



© thierry bureot Fotolia

Dix critères pour choisir un utilitaire léger plus durable

Pour une entreprise qui entend faire le choix de la durabilité, l'achat d'un utilitaire léger – ici les fourgonnettes – est une matière complexe. Sans compter qu'il ne s'agit pas simplement d'acquérir le meilleur modèle. Encore faut-il traiter les véhicules de manière durable. Décryptage du labyrinthe.

Besoin d'un nouveau frigo pour la cantine du personnel? Rien de plus simple. On choisit le plus petit modèle dans la classe d'énergie la plus performante, on l'installe dans les règles de l'art et le tour est joué. La décision n'aura pas trop pesé sur le calendrier du management; en outre, l'impact d'un choix pas tout à fait optimal sur les bénéfices de l'entreprise paraît rien moins

que négligeable. Il en va tout autrement de l'achat d'utilitaires légers. Et pas seulement parce que les choix techniques sont beaucoup plus complexes mais également parce qu'au final, la balance coûts-bénéfices en matière de durabilité dépend aussi de la manière de traiter ces véhicules. Si une approche globale simple est rarement disponible, il est cependant possible d'avancer critère par critère.

Acheter durable: une voie sans issue? NON!

Commençons par la mauvaise nouvelle. De l'avis des spécialistes du secteur automobile que nous avons contactés, ce marché n'entre pas encore suffisamment en ligne de compte pour faire l'objet d'une approche durable à l'échelon mondial. Les autorités fédérales belges ont développé à l'intention de leurs fonctionnaires des directives en ►

DOSSIER UTILITAIRES LÉGERS

► matière d'achat durable, mais ces dernières sont trop générales pour une entreprise privée. Personne n'a pu nous mettre sur la voie d'une étude sérieuse, d'un instrument ou d'une arborescence décisionnelle susceptible d'aider un chef d'entreprise à tracer les contours d'une politique à la mesure de son affaire. Certes, il existe un outil intitulé l'écoscore global d'un véhicule. Les modèles individuels y sont cotés sur une échelle de 0 à 100, les valeurs les plus élevées étant les meilleures. L'écoscore serait utile à un audit de flotte ou pour éliminer d'emblée les mauvais élèves lorsqu'on entame un processus d'achat. Mais pour l'essentiel, les notes sont celles de voitures particulières (www.milieuvriendelijkvoertuig.be). « Pour déterminer l'impact des véhicules sur l'environnement, précise Joost Kaesemans, directeur de la communication auprès de la Febiac, on s'intéresse habituellement au gaz carbonique à effet de serre et aux émissions de particules toxiques. Voilà ce que propose un modèle tel que l'écoscore. En ce qui concerne les utilitaires, l'homologation de ces véhicules se déroule suivant la procédure nationale, et non selon une procédure européenne comme pour les voitures particulières. La procédure nationale ne requiert pas d'indiquer les émissions de CO₂. En ce qui concerne les normes européennes, la norme en vigueur pour les véhicules utilitaires est la norme Euro 4. La norme suivante, la norme Euro 5, n'est pas définitivement établie. En outre, tous les utilitaires ne sont pas traités sur un pied d'égalité: l'on tient également compte de la tare pour procéder à une subdivision en catégories. Toute catégorie confondue, il n'y a guère d'harmonisation. »



Le petit Fiat Fiorino, clone du Citroën Nemo et du Peugeot Bipper sont de vrais petits utilitaires. Leur grande force ? Être les plus économiques du marché en termes de consommation.

Pour une direction d'entreprise qui a encore quantité d'autres préoccupations, tout cela n'a rien d'encourageant.

Acheter durable : une approche par critères

La bonne nouvelle maintenant. Ce n'est pas parce que personne n'a encore mis en place une approche intégrée de la durabilité pour l'achat des utilitaires légers, que nous sommes face au néant. Que du contraire. Une dizaine de critères émergent très rapidement.

1. La consommation

Lien avec la durabilité : environnement – consommation de ressources non renouvelables

Pour les utilitaires légers, fort proches des voitures classiques et bénéficiant des mêmes moteurs, certes aménagés, c'est la norme CEE 93/116 qui est généralement utilisée par les constructeurs pour calculer la consommation normalisée (voir tableau p.23). En se basant sur les chiffres des constructeurs, il a été possible de « classer » les types de véhicules. Bémol à cette approche, il faut comparer ce qui est comparable. Ce classement offre simplement des tendances qui ne doivent

pas être prises au pied de la lettre. Les comparaisons méritent d'être affinées.

