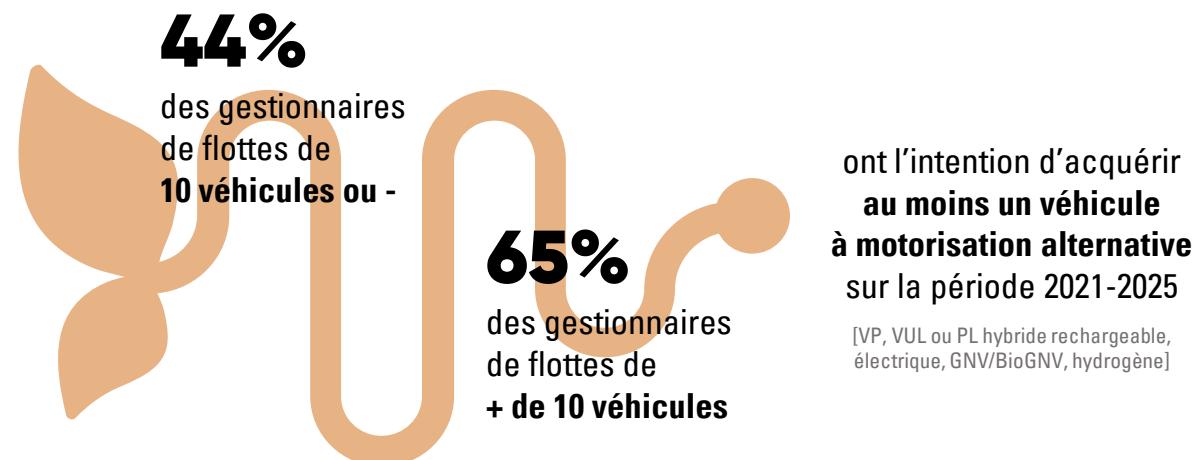


Gestion des flottes de véhicules et potentiel des motorisations alternatives

ÉTAT DES LIEUX DE LA SITUATION POUR LES ENTREPRISES

TRAVAUX PUBLICS ET INDUSTRIE DES MATERIAUX

Un intérêt fort pour les motorisations alternatives



ACRONYME
PL : Poids Lourd
VP : Voiture particulière
VUL : Véhicule Utilitaire Léger

Des flottes dispersées de VUL et de PL

47%
des gestionnaires de flottes gèrent des parcs de seulement 1 ou 4 véhicules

Des PL présents même dans ces petites flottes :
60% en possèdent au moins 1

26%
des gestionnaires gèrent des flottes de 5 à 10 véhicules

97% des VUL et **99%** des PL sont des diesels, ou des essences datant d'avant 2011 (VUL) ou 2014 (PL) en AURA*
(vignette Crit'Air 2 ou +)

27%
des gestionnaires gèrent des flottes de + de 10 véhicules (dont 11% >30 véhicules)



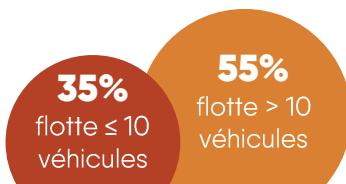
*Source : SDES, RSVERO, données au 1^{er} janvier 2021, tous VUL ou PL quel que soit le secteur d'activité (dont particuliers)



Des gestionnaires en recherche de la solution technologique la plus adaptée à leurs besoins

CHOIX N° 1 : L'HYBRIDE RECHARGEABLE (Moteur thermique + électrique)

Part de gestionnaires ayant au moins une intention d'acquisition sur 2021-2025 :



Début 2021, ≈5% des gestionnaires de ≤10 véhicules et ≈10% des gestionnaires de + de 10 véhicules en possèdent au moins un.

+

La combinaison de **l'autonomie du thermique** et de la **réduction des GES** de l'électrique

!

Une **motorisation à développer** sur les VUL pour répondre aux attentes

!

