

# COMPANY **CAR** REPORT



An initiative from



smartprofile  
FLEET & MOBILITY

link2fleet

with the support of



# DES CLIENTS FLEET LIVRÉS À UN ENVIRONNEMENT EN PERPETUELLE ÉVOLUTION

Il y a deux ans, à la même époque, vous avez pu découvrir la première édition du 'Company Car Report'. Coordinée par link2fleet en compagnie des trois grandes fédérations du monde de l'automobile en Belgique - Febiac, Renta et Traxio -, cette vaste enquête menée auprès d'un échantillon représentatif de fleet managers et de conducteurs de voitures de société visait à prendre le pouls d'un secteur fleet en complète transformation. Cette large étude avait notamment permis de mettre en lumière les challenges grandissants de décideurs d'entreprises confrontés à de multiples incertitudes. Ces zones d'ombre se situaient principalement au niveau d'une fiscalité opaque, d'un choix cornélien au niveau des motorisations et d'un manque de cadre légal pour entourer un hypothétique budget de mobilité.

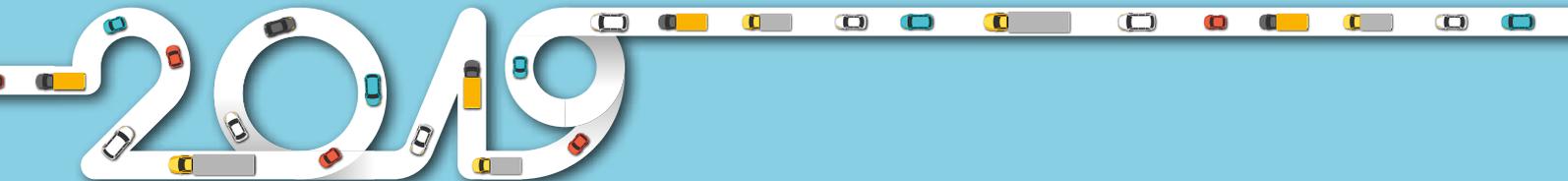
Nous sommes aujourd'hui en 2019, soit deux années plus tard, et le ciel s'éclaircit peu à peu. Toutes les tendances perturbatrices que nous avons identifiées lors de notre enquête précédente nous paraissent amplifiées et elles compliquent diablement la tâche de gestionnaires de flotte (et de mobilité) en recherche de stabilité et de repères.

Parmi les avancées positives, on ne manquera pas de citer l'arrivée du 'cash for car' - qui a au moins le mérite d'exister - et le lancement, en mars 2019, de la première ébauche d'un cadre légal entourant le budget de mobilité. L'arrêt anticipé de la coalition gouvernementale en place a, malheureusement, mis en veilleuse un développement souhaité de ce cadre légal. Il n'en demeure toutefois pas moins que beaucoup d'entreprises ont pris conscience qu'optimiser la mobilité de leurs collaborateurs, va aujourd'hui bien au-delà du simple fait de gérer un parc de véhicules.

Dans un moment toujours aussi tumultueux et délicat à négocier pour les constructeurs automobiles, les sociétés de location (court terme et long terme) et les concessionnaires, ce 'Company Car Report 2019' piloté par Indiville vous livre les opinions de près de 400 décideurs et conducteurs professionnels. Nous espérons que ces tendances aideront les différentes parties prenantes - fournisseurs, clients et autorités légiférantes - à prendre les meilleures décisions en fonction des signaux reçus.

# SOMMAIRE

4	AVANT-PROPOS	29	Partenaire budget de mobilité
7	<b>CHOIX D'UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ</b>	30	Offre budget de mobilité 2
8	Commandes attendues	31	Offre budget de mobilité 3
9	Plus importants défis	32	Composants budget de mobilité 1
10	Evolution/choix motorisations	33	Composants budget de mobilité 2
11	Recommandation motorisations	34	Options plan de mobilité
12	Profil motorisations	35	Attitude budget de mobilité
13	Choix type de voitures	36	Délai budget de mobilité
14	Choisir sa voiture de société	37	Motifs budget de mobilité
15	Choisir le type de carburant	38	Obstacles budget de mobilité
16	Attitudes	<b>39</b>	<b>LÉGISLATION</b>
17	Satisfaction par rapport à la voiture	40	Connaissance fiscalité 1
18	Carte carburant	41	Connaissance fiscalité 2
19	Infrastructure de recharge 1	42	Salaire fiscalité
20	Infrastructure de recharge 2	43	Impact fiscalité
21	Connected car	44	Taxe kilométrique 1
22	Profil de mobilité	45	Taxe kilométrique 2
<b>23</b>	<b>BUDGET DE MOBILITÉ</b>	46	Taxe kilométrique 3
24	Offre plan de mobilité 1	<b>47</b>	<b>ÉCOLOGIE</b>
25	Offre plan de mobilité 2	48	Préoccupation climat
26	Plan de mobilité	49	Diminution des coûts
27	Impact plan de mobilité	50	Déplacements domicile-travail
28	Offre budget de mobilité 1	51	Colophon



Le véhicule de société occupe plus que jamais une place prépondérante dans les multiples débats qui entourent, de près ou de loin, le secteur de la mobilité. Que ceux-ci émanent des instances politiques ou médiatiques ou soient tenus dans un cadre plus populaire, chacun prêche une parole qu'il estime être la bonne. Discussions passionnées souvent, teintées de mauvaise foi parfois, elles composent une part importante du quotidien de bon nombre d'entre nous, acteurs du secteur automobile.

Instrument de travail indispensable, amortisseur ô combien nécessaire au coût salarial exorbitant en Belgique, la voiture de société délivre, sans l'ombre du moindre doute selon ses défenseurs, un effet positif sur le pouvoir d'achat du travailleur et sur l'économie en général. Sans compter qu'elle permet un renouvellement régulier d'une partie du parc automobile, ce qui lui confère d'évidentes vertus écologiques et sécuritaires.

Pour ses opposants, la voiture de société ne serait rien d'autre qu'un bricolage fiscal coûtant cher à la collectivité, encombrant nos routes par la surconsommation de mobilité qu'elle induit, polluant exagérément l'air que nous respirons et contribuant au changement climatique.

Au-delà des idéologies, convictions et sensibilités de chacun, le débat qui entoure la voiture de société mérite d'être alimenté, certes par des faits et des chiffres objectifs, mais également par l'expérience de ses utilisateurs et gestionnaires de flotte.

Demandée par les principales fédérations du secteur automobile – FEBIAC, RENTA et TRAXIO – cette seconde édition du « Belgian Company Car Report (BCCR) » propose une analyse des différents aspects du marché de la voiture de société, exprimés dans un sondage par quelques centaines de gestionnaires de flotte et ses utilisateurs, tout en commentant les développements récents et les tendances émanant des multiples attentes et défis sociétaux. Le BCCR est un instrument permettant aux parties prenantes d'agir proactivement sur ces développements et attentes dès que ceux-ci gagneront en importance.

Plus que jamais, la voiture de société constitue l'outil le plus évident pour poursuivre le verdissement du parc automobile. Si les chiffres des immatriculations sont clairs à ce sujet, l'on observe en outre que les sociétés et employeurs se préparent à accueillir de plus en plus les voitures électriques rechargeables en investissant dans des bornes de recharge. Ainsi, un vaste réseau de recharge commence à se mettre en place, ce qui permet d'avancer vers la réduction durable des émissions avec un impact de plus en plus positif sur le climat.

Ensuite, l'introduction récente du cadre légal sur le budget mobilité offre aux utilisateurs d'une voiture de société la possibilité de repenser la manière d'effectuer leurs déplacements

quotidiens. L'intérêt croissant suscité par cette mesure, tant du côté des employeurs que des employés, en illustre le bien-fondé.

Le BCCR montre avant tout que les interrogés embrassent l'avenir et qu'ils veulent mettre en pratique de nouvelles façons de se déplacer et d'intégrer la mobilité à faibles émissions, mais que cette transition doit se faire à un rythme réaliste. Pas de révolution, mais une évolution donc.

Avec ce rapport sous la main, nous appelons les responsables politiques à accorder du temps aux initiatives récemment mises en place pour leur permettre d'atteindre leur vitesse de croisière, avant d'envisager une nouvelle série de mesures visant à rationaliser le nombre de kilomètres automobiles parcourus.

Nos membres, entreprises actives dans la production, la distribution, la maintenance et les services de moyens de transport, sont résolument engagés sur la route vers une conduite à très faibles émissions et, ce qui lui est lié, la promotion des technologies et services de mobilité pour atteindre les objectifs de durabilité souhaités par tous.



Philippe Dehennin,  
Président FEBIAC

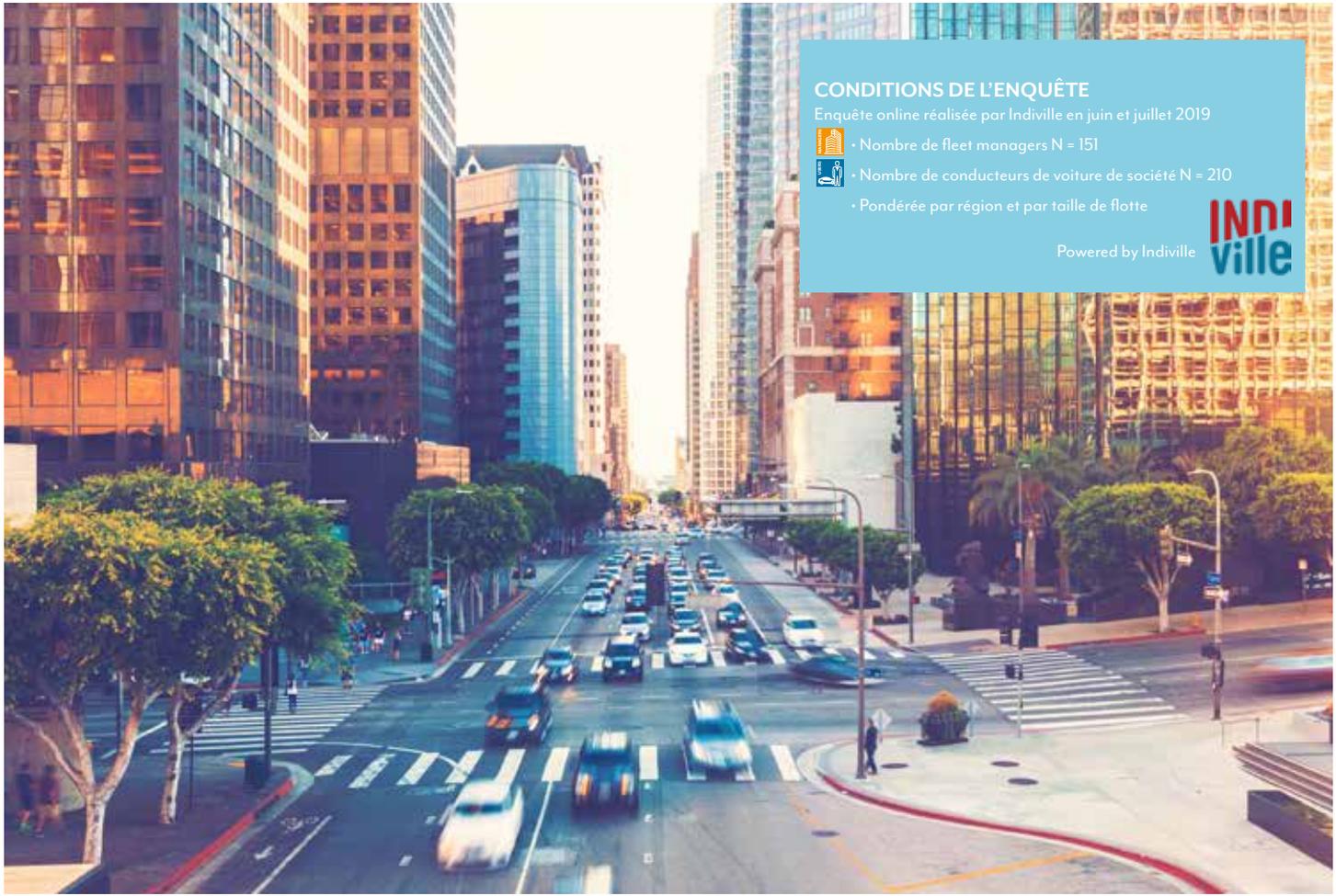


Miel Horsten,  
Président RENTA



Didier Perwez,  
Président TRAXIO





## CONDITIONS DE L'ENQUÊTE

Enquête online réalisée par Indville en juin et juillet 2019



• Nombre de fleet managers N = 151



• Nombre de conducteurs de voiture de société N = 210

• Pondérée par région et par taille de flotte

Powered by Indville





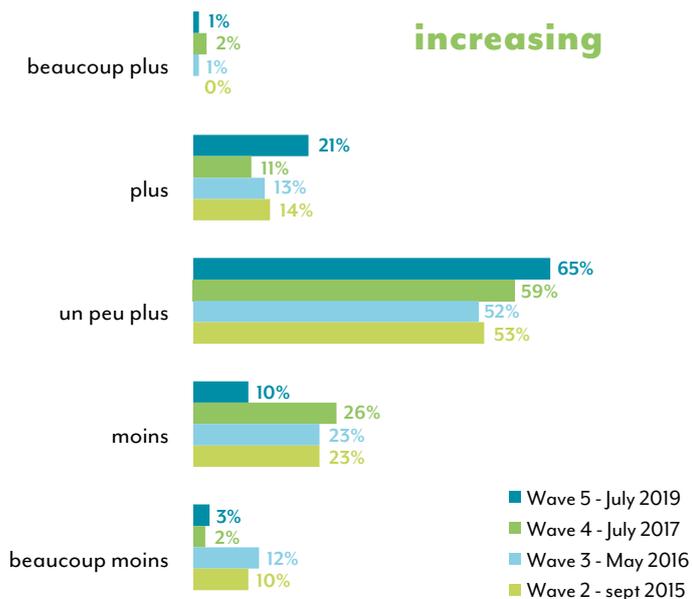
**CHOIX D'UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ**

# COMMANDES ATTENDUES

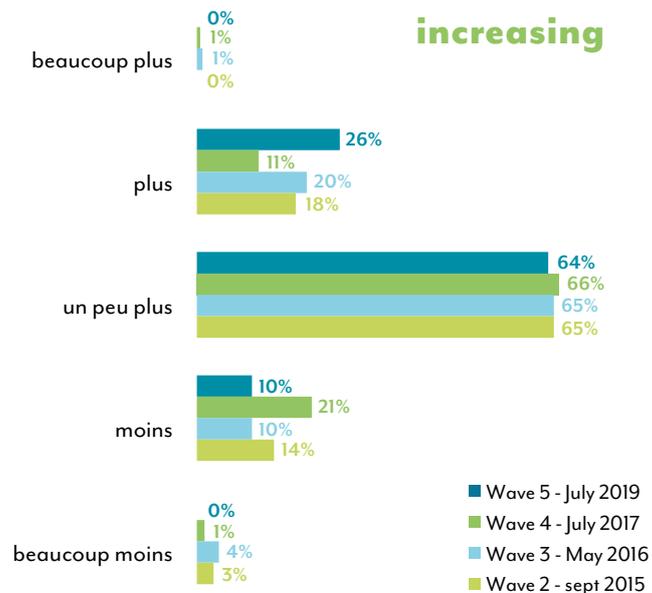
Comme on s'en aperçoit au travers des réponses des managers, le marché du fleet respire la santé. Par rapport à 2017, l'optimisme semble encore plus affiché puisque 26% (contre 11% en 2017) des managers s'attendent à une hausse des commandes dans un futur proche.



Vous attendez-vous aujourd'hui à commander plus ou moins de véhicules que lors du trimestre précédent ?



Vous attendez-vous dans le futur à commander plus ou moins de véhicules que maintenant ?

