

## Les voitures de société en Belgique

Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR

## Les voitures de société en Belgique

Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR

Auteurs : Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 09/12/2019

Veillez référer au présent document de la manière suivante : Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe, Les voitures de société en Belgique – Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: De bedrijfswagen in België – Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITORBrussel, België: Institut Vias - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

# 1 La voiture de société en Belgique

Les données récoltées lors de la grande enquête MONITOR nous permettent d'établir un état des lieux sur les caractéristiques, la possession et l'utilisation des voitures de société en Belgique. Il faut cependant garder à l'esprit que les conducteurs professionnels ont été exclus de l'enquête.

Dans le projet MONITOR, chaque répondant a eu l'occasion de décrire précisément toutes les voitures qu'il possédait à la maison : marque, modèle, âge, véhiculé acheté neuf ou d'occasion, privé ou de société, kilométrage annuel, etc. Notons que dans la base de données, 14606 voitures ont été décrites précisément par 10632 répondants, celles-ci comprenaient 1538 voitures de société. De manière générale, la part de voitures de société qui occupe le parc automobile Belge en 2016 était donc égale à 10,5%.

## 1.1 Taux de possession de voiture de société en fonction des données sociodémographiques des répondants

La proportion des voitures de sociétés présente chez les répondants varie en fonction de différents paramètres. Dans cette section, nous investiguerons quel sont les paramètres socio-démographiques qui vont influencer la possession de voitures de société en Belgique.

### 1.1.1 Région

La Figure 1 illustre le taux de possession de véhicules de société en fonction des 3 Régions belges. Celui-ci est plus faible en Wallonie qu'à Bruxelles et en Flandre. Elle est la plus élevée en Flandre, avec 12% de tous les véhicules flamands renseignés. C'est deux fois plus qu'en Wallonie. Cette différence peut s'expliquer par le type de métier que l'on retrouve en Flandre et en Wallonie (voir plus loin).

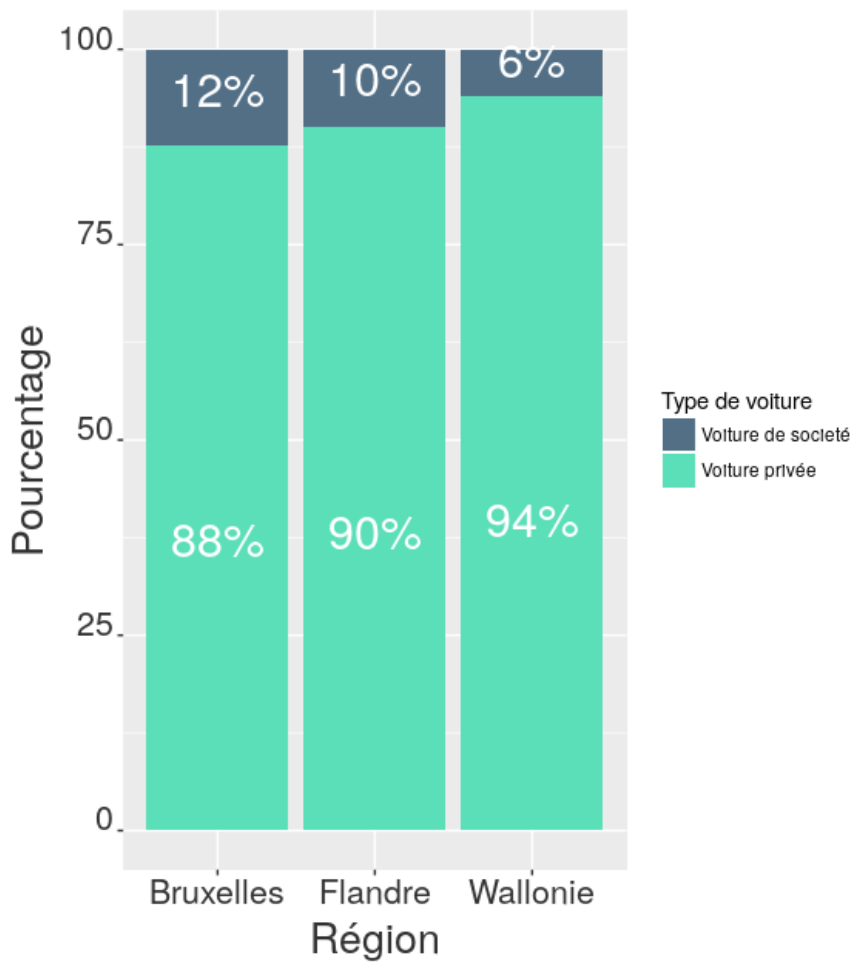


Figure 1: Proportion des voitures de société en fonction de la Région considérée.