Comme le révèle notre tableau, la consommation est directement liée à la taille du véhicule. Un petit utilitaire consomme naturellement moins qu'un gros. À l'intérieur des catégories, des différences se dessinent. Dans les petits, dont le volume de chargement oscille entre 2,5 et 3,2 m³ et la charge utile de base varie entre 535 et 800 kilos, la palme de la sobriété revient au petit Nemo de Citroën ou à ses clones, le Peugeot Bipper et le Fiat Fiorino, avec une consommation mixte de 4,5 litres aux 100 km.

Du côté des constructeurs, les motoristes les plus sobres pour les voitures engrangent à nouveau des points précieux. Le groupe Peugeot-Citroën (mais pas pour tous les modèles), Fiat, Mercedes et VW tirent leur épingle du jeu. Pas de secret non plus, le « downsizing » vaut aussi pour les utilitaires ; donc si vous optez pour une cylindrée plus lourde, vous consommez plus. Entre le Citroën Jumpy, abritant un 1.6 HDI, capable d'offrir 5 m³ de volume et une charge utile de 1 200 kg, et le Hyundai H1, proposant un gros 2.5 CRDi, un volume de 5,72 m³ et 1 300 kg de charge utile, le différentiel de consommation est de 25%... Entre un Sprinter 211 CDI ►

« La balance finale en termes de durabilité dépend de la manière dont on traite les véhicules. »

DEMANDER CONSEIL AU SPÉCIALISTE LEASING

Les entreprises qui acquièrent leurs utilitaires légers via un contrat de leasing peuvent faire appel au partenaire de leasing. En principe, celui-ci possède un expert capable de les aider à poser un choix durable (voir les critères ci-après). Si cela n'est pas le cas, ou si le soi-disant spécialiste décroche à la première question embarrassante, peut-être est-il temps d'appeler une firme plus sérieuse. Une firme de leasing concernée par le développement durable prendra le temps d'examiner en profondeur la demande de l'entreprise cliente.

DOSSIER UTILITAIRES LÉGERS



© Michael Siller Fotolia

Les émissions de CO₂ sont immédiatement corrélées à la consommation. Euro 4, la norme en vigueur actuellement au niveau européen, sera bientôt remplacée par Euro 5, plus restrictive mais indispensable à la protection du climat.

Rouler au gaz naturel : Opel Combo et Peugeot Partner

► Quel carburant choisir ? Question délicate, s'il en est. Face aux incertitudes, les dirigeants d'entreprise sont attentistes. « Plus de 99 % des utilitaires légers en Belgique sont des diesels ordinaires, précise Jan Deknuyt (LeasePlan). L'intérêt pour les alternatives reste extrêmement limité, même aujourd'hui. Moins d'un client sur cent s'informe des propriétés du biodiesel. Et quand ils apprennent qu'on manque de recul, leur intérêt fond aussitôt. » Ici et là, on peut acheter un véhicule d'entreprise avec moteur à essence d'origine adapté pour rouler au CNG (Compressed Natural Gas). Opel, par exemple, propose un utilitaire Combo au CNG et Peugeot propose son Partner. Une alternative amenée à percer ? « Il y a des obstacles, répond Jan Deknuyt. Notamment, pour revendre le véhicule plus tard. Il vous faut une station service spéciale, l'autonomie est limitée et si le prix du gaz continue d'augmenter, la facture fera de même. En outre, vous êtes interdit de parking couvert. J'ai le sentiment que les grandes entreprises qui mettent en service des utilitaires au CNG le font surtout pour des questions d'image. »

► (2148 cc et 109 ch) et un Jumper HDI 120 (2229 cc et 120 ch), deux véhicules de cylindrée voisine, le différentiel s'élève à près de 29%. Le premier moteur est plus récent et pointu que le second. La puissance joue un rôle déterminant. Avec un même moteur mais de puissance différente, le Mercedes Sprinter 211 CDI de 109 ch consomme près de 19% de moins que le Vito 115 CDI de 150 ch. Reste à voir ce qu'il en sera en charge. Les chiffres ne sont hélas pas disponibles. Un gros rouleur, se déplaçant toujours à pleine charge, devra affiner son analyse en intégrant le couple-moteur.

