

MONITEUR AUTOMOBILE

SPÉCIAL FLEET & LEASING

TOUT SAVOIR SUR LES VOITURES DE SOCIÉTÉ EN BELGIQUE

- ▶ **IMMATRICULATIONS 2024**
Particuliers et entreprises; deux marchés totalement différents
- ▶ **LES PHEV, ENCORE UN CERTAIN TEMPS?**
Et si les PHEV redevenaient fiscalement intéressants?
- ▶ **NOUVELLE NORME EURO 6E-BIS**
Nouvelle norme, PHEV plus chers?
- ▶ **LEASING SOCIAL**
La solution à deux problèmes?
- ▶ **LE BUDGET MOBILITÉ**
Bientôt pour tout le monde?
- ▶ **LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES D'OCCASION**
Trop chers pour les particuliers?
- ▶ **L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE**
L'offre s'élargit, les points d'amélioration demeurent

Supplément gratuit au Moniteur Automobile 1824 du 26/03/2025.



PEUGEOT

NOUVEAU E-5008

100% ÉLECTRIQUE



7 places assises
Jusqu'à 668 km d'autonomie électrique



PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** ⚡ **17,7 - 19,1 kWh/100 km** CO₂ **0 G/KM (WLTP)** 🛡️ Donnons priorité à la sécurité.

Peugeot Allure Care Garantie est un programme couvrant les pièces principales de votre véhicule, activé lorsque vous décidez d'entretenir votre voiture dans le réseau Peugeot, conformément à notre programme d'entretien. Il est valable jusqu'au prochain entretien programmé et jusqu'à 8 ans ou 160 000 km, au premier des deux termes échus, étant précisé que la garantie légale n'est pas limitée par ces termes, selon les conditions du programme disponible dans votre point de vente. Peugeot Allure Care Garantie est disponible sur la dernière génération de la gamme Peugeot 100 % électrique : E-208, E-2008, E-308, E-308 SW, E-408, E-3008, E-5008. Ce programme ne limite pas les droits du consommateur dans la cadre de sa garantie légale. E.R.: Laurent Barria - Stellantis Belux SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 2 - B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0403.461.107 - IBAN: DE 845 121 069 901 000 000 009 - Tél: +32 78 15 16 15

Tous droits réservés. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans le consentement écrit préalable de ProDuPress Advertising SA.

ÉDITO

OPTIONS GOUVERNEMENTALES POLARISANTES

Il y a de la certitude et de la stabilité... jusqu'à la prochaine législature. On connaît la rengaine et cela semble se confirmer une fois de plus avec le gouvernement De Wever. La transition vers les véhicules électriques, stimulée par des mesures fiscales, avait été acceptée et mise en œuvre par la plupart des parties prenantes. Pourtant, les nouveaux locataires du «16» estiment que la déductibilité fiscale mérite des ajustements. «En milieu urbain, dans les immeubles à appartements, dans les zones rurales isolées et pour les faibles revenus, une voiture électrique n'est toujours pas une option réaliste», estiment-ils. C'est pourquoi le nouveau Premier ministre et son équipe ambitionnent de donner plus d'oxygène fiscal à l'hybride rechargeable. Or, les arguments invoqués manquent parfois de logique. Quoiqu'on en dise, les hybrides rechargeables ne sont pas beaucoup plus accessibles que les voitures électriques. Et si vous ne les rechargez pas en électricité aussi souvent que possible, le coût total de possession grimpe en flèche en raison des tarifs élevés des carburants fossiles. Et donc, l'argument du problème de la recharge concerne aussi les PHEV...

Le secteur est cependant plus attentif à l'intention des autorités d'étendre le budget fédéral de mobilité à tous les employés. Cela accélérerait le verdissement du parc automobile et encouragerait les gens à opter pour des moyens de transport alternatifs. Enfin, l'idée du «leasing social» pourrait également être développée pour profiter à la fois au secteur du leasing et au consommateur. Nous vous invitons à en savoir plus à ce sujet dans ce nouveau supplément gratuit Fleet&Leasing. Excellente lecture!

Dieter Quartier

SOMMAIRE

IMMATRICULATIONS 2024

6 Particuliers et entreprises; deux marchés totalement différents

LES PHEV, ENCORE UN CERTAIN TEMPS?

10 Et si les PHEV redevenaient fiscalement intéressants?

NOUVELLE NORME EURO 6E-BIS

16 Nouvelle norme, PHEV plus chers?

LEASING SOCIAL

18 La solution à deux problèmes?

BUDGET MOBILITÉ

22 Bientôt pour tout le monde?

LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES D'OCCASION

26 Trop chers pour les particuliers?

L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

28 L'offre s'élargit, les points d'amélioration demeurent



Spécial Fleet & Leasing

une édition de ProduPress SA,
Avenue Herrmann-Debroux 54,
1160 Bruxelles

Editeur responsable

Vincent Delmotte

Direction générale

Vincent Delmotte

Rédaction en chef

Xavier Daffe

Secrétariat de rédaction

Xavier Daffe, Laurent Blairon

Coordination

Dieter Quartier, avec X.D. & L.B.

Collaborateurs

Bastien Clarent, Dieter Quartier,

Robin van den Bogaert

Photos

Adobe Stock, constructeurs

Lay-out

Bert Baekelandt

Directeur commercial

Marc Hootelé

Régie publicitaire

Avenue Herrmann-Debroux 54,
1160 Bruxelles

Sales Managers

Frank De Brauer

fdebrauer@produpress.be

Comptabilité

Auriane Van Steenwinckel

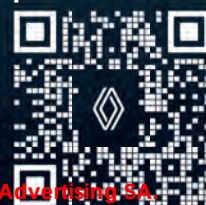
avansteenwinckel@produpress.be



GAMME RENAULT E-TECH ELECTRIQUE

jusqu'à 625 km d'autonomie ⁽¹⁾
Google ⁽²⁾ intégré et plus de 30 apps
jusqu'à 30 systèmes avancés d'aide à la conduite ⁽³⁾
100% déductible fiscalement

plus d'infos



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress Advertising SA.



0 gr CO₂/km · 14,5 - 17,3 kwh/100 km (wltp)

contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule

(1) selon wltp (2) Google, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC (3) selon version. annonceur :

Renault belgique-luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 bruxelles, TVA BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpm bruxelles. informations environnementales [A.R.19.03.2004] sur www.renault.be  DONNONS PRIORITE A LA SECURITE.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress Advertising SA

renault.be

PARTICULIERS ET ENTREPRISES: DEUX MARCHES TOTALEMENT DIFFÉRENTS

Celui qui paie sa voiture lui-même fait des choix très différents de celui qui bénéficie d'une voiture de société. C'est ce qui ressort une fois de plus des chiffres d'immatriculation de l'année écoulée.

Il en va de même pour la voiture électrique, où l'on observe deux mondes totalement distincts.

Texte : Bastian Clarent/X.D.

Comme chaque année, cette édition de Fleet & Leasing revient sur l'année automobile écoulée. Quelles marques et quels modèles ont été populaires? Quelle a été la répartition entre le marché privé et le marché professionnel? Selon les chiffres de la fédération automobile Febiac, un total de 448.277 voitures neuves ont été immatriculées en Belgique en 2024. Cela représente une baisse de 6% par rapport aux 476.675 unités immatriculées en 2023, mais reste nettement supérieur aux années difficiles

de 2022 (366.303 unités) et 2021 (383.123 unités), marquées par la pandémie de Covid et la pénurie de puces électroniques. Sur ces près de 450.000 nouvelles immatriculations, 172.180 (soit 38,4%) étaient la propriété de particuliers. Les 276.097 autres immatriculations ont été réalisées par des indépendants et des entreprises, qui représentaient donc 61,6% du marché des voitures particulières en 2024.

DIESEL QUASIMENT MORT

Hier dominant, aujourd'hui marginal: en 2024, le Diesel ne représentait plus que 4,9% de toutes les immatriculations.

C'est une nouvelle chute significative après la baisse déjà marquée en 2023 (-8,8%). Cette tendance est identique tant chez les particuliers que chez les entreprises, puisque 4,3% des voitures immatriculées par des particuliers et 5,3% des véhicules acquis par des professionnels étaient encore équipés d'un moteur Diesel. Le moteur à essence, quant à lui, dominait avec 41,8% des immatriculations en 2024 (Voir tableau *Immatriculations par type de moteur*).

Les voitures électriques représentaient 28,5% du marché en 2024, soit 8,9% de plus qu'en 2023 (19,6%). Toutefois, cette

progression est principalement due au marché B2B: alors que seulement 9,6% des particuliers ont choisi une voiture électrique (soit environ 1 sur 10), les sociétés et indépendants ont opté pour un véhicule électrique dans 40,3% des cas (soit 4 sur 10). Au total, 127.703 voitures électriques ont été immatriculées l'an dernier en Belgique. En revanche, la part des hybrides rechargeables (PHEV) a chuté de 21,1% à 14,9% (66.640 unités). Si les entreprises en ont encore immatriculé 22%, seuls 3,6% des particuliers ont choisi cette solution (Voir tableau *Immatriculations de véhicules neufs par type de propriétaire*).

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES	
2024	448.277
2023	476.675
2022	366.303
2021	383.123
2020	431.491
2019	550.003

source: Febiac

IMMATRICULATIONS PAR TYPE DE MOTORISATION			
	2023	2024	
ESSENCE	42,2%	41,8%	
DIESEL	8,8%	4,9%	
PLUG-IN HYBRIDE	21,1%	14,9%	
HYBRIDE	7,7%	9,2%	
ÉLECTRIQUE	19,6%	28,5%	

source: Febiac

VOITURE NEUVE PAR TYPE D'ACHETEURS			
	PARTICULIERS	SOCIÉTÉ	TOTAL
ESSENCE	65,7%	26,9%	187.304
DIESEL	4,3%	5,3%	21.875
PLUG-IN HYBRIDE	3,6%	22,0%	66.640
HYBRIDE	15,1%	5,5%	41.282
ÉLECTRIQUE	9,6%	40,3%	127.703

source: Febiac

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress Advertising SA.

