Loué soit le leasing depuis 30 ans

Arval célèbre cette année trois décennies de présence au Luxembourg. En trente ans, la société a accompagné l'essor du leasing automobile, un privilège d'abord réservé aux dirigeants, aux fonctions itinérantes et à certains employés avant de devenir un élément d'attractivité pour recruter des talents. Ces deux dernières années, le secteur est dans une phase de transition, entre durcissement fiscal et accélération de la mobilité électrique. General Manager d'Arval Luxembourg, Véronique Bourgois revient sur les grandes mutations qui redessinent le marché.

Il y a trente ans, la voiture de société semblait réservée à une élite de cadres et de commerciaux. Comment ce marché s'est-il progressivement démocratisé ?

À cette époque, en effet, le leasing concernait essentiellement les postes de direction et les fonctions commerciales ou itinérantes. Le Luxembourg faisait toutefois exception : les Big Four mettaient déjà en place ce système pour attirer et fidéliser des talents. Il y a trente ans, le choix des véhicules était plutôt restreint. Progressivement, le marché s'est ouvert, la gamme s'est élargie et les entreprises de tous secteurs ont saisi cette opportunité pour renforcer leur attractivité en

matière de recrutement et de fidélisation. L'instauration d'avantages fiscaux a favorisé l'essor du leasing. Dans un second temps, on a assisté à l'émergence de politiques RSE de plus en plus ambitieuses. En ce sens, l'arrivée des premiers véhicules hybrides, il y a une dizaine d'années, a constitué un premier virage. Désormais, nous assistons à une électrification massive de nos flottes.

Quelle est aujourd'hui l'empreinte d'Arval Luxembourg ? Quelques chiffres permettent-ils d'en prendre la mesure ?

À l'échelle mondiale, Arval opère une flotte de 2,3 millions de véhicules et est présent dans 28 pays. La filiale luxembourgeoise, parmi les premières implantations internationales du groupe, compte 16.000 véhicules en circulation. Malgré la croissance du leasing privé, notre activité demeure essentiellement orientée vers le marché B2B. Chaque année, nous faisons l'acquisition de quelque 4.000 véhicules, un volume qui nous confère une véritable force de négociation. Enfin, Arval Luxembourg emploie une soixantaine de collaborateurs.

Au regard du niveau de vie du pays, on peut supposer que le marché luxembourgeois du leasing évolue sur un segment relativement premium en matière de choix de véhicules. Est-ce le cas ? Plus largement, quelles sont les principales spécificités de ce marché ?

Le marché luxembourgeois du leasing reste effectivement marqué par une forte présence de marques premium, avec un intérêt particulièrement prononcé pour les SUV, qui occupent une part importante du parc. Toutefois, l'écosystème des véhicules s'élargit progressivement. Cette évolution est portée, d'une part, par la généralisation de l'électrification dont l'offre constructeurs s'est considérablement diversifiée pour toucher tous les segments, et d'autre part, par l'ouverture du marché à de nouvelles cibles, notamment via le développement du *private lease* (*leasing pour particuliers*).

L'électrification des flottes est en plein essor (crédit : Marie De Decker).

Pendant longtemps, la voiture de société a constitué un avantage en nature particulièrement attractif au Luxembourg. Les récentes évolutions fiscales marquent-elles la fin de son âge d'or ? Quels effets observez-vous déjà sur le marché ?

Jusqu'à il y a trois ou quatre ans, nous connaissions une croissance solide. Depuis deux ans, le marché est sous pression. Le leasing opérationnel est entré dans une spirale fiscale compliquée (avantage en nature, arrêt QM, etc.). Les employés qui souhaitent souscrire un contrat de leasing ont vu la taxation liée à leur voiture de société augmenter sauf pour les véhicules électriques. Jusqu'à très récemment, beaucoup de personnes étaient réfractaires à faire le saut vers l'électrique. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. À cela s'ajoute une autre bonne nouvelle : les véhicules électriques continuent de bénéficier d'un traitement fiscal avantageux. La valeur imposable de cet avantage reste limitée à 0,5 % ou 0,6 % du prix d'achat du véhicule, contre 2 %

pour les voitures thermiques (1 % pour véhicules hybrides rechargeables – PHEV – émettant moins de 50 g de CO?/km). La prolongation des aides gouvernementales à la mobilité électrique jusqu'en 2031 apporte également davantage de visibilité aux entreprises comme aux particuliers. Ces différents leviers devraient continuer à soutenir l'électrification des flottes dans les années à venir.

« Je ne nourris aucune inquiétude sur la place de la voiture. Au Luxembourg, les différents modes de transport cohabitent très bien »

[Véronique Bourgois, General Manager d'Arval Luxembourg]

La transition vers l'électrique soulève de nombreuses questions, qu'il s'agisse du déploiement des infrastructures de recharge, de l'autonomie des véhicules ou encore de leur valeur résiduelle au terme du contrat de leasing. Quel regard portez-vous sur cette période d'adaptation ?

La transition est en marche et elle avance vite, c'est indéniable. Aujourd'hui, 55 % de nos commandes concernent des véhicules 100 % électriques. En matière d'infrastructures, le réseau public de recharge est beaucoup plus développé qu'il y a cinq ans. La principale difficulté reste l'installation de bornes dans les résidences collectives. Concernant l'autonomie, les progrès technologiques sont considérables. Les habitudes évoluent également : passer à l'électrique suppose une meilleure anticipation des trajets, mais cela fait désormais partie du quotidien de nombreux conducteurs. Ce que nous constatons surtout, c'est que les conducteurs qui franchissent le pas sont, dans leur grande majorité, satisfaits de l'expérience. Enfin, au sujet de la valeur résiduelle des véhicules, nous en sommes conscients : le risque de revente pèse sur le loueur. Vendre des véhicules électriques d'occasion demeure plus complexe que pour les véhicules thermiques. Nous cherchons donc à prolonger la durée d'exploitation des véhicules. Nous venons d'ailleurs de lancer un nouveau produit, Arval Re-Lease, qui permet de proposer des conditions particulièrement attractives sur des véhicules âgés de trois à cinq ans et toujours en excellent état.

Dans un pays confronté à une forte congestion routière et où la gratuité des transports publics a modifié les habitudes de déplacement, la voiture conserve-t-elle une place centrale dans la mobilité de demain ?

Je ne nourris aucune inquiétude sur la place de la voiture. Au Luxembourg, les différents modes de transport cohabitent très bien. Certes, les jeunes actifs se tournent peut-être plus tardivement vers la voiture. Mais le besoin se décale, surtout au moment de fonder une famille. Enfin, le marché luxembourgeois se caractérise aussi par les travailleurs frontaliers. Un grand nombre d'entre eux restent fortement dépendants de la voiture pour leurs déplacements quotidiens.