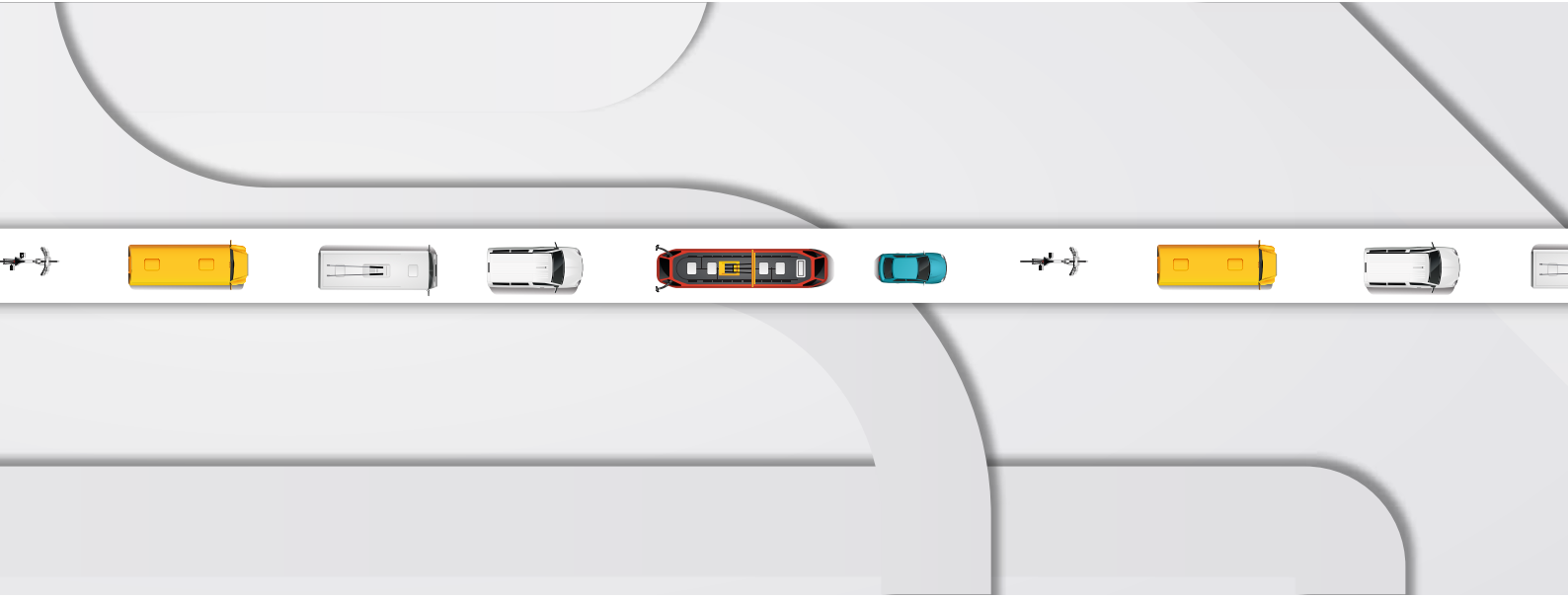
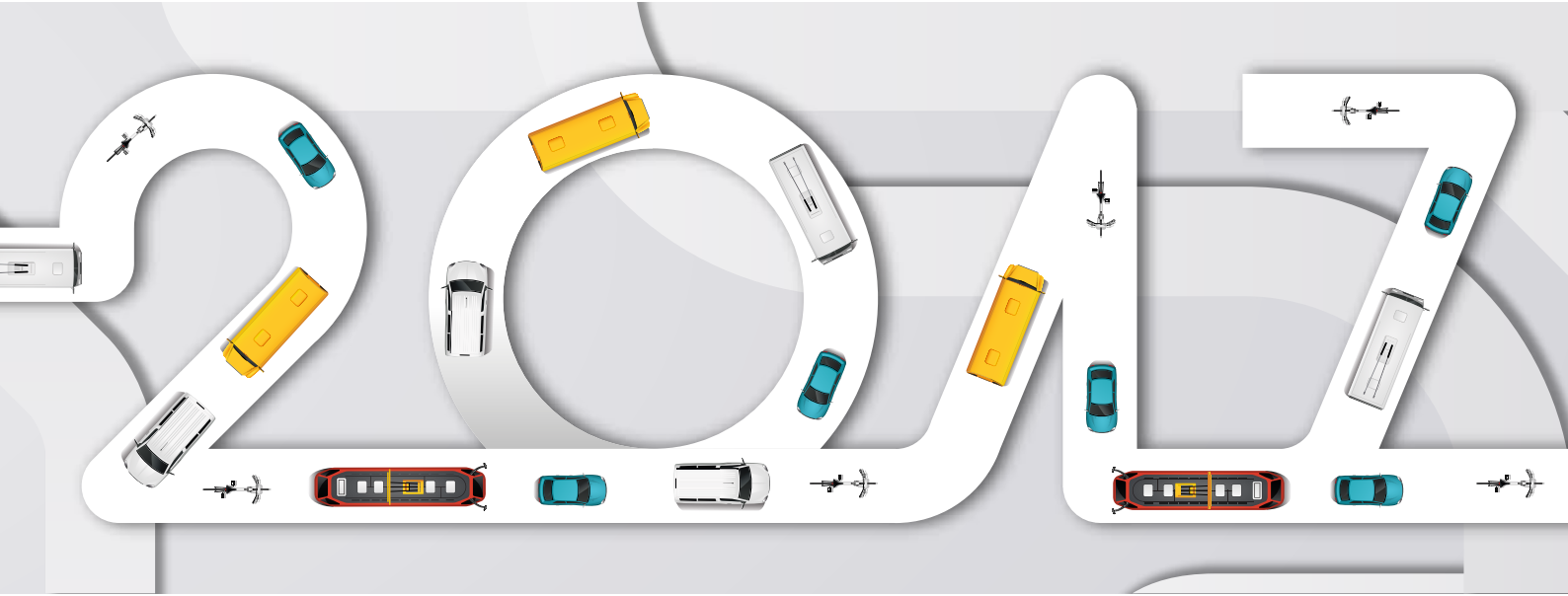


COMPANY**CARS**REPORT



An initiative from FLEET PROFILE TURNING DATA INTO BUSINESS

with the support of FEBIAC renta TRAXIO

LES CLIENTS « FLEET » PRÊTS POUR LE GRAND CHAMBARDEMENT ?

« Le monde de l'automobile changera davantage dans les 10 prochaines années que dans les cinquante années précédentes. » Il y a d'une part un glissement du diesel vers l'électrique, l'essence ou l'hybride, et d'autre part, l'arrivée progressive des véhicules connectés et autonomes sur nos routes.

Dans le monde du leasing, le constat est identique. La mission des loueurs va considérablement évoluer, et chacun d'eux se prépare à proposer, au-delà d'un véhicule classique, une offre de mobilité intégrée.

Les concessionnaires n'échappent pas à une mutation aussi impressionnante : fusions, multi-marquisme, ou encore émergence annoncée des show-rooms virtuels et des (pré-) ventes sur internet...

L'offre va donc changer. Très bien... Et la demande ? La mobilité, faute de cadre légal adapté, ne semble pas encore une priorité dans de nombreuses entreprises. Quant aux véhicules électriques, leur succès reste directement lié aux éventuels incitants fiscaux.

Les flottes, qui pèsent près de 50 % des véhicules neufs en Belgique, joueront un role majeur en adhérant, ou non, aux nouvelles propositions des fournisseurs.

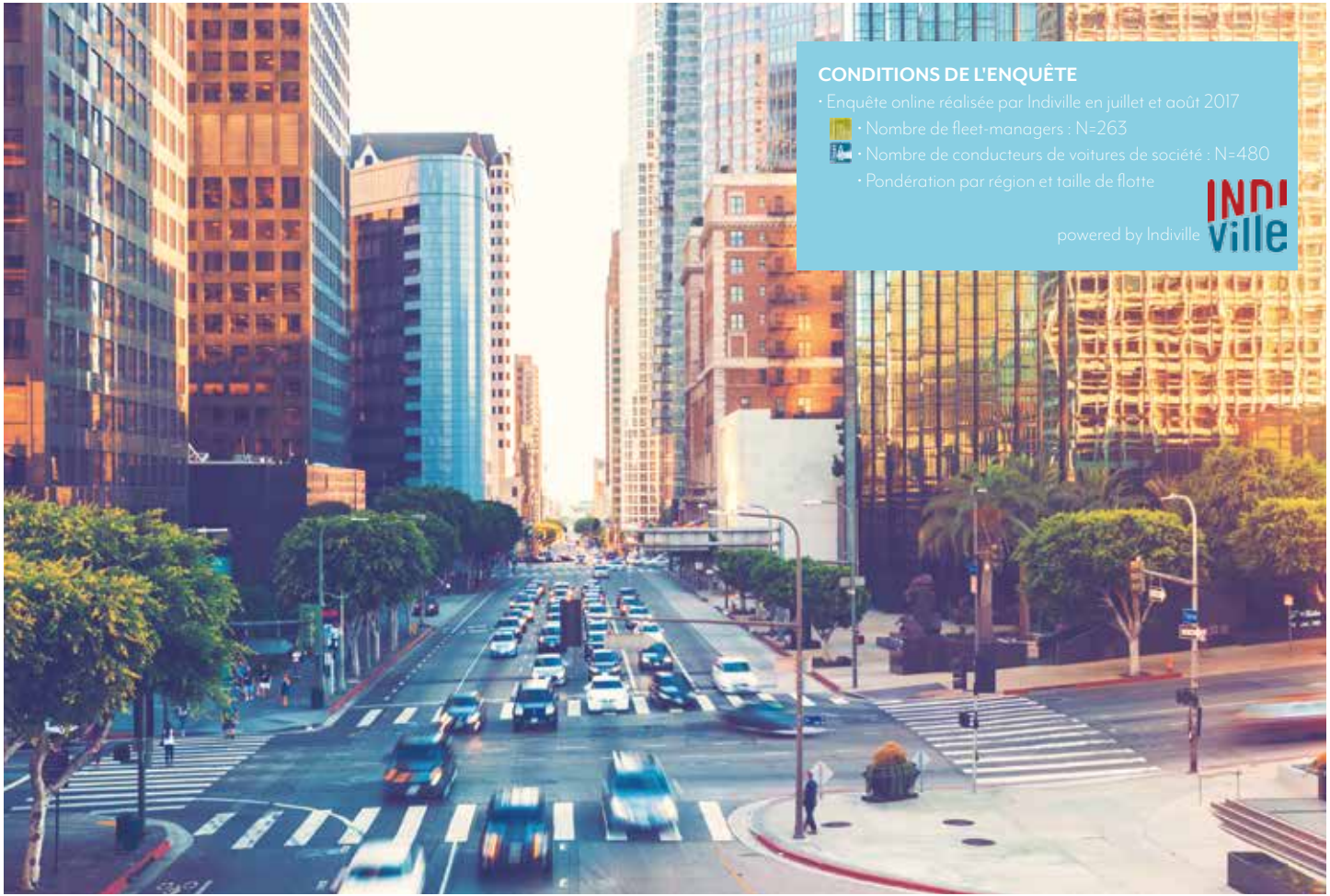
En s'unissant pour une étude de marché étendue (près de 1.000 interviews), les trois Fédérations majeures du secteur – Febiac, Renta, Traxio – démontrent un grand sens des responsabilités. Ce premier « Company Car Report » présente, sans aucun tabou, les attentes et intentions des gestionnaires de flotte et des bénéficiaires de voitures de société. Coordonnée par Fleet Profile, menée de manière indépendante par Indiville, cette enquête doit aider chacun – clients, fournisseurs, mais aussi et avant tout ceux qui fixent le cadre légal – à poser ses choix en connaissance de cause.

Bonne lecture

Yannick Mathieu,
Fleet Profile.

SOMMAIRE

5 PRÉFACE
6 Febiac : La voiture de société comme vrai moteur de progrès
8 Renta : Le marché de la location de véhicules
10 Traxio : De l'importance d'un vrai budget de mobilité
11 **CHOIX DE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ**
12 Les plus grands défis
13 Choix du type de véhicule
14 Type de véhicule en fonction du profil du conducteur
15 Satisfaction véhicule
16 Choix de la voiture de société
17-18 Critères pour le choix de la voiture de société
19 Evolution des motorisations
20 Recommandations motorisations
21 Choix du type de carburant
22 Motorisation en fonction du profil du conducteur
23 Connected car
24 Infrastructure de recharge
26 Rapport à la voiture de société
27 **BUDGET DE MOBILITÉ**
28-29 Offre budget de mobilité
30 Utilisation budget de mobilité
31 Composants budget de mobilité
32 Impact budget de mobilité
33 Intérêt budget de mobilité
34 Incitants budget de mobilité
36 **LÉGISLATION**
37-42 Salaire contre voiture de société
43 Taxation carte carburant
44 Taxe kilométrique
46 Limitation kilométrique
47 Réduction des coûts
48 Fiscalité et impact sur la gestion de flotte
49-50 Impact des files



CONDITIONS DE L'ENQUÊTE

- Enquête online réalisée par Indiville en juillet et août 2017
- Nombre de fleet-managers : N=263
- Nombre de conducteurs de voitures de société : N=480
- Pondération par région et taille de flotte

powered by Indiville

PRÉFACE

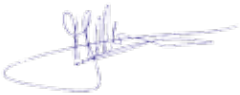
Dans le débat sur la mobilité, peu d'autres thèmes soulèvent autant de discussions passionnées que le véhicule d'entreprise; la voiture de société comme on l'appelle communément dans notre pays. Des tribunes politiques aux bars des cafés de village, le débat est animé et les avis extrêmement divergents. Certains voient la voiture de société comme un instrument de travail indispensable et une compensation nécessaire au coût salarial exorbitant en Belgique sans oublier le désavantage concurrentiel qui l'accompagne. Ces mêmes personnes vantent, en outre, l'effet positif sur le pouvoir d'achat du travailleur et sur l'économie en général, et soulignent l'impact positif sur le renouvellement du parc automobile et sur l'introduction de nouvelles technologies. D'autres, en revanche, considèrent que la voiture de société s'apparente à du bricolage fiscal, est une source de surconsommation de mobilité et par conséquent d'embouteillages. Ils dénoncent le manque à gagner pour les finances publiques et qualifient la voiture de société de produit inéquitable sur le plan social.
Ce que nous, Renta, Traxio et Febiac, en tant qu'acteurs du champ de la mobilité devons trop souvent constater, c'est que le débat ne se nourrit pas suffisamment de faits réels et de données objectives. Et sans fait, pas de vérité, ni de politique adaptée et efficace. Ce qui faisait défaut jusqu'ici, c'était les vrais chiffres et un contexte global. Par conséquent, un cadre politique concernant la voiture de société est susceptible d'être amélioré, tant au plan de la réglementation qu'au sein même des entreprises.

"Cette première édition du Belgian Company Car Report que vous tenez entre les mains entend compiler de façon synthétique les données chiffrées, les tendances et les évolutions. Les plus importantes fédérations du secteur automobile se sont entendues pour réaliser ensemble ce projet, et cela nous réjouit particulièrement. "

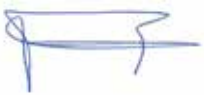
Cette analyse objective le marché de la voiture de société et son impact réel sur l'économie. En outre, le BCCR 2017 commente les développements récents et les tendances du marché ainsi que l'influence des options politiques annoncées ou introduites récemment, comme le budget mobilité ou le 'cash for car'.
A côté de la compilation des données chiffrées disponibles, le BCCR 2017 zoome également sur les visions et les attentes des utilisateurs. Pour ce faire, Indiville a interrogé 263 gestionnaires de flotte et 480 utilisateurs de voiture de société pour sonder leur comportement, leurs intentions et l'influence des stratégies politiques , comme, par exemple, le budget mobilité. De cette façon, les parties prenantes peuvent réagir pro-activement sur les développements et les attentes dès qu'ils gagneront en importance.
Le rapport de ce Belgian Company Car Report 2017 a été confié à Fleet Profile Belgium, qui avec son TrendWatcher'sClub a développé une expertise dans l'analyse du marché du fleet et qui dispose d'un échantillon particulièrement représentatif des conducteurs et fleetowners. Rappelons que l'enquête a été réalisée par Indiville. Si, malgré ce rapport complet, vous souhaitiez des précisions complémentaires sur certains aspects, n'hésitez pas à les contacter.

Philippe Dehennin, Président Febiac

Miel Horsten, Président Renta



Carl Veys, Président Traxio



La voiture de société comme vrai moteur de progrès

Joost Kaesemans

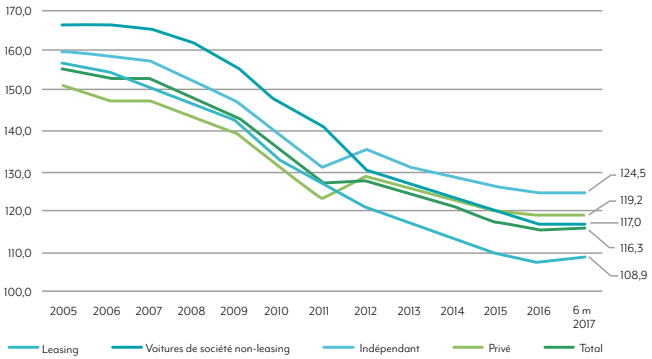
Aujourd'hui, la Belgique compte environ 570 autos pour 1000 habitants. Un chiffre qui est en-dessous de la moyenne européenne. En Allemagne, en France et au Royaume-Uni, par exemple, le taux de possession d'une voiture est sensiblement plus élevé que chez nous. Cela paraît surprenant, car on a généralement tendance à penser que dans notre pays, les voitures de société sont très répandues, dopent artificiellement le marché et favorisent ainsi une surconsommation de mobilité.

