Analyse de faisabilité
Mise en œuvre d'une flotte de véhicules de service au sein d'établissements d'aide et soins à domicile

Etude réalisée par Patrick OBERTO, Consultant,
pour le compte de la Direction des risques professionnels de la Carsat Sud-Est
Publiée en janvier 2024

Préambule de la Carsat Sud-Est

Lors de sa séance du 15 octobre 2020, le Comité Technique Régional (CTR) n°4 (activités de services) de la Direction des risques professionnels de la Carsat Sud-Est a décidé de créer une commission paritaire spécialisée sur le secteur de l'aide et soins à domicile, du fait de sa sinistralité particulièrement élevée en matière de risques professionnels.

Les travaux de cette commission se sont rapidement orientés sur le risque routier et sur les conditions des trajets professionnels des intervenants jusqu'aux domiciles des bénéficiaires.
Plus particulièrement, afin de mieux maîtriser et mieux prévenir les risques professionnels liés à ces déplacements, souvent réalisés hors agglomérations en véhicules personnels, il est apparu nécessaire d'analyser la faisabilité de la mise en œuvre de flottes de véhicules professionnels.

A cette fin, la Direction des risques professionnels a accepté de solliciter un budget extraordinaire afin de réaliser cette étude avec l'aide d'un consultant auprès d'un échantillon varié (tailles et statuts juridiques) de structures du secteur de l'aide et soins à domicile.

Les conclusions de cette étude ont été ensuite validées par le CTR n°4 lors de sa séance du 23 mars 2023.
Ce document reprend les résultats de cette étude, que le CTR a souhaité publier, avec l'accord de la Carsat Sud-Est, sur le site internet de l'organisme.

Du fait de son origine, ce rapport ne peut constituer une position ou exprimer un avis de la Carsat Sud-Est. L'étude s'inscrit aussi dans le contexte de sa réalisation (2021-2022), plus particulièrement sur l'état du marché des véhicules (impacté par la crise sanitaire mondiale), les coûts de revient et les règles issues des conventions collectives applicables.

Les noms des structures parties prenantes ont été anonymisés.

Il nous semble nécessaire d'attirer l'attention du lecteur sur 2 points introductifs :

- Le sujet de l'étude est complexe et sort du cadre habituel des publications de la Carsat Sud-Est concernant la prévention ; au-delà des entreprises du secteur de l'aide et soins à domicile, elle s'adresse certainement aux organisations professionnelles et syndicales en charge de négocier les conditions et modalités de travail des métiers concernés
- Nous n'avons pas souhaité compte-tenu notamment des éléments financiers conjoncturels qui l'ont alimentée, en tirer des conclusions simplifiées ; ces dernières auraient *forcément* trahi la méthodologie et l'analyse qui constituent l'apport de cette démarche

Table des matières

1. Objectifs de l'étude 3
2. Déroulé de l'étude 3
Participants 3
Organisation de l'étude 3
Trois phases 3
3. Principaux constats 4
La gestion des déplacements 4
Les flottes de véhicules 4
Les déplacements avec véhicules personnels 4
Les avantages extra-financiers à mettre dans l'équation 5
4. L'appel d'offres 6
Les prix de revient au km, estimés à la suite de l'appel d'offres 6
Evaluation des appels d'offres 7
5. Sinistralité routière dans les accidents liés au travail des 3 entités 9
Cout des accidents corporels 9
Accidents matériels en mission 10
6. Les conclusions 10
Le partage de véhicule de service 11
Le véhicule de fonction 11
Les contraintes de gestion 12
Avantage en nature 12
7. Suites envisagées par chaque entité 13
8. Annexes 15
Annexe 1 : Principales données déplacements par entité 15
Annexe 2 : ASD1 - CR réunion du 28 octobre 2022 16
Annexe 3 : ASD2 - CR réunion du 14 décembre 2022 18
Annexe 4 : ASD3 - CR réunion du 7 décembre 2022 22
Annexe 5 : Résumé du coût des flottes par entité et prix de revient kilométrique 25
Annexe 6 : Prix de revient. Offres pour 15000 km/an 26

1. Objectifs de l'étude

Cette étude a été lancée par la Carsat Sud-Est, dans le cadre des travaux du comité technique régional n°4 (Services), orientés sur la prévention du risque routier pour les intervenants du secteur de l'aide à domicile, et plus précisément sur la mise en œuvre de flotte de véhicules de services, en lieu et place de l'utilisation actuellement quasi systématique des véhicules personnels pour les déplacements professionnels.

Son objectif est d'analyser la faisabilité de la mise en œuvre d'une flotte de véhicules professionnels dans l'aide et soins à domicile, avec deux objectifs principaux :

- ✓ Etudier, au sein de chaque établissement concerné, les évolutions des coûts liés à la mobilité des intervenants : coûts actuels en lien avec la flotte de véhicules existante et les véhicules personnels, et coûts prévisibles dans le cas d'une flotte de véhicules professionnels
- ✓ Identifier les prestations complémentaires possibles pouvant faciliter le management d'une flotte par l'établissement

A partir des résultats de ces études, l'intention est d'établir si la préconisation d'une flotte de véhicules professionnels est accessible à tout ou partie de ce secteur d'activités, puis de permettre au comité technique régional n°4 d'orienter la suite de ses travaux.

2. Déroulé de l'étude

Participants

Trois entités, une association et deux entreprises privées, se sont portées volontaires pour participer à cet exercice et partager à la fois les données relatives aux déplacements de leurs salariés et la réflexion sur les contraintes et opportunités d'un schéma alternatif.

Il s'agit de :

- Agence ASD1, appartenant à un réseau de 250 agences réparties en Europe,
- Entreprise ASD2, appartenant à un réseau d'une dizaine d'agences dans plusieurs régions en France
- Association ASD3**,** opérant sur 4 agences dans un seul département**.**

Les principales données sont indiquées en annexe 1.

La démarche étant de nature expérimentale, comportant des aspects financiers et non-financiers, les parties étaient d'accord pour considérer que la flexibilité et la créativité dans la conduite de l'analyse seront essentielles. La coopération entre les différents acteurs a été franche, directe, efficace et finalement productive, chacun ayant fait preuve de souplesse et d'ouverture.

Organisation de l'étude

Trois phases ont rythmé le déroulement de l'étude :

- Juin-Septembre 2022 : collecte des données cout de la flotte existante et des déplacements des salariés en véhicules personnels.
- Septembre 2022 : rédaction et lancement d'un appel d'offres pour la fourniture d'une flotte de véhicules en LLD
- Novembre et décembre 2022 : dépouillement des offres et réflexions sur l'intérêt des options possibles.

En fin de chaque phase, une réunion a permis de discuter des constats et de décider de la suite. Les CR des réunions finales sont en annexe (annexe 2 pour ASD1, 3 pour ASD2 et 4 pour ASD3). Ils reflètent bien la diversité des contextes, des organisations, des attentes et des perspectives.

3. Principaux constats

La gestion des déplacements et celle des flottes de véhicule n'est pas un processus vraiment établi dans les entités concernées. Le travail effectué, lors de cet exercice, a permis de mettre en valeur 4 aspects significatifs.

La gestion des déplacements

Le logiciel support du planning des interventions et de leur réalisation ne sert pas à optimiser les temps et distances de trajet. Il sert de support au paiement des km et enregistrement des temps de travail et conduite. Les interventions sont programmées, par le responsable de secteur, en fonction des compétences des intervenants face aux besoins de l'usager, et aussi des distances domicile intervenant-bénéficiaire.

Les flottes de véhicules

La taille des flottes de véhicules varie de 2 à 14 véhicules par entité pour un total de 26 véhicules. On peut dire que cela correspond environ à 2 véhicules par agence. On retrouve, suivant l'entité, presque tous les modes de financement envisageable soit :

- Par achat direct
- Par contrat de location LLD
- En leasing auprès d'un concessionnaire automobile
- Soit par un mix de ces modes

L'utilisation des véhicules de la flotte varie selon les structures entre :

- Véhicules de fonction pour les responsables, avec avantage en nature déclaré
- Véhicules de fonction avec participation financière du salarié compensant et donc annulant l'avantage en nature.
- Véhicule de service alloué par l'agence en dépannage, prêt temporaire… aidant à fluidiser l'organisation ou à remplir certaines prestations.

Les motorisations incluent :

- Des véhicules diesel
- Des véhicules essence
- Des véhicules hybrides Essence

Les coûts de la flotte de chaque entité font ressortir des coûts fixes variant de 230 à 320 €/mois suivant les modes de financement et les modèles choisis, et des frais de carburant variable allant de 0,07 €/km pour un modèle hybride bien mené, à 0,10 ou 0,16 €/km pour des modèles essence ou diesel plus ou moins bien menés (pour un carburant à 2€/l).

La prise de conscience est que si le nombre de véhicules sous responsabilité de l'employeur augmentait sensiblement, la part de temps que les permanents devront consacrer à cette gestion augmentera sérieusement et que la mise en place de procédures de suivi et de contrôle sera nécessaire avec le développement de nouvelles compétences.

Le prix de revient kilométrique des 26 véhicules représentés dans les flottes des 3 employeurs varie entre 0,24 et 0,63 €/km (détail en annexe 5) en fonction du type de véhicule et des km parcourus annuellement.

Les déplacements avec véhicules personnels

Ces déplacements, comme l'indique l'annexe 1, se situent en moyenne entre 1000 et 1500 km par an et par salarié intervenant à domicile. On peut donc les considérer comme faibles.

L'estimation du coût de la flotte a confirmé que, pour que le prix de revient kilométrique soit au niveau de l'IK, il faut que le véhicule parcoure un minimum de km entre 7 000 et 10 000km, qui dépend du véhicule choisi et du taux de l'IK retenu par l'employeur (au 01/01/2023 il est de 0,35-0,40-0,45 €/km suivant l'entité).

Les temps et distance des déplacements sont calculés grâce à un lien entre le logiciel de planning et un logiciel de cartographie. Celui-ci ne prend pas en compte les aléas de la circulation (bouchons, travaux, déviations…) mais permet un calcul précis et fidèle au planning et à sa réalisation.

Seuls les km inter-vacation et en accompagnement du bénéficiaire, sont remboursés au salarié. Les trajet domicile - 1ere intervention, et retour à domicile ne sont pas pris en charge, sauf quelques cas particuliers tels que les allers-retours pour garde de nuit. Ces trajet D/T représentent en moyenne 65% des trajets de mission chez ASD2 comparé à 73% chez ASD3 et 21,2% chez ASD1.