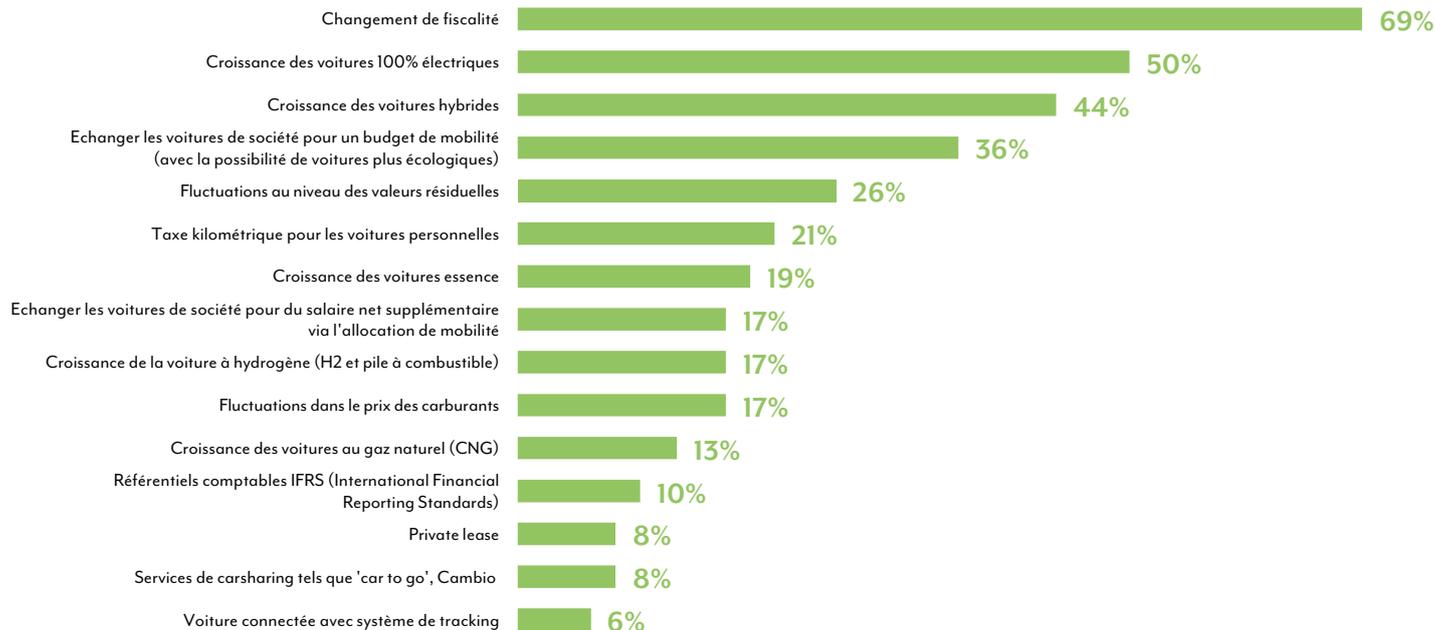


# PLUS IMPORTANTS DÉFIS

Les plus grands défis auxquels seront confrontés les fleet managers dans les 6 à 12 mois qui viennent découlent des changements récents au niveau de la fiscalité. Les inquiétudes se manifestent au niveau d'une déductibilité moins intéressante et l'arrivée des nouvelles mesures de test WLTP. Le challenge de la transition énergétique semble aussi très présent.

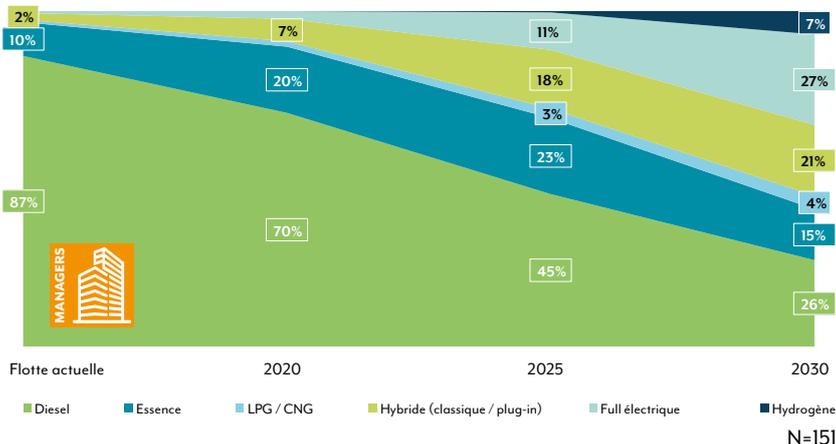


## Quels sont les plus grands défis / évolutions / tendances que vous attendez dans les 6 à 12 mois dans le secteur de la gestion de flotte et la mobilité ?



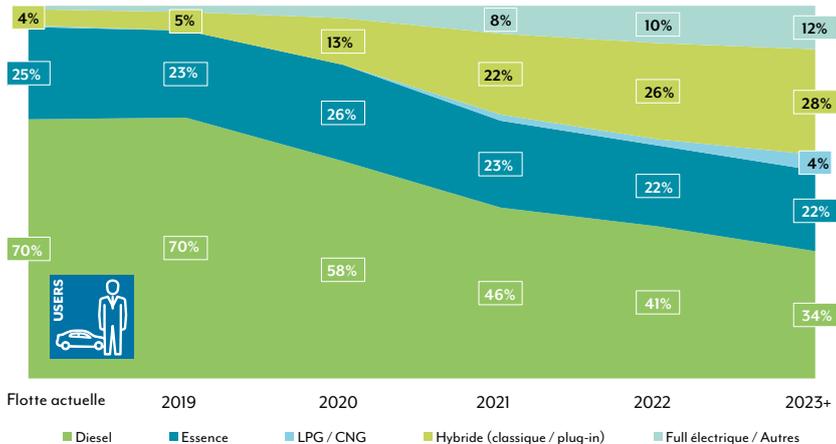
# EVOLUTION MOTORISATIONS

Les managers confirment une chute assez brutale des motorisations diesel au sein des parcs de société. Cette tendance devrait brusquement s'accélérer entre 2020 et 2025, moment où la part du diesel devrait se situer autour de 45%. Attention toutefois à ne pas trop vite enterrer le diesel, car notre enquête 2017 lui attribuait une part de marché en dessous de 80% dès 2018 alors que les managers avancent ici un chiffre de 87%. Cette baisse de popularité du diesel profite actuellement à la motorisation essence, mais on remarque qu'à partir de 2020, ce sont surtout les motorisations hybrides (classiques ou plug-in) et les motorisations full électriques qui vont avoir la cote dans les flottes. Aucune véritable percée du CNG n'est encore attendue. L'hydrogène quant à lui commence à susciter de l'intérêt.



# CHOIX MOTORISATIONS

Ce graphique montre vers quel choix en matière de motorisations les conducteurs de voitures de société pensent se tourner pour leur prochain véhicule. Il apparaît que ce sont surtout les véhicules hybrides qui gagneront du terrain, au désavantage du diesel. Le nombre de voiture essence (non-hybride) devrait rester sensiblement stable. Les véhicules électriques poursuivront leur lente progression avec une part de marché estimée à 12% d'ici 2023.



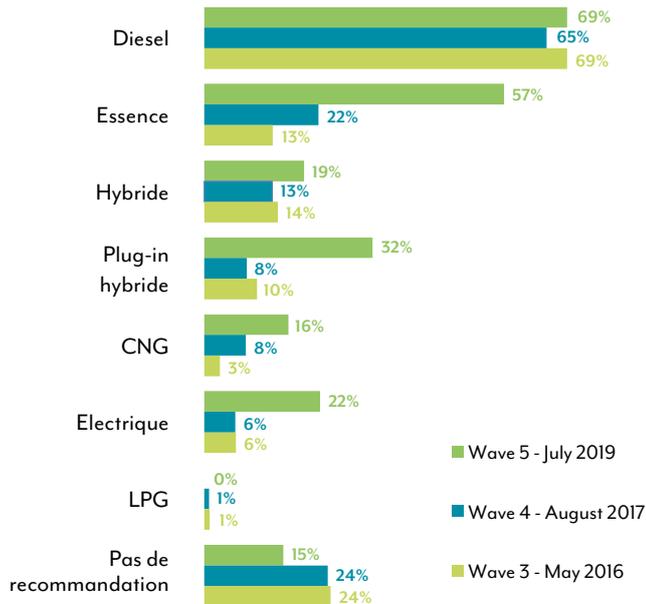
# RECOMMANDATION MOTORISATIONS

Quatre constatations s'imposent à la lecture de ce graphique.

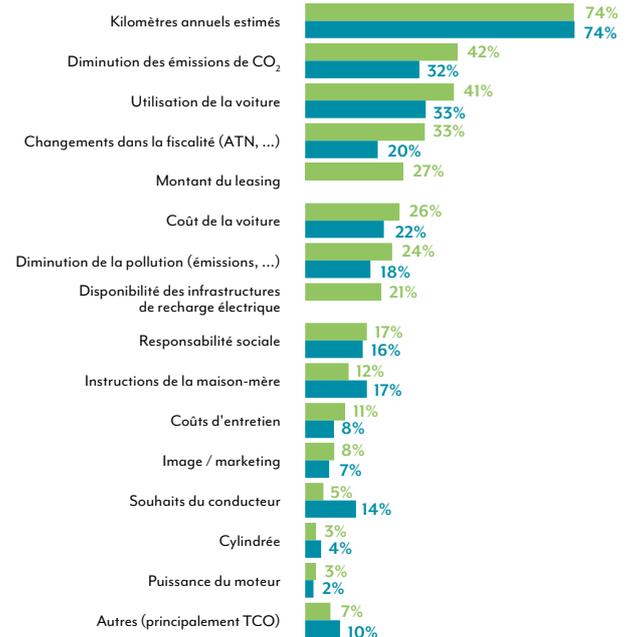
1. Le diesel reste aussi recommandé qu'il y a trois ans par les entreprises ;
2. La recommandation de l'essence a fait un bond significatif depuis 2017 ;
3. L'intérêt écologique des sociétés se confirme au travers des recommandations en forte hausse pour les hybrides, PHEV, full électrique et CNG ;
4. Le nombre de kilomètres estimés par an reste le critère numéro un pour le choix de la motorisation.



## Quels types de carburant sont recommandés aux collaborateurs ?

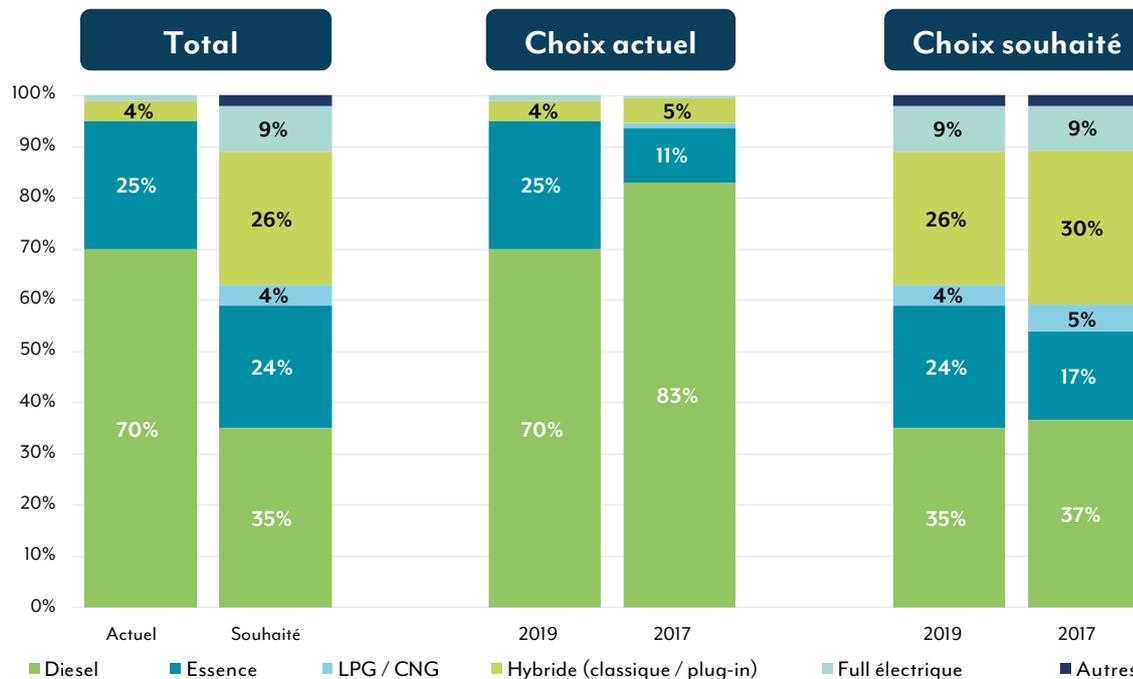


## Sur quels critères vous basez-vous pour recommander le type de carburant à vos collaborateurs ?



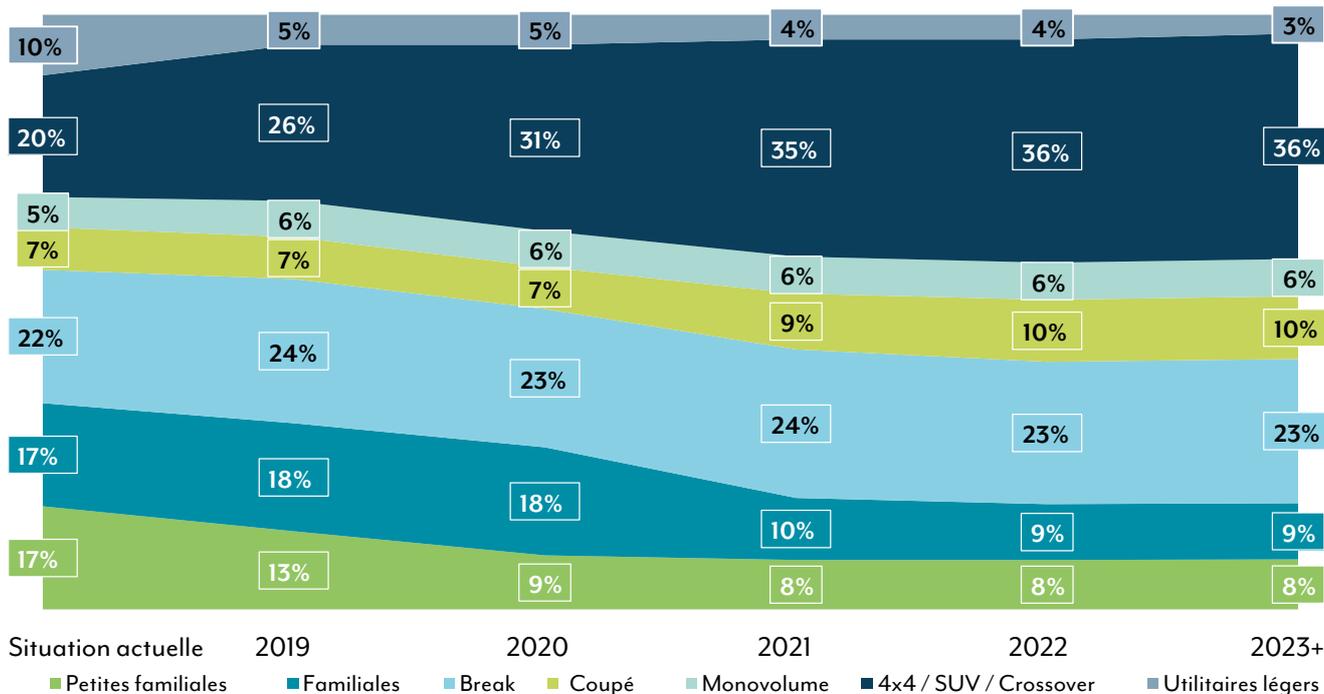
# PROFIL MOTORISATIONS

Les tendances dévoilées en 2017 par les conducteurs se confirment, c.-à-d. qu'un pourcentage important d'utilisateurs actuellement en voiture diesel souhaiteraient switcher vers une motorisation différente. 35% souhaiteraient passer à une motorisation électrique ou partiellement électrique (hybride classique, PHEV ou full électrique).



