

MONITEUR AUTOMOBILE

SPÉCIAL FLEET & LEASING

TOUT SAVOIR SUR LES VOITURES DE SOCIÉTÉ EN BELGIQUE



▶ LES COÛTS RÉELS

Le coût d'une voiture de société

▶ MARCHÉ

Serrer la ceinture

▶ TENDANCES DU LEASING

Louer plus longtemps devient la norme

▶ INDICE DE MOBILITÉ

Les entreprises belges sous la moyenne

▶ CAS PRATIQUE PME

DW&P Huissiers de justice

▶ CAS PRATIQUE INDÉPENDANT

Bartel Jennen, architecte indépendant

▶ FISCALITÉ PHEV

Les affaires finissent par se payer

▶ MOBILITÉ ALTERNATIVE

Le budget mobilité en 14 questions

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

La nouvelle Kia EV4 100 % électrique.

Dépasser les standards.



Movement that inspires

Kia redéfinit une fois de plus les standards avec la nouvelle Kia EV4 entièrement électrique. Un hatchback au design audacieux, jusqu'à 625 km d'autonomie, un écran panoramique de 30 pouces et un assistant IA intégré... La nouvelle Kia EV4 allie style et technologie. Également disponible en version fastback à quatre portes.

Découvrez-la chez votre concessionnaire Kia ou sur kia.be

14,3 - 14,9 kWh/100 km • 0 g CO₂/km (WLTP)

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Données relatives à la sécurité
*7 ans de garantie ou 150.000 km (selon la première limite atteinte, sans limite de kilométrage pendant les 3 premières années). Le modèle exposé est à titre illustratif.
E. R. : Kia Belgium SA (BE 0477.443.106 - IBAN : BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.



ÉDITO

LES VOITURES DE SOCIÉTÉ EN MOUVEMENT?

L'accord de gouvernement de l'Arizona promettait de grands changements: à partir de 2026, toutes les entreprises possédant une flotte automobile devront instaurer le budget mobilité, et les hybrides rechargeables pourront encore profiter un peu plus longtemps d'un climat fiscal favorable. Mais il y a fort à parier qu'au moment où vous lisez ces lignes, rien de tout cela n'ait encore été publié au Moniteur belge. Au 16 de la rue de la Loi, on a manifestement d'autres chats à fouetter: il faut encore économiser 16,6 milliards d'euros d'ici 2029. Et pour l'instant, c'est surtout vers les sociétés de management que les regards se tournent. S'agit-il d'un simple tir de semonce, ou les dirigeants indépendants vont-ils être frappés de plein fouet? Entre-temps, le marché automobile tousse. Au cours des neuf premiers mois de 2025, 9,2% de voitures neuves en moins ont été immatriculées par rapport à la même période l'année précédente, surtout du côté des clients professionnels. Rien d'étonnant à cela, car qui investirait dans un tel climat d'incertitudes? De plus, les entreprises conservent leurs voitures plus longtemps. Une enquête auprès des sociétés de leasing révèle qu'une durée de location de six ans n'a plus rien d'exceptionnel pour les véhicules électriques. Cela s'explique par la valeur résiduelle des voitures électriques encore faible, et pour maîtriser les coûts, il faut donc les garder plus longtemps. En outre, depuis le Covid, on roule moins en voiture, le télétravail étant désormais bien ancré dans les habitudes. Et puis il y a ce fameux budget mobilité... Passerons-nous tous massivement au vélo ou au train? Cela dépendra de ce que le «menu» proposera réellement. Espérons qu'au moins, son introduction obligatoire apportera enfin un peu de mouvement – fût-il symbolique – dans notre paysage de la mobilité. Selon l'indice de mobilité de Secu-
rex, ce ne serait pas du luxe. Ce supplément Fleet & Leasing s'y penche plus en détail.

Bonne lecture,
Dieter Quartier

SOMMAIRE

LES COÛTS RÉELS

6 Le coût d'une voiture de société

MARCHÉ

12 Serrer la ceinture

TENDANCES DU LEASING

22 Louer plus longtemps devient la norme

INDICE DE MOBILITÉ

26 Les entreprises belges sous la moyenne

CAS PRATIQUE PME

30 DW&P Huissiers de justice

CAS PRATIQUE INDÉPENDANT

32 Bartel Jennen, architecte indépendant

FISCALITÉ PHEV

34 Les affaires finissent par se payer

MOBILITÉ ALTERNATIVE

36 Le budget mobilité en 14 questions



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

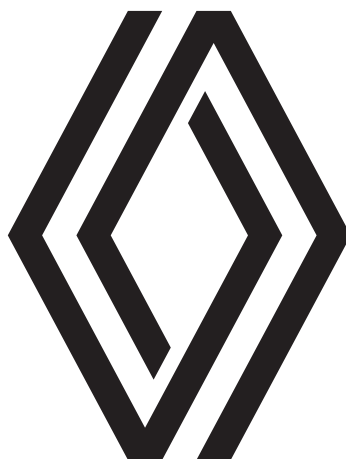
Photos
Adobe Stock, constructeurs

Lay-out
Bert Baekelandt

Directeur commercial
Matthieu Py

Régie publicitaire
Avenue Herrmann-Debroux 54,
1160 Bruxelles

Sales Managers
Frank De Brauer
fdebrauer@produpress.be



RENAULT 4 E-TECH ELECTRIC

jusqu'à 409 km d'autonomie⁽¹⁾
de 15 à 80% d'autonomie en 30 min. de recharge
Google intégré & plus de 30 apps⁽²⁾
420 L volume de coffre et 2,2 m de longueur de chargement
100% déductible fiscalement

plus d'infos



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



0 gr CO₂/km · 14,7 - 15,1 kwh/100 km (wltp)
contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule

(1) selon wltp (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. 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 PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

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

COMBIEN COÛTE VRAIMENT UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ?

Que vous receviez une voiture de société dans le cadre de votre salaire ou via un plan cafétéria, une telle voiture de fonction semble, à première vue, intéressante – pour vous et pour votre employeur. Mais est-ce vraiment aussi avantageux? Et qu'en est-il sur le plan fiscal?

Texte: Dieter Quartier/X.D.

Combien cela vous coûte-t-il, en tant que travailleur?

Combien cela vous coûte-t-il, en tant que travailleur? Aujourd'hui, un travailleur belge sur sept dispose d'une voiture de société. Il s'agit souvent d'une voiture-salaire, c'est-à-dire non pas d'une voiture dont vous avez besoin pour exercer votre métier, mais d'un véhicule

que vous utilisez principalement pour vous rendre au travail ou pour vos déplacements privés. Cette voiture fait en général partie de votre package salarial et c'est un avantage ajouté à votre rémunération normale. Mais ce n'est pas toujours le cas. De plus en plus d'entreprises offrent désormais à leurs

collaborateurs sans voiture de société la possibilité d'échanger une partie de leur salaire brut (souvent un bonus ou un treizième mois) contre une voiture en leasing, souvent via un plan cafétéria. L'avantage? Vous ne payez pas d'impôt sur cette partie de votre salaire, et vous pouvez utiliser l'intégralité



«Pour beaucoup de travailleurs, une voiture de société reste un avantage intéressant, même lorsqu'elle est octroyée via un plan cafétéria.»

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

du montant brut pour financer votre véhicule en leasing. Que vous disposiez d'une voiture-salaire classique ou d'un véhicule financé via un plan cafétéria, le fisc considère cet avantage comme un «avantage de toute nature» (ATN). Cela signifie que vous payez des impôts dessus, mais généralement beaucoup moins que vous n'en paieriez sur ce même montant de salaire brut.

L'AVANTAGE DE TOUTE NATURE (ATN)

L'ATN se calcule selon la formule suivante :

$ATN = \text{valeur catalogue} \times 6/7 \times \text{coefficient d'âge} \times \text{pourcentage de CO}_2$

- La valeur catalogue correspond au prix d'origine neuf (avec options et accessoires, sans réductions), TVA réellement payée comprise.
- Le coefficient d'âge diminue de 100% la première année à 70% à partir de la sixième. Autrement dit, la valeur catalogue baisse de 5% par an. 70% est toutefois le minimum: si vous gardez votre voiture plus longtemps, vous ne bénéficiez plus d'une «réduction» supplémentaire.
- Le pourcentage CO₂ dépend des émissions du véhicule, comparées à une valeur de référence calculée sur la base du parc automobile en circulation. Avec la progression du nombre de véhicules électriques, cette référence baisse chaque année. En 2025, elle s'élève à 71 g/km pour les voitures essence et 59 g/km pour les Diesel.
- Plus votre voiture émet de CO₂, plus vous payez, donc.

C'est pourquoi les voitures électriques et hybrides rechargeables sont si populaires: elles restent souvent bien en dessous de ces valeurs de référence.

L'ATN EN PRATIQUE

Le montant net que vous payez dépend de votre salaire. Pour une petite voiture électrique, l'impôt s'élève à environ 1.600 € par an. Pour un gros SUV Diesel d'une valeur de 100.000 € et avec un taux d'émission élevé, cela peut grimper jusqu'à 15.000 € par an. Ces montants sont imposés dans votre tranche marginale d'imposition (souvent 50%).

Exemple: si votre ATN s'élève à 2.400 € brut par an, cela vous coûte environ 1.200 € net par an, soit 100 € par mois. Pour ce prix, vous ne pourriez jamais louer une voiture vous-même, encore moins une voiture électrique. Et toutes les dépenses sont incluses: assurance, entretien, pneus, etc. Dans la plupart des cas, vous pouvez également faire le plein ou recharger sans limite.

Si vous payez une contribution personnelle pour votre voiture, ce montant est simplement déduit de l'ATN. Par exemple: vous devez payer vous-même pour un attelage de remorque coûtant 1.000 €. Ce montant peut être déduit de l'ATN brut que vous paieriez la première année. Dans cet



© Yannick Brossard

«Ceux qui doivent financer eux-mêmes leur voiture opteront plus volontiers pour une hybride, comme la Renault Symbioz dans notre exemple de calcul.»

exemple, votre ATN passe donc de 2.400 € à 1.400 €. Vous économisez donc environ 500 € d'impôt (50% sur 1.000 €), et l'attelage ne vous coûte que 500 € net.

ET QU'EN EST-IL D'UN PLAN CAFÉTERIA?

Sympa, une voiture de société en plus! Mais si vous devez renoncer à une partie de votre salaire brut en échange, est-ce toujours intéressant? Vous payez alors l'impôt sur l'ATN, mais vous abandonnez aussi du salaire. Le jeu en vaut-il encore la chandelle?

Faisons une comparaison entre acheter une voiture vous-même et en financer une via une partie de votre salaire brut.