Seul un petit nombre de salariés (de 3 à 10%) parcourent plus de 4000 km par an. Le kilométrage est vraiment limite, en termes de rentabilité, et le nombre de salariés concernés n'est pas suffisant pour espérer avoir un impact sur l'attractivité globale du métier. Cela peut cependant être une première étape, indiquant une orientation et laissant espérer un développement plus large.

En conséquence, pour assurer un kilométrage minimum, l'usage du véhicule devra soit être partagé entre plusieurs intervenants dans des déplacements professionnels, soit, pour un intervenant donné, inclure les déplacements professionnels et privés.

Les avantages extra-financiers à mettre dans l'équation

Bien que certains pourront préférer choisir leur véhicule et l'entretenir eux-mêmes (confort, prix de revient…), les avantages à la fourniture d'un véhicule par l'établissement sont nombreux et faciles à lister :

- Embauche plus facile, Plus grande attractivité des emplois d'aide à domicile
- Réduction de l'absentéisme induit par l'indisponibilité du véhicule personnel
- Meilleure fidélisation des salariés en améliorant leur perception du métier :
    - Ce serait une reconnaissance
    - C'est la garantie de posséder une voiture pour travailler
    - Cela fera des économies
    - C'est un gage de sécurité pour nos bénéficiaires (… et pour nous)
    - C'est bon pour l'image de la structure
    - Cela donne de la visibilité à tout ce que l'on fait (si logo)
    - La famille est fière de nous quand on ramène le véhicule à la maison
- Reduction de l'impression que les déplacements sont mal pris en compte et indemnisés.
- Moins de refus de prestations, par l'entreprise, liés à l'impossibilité d'accompagnement en cas d'indisponibilité du véhicule personnel
- Meilleur respect des plannings de travail, réduction des imprévus et des missions non réalisées
- Maîtrise du risque routier
- Sécurisation des salariés en cas de panne ou d'incident sur les déplacements…
- Moins de litige au niveau du contrat de travail (par ex : lorsque le salarié n'a pas la capacité financière de remplacer son véhicule endommagé ou en panne)
- Flocage pour l'aide à domicile = atout publicitaire pour l'entreprise, si le comportement du conducteur est adéquat… (sauf peut-être dans le cas d'un véhicule de fonction)

Cependant, ces bénéfices sont difficiles à quantifier. Le consensus en fin d'étude est que seule l'expérimentation permettra de préciser à la fois les changements d'organisation et l'attractivité qui en découleront.

4. L'appel d'offres

Un appel d'offre a été envoyé à 2 entreprises parmi les acteurs majeurs de la LLD. Compte tenu des incertitudes qui entourent le besoin de ASD3 et ASD2, et de la complexité prévisible que peut apporter un nouveau système de gestion des déplacements des intervenants aides à domicile, de nombreuses options ont été envisagées.

La durée de location a été fixée à 36 mois, pour limiter la période d'engagement.

Les options couvraient différentes tailles de véhicules, sources d'énergie, boites de vitesse, régime fiscal et kilométrages parcourus. La gamme des kilométrages permet de couvrir les différents types d'usage prévisibles : du véhicule de service à prendre à l'agence (5 000 km/an), au véhicule de service avec remisage à domicile (10 à 15 000 km/an) ou de fonction couvrant trajets professionnels, le domicile-travail et les usage privés (25 000km/an).

Les prix de revient au km, estimés à la suite de l'appel d'offres

L'évaluation du coût d'utilisation d'un véhicule à usage professionnel a beaucoup évolué. Il y a quelques années le principal critère était le prix d'achat ou de location de ce véhicule. Rapidement l'ensemble des coûts enregistrés tout au long de l'utilisation du véhicule ont été pris en compte :

- Achat ou loyer
- Frais financiers
- Entretien*
- Consommation de carburant*
- Assurances*
- Changement de pneumatiques*
- La fiscalité et les charges sociales sur les avantages en nature éventuels
- Revente ou frais de restitution*

Certains de ces éléments (marqués d'un astérisque*) ne relèvent pas que du véhicule, mais aussi du **comportement du conducteur**. Des études montrent qu'un mauvais usage du véhicule, et/ou un manque de soin, peuvent majorer de 20 à 50 %, parfois plus encore, le cout purement « véhicule ».

Différentes méthodes ont été utilisées pour évaluer le coût total de ces véhicules en fonction des données disponibles. Le marché actuel automobile est actuellement atypique mais on retrouve les mêmes éléments et ordre de grandeurs que pour les évaluations faites pour les flottes.

Les frais de restitution sont souvent la partie incertaine et redoutée par les employeurs. Ils couvrent la remise en état des véhicules, carrosserie, sellerie, roues, éclairage, pare-brise et vitres, etc... Des frais équivalents sont supportés dans le cas de l'achat du véhicule, mais ils n'apparaitront qu'à travers un prix de revente du véhicule plus bas. Ce coût est très dépendant du comportement du conducteur. L'expérience montre que dans le cas de la LLD ou de l'achat-revente, si on explique clairement les règles de fonctionnement de ce poste, et que le véhicule est régulièrement inspecté, ces frais peuvent être minimisés.

Suivant les offres, il semble y avoir à la fois une franchise et un coefficient de vétusté applicables aux frais de restitution. Par exemple, pour un véhicule de tourisme sur 36 mois, le coef de vétusté serait de 18 à 20%. Ces données seraient à préciser lors de négociations approfondies avec les soumissionnaires. Sous réserve de vérification avec les soumissionnaires, les ordres de grandeurs seraient les suivants :

	Athlon	ARVAL
Restitution	1 000 €	1 000 €
vetusté	200 €	
franchise	250 €	200 €
A charge	550 €	800 €
par mois	15,3 €	22,2 €
par an	183 €	267 €

Evaluation des appels d'offres

Pour un véhicule classique moteur thermique à essence, boite manuelle, payant la taxe sur les véhicules de société et parcourant 15 000 km/an, au prix moyen des carburants de 2022, les prix de revient kilométrique correspondant aux offres du marché sont inférieurs ou égaux aux taux d'indemnité kilométrique.

véhicule	délai livraison mois	Euro NCAP	Conso WLTP l/100 km	Emission CO2 g/km	Loyer financier	Entretien	pneus €/mois	TVS €/mois estImée	carburant €/mois	Assurance €/mois	Cout total / mois	€/km
KIA PICANTO Active business	1	3	4,9	113	195,5 €	26,9 €	8 €	16 €	96 €	50 €	392 €	0,31 €
Renault Clio Authentic SCe 65	4	5	5,1	117	202,3 €	28,9 €	8 €	18 €	100 €	50 €	406 €	0,33 €
Hyundai i10 1.0 67 ECO INTUITIVE	7	3	4,8	110	211,1 €	32,1 €	8 €	16 €	94 €	50 €	411 €	0,33 €
Kia Picanto 1.0 DPI 67 ISG Active Business	6	3	5,1	117	216,4 €	31,8 €	8 €	17 €	100 €	50 €	423 €	0,34 €
HYUNDAI I20 Intuitive	5	4	5,2	120	232,0 €	26,9 €	8 €	18 €	102 €	50 €	436 €	0,35 €
RENAULT CLIO authentic	7	5	5,1	117	238,7 €	24,1 €	8 €	17 €	100 €	50 €	437 €	0,35 €
Opel Corsa 1.2 75ch Edition	4	4	5,3	122	229,0 €	34,7 €	8 €	18 €	104 €	50 €	443 €	0,35 €
KIA CEED active business	5	4	6,3	145	300,0 €	27,7 €	8 €	42 €	123 €	50 €	550 €	0,44 €

Le statut d'association, sans but lucratif, permet de faire l'économie de la TVS, réduisant le cout de ces véhicules de 16 à 42€ par mois et donc de 1,3 à 3,3 centimes d'€ par km.

Hypothèses			
emissions CO2	E 10 Kg CO2/ litre	E 85 Kg CO2/ litre	GPL Kg CO2/ litre
KG/litre	2,3	1,63	1,7
Assurances	600 €	€/an	
Prix des carburants		moy 2021	moy 2022
SP95	€/litre	1,56 €	1,82 €
E 85	€/litre	0,71 €	0,81 €
GPL	€/litre	0,88 €	0,86 €
Pneumatiques			
8 €	€/mois		

TVS CO2	
Emission CO2 g/km	tarif
80	120 €
90	135 €
100	150 €
110	176 €
115	184 €
120	192 €
130	247 €
140	392 €
145	479 €
150	600 €

Pour une entreprise, le seul moyen d'éviter la TVS est de choisir des modèles « tout électrique », ou des véhicules commerciaux n'ayant que 2 places à l'avant. Cependant les véhicules en version commerciale sont en général plus chers, dans cette offre, pouvant aller à un écart de prix de 30 à 40%, soit un montant de 60 à 100€ par mois supplémentaires pour des TVS évaluées à 16 à 20 €/mois, ce qui rend ce choix très souvent inintéressant.

Les véhicules équipés de boite de vitesse automatique, qui peuvent améliorer le confort de conduite, sont également plus chers. Il faut parfois monter en gamme pour un modèle donné pour bénéficier de cette option. Les couts au kilomètre parcouru augmenteront également de 1 à 3 centimes d'€ suivant le modèle.

Les tarifs proposés par les répondants à l'appel d'offres sont assez décevants et proches ou supérieurs aux coûts calculés pour les véhicules des flottes en 2021. On pouvait s'attendre à mieux compte tenu des volumes de véhicules envisagés (de 20 à 100 possibles annoncés dans l'appel d'offres). Cependant ces prix reflètent l'état du marché actuel : des prix de véhicules neufs en augmentation, de même que le coût du crédit, dans un contexte où la production est limitée par le manque de certains composants et où les loueurs sont très prudents, reflétant les incertitudes et changements stratégiques des constructeurs automobile. Néanmoins cela donne une bonne base de réflexion et, peut-être, est-ce l'image des 2-3 prochaines années. A noter des délais de livraison impressionnants. Seuls 6% de la trentaine de véhicules proposés sont disponibles en 3 mois ou moins, 68% demandent 6 mois ou plus.

Le choix de la motorisation, entre les moteurs thermiques à essence, à l'éthanol, au GPL, ou les motorisations électriques voir hybride, rechargeables ou non, n'est pas plus simple et demande de prendre un certain nombre de risques sur les coûts de ces carburants, sur l'évolution des taxes, sachant qu'en plus les véhicules « plus propres » sont plus demandés et plus chers. Il est évident que les versions « carburants moins taxés » voient leur avantage se concrétiser lorsque le kilométrage annuel parcouru annuellement est important (Ce qui n'est pas vraiment le cas pour les intervenants à domicile dans le cadre de leur travail).