DACIA ET BMW, VAINQUEURS INCONTESTÉS

Chez les particuliers, Dacia s'est imposée comme leader du marché avec 21.816 immatriculations, suivie par Volkswagen (16.609), Toyota (13.518) et Renault (12.998). Kia complète le Top 5 avec 9.004 immatriculations.

TOP 10 DES MARQUES EN B2C	
DACIA	21.816
VOLKSWAGEN	16.609
TOYOTA	13.518
RENAULT	12.998
KIA	9.004
BMW	7.454
HYUNDAI	7.447
AUDI	7.441
SKODA	7.071
PEUGEOT	6.917

source: Febiac

Sur le B2B, BMW a largement dominé en 2024 avec 42.974 véhicules immatriculés, loin devant Volkswagen (25.725) et Audi (25.220), talonnée par Mercedes (24.834). Volvo se place 5^e.

TOP 10 DES MARQUES EN B2B	
BMW	42.974
VOLKSWAGEN	25.725
AUDI	25.220
MERCEDES	24.834
VOLVO	20.339
PEUGEOT	14.952
TESLA	14.636
SKODA	11.776
RENAULT	10.561
TOYOTA	10.097

source: Febiac



Avec 11.730 exemplaires vendus, la Dacia Sandero a été de loin la voiture la plus populaire chez les particuliers belges en 2024.

Sans surprise, les modèles les plus vendus aux particuliers sont plus petits et/ou moins coûteux que ceux achetés par les entreprises. La marque Dacia est portée par le succès des Sandero et Duster.

TOP 10 DES MODÈLES EN B2C		
DACIA	SANDERO	11.730
DACIA	DUSTER	6.114
TOYOTA	YARIS	5.498
CITROEN	C3	4.898
RENAULT	CLIO	4.251
TESLA	MODEL Y	4.206
DACIA	JOGGER	3.526
VOLKSWAGEN	T-ROC	3.468
RENAULT	CAPTUR	3.055
VOLKSWAGEN	TIGUAN	2.648

source: Febiac

Du côté des professionnels, c'est la BMW X1 qui domine largement le classement avec 18.018 immatriculations, soit deux fois plus que sa plus proche concurrente, la Tesla Model Y.

TOP 10 DES MODÈLES EN B2B		
BMW	X1	18.018
TESLA	MODEL Y	9.017
AUDI	Q4 E-TRON	8.292
VOLVO	XC40	5.703
VOLVO	EX30	5.682
AUDI	A3	5.570
TESLA	MODEL 3	5.315
PEUGEOT	308	5.276
SKODA	ENYAQ	5.200
VOLKSWAGEN	GOLF	5.000

source: Febiac



Avec 18.018 immatriculations, la BMW X1 a dominé le marché B2B en 2024.



TESLA, LA PRÉFÉRÉE DES PARTICULIERS

Fait intéressant, Tesla a clairement la faveur des acheteurs privés en matière de voitures électriques. Avec 6.546 véhicules vendus, la marque américaine était le constructeur EV le plus populaire sur le marché B2C en 2024, loin devant Volvo (1.193 SUV électriques).

Sur le marché professionnel, Tesla a également réalisé une belle performance avec 14.636 immatriculations, mais reste derrière

BMW, leader du segment avec 18.703 véhicules électriques vendus.

VERS UN RETOUR EN FORCE DES HYBRIDES RECHARGEABLES ?

En 2024, il n'y avait pas encore de relance des hybrides rechargeables (PHEV), mais cela pourrait changer en 2025, grâce aux nouvelles mesures fiscales du gouvernement fédéral en faveur de ces modèles. L'an dernier, BMW s'est imposée comme leader du segment avec

16.900 PHEV vendus aux entreprises et 715 aux particuliers. Chez les particuliers, Mercedes a pris la tête avec 988 hybrides rechargeables vendues.

Chez les particuliers, les modèles PHEV préférés étaient: Volvo XC60 (409 unités), Ford Kuga (406), Mercedes GLC (306).

Sur le marché B2B, les modèles PHEV les plus populaires étaient: BMW X1 (9.586 unités), Volvo XC60 (2.994), Audi A3 (2.888). ●

TOP 10 DES ÉLECTRIQUES EN B2C		
TESLA	MODEL Y	4.206
TESLA	MODEL 3	2.307
VOLVO	EX30	820
VOLKSWAGEN	ID.4	522
DACIA	SPRING	446
VOLKSWAGEN	ID.3	377
AUDI	Q4 E-TRON	319
BYD	SEAL U	270
CUPRA	BORN	268
TOYOTA	BZ4X	268

source: Febiac

TOP 10 DE PHEV EN B2C		
VOLVO	XC60	409
FORD	KUGA	406
MERCEDES	GLC	306
BMW	X1	300
LAND ROVER	RANGE ROVER SPORT	191
MAZDA	CX-60	182
MERCEDES	GLA	181
PORSCHE	CAYENNE	176
MERCEDES	GLE	167
MAZDA	MX-30	160

source: Febiac

TOP 10 DES ÉLECTRIQUES EN B2B		
TESLA	MODEL Y	9.017
AUDI	Q4 E-TRON	8.292
BMW	X1	6.687
VOLVO	EX30	5.682
TESLA	MODEL 3	5.315
SKODA	ENYAQ	5.200
VOLKSWAGEN	ID.4	4.934
BMW	SÉRIE 4	4.629
MERCEDES	EQB	4.416
VOLVO	XC40	3.637

source: Febiac

TOP 10 DE PHEV EN B2B		
BMW	X1	9.586
VOLVO	XC60	2.994
AUDI	A3	2.888
AUDI	Q3	2.526
BMW	X5	2.127
BMW	SÉRIE 3	2.059
MERCEDES	GLC	1.897
LAND ROVER	RANGE ROVER SPORT	1.828
PEUGEOT	308	1.735
KIA	CEED	1.621

source: Febiac

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress Advertising SA.

SÉDUISANTE GAMME ID. EN SPORT EDITION

PARTICULIÈREMENT VASTE AVEC UNE OFFRE TAILLÉE SUR MESURE POUR TOUS LES TYPES D'UTILISATEURS PARTICULIERS ET PROFESSIONNELS, LA GAMME ID. 100 % ÉLECTRIQUE DE VOLKSWAGEN VOIT SON ATTRAIT ENCORE RENFORCÉ PAR L'ARRIVÉE D'UNE SÉRIE SPÉCIALE TEMPORAIRE SPORT EDITION PROPOSÉE SUR LES ID.4, ID.5 ET ID.7.

Berline compacte, SUV, SUV-coupé, familiale spacieuse, break familial et monovolume : la gamme ID. de Volkswagen permet de décliner la mobilité électrique à toutes les sauces. Avec jusqu'à 7 places pour l'ID. Buzz et une autonomie exclusivement électrique pouvant même dépasser les 700 kilomètres, la gamme ID. couvre un panel de besoins très large.

Afin de renforcer encore l'attrait de ses modèles électriques les plus populaires auprès des utilisateurs professionnels, Volkswagen propose temporairement une version Sport Edition richement équipée de l'ID.4 et de sa déclinaison coupé, l'ID.5, mais aussi de l'ID.7 et de l'ID.7 Tourer, avec un avantage client pouvant atteindre 68% par rapport au prix des options séparées.



Avec la série spéciale Sport Edition, richement équipée, le client bénéficie d'un avantage financier très important.

STYLE SPORTIF

Basée sur la version Business Premium, déjà fort bien équipée, et pour exactement le même prix, l'ID.4 Sport Edition bénéficie ainsi par exemple en plus d'une finition noire pour le montant de pavillon arrière, le toit, les coques de rétroviseurs, mais aussi de jantes Bergen noires de 19 pouces, d'un tableau de bord moussé, de l'éclairage d'ambiance proposant 30 teintes différentes, de sièges avant Sport ergoActive chauffants avec réglage électrique, appuie-tête intégré et fonction de massage, ou encore des vitres latérales arrière et de la lunette arrière teintées. Au total et grâce à la combinaison des différents packs d'équipements, l'avantage pour le client s'élève à 65% par rapport au cumul des options individuelles.

Sur l'ID.7 Tourer Sport Edition, cet avantage atteint même 68%. Avec parmi les équipements de cette série spéciale par exemple le système audio Harman Kardon, le Dynamic Chassis Control, les sièges avant à ventilation active, mais aussi les sièges chauffants à l'arrière.

VALEUR RÉSIDUELLE

«En plus des séries spéciales Sport Edition, nous disposons toujours des finitions Business et Business Premium», nous confie David Van Belle, Fleet Manager Volkswagen Belgium. «Avec ces trois finitions, nous essayons d'équiper les voitures de la meilleure façon possible afin de générer une valeur résiduelle optimale, spécifiquement en fonction des besoins d'équipement du conducteur.»

À cela s'ajoute un loyer mensuel réduit, mais aussi pour les employés un ATN attractif, celui-ci étant basé sur la valeur catalogue. Bien vu ! ■



La gamme ID. 100 % électrique est plus vaste et plus attractive que jamais.



ET SI LES PHEV REDEVENAIENT FISCALEMENT INTERESSANTS ?

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress Advertising SA.

www.moniteurautomobile.be



Le gouvernement De Wever envisage de prolonger l'incitation fiscale en faveur des hybrides rechargeables. Mesure applaudie par certains, mais jugée sans cohérence par d'autres. Quels en seraient les effets sur le marché? Nous avons interrogé les sociétés de leasing et les constructeurs automobiles.

Texte: Dieter Quartier/L.B.

Depuis le 1^{er} juillet 2023, les ventes de voitures hybrides rechargeables sont retombées comme un soufflé en Belgique. Logique: le 30 juin 2023 était le dernier jour durant lequel il était encore possible de commander un véhicule hybride rechargeable et de bénéficier d'une déductibilité fiscale de 100% – en tant qu'entreprise ou indépendant – pendant toute la durée de vie de la voiture.