VOITURE PERSONNELLE

Renault Symbioz – Essence, d'occasion

- Prix d'achat: 25.000 € TVAC
- Kilométrage: 20.000 km/an
- Amortissement: 2.500 €/an
- Taxe de mise en circulation + taxe de circulation: 400 €/an
- Entretien, pneus, assurance omnium, assistance, frais imprévus: 2.000 €/an

Coût total annuel: 4.900 €

VOITURE DE SOCIÉTÉ VIA PLAN CAFÉTERIA

KIA EV3 – Neuve, électrique

- Prix catalogue : 45.000 € TVAC
- Kilométrage : 20.000 km/an
- Rétrocession de salaire : 6.000 € brut / 3.000 € net par an
- ATN : 1.600 € brut / 800 € net par an

Coût total annuel: 3.800 €

Dans cet exemple, vous économisez 1.100 € par an en optant pour une voiture via le plan cafétéria. Attention: ce n'est qu'un exemple, mais il montre que cette formule est souvent financièrement plus avantageuse. Beaucoup de gens sous-estiment le vrai coût d'une voiture personnelle: la dépréciation n'en est qu'une partie. Et il faut encore tenir compte des coûts financiers car si vous achetez votre voiture avec votre épargne, vous perdez les intérêts potentiels; si vous la financez par un prêt, vous payez des intérêts. Emprunter 15.000 € sur quatre ans coûte aujourd'hui environ 1.500 € d'intérêts. Dans bien des cas, le plan cafétéria s'avère donc plus malin. ●

COMBIEN CELA COÛTE-T-IL À L'EMPLOYEUR?

Une voiture de société coûte bien sûr aussi de l'argent à l'employeur, mais elle lui procure en même temps certains avantages. Ainsi, il ne paie pas de cotisations sociales (ONSS) sur la partie du salaire convertie en voiture. Et la voiture est (partiellement) déductible fiscalement, selon ses émissions de CO₂.

POINTS AUXQUELS L'EMPLOYEUR DOIT VEILLER:

• **Amortissement ou coûts de location:** la plupart des entreprises optent pour le leasing full service, qui inclut tout: assurance, entretien, assistance, etc.

• **Carburant ou électricité:** souvent, une carte carburant ou de recharge est incluse. Dans un plan cafétéria, ces coûts peuvent être à charge du travailleur, ou limités par un budget fixe.

• **Assurance et assistance:** généralement comprises, avec véhicule de remplacement.

• **Entretien et réparations:** difficiles à prévoir, surtout après expiration de la garantie.

• **Pneus:** environ six pneus pour 100.000 km.

• **Taxes (MALUS, circulation):** selon les émissions et la région.

• **Cotisation de solidarité:** pas d'ONSS,

mais une contribution mensuelle obligatoire liée aux caractéristiques écologiques du véhicule.

→ **Électrique / hybride rechargeable:** 37,33 € par mois.

→ **Essence ou Diesel:** jusqu'à plusieurs centaines d'euros par mois.

• **TVA non déductible:** en moyenne, 35% de la TVA sur les coûts automobiles ne peut être récupérée.

• **Déductibilité fiscale:** Électriques: 100% déductibles. Plug-in hybrides: 75% en 2025, puis dégressif. Autres: entre 40% et 60%. Ce qui n'est pas déductible est soumis à l'impôt des sociétés.



«Si BMW occupe la première place en Belgique, c'est surtout grâce à la iX1, très appréciée des conducteurs professionnels.»

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



PEUGEOT

E-3008



700 km

de sensations de conduite

PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** 0 g/km 17,1 - 18,1 kWh/100 km
 Donnons priorité à la sécurité.



Peugeot 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. 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 Boite 2 - 1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tél: +32 78 15 16 15

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

AUSSI DES COÛTS INDIRECTS

Il y a aussi les coûts indirects. La gestion quotidienne d'un parc automobile prend du temps: accidents, amendes, réparations, contrôles techniques, etc. En outre, il faut établir une car policy – également appelée règlement automobile –, un document interne fixant les règles d'utilisation des voitures de société.

C'est un document évolutif, à mettre à jour régulièrement pour rester conforme à la législation, à la fiscalité et aux conditions d'utilisation.

LE BUDGET MOBILITÉ DEVIENT OBLIGATOIRE

Et puis, il y a un «petit piège». L'accord de gouvernement prévoit que les employeurs doivent obligatoirement proposer le budget mobilité fédéral à tous les travailleurs disposant d'une voiture de société (ou du droit d'en avoir une). «La liberté de choix de l'employeur disparaît donc. Il peut toujours définir la structure du budget mobilité: autrement dit, composer le menu. Le premier pilier, la voiture de société écologique, n'est pas obligatoire. Dans le deuxième pilier – mobilité durable

et frais de logement –, l'employeur doit toujours formuler une offre. Le troisième pilier, le montant en espèces restant à la fin de l'année, est également obligatoire», explique Veerle Michiels, conseillère juridique et experte en mobilité chez SD Worx. Les travailleurs qui ne peuvent se passer d'une voiture n'ont toutefois rien à craindre: «Le salarié ne semble pas encore obligé d'accepter effectivement cette offre.» Mais la charge administrative pour l'employeur reste: il doit implémenter le budget mobilité, que quelqu'un y adhère ou non. La

date précise de la réforme n'est pas encore connue: 2027? 2028? L'accord mentionne des mesures transitoires, ce qui laisse prévoir une mise en œuvre progressive. Ce qui est certain, c'est qu'il s'agit d'un dossier complexe nécessitant du temps. «Le budget mobilité combine droit du travail, sécurité sociale et fiscalité. Il passera sur la table de plusieurs cabinets ministériels. Une concertation avec les partenaires sociaux sera également nécessaire, car la réforme pourrait modifier des accords existants», conclut Veerle Michiels. ●



«La Kia EV3 est un choix populaire parmi les conducteurs de voitures de société : elle offre beaucoup d'espace et de technologie pour un prix compétitif.»

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

MINI Aceman QUAND LA DIMENSION FAIT L'ÉLÉGANCE.



MINI NOW or NEVER DAYS
DÈS 180€/MOIS HTVA,
*en location pour les professionnels.**

*Infos et conditions sur [MINI.be](https://mini.be)



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

14,2 – 14,3 KWH/100KM • 0 G/KM CO2 (WLTP)

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

LES ENTREPRISES SE SERRENT LA CEINTURE

Alors qu'en Belgique, les entreprises immatriculaient systématiquement plus de voitures neuves que les particuliers ces dernières années, ce n'est plus le cas en 2025, du moins pour les trois premiers trimestres. La part des véhicules de société a en effet reculé tandis que celle des voitures privées a progressé. Une hausse toutefois insuffisante pour compenser la baisse du marché B2B.

Texte : Bastian Clarent/X.D.

Alors qu'après les trois premiers trimestres de 2024, les entreprises et indépendants représentaient encore 62,1% du total des immatriculations de voitures particulières neuves, leur appétit d'achat s'est clairement émoussé jusqu'en septembre 2025. La part de marché B2B est ainsi tombée à 56,7%, soit une perte d'environ 38.000 véhicules, équivalente à une baisse de 17,1%. Les particuliers, eux, ont au contraire immatriculé 3,8% de voitures en plus, mais cette progression n'a pas suffi à compenser la chute du côté des entreprises.

Au total, 323.868 nouvelles voitures ont été immatriculées dans notre pays à la fin septembre de cette année (140.386 par des particuliers et 183.482 par des professionnels), contre encore 356.568 sur la même période en 2024. Globalement, cela représente une baisse de 9,2%, soit 32.700 voitures neuves de moins. Une tendance qui devrait se poursuivre jusqu'à la fin de l'année, avec un total estimé entre 405.000 et 410.000 immatriculations, contre 448.277 fin 2024.

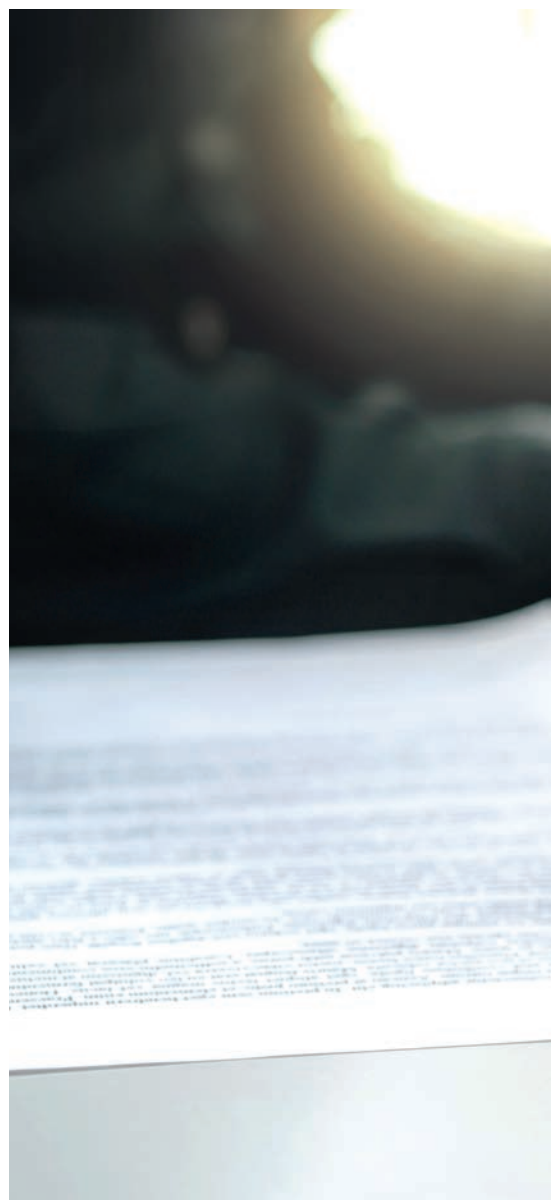
LES ENTREPRISES REPORTENT LEURS REMPLACEMENTS

En 2025, les clients professionnels (entreprises et indépendants) montrent clairement moins d'appétit pour les voitures neuves. Tant les véhicules des sociétés de leasing (avec une baisse du nombre d'immatriculations de pas moins de 18,9%) que ceux achetés ou financés directement par les entreprises (-15,6%) accusent un recul du marché. Les indépendants résistent un peu mieux, mais enregistrent malgré tout eux aussi une baisse de 4,9%.

Parmi les causes de ce repli figurent l'incertitude économique et géopolitique – avec notamment de nouveaux droits de douane et les guerres en Ukraine et au Moyen-Orient – mais aussi les multiples annonces et revirements des différents gouvernements belges autour de la fiscalité des voitures de société, qui incitent les entreprises à freiner leurs achats. De plus, la prolongation des durées de contrats de leasing a un effet négatif sur le volume de nouvelles commandes sur le marché professionnel.

IMMATRICULATIONS TOTALES PAR TYPE DE CLIENT (09/2024 vs. 09/2025)					
	YTD 2025	YTD 2024	2025	2024	ÉVOLUTION
B2B LEASING	98.512	121.436	30,4%	34,1%	-18,9%
B2B NO LEASING	78.989	93.575	24,4%	26,2%	-15,6%
INDÉPENDANTS	5.981	6.288	1,8%	1,8%	-4,9%
PARTICULIERS	140.386	135.269	43,3%	37,9%	3,8%
TOTAL	323.868	356.568			-9,2%
TOTAL B2B	183.482	221.299	56,7%	62,1%	
TOTAL PARTICULIERS	140.386	135.269	43,3%	37,9%	

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





Les particuliers immatriculent proportionnellement plus de voitures neuves, surtout à essence, comme la toute dernière Citroën C3.



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

L'ÉLECTRIQUE GAGNE DU TERRAIN

Sur l'ensemble du marché, le carburant le plus populaire reste en 2025 — sans surprise — l'essence. Avec une part de 41,9%, les voitures à essence conservent quasiment la même popularité que l'année dernière (41,8%). Si l'on y ajoute la part des «hybrides auto-rechargeables» (11,5%), le constat est clair: les moteurs fonctionnant au E95 sont encore loin d'avoir dit leur dernier mot.

