
Quelles stratégies doivent adopter les entreprises face aux changements de fiscalité des voitures de société ?

Auteur : Collignon, Benoît

Promoteur(s) : Breviere, Isabelle

Faculté : HEC-Ecole de gestion de l'Université de Liège

Diplôme : Master en sciences de gestion, à finalité spécialisée en management général (Horaire décalé)

Année académique : 2021-2022

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/16446>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

Quelles stratégies doivent adopter les entreprises face aux changements de fiscalité des voitures de société ?

Promotrice :
Isabelle BREVIÈRE
Lecteur :
Henry-Jean GATON

Travail de fin d'études présenté par :
Benoît COLLIGNON
En vue de l'obtention du diplôme de
Master en Sciences de Gestion
à finalité spécialisée en Management général
Année académique : 2021/2022

Remerciements :

Avant de commencer ce mémoire, j'aimerais remercier les personnes qui m'ont aidée à réaliser ce travail.

Je débuterais ces remerciements en citant ma promotrice Isabelle Brévière, qui a accepté de prendre le rôle de promotrice et m'a donné les clés pour orienter la recherche de mon mémoire. Son aide m'a permis de récolter une grande partie des réponses dans mon étude quantitative, mais également d'entrer en relation avec un expert du milieu.

Je tiens ainsi à remercier Yves Ceurstemont, Head of Consulting & Arval Mobility Observatory, pour son aide précieuse, sa disponibilité et l'ensemble des renseignements qu'il a pu me fournir au sujet des voitures de société. Nos échanges m'ont permis de prendre conscience de la complexité du domaine des voitures de société et de l'ensemble des enjeux que celles-ci représentent.

Je continuerai ces remerciements en citant mes parents qui m'ont apporté leur aide et leur soutien tout au long de ce master et notamment dans la dernière ligne droite que représentait ce mémoire.

Enfin, je terminerai mes remerciements en remerciant Nicolas Georges, un ami de longue date qui m'a énormément aidé pour la relecture finale de ce travail.

Abstract :

Ce mémoire vise à étudier l'impact des nouvelles réformes fiscales en matière de voiture de société. Suite aux objectifs fixés par l'Europe visant à réduire les émissions de CO₂, la Belgique a mis en place des réformes fiscales ayant pour but de favoriser la transition des voitures thermiques vers les voitures électriques au sein du parc automobile belge. Nous analyserons dans ce travail les défis auxquels doivent répondre les entreprises face à un secteur en pleine transition. L'analyse terminée, nous pourrons soumettre aux entreprises des mesures destinées à favoriser la transition de leur parc automobile.

La première partie de ce travail se penchera sur le profil des voitures de société en Belgique et établira les aspects théoriques fondamentaux nécessaires à la compréhension générale de la voiture de société. Nous aborderons les nouvelles règles fiscales, les problématiques des voitures de société et les solutions qui pourraient éventuellement remplacer cet avantage salarial. Nous terminerons cette partie en analysant l'état actuel des entreprises vis-à-vis de cette transition et déterminerons la manière dont les entreprises se positionnent.

La deuxième partie quant à elle, se penchera sur le comportement des utilisateurs et leurs préférences en termes de mobilités. Nous étudierons grâce à une étude quantitative les préférences des employés en matière d'avantages liés à la mobilité. Cela permettra ainsi de donner un ensemble de recommandations aux employeurs souhaitant réévaluer leur politique de mobilité.

Sommaire

1.	Introduction :	1
2.	Revue de littérature :	3
2.1.	Les enjeux climatiques au niveau européen.....	3
2.2.	Analyse des émissions du secteur du transport belge et objectifs environnementaux :	4
2.3.	Analyse du parc des voitures de société en Belgique :	6
2.4.	Acquisition, location, ou leasing d'une voiture de société :	9
2.4.1.	Acquisition d'un véhicule sur fonds propres :	9
2.4.2.	Acquisition par l'intermédiaire d'une société de leasing :	9
2.5.	Fiscalité belge de la voiture de société.....	11
2.5.1.	Fiscalité dans le chef de l'employé :	11
2.5.2.	Analyse de la fiscalité du point de vue de l'employeur.....	14
2.5.3.	Cotisation de solidarité – CO2 :	14
2.5.4.	Déductibilité des voitures de société.....	15
2.5.5.	La TVA et sa déductibilité (Frais de leasing) :	17
2.5.6.	Taxes de mises en circulation et taxes de circulation.....	18
2.5.7.	Normes WLTP et NEDC.....	20
2.6.	Total Cost of Ownership :	22
2.6.1.	Simple TCO:.....	22
2.6.2.	Full TCO:.....	22
2.7.	Impacte de la fiscalité dans le chef de l'employeur.....	24
2.8.	Impact de la fiscalité dans le chef de l'employé.....	25
2.9.	La voiture de société au cœur des débats, analyse des enjeux :	27
2.9.1.	Manque à gagner pour l'état.....	27
2.9.2.	Enjeux sociaux :	28
2.9.3.	Enjeux liés à la mobilité.....	29
2.9.4.	Enjeux environnementaux.....	30
2.10.	Quelles sont les alternatives au véhicule de fonction :	30
2.10.1.	Système de Partage :	31
2.10.2.	Véhicule électrique.....	32
2.10.3.	Budget mobilité.....	32

2.10.4.	Taxe shift :	34
2.10.5.	Plan cafétéria :	35
2.11.	Contexte actuel et hausse des prix du marché automobile :	35
2.12.	Réactions des entreprises face à l'augmentation des coûts des voitures de société :	36
2.13.	Évolution de l'infrastructure du réseau de bornes de chargement.....	40
2.14.	Adoption du budget mobilité par les conducteurs de voitures de société :	41
2.15.	Hypothèses et solutions :	42
3.	Méthodologie.....	44
4.	Développement des résultats	47
5.	Discussion :	54
6.	Conclusion.....	60
7.	Bibliographie	62
8.	Annexes.....	65

1. Introduction :

Dans ce mémoire, j'ai souhaité aborder, la thématique des voitures de société. À l'heure de la prise de conscience environnementale, bon nombre de nouvelles mesures voient le jour et ont pour mission de réduire drastiquement les émissions carbone. L'un des objectifs fixés par l'Europe consiste à réduire les émissions carbone de 55 % d'ici 2030. Pour y arriver, chacun des pays membres de l'Europe doit mettre en place une série de réformes visant à atteindre à cet objectif.

Parmi ces réformes, on retrouve en Belgique, de nouvelles règles fiscales en matière de voitures de société qui encouragent la transition du parc automobile actuel vers des véhicules de plus en plus écologiques. Les véhicules électriques (BEV) et hybrides (HEV), sont ainsi moins taxés et les véhicules équipés de moteurs thermiques le sont en revanche davantage.

La rédaction de ce mémoire a pour but d'étudier les enjeux principaux que doivent surmonter les entreprises face aux nouvelles réformes fiscales en matière de voiture de société. Lorsque ces enjeux auront été mis en lumière, nous pourrons proposer aux entreprises un ensemble de mesures leur permettant de préserver l'équilibre de leur entreprise.

La thématique des voitures de société étant bien trop complexe pour être analysée en un seul ouvrage, je me concentrerai dans ce travail à étudier les questions suivantes :

Quelle est l'origine de la création de ces nouvelles mesures fiscales ?

Quels sont les facteurs qui influencent la taxation des véhicules de société et comment peut-on l'optimiser ?

Quelles sont les conséquences des réformes fiscales dans le chef de l'employé et l'employeur ?

Les véhicules électriques coûtent-ils vraiment plus cher que les véhicules thermiques dans un contrat de leasing ?

Quelle approche doit adopter l'entreprise dans la transition de son parc de véhicules ?

Doit-elle changer ses véhicules thermiques pour des véhicules uniquement électriques ou bien est-il préférable de repousser cette transition ?

Quelles sont les attentes des employés en termes d'avantage salariaux ?

Sont-ils prêts à abandonner leur voiture de société pour d'autres avantages liés à la mobilité ?

Les changements fiscaux des voitures de société entraînent des conséquences sur le coût des flottes de véhicules des entreprises, mais aussi sur les attentes des employés bénéficiant déjà d'une voiture de société. Les employeurs et gestionnaires de flottes sont en mesure de se demander, s'il n'est pas préférable de redéfinir leur offre salariale, en proposant à leurs employés des avantages salariaux qui pourraient se substituer à la voiture de société afin de maintenir un coût neutre face aux réformes fiscales ?

La partie empirique de ce travail répondra à cette question, en donnant aux entreprises d'une part, une réponse quant aux attentes salariales des employés bénéficiant d'une voiture de société, et d'autre part de comprendre si ceux-ci seraient prêts à abandonner leur véhicule pour d'autres types d'avantages liés à la mobilité ?

La réponse à l'ensemble de ces questions devrait permettre aux employeurs de définir la stratégie idéale à adopter en matière de package salarial pour leurs employés. Celle-ci devra maintenir la stabilité des coûts de l'entreprise face à la transition fiscale, mais également préserver la satisfaction de leurs employés. Cela leur permettra ainsi de rester compétitifs sur le marché de l'emploi.

D'autres études ont déjà pu observer l'attitude des bénéficiaires de voitures de société face à la proposition d'autres avantages salariaux de mobilité comme le « cash for cash » ou le budget mobilité. Cela dit, la transition fiscale n'était à ce moment-là, qu'à ses prémices. Les conducteurs de voitures de société équipées d'un moteur thermique n'étaient donc, pas encore vraiment affectés par les réformes fiscales. De plus, les consciences en matière d'écologie évoluent de plus en plus, c'est pourquoi nous pouvons espérer en réalisant cette étude, apercevoir des changements de tendances dans les attentes des avantages salariaux des employés.

Ce travail, en plus d'analyser l'ensemble des nouvelles règles fiscales des voitures de société, apportera un regard actuel sur la situation du parc des voitures de société en Belgique. La compréhension des attentes des employés en guise d'avantages salariaux et de besoins en termes de mobilité permettra en plus aux employeurs, de déterminer la manière dont ils doivent se positionner au niveau des avantages salariaux.

La structure de ce mémoire se divisera en 2 grandes sections. La première partie est la revue de littérature. Dans celle-ci, nous aborderons les concepts théoriques de la voiture de société. Nous développerons le cadre sociodémographique dans lequel s'inscrit la voiture de société en Belgique et analyserons l'ensemble des règles fiscales. Nous étudierons l'impact des règles fiscales dans le cas du travailleur ainsi que dans celui de l'employeur. Par ailleurs, nous décrirons les raisons qui amènent la voiture de société à être si critiquée. Ensuite, nous analyserons les solutions envisageables pour répondre à ces problématiques.

Pour terminer cette section, nous développerons la manière dont évoluent les tendances de mobilité au sein des entreprises belges et qu'elles sont les perspectives des voitures dans la course à l'électrification du marché automobile.

Nous passerons ensuite à la partie empirique. Cette partie constituera la deuxième partie de notre travail. Dans celle-ci, nous réaliserons une étude quantitative qui a pour but d'évaluer le comportement des conducteurs de voitures de société et de déterminer si ceux-ci sont prêts à abandonner cet avantage pour des avantages salariaux offrant d'autres alternatives de mobilité. L'étude analysera pour cela, un ensemble de paramètres qui permettront de déterminer les attentes des employés, donnant ainsi la possibilité aux employeurs de définir aux mieux leur politique salariale face à la transition fiscale des voitures de société. Nous développerons ensuite les résultats de notre étude et terminerons par une discussion et analyse détaillée de ces résultats.

Le travail se terminera par une conclusion générale résumant l'ensemble du travail réalisé et mettra en évidence les mesures à prendre par les employeurs afin de réagir au mieux aux changements fiscaux.

2. Revue de littérature :

2.1. Les enjeux climatiques au niveau européen

Avant d'aborder la thématique des voitures de société, il est important de replacer le secteur du transport dans son contexte environnemental actuel. À l'heure des enjeux climatiques, le rapport du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) indique que les changements climatiques seront sans précédent et auront pour conséquences dans les années à venir, de non seulement amplifier, mais aussi d'augmenter la fréquence des phénomènes météorologiques. On citera parmi eux, une intensification des vagues de chaleur et une augmentation de la température de 2 degrés sur le climat provoquant des effets néfastes sur les populations.

Lors de l'Accord de Paris sur le climat en 2015, les états membres se sont mis d'accord afin de maintenir l'augmentation de la température de la planète en dessous de 2 °C tout en essayant de limiter cette augmentation à 1,5 °C.

L'Union européenne a par conséquent établi un plan d'action, visant à atteindre une réduction des émissions de carbone de 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux atteints en 1990 (Conseil européen 2022). Cet accord aura comme conséquence de :

1. Stimuler la croissance économique durable.
2. Améliorer la création d'emplois.
3. Amener des effets bénéfiques en matière de santé et d'environnement pour les citoyens de l'UE.
4. Contribuer à l'avancement des technologies vertes et stimuler la compétitivité mondiale de l'économie de l'UE à travers ses technologies vertes.

Par la suite, l'Union européenne prévoit un objectif d'émission neutre pour 2050. Ces objectifs pourront être atteints à travers un plan d'action réalisé par le gouvernement européen. On retrouve dans celui-ci une révision de la législation existante afin d'accélérer les infrastructures nécessaires aux recharges et ravitaillements des véhicules utilisant des moteurs électriques.

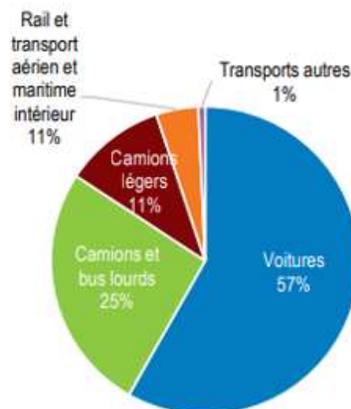


Figure 1 : Émissions des GES du secteur des transports en 2019 (Source EuroStat (2020))

La figure ci-dessus présente les différents taux d'émissions selon les catégories de mobilité, on remarque que les émissions CO2 des voitures sont à l'origine de plus de la moitié des émissions du secteur des transports. La transition de la motorisation des véhicules thermiques vers l'électrique constituerait alors un large bras de levier dans la course à la décarbonisation.

En combinant les technologies d'intelligences artificielles et les applications numériques, l'Europe espère voir se développer des systèmes permettant de répondre de manière instantanée aux besoins de mobilité grandissant au travers des grandes villes. Elle estime que les émissions liées aux transports devraient diminuer de 90 % si l'on veut arriver à l'objectif de neutralité d'ici 2050.

Les normes CO2 qui visent une réduction de 55 % des émissions carbone sont également en cours de révisions et penchent vers un nouvel objectif ; atteindre une émission de 0 % sur les voitures et camionnettes équipées d'un moteur thermique. Cet ajustement à l'objectif de « réduction de 55 % des émissions » aspire donc à renforcer la volonté de neutralité carbone. Les constructeurs automobiles devront donc adapter leurs offres de motorisations aux réglementations offrant ainsi plus de véhicules électriques sur le marché les rendant ainsi plus abordables pour le client.

Cependant, se limiter à la simple transition d'un parc automobile équipé de moteurs thermiques vers un parc automobile équipé de motorisations alternatives ne peut constituer à elle seule une solution unique. Pour cela, l'OCDE aborde la problématique sous un autre angle, celui du prisme du bien-être. Ce prisme a pour but d'orienter les actions climatiques en repensant le système actuel tout en améliorant la poursuite de l'objectif de neutralité carbone (OCDE 2021).

Les pouvoirs publics doivent ainsi mettre en œuvre de nouvelles stratégies favorisant l'utilisation de modes de transport plus durables. De cette manière, le réflexe de l'utilisation de la voiture pour aller d'un point A vers un point B tendra à disparaître pour d'autres alternatives de mobilité tout aussi confortable pour l'utilisateur.

D'après l'ensemble des réformes établies par le gouvernement européen, un changement radical dans la manière d'opérer est en train de se mettre en place. L'ensemble de ces réformes vont permettre d'inscrire les différents pays de l'UE dans une politique durable, les encourageant à développer leurs politiques internes en termes de transition écologique.

2.2. Analyse des émissions du secteur du transport belge et objectifs environnementaux :

Face aux nouvelles mesures établies par l'Union européenne en matière de mobilité et d'émissions carbonées, la Belgique doit, mettre en place un ensemble de réformes si elle souhaite atteindre les objectifs fixés par l'Europe.

Pour cela, la Belgique doit s'engager dans le développement de la mobilité. En effet, d'après le graphique ci-dessous (la baisse du graphique en 2020 étant liée à la conjoncture du Coronavirus), on remarque que le secteur routier contribue de manière dominante aux émissions des GEF depuis ces quelques dernières années. Parmi le secteur du transport, c'est le transport routier qui domine avec 98 % des émissions, le transport domestique atteint lui 1,5 % suivi par le transport ferroviaire qui émet 0,3 % des GEF.

Le secteur des transports contribuerait au rejet de 20,7 % des émissions totales des gaz à effets de serre. En plus d'être le secteur rejetant le plus de GES, on remarque qu'il est également l'un des seuls à avoir augmenté de manière significative ses émissions carbone depuis 1990 (+24 % kgTonne de CO2 en 2019 soit +8.01 millions de tonnes) (Climat.be 2020).

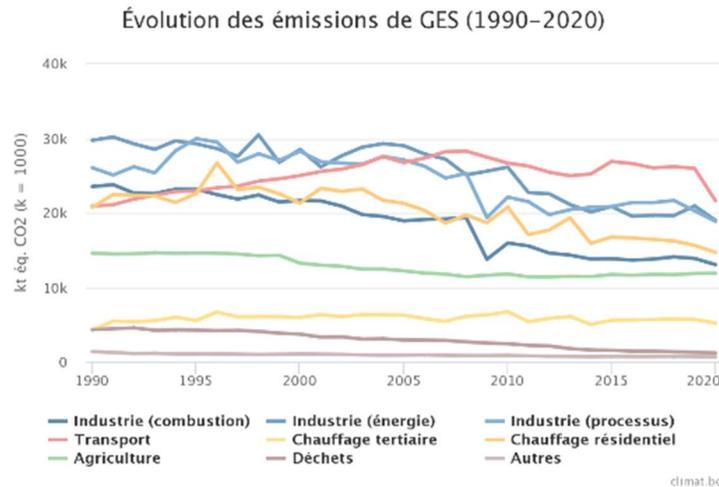


Figure 2 : Évolution des émissions de GES par secteur (Source: Climat.be)

D'après les données de Statbel (2021), le nombre de véhicules en circulation en Belgique a augmenté de 66 % depuis 1990. Les derniers chiffres recensés en 2021 dénombrent 2 951 770 véhicules essence pour 2 623 556 voitures diesel. Les véhicules hybrides, full électrique et LPG, bien qu'ils restent encore loin derrière les carburants fossiles, tendent à suivre une croissance soutenue dans le temps et devraient pour bien faire remplacer l'ensemble des véhicules thermiques d'ici l'horizon 2030.

Face au développement exponentiel du parc automobile belge, le gouvernement belge se doit de mettre en place des réformes afin d'encourager la transition vers des voitures de société plus vertes s'il souhaite atteindre les enjeux environnementaux posés par l'Europe.

Pour cela le gouvernement a pris la décision drastique dans une loi d'accélérer le verdissement du parc automobile des nouveaux véhicules.

Cette loi stipule que : « Tous les nouveaux véhicules devront à partir de 2026 rouler sans émission carbone, pour qu'ils puissent encore bénéficier d'un traitement fiscal avantageux (Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité, M.B., 3 décembre 2021).

Cela signifie que tous les nouveaux véhicules émettant plus que 0g de CO2/km acheté ou loué à partir de 2026 ne pourront plus bénéficier d'aucune déductibilité fiscale par l'employeur.

Cette nouvelle loi contient également d'autres mesures encourageant la réduction des émissions telles que :

- Une augmentation de la cotisation de la solidarité
- Une mise à jour du budget mobilité
- Des incitants fiscaux pour l'installation des bornes de rechargement
- Des incitants fiscaux pour les camions à faibles émissions

2.3. Analyse du parc des voitures de société en Belgique :

La voiture de société, appelée également voiture de fonction ou encore voiture salaire est par définition une voiture mise à la disposition de l'employé par la société ou l'employeur, pouvant être utilisée à des fins privées. On exclura dès lors dans notre étude toutes les voitures mises à disposition de l'employé pour effectuer ses déplacements uniquement dans le cadre professionnel ou encore les véhicules achetés par un indépendant dans le cadre de sa fonction.

Lorsqu'une voiture est mise à la disposition d'un employé à des fins privées, celle-ci constitue alors pour lui un avantage salarial également connu sous le nom d'avantage de toute nature (ATN). On définit l'ATN comme un avantage octroyé par une entreprise à un membre de son personnel ou bien un dirigeant. Cet avantage constitue une forme de rémunération et est donc soumis à l'impôt sur le montant correspondant à la valeur de l'avantage perçu. Parmi les ATN les plus connus mis à la disposition des employés, nous pouvons citer : le GSM de fonction, l'ordinateur, les abonnements téléphoniques, abonnements internet, etc.

Les véhicules de société s'adressent aux salariés et aux dirigeants d'entreprises. On retrouvera la voiture de société dans 2 grands types de cas.

Le premier se présente lorsque l'employé a besoin d'un véhicule dans le cadre spécifique des déplacements liés à sa fonction ; dans ce cas l'employeur peut proposer à l'employé de bénéficier de ce véhicule comme outil de travail, mais également dans le cadre de ses déplacements privés, on citera par exemple les fonctions de consulting, de représentants commerciaux effectuant de nombreux déplacements chez les clients ou encore certaines fonctions de services et dépannages.

Le deuxième cas où l'employé peut disposer d'une voiture de société se présente lorsque l'employeur souhaite octroyer un véhicule de société à son employé afin de limiter le coût du travail de son employé ou éviter une augmentation salariale, on utilisera alors plutôt le terme de voiture salaire.

Répartition des voitures de société selon la taille des entreprises :

Le rapport Arval nous donne un certain nombre d'indications quant à la répartition des voitures de société en fonction de la taille des entreprises. Le sondage réalisé a interrogé 201 entreprises belges où 164 d'entre elles avaient moins de 99 employés et 137 ayant plus de 100 employés. L'ensemble des sociétés ayant au moins un véhicule pouvant être soit destiné au fonctionnement interne soit être une voiture utilisée pour le bon fonctionnement de la société.

Les sociétés ont été classées en 4 groupes distincts selon le nombre d'employés. Le premier groupe est constitué des entreprises comportant moins de 10 employés, le second comprend entre 10 et 99 employés, le troisième comprend entre 100 et 499 employés et le 4^e groupe plus de 500 employés.

