

Magazine périodique de J&T Autolease Edition 41 - juin 2018

> LES BULLES BELGES



Look

Nouveau look et nouveaux visages chez J&T Autolease Fuel

Diesel: La fin de l'âge d'or? Retromotions

Deux icônes fêtent leur anniversaire



#### NOUVELLE JEEP COMPASS

CONTACTEZ VOTRE BUSINESS CENTER JEEP, POUR PLUS D'INFORMATIONS OU UNE OFFRE FLEET SUR MESURE.

FCA | FLEET & BUSINESS

(L/100 KM): 4,4-6,9 NEDC (G/KM): 117-160 NEDC (DOMINIO PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.



Jeep

EDITO 3

## VENT DE FRAÎCHEUR

Vous l'aurez peut-être déjà remarqué, Automotions a un peu changé.

J&T Autolease s'est en effet offert un nouveau logo et un nouveau look que vous retrouverez dorénavant dans toutes nos communications officielles: signatures d'e-mails, papiers à en-tête, supports de plaques minéralogiques... Derrière ce coup de frais esthétique se cache aussi un renouveau de plus grande ampleur, moins visible mais bien plus profond.

Afin de travailler de manière encore plus efficace et centrée sur le client, tous les départements sont passés à un nouveau système ICT intégré. Une nouvelle étape dans le processus de numérisation, qui nous place résolument en tête du peloton et ne sera que bénéfique pour le client. Suite à cette conversion, peut-être étions-nous temporairement moins joignables et les réponses se faisaient-elles un peu plus attendre qu'habituellement. Si c'était le cas, nous vous présentons nos excuses. Entre-temps, nous reprenons progressivement nos activités à plein régime et avec un coup de pouce numérique en prime. Nous avons par ailleurs répercuté cette mise à jour numérique sur notre site jentautolease.be qui a été entièrement modernisé. Pour une interface claire, transparente et une foule d'informations pratiques!

Mais revenons à l'ordre du jour, l'Automotions que vous avez sous les yeux. Un mélange passionnant de détails pratiques autour d'évènements actuels comme le WLTP et cash for car, des nouvelles de la maison et, bien sûr, nos rubriques habituelles comme Made in Belgium. Cette dernière abordera le champagne belge... Un apéritif sympa pour cet été?

Je vous souhaite déjà une agréable lecture et d'excellentes vacances!



Jan Deknuydt Directeur général





#### ■ 3,5-5,7 L/100 KM. ■ 91-130 G/KM CO<sub>2</sub>. (CO<sub>2</sub>MPAS)

Les chiffres de consommation et d'émission CO2MPAS mentionnés ci-dessus sont testés par Ford, mais ne sont pas encore ratifiés. Les chiffres de consommation et d'émission s'appliquent aux véhicules avec les pneus de série, comme décrit dans les équipements de série. Des pneus optionnels peuvent engendrer d'autres valeurs d'émission de CO2 et de consommation. Pour plus d'informations, renseignez-vous auprès de votre distributeur Ford ou rendez-vous sur notre site www.fr.ford.be/FleetLeasing. Spécifications du véhicule affiché non représentatives.

© Donnons Priorité à la sécurité. Informations environnementales [AR 19/03/2004]: www.fr.ford.be/environnement. **ford.be** 

SOMMAIRE 5





5 News

L'actualité de J&T Autolease

B Look

Nouveau look et nouveaux visages chez J&T Autolease

11 Dossier

40 conseils de flotte incontournables (2e partie)

16 Fiscality

Cash for car: Une mesure inutile?

20 Un client à l'honneur

Recoclean

22 Fleet

La norme WLTP pour les nuls

25 Fuel

Diesel: la fin de l'âge d'or?

28 Retromotions

Deux anniversaires icôniques

30 Made in Belgium

Les bulles belges

32 Testimonial

Ford Mondeo Hybrid 2.0 HEV



#### Editeur responsable J&T Autolease sa

Noordersingel 19 B - 2140 Anvers tél. +32 (0)3 544 29 00 fax +32 (0)3 544 29 01

info@jentautolease.be jentautolease.be

#### Responsable régie Effective Media

tél. +32 (0)2 467 61 57 gsm +32 (0)498 12 01 01 nancy.gryson@effectivemedia.be

#### Création

#### **Effective Media**

Anne Claes · Grégory Livis ·
Philip De Paepe · Kristof Winckelmans ·
Julien Libioul

info@effectivemedia.be effectivemedia.be

S NEW

# VOYAGEZ L'ESPRIT TRANQUILLE AVEC LE DRIVE CERTIFICATE

ous ceux qui ont déjà voyagé avec leur voiture de société en dehors de l'espace Schengen connaissent la procédure contraignante qui en découle. Non seulement vous, mais aussi votre voiture devez disposer d'un «visa» en bonne et due forme. La procédure pour obtenir ce document est désormais simplifiée.

Auparavant, chaque travailleur qui quittait l'espace Schengen avec sa voiture de leasing devait être en possession d'un formulaire d'autorisation. Il s'agissait notamment d'un document signé par le propriétaire de la voiture dans le cas qui nous occupe: la société de leasing -, signature qui devait être légalisée par les instances compétentes.

Vous ne l'obteniez qu'après de nombreuses heures de coups de fil, e-mails et recherche de la bonne personne, avec le risque d'arriver tout de même à la frontière sans disposer de tous les bons documents ou de faire face à une erreur administrative.

#### L'appli Renta Drive

«L'objectif est de remplacer ce mode de fonctionnement long et laborieux par une plateforme en ligne sûre et facile à utiliser», explique Henri Jeandarme, directeur général de l'ASBL Renta Drive. «Toutes les procédures administratives seront simplifiées d'ici mi-juin grâce à la nouvelle application Renta Drive. Après enregistrement, vous pouvez vous-même remplir un formulaire type dans lequel on vous demande notamment votre nom et adresse, mais aussi votre numéro de plaque minéralogique, la durée de votre voyage, le pays pour lequel vous demandez une autorisation, etc.»



Ce formulaire est ensuite envoyé par voie numérique à la société de leasing, propriétaire juridique de la voiture. Celle-ci contrôle le numéro de plaque et de châssis et réclame, si nécessaire, des corrections au demandeur. Le document reçoit ensuite la signature numérique d'un responsable de la société de leasing, qui confirme être le propriétaire du véhicule. Cette signature est ensuite légalisée par la Chambre de Commerce, uniquement après paiement via l'appli PAY, d'un montant de 66 € hors TVA.

#### De gros problèmes en moins

La demande arrive ensuite dans l'application de légalisation IT, une collaboration entre notamment la Chambre de Commerce et le Service Public Fédéral des Affaires étrangères. «Après la légalisation, un DRIVE CERTIFICATE unique est envoyé à la personne qui en a fait la demande et le chauffeur peut le présenter lors du contrôle à la frontière, une procédure qui dure une dizaine de jours calendrier à partir du moment où le paiement est effectué», précise Henri Jeandarme

D'après le directeur général de Renta Drive, le système a encore d'autres avantages: «Le certificat, valable pour une période de 185 jours maximum, résout deux des principaux problèmes liés au précédent mode de fonctionnement. Comme le certificat est contrôlé par différentes parties, le risque d'erreurs est pratiquement nul. Un second avantage est que le document peut être imprimé autant de fois que souhaité. Vous ne risquez donc pas de devoir remettre les documents pour contrôle en sortant de la zone Schengen et de ne plus avoir de certificat lorsque vous retournez chez vous après vos vacances ou votre période de travail.»

Pour plus d'infos, vous pouvez contacter Renta Drive via:

rentadrive.org

+32 (0)2 669 69 75 contact@rentadrive.be

# VAN DAY VISE DANS LE MILLE AVEC HYUNDAI

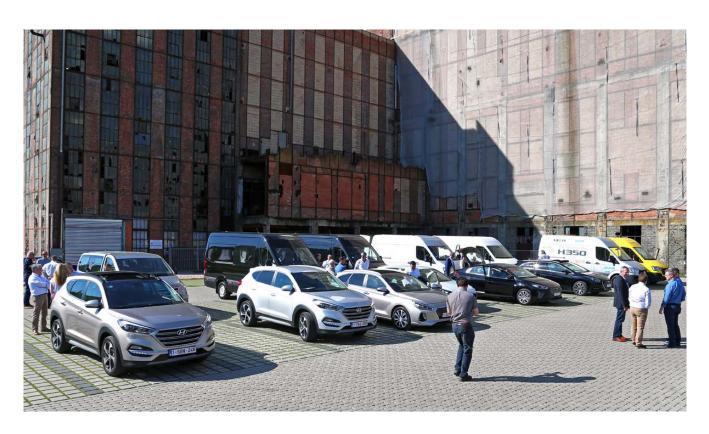
e 19 avril dernier, le premier Van Day de l'année figurait au programme chez J&T Autolease, en collaboration avec TRANSPORTMEDIA. La marque mise à l'honneur à cette occasion était le constructeur automobile coréen Hyundai, descendu avec toute sa gamme à Beringen dans le Limbourg, et plus précisément sur les terres de Hyundai Mobis Parts Europe.

«Nous sommes ravis de pouvoir utiliser ce nouveau centre de distribution comme toile de fond pour notre évènement», indique avec enthousiasme Patrick Jaspers, Lease Consultant & LCV Manager chez J&T Autolease. «Le taux de participation est particulièrement élevé. Je crois que c'est lié à la méconnaissance du produit que nous mettons à l'honneur aujourd'hui. Les personnes présentes sont impatientes de découvrir quelque chose de nouveau.» Cette supposition a été confirmée par Jean

Demarbaix, directeur administratif chez Groven+: «Nous sommes très curieux de découvrir les modèles de Hyundai car nous ne les avons pas encore dans notre parc automobile. Il est dès lors intéressant de voir aujourd'hui quelles sont les possibilités de cette marque.»

Et dire que la gamme de Hyundai a plu est un euphémisme! En plus de sa H350, Hyundai avait aussi ressorti quelques voitures individuelles. Avec leur porte-drapeau, l'i30 N, la marque a voulu mettre l'accent sur sa diversité. Les participants ont pu se familiariser à chaque véhicule lors d'un essai à travers le paysage limbourgeois. «Ce Van Day a été une expérience fantastique», déclare Ward Narinx, Sr. Accountmanager Sales & Marketing de Mobis Parts Europe. «C'était vraiment passionnant d'être en contact avec le client final!»

Cette édition du Van Day a donc non seulement suscité une participation record, mais aussi de nombreuses louanges pour tous les partenaires. En route vers le prochain Van Day, qui aura lieu à l'automne, avec Ford en vedette.



