



Il arrivait, hier, de voir des véhicules d'entreprise "dormir" sur les parkings. Mais les dirigeants, depuis, ont parcouru du chemin. Soucieux désormais de préserver leur trésorerie, et de maîtriser les frais dans tous les domaines, nombre d'entre eux se posent aujourd'hui cette question cruciale : par quels moyens optimiser la gestion de la flotte automobile ? Un exercice ardu, qui les incite à repenser leurs approches.

Parmi les mutations observées, le mode d'acquisition des véhicules a évolué. L'achat en fonds propres ou à crédit, avec le désir derrière d'être propriétaire de sa flotte, a cédé le pas à la location. Avec une préférence marquée pour la Location longue durée (LLD). Ainsi, selon le Baromètre du véhicule d'entreprise 2013, 55 % des PME de 100 à 1 000 salariés ont choisi la LLD comme mode d'acquisition des véhicules de leur flotte. Il faut dire que la simplicité et l'adaptabilité

Dénicher le bon modèle, choisir son mode de financement, tenir compte des évolutions fiscales... Lorsqu'elle compose sa flotte automobile, l'entreprise doit résoudre bien des équations. Et réussir à trouver les clés de la rentabilité. Les conseils, pour y arriver, d'experts et de gestionnaires de flottes.

Par Magali Le Clanche

de la formule séduisent. Surtout dans une période où, visibilité réduite de l'activité oblige, les entreprises voient leurs besoins en main-d'œuvre varier. Et les déplacements donc, qui vont avec.

ADAPTER LE COÛT À L'UTILISATION

Spécialisée dans la fabrication de robots industriels, et dotée d'un parc de 30 véhicu-

les, l'entreprise Yaskawa France est de celles qui privilégie la LLD. « Nous recourons à la location longue durée pour sa facilité de fonctionnement, confirme Xavier Lucas, son président. Avant cela, nous devions prendre en charge la revente des véhicules et dédier une personne à 100 % sur ce volet. Aujourd'hui, le contrat fini, le leaser récupère la voiture et la remet lui-même en vente sur le marché. »

Photo: D.B.



L'entreprise de robotique, qui emploie 60 salariés à Saint-Aignan de Grand Lieu, apprécie aussi la souplesse des contrats. « Si le kilométrage ne correspond pas à ce qui était fixé initialement, il est possible d'effectuer autant d'avenants que souhaités, précise le dirigeant. Nous pouvons adapter le coût en fonction de l'utilisation. » Cette attention au coût, tout en n'étant pas nouvelle, est dorénavant plus forte. D'autant plus que la fiscalité, sous l'effet des préoccupations environnementales, pèse davantage et différemment sur les flottes. « Chez Yaskawa France, certains commerciaux roulent jusqu'à 80 000 km par an. Alors, nous sommes particulièrement vigilants à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂, dont l'impact est important sur le coût global de la flotte », confirme Xavier Lucas.

Le développement d'alternatives, pour une meilleure gestion des parcs, est une autre tendance de fond. Avec l'essor, en particulier, de l'autopartage. À Nantes, se trouve ainsi le dispositif **Marguerite Pro**. Avec 35 véhicules accessibles en libre-service dans 28 stations différentes, ce dispositif compte 250 entreprises abonnées parmi lesquelles des TPE ou encore des structures comme La Poste, Nantes Métropole et Télénantes. Selon Arnault Lebeau-pin, responsable commercial du service d'autopartage, Marguerite Pro joue le rôle notamment de variable d'ajustement de la flotte. « Les dirigeants, qui souhaitent optimiser le parc existant, peuvent par exemple le réduire et se tourner, en cas de pics d'activité



Arnault Lebeau-pin, responsable commercial du service d'autopartage Marguerite Pro.



et de déplacements, vers des solutions d'autopartage, explique-t-il. C'est d'autant plus intéressant qu'ils ne financent que le temps où ce service est utilisé. Et diminuent ainsi la part de charges fixes. »

NE PAS AUGMENTER SA FLOTTE

Reflète de cette tendance à la hausse, le groupe nantais Sepamat, spécialisé dans la location de véhicules, et l'entreprise rennais Mobility Tech Green ont lancé le système Mobilycar en 2014. Un dispositif à aussi d'autopartage spécialisé, entre autres, pour les entreprises. « Ce système, permettant en interne le partage de véhicules entre les différents collaborateurs de l'entreprise, comprend la voiture, un système embarqué pour la rendre intelligente, l'accès à un site internet pour réserver les voitures directement, l'assurance ou encore l'entretien du véhicule », détaille Benoît Levesque, responsable Mobilycar de la société Sepamat. Selon lui, l'autopartage peut inté-

resser les structures qui versent des volumes d'indemnités kilométriques importants à leurs salariés, qui recourent beaucoup aux taxis ou encore connaissent une saturation de leur parking. « Avec ce système automatisé, il est possible de réduire de 25 % la taille de la flotte partagée, tout en répondant aux mêmes besoins de déplacements. Et le taux d'utilisation du véhicule, lui-même, se trouve maximisé », ajoute Benoît Levesque.