		Nbr de véhicules			
		x<9	10< x<99	100<x<499	500<x
Nbr d'employés	y<10	81%			
	10< y<99	45%	51%		
	100< y<499	3%	67%	30%	
	500<y		12%	74%	13%

Les résultats montrent que les petites structures possèdent dans 81 % des cas une voiture de société les 19 % restant représentent les véhicules propres au service de la société. À mesure que les entreprises comportent plus de personnel, la flotte de véhicule de société tend à augmenter. Parmi les sociétés comportant plus de 500 employés 74 % d'entre elles proposent au moins 100 véhicules, autrement dit, 1 employé sur 5 bénéficierait d'une voiture de société dans les plus grosses structures (Arval Mobility Observatory 2022).

Répartition des voitures de société sur le territoire belge :

En reprenant les données fournies par le SPF Finances, il est possible de cartographier la répartition des bénéficiaires de voitures de société par rapport à leur lieu de vie. La cartographie suivante est issue de l'étude « Voiture de société et Mobilité durable. Diagnostic et enjeux » et ne reprend que les voitures de société des salariés, les données relatives à celles des dirigeants étant vraisemblablement incertaines.

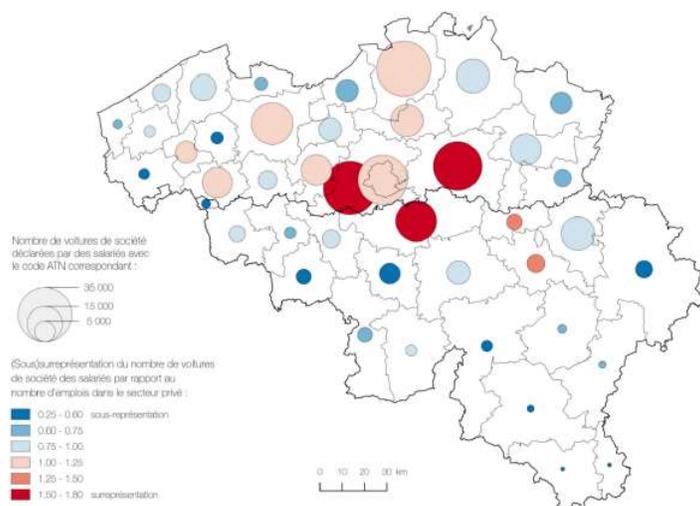


Figure 3 : Répartition des voitures de société des travailleurs salariés au lieu de résidence du bénéficiaire en 2014

On observe sur la figure précédente une présence toute particulière des voitures de société en Flandre ainsi que du côté de la région Bruxelles-Capitale et des grandes villes. Ceci est dû principalement au fait que l'activité économique se concentre dans les grandes villes. Cette concentration des habitants autour

des grandes villes s'expliquerait par une logique des travailleurs à s'installer à proximité des villes où l'on propose des avantages intéressants tel que la voiture de société (Xavier May 2020).

Nombre de voitures de société sur le territoire belge :

S'il est possible d'évaluer la répartition des voitures de société du point de vue sectoriel et géographique, il en est tout autre pour déterminer le nombre de véhicules de société présents sur le territoire belge. La raison pour laquelle il n'est pas possible de le déterminer de manière exacte provient du fait que l'on doit distinguer 2 types d'utilisateurs, les salariés et les dirigeants d'entreprise.

Du côté des salariés, il est aisé de déterminer le nombre grâce à la cotisation de solidarité CO2 qui est versée par l'employeur à l'Office national de sécurité sociale (ONSS). Cependant, la tâche est tout autre pour les voitures de société mises à dispositions des dirigeants d'entreprise. Les dirigeants d'entreprise étant souvent sous le statut d'indépendant, c'est à travers la rubrique déclaration de l'avantage en nature dans leur déclaration fiscale que l'on peut déterminer s'ils bénéficient ou non d'une voiture de société.

Or il arrive que le dirigeant n'utilise pas le bon code lié à la déclaration du véhicule de société dans sa déclaration fiscale ou ne le déclare simplement pas ce qui fausse les résultats. En effet en 2013, le service public des finances a enregistré 295 000 déclarations fiscales provenant de dirigeants d'entreprise où seulement 122 350 dirigeants soit 41,5 % déclaraient bénéficier d'une voiture de fonction. Ce qui semble relativement peu quand on connaît l'avantage fiscal que représentent les voitures de société.

Une deuxième méthode permettant de déterminer le nombre de voitures de société consiste à prendre le nombre de voitures morales et d'y soustraire les voitures qui ne sont pas des voitures de société à savoir : les voitures de services, les voitures de location à court terme (dans les gares, aéroports, les voitures partagées) et les véhicules de remplacement détenus par les sociétés de location à court terme (des garages, des sociétés d'assurances).

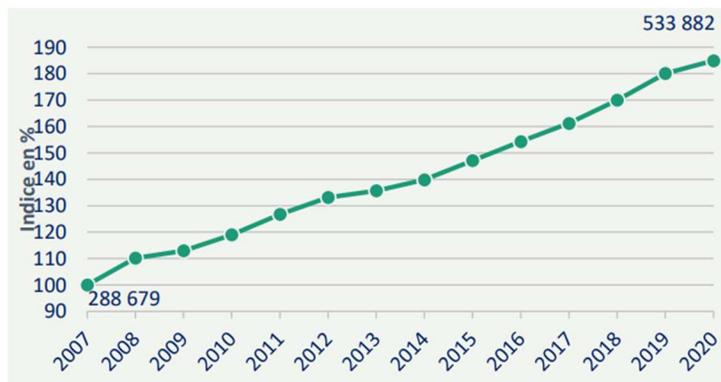


Figure 4 : Évolution du nombre de voitures salaire en % depuis 2007 (SPF MOBILITY TRANSPORT 2021)

La figure ci-dessus illustre l'évolution des voitures salaire depuis 2007. La tendance semble évoluer de manière linéaire avec une croissance de plus de 184 %, le nombre de véhicules ayant presque doublé depuis 2007 (SPF mobility transport 2021).

En 2020, le ministre Vincent Van Peteghem annonce à 700 000 le nombre de véhicules de société, ce qui représenterait environ 2,8 millions de tonnes de CO2 par an soit 20 % des émissions du parc automobile belge (Alemi Saouti, Oracio 2022).

2.4. Acquisition, location, ou leasing d'une voiture de société :

Il existe plusieurs moyens pour un employeur de mettre à disposition de son employé un véhicule de société. L'entreprise peut soit décider d'acquérir un véhicule en le finançant sur fonds propres ou bien en passant par l'intermédiaire d'une société de leasing. C'est ce que nous allons voir dans la section suivante.

2.4.1. Acquisition d'un véhicule sur fonds propres :

Lorsque l'entreprise décide d'acquérir un véhicule et qu'elle souhaite le mettre à la disposition de l'un de ses collaborateurs, sans passer par une société de leasing, elle peut soit faire l'achat sur fonds propres ou bien passer par un emprunt dans une banque. À noter que les frais d'intérêts sont à 100 % déductibles pour les voitures de société. Le fait d'acquérir le véhicule sur fonds propres nécessite une trésorerie solide et semble d'autant moins intéressant pour l'entreprise si sa flotte de véhicule est importante. Cette option sera peu envisagée, sauf dans certains cas, comme le cas où un employé déciderait de racheter le véhicule à la société avant de partir à la retraite. Cela permet de limiter les coûts de leasing tout en amortissant le véhicule durant les dernières années de travail de l'employé.

2.4.2. Acquisition par l'intermédiaire d'une société de leasing :

Lors de l'acquisition du véhicule par l'intermédiaire d'une société de leasing, il existe 2 types de contrats, le contrat de leasing et le contrat de location aussi appelé renting.

Lors d'un contrat de location/renting entre le client et la société de leasing, le véhicule est mis en location à un prix fixé pour un kilométrage et une période prédéfinie. La société de leasing est la propriétaire économique et juridique du véhicule. Le véhicule apparaît à l'actif du bilan de la société de leasing et le locataire doit uniquement s'occuper des factures qu'il reçoit de la part de la société de leasing. L'ensemble des risques liés aux véhicules sont repris par la société qui met le véhicule en location.

En revanche, lors d'un contrat de leasing, le propriétaire juridique est la société de leasing, mais le propriétaire économique est la société qui prend le véhicule. Le véhicule apparaît donc à l'actif du bilan financier de la société, ce qui crée une dette au passif. Dans ce cas, la valeur résiduelle du véhicule peut être au maximum de 15 % de la valeur d'acquisition du véhicule et l'ensemble des risques liés au véhicule se répercute sur la société preneuse du véhicule.

1) Location opérationnelle et location financière :

Lorsqu'une société opte pour une *location opérationnelle* (souvent appelée par abus de langage leasing opérationnel), elle dispose d'un ensemble de services complémentaires afférents aux frais liés à l'utilisation du véhicule.

Parmi ceux-ci, on retrouve nécessairement les frais d'assurances, d'entretiens et de réparation, mais il est possible d'y ajouter d'autres types de services comme une carte de carburant, le remplacement de pneus hiver, le véhicule de remplacement en cas d'immobilisation du véhicule, etc. C'est donc la société de leasing qui s'occupe de la gestion administrative de la voiture en prenant en charge l'ensemble de ces coûts. Ceci permet d'externaliser les risques et de stabiliser les coûts liés aux véhicules (mensualités fixes). Dans ce type de leasing, une facture est envoyée selon une fréquence définie, reprenant l'ensemble des coûts que couvre le leasing.

Dans le cas de la *location financière*, le véhicule appartient toujours à la société de leasing. Cependant, le client est responsable du véhicule qui lui est prêté, il doit s'occuper de l'ensemble des coûts afférents à celui-ci et prendre l'ensemble des risques à sa charge. L'avantage de cette solution réside dans le fait qu'il existe une option d'achat à la fin du contrat. Le montant de la valeur de rachat devra être au minimum de 16 % de la somme d'investissement de départ.

Dans ces 2 cas, le preneur de leasing ne verra pas son bilan être alourdi par le montant du véhicule et comptabilisera simplement les factures de leasing au titre de frais d'exploitation dans son compte de perte et profits.

Avantage de la location :

1. L'achat du véhicule étant pris en compte par la société de leasing, les fonds propres de la société peuvent être utilisés à d'autres fins.
2. L'ensemble des risques sont pris à charge de la société de leasing dans le cas de la location opérationnelle.
3. Le preneur de leasing ne doit pas préfinancer la TVA lors de l'achat.
4. Le preneur de leasing n'est pas obligé de payer la TVA sur la valeur résiduelle du véhicule s'il décide de ne pas exercer l'option d'achat.
5. La TVA est fractionnée entre les différentes mensualités (mieux pour la trésorerie).

2) Leasing financier

Lorsque la société opte pour un contrat de leasing financier, le bénéficiaire loue le véhicule à la société de leasing pendant une période déterminée. Le propriétaire juridique du véhicule est la société de leasing, mais le propriétaire économique est la société preneuse du véhicule.

Dans ce cas le preneur inscrit à l'actif de son bilan la valeur du véhicule qui sera amorti chaque année et une dette sera alors également créée à son passif. Au terme de cette période, l'utilisateur a le droit, mais pas l'obligation de racheter le véhicule à sa valeur résiduelle à un montant maximum de 15 % de la somme de l'investissement initial HTVA. Bien que cette valeur soit faible, il sera nécessaire, si rachat il y a, d'immatriculer à nouveau le véhicule et de payer une nouvelle fois la taxe de mise en circulation. Ce type de contrat couvre uniquement les contrats de location du véhicule et exclu l'ensemble des frais liés à son utilisation tels que les frais d'entretien, les cartes carburants, les assurances, etc.

Point de vue TVA, c'est la société de leasing qui prend en charge l'entièreté de la TVA lors de l'achat du véhicule, elle pourra être ensuite récupérée partiellement à travers les mensualités que l'entreprise reçoit de la société de leasing. Ces mensualités comprennent le remboursement du capital avec les intérêts compris.

Cette solution sera optée généralement lorsque l'entreprise souhaite acquérir le véhicule à l'échéance du contrat et l'inscrire dans son bilan. L'entreprise peut ainsi amortir ce bien mobilier. Cela sera d'autant plus avantageux si l'entreprise ne souhaite pas puiser dans sa trésorerie, mais souhaite opter pour un véhicule moderne et le racheter à terme au prix d'une valeur plafond connue.

Avantage du leasing financier :

- 1) L'entreprise choisit la voiture et la société de leasing la finance.
- 2) Possibilité de racheter la voiture à un montant connu à la fin du contrat.

D'après les éléments cités ci-dessus, nous pouvons considérer que le choix pour l'employeur d'acheter le véhicule sur fond propre ou bien de passer par une société de leasing dépendra de nombreux facteurs, tels que la taille de la flotte de voiture de l'entreprise, les besoins de rachat du véhicule au terme du contrat, les besoins en trésorerie, etc.

Il n'existe pas une méthode meilleure que l'autre, mais nous pouvons dire que le leasing et la location donnent l'avantage considérable à l'entreprise de ne pas devoir puiser dans sa trésorerie. Cela lui permet alors d'en faire usage pour d'autres besoins nécessaires au bon fonctionnement de la société.

2.5. Fiscalité belge de la voiture de société

Nous allons à présent, aborder les règles fondamentales de la fiscalité sur lesquelles reposent les véhicules de société en Belgique.

2.5.1. Fiscalité dans le chef de l'employé :

Lorsque l'employé bénéficie d'un véhicule de société, il perçoit un avantage de toute nature. Cet avantage est considéré comme un revenu professionnel et sera donc imposé sur le montant de sa valeur. Cet ATN sera ajouté fictivement sur la fiche de salaire de l'employé après décompte des charges sociales afin d'être soumis au précompte mobilier et retiré ensuite dans le salaire net de l'employé.

La valeur de l'ATN liée à l'utilisation du véhicule de société par l'employé sera calculée selon la formule mise en place depuis le premier janvier 2012 :

Moteurs thermiques :

$$\text{Valeur ATN} = \text{Valeur catalogue} \times \text{Coefficient CO2} \times 6/7 \times \text{Pourcentage d'ancienneté}$$

Moteurs électriques, hybrides et hydrogènes :

$$\text{Valeur ATN} = \text{Valeur catalogue} \times 4 \% \times 6/7 \times \text{Pourcentage d'ancienneté}$$

Où :

Valeur Catalogue :

Cette valeur représente la valeur du véhicule (options comprises) TVA comprise sans tenir compte des éventuelles ristournes accordées par le fournisseur.

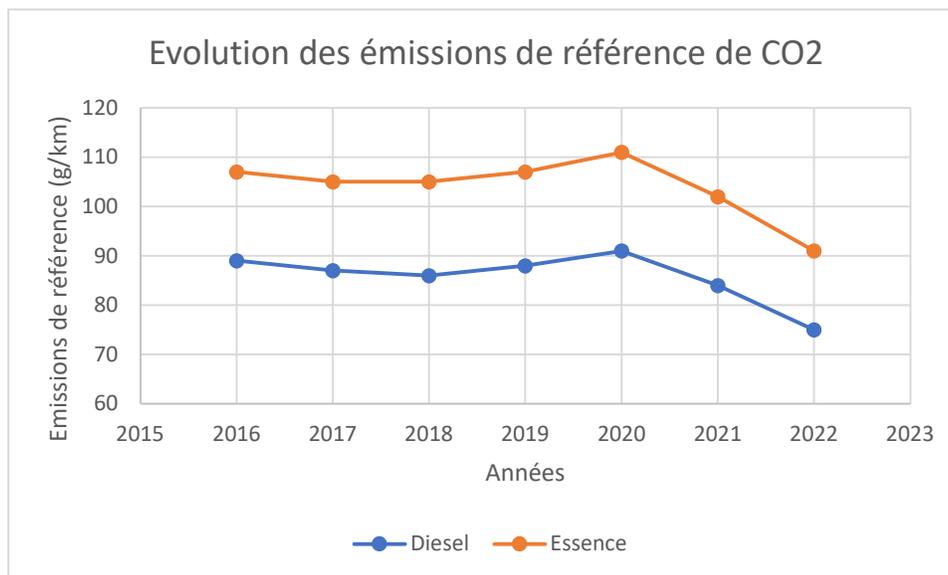
CO2- Coefficient :

Ce coefficient est déterminé à partir d'une émission de référence fixée selon un arrêté royal qui est indexé chaque année. Les montants redéfinis chaque année ne peuvent être supérieurs à ceux de l'année précédente. Si le coefficient est supérieur alors il faudra reprendre le coefficient de l'année précédente qui est inférieur.

Les émissions de références pour les véhicules essence, LPG ou au gaz naturel sont passées de 102 g de CO2/km en 2021 à de 91 g de CO2/km en 2022. Pour les moteurs diesel, l'émission de référence est quant à elle passée de 84 g à 75 g de CO2/km.

La règle demande de rajouter ou de retirer des 5,5 %, 0,1 % pour chaque gramme de CO2/km dépassant la valeur de référence et inversement soustraire 0,1 % aux 5,5 % pour chaque gramme de CO2/km inférieur à la référence.

$$\text{Coefficient CO2} = [5,5 + ((\text{CO2 voiture} - \text{CO2 de référence}) \times 0,1)] \%$$



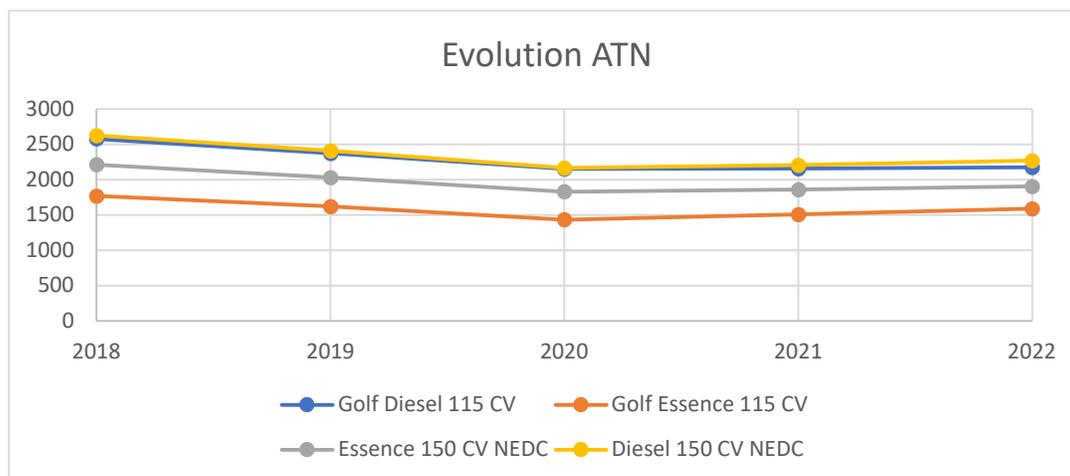
Il est à noter que le plafond du coefficient est de 18 % et que son seuil est de 4 %. Les véhicules électriques bien que n'émettant pas de CO2 devront tenir compte également d'un coefficient de 4 %.

Pourcentage d'ancienneté :

Lors de la première année du véhicule, son pourcentage d'ancienneté s'élève à 100 %, cette valeur décroît chaque année de 6 % pour arriver à 76 % lors de la 5^e année.

Exemple de l'évolution de l'ATN dû entre 2020 et 2022 selon le type de motorisation choisie :

- Golf moteur Essence 115 Chevaux prix HTVA 26 800 € émission CO2 100 g
- Golf moteur Diesel 115 Chevaux prix HTVA 30 370 € émission CO2 115 g
- Golf moteur Diesel 150 Chevaux prix HTVA 38 290 € émission CO2 111 g
- Golf moteur Essence 150 Chevaux prix HTVA 31120 € émission CO2 114 g



Nous pouvons observer sur le graphique ci-dessus que bien que le véhicule soit plus ancien l'ATN pour chacun des véhicules ne diminue pas de manière constante, mais à tendance à remonter à partir de 2020. Cela est dû aux émissions de références qui diminuent de manière significative depuis 2020. La diminution conséquente des normes de références aux fils des années compense le facteur d'ancienneté de la voiture ce qui a pour conséquence de faire augmenter la valeur de l'ATN.

Cumulé à la règle imposant aux normes de références d'être inférieur ou égale à la valeur de référence de l'année précédente, nous pouvons affirmer que l'ATN à payer dans le chef de l'employé pour une voiture thermique augmentera avec le temps malgré l'impact de l'ancienneté de la voiture.

La conséquence pour l'employé d'avoir un ATN plus élevé pour un même véhicule est provient du fait qu'il augmente son salaire brut et donc sa base imposable. Les contributions à payer seront plus élevées et comme l'ATN est retirée après prélèvement des contributions, l'employé verra son salaire net diminué.

2.5.2. Analyse de la fiscalité du point de vue de l'employeur

La fiscalité des voitures de société dans le chef de l'employeur est la raison principale qui pousse l'employeur à préférer offrir une voiture de société à ses collaborateurs à une augmentation similaire de salaire. Nous allons à travers cette section déterminer les différentes taxes auxquelles l'employeur doit se soumettre et comparer leurs évolutions à la suite des lois promouvant l'électrification du marché.

2.5.3. Cotisation de solidarité – CO2 :

Lorsque l'employeur met à disposition de son employé un véhicule de société, celui-ci est redevable envers l'ONSS d'une cotisation patronale de sécurité sociale. Cette cotisation fiscalement est déductible à l'impôt des sociétés, doit être payée mensuellement et ne peut être inférieure à 28,17 €.

Le tableau ci-dessous permet de calculer les valeurs des cotisations selon le type de motorisation :

Carburant	Formule	Coefficient d'indexation
Diesel	$(((\text{Emission de CO2} \times 9 \text{ €}) - 600)/12]$	x 1,3525
Essence	$(((\text{Emission de CO2} \times 9 \text{ €}) - 768)/12]$	x 1,3525
LPG/CNG	$(((\text{Emission de CO2} \times 9 \text{ €}) - 990)/12]$	x 1,3525
Electrique	20,83 €	x 1,3525

Conséquence de la loi du verdissement du parc automobile, les formules présentées dans le tableau ci-dessus seront multipliées par un facteur majorant pour les véhicules Diesel, Essence, Hybrides achetés après le 1^{er} juillet 2023. La cotisation minimale pour les véhicules n'émettant pas de CO2 va quant à elle augmenter progressivement pour les véhicules achetés après la date du 1^{er} juillet. En vue de l'impact conséquent du facteur majorant sur la cotisation CO2, les employeurs auront tout intérêt à se tourner vers des véhicules n'émettant pas de CO2. On remarque qu'à partir de 2026, la valeur de cette cotisation va quadrupler pour les véhicules thermiques. Pour les sociétés comprenant des grands parcs de véhicules cette valeur risque d'impacter considérablement son budget.

Cotisation CO2 - Véhicules émettant du CO2								
Années:	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Facteur majorant :			x 2,25	x 2,25	x 2,75	x 4	x 5,5	x 5,5
Cotisation minimum :			20,83 x facteur	20,83 x facteur	23,41 x facteur	25,99 x facteur	28,57 x facteur	31,15 x facteur
Cotisation CO2 - Véhicules n'émettant pas du CO2								
Cotisation minimum (véhicule acheté avant le 1er juillet 2023):	20,83 €	20,83 €	20,83 €	20,83 €	20,83 €	20,83 €	20,83 €	20,83 €
Cotisation minimum (véhicule acheté après le 1er juillet 2023):	-	-	20,83 €	20,83 €	23,41 €	25,99 €	28,57 €	31,15 €

2.5.4. Déductibilité des voitures de société

Il existe 2 catégories de dépenses à charge de l'employeur. D'une part les dépenses déductibles et d'autre part les dépenses non déductibles aussi appelées les dépenses non admises (DNA). Nous verrons dans cette section la manière dont a évolué la déductibilité des véhicules et la manière dont nous devons les calculer aujourd'hui.

