

## 6.5. Gestion de la flotte : de plus en plus rationnelle

Les entreprises gèrent leurs flottes de façon toujours plus affûtée. Le choix des véhicules se porte sur des modèles plus petits et moins polluants, tandis que s'allonge la durée d'utilisation. Ce sont quelques conclusions découlant du baromètre CVO présenté avant les vacances.

Cette année, l'étude du CVO (Corporate Vehicle Observatory) se penche sur la façon dont les entreprises ont réagi face aux récents changements. Songeons, par exemple, au facteur CO<sub>2</sub> dans le calcul de l'avantage de toute nature du travailleur ou aux nouvelles règles de déductibilité fiscale de véhicules et du carburant pour l'entreprise. «L'attention apportée aux nouvelles mesures gouvernementales augmente proportionnellement à la taille des entreprises», lit-on dans le rapport. 72% de celles de plus de 500 travailleurs déclarent que les mesures gouvernementales ont influencé leur choix. Ce taux tombe à 60% pour les entreprises de 100 à 499 travailleurs et à 47% pour celles de 10 à 99 personnes. Ces mêmes mesures semblent par contre avoir (pour l'instant) moins d'effets sur les flottes de voitures des petites sociétés: seulement 1/3 déclarent être très fortement ou assez fortement influencées. Première explication plausible: globalement, les grandes entreprises sont mieux informées. Selon le CVO, plus les mesures seront connues, plus l'effet se fera sentir sur les petites sociétés.

### **VOITURES PLUS PROPRES**

Le processus de renouvellement des flottes au profit de voitures moins polluantes, amorcé voici quelques années, se poursuit (même s'il faut davantage parler d'évolution lente que de véritable révolution verte). Cette année, 17% des entreprises déclarent disposer d'au moins un véhicule vert. Ce n'est qu'1% de mieux que l'an dernier et toujours nettement moins que la moyenne européenne (22%). Une voiture verte est un véhicule consommant très peu de carburant, alimenté à l'électricité, à l'eau, au LPG ou au gaz naturel, de type hybride ou flex-fuel. Si elles ne le transcrivent pas encore beaucoup dans les faits, les entreprises belges témoignent cependant de leurs intentions vertes. Plus de 73% envisagent d'utiliser un véhicule vert au cours des trois prochaines années. Il s'agit essentiellement de véhicules peu gourmands en carburant (66%) et de voitures hybrides (47%). Une fois encore, les grosses sociétés sont au premier plan et se démarquent des petites. «Plus la firme est grande, plus elle a conscience de l'aspect environnemental», explique Jan Drijvers de TVA Dimarso, auteur de l'étude.

### **EFFET DE LA CRISE ÉCONOMIQUE**

La crise économique a-t-elle influencé le choix des voitures de société? Dans quelle mesure celles-ci ont-elles subi la récession? Alors que le baromètre CVO de 2009 montrait l'extrême prudence des gestionnaires de flotte, celui de cette année donne des raisons de se montrer plus optimiste. «Après la crise, on ressent un courant de back to business, mais pas encore de back to normal. Cela dit, les prévisions sont positives: il y a de nouveau des projets d'agrandissement du charroi», commente Stéphane Verwilghen, président du CVO et managing director d'Arval Belgique. D'après l'enquête, les entreprises qui estiment que leur flotte va s'agrandir au cours des trois prochaines années sont plus nombreuses que celles qui pensent l'inverse. L'an dernier, les grandes sociétés de plus de 100 travailleurs avaient pris les mesures nécessaires pour réaliser des économies sur leurs flottes; ce sont elles, surtout, qui retrouvent leur taille normale.

39% d'entre elles et 46% de celles comptant plus de 500 travailleurs déclarent que l'adaptation de la politique concernant les voitures de société est terminée. Elles sont aussi respectivement 29 et 31 % à déclarer que la stratégie ne devrait plus changer.

Pour les toutes petites entreprises de moins de 10 personnes, la situation est différente: elles n'avaient pris aucune mesure et ne ressentent pas le besoin de le faire. «On peut supposer que cela est partiellement dû au nombre relativement réduit de véhicules, et donc à l'impact financier moins élevé», avance le CVO.

