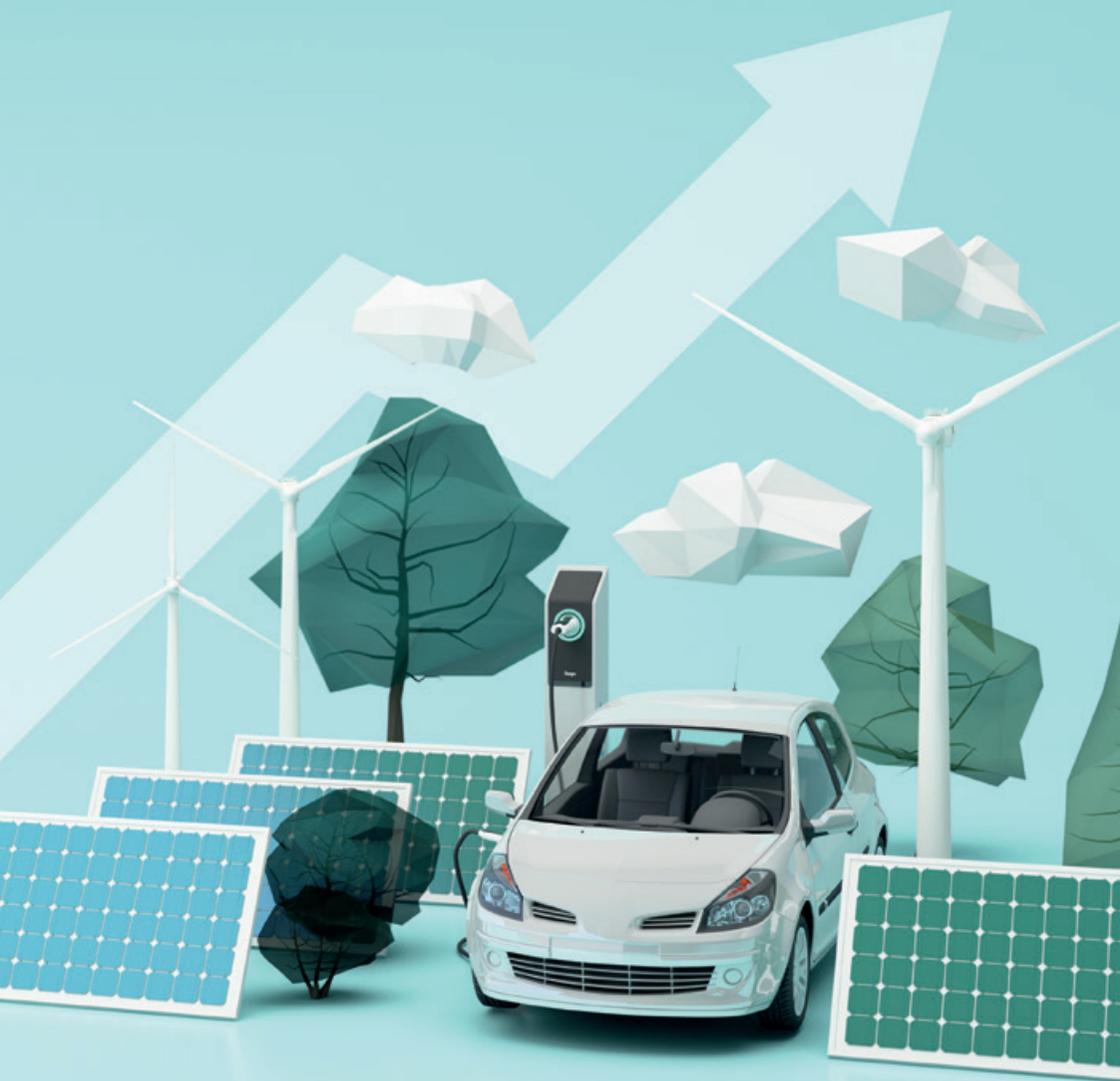


# COMPANYCAR REPORT



# SOMMAIRE

5 AVANT-PROPOS

7 PROFIL DES RÉPONDANTS

## 8 VÉHICULES ET INFRASTRUCTURES

9 CHOIX D'UN VÉHICULE

10 GRANDS DÉFIS À VENIR

13 ÉNERGY MIX

14 FLOTTE 100% ÉLECTRIQUE ?

15 MIX ÉNERGÉTIQUE EN 2026

16 POSSIBILITÉ DE FAIRE LE PLEIN ET DE RECHARGER

18 CHOIX DES VÉHICULES

19 RESTRICTIONS DE LA CAR-POLICY

21 INFRASTRUCTURES AU SEIN DE L'ENTREPRISE

22 INFRASTRUCTURE DE RECHARGE ACTUELLE

24 PROJET D'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

25 INFRASTRUCTURE DE RECHARGE : DÉFIS ET PROBLÈMES

29 INFRASTRUCTURE AU DOMICILE DES COLLABORATEURS

30 INFRASTRUCTURE CHEZ LES COLLABORATEURS

33 INFRASTRUCTURE CHEZ LES COLLABORATEURS : DÉFIS ET PROBLÈMES

35 PROFIL DE MOBILITÉ

36 STATISTIQUES DE DÉPLACEMENTS

37 KILOMÉTRAGE PARCOURU

## 38 LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DE VOTRE ENTREPRISE

39 PLAN DE MOBILITÉ

40 INTÉGRATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ

42 PARTENAIRES POUR L'INTÉGRATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ

43 BUDGET DE MOBILITÉ

44 BUDGET DE MOBILITÉ

45 TYPE DE BUDGET DE MOBILITÉ

48 ÉCHANGE VOITURE DE SOCIÉTÉ CONTRE BUDGET DE MOBILITÉ

50 BUDGET DE MOBILITÉ : FREINS

51 COMPOSANTS DU BUDGET DE MOBILITÉ

53 FISCALITE - CAR-POLICY

54 NOUVELLE FISCALITÉ

55 ADAPTATION DE LA CAR-POLICY EN VUE DE LA NOUVELLE FISCALITÉ

57 TAXE KILOMÉTRIQUE

58 VOITURE SALAIRE

59 TENDANCES GÉNÉRALES

# UN MARCHÉ CONTRAINT À SE RÉINVENTER ET À INVESTIR SUR FOND DE CRISE ÉNERGÉTIQUE

Le Company Car Report est aujourd'hui devenu l'un des rendez-vous annuels clés de link2fleet. Coordinée par nos équipes en collaboration avec les grandes fédérations du secteur fleet et mobilité en Belgique - Febiac, Renta et Traxio - représentées sous la coupole de Mobia, cette grande enquête prend le pouls auprès d'un échantillon représentatif de gestionnaires de flotte et de mobilité pour connaître la situation actuelle du marché, mais aussi tenter de déterminer les tendances à venir face aux grands défis de demain.

La dernière édition de ce Company Car Report avait été réalisée entre fin 2020 et début 2021, avec des résultats qui étaient à l'époque fortement teintés par l'incertitude générale liée à la pandémie de Covid-19. Les entreprises préféraient jouer la carte de la prudence sur leurs investissements, mais abordaient, de façon un peu forcée, la mobilité sous un autre angle. Si on met de côté son lourd bilan humain, la pandémie de Covid-19 a tout de même eu l'avantage de pousser les entreprises belges à accélérer le développement de leur stratégie de mobilité et les travailleurs à s'intéresser à de nouvelles solutions de mobilité alternative.

## STRATÉGIE SUR DEUX FRONTS

En 2022, cette nouvelle orientation stratégique de la mobilité des travailleurs continue à se refléter dans les résultats de notre enquête, notamment grâce à la réforme du cadre légal du budget de mobilité. Mais on remarque clairement aussi que le marché fleet a entamé en parallèle un autre virage vers l'électrification. Poussées dans le dos par les nouvelles mesures fiscales décidées par le gouvernement De Croo fin 2021, les entreprises n'ont plus vraiment le choix d'investir dans le verdissement de leur parc. L'échéance de 2026 est sur le planning de tous les gestionnaires de flotte, les obligeant désormais à mener de front une double stratégie axée sur la mobilité alternative et l'électrification.

Plus que jamais, les gestionnaires de flotte sont sous pression, devant trouver sans cesse le juste équilibre entre respect des budgets fixés par l'entreprise, satisfaction du personnel et contrainte à l'électrification. Tout cela sur fond d'incertitudes liées cette fois à la situation mondiale et à la double crise énergétique et économique qui en découle.

Dans les pages qui suivent, vous allez découvrir comment quelques 250 gestionnaires de flotte et de mobilité de notre pays envisagent ces nouvelles réalités. Nous espérons que ces tendances et chiffres aideront les différentes parties prenantes - fournisseurs, clients et autorités légiférantes -, à prendre les meilleures décisions en fonction du contexte social, économique et politique d'aujourd'hui, mais aussi de demain.

**Damien Malvetti**, link2fleet  
dmalvetti@link2fleet.com

# COMPANY CAR REPORT

## AN INITIATIVE FROM:



**smartprofile**  
Yannick Mathieu  
Bram Scheers



**link2fleet**  
Damien Malvetti  
Annick Nemetz  
Jeroen Evens

## WITH THE SUPPORT OF:



**FEBIAC**  
Michel Martens



**RENTA**  
Frank Van Gool



**TRAXIO**  
Filip Rylant

## PRODUCTION:



VRAAG DE NEDERLANDSTALIGE VERSIE  
VAN DEZE BROCHURE VIA...

[anemetz@link2fleet.com](mailto:anemetz@link2fleet.com)



# UNE ÉVOLUTION FULGURANTE DANS UN MONDE REMPLI DE DÉFIS

« Une évolution fulgurante dans un monde rempli de défis », voilà comment FEBIAC, TRAXIO et Renta voudraient résumer les enseignements tirés d'une nouvelle enquête auprès de 248 Fleet managers en Belgique. Vous découvrirez les résultats y sous-jacents dans la 4<sup>ème</sup> édition du Company Car Report que vous avez sous les yeux.

Si quelques tendances pouvaient être prévisibles : la voiture conserve son statut de 'reine' malgré une baisse conséquente du kilométrage parcouru face à 2019 (-25,3%), d'autres, tel le gain en attractivité de la voiture de fonction, notamment dans le cadre de la guerre des talents, nous rappellent à quel point notre secteur est prépondérant dans la vie quotidienne des entreprises.



Au-delà des tendances générales, ce Company Car Report nous éclaire sur les nouveaux défis auxquels le secteur automobile doit faire face.

Celui de réduire les délais de livraison pour les véhicules neufs n'est pas le moindre de ceux-ci, alors que les chaînes de production font face depuis 2020 à une cascade d'éléments disrupteurs.

Et que dire de l'électrification des flottes et du développement de l'écosystème qui l'entoure ? Ces derniers mois, l'électrification a effectué une percée fulgurante dans le quotidien des entreprises avec l'émergence de questions dépassant largement le cadre strict du véhicule. Faut-il y voir un changement rapide de mentalité ? Ou s'agit-il plutôt d'un pilotage fiscal qui risque de se heurter de plein fouet à l'impact de la réalité économique actuelle ?

En tout cas, l'enquête montre que les entreprises orientent de plus en plus leurs employés vers l'électrification, notamment en laissant moins de liberté de choix pour le type de "carburant". Poussées par la fiscalité fédérale, celles-ci investissent massivement dans les infrastructures de recharge, malgré le fait que les coûts y afférent soient cités comme principaux obstacles. Ainsi, près de 3 entreprises sur 4 disposent déjà des bornes de recharge en service, contre 1 sur 2 lors de l'enquête précédente. Et les PME suivent également ce mouvement, tandis que 56% des entreprises ont déjà investi dans une borne de recharge au domicile des employés (en forte hausse par rapport aux 33% en 2020-2021 et seulement 14% en 2019).

Dans le même temps, la volonté de mettre d'autres moyens de transport que la voiture à la disposition des employés augmente également. 30% des entreprises proposent déjà aujourd'hui un budget de mobilité sous une forme ou une autre et 37 % disent avoir l'intention de l'introduire à l'avenir. Sans surprise, le vélo arrive en tête comme première alternative ou complément à la voiture, suivi de près par les mesures favorisant le travail à domicile ; les transports publics occupent la troisième position.

Nous vous souhaitons une lecture intéressante et enrichissante !



**FEBIAC**  
Michel Martens



**RENTA**  
Frank Van Gool



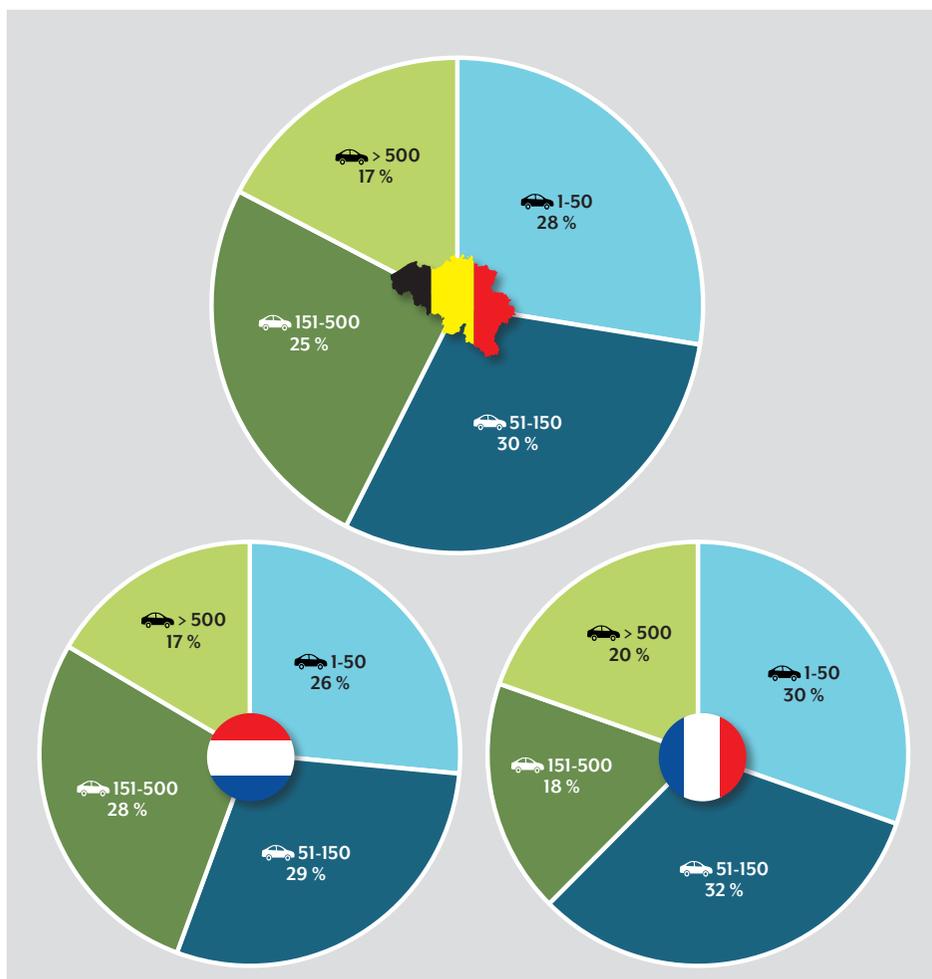
**TRAXIO**  
Filip Rylant

# PROFIL

Nombre de participants: 248

	FLOTTE TOTALE MOYENNE	MOYENNE VÉHICULES PERSONNELS	NOMBRE D'EMPLOYES
NL	408	331	1491
FR	477	353	1125

## SPLIT PAR TAILLE DE FLOTTE



# VÉHICULES ET INFRASTRUCTURES

# VÉHICULES ET INFRASTRUCTURES



**CHOIX** D'UN VÉHICULE

# GRANDS DÉFIS À VENIR



## QUELS SONT LES PLUS GRANDS DÉFIS QUE VOUS ATTENDEZ DANS LES 6 À 12 PROCHAINS MOIS DANS LE DOMAINE DE LA GESTION DE FLOTTE ET DE LA MOBILITÉ ?

Sans grande surprise, l'électrification est au cœur des défis pointés du doigt par les gestionnaires de flotte pour les mois à venir. Chez les francophones, c'est la croissance massive des véhicules électrifiés (PHEV et BEV) qui arrive en tête, tandis que pour les flamands, c'est d'abord la suffisance de l'infrastructure de recharge sur le site de l'entreprise qui inquiète. On remarque aussi que la problématique des délais de livraison des nouveaux véhicules inquiète les gestionnaires de flotte.

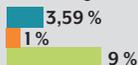
VOIR PAGE DE DROITE ➔



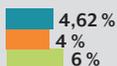
Si on compare ces résultats avec ceux de nos précédentes enquêtes, on se rend compte que la fluctuation des prix des carburants inquiète deux fois plus aujourd'hui qu'en 2019 et quatre fois plus qu'en 2020. L'incertitude concernant les valeurs résiduelles diminue. Par contre, les voitures à hydrogène ne semblent plus vraiment être à l'ordre du jour des projets des gestionnaires de flotte.

