

GUIDE DE L'ÉLECTRIFICATION

Des flottes de voitures de société

laissons
respirer
.brussels 

0	INTRODUCTION Page 3
1	INTÉGRER VOTRE FLOTTE DANS VOTRE STRATÉGIE DE MOBILITÉ DURABLE Page 5
2	ANALYSE DE LA FLOTTE ET DES UTILISATEURS Page 16
3	TCO ET BUDGÉTISATION Page 23
4	PLAN DE REMPLACEMENT ET D'ÉLECTRIFICATION Page 34
5	ÉLABORER UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ Page 43
6	ADAPTER VOTRE CAR POLICY AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES Page 52
7	LES DEUX-ROUES ÉLECTRIQUES Page 69
8	COMMUNIQUER AFIN D'ACCOMPAGNER VOS COLÈGUES Page 80
9	CONCLUSIONS Page 85

0

INTRODUCTION

0 INTRODUCTION

L'électrification des flottes de voitures de société est au centre des stratégies de mobilité durable d'aujourd'hui. L'objectif de ce guide est de vous accompagner dans cet ambitieux projet grâce aux **partages de bonnes pratiques, de retour d'expériences et de témoignages** de fleet managers pionniers en la matière.

Comment inciter vos collègues à adopter des habitudes de mobilité durable et à combiner selon les diverses situations les modes les plus pertinents ? Nous aborderons ces thématiques ainsi que celle de l'importance d'intégrer votre projet d'électrification dans votre vision globale de mobilité dans le [chapitre 1](#).

Lorsque l'utilisation de modes durables n'est pas possible, le choix d'un véhicule électrique, dont la taille et la masse sont adaptées aux besoins du collaborateur, prend tout son sens. Cependant, c'est là qu'une seconde question cruciale apparaît : **Comment convaincre vos collègues d'opter pour un véhicule électrique ?**

De cette question en découlent plusieurs autres, que nous proposons d'explorer avec vous. D'abord, via le [chapitre 2](#) qui aborde **l'analyse de votre flotte et du profil de vos collaborateurs** afin d'identifier les barrières et les freins à l'électrification ainsi que les meilleures solutions à proposer.

Une fois les besoins identifiés, il convient d'étudier l'offre. Dans le [chapitre 3](#), nous traitons la **question du coût grâce au Total Cost of Ownership (TCO)**. Ensuite, le [chapitre 4](#) développe une approche de **plan de remplacement** qui permet d'identifier les

voitures les plus pertinentes à proposer aux différents profils de vos collaborateurs lors de la fin de leur contrat.

Si votre organisation adopte une approche globale de la mobilité avec un **budget mobilité**, vos politiques internes doivent évoluer. Il s'agit souvent de transformer la car policy en une véritable **politique de mobilité**, qui englobe l'ensemble des solutions de déplacement offertes par l'entreprise : voiture, transports en commun, vélo, mobilité partagée et même télétravail. Plus de détails sont à retrouver au [chapitre 5](#).

L'électrification implique d'encadrer l'usage des véhicules et de leurs recharges. Le [chapitre 6](#) aborde cette question en **identifiant les accords et les règles à ajouter à votre car policy** pour vous assurer que l'électrification se passe bien.

L'électrification touche bien entendu aussi les 2 roues, c'est pourquoi le [chapitre 7](#) s'attarde sur les questions relatives à la recharge des vélos à assistance électrique, des speedpédélec, des trottinettes, des scooters et motos.

Enfin, il convient d'accompagner vos collaborateurs lors de ce changement d'habitudes. Nous vous partageons des bonnes pratiques afin de communiquer et de sensibiliser vos collaborateurs dans le cadre du passage à l'électrique dans le [chapitre 8](#).

Il est bon de savoir que ce guide cible les voitures de société, mais qu'il dispose d'un jumeau centré sur les véhicules de service. Vous pouvez consulter [ce guide](#) si cette thématique vous concerne.



1

INTÉGRER VOTRE FLOTTE DANS VOTRE STRATÉGIE DE MOBILITÉ

1 INTÉGRER VOTRE FLOTTE DANS VOTRE STRATÉGIE DE MOBILITÉ

Comme le dit le chercheur en mobilité Aurélien Bigo, « Le futur de l'automobile est sûrement électrique mais le futur de la mobilité n'est certainement pas l'automobile ». En ligne avec cette affirmation et avant de plonger dans l'électrification de votre flotte, il nous semble essentiel d'intégrer l'électrification dans votre stratégie de mobilité globale.

En effet, si vous souhaitez réduire l'empreinte carbone de vos déplacements, il convient en priorité de réduire la fréquence et la distance de ces derniers. Ensuite, de mettre en place des mécanismes qui facilitent l'usage des modes de transports alternatifs aux véhicules motorisés. Enfin, après avoir étudié les 2 piliers précédents, d'encourager le véhicule, adapté à votre besoin, qui pollue le moins possible.

Ce chapitre a donc pour objectif d'explorer les pistes existantes afin d'intégrer l'électrification de votre flotte dans votre stratégie globale de mobilité. Commençons par aborder les enjeux de la mobilité durable.

Les objectifs de la mobilité durable

Depuis plusieurs années, la mobilité est devenue l'une des préoccupations principales des employeurs. C'est parfois même un sujet stratégique afin d'attirer et de retenir les talents les plus prometteurs au sein de l'entreprise. Plusieurs raisons incitent donc ces dernières à investir dans une mobilité plus durable et efficace pour leurs collaborateurs.

Les enjeux de la mobilité durable :

1° Le bien-être et la santé des collaborateurs

Faciliter et encourager la mobilité durable, cela passe d'abord par l'incitation à la pratique des modes actifs tels que la marche, combinée ou non avec les transports en commun, et le vélo (électrique). Ces modes de déplacements sont dits « actifs » car leur pratique implique que l'utilisateur soit

actif et non assis derrière son volant.

En outre, l'équilibre vie privée-vie professionnelle est de plus en plus décisif. Il faut savoir que les navettes domicile-travail de 20% des travailleurs belges durent plus de deux heures par jour¹. De plus, ces trajets représentent un moment stressant pour de nombreux automobilistes, ce qui impacte négativement leur satisfaction, leur niveau de stress et donc leur efficacité ainsi que la bonne ambiance au bureau. C'est pourquoi, choisir une localisation facile d'accès est un avantage pour attirer et retenir ses talents.

2° Responsabilité sociétale (RSE)

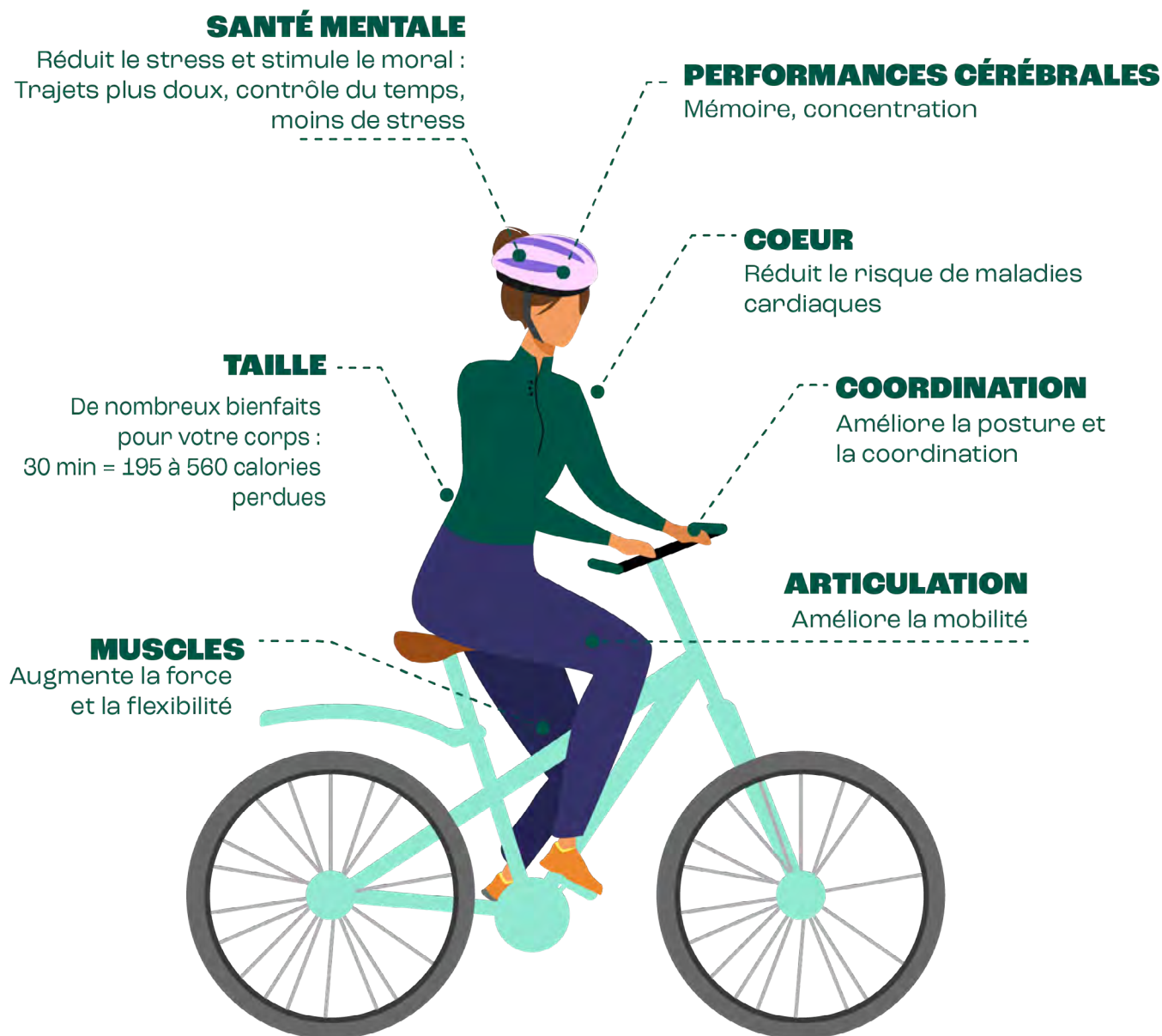
En encourageant la mobilité durable, une entreprise contribue à réduire son impact environnemental et joue un rôle actif dans la lutte contre le changement climatique. Cela montre également son engagement envers la responsabilité sociétale et le développement durable.

3° Optimisation du package salarial

Proposer des solutions en matière de mobilité durable dans le package salarial de ses collaborateurs est devenu un avantage concurrentiel pour attirer de nouveaux talents.

D'une part, en raison des enjeux fiscaux liés à l'imposition importante du salaire et à la déductibilité des services de mobilité. En effet, les incitants comme les abonnements/tickets de transport en commun, l'indemnité vélo, le budget mobilité, les voitures de société et bien d'autres sont déductibles fiscalement et bénéficient d'un traitement parafiscal plus avantageux que le salaire. C'est donc un levier non négligeable lorsqu'une structure souhaite encourager la mobilité durable tout en améliorant son attractivité vis-à-vis de nouvelles recrues.

¹Trends tendances, août 2025, <https://www.fleet.be/plus-d1h30-par-jour-de-trajet-cest-le-lot-de-20-des-travailleurs/?lang=fr>



SANTÉ MENTALE

Réduit le stress et stimule le moral :
Trajets plus doux, contrôle du temps,
moins de stress

PERFORMANCES CÉRÉBRALES

Mémoire, concentration

COEUR

Réduit le risque de maladies
cardiaques

TAILLE

De nombreux bienfaits
pour votre corps :
30 min = 195 à 560 calories
perdus

COORDINATION

Améliore la posture et
la coordination

ARTICULATION

Améliore la mobilité

MUSCLES

Augmente la force
et la flexibilité

Les 3 piliers d'une stratégie de mobilité durable

Pour faciliter l'adoption de solutions de mobilité durable par vos collaborateurs, nous vous recommandons d'utiliser une méthodologie basée sur 3 piliers, les 3R (les 3V's en néerlandais).

1° Réduire les déplacements

Vous avez certainement déjà entendu l'adage **"Le déplacement qui pollue le moins est celui qu'on ne réalise pas"**. Cette affirmation est particulièrement pertinente et souvent mise en avant comme étant la première mesure à mettre en place lorsqu'il s'agit de réduire l'empreinte carbone et la pollution liées à nos déplacements.

L'idée derrière cette affirmation est que

chaque fois que nous nous déplaçons, il y a une certaine quantité d'émissions de carbone et de polluants atmosphériques associée à ce trajet. Le déplacement qui pollue le moins est donc celui que nous évitons.

Cela peut être réalisé en se soustrayant aux déplacements non-essentiels grâce aux alternatives virtuelles comme les réunions en ligne, les conférences à distance ou en organisant autrement nos activités pour optimiser les trajets. Cela peut également passer par une organisation réfléchie de son calendrier en optimisant les chaînes de déplacements.

Cette pratique est devenue particulièrement pertinente depuis le développement des NTIC² et le COVID19 qui ont démontré

²Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC)

notre capacité à réaliser toute une série de tâches à distance.

Activer ce pilier est possible grâce au partage de bonnes pratiques en la matière, au développement de campagnes de sensibilisation sur l'impact des déplacements et la rédaction de politiques encadrant l'organisation des réunions et déplacements.

2° Inciter un report modal

Bien entendu, tous les déplacements ne peuvent pas être évités. Parfois, une présence physique est nécessaire et/ou souhaitable. Dans ces cas-là, il est important de privilégier les modes de transport à très faibles émissions, comme les modes actifs (le vélo et la marche), les transports publics (train, métro, tram, bus) et le covoiturage.

Pour encourager vos collaborateurs à utiliser des modes de transport durables, il convient de commencer par identifier quels sont vos potentiels de reports modaux, c'est-à-dire estimer quels sont les modes de transport durables les plus pertinents pour vos collaborateurs.

Pour cela, vous devez d'abord réaliser votre profil d'accessibilité, qui consiste à identifier les différentes solutions de mobilité autour de vos sites (gares, arrêts de transports publics, pistes cyclables, pôles de mobilité, ...).

Ensuite, il conviendra de mettre ce profil d'accessibilité en lien avec le profil de mobilité de vos collaborateurs. Ce dernier se compose :

- De la **localisation du domicile de vos collaborateurs** et des connexions entre celui-ci et le(s) site(s) sur lequel ils travaillent ;
- De **leurs contraintes et opportunités professionnelles** qui compliquent ou facilitent l'usage de modes alternatifs (télétravail, horaires flexibles, déplacements professionnels, fonctions d'urgences, ...) ;
- **Des souhaits de vos collaborateurs** en matière de mobilité et de leur volonté d'adopter ou non un nouveau mode de transport.

Pour obtenir ces informations, nous vous conseillons, en plus des données que vous pouvez recueillir via les ressources humaines, de réaliser une enquête de mobilité³ et une analyse cartographique.

La mise en lien de votre accessibilité et du profil de mobilité de vos collaborateurs vous permettra d'identifier les potentiels de reports modaux pertinents pour vos collaborateurs, c'est-à-dire, quels sont les modes durables qui pourraient voir leur pourcentage d'utilisation augmenter.

Afin d'activer les potentiels que vous avez identifiés, nous vous recommandons de combiner des actions en provenance des 3I de la mobilité :

«i» **numéro 1 : Infrastructures** de qualités (parkings vélos, douches, vestiaires, casiers, solutions de recharge, choix d'une accessibilité attrayante, ...). En effet, sans parking vélo, vous ne pourrez pas convaincre vos collègues de venir à vélo. Les infrastructures sont donc une base indispensable mais non-suffisante pour inciter un report modal.

«i» **numéro 2 : Incitants** qu'ils soient financiers ou non. L'optimisation fiscale permet de réaliser un incitant gagnant-gagnant pour vos collaborateurs comme nous en avons parlé plus haut. Si vous souhaitez aller plus loin vous pouvez permettre à vos collaborateurs de bénéficier d'un [budget de mobilité](#) ou d'un plan cafétéria permettant de combiner l'ensemble des solutions de mobilité durable.



³La Région a développé un outil d'enquête gratuit et intégrant des questions clés en matière de mobilité que vous pouvez adapter comme vous le souhaitez : <https://enquetemobilite.brussels/>

L'argent ne faisant pas tout, il est également important de permettre à vos collaborateurs de tester de nouveaux modes. Le test est un incitant puissant qui aide à convaincre vos collaborateurs de faire le pas vers de nouveaux modes.

«i» **numéro 3 : Information** et communication efficaces. La communication est malheureusement trop souvent la grande oubliée en matière de mesures de mobilité durable. Elle est pourtant indispensable car c'est elle qui permet de faire connaître vos efforts en termes d'infrastructures et d'incitants. Pour être efficace, une communication doit être :

- **Multicanale** : newsletters, valves, intranet, stands d'information, conférences, workshops, bouches à oreilles...
- **Multiformat** : article, témoignages, vidéos, infographies, illustrations, discours, ...
- **Ciblée** : ne communiquez pas sans objectif, il est plus impactant de savoir qui vous ciblez et quel est le but que vous poursuivez en communiquant.
- **Positive** : un message positif attire toujours plus l'attention et est mieux retenu qu'un message négatif. En effet, face à ce dernier, votre public-cible risque de se renfermer sur lui-même et de ne pas être ouvert à votre message.
- **Répétée** : à intervalles réguliers de manière parallèle mais adaptée. Un message n'est retenu que s'il est entendu 7 fois, à bon entendeur...

Nous vous conseillons de combiner de grandes campagnes de communication avec des communications plus sporadiques profitant d'opportunités se présentant dans l'actualité.

La culture de votre entreprise est également importante. La mise en avant d'ambassadeurs et idéalement, en y intégrant des membres de la direction qui ont adopté des comportements de mobilité durables, permettront d'inspirer vos collaborateurs et ainsi, de créer un cycle vertueux menant vers des habitudes de mobilité de plus en plus durables. En effet, il est bien connu qu'en matière de changement de comportements, le plus grand défi est de convaincre les premiers, mais ce sont ces derniers qui permettront, à leur tour, de convaincre leurs pairs.

Si vous avez des questions à propos des mesures à mettre en place pour inciter la mobilité durable ou souhaitez un accompagnement personnalisé, vous pouvez contacter le facilitateur mobility & fleet gratuitement à l'adresse suivante : facilitateur.mobility.fleet@environnement.brussels.

3° Réduire les émissions de la flotte

Enfin, quand le déplacement ne peut se faire autrement qu'avec un véhicule motorisé, alors il convient de **choisir le véhicule le mieux adapté à vos besoins et de le conduire de la manière la plus durable possible**.

Afin de décarboner votre flotte, outre l'électrification qui représente le focus de ce guide et qui sera développée dans les chapitres suivants, il vous faudra travailler sur plusieurs aspects tels que :

- Choisir, parmi les véhicules qui répondent à vos besoins, le **véhicule le plus léger** et **aérodynamique possible**. En effet, nous observons une croissance inquiétante du poids et de la taille des véhicules. Selon VIAS⁴, "depuis 2000, la masse moyenne des voitures a augmenté de 28%, la puis-

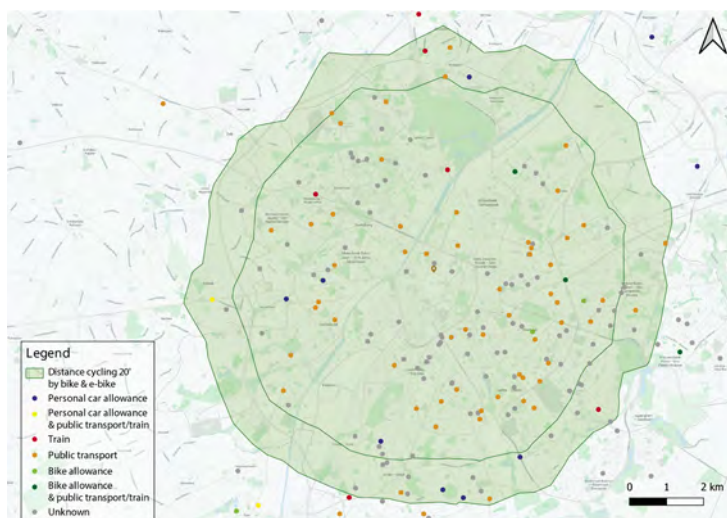


Figure 1 & 2 : Exemples de carte d'accessibilité et de carte des distances cyclables

sance moyenne de 60%, et la hauteur de capot moyenne de 14%". Tendrez vers une flotte plus durable, cela passe donc également par la **rationalisation de la taille et du poids des véhicules que vous choisissez**. En effet, un véhicule plus léger nécessite moins de ressources pour être produit et transporté.

- En outre, il émettra moins de polluants lorsqu'il roulera. Non seulement car la puissance nécessaire pour le faire avancer est moins importante, mais également car l'usure de ses pneus et de ses plaquettes de freins seront inférieures à celles d'un gros véhicule. Enfin, et comme le précise le rapport de VIAS, ces véhicules sont moins dangereux en cas d'accident de par leur masse moins importante et leur capot plus bas, ce qui évite les chocs directs avec les organes vitaux en cas d'accident.
- **Veiller au bon entretien** des véhicules, puisqu'une flotte bien entretenue est plus durable. Il conviendra donc de prévoir des moments d'inspection et d'entretien de vos véhicules.
- Encourager vos collaborateurs à **adopter des comportements de conduite durable**. Effectivement, nous ne conduisons souvent pas de la manière la plus durable possible, cela s'explique par différents facteurs tels que la méconnaissance du code de la route, des bonnes pratiques, le multitasking qui nous empêche d'être attentif et d'anticiper,... Être attentif à sa manière de conduire permet, non seulement, de réduire ses émissions de CO₂ (particulièrement pour les véhicules lourds qui roulent beaucoup) mais aussi de réaliser des économies de carburant et de réduire les

risques d'accidents.

- Lorsque votre véhicule ne peut être remplacé par un véhicule électrique, il convient de **choisir la motorisation la mieux adaptée à vos besoins et/ou à votre profil de conducteur**.

Le contexte bruxellois de la mobilité

Si, en tant qu'employeur bruxellois, vous travaillez sur la réduction des émissions de votre flotte, vous savez certainement que vos efforts sont soutenus, encouragés, accompagnés et incités par la Région. Cela a commencé dès 2004 grâce au **Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE)**, qui impose aux entreprises de plus de 100 employés occupés sur un même site en Région bruxelloise de réaliser un diagnostic de leur mobilité et un plan d'actions afin de la rendre plus durable. Cette imposition est une opportunité de faire, tous les 3 ans, un état des lieux de la mobilité de votre structure. Elle représente également un mandat, grâce auquel vous pouvez aller pousser la porte de vos dirigeants en expliquant que la Région vous impose de réaliser des mesures pour améliorer votre mobilité.

Ensuite, la Région travaille pour améliorer la qualité de l'air grâce, notamment, à la mise en place d'une zone de basses émissions (LEZ) qui interdit progressivement aux véhicules les plus polluants de circuler dans la Région de Bruxelles-Capitale (RBC). La LEZ couvre l'ensemble de la Région à l'exception du Ring et de certaines voiries permettant d'accéder à des parkings de transit. Elle concerne actuellement les voitures, les camionnettes ($\leq 3.5t$), les (mini) bus et autocars.

En 2022, les voitures (M1) diesel doivent respecter la norme Euro 5 et les voitures essence doivent quant à elles respecter, au minimum, la norme Euro 2. A partir de 2027, un nouveau jalon s'imposera pour ces véhicules ainsi que pour les poids-lourds et les deux-roues motorisés. Un calendrier fixe pour chacune de ces catégories de véhicule des jalons d'ici 2035, établissant ainsi l'interdiction du diesel pour les voitures en 2030, et de l'essence en 2035.



La zone 30⁵, active depuis 2021, impose de rouler à maximum 30 km/h dans les rues de toute la capitale à l'exception de certains grands axes (50 ou 70 km/h) ou des zones de rencontre (20 km/h). Les objectifs de la zone 30 sont l'amélioration de la sécurité routière, la réduction des émissions et des nuisances sonores.