Une exception, cependant: les frais de carburant, dont la déductibilité avait déjà été ramenée à 50%, dans le cas des véhicules commandés après le 31 décembre 2022.

Bref, les hybrides rechargeables achetés après le 1^{er} juillet 2023 verront leur déductibilité baisser d'année en année. Pour 2025, le maximum est de 75%, un pourcentage qui baissera de 25 points au fil des ans. Ou pas, si l'on se fie aux dernières propositions du nouveau gouvernement.

QUE PRÉVOIT L'ACCORD DE LA COALITION?

Le gouvernement De Wever considère clairement la mobilité électrique «moins réaliste» pour les entrepreneurs que le gouvernement De Croo. «Une voiture de société électrique n'est pas la solution pour tous les citoyens. En particulier pour ceux vivant dans un contexte urbain, dans des immeubles à appartements, dans les zones rurales éloignées et, plus généralement, pour les personnes à faibles revenus.



«Les hybrides rechargeables comme la Hyundai Tucson pourraient regagner en popularité, même si tout le monde ne croit pas à une explosion soudaine de la demande.»

Pour solutionner en partie le problème, le gouvernement envisage une transition plus longue pour les voitures hybrides. » C'est, en résumé, écrit noir sur blanc dans l'accord du nouveau gouvernement fédéral.

Concrètement, cela signifie que le pourcentage de déduction maximal actuel de 75% serait maintenu jusqu'à la fin de 2027. Ensuite, il passerait à 65% en 2028 et à 57,5% en 2029. Autre adaptation majeure: le pourcentage initial restera applicable pendant toute la période d'utilisation de la voiture, tant qu'elle restera immatriculée au nom du propriétaire.

LE SECTEUR DU LEASING PAS DEMANDEUR

La fédération belge du leasing n'a pas masqué son étonnement à la découverte du contenu de l'accord. «C'est oublier que la plupart des entreprises a déjà abandonné les véhicules hybrides rechargeables au profit des voitures de société 100% électriques. À la fin 2024, 8 voitures de leasing sur 10 nouvellement commandées étaient 100% électriques. Au total, quelque 70.000 voitures électriques ont été immatriculées au nom d'une société de leasing en 2024», explique Stijn Blanckaert, directeur général de Renta.

«Nous estimons que ce chiffre passera à 100.000 véhicules électriques en 2025. C'est ce qui fait de la Belgique un modèle pour les autres États membres de l'Union européenne. Il est donc surprenant d'apprendre que le gouvernement De Wever nourrit l'intention de donner une seconde vie à l'hybride rechargeable. En fait, il s'agit d'une réponse à une question que personne, dans le secteur du leasing, ne s'est posée.»

De toute façon, certains acteurs du secteur ne s'attendent pas à un retour en grâce de l'hybride rechargeable. «Si les hybrides rechargeables redeviennent intéressants d'un point de vue fiscal, cela concernera un certain profil de clients. Les grandes entreprises sont déjà passées à l'électrique ou sont en train de le faire. Une marche arrière semble peu probable, car à quoi bon gagner un an ou deux dans l'histoire? Les entreprises sont soumises à des objectifs en matière de CO₂ et donc liées par des critères ESG», précise Xavier Kervyn de Meerendré, directeur marketing et communication chez ALD Automotive LeasePlan, la plus grande société de location de voitures du pays.

Un avis rejoint par Stijn Blanckaert. «Si des acheteurs et des loueurs de voitures de société reviennent à l'hybride rechargeable, ce seront probablement les PME et les indépendants, qui profiteraient de l'occasion pour reporter leur passage au VE pendant un certain temps, même si d'un point de vue pratique, on peut en discuter. Les derniers VE annoncent une autonomie de 600 kilomètres ou plus. Cela dit, une hybride rechargeable



«L'angoisse de la panne d'électricité en voiture 100% électrique est un argument qui perd de sa force avec les années. La DS N°8 annonce une autonomie de 750 kilomètres WLTP.»



DS AUTOMOBILES
Voyager est un Art

NOUVELLE DS N°8



750 KM
D'AUTONOMIE EN 100% ÉLECTRIQUE.

DSautomobile.be

0 - 0 L / 100KM @ 0 G CO₂ / KM (WLTP) – 15,5 - 16,6 kWh/100 km – 750 KM – DS partenaire TotalEnergies DONNEZ PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Informations environnementales [A.R. 19.03.04] : <https://www.dsautomobiles.be/fr/ds-experience/environnement/consommation-a-l-usage.html>.
Contactez votre DS Store pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Visuel non contractuel. Plus d'informations auprès des DS Stores.
E.R. Laurent Parria, Stellantis Belux S.A. Avenue du Bourget 20 Boite 2 B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BPE sous le numéro 0408461107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tél. : +32 800 19550



«Selon le secteur du leasing, les grandes entreprises ne vont pas se tourner à nouveau vers les PHEV. Avec des citadines séduisantes comme la Renault 5 E-Tech, elles n'ont pas de raison de le faire.»

n'est pas une mauvaise solution provisoire. Il vaut mieux acheter une PHEV maintenant que de continuer à conduire une vieille voiture à essence ou Diesel pendant encore quatre ans. Mais à condition, bien sûr, de recharger l'hybride rechargeable aussi souvent que possible.»

FAVORABLE... POUR CERTAINES MARQUES

La Belgique n'étant qu'un petit poisson dans l'océan automobile, tout changement fiscal n'impactera nullement la stratégie des marques automobiles. La plupart d'entre elles avaient d'ailleurs déjà rectifié le tir, face à des ventes de voitures électriques qui ne décollent pas aussi vite qu'escompté en Europe.

Volvo, par exemple, avait carrément prévu de ne construire que des voitures entièrement électriques dès 2030 et d'abandonner progressivement les hybrides rechargeables d'ici là. Cette ambition a été réétudiée l'an dernier: les PHEV Volvo resteront dans la gamme plus longtemps. « Nous continuerons à produire des PHEV et sommes heureux que les personnes qui hésitent encore à passer aux voitures 100% électriques disposent de plus de temps pour faire la transition », déclare ainsi René Aerts, PR & Consumer Experience Manager chez Volvo Car Belux.

Mercedes-Benz Belux se réjouit également des nouvelles intentions gouvernementales. «C'est une bonne nouvelle, car nous disposons de nombreuses solutions. Mercedes-Benz est la seule marque à proposer des hybrides rechargeables Diesel et essence, qui jouissent d'une grande autonomie électrique,

c'est-à-dire de plus de 100 kilomètres. Néanmoins, en tant que marque très impliquée dans les flottes d'entreprise, nous privilégions une fiscalité stable et continue. C'est essentiel pour les différents cycles de vie des voitures vendues », déclare Bastien Van den Moortel, responsable des relations presse.

L'IMPOSSIBILITÉ DE CHARGER, UN FAUX ARGUMENT

C'est également ce que souligne Kaat Van Severen, responsable fleet chez Astara Western Europe, le groupe en charge des marques Hyundai, Suzuki et MG dans notre pays. «Le problème de ce système fiscal en constante évolution, c'est qu'il installe de la confusion. Ce qui signifie qu'il est pratiquement impossible de faire un choix clair, ni pour le constructeur, qui doit continuer à investir sur les deux fronts, ni pour l'utilisateur. Les clients finissent par s'y perdre et préfèrent alors la sécurité, c'est-à-dire reporter leur achat.»

L'argument selon lequel un véhicule hybride rechargeable est une solution au problème de la recharge d'une voiture 100% électriques ne tient pas la route pour Kaat Van Severen. «De nombreux employés ne peuvent simplement pas recharger leur véhicule au quotidien. Il y a aussi des conducteurs plus intensifs, pour qui un véhicule hybride rechargeable est moins contraignant. Mais n'oublions pas l'essentiel: les personnes qui ne peuvent pas recharger leur voitures électriques ne peuvent pas non plus recharger leur PHEV. Et un PHEV n'est intéressant que si on exploite fréquemment la batterie, sinon les coûts de carburant explosent.»

Renault Belux souligne que la mesure annoncée ne précise pas si elle s'appliquera aux hybrides non rechargeables et rechargeables. «Il est donc difficile de prévoir quel sera l'effet sur les volumes de vente. Nous regrettons que cette mesure retarde encore le verdissement du parc automobile, un verdissement que les entreprises ont bien intégré grâce aux règles de l'impôt des sociétés.»

LE DOUTE RONGE LA DEMANDE

Beaucoup estiment que le gouvernement donne ainsi l'impression que la mobilité électrique n'est pas une priorité. Ce qui sape la confiance – déjà fragile – des acheteurs de voitures électriques d'occasion. Aujourd'hui, un grand déséquilibre se creuse entre l'offre et la demande de voitures électriques d'occasion. Les sociétés de leasing comptabilisent des milliers d'euros de pertes par voiture lorsque cette dernière arrive en fin de contrat. Multipliez ce chiffre par des dizaines de milliers de voitures par an et vous comprendrez que cette situation ne peut pas durer. Selon Renta, on n'y remédiera pas en stimulant à nouveau les hybrides rechargeables.

Koen Claesen, PDG de Van Mossel Belgique et Luxembourg, porte un autre regard. «Davantage d'entreprises opteront à nouveau pour l'hybride plutôt que pour l'électrique. C'est une bonne nouvelle en soi, car la demande des particuliers pour les véhicules hybrides (rechargeables) est plus forte sur le marché de l'occasion que pour les véhicules électriques. La nouvelle mesure nous permettra peut-être d'atteindre un meilleur équilibre entre l'offre et la demande.» ●

Nouveau IONIQ 5.

Power Your World.

Contrôle de la climatisation à distance.

Recharge ultra-rapide :
100 km d'autonomie en
seulement 5 min.

Charger des
appareils électriques
à partir de l'intérieur.

Intérieur très
spacieux et flexible.