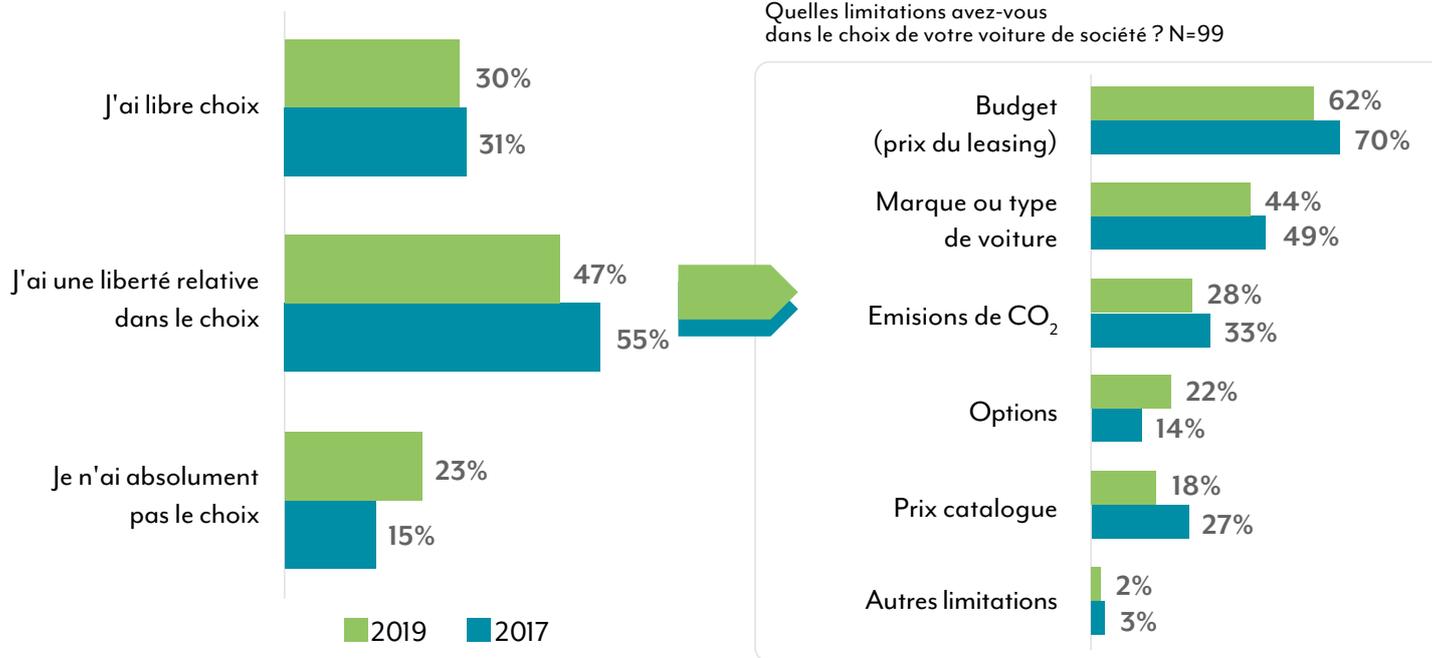
# CHOIX TYPE DE VOITURES

Comme c'est le cas pour les particuliers, le SUV continue à séduire les conducteurs de voitures de fonction. La croissance de ce segment devrait toutefois connaître un léger ralentissement voire une stagnation à partir de 2021. Le break reste une valeur sûre dans les flottes belges. Parmi les autres tendances importantes, on constate une nette diminution de l'intérêt pour les modèles familiaux, les petites citadines et les utilitaires légers.



# CHOISIR SA VOITURE DE SOCIÉTÉ

Il semble que les entreprises soient devenues plus restrictives lors de l'attribution de véhicules de société. 23% des conducteurs n'ont aucune liberté de choix contre 15% en 2017. Au même titre, il n'y a plus que 47% qui bénéficient d'une certaine liberté de choix contre 55% lors de notre précédente enquête. Le budget leasing, cité par 62% des conducteurs, reste le critère essentiel dans le choix de la voiture

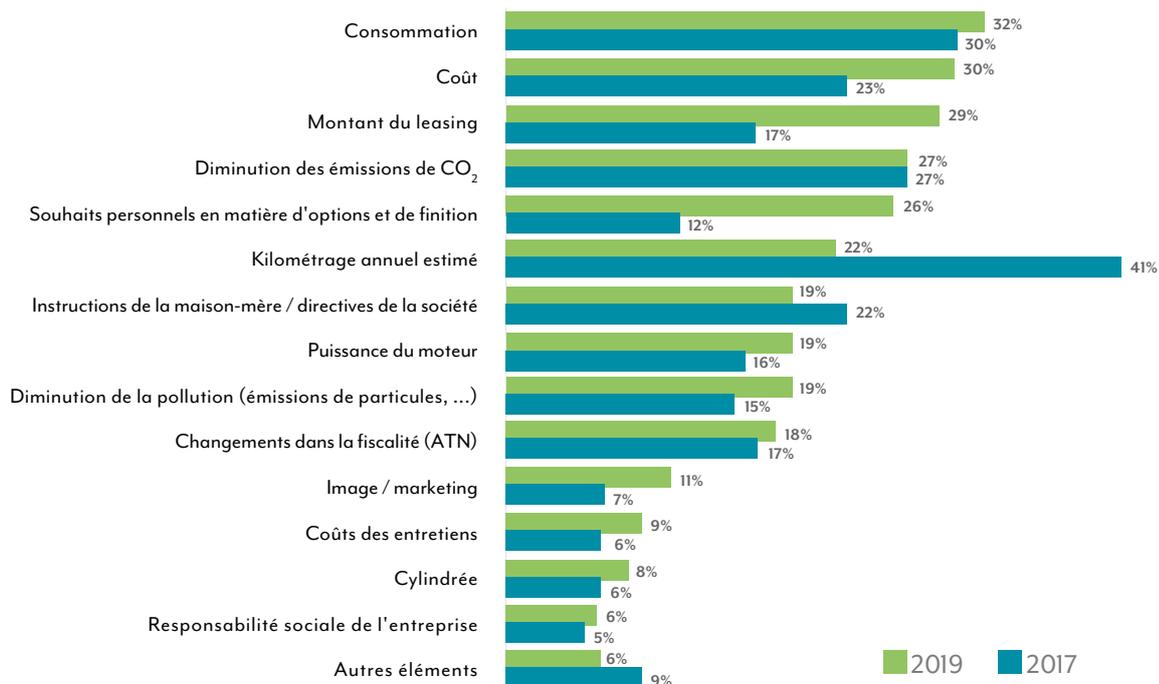


# CHOISIR LE TYPE DE CARBURANT

Le choix d'un tel type de carburant ou d'un tel type de motorisation tourne autour de deux préoccupations majeures : le budget et l'écologie. La consommation et le montant - de la voiture ou du leasing - constituent les critères de sélection les plus importants, au même titre que les rejets de CO<sub>2</sub>. On remarque aussi que par rapport à notre enquête de 2017, le nombre de kilomètres estimés ne semble plus être un critère aussi décisif (chute de 41% à 22%).



## Sur quels critères vous basez-vous pour choisir le carburant ou le type de motorisation de votre voiture de société ?

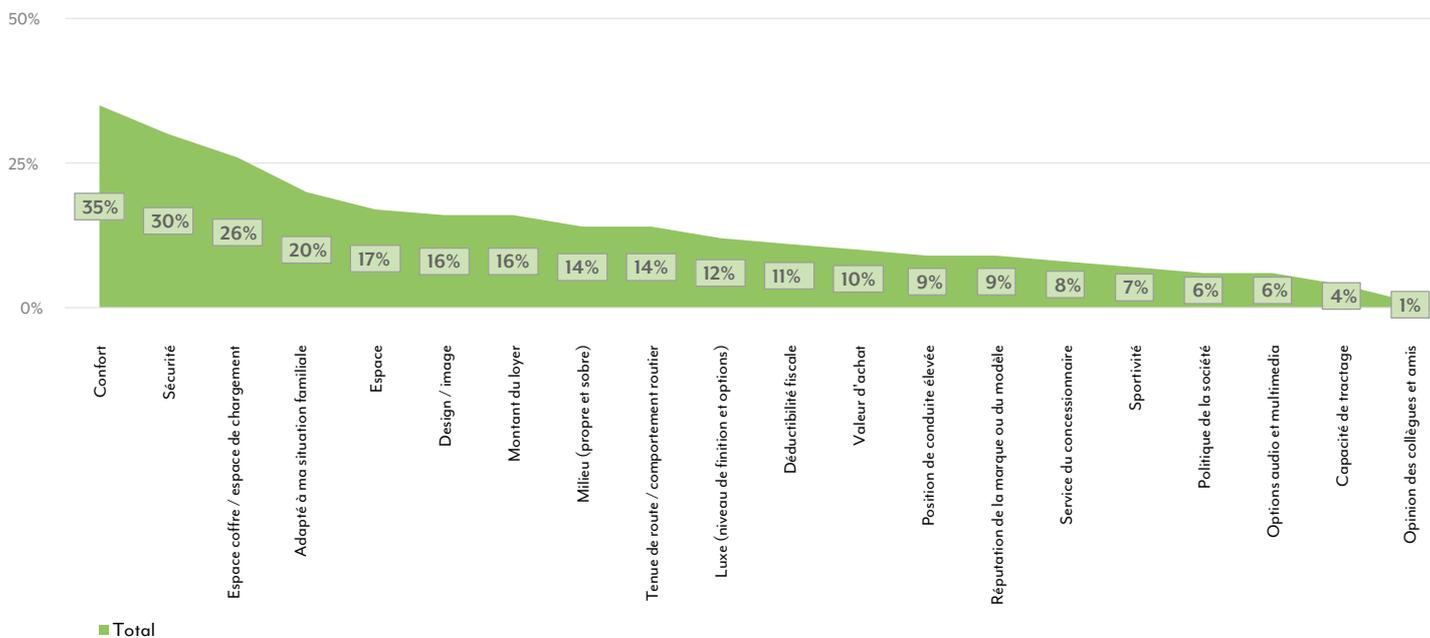


# ATTITUDES

Par rapport à 2017, c'est désormais le confort qui se retrouve en tête des critères de choix des conducteurs de voiture de société. Détrônée, la sécurité est passée au second rang. Autre dégringolade, plutôt surprenante celle-là, le respect de l'environnement n'arrive qu'en 8<sup>e</sup> position alors qu'il pointait en 3<sup>e</sup> position lors de notre précédent sondage.

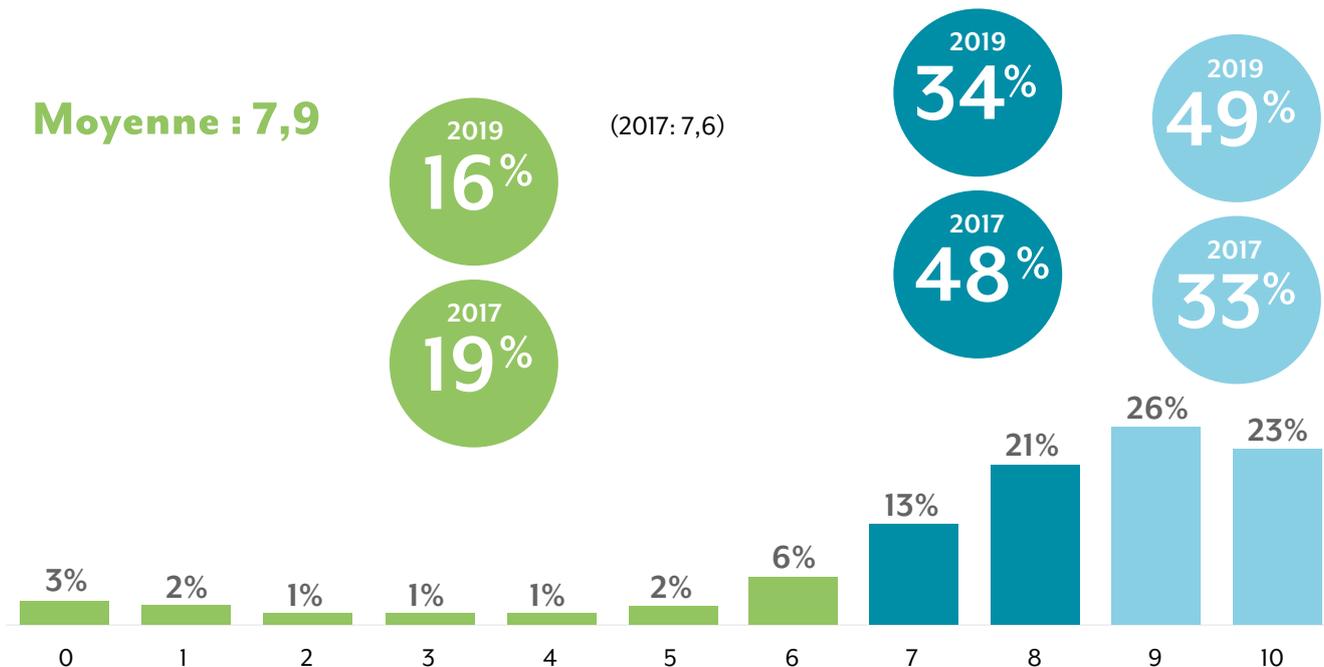


## Les critères suivants sont-ils importants dans le choix de votre voiture de société ?



# SATISFACTION PAR RAPPORT À LA VOITURE

Non seulement on remarque que la satisfaction générale des utilisateurs par rapport à leur véhicule est passée de 7,6 en 2017 à 7,9 en 2019, mais on constate surtout que le pourcentage de conducteurs très satisfaits (notes de 9 et 10 sur 10) a grimpé de 33% à 49%. Mention 'très bien' par conséquent pour les constructeurs automobiles !

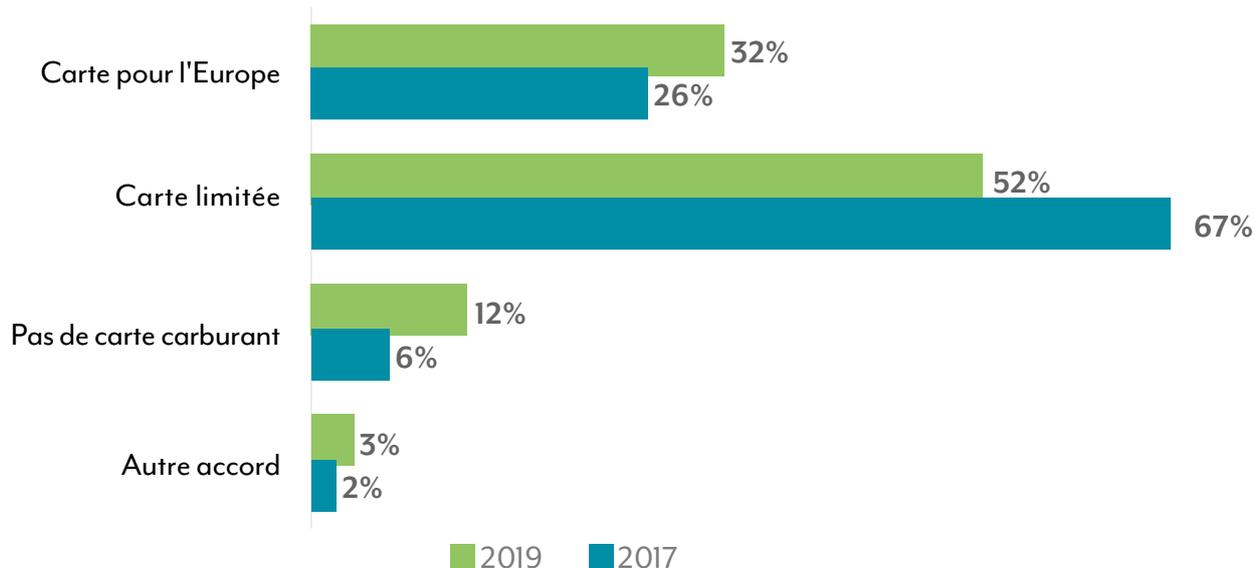


# CARTE CARBURANT

La grande majorité des conducteurs de voiture de société (84%) ont une carte carburant à leur disposition. La facilité d'utilisation de la carte carburant n'est pas étrangère à cela, ce qui explique que leur nombre augmente encore légèrement par rapport à 2017. Le nombre de cartes carburant à usage illimité a depuis diminué fortement, tandis que les cartes à utilisation restreinte sont passées de 67% à 52%, et la part de conducteurs sans carte carburant a même doublé pour atteindre 12%. Il semble que les entreprises utilisent leur politique de carte carburant de manière plus rationnelle et respectueuse de l'environnement. Cela peut réduire les coûts et/ou limiter les déplacements inutiles.



Disposez-vous d'une carte carburant sur le compte de votre employeur, société ou votre activité d'indépendant ?