	2022	2020-2021	2019
Délais de livraison plus long/incertains de nouveaux véhicules	72 %	-	-
Nombre suffisant de bornes de recharge présents à l'entreprise pour la recharge de véhicules électriques/PHEV	71 %	-	-
Croissance du nombre de véhicules 100 % électriques/PHEV	70 %	70 %	50 %
Augmentation des coûts d'acquisition des véhicules	60 %	-	-
Changements dans la fiscalité	57 %	72 %	69 %
Fluctuation des prix des carburants	36 %	8 %	17 %
Echange d'une voiture de société contre un budget de mobilité	24 %	37 %	36 %
Incertitude au niveau de la valeur résiduelle	18 %	32 %	26 %
Taxe kilométrique pour les voitures particulières	7 %	16 %	21 %
Croissance des voitures à hydrogène	6 %	10 %	17 %
Voitures connectées avec data-tracking	5 %	10 %	6 %
Car-sharing	4 %	8 %	8 %

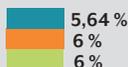
Carsharing



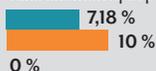
Voiture connectée avec suivi quotidien des trajets



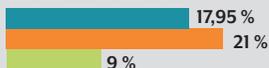
Arrivée de voitures à hydrogène



Taxe kilométrique pour les voitures personnelles



Incertitudes au niveau des valeurs résiduelles



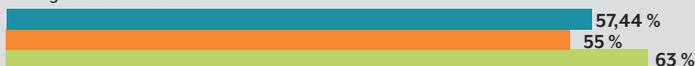
Echange des voitures de société contre le budget de mobilité



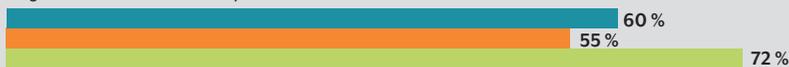
Fluctuation des prix des carburants



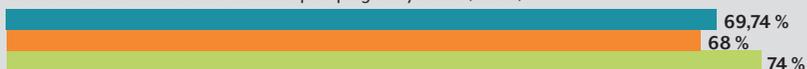
Changement de la fiscalité



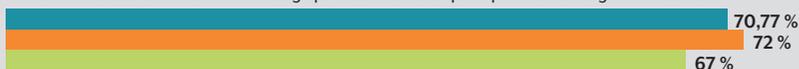
Augmentation des coûts d'acquisition des véhicules



Croissance des véhicules 100 % électriques/plug-in-hybrides (PHEV)



Nombre suffisant de bornes de recharge présentes à l'entreprise pour la recharge des véhicules



Délais de livraison plus longs/incertains



■ National ■ NL ■ FR



**Parce que certains virages sont un peu plus serrés que prévu.**

Heureusement, les réparations chez **AutoRepairGroup** se déroulent toujours à la perfection.

Appelez le **078 35 36 87** ou prenez rendez-vous via **info@autorepairgroup.be**

[www.autorepairgroup.be](http://www.autorepairgroup.be)

**Nous réparons tout, y compris votre humeur**

**AutoRepair**  
**Group Carrosserie**

# VÉHICULES ET INFRASTRUCTURES



# FLOTTE 100 % ÉLECTRIQUE?

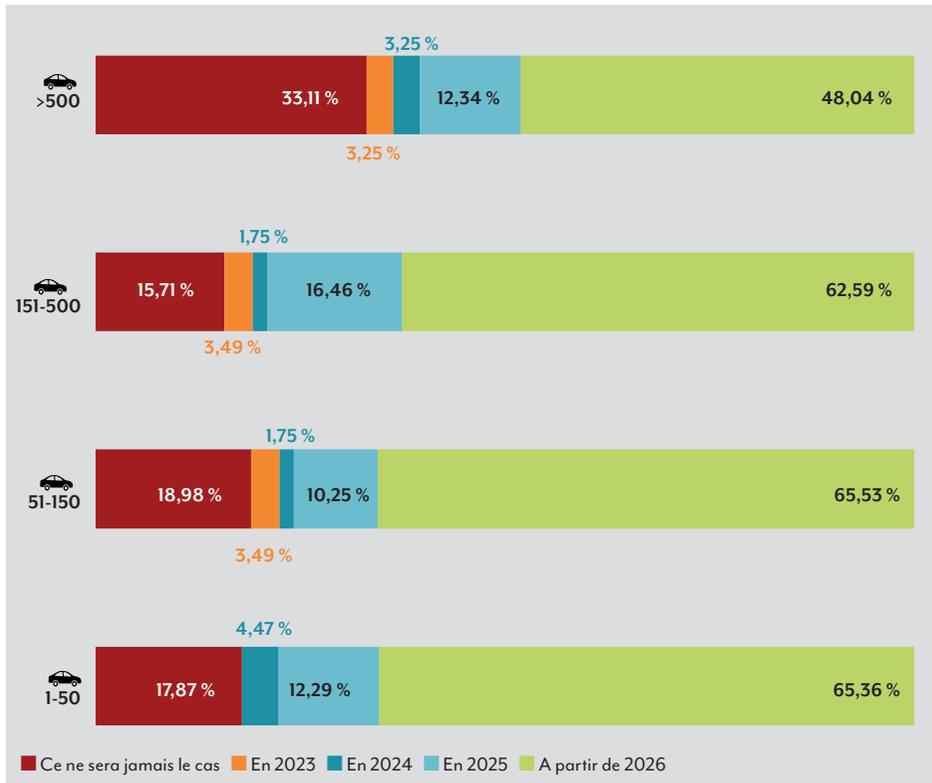


À PARTIR DE 2026, SEULES LES VOITURES PERSONNELLES À ÉMISSION ZÉRO (NOUVEAUX CONTRATS) BÉNÉFICIERONT DE DÉDUCTIONS FISCALES. QUAND PENSEZ-VOUS ATTEINDRE UN PARC AUTOMOBILE À 100 % SANS ÉMISSION ?

Fiscalité oblige, c'est surtout à partir de 2025 et, dans une plus forte mesure à partir de 2026, que les entreprises passeront à un parc auto 100 % électrique. A noter que, peu importe la taille de la flotte, une part d'interrogés estime que leur flotte ne sera jamais totalement électrique. Ils sont notamment 33 % des gestionnaires de grandes flottes (>500 véhicules) à l'affirmer.

## EN COMPARAISON AVEC LES PRÉCÉDENTES ENQUÊTES:

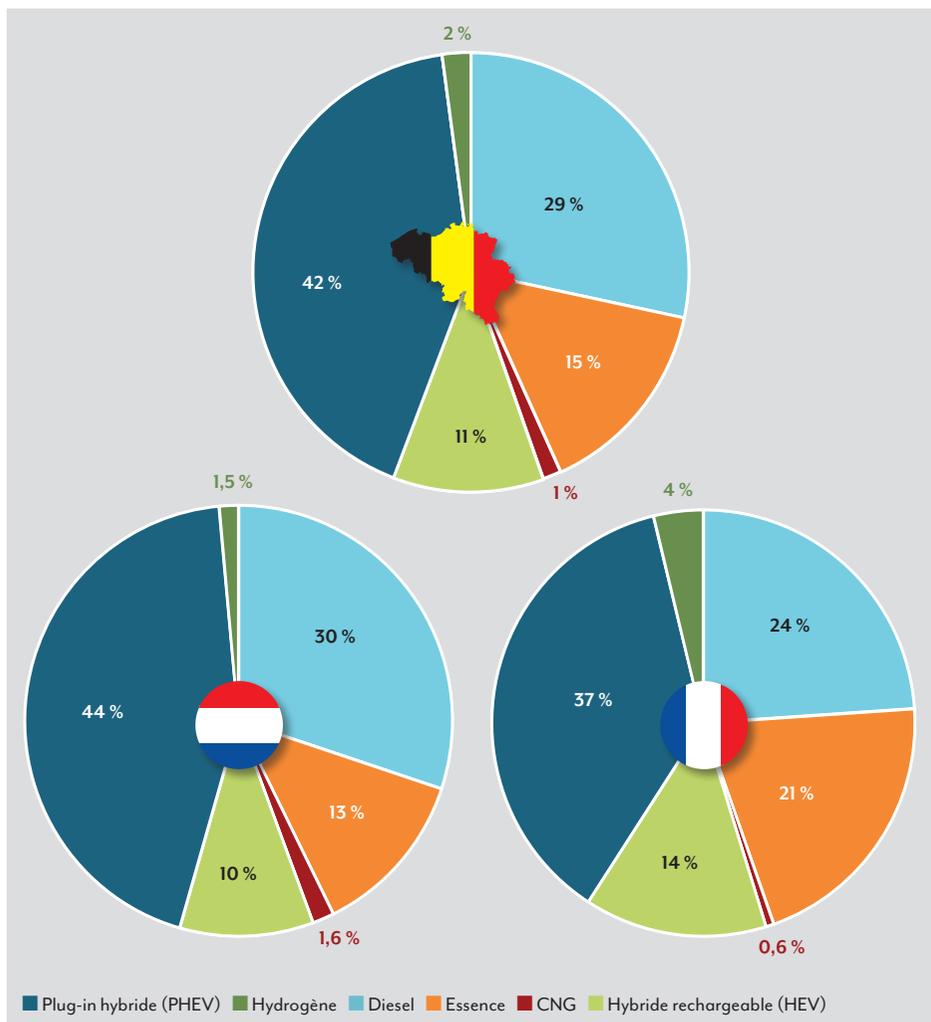
- En 2019, les gestionnaires de flotte pensaient que 11 % de leur flotte serait 100% EV en 2025
- En 2020 - 2021: les gestionnaires de flotte pensaient que 25 % serait 100% EV en 2025



# MIX ÉNERGÉTIQUE EN 2026

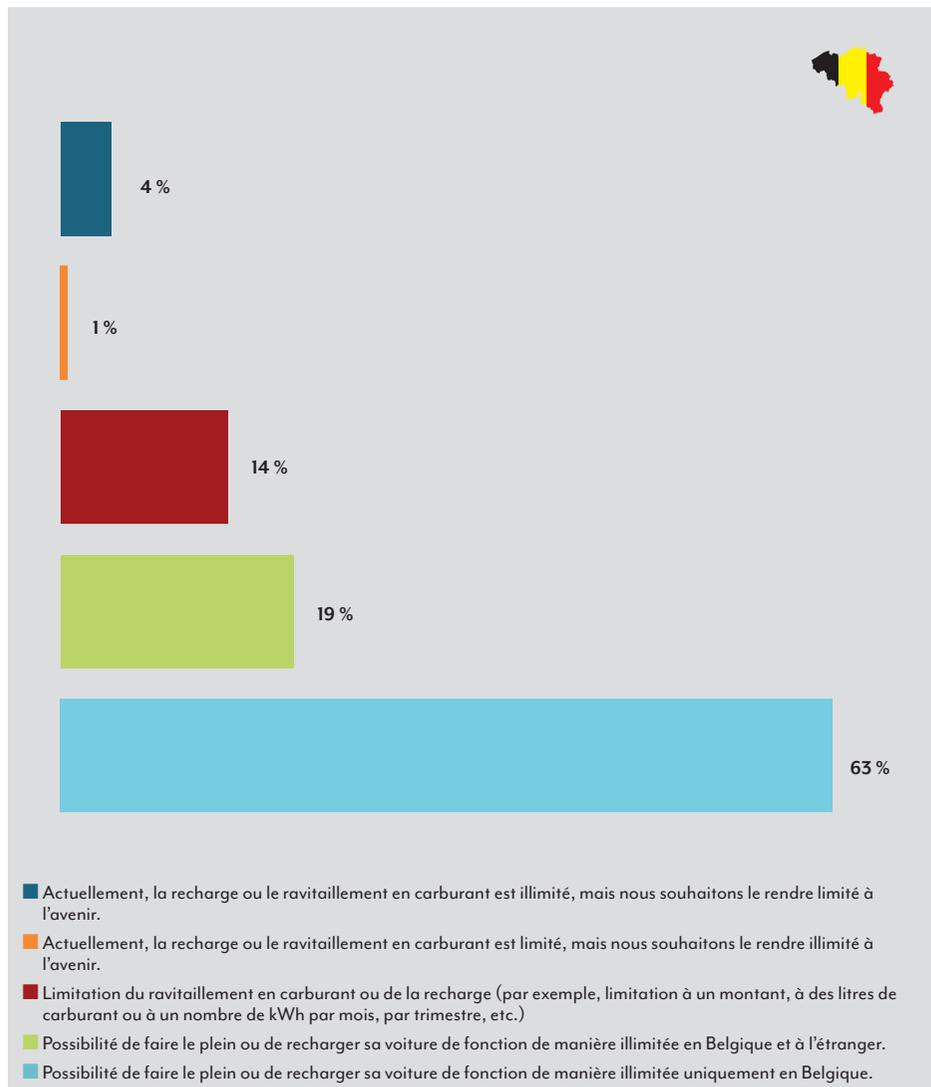
## QUEL SERAIT LE MIX ÉNERGÉTIQUE DE VOTRE FLOTTE QUI NE SERAIT PAS ZÉRO ÉMISSION EN 2026 ?

Quand on demande aux gestionnaires de flotte quels carburants figureront encore dans la part non-zéro émission de leur flotte en 2026, c'est clairement l'hybride rechargeable (PHEV) qui arrive en tête avec 44 % pour les flamands et 37 % en pour les francophones. Le diesel arrive en seconde position, suivi par l'essence et les modèles auto-rechargeables. On remarque que le CNG ne devrait plus représenter qu'un maigre pourcentage, la faute notamment à son tarif à la pompe qui a littéralement explosé ces dernières semaines. L'hydrogène reste quant à lui très limité, bien qu'il devrait atteindre, selon les projections des répondants francophones, 4 % du parc non-électrique en 2026, contre un peu plus d'1 % selon les flamands, où se trouve pourtant les seules stations actuellement en fonction sur le territoire belge.



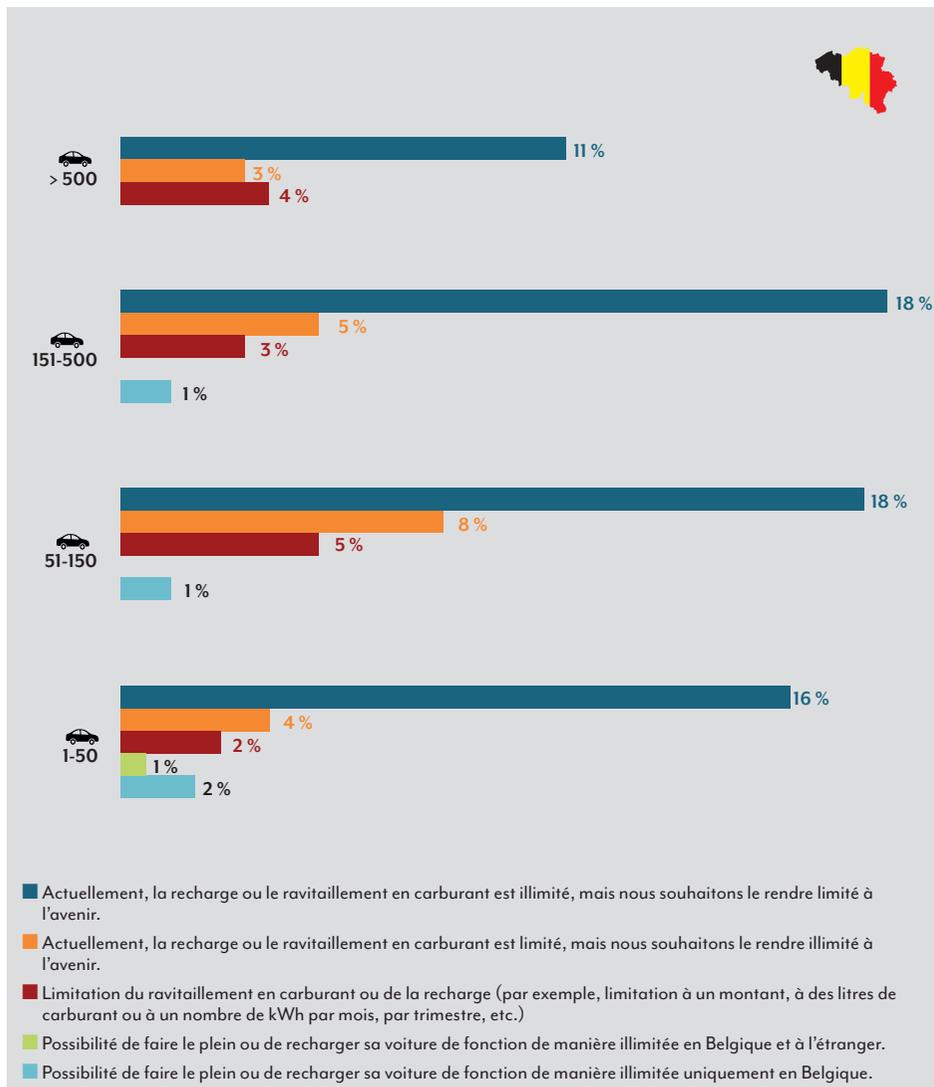
# POSSIBILITÉS DE FAIRE LE PLEIN ET DE RECHARGER

Ces tendances sont en grande partie identiques si on regarde les chiffres par taille de flotte, bien que 1% des petites entreprises interrogées affirme souhaiter rendre le plein/la recharge illimité à l'avenir.



# POSSIBILITÉS DE FAIRE LE PLEIN ET DE RECHARGER

63 % des entreprises interrogées offrent à leurs collaborateurs la possibilité de faire le plein de carburant et/ou de recharger leur voiture électrique de manière illimitée en Belgique uniquement. 19 % donnent cette possibilité également à l'étranger. 14 % des entreprises travaillent avec des limitations pour le carburant et la recharge et 4 % vont mettre des limitations en place prochainement.

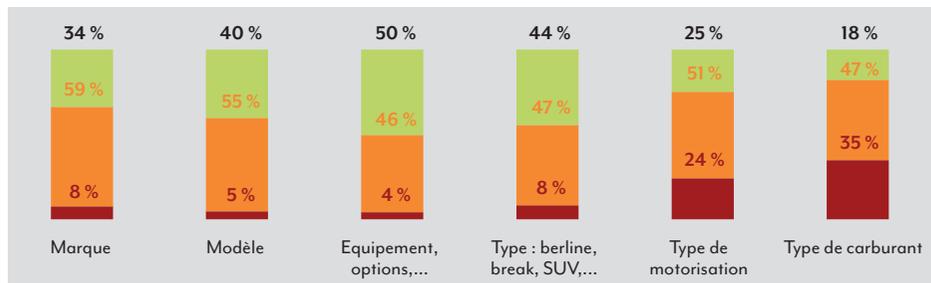


# CHOIX DES VÉHICULES

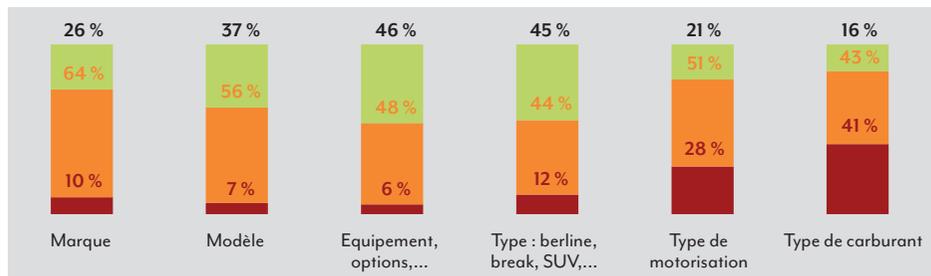


DANS QUELS DOMAINES VOTRE POLITIQUE AUTOMOBILE OFFRE-T-ELLE À VOS EMPLOYÉS UNE LIBERTÉ DE CHOIX CONCERNANT LE VÉHICULE ?

