

COMPANY **CAR** REPORT



An initiative from



smartprofile
FLEET & MOBILITY

link2fleet

with the support of



ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET DE LA MULTIMODALITÉ

Bienvenue dans cette 4^e édition du 'Company Car Report' compilée par link2fleet avec l'appui des trois principales fédérations du secteur de l'automobile en Belgique : FEBIAC, TRAXIO et RENTA. L'objectif de cette vaste enquête - près de 150 sociétés y ont participé - est de réaliser une photographie du secteur des voitures de société et décrypter les tendances dominantes.

Malgré son lot d'éternels opposants, la voiture de société n'en reste pas moins un outil de travail indispensable pour de nombreux collaborateurs belges. Outre le fait d'exercer un effet positif sur le pouvoir d'achat d'une large communauté de travailleurs, elle contribue largement à un renouvellement régulier d'une partie importante parc automobile. Et qui dit véhicules récents, dit véhicules sécuritaires et véhicules respectueux de l'environnement.



La crise Covid-19 ralentit et accélère

Par rapport à l'édition 2019, il s'en est passé des choses. Qui aurait pu prévoir qu'un tel cataclysme allait s'abattre sur notre planète ? Outre les tragédies sanitaires et humaines provoquées par l'arrivée du Coronavirus, on a assisté à une paralysie quasi complète de l'économie mondiale. De nombreuses entreprises sont actuellement toujours plongées dans la difficulté avec, pour certaines, un risque réel de devoir congédier du personnel ou même, pire, de devoir définitivement fermer leurs portes.

C'est donc dans un contexte très particulier qu'a été menée cette édition 2020 du 'Company Car Report'. Nous y avons d'ailleurs ajouté une série de questions liées à l'impact de la crise Covid-19 sur la gestion de la flotte et de la mobilité des entreprises. Comme vous le constaterez dans les pages qui suivent, les résultats reflètent une certaine

prudence de l'ensemble des répondants. Deux tendances marquantes se dégagent toutefois de notre enquête :

1. Une accélération plus précoce que prévu de l'électrification des flottes ;
2. Un véritable appétit pour transformer rapidement la 'car policy' en véritable 'mobility policy'.

Nous espérons que ce rapport aidera les différents acteurs du secteur - clients, constructeurs, distributeurs, prestataires de services, fédérations et autorités légiférantes - à prendre les meilleures décisions en fonction des signaux envoyés par le tissu économique en Belgique.

Bonne lecture

Marc Demoulin, [link2fleet](https://link2fleet.com)
mdemoulin@link2fleet.com



SOMMAIRE

7 IMPACT CRISE COVID-19

- 8 Prédiction du kilométrage
- 9 Prolongation/renouvellement contrats (voitures personnelles)
- 10 Prolongation/renouvellement contrats (utilitaires légers)
- 11 Volume des commandes
- 12 Leçons de la crise
- 13 Nouvelles alternatives de travail
- 14 Attentes par rapport aux fournisseurs
- 15 Satisfaction par rapport aux fournisseurs

16 CHOIX D'UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ

- 17 Plus grands défis...
- 18 Quelles motorisations ?
- 19 Quels types de voitures ?
- 20 Infrastructure de recharge
- 21 Infrastructure de recharge au domicile du collaborateur
- 22 Profil d'utilisation

23 BUDGET DE MOBILITÉ

- 24 Plan de mobilité
- 25 Partenaire plan de mobilité
- 26 Type de partenaire plan de mobilité
- 27 Budget de mobilité fédéral
- 28 Partenaire budget de mobilité fédéral
- 29 Type de partenaire budget de mobilité fédéral
- 30 Services essentiels budget de mobilité
- 31 Obstacles budget de mobilité

32 VOITURES SALAIRE

- 33 Voitures salaire



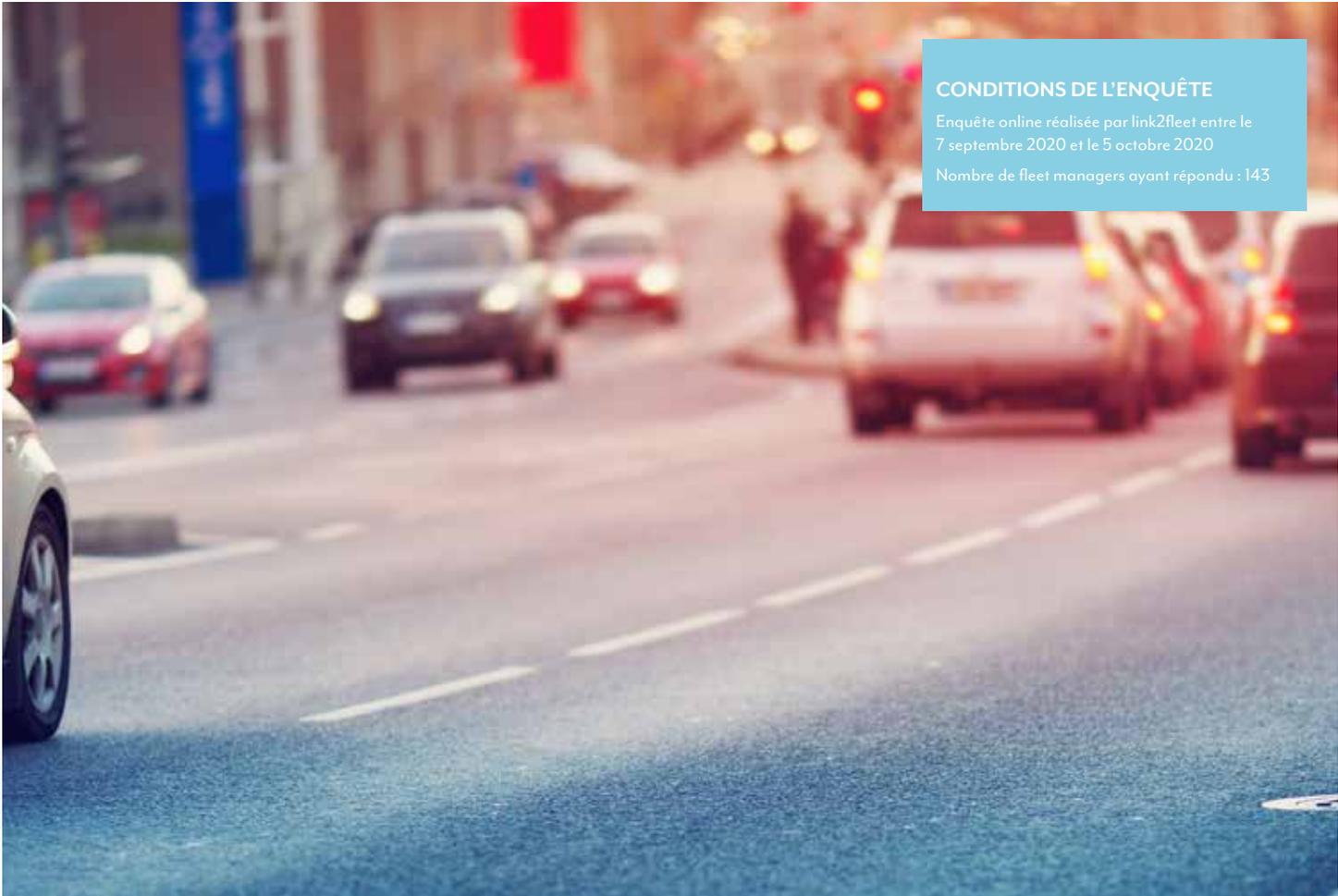
La voiture de société mérite une approche objective plutôt qu'intuitive ou idéologique. C'est pourquoi FEBIAC, RENTA et TRAXIO sont heureux d'être à nouveau partenaires dans la dernière édition du 'Belgian Company Car Report'. Cette enquête auprès des gestionnaires de flotte des entreprises nous permet de prendre le pouls de la situation. Mais édition après édition, ce rapport nous permet aussi d'obtenir une idée précise de l'évolution dans le domaine de la gestion et de la politique de mobilité dans les entreprises. Ce rapport est un instrument qui aide les parties prenantes à réagir de manière proactive et en pleine connaissance des attentes et des défis relevés par les personnes interrogées.

Le contexte particulier dans lequel s'est déroulée l'année 2020 se retrouve dans les réponses de nos répondants. La durabilité et l'écologisation, dans lesquelles le secteur automobile et ses prestataires de services connexes ont depuis longtemps investi de l'énergie et des ressources, s'infiltraient visiblement dans la politique et les choix de mobilité des entreprises. C'est un atout précieux, car la voiture de société se perpétue ainsi comme l'instrument le plus évident pour écologiser davantage le parc automobile et limiter son vieillissement. Il est remarquable de voir comment, dans cette dernière enquête, une approche plus multimodale gagne du terrain, créant de nouvelles opportunités pour notre secteur. D'autre part, l'attente, par exemple,

d'une diminution du nombre de kilomètres parcourus et le renouvellement des contrats de location se traduisent par une baisse d'activité et de chiffre d'affaires pour le secteur automobile.

En tout cas, beaucoup de réponses expriment le réalisme et le bon sens de l'entrepreneur, qui teste toujours l'ambition par rapport à l'applicabilité, la rentabilité et la réalité de tous les jours. Les dirigeants politiques ne devraient jamais perdre de vue cette confrontation avec la réalité. Cela ne change rien au fait que les personnes interrogées, nos clients, font preuve d'une grande ambition pour faire de la mobilité zéro et ultra-faible émission la norme dans leur entreprise et pour considérer la mobilité dans un sens large et multimodal. Pour notre part, nous, les entreprises actives dans la production, la distribution, la maintenance et les services dans le domaine de la mobilité et des moyens de transport, stimulons et encadrons cette transition.