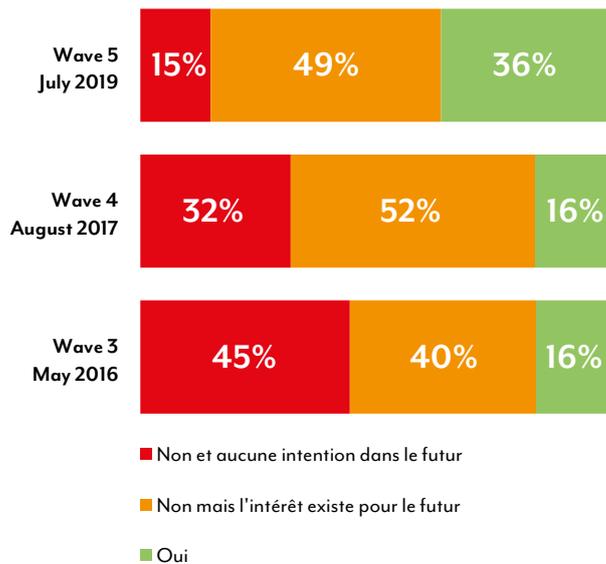


# INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

Les investissements des entreprises en matière d'infrastructures de recharges ont été importants depuis notre dernière enquête (août 2017). 36% des entreprises sondées disposent désormais de points de recharge sur leur site pour seulement 16% en 2017. Aujourd'hui, il n'y a que 15% des entreprises qui confirment ne pas souhaiter investir dans ce type d'infrastructure contre 32% en 2017 et 45% en 2016. De plus, 69% des entreprises confirment intervenir ou vouloir intervenir pour le placement d'une borne de recharge au domicile de leurs collaborateurs pour 43% en 2017.

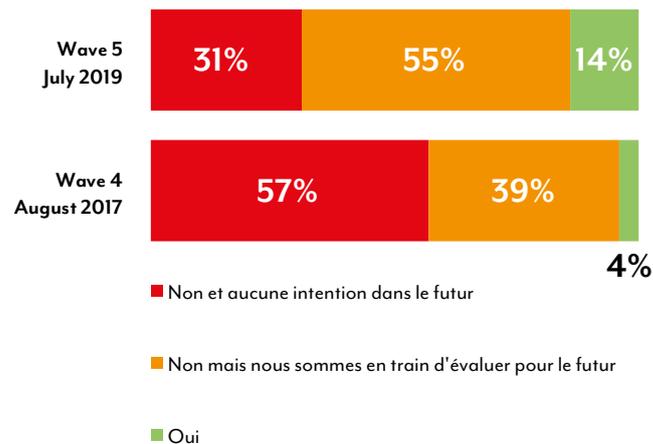


## Il y a-t-il une infrastructure de recharge électrique prévue dans votre entreprise ?



N=151

## Les coûts pour l'entreprise liés à l'achat, le placement et l'entretien d'un point de recharge au domicile du travailleur sont déductibles à 120%. Avez-vous déjà fait cet investissement pour un ou plusieurs collaborateurs ?

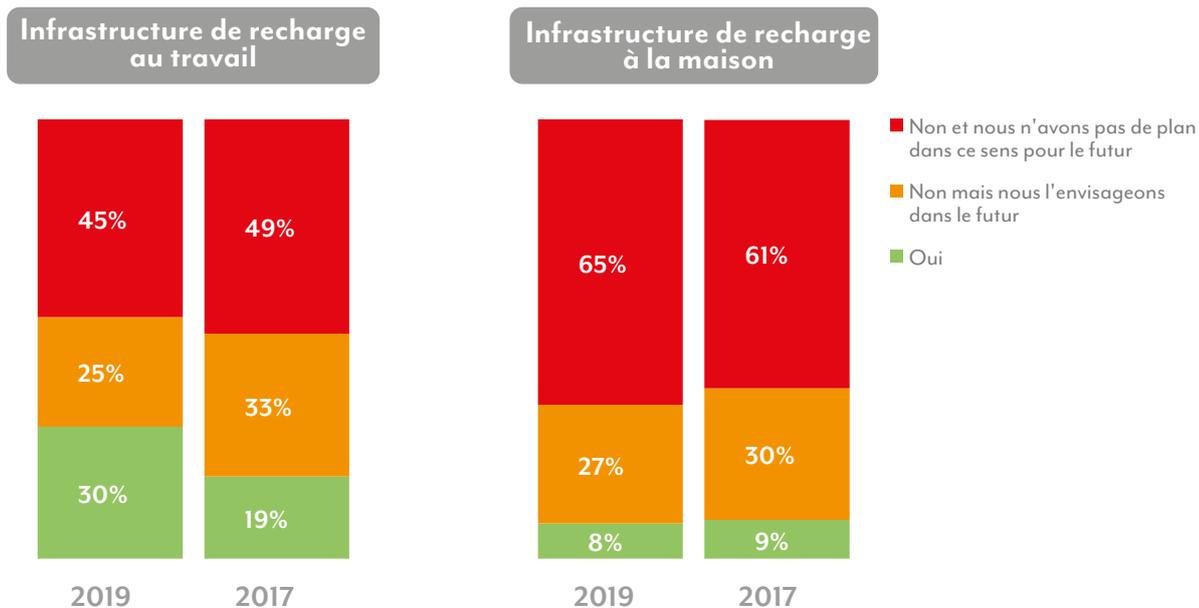


# INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

L'arrivée de bornes de recharge sur le lieu de travail est d'une certaine manière confirmée par les conducteurs (55% en 2019 contre 52% en 2017). Pour ce qui est des infrastructures à domicile, cela ne semble pas encore être le cas (35% en 2019 contre 39% en 2017).



Disposez-vous d'une infrastructure de recharge pour voitures électriques dans votre entreprise ou à domicile ?

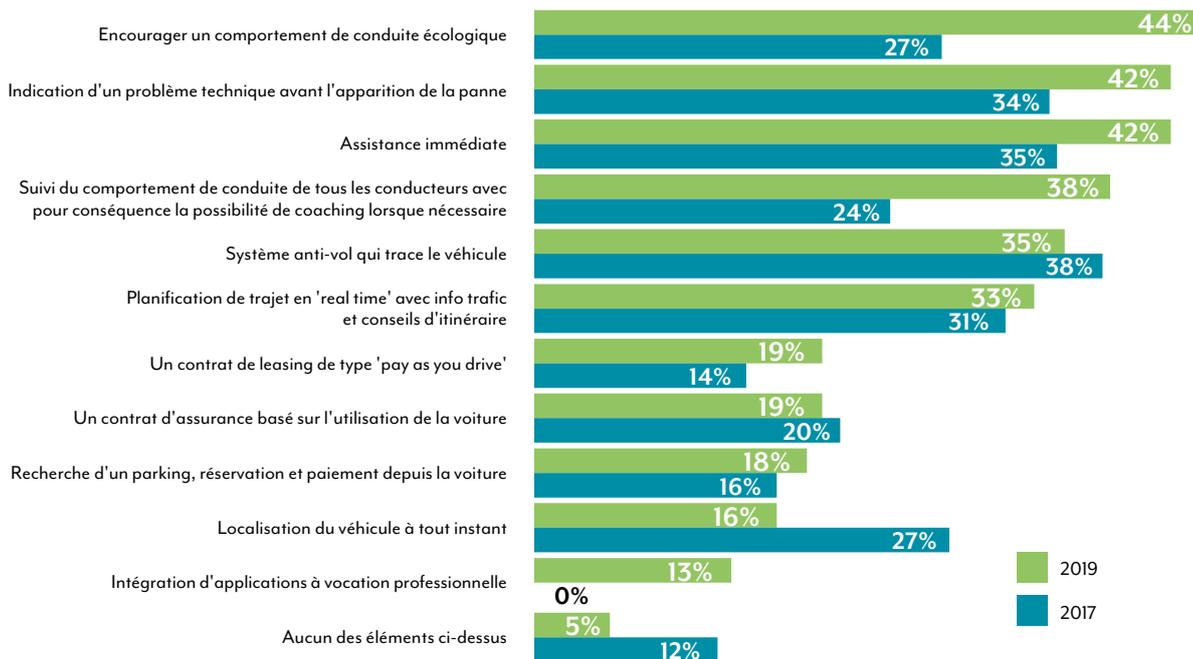


# CONNECTED CAR

Par rapport à notre enquête de 2017, on se rend compte que la technologie embarquée est désormais essentiellement utilisée pour aider les conducteurs à adopter une conduite écologique. Plus de 44% des fleet managers pointent cet aspect, alors que le chiffre était de 27% en 2017. Parmi les autres avantages marquants, on retrouve l'indication de problèmes techniques avant qu'ils ne se manifestent et l'aide d'urgence.

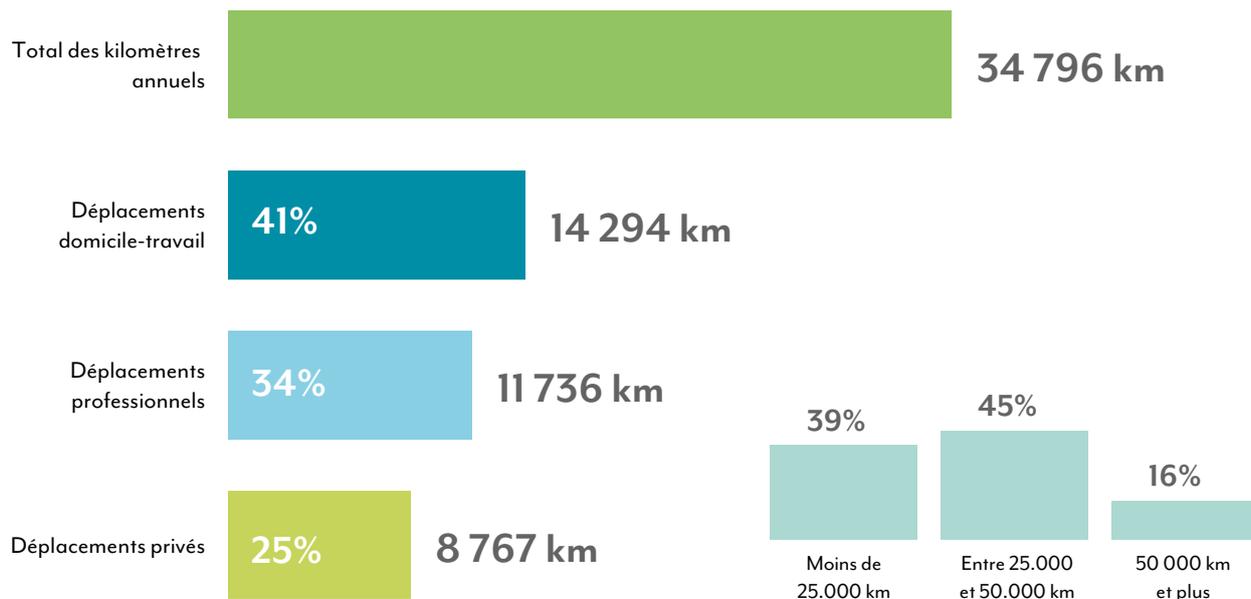


Parmi les avantages de la voiture connectée repris ci-dessous, lesquels trouvez-vous les plus intéressants pour votre flotte ?



# PROFIL DE MOBILITÉ

Selon les conducteurs, la moyenne de kilomètres parcourus par an est environ de 35.000, dont 41% pour le trajet domicile/travail, 34% de déplacements professionnels et 25% de trajets à titre privé. Ce type de moyenne est toujours délicat à interpréter, car l'expérience nous montre que la manière dont les kilomètres sont calculés peut fortement différer d'un conducteur à l'autre. Ce qui semble évident c'est que les employés actifs parcourent statistiquement nettement moins de kilomètres privés que les personnes non actives.





# BUDGET DE MOBILITÉ

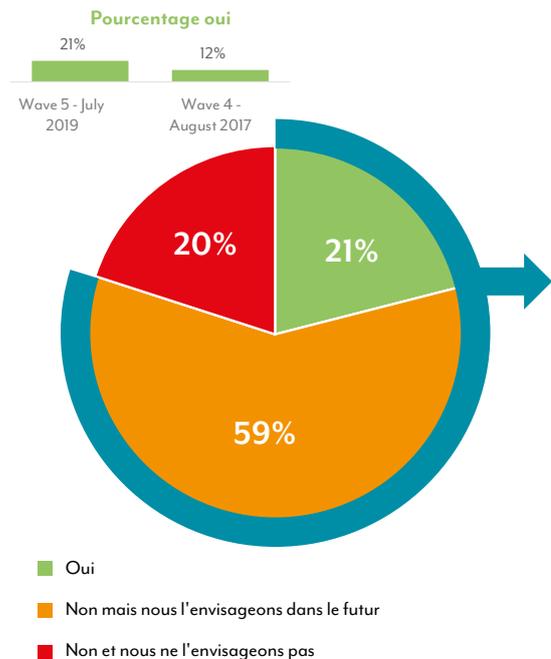
# OFFRE PLAN DE MOBILITÉ

La tendance se confirme de manière évidente, de plus en plus de sociétés mettent en place un plan de mobilité global pour leurs employés. 21% des entreprises sondées sont déjà passées à l'action (contre 12% en 2017), tandis que 59% ont l'intention de mettre en place un plan de mobilité dans un futur proche.

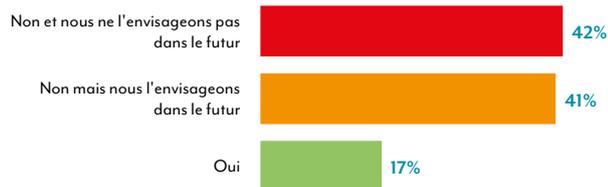
58% des sociétés font ou feront appel à un partenaire extérieur pour les aider à implémenter un tel plan. Le partenaire de prédilection sera dans ce cas la société de leasing (55%) ou le secrétariat social (32%).



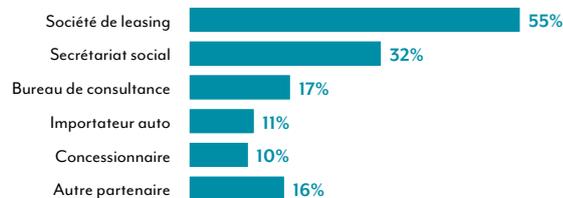
## Avez-vous un plan de mobilité pour votre entreprise ?



## Travaillez-vous en collaboration avec un partenaire pour l'implémentation de votre plan de mobilité ? (Seulement les sociétés avec un plan de mobilité ou qui l'envisagent : N=132)



## Avec quel type de partenaire travaillez-vous ou souhaitez-vous travailler à la mise en œuvre de votre plan de mobilité ? (Uniquement pour les entreprises ayant un plan de mobilité ou le planifiant : N = 132).

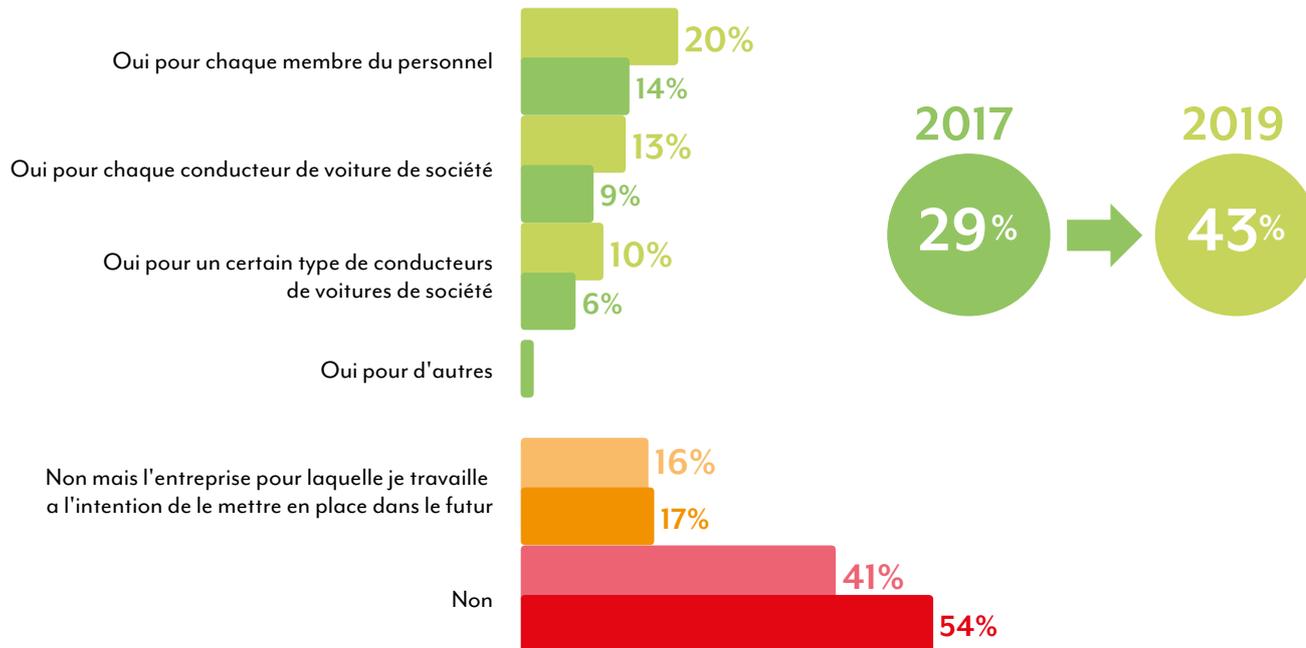


# OFFRE PLAN DE MOBILITÉ

43% des conducteurs interrogés confirment que leur entreprise a mis en place un plan de mobilité dont ils peuvent profiter pour utiliser d'autres moyens de transport que - ou en combinaison avec - la voiture. Ce chiffre était de 29% en 2017 ce qui confirme les réponses des managers et la tendance actuelle.



