2013

Emissions de CO2 inférieures ou égales à 20 g	6 300 €
Emissions de CO2 comprises entre 21 et 60 g	4 000 €
Emissions de CO2 comprises entre 61 et 90 g	150 €
Moins de 110 g (hybride seulement)	1 650 à 3 300 €

NI BONUS NI MALUS

Emissions de CO2 comprises entre 106 et 130 g	0 €
---	-----

MALUS ECOLOGIQUE AU 01/01/2014

Emissions de CO2 comprises entre 131 et 135 g	150 €
---	-------

Emissions de CO2 comprises entre 136 et 140 g	240 €
Emissions de CO2 comprises entre 141 et 145 g	500 €
Emissions de CO2 comprises entre 146 et 150 g	900 €
Emissions de CO2 comprises entre 151 et 155 g	1 600 €
Emissions de CO2 comprises entre 156 et 175 g	2 200 €
Emissions de CO2 comprises entre 176 et 180 g	3 000 €
Emissions de CO2 comprises entre 181 et 185 g	3 600 €
Emissions de CO2 comprises entre 186 et 190 g	4 000 €
Emissions de CO2 comprises entre 191 et 200 g	6 500 €
Emissions de CO2 supérieures à 200 g	8 000 €

TAXE SUR LES VÉHICULES DE SOCIÉTÉ (TVS) - BARÈME 2014

Taux d'émission de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif €/g CO2	Montant annuel
Inférieur ou égal à 50	0	0 €
Supérieur à 50 et inférieur ou égal à 100	2	de 100 à 200 €
Supérieur à 100 et inférieur ou égal à 120	4	de 404 à 480 €
Supérieur à 120 et inférieur ou égal à 140	5.5	de 660 à 770 €
Supérieur à 140 et inférieur ou égal à 160	11.5	de 1 610 à 1 840 €
Supérieur à 160 et inférieur ou égal à 200	18	de 2 880 à 3 600 €
Supérieur à 200 et inférieur ou égal à 250	21.5	de 4 300 à 5 375 €
Supérieur à 250	27	à partir de 6 750 €

LES EXONÉRATIONS

Exonération totale pour les voitures électriques et hybrides rechargeables Les véhicules émettant moins de 50 g de CO₂/km, les voitures électriques mais aussi les hybrides rechargeables comme la Toyota Prius VHR ou l'Opel Ampera seront exonérées de la TVS.

Exonération partielle pour les voitures hybrides Les véhicules hybrides émettant moins de 110 g de CO₂/km bénéficient d'une exonération sur les 8 premiers trimestres (2 ans).

TAXE ADDITIONNELLE POUR LES VÉHICULES ANCIENS

Mise en place au 1er octobre 2013, une nouvelle taxe annuelle s'ajoute au barème déjà appliqué pour les véhicules anciens. Les véhicules électriques sont exonérés.

Première mise en circulation	Essence	Diesel
Jusqu'au 31 décembre 1996	70 €	600 €
De 1997 à 2000	45 €	400 €
De 2001 à 2005	45 €	300 €
De 2006 à 2010	45 €	100 €
A compter de 2011	20 €	40 €

Les PME optent pour le sur mesure

Jeudi 30 septembre 2010

Magazine n° [162](#)

[Nombre d'entreprises, notamment parmi les PME, font le choix de confier l'ensemble de la gestion de leur flotte à un loueur compétent, plutôt que d'en assumer la prise en charge en direct et au quotidien.](#)

L'affaire est entendue, la location financière a le vent en poupe au sein des PME. Mais loin de représenter une solution miracle ou un remède unique aux soucis de gestion des flottes automobiles, la location se décline en une multitude de possibilités pour les entreprises, aux côtés de l'achat pur et simple ou du recours au fleet management.