Il en va tout autrement pour le Diesel. Le nombre de voitures fonctionnant avec ce carburant autrefois si populaire continue de chuter, avec une baisse de 40,4%, ne représentant plus que 3,3% des immatriculations (contre encore 4,9% l'an dernier). En d'autres termes, sur trente voitures qui quittent le showroom, une seule arbore encore un logo d-, TDI, CRDi ou équivalent sur le coffre.

En ce qui concerne l'hybride rechargeable, ce véhicule à prise perd fortement en popularité sur le marché professionnel, mais parvient, de façon assez surprenante, à séduire un nombre croissant de particuliers. Cette hausse du côté privé reste toutefois bien trop limitée pour éviter que le nombre total d'immatriculations de PHEV ne soit réduit de moitié.



ÉVOLUTION DE L'ESSENCE (09/2024 vs. 09/2025)

	ESSENCE # 2025	ESSENCE # 2024	ÉVOLUTION
B2B LEASING	28387	39240	-27,7%
B2B NO LEASING	25420	29715	-14,5%
INDÉPENDANTS	3855	3902	-1,2%
PARTICULIERS	115136	109977	4,7%
TOTAL	172798	182834	-5,5%

ÉVOLUTION DU DIESEL (09/2024 vs. 09/2025)

	DIESEL # 2025	DIESEL # 2024	ÉVOLUTION
B2B LEASING	2.309	6.405	-64,0%
B2B NO LEASING	3.486		-35,3%
INDÉPENDANTS	326		-27,2%
PARTICULIERS	4.774	6.039	-20,9%
TOTAL	10.895	18.276	-40,4%

ÉVOLUTION DE L'HYBRIDE RECHARGEABLE (09/2024 vs. 09/2025)

	PHEV # 2025	PHEV # 2024	ÉVOLUTION
B2B LEASING	7.191	22.632	-68,2%
B2B NO LEASING	15.311	28495	-46,3%
INDÉPENDANTS	607	697	-12,9%
PARTICULIERS	6225	4743	31,2%
TOTAL	29.334	56.567	-48,1%



Alors que l'hybride rechargeable est tombé en disgrâce auprès des professionnels, de plus en plus de particuliers en perçoivent les avantages.

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

NOUVEAU CITROËN C5 AIRCROSS

ÉLECTRIQUE - HYBRIDE - HYBRIDE RECHARGEABLE



 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. citroen.be

Citroën ë-C5 Aircross  17 - 17,4 kWh/100 km – Autonomie 511 - 520 km (WLTP)

Citroën C5 Aircross  2,5 - 5,6 l/100 km  55 - 126 g/km CO₂

 20,4 - 22,3 kWh/100 km (WLTP)

Citroën choisit TotalEnergies. Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) :

www.Citroën.be. Contactez votre point de vente pour toutes les informations

concernant la fiscalité de votre véhicule. V.U. : Laurent Barria - Stellantis Belux S.A.

- Avenue du Bourget 20 - Boite 2156 - 1130 Bruxelles, Belgique - inscrit à la BCE souscrit préalable de ProduPress SA
le numéro 0403.461.107 - IBAN : DE 645121069901600000009 - Tel : +32 2 2066800.



CITROËN

Le grand gagnant des trois premiers trimestres est la voiture électrique, dont la part de marché totale grimpe à 33,4%. Concrètement, cela signifie qu'entre le 1er janvier et le 30 septembre, 11.942 voitures électriques de plus ont été immatriculées cette année que sur la même période l'an dernier, soit une hausse de 12,4% (108.221 contre 96.279). Cette croissance du nombre de véhicules électriques ne concerne toutefois que les clients professionnels, qui, sous la pression fiscale, n'ont guère d'autre choix que de passer au tout électrique.

Seulement 11.824 particuliers ont opté pour une nouvelle voiture électrique, soit 2,6% de moins que les 12.140 unités immatriculées jusqu'à fin septembre 2024. Du côté des entreprises et indépendants, le chiffre atteint 96.397 unités, représentant plus de 89% de l'ensemble des véhicules électriques et une hausse de 15% par rapport à l'an dernier. Ainsi, même si le marché des voitures de société se contracte, la part des véhicules électriques continue, elle, à progresser.

ÉVOLUTION DES VOITURES ÉLECTRIQUES (09/2024 vs. 09/2025)			
	EV # 2025	EV # 2024	ÉVOLUTION
B2B LEASING	60.611	53.135	14,1%
B2B NO LEASING	34.669	29.842	16,2%
INDÉPENDANTS	1.117	1.162	-3,9%
PARTICULIERS	11.824	12.140	-2,6%
TOTAL	108.221	96.279	12,4%
B2B UNIQUEMENT	96.397	84.139	115%
% DU TOTAL EV	89,1%	87,4%	
% DU TOTAL FLOTTE	33,4%	27,0%	



Le conducteur professionnel affiche une nette préférence pour l'allemand – ou le quasi-allemand, comme la Skoda Enyaq.

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

TOUT SIMPLEMENT REMARQUABLE



PLUS D'INFO

NOUVEAU B10 100% électrique

À partir de **28.400 €** TVAC¹

Prime de lancement de 1.500€ TVAC déduite²

DISTRIBUTED BY STELLANTIS

www.leapmotor.net/be-fr

Info environnementale (AR 19/03/2004): leapmotor.net/be_fr  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

 17,2 - 17,3 KWH/100KM ·  0 G/KM · AUTONOMIE : 361 - 434KM (WLTP)

(1) Prix catalogue TVAC recommandé, basé sur le prix de vente conseillé maximum. Les prix mentionnés sont indicatifs, non contractuels, et peuvent être modifiés sans préavis. Veuillez contacter votre concessionnaire Leapmotor pour obtenir l'offre actuelle applicable. (2) Prime de lancement de 1.500 € TVAC valable pour toute commande d'un B10 effectuée auprès d'un concessionnaire participant en Belgique ou au Luxembourg, jusqu'au 30/11/2025, avec une immatriculation avant le 31/12/2025. La consommation, les émissions de CO2 et l'autonomie ont été déterminées selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), conformément aux normes R (CE) n° 715/2007, R (UE) n° 2017/1153 et R (UE) n° 2017/1151. L'autonomie réelle peut varier dans des conditions quotidiennes et dépend de plusieurs facteurs, notamment le style de conduite, les caractéristiques de l'itinéraire, la température extérieure, l'utilisation du chauffage, de la climatisation et du préconditionnement. E.R: Tianshu Xin - Leapmotor International Business S.p.A. - Via Plava 86 - 10135 Torino Italy - 13244310150 - IBAN: GB20CITI18500815310334



LEAPMOTOR

A LEAP FORWARD

Le style de conduite est simplifié et idéal sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

BMW CONTRE DACIA

Ce n'est plus vraiment une surprise: BMW domine à nouveau cette année le classement des marques sur le marché des véhicules de société. Le modèle le plus populaire jusqu'à fin septembre est de loin la BMW X1, immatriculée à 8.873 exemplaires par des clients professionnels. Les autres voitures d'en-

treprise les plus prisées du top 5 sont elles aussi allemandes: en deuxième position l'Audi Q6, suivie de la BMW Série 4, puis des Audi Q4 et Volkswagen ID.4 en quatrième et cinquième place.

Les particuliers, logiquement, ont des goûts un peu moins onéreux et se tournent massivement vers la fiabilité

abordable de Dacia. La voiture particulière la plus populaire est ainsi la Dacia Sandero (7.231 unités), suivie par le Duster du même constructeur (5.120), puis par la Citroën C3 — désormais dans sa toute nouvelle génération — avec 4.270 immatriculations. Le top 5 est complété par la Toyota Yaris et l'Audi Q3.



La Dacia Sandero est la voiture la plus populaire auprès des particuliers et le deuxième modèle le plus vendu de notre pays.

LES 10 MODÈLES NEUFS LES PLUS VENDUS EN BELGIQUE, PAR TYPE DE CLIENT (09/2025)

PARTICULIERS		
MARQUE	MODÈLE	QTÉ
DACIA	SANDERO	7.231
DACIA	DUSTER	5.120
CITROËN	C3	4.270
TOYOTA	YARIS	4.147
AUDI	Q3	3.020
RENAULT	CLIO	2.975
RENAULT	CAPTUR	2.870
VOLKSWAGEN	T-ROC	2.671
BMW	X1	2.376
NISSAN	QASHQAI	2.157

PROFESSIONNELS		
MERK	MODÈLE	QTÉ
BMW	X1	8.873
AUDI	Q6	4.563
BMW	4 REEKS	4.318
AUDI	Q4	4.193
VOLKSWAGEN	ID.4	4.125
MINI	COOPER	4.004
MERCEDES-BENZ	EQB	3.967
TESLA	MODEL Y	3.604
SKODA	ENYAQ	3.561
VOLKSWAGEN	ID.7	3.473

source: febiac

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

VOLKSWAGEN ID.7 TOURER BUSINESS SPORT, LE MAÎTRE-ACHAT

S'ACCOMPAGNANT D'UN AVANTAGE CLIENT DÉPASSANT LES 10.000 € GRÂCE À SES ÉQUIPEMENTS PARTICULIÈREMENT COMPLETS, LA VOLKSWAGEN ID.7 TOURER BUSINESS SPORT NE MANQUE PAS D'ATOUTS POUR SÉDUIRE LES CLIENTS FLEET À LA RECHERCHE D'UN BREAK ALLIANT ÉLÉGANCE ET CARACTÈRE, AVEC AUSSI UN LOOK DYNAMIQUE ET UN CONFORT EXCEPTIONNEL. QUE DEMANDER DE PLUS ?

Aujourd'hui, la gamme ID. 100 % électrique de Volkswagen répond à l'intégralité des besoins des conducteurs professionnels. Particulièrement vaste et diversifiée puisqu'elle couvre tous les segments de carrosserie traditionnels, de la berline au monovolume, l'offre de Volkswagen sur le marché fleet s'étend de l'ID.3 à l'ID. Buzz, passant naturellement par l'ID.4, l'ID.5 et l'ID.7, également déclinée en variante break avec l'ID.7 Tourer.

Spécialement pensées pour les utilisateurs professionnels, les versions Business Sport réunissent des packs d'équipements synonymes d'avantages client très attractifs, qui s'accompagnent d'un loyer de location mensuel réduit, mais aussi logiquement



La version Business Sport bénéficie d'un équipement particulièrement complet.

d'une valeur résiduelle plus élevée. Double profit donc pour le client fleet.

LE BREAK LE PLUS POPULAIRE

Tous types de motorisations confondus – thermiques, hybrides ou électriques donc –, la Volkswagen ID.7 Tourer est selon les statis-

tiques d'immatriculations les plus récentes le break le plus vendu aujourd'hui en Belgique. Ce succès indéniable, l'ID.7 Tourer le doit évidemment à sa généreuse autonomie, son confort et son immense espace intérieur, offrant 605 litres de volume d'emport

avec la banquette arrière en place et carrément 1.714 litres de volume utile avec la banquette rabattue.