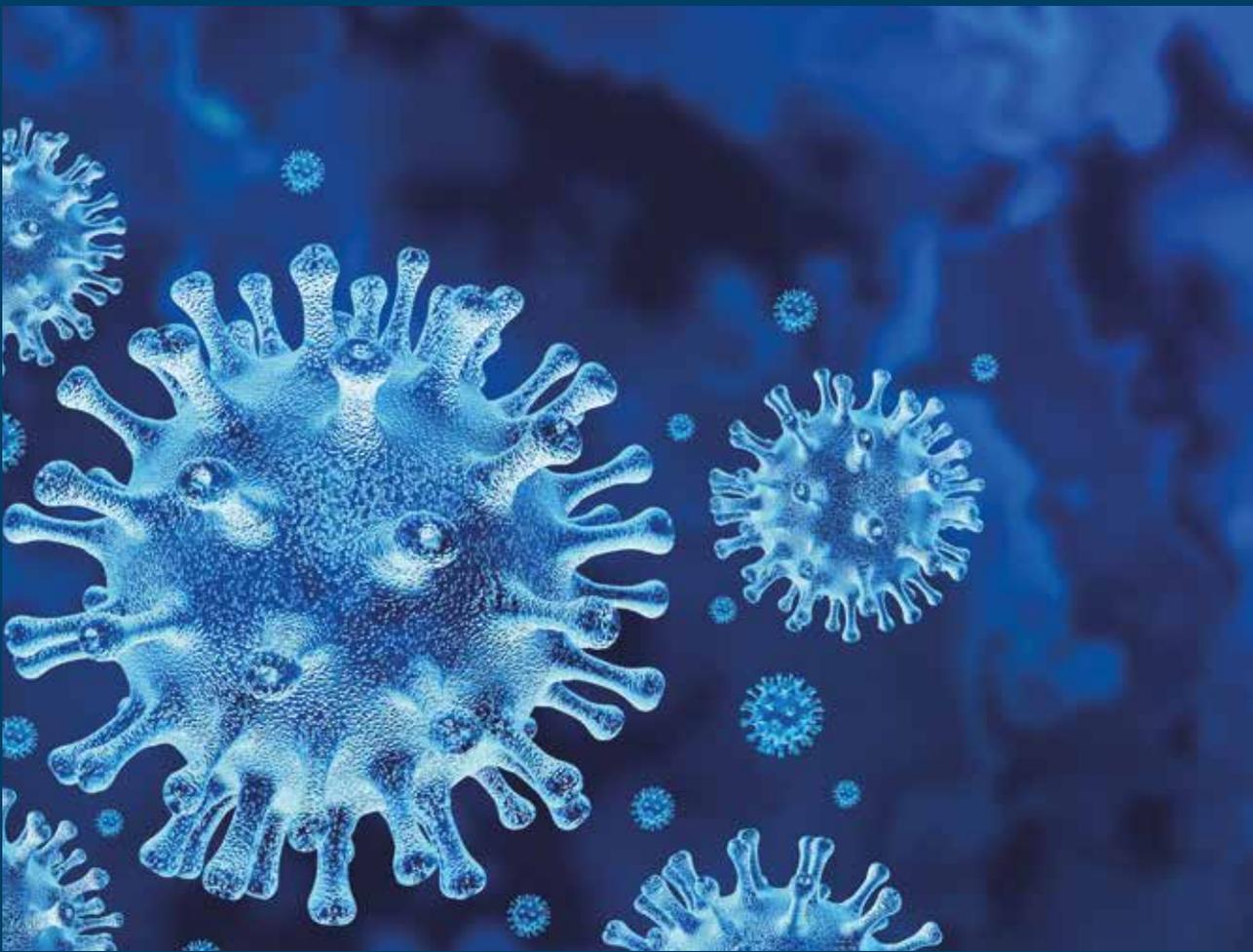




CONDITIONS DE L'ENQUÊTE

Enquête online réalisée par link2fleet entre le
7 septembre 2020 et le 5 octobre 2020

Nombre de fleet managers ayant répondu : 143

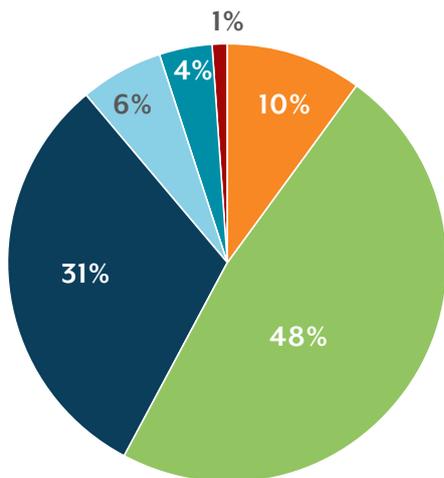


IMPACT CRISE COVID-19

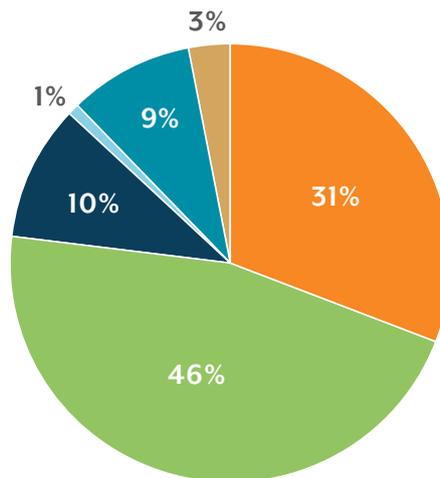
PRÉVISION DU KILOMÉTRAGE

Les mesures de 'lockdown' décrétées par notre gouvernement au mois de mars ont 'boosté' un concept du télétravail et de la téléconférence qui ne s'était jamais réellement imposé dans notre pays. Aujourd'hui, force est de constater que cette réalité du 'homeworking' - avec ses avantages et ses inconvénients - peut fonctionner de manière efficace. Une diminution des kilomètres professionnels est par conséquent attendue pour 2021. Pour 31% des fleet managers, cette diminution du kilométrage sera limitée à 10%. Pour 46% des répondants, cette chute du nombre de kilomètres parcourus se situera entre 11 et 25%. À ce sujet, il est important de mentionner que bon nombre de sociétés de leasing ont proposé un allongement des contrats à leurs clients.

En 2020 par rapport à 2019



En 2021 par rapport à 2019



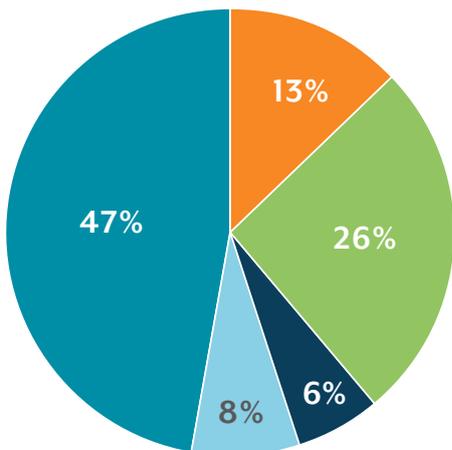
■ diminuer de 0 à 10% ■ diminuer de 11 à 25% ■ diminuer de 26 à 50% ■ diminuer de plus de 50%
■ augmenter de 0 à 10% ■ augmenter de 11 à 25% ■ augmenter de 26 à 50%

PROLONGATION/RENOUVELLEMENT CONTRATS (VOITURES PERSONNELLES)

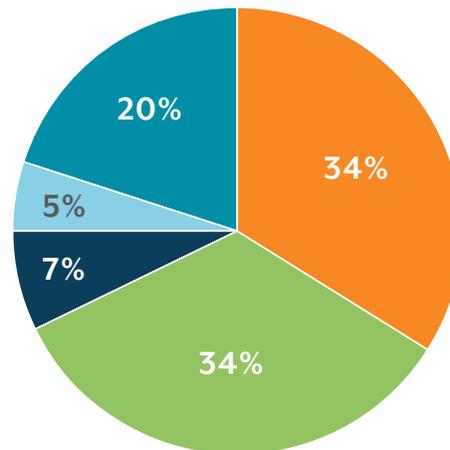
La prolongation des contrats est évidemment en lien avec la diminution significative du kilométrage réalisé par les véhicules de société. La plupart des sociétés ont opté pour cette solution pour les contrats de voitures personnelles venant à échéance. Pour la moitié des sociétés (47%) entre 76 et 100% des contrats ont été prolongés.

La prudence s'est installée dans la stratégie des sociétés. En témoigne ce graphique qui montre que 68% prévoient de ne renouveler que 25% des contrats VP venant à échéance au cours des prochains mois.