Découvrez-le chez votre distributeur Hyundai et sur hyundai.com



0 L/100 km • 0 g/km CO₂ • 15,6 - 18,2 kWh/100 km (WLTP)

Consultez votre concessionnaire pour plus d'informations sur la fiscalité automobile.



*La garantie Hyundai de 5 ans sans limitation de kilométrage ne s'applique qu'aux véhicules Hyundai vendus initialement par un concessionnaire Hyundai agréé à un client final, conformément aux conditions générales du carnet de garantie. La garantie de 8 ans sur la batterie ne s'applique qu'aux véhicules Hyundai vendus initialement par un concessionnaire Hyundai agréé à un client final, conformément aux conditions générales du carnet de garantie. Garantie de 8 ans sur la batterie ou jusqu'à 160.000 km sur la batterie électrique. Pour plus d'informations, rendez-vous sur hyundai.com ou chez un concessionnaire Hyundai près de chez vous. Annonceur : Korean Motor Company S.A. (importateur), Pierstraat 229, 2550 Kontich - Marketing@hyundai.be - BCE 0404.273.333 RPM Antwerpen - Belfius IBAN BE 35 5503 3947 0081 - BIC GKCCBEBB. Photos non contractuelles. Information environnementale (A.R. 19/3/2004). Hyundai.com

NOUVELLE NORME, PHEV PLUS CHERS?

Il n'étonnera personne que les hybrides rechargeables affichent sur papier une consommation bien inférieure à celle observée en pratique. Pour réduire cet écart, l'Europe impose, depuis le 1^{er} janvier 2025, un test de consommation et d'émissions plus strict dans le cadre de la norme Euro 6E-bis. Quel sera l'impact de cette réglementation sur les émissions de CO₂ et la fiscalité des hybrides rechargeables?

Texte : Robin Van den Bogaert/X.D.

Depuis 2021, la Commission européenne surveille les chiffres de consommation réelle des voitures afin d'évaluer leur écart par rapport à la consommation normalisée WLTP. Les constructeurs automobiles sont tenus de transmettre ces données, bien sûr de manière anonymisée. Une analyse de 600.000 véhicules a révélé que les voitures Diesel et à essence consomment environ 20% de plus en conditions réelles que selon le cycle WLTP, ce à quoi s'attendait la Commission européenne. Cependant, l'écart est bien plus important pour les hybrides rechargeables. D'après l'étude, les nouvelles hybrides rechargeables immatriculées pour la première fois en 2021 émettent en réalité 3,5 fois plus de CO₂ que leur chiffre officiel (soit 4 l/100 km ou 100 g CO₂/km en moyenne). Cela signifie que leur potentiel de réduction des émissions reste sous-exploité. La raison est simple: les conducteurs rechargent trop peu leur batterie et roulent donc moins souvent en mode électrique qu'espéré. En 2021, le réseau de bornes de recharge était aussi bien moins développé qu'aujourd'hui. «La Commission européenne a constaté que, dans les chiffres de consommation réelle, les hybrides rechargeables parcouraient beaucoup moins de kilomètres en mode électrique que ce que la procédure d'homologation simulait», explique Michel Martens, directeur du département d'études de la fédération automobile Febiac. «Les conducteurs profitent des avantages fiscaux des hybrides rechargeables sans forcément recharger régulièrement leur véhicule. Certains manquent de solutions de recharge, d'autres n'en font tout simplement pas une priorité. Sur la base des données de 2021 qui montrent une utilisation plus importante des carburants fossiles que de l'électricité, la procédure d'homologation des hybrides rechargeables a été modifiée.»

NOUVELLE NORME EURO 6E-BIS

Depuis le 1^{er} janvier 2025, les nouveaux hybrides rechargeables doivent respecter la norme Euro 6e-bis, qui s'applique pour l'instant uniquement aux nouveaux modèles homologués. Cependant, dès 2026, cette norme concernera aussi tous les modèles déjà sur le marché avant 2025, mais vendus neufs. La mesure des émissions de CO₂ d'un hybride rechargeable se fait en deux phases: une première avec une batterie complètement chargée et une seconde avec une batterie vide. Les résultats sont ensuite pondérés par un facteur d'utilisa-

tion (*utility factor*). «Ce facteur d'utilisation est une donnée réglementée pour les hybrides rechargeables. L'enjeu est de savoir dans quelle proportion la conduite électrique est prise en compte dans le test d'homologation par rapport à l'utilisation du moteur thermique. Jusqu'ici, ce facteur était calibré de manière à surestimer la part des kilomètres parcourus en électrique», explique Michel Martens.



Michel Martens (Febiac) : «Qu'est-ce qu'une fausse hybride? Une fausse hybride n'existe pas, il y a seulement des hybrides mal utilisées.»

Jusqu'à présent, les tests d'homologation des hybrides rechargeables portaient sur une distance de référence de 800 km. Avec la nouvelle norme Euro 6e-bis, cette distance est portée à 2200 km, puis à 4260 km en 2027 avec l'introduction de la norme Euro 6e-bis-FCM. «Avec une distance test de 2200 km, la part des kilomètres parcourus en mode électrique diminue considérablement, surtout pour un hybride rechargeable doté d'une batterie relativement petite. Par conséquent, la part des kilomètres effectués en mode thermique augmente, ce qui entraîne une hausse des émissions de CO₂ mesurées», explique Michel Martens. Il devient donc plus difficile pour les hybrides rechargeables de conserver de faibles émissions de CO₂ dans le cadre de la nouvelle homologation. Quelle en est l'ampleur? «Cela dépend du modèle, mais si un véhicule émettait 20 g CO₂/km selon l'ancien test, ce chiffre pourrait être multiplié par 2 à 2,5 dans la nouvelle procédure, atteignant 45 à 50 g CO₂/km.»

PLUS DE «FAUSSES» HYBRIDES?

Cette augmentation des émissions de CO₂ (du moins sur le papier) risque de poser un problème pour l'attractivité fiscale de certains hybrides rechargeables, notamment les modèles plus anciens avec une autonomie électrique limitée. Le nombre de véhicules classés comme «fausses» hybrides pourrait augmenter. «En dessous de 50 g CO₂/km, une voiture est considérée fiscalement comme un vrai hybride rechargeable. Au-delà, elle est requalifiée en fausse hybride selon la législation actuelle», précise Michel Martens. Les tests d'homologation plus stricts pourraient donc faire basculer certains hybrides rechargeables au-delà de ce seuil. «Un modèle qui émettait déjà 15 à 20 g CO₂/km selon l'ancien test devrait rester sous la barre des 50 g CO₂/km. Mais un modèle qui affichait déjà 40 g CO₂/km



Avec la nouvelle procédure d'homologation, les émissions de CO₂ d'un hybride rechargeable augmentent d'un facteur 2 à 2,5.

pourrait voir son taux multiplié par 2 ou 2,5, atteignant 80 à 100 g CO₂/km. Il serait alors fiscalement classé comme une fausse hybride.» Cela aurait un impact direct sur la déductibilité des coûts. Une fausse hybride doit appliquer un coefficient de 2,5 à son taux d'émissions de CO₂ ou utiliser celui du modèle thermique équivalent pour calculer la fiscalité des véhicules de société. Ainsi, la déductibilité des coûts pourrait chuter à environ 50% en 2026. Michel Martens nuance cependant cette notion de «fausse» hybride: «Qu'est-ce qu'une fausse hybride? Ce terme est inexact. Il existe plutôt des hybrides mal utilisés. Un hybride classé fiscalement comme «faux» (au-delà de 50 g CO₂/km) peut être utilisé quasi exclusivement en mode électrique si son propriétaire le recharge systématiquement et effectue surtout de courts trajets. À l'inverse, un hybride considéré comme «vrai» (moins de 50 g CO₂/km) peut être utilisé de manière inefficace si son conducteur ne recharge pas régulièrement et roule principalement sur de longues distances en mode thermique. Pour encourager une conduite plus électrique, il serait judicieux de rendre les coûts de recharge plus déductibles, tout en réduisant la déductibilité des coûts liés aux carburants fossiles.»

QUELLE RÉPONSE DES CONSTRUCTEURS ?

La grande question est de savoir comment les constructeurs vont réagir face à ces normes plus strictes qui compliquent leur objectif de réduction des émissions moyennes de leur flotte. En 2024, les hybrides rechargeables représentaient encore 14,9% du marché belge. D'après l'accord gouvernemental, leur déductibilité fiscale restera de 75% jusqu'à fin 2027. «Certains constructeurs vont continuer à miser sur les hybrides rechargeables, tandis que d'autres jugeront que cela ne vaut plus la peine», estime Michel Martens. «Cela dépendra aussi du cycle de vie des modèles. Un hybride rechargeable affichant 20 g CO₂/km et lancé il y a deux ans pourrait encore être commercialisé jusqu'en 2027. D'autres constructeurs pourraient choisir d'augmenter la capacité de la batterie pour maintenir les émissions sous les 50 g CO₂/km.» Au final, ces nouvelles normes d'émissions et l'ajout de batteries plus grandes entraîneront une hausse du prix des PHEV. ●



Face au durcissement des normes d'émissions, les hybrides rechargeables sont équipés de batteries plus grandes, comme sur cette Volkswagen Tiguan eHybrid.

LA SOLUTION À DEUX PROBLÈMES ?

La Belgique suivra-t-elle l'exemple de la France avec le leasing social pour les voitures électriques? Le nouvel accord de gouvernement fédéral semble aller dans cette direction. Le leasing social pourrait rendre la voiture électrique accessible à un nouveau public. Dans le même temps, il offrirait aux sociétés de leasing une issue pour leurs véhicules électriques en fin de contrat. Or la mise en place réelle de ce dispositif reste très incertaine.

Texte : Robin Van den Bogaert/X.D.