JUSQU'À 673 KM D'AUTONOMIE

Avec sa batterie de 86 kWh (nets), la Volkswagen ID.7 Tourer Business Sport offre par exemple jusqu'à 673 km d'autonomie en version Pro S. Et grâce à sa capacité de recharge rapide à 200 kW, cette batterie peut être rechargée de 10 à 80 % de sa capacité en 26 minutes. S'ajoutant à l'équipement de série, comprenant notamment les sièges électriques à mémoire avec fonction de massage, l'association des packs Assistance, Confort, Black Style, Interior Plus et Design Plus lui permet aussi de disposer par exemple d'un système audio Harman Kardon, du Park Assist complet, de la climatisation automatique à trois zones ou encore de nombreuses options de style, tels que les jantes en alu 19" Bergen noires, les vitres arrière surteintées ou encore les coques de rétroviseurs noires. Au total, avec cette version Business Sport, l'avantage client par rapport au prix des options séparées s'élève à quelque 10.355 € TVA c ! ■



ENVIE D'EN
SAVOIR PLUS SUR
LA VOLKSWAGEN
ID.7 TOURER
BUSINESS SPORT ?



BMW X1, VOITURE LA PLUS POPULAIRE

En combinant tous les types de motorisation et de types de clients, la BMW X1 est la voiture la plus populaire du pays. Pas moins de 11.249 exemplaires ont trouvé un premier propriétaire avant fin septembre. La Dacia Sandero occupe la deuxième

place nationale avec 8.247 immatriculations. En troisième position, on retrouve la Citroën C3 (6.979 unités), suivie de la Mini Cooper (5.856) et, en cinquième place, de l'autre best-seller de Dacia, le Duster (5.719). La popularité de Tesla recule, mais le

Model Y a tout de même séduit 4.533 clients au cours des neuf premiers mois de l'année, se plaçant ainsi en onzième position parmi les modèles les plus vendus. Ses concurrents, les Volkswagen ID.4 et Skoda Enyaq, lui emboîtent de près. ●



BMW domine le classement des modèles avec la (i)X1, également la voiture de société la plus populaire des trois premiers trimestres de l'année.

LES 20 MODÈLES LES PLUS VENDUS EN BELGIQUE (B2B + PARTICULIERS, 09/2025)

MARQUE	MODÈLE	QTÉ
BMW	X1	11.249
DACIA	SANDERO	8.247
CITROËN	C3	6.979
MINI	COOPER	5.856
DACIA	DUSTER	5.719
TOYOTA	YARIS	5.593
RENAULT	CLIO	4.907
PEUGEOT	2008	4.853
BMW	4 Reeks	4.705
AUDI	Q6	4.663

MARQUE	MODÈLE	QTÉ
TESLA	MODEL Y	4.533
BMW	X2	4.317
VOLKSWAGEN	ID.4	4.297
AUDI	Q4	4.283
MERCEDES-BENZ	EQB	4.110
AUDI	Q3	4.080
PEUGEOT	208	4.042
RENAULT	CAPTUR	3.943
SKODA	ENYAQ	3.632
VOLKSWAGEN	ID.7	3.541

source: Febiac

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

LE ŠKODA ELROQ EST TAILLÉ POUR LES FLOTTES

DÉJÀ POPULAIRE AUPRÈS DES UTILISATEURS PROFESSIONNELS, LA GAMME 100 % ÉLECTRIQUE DE ŠKODA COMPTE AVEC LE NOUVEL ELROQ UN ATOUT SUPPLÉMENTAIRE. LE PREMIER SUV COMPACT ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE DE ŠKODA NE MANQUE VRAIMENT PAS D'ARGUMENTS POUR SÉDUIRE LES GESTIONNAIRES DE FLOTTE ET TOUS LES CONDUCTEURS.

Dans la vaste gamme Škoda, le nouvel Elroq a récemment rejoint au sein de la famille des modèles 100 % électriques les Enyaq et Enyaq Coupé, qui ont fait peau neuve en début d'année. Ce n'est pas tout puisqu'en 2026, l'offre électrique de Škoda s'enrichira encore d'un SUV encore plus compact, l'Epiq, et d'un grand SUV pouvant accueillir jusqu'à 7 personnes, basé sur le Vision 7S. De quoi renforcer encore la position de la marque sur le marché fleet.

UN CHOIX... SIMPLEMENT INTELLIGENT

Le nouvel Elroq est le premier SUV compact électrique de la marque, mais aussi le premier modèle à arborer le nouveau langage stylistique « Modern



Le nouvel Elroq 100 % électrique ne manque vraiment pas d'atouts pour les conducteurs professionnels.

Solid » de Škoda. Mais plus important pour les gestionnaires de flotte et les entreprises, il présente de nombreux atouts pour les utilisateurs professionnels à la recherche d'une mobilité durable sans compromis. En plus d'un TCO très avantageux, d'une contribution CO₂ évidemment réduite, mais aussi d'une déductibilité

fiscale pouvant atteindre 100 % et d'un ATN réduit, l'Elroq offre une habitabilité aussi généreuse que son volume de coffre (470 litres, extensible à 1.580 litres en rabattant les sièges).

Son autonomie électrique peut aller jusqu'à 573 kilomètres avec une charge rapide permettant de récupérer 100 km d'autono-

mie en 6 minutes à peine. Sur l'Elroq, les fameuses solutions « Simply Clever » de Škoda sont également omniprésentes avec, par exemple, le parapluie intégré à la portière ou encore l'espace de rangement pour le câble de recharge sous la plage arrière.

ELROQ CORPORATE EDITION

En plus d'être doté en série de toutes les assistances à la conduite modernes, le nouvel Elroq est évidemment décliné en différentes versions : 50 (170 ch), 60 (204 ch), 85 (286 ch), 85x (286 ch et transmission intégrale) et même RS (340 ch), avec différentes exécutions (Family, Corporate ou encore Sportline selon les modèles). Les versions Corporate Edition (60, 85 et 85x) du Škoda Elroq sont peut-être encore plus intéressantes pour les flottes avec leur équipement, qui comprend notamment les capteurs de stationnement avant et arrière, la caméra de recul, les phares LED Matrix, la climatisation automatique, l'écran multimédia de 13", les sièges avant chauffants ou encore le régulateur de vitesse adaptatif. Et la liste est encore longue... ■



LA LOCATION DE, PLUS LONGUE DURÉE DEVIENDRA-T-ELLE LA NOUVELLE NORME?

Autrefois, c'était simple: un contrat de leasing durait généralement quatre ans. Aujourd'hui, les sociétés de leasing voient progressivement ce délai s'allonger. Ayvens plaide même ouvertement pour des durées plus longues, et elle n'est pas la seule. Les contrats de six ans deviendront-ils bientôt la norme? Nous avons posé la question à plusieurs acteurs du secteur.

Texte: Robin Van den Bogaert/X.D.

La durée moyenne des contrats de leasing augmente depuis plusieurs années. Cette évolution s'est accélérée depuis que la majorité des nouvelles voitures de société sont entièrement électriques à la suite de la réforme fiscale du 1er juillet 2023. Selon les chiffres de Renta, la fédération belge des sociétés de location de véhicules, la durée moyenne des contrats en cours de location à long terme atteint aujourd'hui 52 mois (situation en juin 2025). Il y a dix ans, elle n'était que de 42 mois. Chaque année, on ajoute donc en moyenne un mois et cette tendance se poursuit clairement.

PLUTÔT 72 MOIS

Il y a quelques mois, Ayvens (née de la fusion entre ALD Automotive et LeasePlan) a annoncé recommander désormais une durée de 72 mois. «Lorsque nous discutons avec les clients

de la prolongation de contrats en cours ou de nouveaux contrats, nous partons désormais par défaut sur 72 mois. Mais le client reste bien sûr libre de choisir», explique Johan Portier, Managing Director d'Ayvens en Belgique.

«Des durées plus longues sont possibles pour tous les véhicules, mais les voitures électriques s'y prêtent mieux. Forts de notre expérience depuis 2014, nous savons que les véhicules électriques peuvent parfaitement supporter une durée de vie plus longue. Nous pensons qu'une voiture électrique peut facilement atteindre 500.000 km. L'état de santé (State of Health) des batteries est remarquablement bon: leur capacité reste supérieure à 90% après quatre ans», précise Johan Portier.

POUR LES IRRÉDUCTIBLES

Philippe Kahn, Mobility Solutions Expert chez Arval, voit plusieurs raisons à l'allongement des durées ces dernières



Johan Portier (Ayvens) : «Lorsque nous discutons avec les clients, nous partons désormais par défaut sur 72 mois.»

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

années. «Aujourd'hui, le marché demande en moyenne 60 mois, avec des pics à 72. Cela ne s'explique pas uniquement par la transition électrique. Durant la période Covid, de nombreuses entreprises ont décidé, face aux délais de livraison plus longs, de prolonger leurs contrats existants. Il fallait parfois attendre plus de douze mois; aujourd'hui, on est revenu à deux à cinq mois. Depuis le Covid, nous constatons aussi une baisse du nombre de kilomètres parcourus. Les contrats sont également prolongés pour les irréductibles qui ne veulent pas encore, ou ne peuvent pas encore, passer à l'électrique.»

L'ÂGE, MOINS PERTINENT

Depuis 2023, Ethias Lease est également active sur le marché du leasing. «Nous avons déplacé la norme dès le départ», déclare Erwin Ollivier, General Manager d'Ethias Lease. «La norme traditionnelle de quatre ans n'est pas pertinente pour les véhicules électriques. Le principal risque pour une voiture électrique, c'est la batterie. Or, les garanties constructeurs s'étendent aujourd'hui sur sept à huit ans. Nous jugeons l'âge bien moins important que le kilométrage pour un véhicule 100% électrique. C'est pourquoi, dès le départ, nous avons fixé notre norme à 72 mois au lieu de 48. Dans notre flotte, plus de 80% des véhicules sont commandés sur 60 mois. Environ 2% ont aujourd'hui une durée de 72 mois.»



Philippe Kahn (Arval) : «L'évolution vers des durées plus longues ne vient pas uniquement de la transition électrique.»

«Nous voulons aussi marquer notre opposition au comportement consumériste lié aux véhicules de société: il n'est pas logique que les voitures d'entreprise soient remplacées après trois ou quatre ans, alors que les particuliers les conservent bien plus longtemps. Ce mécanisme me paraît malsain. Bien sûr, c'est réjouissant pour nous qu'Ayvens, le plus grand acteur du marché belge, ait annoncé suivre cette philosophie. Cela

prouve que notre réflexion visant à encourager des contrats plus longs était la bonne», ajoute Erwin Ollivier.

QUELS AVANTAGES?

Les sociétés de leasing peuvent bien plaider pour des durées plus longues, mais pourquoi les adopter? «Il y a des avantages pour l'entreprise comme pour l'utilisateur», explique Johan Portier. «Une voiture est un actif coûteux avec une empreinte

écologique non négligeable. Du point de vue de la durabilité, il est aberrant qu'elle atteigne déjà sa fin de première vie après quatre ans, surtout comparé au marché des particuliers. Pour assurer l'avenir du secteur, il faut adopter une approche durable. Chez Ayvens, nous sommes conscients de notre rôle sociétal. Pour le conducteur, cela permet aussi d'accéder à une catégorie supérieure de véhicule, car le loyer mensuel est plus bas.»