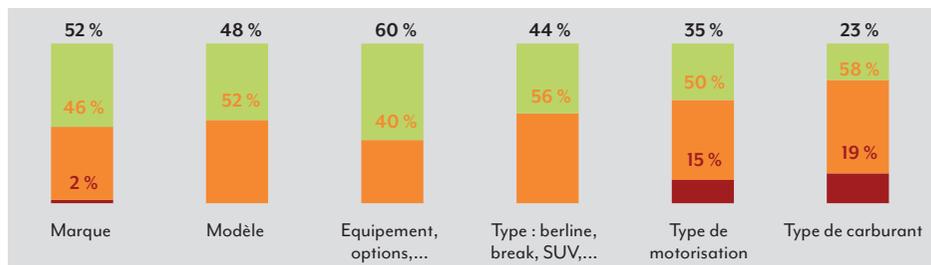
En matière de choix de véhicules, le type de carburant fait souvent partie des éléments qui sont imposés par l'entreprise à ses collaborateurs ou pour lesquels seul un choix limité est proposé. La liste des marques et des modèles est également souvent restreinte à une présélection reprise dans la car-policy. Finalement, c'est surtout au niveau des options ou du type de carrosserie que les collaborateurs disposent vraiment d'une liberté de choix.



Selon les répondants flamands, le choix du carburant est imposé dans un très grand nombre d'entreprises, tandis que celui de la marque du véhicule est très rarement laissé entièrement libre. Seuls 26 % des collaborateurs des entreprises interrogées peuvent choisir librement la marque de leur véhicule et 37 % seulement le modèle.



Si on analyse les réponses par langue, on remarque que chez les francophones, le choix de la marque et du modèle n'est presque jamais entièrement imposé. Le choix du type de carburant est encore beaucoup moins imposé que chez les flamands.



■ Aucun choix ■ Choix limité ■ Libre choix

# RESTRICTIONS DE LA CAR-POLICY

PARMI LES RESTRICTIONS SUIVANTES DE VOTRE CAR-POLICY, LAQUELLE EST LA PLUS IMPORTANTE LORS DU CHOIX D'UN VÉHICULE ?

(1 = LE PLUS IMPORTANT, 3 = LE MOINS IMPORTANT)

Comme le montre cette question, le choix des véhicules est majoritairement dicté par le budget leasing, ensuite par le taux d'émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule et, en troisième position par son prix catalogue. L'ordre de ces priorités est identique au nord, comme au sud du pays, bien que parmi les répondants francophones, 73 % ont donné de l'importance au prix catalogue alors qu'ils ne sont que 60 % des flamands à l'avoir fait.



PRIORITE 1 - 61 % : Limitation du budget leasing  
(par exemple, max. €/mois)

PRIORITE 2 - 47 % : Limitation émissions CO<sub>2</sub>  
(par exemple max XX g/km selon la norme WLTP)

PRIORITE 3 - 60 % : Limitation du prix catalogue



PRIORITE 1 - 63 % : Limitation du budget leasing  
(par exemple, max. €/mois)

PRIORITE 2 - 56 % : Limitation émissions CO<sub>2</sub>  
(par exemple max XX g/km selon la norme WLTP)

PRIORITE 3 - 73 % : Limitation du prix catalogue



# OSEZ VOUS DÉMARQUER

CUPRA **FORMENTOR** À PD **425 €/MOIS** HTVA  
EN RENTING FINANCIER\*

Démarquez-vous avec la CUPRA Formentor. Rien que par son équipement et son design, elle se démarque. Et en version e-HYBRID, elle vous offre 58 km de pur plaisir électrique. Qu'attendez-vous ? [www.cupra.be](http://www.cupra.be)

INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES (A.R. 19/03/2004) : [WWW.CUPRA.BE](http://WWW.CUPRA.BE)  
CUPRA **FORMENTOR** - 1,2 – 10,3 L/100 KM 26-233 G CO<sub>2</sub>/KM (WLTP)

**D'leteren**  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**



Contactez votre agent CUPRA pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Modèle illustré équipé d'options payantes.  
\* CUPRA Formentor 1.5 TSI 150 ch 6v. Prix catalogue recommandé TVAC : 36.520 €. Loyer TVAC : 514,25 €. Offre en Renting Financier CUPRA Financial Services calculée sur base de 60 mois et 100.000 kilomètres, sans premier loyer majoré et avec une option d'achat de 20 % sous condition d'un score bonus-malus de 0. Offre réservée aux professionnels. Sous réserve d'acceptation du dossier par D'leteren Lease s.a., siège social : Leuvensesteenweg 679, 3071 Kortenberg - RPM Leuven - BCE 0402623937. Prix au 30/09/2022 et valable jusqu'au 31/10/2022. CUPRA Financial Services est une dénomination commerciale de D'leteren Lease s.a. (filiale et agent de crédit lié de Volkswagen D'leteren Finance s.a.). D'leteren Lease s.a. est un agent non lié de P&V Assurance (code 0058). Offre sous réserve d'erreurs et changements de prix. Annonceur pour le crédit : Volkswagen D'leteren Finance s.a., avec siège social à 1050 Bruxelles, rue du Mail 50. BCE 0841 046 715, RPM : Bruxelles. IBAN : BE 97 4829 0680 3149. E.R./Annonceur : D'leteren Automotive sa, CUPRA Import Belgique, rue du Mail 50, 1050 Ixelles - RPM Bruxelles - BCE n° 0466.909.993. Compte en banque n° IBAN BE98 2100 0009 1493.

# VÉHICULES ET INFRASTRUCTURES



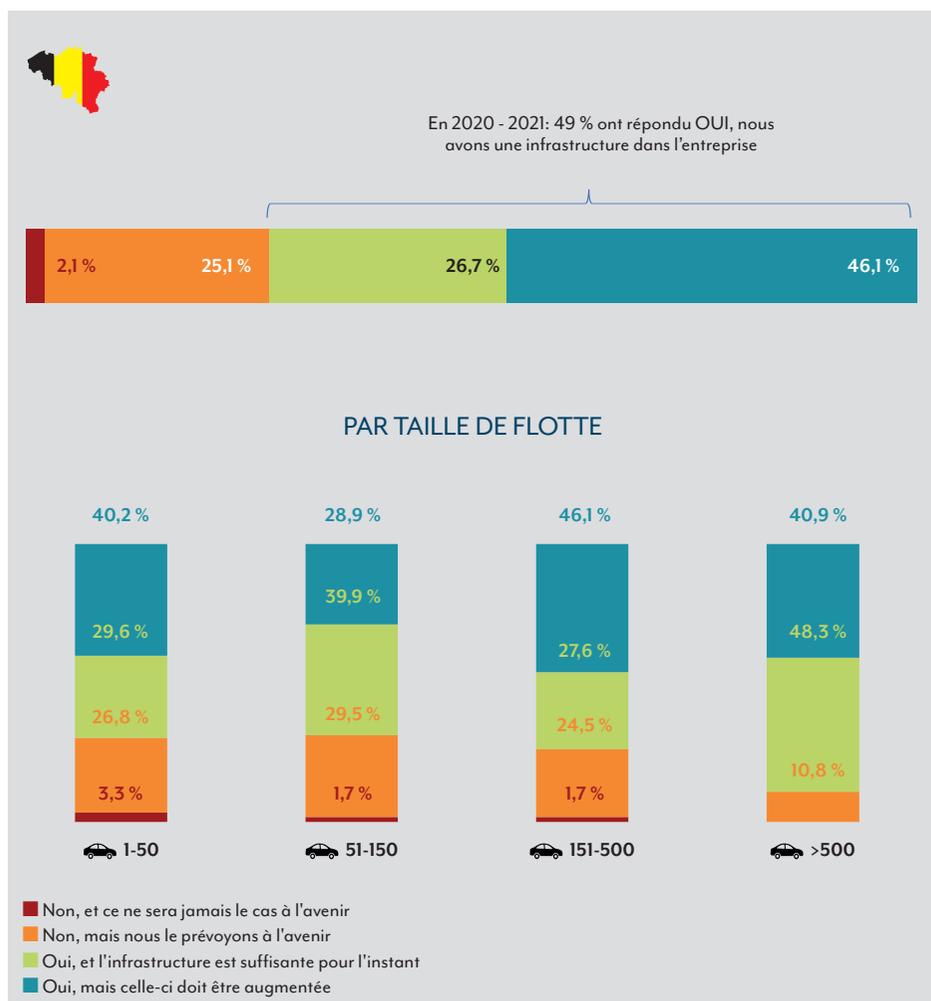
**INFRASTRUCTURE** AU SEIN DE L'ENTREPRISE

# INFRASTRUCTURE DE RECHARGE ACTUELLE

## Y-A-T-IL UNE INFRASTRUCTURE DE RECHARGE DANS VOTRE ENTREPRISE ?

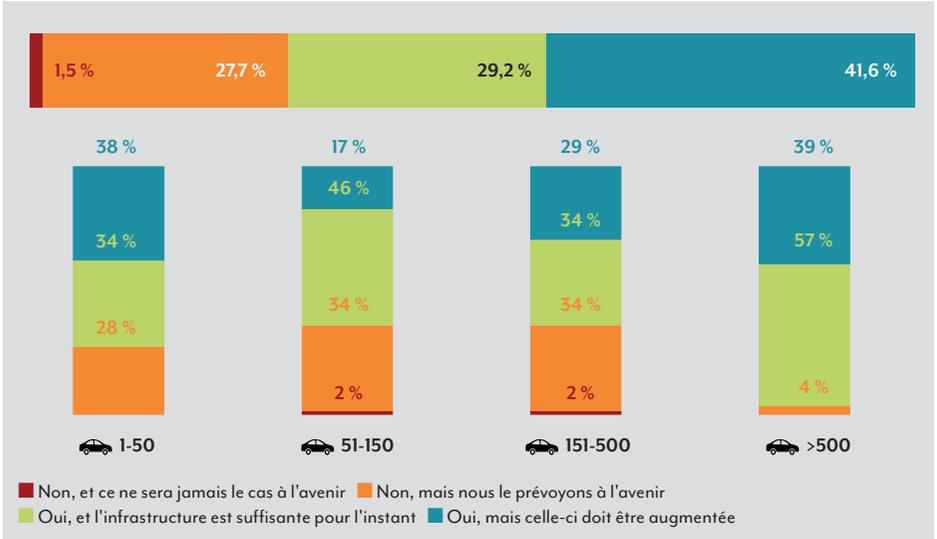
72,8 % des gestionnaires de flotte belges interrogés ont affirmé que leur entreprise disposait déjà sur site d'une infrastructure de recharge pour voitures électriques. En 2020-2021, elles étaient seulement 49 % à répondre de la sorte.

Et si en 2019, 15 % des gestionnaires de flotte du pays indiquaient que leur entreprise n'avait aucune intention d'installer une infrastructure, ils ne sont aujourd'hui plus que 2 % à l'affirmer.

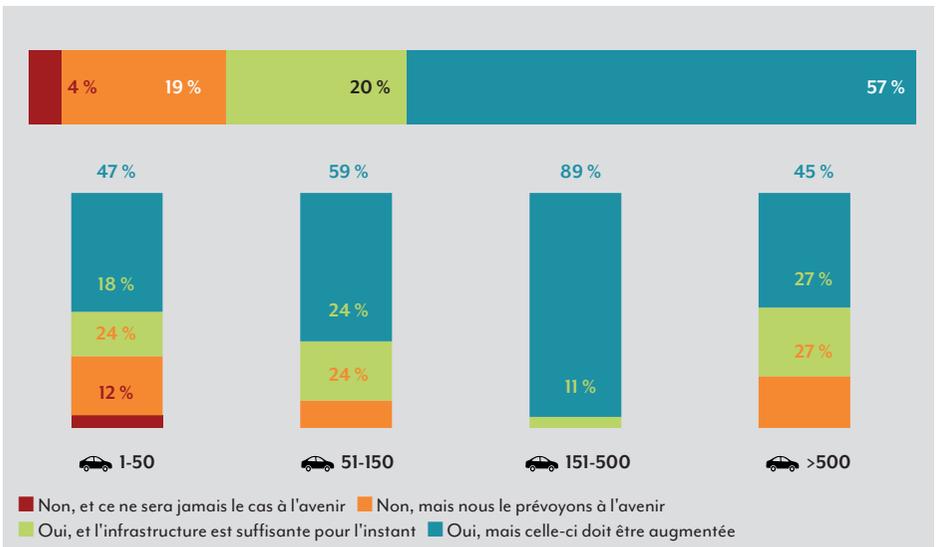




Parmi les répondants flamands, 39 % des grandes entreprises (> 500 véhicules en flotte) estiment que leur infrastructure actuelle est suffisante, alors que c'est seulement le cas de 17 % des entreprises ayant un parc roulant entre 51 et 150 véhicules. 96 % des grandes entreprises disposent en tout cas déjà d'une infrastructure sur site.



Chez les francophones par contre, 57 % des répondants estiment que l'infrastructure actuelle n'est pas suffisante pour répondre aux besoins des collaborateurs. C'est surtout vrai pour les entreprises avec une flotte de 51 à 150 véhicules et de 151 à 500 véhicules. Seules les petites entreprises (moins de 50 véhicules) estiment qu'elles ne devront jamais disposer de bornes de recharge sur leur site propre.

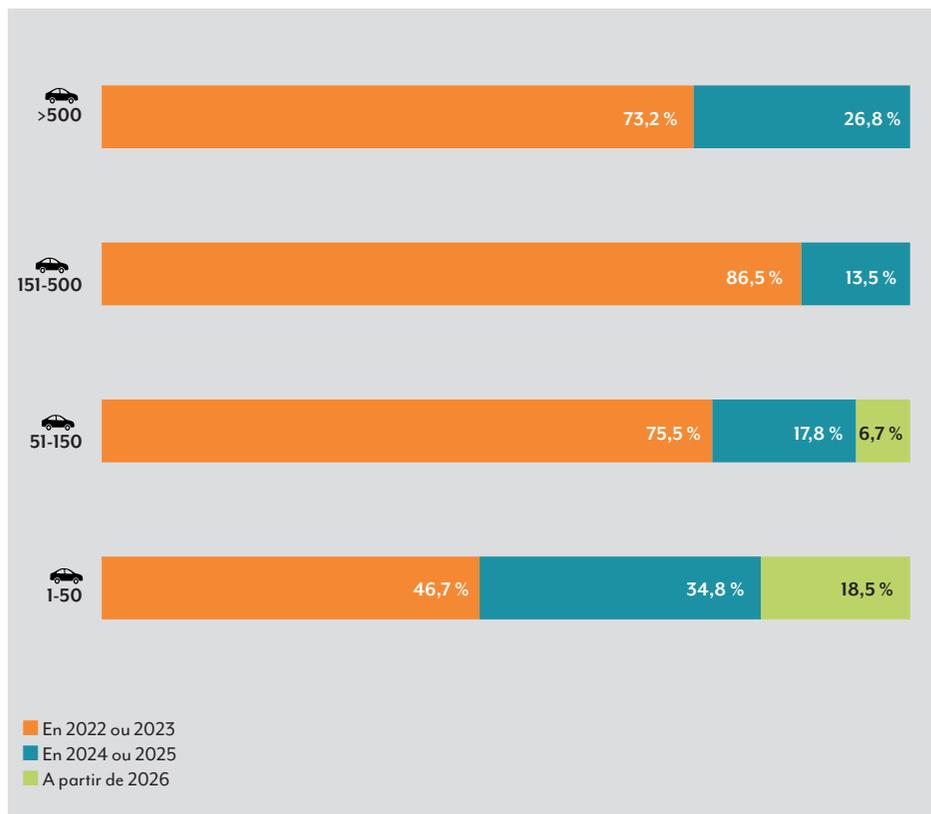


# PROJET D'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE



SI VOUS AVEZ PRÉVU D'INSTALLER UNE INFRASTRUCTURE DE RECHARGE OU QUE VOUS VOULEZ L'AUGMENTER, QUAND EST-CE QUE CELA EST PRÉVU ?

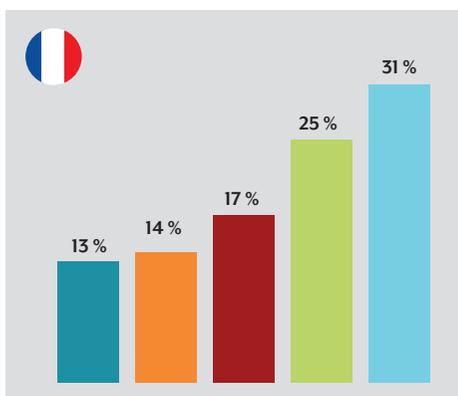
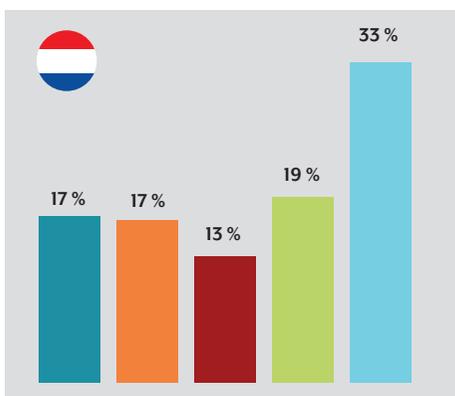
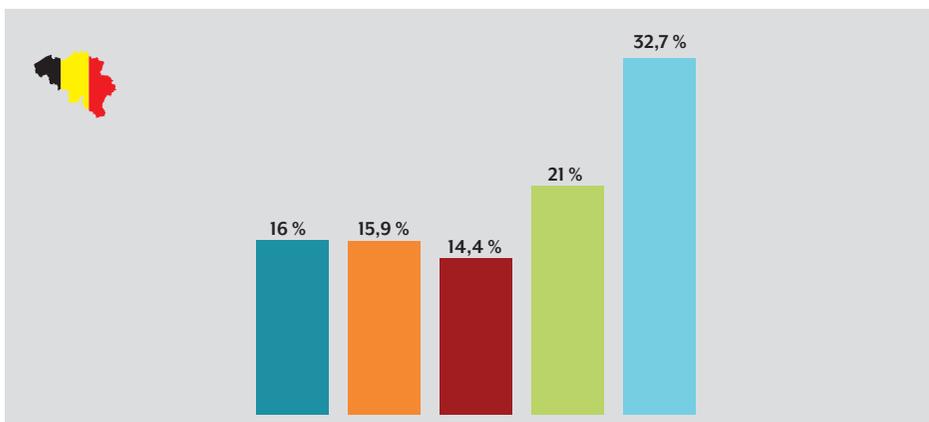
La déductibilité fiscale de 200 % pour l'installation d'une borne de recharge jusqu'en mars 2023 pousse en tout cas les entreprises à investir puisqu'elles estiment majoritairement installer une infrastructure ou augmenter l'existante dans les mois à venir. Seules les petites entreprises (de 1 à 50 véhicules) devraient faire pas un peu plus tard.