### 1.1.2 Genre

La proportion de véhicules de société varie peu en fonction du genre du propriétaire, on note en effet à la Figure 2 que les hommes et les femmes possèdent sensiblement la même proportion de véhicules de société. On peut donc dire que, pour la Belgique, les voitures de sociétés sont tout autant une affaire d'hommes que de femmes.

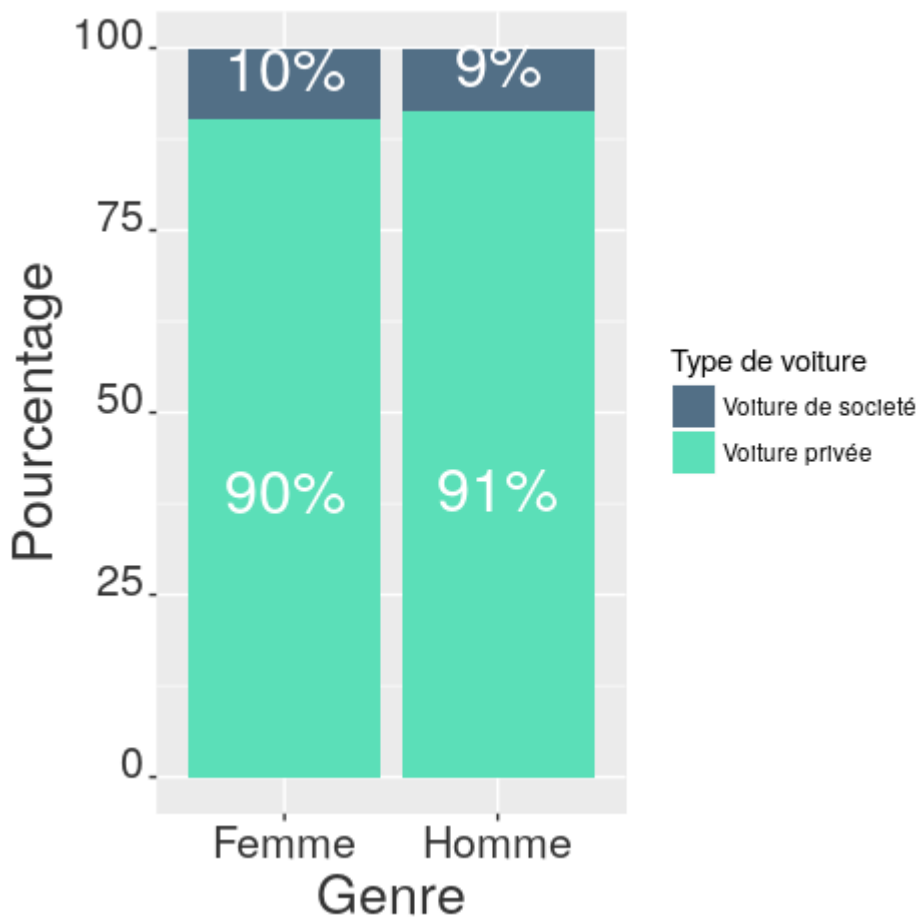


Figure 2: Proportion des véhicules de société en fonction du genre

### 1.1.3 Fonction

Enfin, nous pouvons comparer la proportion de véhicules de société en fonction du métier du propriétaire. Les différences sont assez remarquables : la Figure 3 illustre ces variations. Sans surprise, les ouvriers et fonctionnaires sont les métiers où il est plutôt rare d'avoir un véhicule de société (seulement 3-4% des ouvriers et employés ont une voiture de société). En revanche, les métiers tels que cadre ou dirigeant sont souvent liés à une voiture de société. La palme revient au chef d'entreprise de plus de 50 employés, dont 47% d'entre eux ont déclaré posséder une voiture de société.