**Votre entreprise offre-t-elle un budget de mobilité afin que les employés puissent disposer d'un budget adapté à leurs besoins personnels à dépenser pour un large éventail de moyens de transport et de services ?**

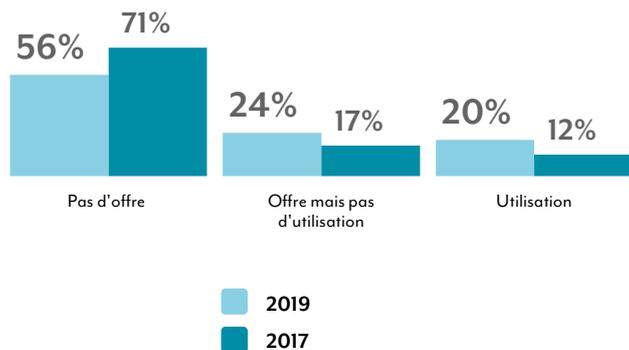


# PLAN DE MOBILITÉ

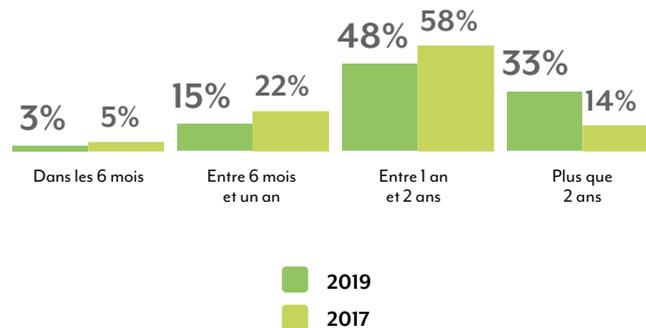
Par rapport à 2017, le plan de mobilité se généralise dans les entreprises de même qu'on note une croissance des employés intéressés par une telle formule. Les employés de sociétés n'ayant pas encore mis en place de plan de mobilité pensent que celui-ci verra le jour dans un délai entre 1 et 2 ans.



Disposez-vous actuellement d'un budget de mobilité ?  
(Echantillon total)



Dans quel délai pensez-vous que votre entreprise va mettre en place un budget de mobilité ?

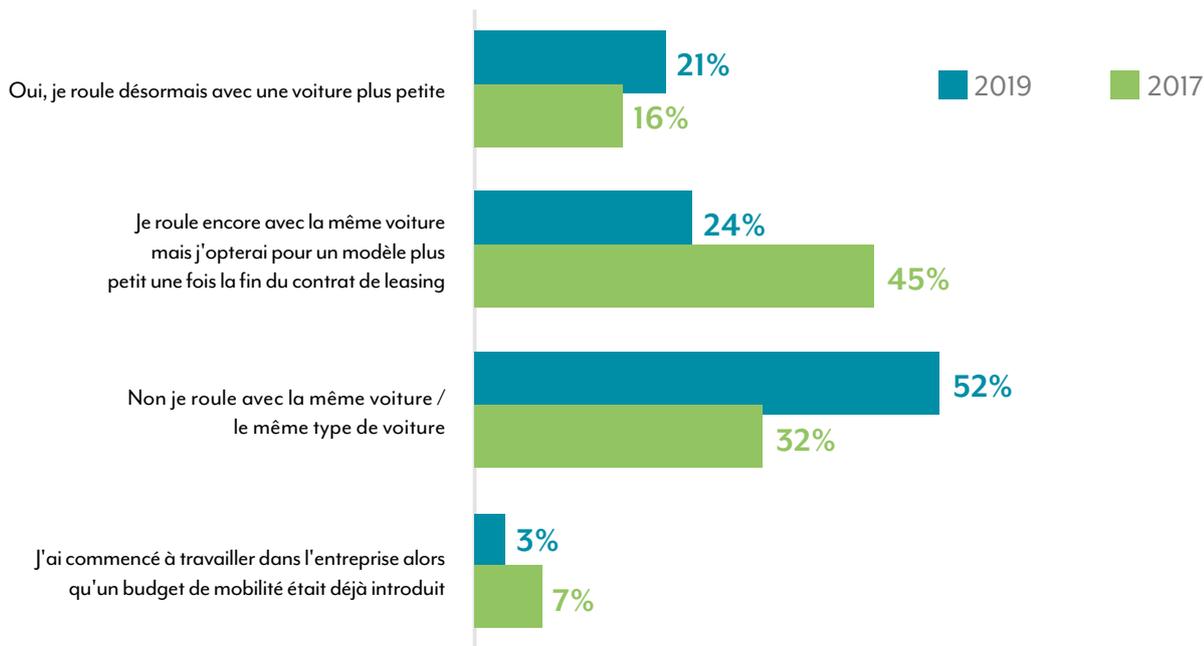


# IMPACT PLAN DE MOBILITÉ

L'introduction d'un plan de mobilité a un impact réel sur le choix de la voiture de société puisque 45% des répondants affirment avoir choisi - ou vouloir choisir - un véhicule plus petit. Ce chiffre est toutefois en régression par rapport à 2017 où l'on avait enregistré 61%.



Avez-vous changé de véhicule après qu'un budget de mobilité ait été implémenté dans votre entreprise ?

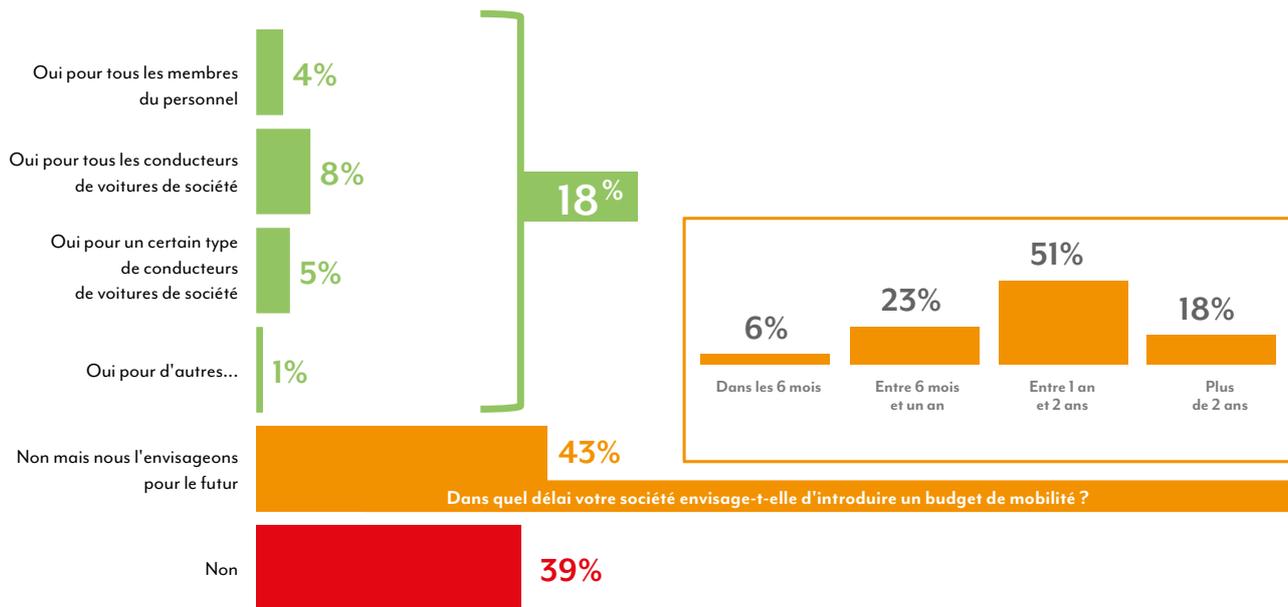


# OFFRE BUDGET DE MOBILITÉ

Le budget mobilité tel que voté en mars dernier a déjà séduit 18% des entreprises questionnées qui l'ont déjà implémenté. 43% ont l'intention de le faire. Pour la plupart des répondants (51%) parmi ces 43%, le délai d'implémentation se situera entre 1 et 2 ans.



**La loi sur le budget de mobilité est en vigueur depuis le 1er mars 2019. Votre entreprise offre-t-elle un budget de mobilité ou a-t-elle déjà décidé de le faire cette année, afin que les employés puissent disposer d'un budget adapté à leurs besoins personnels à dépenser pour un large éventail de moyens de transport et de services ?**

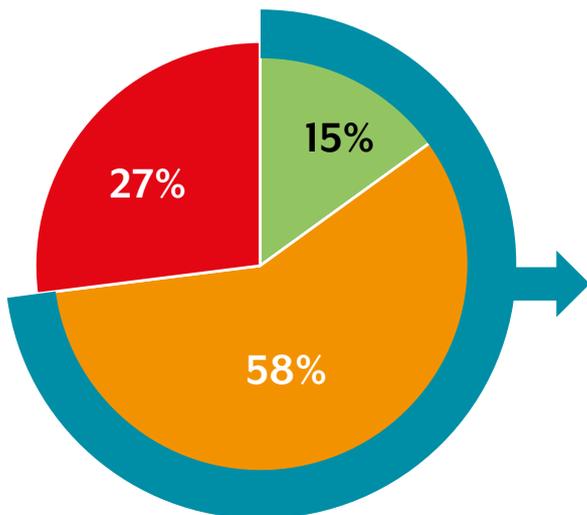


# PARTENAIRE BUDGET DE MOBILITÉ

Parmi les sociétés ayant décidé d'implémenter le budget de mobilité, 73% feront appel à un partenaire extérieur pour recevoir l'appui nécessaire. Dans 35% des cas, ce sera le secrétariat social et dans 33% des cas, ce sera la société de leasing.



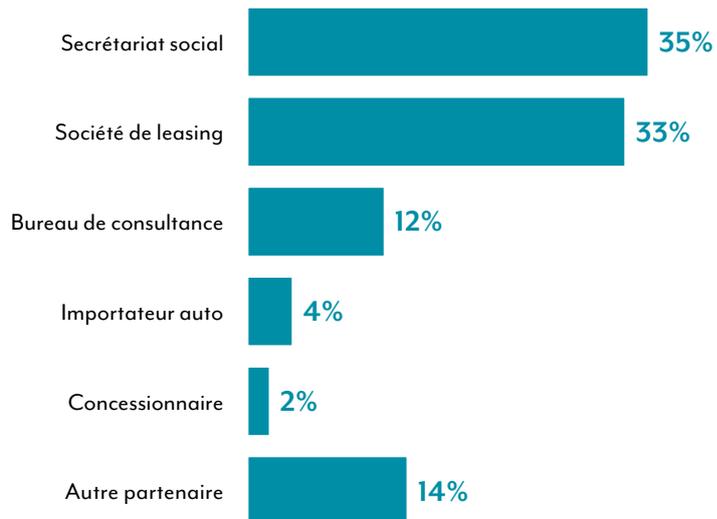
Travaillez-vous en collaboration avec un partenaire pour l'implémentation de votre budget de mobilité ?



- Oui
- Non mais nous l'envisageons dans le futur
- Non et nous ne l'envisageons pas dans le futur

N=71

Avec quel partenaire collaborez-vous, ou allez-vous collaborer, pour l'implémentation d'un budget de mobilité ? (Uniquement les sociétés avec budget de mobilité ou celles qui l'envisagent : N=52)



# OFFRE BUDGET DE MOBILITÉ

Une législation spécifique pour le budget de mobilité a récemment été approuvée. Le budget de mobilité repose sur trois piliers, où un ou plusieurs choix sont proposés. Vous trouverez ci-dessous une brève explication de chaque pilier :



**Pilier 1:**  
vous pouvez toujours opter pour une voiture de société soumise aux mêmes règles fiscales, mais elle ne peut émettre que 105g / km de CO<sub>2</sub> (en 2019), et elle doit respecter les normes environnementales Euro les plus strictes applicables aux voitures neuves. Elle ne doit pas coûter plus cher que la voiture d'entreprise que vous quittez.  
et / ou

**Pilier 2:**  
vous pouvez utiliser une gamme de moyens de transport durables et opter pour des services totalement exonérés d'impôts et de cotisations sociales:

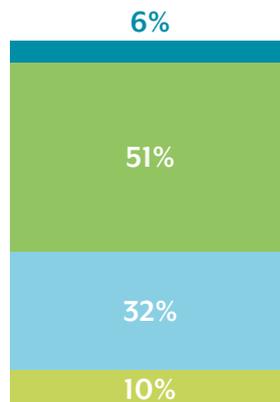
- vélo (électrique), scooter, monowheel, segway, cyclomoteur, moto électrique,...
- Abonnement de transport en commun pour les déplacements domicile-travail, billets en Belgique et en Europe;
- Covoiturage, voiture partagée, taxi, location de voiture avec chauffeur;
- Location de voiture sans chauffeur, avec un maximum de 30 jours par an;
- Le loyer ou les frais des intérêts d'un logement situé à moins de 5 km du lieu de travail permanent.

et / ou

**Pilier 3:**  
si vous avez un solde à la fin de l'année, il vous sera versé en espèces, mais avec une déduction de 38,07% des cotisations sociales.

Dans quelle mesure cette nouvelle législation est-elle claire pour vous ?

- Tout à fait claire
- Plutôt claire
- Plutôt pas claire
- Absolument pas claire



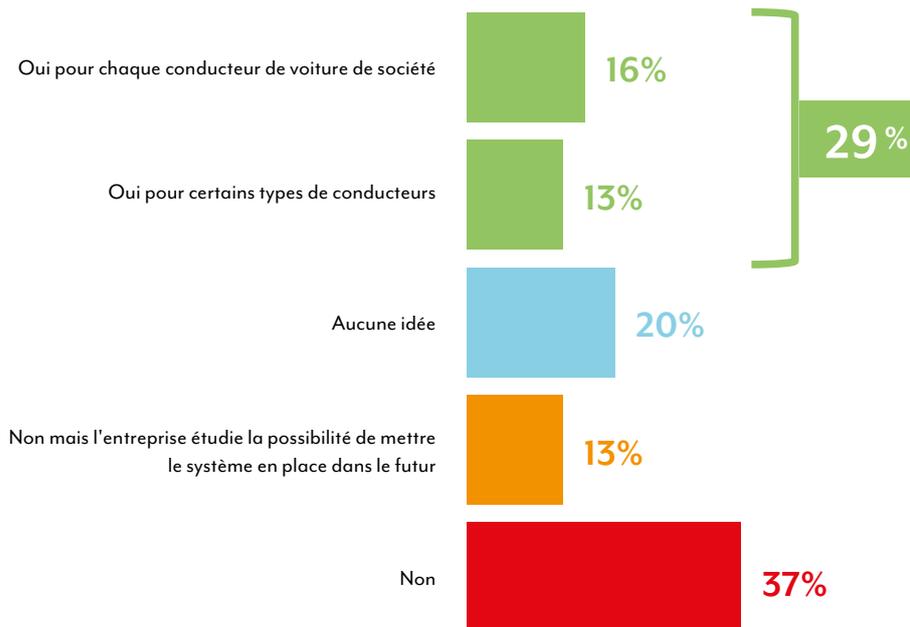
Seulement 57% des conducteurs avouent savoir précisément ce que signifie le budget de mobilité. Pour 42%, cette nouvelle réglementation reste très floue.