1) Déductibilité des véhicules essence et diesel :

Pour les entreprises soumises à l'impôt des sociétés, celles-ci peuvent déduire une partie ou la totalité des coûts liés aux voitures de société des revenus imposables à l'impôt des sociétés.

Auparavant, la loi de 2018 basait la déductibilité des véhicules thermiques uniquement selon les émissions de CO2. Le taux de déductibilité évoluait donc comme le montre le tableau ci-dessous en fonction des émissions de CO2 :

Émission Co2	Émission Co2	Voiture électrique	Déduction limitée à
Diesel	Essence		
		0 g	120 %
0 à 60 g	0 à 60 g		100 %
61 à 105 g	61 à 105 g		90 %
106 à 115 g	106 à 125 g		80 %
116 à 145 g	126 à 155 g		75 %
146 à 170 g	156 à 180 g		70 %
171 à 195 g	181 à 205 g		60 %
>195 g	>205 g		50 %

Aujourd'hui, la nouvelle réforme prévoit pour la déductibilité des frais liés à l'utilisation du véhicule de société tels que les frais d'entretiens, de réparation, de carburant, d'assurances ou de CarWash sont calculés à partir des émissions CO2 et du type de motorisation du véhicule selon la formule suivante :

$$\% \text{ Déductibilité} = 120 \% - (0,5 \% \times \text{coefficient C} \times \text{CO2 g/km})$$

Le coefficient C représente le coefficient lié au carburant utilisé :

1. Pour les véhicules Diesel hors Hybrides C= 1
2. Pour les véhicules Essence incluant Hybrides C=0,95
3. Pour les véhicules CNG ayant moins de 12 chevaux fiscaux C=0,9

Le taux de déductibilité ne pourra excéder 100 % et ne pourra être inférieur à 50 %. Ces limitations sont valables pour tous les frais inhérents aux frais de voiture excepté les frais de financement du véhicule qui sont quant à eux 100 % déductibles. Les véhicules émettant plus de 200 g de CO₂/km sont déductibles à hauteur de 40 %.

Les réformes mises en place ont pour objectifs de limiter les déductibilités des véhicules thermiques et les amener à 0 à terme. Cette transition s'effectuera en 3 phases pour les véhicules diesel et essence :

- a) Jusqu'au 30 juin 2023 : les règles de déductibilités applicables seront les règles citées précédemment.
- b) Pour les véhicules achetés ou loués entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, le régime précédent restera en vigueur, mais les plafonds de déductibilité vont progressivement diminuer à partir de 2026 pour atteindre 0 % en 2029. À noter qu'il n'y aura à partir de 2026 plus de seuils minimums de déductibilité.
- c) Enfin tous les véhicules thermiques achetés ou loués à partir du 1^{er} janvier 2026 ne seront plus déductibles fiscalement.

Notons que les véhicules hybrides quant à eux, suivront le même régime de déductibilité. Néanmoins, les frais de carburant ne seront déductibles qu'à 50 % à partir du 1^{er} janvier 2023. L'objectif ici étant de promouvoir la transition vers les véhicules électriques.

2) Déductibilité des véhicules hybrides rechargeables (VHR) :

Dans le cas particulier des VHR, les véhicules doivent répondre pleinement à 2 conditions afin de pouvoir bénéficier du calcul de déductibilité basée sur les émissions CO₂ repris précédemment.

- a) La capacité énergétique de la batterie doit être supérieure ou égale à 0,5 kWh par 100 kg du poids de véhicule.
- b) Les émissions doivent être inférieures ou égales à 50 g/km.

Si le véhicule ne répond pas à l'une de ces conditions, il sera alors considéré comme un faux hybride. La règle impose d'utiliser le taux d'émission CO₂ du véhicule thermique équivalent et si aucun véhicule équivalent n'existe il faudra multiplier l'émission CO₂ du véhicule hybride par 2,5.

3) Déductibilité des véhicules n'émettant pas de CO₂ :

Afin d'encourager les investissements le plus rapidement possible dans les modèles de véhicules électriques, les seuils de déductibilités pour les véhicules n'émettant pas de CO₂ vont également diminuer à partir de 2027. Cette déductibilité actuellement de 100 % sera de 95 % pour les véhicules achetés ou loués en 2027 et de 90 % pour ceux acquis en 2028. Cette déductibilité diminuera ensuite chaque année de 7,5 % pour atteindre les 67,5 % en 2031.

2.5.5. La TVA et sa déductibilité (Frais de leasing) :

Selon la première règle de la TVA, toute personne assujettie à la TVA peut récupérer 100 % de la TVA sur ses achats. Dans le cadre des voitures de fonction, une partie est destinée à l'usage privé de l'utilisateur. La déductibilité de la TVA se limite alors à l'usage professionnel. Cette limitation de déduction est de 50 % maximum de la TVA payée sur les frais de leasing.

Il faudra notamment tenir compte du fait que si le bénéficiaire du véhicule paye une contribution personnelle pour son utilisation, il devra alors en tenir compte et la part de TVA récupérable sera différente de 50 %. Dans ce cas, l'administration considère que les 21 % de TVA sont payés à travers la contribution personnelle et devront être reversés lors de la déclaration TVA.

Il existe ainsi 3 méthodes permettant de calculer la part d'usage professionnel d'un véhicule (non-utilitaire) afin de déterminer le taux de déductibilité de la TVA. Ces méthodes sont valables seulement si aucune contribution n'est payée par le travailleur.

1) Détermination détaillée des trajets professionnels :

$$\% \text{ professionnel} = \frac{\text{Total des trajets professionnels}}{\text{Distance totale annuelle en km}} \times 100$$

Pour utiliser cette méthode, il est nécessaire de tenir à jour un registre dans lequel l'ensemble des informations des trajets professionnels y sont répertoriées (Date du trajet, lieu de départ et d'arrivée, kilométrage parcouru, temps d'arrêt...). Cela peut se faire de manière manuelle ou via l'intermédiaire d'un système GPS.

2) Calcul semi-forfaitaire de l'usage professionnel d'une voiture :

$$\% \text{ professionnel} = 100 \% - \% \text{ usage privé}$$

$$\text{Avec } \% \text{ privé} = \frac{(\text{Distance domicile-lieu de travail} \times 2 \times 200) + 6000}{\text{Dist totale (en km)}} \times 100$$

- a) Distance domicile- lieu de travail : distance entre le domicile et le lieu de travail.
- b) Distance totale : distance totale parcourue par le véhicule durant l'année civile.
- c) 200 : le nombre de jours ouvrables déterminés de manière forfaitaire.
- d) 6000 : le nombre de km utilisé dans le cadre privé déterminé de manière forfaitaire.

Cette méthode devra être adaptée en fonction du moment où l'utilisateur en fait le bénéfice, mais également s'il vient à changer de lieu de domicile.

3) Méthode forfaitaire de l'usage professionnel du véhicule :

$$\% \text{ professionnel} = 35 \%$$

Cette méthode est la plus simple et consiste à appliquer uniquement pour les voitures de société à usage mixte un forfait de 35 % d'utilisation professionnelle. Cette méthode lorsqu'elle est mise en place doit être maintenue au long des 4 années civiles.

Dépenses non admises sur l'ATN (DNA) :

Lorsqu'une entreprise met à disposition une voiture de société, celle-ci doit inscrire en tant que dépenses non admises dans sa déclaration à l'impôt des sociétés un montant égal à 17 % de l'ATN. Ce montant sera équivalent à 40 % lorsque l'employeur met en plus à disposition de l'employé une carte carburant.

Ces dépenses non admises seront reportées dans l'exercice fiscal et auront pour conséquences d'augmenter la base imposable de la société.

2.5.6. Taxes de mises en circulation et taxes de circulation

Les taxes de mise en circulation et de circulation ont pour rôle de taxer les véhicules en fonction de leurs impacts sur :

- L'infrastructure du pays : dégradation des routes, occupation de l'espace public.
- L'environnement : impact sur la santé et le climat (plus élevé pour les véhicules polluants).
- Les risques en cas d'accident : les véhicules plus lourds, types camions-remorques ont des conséquences plus graves lors d'accident (nettoyages de la chaussée, fermeture d'autoroutes...).

2.5.6.1. *Taxe de mise en circulation (TMC)*

La taxe de mise en circulation comme son nom l'indique est une taxe à payer lors de la mise en circulation du véhicule. Elle doit être acquittée lors de l'immatriculation du véhicule, que celui-ci soit neuf ou d'occasion. Cette taxe doit impérativement être payée par la personne physique ou morale mentionnée sur le certificat d'immatriculation. Le montant à payer diffère d'une part selon l'endroit où est établi l'assujetti à la TMC et d'autre part si la voiture est immatriculée dans une société de leasing ou non.

Tarifification pour les voitures en leasing :

Lorsque la voiture est immatriculée au nom d'une société de leasing, la TMC est calculée selon la puissance et l'ancienneté de la voiture. Les données fournies par le constructeur reprennent la puissance en chevaux fiscaux (CV) ainsi qu'en kilowattheure (kW). Si chacune de ces puissances indique un montant différent à payer, il faudra payer le montant le plus élevé. (Tableau en Annexe1 leasing).

Tarifification en Région flamande :

Concernant les véhicules hors leasing, la Région flamande depuis 2012 a décidé de calculer la taxe sur base d'une formule qui reprend en compte les émissions CO2, le type de carburant et les normes euros. Cette formule a été modifiée en 2021 dans le but de mieux tenir compte des émissions CO2 WLTP.

Tarifification en Région de Bruxelles-Capitale et Région wallonne :

Dans la région Bruxelles- Capitale, la TMC est basée soit sur la puissance du véhicule soit sur la masse maximale autorisée. La Région wallonne quant à elle ajoute une composante écomalus dans certains cas. Cet écomalus doit être payé au-delà d'une émission de 145 grammes de CO2 par kilomètre.

2.5.6.2. Taxe de circulation (TC) :

La taxe de circulation quant à elle, est une taxe à payer annuellement pour tous les véhicules à moteur. Celle-ci s'applique sur la personne physique ou morale inscrite sur le certificat d'immatriculation et est perçue par les régions compétentes comme nous avons pu le voir précédemment avec la TMC. À l'instar de la TMC, seule la puissance en chevaux fiscaux est prise en compte pour le calcul de la taxe. Elle n'est pas être exonérée dans le cadre de l'utilisation véhicule de fonction.

2.5.6.3. Avenir de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation :

Au moment où je rédige ce travail, se prépare une réforme élaborée par le Cabinet du ministre de la Mobilité avec des conséquences considérables sur les TMC et TC en Région wallonne. Cette réforme entrera en vigueur à partir de septembre 2023 pour les véhicules immatriculés à partir de cette date. Elle a pour objectif d'encourager les véhicules de plus petites tailles, à faibles émissions et freiner d'autre part les consommateurs de gros véhicules à fortes émissions. La politique mise en place correspond en fait au principe fondamental du droit environnemental du pollueur-payeur. Cet avant-projet de réforme devra encore être soumis à différents experts avant d'être adopté par le Gouvernement. Une fois que le gouvernement aura adopté cet avant-projet, celui-ci sera voté au Parlement wallon.

Si les règles pour définir les taxes se basaient auparavant sur les chevaux fiscaux, elles se concentreront désormais sur le nombre de chevaux à savoir la puissance du véhicule ainsi que son poids. Voyons comment ces taxes seront calculées sur base de la nouvelle réforme :

1) Taxe de mise en circulation

Pour la taxe de mise en circulation le calcul se réalisera en prenant la puissance en kW du véhicule que l'on multipliera par 3 facteurs à savoir : ses émissions CO2, sa technologie ainsi que sa masse maximale autorisée.

Le facteur lié aux émissions est calculé en prenant les émissions CO2 du véhicule que l'on divise par la moyenne des émissions CO2 émises par le parc automobile belge en 2021 (316 g/km pour 2021).

Le facteur lié aux poids de véhicule sera le résultat du rapport entre la masse du véhicule et la masse maximale du véhicule autorisé à savoir, 1 838 kilos.

Le facteur lié à la technologie sera donc de 0,26 pour les véhicules électriques, de 0,8 pour les véhicules hybrides et de 1 pour les moteurs LPG, essence et diesel.

Il existe cela dit encore un problème avec la formule actuelle qui aurait tendance à imposer une TMC beaucoup plus élevée pour les véhicules électriques qui bien que n'émettant peu de CO2 sont encore très lourds en raison du poids de leur batterie. Cette réforme aurait donc un effet contre-productif en pénalisant par une lourde TMC les véhicules à faible émission qui se veulent plus écologiques.

2) Taxe de circulation

La taxe de circulation est calculée sur la même base que la taxe de mise en circulation, mais est divisée par 3 et majorée de 50 €.

Cette réforme se veut progressive et les taxes seront donc composées pour la première année de 25 % du nouveau système pour 75 % de l'ancien et évolueront progressivement avec les années pour être appliquées à 100 % au 1^{er} mars 2026.

Notons ici que cette réforme s'applique pour le système wallon, or peu de sociétés de leasing se situent encore sur ce territoire, ce qui permettra de donner un coup de boost aux sociétés de leasing situées en région bruxelloise et flamande qui ne seront pas soumises à ce nouveau régime et pourront continuer de profiter de l'ancienne fiscalité.

2.5.7. Normes WLTP et NEDC

Comme nous avons pu le voir à travers les différents points traités ci-dessus, les différents coûts et déductions fiscales sont étroitement liés aux émissions CO2 des véhicules. Plus ceux-ci rejettent du CO2 et plus les taxes augmenteront.

On retrouvera parmi ces taxes :

- a) Les impôts sur le revenu des sociétés (Déductibilité/ATN)
- b) Les impôts à payer sur le revenu des personnes physiques (ATN)
- c) La cotisation de solidarité par émission de CO2
- d) Les taxes de mises en circulation et taxes de circulation

Les émissions CO2 sont propres à chaque véhicule et sont calculées à partir d'une série de tests définis en laboratoire. En 1992 est entrée en vigueur la norme New European Driving Cycle (NEDC1). Elle était utilisée pour déterminer les émissions CO2 des véhicules à essence et a été mise à jour pour la dernière fois en 1997. Cette norme fortement critiquée était peu représentative par rapport à la quantité de CO2 réellement émise par les voitures en circulation. En effet, les tests réalisés en laboratoire n'étaient pas suffisamment en adéquation avec la consommation réelle des automobilistes.

Pour pallier cela, une nouvelle norme a été créée afin de parvenir à l'objectif européen de réduction des émissions CO₂ de 30 % d'ici 2030.

Cette norme appelée WorldWide Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP), a pour mission de redéfinir les tests mesurant la quantité d'émission de CO₂ qui se veut plus en accord avec la réalité du terrain. Le processus des tests réalisés en laboratoire pour la norme WLTP on évoluer de la manière suivante :

- La température de départ 14 °C (20 à 30 °C pour test NEDC).
- Vitesse moyenne plus élevée 46 km/h (34 km/h pour le test NEDC).
- Durée de test plus longue 30 minutes (20 minutes pour le test NEDC).
- Distance de l'essai plus longue 11 km (23 km pour le test NEDC).
- Point de vitesse plus élevée : 131 km/h (121 km/h pour le test NEDC).
- Temps d'arrêt de 13 % du test (25 % pour le test NEDC).

De plus, les tests de la norme WLTP tiennent également compte des paramètres de conduite tels que les changements de vitesse, les arrêts, le freinage et l'accélération du véhicule, mais aussi le type de technologie du véhicule.

La différence de résultats entre ces deux normes est considérable. On note une augmentation des émissions pouvant aller de 20 à 35 % de plus avec la norme WLTP. Par exemple le modèle XC40 de la marque Volvo est passé de 127 g/km à 144g/km avec la norme WLTP. Quant à la Volkswagen Tiguan de 122 g/km à 153 g/km.

On comprend dès lors que la norme NEDC1 qui avait tendance à sous-évaluer les émissions CO₂ des véhicules était avantageuse pour les véhicules à émissions élevées, car elle leur permettait en sous-estimant la consommation réelle du véhicule de limiter considérablement leurs coûts fiscaux. Une norme transitoire a ensuite été mise en place afin d'accompagner le changement de législation vers la norme WLTP. Cette norme, est la norme NEDC2.0 elle est calculée sur base de la valeur théorique du NEDC1 à partir d'une formule juridique européenne.

C'est en 2021 qu'est entrée de manière effective la norme WLTP. Afin de déterminer quelle valeur il est nécessaire de prendre dans le calcul des taxes, il faut se remettre aux règles suivantes :

- 1) Si seule la valeur NEDC du véhicule est disponible : on utilisera la valeur NEDC.
- 2) Si la NEDC 2.0 ou WLTP sont toutes les deux disponibles : libre choix de prendre la valeur (on choisira ainsi toujours la valeur la plus basse afin de réduire les coûts fiscaux)
- 3) Si la valeur WLTP est uniquement disponible, il faudra alors utiliser cette valeur.

Cette nouvelle norme n'est pas sans conséquence pour le secteur des voitures de société. Une telle augmentation se répercute sur l'ensemble des taxes qui tiennent compte du paramètre de consommation CO₂. De plus, si les anciens véhicules utilisent encore la norme NEDC, cela ne sera pas pour longtemps, car les contrats de leasing se renouvellent généralement après une durée de 3 à 5 ans et de nombreux constructeurs automobiles ont annoncé de ne plus mentionner qu'uniquement la norme WLTP à partir de l'été 2021.

Cette nouvelle norme a pour objectif final d'encourager la transition des véhicules actuels vers des véhicules toujours plus écologique en augmentant la pression fiscale. Les entreprises, si elles souhaitent limiter leurs impôts n'ont pas un grand nombre de choix possibles et doivent s'aligner sur les nouvelles règles en optant pour des véhicules à faibles émissions tels que les voitures électriques et hybrides ou en optant pour des véhicules thermiques plus petit ou moins puissant afin de limiter leurs émissions CO2.

2.6. Total Cost of Ownership :

Le Total Cost of Ownership (TCO) permet de définir le coût total d'un véhicule tout au long de la durée de son utilisation, c'est donc un outil indispensable pour tous les gestionnaires de flotte souhaitant avoir la main mise sur l'ensemble des coûts de leur parc automobile. Il permet ainsi de comparer plus facilement le prix de différents véhicules en les comparant sur une même base.

Il existe 2 grandes manières pour déterminer le TCO d'une voiture : le calcul du Simple TCO et le calcul du Full TCO.

2.6.1. Simple TCO:

Le calcul du TCO de base, s'appuie sur le prix de la location du véhicule à long terme et comprend l'ensemble des services proposé par la société de leasing. On retrouve dans ces services, les services d'entretiens, de changement de pneus, d'assistances en cas de panne, les taxes de circulation et de mise en circulation. Ceci représente donc une base du coût total, mais reste cela dit encore incomplet.

C'est pourquoi le Simple TCO, reprend en plus de l'ensemble des coûts cités précédemment :

- La TVA non déductible à charge de l'employeur pour l'utilisation professionnelle du véhicule.
- La cotisation CO2 que doit payer l'employeur pour la mise à disposition d'un véhicule de société à un membre de son personnel.
- Les coûts d'énergies liés à l'utilisation du véhicule (Diesel, Essence, électricité, LPG).

Le Simple TCO indique le coût inhérent au véhicule que doit payer chaque mois l'employeur pour son utilisation. Il se calcule selon la formule suivante :

$$\text{Simple TCO} = \text{Coûts frais de voitures} + \text{TVA non récupérable} + \text{Contribution CO}_2$$

2.6.2. Full TCO:

Le Full TCO est la méthode la plus utilisée pour le calcul du TCO. Cette technique comme nous avons pu l'expliquer plus haut, tient compte de tous les éléments du Simple TCO, mais tient également compte des dépenses à rejeter, ce qui rend le calcul du TCO plus complet et plus en phase avec la réalité.

Les voitures à émissions CO2 n'étant pas déductibles à 100 %, il sera nécessaire de calculer le surcoût lié à la non-déductibilité. Cette fraction du Full TCO représente l'ensemble des dépenses non admises.

Parmi ces dépenses non admises, nous devons reprendre comme dépenses non admises supplémentaires, 40 % ou 17 % de l'ATN, dans le cas où l'employeur met respectivement une carte carburant à disposition de son employé ou non. Le total de ces 2 DNA constitue l'ensemble des DNA à rejeter. Cumulée au simple TCO, la valeur totale des DNA à rejeter donne la valeur du Full TCO.

Le Full TCO se calculera comme suit :

$$\begin{aligned} \text{Full TCO} &= \text{Coûts frais de voitures} + \text{TVA non récupérable} + \text{Contribution CO}_2 \\ &+ \text{Imposition sur le total des DNA} \end{aligned}$$

Où le calcul de l'imposition sur le total des DNA se calcule comme suite :

a) Lorsque l'employeur met à disposition une carte carburant :

$$\begin{aligned} &\text{Imposition sur le total DNA} \\ &= [(\text{frais de voiture} + \text{TVA non récupérable sur les frais de voiture} \\ &- \text{ATN}) \times (100\% - \text{Pourcentage déductible fiscalement}) \\ &+ (0,4 \times \text{ATN Full})] \times \text{taux d'imposition des sociétés (\%)} \end{aligned}$$

b) Lorsque l'employeur ne met pas à disposition une carte de carburant :

$$\begin{aligned} &\text{Imposition sur le total DNA} \\ &= [(\text{frais de voiture} + \text{TVA non récupérable sur les frais de voiture} \\ &- \text{ATN}) \times (100\% - \text{Pourcentage déductible fiscalement}) \\ &+ (0,17 \times \text{ATN Full})] \times \text{taux d'imposition des sociétés (\%)} \end{aligned}$$

Cette technique souligne le fait que l'achat d'une voiture calculé à partir du Simple TCO peut apparaître moins cher sur le papier qu'une autre, et devenir plus cher lors du calcul du Full TCO en tenant compte de l'ensemble des charges à rejeter. On retrouve notamment ce cas pour certaines voitures électriques, plug-ins hybrides ou full hybrides qui ont une valeur d'achat plus élevée, mais qui sont déductibles à 100 % et possèdent un coût énergétique plus faible, elles deviennent alors plus avantageuses que le modèle équivalent équipé d'un moteur thermique lors du calcul du Full TCO.

2.7. Impacte de la fiscalité dans le chef de l'employeur

La transition vers les véhicules électriques est une question qui peut s'avérer compliquée pour les entreprises. En effet, outre le changement de motorisation des véhicules, cette transition implique de nombreuses modifications tant du point de vue interne que du point de vue externe à l'entreprise. La question la plus fréquente repose sur l'aspect financier.