# INFRASTRUCTURE DE RECHARGE : DÉFIS & PROBLÈMES

## QUELS SONT LES PLUS GRANDS DÉFIS/PROBLÈMES RENCONTRÉS POUR L'INSTALLATION D'UNE INFRASTRUCTURE DE RECHARGE DANS VOTRE ENTREPRISE ?

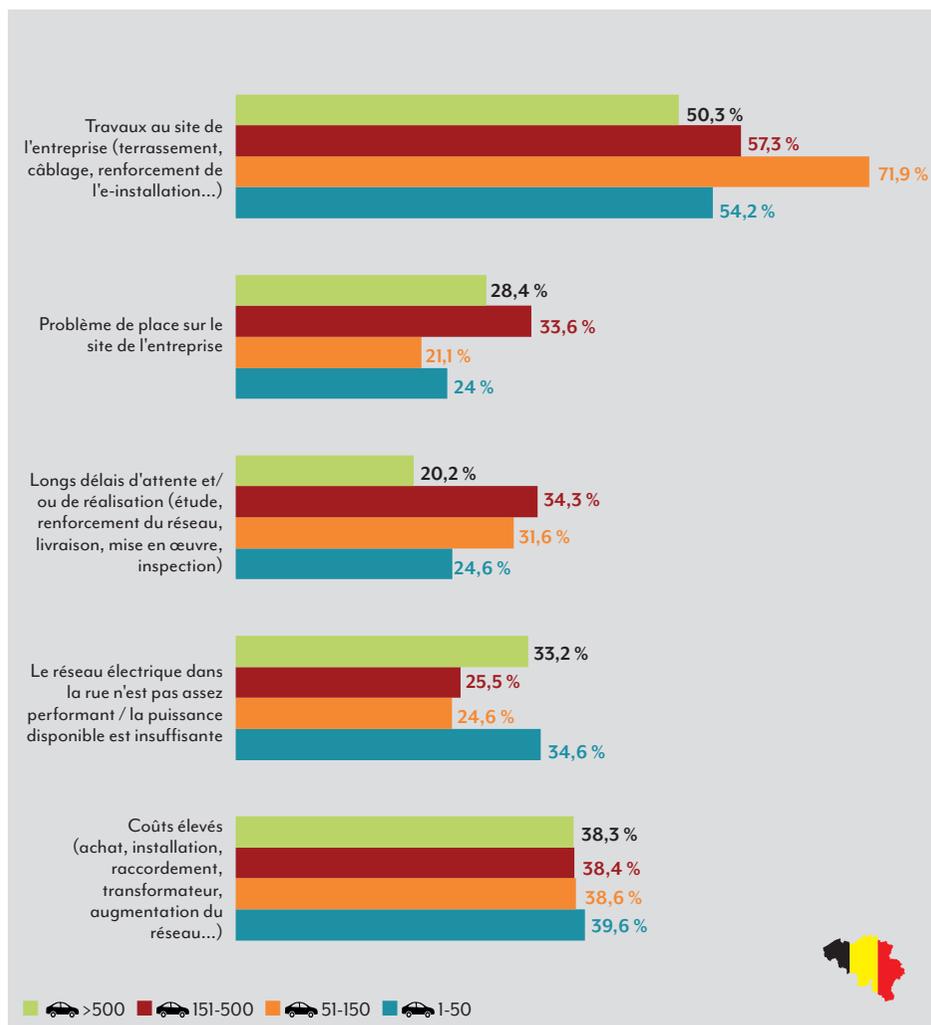
Parmi les freins à l'installation d'une infrastructure de recharge, les entreprises interrogées ont pointé en première position les travaux nécessaires à l'installation de cette infrastructure: terrassement, câblage, renforcement de l'installation électrique, etc.). En seconde position, c'est le coût élevé des bornes, puis à quasi égalité la problématique des délais de livraison et l'insuffisance du réseau électrique local.

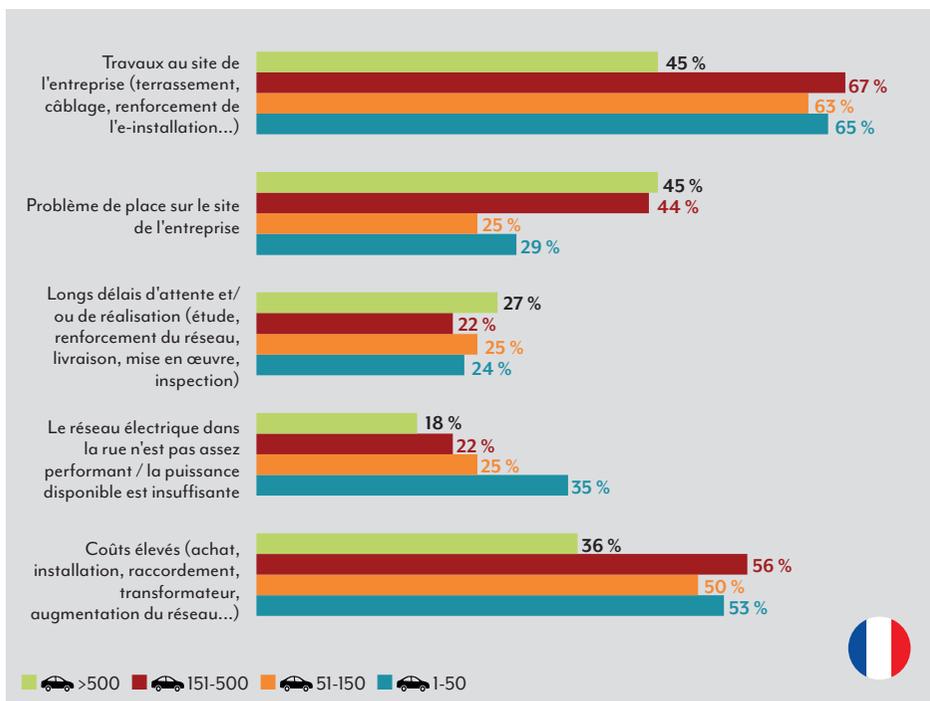
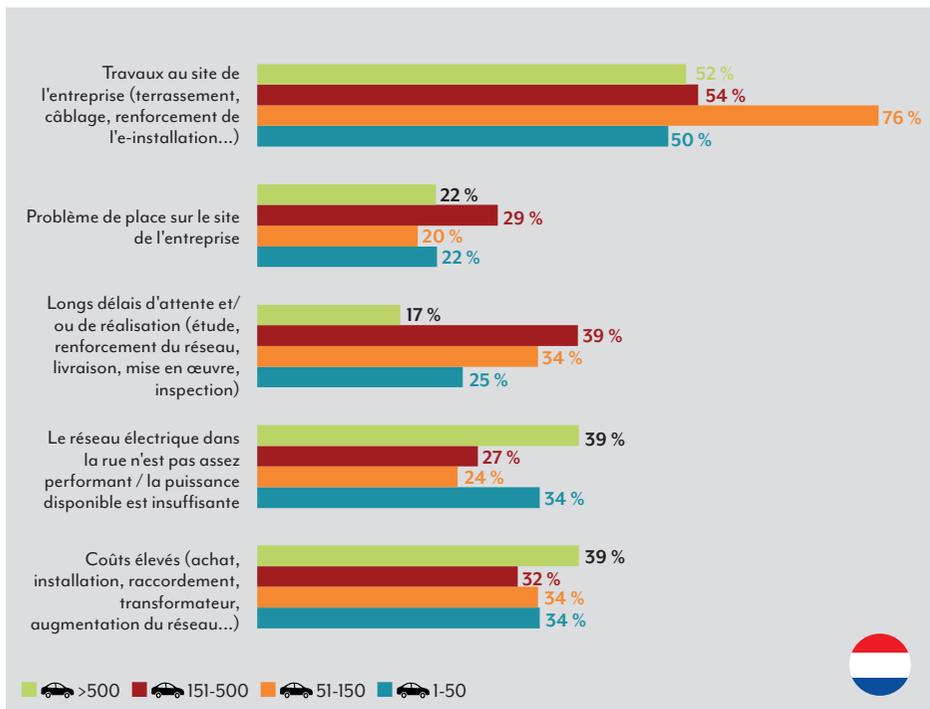


- Longs délais d'attente et/ou de réalisation (étude, renforcement du réseau, livraison, mise en œuvre, inspection).
- Le réseau électrique dans la rue n'est pas assez performant / la puissance disponible est insuffisante.
- Problème de place sur le site de l'entreprise.
- Coûts élevés (achat, installation, raccordement, transformateur, augmentation du réseau...).
- Travaux au site de l'entreprise (terrassement, câblage, renforcement de l'installation...).

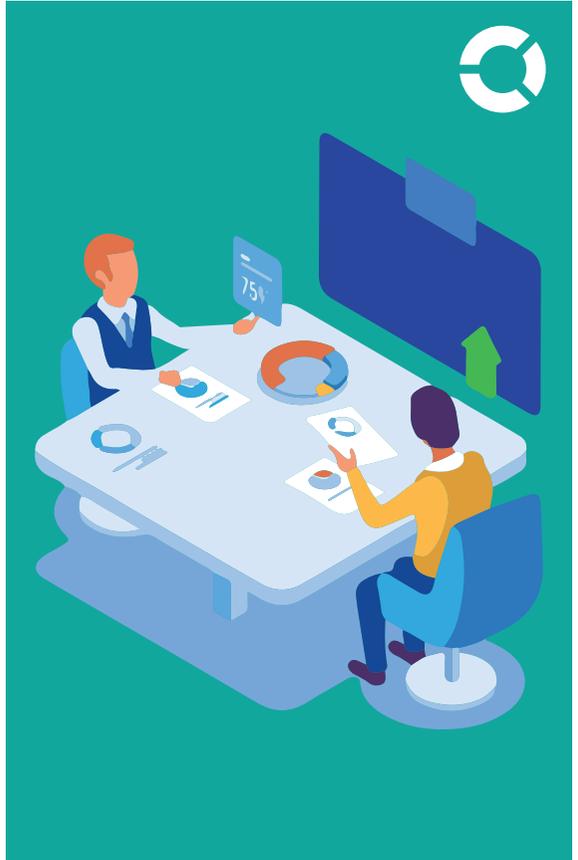
# INFRASTRUCTURE DE RECHARGE : DÉFIS & PROBLÈMES

En analysant les informations par taille de flotte, on voit que les moyennes entreprises (parc entre 51 et 150 véhicules) sont celles qui rencontrent le plus de problèmes avec les travaux à effectuer pour l'installation d'une infrastructure. Elles sont par contre celles pour qui l'espace disponible sur le site de l'entreprise est le moins problématique.





## YOUR MOBILITY CONSULTANT



Insight through transparency

# Helping you to navigate your fleet strategy

Whatever the discussion, we offer a true independent view of the options available. Our thoughts and insights will help you make the right choices now which are critical to your future fleet costs.



[fleet360.com](https://fleet360.com)

**strategy | insurance | analytics**  
**driver care | taxation | trending**



# VÉHICULES ET INFRASTRUCTURES



**INFRASTRUCTURE** AU DOMICILE DES COLLABORATEURS

# INFRASTRUCTURE CHEZ LES COLLABORATEURS

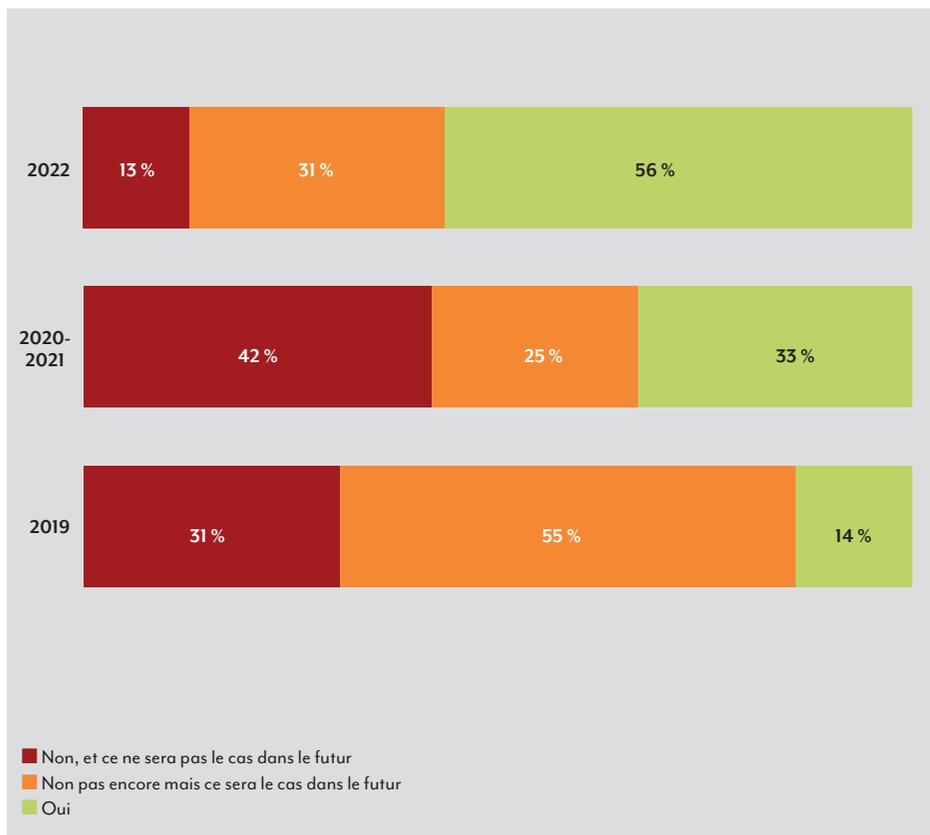


## VOTRE SOCIÉTÉ A-T-ELLE INVESTI DANS DES SOLUTIONS DE RECHARGE AU DOMICILE DE SES EMPLOYÉS ?

On sait que disposer d'une borne à la maison est tout aussi, voire plus important que sur le site de l'entreprise. 56 % des entreprises interrogées ont déjà prévu une borne de recharge chez les collaborateurs qui disposent d'une voiture électrique et 31 % ont ce projet dans leurs cartons.

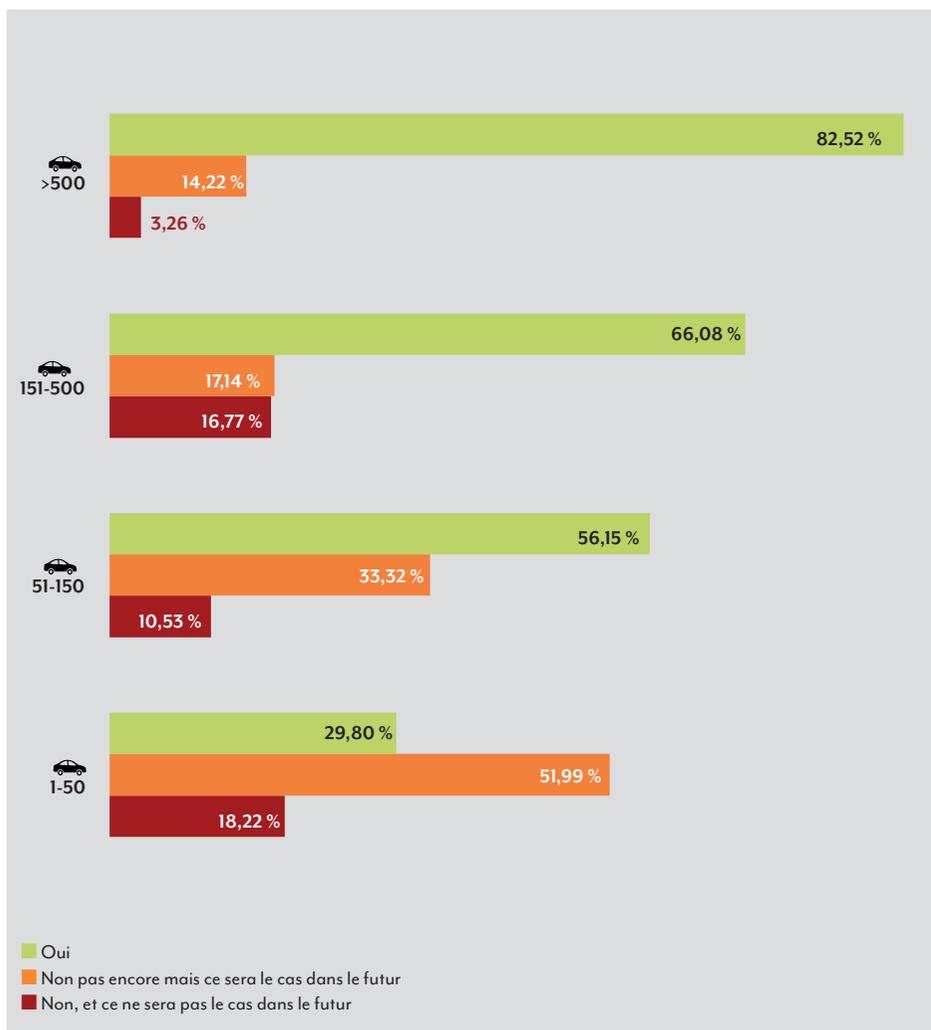
En 2019, seules 14 % des entreprises belges avaient déjà fait le nécessaire et 33 % en 2020-2021.

