



# LES FLOTTES À L'HEURE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La gestion des véhicules d'entreprise constitue un enjeu majeur pour les PME. Beaucoup d'entre elles ont compris qu'**écologie était synonyme d'économies**. Par Pierre Thaulaz



Cela fait plusieurs années que la société Michel Rime, à Echallens, a opté pour le gaz naturel.

**P**resque toutes les grandes sociétés ont inséré une limite de CO<sub>2</sub> dans leurs flottes. On sent qu'une dynamique se met en place», déclare Stéphane Lo Cicero. Le responsable flottes du Groupe Leuba (dix garages en Suisse romande) a mis sur pied un centre de compétences pour la promotion des véhicules à propulsion alternative: «Que ce soit au niveau de l'hybride, de l'électrique ou du

gaz naturel, on constate de plus en plus d'intérêt auprès des sociétés, et cela pas uniquement pour leur empreinte écologique. Avant, le côté vert, c'était juste pour se donner bonne conscience. Aujourd'hui, il y a des économies réelles qui peuvent être réalisées, ce qui explique aussi pourquoi les entreprises sont intéressées. Si elles peuvent être vertes et réduire d'environ 20% certaines charges de leur parc de véhicules, ça devient intéressant pour elles.»



### COMMENT FAIRE SON CHOIX?

Reste encore à convaincre les irréductibles. «Beaucoup de sociétés nous disent: «On veut bien acheter des véhicules électriques, mais si les batteries sont obsolètes au bout de quatre ans en raison de leur manque de capacité, que va-t-on faire? On n'aura pas le temps de les amortir puisque la technologie aura changé.» C'est à ce moment que je leur parle du «full leasing». Les entreprises paient une mensualité où toutes les prestations sont comprises, pneus, etc. Auparavant, c'était le garage qui devait s'engager à racheter à la société de financement la valeur résiduelle à la fin du leasing. Aujourd'hui, cette dernière va déterminer une valeur résiduelle beaucoup plus élevée et elle rachètera la voiture au terme des quatre ans, ce qui permet de réduire considérablement les mensualités. Cela a pour avantage d'externaliser les risques liés à la gestion de flotte.»

Mais comment choisir entre une hybride traditionnelle et une hybride rechargeable (plug-in) avec prise, ou entre le Hyundai Kona et le nouveau Mercedes EQC, deux véhicules zéro émission? Ne serait-il pas plus prudent d'attendre la sortie dans quelques mois de la nouvelle Classe E diesel hybride? Difficile pour le responsable d'une PME de se faire une idée précise dans ce tourbillon de technologies. «Si nous prêtons sans restriction ces véhicules aux différentes sociétés, c'est d'abord pour les faire connaître, mais aussi pour qu'ils puissent être testés», précise encore Stéphane Lo Cicero.

## «45% DES VENTES DE VOITURES BÉNÉFICIENT D'UN RABAIS FLOTTES.»

François Launaz  
Président d'Auto-suisse

L'entreprise Michel Rime, à Echallens, n'est pas confrontée à ce type de casse-

tête. Cela fait plusieurs années que cette société spécialisée dans le chauffage, sanitaire, panneaux solaires, pompe à chaleur et conduites en fouille a flashé pour le gaz naturel. Le directeur administratif, Pascal Allaz, précise que la motivation première était clairement l'écologie: «A l'époque, il y avait quand même l'incitation financière qui se faisait par les compagnies gazières, qui accordaient des primes à l'acquisition de chaque véhicule. Il y a aussi des rabais de 75% sur les plaques, ce qui n'est pas négligeable lorsqu'on gère un parc de 25 véhicules. En plus, c'était relativement facile pour nous, car nous bénéficions d'une station de gaz au travail. On n'a pas de perte de temps pour aller faire le plein. Avec les doubles réservoirs, on peut toujours rouler à l'essence si on n'a plus de gaz.» >>

>> L'autre avantage de cette énergie peu dispendieuse en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>? Un panel de modèles adaptés aux besoins des 30 collaborateurs de l'entreprise: «Les breaks VW Golf sont réservés aux contremaîtres et au management, les Fiat Doblo ou les Opel Combo aux monteuses. On peut également s'équiper de bonbonnes supplémentaires. On renouvelle constamment notre flotte, en changeant un ou deux véhicules tous les deux ans environ. Des véhicules que l'on achète, car on n'a jamais été très chaud pour le leasing dans notre entreprise. C'est un peu la vieille façon de gérer, mais on aime bien les payer cash.»