2. Les émissions de CO₂

Lien avec la durabilité : environnement – contribution au réchauffement climatique

Le rapport entre la consommation des véhicules et les émissions de CO₂ est direct. Parmi les véhicules choisis, la comparaison est simple puisqu'il s'agit de véhicules diesels, à une exception notable, le Peugeot Partner Fourgon 170C GNV 65 qui roule au gaz naturel de ville. Consommation très élevée – 84% de plus que le Citroën Nemo pour un volume et une charge utile similaires – mais émissions de 22,7% supérieures à celles du petit Nemo. Par ailleurs, les différences sont parfois notables : entre le Mercedes Sprinter et le VW Crafter, tous deux d'une puissance de 109 ch, le différentiel d'émissions de CO₂ est de 44,8%. De quoi interpeller !

3. Émissions de particules

Lien avec la durabilité : santé – risque accru de maladies du système respiratoire

Le hic avec les diesels, c'est qu'ils sont de gros émetteurs de particules fines qui se logent dans les poumons. Privilégier un véhicule doté d'un filtre à particules (FAP), même s'il laisse passer les plus fines d'entre elles, apparaît donc très sensé. Peugeot par exemple, l'installe sur ses moteurs les plus puissants, dont le 2.0 Hdi 140 FAP. Dans la gamme supérieure, Isuzu les installe sur sa série N. Mercedes le propose également sur les Vito. Bémol, l'ajout d'un FAP est généralement proposé en option et, de ce côté, la Belgique fait peu pour encourager les entreprises à franchir le pas. Dommage.

4. La sécurité

Lien avec la durabilité : santé – diminution des risques et des conséquences des accidents

Ce qui vaut pour une voiture particulière, vaut plus encore pour un utilitaire : ABS, EBD (assistance au freinage), ESP (contrôle de trajectoire), airbags, mais aussi freins et suspension contribuent à rendre les utilitaires bien plus sûrs qu'auparavant. Tous les constructeurs proposent l'arsenal plus ou moins complet. Certains le proposent de série comme Mercedes sur son Vito où l'on retrouve cumulés ABS, BAS (freinage d'urgence assisté), ASR (système anti-patinage), ESP (contrôle de trajectoire) et airbag conducteur.

Beaucoup proposent l'ABS, EBD et airbag de série, mais l'ESP reste en option. Petite règle de base, il vaut mieux des freins à disque à l'avant et à l'arrière que le système freins à disque à l'avant et freins à tambour à l'arrière. On retrouve encore très souvent les freins à tambour sur les petits utilitaires comme le Citroën Berlingo ou le Fiat Doblo pour ne citer que ceux-là.

5. Charge utile et volume

Lien avec la durabilité : détermine la motorisation et la consommation, mais aussi le nombre de véhicules roulants

Il est nécessaire de procéder à une fine analyse du volume et des charges transportées. Un livreur de matelas n'a pas les mêmes contraintes qu'un entrepreneur. Volume et charge sont deux données essentielles et interdépendantes. Si la tentation est grande de surdimensionner le véhicule, elle a un effet immédiat sur la longueur, la hauteur du véhicule et par conséquent sur le coefficient de pénétration dans l'air (CX) et sur le choix ►

► du moteur. En version basse, le VW Transporter Fourgon 1.9 TDI de 102 ch consomme 7,9% de carburant de moins que son frère le plus surélevé.

6. Encombrement

Lien avec la durabilité : mobilité urbaine – difficultés de parking

Toujours la problématique de l'analyse du fret et de la tentation du surdimensionnement. Mais là, c'est directement le conducteur qui paie l'addition, essentiellement dans les problèmes de circulation et la difficulté de se parquer.

7. Ergonomie – confort

Lien avec la durabilité : santé-sécurité : accidents de travail – maladies

Seuil de chargement abaissé, position de conduite type berline, sièges réglables voire suspendus, suspension pneumatique. Tous ces petits « détails » font la différence entre une sciatique et pas de sciatique, un tour de rein, un pied écrasé ou pas. Ne lésinez pas sur un siège conducteur d'excellente ►



Une semaine d'immobilisation d'un ouvrier ou d'un patron pour mal de dos ou pour cause d'accident vaut facilement le léger surcoût d'une meilleure ergonomie, surtout pour les sièges.