Par contre, 13 % des gestionnaires de flotte interviewés affirment que leur entreprise n'installera pas d'infrastructure chez ses collaborateurs. C'est étonnant, mais ce chiffre est en forte baisse par rapport à nos précédentes études.



# INFRASTRUCTURE CHEZ LES COLLABORATEURS

Sans grande surprise, plus la flotte est grande, mieux l'entreprise investit dans l'infrastructure de recharge au domicile de ses collaborateurs. Les sociétés ayant plus de 500 voitures en parc sont ainsi 82,52 % à avoir déjà fait le pas, tandis qu'elles ne sont que 3,26 % à dire qu'elles ne le feront jamais. A l'inverse, les petites structures ayant entre 1 et 50 véhicules ne sont que 29,80 % à avoir déjà investi dans cette infrastructure à domicile



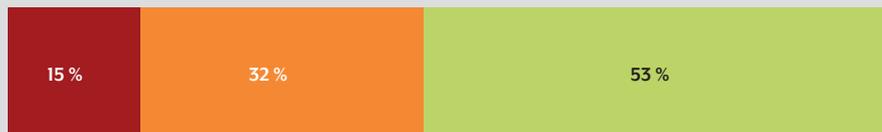
# INFRASTRUCTURE CHEZ LES COLLABORATEURS

## VOTRE SOCIÉTÉ A-T-ELLE INVESTI DANS DES SOLUTIONS DE RECHARGE AU DOMICILE DE SES EMPLOYÉS ?

En Flandre, 58 % des entreprises ont déjà fait installer une borne de recharge au domicile des collaborateurs et 30 % vont le faire dans un futur proche, tandis qu'en Wallonie, ces chiffres sont de respectivement 53 % et 32 %. Il y a donc peu de différences entre région, malgré un intérêt plus marqué de la Flandre pour la conduite électrique.



- Non, et ce ne sera pas le cas dans le futur
- Non pas encore mais ce sera le cas dans le futur
- Oui

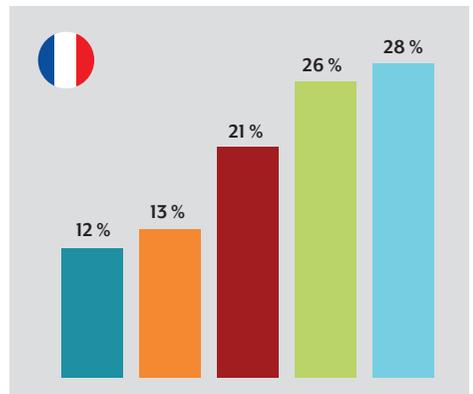
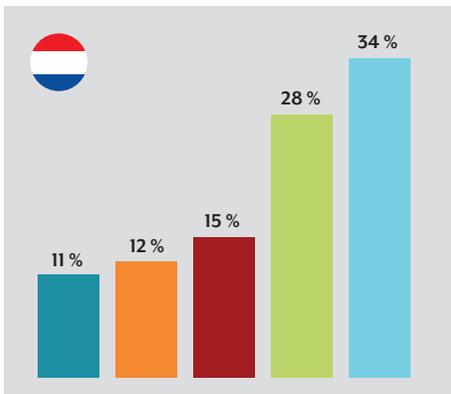
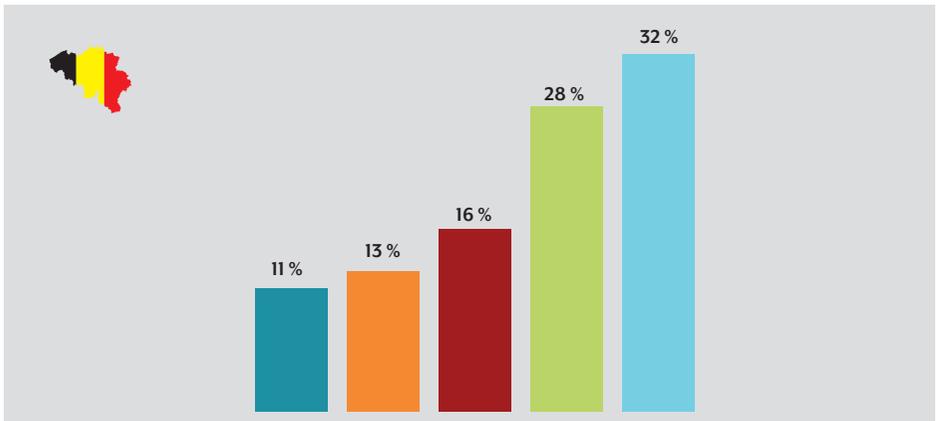


- Non, et ce ne sera pas le cas dans le futur
- Non pas encore mais ce sera le cas dans le futur
- Oui

# INFRASTRUCTURE CHEZ LES COLLABORATEURS: DÉFIS & PROBLÈMES

QUELS SONT LES PLUS GRANDS PROBLÈMES LORS DE L'INSTALLATION D'UNE INFRASTRUCTURE DE RECHARGE AU DOMICILE DE VOS EMPLOYÉS ?

Malheureusement, la capacité et la puissance du réseau électrique, ainsi que les adaptations à effectuer à l'habitation sont souvent des freins importants à l'installation d'une borne au domicile des collaborateurs. 60 % des gestionnaires de flotte ont pointé ces deux problèmes du doigt.



- Longs délais d'attente et/ou de réalisation (étude, renforcement du réseau, livraison, mise en œuvre, inspection).
- Le réseau électrique dans la rue n'est pas assez performant / la puissance disponible est insuffisante.
- Coûts élevés (achat, installation, raccordement, transformateur, augmentation du réseau...).
- Manque d'espace autour de la maison (pas de garage ou d'allée, immeuble d'habitation, en ville...)
- Travaux de la maison (câblage, renforcement de l'e-installation, raccordement au réseau...).



PRÊT POUR  
LA CONDUITE  
HYBRIDE

LE NOUVEAU GLC PLUG-IN HYBRID

Jusqu'à 130 km\* d'autonomie  
en mode 100% électrique.



0,5 - 8,2 L/100 KM • 12 - 186 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP).

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

Informations environnementales AR 19/3/2004: [www.mercedes-benz.be](http://www.mercedes-benz.be) - Donnons priorité à la sécurité.

\*Valeur temporaire. Autonomie définitive disponible dès la mise en vente. Plus d'infos sur [mercedes-benz.be](http://mercedes-benz.be).

# VÉHICULES ET INFRASTRUCTURES



# STATISTIQUES DE DÉPLACEMENTS

En moyenne, les conducteurs fleet belges ont parcourus 25.983 km en 2021 (25.288 en Flandre et 27.689 en Wallonie), contre 34.796 en 2019, soit avant la crise du Coronavirus. Celui-ci et notamment l'habitude du télétravail qui s'est installée à long-terme a donc clairement eu un impact sur nos déplacements.

Les trajets domicile-lieu de travail restent le déplacement le plus important. Avec les trajets professionnels, ils représentent ensemble en moyenne près de 70 % des déplacements des conducteurs de voiture de société.



	%	KM MOYEN	PRÉ COVID	PRÉ COVID
Trajets domicile/lieu de travail (en %)	36,87 %	9190	41 %	14294
Kilomètres professionnels (en %)	32,26 %	8364	34 %	11736
Kilomètres privés (en %)	30,87 %	7422	25 %	8767



	%	KM MOYEN
Trajets domicile/lieu de travail (en %)	36 %	8571
Kilomètres professionnels (en %)	34 %	8590
Kilomètres privés (en %)	30 %	7040



	%	KM MOYEN
Trajets domicile/lieu de travail (en %)	39 %	10708
Kilomètres professionnels (en %)	28 %	7809
Kilomètres privés (en %)	33 %	8360

# KILOMÉTRAGE PARCOURU

Si avant le Covid, 16 % des travailleurs des entreprises interrogées parcouraient encore plus de 50.000 km par an, ce pourcentage est descendu à 0 aujourd'hui. La majorité des conducteurs wallons (74 %) parcourent entre 25.000 et 50.000 km/an, tandis qu'en Flandre, la parité est mieux respectée entre ceux qui parcourent entre 25.000 et 50.000 et ceux qui font moins de 25.000 km/an.



	%	PRÉ COVID
Moins de 25.000 km	39,34 %	39 %
Entre 25.000 et 50.000 km	60,66 %	45 %
50.000 km et plus	0 %	16 %



	%
Moins de 25.000 km	45 %
Entre 25.000 et 50.000 km	55 %
50.000 km et plus	0 %



	%
Moins de 25.000 km	26 %
Entre 25.000 et 50.000 km	74 %
50.000 km et plus	0 %

# **LA POLITIQUE DE MOBILITÉ**

DE VOTRE ENTREPRISE

# LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DE VOTRE ENTREPRISE

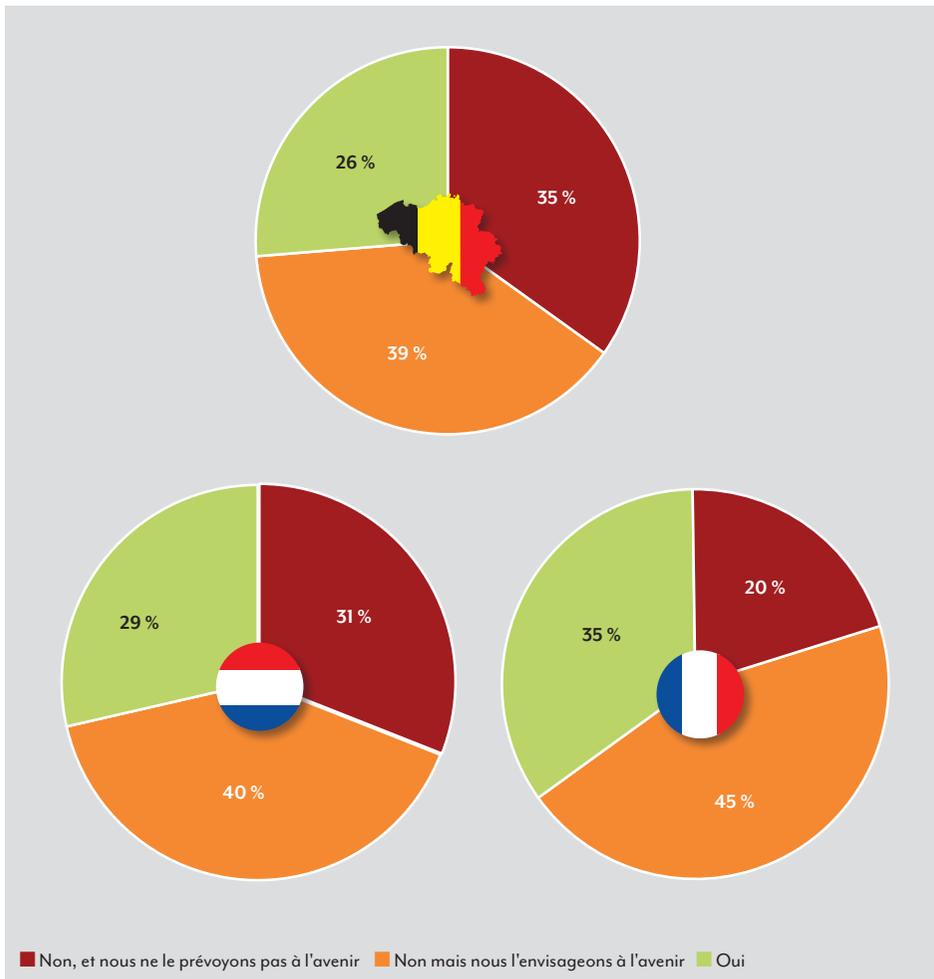


# INTÉGRATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ

## VOTRE ENTREPRISE A-T-ELLE UN PLAN DE MOBILITÉ ?

En 2019, 21 % des répondants avaient déjà introduit une politique de mobilité. Aujourd'hui, 39 % des entreprises ont passé ce cap et 26 % veulent le faire prochainement. 49 % souhaitent toutefois intégrer un plan de mobilité en collaboration avec de nouveaux partenaires et ce sont les sociétés de leasing qui arrivent en tête de leur choix, suivies de près par les secrétariats sociaux et les bureaux de conseil.

Selon les francophones, seules 20 % des entreprises disent ne pas vouloir intégrer un plan de mobilité alors qu'elles sont 31 % à l'affirmer en Flandre, où l'offre de mobilité alternative est pourtant mieux développée.



# ENERGY GUIDE

- CHOISIR VOS VÉHICULES
- CONSEILLER VOS EMPLOYÉS
- GÉRER LA RECHARGE

*Des réponses claires et concrètes à toutes les questions concernant :*

## Les motorisations

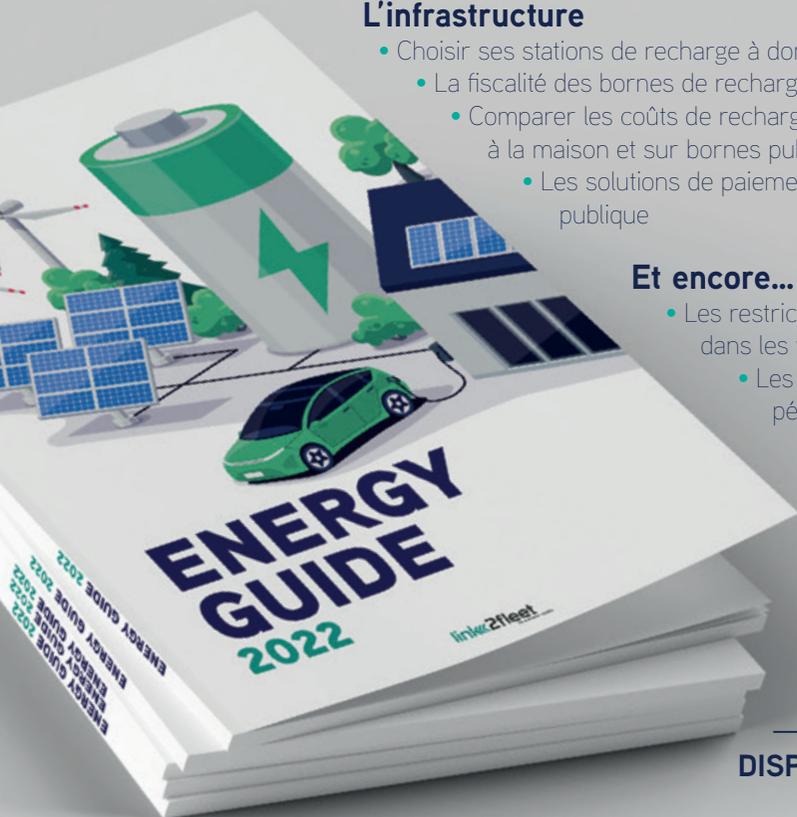
- Avantages et inconvénients de chaque motorisation
- La meilleure solution par profil d'employé
- Comparatif des TCO

## L'infrastructure

- Choisir ses stations de recharge à domicile et au bureau
  - La fiscalité des bornes de recharge
  - Comparer les coûts de recharge au bureau, à la maison et sur bornes publiques
  - Les solutions de paiement pour la recharge publique

## Et encore...

- Les restrictions de circulation dans les villes
- Les stratégies des pétroliers

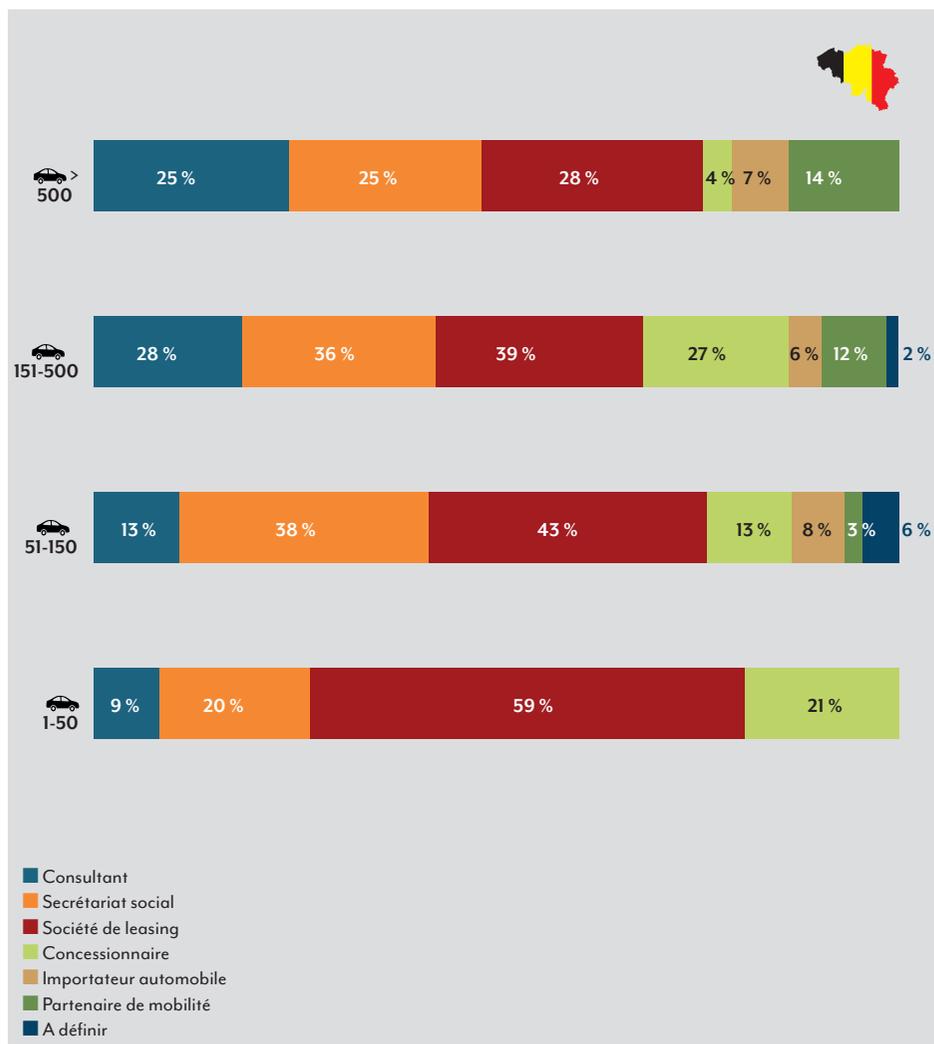


**DISPONIBLE À PARTIR  
DU 18 OCTOBRE**

[www.link2fleet.com/energyguide](http://www.link2fleet.com/energyguide)

# PARTENAIRES POUR L'INTÉGRATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ

Les petites entreprises veulent s'appuyer sur les sociétés de leasing pour les aider dans la mise en place d'un plan de mobilité (59 %), tandis que les grandes entreprises donnent la même importance aux loueurs qu'aux secrétariats sociaux. Les petites entreprises ne pensent pas du tout aux importateurs automobiles ou aux fournisseurs de mobilité pour les aider sur ce plan, alors que ceux-ci sont pourtant bien positionnés.



# LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DE VOTRE ENTREPRISE

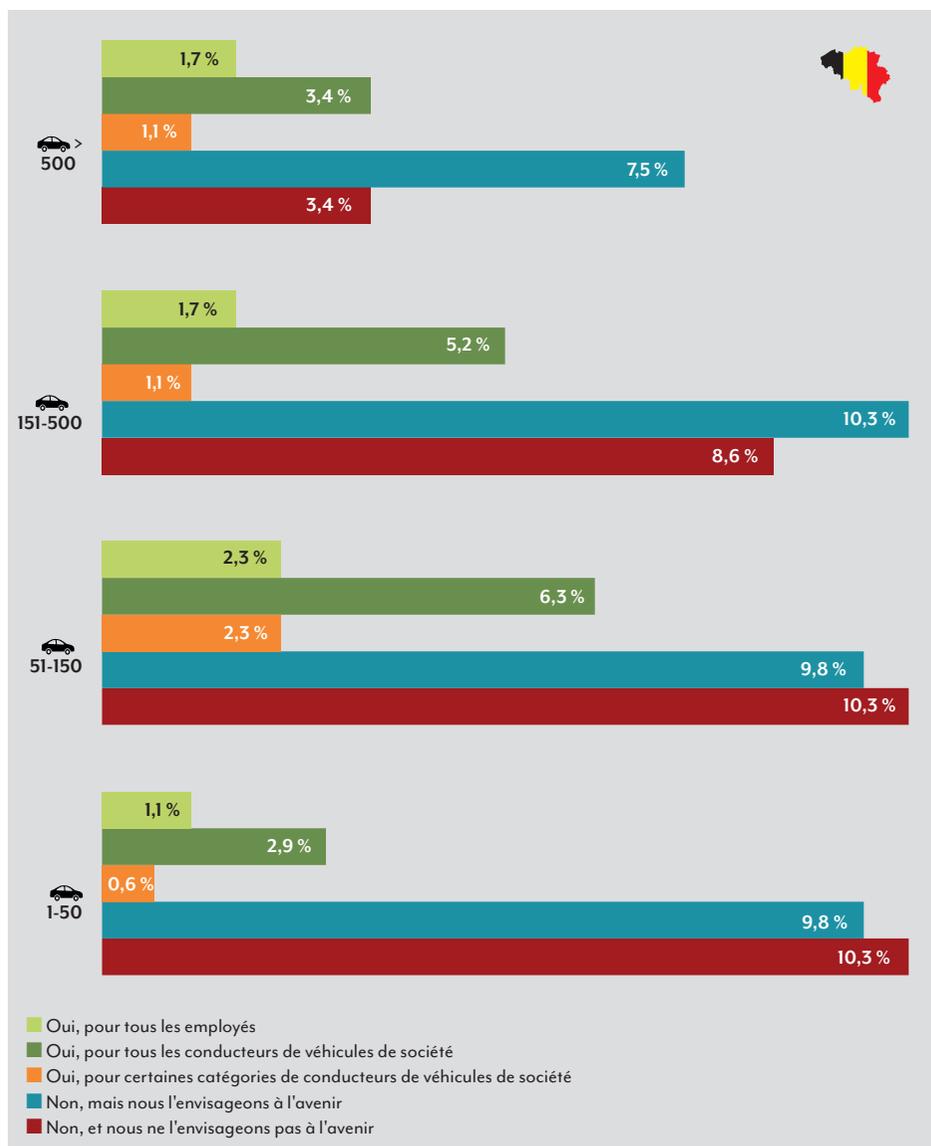


**BUDGET** DE MOBILITÉ

# BUDGET DE MOBILITÉ

## VOTRE ENTREPRISE A-T-ELLE UN PLAN DE MOBILITÉ ?

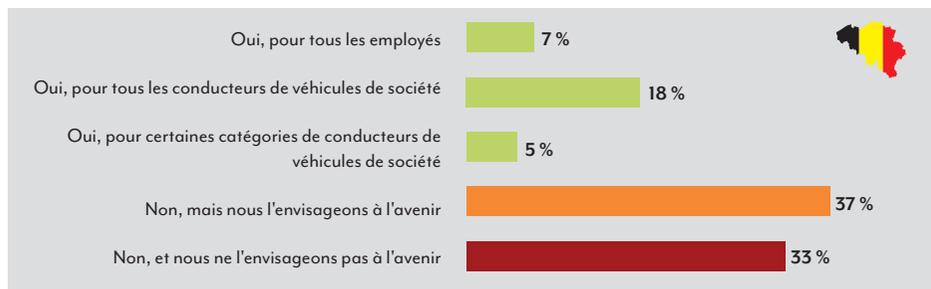
Au niveau national, 30 % des entreprises proposent déjà un budget de mobilité à leurs collaborateurs et 37 % comptent le faire prochainement. Celui-ci est souvent accessible aux travailleurs qui disposent déjà d'une voiture de société.



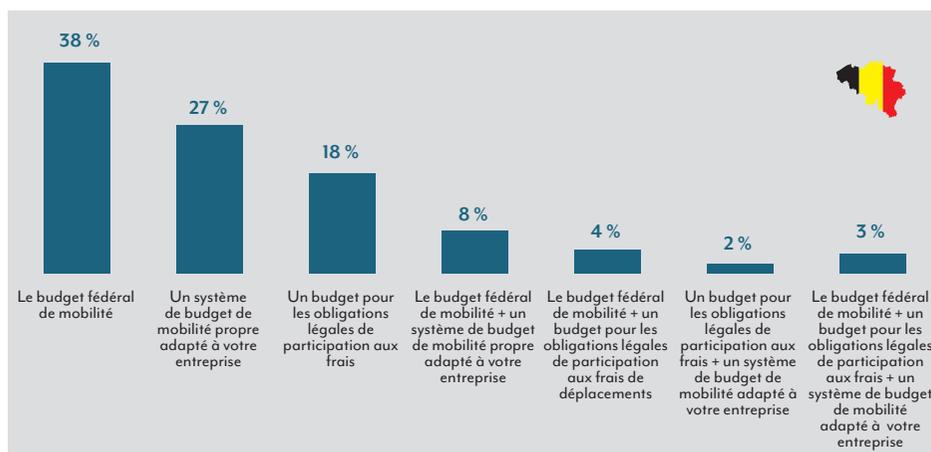
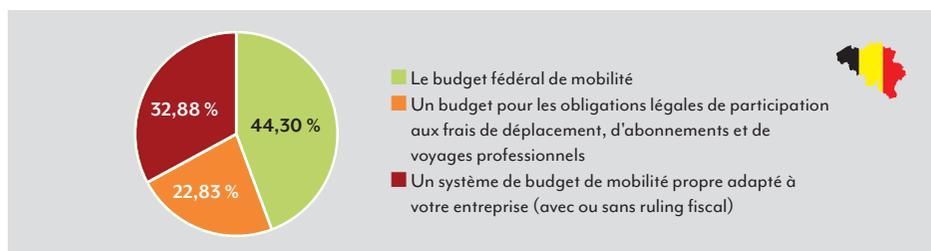
# TYPE DE BUDGET DE MOBILITÉ

## VOTRE ENTREPRISE A-T-ELLE UN PLAN DE MOBILITÉ ?

Parmi les entreprises qui le proposent, 44,4 % ont fait usage du cadre légal mis en place par le gouvernement fédéral. 32,88 % ont développé leur propre budget de mobilité, tandis que 22,83 % ont mis en place un système basé sur les coûts des déplacements domicile-lieu de travail, des abonnements de transports et des déplacements professionnels.



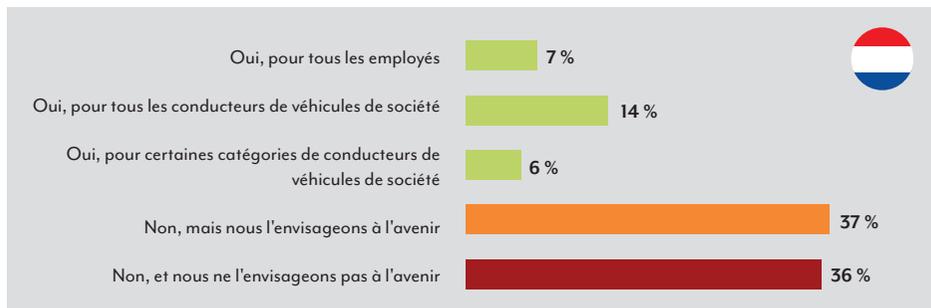
## QUELLE(S) FORME(S) DE BUDGET DE MOBILITÉ PROPOSEZ-VOUS À VOS COLLABORATEURS ?



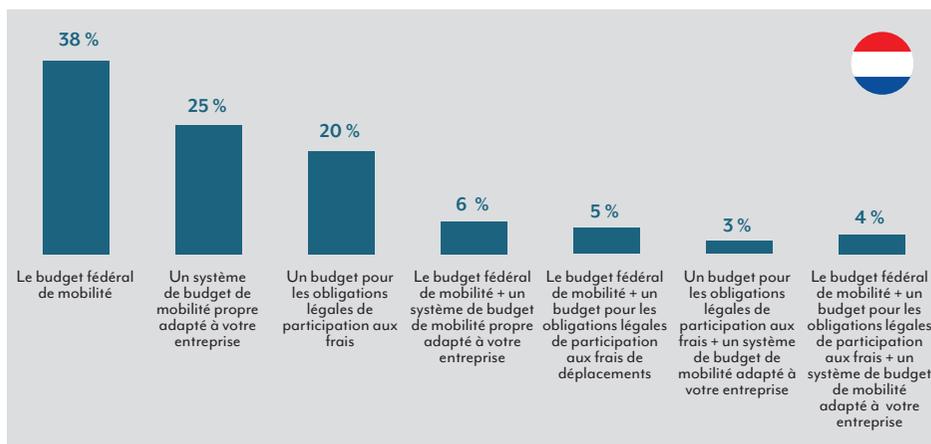
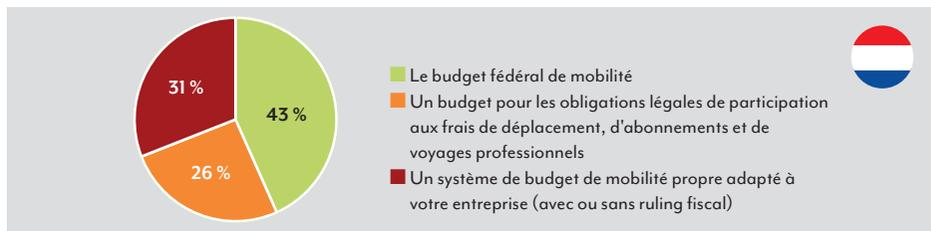
# TYPE DE BUDGET DE MOBILITÉ

## EST-CE QUE VOTRE ENTREPRISE A UN PLAN DE MOBILITÉ ?

Selon les flamands, ce sont 27% des entreprises qui proposent déjà un budget de mobilité et 43% qui font usage du cadre légal mis en place par le gouvernement fédéral. 26% estiment toutefois qu'elles ne mettront jamais en place un budget de mobilité, peu importe sa forme.



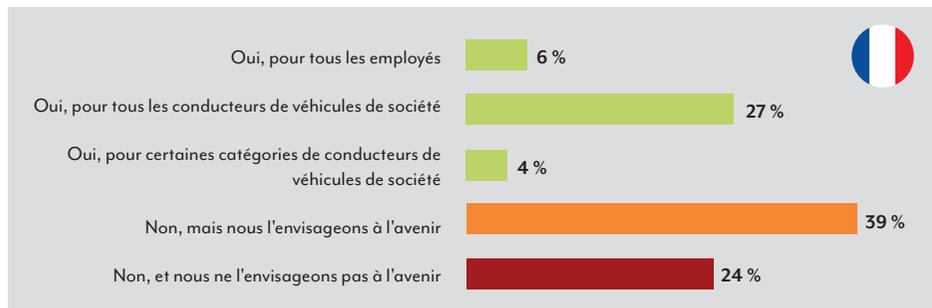
## QUELLE(S) FORME(S) DE BUDGET DE MOBILITÉ PROPOSEZ-VOUS À VOS COLLABORATEURS ?



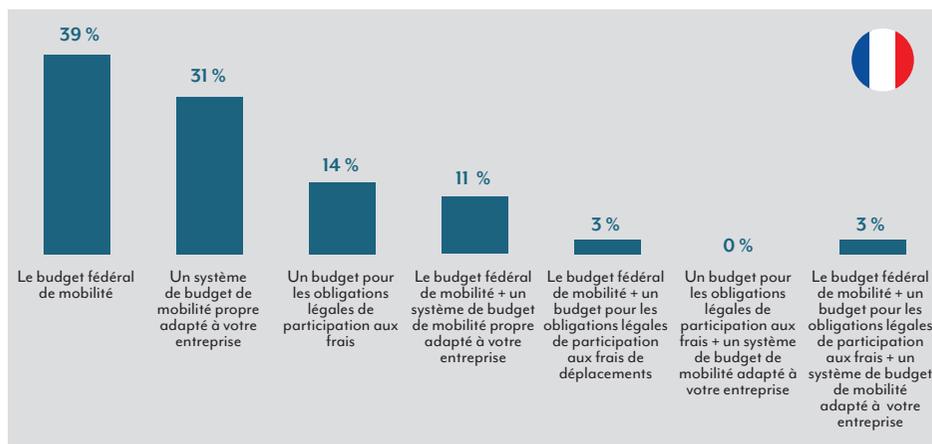
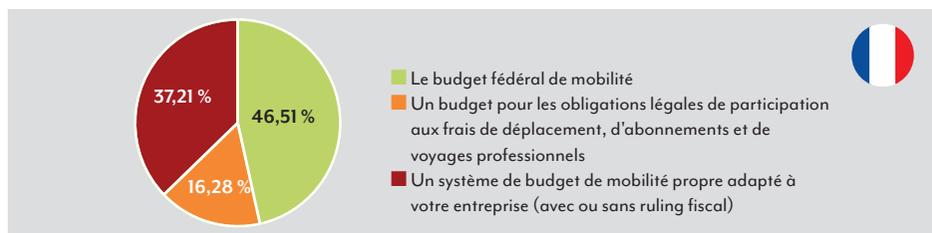
# TYPE DE BUDGET DE MOBILITÉ

## EST-CE QUE VOTRE ENTREPRISE A UN PLAN DE MOBILITÉ ?

Ce sont près de 40 % des entreprises francophones interrogées qui ont déjà mis en place un budget de mobilité et 24 % qui n'envisagent absolument pas cette opportunité. Le budget fédéral de mobilité est la solution privilégiée par près de 50 % des entreprises wallonnes.



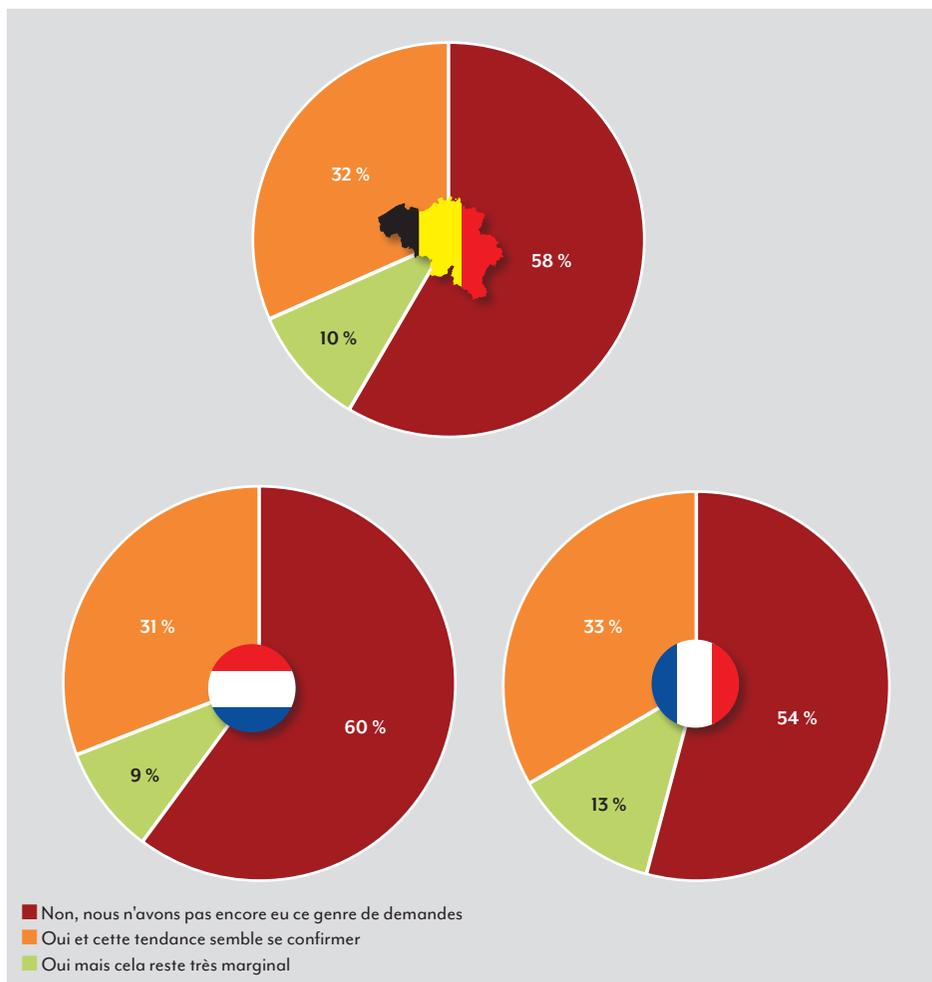
## QUELLE(S) FORME(S) DE BUDGET DE MOBILITÉ PROPOSEZ-VOUS À VOS COLLABORATEURS ?