Les fortes variations de prix des carburants fossiles ainsi que les hausse des tarifs électricité, ne facilitent pas les choix.

prix €/ litre	2009	2013	2016	2021	2022	2023
Diesel	1,00 €	1,35 €	1,12 €	1,45 €	1,87 €	1,92 €
SP 95	1,21 €	1,55 €	1,31 €	1,56 €	1,82 €	1,87 €
E85	0,85 €	0,92 €	0,69 €	0,71 €	0,81 €	1,13 €
GPL	0,66 €	0,87 €	0,71 €	0,88 €	0,86 €	0,99 €

L'impact du cout des carburants sur les prix de revient kilométriques et le choix de la motorisation, peut réduire ce dernier de 3 à 5 centimes d'€/km.

	consommation	Prix 2021	Cout 2021 carburant/Km	Prix 2022	Cout 2022 carburant/Km
	Litres /100 km	€/litre	€/km	€/litre	€/km
super 95	6	1,56 €	0,09	1,82 €	0,11
Diesel	5	1,45 €	0,07	1,87 €	0,09
ethanol	7,2	0,71 €	0,05	0,81 €	0,06
GPL	7,2	0,88 €	0,06	0,86 €	0,06

L'option 5000 km/an n'a été demandée que par ASD2, pour des véhicules de société n'ayant que 2 places à l'avant. Il n'y a donc pas de TVS ni a priori de coût de pneumatiques sur 3 ans puisque le véhicule n'aura fait que 15 000 km. Les 10 meilleures offres reçues conduiraient à des prix de revient kilométrique allant de 0,82 à 1,00 €/km.

véhicule	Energie	boite	délai livraison en mois	Notation Euro NCAP	Conso WLTP l/100 km	Emission CO2 g/km	Loyer financier TTC*cor	Entretien	carburant €/mois	Assurance €/mois	Cout total mensuel	€/km
SUZUKI SWIFT Avantage	Ess	manu	6	4	4,6	106	245,83	9,42	35 €	50 €	340 €	0,82 €
HYUNDAI I20 Intuitive	Ess	manu	5	4	5,2	120	258,80	9,42	39 €	50 €	358 €	0,86 €
SUZUKI SWIFT Privilège	Ess	auto	6	4	4,6	106	277,46	9,85	35 €	50 €	372 €	0,89 €
Kia Picanto 1.0 DPI 67 ISG Active Business TVU	Ess	manu	6	3	5,1	117	279,93	18,40	39 €	50 €	387 €	0,93 €
Hyundai i10 1.0 67 ECO INTUITIVE TVU	Ess	manu	7	3	4,8	110	282,27	18,61	36 €	50 €	387 €	0,93 €
HYUNDAI I20 Intuitive	Ess	auto	5	4	5,2	120	293,51	9,42	39 €	50 €	392 €	0,94 €
FORD FIESTA ST LINE	Ethanol	manu	8	5	7,3	119	319,76	10,28	25 €	50 €	405 €	0,97 €
KIA CEED active business	Ess	manu	5	4	6,3	145	301,75	8,57	48 €	50 €	408 €	0,98 €
Hyundai i10 1.0 67 MSQ INTUITIVE TVU	Ess	auto	7	3	4,4	101	310,49	20,22	33 €	50 €	414 €	0,99 €
RENAULT CLIO evolution	Ess	manu	7	5	5,7	131	312,86	9,85	43 €	50 €	416 €	1,00 €

Pour un salarié qui effectue 5000 km/an, son IK annuelle aujourd'hui sera de 1750€/an à 0,35€/km et de 2250 €/an à 0,45 €/km. La fourniture d'un véhicule de service coutera à l'employeur au minimum 4150€/an, soit un surcoût de 1900 à 2400€/an.

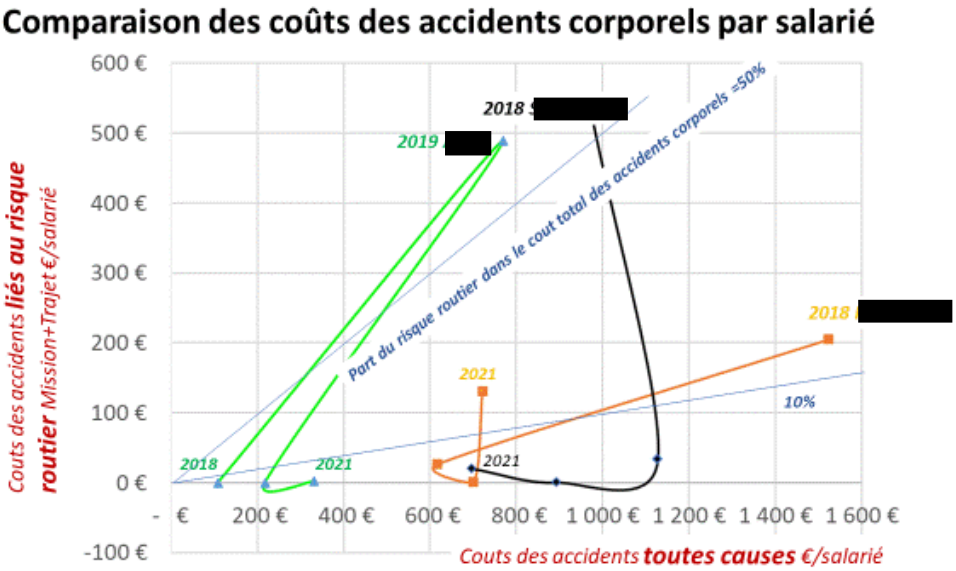
Dans le cas du remisage à domicile d'un véhicule de service, sans autre utilisation à titre privé, le kilométrage parcouru sera augmenté des trajets domicile travail du salarié, non indemnisés actuellement. Dans le cas de ASD2 par exemple, ces trajet D/T représentent en moyenne 65% des trajets de mission (comparé à 73% chez ASD3 et 21,2% chez ASD1 Istres). Dans l'exemple ASD2 ci-dessus, le véhicule parcourra donc en réalité 8250 km.
Par comparaison, l'option d'acheter un véhicule que l'on garderait une dizaine d'années, pourrait dans ce cas s'avérer plus rentable.

Dès que le kilométrage atteint 15 000 km par an, les prix de revient kilométrique sont proches des IK retenues par les employeurs et près de 40 véhicules sont proposés à des prix de revient kilométrique inférieur à 0,40 €/km. (Voir annexe 6)

5. Sinistralité routière dans les accidents liés au travail des 3 entités

Cout des accidents corporels

[redacted]	Nbre salariés ETP	nbre acc mission	coût mission	nbre trajet	coût trajet	Mission+Trajet année	Mission+Trajet €/salarié	coût total ensemble des AT toutes causes	€/salarié ttes causes	% RR sur toutes causes
2018	34	0	- €	0	- €	- €	- €	3 705 €	109	0%
2019	38	0	- €	1	18 583 €	18 583 €	489 €	29 211 €	769	64%
2020	46	0	- €	0	- €	- €	- €	10 053 €	219	0%
2021	50	0	- €	1	107 €	107 €	2 €	16 564 €	331	1%
moyenne	42	0	0	0,5	4 672 €	4 672 €	111 €	14 883 €	354	31%
[redacted]										
2018	68	1	13 715 €	1	231 €	13 947 €	205 €	103 536 €	1523	13%
2019	60	1	598 €	3	992 €	1 590 €	26 €	36 956 €	616	4%
2020	91	0	- €	1	164 €	164 €	2 €	63 766 €	701	0%
2021	99	0	- €	2	12 979 €	12 979 €	131 €	71 434 €	722	18%
moyenne	79,5	0,5	3 578 €	1,75	3 592 €	7 170 €	90 €	275 692 €	867	3%
[redacted]										
2018	276	4	144 762 €	1	1 912 €	146 674 €	531 €	268 399 €	972	55%
2019	300	2	1 715 €	1	8 306 €	10 021 €	33 €	338 209 €	1127	3%
2020	326	0	- €	1	247 €	247 €	1 €	291 084 €	893	0%
2021	334	2	550 €	1	6 336 €	6 886 €	21 €	232 667 €	697	3%
moyenne	309	2	36 757 €	1	4 200 €	40 957 €	133 €	282 590 €	229	14%



Le risque routier, dans les causes des accidents du travail, est comme dans l'ensemble des entreprises, faible en nombre, mais ces accidents sont souvent graves. Comme le montre le relevé des accidents et couts, établi par la Carsat de 2018 à 2021, le cout des accidents de la route liés au travail peut représenter, une année, plus de 60% du cout total des accidents liés au travail (toutes causes confondues) et moins de 5% pour les autres années. Il est donc difficile de parler de coût moyen annuel des accidents de la route liés au travail.

Accidents matériels en mission

Une seule des entités a souscrit une assurance auto-mission couvrant les véhicules personnels de ses salariés en mission. Ceci donne la possibilité de suivre les accidents matériels en mission à travers les données de l'assurance. Le coût de cette assurance est d'environ 15 000 € par an pour 656 000 km parcourus soit 2,3 centimes d'€/km.

Sur les 28 accidents qui ont fait l'objet d'une déclaration depuis 2018, 50% en nombre sont de la responsabilité du salarié, représentant 62% du cout total. A noter également que 60% en nombre sont des accidents sans tiers, ce qui pourrait être analysé.

6. Les conclusions

La crainte de la complexité de gestion d'une flotte mise à disposition des intervenants a fait qu'une des trois entités concernées n'a pas poursuivi au-delà de la phase de collecte des données. La possible complexité et la difficulté d'y faire face trouve aussi bien ses sources dans la gestion interne des différents aspects, que dans la capacité de certains intervenants à prendre soin des véhicules en « bon/ne père/mère de famille ». De plus l'entreprise pratique déjà la location longue durée sur de nombreux véhicules et n'attendait pas d'infos complémentaires de l'appel d'offres.

Pour les 2 autres établissements qui ont poursuivi l'exercice jusqu'au bout en testant le marché, l'étude des coûts de la flotte et les réponses à l'appel d'offre convergent et confirment que pour être compétitif avec le système actuel de l'indemnité kilométrique, il faut que le véhicule parcoure un minimum de km/an, entre 10 et 12 000 km suivant le véhicule envisagé.
Pour un véhicule classique moteur thermique à essence, boite manuelle, payant la taxe sur les véhicules de société et parcourant 15 000 km/an, au prix moyen des carburants de 2022, les prix de revient kilométrique des 10 meilleures offres reçues varient entre 0,31 et 0,44 €/km. Si le véhicule ne parcoure que 5000 km/an ces PRK se situe entre 0,8 et 1 €/km/km
Or, les intervenants se faisant indemniser plus de 4000 km/an ne représentent que 3 à 10% des salariés indemnisés à l'IK, suivant la structure et aucun n'atteint 10 000 km/an.