C'est un exemple parmi tant d'autres des idées fausses qui circulent sur la voiture de société. Autre croyance bien enracinée: la voiture de société, souvent lourde et surdimensionnée, n'est pas ou peu taxée et est utilisée sans limite par son conducteur, ce qui provoque davantage de files et de pollution.

La réalité est tout autre. Dans notre pays, les voitures de société sont en moyenne beaucoup plus récentes que la voiture du particulier; elles répondent à des normes d'émissions plus sévères et affichent les rejets de CO_2 les plus faibles.

Ce dernier point s'est vérifié en 2012, lorsque les émissions de CO_2 sont devenues un élément décisif dans le calcul de l'ATN, notamment. Aujourd'hui, les émissions moyennes de CO_2 des voitures atteignent 117 grammes et même 108,9 grammes pour les voitures de leasing. Les particuliers, avec 119,2 grammes, et les indépendants (124,5 grammes) optent pour des voitures moins économiques.

Evolution des émissions moyennes de CO_2 des nouvelles voitures par type de propriétaire



On peut établir le même constat en ce qui concerne la proportion des voitures hybrides, plug-in hybrides et électriques. La part de marché de ces voitures est sensiblement plus élevée sur le marché du btob que sur le marché des particuliers. Les voitures de société seraient-elles précurseurs sur le marché? Les innovations technologiques feraient-elles leur entrée plus rapidement via les voitures de société? En effet! Et c'est un phénomène que FEBIAC aimerait voir se renforcer.

Part des propulsions alternatives dans les immatriculations totales de nouvelles voitures par type de propriétaire

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	6 m 2017
Company no leasing	**0.8%**	**1.0%**	**2.1%**	**2.5%**	**3.7%**	**4.6%**	**8.8%**	**11.3%**
ELECTRIC	0.0%	0.1%	0.2%	0.3%	0.8%	0.9%	0.9%	1.4%
NATURAL GAS	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.3%	0.8%	0.6%
HYBRID + PETROL	0.7%	0.9%	1.7%	1.5%	2.1%	3.0%	6.6%	8.6%
HYBRID + DIESEL	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%	0.4%	0.4%	0.5%	0.6%
Company leasing	**0.5%**	**0.4%**	**1.1%**	**1.1%**	**2.2%**	**1.6%**	**2.1%**	**2.7%**
ELECTRIC	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%
NATURAL GAS	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%
HYBRID + PETROL	0.5%	0.4%	0.9%	0.8%	1.9%	1.1%	1.7%	2.4%
HYBRID + DIESEL	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.2%	0.4%	0.1%	0.1%
Self Employed	**0.6%**	**1.4%**	**0.9%**	**1.0%**	**1.8%**	**1.8%**	**3.5%**	**4.6%**
ELECTRIC	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.5%	0.3%
NATURAL GAS	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.2%	0.5%	0.7%
HYBRID + PETROL	0.6%	1.4%	0.7%	0.8%	1.3%	1.4%	2.5%	3.6%
HYBRID + DIESEL	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%
Private person	**0.6%**	**1.4%**	**0.7%**	**1.0%**	**1.5%**	**1.5%**	**2.5%**	**3.3%**
ELECTRIC	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%
NATURAL GAS	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.4%	0.3%
HYBRID + PETROL	0.6%	1.4%	0.6%	0.9%	1.2%	1.3%	1.8%	2.7%
HYBRID + DIESEL	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Total	**0.6%**	**1.1%**	**1.1%**	**1.3%**	**2.2%**	**2.3%**	**3.8%**	**4.9%**
ELECTRIC	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.3%	0.4%	0.5%
NATURAL GAS	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.4%	0.3%
HYBRID + PETROL	0.6%	1.1%	0.9%	1.0%	1.6%	1.7%	2.9%	3.9%
HYBRID + DIESEL	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%

Source: FEBIAC

Pour FEBIAC, c'est plus qu'évident. La voiture de société est trop souvent clouée au pilori pour des motifs erronés. Le phénomène est combattu et critiqué en raison de son essence même. Cette attitude n'aboutit à rien, si ce n'est qu'elle génère des frustrations et de vaines guerres de positions entre opposants et partisans de la voiture de société. En outre, nous ne pouvons pas nous passer de la voiture de société comme outil de travail, et ce, en dépit de la (r)évolution digitale. Les entreprises ont besoin de mobilité et donc de voitures! Focalisons-nous dès lors sur la création d'un cadre aussi efficace que possible sur le thème de la mobilité d'entreprise. Au sens le plus large. On peut faire encore mieux, être plus efficace et ambitieux que ce n'est le cas aujourd'hui. FEBIAC se prononce résolument en faveur d'un budget mobilité et d'une co-modalité réaliste. Et, en outre, nous plaidons en faveur d'un cadre fiscal et politique qui renforce la voiture de société dans ce qu'elle est avant tout: un outil de travail pour nos entreprises et le moteur de l'innovation technologique et du renouvellement du parc automobile.

Le marche de la location de vehicules

Frank Van Gool

Renta représente 50 entreprises, qui ensemble pèsent 375.000 véhicules en location long terme et 20.000 véhicules en court terme (voitures, camionnettes et camions). Au cours du premier semestre 2017, les membres de Renta ont immatriculé ensemble 24% de tous les véhicules vendus en Belgique et 50% de toutes les ventes sur le marché professionnel.

Cela ressemble à un paradoxe: les pouvoirs publics se sont efforcés de pousser les gens à opter pour des modes de transport alternatifs à la voiture et, pourtant, le marché de l'automobile connaît une croissance comme jamais auparavant. Le marché des véhicules de société se porte bien et, en particulier, le leasing. A fin juillet 2017, nos membres enregistraient une hausse de 13% de nouvelles commandes par rapport à la même période en 2016, qui était déjà une année record avec près de 130.000 commandes dont 7.000 véhicules de leasing à des particuliers.

Les charges salariales élevées constituent bien sûr un allié objectif de l'essor des véhicules de société. Les médias ressassent volontiers qu'il s'agit d'un 'problème' qu'il faut 'prendre à bras le corps' et le monde politique semble avoir épousé cette thèse. Pour la majorité des gens, il n'y a pas d'alternative valable à l'auto qui puisse satisfaire leurs besoins de mobilité. Alors, autant que ce soit avec un véhicule récent, sûr, confortable et plutôt beau, non?

L'honnêteté nous oblige à reconnaître qu'au cours de ces dernières années, le front de la fiscalité a été relativement calme au niveau des véhicules de société. Ici et là, on a certes bricolé des mesures de déductibilité censées motiver les entreprises à opter pour des véhicules plus verts, ce qui est louable en soi.

Ce qui est plus gênant, ce sont les effets d'annonces promettant certaines mesures, imprécises toutefois, et dont personne ne sait encore de quoi il en retourne exactement. Prenons le budget mobilité. Un concept que notre secteur a accueilli avec enthousiasme y voyant un facteur de motivation pour promouvoir les déplacements alternatifs, mais qui en fin de compte a été vidé de son sens pour se transformer en une banale histoire de cash for car . Au moment d'écrire ces lignes, presqu'un an après la première annonce faite par le monde politique, on ne sait toujours pas comment ce système va fonctionner exactement.

Le désir des politiques de se positionner sur l'axe de l'écologisation joue aussi un rôle: le diesel est vilipendé; l'électricité représente l'avenir. C'est pour cela que l'on considère que tôt ou tard, les voitures de société ne pourront plus avoir de moteur à combustion. Si on veut vraiment jouer la carte de l'écologie, n'est-il pas préférable de s'attaquer aux véhicules les plus anciens et les plus polluants au lieu de s'en prendre au best in class?

La dédieselisation place notre secteur devant un certain nombre d'incertitudes. Les sociétes de leasing sont, en premier lieu, des gestionnaires de risques, notamment pour ce qui est de la valeur de revente d'un véhicule. Influencé par les modifications en matière de fiscalité, le particulier en Flandre est massivement passé à l'essence au cours de ces derniers mois. 69% d'entre-eux optent désormais pour l'essence; seulement 28% pour le diesel et le reste pour des carburants alternatifs. Côté voitures de leasing, l'essence représente 21% et le diesel encore toujours 76% (venant de 83% en 2016). Heureusement, le marché du leasing en occasion est surtout orienté vers l'exportation. Avec le prix du diesel qui sera bientôt au niveau de celui de l'essence, la part du diesel va encore s'amenuiser, dans les sociétés de leasing également.

Dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, les loueurs court terme devront sous peu partager davantage d'informations sur les conducteurs avec les pouvoirs publics. En échange, nous demandons à être déchargés des taxes kilométriques etc. afin de supprimer cette charge financière et administrative. Et cela dans un contexte où la loi sur la protection de la vie privée va évoluer en 2018 (GDPR). La société a besoin de plus de sécurité et donc de transparence, mais paradoxalement le monde politique ferme la porte dès qu'il s'agit de vie privée.

Nous plaidons en faveur de l'instauration d'un cadre fiscal stable, où l'écologie occuperait une place centrale et qui prévoierait aussi des mesures pour s'attaquer à la congestion du trafic. Nous mettrons prochainement des propositions sur la table à ce sujet, en collaboration avec nos fédérations soeurs, Febiac et Traxio.

Un équilibre entre des business modèles rentables, l'écologie, l'économie et le bien-être sociétal est, à ce titre, prioritaire. Nos membres collaboreront volontiers à cet objectif.

De l'importance d'un vrai budget de mobilité

Frédéric Cornet

Les voitures de société ont, tout comme pour nos partenaires Febiac et Renta une grande importance pour les secteurs représentés par TRAXIO : c'est en effet vers nos membres que se dirigent les conducteurs pour l'achat, l'entretien et la réparation de ces voitures. Ces secteurs représentent ainsi près de 45.000 travailleurs et 42.000 indépendants et un chiffre d'affaires de plus de 88 milliards d'euros.

Comme on peut le voir dans les journaux, la dédieselisation des immatriculations est en marche puisque pour la première fois, les immatriculations de voitures diesel sont passés sous les 50% et même sous les immatriculations de voitures essence. De plus, on remarque un verdissement du parc, encouragé par les pouvoirs publics régionaux et fédéraux où les voitures de société jouent un rôle crucial par leur remplacement régulier. Leur âge moyen est ainsi de 2 ans environ. Les autres mesures annoncées par les pouvoirs publics : zones basses-émissions à Anvers, Bruxelles et Liège, bannissement des ventes de diesel en Wallonie, mesures fiscales futures, ... jouent également un rôle important sur les choix futurs des sociétés (via leurs car policies) et des conducteurs, choix qui vont impliquer des changements parfois importants dans les secteurs liés à l'automobile et nécessitera leur adaptation au risque de connaitre d'importantes difficultés : à titre d'exemple, on peut mentionner les stations-service face au développement de l'électrique ou les vendeurs de véhicules d'occasion confrontés à une chute de la valeur de leur stock de voitures diesel, ... Vers le futur, nous plaidons donc pour une plus grande stabilité du cadre réglementaire et fiscal en Belgique, notamment en termes d'harmonisation entre les régions afin de permettre les investissements nécessaires et d'en réduire les risques.

Comme TRAXIO l'a défendu avec bien d'autres fédérations professionnelles, l'instauration d'un vrai budget mobilité plutôt que le cash-for-car annoncé, aurait permis aux travailleurs, qu'ils bénéficient d'une voiture de société ou pas, d'étendre leur choix de mobilité à des alternatives différentes de la voiture et à une réelle combinaison de moyens de transport la plus efficace pour eux.

Pour le futur, les défis sont importants pour nos secteurs : les investissements à réaliser en sont une partie mais il en existe deux autre principaux. D'une part, la rentabilité est toujours problématique dans le secteur : les entreprises sont confrontées à des pressions de plus en plus fortes sur les prix et à une concurrence accrue. Leurs marges sont ainsi relativement basses par rapport à d'autres secteurs ou à d'autres pays. D'autre part, les véhicules évoluent sans cesse et se complexifient de plus en plus, devenant de vrais bijoux de technologie. Si la main d'œuvre bénéficie de formations permanentes afin d'accroitre leurs compétences, il devient de plus en plus difficile de trouver des travailleurs qualifiés alors que la pyramide des âges a tendance à vieillir. Le défi sera donc d'intéresser les jeunes à se tourner vers nos secteurs, de les former de manière pointue avec des outils modernes (outils de diagnostic avancés, technologies hybride et électrique, ...) et de les garder dans le secteur à plus long terme.

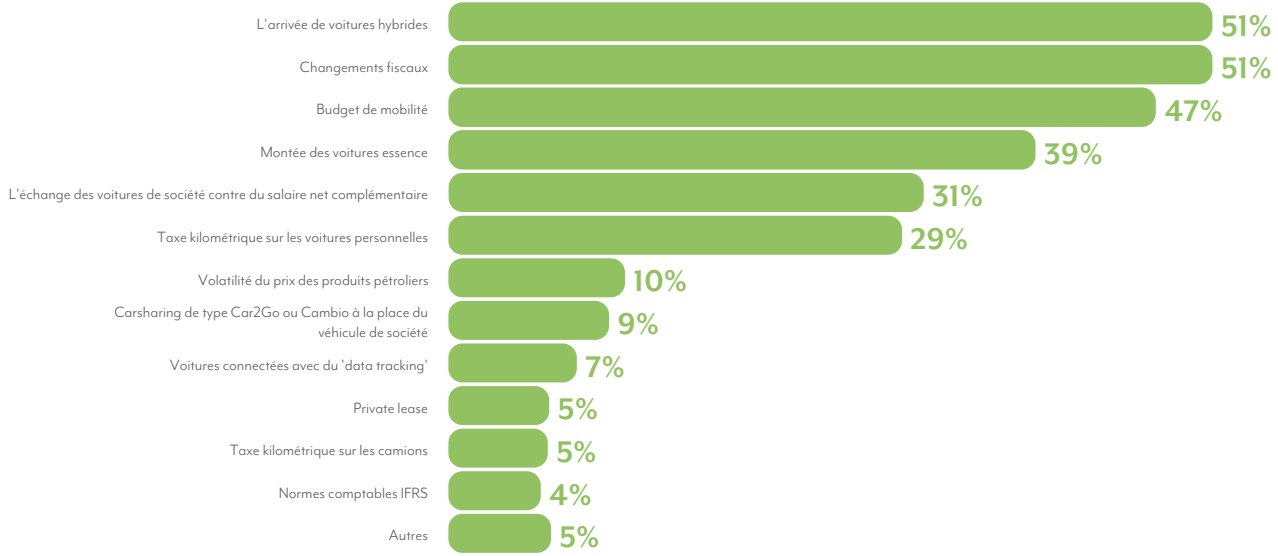
Nous sommes convaincus qu'avec un environnement favorable et une vision claire du futur, les entreprises et travailleurs de nos secteurs prendront ces défis à bras le corps et qu'ils déploieront leurs talents afin de réussir leur transition. C'est la raison pour laquelle nous avons participé à cette enquête : pour leur donner les éléments et informations pour forger cette vision future.

CHOIX DE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ

LES PLUS GRANDS DÉFIS

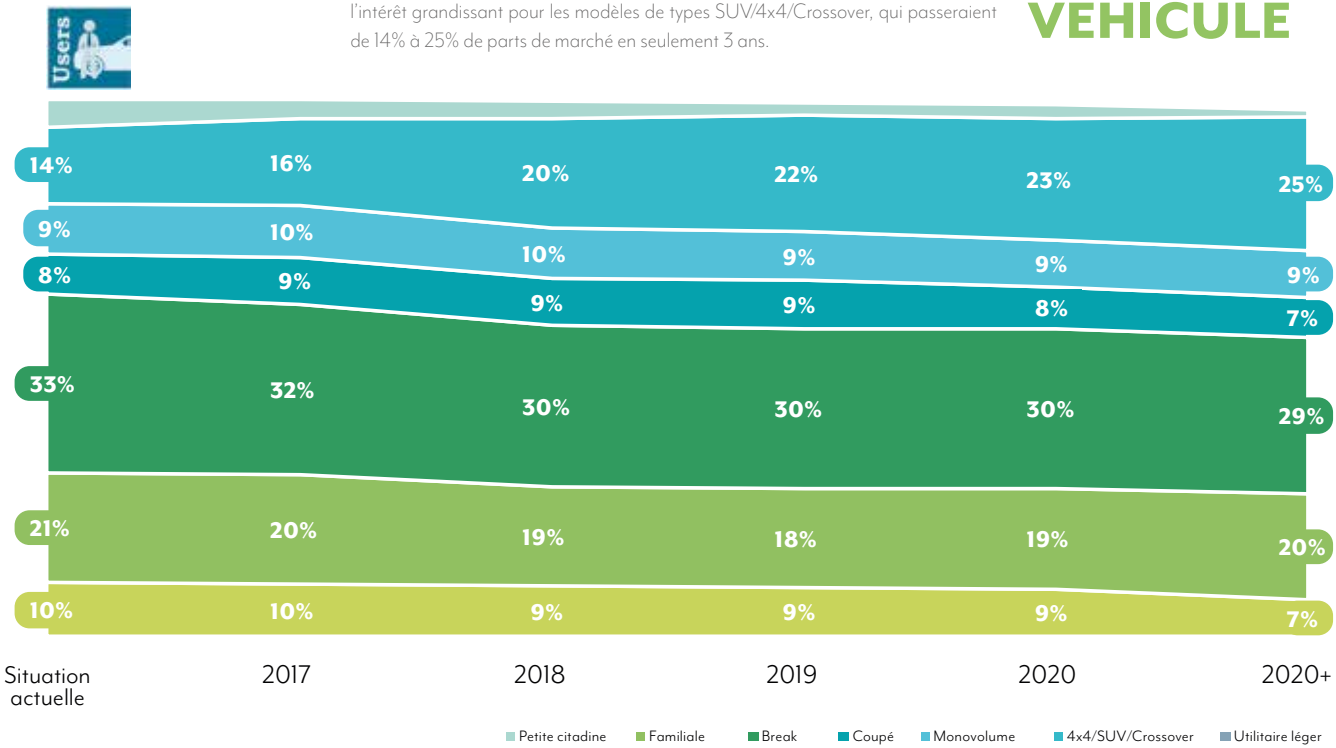
3 grandes préoccupations se dégagent lorsque l'on sonde les fleet managers par rapport aux tendances à court et moyen terme : le basculement du diesel vers d'autres types de motorisations (hybride et essence), le changement de fiscalité et l'introduction d'un budget mobilité.