Des alternatives, que les grands groupes explorent depuis quelques années. Ainsi Airbus, à Nantes, évalue les gains de l'autopartage, mis en place il y a 5 ans. « Alors que le site compte aujourd'hui 3 500 personnes et de nombreux déplacements, nous n'avons pas eu, grâce à l'autopartage, à augmenter la taille de la flotte », témoigne Jean-Pierre Gallot, responsable Facility Management sur le site d'Airbus à Nantes. Outre une meilleure disponibilité des véhicules et une gestion plus légère du parc, ce système assure, selon le responsable, un meilleur suivi. « Désormais, nous achetons de la disponibilité de services plutôt qu'un véhicule en lui-même », observe Jean-Pierre Gallot.

MEILLEURS COMPORTEMENTS AU VOLANT

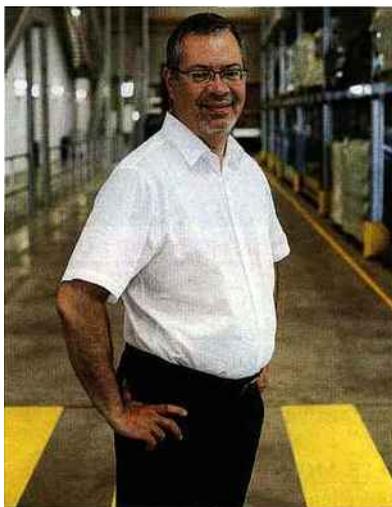
Et il ne s'agit là que d'une voie, parmi d'autres, pour optimiser les coûts et réduire les impacts environnementaux. Car, tout en affinant leurs choix en termes de gamme de véhicules, de carburants (diesel, essence, hybrides, etc.), d'assurances, etc., les dirigeants étendent de plus en plus leur réflexion au concept élargi de mobilité. « Le volet flotte automobile s'inscrit comme un élément parmi d'autres de notre Plan de déplacements entreprise, que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur d'Airbus, souligne le responsable Facility Management. Combinant des modes de déplacement pluriels, adaptés aux besoins, notre site permet



Benoît Levesque, responsable Mobilycar de la société Sepamat.

à l'intérieur de circuler à pied, sur des espaces piétons bien marqués, ou à vélo grâce aux 150 disponibles. Il est possible également d'opter pour la navette, qui fait le tour du site toutes les 15 minutes, ou pour la voiture grâce à 32 véhicules accessibles en auto-partage. »

Les gestionnaires de flottes, enfin, agissent sur un nouveau terrain : le comportement au volant. Car toute entreprise le sait : un collaborateur, qui appuie un peu trop sur le « champignon », sera synonyme de surconsommation de carburant voire de risques d'accidents accrus. Le tout, entraînant nombre de surcoûts. Face à cela, l'entreprise organise de plus en plus de formations à la prévention des risques routiers et à l'éco-conduite. Elle embarque aussi davantage d'électronique à bord de ses véhicules, lui permettant de recevoir en temps réel de multiples données (itinéraire emprunté, bilan carbone sur un trajet, consommation de carburant, type de conduite adopté, etc.). Autant de moyens pour trouver, dans la gestion de la mobilité, d'autres sources de profits. ●



Jean-Pierre Gallot, responsable Facility Management sur le site d'Airbus à Nantes.

LES 6 CLÉS DE L'ÉCO-CONDUITE

Diminution du risque d'accident, limitation des émissions de CO2, réduction de la consommation de carburant... Les fruits de l'éco-conduite, pour une entreprise, sont significatifs. Voici 6 bonnes pratiques du "rouler vert" :

- 1 Adopter une conduite souple. Démarrez en douceur et passez sans attendre le rapport supérieur pour éviter les sur-régimes. Ils occasionnent une surconsommation de carburant de 20 %. Anticipez les ralentissements en utilisant le frein moteur.
- 2 Couper le moteur lors d'un arrêt prolongé. Arrêter puis redémarrer son véhicule permet de consommer moins de carburant qu'en laissant tourner le moteur au ralenti plus de 20 secondes.
- 3 Ne pas abuser de la climatisation. La surconsommation de carburant des véhicules due à la climatisation peut atteindre 10 % sur la route et 25 % en ville.
- 4 Vérifier le bon état général des véhicules. Mal entretenu, un véhicule peut entraîner une surconsommation de carburant allant jusqu'à 25 %.
- 5 Être attentif au chargement des véhicules. Répartissez le poids sur l'ensemble du véhicule et placez les éléments les plus lourds le plus bas possible. Supprimez toute charge inutile.
- 6 Être à l'écoute de l'information routière. Elle peut faciliter les déplacements en permettant d'éviter les encombrements, de réduire le temps de parcours et donc de diminuer la consommation de carburant.