B LO

## NOUVEAU LOOK, MAIS TOUJOURS LA MÊME QUALITÉ DE SERVICE!

ous avez dû vous en rendre compte lors de notre dernier contact via notre site web, par e-mail ou par courrier: votre société de leasing s'est offert un relooking complet! Cette transformation illustre la nouvelle orientation de J&T Autolease afin d'offrir des réponses encore mieux adaptées aux besoins de ses clients.

Plus moyen pour notre secteur d'ignorer la tendance verte qui régit la mobilité. Bien que la mobilité soit une plus-value pour la prospérité et le bien-être, le système actuel nuit malheureusement à l'économie, à l'individu et à l'environnement. Les embouteillages structurels quotidiens ainsi que l'augmentation de

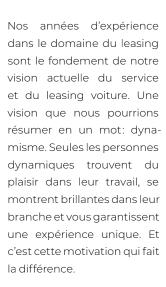
la consommation énergétique et des émissions de CO<sub>2</sub> imposent au secteur de repenser ses services. Chacun est de plus en plus conscient de l'importance d'une mobilité durable. Dans cette optique, J&T Autolease guide et encadre ses clients en matière de gestion de flotte durable et offre des solutions de

plus en plus écologiques. Ce n'est pas un hasard si nous avons intégré une touche verte dans le nouveau logo de J&T Autolease.

Remettre nos services en question ne veut pas dire que nous renonçons à nos points forts. Les valeurs défendues par J&T Autolease depuis les tout débuts en 1996 restent évidemment d'actualité. Vous les retrouverez sur la page d'accueil de notre nouveau site: jentautolease.be.

#### Les avantages de J&T Autolease







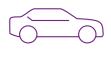
Solutions sur mesure

Nos collaborateurs se coupent en quatre pour vous et pour vous proposer des solutions sur mesure. Que votre parc automobile compte 1 ou 100 voitures... nous vous apportons la réponse la plus appropriée. Vous souhaitez un parc automobile plus écologique? Ou des camionnettes customisées? Ensemble, nous cherchons la solution idéale pour votre entreprise et vos collaborateurs.



et impliqué

Vos interlocuteurs privilégiés sont la vitrine de J&T Autolease et restent à votre écoute. Seuls une nouvelle signature e-mail ou une carte de visite relookée témoigneront peut-être du changement. Vous pourrez continuer à vous adresser à la personne de contact qui vous accompagne depuis le début de notre collaboration. Elle connaît votre société comme sa poche et veillera toujours à vous prodiguer les conseils les plus utiles!



Offre étendue

L'offre de J&T Autolease n'a pas de limites. Nous proposons diverses formules de leasing pour voitures de tourisme, mais notre point fort sur le marché du leasing, c'est notre offre de camionnettes. Que vous cherchiez un utilitaire compact, moyen, grand ou customisé, J&T Autolease vous garantit le conseil le plus professionnel au meilleur prix, assorti d'un pack de services composé sur mesure. Car une camionnette doit non seulement garantir votre mobilité, mais aussi vous faciliter le travail.

## **NOUVEAUX VISAGES...**

## POUR ENCORE MIEUX VOUS SERVIR!

omme nous venons de le dire, vous pouvez être rassuré: votre interlocuteur chez J&T Autolease ne change pas. Mais pour faire face à notre croissance permanente, nous avons dû étoffer notre équipe. Permettez-nous de vous présenter les nouveaux-venus:



**Kenny Brouwers** 



**Philippe Dossin** 



Mariska Goigne

En tant que Marketing & Communication Manager, Kenny Brouwers veille à l'identité de la marque J&T Autolease. Il est chargé de la communication interne et externe et veille à ce qu'elle réponde idéalement aux attentes de tous nos contacts.

Sa vaste expérience dans les domaines du marketing et de la gestion de produit acquise auprès de plusieurs importateurs automobiles (Mitsubishi et SsangYong) lui permettra de contribuer à l'essor futur de J&T Autolease. Un avenir prometteur, grâce aux nombreux facteurs distinctifs de J&T Autolease.

«Le souci du client et de sa satisfaction font partie de nos priorités. A tous les niveaux d'activité de l'entreprise, on est frappé par l'implication personnelle de chacun. Le client est le point de départ, ce qui permet d'imaginer plus facilement des solutions sur mesure. Par ailleurs, le leasing n'a plus de secrets pour nous, avec une spécialisation pointue dans certains domaines, comme les camionnettes, par exemple.»

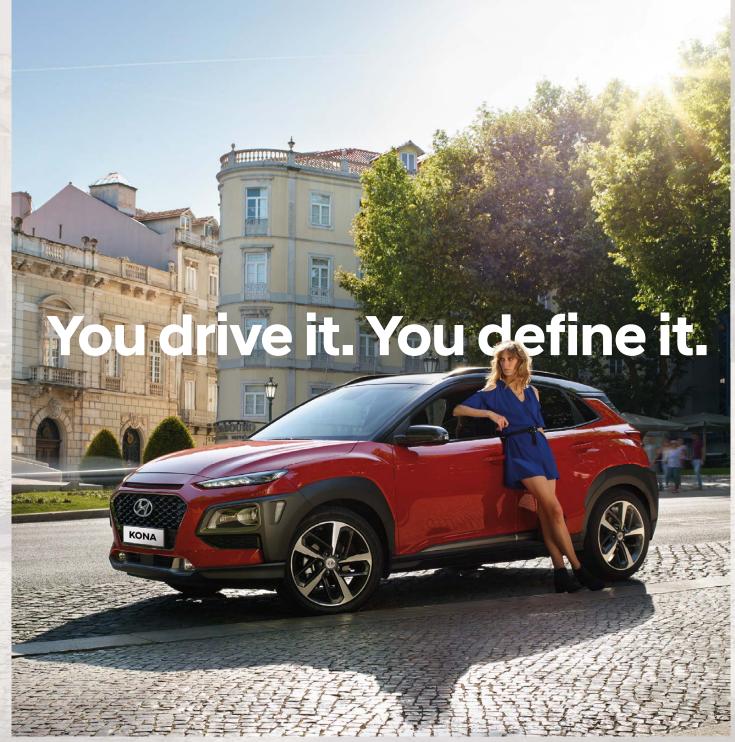
Diriger le département financier (administration financière, gestion des débiteurs/créanciers et contrôle), telle est la fonction du nouveau Finance Manager de J&T Autolease, Philippe Dossin. «Grâce à l'expérience acquise au fil de diverses fonctions financières dans l'industrie, je suis heureux d'intégrer cette organisation et je suis motivé à l'idée de m'investir et de contribuer à l'optimisation des différents processus», se réjouit le Finance Manager.

Philippe Dossin est impatient de participer au développement de J&T Autolease. «Si j'ai opté pour J&T Autolease, c'est parce que cette société de leasing offre un environnement ultra dynamique, avec une stratégie de croissance claire et des lignes décisionnelles courtes et rapides.» La structure de J&T Autolease est dynamique, tout en restant à dimension humaine. C'est ce qui lui permet, d'après Philippe Dossin, d'imaginer sans cesse des solutions sur mesure pour ses clients, ainsi que de garantir son indépendance vis-à-vis des constructeurs.

Gestionnaire de contrats, Mariska Goigne traite toutes les questions administratives qui accompagnent un contrat de leasing: du suivi des contraventions et des cartes-carburant au recalcul des contrats en passant par l'importation de véhicules et les démarches douanières. Grâce à son expérience en tant que gestionnaire de flotte, les processus de commande et de livraison d'un véhicule, les recalculs et la gestion des contraventions n'ont plus de secrets pour elle.

Le choix de la société de leasing J&T Autolease en tant que nouvelle étape dans sa carrière lui est apparu comme une évidence: «J'ai opté pour J&T Autolease en raison de la diversité des tâches dans le secteur automobile et de l'esprit d'équipe qui s'en dégage.» Cette excellente collaboration interne fait partie des points forts de la société, estime Mariska. «Cela nous permet d'aider les clients dans des délais très courts et avec professionnalisme.»

Découvrez l'équipe de J&T Autolease au grand complet sur notre nouveau site web: jentautolease.be/fr/a-notre-sujet/employees/



Véhicule représenté avec options.

KONA

Avoir du style, c'est être soi-même, toujours et partout. Prenez le tout nouveau KONA par exemple. Il rayonne de confiance à l'état pur. Son look unique le distingue des autres SUV de sa catégorie. Il est doté d'un éclairage LED de pointe et du Smart Device Integration, une technologie innovante qui repousse les limites de la connectivité. Enfin, sa puissance turbo de 177 chevaux et ses 4 roues motrices vous emmèneront là où vous voulez, le sourire aux lèvres. Prenez les commandes de votre vie. **Découvrez le Tout Nouveau KONA chez votre distributeur Hyundai.** 





DOSSIER 11



ans la 40e édition d'Automotions, nous vous dévoilions déjà 20 conseils pour une gestion de flotte fluide. Comme promis, en voici 20 autres. De montages fiscaux complexes à des conseils pratiques pour une gestion au quotidien: ils n'auront plus aucun secret pour vous.

21

## QUELLE EST LA DIFFÉRENCE ENTRE UNE ALLOCATION DE MOBILITÉ ET UN BUDGET MOBILITÉ?

Aujourd'hui, les termes utilisés autour de la voiture de société sont légion: budget mobilité, allocation de mobilité, etc. L'un a été approuvé par le gouvernement et l'autre le sera prochainement. Mais qu'est-ce qui se cache derrière ces concepts?

L'allocation de mobilité est aussi appelée cash for car. Cette appellation est éloquente. Dans ce système, vous échangez votre voiture de société contre une somme d'argent. Aucun plafond n'a été établi. Le montant ne va pas évoluer au fil du temps (sauf avec l'indexation), même si le collaborateur se retrouve dans une nouvelle fonction dans laquelle il aurait pu prétendre à un véhicule plus cher.

Dans le cas du **budget mobilité**, le travailleur ne doit pas choisir entre sa voiture de société ou une somme d'argent, mais peut allouer un montant spécifique à sa mobilité. Il peut dès lors choisir une voiture de société plus petite, moins chère, et utiliser le reste du montant pour acheter un vélo qui lui permettra de parcourir ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail par beau temps. Dans cette réglementation, il est même possible qu'un montant résiduel subsiste.



#### MES TRAVAILLEURS PEUVENT-ILS CHARGER LEUR VOITURE ÉLECTRIQUE AUPRÈS D'AUTRES ENTREPRISES?

Oui, WE-EV est le premier réseau partagé, pour entreprises, de bornes de rechargement de véhicules électriques. Les bornes sont installées chez les entreprises membres sur des terrains accessibles aux membres de WE-EV. ENGIE s'est associé à BMW et à Renault afin d'accélérer l'adoption de WE-EV.