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



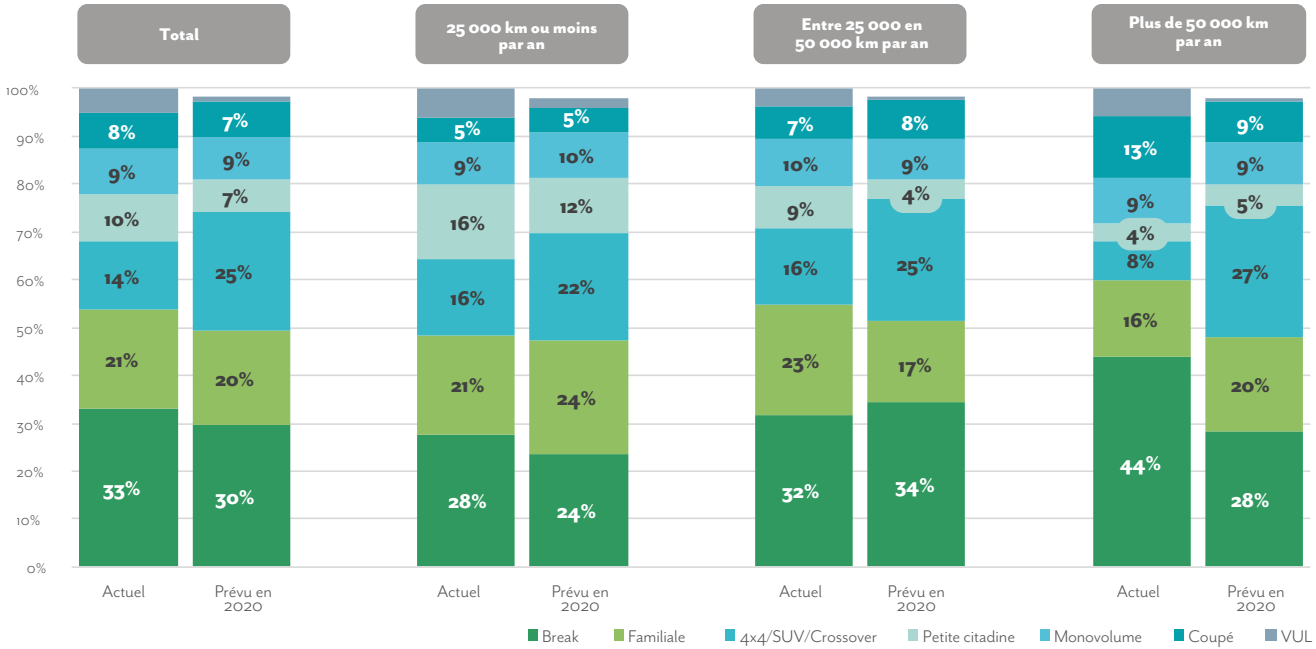
CHOIX DU TYPE DE VÉHICULE

Avec une part de marché de 29% prévue d'ici 2020, le break devrait rester le type de véhicule le plus prisé par les conducteurs de voitures de société en Belgique même s'il devrait accuser une petite perte, tout comme les utilitaires, les citadines et dans une moindre mesure les familiales. Une diminution généralisée qui s'expliquerait par l'intérêt grandissant pour les modèles de types SUV/4x4/Crossover, qui passeraient de 14% à 25% de parts de marché en seulement 3 ans.



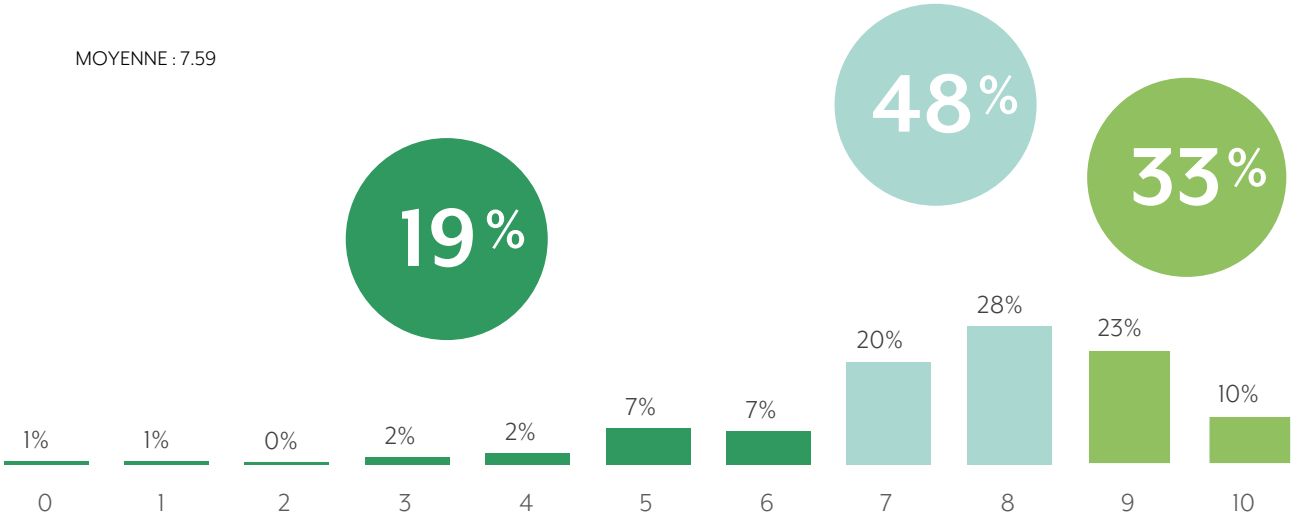
TYPE DE VÉHICULE EN FONCTION DU PROFIL DU CONDUCTEUR

Si l'intérêt pour le SUV augmente chez tous les conducteurs, peu importe le nombre de kilomètres qu'ils parcourent, on note clairement un intérêt plus marqué chez ceux qui roulent plus de 50.000 km/an, au détriment des modèles breaks.



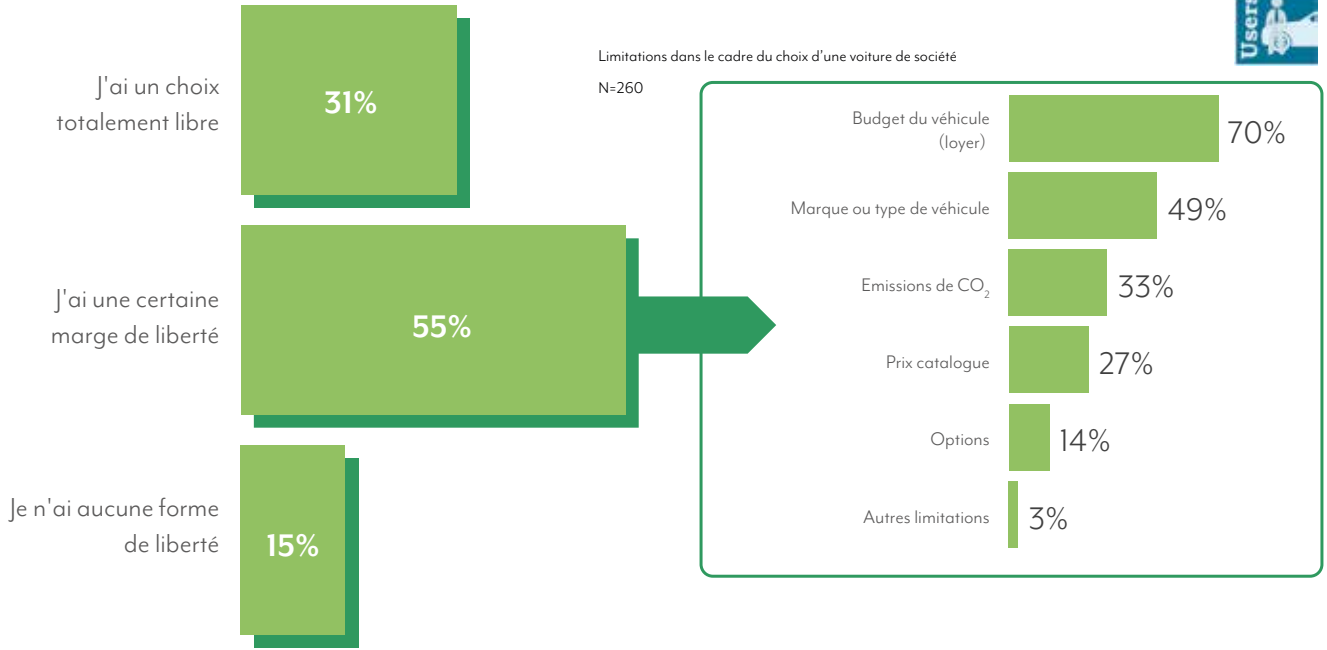
En moyenne, les conducteurs de voitures de société attribuent une note de 7,59/10 concernant la satisfaction vis-à-vis de leur véhicule. Cela peut paraitre peu, mais il faut prendre en compte le fait que l'étude comporte aussi des conducteurs qui n'ont aucune liberté dans le choix de leur véhicule.

SATISFACTION DU VEHICULE



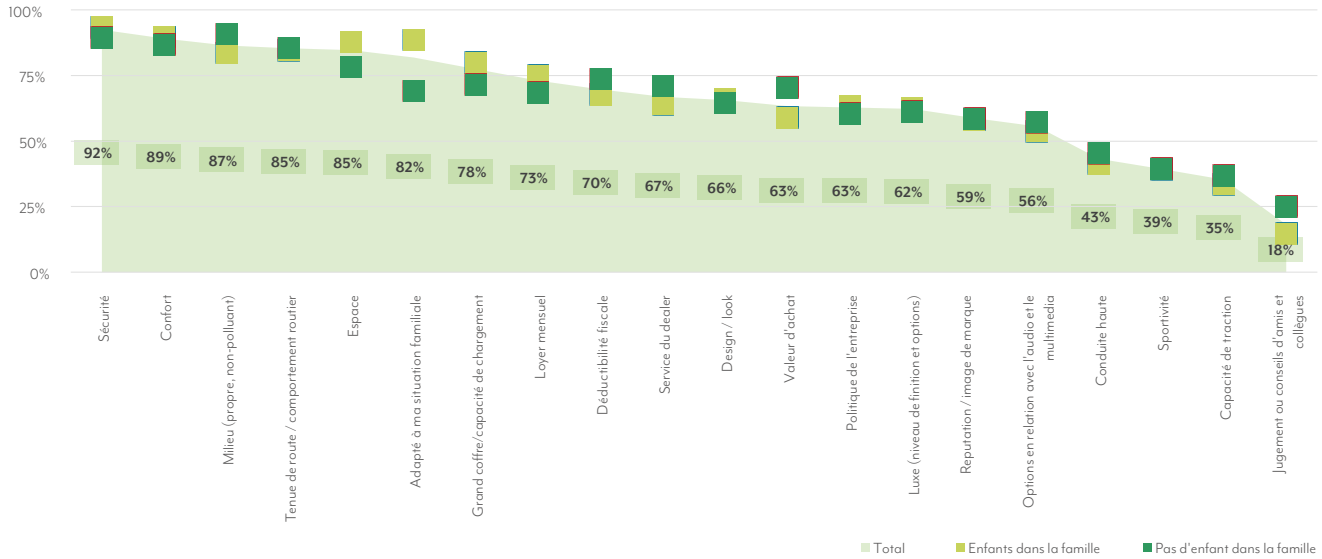
CHOIX DE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ

31% des conducteurs interrogés disposent d'une liberté totale dans le choix de leur véhicule de société. A l'inverse, 15% roulent avec un véhicule totalement imposé. Les 55% restants disposent d'une liberté limitée principalement en fonction d'un budget (70%), en fonction d'une marque ou d'un type de véhicule (49%), du taux d'émissions de CO_2 (33%) ou du prix catalogue (27%).



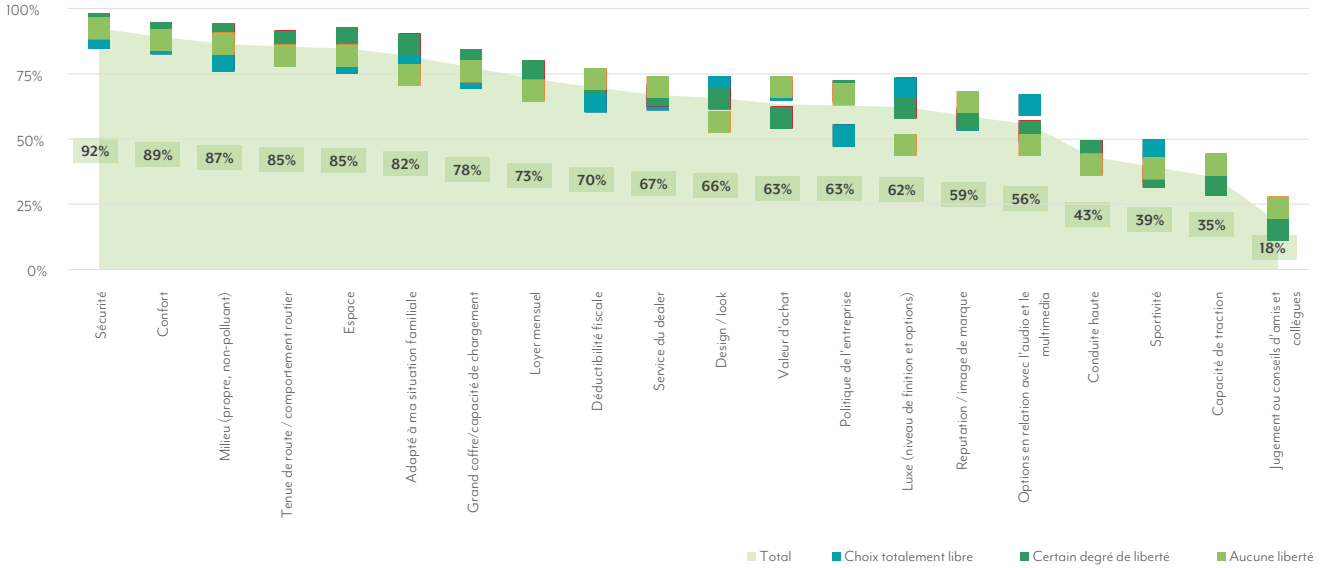
CRITÈRES POUR LE CHOIX DE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ

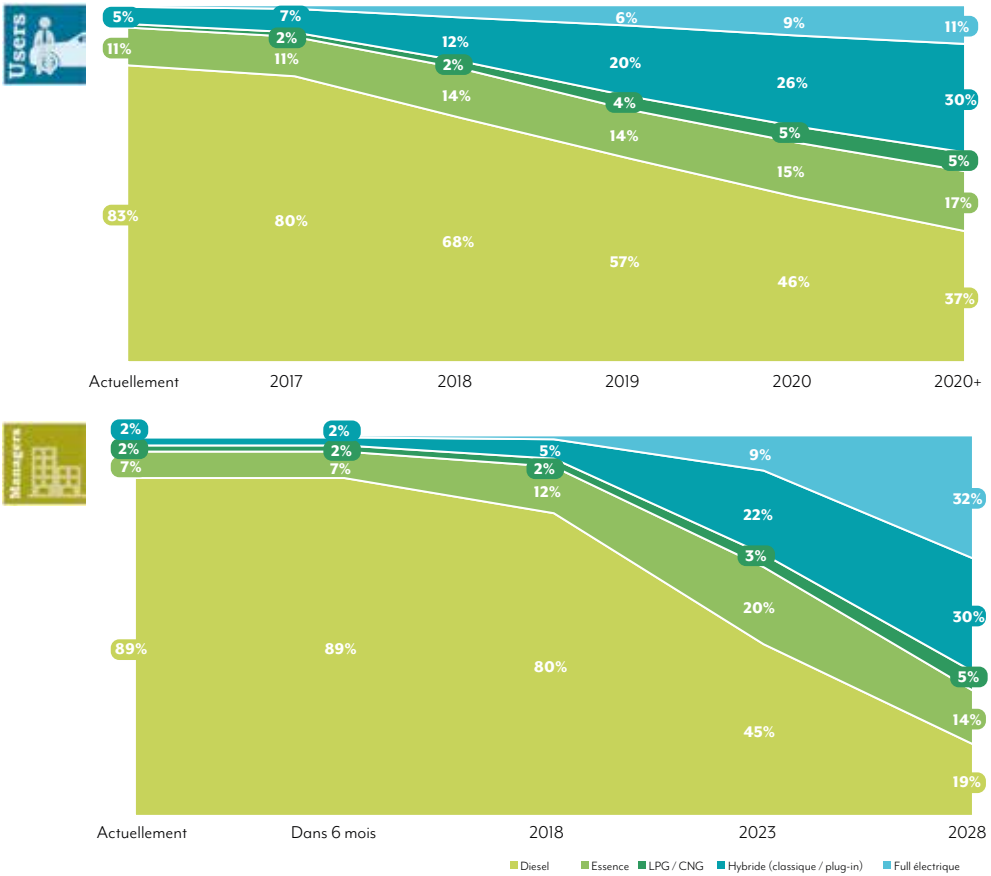
La sécurité arrive en première position des facteurs qui dictent le choix d'une voiture de société, suivie de près par le confort et l'aspect écologique. Le côté luxueux ou la réputation d'une marque ou d'un modèle ont bien moins d'importance. On note toutefois que certains facteurs sont davantage cités chez les conducteurs avec enfants. Par exemple, le fait que le véhicule soit adapté à leur situation ou qu'il dispose d'un plus grand coffre rencontrent davantage d'intérêt chez eux que chez les conducteurs qui n'ont pas d'enfants.