## **BUDGET**

Au total, la moitié des entreprises interrogées reconnaissent avoir restreint la flotte suite à la crise. D'autres mesures envisagées pour réduire les frais opérationnels des véhicules consistent dans la réduction de la consommation et le choix de motorisations plus légères. Ces deux mesures ont surtout été populaires auprès des grandes entreprises de plus de 100 personnes. Qui n'hésitent pas (pour 55% d'entre elles et 62% de celles de plus de 500 personnes) à renégocier les contrats avec leurs fournisseurs.

Autre tendance relevée par le CVO: l'allongement de la durée des contrats de leasing. Stéphane Verwilghen: «Chaque année, la durée moyenne des contrats augmente d'un an. Suite à la crise, la hausse est bien plus significative, de 5 à 7 mois. Cela évite aux firmes de devoir choisir entre une hausse des coûts ou une réduction de la taille de leurs flottes.» Car on l'aura noté: seulement 1% des petites entreprises interrogées (de moins de 10 personnes) a opté pour cette mesure.

29% des entreprises belges interrogées (surtout les plus grandes) ont préféré diminuer le budget alloué à la flotte. Jan Drijvers rappelle que sabrer dans le budget automobile en Belgique, où circulent 1,4 millions de voitures de société, est un sujet très sensible: «en Belgique, réformer une flotte est considéré comme réduire la rémunération du personnel.»

## **IMPORTANCE STRATÉGIQUE**

Il existe pourtant d'autres formes de rationalisation, comme le partage des véhicules ou le covoiturage. Dans ce dernier cas, plusieurs personnes voyagent ensemble dans le même véhicule, ce qui convient particulièrement bien aux déplacements habituels domicile-travail. Le partage du véhicule revient à ne plus attribuer la voiture à un seul individu, mais bien à la mettre à la disposition de l'ensemble des ayants droits, sur réservation. En Europe, ce principe est plus fréquent que le covoiturage; en Belgique, où la voiture de société est perçue comme un acquis, une possession personnelle, un incitant, c'est tout à fait l'inverse. C'est la raison pour laquelle les entreprises belges, plus que la moyenne européenne, autorisent leurs collaborateurs à choisir eux-mêmes un modèle dans un cadre budgétaire déterminé. En raison de la réalité économique, par souci grandissant par rapport à l'écologie et grâce aux mesures fiscales par lesquelles les pouvoirs publics s'efforcent de rendre certains choix plus attrayants, les sociétés se montrent de plus en plus impliquées dans une saine gestion de leur flotte. «Le parc de véhicules est géré de façon plus rationnelle. Contrôle des coûts, besoin de conseils avisés, services, instruments complémentaires d'analyse et de gestion, ... Les firmes recherchent de nouveaux moyens afin de garantir une utilisation plus rationnelle et plus raisonnable de leurs véhicules.

Les instruments de gestion les plus demandés sont les comptes rendus de rejet de CO2 (50%) et d'utilisation des cartes de carburant (38% ), lit-on dans le CVO. Comme toujours, les grandes sociétés sont les pionnières dans ce domaine. «Les voitures de société relèvent d'un intérêt stratégique pour les entreprises, le comité de direction s'en occupe lui-même», conclut Stéphane Verwilghe

Le baromètre CVO est le résultat d'une enquête menée auprès de 3.316 entreprises de 14 pays (Belgique, Allemagne, France, Grande-Bretagne, Espagne, Portugal, Italie, Grèce, Pologne, République tchèque, Suisse, Turquie, Inde et Brésil). Chez nous, TNS a consulté 301 entreprises, dont une centaine de très petites (moins de 10 travailleurs), 60 PME de moins de 100 personnes, 85 sociétés de moins de 500 et 56 grandes entreprises de plus de 500 personnes. [www.cvo-belgium.be](http://www.cvo-belgium.be)

USINE Entreprise Nr. 3090 – octobre 2010