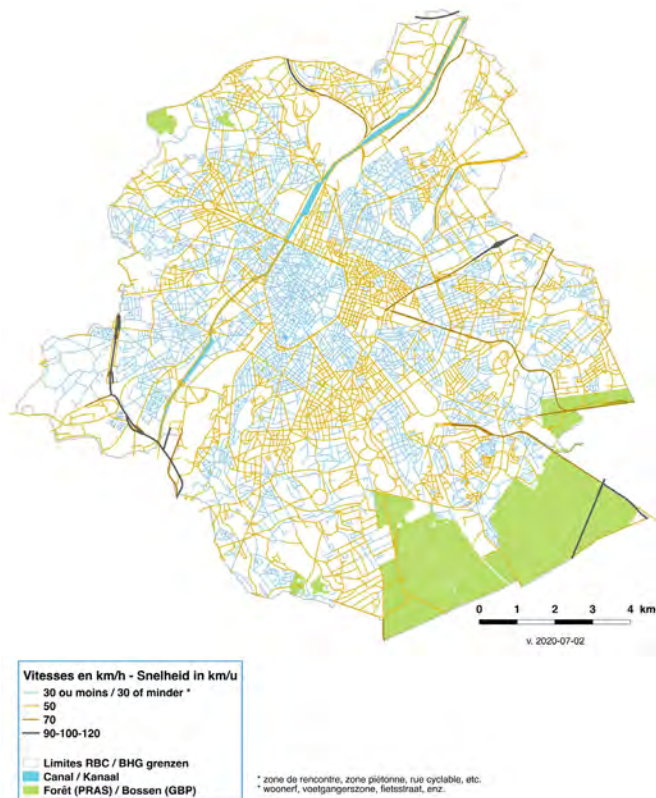


Figure 3 : Projet de Ville 30 - Vitesses maximales autorisées en 2020

Le développement des infrastructures de recharge dans la Région bruxelloise s'est fixé l'objectif de rendre 22.000 points de recharge pour véhicules électriques accessibles au public d'ici 2035 (info : lez.brussels).

Le site internet, electrify.brussels, permet de localiser toutes les bornes accessibles au public ainsi que de pouvoir répondre à toutes les questions des citoyens, entreprises ou copropriétés sur la recharge de véhicules électriques à Bruxelles.

Un [facilitateur bornes de recharge](#) existe pour accompagner à l'installation de bornes est également gratuitement disponible.

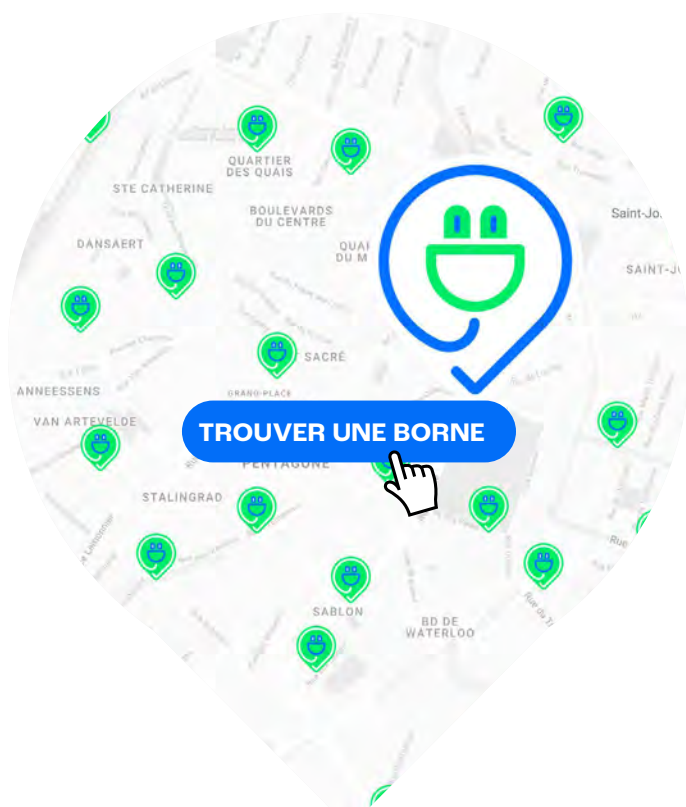
La **fiscalité des voitures de société** a été repensée au niveau fédéral afin d'encourager les voitures de société « zéro émis-

sion directe ». Par conséquent, la déductibilité fiscale pour les voitures de société neuves équipées d'un moteur à combustion sera progressivement supprimée depuis le 1^{er} juillet 2023. Seuls les véhicules « zéro émission directe », s'ils sont commandés avant le 1^{er} janvier 2027, resteront fiscalement déductible à 100%. Ensuite, eux aussi, verront leur déductibilité diminuer progressivement pour atteindre 67,5% en 2031.

Les cotisations CO₂ augmenteront, elles aussi, pour les voitures de société achetées après le 1^{er} juillet 2023. Le montant de cette augmentation dépend du type de carburant et des émissions de CO₂ du véhicule.

Pour plus d'informations, nous vous conseillons de consulter votre fournisseur de véhicules ou [cet article](#).

La liste des incitants pour réduire les émissions de CO₂ de votre flotte est encore longue avec notamment la limitation du nombre de places de parking autorisées dans le cadre du [CoBrACE](#), le devoir [d'exemplarité des flottes des pouvoirs publics bruxellois](#) ou [fédéraux](#),...





Le saviez-vous ?

La Région bruxelloise a mis en place la [formation Mobility Managers](#) qui propose des solutions réalistes et positives pour favoriser la durabilité des déplacements au sein de votre entreprise. Les intervenants sont des professionnels de la gestion de la mobilité et donnent la parole à des personnes concernées issues des secteurs publics, privé et non-marchand. Lors de chacune des 6 journées de formation, des témoignages d'entreprises ayant déjà mis en place des actions mobilité sont prévus afin d'apporter un éclairage concret et de permettre un échange d'expériences avec les participants.

Questions fréquemment posées



Quelles solutions de stationnement proposer aux vélos ?



La solution idéale, adaptée à tous les types de vélos sont les **U inversés** et les **A**. Ils permettent de stationner le vélo de manière stable, sécurisée, confortable et ordonnée. Si vous devez installer davantage de stationnement vélo, c'est le type d'arceaux à privilégier. Si cela n'est cependant pas possible, alors vous pouvez vous tourner vers des types d'arceaux de type Gand qui permettent d'attacher la roue et le cadre du vélo. Pour plus d'information, nous vous conseillons de consulter le [vadémécum vélo de la Région](#) et les [recommandations des experts de la Région](#).



Comment réaliser une enquête de mobilité efficace ?



Tout d'abord vous devez **définir très clairement les objectifs de votre enquête**. Quelles informations souhaitez-vous recueillir ? Quelles décisions ou actions ces données soutiendront-elles ? Cela vous aidera à déterminer le type de données à collecter et à structurer votre enquête en conséquence.

Ensuite, **construisez un questionnaire clair, concis et structuré**. Utilisez des questions fermées pour faciliter l'analyse des réponses, mais incluez également des questions ouvertes et non-obligatoires, afin de permettre aux participants de fournir des commentaires supplémentaires. Veillez à inclure des questions sur les habitudes de déplacement, les préférences, les motifs de choix de transport, les défis rencontrés, etc.

Une fois validé, intégrez le questionnaire dans un outil d'enquête (cfr. question suivante).

Enfin, avant de lancer l'enquête, **effectuez un prétest du questionnaire** sur un petit groupe de personnes. Cela permet de repérer les problèmes potentiels, les ambiguïtés ou les erreurs de formulation.

Questions fréquemment posées

Q:

Recommandez-vous un outil gratuit pour réaliser une enquête de mobilité ?

R:

Oui, la Région a développé un **outil gratuit** pour les entreprises PDE et accessible à tous. Des questions de mobilité sont déjà enregistrées en français et en néerlandais, mais vous pouvez bien entendu rajouter des questions.

Vous voulez le tester ? c'est par ici : <https://enquetemobilite.brussels/>

Q:

Quelles sont les actions les plus efficaces pour inciter un report modal ?

R:

Il n'y a pas de mesure idéale. Cela dépend de votre profil d'accessibilité, de mobilité et de vos potentiels de report modaux. Nous vous conseillons d'abord de **combiner des mesures dans les 3I** c'est-à-dire, des infrastructures, des incitants et de l'information. Aussi, allez-y progressivement, rien ne sert d'investir des mois dans la mise en place d'un budget de mobilité si vous ne disposez pas encore d'un parking vélo de qualité.

Enfin, nous vous recommandons de **réaliser quelques actions chaque année**, sans oublier que, faire tester des modes gratuitement et sans engagement à vos collaborateurs est souvent très efficace. C'est pourquoi nous vous recommandons les actions gratuites suivantes : Le [bike project](#) (N.B. marché en pause en 2025), au travail sans ma voiture (N.B. marché en pause en 2025) et [1 mois gratuit dans le train](#).

Q:

Qu'est-ce que le principe STOP ?

R:

En mobilité durable, le principe STOP est une méthodologie qui prône une **hiérarchisation des différents modes de transport** et les favorise dans l'ordre suivant :

- S pour stappers, les piétons ;
- T pour trappers, les cyclistes ;
- O pour openbaar vervoer, les transports publics ;
- P pour privé vervoer, le transport privé individuel, soit généralement la voiture.

Cela signifie que, lors de vos choix de modes de déplacement ou dans vos investissements en mobilité en tant qu'employeur, **vous donnez la priorité à la marche puis au vélo, ensuite aux transports en commun et enfin à la voiture.**



2

**ANALYSE DE LA
FLOTTE ET DES
UTILISATEURS**



3

**TCO ET
BUDGÉTISATION**



4

**PLAN DE
REMPLACEMENT DE
L'ÉLECTRIFICATION**



5

**ÉLABORER
UNE POLITIQUE
DE MOBILITÉ**



6

**ADAPTER VOTRE
CAR POLICY AUX
VÉHICULES
ÉLECTRIQUES**



7

**LES DEUX-ROUES
ÉLECTRIQUES**



8

**COMMUNIQUER AFIN
D'ACCOMPAGNER
VOS COLLÈGUES**



9

CONCLUSIONS



2

ANALYSE DE LA FLOTTE ET DES UTILISATEURS

2 ANALYSE DE LA FLOTTE ET DES UTILISATEURS

Si votre organisation a l'ambition de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre de sa flotte, il est judicieux de planifier ce processus de manière réfléchie.

Pour ce faire, il est important d'avoir un aperçu clair des **besoins** actuels et futurs, des **opportunités** et des possibilités au sein de votre organisation.

Pour identifier clairement ces éléments, nous vous recommandons de :

1. **Réaliser l'état des lieux de votre parc automobile actuel**
2. Définir **les différents profils d'utilisateurs**

Réaliser l'état des lieux de votre parc automobile actuel

Tout d'abord, il est important de bien connaître votre parc automobile actuel. Pour ce faire, reprenez dans un tableau récapitulatif les éléments suivants :

Informations générales et contractuelles

- Type de véhicule (marque, modèle, version)
- Plaque d'immatriculation
- Usage du véhicule (voiture de société, voiture de fonction, voiture de pool...)
- Type de contrat (achat, location-exploitation, location-financement...)
- Date de la première immatriculation
- Durée du contrat de leasing
- Valeur catalogue et remises éventuelles
- Catégorie de budget de l'employé

Informations liées aux émissions

- Type de carburant et motorisation
- Euronorme
- Émissions de CO₂
- Consommation
- Cylindrée et/ou puissance
- Poids
- Nombre de kilomètres parcourus (par an)



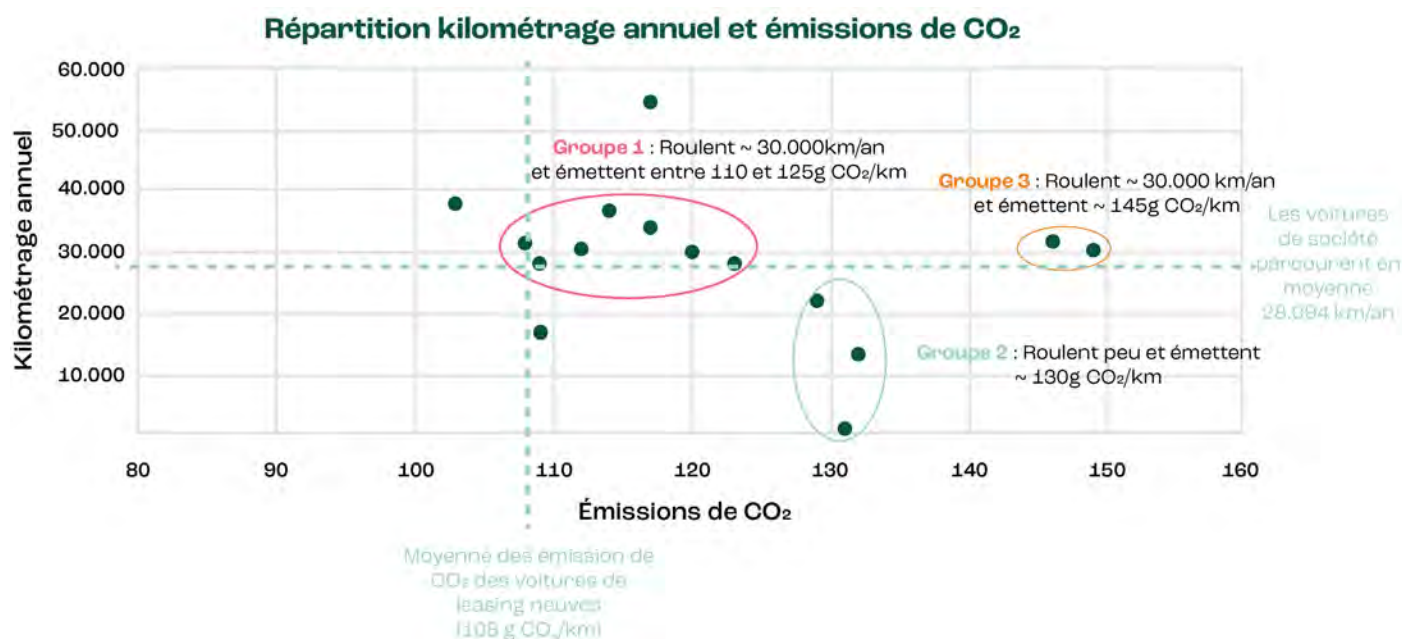
À titre d'exemple, imaginons que nous souhaitons effectuer l'état des lieux de la flotte de véhicule de société d'une petite structure bruxelloise fictive.

Marque	Modèle	Type	# sièges	CO ₂ g/km	Date début	Date fin	km total	Dernier km total	l/100 km	Motori- sation	Coût leasing HTVA	TMC	ATN annuel
Skoda	Superb Combi	Break	5	109	13/05/16	12/5/20	100.000	52.218	4,20	Diesel	492,24€	495€	2.203,48€
Citroën	Grand C4 Picasso	Monovolume	7	103	22/06/16	21/6/20	130.000	125.777	3,90	Diesel	519,67€	123€	1.487,17€
BMW	3 Grand Turismo	Berline	5	117	3/10/16	2/10/20	180.000	163.794	4,50	Diesel	674,58€	495€	2.871,37€
Volvo	XC60	SUV	5	117	10/11/16	9/11/20	130.000	100.617	4,50	Diesel	620,50€	867€	2.871,03€
Volvo	XC90	SUV	5	149	20/1/17	19/1/21	100.000	67.022	5,70	Diesel	1.187,36€	4.957€	7.703,16€
Skoda	Superb Combi	Break	5	120	1/6/17	31/5/21	130.000	63.753	4,60	Diesel	635,80€	867€	2.833,39€
BMW	3 Grand Turismo	Berline	5	112	2/6/17	1/6/21	130.000	58.185	4,50	Diesel	717,40€	867€	3.247,27€
VW	Tiguan	SUV	5	123	1/12/17	30/11/21	130.000	42.087	4,70	Diesel	629,77€	867€	2.738,75€
BMW	X1	SUV	5	114	28/2/18	27/2/22	130.000	44.609	4,10	Diesel	627,98€	495€	2.822,98€
OPEL	Signia Sports Tour	Break	5	132	16/4/18	15/4/22	100.000	19.241	5,80	Essence	485,63€	867€	2.334,31€
Hyundai	Tucson	SUV	5	129	28/6/18	9/7/22	100.000	23.455	4,90	Diesel	515,65€	867€	2.645,75€
Volvo	V60	Break	5	108	10/7/18	18/7/22	130.000	32.238	4,10	Diesel	593,51€	867€	2.560,19€
Peugeot	5008	SUV	5	109	19/7/18	7/10/22	130.000	30.104	4,20	Diesel	631,33€	495€	2.516,31€
Skoda	Kodiaq	SUV	5	146	8/10/18	7/10/22	100.000	19.921	5,30	Diesel	609,52€	867€	3.877,23€
VW	Touran	Monovolume	5	128	8/2/19	7/2/23	100.000	0		Essence	405,91€	123€	1.698,47€
BMW	X3	SUV	5	136	19/8/19	18/8/23	130.000	2	5,00	Diesel	777,45€	495€	4.877,78€
Volvo	XC40	SUV	5	131	7/5/18	9/5/22	130.000		5,00	Diesel	620,39€	867€	3.574,54€

Tableau 1 : Exemple de tableau récapitulatif d'une flotte d'une entreprise privée

La quasi-totalité des véhicules sont des modèles différents, les utilisateurs ont des kilométrages très variables et les émissions

de CO₂ sont élevées⁶. Ces deux derniers points peuvent être croisés :



Graphique 1 : Répartition des kilométrages annuels et des émissions⁷

On identifie rapidement trois groupes distincts :

- **Groupe 1** : ces véhicules représentent la grande majorité de la flotte, les kilométrages annuels sont élevés mais les émissions de CO₂ sont intermédiaires.
- **Groupe 2** : un nombre plus restreint de véhicules, ils réalisent peu de distance mais émettent d'importantes quantités de CO₂ par kilomètre.
- **Groupe 3** : ce sont les véhicules qui ont le poids écologique le plus important. Ils émettent d'importantes quantités de CO₂ sur de grandes distances.

À partir de ces observations, vous pourrez croiser des critères dans le but d'identifier des tendances d'utilisation et des caractéristiques similaires pour des groupes de véhicules. Vous pouvez par exemple croiser :

- « Le nombre de véhicules par catégorie de budget » avec « leurs kilométrages annuels » afin d'identifier quels véhicules pourront être facilement électrifiés ;
- « La catégorie de budget dans laquelle se trouve le véhicule » avec « la durée résiduelle de leur contrat » afin de budgéter

le renouvellement de votre flotte.

Définissez les différents profils d'utilisateurs

Outre la collecte et l'analyse des caractéristiques du parc automobile, il est important d'avoir **une vue d'ensemble des utilisateurs et de leurs usages des véhicules** afin de connaître leurs besoins, contraintes et possibilités.

Au cours de cette étape, **des profils sont définis en fonction des besoins de mobilité** (par exemple, un groupe de navetteurs uniquement, un groupe qui doit parcourir de longues distances à des heures irrégulières, etc.). La répartition de vos collaborateurs en groupes de conducteurs ayant des caractéristiques communes permettra de **réaliser vos mesures, non pas à un niveau individuel mais à une échelle plus macro et efficace**⁸.

Ce profilage peut être réalisé à partir des données dont vos ressources humaines disposent. Celles-ci sont faciles à recueillir et disponibles pour l'ensemble des collaborateurs. Cependant, elles ne prennent pas en compte les souhaits ou contraintes

⁶En comparaisons avec la moyenne belge pour les voitures de société

⁷Moyenne des émissions de CO₂ des voitures de leasing neuves (Febiac) et distance moyenne parcourue par les voitures de société (SPF Mobilité et Transport)

⁸Pour les petites entreprises disposant d'une flotte limitée de véhicules ou les entreprises dans lesquelles tout le monde a le même profil, le profilage est moins pertinent. Elles peuvent ignorer cette étape.

plus personnels des collaborateurs. C'est pourquoi, nous vous recommandons, de **réaliser une enquête qualitative des besoins, souhaits et contraintes** de ces derniers.

L'enquête vous permettra d'avoir un aperçu à la fois des perceptions de vos travailleurs concernant les modes de transport alternatifs à la voiture mais aussi sur les voitures électriques. Que pensent-ils du vélo, des transports publics ou de la voiture électrique ? Et quels sont les facteurs qui les incitent à (ne pas) modifier les comportements actuels en matière de déplacements ? Quelles mesures les inciteraient à opter pour une voiture électrique ?

Outre l'identification des perceptions, une enquête permet d'évaluer la proportion de travailleurs qui aurait la possibilité d'utiliser une borne de recharge à domicile (allée ou garage attenante à la maison) ou à proximité de leur domicile. Vous pouvez également obtenir un aperçu du nombre de kilomètres parcourus par jour ou par semaine, que ce soit à titre privé ou professionnel; ce qui permet de comparer le kilométrage perçu avec le kilométrage réel du véhicule.



Définissez les différents profils d'utilisateurs



LA NAVETTEUSE

La voiture roule pour les déplacements domicile-travail. Effectue 1 jour de télétravail/semaine, n'effectue aucun déplacements professionnels et possède une solution de recharge au domicile.



LE COMMERCIAL

La voiture roule pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels. N'effectue pas de télétravail et possède une solution de recharge au domicile.



LA CITADINE

Utilise le vélo ou les transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail. Effectue 1 jour de télétravail/semaine et ne possède pas de solution de recharge à domicile.

1

**INTÉGRER VOTRE
FLOTTE DANS VOTRE
STRATÉGIE DE
MOBILITÉ DURABLE**



3

**TCO ET
BUDGÉTISATION**



4

**PLAN DE
REMPACEMENT DE
L'ÉLECTRIFICATION**



5

**ÉLABORER
UNE POLITIQUE
DE MOBILITÉ**



6

**ADAPTER VOTRE
CAR POLICY AUX
VÉHICULES
ÉLECTRIQUES**



7

**LES DEUX-ROUES
ÉLECTRIQUES**



8

**COMMUNIQUER AFIN
D'ACCOMPAGNER
VOS COLLÈGUES**



9

CONCLUSIONS



3

TCO ET BUDGÉTISATION

3 TCO ET BUDGÉTISATION

Qu'est-ce que le TCO et quelle est son utilité ?

Le Total Cost of Ownership, en abrégé "TCO", **englobe les coûts directs et indirects entraînés par l'utilisation d'un véhicule tout au long de sa durée d'utilisation. En plus du prix d'achat ou de leasing**, tous les autres coûts liés au véhicule sont pris en compte. Le TCO permet ainsi de **comparer objectivement différents véhicules** au-delà de leur simple coût d'achat ou de location. Un véhicule peut être plus cher à l'achat, mais avoir un TCO inférieur parce qu'il est moins cher à l'usage (par exemple en termes de consommation d'énergie).

Le calcul du TCO peut servir à plusieurs fins :

- Offrir une comparaison entre le coût d'un véhicule électrique et celui d'un véhicule thermique.
- Soutenir financièrement les ambitions en matière de véhicules électriques auprès des décideurs de l'entreprise en intégrant la fiscalité avantageuse et les coûts de carburant.
- Justifier l'adaptation des catégories de budgets voiture

Quelles sont les composantes d'un TCO ?

Le calcul du TCO est constitué d'un certain nombre de facteurs divisés en quatre parties, résumés ci-dessous.

✓ Véhicule

- Coût d'achat
- Valeur résiduelle

✓ Services

- Financement
- Assurance
- Entretien et pneumatiques

✓ Energie

- Electricité
- Essence/Diesel
- CNG/LNG

✓ Fiscalité

- Déductibilité fiscale
- Taxe CO₂
- TVA non récupérable
- Taxe sur les dépenses non admise
- Taxe sur les dépenses non admises ATN

Chaque composant correspond à un coût ou à une déductibilité, ainsi l'addition de tous ces éléments donne un TCO final qui peut être exprimé en coût mensuel, annuel ou par kilomètre.



Le saviez-vous ?