Dans l'accord de gouvernement fédéral, on ne trouve qu'une seule phrase à ce sujet: «Le gouvernement examinera un mécanisme de soutien en matière de leasing social de véhicules électriques, destiné aux travailleurs dont le revenu est inférieur à un certain seuil.» Une surprise, car le sujet avait été peu abordé avant les élections. Les partis Groen (aujourd'hui dans l'opposition) et CD&V avaient bien évoqué brièvement l'idée dans leur pro-

gramme électoral, mais sans en faire un sujet phare. La formulation laisse entendre que l'idée est encore loin d'être concrète. Dans un accord gouvernemental, «examiner» est souvent une manière élégante d'évoquer une mesure qui n'a pas encore été décidée ou sur laquelle les partenaires de coalition ne sont pas totalement d'accord. Pourtant, le leasing social pourrait être un outil clé pour le marché des voitures électriques et des sociétés de leasing en Belgique. Mais à quoi un tel dispositif pourrait-il ressembler? Est-il réellement envisageable?



En France, le leasing social a connu un (trop) grand succès. Bientôt aussi en Belgique?



Une Citroën ë-C3 pour seulement 54 euros par mois: cela semble attractif, mais paraît budgétairement irréalisable en Belgique.

PAS D'ENGAGEMENT CONCRET

«Nous avons immédiatement contacté le cabinet du ministre des Finances Jan Jambon pour signaler notre volonté de collaborer de manière constructive sur le leasing social», déclare Stijn Blanckaert, directeur général de Renta, la fédération belge des sociétés de location de voitures. «Le gouvernement est ouvert à plus d'informations et de propositions. Il va examiner le concept du leasing social, mais n'a encore pris aucun engagement, ni défini de budget ou de méthode. Le secteur du leasing est demandeur pour participer à la réflexion, mais c'est au gouvernement de décider dans quelle direction aller et quels moyens allouer.»

LA FRANCE COMME MODÈLE

Le gouvernement fédéral pourrait s'inspirer de la France, qui a introduit le leasing social en 2024. Cette formule a rencontré un immense succès, au point d'être rapidement suspendue pour éviter le dérapage budgétaire. Un budget avait été prévu pour 20.000 candidats, mais en un rien de temps, le nombre de demandes a grimpé à 50.000. Coût pour l'État français: 650 millions d'euros. Une situation qui rappelle la prime flamande pour les voitures électriques, initialement budgétée à 20 millions d'euros, mais qui a finalement coûté 72,8 millions d'euros aux contribuables. Concrètement, en France, il était possible de louer une voiture électrique pour moins de 100 euros par mois (pour une citadine) ou 150 euros par mois (pour une familiale), sans compter l'assurance obligatoire, l'entretien ou les pneus. Tous les modèles n'étaient évidemment pas éligibles à ce tarif, et l'État imposait certaines conditions, comme un poids maximal de 2.400 kg et un prix catalogue (TVA incluse) ne dépassant pas 47.000 euros.

Quelques exemples de prix en France:

- Renault Twingo E-Tech: 40 €/mois
- Citroën ë-C3: 54 €/mois
- Fiat 500e: 89 €/mois
- Peugeot E-208: 99 €/mois
- Jeep Avenger ou Peugeot E-2008: 149 €/mois
- Renault Mégane E-Tech: 150 €/mois

Grâce à ces offres, la voiture électrique devenait soudainement accessible à de nombreux conducteurs.

PAS POUR TOUT LE MONDE

Le leasing social s'adresse, par définition, aux personnes à faible revenu. «Il faut fixer un seuil de revenus. En France, il était de 15.400€ par contribuable. Mais même avec ce dispositif, déboursier 150€ par mois pour une voiture sans assurance, électricité ou entretien reste une somme importante pour les ménages aux revenus précaires», souligne Stijn Blanckaert. «Pour proposer de tels tarifs en Belgique, il faudrait des subventions importantes. Les sociétés de leasing ne sont pas des associations caritatives, mais des entreprises commerciales. Leur modèle économique doit rester viable. Même avec un effort significatif des constructeurs et des loueurs, on ne pourrait pas atteindre des prix de 150 ou même 200€ par mois sans intervention de l'État. Il faudra donc imaginer des solutions créatives.»

GARANTIE DE CRÉDIT

«Des primes me semblent irréalistes dans le contexte budgétaire actuel. Une alternative pourrait être un prêt à taux zéro ou une garantie de crédit de l'État pour les sociétés de leasing proposant le leasing social. Une autre option serait que l'État loue directement les véhicules, ou encore un modèle de leasing privé au nom du particulier», explique Stijn Blanckaert. «La gestion administrative serait toutefois conséquente. Si 20.000 véhicules étaient concernés en Belgique, cela impliquerait 20.000 dossiers individuels à traiter par les sociétés de leasing. Actuellement, elles gèrent des flottes de 10 à 1.000 voitures par client, ce qui est un tout autre défi administratif. De plus, l'évaluation du risque crédit pour les particuliers est différente.»

LEASING D'OCCASION?

Une autre piste serait le leasing de voitures électriques d'occasion. Actuellement, les sociétés de leasing peinent à trouver des acheteurs pour leurs véhicules électriques en fin de contrat, et la valeur résiduelle de ces voitures est sous pression. «Le leasing social pourrait être une bonne solution pour offrir une seconde vie aux voitures électriques d'occasion. Aujourd'hui, les acheteurs sur le marché de l'occasion sont majoritairement des particuliers. Mais le prix des voitures électriques d'occasion



Quelques voitures plus grandes, comme cette Renault Mégane E-Tech, étaient également disponibles en leasing social l'année dernière en France.



© Catherine Misselijn

Stijn Blanckaert (Renta): «Le leasing social peut être un bon moyen de donner une seconde vie aux voitures électriques d'occasion.»

reste encore trop élevé pour le budget moyen de ces acheteurs.» Mais un obstacle se pose: «Si le leasing social connaît un grand succès avec des dizaines de milliers de demandes, y aura-t-il suffisamment de voitures électriques d'occasion disponibles? Il ne s'agit pas ici de BMW iX3 ou de Mercedes EQS. Il y a beaucoup de bonne volonté, mais nous ne voyons pas encore de solution clé en main.» Aujourd'hui, l'offre et la demande restent limitées. À titre d'illustration, en janvier 2025, seulement 4% des immatriculations de voitures d'occasion en Belgique concernaient des véhicules électriques.

UNE SOLUTION EUROPÉENNE?

Pour l'instant, le leasing social reste une initiative uniquement française. Le programme a été interrompu prématurément l'an dernier, mais devrait revenir en 2025 avec un budget réduit à 300 millions d'euros. La subvention publique passera de 13.000 euros à 3.000 euros par véhicule, afin d'étendre le dispositif à un plus grand nombre de bénéficiaires. Reste à savoir si et quand la Belgique suivra cet exemple. Mais plutôt que de développer un dispositif propre, le pays pourrait s'appuyer sur une initiative européenne. En effet, l'Union européenne réfléchit à diverses mesures pour accélérer la transition vers l'électrique. «Transport & Environment (T&E), la fédération européenne des ONG pour la mobilité durable, fait actuellement pression sur la Commission européenne pour inscrire le leasing social à l'agenda des États membres», indique Stijn Blanckaert. «Il y a un intérêt au niveau européen, mais rien de concret pour l'instant. Pour la Belgique, il serait avantageux que l'Europe prenne les choses en main.» ●



DIGITAL

3,90€ /mois
45,90€ /an

PRINT + DIGITAL

5,90€ /mois
65,90€ /an

Restez en tête de l'actualité automobile

- ✓ Essais automobiles
- ✓ Aperçus exclusifs et reportages
- ✓ Conseils pratiques



Abonnez-vous
maintenant !

abo.moniteurautomobile.be

BIENTÔT POUR TOUT LE MONDE?

Depuis 2019, les employés peuvent échanger leur voiture de société (ou leur droit à celle-ci) contre d'autres avantages sous le concept de «budget mobilité». Après un démarrage difficile, ce système a gagné en popularité ces dernières années, mais la véritable percée tarde encore. Le nouveau gouvernement fédéral souhaite lui donner un coup d'accélérateur dans les prochaines années.

Texte: Robin Van den Bogaert/X.D.



Les employeurs devront proposer systématiquement le budget mobilité, alors qu'ils ont encore aujourd'hui la possibilité de ne pas le faire.

Le budget mobilité a été lancé le 1^{er} mars 2019 avec de grandes ambitions. L'objectif du gouvernement de l'époque était double: d'une part, réduire les embouteillages en encourageant les navetteurs à adopter des alternatives à la voiture, et d'autre part, promouvoir des formes de mobilité durable. Et cela, sans générer de coûts supplémentaires pour les entreprises ou les travailleurs. Une idée séduisante sur le papier, mais dont le succès n'a pas été immédiat.

UNE GOUTTE D'EAU DANS L'OcéAN

L'ancien ministre de l'Emploi, Kris Peeters (CD&V), espérait initialement que pas moins d'un conducteur sur quatre renoncerait à sa voiture de société. Six ans plus tard, les chiffres démontrent une surestimation: en 2024, seulement un employé sur vingt (5,2%) a échangé son véhicule contre un budget mobilité. Actuellement, seuls 0,85% des salariés (soit 1 sur 120) bénéficient d'un budget mobilité, selon une analyse de SD Worx portant sur plus de 37.000 employeurs et 1,1 million de travailleurs. «Comparé au nombre total de travailleurs avec une voiture de société, cela semble dérisoire, mais la progression est exponentielle», affirme Veerle Michiels, conseillère juridique et experte en mobilité chez SD Worx. «Nous avons commencé avec à peine 50 salariés bénéficiant du budget mobilité dans notre base de données, et aujourd'hui, nous dépassons les 10.000.» Cette croissance récente est frappante: en 2024, deux fois plus de travailleurs ont opté pour le budget mobilité par rapport à 2023. Une des raisons principales est la multiplication par deux, en deux ans, du nombre d'employeurs proposant cette option. Le fait de pouvoir utiliser le budget pour rembourser ou louer son logement lorsque l'on télétravaille à plus de 50% du temps contribue également à cette évolution positive.

QU'EST-CE QUI VA CHANGER?