Pour une PME, gérer sa flotte automobile ne se résume plus à savoir s'il faut aller vers la location financière ou non. Aujourd'hui, une large majorité de PME sont totalement au fait des avantages et inconvénients de ce système de gestion. La vraie question est de savoir comment y aller, quelles relations établir avec le ou les loueurs et quelles prestations leur demander. Cela n'exclut pas l'achat, bien sûr, de nombreuses entreprises préférant encore l'acquisition à la location. Mais dans ce cas, c'est toujours à l'issue d'une réflexion poussée, avec arguments à l'appui, et non par attachement historique à la propriété comme dans un large nombre de TPE.

Quelle que soit la solution choisie, les arguments sont souvent liés à des spécificités de métiers. C'est vrai pour Fargas, spécialiste des transports et des télécommunications, entre autres partenaire de France Télécom. « Fargas est une entreprise familiale qui a grandi vite, évoque Pierre Boucharinc, son responsable logistique. Nous avons l'habitude d'acheter nos véhicules, même si nous commençons à regarder vers la location, mais les loueurs n'ont pas encore beaucoup d'offres adaptées à notre parc ».

Répondre aux besoins très spécifiques des PME

Celui-ci se compose en effet pour moitié de fourgons nacelles, souvent des Master Renault ou Nissan équipés de nacelles pour intervenir directement sur le réseau de l'opérateur. Ce qui n'est pas sans apporter une plus grande complexité à la gestion de la flotte. « De nouvelles lois nous obligent à ne plus employer d'échelle, du fait des nombreux accidents du travail dus à leur usage, mais cela a eu pour conséquence d'augmenter sensiblement le coût de la gestion de notre flotte, explique Pierre Boucharinc. Ces nouveaux équipements nous pénalisent en termes de poids, amplifient les frais autour des pneus d'embrayage et de la mécanique, entraînent des problèmes hydrauliques, etc. » Bref, cela coûte 30 % de plus que la gestion d'un fourgon normal.

Si la location n'a pas toujours d'offre adaptée à ce type d'équipements spécifiques, elle a aussi ses limites du point de vue de l'entretien dont le coût reste élevé si l'on en croit Pierre Boucharinc. Qui a par ailleurs décidé de conserver à l'achat la gestion du reste de son parc, composé de fourgons ordinaires.

« Les équipements spécifiques sur un véhicule ont un coût, et si on loue le véhicule ainsi équipé, on perd l'aménagement qui a été fait », commente Yves Potiron, ingénieur chargé d'affaires chez MO+, gestionnaire de parc basé dans la Sarthe. Ce constat n'empêche pas d'autres entreprises aux besoins comparables de louer leurs véhicules plutôt que de les acheter. La société Circet, également spécialisée dans les réseaux de télécommunications, fait appel aux services d'un loueur, « car nos véhicules sont d'un entretien très complexe, justifie Stéphane Kemsisian, son directeur des achats. Peu d'entreprises sont capables d'intervenir efficacement lors de pannes », ajoute-t-il. Elles préfèrent donc confier la prestation à un loueur compétent en la matière plutôt que de la gérer en direct quotidiennement.

YVES POTIRON, ingénieur chargé d'affaires, MO+

Sécurité, confort et simplicité pour l'externalisation

Les motivations qui conduisent les entreprises de taille moyenne à la location financière sont aussi celles qui vont guider leurs choix de gestion. Dans certains cas, ce sera la sécurité et le confort des utilisateurs. « L'avantage de la location, c'est de disposer de véhicules neufs, ce qui motive nos collaborateurs », témoigne Dominique Desbonnet, gestionnaire de flotte chez Diagast. Pour ce spécialiste de la transfusion sanguine, les 24 véhicules du parc automobile représentent « un outil de travail qui, à ce titre, doit être agréable pour ses utilisateurs », complète la responsable. Et ce souci de proposer des véhicules appréciés par les collaborateurs s'accompagne d'une exigence élevée de sécurité. « Nous regardons tout, les airbags, les régulateurs de services etc. », précise Dominique Desbonnet.

Autre argument en faveur de la location, la simplification apportée par l'externalisation. « Nous souhaitons simplifier la gestion de la flotte et la location est un outil adapté », avance Catherine Mroz, responsable des services généraux chez BancTec, spécialiste des systèmes de traitement des moyens de paiement. BancTec a fait le choix de ce que les loueurs appellent le « full service », un contrat de location avec l'ensemble des prestations liées à la gestion de la flotte.