La réflexion s'est donc orientée vers la recherche de solutions pour augmenter les km parcourus par les véhicules, sans bien sur augmenter les km fait professionnellement par chacun. Les options identifiées pour cela sont le partage de véhicules de service ou la mise en œuvre de véhicules de fonction.

Le partage de véhicule de service

Il a ses limites opérationnelles : il est utile pour dépanner un salarié dont le véhicule a un problème ou est momentanément indisponible, ou pour une première embauche en attendant que le salarié ait un véhicule, ou son permis ou les deux.

Le partage régulier au jour le jour entre salariés est plus problématique. Où va-t-on le stationner entre deux utilisations, comment assure-t-on le transfert entre utilisateurs, comment gérer la variabilité des plannings, comment suivre de façon fiable qui a utilisé quel véhicule… ?
En outre on peut s'attendre à ce que, avec plusieurs utilisateurs, le véhicule se dégrade plus rapidement.

La mise à disposition d'un véhicule de service dans une agence va sûrement modifier les pratiques et l'organisation du travail. Une évolution naturelle sera probablement de mettre le véhicule à disposition du maximum d'intervenants de façon à alléger la charge financière du salarié pour l'utilisation de son véhicule. La programmation des interventions va donc évoluer, compte tenu de cette nouvelle donnée, d'une façon difficilement prévisible et qui variera probablement d'une agence à l'autre.

Afin d'évaluer les bénéfices induits par la mise à disposition d'un véhicule partagé, l'idée est de commencer par un petit nombre de véhicule, pour mieux cerner les perceptions des intervenants concernés (et par réalisme budgétaire). Le travail fait dans cette étude permet d'évaluer précisément ce que cela coûte. Le test avec quelques véhicules permettra de mieux comprendre ce que cela apporte en termes d'attractivité de l'emploi et d'organisation du travail, par exemple :

- Savoir qu'en cas de problème avec leur véhicule personnel, une solution de prêt existe, va enlever le stress lié à la peur de perte de revenu due à l'impossibilité de se rendre chez les bénéficiaires.,
- De même la possibilité d'avoir un véhicule de prêt devrait générer plus de volontaires pour les travaux du week-end. L'expérience avec quelques véhicules pourra préciser ces changements et permettre d'évaluer les kilométrages à attendre pour ces véhicules de service.

Le véhicule de fonction

On peut augmenter les km parcourus par un véhicule de l'entreprise en autorisant le salarié à l'utiliser à titre privé moyennant une participation : pour un véhicule avec un contrat de 15 000 km/an, une salariée qui ferait 5000 km par an au titre de ses missions, aurait 10 000 km possibles à titre privé, soit 67% de l'usage du véhicule.

- **On aide le salarié à acquérir un véhicule neuf,** plus sûr et plus écoresponsable. Pour cet aspect on peut éventuellement solliciter les financeurs
- **Cette solution semble compliquée à réaliser**. Il faudra bien en préparer la mise en œuvre et sa présentation. De plus cette offre ne peut raisonnablement concerner que les salariés faisant au minimum 4000 km par an à titre professionnel, soit de 10 à 30 personnes suivant les entités, et parmi celle-ci celles qui seront intéressées par un tel schéma.

Par exemple, en demandant au salarié une participation de 60% du coût « loyer + entretien + assurance + changement de pneus à l'usure », chaque partie payant le carburant correspondant aux kilomètres pris en charge (km professionnels pour l'employeur, km privés pour la salariée), le coût (hors carburant) pour la salariée varierait de **133 €/mois** pour une KIA Picanto **à 204 €/mois** pour une Renault Clio Equilibre E-Tech full hybrid 145, pour un contrat de 15 000 km/an.

Ces contributions sont assez élevées compte tenu des salaires nets versés. L'intérêt d'un tel schéma dépendra des besoins et ressources du salarié au niveau familial et personnel. De nombreuses intervenantes sont à temps partiel et ont des revenus fluctuants. Cela induit un risque lié au financement de sa participation, pour les mois non travaillés. Il faudra également traiter la rotation des effectifs, démissions et autres…

Les contraintes de gestion

Les usages « mixtes », que ce soit en véhicules de service partagé (entre intervenants) ou en véhicule de fonction (parts professionnelle et privée), demanderont un effort de gestion supplémentaire par rapport au système des IK en place actuellement. Il faudrait rechercher les moyens de minimiser la part de cet effort portant sur la structure.

Les gros postes de gestion : entretien, assurances, carburants, amendes…, peuvent être délégués au loueur. Cette délégation a un coût qui est souvent dissuasif car apparent, alors que le coût de la gestion en interne, qui peut être chronophage, est moins évident à mesurer surtout par exemple en ce qui concerne la partie « assurance et gestion des sinistres ».

Même dans le cas d'une attribution de véhicule dédiée à un salarié, il faut quand même suivre le niveau d'utilisation qui en est faite à titre privé, qu'il soit de fonction ou de service avec remisage à domicile.

Le coût d'assurance varie en fonction du modèle de véhicule choisi, de la concurrence sur le marché et bien sûr de l'historique « accidentologie » de l'entité. C'est un poste lourd à gérer.

Avantage en nature

Le remisage à domicile ne devrait pas être considéré comme un avantage en nature (prise en charge du trajet Domicile-travail), à partir du moment où on peut dire que les domiciles et/ou lieux d'intervention sont mal desservis par les Transports en commun et que les salariés sont des rouleurs réguliers et significatifs. Ce qui ne devrait pas poser de problème à démontrer dans la région PACA.

Véhicule de fonction et avantage en nature :

- ✓ Cette option requiert l'accord du salarié et devra faire l'objet d'un avenant au contrat de travail.
- ✓ Un véhicule de fonction aujourd'hui, c'est 20 000 € minimum. Le salarié sera tenté par le partage du coût avec son employeur.
- ✓ L'employeur peut prendre en charge le carburant, même celui utilisé à titre privé pour un véhicule de fonction.
- ✓ Les avantages en nature sont évalués de la façon suivante au niveau de l'URSSAF :
    - **EN CAS DE LOCATION du véhicule**

        - 30% du cout mensuel d'un véhicule en location, quand l'employeur ne prend pas le carburant privé à sa charge Plafonné à 9% du prix d'achat TTC du véhicule
        - 40% du cout mensuel d'un véhicule en location, quand l'employeur prend le carburant privé à sa charge Plafonné à 12% du prix d'achat TTC du véhicule
    - **EN CAS D'ACHAT du véhicule**
        - 9% (pour véhicule neuf ou 6% pour véhicule de plus de 5 ans) du cout d'achat d'un véhicule, quand l'employeur ne prend pas le carburant privé à sa charge
        - 12% (pour véhicule neuf ou 9% pour véhicule de plus de 5 ans) du cout d'achat d'un véhicule, quand l'employeur prend le carburant privé à sa charge - Exemple véhicule acheté 20 000 € l'avantage en nature est de 20000 x12% /12= 200€/mois
        - Dans ce dernier cas, si le salarié paie une participation ou redevance de 200€ ou plus, il n'y a pas d'avantage en nature

7. Suites envisagées par chaque entité

ASD1 n'a pas souhaité lancer un appel d'offres conventionnel qui ne leur apportait pas de connaissances supplémentaires, surtout dans le contexte économique actuel atypique, du fait qu'ils ont déjà 250 véhicules en LLD.

ASD1 propose de lancer une expérimentation pour rechercher des options de partenariats qui permettraient aux salariés d'acquérir un moyen de déplacement personnel, au financement duquel l'employeur participerait pour prendre en compte l'utilisation pour déplacement professionnel. C'est un peu l'inverse de la voiture de fonction ou l'employeur fait l'acquisition d'un véhicule avec participation du salarié pour utilisation à titre privé. On peut être ouvert sur les modes de déplacements concernés (VL, VAE, vélo…)
Compte-tenu des objectifs fixés par les partenaires sociaux à cette action expérimentale et du calendrier très contraint, il n'a pas été possible de réorienter la démarche subventionnée chez ASD1 en ce sens. En revanche des réflexions sur ce sujet peuvent se poursuivre.

ASD2 préfère l'option « Achat » plutôt que location. Le financement ne serait pas un problème pour un nombre restreint de véhicules.

- Il y a une possibilité de tester l'option Véhicule de fonction avec une candidate « tutrice ». Cela ferait une première expérience.
- Il est envisagé de mettre 2 véhicules à disposition de l'agence X et 2 à l'agence Y avec l'objectif d'y équiper 2 personnes qui seront d'astreinte par week-end. Il restera à trouver la meilleure utilisation du véhicule dans la semaine au-delà des dépannages qui en général ne sont pas programmables.
- Pour ces véhicules on s'orientera vers des véhicules sans permis, pour lever également la barrière du permis de conduire que certains intervenants ne possèdent pas, ce qui limite leur capacité d'action.
- La gestion de ces véhicules (pour la période d'expérimentation) continuera à se faire comme actuellement, directement par ASD2.
- Intérêt globale de l'étude menée :
    - Ouverture vers de nouvelles solutions (véhicule de fonction)
    - Confirmation de ce que coûte un véhicule à l'entreprise. Permet de communiquer sur l'effort fait par l'entreprise
    - Donne des clés/seuils d'arbitrage en fonction de l'usage envisagé
    - Eclairage sur le choix des carburants/motorisations.

Pour ASD3, pour avoir un impact sur l'attractivité du métier, il ne faut pas que l'initiative s'adresse à un trop petit nombre d'intervenants.

