

Louvain School of Management

STOP au surplus de voitures de société dans Bruxelles : réalisable ?

Mémoire recherche réalisé par
Quentin Dupuis

en vue de l'obtention du titre de
**Master 120 crédits en sciences de gestion, à finalité
spécialisée**

Promoteur
Marcel Gérard

Année académique 2016-2017

En préambule de ce mémoire, j'aimerais remercier les personnes qui ont contribué à la réalisation de celui-ci. Effectivement, j'ai été amené, durant les différentes étapes de mon travail, à rencontrer une multitude de personnes qui ont joué un rôle important de par leur collaboration et leur expertise.

Mes remerciements s'adressent tout particulièrement à mon promoteur, Monsieur Marcel Gérard, pour ses précieux conseils et encouragements. Ensuite, je tenais à remercier Monsieur Amaury della Faille, mon maître de stage au sein de KPMG, pour son expertise et son soutien permanent. Je remercie également la société SD Worx qui a gentiment accepté à titre gracieux que je participe à leur formation « Voitures de société de A à Z ». Je souhaite également remercier Monsieur Coomans de la FEB, Monsieur Weytsman du cabinet de François Bellot, Monsieur Mayeur, ancien bourgmestre de Bruxelles, et le Cabinet de Pascal Smet pour le temps qu'ils m'ont consacré lors de nos divers entretiens. Je tenais également à souligner ma gratitude envers tous les participants à l'enquête quantitative sans qui ce mémoire n'aurait pas la même portée. Enfin, je remercie fortement ma famille pour leurs encouragements.

Table des matières

• Introduction.....	1.
• Chapitre I : Bruxelles et la mobilité.....	3.
1.1 Description de la situation actuelle.....	3.
1.1.1 Infrastructures.....	3.
1.1.2 Tendances des déplacements.....	7.
1.1.3 Congestion problématique.....	10.
1.2 Mobilité de demain.....	12.
1.2.1 Tendances prévisionnelles.....	12.
1.2.2 Défis et objectifs.....	13.
1.2.3 Smart cities.....	16.
1.3 Conclusion.....	17.
• Chapitre II : La voiture de société.....	18.
2.1 Mise en perspective.....	18.
2.1.1 Popularité.....	18.
2.1.2 Effets néfastes.....	20.
2.1.3 Pressions politiques et lobbying.....	21.
2.2 Traitement fiscal.....	21.
2.2.1 Taxe de mise en circulation.....	21.
2.2.2 Taxe de circulation.....	23.
2.2.3 Cotisation CO ₂ perçue par l'ONSS.....	24.
2.2.4 T.V.A.....	25.
2.2.5 Déduction fiscale.....	27.
2.2.6 ATN & DNA.....	28.
2.2.7 ATN.....	29.
2.2.8 Indemnité kilométrique.....	31.
2.3 Alternatives à la voiture de société.....	32.
2.3.1 Vélo.....	32.
2.3.2 Scooter & moto.....	34.
2.3.3 Raillease.....	35.
2.3.4 Télétravail.....	36.
2.3.5 Transports en commun.....	37.
2.3.6 Covoiturage.....	38.
2.3.7 Conclusion.....	39.
• Chapitre III : Instauration d'une taxe kilométrique variable.....	41.
3.1 Enjeu & utilité.....	41.
3.2 La taxe kilométrique sur l'échiquier mondial.....	45.