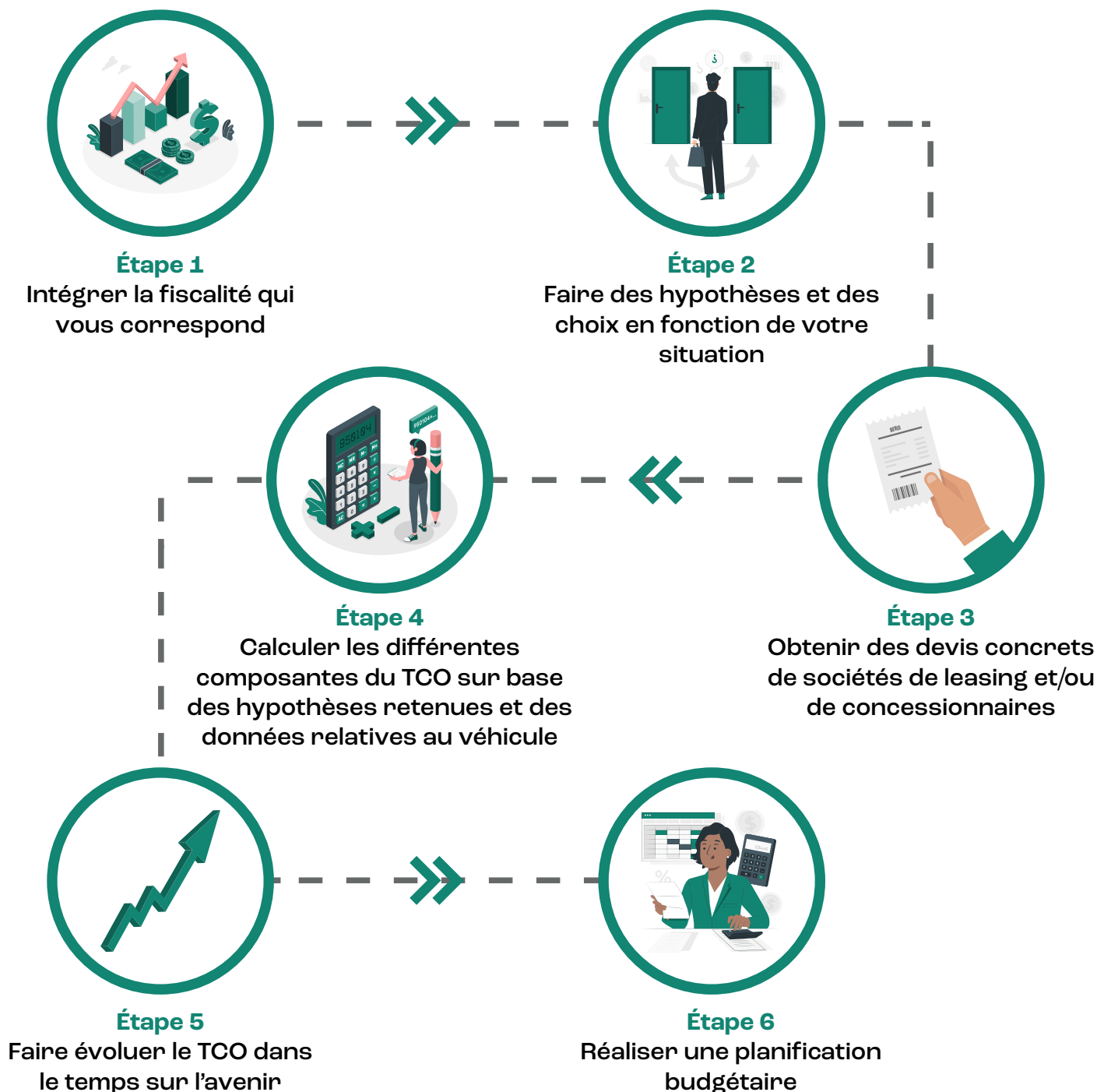
Tout le monde ne calcule pas le TCO de la même manière. Il existe trois principaux types de calculs TCO définis comme TCO 1, TCO 2 et TCO 3. En règle générale, plus le chiffre du TCO est élevé, plus il est précis et complexe. La Région bruxelloise a développé un outil, le "[Car Cost Calculator](#)" qui permet de comparer le TCO de véhicules thermiques, électriques, partagés et d'occasion. Pour cet outil, le calcul repose sur un TCO 3.

Quel est le processus de calcul du TCO ?

Le principe de TCO étant désormais défini, vous pouvez maintenant l'appliquer à votre propre flotte. Avant de commencer, vous pouvez déjà obtenir un aperçu au niveau individuel du véhicule grâce au [Car Cost Calculator](#)

[culator](#) de la Région bruxelloise d'autant que cet outil permet de comparer le TCO de différents véhicules.

Si vous souhaitez effectuer un calcul concret du TCO au niveau de votre flotte, il sera un peu plus complexe. Pour vous aider, vous trouverez dans ce guide les principales étapes à suivre pour effectuer ce calcul :



Le saviez-vous?

Dans le cadre du budget mobilité fédéral, une formule TCO a été proposée. Pour tout savoir de cette formule, cliquez-[ici](#).

Vous avez déjà calculé le budget TCO de vos voitures dans le cadre du budget de mobilité fédéral ? Pas de panique, vous pouvez garder votre formule actuelle.



1° Intégrer la fiscalité qui vous correspond

Le calcul du TCO est un **travail sur mesure**. Il est donc important que les différents composants soient adaptés à votre situation. La fiscalité joue

un rôle important à cet égard. Elle **dépend de l'entité juridique de votre organisation**. Les obligations et les avantages fiscaux d'un organisme public ou d'une ASBL diffèrent évidemment de celles d'une entreprise.

Une liste des différents éléments fiscaux auxquels votre entité juridique doit se conformer/peut bénéficier est reprise ci-après. Pour obtenir des détails concrets sur les différents éléments, consultez le [Car Cost Calculator](#) de la Région bruxelloise ou posez la question à votre société de leasing, des experts en TCO ou à votre comptable.

Liste des éléments fiscaux :

- Taxe de mise en circulation
- Taxe de circulation
- Dépenses rejetées*
- Déduction fiscale
- Déduction de la TVA
- Contribution de solidarité (contribution CO₂)*
- Exonération des droits d'accise (ASBL

uniquement).

*applicable uniquement aux voitures de société qui peuvent également être utilisées à des fins privées.



2° Faire des hypothèses et des choix en fonction de votre situation

Tout d'abord, **faites des choix** concernant les différents éléments que vous souhaitez inclure dans le calcul de votre

TCO : coût d'une borne de charge (domestique), d'une carte de carburant/recharge, de la déduction fiscale, etc.

Vous déterminez ensuite les différentes hypothèses pour chaque composante afin d'effectuer le calcul. Voici quelques exemples d'éléments pour lesquels des hypothèses peuvent être formulées :

- Prix du carburant/de l'électricité et leur évolution (remises incluses)
- Répartition de la recharge (% de recharge à domicile, de recharge sur le lieu de travail, de recharge dans la rue et de recharge rapide)
- Paramètres liés à l'assurance
- Utilisation du véhicule (privé, professionnel, vacances, kilométrage...)
- Facteur de consommation (consommez-vous plus ou moins que la moyenne)
- etc.



Le saviez-vous ?

Afin d'inciter les **indépendants** possédant d'anciens véhicules diesel à remplacer leur voiture de société par une alternative plus respectueuse de l'environnement, le gouvernement fédéral a décidé, à l'été 2025, d'assouplir la déductibilité fiscale des hybrides rechargeables (PHEV). Concrètement, cela signifie que les entrepreneurs disposant d'un numéro de TVA et soumis à l'impôt des personnes physiques peuvent bénéficier, jusqu'en 2027, d'une déduction fiscale de 100 % pour l'achat ou le leasing d'un PHEV. Cette mesure ne s'applique donc pas à toutes les sociétés. Pour les pourcentages précis de déduction fiscale, vous pouvez consulter [ce lien](#).

À partir du 1er janvier 2026, la fiscalité automobile pour les **ASBL** sera profondément modifiée. Tous les frais liés aux véhicules émettant du CO₂ – qu'ils soient achetés, loués ou pris en leasing à partir de cette date – seront entièrement taxés au taux standard de 25 %. En conséquence, tant les voitures à carburant que les hybrides rechargeables (PHEV) deviendront sensiblement plus coûteux pour les ASBL. Pour les véhicules zéro émission directe, un régime transitoire est prévu : à partir de 2027, leurs frais automobiles seront également progressivement taxés, mais uniquement sur la partie non déductible des coûts. La pression fiscale finale reste donc nettement plus faible que pour les véhicules thermiques.



3° Obtenir des devis concrets de sociétés de leasing et/ou de concessionnaires

Le **coût d'achat ou de location** est une composante très importante du TCO, il est donc nécessaire de travailler avec les bonnes données.

Nous vous recommandons de **demander des devis indicatifs** auprès des concessionnaires et/ou des sociétés de leasing afin d'avoir la certitude de **travailler avec des tarifs réels**. Ces devis contiennent généra-

lement les données du véhicule (consommation, émissions de CO₂, autonomie...) nécessaires au calcul du TCO.

Si vous souhaitez intégrer les prix de l'infrastructure de recharge dans le calcul du TCO, nous vous recommandons de demander les prix de l'infrastructure et des services de recharge de la même manière. Vous pouvez le faire par le biais d'une «**Request for Proposal (RfP)**».

Vous pouvez choisir les parties qui feront l'objet d'un appel d'offres pour cette demande de prix. Il peut s'agir de fournisseurs de services de recharge, de sociétés de leasing ou d'installateurs électriques.



Conseils sur les devis pour véhicules électriques

- En fonction de la rotation des véhicules, il est préférable de répéter les étapes 2 et 3 plusieurs fois par an. En effet, l'offre, les prix et les valeurs résiduelles des véhicules électriques sont en constante évolution.
- Si vous n'êtes pas lié à une marque ou à une concession particulière, il est judicieux de demander plusieurs devis à différents fournisseurs. Vous pourrez ainsi présenter un large éventail de véhicules à vos employés.



4° Calculer les différentes composantes du TCO sur la base des hypothèses retenues et des données relatives au véhicule

Une fois vos hypothèses/choix formulés et vos différentes données recueillies, rassemblez ces éléments dans un calcul complet du TCO.

Pour ce faire, il est préférable de ventiler les 4 composantes présentées ci-dessous (véhicule, services, énergies et fiscalité). Leur somme donne le TCO final.

Il est évidemment possible de rajouter à ce tableau les différentes hypothèses supplémentaires qui découlent de votre situation spécifique.

Un modèle de TCO bien construit permet également d'envisager plusieurs scénarios budgétaires. Si vous souhaitez comparer le TCO de différents véhicules, vous pouvez utiliser le [Car Cost Calculator](#) de la Région bruxelloise.



Véhicule

- + Amortissement de l'achat/coût du leasing



Services

- + Entretien
- + Assurance



Energie

- + Carburant ou électricité



Fiscalité

- + Taxe CO₂
- + TVA non récupérable
- + Taxes sur les dépenses non admises
- + Taxes sur les dépenses non admises ATN
- Déductibilité fiscale

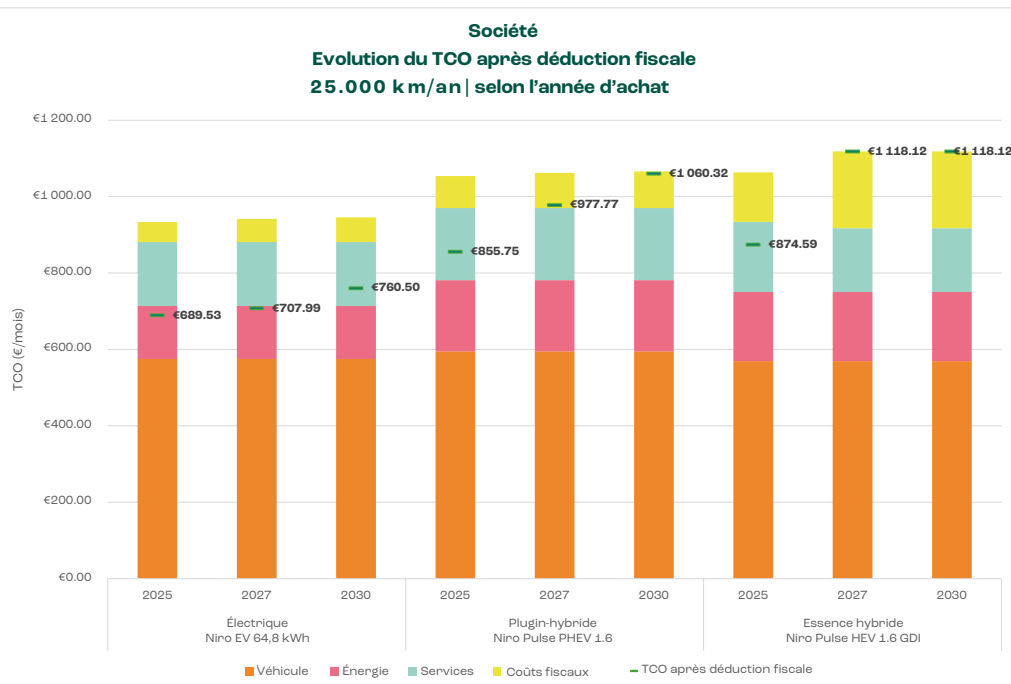
TCO GLOBAL



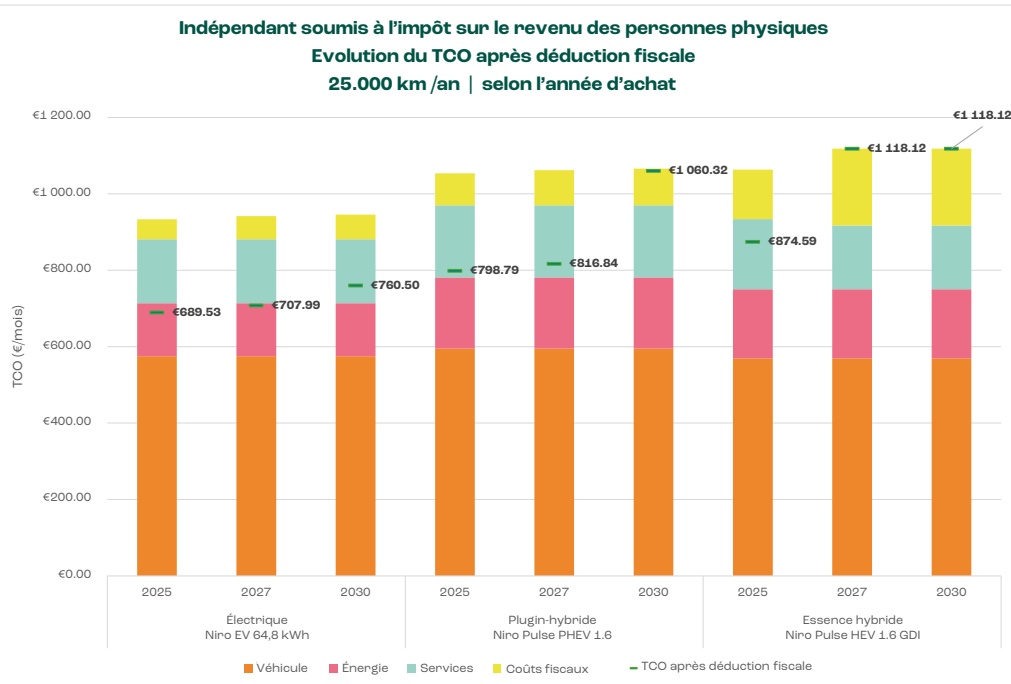
5° Faire évoluer le TCO dans le temps

Étant donné que la plupart des composantes du TCO peuvent varier avec le temps, il est intéressant d'effectuer une projection et de calculer le TCO sur plusieurs années. Vous aurez

ainsi une idée précise de l'impact de l'évolution des différentes composantes. La composante fiscale se base sur des règles déjà définies et peut donc être anticipée avec certitude (sauf changement de législation). Les autres composantes sont soumises aux évolutions du marché et ne peuvent donc être déterminées à l'avance que sur la base d'estimations.

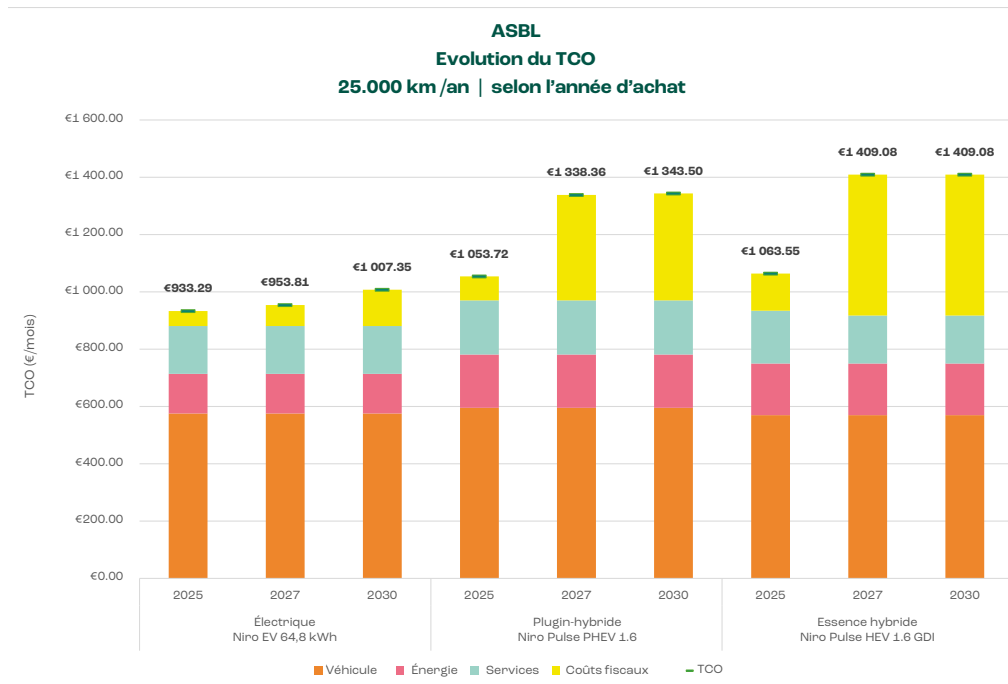


Graphique 2 : Evolution du TCO après déduction fiscale (société)



Graphique 3 : Evolution du TCO après déduction fiscale (personnes physiques)

Comme le témoignent les graphiques ci-dessus et à la page suivante, il est nécessaire d'anticiper et d'estimer la variation des différentes composantes du calcul sur plusieurs années. Notamment la fiscalité, qui va défavoriser l'utilisation de véhicules à moteur thermique.



Graphique 4 : Evolution du TCO après déduction fiscale (personnes physiques)



6° Réaliser une planification budgétaire

Outre la comparaison de différents véhicules, le calcul du TCO est utilisé pour déterminer les catégories de budgets

des véhicules au sein de l'organisation. Cela permet de s'assurer que toutes les personnes appartenant à la même catégorie disposent d'un véhicule équivalent. Afin d'offrir des alternatives électriques à vos employés, il est recommandé d'ajuster vos catégories de budget et de les définir en TCO.

	Mercedes GLA 180 Essence 134g 32.390€	Mercedes GLA 180 Électrique 0g 41.129€	
Coût du leasing (sans TVA)	590 €	661 €	+71 €
+ TVA non récupérable	81 €	90 €	
+ Taxe CO ₂	49 €	28 €	
+ Carburant ou électricité	216 €	88 €	
= TCO 1	937 €	867 €	-70 €
+ Taxes sur les dépenses non admises	88 €	0 €	
+ Taxes sur les dépenses non admises ATN	23 €	14 €	
= TCO 2	1.048 €	881 €	-170 €
- Déductibilité fiscale	234 €	217 €	
= TCO 3	814 €	664 €	150 €

Figure 4 : Comparaison pratique de 2 des TCO mensuels de modèles équivalents l'un essence et l'autre électrique

Pour ce faire, vous pouvez sélectionner un modèle de référence par catégorie de budget. Ce modèle doit refléter les exigences minimales en matière de véhicules pour la catégorie de budget concernée. Sur la base de ce modèle, vous allez sélectionner des alternatives électriques qui répondent aux mêmes exigences. Après avoir calculé le TCO de chaque modèle, vous connaîtrez la nouvelle limite budgétaire.

Une fois la différence entre les véhicules thermiques actuels et les alternatives

électriques établie, vous pourrez examiner la durée d'utilisation des véhicules au sein de votre organisation. Sur la base de ces données, vous pourrez ensuite établir un plan pluriannuel pour déterminer le total des investissements/économies résultant du passage à des véhicules électriques et de la diminution de la taille de la flotte au profit d'une augmentation de l'usage des moyens de transport alternatifs.

Informations supplémentaires

Le terme TCO est systématiquement utilisé dans ce guide. Mais on retrouve dans l'univers de la mobilité durable d'autres termes pour objectiver le coût total de la mobilité. Il y a par exemple le TCO/TCU réel et le TCM :

- **Le TCO réel : TCU** (Total Cost of Use) ou **RCO** (Real Cost of Ownership) : les coûts réels encourus, en tenant compte de tous les coûts réellement variables liés au comportement au volant. Par définition, il ne peut être calculé que pendant l'utilisation du véhicule. Il est conseillé d'affiner les hypothèses du TCO à l'aide des résultats du RCO. Pour avoir une

idée du coût réel de vos déplacements en voiture, vous pouvez faire un calcul basé sur vos propres éléments sur calculateur.waytogo.be. Vous pouvez y vérifier combien une voiture partagée peut vous permettre d'économiser.

- **TCM** (Total Cost of Mobility) : une estimation du coût total de la mobilité, qui comprend le coût des transports publics, des vélos, etc. en plus de la voiture de société. Ce terme est important lorsqu'on travaille avec des budgets mobilité. Le TCM est parfois élargi pour inclure les coûts du personnel ou les coûts de revenus manqués dus à la durée du déplacement.



Éléments à retenir

- Un TCO peut être subdivisé en quatre composantes principales : achat/leasing, énergie, services et fiscalité
- Vous pouvez utiliser le calcul du TCO pour :
 - Offrir une comparaison objective du coût d'un véhicule électrique et celui d'un véhicule thermique
 - Intégrer les impacts de la fiscalité
 - Fixer des limites budgétaires pour les voitures de société
- Définir ses exigences en fonction de votre situation

Questions fréquemment posées

Q: Pourquoi est-il préférable de réaliser un calcul du TCO ?

R: Le calcul du TCO permet une **comparaison objective** entre différents véhicules et technologies de propulsion. En effet, ce n'est qu'après un **calcul global** que vous aurez un aperçu clair du coût réel d'un véhicule sur toute sa durée d'utilisation. Si vous ne tenez compte que du prix d'achat ou de leasing d'un véhicule, vous risquez de faire des choix irrationnels qui pourraient coûter cher à votre organisation.

Q: Que dois-je faire si je ne suis pas sûr de certaines hypothèses ?

R: Si certaines hypothèses manquent de clarté, il est judicieux d'effectuer une analyse de sensibilité, qui consiste à examiner l'impact d'un changement pour chaque hypothèse. Pour ce faire, il suffit de modifier l'hypothèse dans le calcul et comparer les TCO obtenus. Vous pourrez alors vous faire une idée des **différents TCO possibles** et les anticiper. Le [Car Cost Calculator](#) de la Région bruxelloise permet de le faire.

Q: Quels sont les facteurs qui peuvent contribuer à réduire le TCO ?

R: Si le prix catalogue plus élevé reste votre principale préoccupation, il existe quelques moyens de réduire l'impact de ce coût sur le TCO. Dans le cas du leasing d'un véhicule, vous pouvez **prolonger la durée du contrat** ce qui permet de garantir un prix de leasing moins élevé. Le prix catalogue est alors réparti sur plusieurs années.

Une autre possibilité pour réduire le TCO est **d'opter pour un modèle de véhicule plus petit**. Ces modèles présentent également un avantage environnemental supplémentaire. Ils consomment moins de ressources et d'énergie pour leur fabrication et leur utilisation. Plus légers, ils émettent moins de particules lors du freinage, ce qui réduit l'usure des freins, des pneus et du revêtement routier par rapport à un véhicule plus lourd.