% contrats à échéance ayant été renouvelés



% de contrats à échéance dans les prochains mois qui seront renouvelés

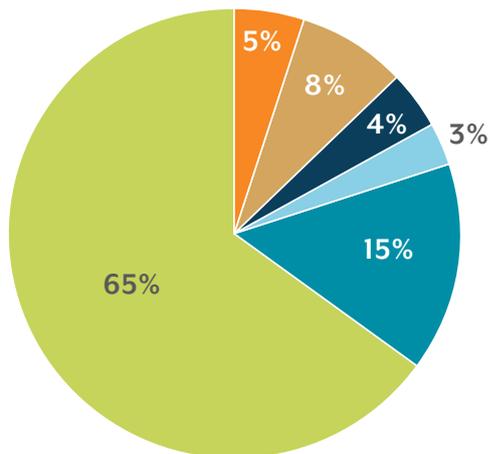


0 - 10% 11 - 25% 26 - 50% 51 - 75% 76 - 100%

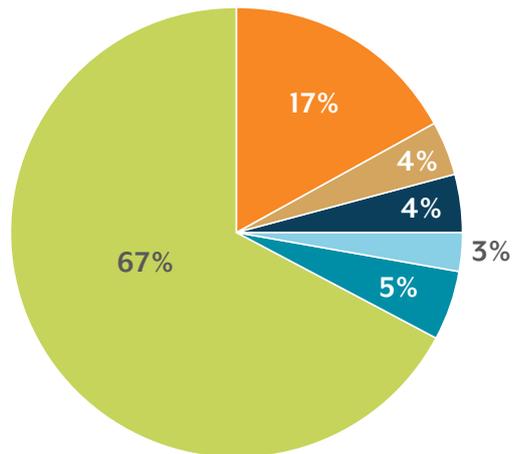
PROLONGATION/RENOUVELLEMENT CONTRATS (UTILITAIRES LÉGERS)

Comme le montre ce graphique, environ 65% des sociétés ayant répondu ne possèdent pas d'utilitaires légers au sein de leur flotte. L'échantillon restreint sondé nous indique toutefois que les contrats des camionnettes ont majoritairement été prolongés. La prudence est également de mise pour ce qui concerne le futur renouvellement des contrats.

% contrats à échéance ayant été renouvelés (si d'application)



% de contrats à échéance dans les prochains mois qui seront renouvelés

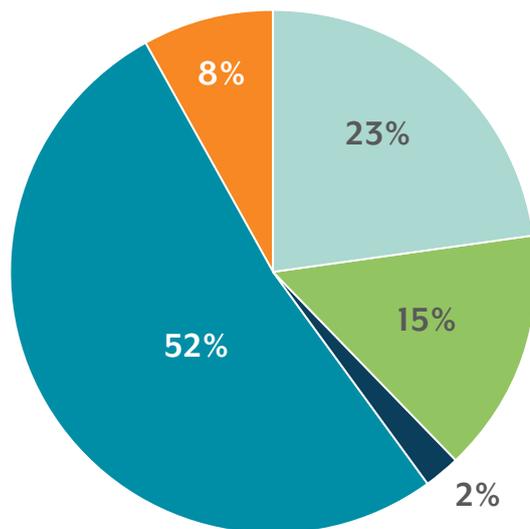


0 - 10% 11 - 25% 26 - 50% 51 - 75% 76 - 100% Non applicable

VOLUME DES COMMANDES

Comment va évoluer le nombre de nouvelles commandes par rapport à ce qui avait été budgété avant la crise Covid-19? Voilà qui intéresse au plus haut point les constructeurs et les sociétés de leasing. Alors qu'on aurait pu s'attendre à une catastrophe compte tenu de la situation économique actuelle et de l'énorme incertitude par rapport à la reprise des activités, le bilan reste assez encourageant. Pour 2021, 60% des sociétés ont répondu que le volume des commandes allait rester fidèle aux prévisions, voire légèrement augmenter. Pour la grande majorité des 40% restants, la diminution des nouvelles commandes devrait être limitée à 25% maximum.

En raison du Covid-19, pensez-vous que, par rapport au volume budgété pour 2020, le volume des commandes de 2021 va :

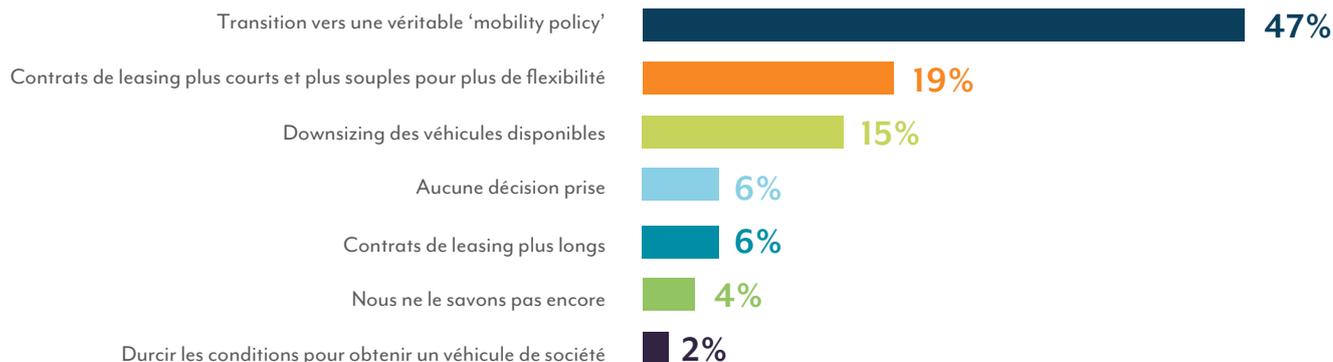


■ diminuer de 1 à 10% ■ diminuer de 11 à 25% ■ diminuer de plus de 25%
■ rester stable ■ augmenter de 0 à 10%

LEÇONS DE LA CRISE

Il s'agit là d'une des grandes tendances révélées - ou accélérées - par la crise. Les entreprises sont désireuses d'élargir les possibilités de déplacement en les rendant plus multimodales. Chaque employé, selon sa fonction, son profil de déplacement ou encore sa localisation entend prétendre à une mobilité sur mesure. Tout profit pour lui, mais également pour l'entreprise qui veillera à le/la placer dans les meilleures conditions pour pouvoir performer. Et puisque désormais des solutions intégrées existent en réponse à ces 'mobility policies' ...

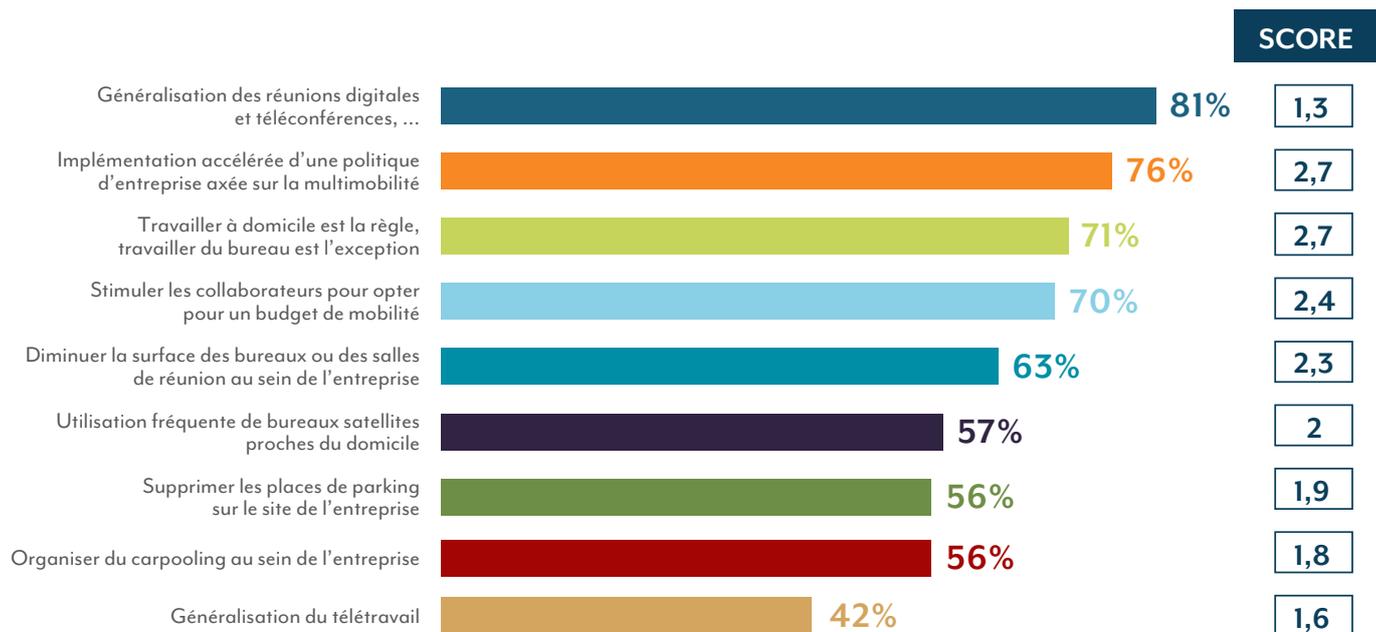
Si vous deviez remanier votre car policy suite aux leçons de la crise, quelles orientations prendriez-vous ?



NOUVELLES ALTERNATIVES DE TRAVAIL

Ce graphique illustre les nouvelles alternatives qui ont vu le jour - ou ont été boostées - pour soutenir un travail de qualité en période de crise. Lesquelles resteront en vie une fois la crise derrière nous ? Parmi le tiercé de tête : la généralisation des télévisioconférences ; la transition vers la multimobilité et le télétravail comme règle de base.