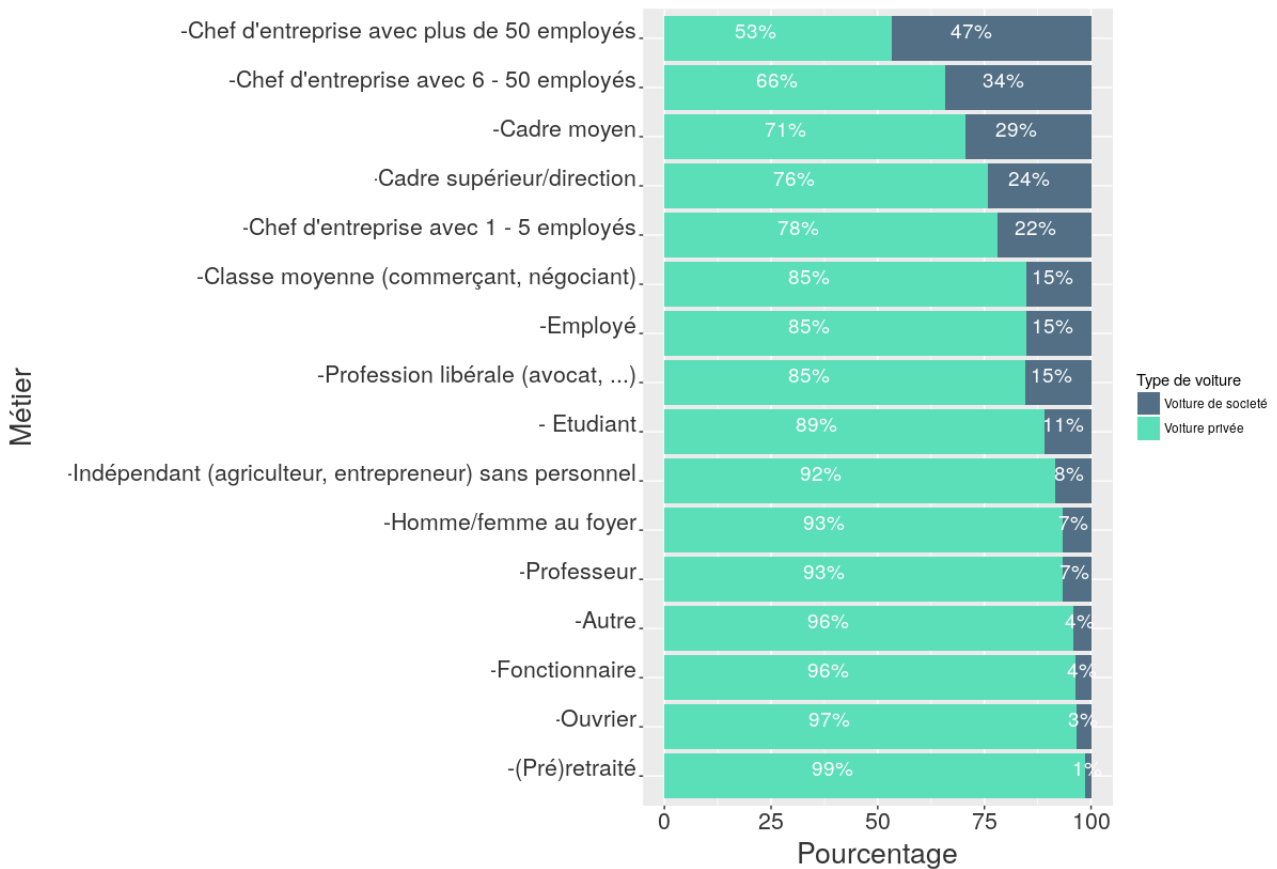


Figure 3: Proportion de voitures de société en fonction du métier du propriétaire.

### 1.1.4 Niveau d'étude

Le niveau d'étude influence quant à lui fortement la proportion de véhicules de société. En effet, on note à la Figure 4 qu'il y a une évolution progressive du taux de voitures de société en fonction des études réalisées. Les niveaux d'études les plus hauts auront beaucoup plus tendance à posséder une voiture de société que les niveaux les plus bas. Dans notre échantillon, nous passons de 2% (éducation inférieure) à 20% (diplôme post-universitaire).