Philippe Kahn confirme: «Supposons un budget mensuel de 1.000 €. Étaler ce montant sur six ans au lieu de cinq permet évidemment d'obtenir une voiture plus grande ou mieux équipée. C'est un argument motivant. La relation d'un salarié à sa voiture reste toujours un peu subjective.» Les employés qui veulent absolument la voiture la plus récente seront évidemment déçus s'ils sont contraints de la garder plus longtemps, ce qui peut les démotiver. Johan Portier avance des solutions créa-



tives: «Un contrat de six ans ne signifie pas forcément qu'on conduit la même voiture pendant six ans. Les trois premières années, elle peut être attribuée à un collaborateur plus ancien; ensuite, à un jeune collègue nouvellement arrivé, qui profitera ainsi lui aussi d'une belle voiture pendant trois ans.»

EXPORTATION VERS LE DANEMARK

L'un des défis des sociétés de leasing concerne la valeur résiduelle des véhicules électriques d'occasion, encore faible, et le peu d'appétence des particuliers belges pour ce type d'achat. En d'autres termes, le modèle économique du leasing est sous pression. «Tout changement demande du temps», estime Johan Portier. «Nous parvenons à vendre nos véhicules électriques. Heureusement, nous n'avons pas de parking rempli de voitures invendues. Le marché de l'occasion est à la fois belge et étranger. Dans des pays comme le Dane-

mark, la demande pour les véhicules électriques d'occasion augmente. Il existe donc bien un marché, même s'il reste bien plus petit que celui des voitures à essence, Diesel ou hybrides rechargeables.»

«Traditionnellement, beaucoup de véhicules issus du leasing opérationnel partent vers l'Europe de l'Est», ajoute Erwin Ollivier. «Je pense que ce modèle va partiellement évoluer. Le débouché se déplacera vers les pays en pointe sur l'électrification: Scandinavie, Benelux... On observe même un intérêt prudent du marché particulier dans de grands pays comme l'Allemagne. Les volumes restent modestes, mais l'Allemagne est une gigantesque place automobile. Si le flux de véhicules électriques d'occasion issus du B2B y reste insuffisant, la demande des particuliers entraînera des importations. Cela pourrait, à terme, offrir une belle opportunité d'exportation pour les véhicules électriques belges.» ●



Erwin Ollivier (Ethias Lease) : «Nous jugeons l'âge bien moins important que le kilométrage pour un véhicule électrique.»



Ethias Lease a, dès le départ, opté pour des durées de leasing plus longues.

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

LA MONTÉE DU LEASING D'OCCASION

En matière de ventes, le marché de l'occasion dépasse aujourd'hui largement celui du neuf en Belgique. Pour le leasing, c'est l'inverse. «Quand nous avons commencé il y a sept ans, presque personne ne proposait encore de leasing de seconde main», explique Sam Heymans, CEO et cofondateur de Lizy. Cette entreprise bruxelloise, soutenue par D'Ieteren et l'entrepreneur Marc Coucke, s'est spécialisée dans le leasing d'occasion. «Aujourd'hui, cela devient un axe stratégique important pour les grandes sociétés de leasing. Nous sommes leader du marché en Belgique et nous croissons aussi aux Pays-Bas et en France.» Dans notre pays, Alphabet, Ayvens, Arval, Flexlease et My Way Lease proposent également cette formule. Mais le marché reste modeste et en développement.

PLUS RAPIDE ET MOINS CHER

Les avantages pour les clients sont évidents. «Le budget est un facteur essentiel pour nos clients, principalement des PME. Ils économisent facilement une centaine d'euros par mois. C'est une formule intéressante pour les voitures électriques, dont la dépréciation est forte au départ mais la durée de vie plus longue. En outre, la livraison est beaucoup plus rapide: environ trois semaines.» L'inconvénient du leasing d'occasion, c'est le choix plus restreint. «Vous ne trouverez pas chez nous de Maserati exotique

ou de BMW avec des sièges rouges. Mais nous proposons une offre large d'une vingtaine de marques, les plus populaires en Belgique pour les modèles électriques.» Fait marquant: il n'y a pas de tendance vers des durées plus longues dans le leasing de seconde main. «Chez Lizy, la durée varie de 12 à 72 mois, avec une moyenne entre 48 et 60 mois. Pour les voitures neuves, les contrats s'allongent, mais nous ne constatons pas cette évolution. Chez nous, c'est resté stable.»

TROISIÈME VIE

Lizy rachète la majorité de ses voitures d'occasion directement aux constructeurs, mais aussi à d'autres sociétés de leasing ou à de grands concessionnaires. Pas d'inquiétude côté qualité: «C'est un produit de leasing, donc le risque nous incombe. S'il y a un problème, nous devons réparer le véhicule. Cela nous incite à acheter des voitures fiables et bien entretenues.» De nombreux véhicules connaissent même une troisième vie chez Lizy: «70% des voitures arrivant en fin de contrat repartent pour un troisième leasing. Comme les véhicules thermiques de société deviennent électriques en Belgique, notre rôle évolue. Nous pourrions peut-être proposer les voitures jusqu'à 8 ou 10 ans d'âge. Et c'est très intéressant sur le plan du prix.» ●



Sam Heymans (Lizy) : «Pour les voitures neuves, les contrats s'allongent, mais nous ne constatons pas cette évolution.»

LES ENTREPRISES BELGES FONT MOYENNE BASSE

Seule une entreprise sur huit dans notre pays atteint les objectifs régionaux en matière de mobilité durable. C'est ce qui ressort des premiers résultats de l'indice de mobilité élaboré par le prestataire de services RH Securex. Où peut-on s'améliorer? Et comment expliquer les différences régionales pour le moins marquées?

Texte : Robin Van den Bogaert/X.D.

L'Europe veut être neutre en carbone d'ici 2050. Les États membres et les régions fixent donc des objectifs concrets en matière de mobilité.

Pour mesurer à quel point les entreprises adoptent une approche durable, Securex a développé l'indice de mobilité, un modèle scientifiquement fondé conçu en collaboration avec l'institut Vias et avec le soutien fi-

nancier du SPF Mobilité. De quoi s'agit-il exactement? «L'indice de mobilité est un chiffre qui indique si vous atteignez les objectifs de mobilité fixés par nos différents gouvernements dans leurs accords ou visions

politiques. Il s'agit d'objectifs que l'État s'est engagé à poursuivre, même s'ils ne sont pas encore tous traduits dans la loi», explique Sien Van Overloop, chercheuse associée chez Securex et conceptrice de l'indice.



En Flandre, la part des trajets domicile-travail à vélo doit encore être triplée pour atteindre l'objectif régional.

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



Les transports publics restent un levier majeur pour une mobilité plus durable.

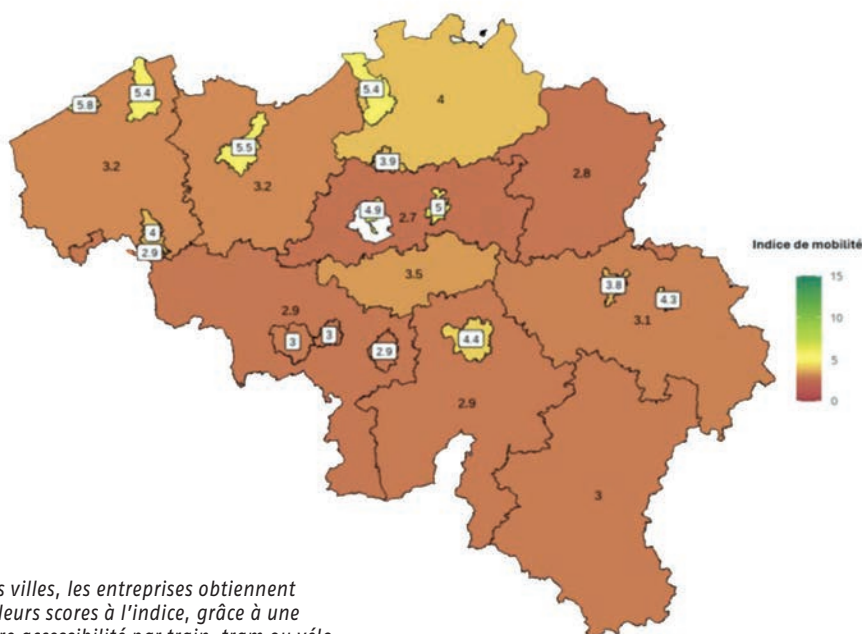
COMMENT CELA FONCTIONNE-T-IL?

L'indice part du principe de la quantité de CO₂ émise par les différents moyens de transport utilisés dans une entreprise. Chaque mode de déplacement se voit attribuer une empreinte carbone calculée sur l'ensemble de son cycle de vie (de la production à la mise au rebut). Le modèle détermine ensuite la quantité de CO₂ qu'une entreprise pourrait émettre si elle respectait parfaitement les objectifs régionaux. C'est le point de référence. Les données réelles de déplacements domicile-travail sont ensuite comparées à ces valeurs. Une entreprise dont la combinaison de mobilité génère autant ou moins d'émissions que la référence obtient une note de 10 ou plus. Plus l'écart avec les objectifs est grand, plus la note est basse. «C'est comparable au certificat de performance énergétique d'un bâtiment: la loi peut imposer un B,

«L'INDICE DE MOBILITÉ MONTRE SI VOUS ATTEIGNEZ LES OBJECTIFS FIXÉS PAR NOS DIFFÉRENTS GOUVERNEMENTS.»

mais un A, c'est encore mieux. Avec l'indice de mobilité, nous visons un 10, le niveau souhaité par les autorités», précise Van Overloop.

Indice de mobilité par province (avec mise en évidence des grandes villes) - Belgique



Dans les villes, les entreprises obtiennent de meilleurs scores à l'indice, grâce à une meilleure accessibilité par train, tram ou vélo.

DES RÉSULTATS PRÉOCCUPANTS

L'indice, lancé l'an dernier, repose sur les données salariales de 19.626 entreprises privées belges. En septembre, Securex a publié les premiers résultats, plutôt alarmants: seule une entreprise sur huit atteint les objectifs (score de 10 ou plus). «C'est peu, mais cela montre que c'est possible, même si cela révèle le long chemin qui reste à parcourir», commente Van Overloop. La moyenne nationale est de 3,73. Trois entreprises sur quatre (76%) obtiennent moins de 5. En Flandre, cela concerne 76,4% des entreprises, en Wallonie plus de 82%, et à Bruxelles encore 57,9%. Parmi les bons élèves, les écarts régionaux sont tout aussi nets: à Bruxelles, 22,3 % des entreprises atteignent une note d'au moins 10, contre 12,7% en Flandre et 11% en Wallonie. Globalement, les entreprises situées dans ou autour des zones urbaines s'en sortent mieux: en Flandre, les meilleures moyennes sont enregistrées à Ostende (5,84), Gand (5,53) et Anvers (5,42); en Wallonie, à Namur (4,37) et Verviers (4,26). Bruxelles occupe la tête du classement, avec Saint-Gilles (6,42), Etterbeek (6,16) et le centre-ville (5,83). «Cela montre que les objectifs sont plus atteignables lorsque les infrastructures existent. La capitale bénéficie d'un réseau dense de métro, tram, bus et train: cela fonctionne, donc», souligne Van Overloop.