3.2.1	Cas canadien (taxe sur le capital + taxe au kilomètre).....	45.
3.2.2	Cas finlandais (taxe sur le capital + taxe au kilomètre).....	47.
3.2.3	Cas estonien (taxe au kilomètre ou forfait).....	47.
3.2.4	Remarque sur les cas canadien, finlandais & estonien.....	48.
3.2.5	Cas allemand (taxe sur le capital + taxe au « kilomètre »).....	48.
3.2.6	Conclusion.....	49.
3.3	La taxe kilométrique en Belgique.....	50.
3.3.1	Intégration du côté écologique.....	50.
3.3.2	Intégration de la variable prix.....	56.
3.3.3	Mesures spéciales.....	59.
3.3.3.1	ATN minimum.....	59.
3.3.3.2	Taxe réduite pour les voitures électriques.....	59.
3.3.3.3	Taxe réduite pour les travailleurs qui n'ont « pas » de possibilité de déplacement alternatif.....	59.
3.3.3.4	Taxe majorée pour les travailleurs habitant à moins de 10 km de leur lieu de travail.....	60.
3.3.4	Taxe kilométrique « intelligente ».....	60.
•	Chapitre IV : Impact sur la ville de Bruxelles et étude quantitative.....	62.
4.1	Pas la « solution » miracle.....	62.
4.2	Etude quantitative.....	63.
4.3	Mesures à mettre en place.....	67.
4.4	Impact sur la mobilité à Bruxelles.....	73.
4.5	Conclusion.....	76.
•	Conclusion de la recherche.....	77.
5.1	Résumé de la recherche.....	77.
5.2	Limitations de la recherche.....	78.
5.3	Suggestions pour la recherche future.....	79.
•	Bibliographie.....	81.
•	Annexes.....	93.
	Annexe 1.....	93.
	Annexe 2.....	99.
	Annexe 3.....	104.
	Annexe 4.....	106.
	Annexe 5.....	110.
	Annexe 6.....	110.
	Annexe 7.....	111.
	Annexe 8.....	111.
	Annexe 9.....	112.
	Annexe 10.....	113.
	Annexe 11.....	115.

Annexe 12.....	116.
Annexe 13.....	117.
Annexe 14.....	117.
Annexe 15.....	118.
Annexe 16.....	118.
Annexe 17.....	119.
Annexe 18.....	119.
Annexe 19.....	120.
Annexe 20.....	121.
Annexe 21.....	121.
Annexe 22.....	122.
Annexe 23.....	129.

Introduction

Nous vivons à l'heure actuelle dans un monde de plus en plus paradoxal. Effectivement, les êtres humains que nous sommes, sont en perpétuelle recherche de productivité croissante et d'efficience tout en voulant conserver un niveau de confort personnel appréciable.

Depuis la nuit des temps, l'être humain cherche à améliorer sa productivité dans chacun des domaines qui l'entoure. Cette recherche incessante était déjà véridique au temps de la préhistoire lorsque l'homme inventa des outils pour chasser venant considérablement diminuer son temps consacré à cette tâche. Si nous continuons sur notre exemple, l'homme par la suite n'a cessé d'innover en inventant le couteau, les lances, l'arc à flèches etc. Toutes ces innovations ont sans aucun doute contribué à une amélioration du style de vie de nos ancêtres. En effet, dans le cas précité, productivité et efficience viennent renforcer leur niveau de vie au quotidien ; ce qui n'a rien de surprenant vu que ces deux notions sont compatibles dans la plupart des situations.

Cependant, dans certaines circonstances, les deux notions que représentent la productivité et le bien être personnel peuvent entrer en contradiction. C'est particulièrement vrai lorsqu'une ressource intervenant dans l'équation est saturée. L'homme qui par nature recherche en premier lieu à maximiser son bien être personnel ne va que rarement faire des concessions concernant celui-ci. L'homme va, dès lors, de préférence se reposer sur les actions d'autrui, et une paresse sociale collective s'installe. Malgré le souhait d'une productivité croissante et un désir d'efficience, aucune amélioration de l'intérêt collectif ne voit le jour.

Tout cet exposé décrit bien la situation problématique de la mobilité de manière générale. Effectivement, les infrastructures routières étant par nature limitées, l'augmentation perpétuelle des conducteurs vient saturer ces dernières. Les conducteurs agissent de manière à maximiser leur satisfaction individuelle et ne vont que difficilement changer leur habitude de déplacement pour le bien commun de chacun.