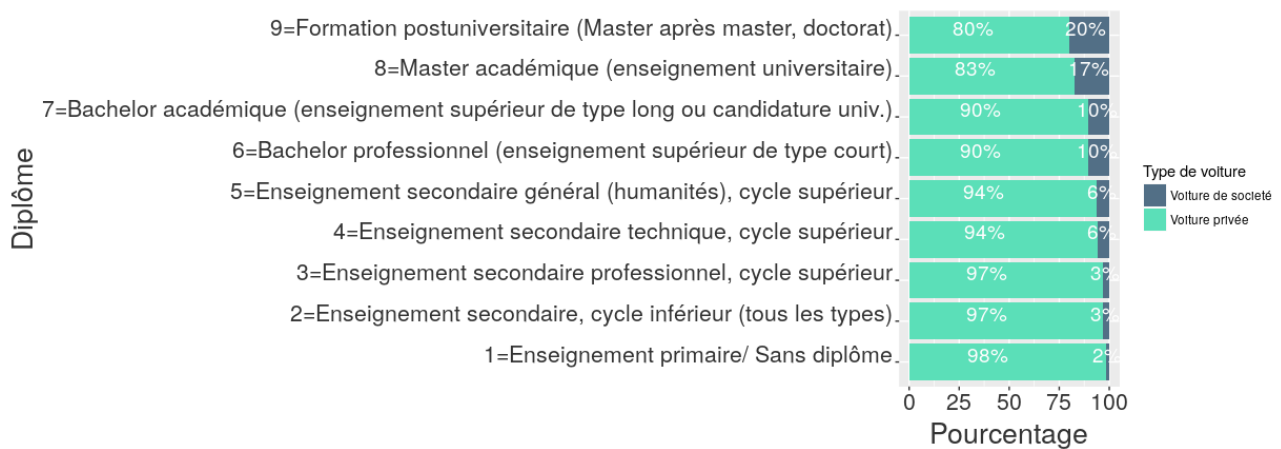


Figure 4: Proportion des véhicules de société en fonction du niveau d'études du propriétaire

### 1.1.5 Age

La Figure 5 illustre l'histogramme de l'âge des propriétaires de voitures et voiture de sociétés. La population possédant une voiture de société est globalement plus jeune, avec bien entendu une forte baisse de possession autour des 60-65 ans, période de (pré)retraite. En revanche, la courbe de possession de voitures privée augmente progressivement au cours de l'âge adulte, atteignant son maximum au moment de la retraite justement.