Nous avons vu précédemment qu'il était plus intéressant fiscalement d'opter pour un véhicule sans émissions de CO₂. Néanmoins, le prix des véhicules full électriques et hybrides reste 5 000 € à 10 000 € plus élevé (Urbain Vandormael 2021) en raison du coût des batteries que les véhicules thermiques.

La question qui se pose est la suivante : est-il aujourd'hui plus intéressant d'opter pour un véhicule électrique ou bien de conserver un véhicule thermique ?

Pour y répondre, nous devons nous en référer à la valeur du TCO. Comme nous l'avons vu précédemment le TCO reprend l'ensemble des charges que doit supporter l'employeur pour payer la location du véhicule ; parmi les charges se retrouvent, la location du véhicule, les coûts d'entretiens et maintenances, l'énergie nécessaire au déplacement du véhicule (diesel, essence, électricité), les assurances et enfin l'ensemble des taxes.

De plus, tous les modèles ne se déclinent pas sous tous les types de motorisation, il est donc nécessaire de trouver des modèles électriques plus ou moins équivalents aux modèles thermiques afin de les comparer.

D'après les simulations réalisées par la société Arval comparant les TCO entre différents types de motorisation, on remarque que le TCO de chaque véhicule évolue de manière proportionnelle avec le kilométrage. Ainsi plus un véhicule parcourra de kilomètres et plus son TCO sera élevé. Cette relation provient du fait que le TCO couvre les frais d'énergies et d'entretien. Ceux-ci seront dès lors d'autant plus élevés que le véhicule aura réalisé un grand nombre de kilomètres durant la durée du contrat de leasing.

On remarque également que les véhicules full électriques et plug-ins hybrides permettent de limiter les coûts au niveau de l'énergie ainsi qu'au niveau fiscal.

Cependant, il est certain que les coûts liés aux taxes et au carburant pèsent de manière significative dans le calcul du TCO à tel point que les véhicules n'émettant pas de CO₂ peuvent être aujourd'hui aussi avantageux pour l'employeur qu'un véhicule thermique.

De manière générale, il n'est pas possible aujourd'hui d'établir une règle absolue qui détermine si le TCO d'un véhicule électrique ou hybride est relativement plus intéressant qu'un véhicule thermique. Pour l'instant, le TCO semble plus ou moins équivalent entre les véhicules à émissions et sans émissions, mais selon Arval, le TCO des véhicules à émissions pourrait d'ici 2023 subir une augmentation de 40 % en raison de la pression fiscale qui s'applique sur les véhicules thermiques. La question de savoir quelle motorisation serait la plus avantageuse ne se poserait dès lors même plus.

2.8. Impact de la fiscalité dans le chef de l'employé

La transition vers les voitures électriques impactera également le salaire de l'employé en fonction de l'ATN qu'il percevra sur cet avantage. Afin de comparer l'évolution de l'ATN et de déterminer la manière dont celui-ci évolue avec la transition vers les moteurs électriques, reprenons la formule du calcul de l'ATN :

$$\text{Valeur ATN} = \text{Valeur catalogue} \times \text{Coefficient CO2} \times 6/7 \times \text{Pourcentage d'ancienneté}$$

Les deux paramètres de la formule qui influencent la valeur de l'ATN sont la valeur catalogue ainsi que le coefficient CO2. Rappelons que la valeur du coefficient CO2 est de 4 % pour les modèles électriques et varie pour les moteurs thermiques en fonctions de leurs émissions CO2 et d'un coefficient de référence.

Les véhicules électriques et plug-ins-hybrides ont le plus souvent une valeur catalogue supérieure à celle des véhicules thermiques. Cependant le coefficient CO2 est toujours inférieur pour les véhicules électriques. De ce fait, la valeur ATN se retrouve systématiquement moins élevée pour les véhicules sans émission.

Nous allons comparer à titre d'exemple plusieurs modèles de véhicules et calculer leurs ATN selon leurs types de motorisations :

1) Golf Volkswagen et ID3 :

a) Modèle diesel (Golf 2.0TDI 85 Life 5d) :

Valeur fiscale = 31 755,98 €

Émissions CO2 = 116 g/km

Coefficient CO2 = $5.5 + 0.1 \times (110 - 75) = 9 \%$

ATN = $31\,755.98 \times 0.09 \times 6/7 = 2449.74 \text{ €/an} = 204.15 \text{ €/mois}$

b) Modèle essence (Golf 1.0TSI 81 Life 5d) :

Valeur fiscale = 28 473.44 €

Émissions CO2 = 123 g/km

Coefficient CO2 = $5.5 + 0.1 \times (123 - 91) = 8.7 \%$

ATN = $28\,473.44 \times 0.087 \times 6/7 = 2\,123.3 \text{ €/an} = 176.94 \text{ €/mois}$

c) Modèle Hybride (Golf 1.4eHyb 150 Style DSG 5d) :

Valeur fiscale = 42 399.54 €

Émissions CO2 = 21 g/km

Coefficient CO2 = 4 %

ATN = $42\,399.54 \times 0.04 \times 6/7 = 1453,7 \text{ €/an} = 121.44 \text{ €/mois}$

d) Modèle Full électrique (ID.3 58kWh 204 Active Pro Per.) :

Valeur fiscale = 43 590.13 €

Coefficient CO2 = 4 %

ATN = $43\,590.13 \times 0.04 \times 6/7 = 1\,494.51 \text{ €/an} = 124.54 \text{ €/mois}$

2) Opel Corsa:

a) Modèle Diesel (Corsa 1.5D 102 Edition)

Valeur fiscale = 21 491.63€

Émissions CO2 = 106 g/km

Coefficient CO2 = $5.5 + 0.1 \times (106 - 75) = 8.6 \%$

ATN = $21\,491.63 \times 0.086 \times 6/7 = 1584.24 \text{ €/an} = 132 \text{ €/mois}$

b) Model Essence (Corsa 1.2 100 Edition 5 d/p)

Valeur fiscale= 20 327,04€

Émissions CO2 = 115 g/km

Coefficient CO2 = $5.5 + 0.1 \times (115 - 91) = 7.9 \%$

ATN = $20\,327.04 \times 0.079 \times 6/7 = 1\,376.43 \text{ €/an} = 114.7 \text{ €/mois}$

La législation imposant une valeur minimale de 1400 €/an pour l'ATN, sa valeur sera ici égale à 116,67 €/mois

c) Modèle Electrique (Corsa-e Edition 5 d/p)

Valeur fiscale= 30 474.32 €

Émissions CO2 = 0 g/km

Coefficient CO2 = 4 %

ATN = $30\,474.32 \times 0.04 \times 6/7 = 1\,044.83 \text{ €/an} = 87 \text{ €/mois}$

Selon la législation, l'ATN ne peut être inférieur à 1400€ l'ATN il sera donc équivalent à 116.67 €/mois dans ce cas.

À l'issue de ces calculs, on notera qu'il est plus intéressant pour l'employé d'opter pour un véhicule hybride ou full électrique car l'ATN est toujours plus faible que pour les véhicules équivalents thermiques. Si l'ATN est moins élevé pour ce genre de véhicule, c'est en majeure partie lié à leur faible émission qui permet de contrecarrer le prix de leur valeur catalogue bien souvent supérieur à celui des véhicules essence et diesel.

2.9. La voiture de société au cœur des débats, analyse des enjeux :

Depuis de nombreuses années, la voiture de société est largement controversée sur de nombreux plans. L'adoption de ce système est pourtant bien ancrée au sein des entreprises à tel point qu'aujourd'hui 22,3 % des travailleurs disposent d'une voiture de fonction selon une étude sortie par Acerta en 2022. L'une des raisons principales pour laquelle ce système est si convoité tient sur la pression fiscale en Belgique qui tend les employeurs à utiliser des mécanismes fiscaux leur permettant de limiter leurs coûts salariaux. Voyons à présent les enjeux qui rendent la voiture de société si critiquée à l'heure actuelle.

2.9.1. Manque à gagner pour l'état

Parmi les reproches liés à la voiture de société en Belgique, on retrouve bien souvent le manque à gagner fiscal pour l'État. En effet, selon le rapport de l'OCDE, la Belgique reste l'un des pays les plus taxés de l'Union européenne. En 2021, la charge fiscale totale par rapport au coût salarial s'élevait à 52,6 % alors que la moyenne de l'UE s'élevait à 41,3 % (OCDE, 2022). Cette fiscalité incite les employeurs belges à recourir à différents dispositifs fiscaux afin de réduire leur base imposable. L'une des astuces fiscales pour réduire les coûts de travail par l'employeur consiste à proposer à son employé une voiture de société à la place d'une augmentation de salaire.

Cette manière d'échapper à l'impôt engendre dès lors un manque à gagner pour l'état qui a été évalué à environ 2,3 milliards d'euros (Xavier May & Al. 2019).

L'étude parue en 2019 « Voiture de société et mobilité durable » nous explique la méthode a été utilisée pour déterminer le manque à gagner fiscal. La méthode compare le cas où l'employeur mettrait à disposition un véhicule de société à son employé de celui où l'employé recevait une indemnité kilométrique et un salaire brut 10 % supérieur à la place.

Du côté de l'employeur, celui-ci doit verser une contribution CO2 lorsqu'il met un véhicule à la disposition de son employé. Cette contribution s'ajoute alors au salaire brut payé par l'employeur. Cependant, la valeur de cette contribution étant minime et le salaire brut versé étant inférieur de 10 %, les contributions ONSS se voient largement réduites. Au niveau de la TVA, l'employeur peut également la déduire en partie en fonction de l'utilisation professionnelle que l'utilisateur en fait. Ceci a pour effet de créer à nouveau un manque à gagner en comparaison de la situation où l'employé devrait financer lui-même son véhicule et donc payer entièrement la TVA.

Du côté du bénéficiaire du véhicule de société, l'impôt à verser sera constitué du salaire brut (10 % inférieur) et de l'ATN qu'il perçoit. Il est important de noter que l'ATN n'entre pas en considération dans le calcul des cotisations sociales du côté de l'employé, mais uniquement dans le calcul du précompte professionnel. Le salaire brut du bénéficiaire étant 10 % inférieur et l'ATN sous-évalué par rapport au coût réel du véhicule payé par l'employeur, la base du calcul imposable pour le calcul de l'impôt sur la personne physique se retrouve inférieure pour le bénéficiaire du véhicule de société. La sous-évaluation de l'ATN combiné au fait que l'ATN ne soit pas pris en compte dans le calcul de l'ONSS provoque alors une perte fiscale pour l'état.

D'après l'étude de cas réalisée dans « Voiture de société et mobilité durable », l'ATN perçu par l'utilisateur représenterait 25 % de la valeur réelle de l'avantage. Autrement dit, le calcul de la valeur du véhicule est sous-estimé de 75 % par rapport à sa valeur réelle.

Par conséquent, le scénario tel qui est proposé par l'étude montre que l'origine du manque à gagner fiscal provient : des cotisations sociales versées qui sont inférieures à ce qu'elles devraient être, de la TVA partiellement déductible ainsi que l'impôt sur les personnes physiques. Le manque fiscal évalué par l'étude représenterait une valeur de 3 550 € par an par véhicule. En considérant un nombre de voitures de société égale à 650 000, cela engendrerait une perte fiscale de 2,3 milliards d'euros par an pour l'état belge.

D'autres études par le passé ont également chiffré ce manque à gagner, on citera parmi celles-ci :

- a) Naes-Schmidt et Winiarczyk (2010) 4,2 milliards d'euros.
- b) Courbe (2011) présente 3,5 milliards d'euros.
- c) Harding estimant une perte de l'ordre de 1,995 milliards d'euros. Cette valeur bien inférieure à 2,3 milliards d'euros provient du fait que l'étude ne s'est basée uniquement sur la sous-estimation de l'ATN pris en considération dans le salaire de l'employé
- d) Princen (2017) estime à 3,75 milliards d'euros.
- e) Laine et Vansteenbergen (2017), 1,5 milliard considérant uniquement dans leurs hypothèses les conséquences de l'impôt sur les personnes physiques avec un nombre de voitures de société inférieur à 650 000.

Aux vues des nouvelles règles liées à la taxation toujours plus importante des véhicules à émissions, ces réformes permettront de limiter en partie le manque à gagner fiscal en augmentant les cotisations CO2 du côté de l'employeur ainsi que la valeur de l'ATN du côté de l'employé. Cela dit, ces règles sanctionnent principalement les véhicules thermiques or le parc de véhicules européen a pour objectif de devenir neutre pour 2035. Cette légère compensation à la perte fiscale liée au régime des voitures de société n'aura donc qu'un impact à court terme et sera insuffisante pour combler ces pertes fiscales.

Enfin, notons que les chiffres du manque à gagner fiscal cités précédemment se basent sur le nombre de véhicules évalué en 2016 or nous pouvons considérer que ce chiffre a augmenté de manière significative depuis lors, entraînant avec lui une hausse de la perte fiscale.

2.9.2. Enjeux sociaux :

Outre l'aspect purement fiscal, la voiture de société génère des inégalités sociales. Ceci en raison de la fiscalité avantageuse qui profite principalement aux revenus les plus élevés.

On note également selon les sources du SPF Finances que 51 % des bénéficiaires de voitures de société sont enregistrés dans les déclarations fiscales des personnes faisant partie des revenus les plus élevés quand à peine 6 % du parc des voitures des sociétés appartiennent aux salaires les plus faibles (Xavier May & al 2019). Ces données prouvent que la voiture de société semble être un avantage fiscal réservé à une certaine classe de revenu.

De plus, pour une personne ayant un bas salaire, il ne serait pas intéressant de bénéficier d'une voiture de société, car la valeur de l'ATN viendrait augmenter de manière conséquente son impôt sur la personne physique. Son salaire net serait fortement réduit si celle-ci souhaitait opter pour une voiture de haut standing.

Lorsque l'on souhaite établir de nouvelles réformes, celles-ci se doivent d'être équitables. Il existe alors 2 grands types d'équités. L'équité horizontale et l'équité verticale. L'équité horizontale montre une injustice entre la manière dont est taxé un revenu qu'il soit en nature ou en espèce. Au niveau de l'équité verticale, il n'est pas juste que la fiscalité soit en faveur des plus hauts revenus ce qui enfreint le principe de progressivité de l'impôt (Xavier May & al.).

Enfin selon le Conseil supérieur des finances, l'impôt sera considéré comme efficace s'il est uniforme, or l'avantage fiscal que représente la voiture de fonction n'est pas uniforme lorsqu'il profite seulement à une partie des travailleurs à savoir les plus fortunés. De plus, cet avantage tend à promouvoir un secteur économique particulier à savoir celui de l'automobile.

2.9.3. Enjeux liés à la mobilité

Les voitures de société sont souvent accusées d'aggraver les problèmes de mobilité au sein des grandes villes. L'étude de Ermans et al.(2018) annonce qu'il y a environ 360 000 véhicules entrant et sortant de la zone Bruxelles-Capitale chaque jour parmi lesquels 90 000 travailleurs posséderaient une voiture de fonction.

Cela met en évidence que les voitures de société, même si elles ne sont pas la seule cause du problème des embouteillages ne permettent cependant pas d'améliorer la situation de congestion actuelle dans les zones urbaines. De plus, il faut tenir compte du fait que même si les travailleurs ne possédaient pas une voiture de fonction, ceux-ci utiliseraient probablement la leur.

Soulignons le fait que le problème des embouteillages n'est d'ailleurs pas un phénomène linéaire et que les embouteillages se créent lorsqu'un certain seuil de voitures est atteint dans une zone. À partir de ce moment, chaque nouvelle voiture entrant dans cette zone augmente de manière significative les embouteillages. Il serait donc faux de penser que mettre simplement un terme aux véhicules de société permettrait de résoudre le problème de circulation.

De plus, notons que si les voitures de société n'améliorent pas les problèmes de congestions, elles peuvent cependant améliorer l'occupation du territoire. En effet, l'offre d'un véhicule de société par les entreprises permet de limiter les coûts d'utilisation du véhicule pour les travailleurs et les encourage ainsi à habiter plus loin de leur lieu de travail (Xavier May et al. 2019). Selon le baromètre de mobilité d'Acerta réalisé entre 2020 et 2021, les Belges habitent en moyenne à une distance de 20 km de leur domicile, une distance qui s'accroît chaque année. Cette tendance est renforcée par le télétravail qui permet aux employés de travailler depuis leur domicile et de réduire le nombre de trajets professionnels.

2.9.4. Enjeux environnementaux

L'un des enjeux majeurs pour les constructeurs de véhicules automobiles consiste à réduire au maximum leur impact environnemental. Les véhicules de fonctions sont accusés d'être renouvelés trop souvent et d'encourager à tort la surproduction de nouveaux véhicules. D'autre part, les partisans des voitures de société évoquent un parc automobile plus respectueux de l'environnement en proposant des moteurs toujours moins polluants.

La pollution issue des véhicules doit être analysée sur 2 plans distincts. D'une part leur impact sur la qualité de l'air et d'autre part l'impact environnemental causé par les gaz à effet de serre qui contribuent à augmenter le réchauffement climatique. Les voitures de société étant pour la plupart équipées de moteur diesel à savoir 86,9 % en 2017 (Xavier May et al. 2021) ce sont elles qui participent en majeure partie à la pollution de l'air contrairement aux véhicules privés qui utilisent principalement des moteurs à essence rejetant moins de particules dans l'air. Du côté des GEF, l'étude « Voiture Société Mobilité » indique qu'il est possible que les voitures de société émettent moins de gaz à effet de serre par kilomètre que les voitures des particuliers lorsque l'on prend en compte l'ensemble du cycle de vie des voitures. Ces véhicules étant généralement neufs, ils seraient alors moins polluants. Cependant, cet argument fait directement face à la problématique de la surutilisation de la voiture par les bénéficiaires de véhicules de fonction. En effet, cet avantage associé très souvent à une carte essence incite les conducteurs à surutiliser leur véhicule provoquant alors une augmentation des émissions des GEF.

Il n'est pas possible d'apporter une réponse unanime quant à la pollution engendrée par les véhicules de société. Nous devons cependant garder en tête que s'il est vrai que les voitures de société plus récentes sont moins polluantes, le mode d'utilisation du véhicule par le conducteur aura un impact déterminant sur son empreinte écologique.

2.10. Quelles sont les alternatives au véhicule de fonction :

Nous venons d'observer à travers les points précédents, les différentes problématiques auxquelles la voiture de société ; existe-t-il dès lors des alternatives qui puissent répondre aux enjeux actuels tout en préservant les avantages perçus par les employés et les employeurs ? La question est loin d'être simple, car face à un tel avantage, il est indispensable de trouver une solution qui puisse préserver les bénéfices des parties prenantes tout en répondant aux enjeux de mobilité, d'environnement et d'équité. Nous allons dans cette section envisager différentes alternatives aux voitures de société.

2.10.1. Système de Partage :

Les systèmes de partages ont l'avantage de contribuer à la limitation des embouteillages, mais également à la réduction des émissions CO2. Cela dit, elle prive d'une certaine manière l'autonomie dont l'utilisateur bénéficie avec son véhicule personnel. Voici les différents systèmes de partages qui existent aujourd'hui :

1) Covoiturage

Ce système permet aux personnes qui vivent et travaillent à proximité l'une de l'autre de partager un trajet en voiture tout en bénéficiant du confort d'un véhicule à moindre coût. Ce moyen de voyager est d'autant plus réalisable si les personnes se trouvent dans des zones peuplées. Cela dit, ce mode de fonctionnement perd de son intérêt pour les trajets à faibles distances, car les détours nécessaires afin d'aller chercher et déposer les covoitureurs risquent de contrebalancer l'effet bénéfique du partage de voiture. Les employeurs peuvent également encourager leurs travailleurs à utiliser ce mode de déplacement en leur garantissant un service de taxi jusqu'à leur domicile en cas de problème. Les entreprises peuvent faire également appel à un service de coordination permettant de matcher les trajets.

2) Autopartage :

Dans ce cas, c'est par l'intermédiaire de la technologie et les applications smartphone qu'il sera possible de faire appel à un système de voiture partagée. Ce modèle peut se décliner sous 3 formes différentes, autopartage de type coopératif, business to business et peer to peer.

Le modèle B2B est géré par des entreprises mettant à la disposition des utilisateurs un ensemble de voitures partagées. Il existe dès lors 2 systèmes, l'un étant le point to point et l'autre étant le roundtrip. Dans le premier cas, le client loue la voiture et vient la chercher à un point A et peut ensuite la déposer dans un point B se trouvant soit dans des points fixes ou bien à sa convenance dans une région délimitée. Dans le second cas, le modèle roundtrip comme son nom l'indique les utilisateurs louent la voiture afin de faire une boucle en prenant la voiture à un point A et en venant la redéposer à ce même point A à la fin de son utilisation.

3) Indemnités et système de transport en commun :

L'utilisation de transport durable tel que le vélo ou bien le vélo électrique peuvent s'avérer pour l'utilisateur une excellente alternative quant aux indemnités qu'il peut percevoir à travers l'utilisation de ces modes de transports. L'entreprise peut en effet fournir des indemnités liées aux frais de déplacement de ses employés. Celles-ci seront d'autant plus élevées que l'utilisateur fait appel à des moyens de transport durables tels que le vélo, la trottinette électrique...

L'utilisation des transports en commun est également un moyen alternatif permettant de réduire les émissions CO2. Cette utilisation peut être encouragée à travers une offre dans le package salarial de l'employé, lui offrant la possibilité d'utiliser à moindre coût ce type de moyen de transport. N'oublions pas non plus que l'utilisation de ces modes de transports alternatifs varient en fonction de la manière dont sont implantés ces services.

La mauvaise implantation de ces réseaux (bus, tram, train) dans les zones rurales sera souvent un critère limitant pour les utilisateurs. Il est donc nécessaire que les autorités mettent en place des systèmes fiables à coûts mesurés afin d'inciter au maximum les utilisateurs à les exploiter.

2.10.2. Véhicule électrique

L'électrification du parc des véhicules s'avère être la méthode avec le plus d'avenir vis-à-vis de l'impact écologique causé par les voitures de société. Les réformes fiscales encouragent cette transition, cependant la transition vers les véhicules électriques ne permettra pas de réduire les problèmes d'embouteillage et d'équité sociale.

2.10.3. Budget mobilité

Autre alternative, le budget mobilité. Cet avantage est entré en application en mars 2019, par le budget mobilité fédéral et a pour objectif d'apporter aux utilisateurs, la multimodalité des moyens de transport, tout en garantissant une mobilité plus verte et durable. Ce système donne à l'utilisateur l'opportunité de disposer d'un budget à travers lequel il pourrait financer ses déplacements professionnels et privés en modulant les moyens de transport qu'il souhaite utiliser.