Le marché comportant des failles, il faut dès lors l'intervention du gouvernement pour tenter de dénouer la situation. Ce mémoire, qui se limitera à aborder le domaine de la voiture de société dans la ville de Bruxelles, s'intéresse à l'analyse d'une action en particulier : l'instauration d'une taxe kilométrique variable. Nous verrons en effet, que les voitures de société, qui connaissent une popularité importante dans la région de Bruxelles, sont sources de congestion non négligeable. C'est pour cette raison que le sujet nous semble intéressant parce qu'il tente d'apporter une solution concrète et d'actualité à un problème qui touche chacun d'entre nous.

Ce mémoire sera divisé en quatre chapitres. L'objet du premier chapitre consistera dans l'analyse de la mobilité dans la région bruxelloise. Après une description de la situation actuelle, on mettra en avant ce que représentera la mobilité de demain. Dans le deuxième chapitre de ce mémoire, le mécanisme des voitures de société sera déchiffré, avec une attention toute particulière portée sur le traitement fiscal de ces dernières. On énumérera également dans ce chapitre, les différentes alternatives à la voiture de société. Le troisième chapitre représentera le cœur du mémoire, à savoir une analyse approfondie de l'action proposée pour répondre à la problématique. Le quatrième chapitre viendra conforter la partie théorique du troisième chapitre via une enquête quantitative, ainsi qu'une simulation de l'action analysée.

Chapitre I : Bruxelles et la mobilité

Bruxelles, capitale de la Belgique et de l'Union Européenne représente un pôle d'attractivité non négligeable. En conséquence, les problèmes de congestion sont récurrents dans la région. A travers ce chapitre, nous allons découvrir le contexte actuel en terme de mobilité de la ville de Bruxelles et apercevoir les différents problèmes que ce dernier suscite. Ensuite, nous étudierons ce que nous propose l'avenir concernant cette situation équivoque.

1.1 Description de la situation actuelle

1.1.1 Infrastructures

Il est dans un premier temps utile d'expliquer la situation particulière de Bruxelles. Effectivement, de nombreux acteurs entrent en jeu en matière de mobilité et présentent des compétences qui leur sont propres. Il existe en tout quatre acteurs intervenant dans les décisions de mobilité à Bruxelles : une autorité fédérale, une régionale, une communale et un organe régional dédié à l'environnement.

Tout d'abord, il y a l'autorité fédérale dont les compétences sont la définition du code de la route, la fiscalité, l'enregistrement des véhicules, la législation, la supervision de la SNCB¹ et elle définit également les normes des véhicules placés sur le marché.

La région Bruxelles - Capitale sous l'organe dénommé Bruxelles Mobilité gère quant à elle le transport et les déplacements et assure la maintenance des infrastructures publiques ; la STIB et les taxis sont compris dans cette compétence. La STIB, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles est en charge de l'exploitation des transports publics dans la région Bruxelloise. Les transports publics sont le métro, le tram et les bus STIB. La mission principale de Bruxelles Mobilité est de fournir une vision stratégique de la mobilité et d'en assurer la coordination dans un souci de développement économique combiné à une qualité de vie des plus décentes.

¹ Société nationale des chemins de fer belges.

Les communes, au nombre de 19, sont chacune responsables concernant l'entretien de leurs voiries et de leurs infrastructures. Elles sont également compétentes pour la gestion du stationnement au sein de leur commune respective.

Bruxelles Environnement est l'organe qui, comme son nom l'indique, est compétente pour mener certaines actions qui mettent en lien le transport et l'environnement.

Il faut également ajouter à cela les bus De Lijn, prestataire de la Région flamande et les bus TEC qui fournissent le service en Région Wallonne. Ces deux prestataires indépendants ont certaines lignes qui débutent dans leur région respective et qui se terminent dans la région Bruxelloise.