Pour le gouvernement fédéral, ces avancées restent insuffisantes. Il souhaite non seulement encourager davantage le budget mobilité, mais aussi l'élargir à ceux qui n'ont pas (droit à) une voiture de société. «Aujourd'hui, c'est l'employeur qui



Bart Vanham (consultant fleet) : «L'un des avantages du nouveau budget mobilité est qu'il devient un système uniforme.»

décide d'offrir ou non le budget mobilité et à quels employés. Il ne peut pas être contraint de le proposer, même si les travailleurs le réclament», explique Veerle Michiels. Mais cela pourrait bientôt changer...

«L'accord gouvernemental stipule que l'employeur devra systématiquement proposer le budget mobilité à tous ses employés ayant (droit à) une voiture de société. Il ne pourra plus s'y soustraire. Toutefois, il gardera la main sur sa structure. Il pourra composer un menu d'options: la première, une voiture de société écologique, ne sera pas obligatoire. La deuxième, incluant la mobilité durable et les frais de logement, devra être proposée. Quant à la troisième, le solde en fin d'année, il restera disponible sous forme de prime après déduction d'une



Les frais de logement sont actuellement la principale raison pour laquelle les employés optent pour le budget mobilité.



Le budget mobilité généralisé pourrait créer des opportunités pour des voitures électriques abordables, comme cette Fiat Grande Panda Electric.

cotisation sociale spécifique de 38,07%.» Les travailleurs dépendant d'une voiture de fonction n'ont pas à s'inquiéter. «Aucune obligation ne semble leur être imposée de renoncer à leur véhicule», rassure Veerle Michiels.

IMPACTS SUR LE SECTEUR DU LEASING

L'extension du budget mobilité pourrait avoir des conséquences contrastées pour le secteur automobile. «Si le budget mobilité est généralisé, cela pourrait profiter au marché du leasing», estime Bart Vanham, consultant indépendant dans le secteur fleet. «Dans certaines entreprises où certains employés n'ont actuellement pas accès à une voiture de société, cela pourrait ouvrir la porte à des véhicules électriques relativement abordables. Grâce au budget mobilité, ils pourraient bénéficier des réductions négociées par leur employeur et ainsi accéder à une voiture électrique à un prix compétitif. Cela pourrait également réduire les émissions de CO₂ du parc automobile en remplaçant d'anciennes voitures polluantes par des modèles électriques», explique-t-il.

Cependant, certains employés abandonneront probablement leur voiture de fonction. «Les employeurs devront proposer un budget mobilité à tous les salariés y ayant droit. Un certain pourcentage choisira sans doute d'autres solutions que la voiture, notamment dans les PME où beaucoup de travailleurs résident à proximité de leur lieu de travail et n'ont pas forcément besoin d'un véhicule», ajoute Bart Vanham.



«En combinant le leasing auto et vélo, on peut déjà offrir de la



Veerle Michiels (SD Worx) : «La plus grande inconnue dans cette réforme est le budget lui-même.»



flexibilité à la grande majorité des employés», estime Bart Vanham.

LIMITES PERSISTANTES

Le budget mobilité, dans sa forme actuelle, présente aussi des inconvénients. «Lorsqu'on définit des solutions de mobilité adaptées à une entreprise, on commence par analyser les besoins des employés. En combinant leasing auto et vélo, on peut déjà répondre aux attentes de la majorité des travailleurs. Dès lors, faut-il imposer un cadre administratif et juridique rigide comme celui du budget mobilité pour une minorité d'entre eux?», s'interroge Bart Vanham. «La régularisation annuelle est une contrainte administrative perçue comme lourde. En fin d'année, les dépenses réelles doivent être comparées au budget alloué. Si le salarié a dépassé son budget, par exemple en raison d'une hausse des coûts de l'énergie, il devra rembourser l'excédent l'année suivante», souligne-t-il.

SIMPLIFICATION EN VUE

L'un des objectifs du nouveau budget mobilité est de simplifier la réglementation existante. «L'idée serait qu'il remplace les interventions actuelles des employeurs dans les déplacements domicile-travail et privés des salariés», explique Veerle Michiels. «En Belgique, ces aides sont souvent régies par des conventions collectives, au niveau de l'entreprise ou du secteur, comme l'indemnité vélo. Elles devraient céder la place au budget mobilité, mais les modalités restent floues. Des mesures de transition sont probablement prévues.» Bart Vanham partage cet avis: «L'avantage du nouveau budget mobilité est qu'il devient un système uniforme. Il existe déjà des solutions techniques permettant de gérer facilement les dépenses dans ses différentes composantes. Cela simplifierait la tâche des employeurs et faciliterait le contrôle fiscal. L'uniformisation du système encouragera aussi le développement de technologies adaptées à sa gestion administrative.»

NOMBREUSES INCONNUES

Beaucoup de questions restent cependant en suspens. «Le plus grand point d'interrogation, c'est le montant du budget», selon Veerle Michiels. «On sait qu'il sera financé par l'employeur, mais comment sera-t-il calculé? Actuellement, aucune précision n'a été donnée. Sera-t-il alimenté par les contributions existantes pour les déplacements domicile-travail? Ou d'autres sources de financement seront-elles envisagées?» La date exacte de la réforme reste également inconnue: 2027? 2028? L'accord gouvernemental évoque des «mesures transitoires», ce qui suggère une mise en œuvre progressive. «Le budget mobilité est un dossier complexe qui touche au droit du travail, à la sécurité sociale et à la fiscalité. Il devra être discuté par plusieurs ministères et faire l'objet de négociations avec les partenaires sociaux», conclut Veerle Michiels. ●

QUE POUVEZ-VOUS FAIRE, AVEC LE BUDGET MOBILITÉ?

Le montant du budget mobilité dépend du coût total pour l'employeur du véhicule de société que le salarié échange. Selon SD Worx, le montant médian du budget mobilité en 2024 était de 7.800 €. En 2025, il devra être d'au moins 3.164 € et pourra atteindre un maximum de 16 875 euros. Ce budget peut être dépensé selon trois piliers :

Un véhicule de société écologique, qui devra être zéro émission à partir du 1^{er} janvier 2026. Des moyens de transport durables et des frais de logement, qui sont aujourd'hui la principale raison pour laquelle les employés choisissent le budget mobilité. Le solde restant en fin d'année, qui est versé sous forme de prime après déduction d'une contribution spéciale de sécurité sociale de 38,07 %.

TROP CHERS POUR LES PARTICULIERS ?

Les voitures électriques d'occasion restent souvent hors de portée financière des acheteurs particuliers. Une situation qui pose de grands défis au secteur des flottes, car si l'offre et la demande ne s'équilibrent pas, cela a un impact sur le coût des voitures de société.

Texte : Bastian Clarent/X.D.



Le prix des voitures électriques d'occasion constitue un obstacle majeur pour les acheteurs particuliers.

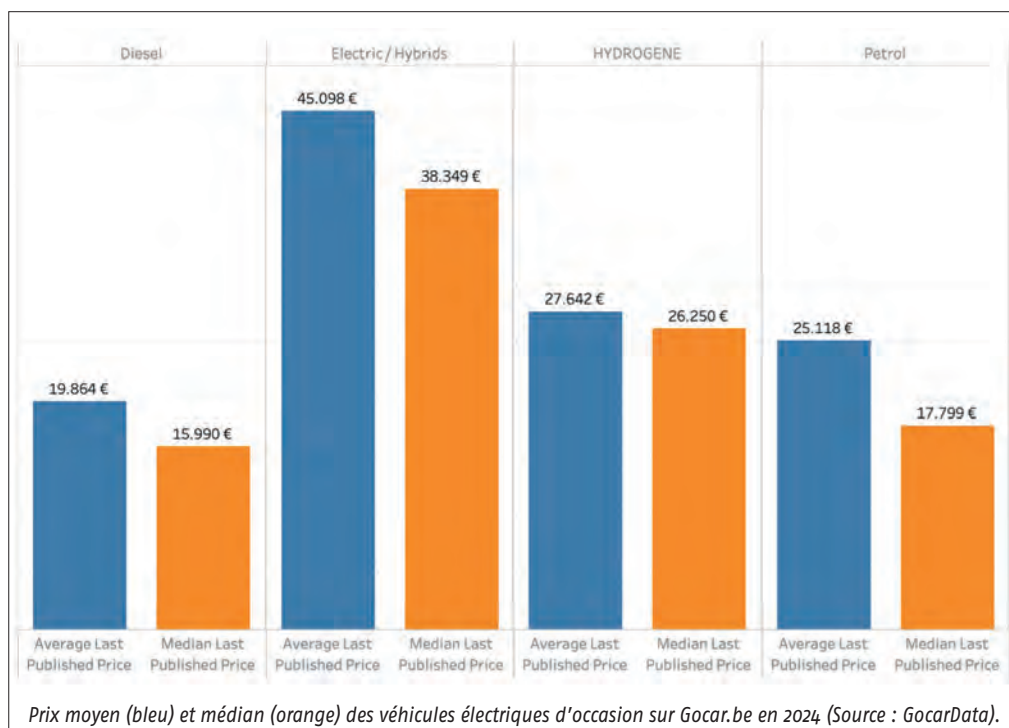
Après une première vie en tant que voiture de société, de nombreux véhicules électriques arrivent sur le marché de l'occasion. Or, les particuliers représentent pas moins de 90% des acheteurs de voitures de seconde main. Une étude réalisée fin 2023 par l'ASBL Car-Pass révèle ainsi que l'acheteur belge moyen d'une voiture d'occasion est prêt à dépenser environ 12.600 €.

Or, les données des plateformes d'annonces comme AutoScout24 montrent qu'en 2024, le prix moyen d'un véhicule électrique d'occasion s'élevait à 42.000 €, soit une différence de près de 30.000 €. Et le problème n'est pas seulement d'ordre budgétaire: il y a aussi un manque d'intérêt pour l'achat d'un véhicule électrique d'occasion. Dans la même enquête de Car-Pass, seulement 8% des répondants ont affirmé qu'ils envisageraient certainement d'acheter une voiture électrique d'occasion, tandis que 33% ont répondu «probablement oui». À l'inverse, 25% ont déclaré qu'ils n'en achèteraient jamais, et 34% ont indiqué qu'ils ne choisiraient «probablement pas» un VE.