Cet avantage non obligatoire, s'applique à toutes les personnes disposant d'une voiture de société ou étant éligible à celle-ci. Lorsqu'une personne souhaite bénéficier de ce budget, elle doit en faire la demande à son employeur, le budget sera alors déterminé selon la valeur TCO du véhicule dont l'employé dispose actuellement. Dans le cas où l'employé est éligible à la voiture de société, le montant sera, soit déterminé par l'employeur, soit en choisissant une voiture fictive depuis un catalogue de référence où un TCO sera ensuite calculé. Le budget sera également adapté à la fonction occupée par l'employé et pourrait être adapté si l'employé décide de changer de fonction.

Le budget dont dispose l'employé pourra se composer sur base des 3 piliers suivants :

1) Véhicule écologique :

Ce premier pilier permet de répondre à l'un des enjeux majeurs de la voiture de société à savoir l'enjeu climatique. L'utilisateur, s'il décide de consacrer en partie ou entièrement son budget à un véhicule devra en trouver un dont l'émission de CO2 ne dépasse pas 90 g de CO2/km et être équivalent à 0 g/km en 2026. De plus, le véhicule ne pourra avoir une émission supérieure à l'émission de son véhicule actuel. Du point de vue de la fiscalité, la voiture de société choisie à travers le budget mobilité sera soumise à la même fiscalité que les voitures de société actuelles. Elles seront cela dit moins taxées étant donné que les émissions en CO2 sont limitées.

2) Moyens et services de transports durables :

Le second pilier se porte sur les mobilités durables. L'employeur pourra ainsi proposer un large éventail de solutions de mobilité tout en étant exonéré des charges fiscales et sociales. Il n'y aura donc pas d'ATN tant du côté de l'employeur que de celui de l'employé. On retrouvera parmi ces solutions de mobilité :

I. Mobilité douce :

- Les vélos, vélos électriques et trottinettes électriques ne dépassant pas 45 km/h en ce compris les entretiens liés à l'équipement.
- Les véhicules électriques tels que les trois-roues et quatre-roues avec espace passager fermé.
- Les équipements liés à la protection et la visibilité du conducteur.
- Une prime piétonne d'un forfait équivalent à 0,24 €/km est également disponible pour les employés décidant de se rendre à pied.

II. Transport en commun :

L'employeur peut mettre à disposition de l'employé ainsi qu'aux membres de sa famille des abonnements et billets pour l'utilisation des transports en commun à travers l'Espace économique européen.

III. Transport collectif organisé :

L'employeur ou les employés peuvent décider de mettre un système de transport collectif permettant de relier les domiciles des différents travailleurs au lieu de travail.

IV. Solution intermédiaire :

On retrouvera dans cette partie les formes de transports tels que les vélos et voitures partagées avec ou sans conducteur. La location de véhicule ne doit pas dépasser une durée de 30 jours.

V. Vélo d'entreprise et allocation vélo :

L'employeur peut dans ce cas décider de mettre à disposition des vélos et d'intégrer dans le budget de mobilité des indemnités pour chaque trajet à vélo effectué par l'employé, de son domicile à son lieu de travail.

VI. Services mobilité :

Le service mobilité se résumerait quant à lui à une combinaison de l'ensemble des propositions faites ci-dessus.

VII. Coûts du logement :

Dans ce cas si, le domicile de l'employé se trouve à une distance inférieure à 10 km du lieu de travail, les loyers, intérêts et prêts hypothécaires peuvent entrer en compte dans le budget mobilité.

3) Solde salarial résiduel :

Le solde restant du budget pourra être ensuite reversé une fois par an à l'employé et ne pourra être reporté à l'année suivante. Au niveau de la fiscalité de l'employé, aucun impôt sur la personne physique ne sera dû, mais une cotisation de 38,07 % sera prélevée. Le salarié aurait donc tout intérêt à limiter le solde afin de réduire sa taxation. Du côté de l'employeur, ce solde sera considéré comme une dépense professionnelle déductible.

D'après une étude de Touring, 42 % des bénéficiaires de voiture de société se laisseraient tenter par le budget mobilité. Ce budget deviendrait attractif à partir d'un montant atteignant 200 € par mois pour 6 Belges sur 10 et 500 € par mois pour la tranche de travailleurs de 35 à 49 ans bénéficiant déjà d'un budget lié à leur voiture de société assez élevée. Si le budget mobilité aujourd'hui n'est utilisé que par 1 salarié sur 200 ; aujourd'hui, il semble se dégager une tendance chez les groupes de jeunes de 18-24 ans. On observe que 9 jeunes sur 10 seraient prêtes à opter pour un budget mobilité. (Étude « mobility profiler » Athlon Belgium).

Bien que cette alternative soit toujours très faible par rapport à l'utilisation d'une voiture de société, on remarque, une évolution à la hausse de la proposition des employeurs à suggérer différents modèles de mobilité (Arval Mobility Observatory, 2022). Cela provient également du fait que certains changements ont été instaurés à partir de 2022, afin d'encourager l'utilisation de ce budget.

Parmi ceux-ci, nous pouvons citer, un arrêté royal permettant de lever l'incertitude sur la valeur du budget mobilité en établissant une méthode d'évaluation commune. Cette valeur devra être au minimum de 3 000 € et ne pas dépasser 1/5 du salaire brut total du salarié avec un plafond de 16 000 € par an.

Nous pouvons également citer la suppression des délais d'attente, qui obligeaient le demandeur, au moment de l'introduction du dossier du budget de mobilité :

- De disposer d'un véhicule ou d'y être éligible depuis 3 mois sans interruption
- D'avoir pu bénéficier ou eu droit à un véhicule pendant 12 mois chez l'employeur actuel pendant les 36 mois qui ont précédé sa demande.

2.10.4. Taxe shift :

L'idée du taxe shift a pour objectif de supprimer l'avantage fiscal des voitures appliquées sur les véhicules de société tout en réduisant l'impôt sur les revenus de manière significative à travers l'ensemble des tranches de revenus. Cette réforme s'appliquerait donc à tous les travailleurs prônant ainsi une meilleure équité fiscale. Les employés seraient moins taxés et pourraient profiter de leur salaire pour s'acheter eux-mêmes leur véhicule. Selon les dernières propositions de réforme fiscales énoncées par le ministre Vincent Van Peteghem, se retrouve la carte essence. Pour cause, l'utilisation de la carte carburant à des fins privées n'entre pas en compte dans le calcul de l'ATN ; ceci implique un manque d'équité considérable lorsque l'on sait que le prix de l'énergie a augmenté drastiquement et a impacté le pouvoir d'achat des personnes devant financer elles-mêmes leur propre véhicule.

2.10.5. Plan cafétéria :

Le plan cafétéria est une offre dans le package salariale qui donne la possibilité à l'employé de sélectionner parmi divers avantages extra- légaux, ceux qu'il estime les plus intéressants à ses yeux en fonction d'un budget fixé par l'employeur. Ce budget peut être utilisé pour différentes catégories d'avantages :

- Cash/assurances complémentaires : qui permet le remboursement des frais d'abonnement Internet ou bien de payer l'épargne pension et l'assurance hospitalisation.
- Équilibre de vie : congés supplémentaires, formations check-up médical
- Mobilité : vélo, voiture ou budget mobilité.
- Équipements : donne la possibilité d'avoir un smartphone, une tablette ou un ordinateur portable.

Ce plan représente une alternative considérable pour les employés qui souhaiteraient choisir une mobilité plus verte en optant pour un vélo en leasing ou encore une voiture plus écologique tout en maintenant un coût neutre pour l'employeur.

2.11. Contexte actuel et hausse des prix du marché automobile :

Le secteur automobile fait face aujourd'hui à de nombreux défis. Parmi eux, on compte les délais de livraison des voitures qui peuvent atteindre jusqu'à un an et le prix des voitures qui ne cessent d'augmenter.

Quels sont les facteurs à l'origine de cette crise qui touche de plein fouet le secteur automobile ?

La première raison est liée à l'approvisionnement des matières premières indispensable à la fabrication des véhicules. On citera parmi ces matières premières, les éléments tels que l'aluminium, le magnésium, le cuivre ou encore les semi-conducteurs. Les semi-conducteurs sont des éléments qui reviennent très souvent lorsque l'on évoque la crise du secteur automobile, en effet ces matériaux sont à la base de la construction des puces des cartes électroniques des véhicules.

La pénurie des semi-conducteurs dans le domaine automobile trouve ses origines lors de la pandémie du Covid 19. Durant cette période le nombre de voitures neuves commandées a diminué drastiquement, les producteurs des semi-conducteurs se sont donc tournés vers d'autres marchés demandeurs plus porteurs. Dans ces marchés, on retrouve le secteur des technologies informatiques pour subvenir aux besoins du télétravail ou le déploiement progressif de la 5G où la quantité de semi-conducteurs s'avère être extrêmement élevée. Les contrats réalisés durant cette période sont des contrats à long terme or le secteur automobile est habitué à travailler en just-in-time, leur demande passe donc en second plan pour les producteurs de semi-conducteurs qui doivent honorer les termes de leur contrat avec les autres secteurs.

Les tensions géopolitiques entre l'Occident, la Chine et la Russie ont également eu un rôle à jouer dans la crise des semi-conducteurs. Durant la pandémie, les producteurs de puces ont souhaité acheter un stock suffisant de semi-conducteurs afin de se prémunir des futures conséquences liées au contexte géopolitique tendu, pouvant rendre l'approvisionnement en semi-conducteurs plus compliqués si la situation venait à s'aggraver.

D'autre part, la hausse des prix des énergies se fait ressentir sur l'ensemble du processus de fabrication des véhicules. Les coûts énergétiques nécessaires à la fabrication des différents composants ainsi que les coûts de transport des pièces de voitures à travers le monde entier ont dès lors fortement augmenté. L'ensemble des facteurs cités ci-dessus, ont entraîné une augmentation globale des coûts de productions des véhicules. Combiné à une offre peu élevée et à une demande toujours plus grande, le prix d'achat des voitures se retrouve impacté à la hausse.

Notons que si le délai de livraison des véhicules est relativement long, celui des véhicules équipés des moteurs électriques sera environ 30 % plus rapide que celui des moteurs thermiques car les constructeurs leur donnent la priorité (Damien Malvetti, 2022).

Si le prix des véhicules et le temps de livraisons sont impactés par la crise du secteur automobile, les gestionnaires de flottes des entreprises le sont tout autant. Pour cause, le besoin de renouvellement des contrats de location, nécessite la commande de nouvelles voitures pour les conducteurs des voitures de société. Or si le prix des véhicules a augmenté de manière considérable, le TCO des véhicules l'a également été, amenant les gestionnaires de flottes à reconsidérer le type de véhicule de société à proposer à leurs employés.

2.12. Réactions des entreprises face à l'augmentation des coûts des voitures de société :

Abordons à présent, les tendances actuelles qui semblent se dessiner au sein des entreprises face aux contextes actuels.

Comme nous l'avons expliqué dans le point précédent, le contexte actuel amène les entreprises à se poser de nombreuses questions quant à la gestion de leur parc automobile. En plus de l'augmentation générale des prix des véhicules, la spéculation sur le marché de l'énergie entraîne une augmentation conséquente sur le prix des carburants. Ces deux facteurs réunis, provoquent une hausse considérable des coûts des parcs automobiles des entreprises.

Face à cela, les sociétés se doivent de réétudier et adapter les avantages salariaux liés à la mobilité qu'ils proposent à leurs employés. Cependant, ces changements ne peuvent se faire à partir d'une simple décision arbitraire de l'entreprise. En effet, la voiture de société représente un atout compétitif sur le marché de l'emploi. Décider d'y mettre fin ou de les remplacer par d'autres alternatives risque de déplaire fortement aux collaborateurs. Ceux-ci pouvant alors, être tenté d'aller chercher une meilleure offre chez la concurrence.

En Belgique, le marché des voitures de société est caractérisé par des voitures de standing ainsi qu'une politique du « owner-chooser ». Cette politique permet aux conducteurs de choisir le véhicule qui lui convient le mieux et de l'équiper selon ses préférences. De plus le véhicule de société est considéré comme un outil attractif pour les entreprises qui se disputent les profils fort recherchés.

Les entreprises doivent donc réagir de manière à maintenir une offre intéressante pour leurs employés tout en préservant la neutralité de leurs coûts. Nous allons pour cela, analyser les tendances actuelles des entreprises qui semblent se mettre en place pour répondre à ces défis :

a) *Avenir des parcs de voitures des entreprises belges :*

Il apparaît selon le sondage de l'Arval Mobility Observatory que 93 % des entreprises belges comptent maintenir leur flotte de véhicules stable voir même l'augmenter malgré le contexte actuel. La sortie progressive de la crise du covid combinée à une reprise économique permet aux entreprises de conserver leur nombre de voitures. De plus certaines sociétés comptent revoir l'éligibilité de leurs employés à la voiture de société grâce au plan cafétéria qui permet aux travailleurs de distribuer une partie de leur package salariale à travers différents avantages dont la voiture de société.

Le « Company Car Report » publié en 2020 par link2fleet avec l'aide des 3 fédérations de l'automobile belges que sont : Febiac, Traxi et Rental nous apportent également de précieuses informations quant au marché actuel. L'enquête réalisée auprès de 150 sociétés belges brosse le portrait des tendances sur le plan des voitures de société et le budget de mobilité. Parmi les défis des gestionnaires de flotte on retrouve par ordre de priorité le changement de fiscalité, l'arrivée significative des véhicules 100 % électriques, hybrides et plug-ins hybrides et les échanges de voitures de société contre un budget mobilité.

On remarque également selon le rapport de l'Arval Mobility Observatory publié en 2022, que le développement du télétravail ne semble pas avoir affecté de façon conséquente les CarPolicy des entreprises, et ce au point que 85 % d'entre elles vont maintenir leur politique en matière de voitures de société. Par compte, 15 % affirment avoir déjà revu leur CarPolicy notamment sur le point du kilométrage du contrat de leasing. Augmenter le télétravail aura pour conséquence de limiter le kilométrage professionnel effectué par les employés ce qui permettra de réduire par conséquent le TCO.

Le télétravail a lui aussi sa part à jouer, dans la course environnementale. 50 % des entreprises souhaitent mettre en place ou augmenter le travail à domicile pour leurs employés, ceci entraînerait une réduction considérable des voitures de société sur le trafic belge et aurait pour effet d'agir de manière bénéfique sur embouteillages.

b) *Mise en place de solutions de mobilités alternatives ?*

Au moins 6 compagnies sur 10 disent avoir opté pour une solution de mobilité alternative. Ces solutions sont considérées comme une offre supplémentaire pour une partie de leur parc automobile. Toutefois, ces compagnies ne comptent pas remplacer l'entièreté des véhicules de société à proprement parler. Le budget mobilité quant à lui pourrait être adopté pour certains véhicules de flotte dans 3 sociétés sur 10. Les solutions de mobilité alternatives quant à elles

gagnent du terrain au sein des entreprises, 25 % des entreprises en proposent aujourd’hui à leurs employés.

Parmi les enquêtes déjà réalisées à ce sujet, on retrouve l’enquête BELDAM(Belgian Daily Mobility) qui décrit le comportement en termes de mobilité de 8 500 ménages belges disposants d’une voiture de société. Cette enquête nous apprend que le fait de disposer d’une voiture est un élément clé dans le type de transport utilisé pour se déplacer.

Enfin, selon le Fleet Company cars report de 2020, 45 % des sociétés annoncent mettre en place un budget mobilité quand 13,5 % des entreprises l’ont déjà mis en place pour tous les conducteurs de voitures de société. Si le budget mobilité se veut être aussi avantageux que la possession d’une voiture de société, il semblerait que la situation géographique des entreprises constituerait un frein considérable à leur accessibilité via des transports en commun ce qui fait perdre de l’efficacité au budget mobilité.

c) Positionnement des entreprises belges face à l’électrification des véhicules :

D’après le rapport du premier semestre 2022 de la Febiac, la tendance à l’électrification tend à se confirmer du côté des entreprises. On remarque dans le tableau ci-dessus que 85,6 % des véhicules full électriques et 90,8 % des véhicules plug-ins hybrides qui ont été achetés au cours des 6 derniers mois sont destinés aux professionnels.

Les particuliers ont toujours tendance à opter pour des véhicules à essence et diesel, cela notamment en raison de leur prix d’achat inférieur aux modèles électriques. De plus, on aperçoit que le 4^e type de motorisation le plus acheté chez les particuliers durant ce semestre sont les véhicules HEV (Véhicule Full hybride) avec une part de 56,6 %. Ce tableau montre que le marché professionnel à une part importante à jouer dans la transition du parc automobile belge vers l’électrique. Même si la part de moteurs à faibles émissions reste derrière les moteurs diesel et essence, il semble cependant qu’elle gagne de plus en plus de terrain avec le temps.

Répartition par type de motorisation			
	Particuliers	Professionnels	Volume
Essence	53,9%	46,1%	96.977
Diesel	21,8%	78,2%	35.108
PHEV	9,2%	90,8%	30.049
HEV	56,6%	43,4%	14.466
BEV	14,4%	85,6%	17.187
LPG	88,6%	11,4%	1.318
CNG	14,1%	85,9%	284
H2	5,6%	94,4%	18

Source: FEBIAC

Figure 5 : Proportion de véhicules commandés au cours du 1er semestre 2022 selon le type d’acheteur et de motorisation (Source : FEBIAC 2022)

D'après l'étude de l'Arval Observatory, sortie en 2022, 48 % des entreprises auraient opté pour au moins un véhicule à faibles émissions parmi leurs véhicules de société. On recense 30 % de véhicules plug-ins hybrides pour environ 13 % de véhicules équipés d'un moteur full électrique. Le rapport de la société Acerta sortie en 2022 montre quant à elle une dominance des véhicules diesel avec 67,6 % pour 25,3 % de véhicules essence. Les véhicules électriques et hybrides restent quant à eux loin derrière avec respectivement un pourcentage de 1,4 % et 5,7 %. De plus à la différence des moteurs diesel, la part des véhicules électriques est en croissance depuis l'année 2020.

La croissance de ces voitures à faibles émissions est multifactorielle et provient des raisons suivantes :

- 1) L'impact environnemental de ces véhicules.
- 2) La réduction des coûts de carburant.
- 3) L'amélioration de l'image de marque de l'entreprise.
- 4) Le fait d'être en phase avec la RSE de l'entreprise.
- 5) Le TCO plus ou moins équivalent entre les véhicules avec et sans émissions.
- 6) L'intensification de la taxation.
- 7) L'anticipation des mesures politiques restrictives.
- 8) Pouvoir rouler dans les zones à faibles émissions.
- 9) Répondre aux demandes des employés.

Si les véhicules sans émissions représentent l'avenir, il reste encore un certain nombre de contraintes qui freinent les conducteurs à les adopter, voici les raisons recueillies par l'étude de l'Arval Observatory (2022), classées de la plus contraignante à la moins contraignante :

- 1) Le nombre de points de charge publics insuffisant actuellement.
- 2) Le prix d'achat des voitures à faibles émissions trop élevé par rapport aux voitures à émission.
- 3) Le fait de ne pas avoir la possibilité de recharger son véhicule à la maison, principalement pour les employés vivant dans les villes (pas de garage à disposition pour installer une station de recharge).
- 4) Pas de points de charges au bureau.
- 5) Le nombre de modèles de véhicules sans émissions est encore limité.
- 6) Les questions liées à la fiabilité des véhicules électriques.
- 7) La résistance des employés à passer aux moteurs électriques (les personnes voient en la voiture électrique trop de contraintes).

Malgré ces problèmes, les gestionnaires restent confiants pour une transition vers le 100 % électrique dans un avenir proche, mais estiment qu'environ 49 % de leur flotte restera équipée de moteurs thermiques (diesel et essence) d'ici 3 ans. Le Company car report publié par Fleet en 2020 montre également une forte évolution de la part des entreprises dans la mise en place d'infrastructures de recharges.

Celles-ci sont passées de 4 % d'entreprises ayant installé des bornes de recharges en 2017 à 33 % en 2020, ce qui prouve une sérieuse tendance des entreprises à évoluer vers les nouveaux modèles de voitures électriques.

Ceci montre que le processus de transition vers les voitures électriques est déjà bien engagé auprès des entreprises même s'il reste encore en phase de démarrage. On comprend dès lors, à quel point la transition vers l'utilisation de moteurs électriques est un processus qui nécessite de nombreuses ressources et ne peut se faire simplement par la création d'un ensemble de lois forçant les usagers par la pression fiscale à passer aux voitures électriques. Cette transition doit être supportée par les autorités publiques, en encourageant l'installation d'un plus grand nombre de bornes de recharges sur le territoire et en facilitant l'accès à ces technologies.

2.13. Évolution de l'infrastructure du réseau de bornes de chargement

L'une des craintes majeures relatives aux véhicules électriques repose sur l'autonomie des batteries. Cette faible autonomie combinée à un manque de station de recharge au sein du pays crée un réel frein à la transition du parc automobile vers l'électrification des véhicules. Jusqu'en 2020 le nombre de stations-service en Belgique s'élevait à 3 200. Le nombre de stations de bornes de recharges en Belgique en était quant à lui de 8 500 dont 510 étaient des bornes de recharges rapides et 7 990 pour les bornes traditionnelles. Lorsque l'on replace la quantité de stations de recharge électrique par rapport à la densité de population, on constate qu'il y aurait sur 1000 km² 70 chargeurs lents disponibles pour environ 100 000 habitants.

Contrairement à nos pays voisins, la Belgique semble être en retard sur le développement de son réseau de bornes de recharges. Comparée au Pays-Bas, un pays plus ou moins équivalent en termes de population et de superficie, la Belgique aurait environ 5 à 6 fois moins de stations de recharges.

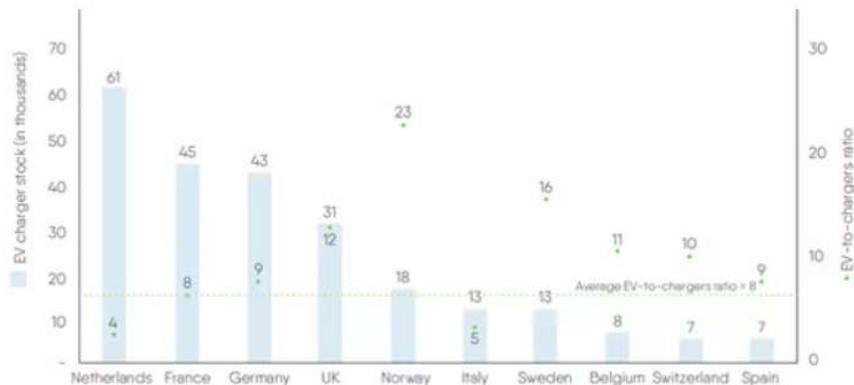


Figure 6 : Représentation du nombre de stations de recharges et de leur densité par rapport aux nombres de véhicules électriques par pays (Source : EY Analysis)

Le graphique présenté ci-dessus est issu d'une étude réalisée par l'entreprise EY, une société d'analyse de données. Sur celui-ci se trouvent 3 types d'informations : les barres grises représentent le nombre de stations de recharges en milliers disponibles sur le territoire, les points orange indiquent le facteur du nombre de véhicules électriques par point de recharge. On remarque qu'il s'élève à 4 pour les Pays-Bas et est de 11 en Belgique alors que la moyenne est de 8 sur l'ensemble des pays étudiés. Avec une station de recharge pour 11 voitures électriques, la Belgique semble faire partie des mauvais élèves dans le développement des points de charges.