Questions fréquemment posées



Quelles différences prendre en compte si j'achète mes véhicules ?

Le calcul du TCO diffère lors de l'achat d'un véhicule neuf, en effet il est nécessaire de prendre en compte **l'amortissement de l'achat du véhicule** à la place de son simple coût de leasing. Ce critère prend en compte la répartition de la valeur de votre investissement de départ tout au long de la durée de vie et d'utilisation de votre véhicule.



Plus le taux d'amortissement est faible, plus le véhicule conservera une grande valeur résiduelle lors de sa possible revente. Il existe plusieurs possibilités afin d'obtenir un amortissement plus faible, notamment lors de l'achat du véhicule, en **négociant** avec votre concessionnaire selon vos relations avec ce dernier ou en utilisant votre véhicule sur une **plus longue durée**.

1

**INTÉGRER VOTRE
FLOTTE DANS VOTRE
STRATÉGIE DE
MOBILITÉ DURABLE**



2

**ANALYSE DE LA
FLOTTE ET DES
UTILISATEURS**



4

**PLAN DE
REEMPLACEMENT DE
L'ÉLECTRIFICATION**



5

**ÉLABORER
UNE POLITIQUE
DE MOBILITÉ**



6

**ADAPTER VOTRE
CAR POLICY AUX
VÉHICULES
ÉLECTRIQUES**



7

**LES DEUX-ROUES
ÉLECTRIQUES**



8

**COMMUNIQUER AFIN
D'ACCOMPAGNER
VOS COLLÈGUES**



9

CONCLUSIONS



4

PLAN DE REMPLACEMENT ET D'ÉLECTRIFICATION

4 PLAN DE REMPLACEMENT ET D'ÉLECTRIFICATION

Une fois l'analyse de votre flotte effectuée ([Chapitre 2](#)), vous pouvez développer un plan visant à remplacer, s'ils doivent l'être, les véhicules arrivant en fin de leasing, de vie ou ne répondant plus aux critères d'accès de la LEZ, par des alternatives moins polluantes.

Lorsque vous envisagez le remplacement d'un véhicule, il est nécessaire d'examiner son utilisation (transport de matériel, de personnes, etc.), sa fréquence, les distances réalisées, les chaînes de déplacement réalisées, etc.

Il vous faudra donc vous poser plusieurs questions :

1. Ces véhicules pourraient-ils être remplacés par d'autres modes de transport plus durables ?
2. Si non, ces véhicules pourraient-ils être remplacés par des véhicules électriques ?
3. Si non, quelles sont les alternatives les moins polluantes (polluantes sur base des émissions de polluants atmosphériques/gaz à effet de serre, du poids du véhicule, de sa taille, etc.) ?



Le saviez-vous ?

Difficile de prendre de bonnes décisions en matière de renouvellement de flotte si vous ne savez pas précisément comment vos véhicules sont utilisés. Kilométrage parcouru, moments d'utilisation, fréquence des trajets... autant de données essentielles pour identifier vos véritables besoins. Sans ces informations, vos choix s'apparentent à des décisions prises à l'aveugle.

Aujourd'hui, il existe heureusement des plateformes qui centralisent toute la mobilité de votre organisation dans un tableau de bord unique. Vous disposez ainsi, en un clin d'œil, de toutes les informations nécessaires pour orienter vos décisions stratégiques.

Parmi les solutions disponibles, on retrouve [MyMove](#) et [MyShare](#), mais aussi [Samsara](#), [Motive](#), [Fleetio](#) ou [Webfleet](#), qui offrent des outils simples pour suivre et analyser en détail l'utilisation de votre flotte.

Identifier les véhicules qui pourraient ne pas être remplacés par un nouveau véhicule

La première analyse à réaliser consiste à **identifier les collaborateurs qui pourraient réduire la fréquence de leurs déplacements** en voiture voire même d'abandonner celle-ci au profit d'un report modal vers des modes de transport plus durables (marche, vélo (électrique), transports en commun et covoiturage).

Pour ce faire, il vous faudra identifier les véhicules de votre flotte qui roulent peu de kilomètres (cfr. [Chapitre 2](#)). Ensuite étudiez les solutions de mobilité durable pertinentes pour les conducteurs de ces derniers grâce à la combinaison de vos analyses d'accessibilité et de profils de mobilité (cfr. [Chapitre 1](#)). Un levier important peut être la mise en

place du budget mobilité. Ce système permet aux employés de bénéficier d'avantages financiers lorsqu'ils choisissent d'opter pour une voiture de société moins coûteuse, ce qui les incite à utiliser leur budget restant plus consciemment.

Les résultats qui en découlent vous permettront de faire ressortir les trajets en véhicules motorisés pouvant être réalisés par des modes durables notamment selon leurs distances et la présence de modes de transports en commun à proximité.

S'il ressort de l'analyse que les moyens de transport alternatifs constituent des options attrayantes pour votre personnel, nous vous recommandons de mettre en place des mesures ciblées afin de les encourager à opter pour ces alternatives, et ce via un mix de mesures respectant la règle des 3 I (cfr. [Chapitre 1](#)).

Électrifier les véhicules quand ils peuvent l'être

Lorsqu'un véhicule s'avère malgré tout nécessaire, l'étape suivante consiste à passer à l'électrification. Nous vous conseillons de mener une analyse afin d'établir le calendrier d'électrification de votre flotte. L'objectif sera d'identifier quels véhicules pourront être électrifiés, à quel horizon de temps et quels modèles seront les mieux adaptés pour les remplacer.

Pour mener à bien cette analyse, il vous faudra croiser les données suivantes pour chaque profil identifié (cfr. [Chapitre 3](#)) :

- La distance moyenne parcourue quotidiennement ;
- Le nombre moyen de déplacements par jour ;
- Le type de déplacements (déplacements domicile-travail, livraisons, visites de clients...);
- Le volume à transporter ;
- Les possibilités de recharge à domicile

et/ou sur le site de l'entreprise ;

- Les comparaisons des coûts en TCO des alternatives.

Approfondissez les possibilités offertes par les véhicules électriques

Afin de déterminer si vos collaborateurs peuvent passer à un véhicule électrique, il convient de faire une **étude des véhicules disponibles** sur le marché et de leurs caractéristiques. Accordez une attention particulière à l'autonomie, au poids du véhicule, aux options et au volume de chargement. Ces véhicules peuvent ensuite être associés à des profils et/ou à des employés afin de déterminer s'ils constituent une alternative aux véhicules (thermiques) actuels et s'ils répondent aux besoins, aux souhaits et aux exigences.

Cet exercice permet d'obtenir une vue d'ensemble des possibilités d'électrification par profil ou par personne. Il existe déjà des alternatives électriques pour la plupart des véhicules et des budgets.



Le saviez-vous ?

De nouveaux véhicules et modèles électriques apparaissent en permanence sur le marché. On compte actuellement pas moins de 280 modèles différents disponibles en Belgique, représentant plus de 1 000 déclinaisons. Cela signifie que, même si la transition n'est pas encore possible aujourd'hui pour une catégorie donnée, elle pourrait le devenir dans six mois. Autrement dit, dans presque chaque segment, on trouve déjà une alternative électrique.

L'outil Car Cost Calculator de Bruxelles Environnement propose un aperçu actualisé de tous les véhicules électriques disponibles sur le marché belge.

Une fois les possibilités d'électrification identifiées, vous pourrez procéder aux remplacements des véhicules qui doivent être renouvelés à court terme. Songez ici aux véhicules en fin de vie, de contrat de leasing ou qui ne respecteront plus les critères d'accès

de la LEZ.

Reprenons notre exemple du chapitre 2. Dans notre petite entreprise bruxelloise privée, les voitures sont louées pour une durée de 48 mois. Le renouvellement de la flotte est par conséquent plus facile à planifier.

PEUGEOT E-208



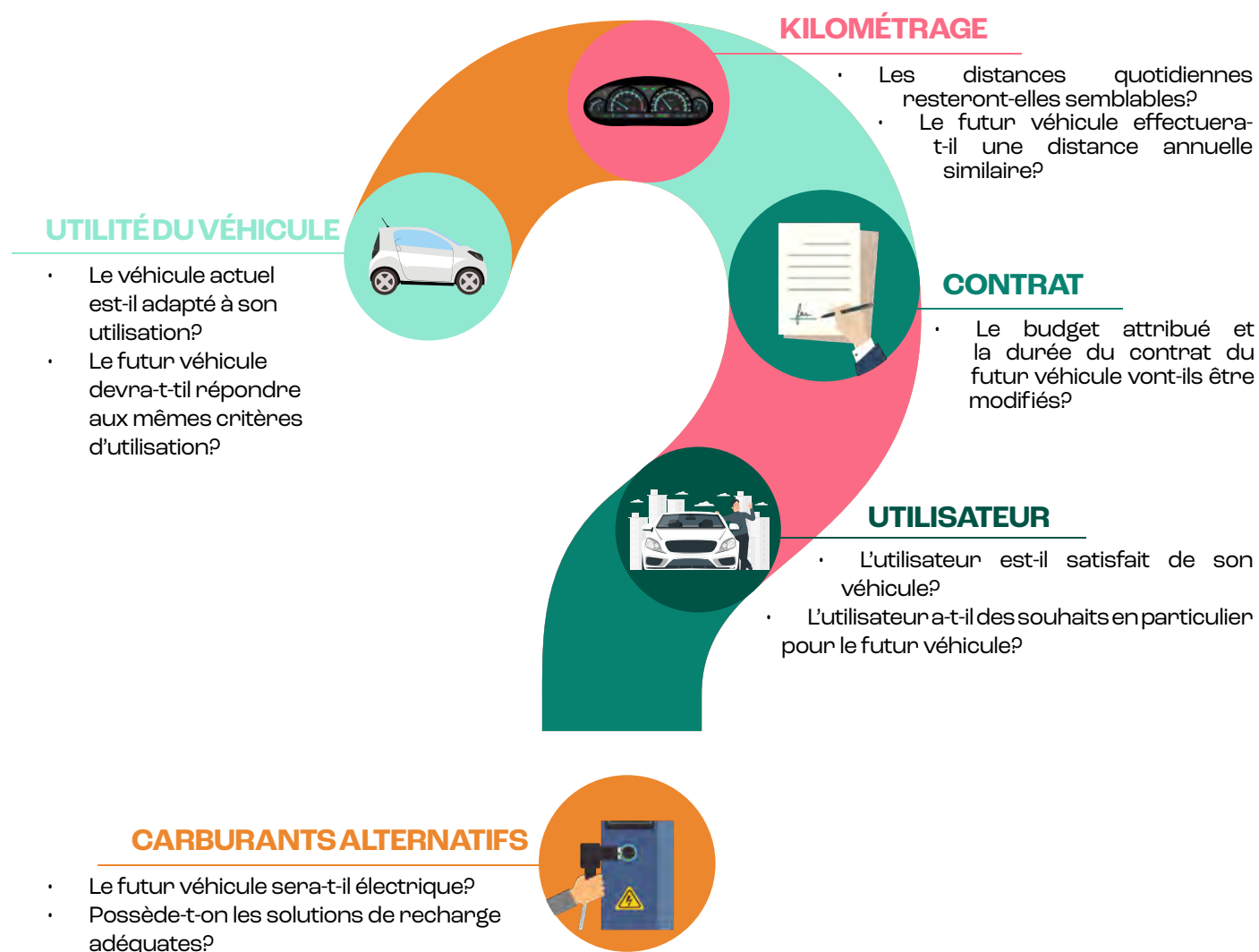
Emissions CO₂ : 0 g/km
Autonomie optimale : 362 km
Lease € mensuel : 580€

CAMILLE ONETTE



Profil : Navetteur
Télétravail : 1j/sem
Recharge @home : Oui

La question préalable à se poser est : «A-t-on vraiment besoin de garder ce véhicule?». Si la réponse est positive, il est primordial de cibler les bons critères et les bonnes caractéristiques afin d'effectuer le meilleur choix. Pour cela, les réponses ces quelques questions peuvent vous faciliter la tâche :



Si l'on reprend les 3 groupes d'utilisateurs précédents, nous pouvons identifier des actions et des objectifs à réaliser pour chaque groupe.

Groupe 1 : Kilométrages annuels élevés et émissions de CO₂ intermédiaires

Ces véhicules représentent la majorité de la flotte, il s'agit donc d'une opportunité de réduire fortement les émissions globales. Malgré leurs importants kilométrages annuels, l'électrification de ce groupe, lors de son renouvellement, est tout de même envisageable. Cela nécessite d'étudier les diverses contraintes et obligations de leurs conducteurs.

Gardez toujours en tête que **la meilleure manière de réduire ses émissions est la sobriété**, favorisez donc les véhicules efficaces d'un point de vue énergétiques (masse, aérodynamisme, puissance,...) que le véhicule soit électrique ou non.

Prenons l'exemple d'un des véhicules qui compose ce groupe : une berline diesel, la BMW 420d. Imaginons que nous souhaitons la remplacer par une voiture électrique. L'employé qui l'utilise réalise près de 600 km par semaine, il a donc besoin d'un véhicule disposant d'une grande autonomie. Une des possibilités de renouvellement est son équivalente électrique, la BMW i4.

			
VÉHICULE	BMW 420d Gran Coupé	BMW i4 edrive	Cupra Born 77 kWh e-Boost
TCO MENSUEL	1288 €	1088 €	907 €
MASSE	1780 kg	2120 kg	1970 kg
ÉMISSIONS DE CO₂	140 g/km	0 g/km ⁹	0 g/km ¹⁰
AUTONOMIE OPTIMALE	1020 km	540 km	560 km

Tableau 2 : Comparaison de TCO¹²

Le TCO mensuel est réduit de 200 € par mois. Ce montant peut être versé au salarié sous la forme d'un **budget mobilité**. La BMW i4 reste en effet une voiture lourde, avec un TCO élevé. Vous pourriez proposer à votre collègue de passer à une Cupra Born, plus compacte et légère. Ce choix lui offrirait chaque mois **381 € supplémentaires de budget mobilité**, en plus du véhicule.

Groupe 2 : Kilométrages annuels faibles mais émissions de CO₂ élevées

Ces véhicules roulent peu, ainsi l'usage d'une petite voiture électrique semble parfaitement adapté à la situation. De plus, ces véhicules pourraient être remplacés ou complétés par un budget mobilité afin d'encourager à l'utilisation de modes de transport durables.

Malgré les courtes distances annuelles, ce groupe est principalement constitué d'imposants SUV diesel. Nous souhaitons ainsi remplacer un de ces véhicules, une Kia Sportage, par une voiture électrique plus compacte, la Peugeot e-208 :

		
VÉHICULE	KIA Sportage Diesel	Peugeot e-208
TCO MENSUEL	806 €	648 €
MASSE	1627 kg	1555 kg
ÉMISSIONS DE CO₂	136 g/km	0 g/km ¹¹
AUTONOMIE OPTIMALE	945 km	362 km

Tableau 3 : Comparaison de TCO¹²

Ce renouvellement, en plus de réduire fortement l'empreinte carbone du véhicule, permettrait de réaliser un gain important au niveau du TCO mensuel. Le TCO de la Peugeot e-208 est en effet inférieur de 158 € à celui du Kia Sportage. Ce montant pourrait être redistribué à l'employé sous forme de budget mobilité.

Groupe 3 : Kilométrages annuels élevés et émissions de CO₂ très élevées

Nous recommandons d'accompagner leurs utilisateurs afin qu'ils adoptent une conduite aussi écologique que possible. En outre, lors de leur renouvellement, il sera important de sélectionner le véhicule le plus sobre possible tout en respectant les contraintes et obligations de leurs conducteurs.

^{9,10,11}Emissions annoncées par le constructeur, nous savons qu'un véhicule électrique émet indirectement du CO₂ via l'électricité consommée.

¹²Les comparaisons ont été réalisées via cancostcalculator.brussels



Éléments à retenir

- Identifiez quels véhicules peuvent ne pas être renouvelés, lesquels peuvent être mutualisés, lesquels peuvent être renouvelés grâce à des alternatives électriques ;
- Identifiez les alternatives possibles (mutualisation, multimodalité, électrification) ;
- Estimer l'impact budgétaire de ces remplacements en TCO.

Questions fréquemment posées

Q:

Je ne dispose pas de toutes les données essentielles concernant ma flotte. Que dois-je faire ?

R:

Il est important de disposer des bonnes informations sur le parc automobile pour en avoir une vision claire. Tout le monde ne détient pas ces données par défaut. Il convient d'y remédier le plus rapidement possible. **La plupart des informations se trouvent dans le contrat d'achat ou de leasing du véhicule.** Si vous ne les trouvez pas, vous pouvez toujours contacter votre garagiste ou votre société de leasing qui sera normalement en mesure de vous aider.

Vous n'avez aucune idée du nombre de kilomètres parcourus chaque jour par un véhicule ? Vérifiez le kilométrage et divisez-le par le nombre de jours (ouvrables) pendant lesquels le véhicule a déjà été en votre possession. Vous obtiendrez ainsi une estimation acceptable.

Q:

Mes collaborateurs ne veulent pas d'un véhicule électrique car ils partent en vacances dans le sud de la France, comment les convaincre ?

R:

Tout d'abord, il n'est pas rationnel de choisir un véhicule pour un déplacement qui a lieu 2 fois par an. Cependant, le choix d'un véhicule repose généralement plus sur des critères de décisions émotionnels que rationnels. Il conviendra dès lors de l'accompagner et de lui expliquer que c'est possible à condition de se préparer et de légèrement s'adapter.

En effet, Marseille, par exemple, est située à environ 1000 kilomètres de Bruxelles, ce qui peut paraître être une distance compliquée en véhicule électrique. Cette crainte peut être tempérée, le réseau de recharge et l'autonomie des véhicules ayant fortement évolué. Il faudra que vos collaborateurs préparent bien leur trajet.

Ainsi, avant de partir, il est nécessaire **d'identifier les arrêts où recharger son véhicule.** Afin de leur faciliter la tâche, plusieurs applications mobiles, dont Chargemap, planifie l'itinéraire idéal en fonction du modèle de véhicule et des préférences de recharge. L'utilisation de chargeurs rapides augmente d'environ 20% la durée du trajet, mais permet ainsi de faire des pauses régulières pour rendre la route plus agréable. En outre, **l'autonomie moyenne des véhicules électriques sur le marché ne cesse d'évoluer** et elle varie actuellement entre 100 et 600 kilomètres réels¹³. Si vous faites une étape sur la route pour manger le midi et une seconde pour le goûter, la recharge sur une borne rapide vous permettra rapidement de revenir à 80% de votre autonomie.

Nous vous recommandons de suivre les [23 conseils de Lizy](#) pour partir en voiture électrique.

Vous pouvez aussi conseiller à vos collaborateurs d'utiliser d'autres modes de transport durables tel que le train, qui permet de rejoindre Marseille en seulement 5h30 depuis Bruxelles.

¹³ <https://www.automobile-propre.com/dossiers-categories/autonomie-voitures-electriques/>

Témoignage de la RTBF qui a mis en place un vélo remorque pour se déplacer rapidement et de manière écologique quand c'est possible : Frédéric Pairoux



Dans le cadre du projet Caingo Bike, proposé, par la Région Bruxelloise, nous avons testé des vélos cargos mais aussi et surtout, des vélos avec des remorques. Et voilà, il s'avère que, pour nos applications, les remorques sont plus intéressantes qu'un vélo cargo et donc on a développé tout un projet de régie verte, autonome, transportable par remorque vélo.

Alors dans un rayon de 20 km d'un site évidemment, on ne sait pas tout faire avec un vélo mais on essaie de l'utiliser de plus en plus. On va même présenter cette régie verte à un salon international à Amsterdam au mois de septembre. Et ça, c'est un peu grâce aux accompagnements qu'on a eus pour qu'on puisse choisir ce qui est le plus pertinent pour nous parce qu'il y a tellement de possibilités que tester permet de choisir plus facilement quelle direction prendre.

C'est génial et donc on peut dire que finalement, la mobilité permet aussi de mettre la RTBF en avant dans son corps de métier vis-à-vis d'autres médias.



Oui, tout à fait. Pour la petite anecdote, il y a, un grand show qui s'appelle IBC (International Broadcast Center Amsterdam) au mois de septembre et on a été invité pour y présenter notre régie verte.

Moi, qui regarde la RTBF, je n'ai pas pu m'empêcher de voir qu'il y avait beaucoup de chaînes qui ont des vélos cargo aux couleurs de l'émission. Je pense au jardin extraordinaire, par exemple. C'est chouette parce qu'on dirait que c'est devenu une fierté d'utiliser le vélo pour faire des reportages, c'est quelque chose que tu ressens ?



Oui, de plus en plus, les gens nous en demandent. Il y a les ambassadeurs¹⁴ aussi qui les ont utilisés mais aussi, la VRT qui nous en louent quasi tous les mois. On essaie de l'utiliser le plus possible mais ça reste toujours un peu restreint à un nombre d'initiés. En effet, il faut pouvoir appréhender son trajet différemment et donc je comprends tout à fait qu'il y a certaines personnes qui préfèrent encore d'autres modes.

On a également mis des scooters électriques à disposition, on essaie de mettre de plus en plus de possibilités pour que les gens essayent et voilà ça se passe mais toujours moins vite que ce qu'un Mobility manager voudrait.



¹⁴Les ambassadeurs sont un groupe de collaborateurs sensibilisés aux enjeux de la mobilité durable et volontaires pour tester des innovations et alternatives en la matière afin d'en faire la promotion auprès de leurs collègues.

1

**INTÉGRER VOTRE
FLOTTE DANS VOTRE
STRATÉGIE DE
MOBILITÉ DURABLE**



2

**ANALYSE DE LA
FLOTTE ET DES
UTILISATEURS**



3

**TCO ET
BUDGÉTISATION**



5

**ÉLABORER
UNE POLITIQUE
DE MOBILITÉ**



6

**ADAPTER VOTRE
CAR POLICY AUX
VÉHICULES
ÉLECTRIQUES**



7

**LES DEUX-ROUES
ÉLECTRIQUES**



8

**COMMUNIQUER AFIN
D'ACCOMPAGNER
VOS COLLÈGUES**



9

CONCLUSIONS



5

ÉLABORER UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ

5 ÉLABORER UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ

Si votre organisation adopte une vision plus large de la mobilité et met en place un budget mobilité, il est crucial de faire évoluer vos politiques internes. Dans la plupart des cas, cela signifie transformer ou compléter la **car policy** existante par une **politique de mobilité**.

Une **politique de mobilité** va bien au-delà d'une car policy classique. Alors qu'une car policy se limite à l'utilisation et aux conditions liées aux voitures de société, la politique de mobilité couvre l'ensemble de l'offre de mobilité que propose votre organisation. Cela inclut les voitures mais également les transports en commun, le vélo, la mobilité partagée et mêmes les accords relatifs au télétravail.

L'objectif : permettre aux collaborateurs de se déplacer de manière flexible, durable et rentable, en choisissant le mode de transport le plus adapté à chaque situation.

Dans ce chapitre, nous vous accompagnons dans la rédaction d'une **politique de mobilité** et dans l'adaptation de votre **car policy** en y intégrant des éléments spécifiques aux véhicules électriques. Nous vous recommandons de suivre le plan suivant :

- Définir un champ d'application et les conditions d'attribution
- Calcul et montant du budget mobilité
- Utilisation du budget mobilité
- Gestion, remboursement et suivi

Définir un champ d'application et les conditions d'attribution

Il est tout d'abord important de déterminer quels collaborateurs sont éligibles au budget mobilité. Selon la législation actuelle, cela concerne uniquement :

- Les employés disposant déjà d'une voiture de société.
- Les employés qui, en raison de leur fonction, ont droit à une voiture de société.

Par ailleurs, une organisation ne peut introduire un budget mobilité que si elle dispose d'une **politique de mobilité** depuis au moins trois ans et si au moins un employé bénéficie d'une voiture de société sur laquelle il paie un **Avantage de Toute Nature (ATN)**.