WE-EV s'occupe de la gestion des sessions de recharge et de la facturation de l'électricité rechargée entre les membres WE-EV grâce à une plateforme électronique. Cette plateforme est aussi utilisable via smartphone et indique l'emplacement des bornes de rechargement du réseau. ENGIE assure l'étude préliminaire et l'installation des bornes, opère la plateforme WE-EV et le service desk (24/7).

Pour devenir membre de WE-EV, il suffit de se rendre sur le site web de WE-EV (we-ev.be) et d'y laisser ses coordonnées.



# \*

#### QUELS SONT LES AVANTAGES DU «SMART REPAIR»?

Lors de réparations traditionnelles, de grandes pièces sont repeintes ou remplacées, ce qui coûte bien évidemment de l'argent. Avec le smart repair, les pièces à réparer sont nettement plus petites. Le spot repair, une variante du smart repair, est la solution qui s'impose le plus puisque ses coûts sont encore inférieurs. Cette variante peut être utilisée en cas de dommages dont la taille ne dépasse pas celle de la paume de la main. Aucun revêtement n'est nécessaire et la surface à traiter ne peut être supérieure à une page A4. «Paintless dent repair» (débosselage sans peinture) est un processus un peu plus ardu. Le smart repair ne se limite pas à la carrosserie, mais peut également s'appliquer aux vitres, aux jantes et aux phares. En plus d'être moins onéreux, le smart repair est également plus rapide.

25

#### UN EMPLOYEUR PEUT-IL EXIGER QUE LE TRAVAILLEUR RESTITUE IMMÉDIATEMENT SA VOITURE DE SOCIÉTÉ LORSQU'IL QUITTE L'ENTREPRISE?

Pendant la période de préavis, le travailleur peut continuer d'utiliser sa voiture de société à condition qu'il ait toujours droit à un salaire, en vertu du contrat de travail. Lorsque le contrat de travail a été dissous, avec paiement d'une indemnité de licenciement, il n'est bien évidemment plus question d'engagement. Dans ce cas, le travailleur doit immédiatement restituer sa voiture de société. Lors du calcul de l'indemnité de licenciement, il convient de tenir compte de l'avantage de la voiture de société. Ce calcul doit tenir compte de l'usage de la voiture et de l'avantage personnel que le travailleur en tirait. En tant qu'employeur, vous pouvez continuer de mettre la voiture de société à disposition, même si le contrat de travail a été résilié. Ce geste sera considéré comme une faveur après la résiliation du contrat de travail. Des cotisations sociales et un précompte professionnel sont cependant à payer sur cet avantage.

24

#### LES BOÎTES NOIRES QUI ÉQUIPENT NOS VÉHICULES SONT-ELLES CONFORMES AUX RÈGLES RELATIVES À LA VIE PRIVÉE?

Aucune réglementation spécifique ne régit l'installation d'une boîte noire, mais l'employeur qui souhaite l'utiliser est tenu de respecter la législation relative à la protection de la vie privée. Ce qui signifie que:

- Les principes et règles concernant le contrôle doivent être définis dans un règlement spécifique;
- Les contrôles doivent avoir une finalité légale (sécurité du travailleur, protection du véhicule, etc.);
- Les contrôles doivent pouvoir être exécutés de manière proportionnelle (jamais de manière systématique ou permanente);
- · Les contrôles doivent être transparents.

Ces conditions impliquent également notamment que les contrôles ne peuvent intervenir que pendant les heures de travail (le travailleur doit en d'autres termes avoir la possibilité de désactiver le système). Le système ne peut en outre être installé qu'après avoir obtenu le consentement explicite du travailleur. Et l'employeur doit pouvoir démontrer que le contrôle est nécessaire au regard de l'activité de l'entreprise (p. ex., transport de fonds).

26

#### LE SYSTÈME ECALL EST-IL OBLIGATOIRE DANS MES VOITURES DE LEASING?

Depuis le 31 mars 2018, le système d'appel d'urgence automatique – eCall, en abrégé – est obligatoire pour toutes les nouvelles voitures dans l'Union européenne. Cette obligation signifie qu'un système numérique, qui appelle automatiquement les secours en cas d'accident, est présent à bord de ces véhicules. Tous les nouveaux modèles de voitures de tourisme qui sont commercialisés dans l'UE depuis le 31 mars 2018 sont équipés de série de ce système au moyen d'un boîtier eCall standardisé qui alerte automatiquement les services d'urgence locaux via le numéro 112, qui est le même dans toute l'Europe. Ainsi, les secours pourront arriver plus rapidement et avec plus de précision sur les lieux d'un accident.



#### QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES D'UNE MAUVAISE PRESSION DES PNEUS?

- Une pression de pneus qui est 25% trop basse augmente la résistance au roulement de 10%, ce qui accroît la consommation de carburant d'environ 2%.
- Une pression de pneus trop basse ou trop élevée diminue l'adhérence à la route. Résultat: une distance de freinage plus longue et des risques de dérapage plus importants.
- Une pression de pneus trop basse ou trop élevée augmente le risque d'éclatement.
- En cas de pression de pneus trop basse, le véhicule est moins bien en mesure de parer aux inégalités de la route.
- Une pression de pneus trop basse ou trop élevée réduit la tenue de route. Avec une pression correcte, en revanche, le comportement directionnel est optimal.
- Une pression de pneus trop basse ou trop élevée entraîne une usure des pneus inadéquate.



28

#### UNE VOITURE ÉLECTRIQUE À HYDROGÈNE CONSTITUE-T-ELLE UNE ALTERNATIVE VALABLE?

Aujourd'hui, seules quelques voitures à hydrogène sont disponibles sur le marché de la vente et du leasing (et vendues par Toyota et Hyundai). Il n'y a qu'une seule station publique où vous pouvez obtenir de l'hydrogène. Cette option est donc loin d'être idéale. Plusieurs constructeurs ont annoncé qu'ils allaient également se pencher sur la création d'une voiture à hydrogène.



**30** 

## COMMENT MES CONDUCTEURS PEUVENT-ILS FACILEMENT TROUVER DES BORNES DE CHARGEMENT POUR LEUR VOITURE ÉLECTRIQUE?

Il existe plusieurs applications qui indiquent les bornes de chargement les plus proches, leur disponibilité, les prix, leur rapidité, etc. En voici quelques-unes: swoov, nextcharge, plugshare, chargemap, NewMotion. Tesla propose son propre réseau de fast chargers, mais, à l'heure actuelle, vous ne pouvez pas l'utiliser avec des voitures électriques d'autres marques.

**2**9

## MES TRAVAILLEURS PEUVENT-ILS ACTIVER LA CONDUITE AUTONOME SUR LEUR VOITURE?

La probabilité que vos voitures de leasing soient équipées de technologies de conduite autonome est élevée: régulateur de vitesse adaptatif, système d'aide au maintien dans la voie, assistance en situation d'embouteillage, systèmes d'arrêt d'urgence, etc. Les voitures modernes sont aujourd'hui équipées d'une foule de systèmes qui permettent une conduite semi-autonome. Cependant, la loi est claire: le conducteur doit à tout moment garder le contrôle de son véhicule. Les conducteurs peuvent donc compter sur un copilote, leur ange gardien, mais doivent selon le Code de la route rester en charge de la conduite de leur véhicule.

31



#### EST-IL JUDICIEUX D'ENCORE CHOISIR UN DIESEL AUJOURD'HUI?

L'utilisation d'un moteur diesel a longtemps offert des avantages en termes d'économie, mais celui qui se trouve dans un trafic dense impliquant de nombreux arrêts et démarrages, fait du télétravail ou n'a pas de longues distances à parcourir a peu intérêt à faire ce choix. En outre, le diesel est désormais presque aussi cher que l'essence à la pompe. Les villes sont très nombreuses à vouloir limiter l'accès et à n'autoriser que les camionnettes et camions qui sont plus écologiques. L'ère de la voiture diesel n'est pas encore entièrement révolue, mais il est préférable d'y réfléchir déjà maintenant.



**32** 

## LES PARTENAIRES DES MEMBRES DE MON PERSONNEL PEUVENT-ILS CONDUIRE LA VOITURE DE LEASING?

Il ne faut pas oublier que soit l'employeur, soit la société de leasing est et reste propriétaire de la voiture de société et que le travailleur ne dispose que d'un droit d'usage.

L'employeur ou la société de leasing peut également coupler ce droit d'usage de la voiture de société à certaines modalités d'usage/limitations. Le contrat de travail, ou un «contrat d'utilisation» distinct conclu avec le travailleur, peut prévoir expressément le nombre total de kilomètres qui peuvent être parcourus à titre privé, la possibilité éventuelle de se rendre à l'étranger et l'éventuel droit d'usage de la voiture par des membres de la famille ou le partenaire du travailleur, etc.

La politique en matière de voitures (ou « Car Policy»), signée pour accord par le travailleur (utilisateur) peut également prévoir des limitations en matière d'usage de la voiture de société.

Dans la pratique, il apparaît que le droit d'usage de la voiture de société par des «tiers» est dans de nombreux cas limité par exemple au «partenaire cohabitant» et aux enfants du travailleur.



34

#### IMPLIQUEZ VOS COLLABORATEURS DANS LE BEAU CADEAU QUE REPRÉSENTE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ.

Une voiture de société reste un joli cadeau. Communiquez à ce sujet. Si votre collaborateur fait l'objet d'un sinistre et doit payer une partie de la franchise: expliquez-lui le coût total. Essayez de sensibiliser vos collaborateurs à une conduite économe. La récompense fonctionne à cet égard mieux que la punition. Faites connaître cette compétition, affichez des listes. Personne ne veut être le dernier de la classe.



**33** 



#### INTÉGREZ AUTANT DE SERVICES QUE POSSIBLE POUR UNE CHARGE DE TRAVAIL MINIME ET UNE MAÎTRISE DES COÛTS MAXIMALE.

Quiconque passe d'un parc automobile en gestion propre au leasing pense souvent qu'il est plus intéressant de conserver la gestion de plusieurs services: assurances, cartes de carburant, etc. Si au premier abord cette solution semble moins onéreuse, il est au final plus pratique et plus avantageux de la confier à un sous-traitant. Quiconque travaille par exemple dans le cadre d'un sinistre avec un courtier propre et une compagnie d'assurances externe consacrera au moins un jour à des communications mutuelles. Un jour avant et un jour après constituent déjà deux journées pendant lesquelles vous aurez besoin d'une voiture de remplacement. La gestion des cartes de carburant induit également une charge de travail supplémentaire en interne.