DES DÉFIS RÉGIONAUX

D'où viennent ces mauvais résultats? Et où progresser? «Il reste beaucoup à faire sur l'électrification des voitures de société. Même si la majorité des nouvelles voitures sont électriques, une grande partie du parc roule encore aux carburants fossiles», indique-t-elle. En moyenne, 13,9% des trajets domicile-travail se font avec une

voiture de société; 62,6% de ces véhicules sont encore thermiques, 13,1% entièrement électriques et 24,1% hybrides. La transition est donc amorcée, mais loin d'être achevée. «Les entreprises flamandes doivent aussi miser davantage sur le vélo», poursuit Van Overloop. «Les trajets à vélo devraient représenter 35% des déplacements, mais n'atteignent aujourd'hui que 11%. Il faut donc tripler ce chiffre. Quant aux transports publics, leur part doit être multipliée par cinq pour atteindre la cible régionale de 12%.» Chaque région a d'ailleurs ses propres priorités. La Wallonie vise 25% de déplacements en transports publics et seulement 5% à vélo; Bruxelles, 54% en transports publics et 8% à vélo, pour que seulement un quart des trajets se fasse en voiture. Ces choix se reflètent dans les résultats: à Bruxelles, 23,5% des trajets en entreprise se font déjà en transports publics.

BUDGET MOBILITÉ

Pour changer les comportements, le gouvernement fédéral veut rendre le budget mobilité obligatoire pour tous. Cette mesure figure dans l'accord de gouvernement, mais ses modalités exactes ne sont pas encore fixées. Van Overloop reste sceptique: «Sous sa forme actuelle, le budget mobilité est complexe et génère beaucoup de charge administrative pour l'employeur.» Selon elle, rien ne prouve qu'il entraînera un véritable transfert de la voiture vers le vélo ou les transports publics: «Il touche surtout ceux qui sont déjà convaincus. Les autres opteront simplement pour une voiture plus petite. Et quel sens a un budget mobilité s'il n'y a ni bus ni piste cyclable sécurisée? Avec l'indice de mobilité, nous voulons à la fois sensibiliser les entreprises et révéler les failles des politiques. De bonnes infrastructures sont une condition indispensable.» ●

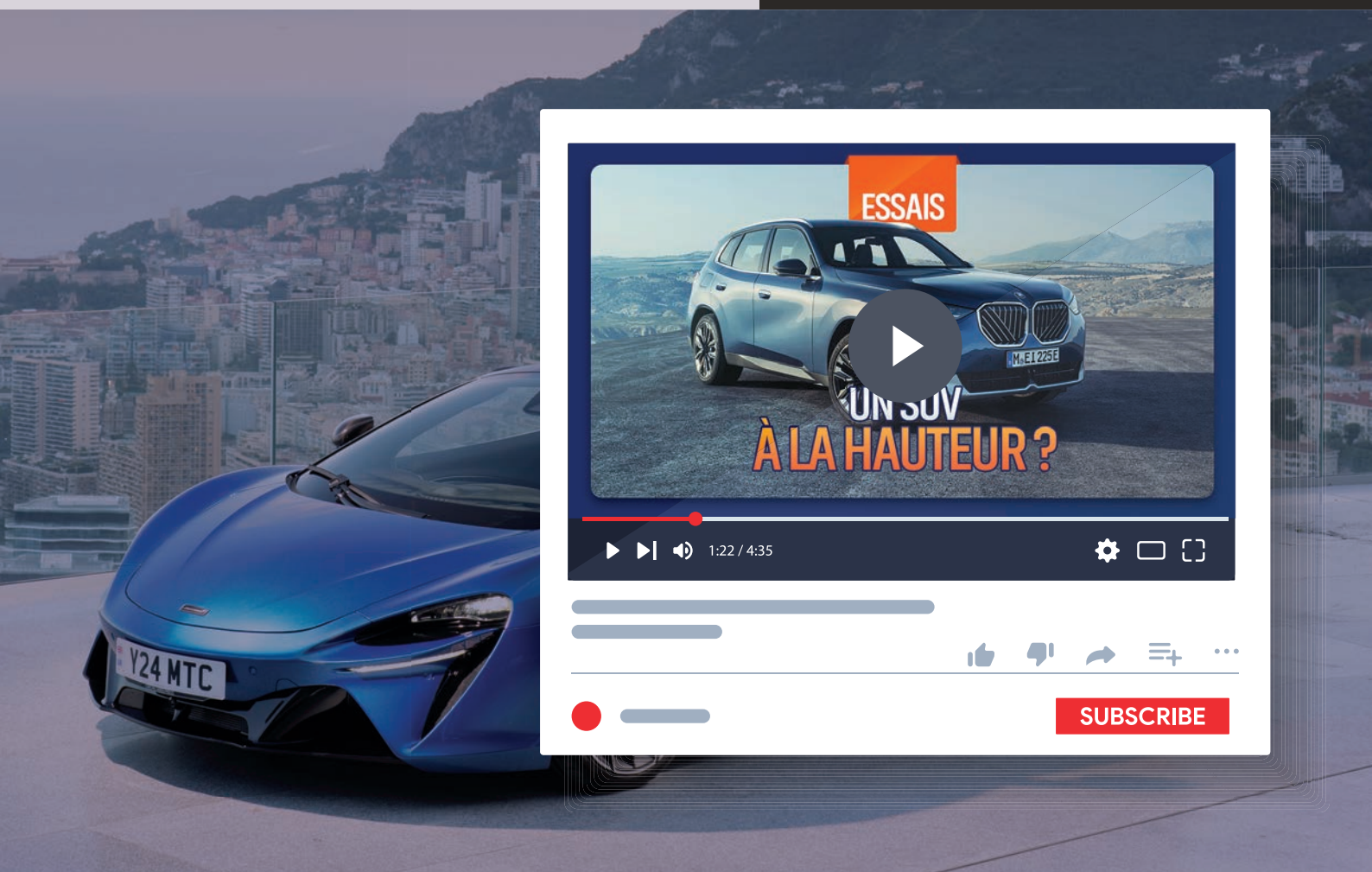
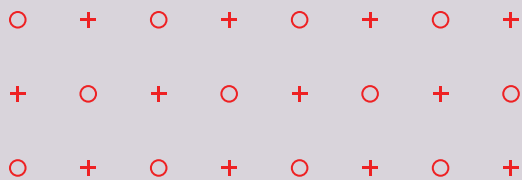
«AVEC L'INDICE DE MOBILITÉ, NOUS VOULONS SENSIBILISER LES ENTREPRISES ET METTRE EN LUMIÈRE LES POINTS FAIBLES DES POLITIQUES.»



Sien Van Overloop (Securex): «À quoi sert un budget mobilité s'il n'y a ni bus ni itinéraire cyclable sécurisé?»

DE 3,7 À 9,7 EN DEUX ÉTAPES

L'indice de mobilité peut sembler abstrait, mais un exemple concret montre comment progresser rapidement. Imaginons une PME flamande de dix employés: 20% des trajets domicile-travail se font à vélo et 80% en voiture. Son score est de 3,7. Si deux employés passent à la location de vélos et s'y tiennent, la note grimpe déjà à 7,3. En ajoutant une journée de télétravail par semaine pour chacun, on atteint 6,9. En combinant les deux, l'entreprise arrive à 9,7. Cela illustre qu'il n'existe pas de solution unique, mais que de petites mesures ciblées peuvent faire une grande différence.



Le Moniteur
AUTOMOBILE



Regardez nos vidéos dès maintenant

Suivez-nous

 @MoniteurAutomobile 

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





«LA TESLA MODEL 3 EST AUJOURD'HUI CE QUE LA VW GOLF ÉTAIT AUTREFOIS»

Nicolas De Wilde est huissier de justice et administrateur chez DW&P à Gand. Toutes les voitures de société de l'entreprise sont désormais électriques. Et ce, à la satisfaction générale des employés. L'introduction du budget mobilité promet toutefois d'apporter plus de casse-têtes. Explications...

Texte: Dieter Quartier/X.D.

Comment votre flotte a-t-elle évolué ces dernières années?

Autrefois, nous étions des clients fidèles de Volkswagen, mais depuis environ quatre ans, De Wilde & Partners huissiers de justice roule entièrement à l'électrique. Notre choix s'est porté sur Tesla. Pour moi, la Tesla Model 3 est aujourd'hui ce que la VW Golf était autrefois. Elle offre tout le nécessaire, la technologie est à la pointe, le prix est juste et les voitures sont très fiables.

Comment les employés ont-ils réagi au passage à l'électrique?

La transition s'est en fait déroulée sans heurts. Les employés sont très satisfaits

de leur voiture. Ils trouvent l'écosystème numérique, la facilité d'usage et le design excellents. J'ai moi-même constaté que les versions les plus récentes sont bien meilleures que la première génération de Model 3. Nous achetons toujours la version Standard Range, qui parcourt 300 km sans problème, ce qui est amplement suffisant.

Comment financez-vous et gérez-vous les voitures?

Nous faisons tout en interne. Il s'agit d'un total de dix véhicules. Je peux en assurer moi-même la gestion. D'autant plus qu'il s'agit de voitures électriques. L'entretien est quasi nul et elles ne

posent aucun problème. Sur les plus anciens Model 3, quelques cellules de batterie ont été remplacées, mais sous garantie. Notre plus ancienne voiture a maintenant cinq ans et affiche 120.000 km au compteur. Même les plaquettes de frein sont encore d'origine.

Y a-t-il malgré tout des défis ou obstacles?

Le plus grand défi reste la recharge. Il y a certes suffisamment de bornes publiques, mais le coût au kWh est ridiculement élevé, surtout parce que les fournisseurs de cartes facturent 10% et plus en supplément. Toutes nos voitures sont des voitures de société, c'est pourquoi nous ne fournissons pas de cartes de re-

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

charge. Cela n'empêche pas nos collaborateurs d'utiliser les Superchargers Tesla. Le réseau propose des tarifs très corrects et la facturation centralisée via le Business Portal de Tesla est un grand atout.

Qu'en est-il de la recharge au bureau et à domicile?

Nous avons bien sûr investi dans une infrastructure de recharge étendue au bureau. Ceux qui le souhaitent et en ont la possibilité reçoivent également une borne à domicile. Mais pour la recharge domestique, le tarif de capacité vient compliquer les choses. J'ai moi-même une pompe à chaleur, des panneaux solaires et une batterie domestique. Mon partenaire et moi roulons tous deux en EV. Grâce à evcc.io, tout fonctionne désormais plutôt bien, mais cela demande beaucoup de réglages. Pour les remboursements, nous travaillons avec Wattify, qui automatise tout.

Ne craignez-vous pas la faible valeur résiduelle?

Nous savons entre-temps que les EV n'ont pratiquement plus de valeur résiduelle. La solution est simple: garder la voiture plus longtemps. C'est aussi plus écologique. Il n'y a d'ailleurs plus beaucoup d'évolution utile. Au contraire, avec toutes les assistances imposées par l'Europe, on préfère rouler le plus longtemps possible avec une voiture qui n'en dispose pas.

La voiture reste-t-elle un avantage extralégal apprécié?

Chez nous, oui. Mais nous proposerons aussi une alternative fiscalement avantageuse via le budget mobilité fédéral. Ainsi, nos collaborateurs pourront choisir entre une voiture et un montant flexible à dépenser pour les transports publics, un vélo ou une trottinette partagée, une voiture de location, voire des frais de logement. Je suis curieux de voir l'impact de cette nouvelle option. Sur le papier, cela semble intéressant, mais il reste encore bien des zones d'ombre.

Lesquelles, par exemple?