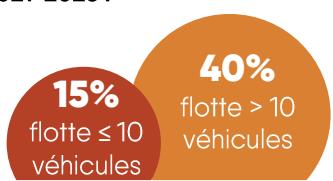
L'organisation du travail doit permettre une **recharge régulière** de la batterie afin d'assurer une réduction de la **consommation de carburant** (et donc de GES)

« Aujourd'hui nous ne savons pas vraiment vers quels types de motorisations dites propres nous diriger pour répondre à nos besoins. A ce jour, il n'y a presque uniquement des motorisations diesel. »

« Nous recherchons des constructeurs produisant des véhicules hybrides rechargeables Diesel/Electrique »

CHOIX N° 2 : L'ÉLECTRIQUE À BATTERIE

Part de gestionnaires ayant au moins une intention d'acquisition sur 2021-2025 :



Début 2021, moins de 5% des gestionnaires de ≤10 véhicules et ≈20% des gestionnaires de + de 10 véhicules en possèdent au moins un.

+

Une **forte réduction des GES** si la production d'électricité demeure peu carbonée

+

Une **offre développée sur les VP**, qui s'étoffe sur les VUL, rare sur les PL

+

Le **coût total** (achat, prix de recharge, frais d'entretien...), **inférieur** à celui des motorisations thermiques **sur certains modèles**, est un facteur incitatif avec des coûts de maintenance notamment moins élevés.

!

Une **autonomie à renforcer** pour répondre aux attentes des gestionnaires : **300 km/jr souhaité** ($\approx 120 \text{ km}^{**}$ actuellement pour un VUL de 11 m³; $\approx 200 \text{ km}$ pour les quelques PL électriques existants)

!

Une gestion de la recharge (temps/accès) à **prendre en compte dans l'organisation de l'entreprise**

!

Une **offre de VUL** de grands gabarits et de **PL** encore à **développer**

« A horizon 2035 il faudrait ≈50 000 points de charge normale en AuRA contre ≈3 400 en 2020. La loi LOM* rend incitative l'élaboration par les intercommunalités de schémas directeurs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques. »

Groupe de travail Mobilité du BTP

« J'ai des doutes sur l'autonomie, le branchement électrique, le coût d'achat des véhicules »

« Je me pose la question de la recharge des véhicules électriques avec une journée en circulation et un retour chez le salarié le soir »

« Côté Poids Lourds, le marché est en cours mais les temps de développement sont plus longs. Les temps d'industrialisation pourraient laisser plutôt penser à 2027-2028 pour des gammes complètement électriques avec des coûts industriels. »

Groupe de travail Mobilité du BTP

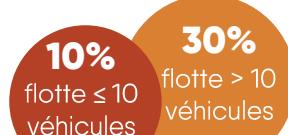
*Loi d'Orientation des Mobilités

**Norme WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure)



CHOIX N° 3 : LE GNV

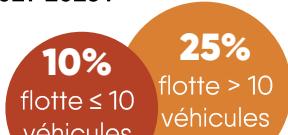
Part de gestionnaires ayant au moins une intention d'acquisition sur 2021-2025 :



Début 2021, moins de 1% des gestionnaires de ≤10 véhicules et ≈10% des gestionnaires de + de 10 véhicules en possèdent au moins un.

CHOIX N° 4 : L'HYDROGÈNE

Part de gestionnaires ayant au moins une intention d'acquisition sur 2021-2025 :



Début 2021, moins de 1% des gestionnaires en possèdent au moins un.

- ⊕ Une forte **réduction des GES** en bioGNV
- ⊕ Une **autonomie importante** des véhicules
- ❗ Une offre de VUL et de PL adaptée à la Construction à étoffer et un **réseau de stations à développer** pour passer à l'acquisition de véhicules

« A ma connaissance, aucun poids lourds chantiers avec un carburant alternatif disponible à la vente »

« Pas de poste GNV public suffisant (maillage du territoire faible) »

« J'attends le développement des véhicules électriques à hydrogène »

« Développer des stations hydrogènes mobiles pour le ravitaillement sur chantier ? »