**35** 

#### UNE CAMIONNETTE EN LEASING? ÉCOUTEZ LES UTILISATEURS!

Awant de choisir des camionnettes, concertez-vous avec les collaborateurs qui vont les utiliser au quotidien. Permettez-leur d'avoir voix au chapitre. Ils savent en effet mieux que personne les qualités dont doit disposer le véhicule qui leur permettra d'accomplir leur travail au mieux. Une camionnette trop grande peut par exemple compliquer l'accès à certains endroits et donc le chargement et le déchargement. D'importants allers-retours et un travail manuel seront alors nécessaires. Soyez donc à l'écoute des besoins et anticipez-les: une large porte latérale, un hayon de chargement suffisamment robuste, de l'air conditionné, etc. Une personne qui utilise du matériel dont elle est satisfaite et qu'elle a pu aider à choisir en prendra dès lors plus soin.





**36** 

#### VEILLEZ À AVOIR UN IMPACT POSITIF SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET L'ENVIRONNEMENT.

Une entreprise a également une fonction sociale. Impliquez vos chauffeurs dans celle-ci. Proposez des cours d'aptitude à la conduite ou des ateliers de conduite plus écologique. La société peut par exemple décider de limiter les émissions des voitures d'une flotte à 115 g de  ${\rm CO_2/km}$ . Expliquez-en la raison: à savoir que l'avantage de toute nature est inférieur et que la voiture est fiscalement déductible à 80% pour l'employeur. Les voitures de leasing offrent comme avantage qu'elles soient plus jeunes et équipées des technologies les plus modernes pour permettre une conduite plus écologique. Partagez donc cette idée.

38

## QUELLE EST LA MEILLEURE FAÇON POUR LES TRAVAILLEURS D'ENTRER EN CONTACT AVEC J&T AUTOLEASE?

J&T Autolease dispose depuis un certain temps déjà d'une application qui offre au conducteur une foule d'informations pratiques sur l'usage du véhicule. Le conducteur dispose ainsi des informations nécessaires dans chaque situation. Qu'il s'agisse de planifier un entretien, de placer des pneus, d'un accident, d'une panne ou de trouver une station-service. L'application permet de toujours contacter rapidement J&T Autolease ou nos partenaires de réparation.

40

#### MON PERSONNEL PEUT-IL SE RENDRE À L'ÉTRANGER AVEC UNE VOITURE DE REMPLACEMENT?

Les pays dans lesquels le conducteur peut se rendre avec sa voiture de remplacement sont indiqués sur le document d'assurance (carte verte) présent dans les documents de bord de la voiture. L'utilisation d'une voiture de remplacement est généralement limitée dans le temps, il est donc préférable de vérifier la durée de son utilisation avant de laisser le conducteur passer la frontière 37

#### L'USAGE DU TÉLÉPHONE DANS LA VOITURE? FAITES CLAIREMENT LE POINT!

Au volant de leur véhicule, 44% des conducteurs utilisent un smartphone pour voir s'ils ont reçu un message, 43% pour lire un message, 29% pour envoyer un message et près de 30% ont presque un accident. Pour l'éviter, établissez une directive claire dans la politique en matière de voitures. Téléphoner sans kit mains libres et envoyer des messages sont des actes à éviter, mais qui doivent également être punis. Dès lors, à l'exception d'appels passés à l'aide de la technologie Bluetooth®, toute autre communication est à éviter. Et sachez aussi que téléphoner avec un kit mains libres diminue autant l'attention que le fait de téléphoner sans ce dispositif. Finalement, il vaut bannir totalement l'usage du téléphone au volant. Plusieurs applications proposent de bloquer le téléphone ou, du moins, certaines fonctions du téléphone lorsque son utilisateur conduit.



**39** 

#### L'ÉCONOMIE DE CARBURANT PEUT ÉGALEMENT SE FAIRE TRÈS SIMPLEMENT.

Il existe des prix plafond pour le carburant, mais cela ne veut pas dire qu'ils sont appliqués partout. Si votre personnel fait le plein aux stations les moins chères, vous pourrez réaliser d'importantes économies. La solution la plus fiable, c'est encore la Network Fuel Card, proposée par J&T Autolease. Les conducteurs ne doivent pas faire de détour pour trouver une station, puisqu'ils peuvent faire le plein dans plusieurs enseignes (Shell, Esso, Total et Q8) pour un tarif (très souvent) le moins cher!

#### **EXTRA**

Envie d'autres conseils fleet? Vous avez raté la série précédente? Surfez sur <u>jentautolease.be</u> pour découvrir tous nos conseils et nos dernières infos!

16 FISCALITY



algré la critique du Conseil d'État, la règlementation «cash for car» (appelée officiellement allocation de mobilité) a été approuvée par le gouvernement. Mais que comprend exactement ce système? A-t-il finalement un lien avec la mobilité? Et cela vaut-il réellement la peine d'échanger sa voiture de société contre de l'argent liquide? Automotions a recherché les réponses à ces questions.

Cash for car a été conçu afin d'offrir une alternative aux voitures de société aux employés. Les employeurs ne sont cependant pas obligés de proposer cette allocation et les employés ne peuvent pas non plus être obligés à y recourir. Dans le projet de loi original, il était déjà indiqué que l'employeur pouvait mettre en place l'allocation de mobilité s'il avait mis à disposition une ou plusieurs voitures de société sur une période ininterrompue d'au moins 36 mois. Dans la version définitive, il est précisé que les entreprises qui n'existent pas encore depuis longtemps peuvent directement mettre en place le cash for car, à condition qu'une ou plusieurs voitures de société aient déjà été mises à disposition des employés au moment de l'introduction du système cash for car.

L'attribution de l'allocation de mobilité a pour conséquence que l'avantage de la voiture de société échangée et tous les autres avantages qui y sont liés disparaissent complètement pour l'employé. Concrètement, il ne peut plus, à aucune condition, effectuer des kilomètres pour son usage privé avec un véhicule de son employeur (y compris les trajets domicile-lieu de travail) après avoir opté pour le cash for car. En revanche, l'employé peut déduire les kilomètres supplémentaires (à des fins professionnelles uniquement) qu'il effectue avec un véhicule privé. Les trajets domicile-lieu de travail ne sont pas valables.

Pour le calcul de l'indemnité, on se base sur la voiture de société que l'employé conduit au moment du passage au cash for car. L'indemnité s'élève au prix catalogue × 17,14%



pour des véhicules sans carte carburant et au prix catalogue × 20,57% pour les véhicules avec carte carburant. Aucun montant maximum n'est fixé. Le montant n'évolue pas dans le temps, sauf en ce qui concerne l'indexation. Même si l'employé évolue vers une nouvelle fonction qui pourrait lui permettre de disposer d'un véhicule plus cher, son allocation ne sera pas augmentée. Sur ce montant, l'employé doit également payer l'avantage de toute nature et le montant minimum est le même que celui des voitures de société (1.310 euros/an actuellement).

#### Les motifs de la critique

À l'exception du gouvernement lui-même, personne, Conseil d'État en tête, ne semble réellement trouver ce système intéressant. Suite à un examen du cash for car, le Conseil d'État a déjà exprimé son inquiétude quant à une éventuelle violation du principe d'égalité. Il y a discrimination entre les salariés bénéficiant ou non d'une indemnité de déplacement. Lorsque les employés échangent leur véhicule pour de l'argent liquide, ce montant est moins taxé que le salaire normal. Sur ce point, le Conseil d'État se demande si cela est bien légal.

Une autre critique adressée à l'allocation de mobilité: il n'a que peu, voire rien à voir avec la mobilité. Le statut avantageux des voitures de société demeure. Les employeurs ne sont pas obligés de proposer le cash for car à leurs employés et ces derniers ne sont pas non plus tenus d'y recourir. Et pour ceux qui ont opté pour cette solution, rien ne peut garantir que l'argent sera utilisé pour des moyens de transport alternatifs. Selon le Conseil d'État, le système est bien trop libéral.

#### QU'EN EST-IL DU BUDGET MOBILITÉ?

L'allocation de mobilité (ou cash for car) ne rencontrant que peu d'engouement, le gouvernement travaille actuellement à l'élaboration d'un budget mobilité.

Un employé ne devrait alors pas choisir entre sa voiture de société ou une somme en liquide, mais il pourrait dépenser un certain montant pour sa mobilité. Il peut alors choisir une voiture de société plus petite et moins onéreuse et, avec le montant restant, acheter un vélo ou un abonnement de transports en commun. Dans cette règlementation, il est même possible qu'il y ait un montant restant.

Mais comment ce montant serait-il calculé? Pour ce faire, le gouvernement observe les coûts totaux que doit effectuer un employeur. L'assurance, l'entretien et les cartes carburant sont pris en compte, ce qui se différencie de l'indemnité de mobilité. Ce calcul a également certaines conséquences:

- La personne qui a une voiture plus chère reçoit un budget plus important.
- La personne qui habite plus loin du travail (et qui dépense plus en carburant) reçoit un budget plus important.
- La personne qui travaille pour une PME, qui reçoit traditionnellement moins de réductions et a donc des coûts relatifs aux voitures de société plus élevés, reçoit un budget plus important.



L'organisme consultatif est soutenu dans son jugement critique par les partenaires sociaux et toutes les fédérations importantes du secteur automobile (Febiac, Renta, Traxio). Le Conseil d'État a complètement mis à mal le cash for car. Même le SPF Mobilité a calculé que le système n'aurait qu'un

impact très limité sur le phénomène des voitures de société. Selon lui, 3 à 9% des familles seraient éventuellement intéressées par l'allocation de mobilité. Concrètement, cela correspond à un nombre de ménages situé entre 15.897 et 55.180. L'augmentation de 5% du nombre de voitures de société ces 10 dernières années réduirait à néant l'effet du cash for car.

Suite à une enquête récente d'iVox mandaté par le service HR SD Worx et Vacature.com auprès de 2.000 employés et 500 employeurs en Belgique, la voiture de société semble garder son statut d'instrument indispensable sur le marché du travail actuel: 56,7% des employeurs se sentent obligés de proposer des voitures de société afin de rester compétitifs et 68% des employés disposant d'une voiture de société déclarent qu'ils n'auraient pas accepté leur emploi actuel si aucune voiture de société n'avait été incluse dans le package salarial. Seuls 16% des navetteurs ayant une voiture de société se montreraient intéressés par une indemnité de mobilité.

#### **ERREUR DE RAISONNEMENT**

#### OPINION PAR PHILIP DE PAEPE, RÉDACTEUR EN CHEE DU MAGAZINE EL FET

Avec cash for car, le gouvernement tente de faire en sorte que les personnes économiquement actives et disposant d'une voiture de société optent pour des alternatives telles que les transports publics et le vélo. De prime abord, l'initiative est intéressante. Toutefois, le gouvernement commet une erreur de raisonnement en s'imaginant que le recours à ces alternatives rencontra un succès fulgurant du fait que les employés reçoivent de l'argent. Une grande partie des personnes qui se déplacent en voiture le font, car il s'agit du seul moyen de transport qui répond à leurs besoins de déplacement. Si ces personnes optent pour l'argent liquide tout en continuant de rouler avec leur voiture privée, quel est donc le bénéfice sur l'environnement et la mobilité? Et même si vous envisagez d'acheter une voiture avec cet argent, vous remarquerez rapidement que le budget est insuffisant, comparé à une voiture de leasing moderne. Et si on choisit une voiture d'occasion? Elle est plus polluante et il y a aussi davantage de risque qu'elle reste plus longtemps en circulation par rapport aux véhicules de société à rotation plus rapide.