Tout d'abord, personne ne sait aujourd'hui comment calculer précisément le budget mobilité. En principe, il faut partir du coût total de possession (TCO) de la voiture restituée ou à laquelle le salarié a droit. Mais il existe plusieurs méthodes de calcul... Ensuite, je ne sais pas clairement comment remplir les piliers. Quelles sont les obligations de l'employeur? Enfin, le suivi du budget promet aussi d'être un défi. En bref: l'atterrissage n'est pas encore amorcé. ●

«NOUS SAVONS ENTRE-TEMPS QUE LES EV N'ONT PRATIQUEMENT PLUS DE VALEUR RÉSIDUELLE. LA SOLUTION EST SIMPLE: GARDER LA VOITURE PLUS LONGTEMPS.»



«UNE ÉLECTRIQUE, C'EST UNE GRANDE ÉTAPE FINANCIÈRE»

Bartel Jennen, de Balen, est architecte indépendant. On l'imaginerait peut-être au volant d'une chic Volvo électrique – et c'est bien une belle suédoise qu'il convoite – mais il a encore de bonnes raisons de conserver pour l'instant son break à essence.

Texte : Dieter Quartier/X.D.

Bartel, vous avez une entreprise individuelle. Voyez-vous votre voiture comme une carte de visite ou un outil?

Pour moi, c'est plutôt un outil. Ma voiture a déjà quatorze ans. Si je la considérais comme une carte de visite ou un avantage fiscal, j'en aurais déjà acheté une autre depuis longtemps. J'aime un certain confort, mais cela ne veut pas dire que je change de voiture tous les quatre ans, contrairement à certains collègues.

Tant qu'elle roule et reste fonctionnelle, je continue simplement à la conduire.

Envisagez-vous une voiture entièrement électrique?

Je pensais effectivement acheter une nouvelle voiture cette année, et oui, ce sera une électrique. Mais j'ai encore beaucoup de doutes. C'est quand même un grand pas financier. J'achète le plus souvent d'occasion. Ma voiture actuelle m'a coûté 15.000 €

en 2011. Une électrique neuve aussi fonctionnelle coûterait aujourd'hui 60.000 €. J'observe donc encore un peu la situation. La marque que j'ai en tête n'a pas encore d'alternative équivalente: leurs modèles électriques sont soit trop petits, soit trop grands.

Un hybride rechargeable pourrait-il être une option, maintenant qu'ils redeviennent intéressants pour les indépendants?

Si la Volvo V60 existait en version 100 % électrique, elle figurerait en tête de sa liste. Mais Volvo n'a hélas aucun projet en ce sens.



J'ai changé d'avis là-dessus. Un hybride rechargeable, ça reste un compromis boiteux. Si je faisais mes trajets domicile-travail en électrique, je solliciterais trop la batterie – il faudrait recharger chaque jour. Le moteur thermique tournerait très peu, ce qui n'est pas bon non plus. Et il faut quand même l'entretenir. Une full electric me paraît plus logique: on recharge quand elle est vide, et on ne traîne pas un moteur thermique inutile, qui n'est finalement qu'un poids mort.

Y a-t-il d'autres raisons qui vous freinent à passer à l'électrique?

Comme j'achète d'occasion, j'ai l'impression qu'il y a davantage d'incertitude sur l'état technique d'une voiture électrique. Si la batterie a été mal entretenue, trop souvent vidée ou chargée à 100%, on risque des coûts élevés de remplacement. Certains constructeurs mentionnent d'ailleurs dans leurs annonces d'occasion le State of Health (l'état de santé) de la batterie, ce qui rassure un peu.

Vous inquiétez-vous de la valeur de revente?

Pas vraiment. Je garde mes voitures jusqu'à la fin, donc leur valeur de revente ne compte guère. Tout ce que j'en retire, c'est du bonus. Avec la technologie actuelle, je pense qu'une voiture électrique peut durer plus longtemps qu'une thermique. Et quand la batterie solide arrivera, il n'y aura plus de souci de sécurité au niveau de l'incendie par exemple.

Bartel Jennen aime un certain luxe, mais cela ne signifie pas qu'il change de voiture tous les quatre ans.

« JE PENSAIS EFFECTIVEMENT ACHETER UNE NOUVELLE VOITURE CETTE ANNÉE, ET OUI, CE SERAIT UNE ÉLECTRIQUE. MAIS J'AI ENCORE BEAUCOUP DE DOUTES. »

Comment financez-vous votre voiture professionnelle?

Je l'achète avec mes fonds propres. Cela me semble toujours le plus avantageux. Le leasing me paraît plus cher. Certes, tout est inclus (entretien, réparations, pneus), mais les sociétés de location prennent une belle marge. C'est un peu comme une assurance: s'il ne se passe rien, on paye trop. Je n'ai pas d'expérience personnelle, mais pour une entreprise individuelle comme la mienne, le leasing me semble un luxe, pas une nécessité.

Quels critères guident votre choix de marque et de modèle?

D'abord, la fonctionnalité. Pour moi, une voiture doit être un break avec un grand coffre facilement accessible. L'esthétique compte aussi. Enfin, je regarde le rapport qualité-prix-équipement. J'aime qu'il y ait plus que le strict minimum.

Envisageriez-vous une marque chinoise?

Pas en premier lieu. Je sais qu'ils sont très avancés sur les batteries, la finition et la technologie, et que certaines marques offrent un bon rapport qualité-prix. Mais je préfère rester sur une voiture européenne. Cela dit, j'ai un faible pour Volvo, même si c'est aussi désormais chinois. Ils n'ont pas renié leur identité, et l'ancrage belge et suédois dans la production reste important pour moi. ●



QUE DEVIENNENT LES HYBRIDES RECHARGEABLES?

En janvier dernier, le gouvernement a fait une annonce surprise: le régime de réduction fiscale concernant les hybrides rechargeables allait être inversé. En clair: les PHEV redeviendraient déductibles à 75% sous certaines conditions. Mais les accords passés avec l'Europe viennent contrecarrer cette mesure... sauf si vous avez une entreprise individuelle.

Texte: Dieter Quartier/X.D.

Personne n'attendait vraiment un retour en grâce fiscal du PHEV. Les grandes flottes, les constructeurs et les sociétés de leasing avaient même déjà bien entamé la transition vers l'électrique.

Aujourd'hui, près de neuf voitures de leasing sur dix commandées sont des électriques. Les bornes de recharge ne posent plus de problème et, avec leur autonomie et leur vitesse de charge désormais suffisantes, les électriques sont parfaitement utilisables au quotidien. Mais certains

membres du gouvernement De Wever semblent encore préférer rouler en hybride rechargeable. Celui-ci redeviendrait fiscalement intéressant, car (comme le stipule l'accord de gouvernement):

«Une voiture de société électrique n'est pas une option pour tout le monde. Surtout

dans un contexte urbain, pour les habitants d'immeubles à appartements, dans les zones rurales isolées et pour les revenus modestes, un modèle électrique reste difficilement envisageable. C'est pourquoi le gouvernement prévoit une période de transition plus longue pour les hybrides.»



Que la nouvelle réglementation voie le jour ou non, le Peugeot 3008 ne met pas tous ses œufs dans le même panier: il existe en version 100% électrique et hybride rechargeable.

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



«Jusqu'en 2023, l'ancien VW Tiguan eHybrid s'est vendu comme des petits pains en Belgique. La nouvelle génération reprendra-t-elle le flambeau à partir de 2026?»

CO₂ MULTIPLIÉ PAR DEUX OU TROIS

Il a fallu attendre un moment avant d'obtenir une concrétisation du concept. Dans l'«accord de Pâques» du gouvernement De Wever, on pouvait finalement lire que les hybrides rechargeables redeviendraient 100% déductibles à partir de 2026, à condition d'émettre un maximum de 50 g/km de CO₂. Les véhicules dont les émissions se situent entre 51 et 75 g/km bénéficieraient d'un taux de déductibilité de 75%. Cette deuxième catégorie a été introduite dans le cadre d'une nouvelle méthode de mesure européenne, beaucoup plus stricte, appelée «Euro 6e bis». En quoi consiste-t-elle? Pour déterminer les valeurs officielles de consommation et donc d'émission de CO₂, des véhicules hybrides rechargeables (PHEV), deux modes de fonctionnement sont pris en compte. Dans le premier, on démarre avec une batterie pleine, que l'on vide complètement. Dans le second, le trajet est effectué avec une batterie vide, de sorte que la voi-

ture roule presque entièrement à l'essence ou au Diesel. Les émissions de CO₂ mesurées sont ensuite pondérées à l'aide d'un «facteur d'utilisation» (Utility Factor), qui dépend de la distance qu'un PHEV peut parcourir en mode électrique avant d'épuiser sa batterie. Euro 6e-bis tient désormais compte d'une distance de référence de 2.200 km, contre 800 auparavant. Résultat: les émissions homologuées de CO₂ augmentent d'un facteur deux à trois.

PAS DE RETOUR EN ARRIÈRE

Après Pâques, le silence s'est installé. Les candidats au PHEV attendaient impatiemment un message libérateur venu de la rue de la Loi, mais rien ne venait. Jusqu'à ce qu'en juin 2025, on apprenne qu'un grain de sable s'était glissé dans la machine: l'Europe interdit à la Belgique de revenir sur la transition vers les voitures de société 100% électriques, sous peine de non-versement des subventions accordées. Le Conseil

d'État avait déjà mis en garde contre les conséquences de cette nouvelle mesure, qui risquerait de ralentir la transition vers un parc automobile entièrement électrique. Les experts rappelaient aussi les obligations européennes de la Belgique. En échange de milliards d'euros de fonds du plan de relance et de résilience (RRP), destiné à aider les États membres à se remettre de la pandémie, la Belgique s'est engagée à atteindre plusieurs objectifs.

L'un d'eux était de rendre plus «vert» le parc de voitures de société. La Belgique a promis de limiter progressivement les avantages fiscaux aux seuls véhicules 100% électriques. Le pays risque de perdre 282 millions d'euros de subventions européennes s'il maintient la mesure d'assouplissement prévue pour les PHEV. L'Union européenne peut suspendre les paiements ou réduire sa contribution financière si un État membre revient sur une réforme pour laquelle il a déjà reçu un soutien.

TOUJOURS PAS DE DÉCISION

En conclusion: les hybrides rechargeables ne peuvent pas être encouragés fiscalement par le gouvernement belge, du moins pas en ce qui concerne les voitures de société. Mais la Belgique ne serait pas la Belgique sans une porte dérobée: les indépendants exerçant en personne physique pourraient y échapper, puisqu'ils n'achètent pas leur voiture via une société. Leur véhicule est utilisé à la fois professionnellement et à titre privé, et fiscalement traité via l'impôt des personnes physiques. Au moment de la mise sous presse de ce numéro spécial Fleet & Leasing, le gouvernement n'a toujours pas pris de décision. Ce qui est certain, c'est que les finances publiques ne débordent pas, et que la relance fiscale du PHEV pourrait générer des recettes supplémentaires. Mais cela suppose que des dizaines de milliers d'indépendants attendent ce «retour fiscal» et soient prêts à échanger leur véhicule actuel contre un hybride rechargeable. ●

LE BUDGET MOBILITÉ EN 14 QUESTIONS

La plupart des employés et des employeurs savent désormais que le budget mobilité repose sur trois piliers et qu'il est proposé comme alternative à la voiture de société. Ce système encore récent comporte pourtant de nombreuses particularités, comme le montrent ces questions-réponses.

Texte : Dieter Quartier/X.D.