**Cette crise devrait amener son lot d'alternatives sur le plan de la mobilité professionnelle.
Quelles sont celles qui ont le plus de sens pour votre entreprise ?**

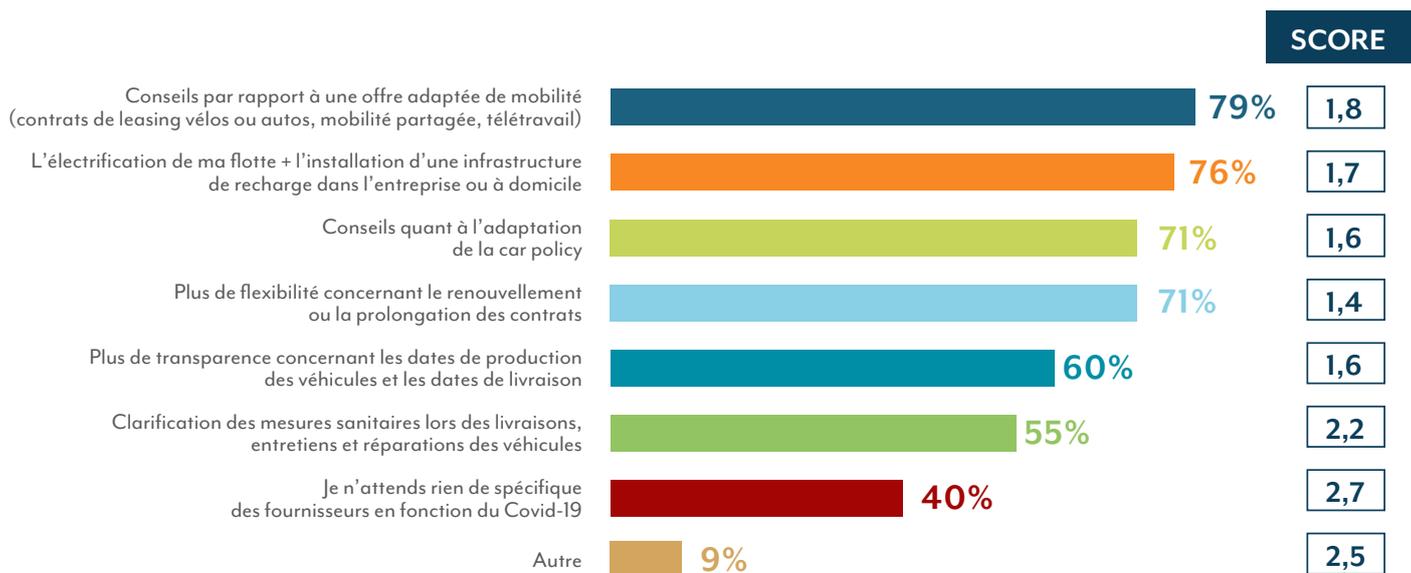


1 = important - 2 = moins important que 1 - 3 = moins important que 2

ATTENTES PAR RAPPORT AUX FOURNISSEURS

Dans cette période de grande confusion, quels types de conseils sont venus chercher les clients fleet auprès de leurs fournisseurs ? En premier lieu, il s'agit des renseignements par rapport aux différents produits et services de mobilité. L'électrification de la flotte, la mise à jour de la 'car policy' et la modification des contrats faisaient également partie des sujets placés tout en haut sur la liste des priorités.

Quelles sont vos attentes par rapport à vos fournisseurs d'automobilité ?

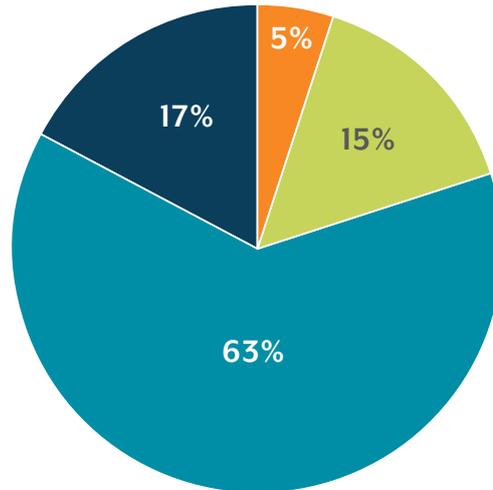


1 = important - 2 = moins important que 1 - 3 = moins important que 2

SATISFACTION PAR RAPPORT AUX FOURNISSEURS

Un degré d'écoute élevé, des conseils judicieux et une forte dose de professionnalisme de la part de tous les prestataires du secteur, c'est ce que l'on peut déduire de cette excellente notation (78% de satisfaits ou très satisfaits) que les clients ont donné aux différents fournisseurs 'fleet & mobilité'.

Degré de satisfaction par rapport à vos prestataires d'automobilité durant la période Covid 19 ?



■ Très satisfait ■ Relativement satisfait ■ Relativement insatisfait ■ Très insatisfait

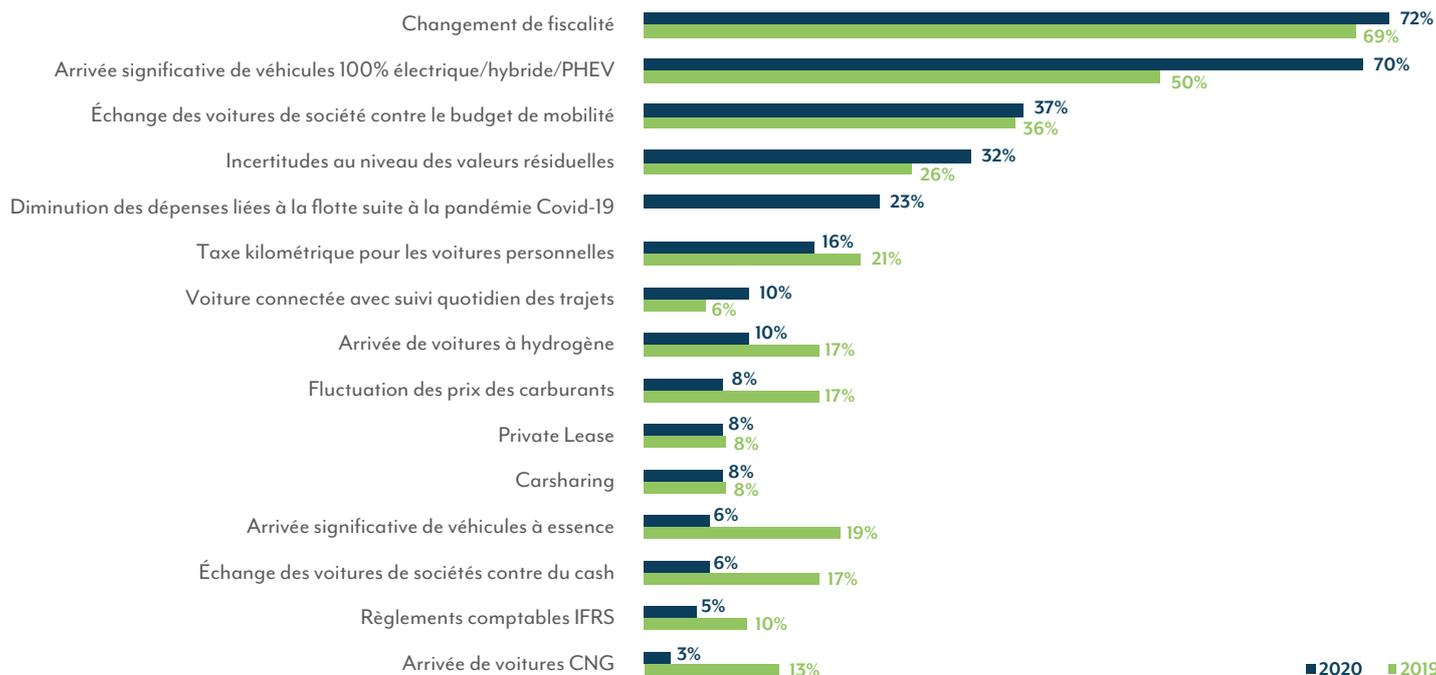


CHOIX D'UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ

PLUS GRANDS DÉFIS

Il est intéressant de constater que le tiercé de tête des plus grands défis auxquels seront confrontés les fleet managers en 2021 est inchangé par rapport à l'année dernière. Les changements attendus au niveau de la fiscalité restent la préoccupation majeure (72%). La transition vers des véhicules électrifiés se positionne comme le second défi des entreprises, et avec un caractère nettement plus prioritaire vu qu'elle a été pointée par 70% des répondants par rapport à 50% l'année dernière. On imagine que la récente annonce du gouvernement De Croo imposant des nouveaux véhicules de société '0 émission' à partir de 2026 suscite la réflexion dans les entreprises du pays.

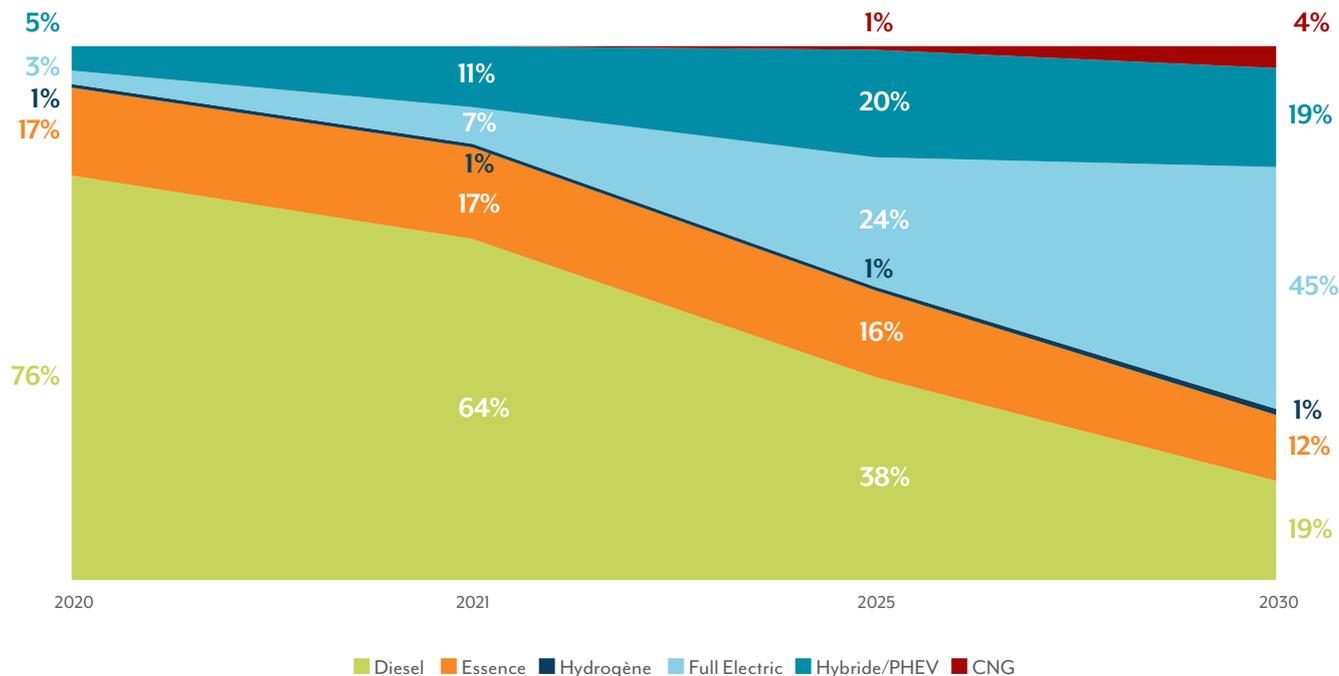
Plus importants défis que vous attendez dans les 6 à 12 prochains mois ?