Selon un rapport de l'OCDE de 2013, la gestion des infrastructures aurait tout à gagner d'une plus grande collaboration entre les différentes entités qui travaillent peu de manière conjointe. Toujours selon ce rapport, l'OCDE qualifie le réseau belge de transport comme bien développé. Effectivement, les réseaux autoroutier et ferroviaire sont parmi les plus étendus de la zone OCDE (OCDE, 2013a).

Concernant les transports en commun, la capacité offerte² de la STIB n'a cessé de croître depuis plus de dix ans, avec une augmentation de l'offre de 71% de 2005 à 2015 (IBSA, 2015a). Regardons à présent si la fréquentation des transports publics coïncide avec cette hausse ; de 2005 à 2015, la fréquentation des transports en commun a augmentée de 45,29% (IBSA, 2015b). On peut par conséquent, largement faire l'hypothèse que l'offre de transports en commun proposée par la STIB est suffisante. Effectivement, l'évolution de la capacité offerte totale de transports en commun a suivi une hausse nettement supérieure à celle de l'évolution de leur fréquentation. Si nous poussons l'analyse un peu plus loin, on peut remarquer que c'est le tram qui a connu la plus grande hausse de fréquentation avec + 92,87% de 2005 à 2015. C'est donc logiquement ce mode de transport qui a été le plus développé, sa capacité ayant plus que doublée en dix ans (+112,34%). Le métro a quant à lui connu la plus faible montée, avec seulement + 17,82% sur les mêmes années. De plus, le métro a même connu une chute de sa fréquentation si on regarde les chiffres les plus récents, à savoir de 2010 à

² Capacité totale offerte aux voyageurs (distance parcourue par le convoi multipliée par la capacité du convoi, sommé pour tous les trajets)

2015 durant lesquelles le métro a vu son nombre de passagers chuter de 10,54%. Assez illogiquement, le métro a connu une expansion de son offre bien supérieure à l'évolution de sa fréquentation (+63,15% en dix ans). Encore à l'heure actuelle, la STIB continue d'offrir une capacité supérieure d'année en année alors que la variation de la fréquentation est négative. La STIB aurait tout intérêt à investir plus dans son offre de capacité concernant ses bus qui ont connu une augmentation de fréquentation sur dix ans supérieure à l'extension de sa capacité offerte sur cette même période.