1 PEUT-ON TOUJOURS CHOISIR UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ DANS LE BUDGET MOBILITÉ?

Oui. En conservant cette option, le budget mobilité reste attrayant pour les salariés qui ne peuvent se passer d'une voiture. Le but est toutefois d'en réduire l'usage et de la combiner avec des formes de mobilité douce. À noter que l'employeur n'est pas tenu d'offrir cette possibilité. Les règles fiscales pour une voiture du premier pilier du budget

mobilité sont identiques à celles d'une voiture de société classique: le salarié paie une cotisation ATN et l'employeur une cotisation de solidarité. Dès 2026, la voiture devra en outre être électrique.

2 PEUT-ON CHOISIR UNE MOTO DANS LE BUDGET MOBILITÉ?

Oui et non. Une moto ne peut être considérée comme voiture de société et ne peut donc être financée sous le premier pilier. Elle peut toute-

Si votre employeur le permet, le budget mobilité peut aussi financer une voiture de location pour les vacances, pas nécessairement électrique.

LE BUDGET MOBILITÉ EN BREF

Les travailleurs peuvent échanger leur voiture de société ou leur droit à celle-ci contre un budget mobilité. Ce budget peut être librement utilisé dans trois piliers:

- Une voiture de société écologique (facultatif)
- Des moyens de transport durables et des frais de logement
- Le solde

fois être payée via le deuxième pilier (mobilité durable), mais uniquement si elle est 100% électrique. L'employeur n'est de surcroît pas obligé de proposer cette option.

3 LE BUDGET MOBILITÉ EST-IL OBLIGATOIRE POUR L'EMPLOYEUR?

Non. L'initiative revient encore à l'employeur. Mais cela changera: le gouvernement prévoit que toute entreprise offrant des voitures de société devra proposer le budget mobilité en alternative. La date précise n'est pas connue. À terme, il devrait être accessible à tous les salariés, même sans voiture de société.

4 UN DIRIGEANT DE SOCIÉTÉ PEUT-IL Y ADHÉRER?

Non. Les dirigeants indépendants ne peuvent pas adhérer au système, réservé aux salariés.

5 COMMENT EST CALCULÉ LE BUDGET MOBILITÉ?

Le montant correspond en principe au coût annuel brut de la voiture de société restituée ou attribuée, charges fiscales et parafiscales incluses. Carburant, cotisation CO₂, TVA non récupérable: tout est compris. C'est donc le TCO (*total cost of ownership*). Si le salarié paie une contribution personnelle, elle est déduite du TCO. Il n'existe toutefois pas encore de formule légale pour la calculer.



6 LE TRAVAIL À TEMPS PARTIEL INFLUENCE-T-IL LE BUDGET?

Oui. Travailler à temps partiel au moment du démarrage peut donner un budget inférieur à celui d'un temps plein: le TCO est souvent plus faible car les déplacements domicile-travail sont moindres. Certains employeurs permettent de garder la voiture en payant une contribution personnelle, ce qui modifie à nouveau le TCO.

Dans le budget mobilité, vous pouvez encore opter pour une voiture écologique, comme une Mini électrique par exemple.



7 L'EMPLOYEUR PEUT-IL REMBOURSER SÉPARÉMENT LES TRAJETS PROFESSIONNELS?

Oui, à condition que les coûts liés aux déplacements professionnels soient exclus du calcul du TCO. La contribution obligatoire de l'employeur pour ces trajets est limitée aux frais réels de carburant. Cela encourage aussi bien les détenteurs d'une voiture-salaire que ceux d'une voiture de fonction à adopter le budget mobilité.

8 LE BUDGET MOBILITÉ EST-IL FIXE?

Non. Si vous changez de fonction ou êtes promu, le budget s'adapte selon la nouvelle catégorie de véhicule. Le changement prend effet le premier jour du mois concerné. L'indexation n'est pas obligatoire; l'employeur peut créer son propre mécanisme, sans dépasser l'évolution de l'index sectoriel.

9 UN DÉMÉNAGEMENT A-T-IL UN EFFET?

Non. Le budget est fixé au moment de la restitution du véhicule. Mais le déménagement peut influencer l'éligibilité de vos frais de logement: il faut habiter à moins de 10 km du travail ou télétravailler au moins 50% du temps.

10 PEUT-ON ÉCHANGER SA VOITURE ACTUELLE POUR LE BUDGET?

Non, pas sans accord. Le contrat de leasing doit souvent aller à son terme, comme indiqué dans la carpolicy. Vous pouvez toutefois transférer votre

voiture actuelle vers le premier pilier si elle est écologique. Rappelons que dès 2026, elle devra être électrique.

11 PEUT-ON ÉPARGNER LE BUDGET SUR PLUSIEURS ANNÉES?

Non. Le budget mobilité est soldé chaque année civile et ne peut être reporté. Le solde non dépensé est payé avec le salaire de janvier suivant, après une retenue spéciale de 38,07%.

12 PEUT-ON PAYER UNE VOITURE DE LOCATION DE VACANCES AVEC LE BUDGET?

Oui, pour maximum 30 jours par an. Elle ne doit pas forcément être électrique. Mais l'employeur doit explicitement prévoir cette option dans le deuxième pilier.

13 PEUT-ON ACHETER SOI-MÊME UNE VOITURE ÉCOLOGIQUE?

Non. Seules les voitures de société écologiques fournies par l'employeur sont éligibles (pilier 1). En revanche, à la fin de l'année, on peut percevoir le solde (pilier 3) et l'utiliser – après la retenue de 38,07% – pour financer une voiture écologique personnelle. Si vous l'utilisez pour vos trajets domicile-travail, l'employeur ne peut accorder d'avantage fiscal.

14 PEUT-ON REVENIR À LA VOITURE DE SOCIÉTÉ?

Oui. On peut réintégrer le régime classique, mais l'employeur fixe souvent des conditions, comme une durée minimale. Ces conditions doivent être clairement communiquées à l'avance. ●

Une moto est possible, mais seulement si elle est électrique et si l'employeur l'autorise.



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

Téléchargez gratuitement notre **Guide d'achat** "Utilitaires légers"

FOURGONNETTES

Lancé en 2018, le Berlingo a partagé sa base technique (moteurs, châssis) avec ses cousins du groupe Stellantis: les Fiat Doblò, Opel Combo et Peugeot Partner. Il partage au squelette avec le Toyota ProAce. Le Berlingo a profité d'une mise à jour en 2023. Extérieurement, on note le nouveau logo posé sur une face avant plus verticale. À bord, le Berlingo nous installe sur des sièges Advanced Comfort plus confortables que ceux de ses cousins et nous offre les yeux des compteurs numériques. Le point d'écran central est toujours là, mais un support smartphone qui tient une appli permettant d'accéder aux fichiers musicaux, à la radio, aux appels téléphoniques et à la navigation à partir de votre smartphone, avec pilotage par commandes au volant. Un écran central tactile de 10" est également disponible, ainsi qu'un rétroviseur central digital



CITROËN BERLINGO VAN

21.650 € - 420,57 €

4,4 M³ 916 KG

BIEN VU

- Charges utiles intéressantes
- Moteurs à litres qui sont vos cousins techniques

MAI VU

- Boîte automatique uniquement sur Diesel 120 ch
- Pas de moteur à essence en L2

TECHNIQUE

Motor	Consommation
1.2 PureTech 110 ch	6,9 l/100 km (cycle)
1.6 BlueHDi 120 ch	6,4 l/100 km (cycle)

ÉQUIPEMENT

Équipement	Version
Boîte automatique	120 ch
Régulateur de vitesse	120 ch
Service de freinage d'urgence	120 ch
Appareil de chauffage	120 ch

BIEN VU

restituant la vue de deux caméras: arrière et latérale droite.

Sous le capot, outre la version électrique, le Berlingo propose une gamme de moteurs à essence de 110 ch et des Diesel deux essence de 110 ch et des Diesel deux essence de 130 ch et des Diesel deux essence de 150 ch. Quelle que soit la motorisation, le Berlingo est disponible au choix en deux longueurs (4,40 ou 4,75 m). Le volume utile est un des meilleurs du segment, et la charge utile maxi folle au segment. Le dossier de la place centrale peut se rabattre en tablette et le dossier du passager peut aussi s'escamoter pour le transport d'objets longs (option cabine Extensiv).

MAI VU

Le Berlingo nous installe sur des sièges Advanced Comfort plus confortables que ceux de ses cousins et nous offre les yeux des compteurs numériques. Le point d'écran central est toujours là, mais un support smartphone qui tient une appli permettant d'accéder aux fichiers musicaux, à la radio, aux appels téléphoniques et à la navigation à partir de votre smartphone, avec pilotage par commandes au volant. Un écran central tactile de 10" est également disponible, ainsi qu'un rétroviseur central digital

BIEN VU

restituant la vue de deux caméras: arrière et latérale droite.

Sous le capot, outre la version électrique, le Berlingo propose une gamme de moteurs à essence de 110 ch et des Diesel deux essence de 110 ch et des Diesel deux essence de 130 ch et des Diesel deux essence de 150 ch. Quelle que soit la motorisation, le Berlingo est disponible au choix en deux longueurs (4,40 ou 4,75 m). Le volume utile est un des meilleurs du segment, et la charge utile maxi folle au segment. Le dossier de la place centrale peut se rabattre en tablette et le dossier du passager peut aussi s'escamoter pour le transport d'objets longs (option cabine Extensiv).

Quels sont les plans pour la gamme utilitaire à l'avenir?

Après le PV5, nous lancerons le PV7 en 2022, avec un volume de 6-7 m³ et la version électrique. Nous avons aussi collaboré avec des constructeurs locaux et internationaux pour proposer des adaptations comme des étagères, des paniers ou des protections, en particulier pour le PV5.

Quels sont les objectifs de Kia pour le lancement du PV5?

Les premières livraisons sont prévues pour octobre 2025, avec un objectif de 1 000 commandes initiales. La version électrique est proposée entre 37 700 € et 45 300 € (TVA incluse), et la version essence démarre à 32 250 €. Ces prix sont complétés par rapport aux offres actuelles.

Comment travailler-vous avec les constructeurs locaux?

Nous collaborons avec des constructeurs locaux, comme Peeters et Trap

Le PV5 en 2022, le PV7 en 2022 et le PV8 en 2022.

triqués soient moins répandus que les voitures, les gestionnaires de flottes prévoient une adoption croissante d'ici 2030. Nous avons aussi collaboré avec des constructeurs locaux et internationaux pour proposer des adaptations comme des étagères, des paniers ou des protections, en particulier pour le PV5.

Quels sont les objectifs de Kia pour le lancement du PV5?

Les premières livraisons sont prévues pour octobre 2025, avec un objectif de 1 000 commandes initiales. La version électrique est proposée entre 37 700 € et 45 300 € (TVA incluse), et la version essence démarre à 32 250 €. Ces prix sont complétés par rapport aux offres actuelles.

Comment travailler-vous avec les constructeurs locaux?

Nous collaborons avec des constructeurs locaux, comme Peeters et Trap



BMW i4 GRAN COUPÉ M EDITION.

PACK M SPORT INCLUS.



C'EST VOTRE MOMENT.

À PARTIR DE

399 €

par mois hTVA,
en location pour
les professionnels.*

En savoir plus



 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Informations environnementales (AR 19/03/04): [bmw.be](https://www.bmw.be)

14,6 – 20,9 KWH/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

100% ÉLECTRIQUE

* Plus d'informations sur [bmw.be](https://www.bmw.be)

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