Le choix du « full service » pour assurer sa tranquillité

Pour nombre de PME, le full service constitue en effet une réponse au manque de moyens, tout en s'assurant une gestion de flotte à peu près complète. Pour Yves Potiron, de MO+, le full service reste une façon « d'acheter de la tranquillité ». Mais même avec ce type de contrat, une gestion avisée s'impose.

Il est ainsi possible de déléguer une partie de cette gestion à un spécialiste qui n'est pas le loueur, mais un intermédiaire « fleet manager ». Une expression qui ne fait pas l'unanimité, MO+ lui préférant celle de gestionnaire de parc : celui-ci fait le relais entre d'une part le loueur et les éventuels autres prestataires, et d'autre part l'entreprise cliente ; il assure une partie non négligeable des tâches opérationnelles qui incombent en général à l'entreprise.

Le fleet management n'est pourtant pas un phénomène en croissance. « C'est une activité en stagnation, tant que les loueurs sont sur le marché et capables d'en faire eux-mêmes », estime Olivier Rigoni, fondateur de la société de conseil [Cogecar](#) située dans les Hauts-de-Seine. À côté de cette gestion opérationnelle, les fleet managers assument aussi parfois un rôle de conseil stratégique, notamment lors de la négociation des contrats de location.

Faut-il mettre systématiquement en concurrence ?

Dans le choix du mode de gestion, la taille de la flotte importe aussi. « À moins de 100 véhicules, avoir recours à la gestion d'un loueur est pertinent. Mais au-delà, et surtout quand la flotte arrive vers les 300 véhicules, il est préférable de décortiquer en quelque sorte les prestations et d'obtenir les plus compétitives sur chaque segment de gestion », détaille Olivier Rigoni.

Position qui fait débat : Yves Potiron estime que n'importe quelle prestation mérite d'être soumise à la concurrence de deux loueurs. Guillaume Maureau, d'ALD Automotive, juge au contraire que les PME ont tendance à aller vers le monofournisseur. « Celles qui en choisissent plusieurs veulent faire baisser les coûts, mais en réalité, cela les accroît car la gestion en est compliquée », argumente le directeur général adjoint du développement commercial du loueur. Les entreprises n'expriment toutefois pas leurs besoins en ces termes, liés en fait à des querelles méthodologiques. Pour elles, l'essentiel est que la gestion de la flotte soit assurée à un coût qu'elles jugeront acceptable. Celles qui décortiquent les prestations le font de manière très étudiée, à l'image du GIE CIF Services.

GUILLAUME MAUREAU, directeur général adjoint du développement commercial, ALD Automotive

Décortiquer les prestations pour payer le juste prix

Cette filiale du Crédit Immobilier de France est chargée de répondre aux questions des différentes sociétés du groupe relatives à la fiscalité, aux ressources humaines, au marketing, aux achats et à la logistique. Mais elle fonctionne de manière autonome avec des préoccupations de PME, même si la PME en question est déjà importante, avec 450 véhicules en location, de petites berlines pour la plupart et des C5 pour la direction.

Sa culture de grande entreprise la conduit cependant à des procédures précises et après un appel d'offres passé fin 2008, elle a changé de loueur et signé avec ALD Automotive. Mais les prestations sont strictement délimitées. « Nous négocions directement les remises avec les constructeurs, elles sont meilleures qu'avec le loueur », explique Léonard Pierantoni, responsable immeuble et sécurité. La gestion des carburants, celles des pneumatiques et des assurances sont aussi exclues du contrat avec ALD qui centre son action sur la maintenance, l'assistance et les véhicules relais. « Nous sommes à son écoute, il a une vision globale du marché et nous en avons besoin pour comprendre comment se fixe la valeur de revente. C'est un critère nécessaire quand nous choisissons nos véhicules », note Léonard Pierantoni.