### UNE QUESTION DE COHÉRENCE

Pour Pascal Allaz, le gaz naturel est incontestablement une bonne affaire, notamment sur le plan de la valeur énergétique: «On est quasiment 30% meilleur marché, ce qui n'est pas négligeable.» Les autres avantages se rapportent à l'image de l'entreprise: «Je ne suis pas convaincu qu'on gagne des clients, mais dès lors qu'on fait la promotion des énergies renouvelables, on se doit de rouler avec quelque chose d'un peu écologique. On partirait volontiers sur de l'électrique,



puisqu'on dispose d'une grosse centrale photovoltaïque sur le toit du bâtiment de la société, mais le problème est qu'on ne pourrait charger que la journée. Et la journée, nos véhicules sont sur la route.»

Inutile de préciser que les importateurs suivent avec une extrême attention l'évolution des parcs automobiles des entreprises. «Les véhicules bénéficiant d'un rabais flottes représentent environ 45% des ventes en Suisse. Cela peut aller de la voiture du dentiste du coin, dès lors qu'il est inscrit au Registre du commerce, à des sociétés de la taille de Swisscom», expose François Launaz, le président d'Auto-suisse. «Quand on parle d'aller vers une mobilité plus propre, il faudra compter sur les entreprises et sur les flottes de voitures électriques, par exemple, pour parvenir à atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. Sur le plan de la transition énergétique, il est important de travailler ces flottes pour les inciter à privilégier les véhicules plus propres.»

### EN ROUTE VERS UNE NOUVELLE MOBILITÉ

Et François Launaz de se replonger dans un passé pas si ancien: «Pendant longtemps, la première chose qui comptait pour une entreprise était le coût au kilomètre. Aujourd'hui, l'aspect environnemental prime dans beaucoup de domaines, pas seulement dans la mobilité.

De nombreuses sociétés essaient de se profiler comme des entreprises vertes. Ça me rappelle l'époque du lancement de la Smart, lorsque les entreprises se positionnaient en se montrant dans les villes avec une voiture moderne et occupant moins de place. L'électricité, les voitures propres, c'est un peu la tendance à l'heure actuelle. Entre parenthèses, les entreprises de la Confédération devraient elles aussi faire un effort en adoptant des véhicules propres, ce qui n'est pas toujours le cas. Certains membres du Conseil fédéral roulent avec des voitures qui émettent des quantités de CO<sub>2</sub> impressionnantes, alors qu'ils pourraient rouler avec des voitures électriques ou hybrides. Le chancelier de la Confédération roule avec une vieille Mercedes S 400 qui a 10 ans d'âge, alors qu'on pourrait lui offrir par exemple une Jaguar électrique, une voiture tout aussi représentative.»

En raison de sa fonction, François Launaz a la possibilité de changer de voiture tous les six mois: «J'attends désespérément ma première voiture électrique!» L'Audi e-tron sera la dixième monture du président d'Auto-suisse, plus que jamais tourné vers l'avenir: «Pour l'an prochain on a pour objectif de vendre 10% de voitures à prise, 100% électriques ou plug-in. Plus que jamais, on est en route vers les nouvelles mobilités, et c'est une bonne chose.» ●



**«AUJOURD'HUI, PRESQUE TOUTES  
LES GRANDES SOCIÉTÉS ONT INSÉRÉ  
UNE LIMITE DE CO<sub>2</sub> DANS LEURS FLOTTES.»**

**Stéphane Lo Cicero**  
Responsable flottes, Groupe Leuba





## EN ATTENDANT L'HYDROGÈNE

«Selon moi, l'hydrogène est la vraie solution», affirme François Launaz. «C'est un excellent système», surenchérit Stéphane Lo Cicero. «C'est encore trop tôt, mais c'est quelque chose qui pourrait nous tenter», ajoute Pascal Allaz. Certains n'ont pas attendu, à l'exemple de Coop, qui gère un parc de 12 Hyundai ix35 à pile à combustible et d'un camion à hydrogène. **Le constructeur automobile coréen a pour ambition de faire rouler d'ici à 2023 quelque 1000 camions à hydrogène en Suisse.**

Les premiers exemplaires devraient débarquer à la fin de l'année. Cette stratégie mise en place par des partenaires privés, sous la bannière de H2 Energy, impliquera la constitution dans notre pays d'un réseau d'une centaine de stations-services distribuant de l'hydrogène.

PHOTO: E. FRANSDONK, HYUNDAI



Coop gère un parc de 12 Hyundai ix35 à pile combustible et d'un camion à hydrogène.