Rappelons également que si la situation actuelle est loin d'être parfaite, elle risque de s'aggraver avec le temps. Le nombre de voitures électriques en circulation sur le marché belge est actuellement principalement porté par les voitures de société, comme nous avons pu en discuter lors de l'analyse des résultats du premier semestre 2022 de la Febiac. Ceci en raison de la fiscalité avantageuse qui permet aux entreprises de contrebalancer le prix d'achat relativement élevé des voitures électriques.

Néanmoins, à mesure que les prix des voitures électriques vont se démocratiser, un grand nombre de particuliers vont également décider d'opter pour des véhicules électriques augmentant alors le besoin de bornes de recharge. De plus, la Commission européenne a pour objectif de mettre en vente uniquement des véhicules sans émissions sur le marché à partir de 2035. On comprend très vite que le déséquilibre actuel entre la quantité de véhicules électriques sur le marché et le nombre de stations de charges publiques risque d'empirer avec le temps si aucune mesure n'est prise pour accélérer le déploiement des infrastructures de recharges. De même la demande en énergie électrique va s'accroître proportionnellement au développement du marché électrique. Cela nécessitera dès lors un approvisionnement suffisant pour répondre à la demande du marché.

Afin de répondre à ce problème, il est nécessaire que les autorités mettent en place, un plan de relance qui favorisera le développement du parc de bornes de recharges en Belgique. Ceci en se fixant des objectifs en phase avec l'évolution croissante de l'électrification du marché et ses besoins énergétiques.

2.14. Adoption du budget mobilité par les conducteurs de voitures de société :

Le frein principal à l'adoption du budget mobilité serait la résistance au changement des employés. Comme nous l'avons évoqué précédemment, c'est l'utilisateur qui choisira ou non d'opter pour un budget mobilité, le rapport préconise à l'employeur d'adopter une politique qui vise à faire changer les mentalités de leurs employés en termes de mobilité afin d'encourager la transition vers le plan de mobilité.

L'étude de Zijlstra(2016), analyse les préférences des utilisateurs dans les options proposées par le budget mobilité. Parmi ces options on retrouve, le vélo d'entreprise, le bonus financier, des jours de congé ou des abonnements pour les transports en commun. Le résultat de cette enquête montre que les conducteurs de voitures de société sont encore très réticents à se séparer de leur véhicule pour des solutions de mobilité alternatives.

L'enquête réalisée par Wiegmann et al. en 2017 avait pour objectif d'étudier le moyen de déplacement utilisé par les travailleurs bruxellois pour se rendre sur leur lieu de travail. On apprend que plus de la moitié des travailleurs se rendant sur leur travail en voiture dispose d'une voiture de société. Cela dit, un cinquième des répondants affirment ne pas utiliser leur voiture de société pour se rendre sur leur lieu de

travail quand un tiers d'entre eux seraient prêt à utiliser des transports en commun si leur employeur leur en donnait les moyens. Cette étude ayant été réalisée sur la région de Bruxelles, nous ne pouvons pas l'extrapoler à l'entièreté de la Belgique. Cependant, elle nous montre qu'une partie des conducteurs de voitures de société sont prêts à changer et à adapter leur mode de mobilité. Cela sera d'autant plus réalisable si l'accès aux grandes villes tel que Bruxelles est bien desservi par les transports en commun.

Liesbeth De Wilde et al. en 2019 ont réalisé une enquête auprès de 621 conducteurs de voitures de société. Cette étude soumet aux utilisateurs un ensemble d'options qu'ils peuvent choisir à partir d'un budget fixé. Il en est ressorti qu'entre 41 % et 49 % des conducteurs de voitures de société belges envisageraient d'échanger leur voiture contre une augmentation de leur salaire net. Parmi eux, 20 % utiliseraient cette augmentation pour acheter leur propre véhicule. L'enquête met en évidence plusieurs corrélations comme l'âge ou la sensibilisation à l'environnement. D'après ces considérations, les personnes jeunes et/ou sensibilisées aux enjeux climatiques sembleraient être plus aptes à se séparer de leur voiture de société pour un budget moindre. Les résultats globaux montrent ici encore un faible intérêt pour les mobilités alternatives à la voiture de société, mais qu'une tendance semble se développer progressivement pour l'acceptation du budget mobilité.

2.15. Hypothèses et solutions :

Nous arrivons maintenant au terme de notre revue de littérature. Après avoir développé le cadre théorique dans lequel s'inscrivait la voiture de société et les enjeux auxquels celle-ci devait répondre ; nous sommes en mesure de nous poser une série de questions quant à l'avenir des voitures de société.

Lors de la rédaction de ce mémoire, j'ai commencé par introduire les enjeux environnementaux à l'échelle européenne et nationale. Ceci afin de mettre en évidence l'objectif final dans lequel s'inscrivait la transition du parc automobile belge, c'est-à-dire réduire les émissions liées au secteur du transport. On comprend dès lors qu'au-delà du « simple » changement de fiscalité, poussant le consommateur à opter pour des véhicules à faibles émissions, se cachent des ambitions plus profondes relatives à un changement de mode de consommation et de mobilité (Par mode de consommation, j'entends la manière dont l'utilisateur va faire le choix de son véhicule et par mode de mobilité la manière dont il va en faire l'usage).

Nous avons présenté dans la revue de littérature non seulement les nouvelles règles fiscales, mais également un ensemble d'alternatives à la voiture de société pouvant nous amener à répondre à l'objectif de réduction des émissions dans le secteur du transport (Citons par exemple : le car sharing, le budget mobilité ou encore le plan cafétéria...).

Cette nouvelle mobilité, pour bien faire, devrait être multimodale. C'est-à-dire qu'elle devrait pouvoir proposer au conducteur de voiture de société, un large panel de solutions de mobilité lui permettant en les combinant de répondre à l'ensemble de ses besoins de mobilité.

Malheureusement tout changement à un prix et nécessitent de nombreux efforts et sacrifices de la part de l'ensemble des parties prenantes. On citera parmi ces parties prenantes :

- Le gouvernement : dont le rôle est de faciliter la transition vers des modes de mobilité plus écologiques, en mettant en place des réformes qui encouragent leur utilisation.
- Les entreprises : devant mettre en place des solutions de mobilité pour leurs employés plus écologiques (transition vers des véhicules électriques, solutions de mobilités alternatives...).
- Les utilisateurs : ce sont eux qui prendront la décision finale de si oui ou non, ils désirent changer leur mode de mobilité.

Si le coût d'achat et la fiscalité des voitures de société ont actuellement tendance à accroître les coûts du parc automobile des entreprises, n'oublions pas qu'en Belgique le modèle des voitures de société est un outil d'attraction salarial.

De ce fait les entreprises doivent pouvoir répondre aux enjeux managériaux suivants :

- Maintenir une attraction salariale en continuant à proposer des véhicules ou des solutions de mobilité attractives pour leurs employés.
- Limiter l'augmentation des coûts de leur flotte de véhicule.

À la vue du premier enjeu, on remarque que les conducteurs de véhicules de société auront un pouvoir décisionnel conséquent vis-à-vis de la transition écologique du parc automobile des entreprises.

Voilà pourquoi, j'ai décidé dans le cadre de mon étude, de me pencher sur les conducteurs de voitures de société en Belgique. En effet, si les entreprises veulent s'inscrire dans une démarche plus responsable et limiter le coût de leur parc automobile, celles-ci doivent opter pour plusieurs options telles que l'électrification de leur parc ou bien par la proposition d'avantages salariaux alternatifs ttle que le budget mobilité. Ces alternatives, si elles veulent s'intégrer de la meilleure manière possible, se doivent d'être neutres au niveau des coûts tant pour l'employeur que pour l'employé.

Nous allons dans la partie empirique, déterminer les préférences des conducteurs de voitures de société en matière de mobilité et déterminer quels facteurs pourraient influencer le choix de leur mobilité. Ceci nous permettra de donner un ensemble de recommandations aux entreprises qui souhaitent mettre à jour la politique de mobilité de leurs employés.

3. Méthodologie

Pour la partie empirique de mon travail, j'ai choisi de réaliser une étude quantitative qui a pour rôle de dresser le profil des conducteurs de voitures de société. Ceci afin de comprendre, d'une part leurs besoins en termes de mobilité et d'autre part d'évaluer leur perception vis-à-vis des alternatives à la voiture de société. Nous serons alors en mesure de comprendre quelles seraient les éventuelles solutions de mobilité alternatives les plus à même de remplacer l'avantage du véhicule de société sans modifier l'avantage salarial, que les employés perçoivent actuellement. Ainsi nous pourrions au terme de l'étude donner un ensemble de recommandations aux entreprises qui souhaitent maintenir au mieux la stabilité des coûts de leur parc automobile tout en restant compétitif sur le marché de l'emploi.

Ce type d'étude ayant déjà été réalisée auparavant par Liesbeth De Wild et al. je m'en suis inspiré pour rédiger mon questionnaire et établir l'analyse de mes résultats. Cette étude étant parue il y a 3 ans, il sera intéressant de comparer l'évolution de certains résultats et vérifier si des changements peuvent être observés par rapport aux comportements des conducteurs et leur mobilité.

Pour ce faire il a fallu réaliser un sondage que l'on puisse partager facilement. J'ai donc pris la décision de l'effectuer via la plateforme Google Form. Afin de récolter un maximum de réponses, j'ai partagé ce sondage auprès de mon entourage ainsi qu'à l'aide de plateformes en lignes.

Ce sondage s'adressant uniquement aux bénéficiaires des voitures de société, j'ai présenté la définition en introduction du sondage pour éviter d'avoir des réponses provenant d'indépendants utilisant une voiture de fonction dans le cadre de leur travail ou bien de personne pouvant bénéficier d'un véhicule de fonction uniquement dans le cadre de leur travail. De plus, au cas où certaines personnes n'auraient pas lu les consignes lors de l'introduction du sondage, la première question du sondage demande aux répondants s'ils possèdent ou non une voiture de société. Cela permet d'écartier dès le départ les personnes ne correspondant pas au profil recherché pour cette étude. Ainsi, les répondants aux sondages devraient être des personnes qui bénéficient d'un véhicule de fonction qu'ils utilisent uniquement à des fins privées ou bien des personnes ayant droit à utiliser leur véhicule de société dans le cadre à la fois professionnel et privé.

Le sondage proposé s'articule en 3 parties distinctes :

La première partie consiste en un ensemble de questions destinées à étudier le profil des conducteurs des voitures de société. Les questions posées ont pour objectifs d'établir un profil sociodémographique des répondants. On retrouvera parmi les questions posées les caractéristiques telles que le sexe, la tranche d'âge, le lieu de domicile... Une fois le profil général du répondant défini, le sondage s'oriente sur l'aspect professionnel du répondant. On cherche à déterminer le profil professionnel du répondant et connaître des données relatives à son travail tels que sa fonction exercée, sa position (employé, cadre, dirigeant d'entreprise) et son secteur d'activité. Les dernières questions de la première partie visent à déterminer les facteurs qui pourraient influencer le choix du mode de mobilité alternatif. Parmi ces questions on retrouve, le lieu de travail (domicile, fixe, variable), la sensibilisation au réchauffement climatique, la distance parcourue pour rejoindre le lieu de travail et la présence d'un moyen de transport en commun à proximité du domicile.

La partie 2, porte sur le type de véhicule choisi et son utilisation. On demande au répondant le modèle de véhicule qu'il possède et le type de motorisation. Une question ouverte permet ensuite d'évaluer la raison du choix du type de motorisation. À travers ces questions, l'objectif est de connaître le pourcentage de véhicules à faibles émissions sur le marché et les attentes des conducteurs sur le type de motorisation. Des questions propres à la fréquence d'utilisation du véhicule ont été posées (kilométrage annuel, fréquence d'utilisation du véhicule par semaine, fréquence d'utilisation du véhicule dans le cadre professionnel). Ces questions ont pour but de déterminer à quel point le véhicule est nécessaire pour l'employé dans l'exercice de sa fonction et nous permettra de comprendre à quel point il est indispensable pour lui. La dernière question de cette section vise à connaître depuis combien d'années le répondant dispose de cet avantage. Cette question a pour but, comme dans la première section, de définir les paramètres qui augmenteraient l'accroche de l'utilisateur à son véhicule et limiterait sa volonté de s'en séparer pour un autre type d'avantage lié à la mobilité. Enfin, la 3^e partie s'articule sur les mobilités alternatives. Le sondage interroge les répondants sur les modes de transports alternatifs qu'ils utilisent et leurs fréquences d'utilisation. Le sondage est ensuite destiné à évaluer l'accroche de l'avantage en nature par l'utilisateur. Pour cela, on propose une question à choix multiples à l'utilisateur. La question était la suivante : « Si vous pouviez échanger votre voiture de société contre un supplément salarial soumis à la même imposition fiscale que votre véhicule de société quel choix feriez-vous ? »

1. Je n'échangerais pas ma voiture de société.
2. J'envisagerais d'échanger ma voiture de société contre un supplément de salaire que j'utiliserais pour acheter ma propre voiture.
3. J'envisagerais d'échanger ma voiture de société contre un supplément de salaire que je ne dépenserais pas immédiatement.
4. J'envisagerais d'échanger ma voiture de société contre un supplément de salaire que j'utiliserais pour payer d'autres modes de transport pour moi-même et/ou pour mon ménage (vélo (électrique), moto, transports en commun...).
5. J'envisagerais d'échanger ma voiture de société contre un supplément de salaire que j'utiliserais pour étendre mes avantages extra légaux chez mon employeur (assurance groupe, constitution de pension, jours de congé supplémentaires...). »

Après cela, nous avons demandé à l'utilisateur la somme qu'il serait prêt à échanger contre son véhicule de société. La réponse à cette question nous donnera une indication sur la valeur que l'entreprise devra octroyer à son employé s'il souhaitait remplacer l'avantage de la voiture de société par une autre solution. Pour finir la dernière question est reprise de l'étude « enjeux et mobilité ». La dernière question adressée aux répondants est une question de type Build your own ; Dans celle-ci, l'utilisateur se voit offrir un ensemble de solutions de mobilité alternatives à la voiture de société similaire à celles rencontrées dans le budget mobilité. On lui demande alors de sélectionner un ensemble de solutions à partir d'un budget fixé à 700€. Il nous sera alors possible de dresser un portrait des solutions de mobilités alternatives les plus appréciées par les employés en fonction de différents critères.

Lorsqu'un nombre suffisant de réponses auront été obtenues, nous pourrons analyser les résultats du sondage et chercher à vérifier si les résultats de notre enquête se révèlent être en accord avec les informations énoncées dans la revue de littérature. Nous pourrons définir le profil sociodémographique des conducteurs de voitures de société et l'importance qu'ils accordent à l'avantage qu'ils perçoivent. Nous vérifierons si les caractéristiques du conducteur de voiture de société (l'âge, la sensibilité au

réchauffement climatique, le nombre d'années depuis lesquels les conducteurs bénéficient d'une voiture de société) influencent ses préférences au niveau des mobilités que pourrait lui proposer son employeur.

Les résultats de cette étude devront permettre finalement de définir les attentes et besoins des employés en termes de mobilité, mais aussi de déterminer les avantages extra-légaux qui s'alignent aux mieux à leur profil.

4. Développement des résultats

Après avoir clôturé le sondage, 112 réponses ont été obtenues. Il resta 105 formulaires pouvant être considérés comme valables pour l'analyse quantitative après le traitement des résultats. Les 8 sondages ayant été exclus étaient issus de réponses de personnes ne possédant pas de véhicule de société.

Parmi les répondants au sondage, 64 % sont des hommes pour 36 % de femmes. Concernant l'âge des répondants, la majorité à savoir 50 % sont des jeunes de 25 à 35 ans. 29 % sont des personnes situées dans la tranche d'âge entre 45 et 65 ans et 20 % appartiennent à la tranche du milieu à savoir entre 35 et 45 ans. Nous devons prendre en considération, le fait que le sondage ayant été partagé auprès de mon entourage, il peut exister un biais dans la répartition des âges avec une plus grande proportion de répondants jeunes. Les réponses obtenues à la question de la sensibilisation climatique affichent un score moyen de 7,2 sur une échelle allant de 1 à 10.

Au niveau de la répartition géographique, on recense 4 grandes zones. En première position, on retrouve la province de Liège avec 44 % des répondants, suivie par 30 % des répondants résidant dans la région de Bruxelles capitale et en 3^e position la province du Luxembourg avec 12 réponses.

Parmi les personnes possédant un véhicule, 55 % occupent la position d'employé, 40 % la position de cadre et 6 % sont des dirigeants d'entreprises. Dans les secteurs, les plus fréquemment cités, on retrouve de nombreux domaines tels que le secteur bancaire, industriel, énergétique, pharmaceutique, consulting.

Parmi les fonctions souvent énoncées dans le sondage, on observe les postes d'ingénieur tels que les ingénieurs projet, en construction, de maintenance, mais également bons nombres de fonctions liées à la vente et au marketing où un véhicule est indispensable.

Le sondage nous apprend également qu'une proportion légèrement plus élevée de personnes ont un lieu de travail variable. Ce qui nous donne un résultat de 52 % pour le lieu de travail variable et de 38 % pour les personnes ayant un lieu de travail fixe. Une faible proportion restante effectue un mixte entre leur lieu de travail, les trajets professionnels et le travail à domicile.

On observe dans notre sondage que 74 % des travailleurs bénéficiant d'une voiture de société travaillent à moins de 50 km de leur domicile. De plus le kilométrage moyen réalisé par les véhicules de société de s'élève à 28 723.81 km.

Nous avons également souhaité connaître le nombre de personnes qui résident à proximité des transports en commun afin de savoir si elles avaient la possibilité de se rendre sur leur lieu de travail avec un autre moyen de mobilité que leur véhicule de fonction. Sur l'ensemble des répondants, seulement 59 déclarent habiter à proximité d'un mode transport en commun.

Partie 2 : Choix de la motorisation et utilisation :

La deuxième partie du questionnaire avait pour but de comprendre le choix du type de motorisation des véhicules ainsi que la fréquence d'utilisation. L'analyse de ces paramètres devrait nous permettre de connaître les facteurs qui pourraient influencer le choix de la motorisation des utilisateurs, mais aussi de mesurer l'utilisation du véhicule dans le cadre professionnel. Ainsi, il nous sera possible de déterminer les alternatives envisageables pour les propriétaires de voitures de société.

La première question de la seconde partie consistait à demander à titre indicatif la marque du véhicule de l'utilisateur. Les marques le plus fréquemment rencontrées dans notre sondage sont les marques Peugeot avec 17 répondants, Volkswagen Audi et Mercedes ont obtenu chacune 15 réponses et BMW ressort avec 12 réponses. Le parc de voitures de société rencontrée dans notre sondage apparaît donc comme un marché de standing avec des marques premium pour la plupart des véhicules.

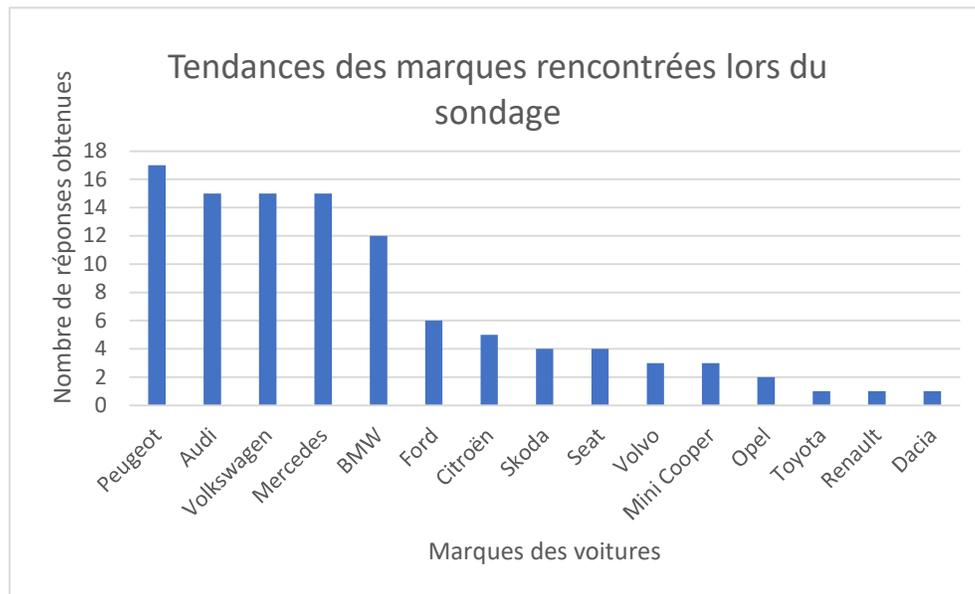


Figure 7 : Tendances des marques de voitures rencontrées lors du sondage

La seconde question portait sur le type de motorisation et la raison du choix de la motorisation. Les résultats montrent que les véhicules thermiques restent en première position sur l'ensemble du sondage. 52 % des voitures étaient équipées de moteurs diesel et 24 % d'entre elles de moteurs à essence. Arrivent ensuite, les voitures plug-in hybrides et électriques qui se placent respectivement en 3^e et 4^e position avec 12 % et 10 %.

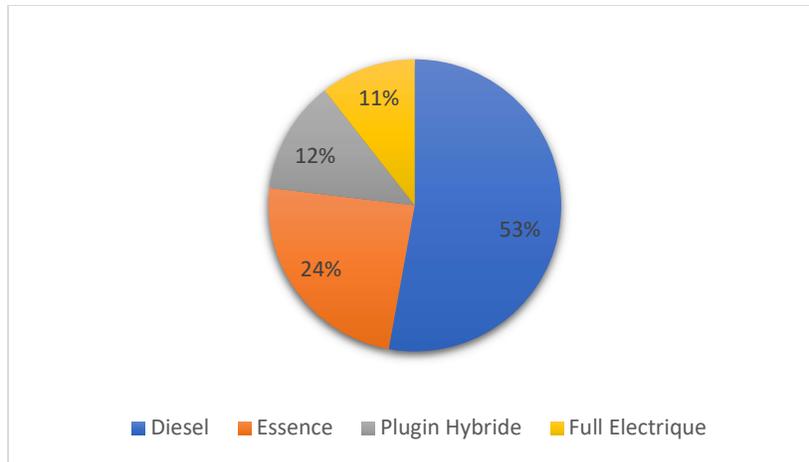


Figure 8 : Répartition du type de motorisation obtenue lors du sondage réalisé (%)

Pour une meilleure compréhension de la répartition du type de motorisation, nous avons introduit une question permettant de comprendre quels étaient les facteurs qui motivaient le choix du type de motorisation.

Voici un aperçu de l'ensemble des réponses obtenues selon le type de motorisation :

a) Diesel :

- Choix de l'employeur.
- Distance élevée des trajets.
- Prix en fonction du kilométrage annuel.
- Plus Avantageux financièrement.
- Moins polluant en raison du kilométrage effectué.
- Design des modèles.
- Rapport puissance émission.