# ÉCHANGE VOITURE DE SOCIÉTÉ CONTRE BUDGET DE MOBILITÉ

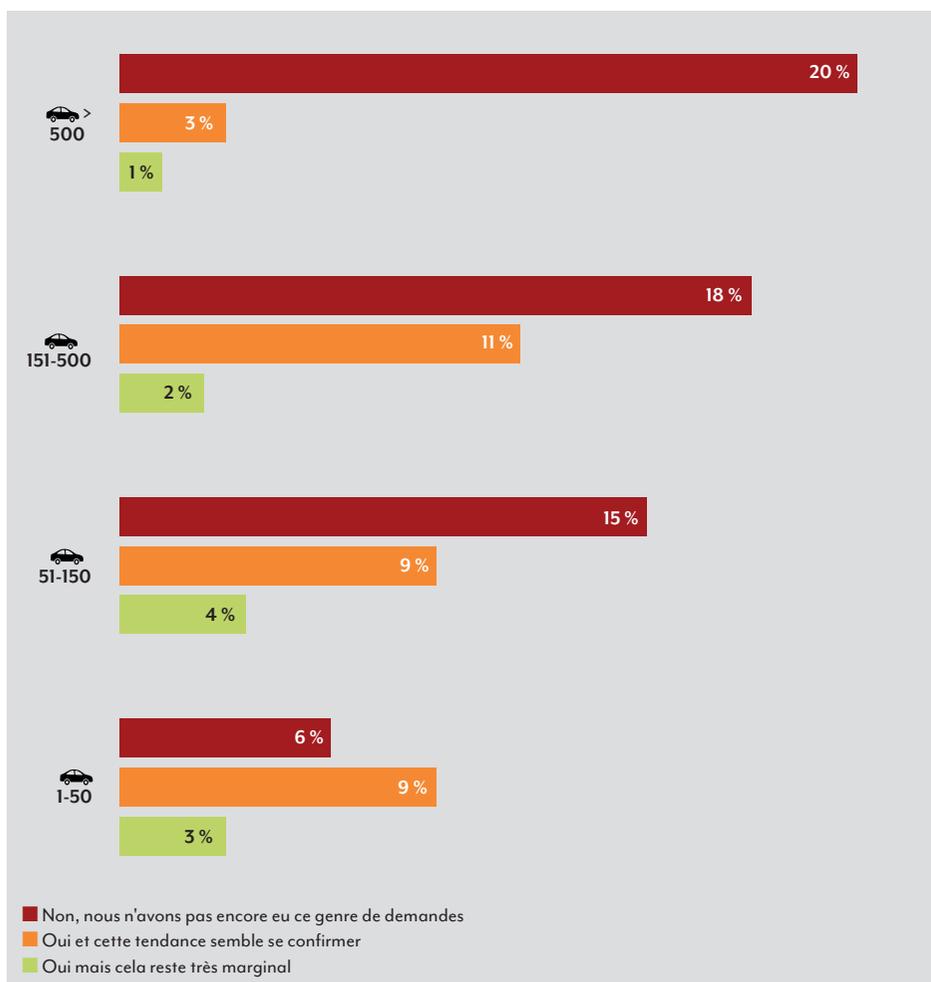
VOS EMPLOYÉS ONT-ILS DÉJÀ DÉCLARÉ QU'ILS SOUHAITAIENT REMPLACER DÉFINITIVEMENT LEUR VOITURE DE SOCIÉTÉ PAR UN BUDGET MOBILITÉ ?

Echanger sa voiture de société contre un budget de mobilité ne semble pas être une tendance prisée par les collaborateurs des entreprises interrogées. 58 % des entreprises n'ont encore jamais reçu de demandes en ce sens et 32 % estiment que la demande reste marginale à l'heure actuelle.



# ÉCHANGE VOITURE DE SOCIÉTÉ CONTRE BUDGET DE MOBILITÉ

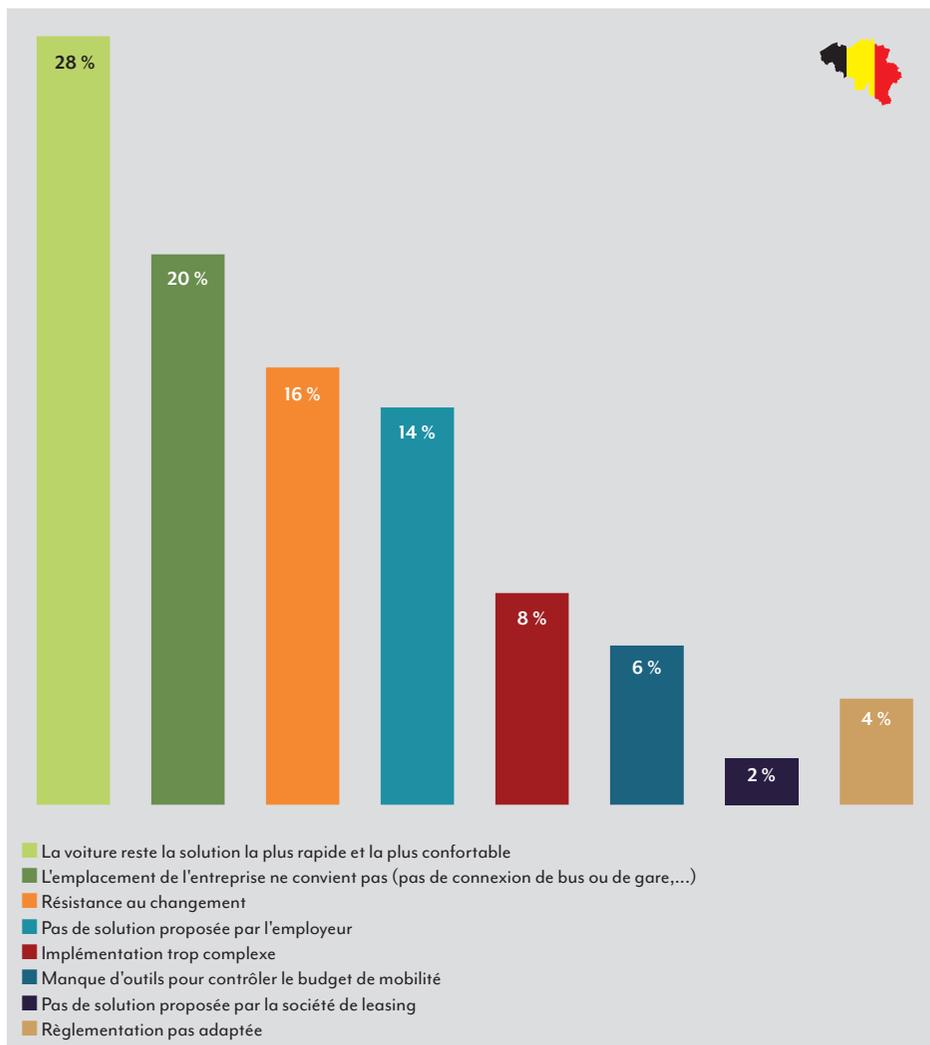
Il n'y a clairement pas d'intérêt pour cette solution dans les petites entreprises. La tendance serait par contre en progression dans les entreprises ayant une flotte à partir de 151 véhicules.



# BUDGET DE MOBILITÉ : FREINS

## POURQUOI VOS EMPLOYÉS N'OPTENT-ILS PAS POUR UNE MOBILITÉ ALTERNATIVE DANS LE CADRE DU BUDGET LÉGAL DE MOBILITÉ ?

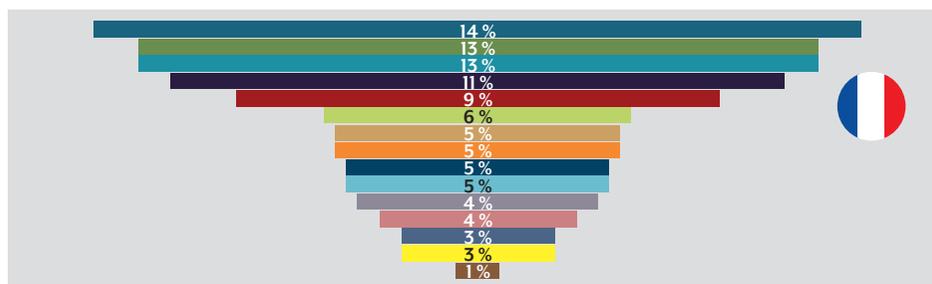
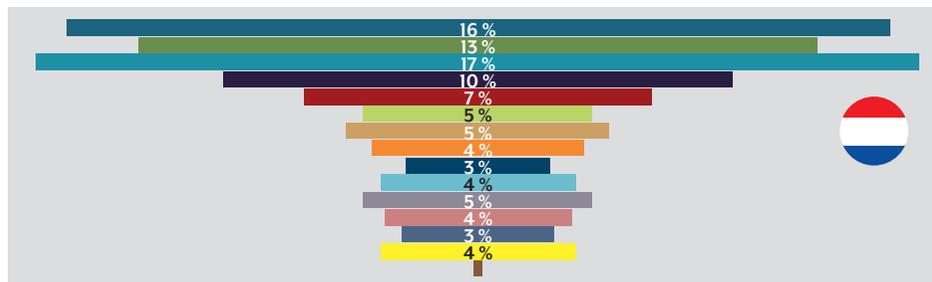
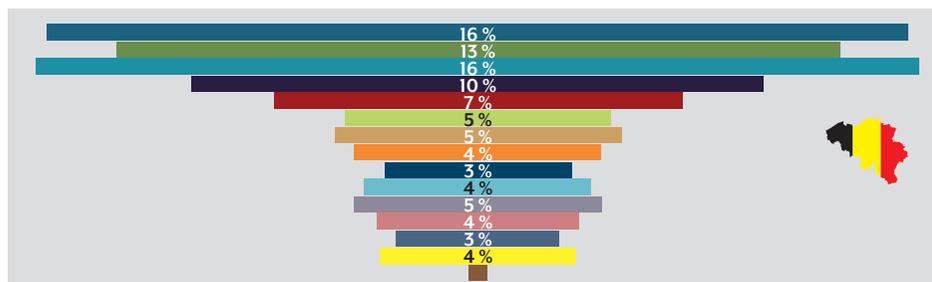
Si les travailleurs se montrent peu intéressés par le budget de mobilité, c'est en grande partie parce que la voiture reste la meilleure solution pour leurs déplacements à l'heure actuelle. En seconde position des freins, on trouve l'emplacement de l'entreprise. Il est clair qu'une société située en pleine campagne pourra difficilement être accessible autrement qu'en voiture.



# COMPOSANTS DU BUDGET DE MOBILITÉ

QUELS SONT POUR VOUS LES SERVICES QUI, COMBINÉS À LA VOITURE DE SOCIÉTÉ, SONT ESSENTIELS DANS UNE CONFIGURATION DE BUDGET DE MOBILITÉ ?

Quand on demande aux gestionnaires quels composants doivent obligatoirement faire partie d'un budget de mobilité aujourd'hui, c'est le vélo qui est cité en première réponse, suivi de très près par le télétravail. Viennent ensuite les transports en commun, la possibilité de disposer d'une autre voiture pour les vacances puis le remboursement du crédit hypothécaire ou du loyer. Chez les francophones, le vélo n'est cité qu'en troisième point et c'est donc le télétravail qui arrive en première position.



- Travail à domicile
- Transport public pour les employés
- Vélo (électrique)
- Flexdrive / véhicule pour les vacances
- Remboursement de l'hypothèque / loyer
- E-steps ou autre mobilité douce / micro mobilité
- Carsharing
- Services de parking (ex. abonnement)
- Service de taxi
- Transport public pour les membres de la famille de vos employés
- Location court terme
- Personal / Private Lease
- Carpooling
- Utilisation de scooters / motos électriques
- Autre

# Pour tous ceux qui attendent plus du futur.

Hyundai TUCSON Plug-in Hybride,  
KONA Electrique et IONIQ 5.



Découvrez-les chez votre concessionnaire  
Hyundai ou sur [Hyundai.com](https://www.hyundai.com)

Sans hésiter  
 **HYUNDAI**

0 - 1,4 L/100KM • 0 - 31 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP)

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

**5 ANS** Garantie Kilométrage Illimité

**8 ANS** Garantie de la Batterie

\*La Garantie de 5 ans Sans Limitation de Kilométrage s'applique uniquement aux véhicules Hyundai vendus initialement à un client final par un distributeur Hyundai agréé, comme indiqué dans les termes et conditions du livret de garantie. \*\* Les garanties Hyundai s'appliquent uniquement aux véhicules Hyundai vendus initialement à un client final par un distributeur Hyundai agréé, comme indiqué dans les termes et conditions du livret de garantie. 8 ans garantie de la batterie ou jusqu'à

160.000 km sur la batterie électrique. Pour en savoir plus, vous pouvez vous rendre sur [hyundai.be](https://www.hyundai.be) ou chez un distributeur Hyundai tout près de chez vous. Annonceur : Korean Motor Company S.A. (importateur), Plierstraat 229 à B-2550 Kontich - TVA BE 0404.273.333 - RPM Anvers - BELFIUS IBAN BE35 5503 3947 0081 - BIC : GKCCBEBB. Photos non contractuelles. Information environnementale (A.R. 19/3/2004). [Hyundai.com](https://www.hyundai.com)

 Donnons priorité à la sécurité.

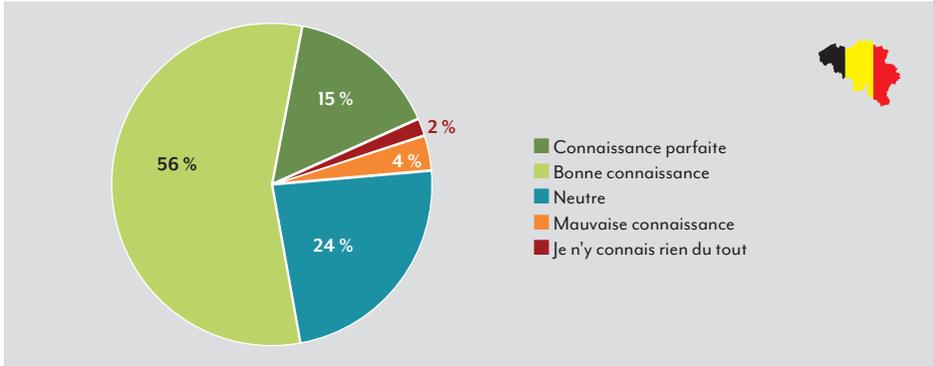
# LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DE VOTRE ENTREPRISE



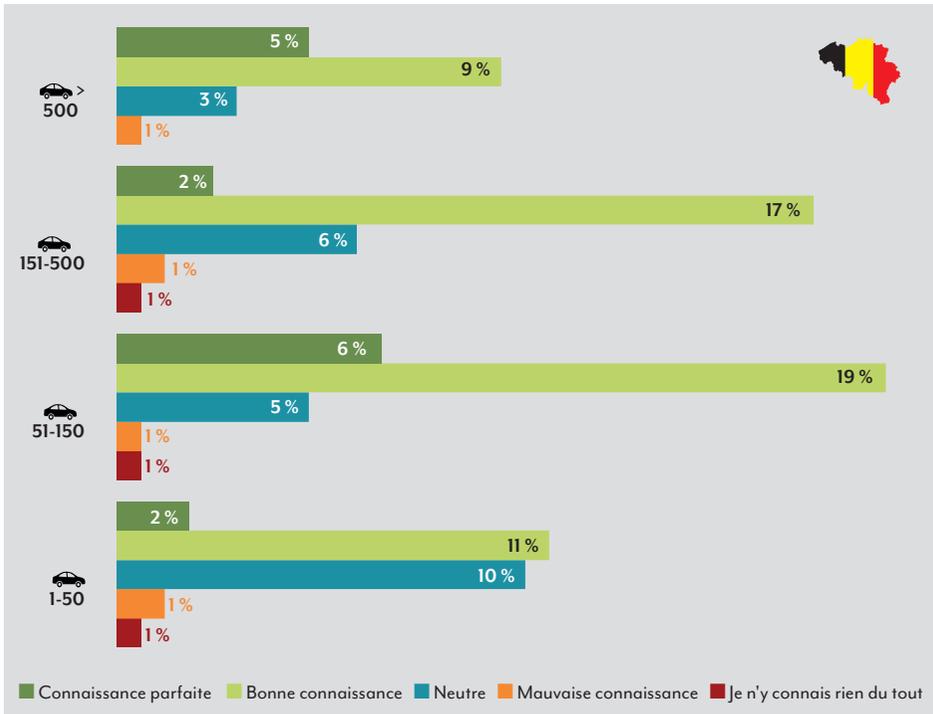
**FISCALITÉ - CAR-POLICY**

# NOUVELLE FISCALITÉ

56 % des gestionnaires de flotte belges interrogés estiment avoir une bonne connaissance des nouvelles règles fiscales qui entourent la voiture de société. On parle ici de la fameuse loi Van Peteghem qui vise à verdir le parc automobile fleet d'ici à 2026. Seuls 2 % avouent ne rien y connaître du tout.



Si on se penche sur ces chiffres par taille de flotte, c'est surtout dans les grandes entreprises, où la gestion de flotte est généralement une tâche dédiée chez une personne, que la connaissance du sujet est la meilleure. 10 % des personnes qui gèrent la flotte dans une petite entreprise (entre 1 et 50 véhicules) donnent un avis neutre sur la question.