CRITÈRES POUR LE CHOIX DE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ

Le fait que le conducteur ait ou non une certaine liberté dans le choix de son véhicule implique par contre d'autres priorités. Le design du véhicule a par exemple beaucoup moins d'importance pour les conducteurs dont le véhicule est imposé que pour ceux qui ont une totale liberté de choix. A l'inverse, le côté luxueux est plus important pour ceux qui disposent d'une liberté totale, que pour ceux qui roulent dans un modèle imposé par l'entreprise.





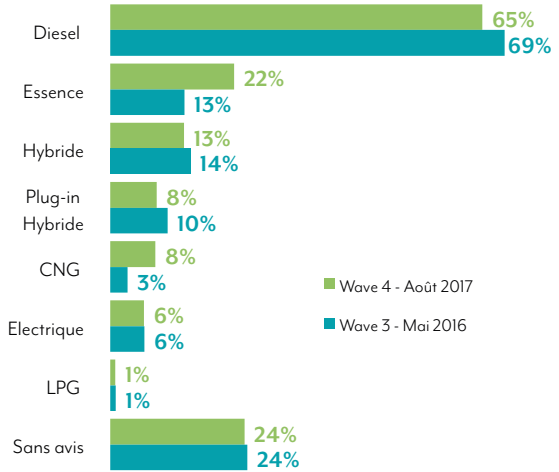
EVOLUTION DES MOTO-RISATIONS

La tendance à la dédiésélisation est claire, pour les conducteurs comme pour les fleet managers. Si aujourd'hui, 83% des conducteurs roulent encore au diesel, ils ne seront plus que 37% à opter pour ce carburant après 2020, selon les résultats de l'enquête. D'après les fleet managers, la part de marché du diesel dans les flottes pourrait même tomber à 19% en 2028. Tout bénéfice pour l'essence qui passerait de 11 à 17% de parts de marché, mais aussi et surtout pour les propulsions alternatives. Le CNG gagnerait un peu du terrain, tout comme les modèles 100% électriques, mais c'est clairement vers les modèles hybrides que les interrogés affirment qu'ils se tourneront à l'avenir.

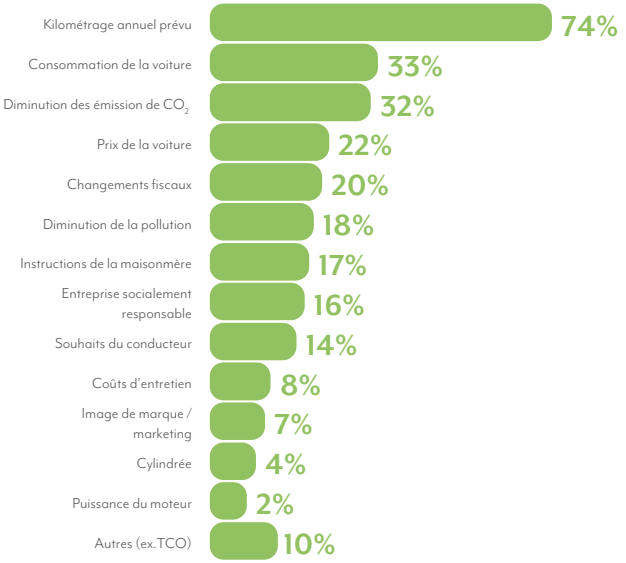
RECOMMANDATIONS MOTORISATIONS

Alors que 69% des fleet managers recommandaient encore le diesel dans notre précédente enquête datant de mai 2016, ils ne sont plus que 65% à le préconiser un peu plus d'un an plus tard. La décrue du diesel s'amorce mais elle sera sans doute progressive. L'essence et le CNG connaissent quant à eux une belle percée dans les intentions des fleet managers.

Quels types de carburants sont recommandés à vos employés ?

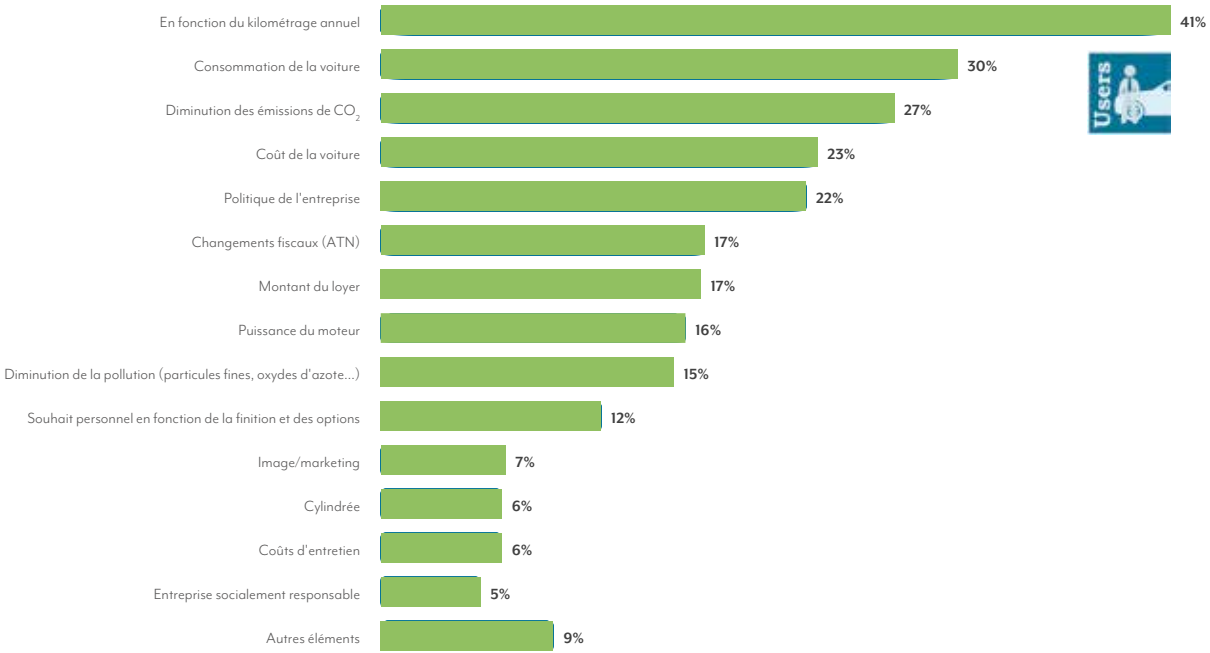


Sur quoi vous basez-vous pour recommander tel type de carburant aux employés ?



CHOIX DU TYPE DE CARBURANT

Quand on demande aux interrogés ce qui les motive dans le choix d'une motorisation, c'est forcément le nombre de kilomètres parcourus par an qui arrive en première position, suivi par la consommation du véhicule et la volonté de réduire leur empreinte écologique. La réduction de la pollution (particules fines, oxydes d'azote) n'arrive par contre que bien plus loin dans leurs préoccupations.



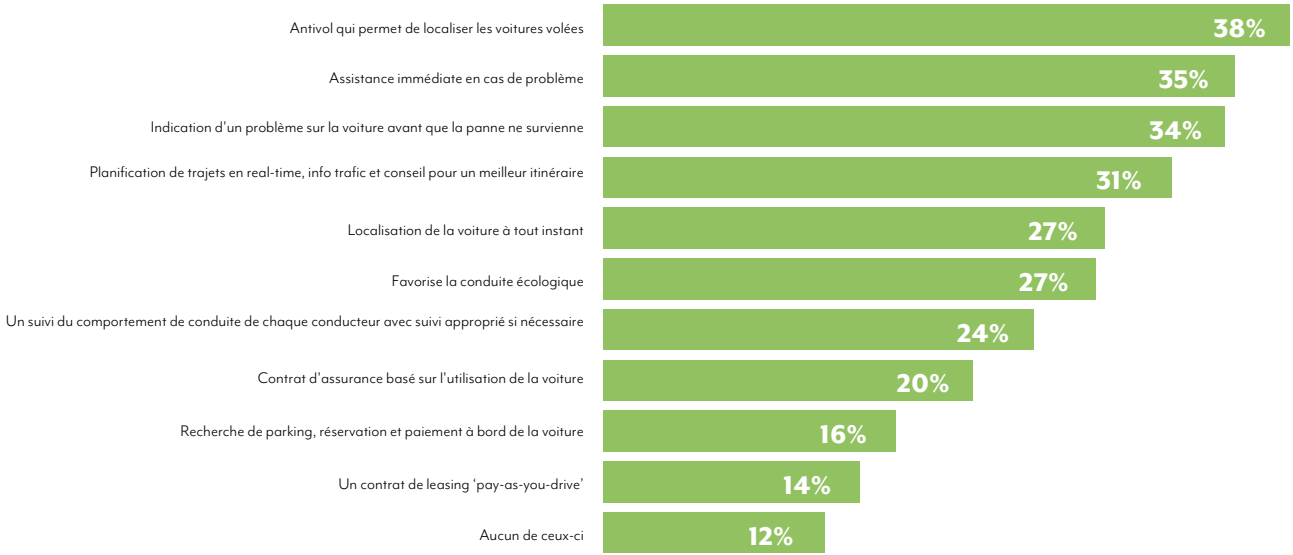
MOTORISATION EN FONCTION DU PROFIL DU CONDUCTEUR

Ce sont tout naturellement les conducteurs qui parcourent plus de 50.000 km/an qui se montrent plus frileux envers l'essence. Mais on note tout de même chez eux un bel intérêt pour les motorisations hybrides (de 6% de parts de marché aujourd'hui à 25% prévues en 2020) et pour l'électrique qui passe de 0 à 10%. Le switch le plus marquant vers l'essence et les propulsions alternatives se situe chez les conducteurs effectuant entre 25 et 50.000 km/an.

CONNECTED CAR

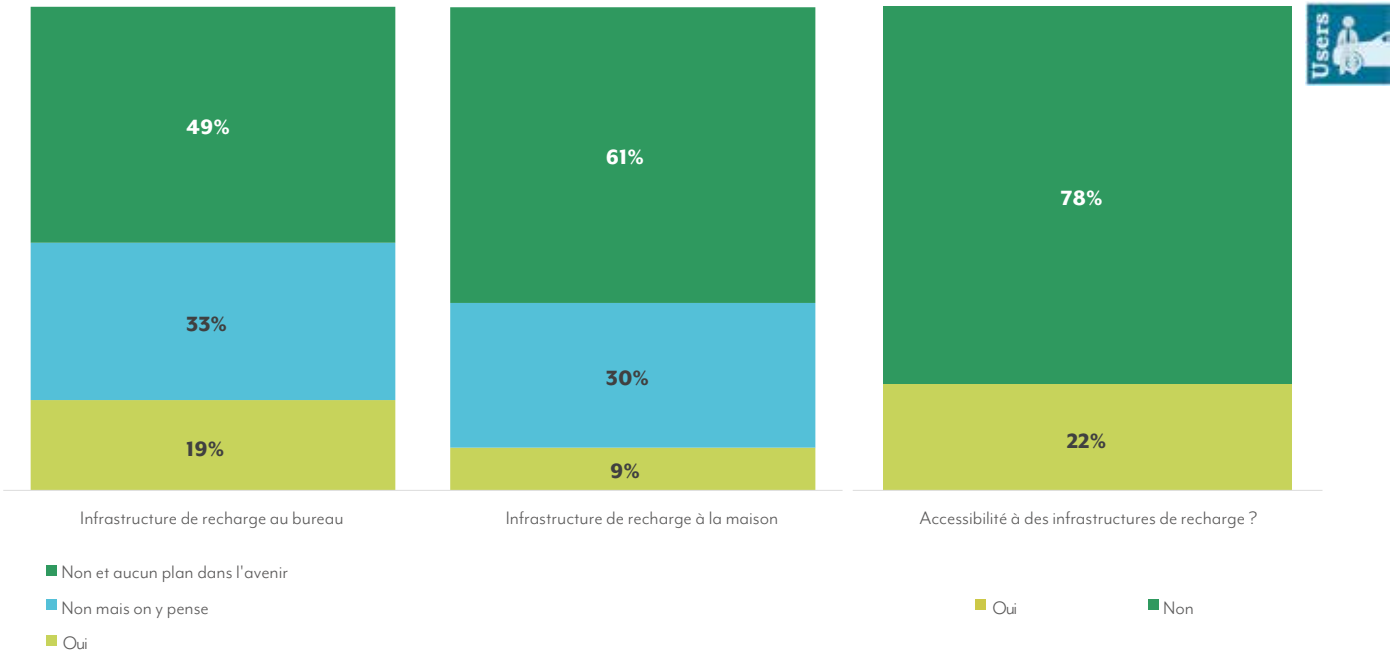
Les innovations technologiques permettant d'offrir des voitures de plus en plus connectées plaisent bien aux fleet managers. Parmi les options le plus intéressantes, la localisation des véhicules volés (38%), l'assistance immédiate en cas de problème (35%) et l'anticipation des éventuelles pannes (34%) composent le tiercé de tête.

Lequel parmi les avantages de la voiture connectée ci-dessous trouvez-vous le plus intéressant ?



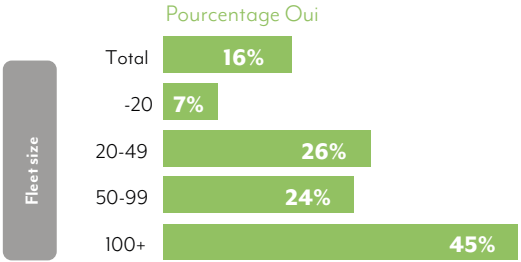
INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

Si l'électrique gagne en intérêt, il faudra évidemment disposer des infrastructures de recharge nécessaires. A ce niveau, on voit que la majorité des conducteurs ne disposent ni d'une borne au travail, ni à domicile. On parle ici bien d'une wallbox et pas simplement d'une prise murale traditionnelle à domicile. Seules 19% des entreprises et 9% des collaborateurs disposent aujourd'hui d'une borne. 33% des entreprises – 52% selon les fleet managers - et 30% des travailleurs planifient néanmoins l'installation d'une borne dans un avenir proche.

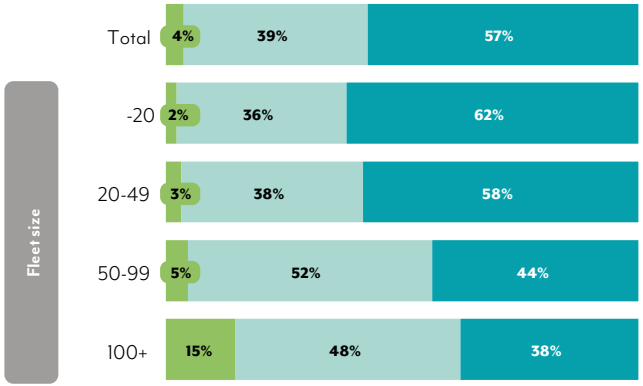


Il y a-t-il des infrastructures de recharges prévues dans l'entreprise pour les véhicules électriques ?