QUELLES MOTORISATIONS ?

À la lecture de ce graphique, on constate qu'en 2020, le diesel était encore recommandé dans 3 entreprises sur 4. Cette hégémonie commencerait à s'éroder à partir de 2021 et serait même réduite de moitié d'ici 2025 où il ne serait plus prôné que par 38% des entreprises. L'essence reste par contre sur une tendance très stable légèrement sous les 20%, et ce jusqu'en 2025. Le 'boom' des motorisations électrifiées se confirme totalement dans les intentions des entreprises. À tel point qu'en 2025 hybrides, plug-in hybrides et full électriques pourraient représenter 44% du parc des voitures de société en Belgique. Toujours confidentiel dans les flottes, le CNG pourrait enregistrer un rebond à partir de 2025 (de 1 à 4%).

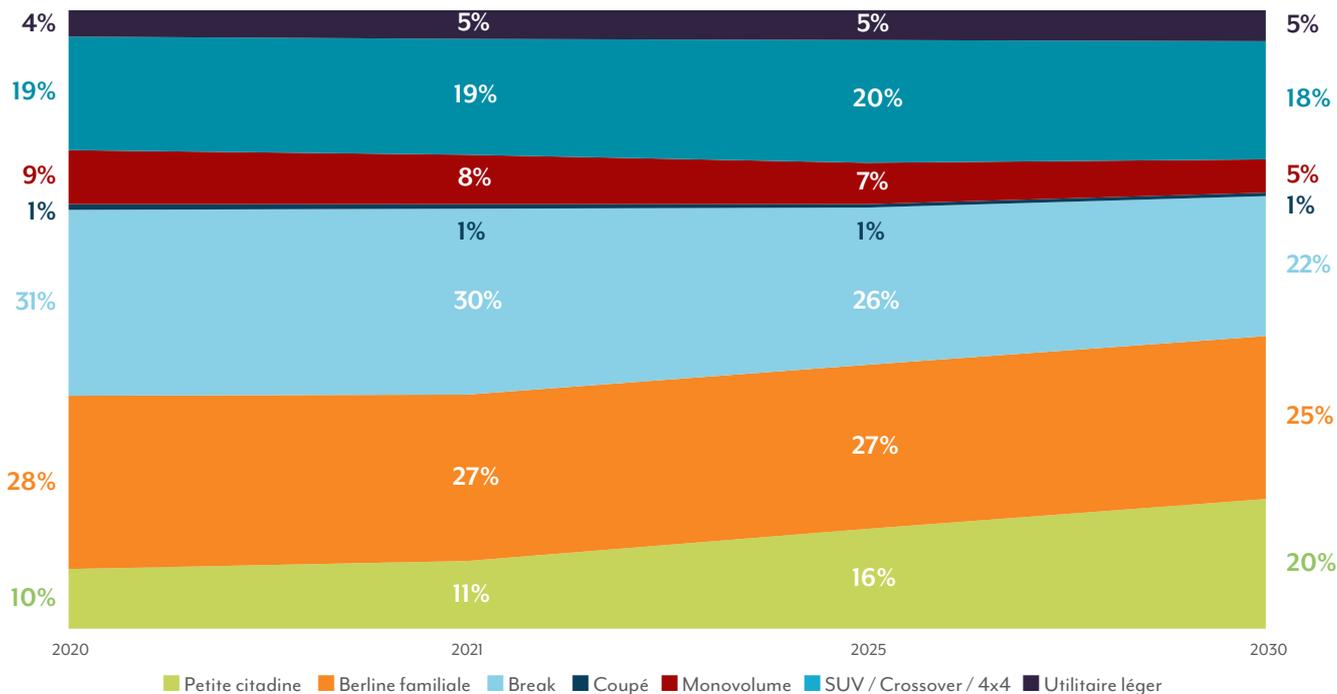
Quelles motorisations recommandez-vous à vos collaborateurs ?



QUELS TYPES DE VOITURES ?

Le choix du type de voiture appartient généralement plus aux conducteurs qu'aux gestionnaires de flotte. Nous avons toutefois demandé aux fleet managers comment ils voyaient évoluer les catégories de véhicules au sein de leur entreprise. Quelques tendances se dégagent comme la stagnation de l'intérêt pour les SUV. En pleine croissance ces dernières années, leur part de marché est annoncée stagnante autour des 20% jusqu'en 2030. Autre tendance marquante, un appétit prononcé pour des voitures de plus petite taille. Les petites citadines devraient se situer à 16% en 2025 et 20% en 2030 alors qu'elles ne représentent que 10% actuellement au sein des entreprises sondées. Peut-être faut-il voir un effet du budget de mobilité ? Une voiture moins coûteuse qui libère du budget pour d'autres formes de mobilité.

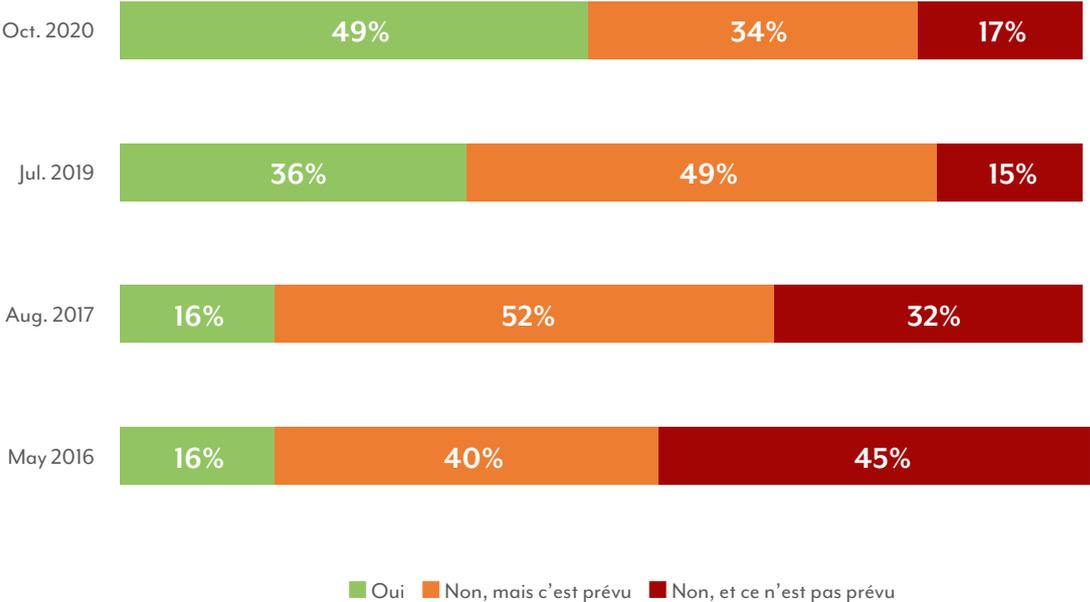
Quel type de véhicules commandez-vous pour vos collaborateurs ?



INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

Ce qui est remarquable dans ce graphique comparatif, c'est surtout le nombre de sociétés qui sont passées du stade de la réflexion à celui de l'action. Globalement, le nombre de sociétés dans une démarche d'installation d'une infrastructure de recharge reste stable (83% en 2020 pour 85% en 2019). Par contre, on remarque que 49% des entreprises ayant répondu ont déjà installé une station de recharge en 2020, alors qu'elles n'étaient que 36% en 2019.

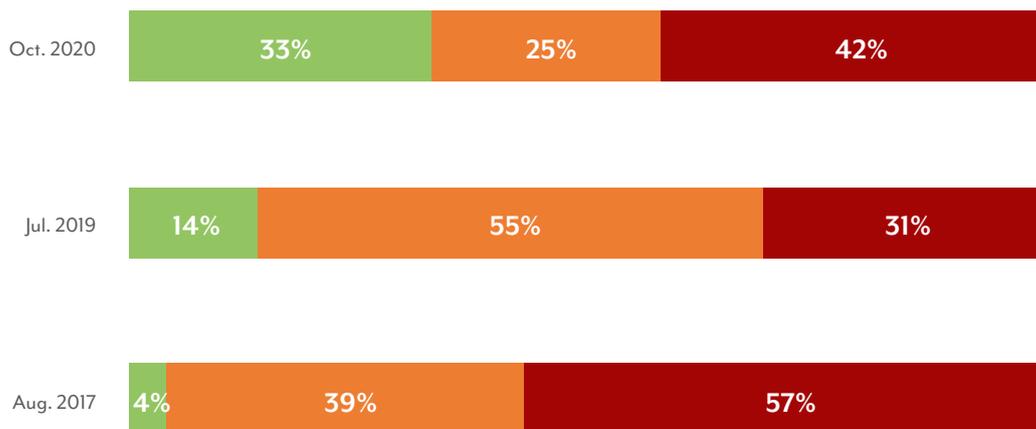
Il y a-t-il une infrastructure de recharge prévue dans l'entreprise pour les véhicules électriques ou PHEV ?