Certaines réponses laissent entendre que les répondants souhaiteraient une voiture plus écologique, mais que les facteurs, tels que la longueur des trajets, la nécessité d'une grande autonomie, les freinent dans ce choix. Le fait que les véhicules à faibles émissions ne soient pas encore disponibles dans le catalogue des véhicules proposés ou le besoin de pouvoir installer une borne au domicile les empêchent de passer à l'électrique.

b) Essence :

- Choix de l'employeur.
- Prix en fonction du kilométrage annuel.
- Distance faible des trajets faible.
- Règles fiscales vis-à-vis des normes CO2.
- Puissance du véhicule.

Les réponses obtenues de manière générale montrent qu'il est plus avantageux financièrement pour les personnes qui réalisent peu de kilomètres en moyenne d'opter pour un véhicule à essence.

Les motifs qui freinent le passage vers les véhicules électriques, sont le manque d'accessibilité aux points de recharge ou le fait que la marque ne propose pas de modèle électrique. Cette dernière raison montre qu'il existe chez certaines personnes une réelle fidélité à la marque du véhicule et que la décision de transiter vers des modèles électriques dépendra de l'avancée du constructeur dans le développement de leurs modèles électriques.

c) Full Electrique :

- Choix de l'employeur.
- Aspect environnemental.
- Avantage fiscal.
- Choix restreint.
- Désir d'une voiture électrique.

d) Plug-in hybride :

- Aspect environnemental.
- Budget disponible.
- Avantage fiscal.
- Le nombre de choix proposés par l'employeur plus élevé.
- Design des voitures.
- Essai d'un nouveau type de motorisation.

Relevons également le fait que du côté des conducteurs de voitures plug-in hybrides deux répondants ont évoqué le choix de ce type de motorisation en dépit d'une voiture full électrique, car cette dernière n'était pas envisageable en regard du nombre insuffisant de bornes électriques dispositions.

Attardons-nous maintenant à la fréquence d'utilisation du véhicule. Nous avons demandé aux répondants le nombre de fois, où ils faisaient appel à leur véhicule sur une semaine. Les résultats sont présentés ci-dessous à la figure 9. On aperçoit clairement que pour plus de la moitié des personnes, le véhicule est utilisé de façon quotidienne. Seulement 10 personnes ont affirmé utiliser leur véhicule un jour sur deux ou moins, sur une période d'une semaine.

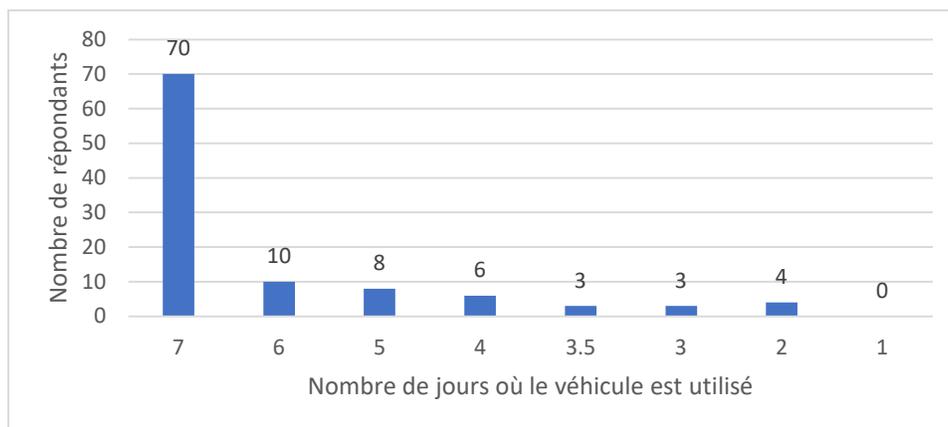


Figure 9 : Fréquence d'utilisation du véhicule par les conducteurs au cours de la semaine

Ensuite, l'étude s'est penchée sur la fréquence d'utilisation du véhicule dans le cadre professionnel sur une échelle allant de 1 à 100. L'utilisation du véhicule étant directement liée aux types de déplacements du conducteur et à sa manière de travailler, nous classerons les réponses obtenues en 4 catégories :

- Déplacements fixes : lorsque les travailleurs utilisent leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail.
- Déplacements variables : lorsque les déplacements professionnels sont indispensables à la fonction.
- Télétravail : travail uniquement à domicile.
- Travail mixte : Lorsque la personne combine le télétravail, les trajets au bureau et les déplacements professionnels.

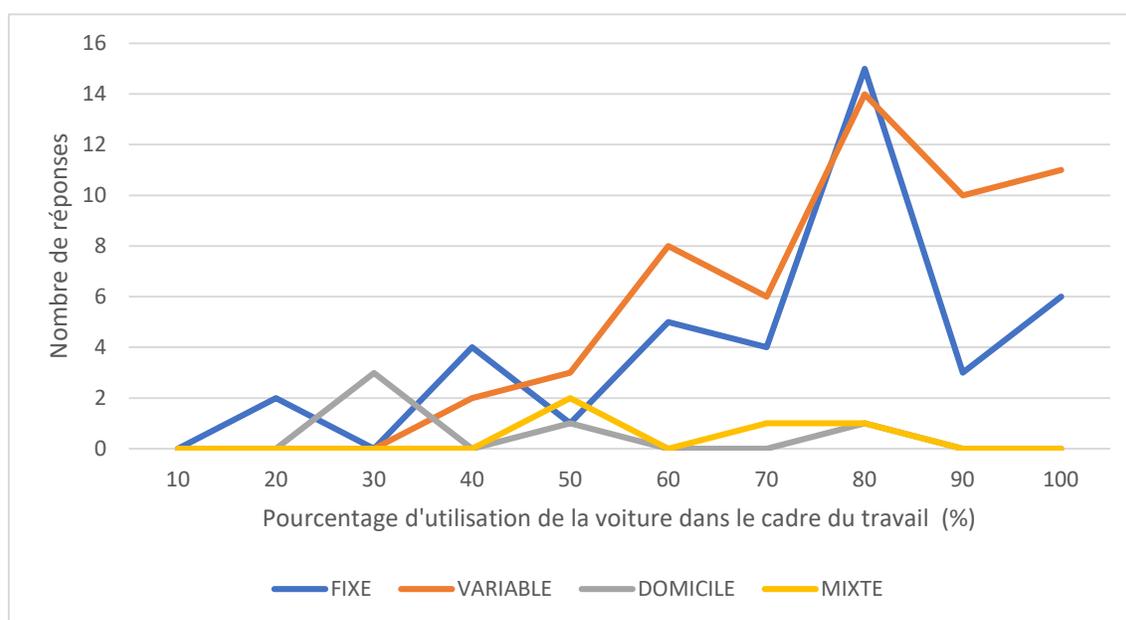


Figure 10 : Pourcentage d'utilisation de la voiture dans le cadre professionnel selon le type de déplacement des conducteurs

On remarque sur la figure 10, qu'il n'y a pas de différence notable dans les réponses obtenues entre les employés ayant des trajets fixes et ceux ayant des trajets professionnels. Tous deux s'accordent sur une utilisation de leur véhicule dominante dans le cadre de leur travail. Dans le cas, des personnes travaillant à domicile et celles faisant des déplacements mixtes, l'utilisation du véhicule dans le cadre professionnel apparaît comme étant moins importante.

Partie 3 : Analyse des alternatives à la voiture de société :

Dans cette 3^e partie, nous allons d'abord analyser quels types de mobilité alternative sont utilisés par les conducteurs. Nous tenterons ensuite de déterminer quelle est la valeur de l'avantage du véhicule de société perçue par les conducteurs ? Pour finir, nous étudierons le rapport des conducteurs aux alternatives à la voiture de société. Nous déterminerons alors qu'elles seraient pour le conducteur les meilleures options de mobilité qui pourraient se substituer à la voiture de société tout en préservant la même valeur perçue.

Pour connaître le type de transports alternatifs utilisés par les répondants, nous leur avons demandé quels autres transports ils utilisaient pour se rendre sur leur lieu de travail ? Sur les 105 répondants, 24 affirment utiliser également un autre mode de transport que la voiture de société pour se rendre au travail.

En tête des mobilités alternatives, on retrouve le vélo avec 9 utilisateurs, suivi par le train (7 réponses). Les autres moyens de déplacement sont la moto, le covoiturage ainsi que le bus avec chacun 3 répondants.

Nous avons demandé également durant le sondage si les personnes étaient familières au budget mobilité. Il s'avère que 2/3 d'entre elles n'y ont pas droit ou ne connaissent pas ce système. Seulement 1/3 peuvent bénéficier de cet avantage au sein de leur entreprise.

Pour connaître la valeur de l'avantage perçu par les conducteurs de voitures de société, nous leur avons demandé quelle valeur nette ils étaient prêts à échanger contre leur véhicule. Nous avons obtenu 4 types de réponses : une estimation du prix en euro (85 réponses), une valeur de 0 € pour les personnes ne souhaitant pas se séparer de leur véhicule (13 réponses), des réponses de type « non applicable » (6 réponses) et « aucune idée » (6 réponses).

Sur les 85 personnes ayant donné une valeur contre l'échange de leur véhicule, on trouve un montant moyen de 794 €. Cette valeur pourrait constituer un point d'accroche pour les employeurs souhaitant mettre à disposition un budget mobilité à la place d'une voiture de société.

Une fois que la valeur de la voiture perçue par le conducteur a été étudiée, nous avons essayé de déterminer la dépendance du conducteur à cet avantage. Pour cela, nous avons posé la question était la suivante : « Si vous pouviez échanger votre voiture de société contre un supplément salarial soumis à la même imposition fiscale que votre véhicule de société quel choix feriez-vous ? »

1. Je n'échangerais pas ma voiture de société.
2. J'envisagerais d'échanger ma voiture de société contre un supplément de salaire que j'utiliserais pour acheter ma propre voiture.
3. J'envisagerais d'échanger ma voiture de société contre un supplément de salaire que je ne dépenserais pas immédiatement.
4. J'envisagerais d'échanger ma voiture de société contre un supplément de salaire que j'utiliserais pour payer d'autres modes de transport pour moi-même et/ou pour mon ménage (vélo (électrique), moto, transports en commun...).
5. J'envisagerais d'échanger ma voiture de société contre un supplément de salaire que j'utiliserais pour étendre mes avantages extra légaux chez mon employeur (assurance groupe, constitution de pension, jours de congé supplémentaires...). »

Il ressort après analyse que 77 % des personnes interrogées ont répondu ne pas souhaiter échanger leur véhicule. 16 % ont répondu qu'ils échangeraient leur voiture de société contre un supplément de salaire qu'ils utiliseraient pour financer leur propre véhicule et à peine 6 % envisagent les réponses 3, 4 et 5.

La dernière question du sondage proposait aux répondants une expérience de type « Build your own » similaire à celle rencontrée dans l'étude « Voiture de société et mobilité durable » parue en 2019. À travers celle-ci, nous cherchons à connaître quelles seraient les solutions de mobilité les plus appréciées par le conducteur dans le cas où un budget mobilité lui serait proposé. Dans cette question, le répondant dispose d'un budget fictif mensuel de 700 € pour construire son budget mobilité. Il peut alors choisir parmi une série de solutions de mobilité alternatives ayant chacune un certain coût. Ces solutions sont réparties en 4 catégories qui sont, le covoiturage/autopartage, vélo d'entreprise, transports en commun et « Mobilité as a Service » (abonnements à des services de mobilité dans la ville de résidence ou de travail). Le répondant doit alors choisir les solutions qui lui conviendraient le mieux s'il devait se séparer de son véhicule de société. Si le budget de 700 € n'a pas été entièrement dépensé, le solde sera reversé dans son salaire. Le tableau reprenant l'ensemble des solutions de mobilités et leur prix se trouve en annexe.

Après avoir enregistré les résultats, nous avons pu nous apercevoir qu'une partie des répondants n'ont pas souhaité répondre à cette question. Sur les 81 réponses restantes, 49 % ont opté pour la catégorie autopartage. C'est le choix d'un abonnement pour un service d'autopartage de luxe qui domine avec près de 50 % des réponses sur l'ensemble des personnes ayant choisi l'une de ces options.

La deuxième solution de mobilité, la plus appréciée est la catégorie des transports en commun. Il y aurait 42 % des répondants qui auraient choisi au moins une solution de transport en commun sur les 81 réponses obtenues. 44,5 % des répondants choisiraient un abonnement de train combiné à un abonnement de tram, métro et bus. En second choix avec 30 %, on retrouve le même type d'abonnement que le précédent, mais avec l'abonnement de train en première classe, donc un peu plus cher.

Le système de vélo d'entreprise a été sélectionné 33 fois, ce qui représente 39,7 % des réponses. Sur l'ensemble des options ayant été choisies par les répondants, 64 % souhaiteraient un vélo d'entreprise électrique ou un vélo de course de luxe à utiliser pour leurs déplacements professionnels et privés.

La catégorie « Mobility as Service » semble rencontrer moins de succès avec un total de 17 réponses soit 20 %. C'est l'abonnement familial illimité comprenant : l'utilisation des transports en commun, vélos/scooter urbains, location de voiture et taxis dans la ville, qui rencontre le plus de succès entre les 3 options de la catégorie.

Sur le point de vue des combinaisons de catégories choisies par les répondants, celles qui apparaissent le plus souvent sont la combinaison du système d'autopartage avec les moyens de transport en commun. En second lieu, les systèmes d'autopartage combinés aux vélos d'entreprise. Pour finir par le package comprenant le vélo d'entreprise et le choix entre un mode de transport en commun, apparaît comme étant une solution intéressante pour les répondants.

5. Discussion :

Nous allons analyser les résultats obtenus en 3 parties. Dans cette section nous mettrons en lumière les réponses et données qui résultent de notre sondage et allons les comparer avec les données présentées dans notre revue de littérature.

L'enquête réalisée auprès de 105 conducteurs de voitures de société en Belgique nous a permis de récolter de nombreuses informations quant aux profils des conducteurs et leurs préférences en matière de mobilité. Cependant, ce nombre de réponses reste faible et pourra être un facteur limitant dans l'extrapolation de nos données, il faudra donc en tenir compte dans le cas de notre analyse. Voyons maintenant quelles informations nous pouvons tirer de ces résultats.

Partie 1 :

La première partie du sondage nous a permis d'établir le profil général des conducteurs de voitures de société.

La mesure de la sensibilité climatique a été mesurée sur l'ensemble des répondants et nous a permis d'évaluer si ce facteur variait avec les différentes tranches d'âges. Or il s'avère que les 4 tranches d'âge interrogées semblent s'accorder à une sensibilité de 7 sur une échelle allant de 1 à 10. La sensibilisation climatique est donc répartie de manière uniforme entre les différents répondants de notre sondage.

La répartition géographique des conducteurs quant à elle, peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Comme nous l'avons expliqué précédemment, il existe une concentration plus élevée de voitures de société dans les régions proches des grandes villes. Les grandes villes représentant des pôles économiques, il est fréquent que les avantages salariaux soient en relation avec l'activité économique de la région. La présence plus élevée de voitures de société dans la province de Liège et du Luxembourg peut être biaisée par les répondants de mon entourage qui habitent principalement dans ces 2 régions. Nous ne pouvons donc pas extrapoler cette répartition à l'ensemble des conducteurs de voitures de société en Belgique.

Le kilométrage moyen annoncé par les conducteurs est de 28 723.81 km/an. Cette valeur s'approche étroitement de la valeur énoncée à 27 860 km/an dans l'enquête enjeux et mobilité. Nous aurions pu penser que le Covid aurait dû influencer à la baisse le kilométrage des répondants, mais nous devons tenir compte qu'une grande partie des répondants (50 %) de notre étude ont un travail variable et doivent donc continuer à assurer leurs déplacements en dehors de leur lieu de travail. De plus ces réponses sont des estimations provenant des conducteurs et ne reflètent donc pas parfaitement réalité.

Sur les 105 répondants, 59 personnes affirment habiter à proximité d'un transport en commun et seulement 40 d'entre eux pourraient envisager leur utilisation, si l'on considère le fait que leur lieu de travail est fixe. Cela représente 38,5 % des personnes soit à peu près 4 personnes sur 10. Cependant, nous n'avons pas étudié la question de l'accessibilité aux transports en commun dans notre sondage. En effet, c'est un paramètre qu'il est indispensable de prendre en compte si le conducteur souhaite substituer l'utilisation de son véhicule par l'utilisation de transports en commun. Au-delà de la présence d'un transport en commun à proximité du domicile, il est nécessaire que celui-ci permette à l'utilisateur de se rendre aisément jusqu'à son lieu de travail. Pour cela, il faut soit que les transports en commun puissent assurer le trajet jusqu'à un endroit suffisamment proche du lieu de travail soit que l'utilisateur puisse

compléter son trajet en faisant appel à la multimodalité des moyens de transports. Le temps nécessaire et le confort pour réaliser le trajet a également une grande importance à jouer. Si la durée du trajet est trop élevée comparé au temps pris en voiture, le travailleur envisagera difficilement d'opter pour un autre moyen de transport que sa voiture.

Partie 2 :

Les tendances des motorisations obtenues semblent en accord avec la réalité. On observe un pourcentage de 53 % de moteurs diesel pour 22 % de moteurs essence. Par ailleurs, le baromètre Acerta avait indiqué dans son étude réalisée en 2021, une valeur de 67,1 % de moteurs diesel et 25,3 % de moteurs essence. On remarquera que la répartition en pourcentage des différents types de motorisation est plus ou moins similaire et que le pourcentage de véhicules diesel diminue de manière significative par rapport à l'année précédente. La diminution du nombre de voitures diesel laisse donc la place petit à petit aux véhicules à faibles émissions. Cette baisse des moteurs diesel au profit de l'augmentation progressive des moteurs électriques prouve que les nouvelles mesures fiscales poussent les entreprises à réadapter leur politique et catalogue en matière de voitures de société.

La question portant sur les critères déterminants le choix de la motorisation nous a permis de classer les réponses en 2 catégories :

- Choix d'un moteur thermique :

Parmi les réponses des utilisateurs ayant pu choisir leur type de motorisation, le facteur du kilométrage annuel était dominant. En effet, il est plus intéressant pour l'utilisateur de prendre un véhicule Diesel lorsque le kilométrage annuel du conducteur est élevé. Le critère de la fiscalité quant à lui est apparu à travers plusieurs réponses. Les répondants ont affirmé avoir opter soit pour le meilleur rapport coût/puissance soit opter pour un véhicule qui limitait au maximum leur ATN, cela en raison de la pression fiscale de plus en plus sévère appliquée sur les moteurs thermiques.

En réalité, 2 choix se présentent au conducteur lorsque celui-ci doit renouveler sa voiture de société. Soit le conducteur a l'opportunité d'opter pour un véhicule électrique, soit le conducteur n'a pas d'autres choix que d'opter pour le moteur thermique. Dans ce deuxième cas de figure, l'employeur décidera du type de motorisation le plus avantageux financièrement (diesel ou essence) en fonction du kilométrage annuel parcouru par l'employé. L'employé pourra ensuite choisir son véhicule selon ses critères personnels. Nous avons rencontré 2 scénarios démontrant l'impact des réformes fiscales sur le choix de véhicule du conducteur, lorsque celui-ci souhaiterait maintenir le coût de son avantage fixe :

- Soit le conducteur souhaite conserver un véhicule d'un certain standing, mais doit dans ce cas réduire la puissance du moteur, ce qui limitera dès lors les émissions CO2 et donc le coût de son ATN.
- Soit le conducteur souhaite conserver un moteur puissant, mais doit alors choisir des modèles de voitures de gamme inférieure. De cette manière l'augmentation des

émissions CO2 sera compensée par le prix de la voiture plus faible (cf. calcul de l'ATN section 2.5.1.)

On retrouve à plusieurs reprises dans les commentaires du sondage, que les répondants souhaiteraient conduire des modèles électriques, mais que certaines raisons semblent les en empêcher. On citera parmi ces raisons, le besoin de plus d'autonomie pour effectuer les trajets professionnels, l'impossibilité d'installer une station de recharge au domicile, le manque de station de recharge sur le territoire belge ou encore le fait que l'entreprise ne propose tout simplement pas de véhicule électrique dans leur catalogue.

- Choix d'un moteur électrique :

Du côté des conducteurs de voitures électriques, la principale motivation du choix du moteur est de l'ordre écologique.

La deuxième motivation était de l'ordre fiscal. On retrouve le fait que l'ATN à charge du conducteur est plus avantageux pour ce genre de motorisation. De plus, plusieurs employés ont cité qu'ils pouvaient choisir des véhicules de gammes supérieures pour le même prix qu'une voiture thermique. Certains répondants ont également évoqué l'obligation de devoir choisir un véhicule électrique. Cette dernière réponse montre que certaines entreprises sont unanimes dans leurs choix et préfèrent imposer le type de motorisation à leurs employés. Cette décision, si elle peut paraître radical, permet à l'entreprise de profiter de la transition fiscale pour transformer son parc voitures de société et maintenir ainsi un coût neutre sur sa flotte de véhicule. En effet, les avantages fiscaux pour les véhicules électriques allant diminuer progressivement à partir de 2027, plus les entreprises attendent et plus elles risquent d'être pénalisées financièrement en ne profitant pas des 100 % de déductibilité des véhicules électriques.

L'analyse des types de motorisations et du choix de la motorisation amène une preuve indéniable que les nouvelles réformes fiscales avantagent les véhicules électriques et encouragent de plus en plus de sociétés à en proposer à leurs employés.

Malheureusement, certaines réponses soulèvent manifestement les problématiques bien connues des voitures électriques. Citons par exemple, le manque d'autonomie des véhicules électriques ou celui du manque de stations de recharges disponible sur le pays. Ces problèmes sont d'autant plus pénalisants pour les personnes devant réaliser de longs trajets professionnels variables quotidiennement. Ces retards sur le plan du développement technique et logistique se révèlent être des freins considérables dans la transition vers l'électrification des véhicules.

L'analyse de la fréquence d'utilisation du véhicule de manière générale montre que les personnes n'ayant pas besoin de leur voiture de manière journalière sont en majeure partie celles qui travaillent à domicile ou qui ont la possibilité de faire du télétravail. Les personnes résidant dans des grandes villes telles que Bruxelles ou Liège peuvent également bénéficier plus facilement des transports en commun et ont donc la possibilité de se rendre sur leur lieu de travail d'une autre manière qu'avec leur véhicule de société. Par conséquent les personnes ayant la possibilité de réduire l'utilisation de leur véhicule de société et donc opter pour des solutions de mobilités alternatives seront les personnes qui soit :

- Vivent et travaillent dans des grandes villes (large choix de transports en commun dans les grandes villes).
- Vivent à proximité de leur lieu de travail (peuvent utiliser le vélo pour se rendre au travail ou des mobilités alternatives).
- Ont un lieu de travail fixe (Possibilité de trouver une alternative).
- Ont la possibilité de réaliser du télétravail.