- Non et ça ne fait pas partie des plans futurs
- Non mais ça fait partie des projets futurs



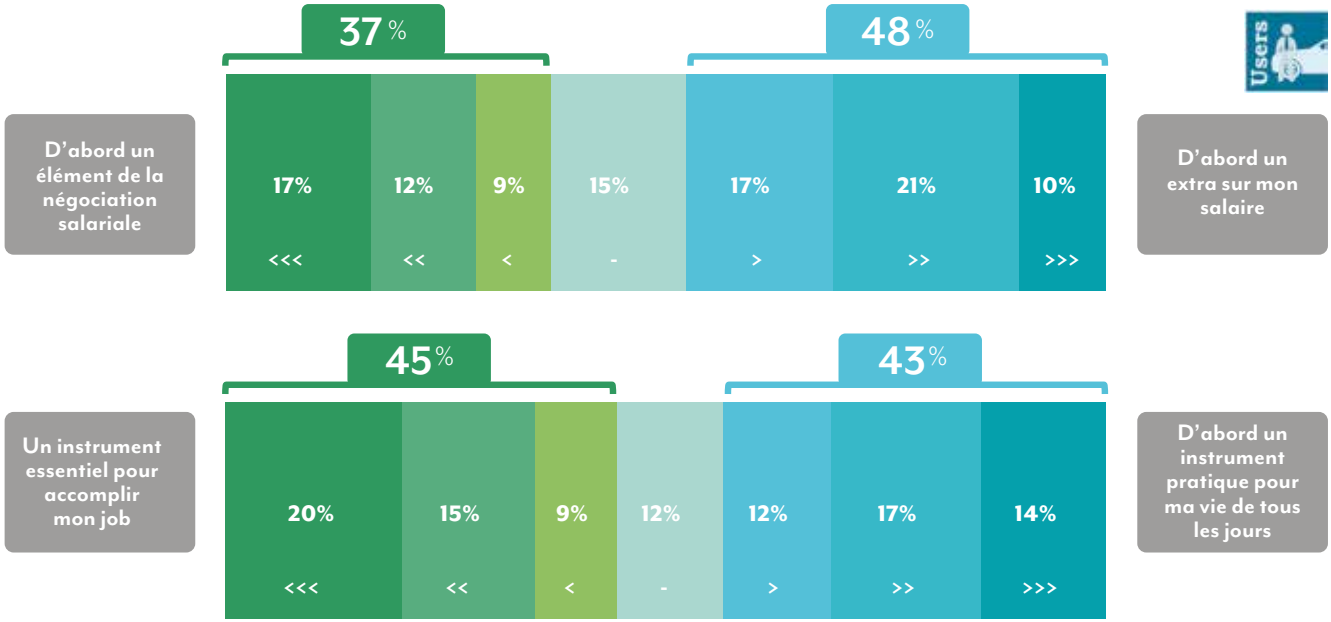
Les coûts à charge de l'entreprise pour l'achat, le placement et l'entretien des points de recharge au domicile d'un employé sont déductibles à concurrence de 120%.
Avez-vous déjà fait cet investissement pour certains de vos travailleurs ?



- Oui
- Non mais ça fait partie de nos projets
- Non et ça ne fait pas partie de nos projets

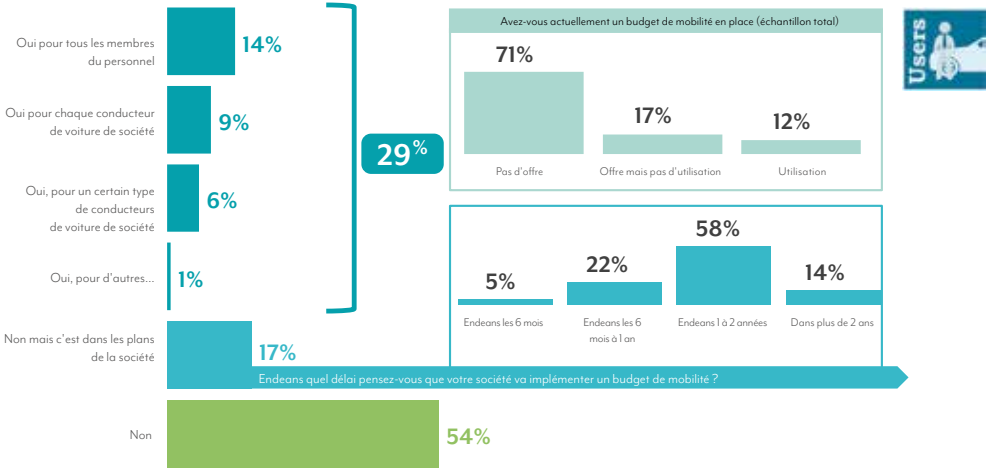
RAPPORT À LA VOITURE DE SOCIÉTÉ

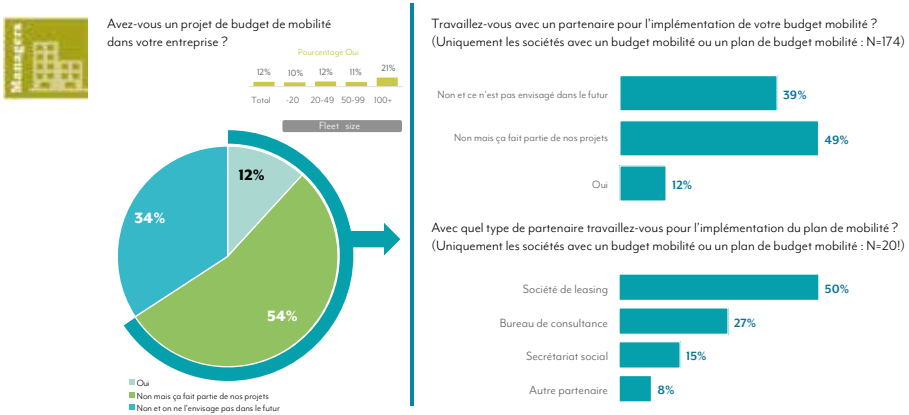
L'étude menée montre que la majorité des conducteurs estiment que leur voiture est principalement un supplément à leur salaire (48%). 37% estiment qu'elle fait intégralement partie de leur salaire. Cependant, 45% des conducteurs interrogés la considèrent d'abord comme un instrument essentiel à leur travail et 43% plutôt comme un instrument essentiel à leur vie quotidienne.



BUDGET DE MOBILITÉ

OFFRE BUDGET DE MOBILITÉ



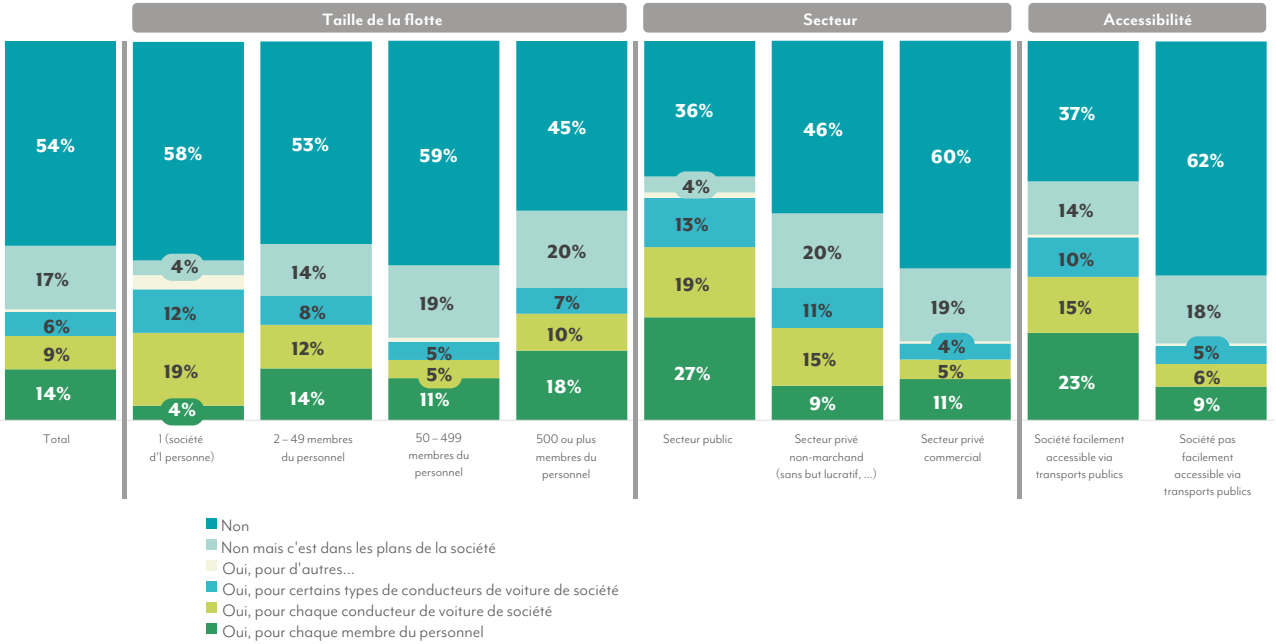


Selon les conducteurs, 54% des collaborateurs interrogés affirment que leur entreprise ne propose pas de budget de mobilité, tandis que 17% annoncent que c'est dans les projets. 29% des entreprises proposent donc déjà un budget de mobilité selon les collaborateurs : 14% l'offrent à l'ensemble du personnel, 9% uniquement à ceux qui disposent d'une voiture de société, 6% à certains conducteurs de voitures de société.

Cependant, l'intérêt pour ce budget de mobilité reste limité puisqu'au sein des 29% d'entreprises où un budget de mobilité est déjà proposé, seuls 12% des collaborateurs affirment en avoir un usage. Même son de cloche du côté des fleet managers où l'on constate que seules 12% des sociétés ont implémenté un plan de mobilité. 54% avouent toutefois y songer sérieusement. La société de leasing se positionne comme le partenaire de prédilection pour la guidance et la mise en place du plan de mobilité.

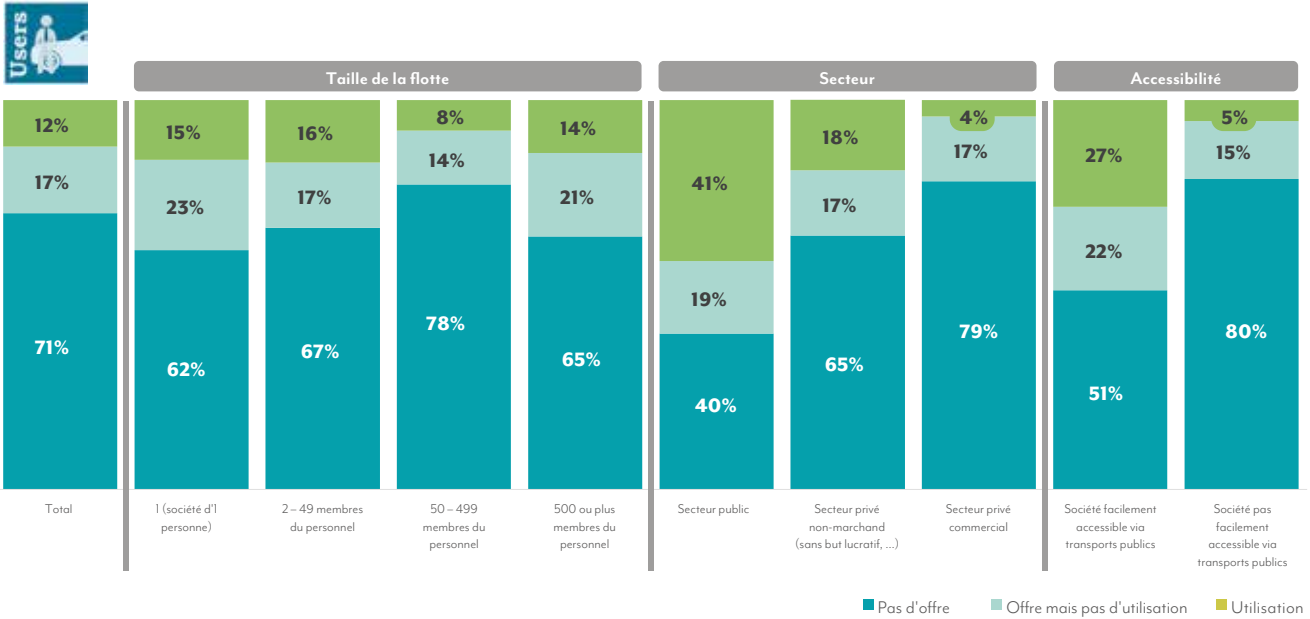
OFFRE BUDGET DE MOBILITÉ

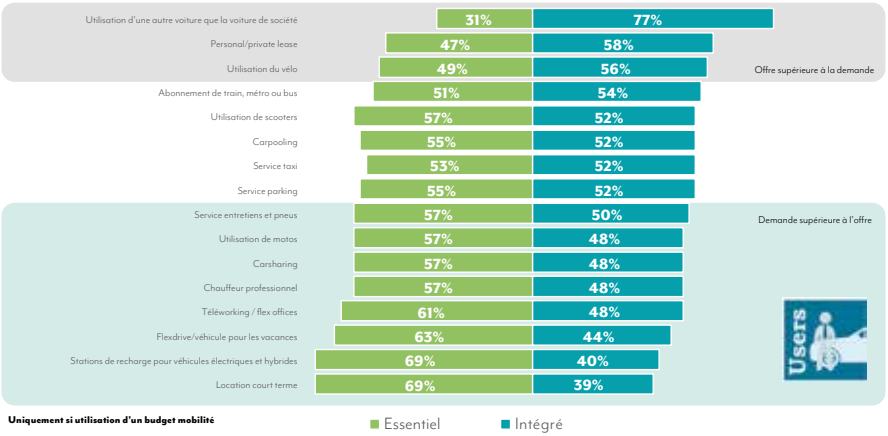
Ce graphique montre que ce sont surtout les grandes structures (plus de 500 personnes) qui proposent déjà un budget de mobilité ou qui prévoient de le faire prochainement. Si on se penche sur les secteurs d'activité, on remarque que le secteur public est le plus en avance à ce niveau puisque 27% des sociétés y proposent déjà un budget de mobilité. Le secteur commercial privé se montre par contre beaucoup moins réceptif au concept. Enfin, ce sont naturellement les entreprises qui sont facilement accessibles par les transports en commun qui ont déjà mis en place une offre de mobilité ou sont en passe de le faire.



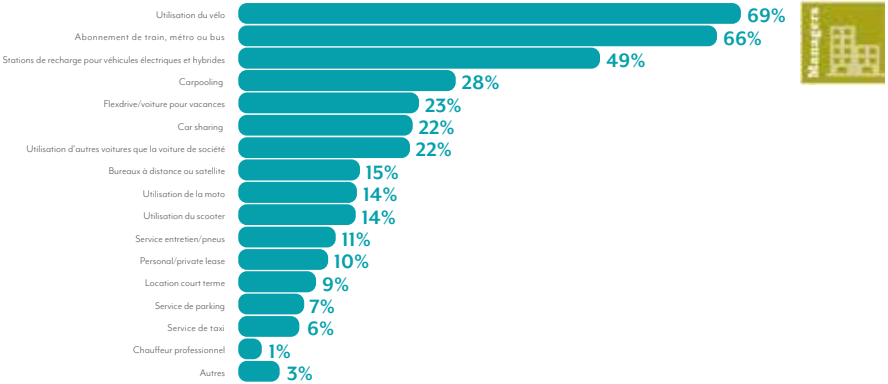
UTILISATION BUDGET DE MOBILITÉ

Le rapport entre l'offre de budget de mobilité et l'usage est par contre assez surprenant. On remarque ainsi que c'est dans les entreprises de 2 à 49 personnes que l'usage du budget de mobilité est le plus élevé (16%), suivi par les entreprises unipersonnelles (15%) et celles de plus de 500 personnes (14%) qui sont pourtant celles qui sont les plus nombreuses à proposer une telle offre.
Là encore, c'est dans le secteur public que l'usage est le plus important (41%) et dans les entreprises où l'accessibilité aux transports en commun est aisée (27%).





Quels services doivent selon vous être prioritairement combinés à la voiture de société dans le cadre d'une approche multimodale ?



COMPOSANTS BUDGET DE MOBILITÉ

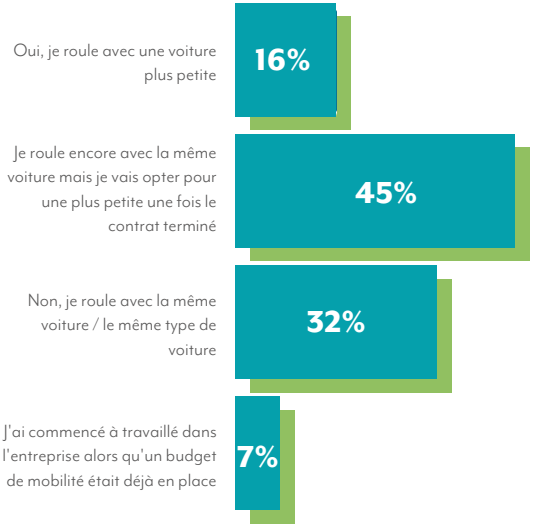
Si le budget mobilité ne rencontre pas toujours le succès escompté, c'est peut-être parce que l'offre ne correspond pas toujours bien à la demande. Ainsi, l'enquête auprès des utilisateurs révèle de grandes différences entre ce que les entreprises proposent comme solutions de mobilité et ce que les employés souhaitent. Par exemple, 77% des entreprises offrent l'usage d'un autre véhicule que le véhicule de société alors qu'ils ne sont que 31% des travailleurs à souhaiter cette solution. A l'inverse, 48% des entreprises offrent du car-sharing tandis qu'ils sont 57% des travailleurs à vouloir l'utiliser. Il en va de même pour les bureaux satellites : seules 48% des entreprises donnent accès à ces infrastructures, mais 61% des collaborateurs estiment que cette solution serait essentielle dans leur offre de mobilité.