FISCALITÉ : « IL Y A INTÉRÊT À PANACHER LES PARCS AUTOMOBILES »

Une fiscalité toujours plus "verte" touche le véhicule d'entreprise. Et les gestionnaires de flottes doivent s'adapter à cette nouvelle donne. Précisions avec Guillaume Crunelle, associé en charge de l'industrie automobile chez Deloitte France.



Comment se caractérise la fiscalité dans ce domaine ?

La fiscalité, qui pèse sur le véhicule d'entreprise, est traditionnellement favorable au diesel. À l'achat et à l'utilisation d'un véhicule diesel, les taxes telles que la TVS, à savoir la taxe sur les véhicules de sociétés, sont moins pénalisantes que pour l'essence en raison d'émissions en CO₂ moins importantes. La TVA sur le gazole est de même déductible à hauteur de 80 %, ce qui n'est pas le cas pour l'essence. Ces éléments n'ont pas échappé aux gestionnaires de flottes. En 2013, 94 % du parc de véhicules en location longue durée était diesel. Mais, des évolutions voient le jour...

Quelles sont-elles ?

En septembre 2014, avec effet au 1^{er} septembre 2015, est apparue Euro 6. Cette norme européenne vise l'ensemble des gaz polluants tels que les NOx. Autrement dit les oxydes d'azote. Euro 6 va imposer une diminution des émissions des véhicules de 180 mg/km à 80 mg/km. Les constructeurs vont devoir s'adapter via la mise en place, par exemple, de pièges à NOx ce qui va renchérir de 700 € à 1 000 € le coût d'acquisition des véhicules diesel. À cela s'ajoute une épée

de Damoclès, pour les gestionnaires de flottes. Celle d'un potentiel alignement futur de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence.

Dans ce contexte, que conseiller aux gestionnaires de flottes ?

Ils doivent d'abord s'interroger sur le profil d'utilisation de leurs véhicules. Ont-ils besoin de routières ? Cherchent-ils un usage urbain ou périurbain ? Avec, pour corollaire, la nécessité de mieux segmenter le parc. Jusqu'alors, les flottes des entreprises étaient principalement composées de berlines de taille moyenne de catégorie C. Il ne s'agit plus forcément du meilleur choix.

Vers quelle direction aller ?

Il y a intérêt, selon les profils d'utilisation, à passer à une catégorie inférieure. Avec, par exemple, de petites citadines essence émettant moins de 100 g de CO₂ au kilomètre. En 2013, 45 % des véhicules loués par les sociétés émettaient entre 106 et 135 g de CO₂ au kilomètre. Ce qui équivaut à une TVS de l'ordre de 4€ par gramme. Si vous basculez une partie du parc vers des véhicules émettant moins de 100 g, la TVS sur ce segment sera divisée par deux. D'où l'intérêt, pour les entreprises, de commencer à panacher davantage leurs parcs automobiles.

Demain, les gestionnaires de flottes augmenteront peu à peu la part de l'hybride et de l'électrique dans leurs parcs pour bénéficier des dispositifs fiscaux favorables existants (bonus écologique, exonération partielle de TVS...). Mais à court terme on va surtout assister, selon moi, à la réintégration significative, dans les parcs, de modèles essence de petite taille tandis que le diesel va reculer...

Assurer sans trop déboursier : les bons réflexes

Les chefs d'entreprise, soucieux d'optimiser leur flotte, ne pensent pas immédiatement assurances. Or de nombreux moyens existent pour agir sur ce levier. Illustrations.

Fini, les parcs automobiles sur-assurés ? Si toutes les sociétés n'y sont pas encore, on en prend le chemin. Car les gestionnaires de flottes le savent : la garantie d'une flotte automobile peut représenter jusqu'à 20 % du coût de détention des véhicules. D'où la nécessité de s'attaquer à ce poste budgétaire. Associé gérant du cabinet d'assureurs O2A, Marc Baraton rappelle de bien définir ses besoins pour cibler le contrat le mieux adapté. Et éviter les garanties superflues. « L'entreprise peut y gagner à prendre certains sinistres à sa charge.

Tout ce qui présente un caractère régulier, par exemple, peut sortir du champ de l'assurance, dit-il. Plus on a de la capacité financière, moins on a intérêt à s'assurer lourdement. Il faut donc trouver un point d'équilibre permanent. »

Suivre la sinistralité

Assurer l'ensemble des véhicules sous un même contrat est aussi un incontournable, quand on souhaite optimiser le volet assurances. De même qu'un suivi serré de la sinistralité globale de son parc. En possédant des statistiques détaillées,

le dirigeant d'entreprise est plus à même d'identifier, par exemple, les collaborateurs à risques. Et de leur proposer des formations. Il évalue davantage le rapport du sinistre à la prime. Et peut, selon, renégocier son contrat voire lancer une mise en concurrence.

Pour bénéficier de tarifs attractifs, enfin, un détour par les loueurs vaut parfois le coup. La plupart d'entre eux proposent des contrats d'assurance compris dans le bail des véhicules. Et les écarts avec ceux d'une assurance externe s'amenuisent.