Si les transports publics étaient réellement une alternative de choix pour la voiture, ils seraient mis en avant depuis déjà bien longtemps, car ils sont plus rapides, plus confortables et plus ponctuels que la voiture. En Flandre, De Lijn a organisé le *Mobiele Maandag* (Lundi Mobile). L'action s'est conclue par un fiasco, avec à peine 5.000 participants. A notre connaissance, aucune action similaire n'a été entreprise auprès des TEC en Wallonie ou de la STIB à Bruxelles. Le faible résultat engrangé par De Lijn en dit long sur notre attachement à la voiture. À tel point que nous préférons toujours passer du temps dans les embouteillages. Si je dois choisir entre une voiture de société et de l'argent liquide, je ne dois pas y réfléchir plus d'une seconde. Mon profil de déplacement est totalement incompatible avec les transports publics ou le vélo. La voiture reste donc la seule possibilité. Et ce ne sont pas quelques centaines d'euros mensuels qui vont permettre de remédier à la situation. Si le cash for car cherche à nous appâter, il ne parvient pas vraiment à m'ouvrir l'appétit.



# mediùs

**ASSURANCES** 

www.mediusnv.be info@mediusnv.be

Mediùs Antwerpen Plantin en Moretuslei 285 B-2140 Antwerpen T +32(0)3 217 06 06 Mediùs Kempen Pas 147 B-2440 Geel T +32(0)14 56 46 60



'entreprise Recoclean établie à Schoten est spécialisée dans les travaux de nettoyage et de peinture. Afin d'offrir à ses clients un service parfait, l'entreprise a opté dès les premiers jours pour le soutien de J&T Autolease.

«Chez Recoclean, nous nous concentrons sur trois services», indique le gérant Philippe Coen. «Nous sommes tout d'abord spécialisés en travaux de nettoyage industriels et chimiques généraux, notamment de parkings, bâtiments, toitures ou façades. Nous nous sommes par ailleurs spécialisés dans le sablage de vieux bateaux et bâtiments, par exemple. Les gens peuvent également faire appel à nous pour des travaux de peinture d'ordre général, aussi bien avec des techniques de peinture 'airless', qu'au rouleau classique.» Tout cela, bien entendu, en respectant les exigences en matière d'environnement et de sécurité

Ce large éventail de services donne lieu à une palette de clients presque aussi large. L'entreprise de Schoten travaille en effet aussi bien pour des particuliers qui veulent faire nettoyer leur toit ou leur façade, que pour des clients industriels. Pour ces derniers, on parle alors de gros projets comme le nettoyage de bateaux, de grands hangars et autres. L'entreprise peut ainsi se prévaloir de plusieurs gros projets sur terre et en mer pour des entreprises de dragage renommées. Recoclean assure des travaux de peeling, dérouillage, grenaillage, nettoyage par hydrojet et grésage hydropneumatique (voir encadré).

#### Une devise partagée

«Un avantage de notre large champ d'action? Nous pouvons aider nos clients durant différents stades d'un projet, ce qui profite également à la qualité générale du projet», explique Philippe Coen. «Souvent, des clients remarquent qu'en plus des travaux de nettoyage, on fait aussi des travaux de peinture, ou qu'on ne nettoie pas uniquement des toitures. Ainsi, on reçoit souvent des demandes de travaux supplémentaires.» Des travaux qui sont effectués par les travailleurs de l'entreprise ou par des sous-traitants avec qui travaille Recoclean. Cela permet de garantir un service rapide et de qualité.

Par ailleurs, Recoclean essaie aussi de se différencier de la concurrence d'une autre manière. «On met spécifiquement l'accent sur un travail propre et net, c'est un peu devenu notre devise», déclare le gérant. Une valeur que partage J&T Autolease, qui donne une place centrale à sa large offre de services en accordant une attention particulière à la satisfaction des clients.

«Cela fait sept ou huit ans que nous sommes client chez J&T Autolease, depuis les premiers jours de notre entreprise», raconte le gérant. «C'est devenu un partenaire qui raisonne toujours avec nous. Le service est tout simplement formidable: tout est toujours réglé dans les moindres détails. En



outre, nous avons un très bon contact avec les gens de la société de leasing. Et après toutes ces années, je peux dire que i'en connais une bonne partie.»

#### Un agrandissement récent

Afin de pouvoir garantir cette solution globale dans le domaine des techniques de nettoyage, restauration et conservation, une bonne flotte fiable est essentielle pour transporter le matériel nécessaire. Recoclean dispose de suffisamment d'équipements afin de pouvoir employer la méthode adéquate pour chaque type de travail. Actuellement, le parc automobile est constitué de neuf véhicules. Un nombre qui a été récemment élargi avec un Fiat Doblò et un Doblò Maxi.

Les deux véhicules italiens seront mis en leasing via un contrat opérationnel. «En fait, on opte toujours pour cette option»,

explique Philippe Coen. «Ainsi, on est sûr des pneus, de l'assistance, de l'assurance, etc. pour un prix mensuel fixe. On peut donc prendre la route l'esprit tranquille.»

**Peeling:** pour l'élimination de dégâts de fumée, par exemple. Une pâte de nettoyage est appliquée sur le mur pour être ensuite retirée tout en désincrustant la saleté.

**Grenaillage:** synonyme de sablage. Avec un compresseur, des grains abrasifs sont projetés sur un objet pour le décaper.

**Hydrojet:** décapage par jet d'eau à haute pression.

**Grésage hydropneumatique:** sablage à basse pression.

22 <u>FL</u>

## LA NORME WITP

WORLDWIDE
HARMONIZED
LIGHT VEHICLES
TEST
PROCEDURE

POUR
LES NULS



epuis le «Dieselgate», on ne parle que de ça: le cycle NEDC sera très prochainement remplacé par la norme WLTP pour mesurer les émissions des voitures. C'est quoi ce charabia? J&T Autolease fait toute la lumière sur ce nouveau test et ses conséquences.

L'actuel **NEDC** (New European Driving Cycle) est tout sauf neuf. Il ne correspond plus aux voitures et aux modes de propulsion actuels. Il était grand temps d'instaurer un nouveau cycle de tests: le **WLTP** (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure), basé sur des tests internationaux et plus proche de l'utilisation effective d'un véhicule.

La Commission européenne y a ajouté un test complémentaire – le test Real Driving Emission (RDE) – qui implique que les véhicules seront également testés sur route par des instances agréées par l'Europe. Les nouveaux véhicules devront satisfaire aux deux tests pour être homologués en Europe.

#### Deux tests. Une homologation.

Même si un test sur route présente un intérêt certain, la quantité de variables et d'impondérables (le vent, la température, le parcours, la densité du trafic, le pied droit du conducteur, etc.) rend une standardisation assez improbable. Le résultat obtenu sera donc tout sauf normatif. C'est pourquoi l'Europe impose de combiner test sur route (RDE) et test en laboratoire (WLTP), mené dans des conditions les plus réalistes possible.

#### WLTP... quoi de neuf?

Au contraire du NEDC, le test WLTP est utilisé dans le monde entier. Il n'est toutefois pas mené de la même façon partout, car chaque continent peut l'adapter en fonction de circonstances locales. En Europe, les principales différences entre les cycles de test WLTP et NEDC sont les suivantes:

- 3 cycles de tests en fonction du rapport poids/puissance au lieu d'un cycle uniforme;
- · un cycle de 30 minutes au lieu de 20;
- · des cycles de 23,25 km au lieu de 11;
- 4 phases (au lieu de 2) avec plus de simulations hors agglomération (87% au lieu de 63);
- · une vitesse moyenne de 46,5 km/h au lieu de 34 km/h;
- · vitesse de pointe de 131 km/h au lieu de 120 km/h;
- prise en compte de l'influence de certains équipements sur le taux d'émissions de CO<sub>2</sub> (tels l'airco);
- passages de vitesse variables (pas toujours au même point);
- température fixe dans le local du test de 23°C (au lieu d'une fourchette entre 20 et 30 degrés)



#### Timing compliqué

Depuis le 1er septembre 2017, tous les nouveaux modèles passent obligatoirement le test WLTP. Mais les nouveaux véhicules homologués avant cette date pourront être mis sur le marché jusqu'au 1er septembre 2018 avec une homologation NEDC. A partir de cette date, tous les nouveaux véhicules devront toutefois être homologués selon WLTP. Mais là aussi, il y aura une règle de transition: les importateurs pourront encore écouler le stock éventuel de voitures homologuées NEDC jusqu'au 1er septembre 2019.

Dans le cas du test RDE. le scénario est encore plus complexe. En principe, ce test routier serait également obligatoire pour l'homologation de nouveaux véhicules à partir du 1er septembre 2017. Dans la pratique, la règlementation n'est pas encore au point. Ce test sera pleinement applicable à tous les véhicules neufs à partir du 1er septembre 2019. D'ici là, le législateur a instauré des «tolérances». En phase 1 (pour les homologations à partir du 1er septembre 2017 et pour tous les véhicules neufs à partir du 1er septembre 2019), il accepte une tolérance de facteur 2,1 sur la valeur normative Euro 6 (80 mg/km de NO<sub>4</sub>). Concrètement, pendant le test routier RDE, le taux d'émissions de NO, ne pourra donc excéder 168 mg/km.

En phase 2 (pour les nouvelles homologations à partir du 1er janvier 2020 et pour tous les nouveaux véhicules à partir du 1er janvier 2021), la tolérance sera de facteur 1,5, soit maximum 120 mg/km de NO<sub>v</sub>.

#### Quid du CO<sub>3</sub>?

Certains constructeurs affichent déjà aujourd'hui les valeurs WLTP. Comme on pouvait s'y attendre, les taux



d'émissions de  $\mathrm{CO}_2$  sont à la hausse. Selon les données dont J&T Autolease dispose aujourd'hui, les valeurs  $\mathrm{CO}_2$  augmentent en moyenne de 30 grammes, avec une marge de déviation de  $\pm$  5%, par rapport au test NEDC. Ces chiffres valent tant pour les petits que pour les plus gros modèles de voitures.