- Ceci veut dire que le schéma à rechercher est plutôt du type « véhicule de fonction » avec participation du salarié, pour augmenter les km parcourus par le véhicule et donc son intérêt économique.
- Le véhicule de service dédié ne concernerait pas beaucoup de salarié, et son coût pour l'employeur serait nettement plus élevé que le système IK. Peut-être que l'achat de véhicule, bien gérés sur des durées de 10 ans pourraient être attractif.
- Le véhicule partagé est déjà mis en place chez ASD3 pour les usages adaptés (concernant les encadrants). On ne voit pas trop de possibilités autres.
- L'achat des véhicules pourrait s'envisager mais impliquerait :
    - La recherche de subvention par des financeurs, soit sur des fonds européens, ou financement « véhicules propres », « insertion professionnelle et soutien à l'emploi » « maintien à domicile ». Apparemment pas de lien avec l'ARS...
    - La mise en place des compétences de gestion de flotte, réattribution des véhicules lors des démissions, embauches… un nouveau métier à mettre en place.
    - La conservation des véhicules au moins 6 à 8 ans. Les 4 Opel Corsa achetées par ASD3 font peu de km et seront sûrement conservées plus de 10 ans

8. Annexes

Annexe 1 : Principales données déplacements par entité

	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Agences nbre	1	10	4
Zone intervention (n° dpt)	13	PACA 13,83,84, [redacted]	83
Déplacements des salariés en véhicules perso			
Salarié ETP 2021	50	233	328
Salariés indemnisés IK 2021	121	354	487
Salariés ETP/IK 2021	41%	66%	67%
Kilomètres indemnisés en 2021	172 742	349 546	656 000
Moyenne par salarié indemnisé	1 428	987	1 347
Salariés indemnisé de > 4000 km	12	11	29
Km parcourus par ces salariés > 4000 km	65 619	56 330	153 163
Moyenne/salarié faisant > 4000 km	5 468	5 121	5 281
Part nombre salariés > 4000 km/Total	10%	3%	6%
Part des km. salariés > 4000 km/Total	38%	16%	23%
IK 2020	0,20 €	0,22 €	
IK 2021	0,22 €	0,22 €	0,39 €
IK 2022	0,40 €	0,30 €	0,45 €
IK Janvier 2023	0,40 €	0,35 €	0,45 €
Cout total annuel des IK 2021	38 003 €	76 900 €	255 840 €
Cout annuel IK/ETP	760 €	330 €	780 €
Flotte employeur			
Nbre véhicules	2	14	12
km moyen annuel/ véhicule	20 000	16 500	7 200
Financement	LLD	Achat	Achat et leasing
cout total au km parcourus	0,24 €	0,28 €	0,35 à 0,44 €
coût annuel estimé de la flotte	9 600 €	64 680 €	30 à 38 000 €
coût annuel par véhicule	4 800 €	4 620 €	3500 à 3200 €

Annexe 2 : ASD1 - CR réunion du 28 octobre 2022

Echanges

Le Groupe d'ASD1 gère déjà près de 250 véhicules (de service ou de fonction) à travers des contrats en LLD et a une bonne connaissance des aspects économiques d'un tel système. Un simple appel d'offre de plus n'apportera pas grand-chose, surtout dans un marché automobile aussi perturbé qu'aujourd'hui où les conditions peuvent changer tous les 15 jours.
Disposer de quelques véhicules de service en utilisation temporaire (Embauche d'un salarié sans véhicule, panne du véhicule perso…) permettrait de gagner en efficacité en palliant rapidement les absences de moyen de transport de certains intervenants, court ou moyen terme, mais ceci créera toute une série de nouveaux aspects administratifs à gérer pour le personnel d'encadrement, dont ce n'est pas la fonction actuellement (Gestion du véhicule, suivi entretien, mise à disposition dans l'urgence, savoir qui a conduit quoi, gestion des PV…).
Il vaudrait mieux cerner le coût de gestion de ces nouveaux véhicules (contrat, contravention, assurances-sinistres, gestion des clés, des rendez-vous entretien, contrôle de l'état des véhicules…).
Il faut profiter de la phase suivante pour rechercher des solutions innovantes qui permettent d'améliorer la mobilité des intervenant(e)s à domicile (plus simple, moins cher, plus sûr), sans augmenter la charge administrative des responsables d'agence et/ou de secteur. L'aspect sécurité est un des éléments importants à prendre en compte et est un des déclencheurs du projet.
La population des intervenant(es) n'est pas homogène par rapport aux déplacements, en fonction des circonstances personnelles et des territoires sur lesquels, ils ou elles interviennent. Pour ne mentionner que 2 extrêmes :
La personne qui se fait rembourser 2000 km par an (800 €) et pour qui le cout marginal du véhicule est de 10 centimes du Km (un peu plus que le coût du carburant) … et donc « gagne » 600€ par an sur l'opération
La personne qui se déplace en Bus et doit l'attendre jusqu'à 30 min et qui va finir par acheter une trottinette électrique, ce qui peut lui faire gagner 1 heure par jour de travail.
Une analogie avec le téléphone portable a été faite. ASD1 a 11 500 salariés en Europe. Un test de fourniture de téléphone d'entreprise a été fait sur un périmètre et une multitude de problèmes administratifs a surgi et a dû être gérée (Téléphone cassé, chargeur perdu, perte du code pin, écran cassé…) ce qui n'est pas le métier de responsable dans l'aide à domicile. Au lieu de cela, une application a été mise en place, les salariés la télécharge sur leur téléphone perso, ils sont dédommagés pour cela, et les téléphones sont gérés par chacun, permettant aux responsables de se consacrer à leurs missions principales : les collaborateurs et les clients.
Idéalement il pourrait s'agir d'élaborer un plan de mobilité pour les salariés ASD1 d'une agence pour viser à des déplacements plus propres, plus sûrs plus efficaces.

Conclusion

ASD1 ne souhaite donc pas lancer un appel d'offres conventionnel qui ne leur apportera pas de connaissances supplémentaires, surtout dans le contexte économique actuel
ASD1 propose de lancer une expérimentation pour rechercher des options de partenariats qui permettraient aux salariés d'acquérir un moyen de déplacement personnel, au financement duquel l'employeur participera pour prendre en compte l'utilisation pour déplacement professionnel. C'est un peu l'inverse de la voiture de fonction ou l'employeur fait l'acquisition d'un véhicule avec participation du salarié pour utilisation à titre privé. On peut être ouvert sur les modes de déplacements concernés (VL, VAE, vélo…)
Compte-tenu des objectifs fixés par les partenaires sociaux à cette action expérimentale et du calendrier très contraint, il n'a pas été possible de réorienter la démarche subventionnée chez ASD1

en ce sens, et il a été mis fin à la convention de subvention à la fin de la phase 1, comme prévu par l'article 7 de cette convention.

Annexe 3 : ASD2 - CR réunion du 14 décembre 2022

Echanges

Les tarifs proposés par les répondants à l'appel d'offres sont assez décevants et proches des coûts de la flotte ASD2 en 2021. On pouvait s'attendre à mieux compte tenu des volumes de véhicules envisagés (une vingtaine annoncée dans l'appel d'offres). Cependant ces prix reflètent l'état du marché actuel : des prix de véhicules neufs en forte augmentation, de même que le coût du crédit, dans un contexte où la production est limitée par le manque de certains composants et où les loueurs sont très prudents, reflétant les incertitudes et changements stratégiques des constructeurs automobile. Néanmoins cela donne une bonne base de réflexion et, peut-être, est-ce l'image des 2-3 prochaines années.

Le choix de la motorisation, entre les moteurs thermiques à essence, à l'éthanol, au GPL, ou les motorisations électriques voir hybride, rechargeables ou non, n'est pas plus simple et demande de prendre un certain nombre de risques sur les coûts de ces carburants, sur l'évolution des taxes, sachant qu'en plus les véhicules « plus propres » sont plus demandés et plus chers. Il est évident que les versions « carburants moins taxés » voient leur avantage se concrétiser lorsque le kilométrage annuel parcouru annuellement est important, ce qui n'est pas le cas pour les intervenants de ASD2.

Les kilométrages effectués annuellement par les intervenants à domicile sont trop faibles pour justifier économiquement de l'attribution d'un véhicule de service dédié, et ceci indépendamment de l'aspect conjoncturel du marché. En conséquence, pour assurer un kilométrage minimum, l'usage du véhicule devra soit être partagé entre plusieurs intervenants, soit pour un intervenant donné, devra inclure les déplacements professionnels et privés. Ces faibles kilométrages sont le résultat à la fois d'une meilleure adéquation géographique entre les intervenants et les bénéficiaires, mais aussi de l'adaptation de l'esprit dans lequel la programmation est effectuée actuellement, prenant en compte la réluctance des intervenants à faire des km.

Le schéma envisagé par ASD2 est de doter en véhicule :

- Les futurs « tutrices » ou « référents terrain », poste en cours de création, qui continueraient, pour partie de leur temps, à faire des interventions et qui pour le reste, tourneraient en double avec des nouveaux intervenants ou sur des interventions présentant un problème à résoudre. Suite à cette étude, des options se sont avérées possibles. Ainsi, ces véhicules dédiés pourraient être des véhicules de fonction avec participation du salarié, si ASD2 décide de le proposer, option qui resterait finalement au choix du salarié à qui cette option ne peut être imposée.
- Un (ou des) véhicule de service en partage, pour dépanner les intervenants qui en auraient besoin, ou en prêt temporaire lors d'une embauche ainsi que la mise à disposition du véhicule aux intervenants qui sont d'astreinte le week-end.

Le partage de véhicule de service a ses limites opérationnelles : il est utile pour dépanner un salarié dont le véhicule a un problème ou est momentanément indisponible, ou pour une première embauche en attendant que le salarié ait un véhicule, ou son permis ou les deux.
Le partage régulier au jour le jour entre salariés est plus problématique. Où va-t-on le stationner entre deux utilisations, comment assure-t-on le transfert entre utilisateurs, comment gérer la variabilité des plannings, comment suivre de façon fiable qui a utilisé quel véhicule… En outre on peut s'attendre à ce que, avec plusieurs utilisateurs, le véhicule se dégrade plus rapidement.

La mise à disposition d'un véhicule de service dans une agence va sûrement modifier les pratiques et l'organisation du travail. Une évolution naturelle sera probablement de mettre le véhicule à disposition du maximum d'intervenants de façon à alléger la charge financière du salarié pour l'utilisation de son

véhicule. La programmation des interventions va donc évoluer, compte-tenu de cette nouvelle donnée, d'une façon difficilement prévisible et qui variera probablement d'une agence à l'autre.

Les usages « mixtes », que ce soit en véhicules de service partagé (entre intervenants) ou en véhicule de fonction (parts professionnelle et privée), **demanderont un effort de gestion supplémentaire** par rapport au système des IK en place actuellement. Il faudrait rechercher les moyens de minimiser la part de cet effort portant sur la structure.

Les gros postes de gestion : entretien, assurances, carburants, amendes…, peuvent être **délégués au loueur**. Cette délégation a un coût qui est souvent dissuasif car apparent, alors que le coût de la gestion en interne, qui peut être chronophage, est moins évident à mesurer surtout par exemple en ce qui concerne la partie « assurance et gestion des sinistres ».

Dans le cas d'une attribution de véhicule dédiée à un salarié, il faut quand même **suivre le niveau d'utilisation qui en est faite à titre privé**, qu'il soit de fonction ou de service avec remisage à domicile.