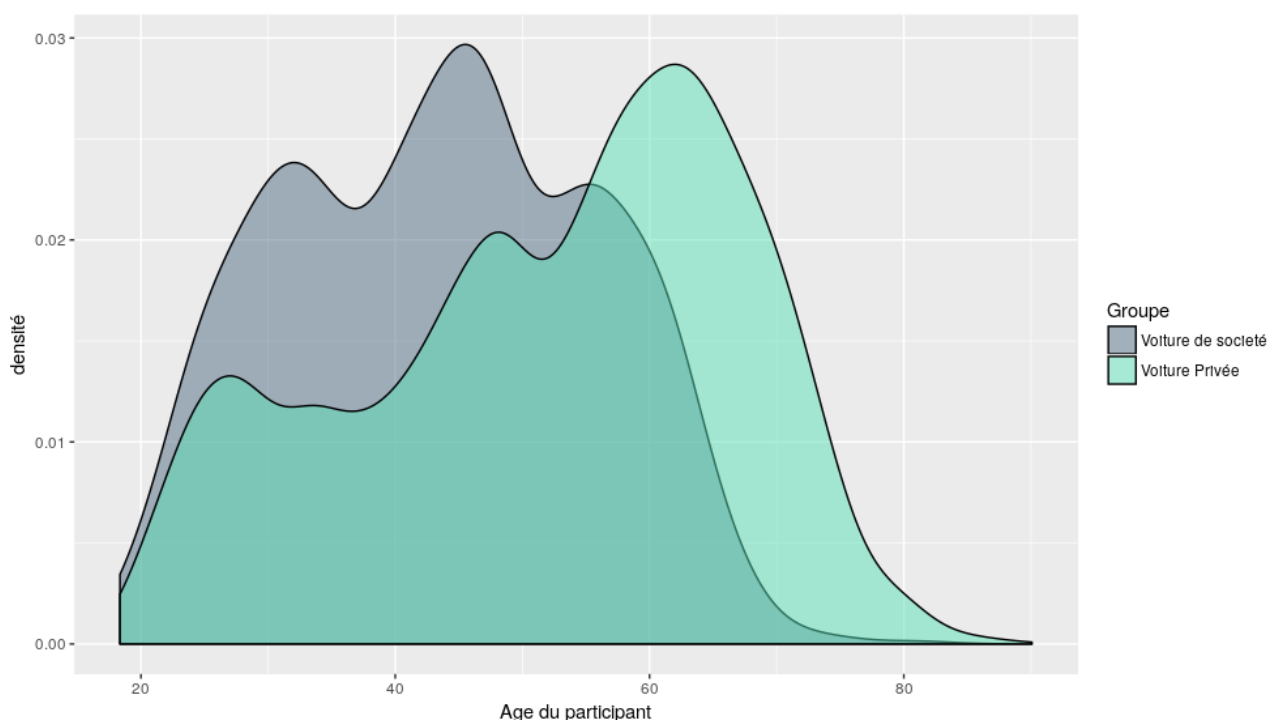


Figure 5: Age des propriétaires de voitures classiques et voiture de société

## 1.2 Caractéristiques des voitures de société par rapport aux voitures privées

Dans cette section, les caractéristiques principales des voitures mais aussi de leur utilisation seront comparées entre les voitures privées et les voitures de société.

### 1.2.1 Age du véhicule

Les voitures privées sont plus anciennes que les voitures de sociétés (7 ans d'âge moyen, contre 3 ans pour les voitures de sociétés). La Figure 6 montre la répartition des voitures et voitures de société en fonction de leur année de fabrication. L'aire sous la courbe correspond donc à la proportion de véhicule concerné en fonction de l'année. Sans surprise, la majorité des voitures de société en 2016 avait été construite après 2010. En revanche, les voitures personnelles ont une distribution plus large, datant globalement d'après 2000.