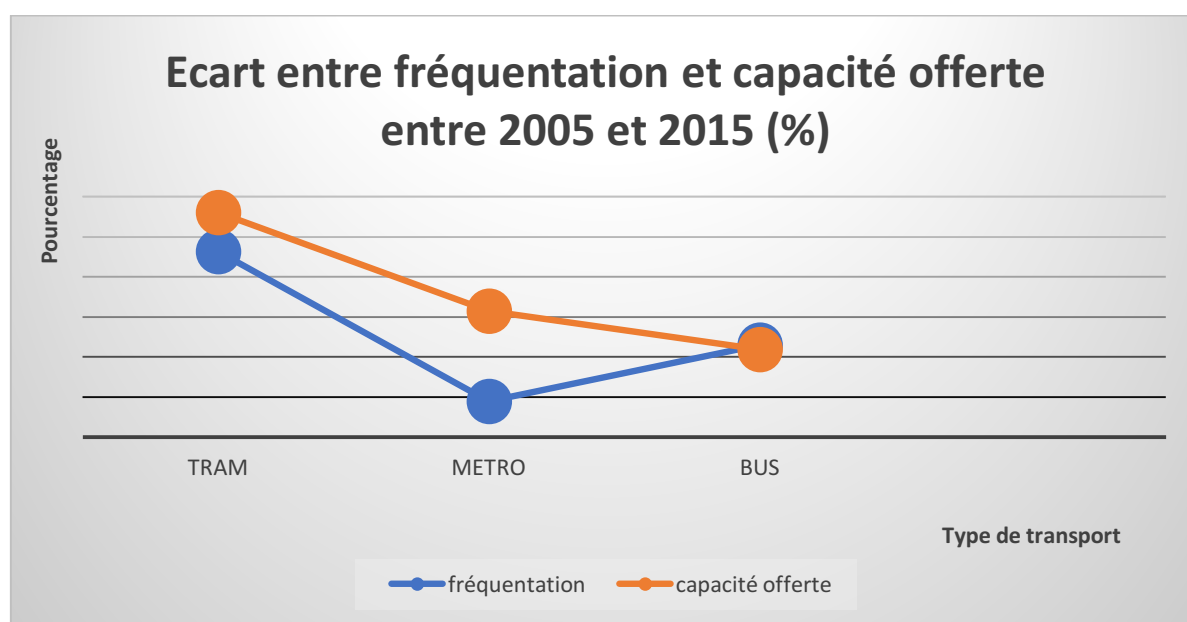


Figure n°1. Ecart entre l'évolution de la fréquentation des transports en commun STIB et l'augmentation de la capacité totale offerte entre 2005 et 2015. Données tirées du site IBSA³.

Suite à l'étendue de l'offre, on peut remarquer actuellement que plus de 80% des lieux de travail Bruxellois sont à moins de 500m d'un arrêt de transport en commun (Castaigne et al., 2012a). Il faut par conséquent regarder au-delà de la densité des infrastructures pour comprendre les problèmes de congestion. D'après une étude réalisée en 2013 (Castaigne et al., 2012b), 67% des Bruxellois sont satisfaits des transports en commun proposés. Pour expliquer ce chiffre, plusieurs pistes pourraient être envisagées :

- Manque de ponctualité des transports publics & train : selon la même étude, seul 47% des clients sont satisfaits quant à la ponctualité des transports en commun ; ce qui est

³ Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse.

problématique, surtout si le trajet planifié est dans le but de se rendre sur son lieu de travail où il est mal vu d'arriver en retard.

- Manque d'entretien des transports publics & train : les transports sont plutôt bien entretenus. Les trains de la SNCB présentent une moyenne d'âge supérieure à la plupart des parcs en Europe et c'est pourquoi, une priorité inscrite dans le nouveau plan de la SNCB est le remplacement du matériel roulant.
- Manque de sécurité dans les transports publics & train : ce sentiment d'insécurité est fort ressenti par les utilisateurs. Cette affirmation vient d'être à nouveau confirmée par une enquête récente de Brussels Studies (Gilow, 2015) qui a analysé le déplacement des femmes qui sont bien entendu encore plus touchées par ce sentiment d'insécurité. Il ressort de l'étude que de nombreuses femmes ont recours à un ensemble de « stratagèmes » pour éviter et/ou diminuer les zones à risques.
- Prix : toujours selon ce rapport, seul 39% des ménages sont satisfaits quant aux tarifs pratiqués concernant l'utilisation des transports en commun.
- Lenteur : selon une étude de la STIB (Pa.D, La libre Belgique, 24/05/17), la vitesse moyenne des bus et des trams est de seulement 16 km/h et diminue légèrement d'année en année. La SNCB a, pour sa part, comme objectif d'ici 2010 d'augmenter son offre de 5,1% tout en diminuant le temps de parcours de 3%.

Les places de parkings qui comme nous l'avons identifié sont sous la responsabilité des différentes communes composant Bruxelles sont également un problème. On dénombre 750.000 places de parking dans la région (IBM, 2015). Malgré un nombre de places existantes qui semble numériquement important, cela reste insuffisant dû à la forte utilisation de la voiture comme mode de transport dans la région Bruxelloise. De plus, 62% des ménages à Bruxelles ne disposent pas d'une place de parking privée (Hubert, Huynen, Lebrun & Patriarche, 2014, p.42). Quand on sait que le parc automobile de Bruxelles s'élevait en 2015 à 514 651 véhicules (IBSA, 2015c), cela fait déjà plus de 319 083⁴ places de stationnement occupées par les ménages belges pour parquer leur véhicule. Une autre statistique peut également résumer l'ampleur du problème : on estime que 30% du total des véhicules en