Or, la fiscalité de nombreux pays demeure focalisée sur les émissions de  $CO_2$ . En Belgique, par exemple, les rejets  $CO_2$  conditionnent la déductibilité fiscale et le calcul de l'ATN. Pour l'instant, les valeurs NEDC restent la référence, en attendant les résultats d'une enquête que doit mener le cabinet du ministre fédéral des Finances, Johan Van Overtveldt, à la demande du Conseil des Ministres.

En tout cas, J&T Autolease est très actif au sein de la Fédération des loueurs de véhicules, Renta, pour plaider en faveur d'un maintien des valeurs NEDC jusqu'en 2020. Cela permettrait aux entreprises et à leurs conducteurs de garder une maîtrise sur le coût, sans devoir instaurer subitement un «downgrading» de leur parc qui ne réjouirait personne!

#### CONFIRMÉ: NEDC 2.0 JUSQU'EN 2020

Quelques heures avant le bouclage de cette édition, le ministre fédéral des Finances, Johan Van Overtveldt confirmait que les valeurs WLTP ne serait prises en compte dans la fiscalité des voitures de société avant 2020. D'ici là, ce sont les valeurs NEDC 2.0, extrapolée des valeurs WLTP par le biais d'une formule, qui seront prises en compte. Le hic, c'est que ces valeurs sont déjà plus élevées que celles que nous connaissions jadis avec le NEDC 1.0. Il semblerait que le ministre soit conscient de l'impact sur la facture et veuille l'annihiler. Comment? Nous ne le savons pas encore à cette heure...

RBURANT 25

# DIESEL: LA FIN DE L'ÂGE D'OR?

epuis le scandale du Dieselgate en 2015, le sol semble se dérober sous les pieds du tout-puissant Diesel. Même en Belgique, pays où le diesel fait de nombreux adeptes et où il a été (trop?) long-temps fiscalement favorisé par les autorités, on observe distinctement une transition vers les moteurs à essence. Mais quelle est la situation actuelle dans le contexte des voitures de société? Automotions a mené l'enquête.

Si vous jetez un œil lorsque vous êtes sur la route, les badges TDI, HDi et dCi sont omniprésents. Les analystes de la banque suisse UBS prédisent cependant que la part de marché des voitures roulant au diesel en Europe atteindra le faible score de 10% d'ici 2025. Et pourtant... Même dans notre pays, un nombre plus important de voitures à essence a été vendu l'année dernière (pour la première fois depuis plus de deux décennies), comparé aux voitures diesel. Ce changement de tendance est en grande partie attribuable aux particuliers qui ont décidé de lui tourner le dos, depuis

les glissements fiscaux et l'affaire du Dieselgate. Sur le marché des flottes, où le  $\mathrm{CO}_2$  reste encore et toujours le facteur dominant, la chute de diesel au sein du parc automobile est bien moins rapide. Depuis le quatrième trimestre de 2017, J&T Autolease a remarqué une forte augmentation du nombre de voitures à essence. Pour l'instant, quelque 11,5% de l'ensemble des commandes concernent des voitures à essence. L'évolution est remarquable, surtout quand on sait que l'année dernière, encore trois voitures de société sur quatre roulaient au diesel.

De nombreux clients nous ont posé la question de savoir s'ils n'y gagneraient pas à changer pour une motorisation essence ou CNG, alors que certains envisagent même de jeter aux oubliettes leur politique actuelle en matière de voitures et d'opter pour des véhicules électriques. Mais comment déterminer le type de carburant adapté à chaque type de conducteur? Dans cet article, nous énumérons les principaux arguments en faveur de chaque type de carburant.



#### LES AVANTAGES DE L'ESSENCE

La différence de prix à la pompe s'amenuise. Vous l'avez probablement déjà remarqué lorsque vous vous êtes rendu à la pompe ces derniers temps: les prix de l'essence et du diesel se distinguent à peine. Actuellement, un litre de diesel coûte souvent plus cher qu'un litre d'Euro 95 (E10), réduisant ainsi l'avantage le plus notable des voitures diesel à néant. L'évolution des prix est due au fameux système de cliquet: les baisses de prix du diesel sont transformées pour la moitié en augmentations d'accises, afin d'accélérer la dédiésélisation du parc automobile belge. Pour l'essence, l'augmentation de l'accise n'est pas effectuée, faisant du diesel un carburant relativement plus cher que l'essence.

#### Les voitures à essence sont plus économiques qu'autre-

**fois.** En plus du prix à la pompe, il y a encore d'autres raisons qui jouent en faveur des voitures à essence. Non seulement les turbo essence ayant subi un downsizing sont devenus plus propres, mais les ingénieurs ont également réalisé de grands progrès au niveau de la consommation ces dernières années. Moyennant un style de conduite prudent, vous pouvez facilement garder la consommation d'une voiture de milieu de gamme sous la barre des 5 litres, ce qui est à peine supérieur à une version diesel équivalente. Le point de bascule entre l'essence et le diesel s'est en conséquence déplacé de 20 000 à 30 000 kilomètres sur une période de temps relativement courte, selon les chiffres de l'organisation de mobilité, VAB.

#### Les voitures à essence sont de plus en plus intéressantes

à l'achat. Un autre avantage de taille en faveur des voitures à essence: leur prix d'achat plus bas. Cet argument va peser de plus en plus lourd dans la balance dans les années à venir. La mise à exécution de la norme Euro 6, qui est particulièrement stricte pour les voitures diesel, force tous les constructeurs automobiles à développer des technologies de moteur complexes (et donc onéreuses), dont le surcoût (NDLR: environ 600 à 1.000 euros par voiture) est logiquement imputé au consommateur final. La conséquence logique de cette différence de prix est que l'avantage de toute nature pour les voitures à essence redevient plus intéressant. En tant que conducteur, vous disposez donc peut-être de la possibilité d'ajouter l'option qui vous intéressait.

#### Les voitures à essence sont moins nuisibles pour la qua-

**lité de l'air.** La grogne monte dans presque toutes les villes densément peuplées en raison de la mauvaise qualité de l'air due aux particules fines. Cette constatation motive de plus en plus les autorités à bannir les voitures diesel de leur territoire. De plus en plus de villes (belges et étrangères) refusent ou vont refuser systématiquement l'accès à leur centre-ville aux voitures diesel les plus polluantes. Mais peut-être les voitures roulant à l'essence subiront-elles le même sort dans un futur un peu plus éloigné...

#### LES AVANTAGES DU DIESEL

Pour une utilisation intensive, les voitures diesel restent une option intéressante. Malgré la montée en puissance des voitures à essence, de nombreux conducteurs restent partisans du moteur diesel. Les indépendants qui doivent régulièrement tirer des remorques ou d'autres charges lourdes préfèrent, par exemple, opter pour un moteur diesel moins sensible à l'usure. Il en va de même pour ceux qui parcourent plus de 30.000 kilomètres par an. Ils continuent de rendre un meilleur service à notre planète en optant pour un moteur diesel économe qui compense son niveau élevé d'émissions de particules fines grâce à un taux d'émissions de CO<sub>2</sub> bien plus bas. Attention: en raison des règles fiscales évolutives et de l'égalisation du prix à la pompe (voir ci-dessus), le point de bascule va probablement se déplacer davantage dans les années à venir. Voilà pourquoi il vous faut garder cela en tête lorsque vous choisissez la motorisation la mieux adaptée...

Les constructeurs automobiles continuent à investir dans la technologie diesel. Bien que certaines grandes marques (Toyota, Lexus, Volvo, etc.) ont déjà fait part de leur décision d'arrêter complètement le développement et/ou la commercialisation de moteurs diesel afin de passer à des voitures électriques, d'autres (dont BMW et Mercedes-Benz) estiment que le moteur diesel a encore de l'avenir devant lui. Le patron de Mercedes-Benz, Dieter Zetsche, va même beaucoup plus loin en affirmant que «le diesel n'est pas un problème, mais bien une partie de la solution» et que le moteur diesel a été, à tort, traîné dans la boue à la suite de l'affaire du Dieselgate. Les chiffres lui donnent raison: selon l'institut britannique Emission Analytics, les moteurs diesel de la génération la plus récente (Euro 6d) émettent, dans des conditions réelles d'utilisation, quasiment autant d'oxydes d'azote que leurs équivalents à essence.

## ET QU'EN EST-IL DU CNG?

Avant toute chose, il ne faut surtout pas confondre le CNG (pour Compressed Natural Gas) avec le LPG. Le CNG est un gaz naturel comprimé sous une pression de 200 bars. Il est moins dangereux que le LPG, un mélange de butane et de propane. Le CNG est considérablement plus léger que l'air, ce qui lui permet de s'évaporer rapidement dans l'atmosphère en cas de fuite éventuelle. Le risque d'explosion est donc pratiquement inexistant et les véhicules roulant au CNG sont aussi autorisés dans les parkings souterrains. Il y a encore d'autres avantages.

- Le CNG est le carburant «le plus propre»: Les moteurs à CNG se distinguent surtout par leur caractère plus propre. En plus d'émettre jusqu'à 60% d'oxydes d'azote en moins, 80% d'oxydes de soufre en moins et jusqu'à 99% de particules en moins, ils réduisent les émissions de CO<sub>2</sub> (en comparaison avec un moteur essence ou diesel conventionnel) de respectivement 27% et 12%. En plus, le prix d'achat du CNG par kilogramme est actuellement bien moins cher qu'un litre d'essence (0,87 euro/kilogramme contre 1,24 euro/litre).
- Les prestations restent constantes: Les moteurs à CNG présentent presque les mêmes prestations par rapport à un moteur à essence classique, mais ils sont considérablement plus silencieux. En plus, ils s'usent moins rapidement.

SUR LE MARCHÉ DES FLOTTES, OÙ LE CO<sub>2</sub> RESTE ENCORE ET TOUJOURS LE FACTEUR DOMINANT, LA CHUTE DE DIESEL AU SEIN DU PARC AUTOMOBILE EST BIEN MOINS RAPIDE.

Un réseau de stations CNG de qualité. Il existe à ce jour plus de 100 stations-service en Belgique. Vous pouvez consulter leur emplacement sur le site Internet ngva.be.
 De plus, le réseau continue son extension à un rythme soutenu. D'ici 2020, il sera possible de faire le plein de CNG dans environ 300 stations.

RETROMOTIONS

## ICONIQUES ANNIVERSAIRES

o18 est une année essentielle pour l'automobile. En effet, nous fêtons les anniversaires de deux véhicules d'une importance capitale dans la démocratisation de la voiture: la Ford Escort et la Citroën 2 CV. Deux compactes populaires qui ont créé le réflexe automobile!



L'habitacle d'une 2 CV des origines. Quand on vous dit rudimentaire... Elle était à l'époque équipée d'un moteur bicylindre à plat, refroidi par air, d'une cylindrée de 0,375 litre (!) développant 9 chevaux et ne comptant que 2 chevaux fiscaux...