Pour les fleet managers, le tableau est limpide. Trois éléments sont indissociables d'une approche multimodale : l'utilisation du vélo (pour 69%), l'abonnement aux transports publics (pour 66%) et la création de stations de recharge pour promouvoir l'électrique ou l'hybride (49%).

IMPACT BUDGET DE MOBILITÉ

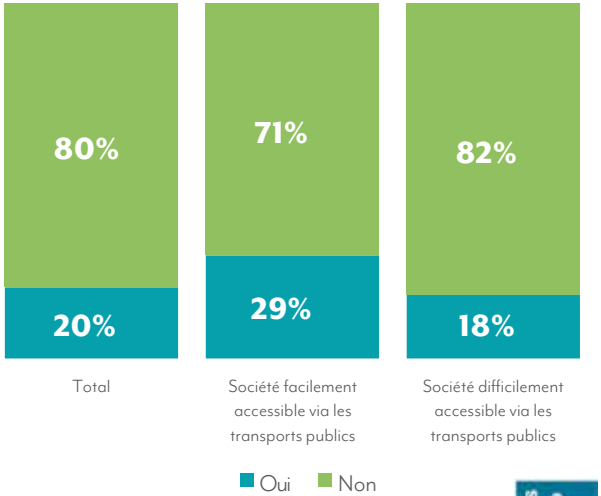
L'introduction d'un budget de mobilité incite-t-elle les collaborateurs à opter pour une voiture plus petite ? Ils sont en tous cas 16% à avoir fait ce choix après l'implémentation d'un budget de mobilité dans leur entreprise et 45% à annoncer être prêt à le faire lorsqu'ils changeront de véhicule.

Avez-vous changé de voiture de société depuis qu'un budget de mobilité a été instauré dans votre société ?



Uniquement si utilisation d'un budget mobilité N=55

Choisiriez-vous une voiture de société plus petite que celle que vous avez si votre société vous proposait un budget mobilité ?

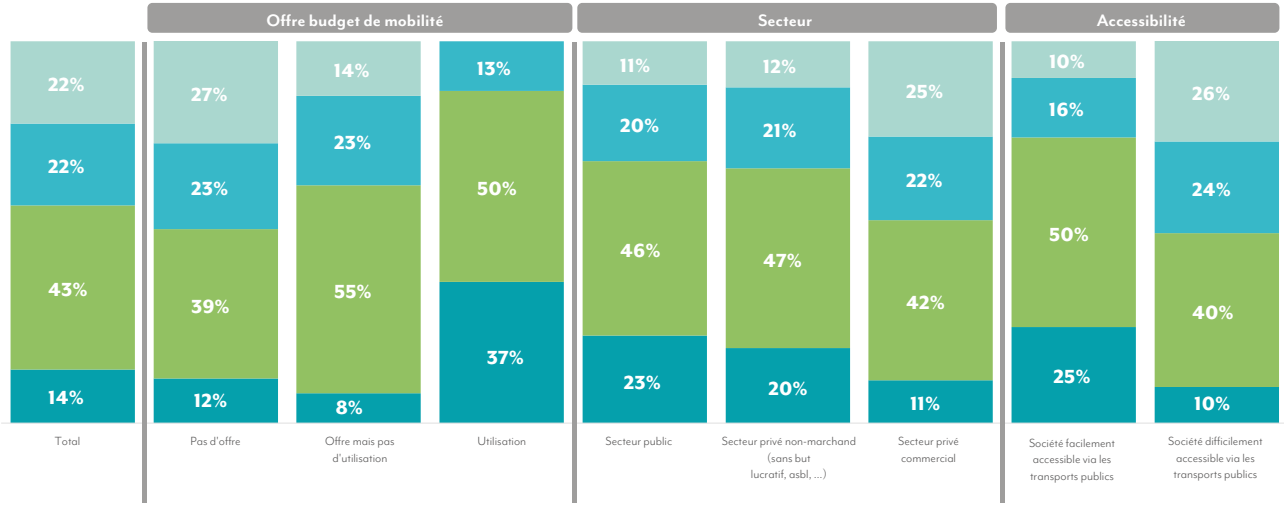


Seulement si aucune offre de budget mobilité N=324

INTÉRÊT BUDGET DE MOBILITÉ

Ce n'est pas parce qu'ils ne font pas usage du budget de mobilité proposé que les collaborateurs n'y sont pas intéressés. Ainsi, parmi ceux dont l'entreprise a mis en place un budget de mobilité mais qui n'en font pas d'usage, 8% se disent très intéressés par l'offre et 55% le sont modérément.
L'intérêt est forcément plus important dans les entreprises qui sont bien desservies par les transports en commun. Et si on se penche sur les secteurs, l'intérêt est important dans le secteur public et le privé non-marchand.

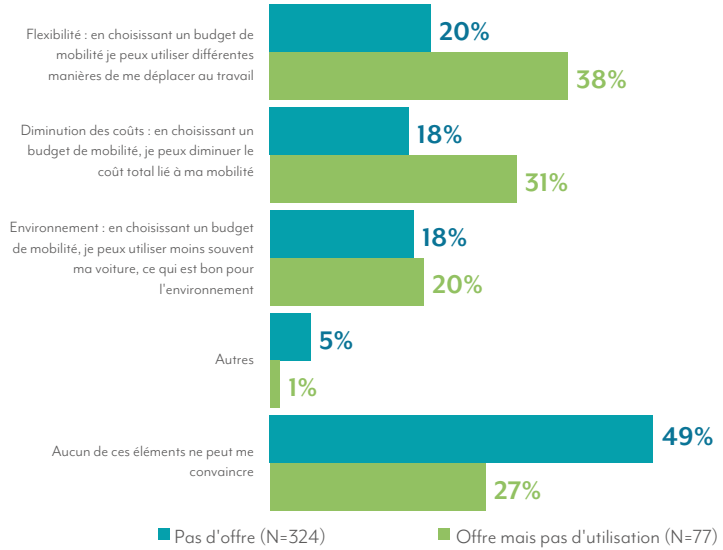
Dans quelle mesure trouvez-vous le budget de mobilité intéressant pour vous ?



INCITANTS BUDGET DE MOBILITÉ

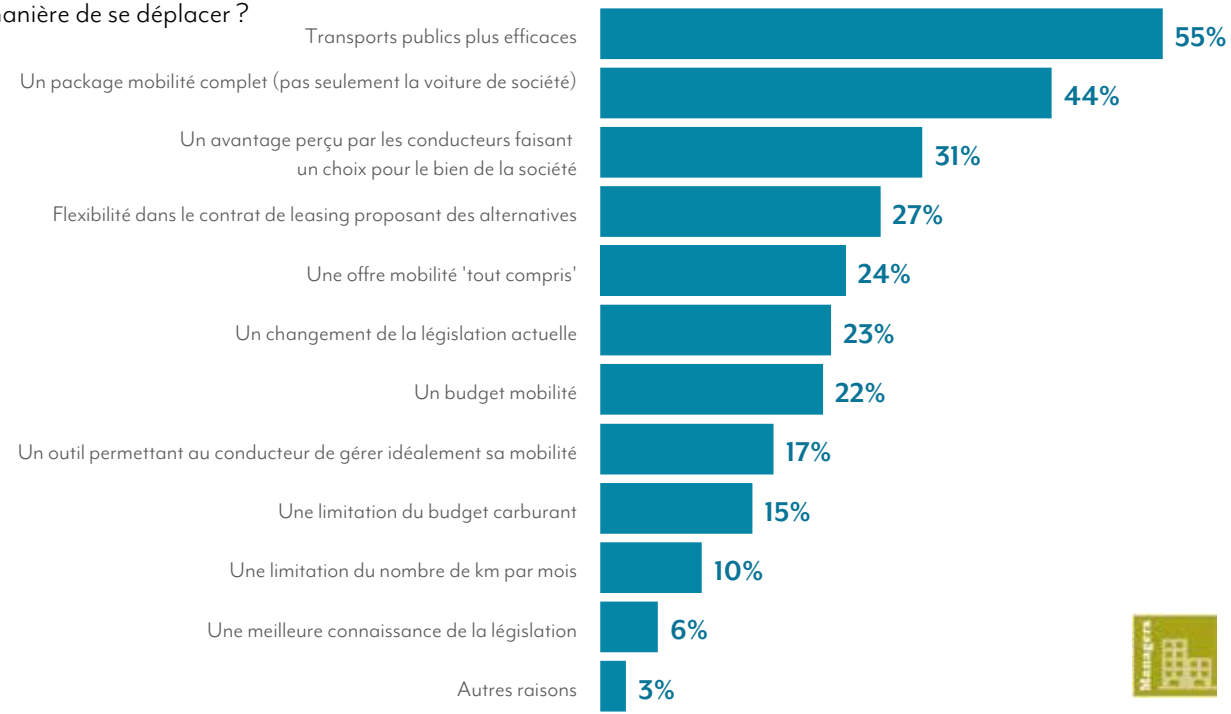
Avec 49% de répondants qui affirment n'avoir aucune motivation à opter pour un budget de mobilité, on se rend compte que les personnes qui ne savent pas vraiment de quoi il s'agit se montrent réticentes à l'idée d'adopter un budget de mobilité.
Parmi les éléments qui motivent à opter pour un budget de mobilité chez les collaborateurs qui ont déjà une offre au sein de leur entreprise mais n'en font pas usage, on retrouve en première position la flexibilité au travail et en seconde, la réduction des coûts de déplacement.

Lequel des éléments suivants vous convaincrait d'opter pour un budget mobilité ?



A entendre les fleet managers, un système de transports en commun plus efficace et une offre de mobilité plus complète pourraient inciter les conducteurs à opter plus massivement pour le budget de mobilité.

Quels sont, à votre avis, les facteurs importants pouvant inciter les conducteurs de voiture de société à changer leur manière de se déplacer ?

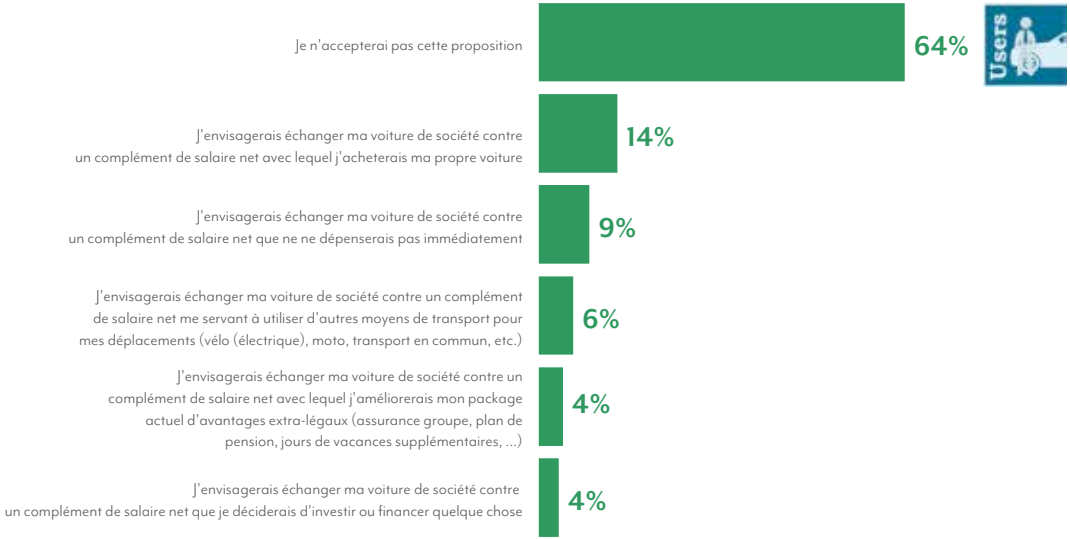


LÉGISLATION

SALAIRE CONTRE VOITURE DE SOCIÉTÉ

Le gouvernement fédéral a mis sur la table une proposition qui offrira aux travailleurs bénéficiant d'une voiture de société, la possibilité de l'échanger contre du salaire net supplémentaire. Le montant sera calculé sur base du prix du véhicule dont ils disposent actuellement.
Pour 64% des collaborateurs répondants, c'est non ! 14% se montrent réceptifs à l'idée, mais achèteront une autre voiture avec le budget récupéré. Proposer du cash en échange de la voiture de société dans l'espoir de réduire le nombre de voitures sur nos routes semble être peine perdue...

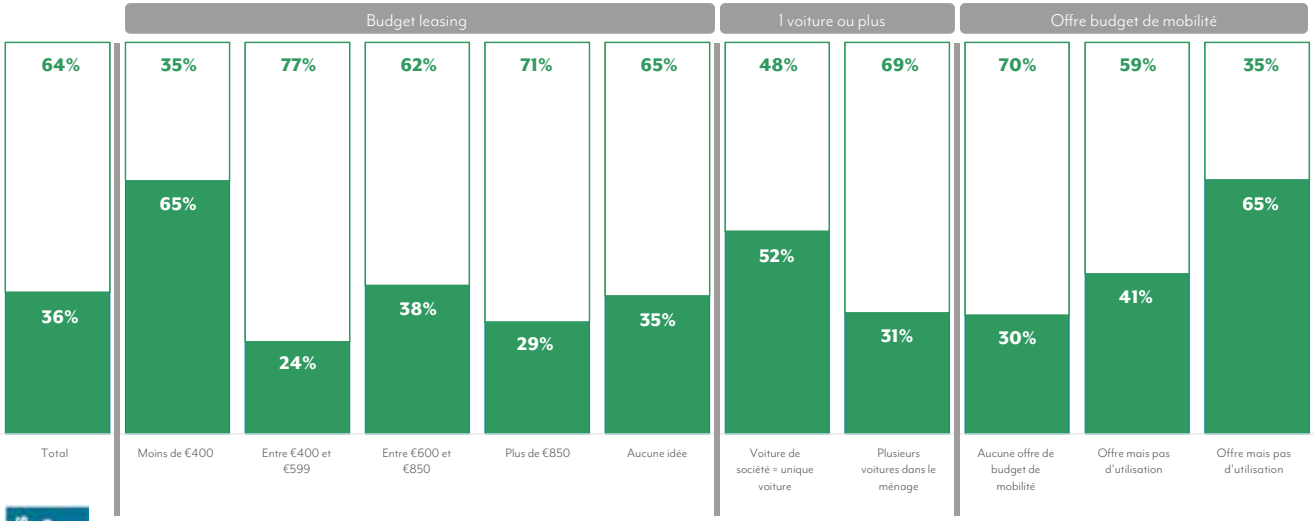
Comme vous le savez sans doute, il existe une proposition du gouvernement fédéral devant permettre aux conducteurs d'échanger leur voiture de société et leur carte carburant contre du salaire net complémentaire. Quel choix feriez-vous si cette proposition se matérialisait ?



SALAIRE CONTRE VOITURE DE SOCIÉTÉ

Etonnamment, ce sont les employés qui bénéficieraient d'un budget sous la barre des 400€ qui seraient prêts à échanger leur véhicule contre de l'argent cash. Mais 35% des répondants ne savent pas encore se prononcer sur la question, preuve que le dilemme est de taille.

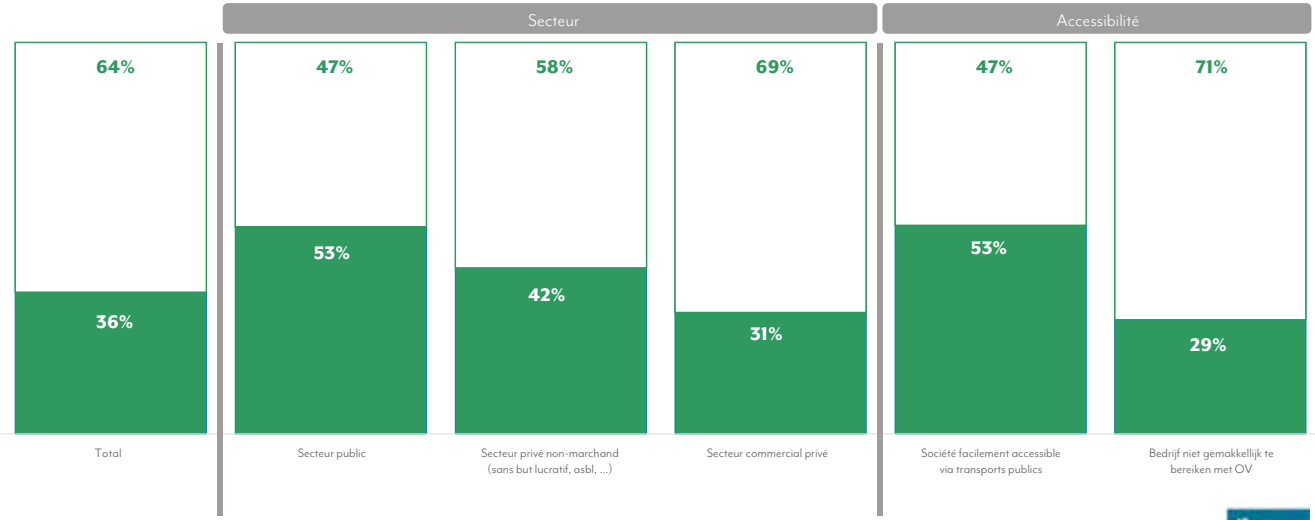
Comme vous le savez sans doute, il existe une proposition du gouvernement fédéral devant permettre aux conducteurs d'échanger leur voiture de société et leur carte carburant contre du salaire net complémentaire. Quel choix feriez-vous si cette proposition se matérialisait ?