« Les véhicules lourds hydrogènes pourraient être industrialisés entre 2026 et 2030. »

Groupe de travail Mobilité du BTP

Un choix technologique convaincant :

- ⊕ Une forte **réduction des GES** si l'hydrogène est produit à partir d'une électricité peu carbonée
- ⊕ Une **autonomie importante** des véhicules

❗ Des gestionnaires **en attente du développement de l'offre** de véhicules et de stations

Des gestionnaires en attente du développement du maillage de stations sur ces vecteurs énergétiques

Distance maximum considérée comme acceptable pour atteindre une station de ravitaillement GNV ou hydrogène :
≈15 km
 VALEUR MÉDIANE INDICUÉE

Des intentions faibles d'équipement en stations GNV ou hydrogène (en propre ou mutualisée) :

GNV : 8 gestionnaires **Hydrogène : 7 gestionnaires**
 SUR 204 RÉPONSES COLLECTÉES



Une adaptation à court-terme nécessaire

Un calendrier règlementaire qui se précise

*D'ici 2025, l'instauration d'une Zone à Faibles Emissions mobilité sera obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants (liste définie par arrêté et décret d'application à venir)
Article 119 Loi Climat et Résilience



Des gestionnaires* qui recourent à différents moyens pour s'adapter aux ZFE existantes

*Gestionnaires dont le parc de véhicules intervient sur les ZFE de Lyon et Grenoble. Ex : 45% des gestionnaires de flotte de 10 véhicules ou moins intervenant en ZFE de Lyon et Grenoble ont renouvelé une partie de leur parc.

Des freins encore peu compensés par les bénéfices

MÉTHODOLOGIE

Etude réalisée par la CERC AURA de février à avril 2021 auprès de plus de 200 gestionnaires de flottes de Travaux Publics et de l'Industrie des Matériaux en Auvergne-Rhône-Alpes. Groupe de travail réalisé en juillet 2021 associant des représentants des organisations professionnelles du BTP, des pouvoirs publics et des experts de la mobilité. Programme de travail réalisé avec le concours des membres de droit de la CERC et de ses partenaires.

GES : Gaz à Effet de Serre

PL : Poids Lourd

VP : Voiture particulière

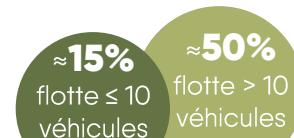
VUL : Véhicule Utilitaire Léger

RENOUVELLEMENT D'UNE PARTIE DU PARC



RÉORGANISATION DE LA FLOTTE

pour n'avoir que des véhicules CRIT'AIR adaptés sur ce territoire



UTILISATION DES DÉROGATIONS



BÉNÉFICES DE LA TRANSITION

Réduction des GES et polluants atmosphériques

Valorisation en termes d'image

Assurance de pouvoir accéder aux ZFE dans les prochaines années



FREINS AU RENOUVELLEMENT

Des véhicules avec des durées de vie longues avant renouvellement
ex : PL Porteurs 20-40 tonnes : 17 ans*

Difficulté actuelle à trouver une motorisation alternative adaptée à l'activité et aux ZFE

Des coûts d'investissement importants

« Il faut du temps à nos entreprises pour modifier un parc de véhicules, compte tenu des investissements très conséquents que cela demande, et de la faible offre des constructeurs »

« Difficile de trouver des constructeurs PL type "Camions de chantier TP" en mesure de nous proposer une gamme de véhicules rentrant dans les exigences ZFE »

« Dans notre cas : peu de km parcourus annuellement par les PL (<10 000 Km/an), et l'entreprise n'a pas la capacité d'investir dans des véhicules neufs »

*Durée de vie obtenue à partir du kilométrage déclaré avant renouvellement et divisé par le kilométrage théorique moyen annuel (obtenu par le nombre de km moyen parcouru par jour, 50, multiplié par un nombre de jours travaillés, 214)

→ Une synthèse des aides à l'achat de véhicules est disponible au lien suivant : [Télécharger](#)