Voici l'ancêtre de la 2CV, le projet TPV (toute petite voiture), lancé en 1936 puis mis au frigo avant la guerre. Objectif: faire de l'automobile un produit courant, accessible aux classes populaires, utile au travail agricole et pouvant «transporter quatre personnes et cinquante kilos de pommes de terre ou un tonnelet, à la vitesse maximale de 60 km/h».

# ANS CITROËN 2CV

Qui pourrait croire que votre première voiture, celle de votre tante ou du curé du village a déjà 70 ans? C'est pourtant le cas! Populaire au sens noble du terme, la Citroën 2CV deviendra, dès son lancement en 1948, un véritable phénomène de société! Elle tire son nom de la classification des véhicules en fonction de leur tarif fiscal en vigueur dans la France de l'après-guerre: 2 Chevaux Vapeurs. Jeunes et vieux, populations citadines et rurales, entreprises et agriculteurs trouveront dans la «Deuche» un engin financièrement accessible, polyvalent et économique, robuste et spacieux, qui leur permettra d'adopter le réflexe automobile! Elle restera au catalogue durant 42 ans! 5,1 millions d'exemplaires seront écoulés jusqu'à l'arrêt de la production en 1990. Aujourd'hui, la Citroën est, au même titre qu'une Coccinelle, une Mini ou une Fiat 500, un objet de collection... sinon de dévotion! Tant et si bien que certains sont aujourd'hui prêts à dépenser des sommes folles pour s'offrir le Graal en matière de 2 CV: la version Sahara. Un 4×4 préhistorique, doté d'un moteur avant et d'un moteur arrière



Comme nombre de voitures populaires, faciles d'accès en occasion, la «Deuche» a été coursifiée, ici en rallycross, avec un tuning du petit moteur bicylindre à plat refroidi par air approchant parfois les 70 chevaux!



Ari Vatanen, en pleine action au Rallye de l'Acropole, avec la seconde génération de Ford Escort qui, aujourd'hui encore, remplit les listes d'engagés de courses sur circuit, en rallye et rally-cross, en course de côte...



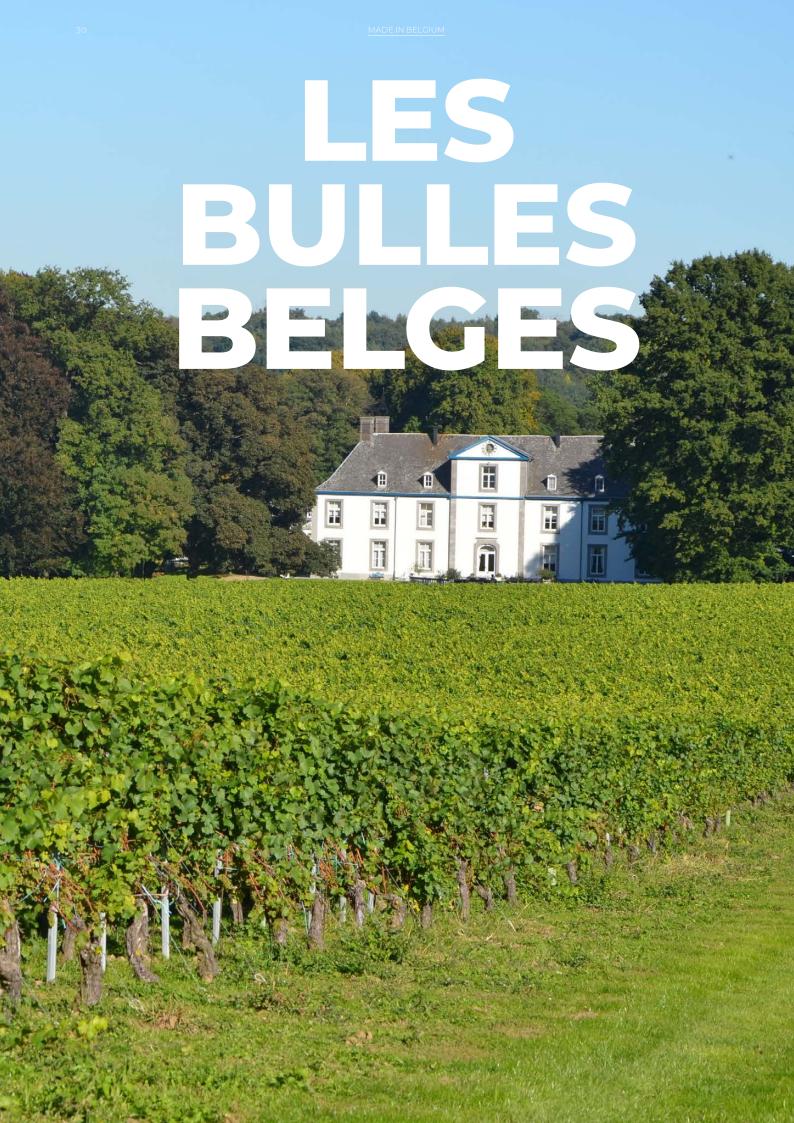
Plus spacieuse, plus confortable, plus sûre et plus puissante que l'Anglia qu'elle remplaçait, la première génération de Ford Escort se distinguait d'emblée par de performantes version Mexico et RS.

# 50 ANS FORD ESCORT

En 1968, est lancée au Salon de Bruxelles une autre légende automobile, la Ford Escort, remplaçant la vieillissante Anglia. Cette nouvelle familiale compacte, dont un certain nombre d'exemplaires seront construits en Belgique jusqu'en 1970, poursuivra sa carrière au travers de six générations jusqu'en 2004. Les deux premières, les Mark I et Mark II ont marqué et marquent toujours l'histoire par les exploits en compétition de leurs versions RS. De propulsion rudimentaire, elles passeront à la traction avant au détour des années 80, seront déclinées en breaks, cabriolets et vans, non sans être marquées par une version sportive Cosworth, profondément transformée et dotée d'un moteur turbo en plus de la transmission intégrale. Ford mettra un terme à la carrière de l'Escort en 2004, donnant naissance à celle qui peut aujourd'hui être considérée comme sa fille spirituelle, la Ford Focus.



La troisième génération de la Ford Escort fut une révolution. Les roues avant devenaient motrices et pour la première fois dans l'histoire récente de Ford Europe, une familiale était déclinée en break.



e champagne est une appellation protégée. Mais cela n'empêche pas notre petit pays de créer d'excellentes bulles à la robe dorée. En 2017, plus de 345.000 litres de vins pétillants ont été produits en Belgique, soit 41% de plus que l'année précédente. C'est surtout à l'est de la Belgique que le sol semble particulièrement propice à la culture du raisin. Autant de raisons pour Automotions de partir à la recherche de ces perles rares.

De par notre proximité géographique avec la Champagne, il n'est pas surprenant que notre sol soit semblable à celui de nos voisins de l'Hexagone. Malheureusement, notre position plus au Nord rend la culture et la maturation du raisin plus difficile, voire impossible. Il nous est donc plus compliqué de créer du vin blanc ou rouge capable de concurrencer les plus grands noms. Nous pouvons toutefois prétendre à l'élaboration de vins pétillants d'excellente qualité, le degré de

maturation des raisins n'étant crucial que pour le taux d'alcool contenu dans la boisson. Voilà ce qui s'appelle «profiter de la situation». Il n'est pas question de vin, mais bien de champagne. Pardon, de vin pétillants. L'appellation «champagne» est effectivement réservée au vin de Champagne élaboré dans la région viticole éponyme. Sommes-nous cependant en mesure de rivaliser avec nos voisins français? Jugez par vous-même!

#### CHARDONNAY MEERDAEL

#### **RUFFUS**

### WIJNKASTEEL GENOELS-ELDEREN

En 1994, en concertation avec des experts en analyse des sols et en analyse climatique de la région Champagne, Paul et An Vleminckx-Lefever ont procédé à la plantation de 21.000 pieds de Chardonnay sur un domaine de la commune de Vaalbeck dans le but de créer un vin mousseux du type Blanc de Blancs. La technique de plantation, la méthode de taille et l'entretien du vignoble sont effectués selon les toutes dernières normes technologiques. Entre 1998 et 2000, le domaine a été étendu à 60.000 pieds de vigne. Depuis lors, l'exploitation s'est développée et le processus n'a cessé de s'améliorer. Grâce aux connaissances et au savoir-faire en pleine expansion, Paul a régulièrement été récompensé pour son Chardonnay Meerdael, et ce, avec le soutien de sa femme An et de son fils Laurens. Le summum de ces récompenses reste sans conteste la Grande Médaille d'Or qui lui a été décernée au Concours Mondial en 2009. Plus récemment, le Chardonnay Meerdael a été reconnu comme produit d'origine du Brabant flamand, un label qui apparaît fièrement sur l'étiquette du breuvage.

chardonnaymeerdael.be

Le vin pétillant du «Vignoble des Agaises», qui peut rivaliser avec les meilleurs champagnes, est déjà connu et apprécié bien au-delà de nos frontières. Le récit incrovable de cette réussite a débuté il y a 16 ans à Haulchin, un petit village de la province du Hainaut, situé à quelques kilomètres de la frontière française. L'histoire de Raymond Leroy, œnologue diplômé et négociant en vins de la région de Binche, a commencé comme dans un rêve. Après ses études à Montpellier, dans le sud de la France, il n'avait en tête qu'un seul objectif: créer son propre vignoble. Il cultiva ses premiers plants de vigne (pinot noir) à Faurœulx, avant d'avoir rapidement de plus grandes ambitions. En 2002, il planta ses deux premiers hectares de Chardonnay à Haulchin. Aujourd'hui, les 18 hectares de Chardonnay, Pinot noir et Pinot meunier font du Vignoble des Agaises le plus grand producteur de vins en Belgique. Les activités ont été étendues, mais la gestion reste familiale. La direction commerciale du domaine produisant le fameux Ruffus est en effet entre les mains d'Arnaud, le fils de Raymond. . L'an dernier, le Chardonnay Brut de Ruffus a décroché une médaille d'or au championnat du monde de Valladolid, en Espagne. La preuve qu'il est possible de rivaliser avec les plus grands noms de la planète champagne...