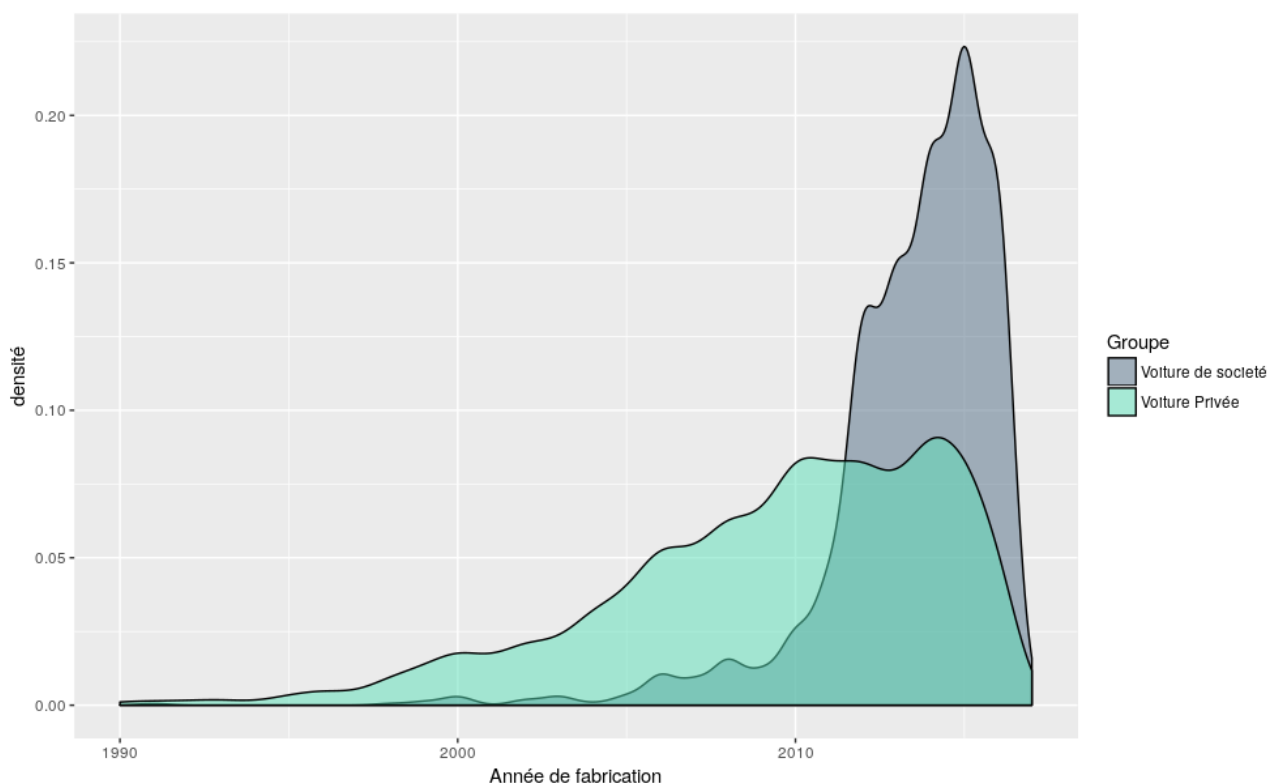


Figure 6: Distribution de l'année de fabrication des voitures et des voitures de société

Les voitures de sociétés sont globalement beaucoup plus récentes que leurs homologues privées. Ceci a des implications à garder à l'esprit en termes de sécurité routière et d'environnement. En effet, plus une voiture est récente, plus elle est équipée des dernières technologies en termes sécurité passive et active d'une part, et moins elle pollue d'autre part.

### 1.2.2 Déplacements effectués

Le Tableau 1 compare les principales caractéristiques des voitures privées par rapport aux voitures de sociétés en ce qui concerne les déplacements effectués par les voitures.

Tableau 1: Principales caractéristiques des voitures et voitures de sociétés

Paramètre	Voiture privée (N=13068)	Voiture de société (N =1538)
<b>Proportion</b>	89,5%	10,5%
<b>Distance annuelle moyenne</b>	16 074 km	29 615 km
<b>Distance à l'étranger annuelle</b>	2 700 km	5 300 km
<b>Age moyen</b>	7 ans	3 ans
<b>Distance par trajet (km)</b>	14 km	23 km
<b>Durée par trajet (min)</b>	19 min	27 min
<b>Vitesse moyenne (km/h)</b>	44 km/h	51 km/h



<b>Taux de presque'accidents<sup>1</sup></b>	1 par 1 495 km	1 par 1 446 km
<b>Distance domicile – travail ?</b>	20 km	38 km

Comme nous l’avons vu précédemment, les voitures privées sont plus anciennes que les voitures de sociétés (7 ans d’âge moyen, contre 3 ans pour les voitures de sociétés). Les voitures de société parcourent presque 2 fois plus de kms chaque année (29615 km contre 16074 km), les déplacements sont en moyenne plus longs (23km contre 14km pour les voitures privées) et prennent plus de temps (27 minutes contre 19 minutes). La vitesse moyenne est un peu plus élevée, ce qui peut être dû au fait d’un emploi plus fréquent de l’autoroute puisque les trajets sont plus long. Notons que la distance domicile travail est en moyenne 2 fois plus élevée chez les possesseurs de voitures de société que chez les possesseurs de voitures privées. Les métiers liés aux voitures de société (voir Figure 3) sont assez centralisés en Belgique, et les gens sont donc amenés à parcourir plus de kilomètres pour s’y rendre. Enfin, Le taux de presque'accidents est presque identique.

Cependant, l’âge des voitures privées joue potentiellement un rôle dans l’intensité de leur utilisation. Comme les voitures de sociétés sont plus jeunes, et que par ailleurs les véhicules récents parcourent plus de kilomètres, il pourrait paraître logique qu’elles soient plus utilisées. Pour comparer plus finement les deux types de voitures, nous allons nous concentrer sur les voitures privées et voitures de société de 4 ans maximum. Ces données sont synthétisées dans le Tableau 2.

Tableau 2: Principales caractéristiques des voitures et voitures de sociétés de maximum 4 ans.

<b>Paramètre</b>	<b>Voiture personnelle (N= 3914)</b>	<b>Voiture de société (N= 1088)</b>
<b>Proportion</b>	78%	22%
<b>Distance annuelle moyenne</b>	16 858 km	31 343 km
<b>Distance à l’étranger annuelle</b>	2 663 km	6 053 km
<b>Distance par trajet (km)</b>	18.6 km	28.2 km
<b>Durée par trajet (min)</b>	22 minutes	31 minutes
<b>Vitesse moyenne (km/h)</b>	51 km/h	55 km/h
<b>Taux de situations dangereuses</b>	1 par 1 693 km	1 par 1 393 km

Le Tableau 2 permet de confirmer que, même à âge égal, les voitures de société roulent beaucoup plus que les voitures privées : plus de 31000 km par année contre 17000 pour les voitures privées. Les déplacements sont en moyennes plus long, durent donc plus longtemps. Il y a plus de presque'accidents décrits chez les conducteurs de voitures de société que chez les conducteurs de voitures privées. Ceci peut être expliqué par le fait que les véhicules de société auront plus de chance de se déplacer aux heures de pointes (du fait de leur utilisation professionnelle). Enfin, notons également que parmi les voitures récentes, la part de voiture de société est substantielle, avec une proportion de 18%.