Le résultat de la question portant sur la fréquence d'utilisation du véhicule dans le cadre professionnel, exprime que la plupart des conducteurs de voitures de société utilisent leur véhicule en majeure partie pour les déplacements professionnels, que ceux-ci soient fixes ou variables. En revanche, une fois de plus, les répondants ayant l'opportunité de faire du télétravail affirment en avoir beaucoup moins besoin et utilisent le véhicule en majeure partie à des fins privées.

Le télétravail s'avère être une excellente solution pour limiter l'utilisation du véhicule. Le fait de limiter l'utilisation du véhicule donne 2 avantages à l'entreprise. D'une part, l'entreprise peut considérer de proposer à son employé un budget mobilité qui pourrait s'avérer plus avantageux pour l'employé en fonction de ses besoins de déplacements. D'autre part, dans le cas où l'employé ne voudrait pas du budget mobilité, le télétravail réduit considérablement le kilométrage annuel de la voiture, or nous avons vu que celui-ci était directement proportionnel au TCO. Un kilométrage réduit permet donc de réduire le coût du TCO pour l'employeur.

D'ailleurs, nous avons pu observer dans l'étude réalisée par l'Arval Observatory que 40 % des sociétés avaient mis en place des solutions de mobilité alternatives afin de combler les besoins de déplacements des employés travaillant en home office. Si 80 % des entreprises ne comptent pas changer leur car policy avec l'augmentation du télétravail, le télétravail peut cependant amener de nouvelles opportunités aux entreprises en proposant d'autres avantages salariaux que la voiture de société.

Partie 3 :

La partie 3 avait pour objectif de déterminer si les conducteurs de voitures de société étaient potentiellement prêts à sacrifier leur voiture de société pour d'autres avantages salariaux.

Afin d'étudier cette question, nous avons commencé par demander si les conducteurs utilisaient d'autres modes de transport pour se rendre au travail. Seulement 23 % d'entre eux ont répondu, oui à cette question et habitent en général à une distance inférieure à 50 km de leur travail.

En analysant plus en profondeur ces résultats, on s'aperçoit que plus de la moitié des personnes utilisant des mobilités alternatives sont des jeunes de 25 à 35 ans. Le type de transports utilisé dépend directement de la distance à parcourir pour rejoindre le lieu de travail. Le vélo sera plus fréquemment utilisé pour les trajets de moins de 25 km et le train quant à lui sera préféré pour les trajets de plus longues distances.

Les réponses nous ont également permis d'évaluer si le choix d'opter pour des mobilités alternatives était lié à une conscience écologique plus développée chez les répondants. Il en ressort que la sensibilisation moyenne reste à un degré de 7 pour les 3 tranches d'âges ce qui équivaut à la moyenne générale du sondage. Il ne semble donc pas y avoir de lien direct entre l'utilisation de mobilité alternative et la sensibilisation à l'environnement.

Il est intéressant de relever que parmi les répondants, certains semblent, ne pas être sensibilisés du tout aux changements climatiques. On peut en déduire que si l'utilisation des mobilités alternatives est choisie par pure conscience écologique, elle peut également l'être pour d'autres motivations. Par exemple, certaines personnes habitent suffisamment proche de leur travail que pour ne pas devoir utiliser de voiture et peuvent simplement s'y rendre à pied. D'autres répondants utilisant des modes de transport autre que leur voiture de société sont des personnes qui font de la moto et se rendent alors à moto au travail.

De ce fait, nous ne pouvons affirmer que le motif de la sensibilisation climatique soit suffisant pour dire que l'employé accepte de se passer de son véhicule pour se rendre à son travail par un mode de transport alternatif.

La question posée aux utilisateurs sur la valeur qu'ils seraient prêts à échanger contre leur véhicule de société nous a permis de trouver une valeur moyenne de 794 €. Cette valeur moyenne pourrait être un point d'accroche pour les entreprises souhaitant proposer à leurs employés un budget mobilité qui répondrait à leurs attentes salariales.

Les personnes ayant répondu par « non applicable » à cette question sont des personnes qui ont pour la plupart un lieu de travail variable et qui effectuent un grand nombre de kilomètres annuellement, soit une moyenne de 47 000 km par an pour une moyenne sur l'ensemble du sondage de 28 723 km. Dans les personnes ne souhaitant pas échanger leur véhicule de société et ayant répondu 0 €, on remarque que plus de la moitié ont des déplacements variables d'une part, mais également que les modèles de ces voitures semblent en partie des modèles haut de gamme ce qui renforce l'accroche du conducteur à l'avantage qu'il perçoit et expliquerait sa réticence à s'en séparer. On peut en déduire de manière logique que les personnes pour qui la voiture de société est un outil de travail et celles ayant des voitures de haut standing seront difficilement prêtes à échanger leur véhicule.

L'étude de Liesbeth De Wilde et al. en 2019 avait pu étudier l'existence d'une relation entre la somme qu'étaient prêts à céder les conducteurs contre leur voiture en fonction de l'âge et la sensibilisation climatique des répondants. Celle-ci affirmait que plus les répondants étaient jeunes et/ou sensibilisés aux enjeux climatiques et plus les prix demandés par les conducteurs étaient faibles. Nous avons essayé d'établir la même relation dans notre sondage, en étudiant en plus, le paramètre de la durée depuis laquelle le conducteur bénéficiait d'une voiture de société. Malheureusement, les résultats ne furent pas concluants et les sommes attendues en échange de leur véhicule ne semblent pas être impactées par l'âge du conducteur, sa sensibilité climatique ou le temps depuis lequel il bénéficie de cet avantage.

La raison pour laquelle nous n'avons pas pu établir de relation entre ces éléments provient très certainement du faible nombre de réponses obtenues à notre sondage, ne permettant pas de dégager des tendances.

La question à choix multiples avait pour objectif de montrer aux entreprises l'attachement des conducteurs à leur véhicule de société. On s'aperçoit que 77 % des conducteurs de notre sondage n'étaient pas prêts à se séparer de leur voiture de société et que 16 % utiliseraient l'argent reçu pour financer une autre voiture. En d'autres termes, presque l'entièreté des répondants ne peuvent se passer de leur voiture à l'heure actuelle. Ceci sera d'autant plus vrai, pour les travailleurs devant effectuer de nombreux trajets professionnels, mais également pour les personnes vivant en milieu rural, là où les infrastructures de mobilité alternatives sont encore trop peu développées pour se passer d'une voiture.

Il paraît donc très difficile pour l'employeur de remplacer l'avantage que procure la voiture de société à l'employé par une simple compensation salariale.

Il aurait été intéressant de poser une question supplémentaire afin de déterminer la réaction des employés si leur employeur venait à décider de mettre fin à leurs voitures de société au profit d'autres solutions de mobilité. Ceci aurait pu mettre en évidence certains comportements, comme le choix de se tourner vers d'autres sociétés, un changement d'attitude dans la manière de travailler...

Enfin, la dernière question visait à déterminer les mobilités alternatives qui conviendraient le mieux aux utilisateurs. Dans cette question, nous avons eu une fois de plus de nombreuses réponses blanches. Ceci pour deux raisons : la première provient du fait que certains répondants ne peuvent se passer de leur véhicule dans le cadre de leur travail, la deuxième raison repose sur l'attachement que portent les utilisateurs à leur véhicule de société. Dans la plupart des cas, les personnes n'ayant pas souhaité répondre avaient répondu à la question précédente du sondage : « Je n'échangerais pas ma voiture de société » et sont considérées comme dépendantes de leur véhicule.

Le classement des préférences en termes de mobilités alternatives des conducteurs se présente dans l'ordre suivant, système de partage, système de transport en commun et vélo d'entreprise.

Cette même question avait déjà été étudiée dans l'enquête réalisée par Liesbeth De Wilde et al. en 2019, si nous comparons certains résultats nous pouvons observer des similitudes. Par exemple, le budget moyen dépensé dans notre expérience est de 379 € pour 396 € dans l'autre étude.

Le fait que les conducteurs ne souhaitent pas dépenser l'entièreté du budget montre que ceux-ci, s'ils ne bénéficient plus d'une voiture de société ne dépenseraient pas l'entièreté du budget afin d'en conserver une partie pour les dépenses liées très certainement à leur propre véhicule.

Sur l'ensemble des personnes ayant répondu à cette question, 2 ont opté pour des solutions de mobilité gratuites comme la voiture ou le vélo partagé utilisé uniquement pour les déplacements professionnels et 10 ont décidé de ne pas choisir d'option et de garder le budget. Il semblerait que 14 % préféreraient conserver le budget de 700 € à la place de les utiliser pour des alternatives de mobilité. L'enquête « voiture de société et mobilité durable » publiée en 2019 avait et mobilité avait quant à elle trouvé une valeur de 20 %. Cette diminution de 6 % est non seulement encourageante, mais montre également une amélioration positive de la vision que portent les employés sur les alternatives proposées dans le budget mobilité.

6. Conclusion

Nous arrivons à la fin de ce travail. Au cours de celui-ci, nous avons pu replacer la voiture de société dans son contexte fiscal actuel et comprendre l'ensemble des enjeux auxquels elle devait faire face.

Nous allons conclure ce mémoire, en développant un ensemble de recommandations destinées aux entreprises qui souhaiteraient réorienter leur politique en matière de voiture de société, tout en préservant la stabilité de leurs coûts et en continuant à proposer une offre salariale compétitive à leurs employés.

Après avoir analysé l'ensemble des nouvelles règles fiscales, nous pouvons affirmer que les entreprises, si elles souhaitent réduire l'impact fiscal de leur flotte de véhicule doivent opter pour des voitures ayant des émissions CO2 les plus faibles possible.

En effet à travers la partie fiscalité, nous avons pu constater que chaque formule contenait le paramètre lié aux émissions CO2. Plus les émissions CO2 sont élevées, et moins la fiscalité sera avantageuse pour l'employeur et l'employé.

De plus, nous avons vu que les règles fiscales vont se durcir considérablement avec les années pour les moteurs thermiques. L'avantage fiscal des voitures électriques va quant à lui devenir progressivement moins avantageux à partir de 2027. Il est donc préférable pour les entreprises de se tourner rapidement vers les voitures électriques si elles souhaitent bénéficier au maximum de l'avantage fiscal proposé actuellement.

Nous avons pu voir que le prix des voitures à faibles émissions était très souvent supérieur aux prix des voitures électriques ce qui nous amenait à penser que le TCO pour l'employeur serait plus élevé. Or, on a remarqué que l'avantage fiscal obtenu en optant pour un véhicule électrique peut bien souvent venir compenser son prix d'achat et le rendre alors plus avantageux financièrement.

D'autre part, nous avons remarqué que le TCO était proportionnel au kilométrage effectué par la voiture sur la durée du contrat de leasing. L'une des méthodes permettant également de diminuer la valeur du TCO, et par la même occasion le coût pour l'employeur, consiste à réduire le kilométrage des véhicules. Pour cela, les entreprises peuvent proposer à leurs employés une série de solutions de mobilité alternatives, afin de limiter l'utilisation de leur véhicule. Favoriser le télétravail par exemple pourrait constituer une solution pour diminuer le kilométrage des employés.

L'analyse des résultats de notre étude quantitative nous a permis d'avoir un regard objectif sur les attentes des employés en termes d'avantage lié à la mobilité. Nous avons pu constater que le simple fait d'être sensibilisé aux enjeux climatiques, ne suffisait pas pour que l'employé soit prêt à se séparer de sa voiture. Les conducteurs accordent un réel attachement à leur voiture de société et ne sont pas encore prêts à s'en séparer pour une augmentation salariale ou des avantages salariaux axés sur les mobilités alternatives (budget mobilité, plan cafétaria).

La voiture de société, semble tant bien que mal irremplaçable aux yeux des employés. Cependant, le budget mobilité propose également aux employés de pouvoir bénéficier d'une voiture mais celle-ci doit être à faible émission.

Les entreprises, si elles souhaitent avoir une mobilité plus verte au sein de leur parc de voitures doivent conscientiser leurs employés sur leurs besoins en termes de mobilité. Ceci permettra d'aligner les offres de mobilités des employeurs aux attentes et besoins des employés. Ce processus doit se faire au sein des entreprises et doit être adapter en fonction des besoins de chaque employé.

Enfin, nous avons vu tout au long de ce travail qu'il restait encore de nombreuses barrières qui empêchaient les employés à se tourner vers des mobilités plus vertes, tels que les transports en commun ou les véhicules électriques. Par exemple, les difficultés qu'éprouvent les personnes résidant en zones rurales à se déplacer en transport en commun sont des preuves qu'il est nécessaire de revoir l'aménagement du territoire pour faciliter la mobilité en zone rurale. Du côté de l'utilisation des véhicules électriques, une évolution significative du nombre de véhicule ne pourra se faire sans le développement du réseau de bornes de recharge à travers le pays. La transition vers des moyens de mobilité plus écologiques, nécessite non seulement le désir des employés à se tourner vers des mobilités plus écologiques, mais doit être encouragée et soutenue par le gouvernement qui doit mettre en place les mesures nécessaires afin de développer ce type de mobilité.

7. Bibliographie

Acerta. “Le nombre d’employés disposant d’une voiture de société atteint un nouveau record, malgré la crise sanitaire.” Acerta, 2022. <https://www.acerta.be/fr/a-propos-dacerta/dans-la-presse/le-nombre-de-employes-disposant-dune-voiture-de-societe-atteint-un-nouveau-record-malgre-la-crise-sanitaire>.

“Ajustement à l’objectif 55.” Accessed August 15, 2022. <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>.

Arval. “La Brochure Fiscale d’Arval 2022 | Arval,” 2022. <https://www.arval.be/fr-be/actualite/brochure-fiscale-2022>.

“Arval Mobility Observatory, tendances de la mobilité d’entreprise.” Accessed August 16, 2022. <https://www.arval.be/fr-be/corporate/arval-mobility-observatory>.

“AUTOMOTIVE-POCKET-GUIDE-FR.Pdf.” Accessed August 16, 2022. https://www.febiac.be/documents_febiac/publications/2021/03/AUTOMOTIVE-POCKET-GUIDE-FR.pdf.

Brussels Studies. “Les voitures de société : diagnostics et enjeux d’un régime fiscal.” Text. Université Saint-Louis Bruxelles, March 25, 2019. <https://journals.openedition.org/brussels/2507>.

“Chiffres_cles_mobilite_belgique_v2021.Pdf.” Accessed August 15, 2022. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/chiffres_cles_mobilite_belgique_v2021.pdf.

Courbe, Pierre. “Bibliothèque d’urbAgora - Voitures de Société : Oser La Réforme !,” 2011. https://bib.urbagora.be/catalogue/monographies/voitures_de_societe_oser_la_reforme.

De Wilde, Liesbeth, Rembert De Blander, Imre Keserü, Cathy Macharis, and Lieselot Vanhaverbeke. “Vers Une Meilleure Compréhension Des Solutions Mobilitaires Pour Les Conducteurs de Voitures de Société En Belgique.” In *Voitures de Société et Durabilité. Diagnostic et Enjeux.*, edited by Anneloes Vandenbroucke, Aniss M. Mezoued, and Joost Vaesen, 183–206. BSI Series. Editions de l’Université libre de Bruxelles, 2019.

“Essentiel-Stratégies-Pour-Concevoir-Des-Systèmes-de-Transport-Intrinsèquement-Neutres-En-Carbene.Pdf.” Accessed August 15, 2022. <https://www.oecd.org/fr/environnement/cc/essentiel-strat%C3%A9gies-pour-concevoir-des-syst%C3%A8mes-de-transport-intrins%C3%A8quement-neutres-en-carbone.pdf>

“Fiscalité Pour Tous | La Lettre Fiscale Belge.” Accessed August 16, 2022. <http://www.lifb.be/pages/publications>.

Klimaat | Climat. “Émissions par secteur.” Accessed August 15, 2022. <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur>.

“Leasing Opérationnel | L’Association Belge de Leasing.” Accessed August 16, 2022. <https://www.blv-abl.be/fr/propos-du-leasing/les-differents-types-de-leasing/leasing-operationnel>.

“Le fisc absorbe la quasi-totalité de l’indexation.” Accessed August 15, 2022. <https://www.vbo-feb.be/en/business-issues/taxation/fiscalite/le-fisc-absorbe-la-quasi-totalite-de-lindexation-2022-05-25/>.

L’Echo. “Achat, emprunt, location ou leasing: que choisir?,” August 6, 2019. <https://www.lecho.be/connect/pulse/flotte/achat-emprunt-location-ou-leasing-que-choisir/9962480.html>.

L’Echo. “Tout ce qu’il faut savoir sur la nouvelle fiscalité auto en Wallonie,” June 28, 2022. <https://www.lecho.be/monargent/analyse/budget/tout-ce-qu-il-faut-savoir-sur-la-nouvelle-fiscalite-auto-en-wallonie/10398580.html>.

link2fleet for a smarter mobility. “Company Car Report 2020: toutes les tendances du fleet et de la mobilité,” February 9, 2021. <https://www.link2fleet.be/fr/company-car-report-2020/>.

link2fleet for a smarter mobility. “Analyse du marché au premier semestre 2022 par Febiac: le fleet booste l’électrification,” July 28, 2022. <https://www.link2fleet.be/fr/analyse-du-marche-au-premier-semester-2022-par-febiac-le-fleet-booste-lelectrification/>.

link2fleet for a smarter mobility. “Réforme fiscale - Le Ministre Van Peteghem épargne la voiture salaire, mais vise la carte carburant,” July 19, 2022. <https://www.link2fleet.be/fiscale-hervorming-minister-van-peteghem-spaart-salariswagen-maar-viseert-tankkaart/>.

Malvetty, Damien. “Neuf raisons pour expliquer les turbulences dans le secteur automobile.” *link2fleet for a smarter mobility* (blog), February 9, 2022. <https://www.link2fleet.be/fr/neuf-raisons-pour-expliquer-les-turbulences-dans-le-secteur-automobile/>.

Normes d’émission de CO2 pour les voitures et les camionnettes: le Conseil arrête sa position.” Accessed August 15, 2022. <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2018/10/10/co2-emission-standards-for-cars-and-vans-council-agrees-its-position/>.

OCDE. *Études économiques de l’OCDE : Zone euro 2021*. Études économiques de l’OCDE : Zone Euro. OECD, 2021. <https://doi.org/10.1787/c44ad06e-fr>.

Poupon, Lenaïc. “L’acceptation de la voiture électrique : étude d’un processus, de l’acceptabilité à l’acceptation située.” Phdthesis, Université de Lyon, 2017. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01587732>.

Saouti, Alemi. “Fiscalité voiture de société - Fiscalité automobile.” *Oracio* (blog), January 26, 2022. <https://oracio.be/lutte-contre-le-rechauffement-climatique-les-voitures-passent-au-vert-zoom-sur-les-modifications-fiscales/>.

S.Group “Verdissement des voitures de société : le projet de loi a été déposé à la Chambre ! | Group S.” Accessed August 16, 2022. <https://www.groups.be/fr/actualites/articles-juridiques/verdissement-des-voitures-de-societe-le-projet-de-loi-ete-depose-la>.

SPF Finances. "Voitures de société," October 16, 2015. https://finances.belgium.be/fr/entreprises/personnel_et_remuneration/avantages_toute_nature/voitures_de_societe.

SPW. "Fiscalité automobile : diminution des taxes sur les voitures moins polluantes - Philippe HENRY." Philippe HENRY - Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. Accessed August 15, 2022. <http://henry.wallonie.be/cms/render/live/fr/sites/gw-henry/home/communiqués-de-presse/presse/fiscalite-automobile--diminution-des-taxes-sur-les-voitures-moins-polluantes.html>.

TotalEnergies. "Qu'est-ce que la norme WLTP ? A-t-elle un impact sur la consommation de carburant ?" TotalEnergies Marketing France, November 21, 2019. <https://services.totalenergies.fr/pro/total-me-conseille/vehicules/normes-wltp>.

Touring. "Voiture électrique: les bornes de recharge publiques en Belgique," March 15, 2021. <https://www.touring.be/fr/articles/voiture-electrique-bornes-recharge-publiques-belgique>

Vandormael, Urbain. "Pourquoi une voiture électrique coûte-t-elle plus cher à l'achat?" Le Vif, September 28, 2021. <https://www.levif.be/societe/mobilite/auto/pourquoi-une-voiture-electrique-coute-t-elle-plus-cher-a-lachat/>.

Wallonie. "Vers une réforme de la fiscalité automobile." Accessed August 16, 2022. <https://www.wallonie.be/fr/actualites/vers-une-reforme-de-la-fiscalite-automobile>.

Westlease. "La différence entre le leasing et le renting." Westlease. Accessed August 16, 2022. <https://www.westlease.be/fr/lease-info/lease-info/la-différence-entre-le-leasing-et-le-renting>.

8. Annexes

ATTRIBUT	NIVEAU		PRIX (€)
Covoiturage/autopartage	1	Pas d'option	0
	2	Voiture partagée utilisée pour les déplacements professionnels 0 €	0
	3	Service de covoiturage avec un retour en taxi à domicile garanti 25 €	25
	4	Abonnement de base à un service d'autopartage (Cambio, p. ex.) : moins de 50 km par mois	50
	5	Abonnement confort à un service d'autopartage (Cambio, p. ex.) : entre 50 et 300 km par mois	250
Vélo d'entreprise	6	Pas d'option	0
	7	Vélo partagé, à utiliser uniquement pour les déplacements professionnels	0
	8	Vélo partagé, à utiliser pour les déplacements professionnels et privés	25
	9	Abonnement à un service de vélopartage (Villo, p. ex.)	25
	10	Vélo d'entreprise standard ou vélo pliant, à utiliser pour les déplacements professionnels et privés	75
	11	Vélo d'entreprise électrique ou vélo de course de luxe, à utiliser pour les déplacements professionnels et privés	150
Transports en commun	12	Scooter/ Cyclomoteur	200
	13	Pas d'option	0
	14	Abonnement de tram, (pré)mé debate et bus (De Lijn, STIB, TEC)	50
	15	Abonnement de train	250
	16	Abonnement de train combiné à un abonnement de tram, (pré) métro et bus (De Lijn, STIB, TEC)	300
	17	Abonnement de train en première classe	400
Mobility as a Service : mobilité dans la ville de résidence ou de travail	18	Abonnement de train en première classe combiné à un abonnement de tram, (pré)mé debate et bus (De Lijn, STIB, TEC)	450
	19	Pas d'option	0
	20	Abonnement Urban : utilisation illimitée des transports en commun et des vélos urbains, forfait peu élevé pour l'utilisation ponctuelle de scooters urbains, voitures de location et taxis < 5 km dans une même ville	100
	21	Abonnement Unlimité d : utilisation illimitée des transports en commun, de vélos urbains, de scooters urbains, de voitures de location et de taxis < 5 km dans une même ville	250
	22	Abonnement familial Unlimité d : utilisation illimitée des transports en commun, de vélos urbains, de scooters urbains, de voitures de location et de taxis < 5 km pour toute la famille dans une même ville	600