



Management La « car policy » au service de la motivation // P. 12 |

MANAGEMENT // Le moment où l'on parle du véhicule d'entreprise avec le salarié est l'occasion d'un moment de pur échange individualisé. Il permet d'aborder tant la rémunération globale que la politique RSE de l'entreprise.

La « car policy » au service de la motivation

Julie Le Bolzer

Nouvelle clef de la voiture de fonction : aborder cet avantage en nature sous un prisme bien plus large que sa seule valeur pécuniaire. Le véhicule d'entreprise (VE) est devenu un outil de management et la « car policy » édicte une ligne de conduite globale de la part de la société, notamment du point de vue des ressources humaines. Pour exemple, chez oXya, la personne en charge de la gestion de la flotte est rattachée à la direction des ressources humaines. « C'est un parti pris. Ailleurs, ce sujet incombe plus fréquemment à la direction des achats ou à la direction administrative et financière », observe Chama Wanty, la responsable du parc auto d'oXya qui s'appuie sur le logiciel de gestion de flotte GAC Technology pour gérer au quotidien un parc comptant près de 380 véhicules.

Favoriser l'écoconduite

Le VE peut faire l'objet de discussions avec le manager ou la DRH, notamment au moment de son renouvellement ou lors de l'entretien annuel d'évaluation. « Logique, car il peut s'apparenter à un élément de rémunération, faisant partie intégrante du salaire ! » estime Chama Wanty qui précise que la voiture de fonction reste l'outil de fidélisation par excellence. Pour mesurer la proportion de déplacements professionnels, versus l'usage privé, l'utilisation de boîtiers de télématique embarquée tend à se généraliser.

Autre aspect RH du VE, le volet prévention et formation. « Prenons l'exemple d'un commercial qui effectue 40.000 kilomètres par an. Cela signifie qu'il passe 40 % de son temps au volant. Il est donc indispensable que l'entreprise mette en place des dispositifs pour le sensibiliser et le



S'apparentant à un élément de rémunération faisant partie intégrante du salaire, le véhicule d'entreprise constitue un outil clef de fidélisation des salariés. Photo Shutterstock

former, puisqu'elle a l'obligation de garantir la sécurité de tous ses salariés », souligne Delphine Janicot, directrice générale de Mobigreen, filiale du Groupe La Poste spécialisée dans l'écomobilité. Entre autres formations, Mobigreen propose des modules consacrés à l'écoconduite plébiscités par les entreprises tant pour les bénéfices économiques que pour leur dimension écologique et citoyenne. « La fonction de la formation à l'écoconduite est double : sécurité au volant et économie de carburant », convient Delphine Janicot.

Soigner l'image de marque

C'est là une autre évolution notable de la « car policy », le fait que la gestion de flotte soit incluse dans la politique RSE globale de l'organisa-

tion. Des plans d'action stratégique de réduction des gaz à effet de serre s'appliquent spécifiquement aux parcs automobiles. « Dans le tertiaire, le transport est le premier poste d'émissions de CO₂. D'où la réalisation de diagnostics, de bilan carbone, couplés à la communication auprès des équipes », rappelle Delphine Janicot. C'est aussi la réputation de l'entreprise qui est en jeu. Un véhicule propre, en bon état, avec un conducteur aux pratiques vertueuses contribuent à véhiculer une bonne image de marque. C'est un positionnement pour certaines entreprises, comme Darty avec ses véhicules d'intervention à domicile clairement identifiés.

Pour réduire leurs émissions de polluants, des organisations mettent leur flotte au vert, telle La Poste

qui a déployé une gamme de véhicules électriques pour ses facteurs. D'autres sollicitent des sous-traitants équipés en ce sens. « De plus en plus d'entreprises, engagées dans une démarche globale de réduction de leurs émissions, souhaitent que leurs livraisons soient effectuées avec des véhicules électriques », remarque Arnaud Marlois, cofondateur de Coursierprive.com, start-up à l'origine d'un service de livraison à la demande, course tarifée au kilomètre ou au forfait. Côté véhicules hybrides, la pénétration reste encore timide. « C'est une réponse qui commence à s'étoffer mais reste embryonnaire, observe Marie-Hélène Benarouch, experte en gestion de flotte chez Epsa. Néanmoins ce marché est amené à se développer. » ■



RH et fiscalité comparées : des disparités en Europe

L'attribution d'un véhicule d'entreprise à certaines catégories de collaborateurs dépendant du régime fiscal en place, tous les salariés européens ne sont pas logés à la même enseigne...

❶ L'EXCEPTION FRANÇAISE

La fiscalité française, en termes de parc automobile, fait figure d'exception à plus d'un titre... « Déjà, la France est le seul pays où il existe des véhicules particuliers (VP) transformés pour devenir des véhicules utilitaires (VU) qui, eux, sont défiscalisés », explique Marie-Hélène Benarouch, experte en gestion de flotte chez Epsa, cabinet de conseil en stratégie achats indirects. Il y a d'autres particularités françaises... « Par exemple, l'arsenal fiscal, qui engendre des coûts supplémentaires importants, essentiellement axés sur les émissions de CO₂ et le coût d'achat du véhicule : TVS, malus, amortissement non déductible, avantage en nature... Ou encore la différence de taxation entre gasoil et essence. C'est tout cet écosystème qui dissuade les entreprises de généraliser l'attribution d'un véhicule de fonction à diverses populations de collaborateurs », indique Peter Kuss, président d'Esalys, cabinet de conseil en gestion et réduction des coûts.

❷ UNE FISCALITÉ ALLEMANDE ALLÉGÉE

TVA récupérable aussi bien pour les VU que pour les VP, pas de charges salariales ou patronales

au titre de l'avantage en nature, une taxe sur les émissions de CO₂ dont le prix au gramme est linéaire et non proportionnel... Concrètement, la fiscalité allemande, très allégée en matière de véhicules d'entreprise, est à l'avantage des sociétés. « Résultat, les salariés allemands peuvent choisir de beaux et puissants véhicules statutaires, et plus de 80 % du volume des modèles haut de gamme sont détenus par des flottes d'entreprise », observe Marie-Hélène Benarouch.

En France, l'arsenal fiscal engendre des coûts supplémentaires importants.

❸ LA MOITIÉ DES CADRES JUNIORS BELGES ÉQUIPÉS

En Belgique, près de 50 % des jeunes cadres disposent d'un véhicule de fonction, contre 10 % en France. Toutes catégories confondues, les salariés belges sont nombreux à être bénéficiaires de cet avantage, si bien que la moitié du parc automobile du plat pays appartient aux entreprises. « C'est davantage une question de culture que de fiscalité », précise Cédric Teheney, directeur associé d'Epsa. *Le cadre fiscal belge a récemment été révisé et se révèle plus contraignant pour les sociétés, mais cela n'a pas encore eu d'effet puisque les Belges continuent à avoir un recours massif aux véhicules d'entreprise.* — J. L. B.