Les employés qui obtiennent une voiture

de société via un **échange salarial** ne sont pas éligibles. Le droit au budget mobilité est toujours lié au droit à une voiture de société. Les employés peuvent, à des moments prédéfinis – tels que décrits dans cette policy – choisir de rééchanger leur budget mobilité contre une voiture de société.

Pour les employés remplissant les conditions, la **politique de mobilité** doit clairement préciser :

- La procédure et les délais pour soumettre une demande.
- La méthode de calcul choisie pour le budget.
- L'impact sur d'autres indemnités de mobilité.
- La durée et la fin du budget mobilité.

Ainsi, toutes les règles sont établies de manière transparente et l'employeur comme l'employé savent exactement à quoi s'attendre.

Calcul et montant du budget mobilité

Le montant du budget mobilité correspond, en principe :

- au coût annuel brut pour l'employeur du véhicule de société ou du véhicule auquel l'employé aurait droit ;
- aux charges fiscales et parafiscales ;
- aux coûts liés au véhicule dans le cadre de la politique de voitures de société, tels que les frais de financement, le carburant, la contribution de solidarité, etc.

Le point de départ est donc le coût annuel brut total pour l'employeur lié au financement et à l'usage d'une voiture de société, c'est-à-dire le Total Cost of Ownership (TCO).

Pour établir une méthode de calcul uniforme de ce TCO et réduire les charges administratives, le gouvernement fédéral a défini deux formules officielles : la formule des coûts réels et la formule des valeurs forfaitaires.

Depuis le 1^{er} janvier 2024, l'employeur est tenu d'appliquer l'une de ces



formules. Pendant trois ans, la même formule doit être utilisée pour tous les employés qui échangent leur voiture de société contre un budget mobilité.

La formule des **coûts réels** se base sur le **coût annuel brut moyen** du véhicule de société. Ce coût est déterminé à partir des frais de financement, auxquels s'ajoutent les dépenses définies dans la car policy.

Cette moyenne est calculée sur les coûts des **quatre dernières années**. Si un employé n'a pas utilisé la voiture pendant quatre ans, le calcul se fait sur la **période réelle d'utilisation**.

Pour déterminer le **coût total**, on utilise une **liste exhaustive des postes de dépenses**. Seuls les coûts figurant sur cette liste sont inclus dans le calcul du **TCO**.

Lorsque vous ne disposez pas des données nécessaires pour appliquer la **formule des coûts réels**, vous pouvez utiliser la **formule de la valeur forfaitaire**.

Cette formule fait la distinction entre un véhicule en **leasing** et un véhicule en **propriété**. Dans les deux cas, le calcul comprend toujours une **composante fixe** et une **composante variable** :

Location ou leasing opérationnel :

- **Composante fixe** : coût annuel de location/leasing + coûts annuels moyens hors contrat (selon la car policy) + TVA non déductible + impôt sur les frais automobiles non déductibles + contribution patronale CO₂.
- **Composante variable** : $(6\,000 + \text{distance domicile-travail} \times 2 \times 200) \times \text{coût de consommation/km}$, sauf si les frais de carburant sont déjà inclus dans le coût de leasing.

Propriété ou leasing financier :

- **Composante fixe** : valeur catalogue (y compris taxe sur la partie non déductible) $\times 25\%$ + contribution patronale CO₂.
- **Composante variable** : $(6\,000 + \text{distance domicile-travail} \times 2 \times 200) \times \text{coût de consommation/km}$.

Le résultat de ce calcul donne lieu à des budgets mobilité par catégorie de fonction, qui sont annexés à la présente Politique Budget Mobilité. Le budget mobilité peut être actualisé chaque année sur la base des calculs TCO actuels des véhicules de référence. L'employeur est libre de réviser périodiquement les véhicules de référence pour chaque catégorie.



Le saviez-vous ?

La formule choisie doit être **appliquée à tous les employés de l'entreprise** et clairement **communiquée dans la policy**. La même logique doit être appliquée uniformément pour l'ensemble du personnel. La formule retenue doit être **utilisée pendant au moins trois ans**.

Utilisation du budget mobilité

Le budget mobilité peut être réparti entre trois piliers :

- **Pilier 1** : voiture de société respectueuse de l'environnement
- **Pilier 2** : moyens de transport durables et frais de logement
- **Pilier 3** : Solde en cash



Pilier 1 : Voiture de société respectueuse de l'environnement

Dans le premier pilier, l'employé peut choisir de consacrer (une partie de) son budget à une voiture électrique ou à une voiture répondant aux conditions suivantes :

- Une émission de CO₂ de max. 95 g/km ;
- La norme d'émission pour les polluants atmosphériques doit correspondre au moins à la norme en vigueur pour les nouveaux véhicules ou à une norme ultérieure ;
- Quand il s'agit d'un véhicule hybride rechargeable, la capacité énergétique de la batterie électrique doit être au moins égale à 0,5 kWh par 100 kg de poids du véhicule.

À partir du 1^{er} janvier 2026, une voiture de société respectueuse de l'environnement du pilier 1 ne pourra plus être qu'une voiture électrique. Le salarié n'est toutefois pas obligé de choisir un véhicule dans la pilier 1 et peut donc décider de consacrer la totalité de son budget à la pilier 2.

Pilier 2 : Moyens de transport durables et frais de logement

Pour encourager au mieux la mobilité durable, il est conseillé d'offrir aux employés une liberté de choix maximale dans le pilier 2. Dans ce cadre, les formes de mobilité

Chaque pilier bénéficie d'un traitement social et fiscal propre. Le système fonctionne selon une **règle de cascade** : le budget non dépensé dans le pilier 1 peut être automatiquement utilisé dans le pilier 2. Si, à la fin de l'année, une partie du budget du pilier 2 n'a pas été utilisée, elle est versée en cash dans le pilier 3.

suivantes peuvent être proposées :

Mobilité active : Achat, location, leasing (c'est-à-dire les coûts de financement), entretien et équipement (protection et visibilité du conducteur et des passagers) de vélos, cyclomoteurs électriques et autres modes de transport limités à 45 km/h (monowheel, trottinette électrique, hoverboard...), ainsi que les frais de stationnement associés.

Transports en commun : Tous les billets, tickets ou abonnements de train, tram, bus ou métro, y compris les titres de transport pour les déplacements internationaux au sein de l'Espace Economique européen. Les frais de stationnement liés aux transports en commun (tickets de parking et abonnements aux parkings de gares ou P+R, liés à un titre de transport en commun) peuvent également être pris en charge via le budget mobilité.

Mobilité partagée : Cette catégorie englobe toutes les formes possibles de mobilité partagée, telles que le covoiturage, ainsi que les voitures, scooters, vélos ou trottinettes en libre-service, appartenant à un fournisseur de mobilité partagée disposant de sa propre flotte ou à des particuliers (et mis à disposition via un système de partage entre particuliers). L'utilisation d'un taxi ou la location d'un véhicule avec chauffeur, services de plateforme inclus, relève

également de cette catégorie. Il est toutefois impératif que l'opérateur respecte la réglementation en vigueur.

Pour réduire les déplacements, le gouvernement encourage les employés à habiter près de leur lieu de travail (ou inversement, à choisir un emploi proche de leur domicile). Les employés résidant dans un rayon de 10 km (à vol d'oiseau) autour de leur lieu de travail principal peuvent ainsi utiliser leur **budget mobilité** pour financer certains **frais de logement**, tels que les :

- Loyers
- Remboursements hypothécaires (intérêt et capital).

Les employés qui travaillent plus de la moitié du temps (>50 %) à domicile peuvent également utiliser leur budget mobilité pour financer leurs frais de logement, puisque le domicile est alors considéré comme leur lieu de travail principal. Seuls les employés éligibles au télétravail structurel, conformément à la politique de télétravail ou au règlement de travail, peuvent bénéficier de cette disposition.

Chaque mois, la part de télétravail doit être justifiée via l'enregistrement du télétravail. Seuls les mois pour lesquels il est démontré que l'employé a travaillé plus de 50 % à domicile permettent de prendre en compte les frais de logement dans le budget mobilité.

Pilier 3 : Solde en cash

Les dépenses du budget mobilité dans les piliers 1 et 2 doivent se faire pendant l'année en cours. Il est **possible de reporter le budget sur l'année suivante**. Le budget non utilisé par l'employé à la date du 31 décembre, dans les piliers 1 ou 2, sera automatiquement versé à l'employé avec le salaire de janvier. Sur ce solde, une cotisation spéciale obligatoire de 38,07 % sera prélevée conformément à la loi.

Gestion, remboursement et suivi

La mise en place du budget mobilité entraîne inévitablement des tâches administratives supplémentaires. Il est particulièrement important de suivre de près les dépenses dans les pilier 1 et pilier 2, afin de toujours savoir quel budget reste disponible.

Pour simplifier cette administration, plusieurs plateformes permettent aux employés de gérer et dépenser leur budget mobilité directement, par exemple Olympus, Mbrella, Skipr et Moveasy. Si l'organisation choisit de ne pas utiliser une telle plateforme, il est possible de recourir à des notes de frais, mais cette méthode demande beaucoup plus de temps et d'efforts pour le personnel administratif.

Il est donc crucial que le fonctionnement, le suivi et les responsabilités soient clairement définis dans la policy. De plus, la politique de mobilité doit prévoir des directives claires sur les situations où un employé dépasse le budget disponible ou quitte l'organisation avant la fin de la période pour laquelle le budget mobilité a été accordé.





Éléments à retenir

- Déterminer quels employés sont éligibles au budget mobilité.
- Calculer le montant du budget mobilité.
- Proposer une offre diversifiée dans le pilier 2 afin de promouvoir au maximum la mobilité durable.
- Établir des règles claires dans la policy concernant la gestion, le remboursement et le suivi du budget.

Exemple

Meryame conduit depuis plusieurs années une voiture de société et remplit toutes les conditions pour bénéficier du budget mobilité. Elle roule avec une voiture diesel dont les émissions de CO₂ sont de 126 grammes par kilomètre et la valeur catalogue de 40 702.03€. Le coût annuel total de cette voiture pour son employeur s'élève à 9 500 euros. C'est également le budget mobilité dont elle dispose.

Dans le premier pilier, Meryame choisit une voiture plus respectueuse de l'environnement avec des émissions de seulement 90 grammes par kilomètre. Le coût annuel total de cette voiture est de 4800€.

Dans le deuxième pilier, Meryame opte pour une combinaison comprenant un vélo électrique d'une valeur de 1599€. Elle dépense également 564€ pour des tickets

de train (20 trajets aller-retour entre Hasselt et Bruxelles) et un abonnement annuel à De Lijn d'une valeur de 580€.

Le montant restant est versé à Meryame en espèces. Ce solde s'élève à 1 957€. Après déduction de la contribution, elle conserve 1 212€.

BUDGET MOBILITÉ TOTAL		9 500 €
Premier pilier		
Une voiture plus respectueuse de l'environnement		4 800 €
Deuxième pilier		
Vélo à assistance électrique		1 599 €
Tickets de train		564 €
Abonnement de bus		580 €
Troisième pilier		
Solde restant en cash		1 212 € (net)



Questions fréquemment posées

Q:

L'employeur doit-il proposer des voitures plus respectueuses de l'environnement dans le pilier 1 ?

R:

Non, tant que le véhicule proposé est électrique, l'employeur peut lui-même choisir si et à quelles conditions il propose des voitures respectueuses de l'environnement dans le pilier 1, en tenant compte de sa politique de mobilité et des besoins de ses travailleurs en termes de mobilité. L'employeur décide en outre s'il ouvre ou non ces possibilités d'affectation à tous les travailleurs. Une distinction éventuelle entre travailleurs doit évidemment être justifiée.

L'employeur est uniquement tenu de prévoir au moins une option dans le pilier 2. Il peut choisir librement quelles options de dépenses sont offertes, en tenant compte de sa politique de mobilité et des besoins de mobilité de ses employés.

Q:

Un employeur peut-il choisir de ne rembourser qu'une seule fois par an les frais engagés dans le pilier 2 à ses employés ?

R:

Non, le budget mobilité, après déduction de la part utilisée pour le financement d'une voiture de société respectueuse de l'environnement et des coûts connexes, est mis à la disposition du travailleur bénéficiaire dans son intégralité sous une forme virtuelle.

Le travailleur peut donc consacrer au cours de l'année civile la partie du budget mobilité qui n'a pas été utilisée pour une voiture de société dans le pilier 1 à des moyens de transport durables dans le pilier 2.

Questions fréquemment posées

Q:

Comment le budget mobilité est-il traité pour l'application des cotisations de sécurité sociale ?

Le budget mobilité est explicitement exclu de la notion de rémunération ONSS. Aucune cotisation ordinaire de sécurité sociale n'est donc due sur l'avantage du budget mobilité.

Le budget mobilité peut être affecté en trois piliers.

Lorsque le travailleur opte, dans le pilier 1, pour une voiture respectueuse de l'environnement, cette voiture est traitée au niveau de la sécurité sociale de la même manière qu'une voiture de société classique. La voiture de société respectueuse de l'environnement est aussi explicitement exclue de la notion de rémunération ONSS.

R:

Aucune cotisation ordinaire de sécurité sociale n'est donc due sur l'avantage de cette voiture. Mais l'employeur est tenu de payer une cotisation spéciale dite de solidarité CO2. Celle-ci est déterminée en fonction du type de carburant et des émissions de CO2.

Les choix qu'un travailleur fait dans le pilier 2 sont complètement exonérés de cotisations de sécurité sociale.

Le solde résiduel, après imputation des choix éventuellement faits dans les piliers 1 et 2, n'est pas soumis à des cotisations de sécurité sociale ordinaires. Mais il est soumis à une cotisation spéciale dans le chef du travailleur de 38,07%. Cette cotisation est perçue par l'ONSS. Avec ce montant, le travailleur constitue des droits complémentaires en sécurité sociale. Plus particulièrement en matière de maladie, de chômage et de pension mais pas au niveau des vacances annuelles.

1

**INTÉGRER VOTRE
FLOTTE DANS VOTRE
STRATÉGIE DE
MOBILITÉ DURABLE**



2

**ANALYSE DE LA
FLOTTE ET DES
UTILISATEURS**



3

**TCO ET
BUDGÉTISATION**



4

**PLAN DE
REMPLACEMENT DE
L'ÉLECTRIFICATION**



6

**ADAPTER VOTRE
CAR POLICY AUX
VÉHICULES
ÉLECTRIQUES**



7

**LES DEUX-ROUES
ÉLECTRIQUES**



8

**COMMUNIQUER AFIN
D'ACCOMPAGNER
VOS COLLÈGUES**



9

CONCLUSIONS



6

ADAPTER VOTRE CAR POLICY AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES

6 ADAPTER VOTRE CAR POLICY AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Dans ce chapitre, nous vous guidons pour adapter votre car policy en y intégrant des éléments spécifiques aux véhicules électriques.

1. Examen de la Car Policy existante
2. Adaptation des catégories de TCO
3. Exigences et conditions lors du choix du véhicules
4. Où et comment se charger?
5. Désignation du responsable et groupe de travail

1° Examen de la Car Policy existante

Il est utile de procéder à un examen de la Car Policy existante afin d'en déterminer les chapitres et passages à adapter pour **encadrer la commande et l'usage des véhicules électriques**.

Plusieurs éléments sont à intégrer, notamment :

- Les différentes **catégories de budgets** et les **véhicules disponibles** dans chacune d'elles ;

- Les **règles d'attribution** (Quels sont les employés éligibles et pour quelle catégorie ? Le véhicule est-il inclus dans la rémunération ? Est-il indispensable à l'activité ?...);
- Le **kilométrage** maximal autorisé et la durée du contrat de leasing ;
- Les règles de sécurité et les interdictions ;
- Les modalités en cas de **changement de poste, de déménagement**, de licenciement, ... ;
- Les procédures à suivre pour **l'entretien ou en cas de problème** (vol, panne, accident, ...);
- Les **méthodes de recharges** aux différentes solutions proposées (domicile, site de l'organisation, public) ;
- ...

Certains chapitres peuvent être repris tels quels dans la car policy, comme les dispositions relatives à la prise de possession de la voiture, les personnes autorisées ou non à conduire la voiture, etc.



Le saviez-vous ?

Contrairement à ce que nous développons ici, les éléments concernant la recharge électrique peuvent être dissociés de la Car Policy. En effet, dans certain cas, une Charging Policy indépendante de la Car Policy actuelle peut être établie afin de permettre une mise en place plus rapide en évitant la boîte de pandore que peut représenter une Car Policy (négociations syndicales, décisions des Ressources Humaines, du département finance,...)

2° Adaptation des catégories au TCO

Si vous voulez électrifier votre flotte de véhicules et que vous ne travaillez pas avec le budget mobilité, vous devez adapter les catégories de budget.

Que vous passiez par une ou plusieurs entreprises de leasing ou que vous achetiez vos véhicules, le processus d'électrification aura un impact sur les voitures disponibles dans vos différentes catégories budgétaires.

Il s'agira de **s'assurer que vos catégories restent adaptées à la réalité du marché** d'aujourd'hui et de demain. Il est également recommandé **d'inclure, au minimum, un modèle de véhicule électrique dans chaque catégorie** de budget afin de rendre accessible cette motorisation à un maximum de collègues.

Notons que certaines organisations permettent à leurs employés d'opter pour un véhicule qui n'est pas inclus dans leur catégorie afin d'avoir accès à des véhicules électriques

répondant mieux à leurs besoins. S'ils choisissent un surclassement, vous pouvez demander à vos collaborateurs de financer l'écart de TCO. À l'inverse, s'ils choisissent un véhicule d'une catégorie inférieure, l'écart peut leur être reversé via un budget mobilité ou transformé en avantage de mobilité (leasing vélo, abonnements de transport en commun).

Pour **certains collaborateurs, l'utilisation de véhicules électriques peut se révéler complexe**, par exemple, pour ceux qui doivent réaliser de longues chaînes de déplacements sans possibilité de se charger à leur domicile. Il est donc utile de garder quelques alternatives thermiques dans votre catalogue en tenant bien compte du fait que celles-ci seront plus coûteuses en TCO vue leur très faible déductibilité et les taxes liées aux émissions de CO₂.

Illustrons cela à l'aide d'un exemple :

D'abord, pour vos **collaborateurs qui sont dans votre catégorie de budget la plus basse**, il est possible qu'aucun véhicule électrique ne

soit disponible. C'est généralement le cas si le budget TCO est inférieur à 700€/mois. Afin de proposer au moins une alternative électrique, vous pourriez soit :

- Intégrer un modèle électrique comme la MG 4 d'un TCO de 723€/mois ;
- Permettre à vos collaborateurs de réaliser un surclassement afin de pouvoir disposer de la MG 4 ou d'un équivalent.

Ensuite, toujours en conséquence de votre passage à des catégories de budget TCO, **un de vos collaborateurs, qui disposait d'une Kia Niro essence** d'une valeur catalogue de 35.190 € TVAC, **ne peut plus choisir ce véhicule** car son budget TCO est de 943€/mois alors qu'il peut maintenant opter pour la version électrique, la Kia e-Niro, plus chère à l'achat mais moins en TCO. Il sera important d'expliquer à votre collaborateur les raisons qui justifient qu'il ne peut plus choisir ce véhicule, comme développé au chapitre 3 consacré au TCO.

		
Véhicule	Kia Niro	Kia e-Niro
Valeur catalogue	35.190 €TVAC	49.990 € TVAC
TCO mensuel	943 €	877 €
Emissions de CO ₂	104 g/km	0 g/km

Tableau 4 : Illustration de la sortie d'un véhicule thermique d'une catégorie de budget suite à l'impact de la fiscalité

3° Exigences et conditions lors du choix du véhicule

Dans la plupart des organisations, des conditions sont attachées à la méthode d'acquisition, aux choix et à l'équipement de la voiture.

Il peut s'agir d'un ensemble d'options obligatoires, d'un style de carrosserie ou d'une couleur métallisée. Vous pouvez reprendre intégralement ces conditions dans la politique en matière de voitures de société électriques, mais il est préférable de les compléter par des conditions spécifiques pour les véhicules

électriques et hybrides rechargeables (PHEV).

Les principales conditions sont les suivantes :

- Autonomie adaptée à l'utilisation ;
- Consommation maximale ;
- Vitesse de recharge minimal ;
- Câble de recharge fourni avec le véhicule ;
- Masse maximale ;
- Dimensions maximales (largeur, longueur, hauteur du véhicule et du capot).

4° Où et comment se recharger ?

Il existe 3 lieux de recharge principaux, illustrés ci-dessous :



Bureau



Domicile



Bornes publiques

Il est nécessaire de **déterminer les différents lieux où vos collaborateurs peuvent effectuer une recharge et lesquels sont prioritaires**. Les différentes solutions ont un impact direct sur le coût, la fiscalité et l'organisation de la recharge.

Pour identifier les solutions à privilégier, étudiez les profils de vos employés en matière de mobilité (cfr. [chapitre 2](#)) et posez-vous les questions suivantes :

- Combien de kilomètres mes employés parcourent-ils par jour ?
- Où mes employés travaillent-ils ? À la maison, au bureau ou en déplacement ?
- Combien de temps les employés disposent-ils pour recharger leur véhicule ?
- Où mes employés peuvent-ils recharger leur véhicule ? Peuvent-ils installer une borne à leur domicile ?
- Combien de points de recharge sont disponibles sur mon site ?

En fonction des réponses à ces questions, vous pourrez, si cela s'avère utile, **répartir vos collaborateurs dans différents groupes pour lesquels différentes règles pourront s'appliquer** (notamment concernant la distribution

des lieux de recharge).

En effet, comme nous vous l'exposons ci-dessous, **chaque formule de recharge dispose d'avantages et d'inconvénients** plus ou moins importants selon les caractéristiques de votre organisation et du profil de vos collaborateurs. L'un des facteurs décisionnels étant la variation du coût de la recharge, de nombreuses structures appliquent des quotas maximums à ne pas dépasser pour les recharges aux bornes publiques rapides ou sur le site de l'organisation.

Ainsi les organisations disposant d'une bonne accessibilité multimodale mais d'un petit parking et de peu de bornes de recharge auront tendance à imposer une limite sur la recharge aux bornes situées dans leur parking.

En outre, si une entreprise participe aux frais d'électricité, elle pourra imposer une limite à la recharge aux bornes publiques rapides et ultra-rapides (fast charger).

Il est commun que les profils ayant des besoins de déplacements professionnels plus conséquents puissent disposer de quotas plus flexibles.



Bureau
30 %



Domicile
60 %



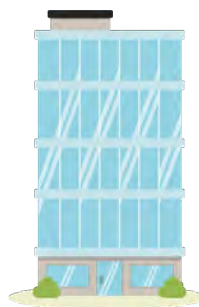
Bornes publiques
10 %

Figure 5 : Exemple classique de quotas pour un profil de collaborateur "standard"

En outre, si une entreprise participe aux frais d'électricité, elle pourra imposer une limite à la recharge aux bornes publiques rapides (fast charger).

Il est commun que les profils ayant des besoins de déplacements professionnels plus conséquents puissent disposer de quotas plus flexibles.

1) Recharge sur le lieu de travail



L'installation de points de recharge sur votre site permet d'offrir à vos collaborateurs une solution de recharge simple et économique pour eux. Vous fixez vous-même les conditions d'utilisation et le tarif appliqué. En outre, vous pouvez négocier avec votre fournisseur d'électricité pour obtenir un tarif plus avantageux.

Selon les cas, il sera pertinent de prévoir des bornes pour vos visiteurs, clients et fournisseurs. Il est même possible de rendre l'accès à vos bornes publique ce qui vous permettra de bénéficier d'une déductibilité accrue¹⁵ et

de revenus complémentaires.

Définir votre vision

Il est important d'avoir une vision claire de l'utilisation que vous souhaitez faire des points de recharge sur votre site. Vous pouvez ainsi placer un curseur entre encourager vos collaborateurs à utiliser principalement les bornes de l'entreprise, ou au contraire, favoriser d'autres solutions et limiter l'usage de votre infrastructure à des recharges d'appoint.

Un des facteurs qui peut conditionner votre choix est la **capacité de votre parking et la puissance que peut distribuer votre réseau électrique**.