© Fiat

Performances environnementales des utilitaires légers

Modèle	Catégorie	Nom	Volume (M3)	Charge utile (kg)	Conso. mixte (l./100 km)	Variation ⁽¹⁾	Émissions (CO ₂ gr./km)	Cylindrée	Puissance ch. DIN	Couple maxi (Nm)	Classement Ventes en Belgique ⁽²⁾
De 2,5 à 3,5 m³											
Citroën Nemo, Fiat Fiorino, Peugeot Bipper		1.4 HDI	2,50	535	4,5		119	1398	70	160	
Opel Combo		1.3 CDTI	3,20	520	5,1	13,3%	138	1248	75	170	
VW Caddy	Van	1.9 TDI 105	3,20	829	5,1	13,3%	137	1896	105	250	14
Renault Kangoo	Express	1.5 dCi 85	3,00	650	5,2	15,6%	137	1461	85	200	
Citroën Berlingo	800	1.6 HDI	3,00	800	5,4	20,0%	140	1560	75	175	1
Nissan Kubistar	L1H1		2,75	689	5,5	22,2%	146	1461	82	185	
Fiat Doblo	cargo court	1.3 Multijet	3,20	600	5,5	22,2%	147	1248	85	200	16
Peugeot Partner	Fourgon 170C GNV 65	GNV 65	2,80	468	8,3	84,4%	146	1360	65	100	
De 5 à 6 m³											
Citroën Jumpy	1200 L1H1	1.6 HDI	5,00	1200	7,2		191	1560	92	180	19
Fiat Scudo		90 Multijet	5,00	950	7,2	0,0%	191	1560	90	180	
Peugeot Expert	Fourgon Tôle 227 L1H1		5,00	988	7,2	0,0%	191	1560	90	180	17
VW Transporter	Fourgon CB	1.9 TDI 102	5,80	1000 à 1075	7,6	5,6%	199	1896	102	250	13
Nissan Primastar	L1H1		5,02	1247	7,9	9,7%	214	1995	90	240	
Renault Trafic	Fourgon L1		5,02	1000 à 1200	7,9	9,7%	214	1995	90	240	7
Mercedes Vito	2t770	115 CDI	5,19	900	8,2	13,9%	218	2148	150	330	12
Toyota Hiace	Court	2.5L D-4D 95	4,40	1265	8,4	16,7%	221	2494	95	230	
Hyundai H1		2.5 CRDi 110	5,72	1300	9,0	25,0%	237	2497	110	314	
De 6,5 à 15 m³											
Mercedes Sprinter	3t	211 CDI	9,00	910 à 1000	6,9		183	2148	109	280	6
Ford Transit	Fourgon TB SWB 260	2.2 Duratorq TDCi 110	6,55	945	7,4	7,2%	195	2198	110	285	2
Fiat Ducato	Fourgon 30	100 Multijet	10,00	1115	7,6	10,1%	200	2198	100	250	5
Peugeot Boxer	Fourgon Tôle 330 L1H1		8,00	1155	7,9	14,5%	208	2198	100	250	9
Opel Vivaro	L1H1	2.0 CDTI	8,40	960	8,2	18,8%	220	1995	90	240	10
Renault Master	Fourgon Tôle PS		10,80	1123	8,4	21,7%	222	2500	100	260	11
Opel Movano	L1H1	2.5 CDTI	13,90	889	8,7	26,1%	230	2464	100	260	
Nissan Interstar	L1H1		8,00	1647	8,8	27,5%	232	2464	120	300	
Citroën Jumper	L2H1	HDI 120	10,00	1000 à 1995	8,9	29,0%	235	2229	120	320	8
VW Crafter	30	2.5 TDI 109	7,50	1127	9,5	37,7%	265	2461	109	280	20

Attention : le choix des véhicules, catégories et motorisation s'est fait de manière exemplative. Il suffit de modifier l'un ou l'autre paramètre (hauteur, longueur, puissance, cylindrée, etc.) pour que le résultat diffère.

⁽¹⁾ Différence par rapport au meilleur

⁽²⁾ Issu du Top 20 de la Febiac, certains véhicules comme le Renault Master, 4^e du classement, ne se retrouvent pas dans ce classement.

DOSSIER UTILITAIRES LÉGERS

Dans sa version 109 chevaux équipé d'un moteur 211 CDI, le Mercedes Sprinter se révèle être un véritable chameau en matière de consommation. Cette configuration ne vaudra cependant que pour un chargement mangeur de volume. Si la charge utile doit être augmentée, une motorisation plus puissante s'avérera sans doute plus performante.