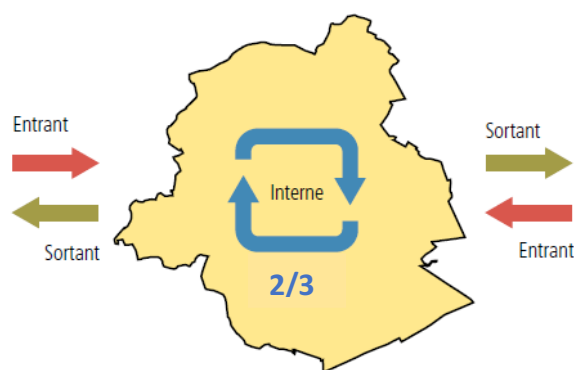
⁴ 514 651 x 0,62

circulation pendant les heures de pointe sont des véhicules cherchant une place de parking (IBM, 2015). Solutions :

- Mobiliser les parkings des particuliers (exemple : shareMyPark)
- Créer des zones de parkings de délestage
- Création de parkings intelligents permettant une utilisation optimale de l'ensemble des places proposées.
- Stationnement Cobrace⁵ (limitation du nombre de places de parking dans les bureaux).

1.1.2 Tendances des déplacements

La région de Bruxelles est la destination faisant face au plus grand flux de navetteurs⁶ journaliers provenant des deux régions qui l'encerclent. Effectivement, 121 653 Wallons et 219 076 Flamands se déplacent quotidiennement vers Bruxelles pour y travailler (IBSA, 2015d). Sachant que le nombre d'emplois à Bruxelles est de 701 932 (IBSA, 2015e), cela signifie que presque la moitié d'entre eux, à savoir 340 729 emplois, sont exercés par des travailleurs habitant en dehors de Bruxelles. A contrario, les déplacements de la région de Bruxelles vers les autres régions de Belgique représentent une tendance nettement plus réduite ; seul 68 869 Bruxellois effectuent le déplacement quotidien vers une autre région



(IBSA, 2015f). Ce faisant, le nombre total de navetteurs entrant ou sortant de la région de Bruxelles-Capitale se chiffre à 409 598. Ce chiffre correspond à environ un tiers de l'ensemble des déplacements effectués dans la région Bruxelloise, le reste étant réalisé en interne (Castaigne et al., 2012c).

On constate également que les belges sont fort attachés à l'utilisation de la voiture avec un pourcentage de 63,7% du total des déplacements des navetteurs. Le train est le deuxième mode de déplacement privilégié par les navetteurs travaillant dans la région bruxelloise avec

⁵ Un certain quota de places de parking est fixé par entreprise. Lorsque ce quota est dépassé, une taxe par emplacement sera due.

⁶ Travailleurs effectuant un déplacement régulier vers Bruxelles ou sortant de Bruxelles.

26,3% du total des déplacements. Les autres transports publics STIB que sont le métro, le tram, ainsi que le bus représentent quant à eux seulement 2,5% des trajets des personnes entrant ou sortant de Bruxelles. Une distinction assez forte entre Wallons et Flamands est remarquée quant à l'utilisation des bus De Lijn pour les uns et les bus Tec pour les autres. Bien que peu utilisé dans les deux cas, les Bus de Lijn enregistrent un nombre de déplacements vers ou depuis Bruxelles plus de six fois supérieur à son homologue Wallon. La marche, le vélo, et la moto représentent pour leur part qu'une proportion infime des déplacements des navetteurs.