Outre cette considération, si votre parking est soumis à un permis d'environnement, vous êtes tenu de mettre en place une infrastructure de recharge dans votre parking. Ce nombre obligatoire de points de recharge est déterminé par le type de bâtiment en question et devrait être développé progressivement au fil des années, [plus d'infos sur l'arrêté](#).

	Parking existants	Nouveaux parkings
Bureaux (Min. 2 points de recharge)	À partir de ≥10 places de parking 1 janvier 2025 : 10% 1 janvier 2030 : 20% 1 janvier 2035 : 30%	1 janvier 2025 : 30%
Habitations	Chaque résident a droit à un point de recharge sur sa place de parking	
Autres parkings (Min. 2 points de recharge)	1 janvier 2025 : 5% 1 janvier 2030 : 10% 1 janvier 2035 : 20%	1 janvier 2025 : 10%

Tableau 5 : Arrêté fixant les quotas de points de recharge pour les bâtiments résidentiels et non résidentiels



Le saviez-vous ?

Le guide d'Electrify.brussels « [installation de bornes de recharge pour véhicules électriques en entreprise](#) » décrit étape par étape le processus de préparation et d'installation des bornes de recharge sur votre site. Il vous aide notamment à déterminer combien de bornes installer, quel type de borne choisir, l'intérêt de travailler avec un système de loadbalancing, les règles à respecter en termes de sécurité incendie...

En cas de besoin, n'hésitez pas à contacter gratuitement le [Faciliteur bornes de recharge](#).

¹⁵Pour plus d'information sur la déductibilité des bornes ouvertes au public : https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/avantages_fiscaux/bornes-recharge-vehicules-electriques

Règles d'utilisation et intégration dans la Car Policy :

Il est utile d'instaurer un règlement et un modèle d'utilisation, notamment :

- **Des règles de bienséance** : ne pas laisser les câbles de recharge au sol, ne pas débrancher la voiture d'un autre collaborateur ou déplacer son véhicule lorsque celui est chargé à plus de 80%.
- **Des conditions d'utilisation** : s'identifier avant la recharge ou emmener son propre câble de rechargement si la borne n'en est pas pourvue.
- **Un système de rotation** : en mettant en place des plages horaires de rechargement par groupe d'employés ou en facturant les collaborateurs qui restent branchés bien que leur batterie soit suffisamment rechargée.

Un système de rotation est particulièrement nécessaire si les véhicules électriques roulent beaucoup et si leur nombre dépasse celui des bornes de recharge. Plusieurs bonnes pratiques existent.

Définition des tarifs et profils

Les bornes intelligentes permettent de fixer différents tarifs selon les critères que vous établissez. Ainsi, vous pouvez mettre en place une grille tarifaire selon les différents types de profil qui utilisent votre infrastructure. Ceci vous permet d'encourager l'usage de votre infrastructure aux groupes que vous souhaitez privilégier ou au contraire en limiter son utilisation.

Actuellement, la majorité des entreprises offrent le coût de la recharge sur leur site à leurs employés bénéficiant d'une voiture de société, mais pas à ceux souhaitant recharger leurs véhicules privés puisque cela engendre un ATN. Cela représente donc un arbitrage que vous aurez à faire sur les différents tarifs de la recharge pour les différents profils d'usagers de votre parking.

Vous pouvez également choisir d'offrir la recharge pour vos clients selon les liens que vous entretenez avec eux, mais fixer un certain tarif pour vos prestataires externes ou vos visiteurs.

Il est important de se rendre compte que le nombre de véhicules électriques ne cessent

d'augmenter et les frais de recharge peuvent rapidement devenir conséquents. Si vous offrez un avantage tel que la **gratuité de la recharge** à vos utilisateurs, il sera **difficile de leur retirer** par la suite. De plus, vous risquez de **créer un besoin de se déplacer en voiture jusqu'à vos locaux uniquement pour recharger** les véhicules, ce qui pourrait déformer la politique de mobilité mise en place par votre entreprise. Enfin, cela accentue le fossé entre les avantages dont disposent les collaborateurs éligibles à une voiture de société et les autres.

Avantages	Inconvénients
Coût du kWh modéré	Coût d'installation et de gestion
Déduction du coût d'installation des bornes jusqu'à 150% si semi-public	Nécessite de réaliser une étude du nombre de bornes & de la puissance nécessaire
Contrôle et pilotage des recharges	Risque de créer un besoin pour les employés de se rendre sur le site en voiture
Temps de recharge long mais superposé aux horaires de travail (généralement 8h par jour)	Taille des parkings à Bruxelles limités et souvent en souterrain (prendre en compte la sécurité incendie)

Tableau 6 : Avantages et inconvénients de la recharge sur le lieu de travail

2) Recharge au domicile



Lorsque c'est possible, l'installation d'une borne de recharge au domicile de l'employé permet de créer une solution pratique pour recharger leur véhicule. Faciliter et accompagner cette installation peut être un véritable argument pour convaincre vos collaborateurs de passer à la conduite électrique.

Les guides d'Electrify.brussels concernant [l'infrastructure de recharge pour des logements unifamiliaux](#) et [l'infrastructure de recharge pour les copropriétés](#) contiennent plus d'informations sur le déploiement pratique de l'infrastructure de recharge pour

les particuliers. Ces guides sont également utiles pour vos collaborateurs, car ils décrivent étape par étape les choix ou les compromis à faire. Ils fournissent également des conseils pratiques pour faciliter l'installation.

Les conseils ci-dessous s'axeront donc d'avantage sur les choix et la stratégie de l'employeur vis-à-vis de la recharge au domicile.

Définir votre vision

Une nouvelle fois, votre vision déterminera votre politique en matière de recharge à domicile. Décidez si vous souhaitez faciliter et financer la recharge à domicile ou si vous préférez ne pas intervenir.

Règles d'utilisation et intégration dans la Car Policy

Bien entendu, il est délicat pour un employeur de fixer des règles sous le toit de son collaborateur. Il vous faudra donc être prudent lors de cet exercice. Cependant, si vous décidez d'intervenir dans les frais liés à l'installation de la solution et à la recharge, il est important de les encadrer dans votre Car Policy.

Il est donc recommandé d'intégrer des règles relatives :

- **Au choix ou l'imposition du Charge Point Operator (CPO¹⁶)**

Le moyen le plus efficace consiste à nommer un CPO fixe au sein de l'organisation pour l'installation de l'infrastructure de recharge à domicile. Cela permet de s'assurer que chaque processus est le même pour chaque employé.

Toutefois, la désignation d'un CPO fixe ne signifie pas que chaque employé doit installer la même borne de charge. Chaque CPO offre normalement un choix suffisant en matière de bornes de recharge. Des exceptions peuvent être faites pour les employés qui ont un garage partagé. Dans ce cas, il peut arriver que les résidents soient invités à choisir le même CPO, ce qui peut entrer en conflit avec l'imposition d'un autre CPO par l'employeur

- **Au type de borne autorisé**

Notamment en choisissant des solutions de recharge respectant certaines exigences en matière de sécurité, de suivi des sessions de

recharges, de compatibilité du fournisseur avec l'écosystème de recharge de votre organisation, ...

N.B. : les règles à respecter en terme de sécurité incendie sont développées dans le guide d'electrify.brussels sur l'infrastructure de recharge « [pour des logements unifamiliaux](#) » et « [pour les copropriétés](#) ».

- **Aux profils pouvant se connecter à la borne**

Les règles peuvent varier si la personne tierce est domiciliée à la même adresse que le collaborateur ou non.

- **Au modèle de financement de la borne**

Soit le coût de l'installation de la borne est inclus dans l'avantage de la mise à disposition d'une voiture de société. Par conséquent, si une borne de recharge est fournie en combinaison avec la mise à disposition d'une voiture de société, aucune cotisation ONSS distincte n'est due (en plus de la taxe sur le CO₂).

Soit, en tant qu'employeur, vous devez déterminer jusqu'à quel niveau les coûts sont pris en charge pour l'installation d'une borne de recharge à domicile.

En effet, chaque installation est différente et les coûts peuvent varier. Pour simplifier les choses, la plupart des CPO travaillent avec des formules d'installation standard. Elles comprennent la borne de recharge domestique, un nombre fixe de câbles d'alimentation et les heures de travail nécessaires pour effectuer une installation standard.

S'il s'avère que des travaux supplémentaires sont nécessaires, tels que le renforcement du raccordement au réseau, les coûts additionnels seront réglés directement avec l'employé. L'employeur n'intervient alors que pour le prix de la formule standard. **Chez la plupart des CPO, le prix de cette formule, oscille, en fonction des options, entre 1.700 et 2.500 euros, hors TVA.**

- **Au processus de reprise de la borne**

En principe, une borne de recharge domestique reste la propriété de l'employeur pendant toute la période d'amortissement. En cas de transfert de propriété à l'employé pendant cette période, un ATN s'appliquera. Par défaut, une borne de charge domestique

¹⁶Un Charge Point Operator (CPO) ou 'opérateur de bornes de recharge' en français est une société exploitant une infrastructure de recharge. Le CPO met en place les stations de recharge, installe le matériel et s'assure du bon fonctionnement et de la maintenance des bornes.

est amortie sur la durée de location/d'utilisation du premier véhicule électrique. Lorsque la borne est amortie, la propriété est, dans la plupart des cas, transférée à l'employé.

Si un employé quitte l'organisation alors qu'il dispose d'une borne de recharge financée par l'employeur, il est important de définir des règles claires à ce sujet.

Si celle-ci n'est pas encore amortie, vous pouvez choisir de la laisser en place ou de la reprendre.

Si vous laissez la borne chez l'employé, vous pouvez soit en faire don, soit demander à l'employé de rembourser une partie de la somme calculée sur la base de la valeur résiduelle de la borne.

Si vous décidez de reprendre la borne, il est courant que les coûts soient à la charge de l'employeur en cas de licenciement.

Définition des tarifs et profils

Si vous décidez d'intervenir dans les frais de recharge au domicile, la méthode d'intervention peut être fixée dans votre Car Policy.

Étant donné que les tarifs de l'électricité varient dans le temps et selon les contrats, la « [Circulaire 2024/C/77](#) » permet d'accorder une indemnité par kWh, basée sur la moyenne trimestrielle en vigueur telle que déterminée par la [Commission de Régulation de l'Électricité et du Gaz](#) (CREG). Ainsi, le tarif est fixé sur la base du « prix du marché » et adapté à la fluctuation des coûts de l'énergie.

Lorsqu'il s'agit de rembourser les frais d'électricité à l'employé, il est **important de prendre en compte l'avantage de toute nature (ATN)**. Lorsque l'employeur fournit une borne de recharge au domicile à l'employé et rembourse les frais de recharge, l'électricité remboursée est considérée comme faisant partie de l'ATN de la voiture de société et, par conséquent, aucun ATN supplémentaire ne s'applique. Lorsqu'un employeur choisit de ne rembourser que l'électricité et de ne pas fournir de borne de recharge, un ATN supplémentaire s'applique.

Dans les deux cas, il est **important qu'une borne de recharge intelligente soit mise à disposition**. En effet, il devrait être possible d'enregistrer et de communiquer la quantité d'énergie facturée à un back-office.

Avantages	Inconvénients
Coûts du kWh modéré	Coût d'installation (en moyenne 2000€ pour une borne)
Solution la plus simple pour l'employé	Nécessite une installation pour chaque employé bénéficiaire, ce qui peut s'avérer rapidement être d'importants déploiements
Temps de recharge long mais calqué sur les horaires de sommeil	L'employé doit posséder un emplacement de stationnement privé adapté à l'installation d'une borne

Tableau 7 : Avantages et inconvénients de la recharge au domicile des collaborateurs



Le saviez-vous ?

Les moyennes trimestrielles en vigueur sont toujours publiées avant le début de chaque trimestre sur le site de la [CREG](#). Il s'agit du montant fixe maximal auquel les frais de recharge à domicile peuvent être remboursés.

3) Recharge aux bornes accessibles au public



Les bornes de recharge publiques représentent une alternative intéressante afin de compléter les recharges à domicile

et sur votre site.

À Bruxelles, le déploiement de ces infrastructures tient compte de la volonté de réduire les distances parcourues en voitures, le respect de l'environnement et la réutilisation de l'énergie. Vous pouvez consulter l'ensemble des bornes de recharge accessibles au public et leurs disponibilités sur la [carte interactive des bornes](#) sur electrify.brussels.

Distinguons 3 types de bornes de recharge publiques :

- **Les bornes en voirie, proposées par la Région**, qui distribuent l'énergie à une puissance classique (22 kW) et à des prix raisonnables. Cette solution est une alternative à privilégier puisque meilleur marché. Notons cependant que la taille des places qui leur est attribuée ne permettent pas toujours d'y stationner les utilisateurs dépassant une certaine taille.
- **Les bornes de recharge semi-publique** sont des points de recharge situés sur un terrain privé mais accessible au public pendant au moins 10 heures par jour.
- **Les bornes « rapides/fast charger »** en station représentent un mode de charge à gros débit (jusqu'à 350 kW) permettant de réduire considérablement la durée de la recharge, cependant le tarif appliqué y est plus élevé. Cette solution est généralement présente sur les aires d'autoroutes, installée et gérée par des opérateurs privés. La borne rapide est, toutefois, une solution en cas d'urgence ou pour de longs trajets.

Le nombre de bornes de recharge accessibles au public ne cesse d'augmenter, le plan electrify.brussels prévoit l'installation d'une borne à moins de 150 mètres de chaque foyer bruxellois. En 2035, 22 000 bornes de recharge accessible au public devraient être disponibles.

Pour votre information, voici un aperçu du nombre de points de recharge public à l'heure actuelle et à l'avenir selon les plans d'électrification des différentes régions.

Région/Charging points	2025	"Demain"
Bruxelles	9.373	22.000 (2035)
Wallonie	11.364	40.000 (2026)
Flandre	~ 70.268	99.000 (2025)

Tableau 8 : Nombres de points de recharge publics par région¹⁷

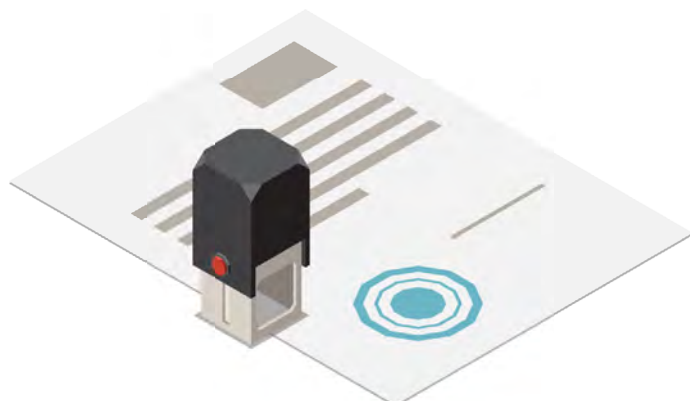
Définir votre vision

Afin d'avoir une vision claire des solutions de recharge que vous souhaitez privilégier, vous pouvez imaginer un curseur à placer entre le confort de vos collaborateurs et les coûts de la recharge. Nous vous recommandons d'ailleurs de fixer différents plafonds à l'usage des bornes publiques de type «fast charger» selon les profils de vos collaborateurs (commerciaux, sédentaires, ...).

Règles d'utilisation et intégration dans la Car Policy

Il est important d'apposer des règles et des conditions d'utilisation précises dans votre Car Policy afin de gérer au mieux l'usage de cette solution de recharge, notamment :

- **Fixer une limite d'utilisation des bornes de recharge rapide selon les différents profils** de vos collaborateurs et de leurs déplacements professionnels ;
- **Instaurer des règles de bienséance** : même s'il ne s'agit pas de vos infrastructures, vos collaborateurs, reflétant l'image de votre organisation, se doivent de respecter le matériel mis à leur disposition (ne pas laisser le câble de charge au sol, ne pas bloquer un emplacement alors que les batteries du véhicule sont



¹⁷<https://www.lecho.be/dossiers/comment-la-belgique-se-prepare-a-passer-a-la-voiture-electrique.html>

pleines, ...);

- **Contribuer, ou non, au frais de recharge** à l'étranger et encadrer leur usage ;
- **Instaurer un modèle d'utilisation** : notamment sur l'usage des bornes rapides en interdisant de dépasser le seuil des 80% de la capacité du véhicule, l'utilisation de chargeurs rapide au-delà de ce niveau peuvent avoir des impacts sur la durée de vie des batteries.

Définition des tarifs et profils

On observe de grandes variations tarifaires entre les différentes bornes de recharge publiques. Le tarif appliqué dépend de l'emplacement de l'infrastructure, du fournis-

seur de service, de la méthode de tarification et du type de borne.

En effet, une borne rapide a généralement un tarif 2 à 3 fois plus élevé que celui d'une borne standard. Il est donc d'usage de limiter son utilisation à des besoins et des raisons spécifiques. Vous pouvez aussi décider que la recharge rapide est à utiliser en cas de dernière recours si aucune borne « standard » n'est disponible à proximité.

De plus, définissez votre taux de participation, ou non, sur les frais de rechargement. À l'instar des deux solutions précédentes, vous pouvez fixer différents niveaux de remboursement selon les groupes de profils et le type de borne de recharge.



Le saviez-vous ?

Pour obtenir un tarif plus attractif et activer une session de recharge à une borne, il est préférable de posséder un contrat avec un fournisseur de recharge, appelé aussi « MSP » (Mobility Service Provider). Il vous fournira une carte de recharge et, le plus souvent, une application mobile pour vous guider pas à pas. Le prix de la recharge varie selon le contrat et la puissance de la borne.

Avantages	Inconvénients
Aucune nécessité d'installation	Coûts du kWh plus élevé
Solution de remplacement ou de recharge pour les longs déplacements	Faible disponibilité des bornes rapides hors des aires d'auto-route
Rechargement très court pour les bornes de recharge rapide (selon le modèle, moins de 40min pour passer de 20 à 80%)	Peu de gestion des recharges à part les paramètres fixés sur la carte de recharge

Tableau 9 : Avantages et inconvénients de la recharge sur des bornes publiques

d'être directement identifié lors de son usage à une borne de recharge. Les frais d'électricité sont alors imputés à votre organisation via le fournisseur de la carte, l'eMSP¹⁸. L'interopérabilité peut aussi être assurée par des accords entre les Charge Point Operators (CPO) et les eMSP, ce qui permet d'utiliser la carte de recharge aux bornes de différents fournisseurs.

Vous pouvez configurer chaque carte en fixant vos paramètres selon les différents types de bornes, notamment :

- Limite de kWh ou de budget
- Nombre d'utilisations de bornes rapides autorisés
- Pourcentage de remboursement des frais
- Utilisation à l'étranger

Chaque carte est spécifique à un utilisateur et à son véhicule de société, vous pouvez, ainsi, l'adapter à chaque profil et donc gérer au mieux les recharges de vos collaborateurs.

La carte de recharge

Il est recommandé de munir d'une carte de recharge vos véhicules de société électrique, afin qu'ils puissent utiliser toutes les solutions de recharge à partir d'une seule carte.

Cette dernière permet à votre collaborateur

¹⁸Un electric Mobility Service Provider (eMSP), ou « opérateur de service de recharge » en français, est un fournisseur de cartes de recharge. Il offre l'accès aux points de recharge de son propre réseau, s'occupe de la facturation, fournit des services supplémentaires et facilite l'accès à d'autres réseaux.

Désignation du responsable interne et groupe de travail

Tout d'abord, il est nécessaire de désigner un responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la Car Policy.

Il est également utile d'identifier les services et les personnes que vous souhaitez impliquer dans le processus (par exemple, en constituant un groupe de travail interne).

Des membres du **service « facility »** pour-

raient constituer un groupe de travail et s'occuper de l'implémentation des infrastructures de recharge, le **service « ressource humaine »** pourrait gérer les points financiers et fiscaux tels que la prise en compte des avantages de toute nature (ATN) ou la déduction des frais de l'infrastructure de recharge. Un **responsable des commerciaux** pourrait, quant à lui, exprimer les besoins spécifiques de son équipe.



Éléments à retenir

- Etablissez les différentes solutions de recharge possibles ;
- Définissez une vision de recharge adaptée à vos contraintes et aux profils de vos employés tout en étant intégrée dans votre politique de mobilité;
- Fixez des règles pour encadrer la recharge ;
- Identifiez les services et les personnes à impliquer dans le processus.



Questions fréquemment posées



Mon employé possède déjà une borne de recharge à son domicile, puis-je y appliquer mes conditions ?

Lorsqu'un employé dispose déjà d'une borne de recharge, qu'il s'agisse de sa propre borne de charge, de celle de son ancien employeur ou de celle de son partenaire, deux options sont possibles :

- **Option 1** : L'employé utilise exclusivement la borne de recharge existante. Pour ce faire, la borne de recharge doit être ouverte à plusieurs utilisateurs. De cette manière, votre employé peut utiliser la borne de recharge avec sa carte de recharge et un tarif sera facturé à l'employeur, après quoi l'électricité sera remboursée au propriétaire de la borne de recharge. Si cela n'est pas techniquement possible, vous pouvez toujours opter pour l'installation d'une deuxième borne de recharge.

N.B. : l'ouverture de la borne à plusieurs utilisateurs peut nécessiter l'installation d'un logiciel supplémentaire. Cela n'est pas possible sur les bornes les plus anciennes ou basiques et engendre un coût supplémentaire. Ce surcoût reste largement inférieur à l'installation d'une nouvelle borne.



- **Option 2** : une deuxième borne de recharge est installée. Cela notamment si la borne actuellement en place ne permet d'héberger le logiciel de partage et d'identification à la borne, ce qui peut arriver pour les bornes plus anciennes ou entrées de gamme.

Nous recommandons de privilégier l'utilisation de la borne de recharge existante afin d'éviter la prolifération des bornes de recharge.

Si votre employé est propriétaire de la borne, il lui suffit d'utiliser la carte de recharge que vous lui avez fournie. Si la borne est compatible, vous pourrez directement déterminer quelle quantité d'électricité a été spécifiquement utilisée. Et ainsi, participer, selon les conditions que vous avez mises en place, au remboursement des frais.



Mon/ma conjoint(e) peut-il/elle recharger son véhicule avec la borne à mon domicile installée par mon entreprise ?



Votre carte de recharge est spécifique à votre véhicule de société, ainsi si votre conjoint(e) souhaite utiliser cette borne avec une autre voiture, elle devra utiliser sa carte de recharge. Ainsi, votre conjoint(e) devra recharger son véhicule selon le tarif et les conditions fixées par l'entreprise installatrice de la borne.

Questions fréquemment posées

Q:

Que se passe-t-il lorsqu'un employé ne peut pas installer une borne de recharge à domicile ?

R:

Un employé peut ne pas être en mesure d'installer une borne de recharge à son domicile. Cela peut être dû au fait qu'il ne dispose pas d'un garage ou d'une allée ou qu'il vit dans un appartement. Il doit alors compter sur l'infrastructure de recharge d'entreprise et sur le réseau public. Pour ces employés, une plus grande liberté en termes de recharge rapide pourrait être envisagée puisqu'ils ne peuvent pas bénéficier du confort d'une borne de recharge à domicile. Cela évite également aux employés de prendre inutilement leur voiture pour se rendre au travail, dans le seul but de la recharger. En tant qu'employeur, vous pouvez soutenir ces employés en les informant sur les possibilités de recharge publique. Il va sans dire qu'une carte de recharge publique sera dans ce cas nécessaire.

Q:

Mes employés devront-ils effectuer des travaux de renforcement du réseau s'ils installent une borne de recharge domestique ?

R:

Dans la plupart des cas, le raccordement au réseau électrique existant de vos employés sera suffisant pour alimenter en électricité une borne de recharge domestique. Si l'employé est néanmoins contraint de renforcer son raccordement au réseau, il peut trouver une première indication des coûts sur les sites Web de Sibelga (Bruxelles), Fluvius (Flandre) et ORES, RESA, REW, AIEG ou AIESH (Wallonie).