INFRASTRUCTURE DE RECHARGE AU DOMICILE DU COLLABORATEUR

Une entreprise sur trois a contribué financièrement au placement d'une infrastructure de recharge au domicile des collaborateurs. Cette tendance est en forte croissance puisqu'en 2019, seuls 14% des entreprises avaient effectué cette démarche.

Votre entreprise a-t-elle investi dans le placement de bornes de recharge au domicile des collaborateurs ?



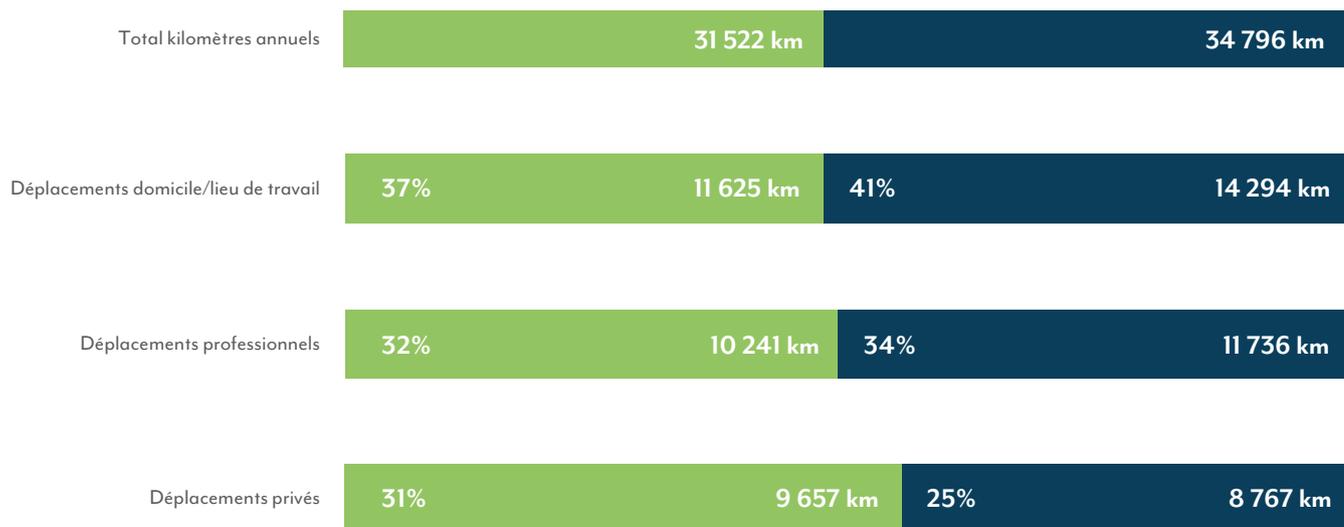
■ Oui ■ Non, mais c'est prévu ■ Non, et ce n'est pas prévu

PROFIL D'UTILISATION

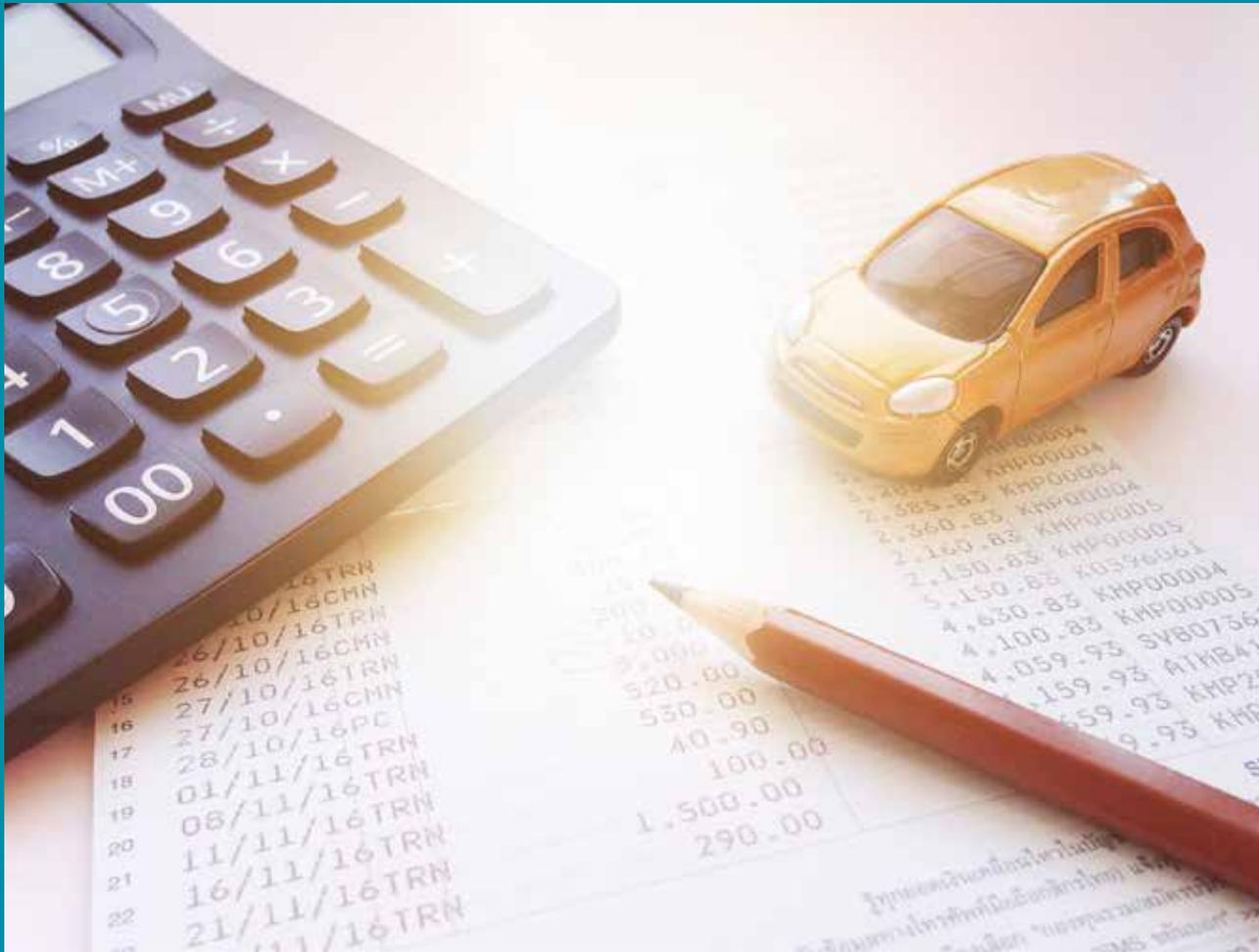
Ce graphique nous donne une idée du profil d'utilisation des détenteurs d'une voiture de société. Il s'agit bien d'une simple évaluation de moyennes, car on sait que le kilométrage privé ou professionnel diffère fortement d'un conducteur à l'autre.

En 2020, une voiture de société a parcouru en moyenne 3.275 kilomètre de moins qu'en 2019. Le télétravail obligatoire et la téléconférence plus fréquente ont engendré presque 20% de trafic domicile-travail et 13% de trafic professionnel en moins.

Les kilomètres privés ont par contre augmenté de 10% par rapport à 2019 : de par sa disponibilité (des membres du ménage) à domicile, la voiture de société est probablement utilisée plus fréquemment pour faire les courses, pour des loisirs, pour transporter des personnes... et peut-être parfois aussi pour éviter d'utiliser les transports en commun.



■ 2020 ■ 2019



BUDGET DE MOBILITÉ

PLAN DE MOBILITÉ

Sans surprise, la mobilité, dans un sens très général, s'invite de plus en plus sur la liste des priorités des entreprises belges. 1 société sur 2 y travaille et parmi celles-ci, 31% sont déjà passées à l'action.

Votre entreprise a-t-elle mis en place un plan de mobilité ?

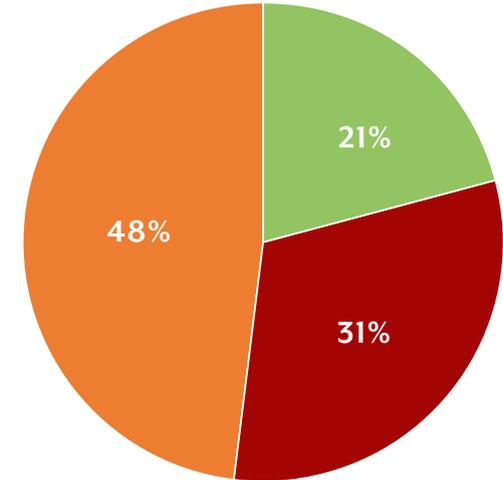


■ Oui ■ Non, mais c'est prévu ■ Non, et ce n'est pas prévu

PARTENAIRE PLAN DE MOBILITÉ

La majorité des sociétés (67%) se fait ou se fera aider par un partenaire extérieur pour implémenter son plan de mobilité.

Êtes-vous aidé par un partenaire par rapport au plan de mobilité ?