PRIX MOYEN DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES D'OCCASION SUR AUTOSCOUT24 EN 2024

MOIS	PRIX MOYEN (€)
JANVIER	46.776
FÉVRIER	45.316
MARS	43.889
AVRIL	42.917
MAI	42.013
JUIN	41.200
JUILLET	40.662
AOÛT	40.508
SEPTEMBRE	40.593
OCTOBRE	39.560
NOVEMBRE	39.802
DÉCEMBRE	40.120
MOYENNE ANNUELLE	41.946

Source : AutoScout24



CHIFFRES ÉLOQUENTS

Nous avons contacté les deux plus grandes plateformes de vente automobile en Belgique pour connaître le prix moyen des voitures électriques d'occasion en 2024. Même en retirant 10% pour tenir compte de la marge de négociation, les chiffres restent impressionnants. D'après GocarData, une plateforme spécialisée dans l'analyse du marché automobile belge, le prix moyen d'un véhicule électrique ou hybride d'occasion était de 45.098 €. La médiane (qui exclut les pics des modèles les plus chers) était de 38.349 € (Voir graphique en haut à droite).

Des données similaires obtenues auprès d'AutoScout24 montrent que le prix moyen des véhicules électriques d'occasion sur autoscout24.be en 2024 était de 41.946 €. Ce prix a baissé au fil des mois, mais l'écart reste énorme entre le budget moyen des acheteurs et le prix des VE (Voir tableau ci-contre).

VENDRE À PERTE

Selon les sources, l'écart entre le budget moyen des acheteurs et le prix demandé pour un VE d'occasion varie entre 29.543 et

32.698 €, soit environ 30.000 €. Même si les prix de transaction réels sont légèrement inférieurs aux prix affichés et que les modèles les plus chers faussent les statistiques, le fossé entre l'offre et la demande reste quasiment impossible à combler. C'est un véritable problème, car les entreprises et indépendants sont fiscalement incités à passer aux véhicules électriques à 100%. Or, les véhicules électriques d'occasion issus des

teur demandent une intervention de l'État sur le marché de l'occasion. Toutefois, accorder des primes et des subventions est politiquement sensible et difficile à financer en période de restrictions budgétaires. Une alternative pourrait être un avantage fiscal pour les acheteurs de VE d'occasion. Tout aussi important: une campagne de sensibilisation pour rassurer les consommateurs sur la fiabilité des voitures électriques d'occasion. Beaucoup craignent que la batterie ne tienne pas sur la durée. Pourtant, plusieurs études indépendantes montrent que la dégradation des batteries est bien moindre qu'attendu, avec une perte de capacité d'environ 1,5 % par

an. Pour rassurer les acheteurs, l'État pourrait rendre obligatoire un rapport officiel sur l'état de la batterie, annexé au certificat Car-Pass. Une telle mesure renforcerait la position de la Belgique comme référence en matière de certification des voitures d'occasion et pourrait inspirer d'autres pays européens. Consommateurs et valeur résiduelle des véhicules y gagneraient tous. ●

«IL Y A UN ÉCART DE 30.000 € ENTRE LE PRIX MOYEN D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE D'OCCASION ET LE BUDGET DES ACHETEURS BELGES.»

flottes professionnelles mettent actuellement trop de temps à trouver preneur et sont souvent vendus à perte. Une situation intenable à long terme. Sans intervention, l'électrification du marché ne touchera probablement donc pas le grand public.

CAMPAGNE DE SENSIBILISATION NÉCESSAIRE

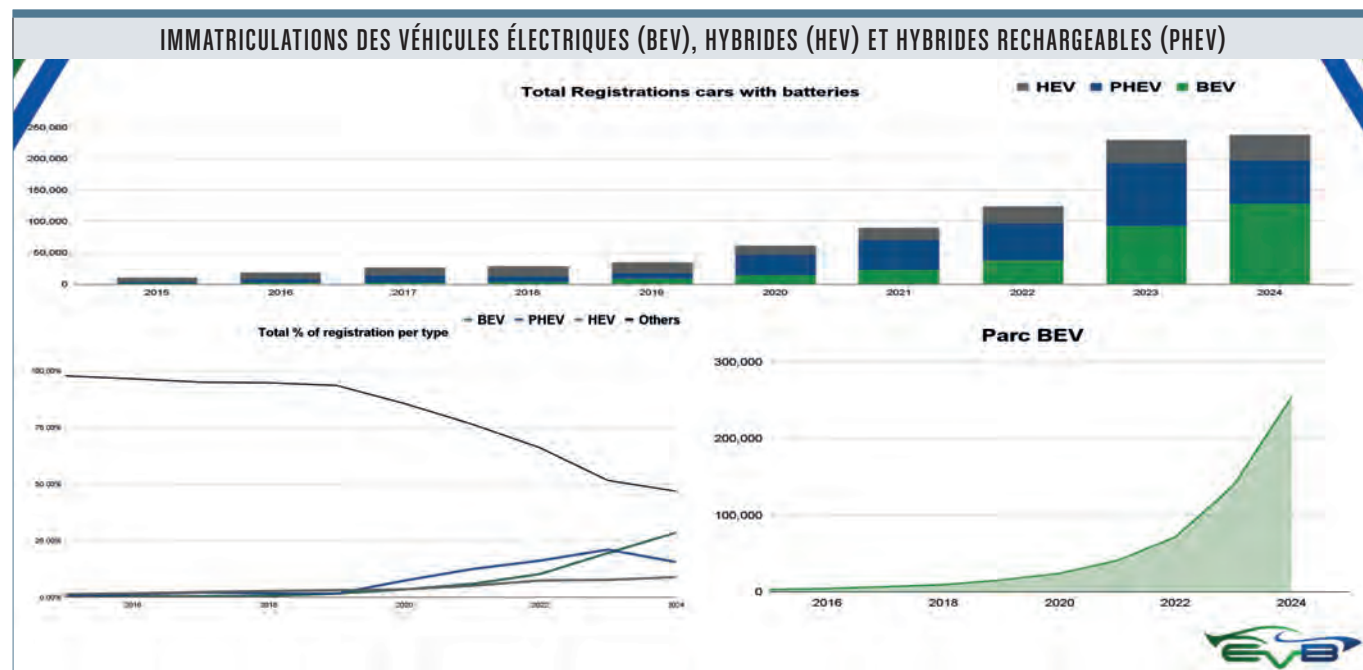
Pour favoriser l'adoption des VE d'occasion par les particuliers, certains acteurs du sec-

L'OFFRE S'ÉLARGIT, LES POINTS D'AMÉLIORATION DEMEURENT

Le nombre de bornes de recharge publiques belges a augmenté de pas moins de 72% en 2024. Cependant, Bruxelles et la Wallonie ont encore beaucoup de retard à rattraper. De plus, la recharge publique dans notre pays reste chère et manque de transparence. On fait le point.

Texte : Dieter Quartier/L.B.





Avec pas moins de 127.750 nouvelles immatriculations de voitures entièrement électriques l'année dernière, il va sans dire que la transition électrique a atteint sa vitesse de croisière en Belgique. Les VE représentaient déjà 28,7% de de l'ensemble des nouvelles immatriculations en 2024. Si l'on additionne toutes les voitures électriques en circulation dans notre pays, on arrive à 280.059 unités à la fin de 2024, ce qui correspond à 4,7% du parc automobile belge total. En d'autres termes, près d'une voiture sur vingt est électrique. La fédération pour la mobilité zéro émission en Belgique, EV Belgium, s'attend à ce que cette part dépasse le seuil de 30% d'ici 2030: elle table sur 2 millions de véhicules électriques pour un parc total de 6 millions.

D'où une question cruciale: l'infrastructure de recharge suivra-t-elle le rythme de croissance du parc automobile? À en juger par les chiffres de 2024, il n'y a guère de doute à ce sujet. Selon EV Belgium, notre pays comptait 83.111 points de recharge publics à la fin de l'année dernière, soit un progrès de 72% par rapport à 2023. Il existe toutefois des différences frappantes entre les régions. La majorité des bornes ont poussé en Flandre: selon le département flamand de la mobilité et des travaux publics, on en comptait 59.239 fin 2024. En moyenne, 73 nouvelles bornes de recharge ont été ajoutées chaque jour dans le nord du pays l'année dernière.

NUANCES RÉGIONALES

En Flandre, vous pouvez donc brancher votre voiture électrique à quatre fois plus de bornes de recharge qu'à Bruxelles et en Wallonie réunies. Comment donc? Tout d'abord, la région flamande est plus densément peuplée. Selon Statbel, près de quatre fois plus de voitures électriques circulent au nord de la frontière linguistique. «En outre, le gouvernement flamand a beaucoup investi dans les infrastructures de recharge publiques, alors qu'en Wallonie, il n'y a eu aucune initiative gouvernementale jusqu'à présent», explique Philippe Vangeel, directeur de EV Belgium. «Un point de recharge public flamand sur six est le résultat d'un appel d'offres.»

Il est intéressant de noter que plus de 7% du parc automobile bruxellois est déjà composé de véhicules électriques. Toutefois, ce pourcentage s'explique par le fait que plusieurs grandes sociétés de leasing sont basées dans la capitale. La plupart des voitures de leasing étant immatriculées au nom de la société de leasing, cela conduit à une représentation géographique erronée. Ce constat s'applique aussi en partie au pourcentage de VE en Flandre, car de nombreuses sociétés de leasing ont leur siège social dans cette région.