Le plus grand et le plus moderne vignoble de Belgique se situe à Genoelselderen, en Hesbaye. Seul château viticole de Belgique, le Château de Genoels-Elderen peut tirer profit d'une longue expérience dans le domaine de l'exploitation de raisins de cuve. Cependant, cette exploitation a commencé à planter des vignes de Chardonnay en 1991, des plants qui sont particulièrement bien adaptés à l'élaboration de vin mousseux. Dans les années qui ont suivi, la surface cultivée autour du château a augmenté de manière exponentielle. On y compte désormais plus de 22 hectares de vignes, ce qui en fait le plus grand domaine viticole du pays. Chaque année, il produit quelque 110.000 bouteilles et accueille près de 15.000 visiteurs. Des experts vous guident à travers le parc, les vignes, le jardin de roses, le chai, le pressoir et les caves datant du XIIIe siècle. En 2005, Genoels-Elderen a mis sur le marché sa dernière nouveauté en matière de vin mousseux: Perle noire, un vin issu de la récolte de 2003. Celui-ci a reçu la médaille d'argent au Concours Mondial de Bruxelles en 2006. Le château a depuis élargi son offre avec Perle Argentée Brut et Perle Rose Brut. Suffisamment de raisons pour s'oser à la dégustation!

wijnkasteel.com

ruffus.be

TESTIMONIAL

## FORD MONDEO HYBRID 2.0 HEV

'évolution visant à délaisser la motorisation diesel traditionnelle semble également avoir définitivement gagné les voitures de société. Les voitures roulant à l'essence sont une option de choix pour remplacer les véhicules diesel. Pourtant, d'autres motorisations alternatives ne sont pas en reste en termes de valeur ajoutée. J&T Autolease suit également cette tendance de près et propose des solutions de mobilité écologiques. Vous pouvez en lire davantage dans ce magazine. Dans ce témoignage, nous avons donc opté pour une voiture à motorisation hybride: notre jury de test a vécu son baptême hybride à bord de la Ford Mondeo Hybrid, avec la magnifique finition Vignale.

#### **ALAIN DEGOL LEVANTO**

Le premier membre de notre jury est Alain Degol. Il parcourt près de 35.000 kilomètres par an à bord de sa Fiat Tipo équipée d'un moteur à combustion traditionnel. Il l'a délaissée pour nous pendant quelques jours afin de tester notre Mondeo Hybrid.

«Cette première expérience s'est révélée extrêmement positive», indique Alain. «Je suis réellement surpris par la motorisation de la voiture. Grâce au moteur électrique, qui fournit directement son couple, vous obtenez un caractère très dynamique. Un autre avantage du moteur est qu'il est très silencieux. En plus, je pouvais à peine remarquer que la voiture est plus lourde, en raison de la présence de la batterie. Sa tenue de route dans les virages était très bonne. Et grâce à son excellent châssis, vous avez presque la sensation de flotter sur le bitume.»

Alain a également pu observer que le moteur électrique avait une conséquence favorable sur la consommation. «Je n'ai pas beaucoup roulé sur autoroutes, car je voulais faire l'expérience de la voiture sur différents terrains. Lorsque je me suis attardé sur la consommation, l'ordinateur de bord affichait quatre litres, ce qui n'est vraiment pas mal.»

Il est difficile pour Alain de trouver des points négatifs à cette voiture. «Il m'a seulement fallu beaucoup de temps pour trouver une position de conduite confortable. J'ai déplacé le siège dans toutes les directions possible. Avec mon 1,93 mètre, je n'ai jamais réussi à m'asseoir confortablement. Cela n'aide pas non plus quand il s'agit de sortir de la voiture. En plus, je n'avais que peu de place au-dessus de ma tête.»

Pourtant, cela n'a que peu d'incidence sur son expérience. «J'ai passé un bon moment dans une voiture bourrée

technologies. particulièrement apprécié l'aide au stationnement automatique de la voiture, qui se gare toute seule. C'est vraiment une technologie croyable», conclut notre deuxième testeur.

de

#### **CHECKLIST**

Extérieur 4
Intérieur 4
Espace 3
Position de conduite 2
Ergonomie4
Technologie 4
Confort de conduite 4
Consommation 4
Tenue de route 4
Boîte automatique 4
Puissance 5
1: TRÈS FAIBLE   3: MOYEN   5: EXCELLENT
THE STATE OF THE S



## **GUIO VERAART**PORTMADE

Parcourir des kilomètres n'effraie pas Guio Veraart. Avec sa Volvo XC60, il fait régulièrement la navette entre Anvers et Rotterdam, aux Pays-Bas. Pendant quelques jours, Guio a cependant échangé son SUV pour une Ford Mondeo 2.0 HEV, sa première expérience à bord d'une voiture hybride.

«En termes de comportement de conduite, je n'ai pas réellement noté de différence par rapport à une voiture à moteur à combustion conventionnel», entame Guio. «J'ai quand même adapté mon style de conduite. J'ai par exemple essayé de freiner plus tôt afin de charger la batterie un peu plus. Le moteur a également la capacité de conserver un régime réduit. Lors d'accélérations à grandes vitesses, j'ai quand même remarqué que la voiture éprouvait des difficultés.»

Une motorisation hybride doit surtout diminuer la consommation, ce que Guio a pu clairement observer. Il a effectué ses premiers kilomètres avec la voiture de test en centre-ville, là où les voitures hybrides se comportent le mieux. «Je pense que j'ai consommé environ 4 litres aux 100 km. Ensuite, alors que je faisais davantage de kilomètres sur autoroute, la consommation

a évidemment augmenté. Globalement, je peux constater que la consommation est moindre que celle de ma Volvo.»

Pour les personnes comme Guio qui parcourent de nombreux kilomètres chaque année, une voiture devient un peu comme un espace de vie. Un intérieur de qualité et confortable s'avère donc indispensable. «L'intérieur de la voiture est vraiment très beau, surtout pour cette catégorie de prix. Il est aussi facile de trouver une bonne position assise. Je trouve simplement que le dossier appuie un peu trop sur la colonne vertébrale», ajoute le dirigeant de l'entreprise portuaire Portmade.

Concernant les technologies dont la voiture est équipée, Guio a éprouvé des sentiments mitigés. «L'avertisseur d'angle mort est une technologie que je voudrais trouver de série dans toutes les voitures. Dans la Ford, il fonctionne de manière exemplaire et indique clairement dans le rétroviseur que vous vous faites dépasser par une autre voiture. Je suis cependant moins satisfait du système anticollision. En effet, je le trouvais un peu trop 'enthousiaste'. J'ai plusieurs fois été alerté alors qu'il n'y avait aucun danger, par exemple.»

#### CHECKLIST

Extérieur 4
Intérieur 5
Espace 5
Position de conduite 4
Ergonomie4
Technologie 4
Confort de conduite 4
Consommation 5
Tenue de route 5
Boîte automatique 4
Puissance 3
1:TRÈS FAIBLE   3:MOYEN   5: EXCELLENT





\* PROMOTION SUR LA FORD MONDEO: 1.5i ECOBOOST BUSINESS CLASS (5P) AVEC PEINTURE MÉTALLISÉE GRATUITE (action valable sur tous les niveaux d'équipement et toutes les motorisations).

Action valable pour toute commande de véhicule effectuée entre le 01/04/2018 et le 30/06/2018. Offres de location à long terme, sur base de 15.000 kilomètres par an et une durée de 60 mois. Comprend amortissement, intérêts, impôts et taxes, assurances RC+, couverture casco avec risque propre de 2.5%, réparations, entretien, remplacement des pneus et assistance. Pour les conditions détaillées, veuillez consulter nos contrats. Prix hors TVA. Offre réservée aux entreprises et sous réserve d'acceptation de votre dossier. Les tarifs mentionnés sont valables au 30 mars 2018 et peuvent être modifi és suite à l'adaptation des prix catalogue, de l'impôt, des taxes, des taux d'intérêts et d'assurances. Information environnementale AR 19/03/2004.

## JURGEN VANHEES THERMOCO

Le dernier membre de notre panel d'essai est Jurgen Vanhees. Le Department Manager de Thermoco parcourt près de 30.000 km chaque année à bord de son Audi A4, une voiture allemande de classe moyenne qu'il a échangée pendant quelques jours pour la Ford Mondeo.

La première prise en main était très agréable, nous a indiqué Jurgen. «La voiture a une conduite très souple. Elle dispose d'une force suffisante pour s'adapter à une utilisation quotidienne. Le passage du moteur électrique au moteur à combustion se remarque à peine, d'autant plus que ce dernier est très silencieux.» C'est pourtant la boîte de vitesses qui a plus surpris Jurgen. «Je conduis normalement une voiture à boîte manuelle. Mais je n'aurai aucun problème à m'adapter directement à ce genre de boîte automatique.»

Le confort à bord a également séduit Jurgen. «L'intérieur de la Mondeo est soigné et vous trouvez facilement une position assise confortable. D'un point de vue technologique, elle s'en sort bien aussi. Le système d'infodivertissement est très bien conçu. Avec l'écran tactile, vous pouvez facilement naviguer dans le menu et le GPS est paramétré en un rien de temps.»

Il est difficile pour Alain de trouver des inconvénients. «Et s'il y en avait à déplorer, ils sont plutôt dus à des habitudes ou des préférences personnelles. Je trouve par exemple que le coffre est assez petit, mais cela peut s'expliquer par le fait que je conduis un break. Je trouve aussi que la voiture est très belle, surtout à l'avant. Par contre, les vitres teintées, ce n'est pas pour moi. Heureusement qu'elles sont en option », conclut le Department Manager de Thermoco en riant.

#### 



## **ROELAND VRIENS**FLEET MANAGER FORD



La palette de moteurs de la Ford Mondeo a de quoi satisfaire chaque utilisateur. Le marché des flottes ose de plus en plus souvent aller au-delà du moteur diesel standard et l'on retrouve dès lors un nombre croissant de versions hybrides de la Ford Mondeo dans les parcs automobiles. La Mondeo Hybrid couple un moteur essence spécialement conçu de 2,0 litres à un moteur électrique et une batterie lithium-ion de 1,4 kWh afin de minimiser la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> (89 g/km), réduisant ainsi le TCO. Elle dispose en outre de technologies qui ont fait leurs preuves, étant donné que Ford s'est constitué une solide expérience en matière de motorisations hybrides au fil des ans aux États-Unis. La Mondeo Hybrid récolte les fruits de cette expérience.

Pour l'utilisateur, la Ford Mondeo Hybrid offre également de nombreux avantages, et notamment avec son ATN et ses émissions de CO<sub>2</sub> limités, mais aussi grâce au confort exceptionnel et au silence à bord du véhicule. En plus, elle est particulièrement bien équipée de série. La boîte automatique CVT de la Ford Mondeo Hybrid garantit également une expérience de conduite sans embûches.

#### L'Opel

# INSIGNIA

- Nouvelle génération de phares IntelliLux<sup>®</sup> LED
- Système de freinage d'urgence automatique avancé 1
- Un design extraordinaire



opel.be Information environnementale (AR 19/03/2004): opel.be

**105-199 105-199 G/KM 405-199 G/KM** 

(MESURÉ SELON NEDC)