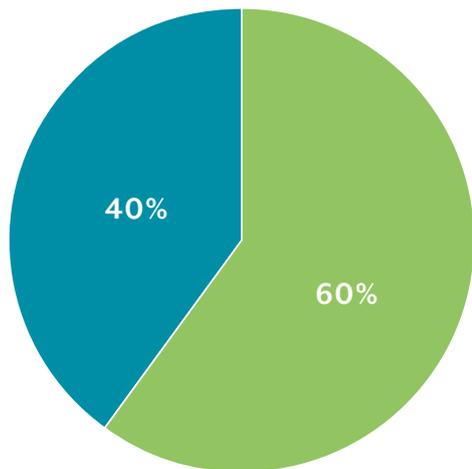


■ Oui ■ Non, mais c'est prévu ■ Non, et ce n'est pas prévu

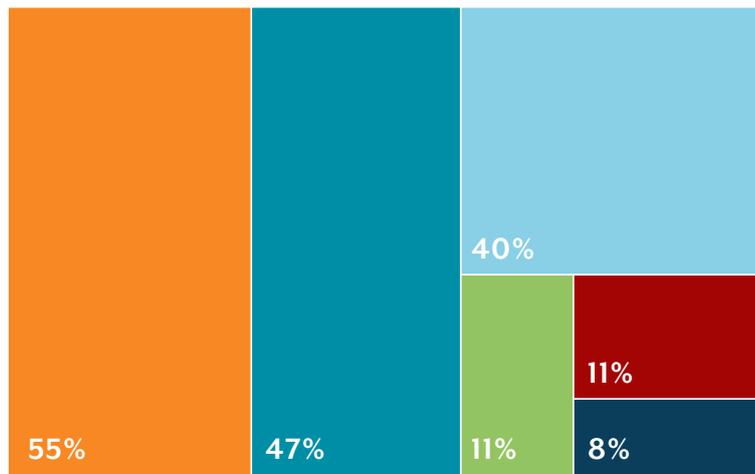
TYPE DE PARTENAIRE PLAN DE MOBILITÉ

Les sociétés de leasing (55%), les secrétariats sociaux (47%) et les bureaux de consultation spécialisés (40%) sont les partenaires privilégiés des entreprises pour implémenter un plan de mobilité. Dans la majorité des cas, les sociétés font appel à plusieurs partenaires.

Avec quel type de partenaire travaillez-vous pour l'implémentation d'un plan de mobilité ?



■ 1 seul partenaire ■ Plusieurs partenaires

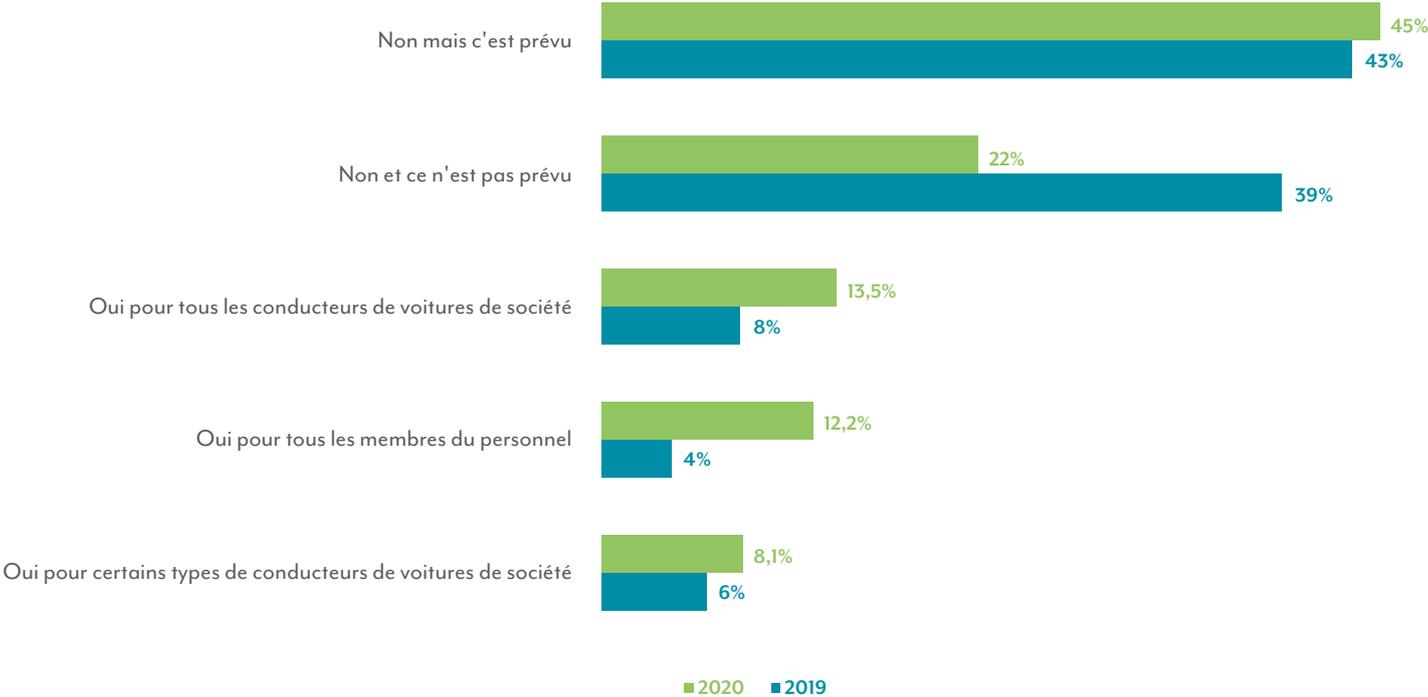


■ Concessionnaire automobile ■ Importateur ■ Autre partenaire
■ Bureau de consultation ■ Secrétariat social ■ Société de leasing

BUDGET DE MOBILITÉ FÉDÉRAL

Le budget de mobilité tel que légiféré par le gouvernement fédéral ne recueille pas encore un succès massif, mais l'intérêt est néanmoins croissant. De plus en plus d'entreprises s'y intéressent et parallèlement, de moins en moins se montrent réfractaires.

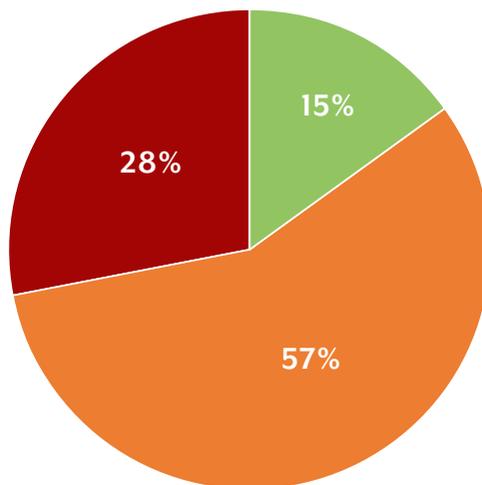
Votre entreprise propose-t-elle le budget de mobilité fédéral ?



PARTENAIRE BUDGET DE MOBILITÉ FÉDÉRAL

On remarque à la lecture de ce graphique qu'une majorité des sociétés questionnées se tournera vers un ou plusieurs partenaires pour orchestrer la mise en place du budget de mobilité. L'implémentation de ce dernier se révélant relativement complexe, cette attitude semble être l'approche la plus judicieuse.

Êtes-vous aidés par un partenaire pour l'implémentation du budget de mobilité fédéral ?

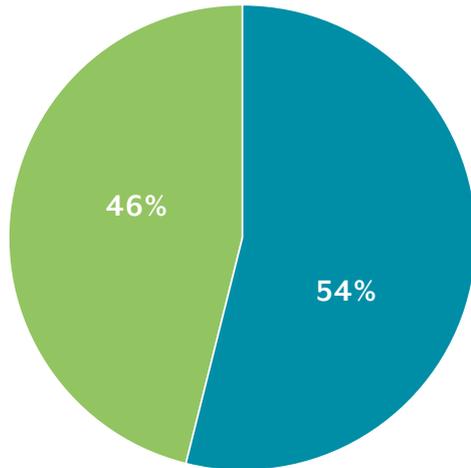


■ Oui ■ Non, mais c'est prévu ■ Non, et ce n'est pas prévu

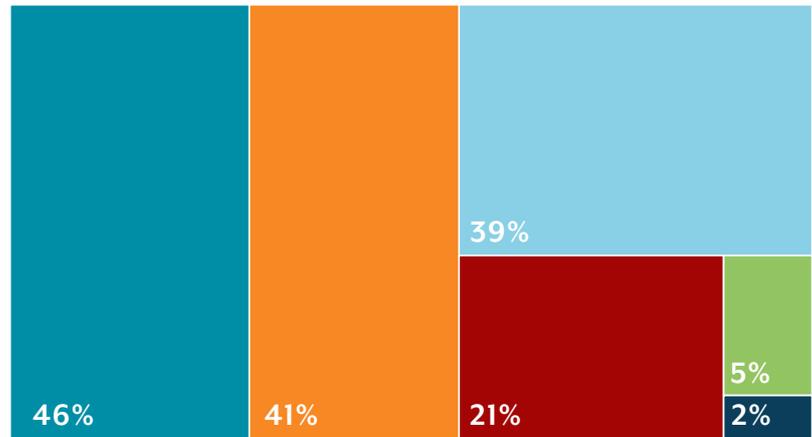
TYPE DE PARTENAIRE BUDGET DE MOBILITÉ FÉDÉRAL

C'est plus volontiers vers les secrétariats sociaux (46%) que se tourneront les entreprises pour être guidées dans l'implémentation du budget de mobilité. Elles se tourneront ensuite vers les sociétés de leasing (41%) et les bureaux de consultation spécialisés (39%). Dans un cas sur deux, plusieurs partenaires seront appelés pour se faire guider.