Là encore, le secteur public se montre le plus réceptif puisque 53% des employés du domaine public accepteraient d'échanger leur voiture contre du cash, contre seulement 31% des travailleurs du secteur privé commercial et 42% du secteur privé non-marchand.

SALAIRE CONTRE VOITURE DE SOCIÉTÉ

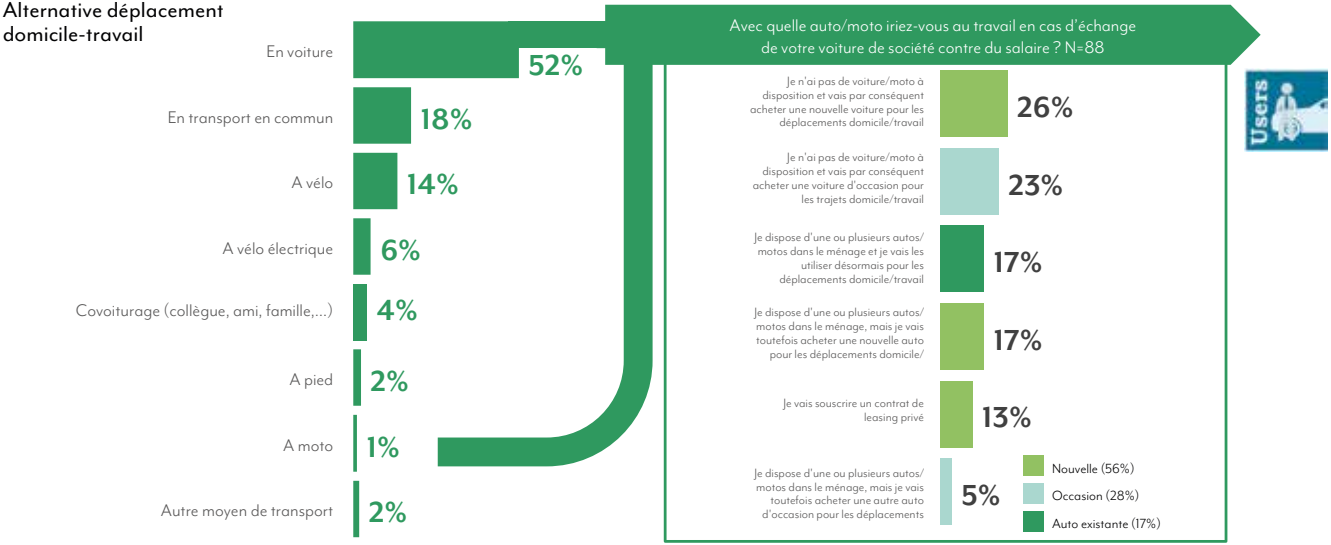
Comme vous le savez sans doute, il existe une proposition du gouvernement fédéral devant permettre aux conducteurs d'échanger leur voiture de société et leur carte carburant contre du salaire net complémentaire. Quel choix feriez-vous si cette proposition se matérialisait ?



SALAIRE CONTRE VOITURE DE SOCIÉTÉ

Quand on demande aux collaborateurs qui sont prêts à échanger leur voiture de société actuelle contre du salaire net avec quel moyen ils effectueraient alors leurs trajets domicile/lieu de travail, 52% répondent... avec une voiture ! 56% d'entre eux profiteraient en effet de ce budget cash pour acheter une voiture neuve, 28% acquerraient une voiture d'occasion et seuls 17% utiliseraient une autre voiture existante dans le ménage.
Les transports publics arrivent en seconde position des solutions privilégiées, suivis du vélo et du covoiturage.

Quelle solution de transport privilégiée utiliseriez-vous pour vous rendre au travail si vous aviez échangé votre voiture de société contre un salaire complémentaire ? Les coûts sont ici pris en charge en partie ou totalement par votre employeur.

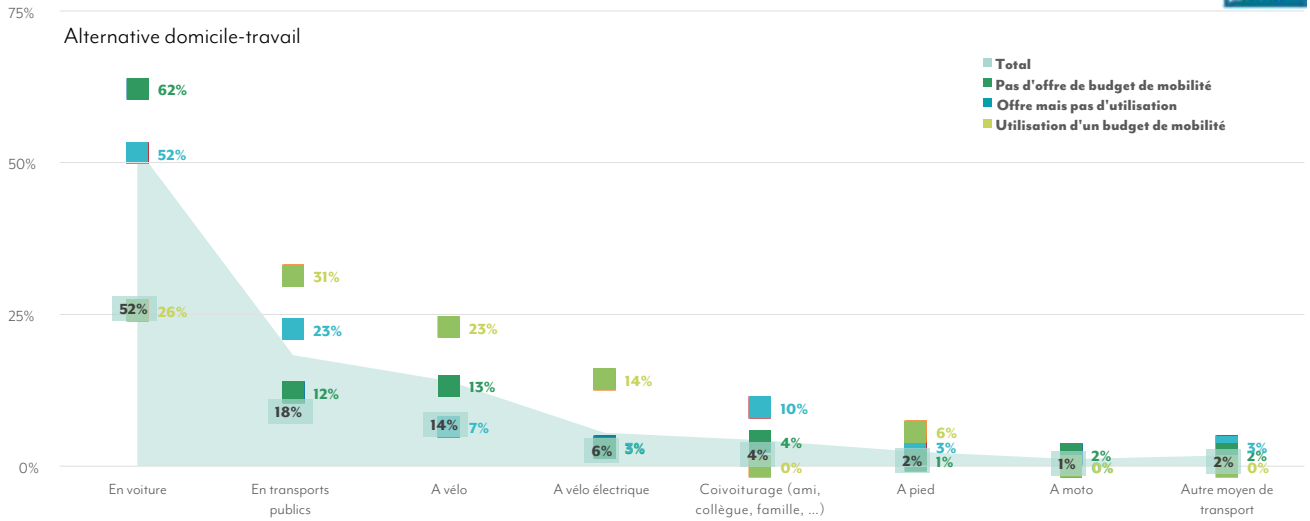


Uniquement si l'échange de la voiture pour un salaire complémentaire est envisagé: N=164

SALAIRE CONTRE VOITURE DE SOCIÉTÉ

La proposition d'un budget de mobilité implique évidemment un comportement différent chez les employés. Parmi les conducteurs qui se disent prêts à échanger leur voiture de société contre du salaire net supplémentaire, ceux qui disposent d'un budget de mobilité privilégient des alternatives comme les transports en commun, le vélo ou le vélo électrique pour se rendre au travail. Tandis que ceux qui n'ont pas accès à un budget de mobilité restent encore très attachés à la voiture.

Quelle solution de transport privilégiée utiliseriez-vous pour vous rendre au travail si vous aviez échangé votre voiture de société contre un salaire complémentaire ? Les coûts sont ici pris en charge en partie ou totalement par votre employeur.

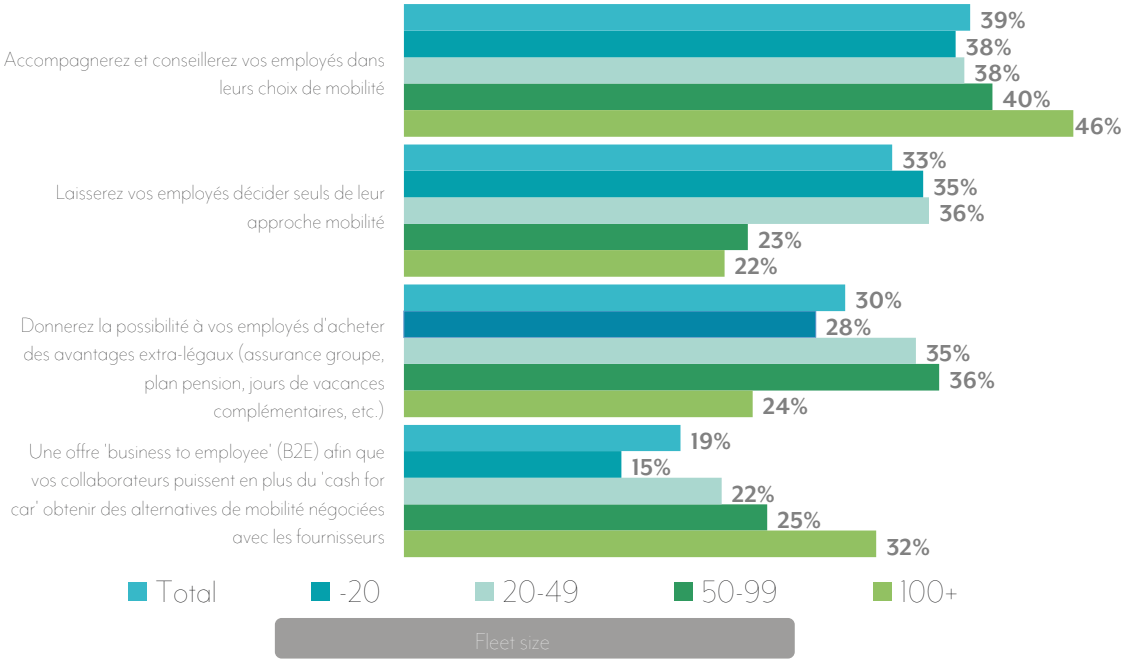


Uniquement si l'échange de la voiture pour un salaire complémentaire est envisagé : N=164

SALAIRE CONTRE VOITURE DE SOCIÉTÉ

Lorsqu'on pose la question aux fleet managers de savoir s'ils se disent prêts à guider les employés ayant opté pour un système de 'cash for car', la plupart d'entre eux répondent de manière affirmative. Cette tendance est d'autant plus perceptible que la société est importante. Ils semblent aussi que les sociétés sont prêtes à élargir leur offre en termes d'avantages extra-légaux 'échangeables' contre ce complément de cash.

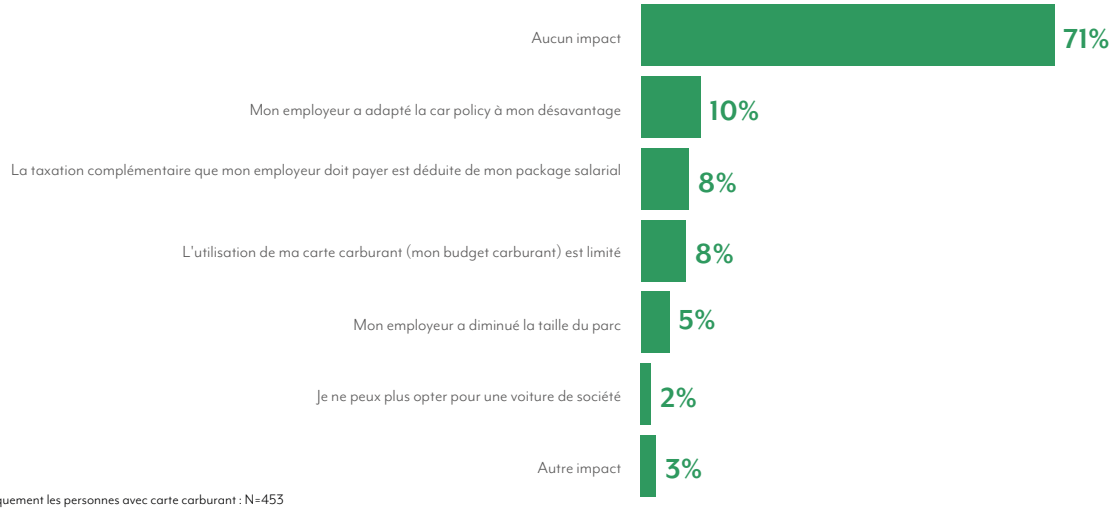
Si vous proposez du 'cash for car' à vos conducteurs de voiture de société, alors vous... :



TAXE CARTE CARBURANT

Fin 2016, le gouvernement fédéral a décidé de taxer les employeurs sur les cartes-carburant qu'ils mettent à disposition de leurs collaborateurs via une augmentation de 17 à 40% des dépenses rejetées sur l'avantage de toute nature des voitures de société. 29% des conducteurs ayant répondu à l'enquête affirment que leur employeur a répercuté cette taxation supplémentaire sur leur salaire d'une façon ou d'une autre. Pour 10% des cas, il s'agit d'une adaptation de la car-policy au désavantage du travailleur, pour 16%, cette taxation a été répercutée sur le salaire ou leur budget carburant a été limité en conséquence.

Comme vous le savez sans doute, le gouvernement fédéral a décidé fin de l'année dernière de taxer les employeurs attribuant une carte carburant à leurs employés en rehaussant de 17% à 40% la contribution de l'employeur sur l'avantage de toute nature.
Quel impact cette mesure a-t-elle eu sur vous concrètement ?

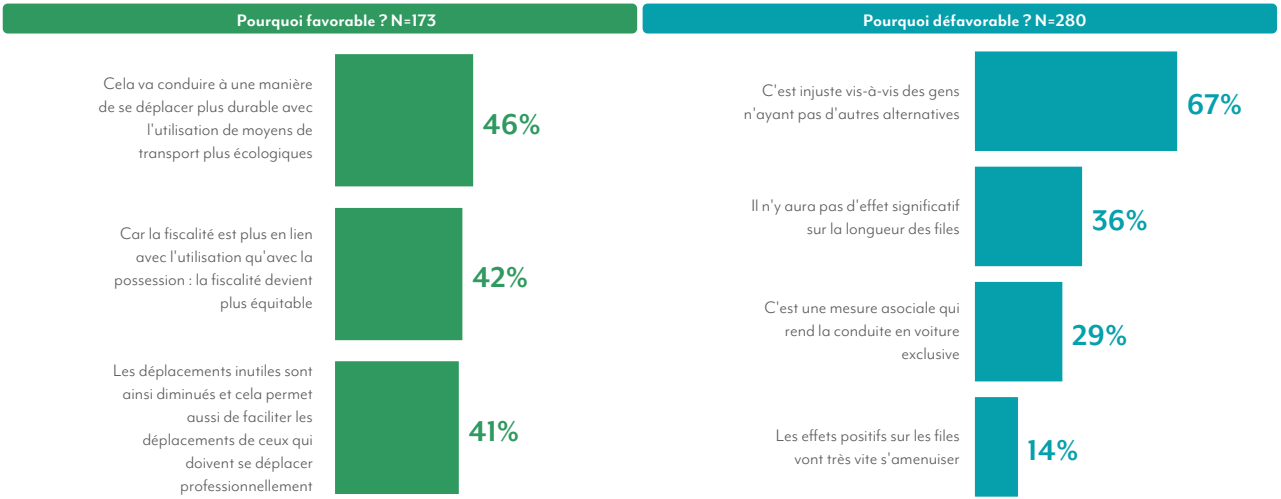


Uniquement les personnes avec carte carburant : N=453

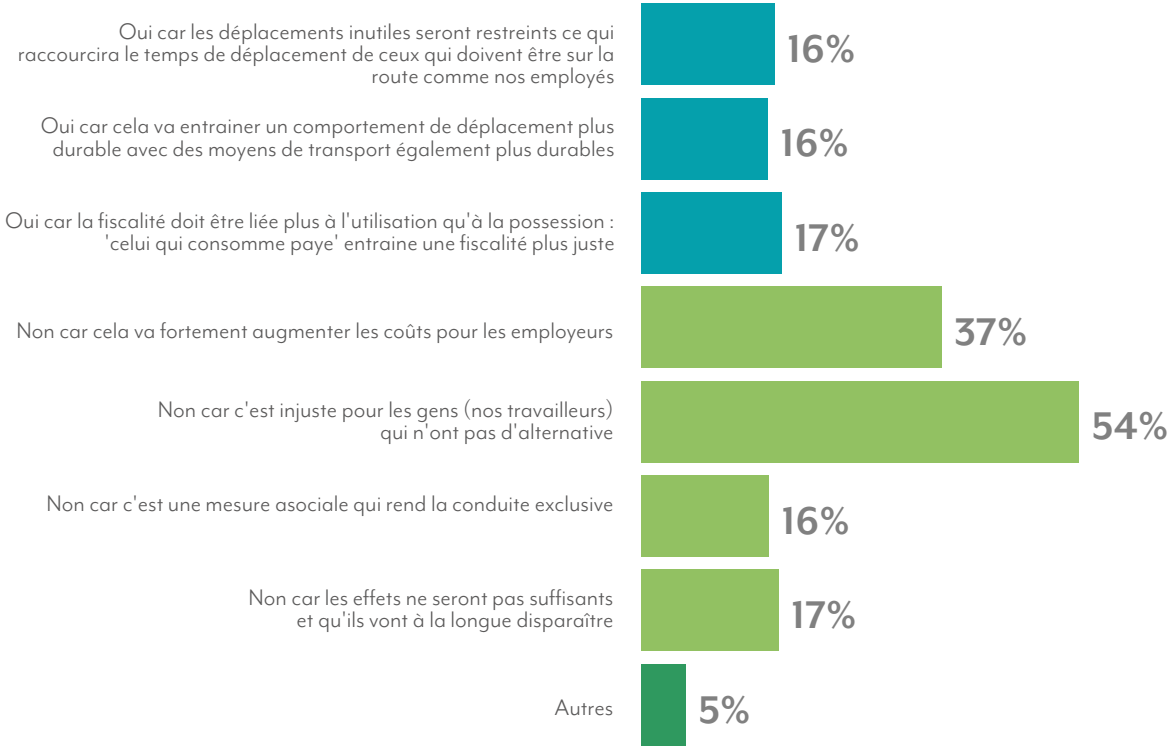
TAXE KILOMÉTRIQUE

L'idée d'une taxe au kilomètre a beaucoup été évoquée ces derniers temps dans les médias par des experts. Celle-ci remplacerait la taxation actuelle des véhicules et serait calculée sur base des kilomètres parcourus, du lieu d'habitation et des horaires de déplacements. La majorité des conducteurs répondants (280 sur 453 participants à l'enquête) se disent défavorables à cette proposition, avec pour raison principale qu'ils estiment la mesure injuste pour les personnes qui n'ont d'autre choix que d'emprunter leur véhicule.
L'écho est absolument similaire chez les fleet managers qui estiment à 54% que cette mesure pénaliserait les employés n'ayant d'autre alternative que la voiture.