Evaluation des bénéfices induits par la mise à disposition d'un véhicule. L'idée est de commencer par un petit nombre de véhicule, à la fois pour permettre de mieux cerner les perceptions des intervenantes concernées mais aussi pour être réaliste sur le plan budgétaire. Le travail fait dans cette étude permet d'évaluer précisément ce que cela coûte. Le test avec quelques véhicules permettra de mieux comprendre ce que cela apporte en termes d'attractivité de l'emploi et d'organisation du travail. Par exemple :

- Savoir qu'en cas de problème avec leur véhicule personnel, une solution de prêt existe, va enlever le stress lié à la peur de perte de revenu due à l'impossibilité de se rendre chez les bénéficiaires.
- De même la possibilité d'avoir un véhicule de prêt devrait générer plus de volontaires pour les travaux du week-end. L'expérience avec quelques véhicules pourra préciser ces changements et permettre d'évaluer les kilométrages à attendre pour ces véhicules de service.

Une expérimentation organisationnelle ASD2 **est en cours dans une autre région**. L'idée est de regrouper 6 à 8 intervenantes sur le même secteur et de leur confier les clients de ce secteur. Ces intervenantes sont en lien entre elles et bien sûr avec leur manager. Un maximum de problèmes de planning va se régler entre intervenantes sans que le manager ne s'en occupe. Cela permet aux intervenantes de mieux faire face à leurs contraintes d'emploi du temps, améliorant leur qualité de vie. L'ajustement des plannings est plus fluide, plus rapide. On peut réfléchir à l'intérêt de mettre un véhicule à disposition du groupe et de voir l'impact qualité de vie/ efficacité/pouvoir d'achat que cela pourrait avoir.

L'objectif de l'organisation est quand même de faire le minimum de km pour servir le maximum de bénéficiaires. Les déplacements sont fatigants, chronophages et générateurs de stress. D'après une simulation sur les données du 1er trimestre 2022, les intervenants ont passé en plus, en moyenne, 15% de leur temps d'intervention en déplacement pour y aller. Près de 30 salariés, sur 270 ayant été rémunéré pendant cette période, y ont passé plus de 25%. Dans l'autre région, certains départements fractionnent les plans d'aide à la demi-heure, ce qui augmente automatiquement le temps passé en déplacement.

Le véhicule de service dédié avec remisage à domicile, augmentera le kilométrage pris en charge par l'employeur par l'inclusion, de fait, des trajets domicile-travail. Ces derniers sont relativement élevés chez ASD2 (65% des km parcourus en « mission ») comparé à 73% chez ASD3 et 21,2% dans l'agence ASD1. Pour les 5 véhicules au prix de revient mensuel le moins cher, pour un contrat de 3 ans et 5000 km/an on arrive à des couts allant de 0,8 à 1 €/km à comparer à 0,35 €/km d'indemnité kilométrique actuellement versée. Dans ce cas, le surcoût de cette option par rapport à la situation actuelle peut donc être évalué entre 2250 et 3250 €/an/véhicule.

Le remisage à domicile ne devrait pas être considéré comme un avantage en nature (prise en charge du trajet Domicile-travail), à partir du moment où on peut dire que les domiciles et/ou lieux d'intervention sont mal desservis par les Transports en commun et que les salariés sont des rouleurs réguliers et significatifs. Ce qui ne devrait pas poser de problème à démontrer dans la région PACA.

Avec un véhicule de fonction :

- **On peut augmenter les km parcourus par un véhicule de l'entreprise** en autorisant le salarié à l'utiliser à titre privé moyennant une participation : pour un véhicule avec un contrat de 15 000 km/an, une salariée qui ferait 5000 km par an au titre de ses missions, aurait 10 000 km possibles à titre privé – soit 67% de l'usage du véhicule.
- **On aide le salarié à acquérir un véhicule neuf,** plus sûr et plus écoresponsable. Pour cet aspect on peut éventuellement solliciter les financeurs
- **Cette solution semble compliquée à réaliser**. Il faudra bien en préparer la mise en œuvre et sa présentation. De plus cette offre ne peut raisonnablement concerner que les salariés faisant au minimum 4000 km par an à titre professionnel, soit 11 personnes chez ASD2.
- **Par exemple, en demandant au salarié une participation de 60% du coût** « Loyer + entretien + Assurance + changement de pneus à l'usure », chaque partie payant le carburant correspondant aux kilomètres pris en charge (km professionnels pour l'employeur, km privés pour la salariée), le coût (hors carburant) pour la salariée varierait de **133 €/mois** pour une KIA Picanto **à 204 €/mois** pour une Renault Clio Equilibre E-Tech full hybrid 145, pour un contrat de 15 000 km/an. Ce sont des montants assez élevés compte tenu des salaires nets versés et l'intérêt d'un tel schéma dépendra des besoins et ressources du salarié au niveau familial et personnel. De nombreuses intervenantes sont à temps partiel et ont des revenus fluctuants. Cela induit un risque lié au financement de sa participation, pour les mois non travaillés. Il faudra également traiter la rotation des effectifs, démissions et autres.

Avantage en nature : la mise à disposition d'un véhicule de fonction, loué ou en location avec option d'achat, engendre un avantage en nature qui peut être évalué soit sur données réelles soit de façon forfaitaire.

- En cas de location, pour l'évaluation au forfait, lorsque le salarié paie les frais de carburant de ses déplacements privés, l'évaluation de l'avantage en nature résultant de l'usage privé est égale à 30 % du coût global annuel TTC comprenant la location, l'entretien et l'assurance. Le cas de l'achat du véhicule par l'entreprise est à préciser.
- **Il n'y a pas d'avantage en nature** lorsque le salarié paye une contribution financière, par exemple sous la forme d'une retenue sur salaires, et que cette contribution est supérieure au montant réel ou forfaitaire de l'avantage en nature (donc > 30%)

Le coût d'assurance varie en fonction du modèle de véhicule choisi, de la concurrence sur le marché et bien sûr de l'historique « accidentologie » de l'entité. C'est un poste lourd à gérer.

Conclusion

ASD2 préfère l'option « Achat » plutôt que location. Le financement ne serait pas un problème pour un nombre restreint de véhicules.

- Il y a une possibilité de tester l'option Véhicule de fonction avec une candidate « tutrice ». Cela ferait une première expérience.
- Si la salariée participe au coût du véhicule acheté par l'entreprise plutôt que loué, il faut préciser le calcul de sa participation, de façon que la mise à disposition du véhicule ne soit pas considérée comme avantage en nature.
- Il est envisagé de mettre 2 véhicules à disposition de l'agence n°1 et 2 à l'agence n°2 avec l'objectif d'y équiper 2 personnes d'astreinte par week-end, il restera à trouver la meilleure utilisation du véhicule dans la semaine au-delà des dépannages qui en général ne sont pas programmables.
- Pour ces véhicules on s'orientera vers des véhicules sans permis, pour lever également la barrière du permis de conduire que certains intervenants ne possèdent pas, ce qui limite leur capacité d'action.
- La gestion de ces véhicules (pour la période d'expérimentation) continuera à se faire comme actuellement, directement par ASD2.
- Intérêt globale de l'étude menée :
    - Ouverture vers de nouvelles solutions (véhicule de fonction)
    - Confirmation de ce que coûte un véhicule à l'entreprise. Permet de communiquer sur l'effort fait par l'entreprise
    - Donne des clés/seuils d'arbitrage en fonction de l'usage envisagé
    - Eclairage sur le choix des carburants/motorisations.

Annexe 4 : ASD3 - CR réunion du 7 décembre 2022

Echanges

Les tarifs proposés par les répondants à l'appel d'offres sont assez décevants et proches des prix des leasing contractés par ASD3 en 2021. On pouvait s'attendre à mieux compte tenu des volumes de véhicules envisagés (20 à 100 envisagés alors que les expériences de leasing passées de ASD3 ne concernaient que 2 à 3 véhicules). Cependant ces prix reflètent l'état du marché : des prix de véhicules neufs en forte augmentation, le coût du crédit également, dans un contexte où la production est limitée par le manque de certains composants et où les loueurs sont très prudents, reflétant les incertitudes des constructeurs automobile.

Le choix de la motorisation, entre les moteurs thermiques à essence, à l'éthanol, au GPL, ou les motorisations électriques voir hybride, rechargeables ou non, n'est pas plus simple et demande de prendre un certain nombre de risques sur les coûts de ces carburants, l'évolution des taxes, sachant qu'en plus les véhicules « plus propres » sont plus demandés et plus chers.

Les kilométrages effectués annuellement par les intervenants à domicile sont trop faibles pour justifier économiquement de l'attribution d'un véhicule de service dédié, indépendamment de l'aspect conjoncturel du marché. En conséquence, pour assurer un kilométrage minimum, l'usage du véhicule devra soit être partagé entre plusieurs intervenants, soit pour un intervenant donné, devra inclure les déplacements professionnels et privés.

Le partage de véhicule a ses limites opérationnelles : il est utile pour dépanner un salarié dont le véhicule a un problème ou est momentanément indisponible, ou pour une première embauche en attendant que le salarié ait un véhicule. Le partage régulier entre salarié est plus problématique. Où va-t-on le stationner entre deux utilisations, comment assure-t-on le transfert entre utilisateurs, comment gérer la variabilité des plannings…

Les usages « mixtes » demanderont un effort de gestion supplémentaire par rapport au système des IK en place actuellement.

L'objectif du projet est d'évaluer l'intérêt économico-social de fournir aux intervenants des véhicules, achetés ou loués, en illustrant les différents cas de figure envisageables allant du véhicule de service, partagé ou non, au véhicule de fonction avec participation financière du salarié. En plus des coûts, il faudra au moins lister les modalités opérationnelles et de contrôle à mettre en place pour ces nouvelles solutions. Par exemple l'assurance des véhicules : vandalisme sur véhicule remisé au domicile, franchise… à la charge de qui ? A préciser.

Les gros postes de gestion : entretien, assurances, carburants, amendes…, peuvent être **délégués au loueur**. Cette délégation a un coût qui est souvent dissuasif car apparent, alors que le coût de la gestion en interne, qui peut être chronophage, est moins évident à mesurer surtout par exemple en ce qui concerne la partie « assurance et gestion des sinistres »

Dans le cas d'une attribution de véhicule dédiée à un salarié, il faut quand même **suivre le niveau d'utilisation qui en est faite à titre privé**, qu'il soit de fonction ou de service avec remisage à domicile.