# OFFRE BUDGET DE MOBILITÉ

Ce graphique montre qu'il y a encore 20% des conducteurs qui ne savent pas si leur société offre ou non un budget de mobilité. Preuve qu'un sérieux travail d'information reste à faire au sein des entreprises.



**Votre entreprise propose-t-elle un plan ou un budget de mobilité dans le cadre de la nouvelle législation spécifique - ou a-t-il été décidé de le faire cette année - afin que les membres du personnel puissent choisir parmi un ou plusieurs piliers en fonction de leurs besoins personnels ?**

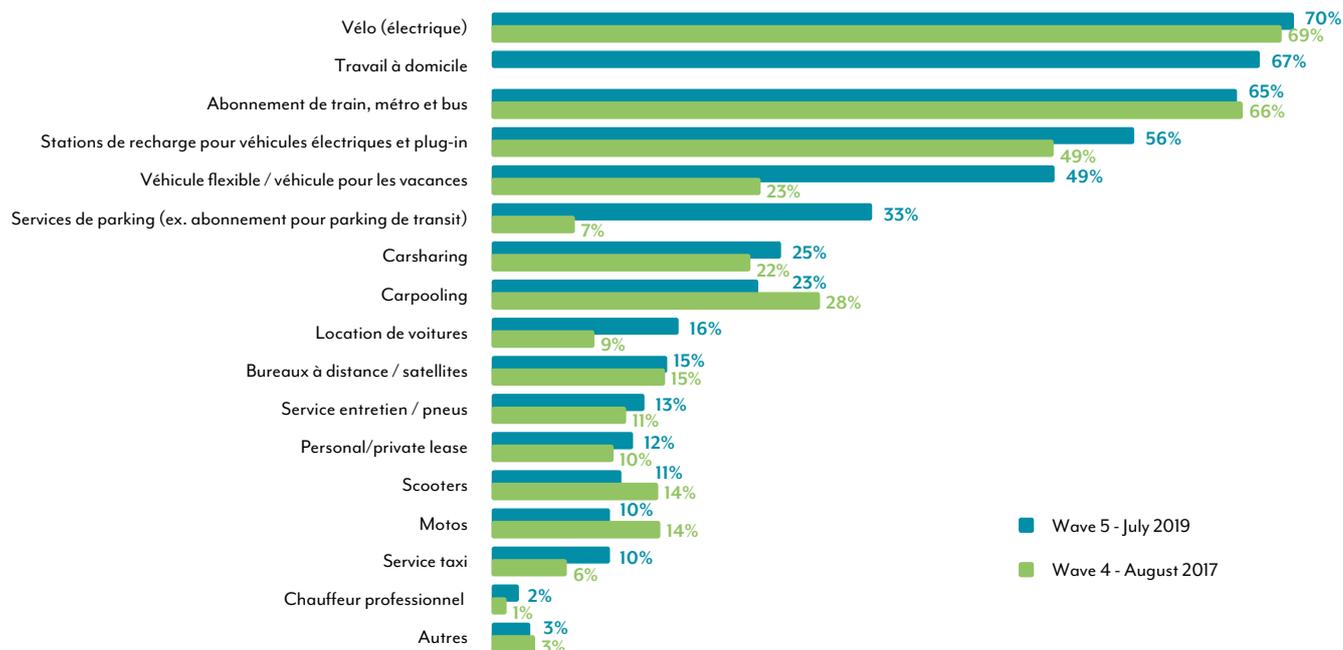


# COMPOSANTS BUDGET DE MOBILITÉ

C'est le vélo (électrique), le télétravail et l'abonnement aux transports en commun qui sont les plus souvent cités par les managers comme étant les compléments idéaux à la voiture dans le cadre de l'exercice de son activité professionnelle. L'intérêt pour les bornes de recharge, le contrat de leasing flexible et les services de parking sont eux en énorme croissance. Un intérêt grandissant pour l'écologie et les difficultés croissantes de stationner se retrouvent aussi souvent mentionnés dans cette enquête.



## Quels sont pour vous, combinés à la voiture de société, les services essentiels dans un budget de mobilité ?

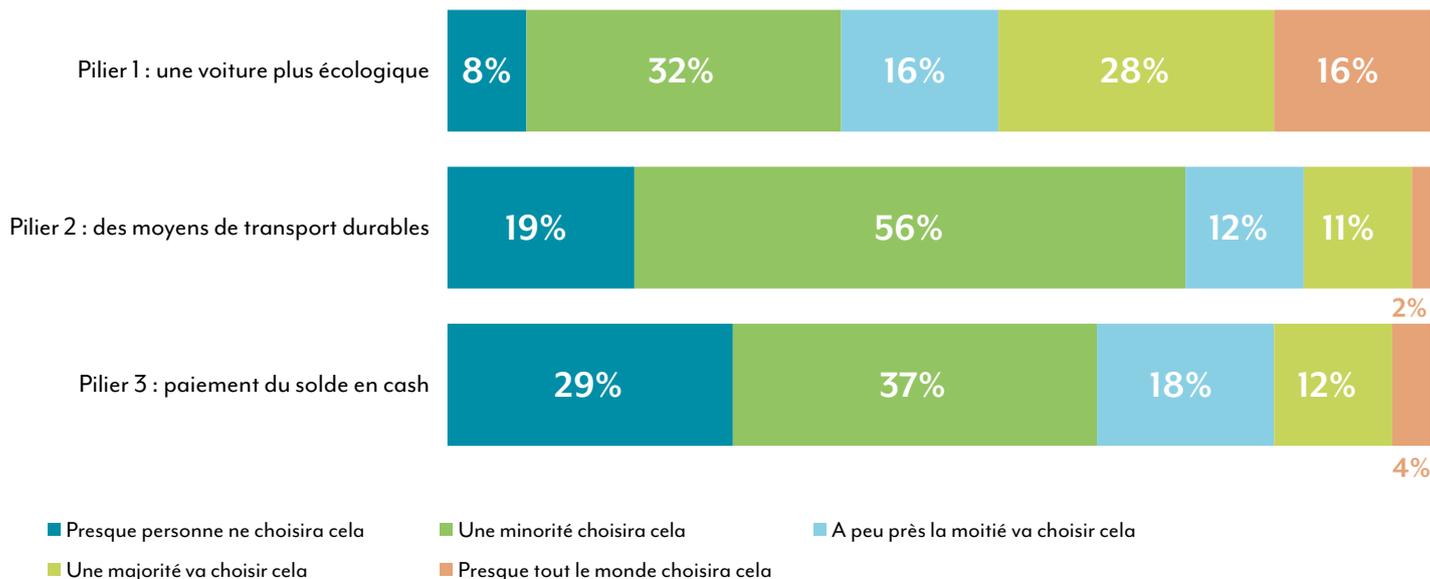


# ELÉMENTS BUDGET DE MOBILITÉ

Les managers pensent que c'est clairement vers le pilier 1 (voiture plus écologique) que la majorité de leurs employés (60% d'indice de confiance) va se tourner lorsqu'ils proposeront un budget de mobilité. Le pilier 2 (transports durables) recueille moins de suffrages qu'attendu (25% d'indice de confiance). Cet élément est sans doute explicable par l'accessibilité difficile sans voiture de l'entreprise des répondants.



**La loi sur le budget de mobilité est en vigueur depuis le 1er mars 2019. Cette loi permet aux employés de sélectionner leur mobilité sur base de 3 piliers. Comment estimez-vous que les employés vont compléter l'utilisation d'une voiture de société si l'entreprise leur donne ce choix ?**

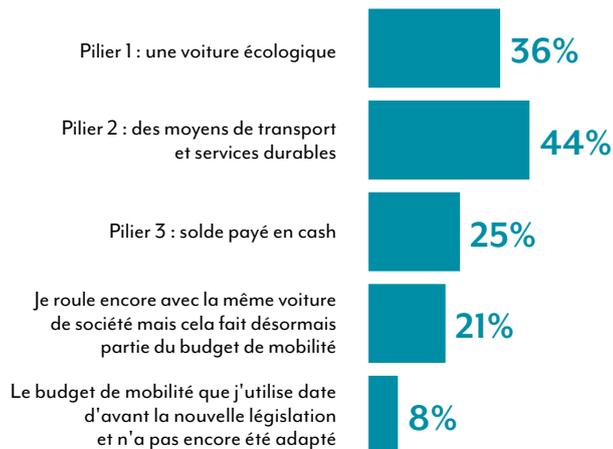


# OPTIONS PLAN DE MOBILITÉ

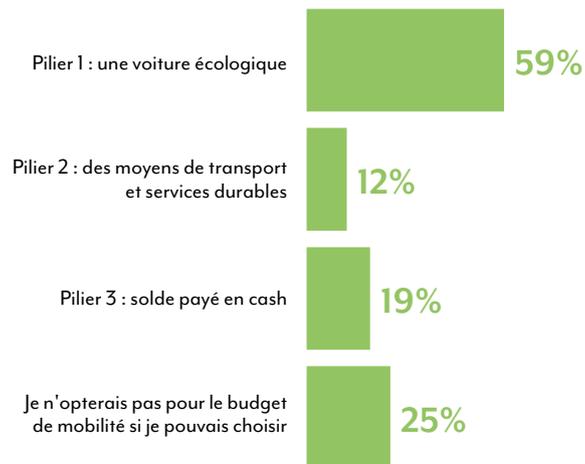
Ce graphique semble contredire les résultats du précédent graphique dans la mesure où, dans les sociétés où le budget de mobilité a été implémenté, c'est le pilier 2 (transports durables) qui recueille le plus de succès avec 44%. Le pilier 1 est choisi par 36% des conducteurs. Les chiffres sont par contre totalement différents pour les employés de sociétés où le budget de mobilité n'est pas en place. Ceux-ci opteraient à 59% pour le pilier 1 et seulement à 12% pour le pilier 2 si le budget de mobilité devenait une réalité.



Quelle option ou combinaison d'options avez-vous choisies dans votre budget de mobilité ?



Quelle option ou combinaison d'options choisiriez-vous si le budget de mobilité était d'application dans votre société ?

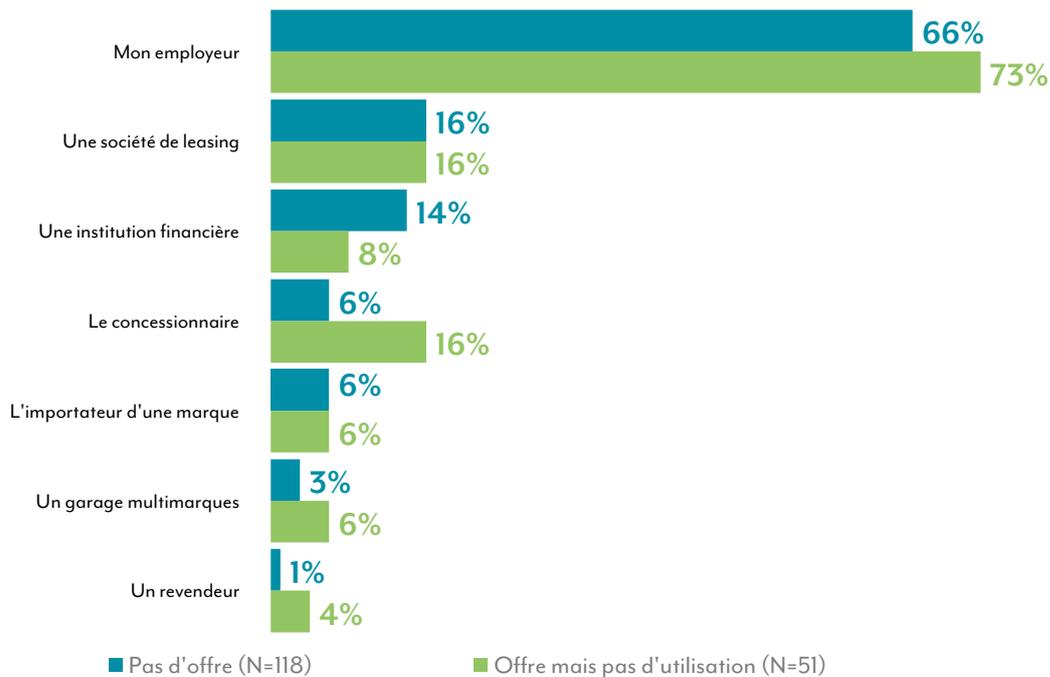


# ATTITUDE BUDGET DE MOBILITÉ

Les employeurs ont plutôt intérêt à bien connaître la réglementation en matière de budget de mobilité puisqu'à une grande majorité (73% dans les sociétés qui proposent le budget de mobilité et 66% dans les sociétés qui ne le proposent pas), c'est vers eux que vont se tourner les collaborateurs pour obtenir de l'information.



## Qui contacteriez-vous pour obtenir plus d'informations sur le budget de mobilité ?

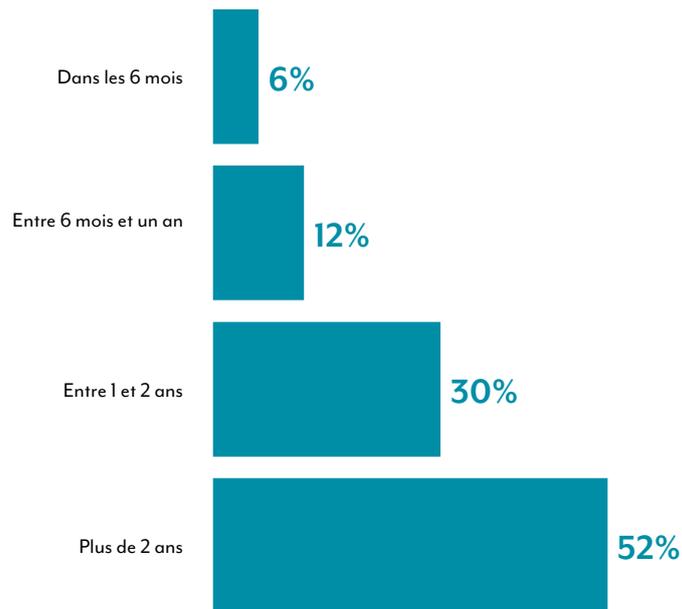


# DÉLAI BUDGET DE MOBILITÉ

Les managers estiment à 52% que la majorité de leurs collaborateurs passeront au budget de mobilité dans un délai supérieur à 2 ans, et ce même si 30% pensent que ce délai pourrait s'avérer plus court (entre 1 et 2 ans). Il faut tenir à l'œil que les contrats de leasing s'étalant généralement sur 4 ans, il est normal qu'une large frange des conducteurs attende la fin de leur contrat avant d'opter pour le budget de mobilité.



## Dans quel délai pensez-vous que les collaborateurs vont opter pour le budget de mobilité ?

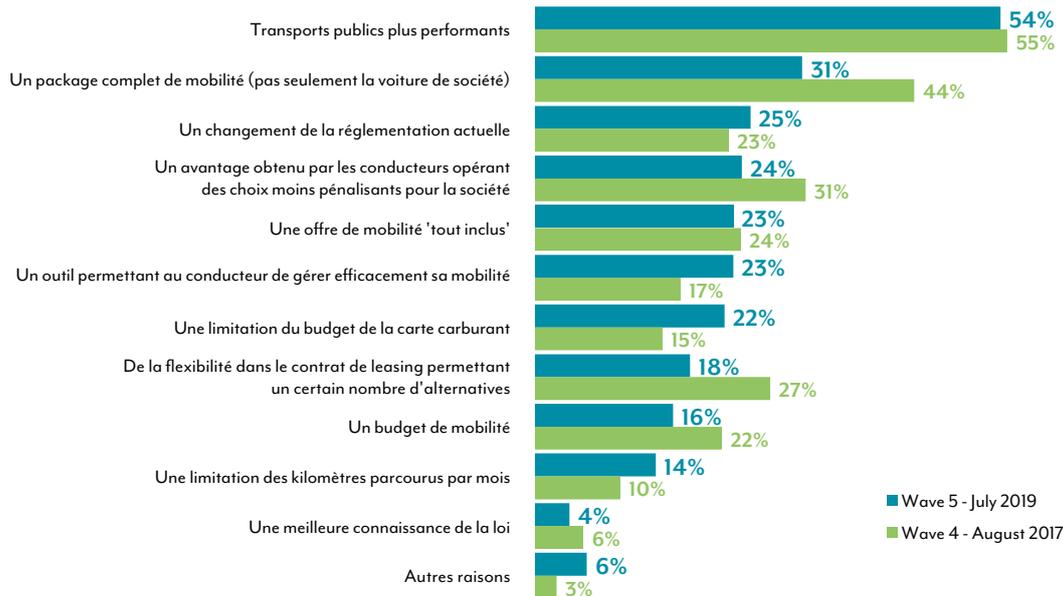


# MOTIFS BUDGET DE MOBILITÉ

Une petite majorité des fleet managers (54%) pointe l'amélioration de la qualité des transports publics comme l'élément d'importance pouvant inciter les employés à modifier leurs habitudes de déplacement. Dans ce graphique, on constate également que par rapport à 2017, l'adoption d'un cadre légal régissant le budget de mobilité a apaisé bon nombre d'inquiétudes. Alors qu'en 2017, 44% des managers souhaitaient l'arrivée d'un budget de mobilité cadré fiscalement, ils ne sont plus que 31% à stigmatiser cet aspect. D'autre part, les fleet managers semblent aussi pointer une nette amélioration au niveau de la flexibilité des contrats de leasing.