Cela dit, dans l'absolu, l'automobiliste wallon reste moins sensible à l'électrique que le flamand. Il achète aussi plus souvent sa voiture à titre privé, alors qu'en Flandre, les voitures sont plus souvent achetées au nom

SI L'ON ADDITIONNE TOUTES LES VOITURES ÉLECTRIQUES DE NOTRE PAYS, ON OBTIENT 280.059 UNITÉS À LA FIN 2024, CE QUI ÉQUIVAUT À 4,7% DU PARC AUTOMOBILE TOTAL.

d'une société. Les entreprises bénéficient d'avantages fiscaux pour les VE, alors que les particuliers n'en bénéficient pratiquement pas. Ce manque d'intérêt pour les VE contribue, de facto, à la relative rareté des bornes de recharge publiques en Wallonie.

LA WALLONIE INVESTIT

Même si la Région wallonne est à la traîne, précisons tout de même que le nombre de bornes de recharge y a également doublé au cours des deux dernières années. Selon la Fédération des entreprises de Belgique et la Febiac, le nombre de bornes de recharge en Wallonie est passé de 1.482 début 2023 à 2.868 fin février 2025. L'ensemble de ces stations représente 10.818 points de recharge. «En outre, le gouvernement wallon va consacrer d'importantes ressources entre 2020 et 2026 à l'extension des bornes de recharge sur le domaine public», ajoute Philippe Vangeel. Ce budget sera alloué à des appels d'offres publics, dans le but de déployer près de 5.000 points de recharge en courant alternatif en Wallonie.»

Au fait, avez-vous remarqué qu'il existe peu de bornes de recharge publiques en Wallonie sur les aires d'autoroute... sans station-service? Contrairement à la Flandre, dans le sud du pays, les bornes de recharge ne peuvent être installées que dans les structures où l'on

L'AGENCE BRUXELLOISE POUR L'ENVIRONNEMENT ESTIME QUE LE NOMBRE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES SUR LES ROUTES DE LA CAPITALE SERA D'ENVIRON 500.000 D'ICI 2035.

peut aussi faire le plein. Cette législation est difficilement contournable; est-ce que le nouveau Gouvernement wallon aura le courage de modifier les textes? Bref, pour l'heure, les opérateurs de bornes de recharge en Wallonie, principalement étrangers, sont contraints d'opter pour les parkings... des supermarchés.

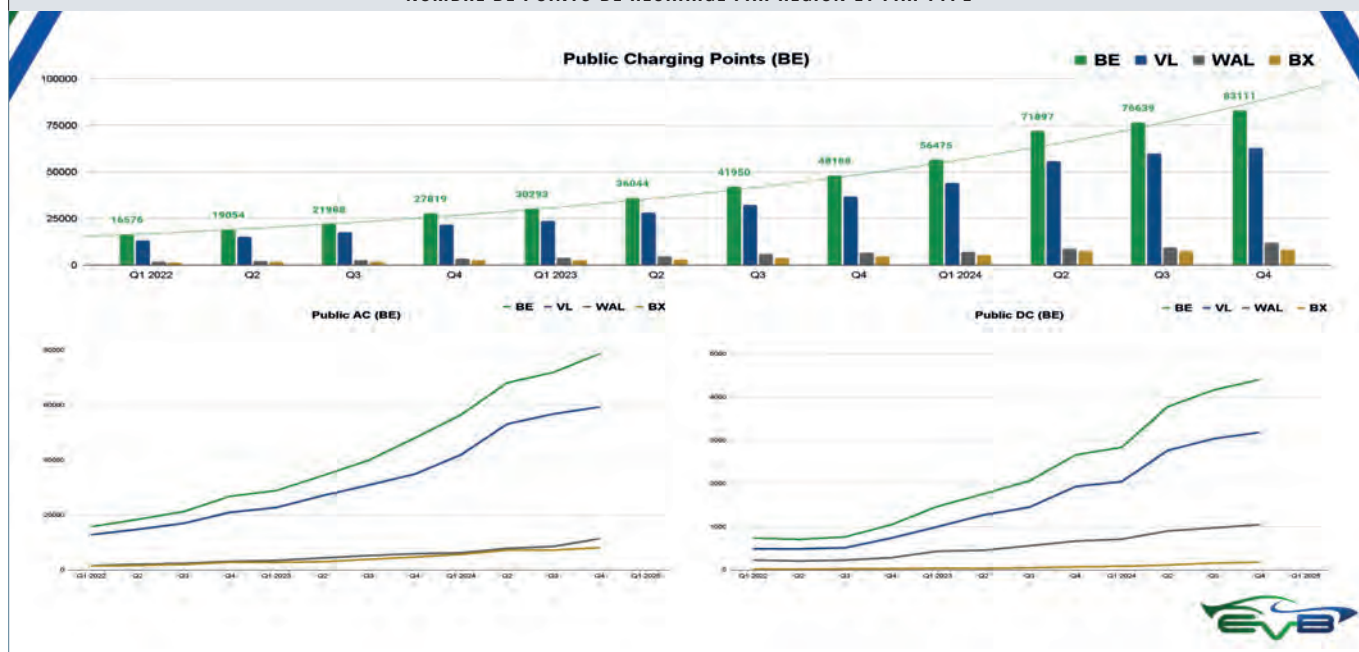
BRUXELLES, LE CAS DIFFICILE

La Région de Bruxelles-Capitale investit également dans les infrastructures de recharge publiques, mais certains projets semblent mis en veilleuse. L'objectif est de 22.000 points de recharge publics d'ici... 2035. Détail marquant: Bruxelles Environnement estime à un peu moins de 500.000 le nombre de véhicules électriques (y compris les navetteurs) qui circuleront sur les routes de Bruxelles d'ici là. Le ratio stations de recharge/voitures ne s'annonce donc pas vraiment favorable.

Bien sûr, les défis à relever pour une métropole comme Bruxelles sont d'une toute autre dimension. Il faut investir massivement dans le renforcement et l'extension du réseau. Celui-ci fonctionne encore en grande partie à une tension de 230 V, insuffisante pour recharger des dizaines de milliers de voitures en même temps et alimenter tous les ménages. De plus, les bornes de recharge ont également un impact sur l'espace public: elles occupent des places de stationnement. Et les communes de la région ne sont pas autorisées à percevoir des frais de stationnement à ces



NOMBRE DE POINTS DE RECHARGE PAR RÉGION ET PAR TYPE



La Flandre compte presque quatre fois plus de voitures électriques immatriculées qu'en Wallonie. Cela s'explique en partie par le fait que de nombreuses sociétés de leasing sont basées au nord du pays.

«bornes de recharge». Face à la crainte de voir les recettes de stationnement diminuer, Sibelga, le gestionnaire du réseau bruxellois, se bat pour obtenir les autorisations nécessaires et voit une partie de la solution dans les lampadaires: il suffit de les transformer en bornes de recharge. Après l'évaluation positive d'un projet pilote à Woluwe-Saint-Pierre, de nombreux lampadaires vont désormais également être équipés en prises de recharge dans la ville de Bruxelles et à Uccle. Ces «chargeurs de lampadaire» fournissent la même puissance que les bornes de recharge traditionnelles et sont plus faciles à installer.

COÛT TROP ÉLEVÉ EN BELGIQUE

Autre point de crispation: la Belgique applique des tarifs assez élevés. Selon Transport & Mobility Leuven, seuls la Croatie et le Danemark pratiquent des tarifs plus élevés. «Cela s'explique en partie par le taux de TVA belge, de 21%, applicable sur le kWh en cas de recharge publique, alors que dans d'autres pays européens, un taux réduit est en vigueur» explique Philippe Vangeel d'EV Belgium. «Le prix du kWh est désavantagé et c'est dommage. D'un côté, nous contribuons tous aux coûts liés aux tarifs sociaux, aux grands travaux d'infrastructure sur le réseau, etc. De l'autre, il y a les frais facturés par les opérateurs des stations de recharge et les émetteurs des cartes de recharge. Si vous rechargez votre voiture sur l'autoroute, vous paierez de toute façon plus cher, tout comme les prix du Diesel

IL N'Y A QU'EN CROATIE ET AU DANEMARK QUE VOUS PAYEZ VOTRE RECHARGE À LA BORNE ENCORE PLUS CHER QU'EN BELGIQUE...

et de l'essence y sont plus élevés qu'en dehors, sur le réseau secondaire. Et qu'en est-il de la transparence des prix? «Recharger une voiture électrique est nettement moins transparent que faire le plein d'une voiture à essence ou Diesel. Le prix n'est pas toujours affiché sur la borne de recharge, même si les choses ont changé depuis avril 2024. Désormais, l'Europe exige que les nouveaux chargeurs rapides affichent un prix et que les bornes de recharge classiques affichent un code QR renvoyant vers un site d'informations sur les tarifs. L'AFIR stipule également que tout

le monde doit pouvoir payer avec sa carte bancaire, ce qui augmente considérablement la facilité d'utilisation», explique encore Philippe Vangeel. Grâce aux accords d'itinérance entre les différents acteurs, vous

pouvez déjà recharger sans problème votre véhicule à une borne publique avec n'importe quelle carte de recharge. Mais le prix dépend de votre fournisseur et des accords qu'il a conclus avec l'exploitant de la borne. Si vous souscrivez un abonnement, vous bénéficiez parfois d'une réduction sur le prix du kWh. Les personnes qui rechargent souvent en public ont donc tout intérêt à souscrire un abonnement. Alors, comment déterminer la façon la moins chère de se recharger? Le mieux reste de consulter des plateformes ou application dédiées, comme Chargeprice. Le message est plus que jamais le même: comparez avant de charger! ●

CHOISISSEZ UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ VERTE. LA NOUVELLE MINI ACEMAN ELECTRIC.

AUSSI DISPONIBLE EN D'AUTRES COULEURS, À PARTIR DE
230 €/MOIS HTVA, EN LOCATION POUR LES PROFESSIONNELS*.



MINI FOR BUSINESS.



Découvrez-la maintenant chez votre Partenaire MINI. *Infos et conditions sur mini.be



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Informations environnementales (AR 19/03/04) : mini.be

14-14,8 KWH/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress Advertising SA.