On peut donc conclure que plus jeunes ou pas, les voitures de sociétés roulent en moyenne beaucoup plus que les voitures privées, notamment pour aller au travail, mais servent également au temps libre et pour le shopping (Figure 7).

<sup>1</sup> Les presque'accidents sont définis comme des situations dangereuses qui n’ont pas abouti à un accident : un freinage brusque qui enclenche l’ABS, une manœuvre d’évitement d’urgence, etc...



Figure 7: Motifs de déplacements en fonction de l'origine de la voiture chez l'échantillon adulte.

Si l'on met de côté les déplacements professionnels + domicile travail, on constate alors que la voiture de société est utilisée de manière comparable à une voiture privée, mais avec malgré tout 10% de distance en plus, et une vitesse moyenne elle aussi 10% plus élevée (voir Tableau 3). Les voitures de société ne semblent donc pas être réellement « surexploitées » dans les déplacements privés par rapport aux voitures privées.

Tableau 3: Comparaison de l'utilisation journalière des véhicules de société et privés pour des déplacements privés.

Paramètre	Voiture privée	Voiture de société
Distance totale journalière	36,3 km	40,2 km
Temps total en voiture	48 minutes	49 minutes
Vitesse moyenne	45,4 km/h	49,2 km/h

### 1.2.3 Marques représentatives

Le Tableau 4 illustre les principales marques automobiles présentes sur le marché Belge.

Tableau 4: Proportion des 15 principales marques de constructeurs automobiles en fonction de l'origine de la voiture

Position	Voiture Privée		Voiture de Société	
	Marque	Part des voitures privées (%)	Marque	Part des voitures privées (%)
1	<b>Opel</b>	<b>9,5</b>	<b>Volkswagen</b>	<b>15,3</b>
2	<b>Citroën</b>	<b>9,2</b>	<b>Audi</b>	<b>11,9</b>
3	<b>Peugeot</b>	<b>9,0</b>	<b>BMW</b>	<b>10,2</b>
4	Volkswagen	<b>8,9</b>	Mercedes-Benz	<b>8,2</b>
5	Ford	<b>8,9</b>	Volvo	<b>8,0</b>
6	Renault	<b>8,2</b>	Ford	<b>7,2</b>
7	Toyota	<b>5,9</b>	Renault	<b>6,8</b>
8	Mercedes-Benz	<b>3,8</b>	Peugeot	<b>6,3</b>
9	<b>BMW</b>	<b>3,6</b>	Skoda	<b>6,2</b>
10	<b>Audi</b>	<b>3,4</b>	Opel	<b>5,9</b>
11	Nissan	<b>3,2</b>	Citroen	<b>4,9</b>
12	Skoda	<b>2,9</b>	Toyota	<b>2,2</b>
13	Hyundai	<b>2,7</b>	Seat	<b>1,0</b>
14	Volvo	<b>2,6</b>	Mini	<b>0,8</b>
15	Fiat	<b>2,2</b>	Hyundai	<b>0,6</b>

On constate que Le top 5 des marques présentes est complètement différent : Opel, Citroën, Peugeot, VW et Ford pour les voitures privées ; et Volkswagen, Audi, BMW, Mercedes et Volvo pour les voitures de société. En termes de proportion, pour les véhicules de société, Audi est plus présente, tout comme BMW et VW. En revanche, les marques telles que Citroën, Ford, Opel, Peugeot, Toyota, sont bien plus présentes pour les voitures privées. On peut donc dire que le marché des voitures de société est nettement dominé par les voitures allemandes (plus de la moitié des véhicules de société), alors que le marché des véhicules privées est plus éclectique avec une présence de voitures allemandes, française, américaine et japonaise.