## Selon vous, quelles sont les mesures les plus importantes qui permettraient aux conducteurs de voitures de fonction de changer leur mobilité et leur utilisation des voitures de société ?

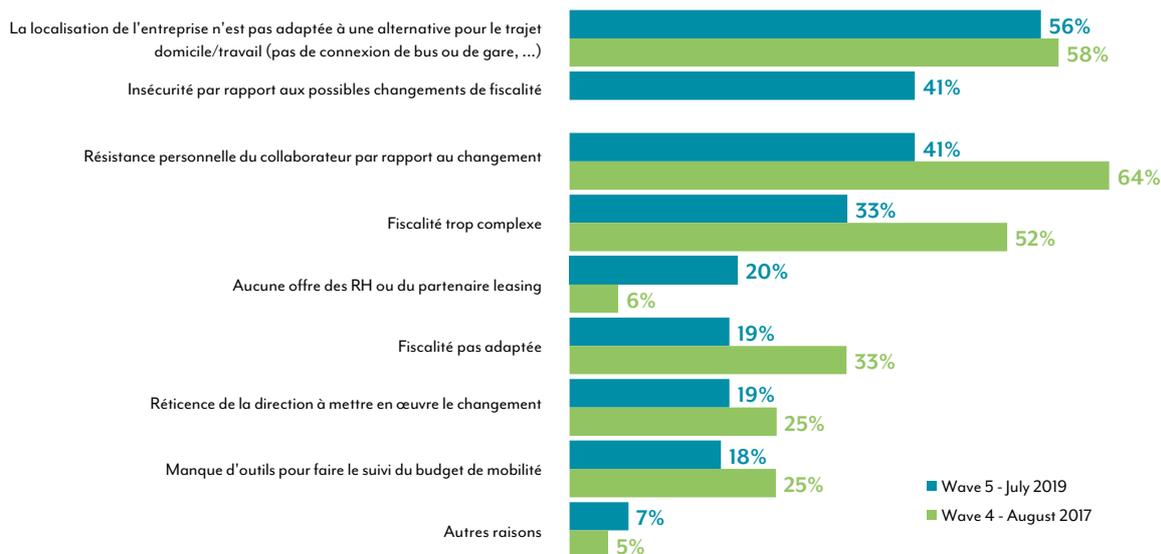


# OBSTACLES BUDGET DE MOBILITÉ

Comme c'était déjà le cas en 2017, la localisation inappropriée de l'entreprise est l'élément phare qui empêche les conducteurs de modifier leurs habitudes de déplacement. Les incertitudes au niveau fiscal restent également un sérieux frein. On constate par contre que la résistance personnelle au changement qui avait été citée par 64% des répondants en 2017 n'a plus été mentionnée que par 41% des managers. Cela tenterait à prouver qu'une véritable prise de conscience d'une mobilité différente est bel et bien enclenchée.



## Selon vous, quelles sont les mesures les plus importantes qui empêcheraient les conducteurs de voitures de fonction de changer leur mobilité et leur utilisation des voitures de société ?





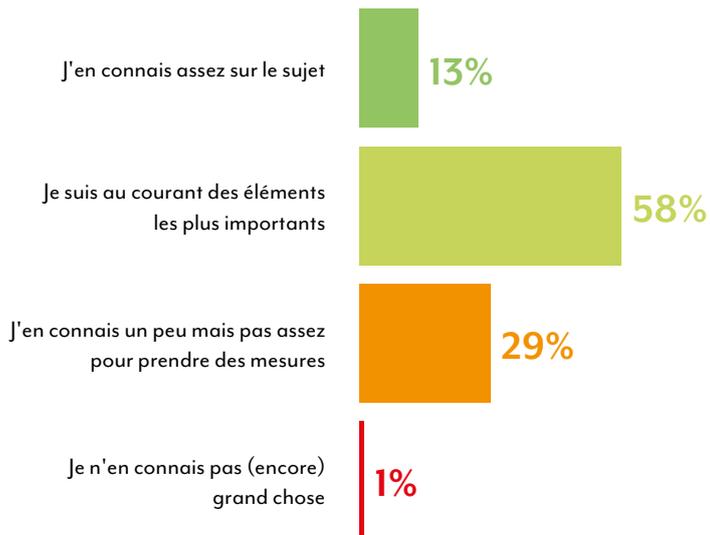
# LÉGISLATION

# CONNAISSANCE FISCALITÉ

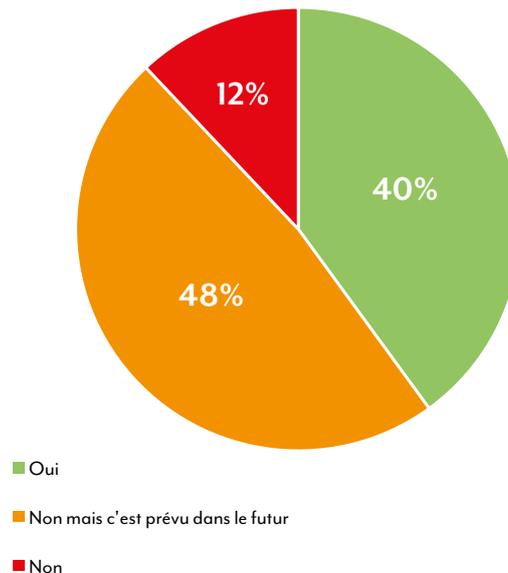
Dans ce tableau, il est quand même inquiétant de constater que près d'un fleet manager sur trois s'estime insuffisamment informé sur les changements fiscaux, au point de ne pas être en mesure de prendre de décisions concrètes par rapport à sa flotte. Il est par contre plus réconfortant de voir que 88% des répondants ont pris - ou vont prendre - des mesures. On imagine que les retardataires vont s'informer.



Dans quelle mesure êtes-vous informé des modifications apportées aux règles fiscales applicables aux voitures de société (taux réduit impôt sur les sociétés, déduction plus stricte pour les coûts de voiture, avantage de toute nature, budget de mobilité, allocation de mobilité...)?



Avez-vous adapté votre gestion sur base des changements fiscaux ?

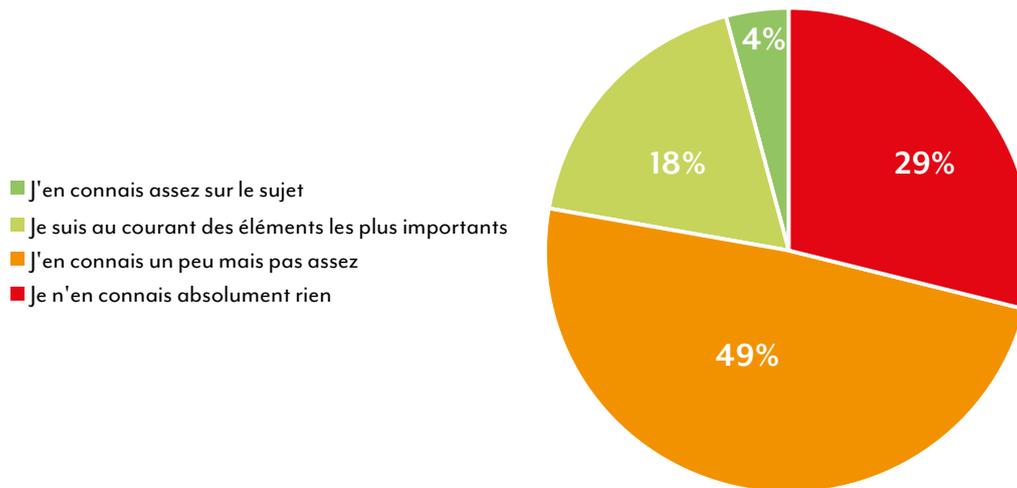


# CONNAISSANCE FISCALITÉ

Ce graphique montre qu'il y a encore beaucoup de pain sur la planche pour donner un niveau de connaissance décent aux conducteurs qui avouent, à 78%, ne pas en connaître assez sur les règles fiscales inhérentes aux voitures d'entreprise.



Dans quelle mesure êtes-vous informé des modifications apportées aux règles fiscales applicables aux voitures de société (déduction plus stricte pour les coûts de voiture, avantage de toute nature, budget de mobilité, allocation de mobilité...)?



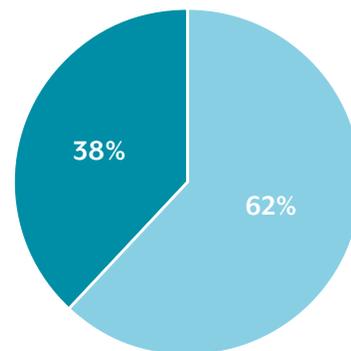
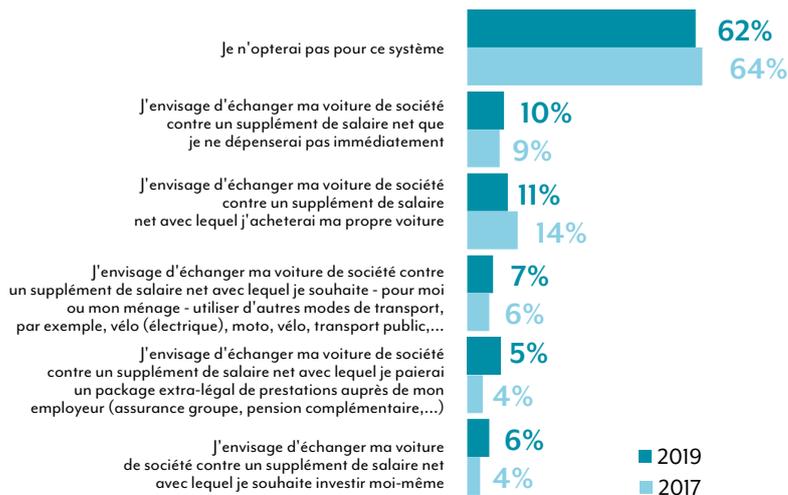
# SALAIRE FISCALITÉ

Plusieurs sources avaient déjà mentionné le fait mais nous avons ici la confirmation que le 'cash for car' introduit en 2018 ne suscite pas l'intérêt des conducteurs de voitures de société.



Depuis 2018, les employés peuvent échanger leur voiture-salaire contre une allocation de mobilité, également appelée 'cash for car'. Depuis le 1er mars 2019, les règles sont plus souples. Plus précisément, les employés peuvent choisir d'échanger la voiture dont ils disposent - ou à laquelle ils ont droit - contre une somme d'argent qu'ils pourront ensuite dépenser librement.

Laquelle de ces affirmations reflète le mieux votre avis à propos de l'allocation de mobilité ?



■ Pourcentage qui envisage d'échanger la voiture de société contre du salaire

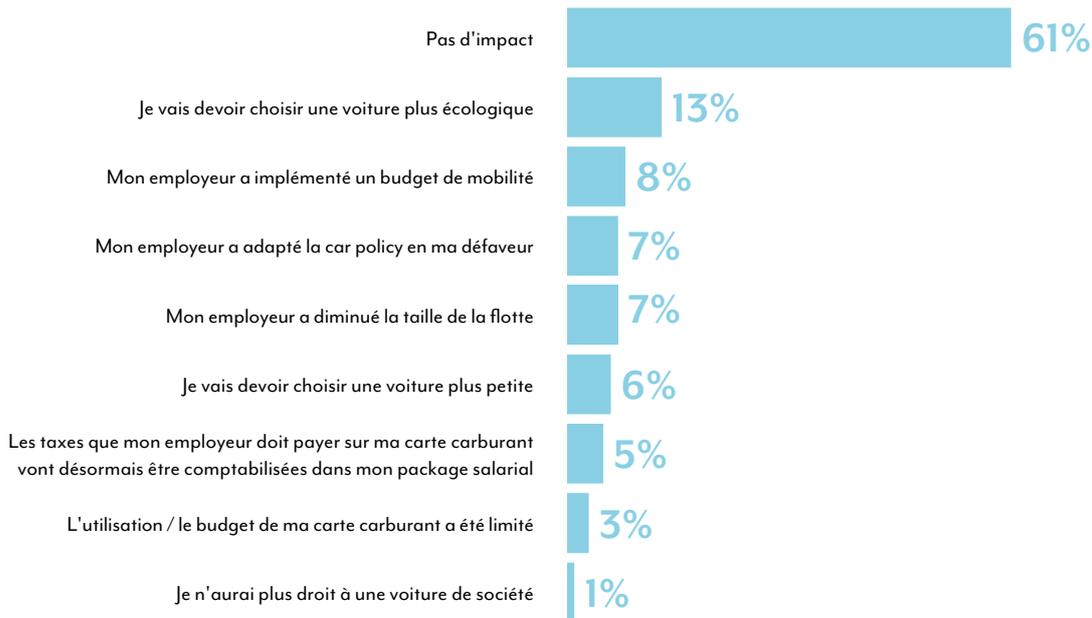
■ Pourcentage qui n'envisage pas d'échanger la voiture de société contre du salaire.

# IMPACT FISCALITÉ

Pour la plus grande partie des conducteurs (61%), les changements récents en matière de fiscalité n'ont ou n'auront aucun impact personnel. Seule une minorité se dit prête à opter pour un véhicule plus écologique.



## Quels impacts ont eu sur vous les différents changements de fiscalité par rapport à la voiture de société ?

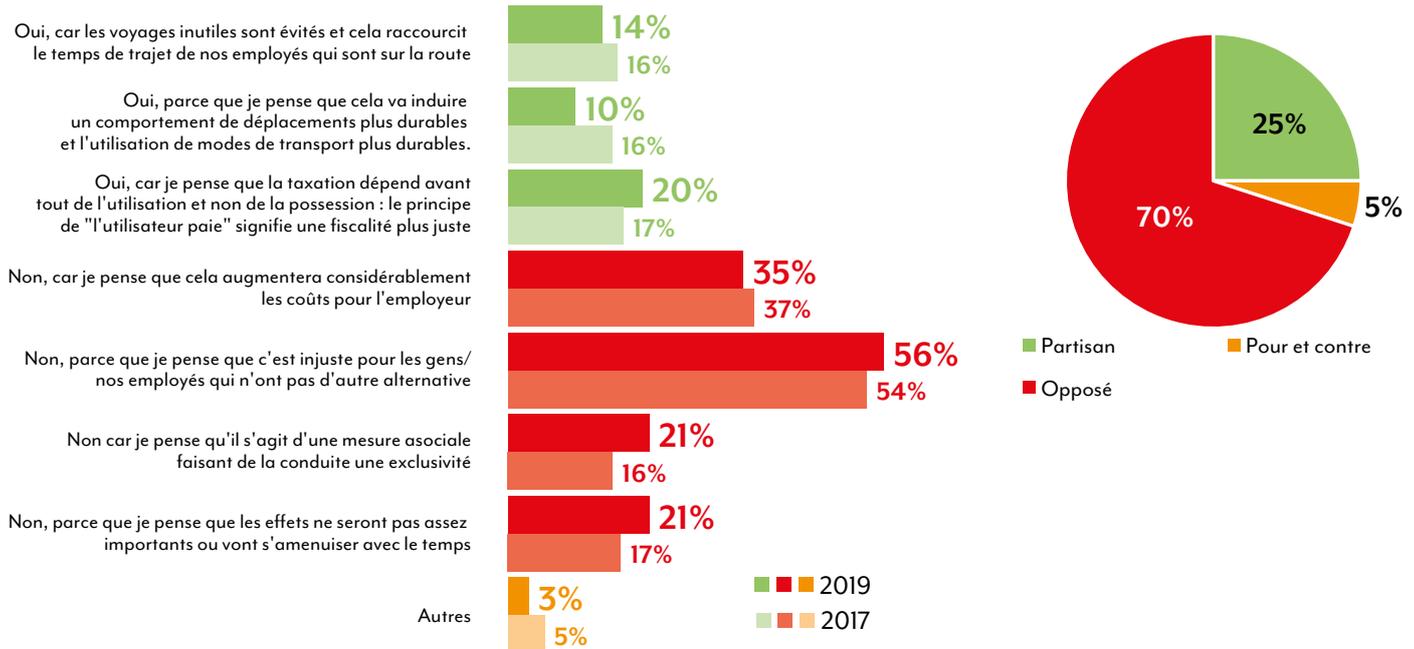


# TAXE KILOMÉTRIQUE

Plus de deux fleet managers sur trois (70%) se montrent opposés à l'introduction d'une taxe kilométrique qu'ils jugent injuste pour les collaborateurs qui n'ont pas d'autres moyens que la voiture pour accomplir leurs tâches professionnelles. Ils pensent également que cette taxe augmentera significativement les coûts pour l'employeur.