Cette question de la valeur de revente ne préoccupe pas toutes les entreprises. « C'est avant tout un pari pour le loueur, c'est lui qui prend le risque. Pour le client, l'essentiel est de bien déterminer la loi de roulage, c'est elle qui va avoir le plus d'impact sur la définition du loyer », commente Yves Potiron, de MO+. La loi de roulage, ou l'attribution du kilométrage à effectuer par véhicule, peut aussi très vite devenir un casse-tête pour l'entreprise, car il n'est pas évident de la respecter.

La loi de roulage reste la clé de la gestion des flottes

« C'est d'autant plus difficile qu'une entreprise vit, évolue vite, des collaborateurs arrivent ou partent. Il est fréquent qu'un véhicule qui a fait 10 000 km une année, en fasse le double l'année suivante », confirme Olivier Rigoni, de Cogecar. Si bien qu'à la fin du contrat, les

paramètres de négociation sont différents de ce qu'ils ont pu être au début. Il est donc nécessaire de calculer le kilométrage en permanence, et cela en fonction d'une grille contractuelle, une matrice avec tous les loyers, sur toutes les durées fixées par le contrat et le kilométrage. Ce qu'Yves Potiron appelle une « grille de fluidité ».

Diagast dispose d'une telle grille de loyer sur laquelle se baser quand il y a une demande de la part d'un collaborateur. « Nous regardons le devis du prestataire, observons s'il entre dans cette grille. Pour le personnel sédentaire, la moitié de notre parc repose sur deux contrats de location, l'un de 36 mois pour 150 000 km et l'autre de 30 mois pour 100 000 km. L'autre moitié, pour les collaborateurs itinérants, repose aussi sur deux contrats de location, l'un de 36 mois pour 100 000 km et l'autre de 36 mois également, mais pour 90 000 km », relate Dominique Desbonnet. Quelques modèles sortent parfois de cette grille, pour des raisons très spécifiques et rares. Souvent, les loueurs déclarent signaler à leurs clients toute différence entre le kilométrage prévu et kilométrage réalisé.

Autre point à surveiller très attentivement : la restitution des véhicules. Agrial demeure vigilant sur les conditions dans lesquelles ils peuvent être remis au loueur après la durée d'usage prévue dans le contrat de location. « Les frais de restitution et de remise en état peuvent être problématiques, rappelle Damien Dessoude, responsable assurances et achats. Ils sont bien encadrés chez Renault qui a un système efficace, ils le sont moins chez d'autres constructeurs. Nous intervenons au cas par cas, quand les montants sont trop élevés ».

OLIVIER RIGONI, consultant et fondateur du cabinet Cogecar

De la restitution des véhicules à l'éco-conduite

Le respect du kilométrage et le soin apporté au véhicule posent la question de la façon dont on roule, l'une des plus délicates. Et face à cette question, les entreprises interrogées semblent quelque peu démunies, bien que les impacts soient multiples sur la gestion de flotte et spécifiquement sur la consommation de carburant. « Ce n'est pas si simple, souligne Catherine Mroz, de BancTec. Certes, nous pouvons sensibiliser le personnel à une conduite plus responsable, à l'économie d'essence, mais pour la plupart, le confort et la sécurité du personnel restent encore les principaux critères de conduite ». BancTec compte lancer une formation d'éco-conduite en 2011. Le souci est identique dans d'autres entreprises, y compris de taille plus importante comme le GIE CIF Services. « C'est difficile de mobiliser et sensibiliser à l'éco-conduite, déplore Léonard Pierantoni. Les utilisateurs sont maîtres à bord ». Ou alors, il faut beaucoup de temps avant que les habitudes évoluent.

Pour nombre de PME, le full service constitue une réponse au manque de moyens, tout en s'assurant une gestion de flotte à peu près complète. Mais même avec ce type de contrat, la vigilance s'impose de la part du client.