Avec quel type de partenaire travaillez-vous pour l'implémentation d'un budget de mobilité fédéral ?



■ 1 seul partenaire ■ Plusieurs partenaires

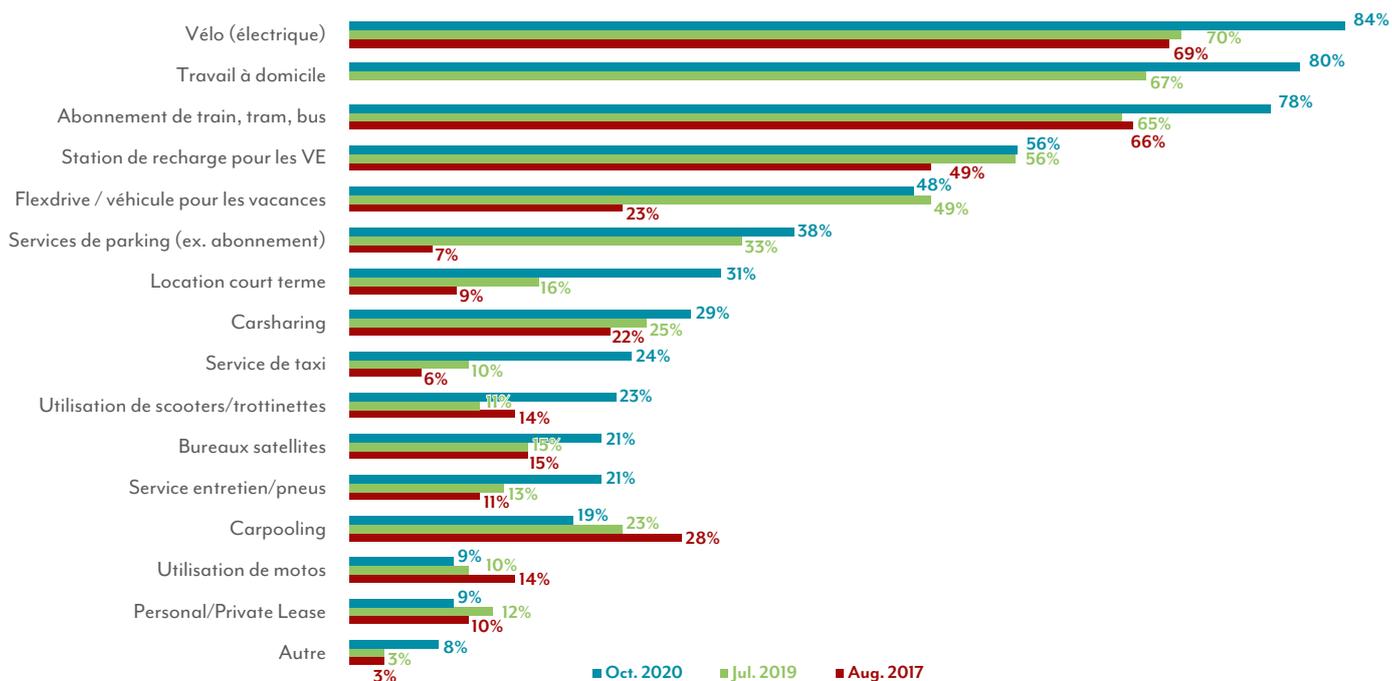


■ Concessionnaire automobile ■ Importateur ■ Autre partenaire
■ Bureau de consultation ■ Secrétariat social ■ Société de leasing

SERVICES ESSENTIELS BUDGET DE MOBILITÉ

On remarque très fortement les effets de la crise du Coronavirus dans les réponses des fleet managers. Le vélo - déjà en tête de liste depuis 2017 - effectue un bond spectaculaire au point d'être cité par 84% des répondants. L'autre grand bénéficiaire de la période Covid-19 est le télétravail qui est pointé comme élément essentiel du budget mobilité par 80% des entreprises. Nous sommes par contre plus surpris de constater que, malgré le contexte sanitaire actuel, les transports en commun effectuent également une progression importante dans la liste des services essentiels de mobilité (78%).

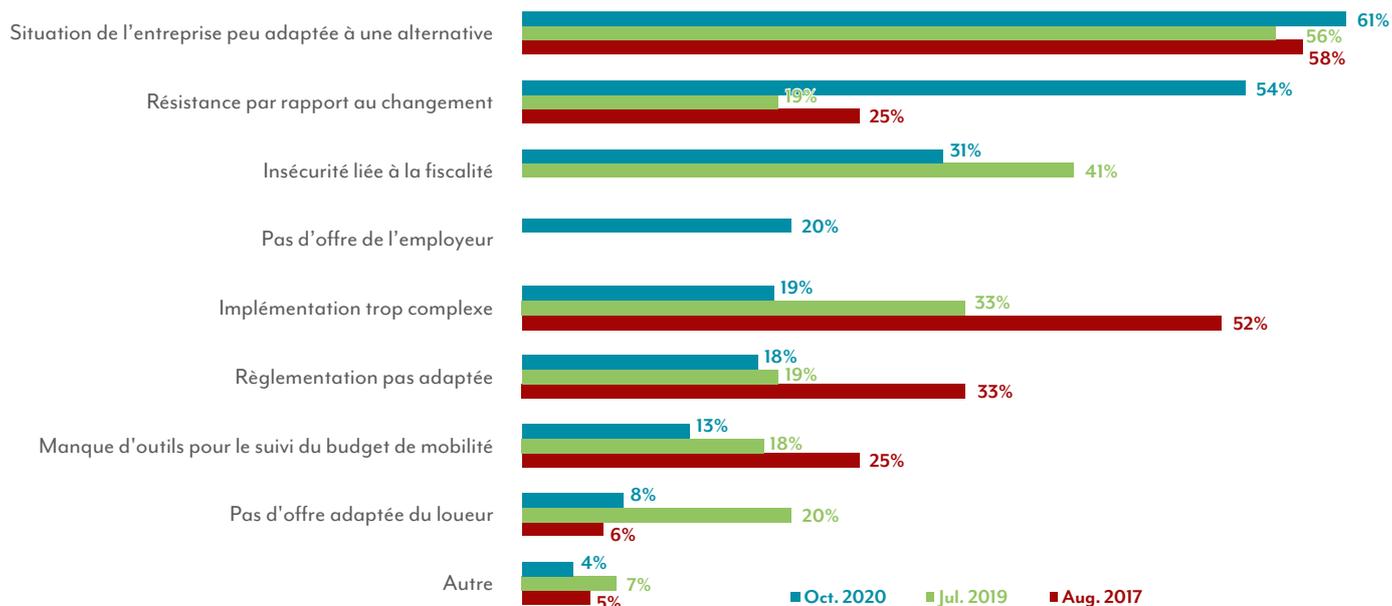
Quels sont pour vous les services essentiels dans une configuration de budget de mobilité ?



OBSTACLES BUDGET DE MOBILITÉ

La localisation de l'entreprise - peu desservie par les transports en communs - reste la principale raison expliquant l'immobilisme de nombreuses entreprises par rapport à la problématique de la mobilité. On pointera aussi que 54% des répondants ont indiqué que la résistance au changement constituait un point de blocage important dans l'implémentation d'une véritable stratégie de mobilité. Ce motif n'avait pourtant récolté que 19% des suffrages lors de notre enquête de l'année dernière. Voilà une sérieuse piste de travail pour les employeurs qui doivent s'appliquer à faire changer la mentalité de leurs collaborateurs.

Raisons principales pour ne pas changer de comportement vis-à-vis de la mobilité ?



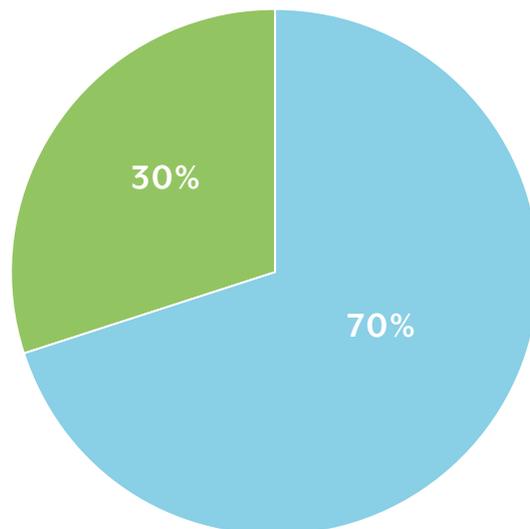


VOITURES SALAIRE

VOITURES SALAIRE

Voici un graphique qui donne une indication sur le profil des flottes, tel que perçu par les fleet managers des 143 entreprises qui ont répondu à notre enquête. Ce chiffre n'a aucune valeur scientifique. Pour ce faire, il faudrait le replacer dans un contexte plus général tenant compte du profil de l'ensemble des flottes en Belgique. Par voiture salaire, on décrit des véhicules principalement utilisés pour se rendre au travail et en revenir, mais utilisés également pour les déplacements privés.

Quel est le % des voitures de société de votre flotte pouvant être décrites comme des voitures salaire ?



■ Voitures de service ■ Voitures salaire

COMPANY CAR REPORT

AN INITIATIVE FROM:



smartprofile
Yannick Mathieu
Bram Scheers



link2fleet
Marc Demoulin
Damien Malvetti

WITH THE SUPPORT OF:



FEBIAC
Michel Martens
Joost Kaesemans



RENTA
Frank Van Gool



TRAXIO
Frédéric Cornet
Christian Rampelbergh



VRAAG DE NEDERLANDSTALIGE VERSIE
VAN DEZE BROCHURE VIA...

mdemoulin@link2fleet.com

PRODUCTION:

nombriil Gabrielle Pire