Afin de réduire les files, certains experts proposent l'implémentation d'un prélèvement kilométrique intelligent où l'utilisateur paierait un montant selon le nombre de km parcourus, selon l'endroit, selon le type de route et le moment du déplacement.
Pourquoit êtes-vous favorable à cette approche ?
Pourquoi êtes-vous défavorable à cette approche ?



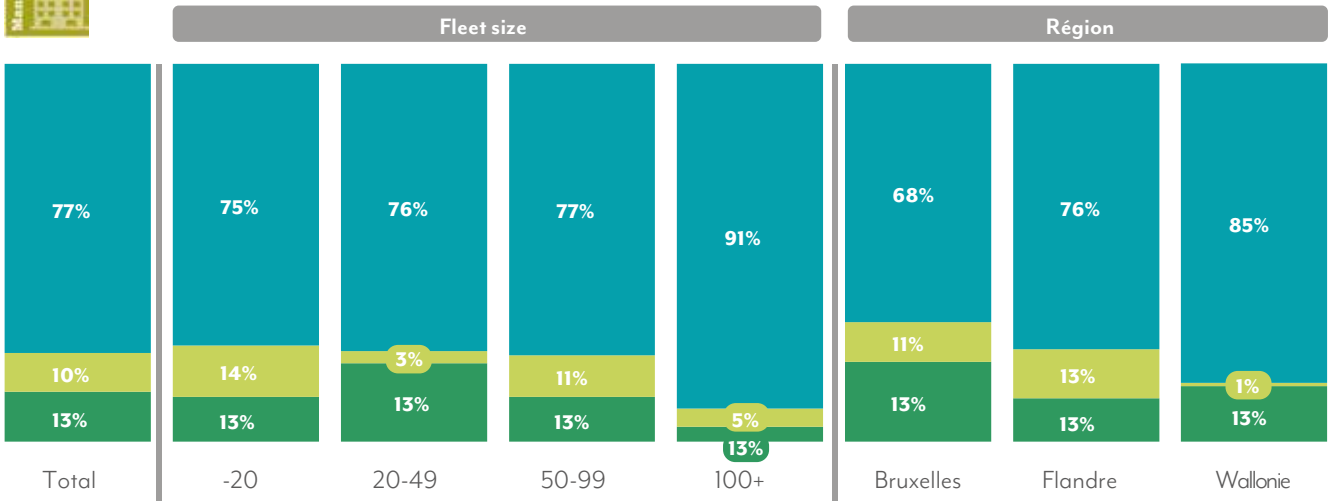
Afin de réduire les files, certains experts proposent l'implémentation d'un prélèvement kilométrique intelligent où l'utilisateur paierait un montant selon le nombre de km parcourus, selon l'endroit, selon le type de route et le moment du déplacement. L'actuelle taxe de circulation et TMC disparaîtraient. Y êtes-vous favorable ?



LIMITATION KILOMÉTRIQUE

Limiter le nombre de kilomètres parcourus semble être la méthode la plus radicale pour diminuer l'empreinte écologique dus aux gaz nocifs émis par les motorisations thermiques. On remarque toutefois que plus de 8 fleet managers sur 10 expliquent que cette démarche n'est absolument pas envisageable dans leur entreprise. Cette constatation est d'autant plus réelle dans les sociétés de plus de 100 personnes et localisées en Wallonie.

Pensez-vous diminuer le kilométrage annuel de vos employés avec la voiture de société afin de diminuer l'impact écologique ?

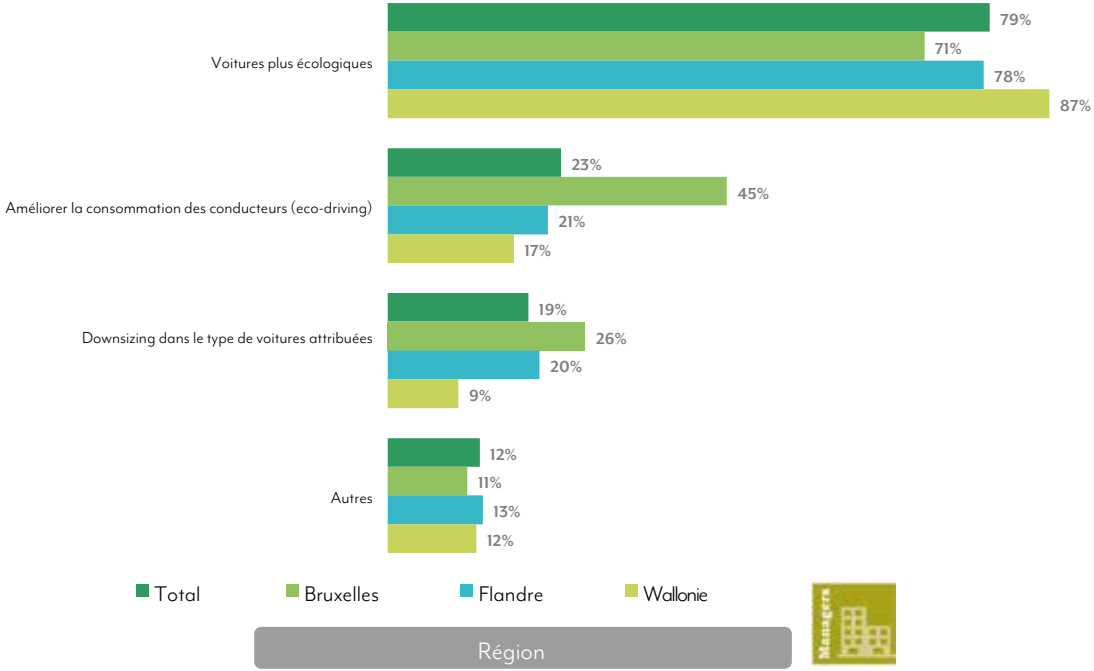


- Non, ce n'est pas envisageable dans notre société
- Oui
- C'est déjà le cas dans la car policy

RÉDUCTION DES COÛTS

A la question de savoir quelle est la meilleure manière de réduire les coûts liés à la flotte, les fleet managers dans leur grande majorité (79% au total) pensent que cela se fera au travers de l'intégration de voitures plus écologiques. Le deuxième critère essential à leur yeux pour parvenir à une réduction des coûts est l'amélioration de la manière de conduire de employés (eco-driving). Assez curieusement, le 'downsizing' des modèles proposés n'arrive qu'en 3e position.

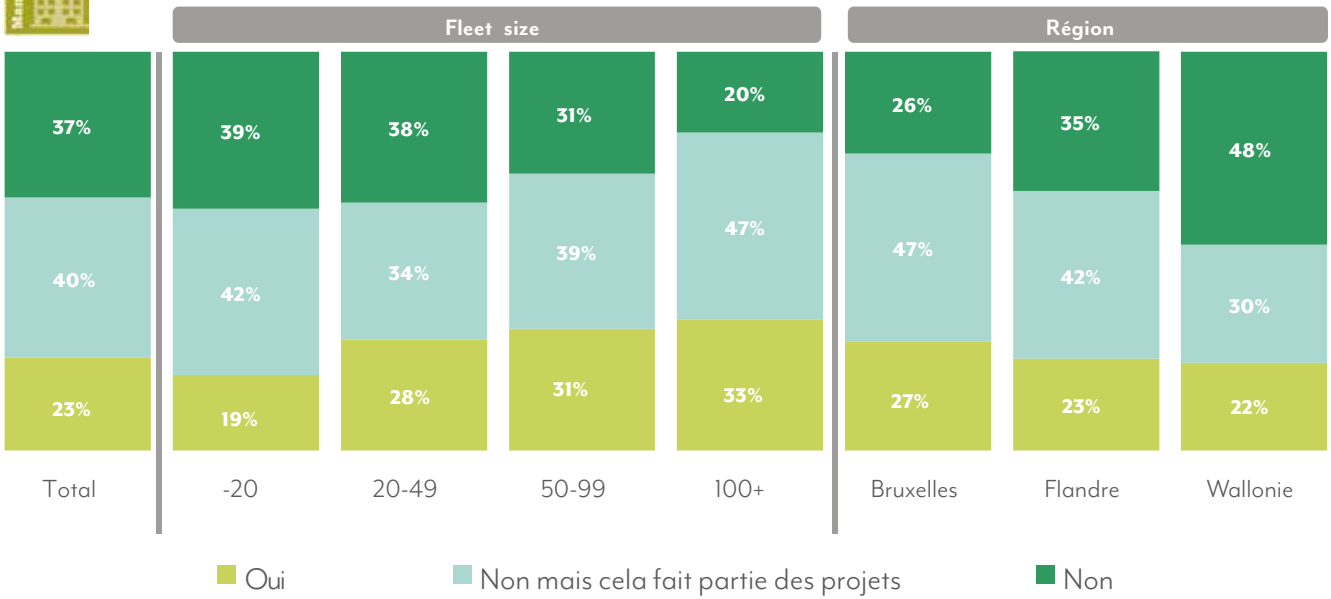
Comment souhaitez-vous diminuer les coûts de votre flotte dans le futur ?



FISCALITÉ ET IMPACT SUR LA GESTION DE FLOTTE

Pour la majorité des fleet managers sondés, les récents changements en matière de fiscalité ont eu un impact dans la manière de gérer la flotte. Cette tendance est d'autant plus perceptible que l'on se trouve dans une société de plus de 100 véhicules et située en région bruxelloise.

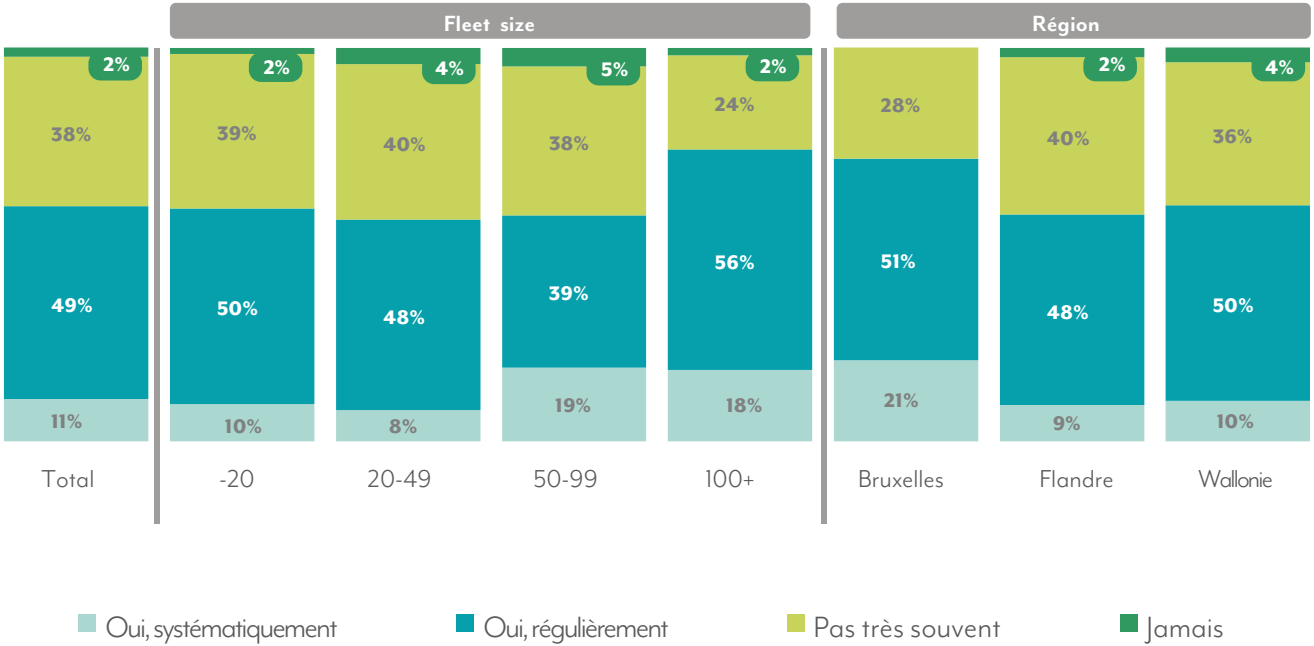
Avez-vous, en fonction des changements législatifs, changé votre manière de gérer la flotte ?



IMPACT DES FILES

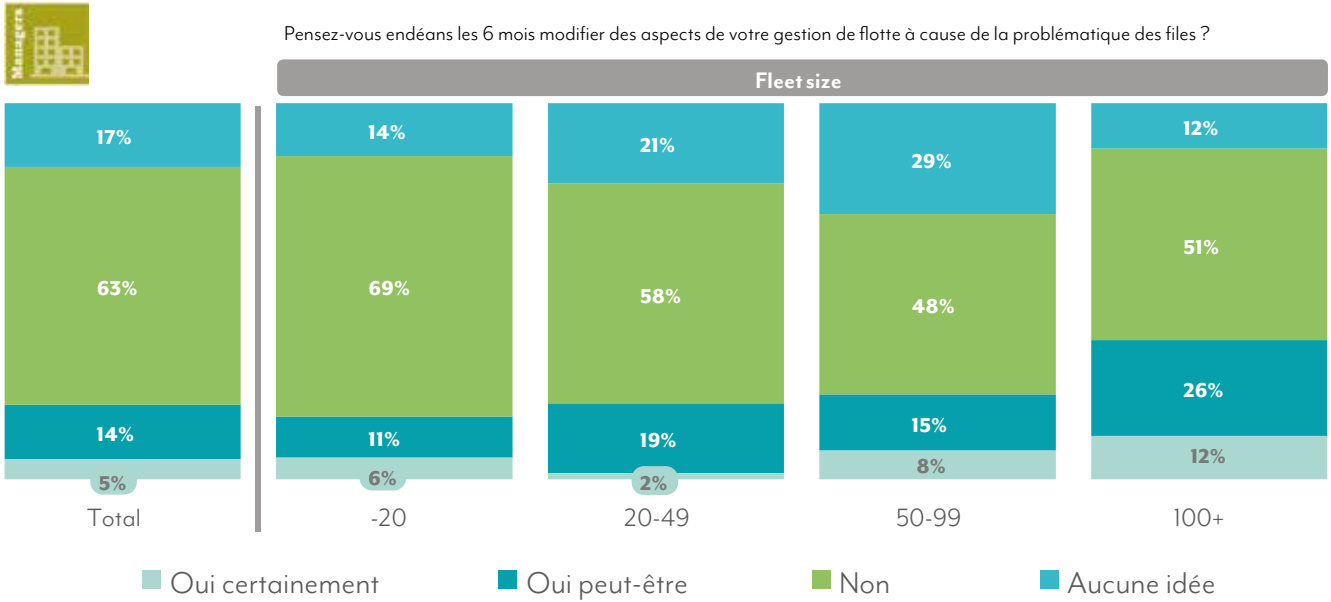
Aucune réelle surprise dans ce graphique où plus d'un responsable d'entreprise sur deux confirme que les files engendrent un retard régulier de leurs employés sur le lieu de travail. Sans surprise, ce phénomène est d'autant plus prononcé pour les sociétés situées en région bruxelloise.

Vos travailleurs ont-ils du mal à arriver à l'heure au travail à cause des files ?



IMPACT DES FILES

La problématique du manque à gagner à cause des embouteillages est bien présente et pourtant 10% à peine des fleet managers sondés envisagent modifier certains aspects de leur gestion de flotte pour tenter d'endiguer ce phénomène.



COMPANY CARS REPORT

AN INITIATIVE FROM:

Fleet Profile
Yannick Mathieu
Bram Scheers

POWERED BY:

Indiville
Wouter Samyn
Jo Steyaert

WITH THE SUPPORT OF:

Febiac
Michel Martens
Joost Kaesemans

Renta
Frank Van Gool

Traxio
Frédéric Cornet

VIND DE NEDERLANDSTALIGE VERSIE VAN DEZE BROCHURE VIA...
https://www.fleetprofile.com/solutions/company-car-report/

RETROUVEZ LA VERSION FRANÇAISE DE CETTE BROCHURE VIA:
https://www.fleetprofile.com/fr/solutions/company-car-report/

2017

PRODUCTION: nombril atelier de création graphique Gabrielle Pire

COORDINATION OF PRODUCTION: link2fleet for a smarter mobility Marc Demoulin - Damien Malvetti