Pour éviter un alourdissement du réseau, il est recommandé de prévoir une borne de recharge capable de s'adapter à la puissance disponible tout au long de la journée. L'utilisation d'un contrôleur à équilibrage de charge permet de répartir la demande de charge et de s'assurer que la limite de raccordement n'est jamais dépassée. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'investir dans l'extension du raccordement au réseau. Pour plus d'informations, consultez les guides d'Electrify.brussels sur "[l'infrastructure de recharge pour maisons unifamiliales](#)" et "[l'infrastructure de recharge pour copropriétés](#)" ou prenez contact avec le [Facilitateur bornes de recharge](#).

Q:

Les employés sont-ils autorisés à poser leur câble de recharge sur le trottoir s'ils ne disposent pas de leur propre allée ou garage ?

R:

Il arrive que des personnes ne disposant pas de places de stationnement privées utilisent l'espace public pour recharger leur voiture en posant un câble de recharge sur le trottoir. En Région de Bruxelles-Capitale, il est interdit de placer des câbles de recharge sur le domaine public, tout comme des chemins de câbles, des tapis de câbles et autres méthodes de pose de câbles. Cette pratique est interdite, car elle présente un risque réel de trébuchement des piétons et autres usagers du trottoir.

Questions fréquemment posées

Q:

Mon employé vit dans un appartement avec un garage partagé. Est-il possible d'installer une borne de recharge à cet endroit ?

R:

La loi indique que tout habitant d'un immeuble qui dispose d'un emplacement de stationnement doit pouvoir recharger son véhicule électrique lorsqu'il dispose d'un tel véhicule. Toutefois, pour répartir les coûts sur l'ensemble des copropriétaires, il est souhaitable d'adopter une approche commune. Pour plus d'informations, veuillez consulter le guide [Installation d'une infrastructure de recharge en copropriété \(ACP\)](#).

Q:

Quelle est la puissance disponible sur mon site ?

R:

La puissance et tous les autres détails techniques d'un raccordement au réseau peuvent être consultés via le code EAN du raccordement. Il se compose de 18 chiffres et figure sur le compteur, la facture d'énergie ou sur le site Web de Sibelga. Pour ce faire, allez dans « Mon raccordement » et introduisez l'adresse et le numéro de compteur du raccordement. Le code EAN va alors s'afficher. Introduisez ensuite le code EAN obtenu dans « Détails de mon raccordement » et découvrez, entre autres, la puissance et la tension (230 V ou 400 V) du raccordement. Le type de raccordement détermine également le type de borne de recharge que vous pouvez installer. Dans le cas d'un raccordement monophasé (230 V), la capacité de recharge par borne de charge est limitée à 7,4 kW.

Témoignage de la RTBF sur sa gestion de l'intégration et le rechargement des véhicules de société électrique de Frédéric Pairoux



Concernant vos infrastructures de recharge. Quel type et combien de bornes avez-vous installé sur vos sites ? Comment avez-vous décidé quelle borne choisir ?

Nous avons installé plus de 50 bornes sur l'ensemble de nos sites dont quasiment 60% à Bruxelles. Nous avons fait appel à un partenaire afin de mener des actions spécifiques de tests de véhicules électriques.

Nos bornes commencent à être saturées, nous allons donc mettre en place des systèmes de gestion de charge afin de répondre au pic de demande qui a généralement lieu les mardis et jeudis.



Comment optimisez-vous la recharge ?

Nous allons répartir par zone les véhicules plug-in hybrides et les 100% électriques. Nous réfléchissons à d'autres moyens afin d'avoir un vrai système de gestion, notamment en demandant que les voitures chargées se déplacent, mais cela n'est pas possible pour le moment.



Les applications d'optimisation de parking comme IZIX et Commuty, proposent des pistes à ce propos car la place de parking et la borne de recharge sont 2 éléments hypers liés, qu'en pensez-vous ?

Les employés n'ont pas dans leurs habitudes de déplacer leur véhicule quand il est chargé. Nous avons essayé de les éduquer à utiliser un petit disque pour indiquer à quelle heure le chargement de leur voiture sera fini mais cela n'est pas encore tout à fait au point.

Concernant nos véhicules de société, nous avons un accord avec une société de leasing qui s'occupe pour nous d'installer et de gérer les bornes de recharge à domicile. Il n'y a pas une plateforme de gestion globale mais chaque collaborateur a sa petite plateforme en privé, il choisit lui-même son tarif de remboursement.



Témoignage de la RTBF sur sa gestion de l'intégration et le rechargement des véhicules de société électrique de Frédéric Pairoux



Est-ce que pour vos collaborateurs, la recharge est gratuite sur votre site et remboursée à domicile et aux bornes publiques ?

Nous avons différents tarifs, pour les bénéficiaires de véhicules de fonction c'est gratuit, les collaborateurs qui utilisent un véhicule privé peuvent recharger pour un montant de 470€/an, le montant maximum déductible.



Et si vos employés veulent se charger sur les bornes publiques ?

Nous fournissons des cartes de recharge aux bénéficiaires de véhicules de fonction, pour le moment aucunes limites n'y est implantées puisque nous sommes encore dans la phase de promotion et que nous souhaitons convaincre les employés à passer vers l'électrique.



Éléments à retenir

- Assurez-vous que tout le monde connaisse les solutions de recharge disponibles ;
- Donnez un classement clair de la priorité des différentes solutions de recharge ;
- Déterminez dans quelle mesure vous souhaitez faciliter la recharge en entreprise, à domicile et publique

1

**INTÉGRER VOTRE
FLOTTE DANS VOTRE
STRATÉGIE DE
MOBILITÉ DURABLE**



2

**ANALYSE DE LA
FLOTTE ET DES
UTILISATEURS**



3

**TCO ET
BUDGÉTISATION**



4

**PLAN DE
REMPLACEMENT DE
L'ÉLECTRIFICATION**



5

**ÉLABORER
UNE POLITIQUE
DE MOBILITÉ**



7

**LES DEUX-ROUES
ÉLECTRIQUES**



8

**COMMUNIQUER AFIN
D'ACCOMPAGNER
VOS COLLÈGUES**



9

CONCLUSIONS



7

LES DEUX ROUES ÉLECTRIQUES

7 LES DEUX ROUES ÉLECTRIQUES

Les voitures particulières et les camionnettes ne sont pas les seules à pouvoir être électrifiées : **les 2 roues électriques sont également au cœur de cette transition.** Aujourd'hui, par exemple, on ne peut plus imaginer les rues sans le vélo électrique. Ses ventes ont connu une augmentation spectaculaire ces dernières années.

Ainsi, lorsque vous entamez la transition de votre flotte, **ne manquez pas de voir plus loin que les véhicules traditionnels.**

Vélo électrique et speed pedelec

Tout d'abord, commençons par une courte définition pour déterminer précisément quels véhicules nous abordons dans cette partie.

Un **vélo à assistance électrique (VAE)** est un type de vélo équipé d'un moteur électrique qui aide le cycliste à pédaler. Le moteur est alimenté par une batterie rechargeable et peut être activé ou désactivé selon les besoins du cycliste. L'assistance électrique est généralement fournie lorsque le cycliste pédale, ce qui permet de réduire l'effort nécessaire pour parcourir une distance donnée ou gravir une pente. La vitesse maximale d'un VAE est limitée réglementairement à 25 km/h.

Un **speedpedelec** est un vélo électrique d'une puissance supérieure à 250 watts. Contrairement aux VAE traditionnels, les speedpedelecs peuvent atteindre des vitesses allant jusqu'à 45 km/h. Les speedpedelecs sont soumis à des réglementations plus strictes, telles que l'obligation de porter un casque, l'immatriculation et la détention d'un permis de conduire.

L'électrification des vélos a permis l'essor des vélos cargos qui permettent de transporter du matériel et les longtails qui eux, permettent de transporter des enfants.

Un **vélo cargo** est un type de vélo spécialement conçu pour le transport de marchandises, d'enfants ou d'autres charges importantes. Les vélos cargo sont équipés d'une structure et d'un espace de chargement permettant de transporter des charges plus lourdes et encombrantes, raison pour laquelle ces vélos sont généralement munis d'une assistance électrique.

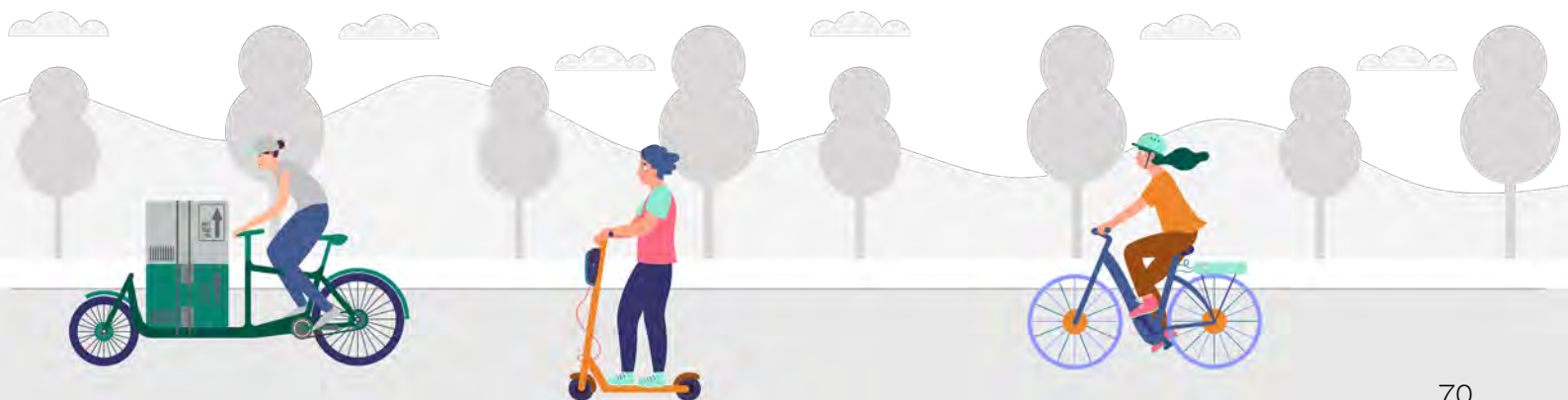
Un **vélo longtail** est un type spécifique de vélo cargo conçu pour transporter des passagers. Il se distingue par une structure allongée, généralement un porte-bagages étendu à l'arrière du vélo, capable de supporter des sacs, des paniers, des sièges pour enfants ou même des marchandises volumineuses.

Contrairement aux vélos cargo classiques, qui ont généralement un espace de chargement à l'avant, à l'arrière ou entre les roues, les vélos longtail se concentrent principalement sur l'extension du porte-bagages à l'arrière. Cela leur permet d'offrir une capacité de charge plus importante tout en conservant une configuration de vélo plus familière et maniable.

Les longtails sont populaires auprès des familles qui souhaitent transporter leurs enfants en toute sécurité, car ils offrent généralement des sièges spéciaux pour les plus petits sur le porte-bagages.

Les **trottinettes électriques** sont des trottinettes munies d'une batterie pouvant les propulser jusqu'à 25km/h.

Ces dernières années, les trottinettes électriques ont gagné en popularité en tant que moyen de transport offrant une solution pratique pour les déplacements de courte distance. Elles sont souvent utilisées pour couvrir le « last mile » entre la gare et l'entreprise ou le domicile, par exemple.



La question de l'autonomie

L'autonomie d'une batterie peut varier en fonction de plusieurs facteurs, tels que :

- la **capacité de la batterie** ;
- le **niveau d'assistance utilisé** (éco, tour, sport ou turbo) ;
- le **poids du cycliste et de son chargement** ;
- le **type de terrain** et le dénivelé.

Il est important de noter que la capacité de la batterie peut **diminuer progressivement au fil du temps**. En effet, la durée de vie d'une batterie de vélo électrique dépend de plusieurs facteurs, notamment la qualité de la batterie, son utilisation, l'entretien et les conditions de stockage. En général, les batteries de VAE et des speed pédélec ont une **durée de vie moyenne de 3 à 5 ans**. En ce qui concerne les trottinettes, leur durée de vie est généralement plus proche des 3 ans.

La capacité de la batterie, mesurée en cycles de charge, est un indicateur clé de sa durée de vie. Un cycle de charge complet correspond à une décharge complète suivie d'une recharge complète de la batterie. La plupart des batteries de VAE ont une durée de vie estimée de 500 à 1 000 cycles de charge.

Pour prolonger la durée de vie de la batterie de votre vélo électrique, il est recommandé de suivre les conseils suivants :

1. **Évitez les décharges complètes** fréquentes : Il est préférable de recharger la batterie avant qu'elle ne soit complètement déchargée.
2. **Utilisez des chargeurs appropriés** : Utilisez uniquement des chargeurs fournis par le fabricant ou des chargeurs compatibles recommandés.
3. **Évitez les températures extrêmes** : Les températures très élevées ou très basses peuvent affecter la durée de vie de la batterie. Il est préférable de stocker et de charger la batterie dans des conditions modérées.
4. **Faites entretenir votre batterie régulièrement** : Suivez les recommandations du fabricant concernant l'entretien de la batterie, notamment la vérification de son état, le nettoyage et les cycles de re-

charge.

En suivant ces conseils et en prenant soin de votre batterie, vous pouvez maximiser sa durée de vie et maintenir de bonnes performances sur votre vélo électrique.

En ce qui concerne les autonomies concrètes, la technologie évolue rapidement. En outre, elle variera selon l'ensemble des éléments développés ci-dessus. Les vendeurs annoncent cependant des autonomies suivantes :

- **Vélo à assistance électrique** de taille standard :
 - Pour une batterie de 260 Wh : 40km
 - Pour une batterie de 375 Wh : 60km
 - Pour une batterie de 520 Wh : 80km¹⁹
- Un **speedpédélec** peut disposer, selon un fabricant²⁰, d'une autonomie comprise, selon sa batterie et son poids, entre 120 km et 180km
- Un **vélo cargo électrique** aura une autonomie comprise entre 40 et 80 km. Notons que cela peut aller jusqu'à 200 km si le vélo cargo est équipé d'une batterie de 1250Wh.
- Les **trottinettes électriques** disposent généralement d'une autonomie comprise entre 15 à 25 km.

Les infrastructures de recharge nécessaires

De plus en plus d'entreprises bruxelloises investissent afin d'offrir des solutions de recharge pour deux roues électriques à leurs employés. Cela présente le double avantage d'encourager la mobilité durable et d'éviter les problèmes de sécurité incendie en régulant la recharge.

Il est à noter qu'il existe deux types de besoin :

- La recharge pour les batteries amovibles, qui peuvent être séparées du vélo pour être chargées ailleurs
- Les batteries non-amovibles qui restent toujours fixées au vélo.

Il est conseillé de prévoir un nombre suffisant de points de recharge, 15 à 20 % de la capacité du parking vélos/motos. En outre, tenez compte du nombre croissant de cyclistes : en moyenne 10% par an. Plusieurs

¹⁹<https://www.1001piles.com/autonomie-batterie-velo-assistance-electrique.html>

²⁰<https://www.stromenbike.com/fr/bikes#standard-models>

solutions existent :

1° Les casiers de recharge

Solution idéale pour les batteries amovibles, les casiers de recharge pour les batteries des vélos sont des **installations spécialement conçues pour le stockage et la recharge sécurisée des batteries** de vélos ou speedpédelecs. Ces armoires offrent une solution pratique et sûre pour la recharge des batteries.

Les casiers sont équipés de dispositifs de sécurité pour prévenir les risques d'incendie, de surcharge ou de court-circuit.

Ils comportent généralement des compartiments individuels pour chaque batterie. Ces compartiments sont verrouillables pour **empêcher les vols ou les manipulations non autorisées**.

Notons cependant que ces casiers ne permettent pas de recharger les vélos ayant une batterie non amovible. En outre, il est important **de s'assurer que les casiers soient suffisamment grands** (min 60 cm) que pour pouvoir accueillir les batteries des speedélecs qui sont généralement plus longues.

Si vous choisissez d'utiliser des casiers de chargement, **fournissez à vos collaborateurs le manuel visant à une bonne utilisation de ces derniers**.

2° Les prises de recharge directement intégrées

Les prises de recharge directement intégrées sur le mur ou dans le rack vélo présentent plusieurs avantages tels que la facilité de recharge et le gain d'espace. En effet, cela offre une solution pratique pour recharger les VAE directement à l'endroit où ils sont stationnés.

D'abord, cela élimine le besoin de rechercher des prises de recharge externes, ce qui facilite l'accès à la recharge pour les uti-

lisateurs. En outre, la sécurité en est améliorée en évitant que les usagers tentent de charger leur batterie sur des prises qui ne seraient pas prévues à cet effet. De plus, cela évite d'avoir des câbles qui pourraient provoquer des chutes.

Notons que c'est une solution moins coûteuse que les casiers de recharge s'il n'est pas nécessaire de rallonger des câbles pour l'accès à l'électricité.

Recommandations du SIAMU pour la recharge de batterie

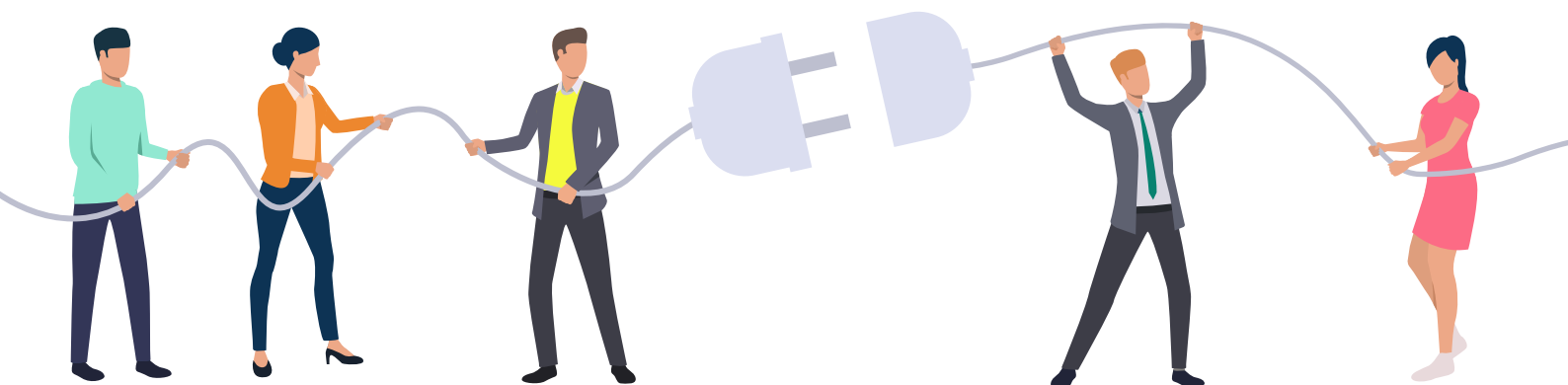
Tout d'abord, **le SIAMU demande de créer le plus possible des locaux vélos/trottinettes compartimentés** et non des zones vélos dans les parkings pour voitures.

Ensuite, il est primordial de disposer d'une installation électrique conforme aux normes de sécurité électrique en vigueur. Cela inclut l'utilisation de câblage adéquat, de dispositifs de protection contre les surcharges et les courts-circuits, ainsi que des systèmes de mise à la terre appropriés.

En outre, un **nouveau Règlement Général sur les Installations Électriques (RGIE²¹) s'applique si la puissance de charge est supérieure à 2,6 kW**. Dans ce cas, il faut que la recharge soit effectuée sur un circuit dédié. Par exemple, s'il y a 10 vélos, qui chargent sur un même circuit, il faut prévoir un circuit dédié à l'exemple de ce qui se fait pour les autres véhicules électriques.

Si la recharge se déroule dans le parking vélo qui est intégré dans le parking voitures, alors il faut prévoir au minimum la création d'un local compartimenté présentant des parois EI60²² et portes d'accès EI 30 avec fermeture automatique (les valeurs dépendent de plusieurs facteurs).

Le SIAMU peut exiger, au cas par cas, que ce local soit équipé d'un sprinklage automatique et équipé d'un détecteur asservi à la



²¹<https://economie.fgov.be/fr/publications/reglement-general-sur-les>

²² EI 60 signifie que le matériel doit avoir une résistance au feu de 60 minutes minimum.

détection générale du bâtiment. Le local en question doit être situé de manière à ne pas entraver l'accès, l'évacuation de ce parking et situé le plus près possible de la sortie. De préférence, il sera à l'air libre mais protégé des intempéries.

Ceci est la prescription minimale, en fonction des caractéristiques de votre parking (surface, étage, configuration, hauteur du bâtiment, etc), d'autres conditions peuvent s'ajouter et les valeurs EI peuvent augmenter.

Notons que l'installation de casiers de recharge améliore la sécurité et est encouragée mais ne permet pas de se substituer aux exigences développées ci-dessus.

Ces recommandations concernent autant les batteries que les vélos électriques eux-mêmes !

Dans tous les cas, il est recommandé de demander un avis au SIAMU.

Un règlement encadrant la recharge des vélos à assistance électrique

Il est nécessaire d'accompagner et d'encadrer l'usage des infrastructures de recharge. Il faut notamment **préciser où, quand et combien de temps** vos collègues peuvent recharger leur vélo (ou assimilé).

Nous vous conseillons, après avoir installé

des solutions de recharge adaptées et sécurisées :

- D'interdire la recharge des batteries en dehors de ces installations.
- De réguler les conditions dans lesquelles il est autorisé de brancher/débrancher le câble d'un collègue.

Enfin, il faut préciser les conséquences du non-respect du règlement.

Une communication

Après avoir investi dans une infrastructure de recharge sécurisée et un règlement encadrant la recharge, il est indispensable de communiquer à leurs propos. La **communication doit être claire, simple et ponctuellement remise en avant**.

L'usage de stickering et de guide d'explications de l'usage des infrastructures représentent des moyens intéressants de communiquer. Ils seront accompagnés par des communications plus générales sur l'intranet de l'entreprise, dans la rubrique mobilité et/ou sécurité ainsi que lors de communications ponctuelles, pendant la semaine de la mobilité, par exemple.

Pour toutes questions relatives aux normes incendie, vous pouvez les adresser au [SIAMU](#) ou demander un avis au [Pompiers de Bruxelles](#) en fournissant des éléments nécessaires à identifier votre contexte.