Le véhicule de service avec remisage à domicile, augmentera le kilométrage pris en charge par l'employeur par l'inclusion de fait des trajets domicile travail. Ces derniers sont particulièrement élevés chez ASD3 (73% des km parcourus en « mission ») plus que chez ASD2 ou l'agence ASD1. Avec cette augmentation des kilomètres pris en charge, seuls une trentaine de salariés (susceptibles de

parcourir plus de 10 000 km/an) seraient concernés par cette mesure. Le coût de cette prise en compte est évalué à 1500 €/an /véhicule

Le remisage à domicile ne devrait pas être considéré comme un avantage en nature (prise en charge du trajet Domicile-travail), à partir du moment où on peut dire que les domiciles et/ou lieux d'intervention sont mal desservis par les Transports en commun et que les salariés sont des rouleurs réguliers et significatifs.

Avec un véhicule de fonction on peut augmenter les km parcourus par un véhicule de l'entreprise en autorisant le salarié à l'utiliser à titre privé moyennant une participation : pour un véhicule avec un contrat de 15 000 km/an, une salariée qui ferait 5000 km par an au titre de ses missions, aurait 10 000 km possibles à titre privé – soit 67% de l'usage du véhicule.

En demandant au salarié une participation de 60% du coût « Loyer + entretien + Assurance + changement de pneus à l'usure », chaque partie payant le carburant correspondant aux kilomètres pris en charge (km professionnels pour l'employeur, km privés pour la salariée), le coût (hors carburant) pour la salariée varierait de **133 €/mois** pour une KIA Picanto **à 204 €/mois** pour une Renault Clio Equilibre E-Tech full hybrid 145, pour un contrat de 15 000 km/an. Ce sont des montants assez élevés compte tenu des salaires nets versés et l'intérêt d'un tel schéma dépendra des besoins et ressources du salarié au niveau familial et personnel.

Pour l'option véhicule de fonction, une fois les enveloppes de coût et de participation établies définitivement (un tableur excel serait utile pour faire des simulations coût et participation en se basant sur 2-3 modèles de véhicule de taille différente pour couvrir des besoins personnels différents) on pourrait envisager de tester, auprès des intervenants, l'intérêt pour eux d'un tel schéma : type de véhicule et kilométrage annuel envisagés, pour des participations qui serai précisées par type de véhicule… Le déploiement d'une telle enquête ne peut se faire que si une solution réaliste peut être mise en œuvre par la suite. ASD3 serait prête à le faire après s'être convaincue de la faisabilité de cette option. Ceci permettra au moins de mieux connaitre la diversité des cas de figure personnels. Une approche collective de branche peut également être envisagée.

Avantage en nature : la mise à disposition d'un véhicule de fonction, loué ou en location avec option d'achat, engendre un avantage en nature qui peut être évalué soit sur données réelles soit de façon forfaitaire.
Pour l'évaluation au forfait, lorsque le salarié paie ses frais de carburant, l'évaluation de l'avantage en nature résultant de l'usage privé est égale à 30 % du coût global annuel TTC comprenant la location, l'entretien et l'assurance.
Il n'y a pas d'avantage en nature lorsque le salarié paye une contribution financière, par exemple sous la forme d'une retenue sur salaires, et que cette contribution est supérieure au montant réel ou forfaitaire de l'avantage en nature (donc > 30%)

Le coût d'assurance varie en fonction du modèle de véhicule choisi, de la concurrence sur le marché et bien sûr de l'historique « accidentologie » de l'entité. C'est un poste lourd à gérer.

Conclusion

Pour avoir un impact sur l'attractivité du métier il ne faut pas que l'initiative s'adresse à un trop petit nombre d'intervenants.

Ceci veut dire que le schéma à rechercher est plutôt du type « véhicule de fonction » avec participation du salarié, pour augmenter les km parcourus par le véhicule et donc son intérêt économique.

Le véhicule de service dédié ne concernerait pas beaucoup de salarié, et son coût pour l'employeur serait nettement plus élevé que le système IK. Peut-être que l'achat de véhicule, bien gérés sur des durées de 10 ans pourraient être attractif.

Le véhicule partagé est déjà mis en place chez ASD3 pour les usages adaptés (concernant les encadrants). On ne voit pas trop de possibilités autres.

L'hypothèse de l'achat des véhicules impliquerait :

- La recherche de subvention par des financeurs, soit sur des fonds européens, ou financement « véhicules propres », « insertion professionnelle et soutien à l'emploi » « maintien à domicile » pas de lien avec l'ARS... Il faudra provisionner pour assurer ce renouvellement. Ces financements éventuels des institutions devront être proposés à l'ensemble des acteurs et ne pourront pas être réservés à des employeurs en particulier. (Encore que, lorsque le Conseil départemental est impliqué comme dans l'Ain, il semble que les véhicules mis à disposition soient réservés aux associations)
- La mise en place des compétences de gestion de flotte et la réattribution des véhicules lors des démissions, embauches… un nouveau métier à mettre en place.
- La conservation des véhicules au moins 6 à 8 ans. Les 4 Opel Corsa achetées par ASD3 font peu de km et seront sûrement conservées plus de 10 ans. Une rapide évaluation économique peut être faite sur les coûts, hors gestion de la flotte.

Une première réponse sera faite aux soumissionnaires : compte tenu du niveau élevé des loyers proposés, ASD3 n'a pas financièrement la possibilité de suivre par rapport à ces propositions. La réflexion continue et si on arrive à boucler un modèle qui tient la route on reviendra vers eux. Entre temps on précisera les attentes et demandes des salariés par rapport à une offre de véhicule de fonction.

Annexe 5 : Résumé du coût des flottes par entité et prix de revient kilométrique

	[redacted] cout annuel par VEHICULE		[redacted]		[redacted]	
Type de véhicule	**LLD toyota Yaris Hybrid**		14 véhicules de Citroen C3 à Peugeot 208. **Hypothèse: Achat et revente année 9**	**achat citroen C1 revente année 5**	**achat Opel Corsa revente année 5**	**leasing C1 Citroen**
reference analyse	2021	simulation avec participation salarié	Cout moyen 2021 par véhicule	Coût 2021		
Location ou Achat (calculé en eq charge annuelle à 5% intérêt)	2 880 €	2 880 €	2 459 €	3 063 €	3 751 €	2 591 €
Revente (eq charge annuelle à 5% intérêt) à 27% après 8 ans ou 44% après 4 ans			**-408 €**	**-1 056 €**	**-1 293 €**	
			possible décôte revente?			
frais restitution année 5 estimation PO	177 €	177 €				177 €
participation salarié 150€/mois		**-1 800 €**				
assurances (réel)	699 €	699 €	711 €	501 €	661 €	501 €
GESTION= 1 Heure/ mois/véhicule sauf 3h par an pour AZAE	55 €	55 €	218 €	218 €	218 €	218 €
Entretien/réparation			548 €	269 €	269 €	
Carburant cout réel ou 8l/100km à 2€/l	1 076 €	1 076 €	1 600 €	1 600 €	1 600 €	1 600 €
COUT TOTAL employeur par an par véhicule sans carburant	3 811 €	1 956 €	2 980 €	2 726 €	3 337 €	3 487 €
COUT TOTAL employeur par an par véhicule avec carburant	4 887 €	2 011 €	3 528 €	2 995 €	3 606 €	3 487 €
COUT mensuel employeur par an par véhicule sans carburant	318 €	163 €	248 €	227 €	278 €	291 €
COUT TOTAL mensuel employeur par véhicule	**407 €**	**168 €**	**294 €**	**250 €**	**301 €**	**291 €**
Km parcourus annuels/véhicule	20 000	20 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Prix de revient/km10 000 km/an	0,43 €	0,43 €	0,35 €	0,30 €	0,36 €	0,35 €
Prix de revient/km si 20 000 km/an	0,24 €	0,24 €	0,26 €	0,23 €	0,26 €	0,25 €
Prix de revient/km si 5 000 km/an	**0,82 €**	**0,78 €**	**0,55 €**	0,44 €	**0,56 €**	**0,54 €**
Prix de revient/km au plus près des conditions et kilométrages réels	**0,24 €**	**0,24 €**	**0,28 €**	**0,32 €**	**0,63 €**	**0,38 €**
Km/an correspondant	**20 000**	**20 000**	**16 500**	**8 625**	**4 250**	**8 625**