Hasselt, ville éco

Hasselt entend devenir une ville neutre en CO₂. Il y a quatre ans, le projet de passer au gaz naturel pour ce qui est des combustibles automobiles n'a débouché sur rien, aucun des partenaires pressentis ne consentant à financer la construction des stations services. Mais sur un total de 230 véhicules, camions élévateurs et générateurs en sa possession, on compte tout de même trois Toyota Prius et quelques mini-fourgonnettes électriques pour la vidange des poubelles publiques dans le centre-ville (réduction des nuisances sonores et des odeurs). « Nous possédons également quelques véhicules qui roulent à l'huile végétale pure, assure M. Swyngedouw, responsable des services techniques communaux. Le combustible nous est livré depuis l'Allemagne. Il n'y a aucun problème avec ces véhicules, la technologie fonctionne. Certes, nous avons conscience qu'il n'y aura jamais assez de champs de colza mais, en tant qu'autorité, nous voulons donner un signal. Nous avons également calculé l'écoscore de l'entièreté de notre flotte de véhicules et nous savons également comment nous pourrions améliorer ce score dès que nous aurons un budget pour cela. » Comme tous ceux qui ont à cœur de mettre en œuvre une gestion socialement responsable, la ville d'Hasselt entend être à la pointe des normes d'avenir. En ce qui concerne les utilitaires, cela signifie notamment qu'il faut viser l'Euro 5, la norme qui n'est pas encore en vigueur. « Dans notre cahier des charges, ajoute M. Swyngedouw, un cinquième des points est consacré à des aspects relatifs à l'écoscore ».



© Daimler

► qualité – les problèmes de dos des patrons ou des travailleurs ne sont pas bons pour l'entreprise.

Cela étant, les équipements « confort » augmentent le poids du véhicule, et donc sa consommation. Faut-il alors opter pour la version la plus dépouillée du modèle choisi? Pas évident. Selon Jan Deknuyt, les chauffeurs ont tendance à prendre davantage soin des véhicules dont l'habitacle possède des finitions plus soignées. Et l'«airco», aux oubliettes? «C'est à envisager, mais vous aurez plus de difficultés à trouver preneur de votre véhicule d'occasion par la suite.» Évitez aussi d'investir inutilement dans une couleur «trendy». Au soleil, il règnera dans un véhicule blanc une température d'environ 12% inférieure à celle d'un véhicule sombre, voire noir. Confort et économie de «clim»... du tout bon! Notons au passage la tendance générale à la diminution du seuil de chargement. Sur les Citroën Jumpy ou Jumper par exemple, le seuil de chargement peut être abaissé de 7 cm grâce à la suspension pneumatique à l'arrière. Le Transit traction dispose d'un essieu arrière à petites roues permettant de disposer d'un seuil abaissé par rapport à la version propulsion.

8. Proximité du distributeur

Lien avec la durabilité: environnement – distance parcourue

On se demande pourquoi on en parle, non? Simplement parce que certains véhicules répondent mieux que d'autres au cahier des charges de l'entreprise. Le hic, c'est que le distributeur se trouve au diable. Il faut

donc assurer un arbitrage entre les distances à parcourir pour l'entretien de l'utilitaire et l'adéquation au cahier des charges.

9. Durée de vie du véhicule

Lien avec la durabilité: environnement (plus la durée de vie du véhicule est longue, plus on attendra pour ponctionner des ressources sur l'environnement pour en construire un autre)

La durée de vie du véhicule est généralement corrélée, même si ce n'est pas toujours le cas, à la valeur de revente. Les plus durables sont ceux qui gardent la meilleure valeur de revente. S'intéresser à cette dernière est donc un indicateur assez fiable. Économie rime souvent avec durabilité...

10. Conditions de circulation

Lien avec la durabilité: environnement – consommation de carburant

Cela n'a rien d'anodin. Le véhicule doit-il être utilisé sur chantier? Dans la boue? En conditions essentiellement urbaines? Fait-il principalement de l'autoroute? Toutes ces questions ont un impact direct sur la motorisation, sur le choix entre une traction et une propulsion, roues simples ou couplées. Inutile de dire que s'il y a du poids à l'arrière et de la boue sur chantier, le choix ne sera pas le même. Des fourgonnettes comme le Ford Transit proposent les deux modes.