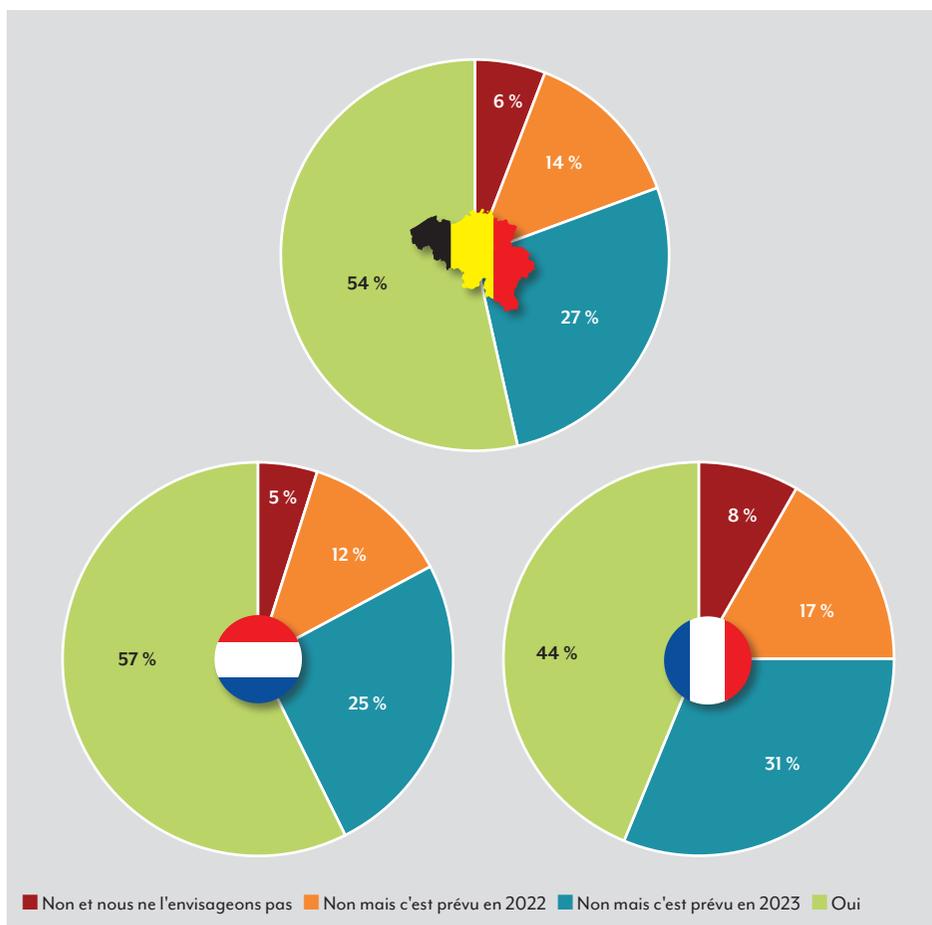


# ADAPTATION DE LA CAR-POLICY EN VUE DE LA NOUVELLE FISCALITÉ

AVEZ-VOUS ADAPTÉ VOTRE POLITIQUE AUTOMOBILE OU DE MOBILITÉ (CAR/MOBILITY-POLICY) EN FONCTION DES CHANGEMENTS FISCAUX À VENIR ?

Selon notre enquête, 54 % des entreprises belges participantes ont déjà adapté leur car/mobility-policy en fonction de cette nouvelle fiscalité et 14 % vont encore le faire cette année. 6 % des répondants affirment tout de même qu'ils ne comptent rien changer.

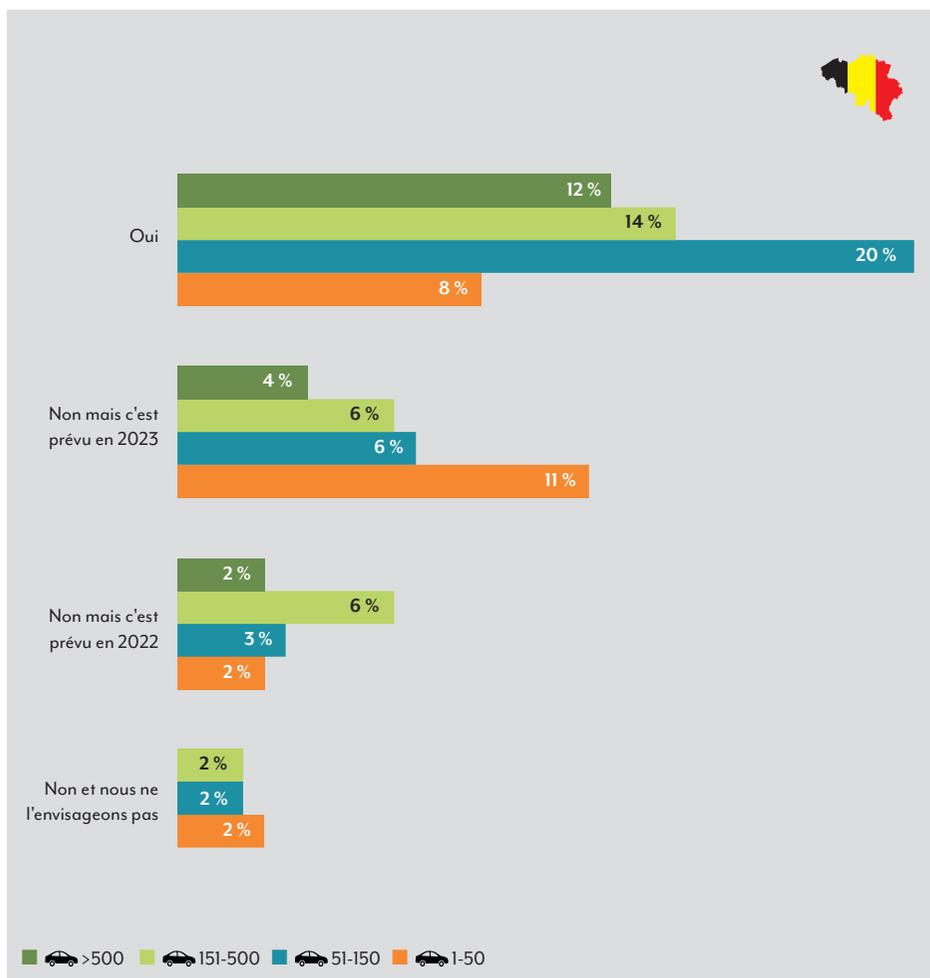
La tendance à ce changement est plus marquée au nord du pays (57 % déjà fait) qu'au sud, où seules 44 % des entreprises ont déjà apporté des modifications à leur gestion.



# ADAPTATION DE LA CAR-POLICY EN VUE DE LA NOUVELLE FISCALITÉ

AVEZ-VOUS ADAPTÉ VOTRE POLITIQUE AUTOMOBILE OU DE MOBILITÉ (CAR/MOBILITY-POLICY) EN FONCTION DES CHANGEMENTS FISCAUX À VENIR ?

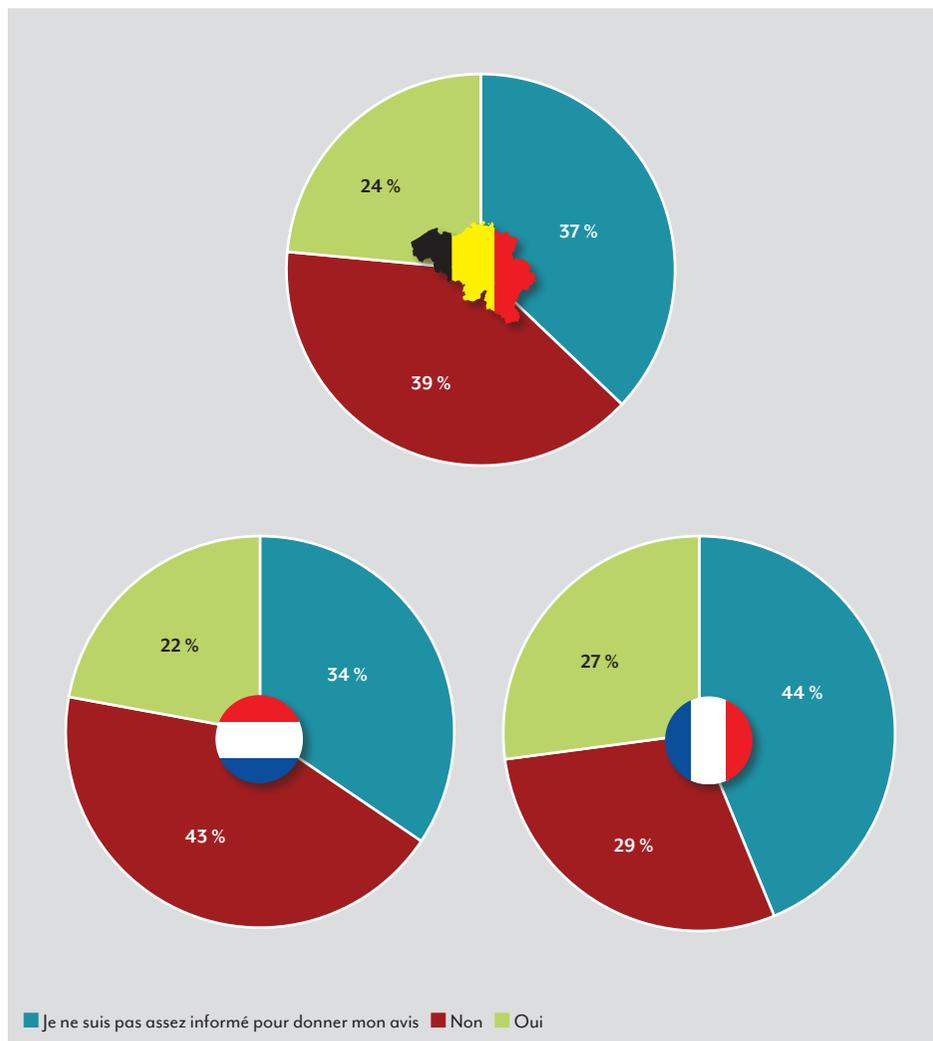
Les grandes entreprises sont celles qui ont déjà majoritairement effectué des changements dans leurs politiques auto et mobilité.



# TAXE KILOMÉTRIQUE

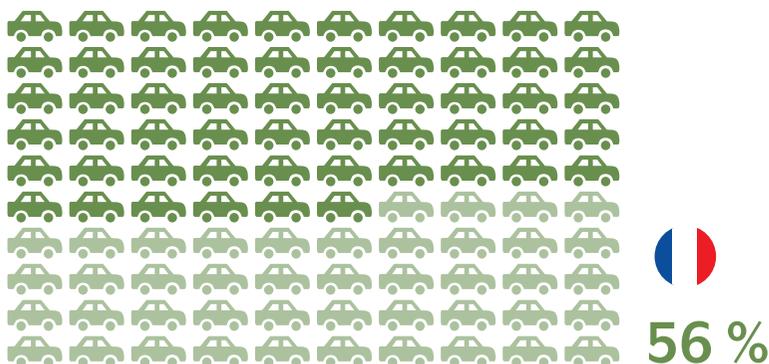
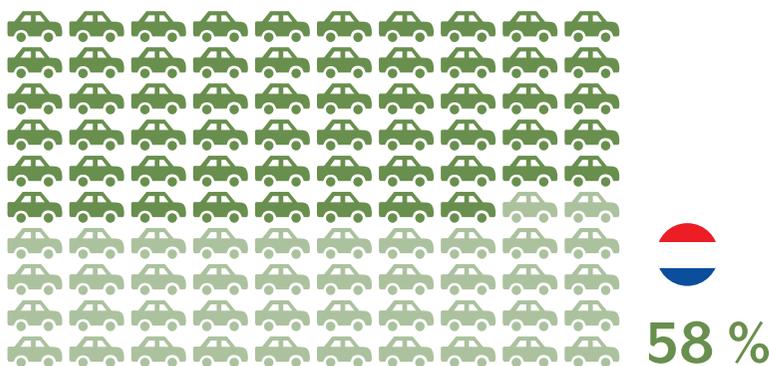
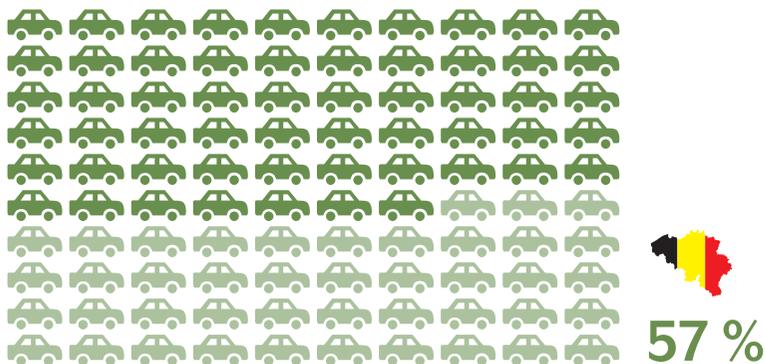
ÊTES-VOUS FAVORABLE À UNE TAXE KILOMÉTRIQUE SI ELLE REMPLACE LES TAXES AUTOMOBILES EXISTANTES (TAXES DE MISE EN CIRCULATION ET DE ROULAGE, ACCISES,...) ?

Si en 2019, 70 % des répondants à notre Company Car Report étaient opposés à l'introduction d'une taxe basée sur le kilométrage réellement parcouru, il ne sont plus que 39 % à avoir un avis aussi tranché aujourd'hui. 37 % avouent toutefois ne pas encore en savoir assez sur cette proposition pour se prononcer, mais 24 % des gestionnaires de flotte interrogés se disent déjà favorables.



# VOITURE SALAIRE

QUEL POURCENTAGE DES VOITURES DE VOTRE FLOTTE SONT DES VOITURES SALAIRES, AUTREMENT DIT, DES VOITURES QUI SONT PRINCIPALEMENT UTILISÉES POUR SE RENDRE AU TRAVAIL ET EN REVENIR, MAIS ÉGALEMENT À TITRE PRIVÉ ?



# TENDANCES GENERALES

Pour terminer cette étude, nous avons demandé aux participants de donner leur sentiment concernant différentes tendances actuelles et à venir sur le marché. Il en ressort clairement que les entreprises souhaitent donner accès au budget de mobilité à tous leurs collaborateurs, y compris ceux ne disposant pas d'une voiture de société.

Cette question est aussi l'occasion de tordre le cou à quelques idées reçues, comme le fait que la jeune génération serait moins intéressée par la possession d'une voiture ou que le télétravail va réduire le nombre de voitures de société. Nos répondants ne valident en tout cas pas du tout ces phrases. Ils sont par contre 50% des participants à penser que la voiture de société de demain sera plus petite qu'aujourd'hui.



	Pas d'accord du tout	Pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
En raison de la "guerre des talents", notre société accordera à l'avenir des voitures de société à davantage de (catégories de) salariés.	14 %	9 %	35 %	28 %	14 %
En tant qu'entreprise, nous ne voulons pas gérer les voitures de fonction, les vélos, les abonnements, les budgets de mobilité, etc., mais nous voulons donner un chèque mobilité (cf. chèque repas, éco chèque) à tous nos employés et les laisser organiser eux-mêmes leur mobilité.	32 %	21 %	30 %	12 %	5 %
La nouvelle génération d'employés et de candidats à l'emploi n'est pas intéressée par une voiture de fonction.	39 %	29 %	21 %	10 %	1 %
Le budget de mobilité légal doit être accessible à tous les employés, et pas seulement à ceux qui disposent d'une voiture de société.	8 %	7 %	23 %	21 %	42 %
D'avantage de travail à domicile nous permettra de conserver nos véhicules plus longtemps dans le parc automobile à l'avenir.	11 %	9 %	32 %	25 %	22 %
L'augmentation du travail à domicile entraînera une diminution du nombre de voitures de société attribuées à l'avenir.	36 %	31 %	19 %	10 %	4 %
À l'avenir, les employés ne disposeront plus d'un véhicule fixe attribué, mais d'une formule d'abonnement qui leur permettra de changer régulièrement de modèle de voiture ou de mode de transport.	45 %	26 %	19 %	7 %	3 %
Notre entreprise devrait prendre (encore) plus d'initiatives pour remplacer le nombre de déplacements en voiture par, par exemple, le vélo, les transports publics, le télétravail, etc.	11 %	17 %	32 %	23 %	18 %
À l'avenir, la voiture de société moyenne sera plus petite qu'aujourd'hui.	8 %	14 %	24 %	27 %	26 %



## Grâce au Bridge lease, plus besoin d'attendre votre Audi.

À la recherche d'une solution pour le renouvellement de votre flotte automobile? En collaboration avec Volkswagen D'Ieteren Finance, Audi innove avec le Bridge lease. Proposée actuellement sur une large sélection de modèles Audi électrifiés, cette formule All-in-one met directement à votre disposition un véhicule neuf Audi de la même catégorie jusqu'à l'arrivée de la voiture souhaitée, à un tarif fixe et sans frais supplémentaires. Envie de supprimer les délais d'attente?

**Contactez votre distributeur Audi.**



**17,0 - 21,4 kWh/100 KM ♦ 0 G CO<sub>2</sub>/KM (WLTP)**

Contactez votre distributeur Audi pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

**D'Ieteren**  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.** Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : [www.audi.be](http://www.audi.be)

Offre valable pour tout contrat de Location Long Terme, Renting Financier ou Leasing Financier (durée au choix) signé et accordé par S.A. D'Ieteren Lease N.V. entre le 01/06/2022 et le 29/12/2022 inclus. Offre valable uniquement sur les véhicules neufs Audi Q4 e-tron, Audi Q5 TFSI e, Audi A6 TFSI e, Audi A7 Sportback TFSI e, Audi Q7 TFSI e, Audi Q8 TFSI e et Audi A8 TFSI e. Le véhicule d'attente de livraison sera un véhicule neuf Audi, de la même catégorie que l'Audi commandée (rapidement disponible avec équivalence du point de vue de la grandeur et haut niveau d'équipements). Le loyer total du leasing sur toute la période correspond au loyer de l'Audi commandée, configurée, le prix des différents postes formant le loyer peut varier en fonction du véhicule loué. L'impact fiscal ou sur les cotisations de sécurité sociale est différent pour chacun des 2 véhicules successivement mis en location et dépend de leurs caractéristiques respectives. Action réservée aux professionnels (Sales Types FH, FA, FB, FC, FD-FP, FE-FQ, FF-FR et FZ). Cette offre n'est pas applicable rétroactivement pour les commandes en cours. Sous réserve d'acceptation du dossier par S.A. D'Ieteren Lease N.V. E.R./Annoncesur: D'Ieteren Automotive s.a./n.v., rue du Mail 50, 1050 Ixelles, RPM Bruxelles, BCE 0466 909 993, IBAN BE42 3100 1572 0554.