Annexe 6 : Prix de revient. Offres pour 15000 km/an

Energie	boite	véhicule	délai livraison mois	Euro NCAP	Conso WLTP (l/100 km)	Emission CO2 g/km	Loyer financier	Entretien	pneus €/mois	TVS €/an estImée	carburant €/mois	Assurance €/mois	Cout total mensuel	€/km
essence	manu	KIA PICANTO ACITVE BUSINESS	1	3	4,9	113	195,5 €	26,9 €	8 €		96 €	50 €	376 €	0,30 €
essence	manu	KIA PICANTO Active business	1	3	4,9	113	195,5 €	26,9 €	8 €	16 €	96 €	50 €	392 €	0,31 €
essence	manu	Renault Clio Authentic SCe 65	7	5	5,1	117	207,5 €	28,9 €	8 €		100 €	50 €	394 €	0,32 €
essence	manu	Hyundai i10 1.0 67 ECO INTUITIVE	7	3	4,8	110	211,1 €	32,1 €	8 €		94 €	50 €	395 €	0,32 €
essence	manu	Kia Picanto 1.0 DPI 67 ISG Active Business	6	3	5,1	117	216,4 €	31,8 €	8 €		100 €	50 €	406 €	0,32 €
essence	manu	Renault Clio Authentic SCe 65	4	5	5,1	117	202,3 €	28,9 €	8 €	18 €	100 €	50 €	406 €	0,33 €
essence	manu	Hyundai i10 1.0 67 ECO INTUITIVE	7	3	4,8	110	211,1 €	32,1 €	8 €	16 €	94 €	50 €	411 €	0,33 €
essence	auto	KIA PICANTO BUSINESS	1	3	4,9	113	234,6 €	26,9 €	8 €		96 €	50 €	415 €	0,33 €
essence	auto	Hyundai i10 1.0 67 MSQ INTUITIVE	7	3	4,4	101	238,5 €	34,9 €	8 €		86 €	50 €	417 €	0,33 €
essence	manu	HYUNDAI I20 Intutive	4	4	5,2	120	232,0 €	26,9 €	8 €		102 €	50 €	419 €	0,33 €
essence	manu	RENAULT CLIO AUTHENTIC	6	5	5,1	117	238,7 €	24,1 €	8 €		100 €	50 €	420 €	0,34 €
essence	manu	Kia Picanto 1.0 DPI 67 ISG Active Business	6	3	5,1	117	216,4 €	31,8 €	8 €	17 €	100 €	50 €	423 €	0,34 €
essence	manu	Opel Corsa 1.2 75ch Edition	4	4	5,3	122	229,0 €	34,7 €	8 €		104 €	50 €	425 €	0,34 €
GPL	manu	Renault Clio Evolution TCe 100 GPL	7	5	7,0	82	264,7 €	27,9 €	8 €		77 €	50 €	427 €	0,34 €
Ethanol	manu	Ford Fiesta 1.0 Flexifuel 95ch TITANIUM BUSINESS	10	5	7,3	83	262,8 €	43,6 €	8 €		65 €	50 €	429 €	0,34 €
essence	auto	Hyundai i10 1.0 67 MSQ INTUITIVE	7	3	4,4	101	238,5 €	34,9 €	8 €	2 €	86 €	50 €	419 €	0,34 €
essence	auto	KIA PICANTO business	1	3	4,9	113	234,6 €	26,9 €	8 €	16 €	96 €	50 €	432 €	0,35 €
essence	manu	SUZUKI SWIFT Avantage	6	4	4,6	106	261,7 €	22,4 €	8 €		90 €	50 €	432 €	0,35 €
GPL	manu	Renault Clio Evolution TCe 100 **GPL**	7	5	7,0	75	257,9 €	27,9 €	8 €	12 €	77 €	50 €	432 €	0,35 €
essence	manu	HYUNDAI I20 Intuitive	5	4	5,2	120	232,0 €	26,9 €	8 €	18 €	102 €	50 €	436 €	0,35 €
essence	manu	RENAULT CLIO authentic	7	5	5,1	117	238,7 €	24,1 €	8 €	17 €	100 €	50 €	437 €	0,35 €
Ethanol	manu	Ford Fiesta 1.0 Flexifuel 95ch TITANIUM BUSINESS	10	5	7,3	83	262,8 €	43,6 €	8 €	12 €	65 €	50 €	441 €	0,35 €
essence	manu	Opel Corsa 1.2 75ch Edition	4	4	5,3	122	229,0 €	34,7 €	8 €	18 €	104 €	50 €	443 €	0,35 €
hybride	auto	Renault Clio Equilibre E-Tech full hybrid 145	7	5	4,2	97	290,6 €	24,9 €	8 €		82 €	50 €	456 €	0,36 €
hybride	auto	HYUNDAI IONIQ BUSINESS	1	5	3,4	78	304,3 €	26,9 €	8 €		66 €	50 €	456 €	0,36 €
essence	manu	HYUNDAI I20 Intuitive	5	4	5,2	120	275,7 €	22,4 €	8 €		102 €	50 €	458 €	0,37 €
ethanol	manu	FORD FIESTA BUSINESS	7	5	7,3	80	306,9 €	29,4 €	8 €		65 €	50 €	459 €	0,37 €
hybride	auto	Toyota Yaris Hybride 116h Dynamic	7	5	3,8	87	301,0 €	29,2 €	8 €		74 €	50 €	462 €	0,37 €
Hybride	auto	Renault Clio Equilibre E-Tech full hybrid 145	7	5	4,2	97	283,7 €	24,9 €	8 €	14 €	82 €	50 €	463 €	0,37 €
hybride	auto	RENAULT CLIO E TECH EVOLUTION	6	5	5,0	115	282,0 €	26,9 €	8 €		98 €	50 €	465 €	0,37 €
essence	auto	SUZUKI SWIFT Privilège	6	4	4,6	106	296,0 €	23,1 €	8 €		90 €	50 €	467 €	0,37 €
Hybride	auto	HYUNDAI IONIQ Business	3	5	3,4	78	304,3 €	26,9 €	8 €	12 €	66 €	50 €	467 €	0,37 €
Ethanol	manu	FORD FIESTA business	8	5	7,3	86	306,9 €	29,4 €	8 €	13 €	65 €	50 €	472 €	0,38 €
essence	manu	Hyundai i10 1.0 67 ECO INTUITIVE TVU	7	3	4,8	110	289,0 €	32,1 €	8 €		94 €	50 €	473 €	0,38 €
Hybride	auto	Toyota Yaris Hybride 116h Dynamic	7	5	3,8	87	301,0 €	29,2 €	8 €	13 €	74 €	50 €	475 €	0,38 €
essence	manu	Kia Picanto 1.0 DPI 67 ISG Active Business TVU	6	3	5,1	117	286,2 €	31,8 €	8 €		100 €	50 €	476 €	0,38 €
Essence	auto	Renault Clio Evolution TCe 90 X-Tronic	7	5	5,7	131	276,6 €	30,3 €	8 €		111 €	50 €	476 €	0,38 €
Essence	auto	Kia Picanto 1.2 DPI 84 ISG GT LINE AUTO	6	3	5,5	127	280,0 €	34,5 €	8 €		107 €	50 €	480 €	0,38 €
Essence	auto	Opel Corsa 1.2 Turbo 100ch Edition auto	4	4	5,40	124	286,4 €	36,5 €	8 €		106 €	50 €	486 €	0,39 €
Ethanol	manu	Ford Fiesta Affaires 1.0 EcoBoost Flexifuel 95 ch TREND	10	5	7,3	82	322,7 €	44,5 €	8 €		65 €	50 €	490 €	0,39 €
Ethanol	manu	FORD FIESTA ST LINE	8	5	7,6	75	340,3 €	24,5 €	8 €		67 €	50 €	490 €	0,39 €
essence	auto	HYUNDAI I20 N LINE	4	4	5,2	120	304,0 €	27,7 €	8 €		102 €	50 €	491 €	0,39 €
essence	auto	Renault Clio Evolution TCe 90 X-Tronic	7	5	5,7	131	269,6 €	30,3 €	8 €	22 €	111 €	50 €	492 €	0,39 €
essence	auto	HYUNDAI I20 Intuitive	5	4	5,2	120	313,3 €	22,4 €	8 €		102 €	50 €	495 €	0,40 €
essence	auto	Hyundai i10 1.0 67 MSQ INTUITIVE TVU	7	3	4,4	101	316,7 €	34,9 €	8 €		86 €	50 €	496 €	0,40 €
essence	auto	Kia Picanto 1.2 DPI 84 ISG GT LINE AUTO	6	3	5,5	127	280,0 €	34,5 €	8 €	22 €	107 €	50 €	502 €	0,40 €
essence	auto	Opel Corsa 1.2 Turbo 100ch Edition auto	4	4	5,4	124	286,4 €	36,5 €	8 €	18 €	106 €	50 €	504 €	0,40 €
essence	manu	KIA CEED ACTIVE BUSINESS	4	4	6,3	145	300,0 €	27,7 €	8 €		123 €	50 €	509 €	0,41 €
essence	auto	HYUNDAI I20 Intuitive N line	5	4	5,2	120	304,0 €	27,7 €	8 €	18 €	102 €	50 €	509 €	0,41 €
essence	auto	RENAULT CLIO EVOLUTION X TRONIC	6	5	5,7	131	314,6 €	25,3 €	8 €		111 €	50 €	509 €	0,41 €
essence	manu	KIA CEED active business	5	4	6,3	145	308,1 €	20,1 €	8 €		123 €	50 €	509 €	0,41 €
hybride	auto	HONDA JAZZ ELEGANCE AUTO	6	5	5,0	115	325,5 €	29,4 €	8 €		98 €	50 €	511 €	0,41 €
Ethanol	manu	FORD PUMA TITANIUM	8	5	7,6	93	375,6 €	25,8 €	8 €		67 €	50 €	527 €	0,42 €
essence	manu	Citroen C3 Société PureTech 83 S&S BVM Feel Business R	7	4	4,7	108	341,7 €	35,7 €	8 €		92 €	50 €	527 €	0,42 €
GPL	manu	Renault Clio Evolution TCe 100 **GPL** TVU	7	5	7,0	72	364,8 €	27,9 €	8 €		77 €	50 €	528 €	0,42 €
essence	manu	RENAULT CLIO evolution	7	5	5,7	131	338,1 €	23,1 €	8 €		111 €	50 €	531 €	0,42 €
essence	auto	RENAULT CLIO EVOLUTION X TRONIC	7	5	5,7	131	314,6 €	25,3 €	8 €	22 €	111 €	50 €	532 €	0,43 €
hybride	auto	RENAULT CAPTURE EQUILIBRE	6	5	5,0	115	352,3 €	27,7 €	8 €		98 €	50 €	536 €	0,43 €
essence	auto	RENAULT CLIO evolution	7	5	5,7	131	347,4 €	21,1 €	8 €		111 €	50 €	538 €	0,43 €
essence	auto	KIA CEED ACTIVE BUSINESS	4	4	6,3	145	330,1 €	29,4 €	8 €		123 €	50 €	541 €	0,43 €
essence	manu	Opel Corsa 1.2 75ch Edition Van Business	4	4	5,3	122	349,2 €	35,5 €	8 €		104 €	50 €	546 €	0,44 €
essence	manu	KIA CEED active business	5	4	6,3	145	300,0 €	27,7 €	8 €	42 €	123 €	50 €	550 €	0,44 €
Hybride	auto	RENAULT CAPTURE EQUILIBRE	7	5	5,0	115	352,3 €	27,7 €	8 €	17 €	98 €	50 €	553 €	0,44 €
essence	auto	Kia picanto 1.2 DPI 84 ISG GT LINE AUTO TVU	6	3	5,5	127	358,7 €	34,5 €	8 €		107 €	50 €	559 €	0,45 €
ethanol	manu	FORD PUMA BUSINESS	7	5	7,6	114	405,8 €	31,0 €	8 €		67 €	50 €	562 €	0,45 €
essence	auto	Renault Clio Evolution réversible TCe 90 X-Tronic	7	5	5,7	131	367,1 €	30,9 €	8 €		111 €	50 €	567 €	0,45 €
Ethanol	manu	FORD FOCUS ST LINE	8	5	7,6	93	417,4 €	25,8 €	8 €		67 €	50 €	569 €	0,45 €

Carburant au prix moyen 2022

TVS exonérée pour véhicules commerciaux et offres pour association sans but lucratif

Hypothèses					TVS CO2	
emissions CO2	E 10 Kg CO2/ litre	E 85 Kg CO2/ litre	GPL Kg CO2/ litre		Emission CO2 g/km	tarif
KG/litre	2,3	1,63	1,7		80	120 €
					90	135 €
Assurances	600 €	€/an			100	150 €
					110	176 €
Prix des carburants		moy 2021	moy 2022		115	184 €
SP95	€/litre	1,56 €	1,82 €		120	192 €
E 85	€/litre	0,71 €	0,81 €		130	247 €
GPL	€/litre	0,88 €	0,86 €		140	392 €
					145	479 €
Pneumatiques					150	600 €
8 €	€/mois					