L'utilisation fait la différence

À moins de laisser la porte ouverte, difficile de faire des erreurs avec un frigo. À l'inverse, un véhicule utilitaire d'entreprise ►

► doit être choisi intelligemment et, pendant toute sa durée de vie, il doit être conduit, entretenu et géré de façon optimale. Ce qui implique de faire attention à maints «détails». Ne pas oublier de tenir à l'œil la pression des pneus entre autres. Récemment encore, votre serviteur empruntait une camionnette à une PME. Le véhicule chargé se comportant de façon étrange, je me mis derechef en direction d'une station service pour contrôler la pression des pneus. Aucun des quatre pneus n'atteignait 50% de la pression recommandée, deux d'entre eux arrivaient péniblement à 30%. Un «insider» du secteur automobile m'a expliqué plus tard qu'une telle négligence n'était pas rare. Pourtant, la distance de freinage est rallongée, la stabilité est affaiblie et, sur route mouillée, le risque d'aquaplanage est augmenté. Le chauffeur et les autres usagers de la route sont donc exposés à un surcroît de danger inutile. L'entreprise y perd également dans la mesure où les pneus s'usent plus rapidement et où la consommation de carburant augmente. Certains recommandent même un surgonflage de 0.3 bar qui aurait un impact positif sur la consommation (c'est une des recettes Bluemotion). Un regard averti sur l'utilisation de vos utilitaires vous réserve sans doute de bonnes surprises.

« INTERDISEZ LES VOITURES QUI CONSOMMENT BEAUCOUP! »

Sir Mark Moody-Stuart, jusqu'il y a peu directeur général de Shell, clamait dans un appel saisissant à l'Union européenne: «Interdisez purement et simplement toutes les voitures qui consomment plus de huit litres aux cent kilomètres.» D'expérience, il a en effet relevé que l'essence sans plomb, les pots catalytiques, les airbags et les ceintures de sécurité ne sont devenus monnaie courante que grâce aux obligations légales. L'argument selon lequel les technologies respectueuses de l'environnement font grimper le prix des voitures, Sir Moody-Stuart le balaie d'un revers de main: «Prenez le pot catalytique: quand on l'a introduit, les constructeurs automobiles prétendaient que le prix des voitures allait exploser, mais cela n'a pas été vrai. Maintenant, nous roulons tous avec des pots catalytiques et c'est très bien ainsi.»



© Tammy Mobley Fotolia

1 ■ Analysez vos besoins. Osez sortir du conformisme ambiant. Les trois ou quatre trajets en ville que parcourent habituellement vos véhicules à moitié vides ne peuvent-ils être combinés en une tournée unique l'après-midi? Une livraison de plus, de temps en temps, avec un véhicule plus petit peu aussi s'avérer être un choix très économique. Vos clients souffrent peut-être moins de la dépendance à l'express que vous ne le pensez, et, le cas échéant, le sujet mérite d'être abordé. Une meilleure gestion «logistique» de votre entrepôt ne vous soulagerait-elle pas de la pression constante de devoir faire de la place quitte à envoyer en tournée des véhicules qui ne sont pas remplis de façon optimale? Si vous prenez tous les paramètres en considération, y compris ceux relatifs à la gestion de votre parc automobile et aux pertes de temps dans les embouteillages, ne serait-il pas plus payant de sous-traiter une grande partie de vos livraisons à un partenaire logistique? Impliquez vos collaborateurs dans le processus de réflexion car ils savent bien des choses que vous, en tant que dirigeant, ne pouvez pas savoir.

2 ■ Analysez votre flotte actuelle du point de vue de la durabilité. Vos véhicules sont-ils traités avec soin et parfaitement entretenus? Roulez-vous avec d'anciens modèles qui, parallèlement à d'autres désavantages, consomment un à deux litres

aux 100 km de plus que les modèles récents? Si vous utilisez des camionnettes dont la capacité est celle qui est nécessaire lors de rares moments de pointe, ne serait-il pas judicieux de passer à des véhicules de gabarit plus réduit, que vous compléteriez de temps à autre avec une location?

3 ■ Pensez au facteur humain dans votre exercice de comparaison sur la durabilité. Savez-vous comment chacun de vos employés traite le matériel roulant? Il est possible que certains chauffeurs consomment excessivement et réduisent à néant les efforts des autres. Savent-ils comment et à qui ils doivent signaler des problèmes éventuels, et le suivi est-il réel? Communiquez-vous sur l'importance et le sens d'un style de conduite responsable? Vos chauffeurs ont-ils suivi des cours d'ecodriving, une méthode qui peut conduire à des résultats spectaculaires? Rappelez-vous que deux chauffeurs différents, avec un même véhicule, une charge et un trajet identiques peuvent enregistrer une différence de consommation de 30%! (voir l'article sur l'ecodriving dans *Get Up!* n° 1).

En cette matière comme dans tant d'autres, c'est souvent parce qu'on ne se pose pas la question qu'on ne voit pas combien les possibilités d'améliorer la situation sont nombreuses, disait le sage. ■

Hendrik Mertens & Pierre Biélande