Le développement durable, une équation complexe

D'autres questions préoccupent les gestionnaires de flotte, avec en tête les véhicules propres. Car si les utilisateurs n'ont pas toujours conscience de l'importance de l'éco-conduite, les différentes fonctions en charge de la gestion de flotte automobile regardent de très près les évolutions dans le domaine du développement durable. Et ce, pour des questions à la fois économiques, fiscales et environnementales.

« Nous tendons à aller vers des véhicules de plus en plus propres, en faisant par exemple attention à la motorisation, souligne Dominique Desbonnet, de Diagast. Mais du côté de

l'offre de location, notamment pour les véhicules hybrides, cela reste encore cher » regrette-t-elle. Un constat partagé dans les témoignages recueillis. Les gestionnaires de flotte n'en restent pas moins en veille. Léonard Pierantoni évoque ainsi la mise en place prochaine d'un TCO afin d'avoir une vision sur toute la gamme de véhicules, en tenant compte de ce critère de pollution et de toutes ses implications, particulièrement fiscales.

Dominique DESBONNET, gestionnaire de flotte, DIAGAST

Les PME demeurent en attente de véhicules propres

Les PME sont donc tout aussi attentives que les grands comptes à l'évolution des technologies propres, et devant cette demande, l'industrie paraît en retard. Si bien que lorsque les véhicules vraiment propres apparaîtront sur le marché, avec une équation économique acceptable pour les entreprises, bien des habitudes changeront, si l'on en croit Olivier Rigoni, de Cogecar. « Les véhicules électriques seront infiniment moins chers et beaucoup plus faciles d'entretien », prédit-il. Une aubaine pour les entreprises et leurs flottes, un casse-tête pour les prestataires.

PME OU GRANDS COMPTES : LA MATURITÉ N'EST PAS LIÉE À LA TAILLE

Quelles que soient les motivations des entreprises, et elles sont nombreuses, leur objectif est avant tout de déterminer au plus juste le périmètre d'intervention de leur prestataire loueur, que celui-ci soit indépendant, captive de constructeur ou d'un établissement financier. Et sur ce sujet du périmètre accordé au loueur, il est difficile de dégager des tendances claires en fonction du profil des entreprises de taille moyenne. Si ces dernières ont en effet une maturité quasi équivalente à celle des grands comptes, elles n'ont en revanche pas vraiment les mêmes moyens à leur disposition.

Pour Antoine Journu, responsable moyennes entreprises et grandes relations chez [Arval](#), « ces PME ont désormais une plus grande maturité et une gestion plus stratégique et davantage centrée sur une vision globale du parc et sa place dans l'entreprise ». Moins affirmatif, Pascal Gradassi, directeur commercial de [Point S](#) France, spécialiste de l'entretien et des pneus, estime cette maturité très variable selon les entreprises : elle dépend avant tout du chef d'entreprise. « J'ai déjà vu des grands comptes mal gérer leur parc et, a contrario, des entreprises plus petites être bien meilleures gestionnaires » détaille-t-il.

Retour d'expérience

BancTec a opté pour le full service

Pour BancTec, la location financière s'est imposée avec évidence. Cette entreprise spécialisée dans la dématérialisation du document dispose d'une quarantaine de véhicules, des Clio deux places. « Au-delà de 15 000 km par an, il est plus intéressant de louer que de rembourser les kilomètres effectués par les salariés », estime Catherine Mroz, responsable des services généraux. BancTec a ainsi confié l'ensemble de la prestation à Arval, y compris l'assurance. Du « full service » qui facilite la gestion, estime-t-elle en substance. Une grille d'évaluation permet d'établir trois types de devis à partir desquels les demandes de location sont réalisées. « Arval nous aide à choisir les véhicules qui nous conviennent, commente Catherine Mroz.