Pour réduire les embouteillages, certains experts proposent une redevance kilométrique intelligente, pour laquelle vous payez un montant par km parcouru en fonction de l'emplacement, du type de route et de l'heure de votre trajet. Les actuelles taxes de circulation expireraient alors. Êtes-vous en faveur de cela ?

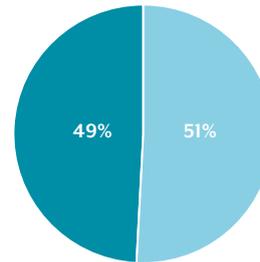


# TAXE KILOMÉTRIQUE

L'enquête nous montre que les conducteurs ont un avis très différent quant à l'introduction d'une taxe kilométrique intelligente. Principal argument pour : la limitation des déplacements inutiles qui fluidifiera le trafic. Principal argument contre : le côté injuste de cette taxe pour les conducteurs n'ayant pas d'autre alternative.



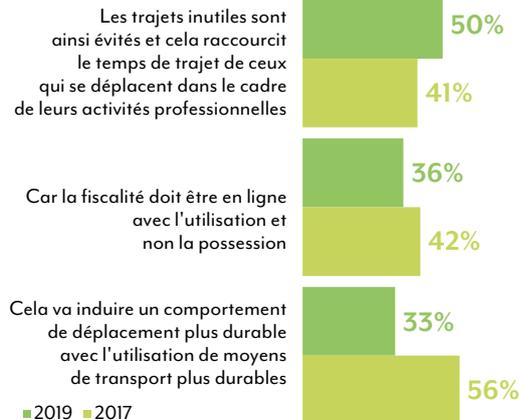
Pour réduire les embouteillages, certains experts proposent une redevance kilométrique intelligente, pour laquelle vous payez un montant par km parcouru en fonction de l'emplacement, du type de route et de l'heure de votre trajet. Les actuelles taxes de circulation expireraient alors. Êtes-vous en faveur de cela ?



- Pourcentage 'favorable'
- Pourcentage 'défavorable'

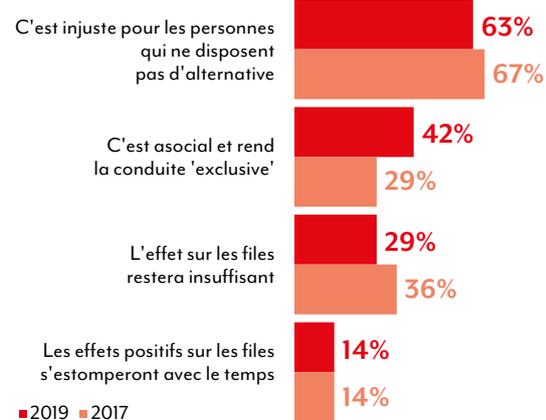
N=210

## Pourquoi favorable ?



N=103

## Pourquoi défavorable ?

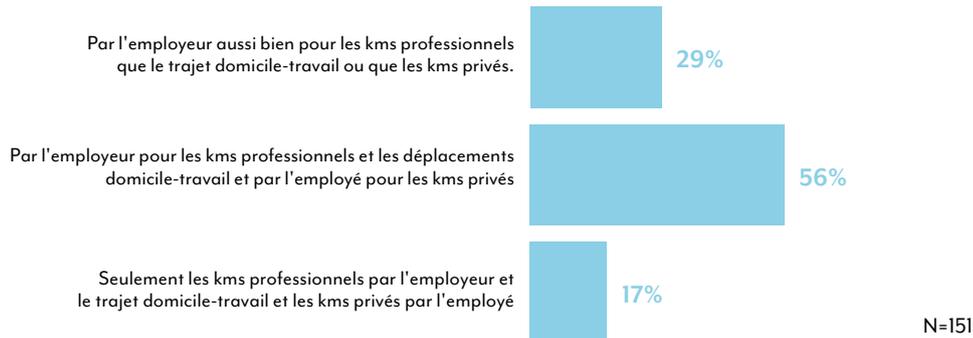


N=107

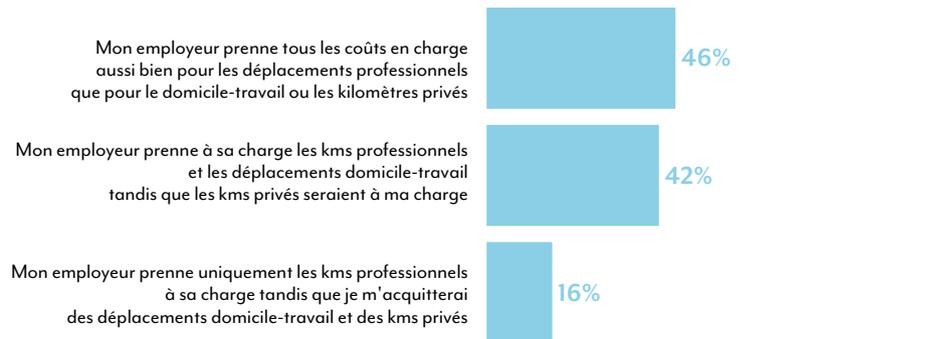
# TAXE KILOMÉTRIQUE

Si la taxe intelligente de mobilité devait être implémentée, les managers pensent, à une courte majorité (56%), que les trajets professionnels ainsi que les déplacements domicile/travail doivent être pris en charge par l'employeur, tandis que les déplacements privés sont à la charge du collaborateur. Sans surprise, une grande partie des conducteurs (46%) pensent que tous les déplacements (y compris à titre privé) doivent être pris en charge par l'employeur.

Si le gouvernement introduit une taxe kilométrique intelligente, elle doit être payée par :



Si les autorités implémentent une taxe kilométrique intelligente, je m'attends à ce que :





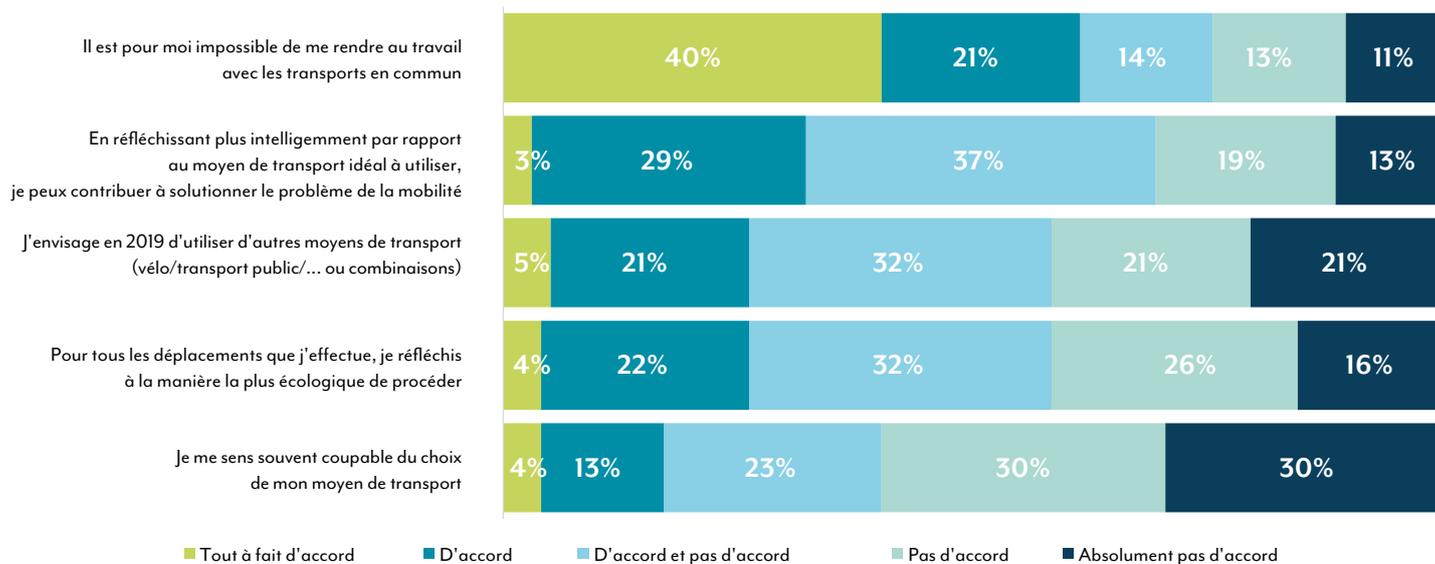
# ÉCOLOGIE

# PRÉOCCUPATION CLIMAT

On sent la communauté des conducteurs de voitures de société très sensible et prête à poser des gestes forts en matière de comportement respectueux de l'environnement. Le point bloquant reste majoritairement la difficulté d'atteindre le lieu de travail autrement qu'avec sa voiture.



## Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec ces affirmations ?

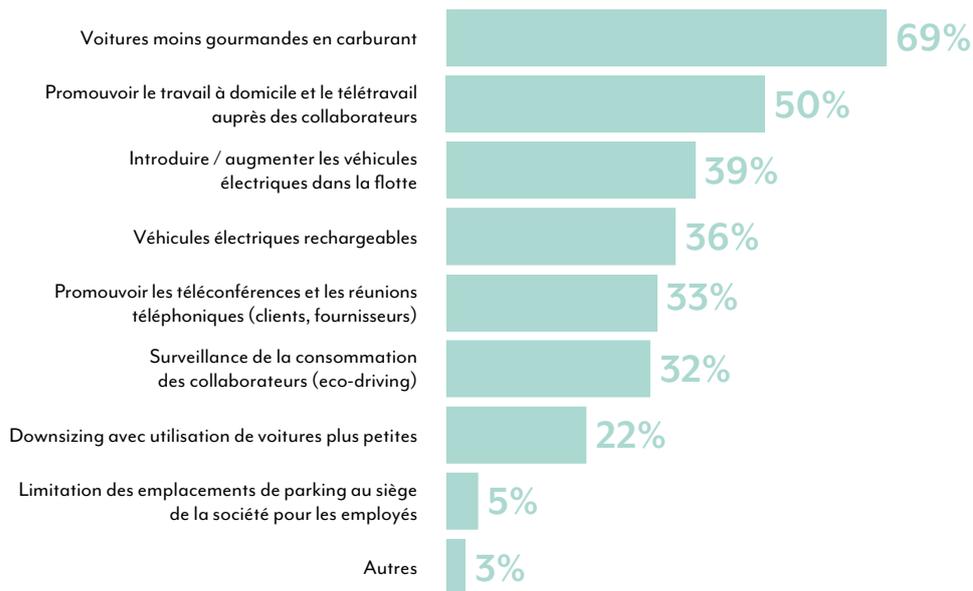


# DIMINUTION DES COÛTS

Les managers mettent en œuvre différentes stratégies pour diminuer le coût de leur flotte automobile. L'axe principal reste la baisse de la consommation. Parmi les pistes les plus utilisées, on recense l'utilisation de véhicules plus sobres (69%), la promotion du télétravail, ainsi que la croissance de véhicules à motorisation électrique (full électriques et plug-in hybrides) au sein du parc.



## Comment allez-vous diminuer les coûts de votre parc à l'avenir ?

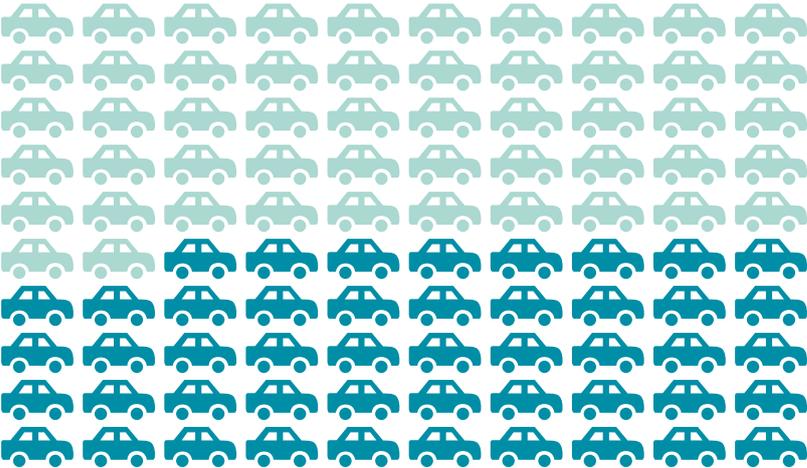


# PART DU FLEET DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL



Si l'on s'en réfère aux chiffres communiqués par les fleet managers, 52% de la flotte de véhicules est composée de voitures dites salaire. Ce chiffre donne une idée de l'ampleur du phénomène, mais il est à manipuler avec grande précaution. Il faut en effet pondérer les réponses reçues par la taille des flottes pour avoir un pourcentage plus proche de la réalité. Cet exercice n'a malheureusement pas été possible lors de cette enquête.

Environ quel pourcentage des voitures de société de votre flotte peuvent être décrites comme des voitures salaire, autrement dit, des voitures qui sont principalement utilisées pour se rendre au travail et en revenir, mais également à titre privé ?



52%

# COMPANY CAR REPORT



## AN INITIATIVE FROM:



**smartprofile**  
Yannick Mathieu  
Bram Scheers



**link2fleet**  
Marc Demoulin  
Damien Malvetti

## WITH THE SUPPORT OF:



**Febiac**  
Michel Martens  
Joost Kaesemans



**Renta**  
Frank Van Gool



**Traxio**  
Frédéric Cornet  
Christian Rampelbergh

## POWERED BY:

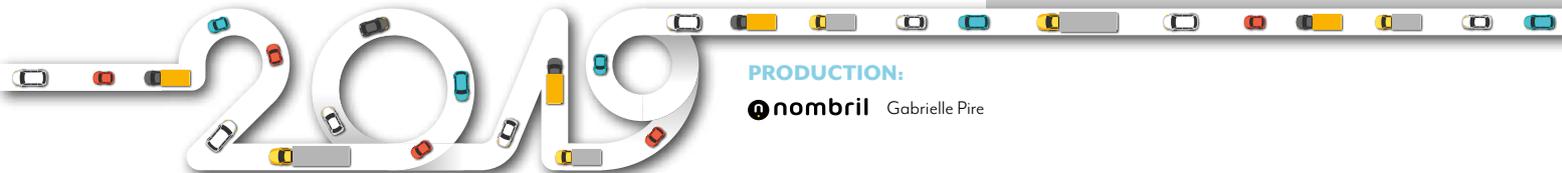


**Indiville**  
Wouter Samyn  
Jo Steyaert  
Robin Lagrou



VRAAG DE NEDERLANDSTALIGE VERSIE  
VAN DEZE BROCHURE VIA...

[mdemoulin@link2fleet.com](mailto:mdemoulin@link2fleet.com)



## PRODUCTION:

**nombril** Gabrielle Pire