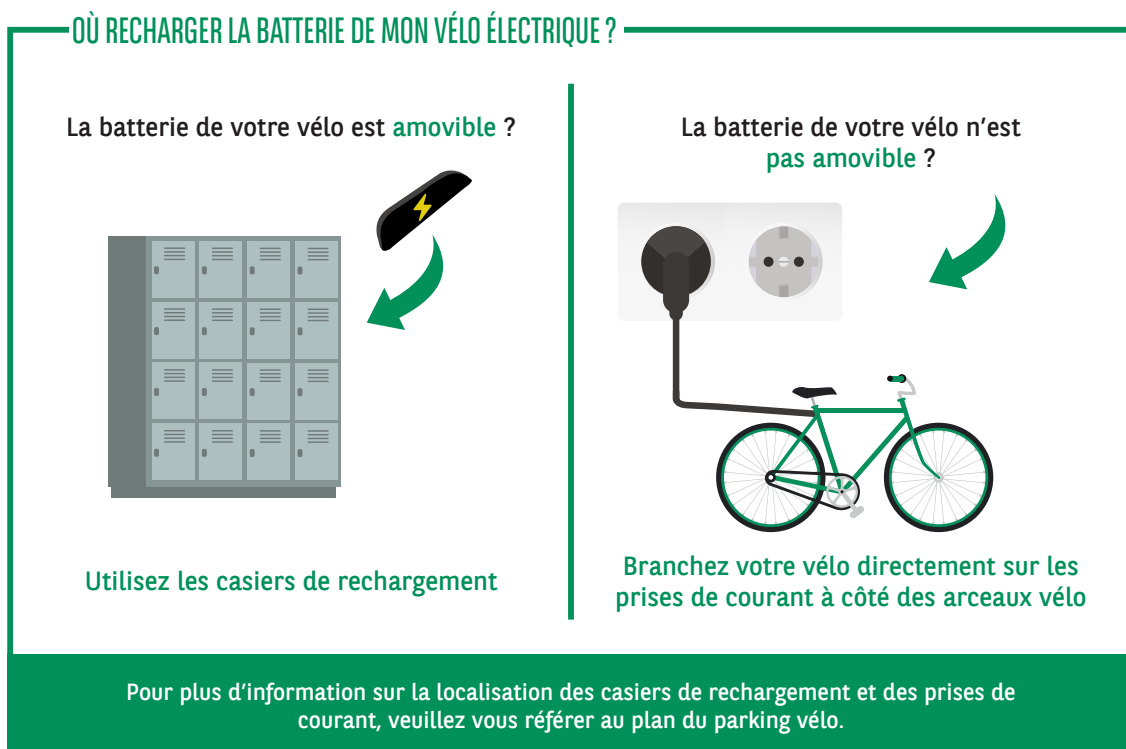


Figure 6 : Exemple de stickering pour la recharge des batteries

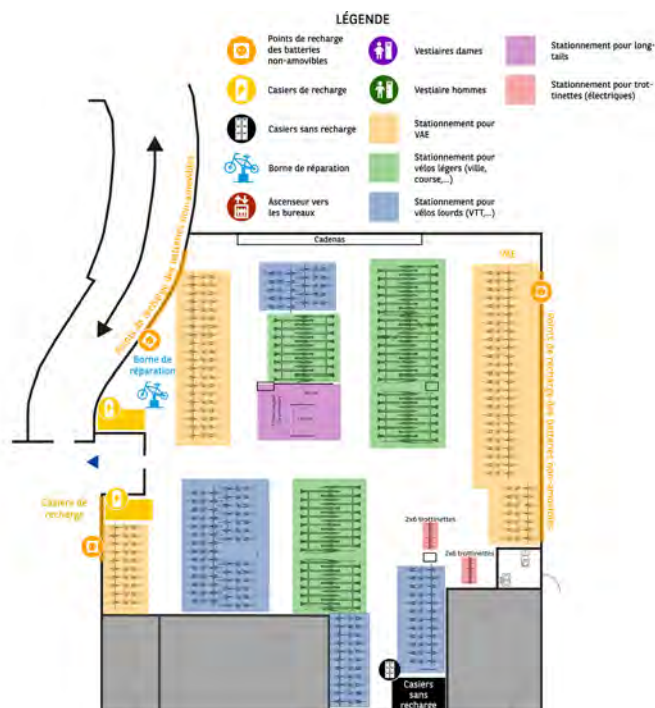


Figure 7 : Illustration d'un plan de parking vélo spécifiant où recharger son vélo

Cyclomoteurs et motos électriques

Pour bien comprendre ce que signifient les termes cyclomoteur et motocyclette, en voici la définition :

Le cyclomoteur correspond à tous les véhicules à deux roues (catégorie L1) ou à trois roues (catégorie L2) ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h et dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm³ ou dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4kW.

En Belgique, les cyclomoteurs sont toujours divisés en trois classes nationales :

- Les « cyclomoteurs classe A », qui ne peuvent, par construction et par la seule puissance de leur moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 25 km à l'heure ;
- Les « cyclomoteurs classe B », qui ne relèvent pas de la classe A.
- Les « cyclomoteur classe P », cette classe renvoie au speed pedelec dont il a été question dans la section précédente et ne sera pas examinée plus avant.

Les véhicules équipés de moteurs à essence relevant des catégories L1 et L2 seront interdits d'accès à la LEZ à partir de 2028 (en dessous de la norme EURO 5) ou 2030 (EURO 5).

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
< Euro 5	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Euro 5	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗

Les diesel sont eux interdits dès depuis 2025.

Les motos

Tout véhicule à deux, trois ou quatre roues (catégorie L3, L4, L5, L6, L7) avec ou sans side-car équipé d'un moteur dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ ou dont la puissance nominale continue maximale est supérieure à 4kW. Ici, la vitesse maximale est supérieure à 45 km/h.

Les véhicules équipés de moteurs à essence relevant des catégories L3, L4 et L5 sont soumis à une interdiction d'entrée dans la LEZ à partir de :

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Euro 7	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	⊘
Euro 6d Euro 6e	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	⊘
Euro 6d-TEMP	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Euro 6b,c	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Euro 5	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Euro 4	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Euro 3	✓	✓	✓	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Euro 2	✓	✓	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Euro 1	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘

Toute l'information concernant le calendrier de la Zone de basses émissions de la Région bruxelloise, en fonction du type de véhicule est disponible sur www.lez.brussels.

Pour les L6 et L7 essence qui n'ont pas de norme Euro, ceux-ci seront interdits en 2028, les Euro 4 seront eux interdits en 2030, alors que les Euro 5 ne pourront plus circuler à partir de 2035.

Pour les L3, L4, L5, L6 et L7 qui roulent au diesel, l'interdiction de circuler dans la LEZ a lieu depuis 2025.

Technologies de recharge existantes

En termes de technologie de recharge, les cyclomoteurs et motocyclettes électriques peuvent être divisés en 2 grandes catégories :

Catégorie 1 : Cyclomoteurs/motos à batterie amovible

Ces véhicules sont dotés d'une batterie amovible. Le chargement s'effectue à l'aide d'un câble de recharge intelligent sécurisé. La plupart des cyclomoteurs électriques (L1 et L2) vendus aujourd'hui ont une batterie amovible. Pour ces derniers, nous vous recommandons de mettre les mêmes solutions que pour les vélos électriques.

Attention cependant à les placer dans un lieu spécifiquement déterminé autre que le parking vélo.

Catégorie 2 : Motos à batterie fixe - Mode 3 (AC) et mode 4

A l'instar des voitures électriques, ces motos électriques se rechargent via une prise de type 2²³ à une borne de recharge standard. De cette façon, la recharge peut être effectuée de manière plus rapide et plus sûre. Les capacités de recharge maximales sont généralement beaucoup plus faibles que pour les voitures (3 à 7 kW).

²³Le connecteur de type 2 est à 7 broches et est le plus courant dans les véhicules électriques pour la recharge. Appelé Mennekes (IEC 62196-2, officiellement VDE-AR-E_2623-2-2), il constitue la norme européenne pour les bornes de recharge publiques.



Éléments à retenir

L'électrification des vélos (cargo), des trottinettes et des motos offre une alternative à la voiture et représente une opportunité de décarboner la mobilité et inciter des déplacements plus durables. Ces modes de déplacements prennent moins de place sur l'espace public et dans votre parking, ils permettent d'éviter les embouteillages et, dans le cas des vélos, de faire de l'exercice physique bénéfique pour la santé.

Cependant, comme pour les voitures, cette électrification s'accompagne d'un défi en matière de recharge. À ce propos, voici 3 points essentiels :

1. Nous vous recommandons d'installer des infrastructures de recharge sécurisées telles que des casiers ou des prises adaptées dans des lieux qui respectent les recommandations du SIAMU.
2. Il convient de réaliser une politique de recharge pour encadrer la recharge de ces engins et éviter les comportements à risque en matière.
3. Enfin, ces 2 premiers éléments doivent être intégrés dans une communication intuitive pour que les collaborateurs prennent connaissance des infrastructures et de leur fonctionnement.

Nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que la promotion des 2 roues électriques ne représentent une solution durable et souhaitable que si elle permet une réduction de l'usage et de l'achat de véhicules plus volumineux et polluants.

Questions fréquemment posées

Q: Les motocyclettes électriques peuvent-elles être rechargées à une borne de recharge ?

R: Les motocyclettes électriques qui se rechargent à l'aide d'un câble de recharge de mode 3 peuvent utiliser la même infrastructure de recharge que les véhicules électriques normaux. Toutefois, il est conseillé d'établir quelques règles d'encadrement concernant la recharge d'une motocyclette électrique. En effet, leur batterie étant plus petite, elles ont besoin d'une session de recharge plus courte et plus fréquente. Si la motocyclette n'est pas déplacée à temps, une borne de recharge restera inutilement indisponible. Une bonne régulation de la rotation peut éviter ce problème.

Q: Doit-on interdire la recharge des batteries de vélos dans les bureaux ?

R: Idéalement, oui. Cependant, afin de ne pas décourager l'usage des vélos à assistance électrique, nous vous recommandons d'abord d'installer une infrastructure de recharge adaptée. Ensuite de réaliser un règlement encadrant la recharge. Et enfin de communiquer sur leur présence et usage avant d'interdire la recharge ailleurs que sur les dispositifs prévus à cet effet.

Q: Quels casiers de recharge pour les batteries de vélo nous conseillez-vous d'installer ?

R: Il n'y a pas de réponse unique à cette question. Cela dépendra de votre situation et de vos besoins. Il convient de se baser sur différents critères comme notamment la localisation de votre parking vélo, le besoin de recharge de vos collaborateurs et le lieu que vous avez identifié pour placer les casiers de recharge.

Q: Faut-il installer des racks spécialement pour les trottinettes ?

R: Non, les trottinettes peuvent se stationner en sécurité sur un U inversé. Cependant, il existe des dispositifs plus compacts, conçus pour les trottinettes et qui sont directement équipés de prises de recharge. Soyez cependant attentif au fait que les trottinettes n'ont pas toutes le même diamètre et qu'il faut être attentifs au fait que certains racks trottinettes sont trop petits pour permettre de stationner la majorité des trottinettes.

Témoignage de Gert Martens, Mobility Manager chez BNP Paribas Fortis

Les vélos à assistance électrique représentent pour nous une superbe opportunité de convaincre des collègues de venir à vélo au boulot. Que ce soient des collègues qui avaient peur de transpirer en vélotaffant, d'autres qui devaient gravir d'importantes montées ou encore ceux qui habitaient tout simplement trop loin. En outre, parmi les vélos à assistance électrique, nous avons vu de plus en plus de collègues opter pour un vélo cafétéria de type Long tail, Cargo, speedpédelec.

Notre volonté a directement été de les encourager, d'abord grâce notre plan d'achat d'un vélo via le plan cafétéria, ensuite en équipant nos sites de casiers de recharge pour les batteries amovibles de vélo. Nous avons choisi ces derniers suite à un appel d'offres dans lequel nous avons intégré des critères de sécurité et de taille pour être sûr de pouvoir accueillir différents types de batteries.

Ce qui est intéressant, c'est que une fois installé, ces casiers étaient très peu utilisés ! Et ce alors qu'ils répondaient à une demande directe de nos cyclistes. Nous avons alors développé une signalétique pour les mettre en avant et expliquer leur fonctionnement. Nous avons allié cela à des séances d'explications pendant la semaine de la mobilité ce qui a directement augmenté leur usage.

Ensuite, un nouveau problème s'est posé. Certaines batteries ne peuvent pas être retirées des vélos. Pour ces dernières, nous avons installés des prises sécurisées contre le mur devant les arceaux vélos. Celles-ci ont directement été très utilisées, le problème, c'est de convaincre les cyclistes classiques, c'est-à-dire sans assistance électrique d'aller se garer ailleurs. Là encore, nous avons développé une signalétique et réalisé des articles d'informations à ce propos, mais les résultats ne sont pas encore parfaitement satisfaisants.



1

**INTÉGRER VOTRE
FLOTTE DANS VOTRE
STRATÉGIE DE
MOBILITÉ DURABLE**



2

**ANALYSE DE LA
FLOTTE ET DES
UTILISATEURS**



3

**TCO ET
BUDGÉTISATION**



4

**PLAN DE
REMPLACEMENT DE
L'ÉLECTRIFICATION**



5

**ÉLABORER
UNE POLITIQUE
DE MOBILITÉ**



6

**ADAPTER VOTRE
CAR POLICY AUX
VÉHICULES
ÉLECTRIQUES**



8

**COMMUNIQUER AFIN
D'ACCOMPAGNER
VOS COLLÈGUES**



9

CONCLUSIONS



8

**COMMUNIQUER AFIN
D'ACCOMPAGNER
VOS COLLÈGUES**

8 COMMUNIQUER AFIN D'ACCOMPAGNER VOS COLLÈGES

Comme introduit dans le [chapitre 1](#), afin de **convaincre vos collègues d'adopter des habitudes de mobilité plus durables**, il vous faudra travailler d'une part sur les infrastructures et les incitants, et d'autre part sur votre communication.

Une fois que vous aurez implémenté les conseils repris dans ce guide, il sera primordial de communiquer à leur propos. Pour vous y aider nous allons souligner, chapitre par chapitre, les éléments à communiquer et des bonnes pratiques à mettre en œuvre.



Mettre en avant votre nouvelle stratégie de mobilité

Il est important d'expliquer **vos ambitions et votre stratégie afin d'impliquer vos collaborateurs** et les convaincre du bienfondé de vos actions.

D'abord, présentez les raisons pour lesquelles vous avez développé une nouvelle stratégie, **les objectifs que vous souhaitez atteindre** et les étapes clés pour y parvenir, en créant par exemple une grande campagne de communication. Pour cela, nous vous recommandons **d'organiser une conférence, un webinar et des infographies**. Bien entendu, vous pouvez mettre

en avant la réduction de **l'empreinte carbone** mais aussi les avantages pour vos collaborateurs comme les aspects d'une meilleure **santé, de réduction du stress**, d'amélioration des **packages salariaux**,...

Ensuite, nous vous conseillons de publier, ponctuellement, un **état des lieux de l'avancement de votre plan**. Une bonne pratique consiste à se calquer au calendrier de l'obligation Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE), qui a lieu tous les 3 ans puisqu'au travers de cette dernière vous devez faire l'état des lieux de votre mobilité, fixer des actions pour l'améliorer et communiquer à ce propos.

De plus, un moment décisif en mobilité est l'arrivée d'un nouveau collaborateur. C'est pourquoi il est important de présenter votre stratégie et votre plan de mobilité lors de l'onboarding de vos nouveaux collègues.

Enfin, n'oubliez pas de **relayer les communications de la Région**, comme développé dans le [chapitre 1](#). En effet, la Région développe de nombreux incitants pour faciliter l'adoption d'habitudes de mobilité plus durables (par exemple l'opération [Caingo bike](#), l'accompagnement du Facilitateur Mobility & Fleet, ...). Les relayer vers vos collaborateurs représente un quick-win non négligeable.

Cibler votre communication

L'analyse de votre flotte et de ses utilisateurs ([Chapitre 2](#)) vous permettra de faire ressortir des potentiels d'amélioration prioritaires et/ou plus facilement atteignables.

Dans certains cas, notamment pour les petites structures ou lorsque vous avez identifié un potentiel d'amélioration important, il sera pertinent de réaliser des **communications plus ciblées**. Ce sont les plus efficaces en termes de report modal, car grâce à elles, les collaborateurs se sentent valorisés, peuvent poser leurs questions et sont accompagnés tout au long de leur processus de changement de comportement. Cela représente **un investissement important mais cet investissement porte plus souvent ses fruits et les personnes touchées deviendront ensuite vos ambassadeurs**, ce qui représente également une forme de communication.

N'hésitez d'ailleurs pas à recueillir les témoignages de vos collaborateurs ayant sauté le pas, et de les diffuser au sein de votre organi-



Figure 8 : Illustration Mediahuis

sation afin d'encourager les plus indécis. C'est encore plus efficace si vous organisez **un workshop** rassemblant votre ambassadeur et le groupe que vous avez identifié comme pouvant suivre son exemple. Cela permettra aussi de partager des trucs et astuces.

De plus, vous pouvez organiser des événements ludiques tel que des petits déjeuners pour récompenser les employés venant autrement qu'en voiture.

Expliquer l'intérêt du TCO

Le TCO est un des critères clé lors du choix des véhicules de société. Cependant, ce calcul peut **sembler très complexe pour beaucoup d'employés**. Il est ainsi important d'être aussi transparent que possible à son propos et d'informer vos collaborateurs sur ce qu'est le TCO.

Nous vous conseillons notamment d'aborder les points suivants :

Qu'est-ce que le TCO et quelle est son utilité?

Définissez la signification du TCO et présentez ses divers intérêts, vos collaborateurs pourront ainsi rapidement assimiler cette notion.

Comment est-il calculé et quels sont ses composants ?

Présentez les différents composants (Véhicule, Services, Energie et Fiscalité) du TCO. Portez un point d'attention particulier sur les changements des valeurs des parties « Energie » et « Fiscalité » entre un véhicule thermique et un électrique équivalent. Pour illustrer le TCO, vous pouvez réaliser une in-

fographie comparant un véhicule thermique avec un électrique équivalent.

Quel impact a-t-il sur l'utilisateur ?

L'écart de prix entre un véhicule électrique et son équivalent thermique peut être plus faible en TCO, dû à sa fiscalité avantageuse et un coût d'énergie plus raisonnable. Ainsi, exprimez ceci à vos collaborateurs et expliquez que les changements de catégorisation de TCO de certains véhicules électriques est important.

En effet, ces derniers peuvent se retrouver dans une classe inférieure à celle d'un modèle équivalent thermique. Ainsi, un employé peut voir le véhicule qu'il souhaitait se retrouver dans une catégorie autre que la sienne. Dans ce cas, informez vos collaborateurs qu'ils peuvent choisir un véhicule d'une classe plus faible et obtenir, en compensation, une valorisation pour l'achat, par exemple, d'un vélo ou d'abonnements de transport en commun.

Pour diffuser ces informations, l'idéal est :

- De mettre **l'ensemble des documents nécessaires sur votre intranet** afin que les collaborateurs puissent les consulter ;
- D'organiser une **séance d'information** lors de l'entrée en vigueur du nouveau TCO ;
- De l'intégrer dans les **séances d'information pour les nouveaux arrivants** ;
- De communiquer via des **articles/newsletters lorsque des adaptations sont réalisées** sur les catégories ou le calcul du TCO.



Le saviez-vous ?

La règle des trois clics, principe fondamental de l'ergonomie web, stipule que l'utilisateur du site web doit accéder à n'importe quelle information en 3 clics maximums. Ainsi, mettez le plus en avant possible les informations que vous souhaitez diffuser.

Présenter votre plan de remplacement et d'électrification

Afin de diffuser votre plan de remplacement et d'électrification optez, dans un premier temps, pour **une communication globale** présentant les choix effectués pour le renouvellement de la flotte de véhicules de société et l'intérêt porté à la propulsion électrique.

Si possible, **planifiez un entretien avec certains de vos employés ayant un profil pouvant se dissocier d'un véhicule de société**, notamment ceux parcourant peu de kilomètres. Ainsi, encouragez-les à abandonner leurs voitures au profit d'un report modal vers des modes de transports plus durables (marche, vélo (électrique), transports en commun,...) en offrant par exemple, une valorisation pour l'achat d'un vélo(électrique) ou d'abonnements de transport en commun.

Si cela n'est pas possible, incitez-les à réduire la fréquence de leurs déplacements. Cet entretien a avant tout un rôle informatif, votre collaborateur ne doit pas se sentir contraint d'abandonner son véhicule de société mais plutôt d'avoir la possibilité d'agir de sa propre initiative.

Inciter vos collaborateurs à rouler en électrique

Avant que vos collaborateurs commandent leurs véhicules électriques, rassurez-les en offrant des réponses à leurs apriori et leurs doutes quant à la conduite électrique tels que :

- Les diverses solutions de recharges qui s'offrent à eux (développé dans le [chapitre 5](#)) ;
- L'utilisation d'une carte de recharge ([chapitre 5](#)) ;
- Partir en vacances ([chapitre 6](#)) ;
- L'installation d'une borne de recharge à domicile ([chapitre 6](#)).
- ...

Diffusez des témoignages d'employés ayant déjà effectué la transition vers l'électrique pour illustrer vos propos.

De plus, n'hésitez pas à organiser des journées d'essais de véhicules électriques, vos collaborateurs pourront ainsi découvrir et appréhender ce nouveau style de conduite et ainsi se faire un avis objectif.

Enfin, rappelez comment entretenir correctement son véhicule et formez vos employés à adapter une conduite plus durable afin de réduire leur consommation d'énergie et optimiser leur autonomie.



1

**INTÉGRER VOTRE
FLOTTE DANS VOTRE
STRATÉGIE DE
MOBILITÉ DURABLE**



2

**ANALYSE DE LA
FLOTTE ET DES
UTILISATEURS**



3

**TCO ET
BUDGÉTISATION**



4

**PLAN DE
REMPLACEMENT DE
L'ÉLECTRIFICATION**



5

**ÉLABORER
UNE POLITIQUE
DE MOBILITÉ**



6

**ADAPTER VOTRE
CAR POLICY AUX
VÉHICULES
ÉLECTRIQUES**



7

**LES DEUX-ROUES
ÉLECTRIQUES**



9

CONCLUSIONS



9

CONCLUSIONS

9 CONCLUSIONS

À travers ce guide, vous avez pu parcourir les différentes étapes et processus nécessaires afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques de votre flotte. N'oubliez pas que la **meilleure alternative pour y parvenir est de réduire la fréquence des déplacements effectués par vos véhicules**, et lorsque c'est possible, de favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs (marche, vélo, transports en commun, ...). **L'électrification n'est donc pas la piste unique mais une des solutions pour améliorer votre mobilité**, il est important de l'intégrer dans votre stratégie de mobilité globale. Nous vous avons donné les clés à ce propos dans le [chapitre 1](#).

Ensuite, gardez à l'esprit que réaliser une bonne **analyse des déplacements de vos véhicules et des profils de vos collaborateurs** (cfr. [Chapitre 2](#)) est une première étape nécessaire afin de mettre en œuvre un plan de remplacement et d'électrification de vos véhicules dans le but d'identifier ceux à renouveler ou non (cfr. [Chapitre 4](#)).

De plus, afin de choisir les véhicules qui vous conviennent le mieux tout en disposant d'une estimation précise de vos coûts, **utilisez le TCO et mettez en place des critères** (masse, aérodynamisme, autonomie, ...) **pour choisir les véhicules les plus adaptés à vos collaborateurs** (cfr. [Chapitre 3](#)).

Passer à l'électrique est notamment une opportunité pour introduire le budget de mobilité au sein de votre organisation en transformant la car policy en politique de mobilité plus large, couvrant voitures, transports en commun, vélo, mobilité partagée et télétravail. Celle-ci doit favoriser une mobilité flexible, durable et rentable. Le [Chapitre 5](#) détaille les étapes de rédaction : définir les bénéficiaires, calculer le budget, encadrer son utilisation et en assurer le suivi.

D'autre part, un point essentiel de la dé-

marche est de définir les **règles encadrant le bon usage des voitures électriques**. **Quand, où et comment vos véhicules de société peuvent-ils être chargés ?** Des directives claires sont importantes afin d'encadrer au mieux l'utilisation de vos véhicules et de leurs recharges (cfr. [Chapitre 6](#)).

L'électrification est aussi une **opportunité de promouvoir les véhicules plus légers et adaptés aux déplacements urbains** comme, entre autres, les vélos, leurs variantes cargo ou longtails, les scooters et les motos électriques. Pour saisir cette opportunité, il faudra encourager et faciliter leur usage, par rapport à des véhicules plus lourds, grâce à des incitants, projets pilotes et la mise en place de solution de recharge (cfr. [Chapitre 7](#)).

Enfin, **accompagnez vos collaborateurs** lors de la mise en place de votre stratégie en mettant en avant des témoignages, des séances d'informations, des journées d'essais, ... Réduire les émissions de sa flotte, cela nécessite de **travailler non seulement sur les infrastructures et véhicules mais aussi et surtout sur les humains qui les utilisent**. Une bonne communication est donc un facteur clé de succès de votre projet (cfr. [Chapitre 8](#)).

Grâce à ce guide, nous espérons que vous aurez avancé dans le projet d'électrification de votre flotte et de réduction des émissions de votre mobilité. Ceci n'est cependant qu'un premier pas. Le monde de la mobilité et particulièrement de la mobilité électrique évolue continuellement.

Nous ferons notre maximum pour garder ce guide à jour mais il vous faudra, vous aussi, rester attentif au développement de nouvelles solutions, technologies et bonnes pratiques en la matière. Pour cela, nous vous conseillons de vous inscrire à la [newsletter PDE](#), suivre le [réseau des Mobility Managers bruxellois](#) et les événements du [Facilitateur Mobility & Fleet](#).