Actuellement, quatre véhicules arrivent en fin de vie et nous allons mener une étude de consommation pour éventuellement avoir recours à des hybrides. Notre souci est de renouveler le parc sur la base d'une consommation moindre de carburant et d'une production également moindre de CO2, et d'étudier la limitation du parc diesel très polluant en termes de NOX et de particules » Un test sur des véhicules propres aura lieu à la fin de l'année et au début de l'année prochaine afin d'évaluer notamment le coût du loyer et celui du fonctionnement. La problématique de la consommation est importante pour BancTec qui a aussi confié à Arval le soin de gérer les cartes carburant de l'entreprise – chaque véhicule loué en possède une. Autre prestation externalisée, la gestion des pneumatiques. Le contrat prévoit deux à quatre pneumatiques par véhicule pour 50 000 km, un ratio que Catherine Mroz estime juste. Ces nombreuses prestations demandent une gestion très précise. « Arval nous fournit des factures toujours détaillées en fonction des différents budgets, les loyers, les frais de gestion, la prestation pneumatique, le forfait entretien, etc., détaille la responsable. Le contrat est revu tous les ans, néanmoins, le loueur nous alerte quand un véhicule a beaucoup roulé ». Pour BancTec, la crise n'a pas eu d'effet majeur sur l'évolution du contrat. Il n'y a pas eu d'augmentation.

BancTec en chiffres

390 millions de dollars de chiffre d'affaires monde en 2008. Une **quarantaine** de véhicules en parc.

DES VALEURS DE REVENTE À SURVEILLER ATTENTIVEMENT

La valeur de revente des véhicules est suivie avec attention par les gestionnaires de parc. « Après la C4, nous allons sans doute privilégier la Mégane qui va bénéficier d'une bonne valeur de revente », relate Léonard Pierantoni, responsable immeuble et sécurité du GIE CIF Services du Crédit Immobilier de France.

Mais les choses ne sont pas toujours aussi simples. Parfois, les loueurs surestiment la demande d'un modèle, dans ce cas plus dur à écouler. Dans d'autres, « ils ne jouent pas le jeu et écourtent la durée de vie d'un véhicule. Nous appelons alors le constructeur pour évoquer ce problème », reprend Léonard Pierantoni. L'évolution d'une valeur de revente peut avoir un effet brutal sur les loyers. Ainsi, Agrial a fait les frais d'un réajustement tarifaire imprévisible. . En 2005, le marché algérien s'est fermé de façon soudaine à la Mégane utilitaire, créant un problème d'écoulement immédiat sur le marché français, avec une chute des "buy back" alors que les prix catalogues étaient maintenus, se souvient Damien Dessoude, responsable assurances et achats de la coopérative agricole.

Dans nos négociations avec le loueur, nous essayons de fixer une valeur de reprise, mais nous ne maîtrisons pas totalement le processus », admet-il. « La composante revente a un impact important sur le "pricing" des loueurs, approuve Philippe Blouin, directeur des achats du fabricant de produits agroalimentaires Materne. Mais il est difficile de comprendre ce pricing. Nous devons sans cesse revoir les choses avec le loueur et nous nous informons aussi par d'autres biais, les études de marché notamment ». « Faut-il donner des explications aux clients ?, s'interroge Christophe Giner, directeur régional des ventes de [Leaseplan](#). Certes, les loyers ont augmenté du fait des mauvaises conditions du marché de l'occasion, mais une augmentation de 1 à 3 % freine-t-elle les clients ? L'essentiel est de réussir à optimiser le coût de la flotte automobile », conclut-il.

LEXIQUE

> Location longue durée

Système par lequel le financement du parc automobile et un choix modulable de fonctions techniques (entretien, carburant, assistance, etc.) sont confiés à un prestataire de services (le loueur) dans le cadre d'un contrat d'une durée au moins égale à un an. Le contrat de LLD est établi en fonction des besoins de l'entreprise pour une durée et un kilométrage déterminés. En contrepartie de la mise à disposition d'un véhicule, l'entreprise paie un loyer mensuel.

> Fleet management

Formule intermédiaire entre la propriété et la LLD. La société est propriétaire des véhicules, le prestataire en assure la gestion. Il s'agit d'un service où les coûts de fonctionnement sont contrôlés, payés et analysés par une société prestataire externe qui les refacture au client. Ce concept peut aller jusqu'à la prise en charge de l'entretien et surtout du risque lié à la dépréciation du véhicule.