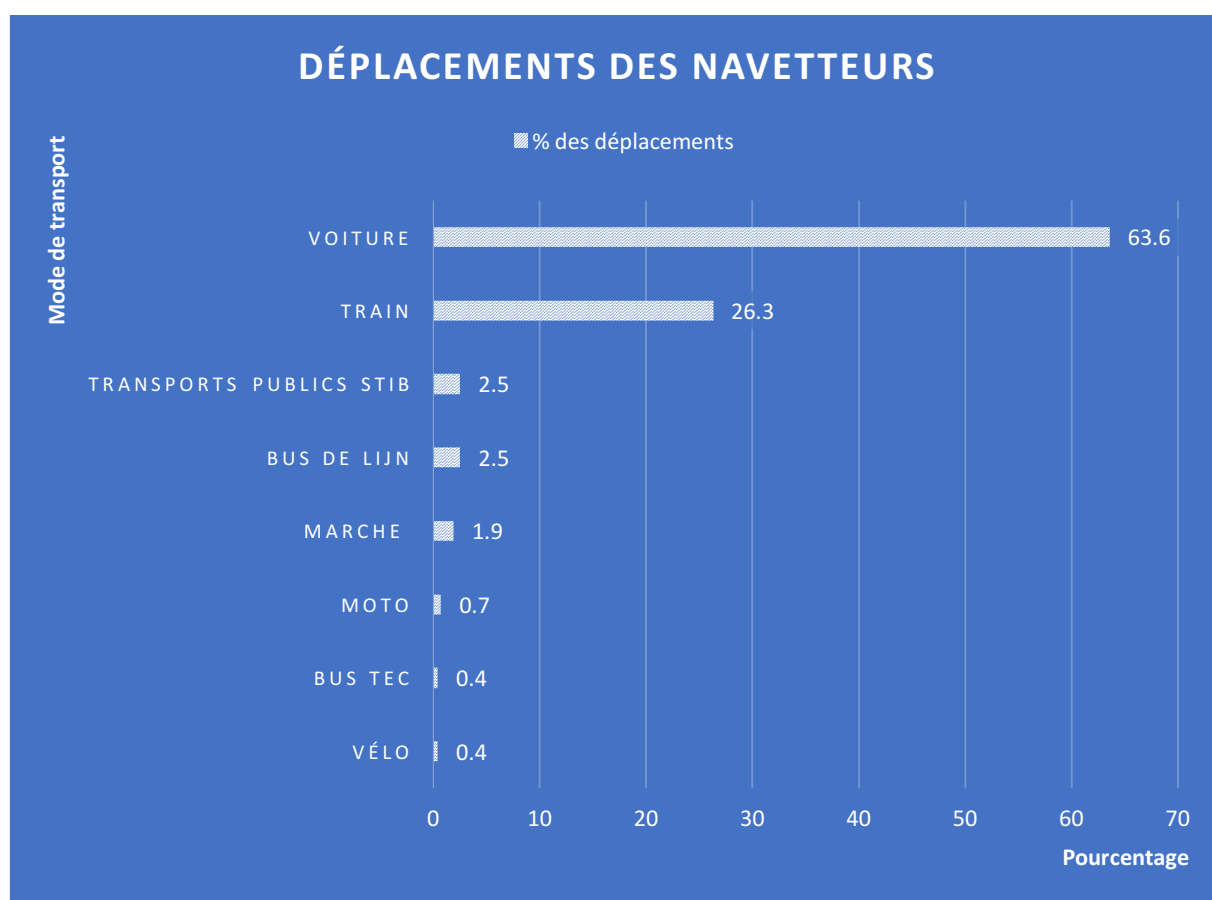


Figure n°2. Pourcentage par mode de transport des déplacements des navetteurs se rendant ou quittant Bruxelles-Capitale pour l'année 2010. Réélaboration réalisée à partir du site IBSA (IBSA, 2015g).

Concernant les déplacements réalisés en interne, bien que d'une moindre importance, la voiture reste un mode de déplacement important représenté par 32% des déplacements. La marche vient quant à elle prendre la première place du classement avec un total de 37%. Contrairement aux navetteurs, les déplacements en train sont insignifiants et ceux réalisés au travers des autres transports publics STIB sont multipliés par dix pour atteindre 24,3%. Même si l'utilisation du vélo comme mode de déplacement au sein de la région Bruxelloise enregistre

une activité presque dix fois supérieure à celle des navetteurs, le vélo et la moto restent des modes de déplacement peu courus proportionnellement.

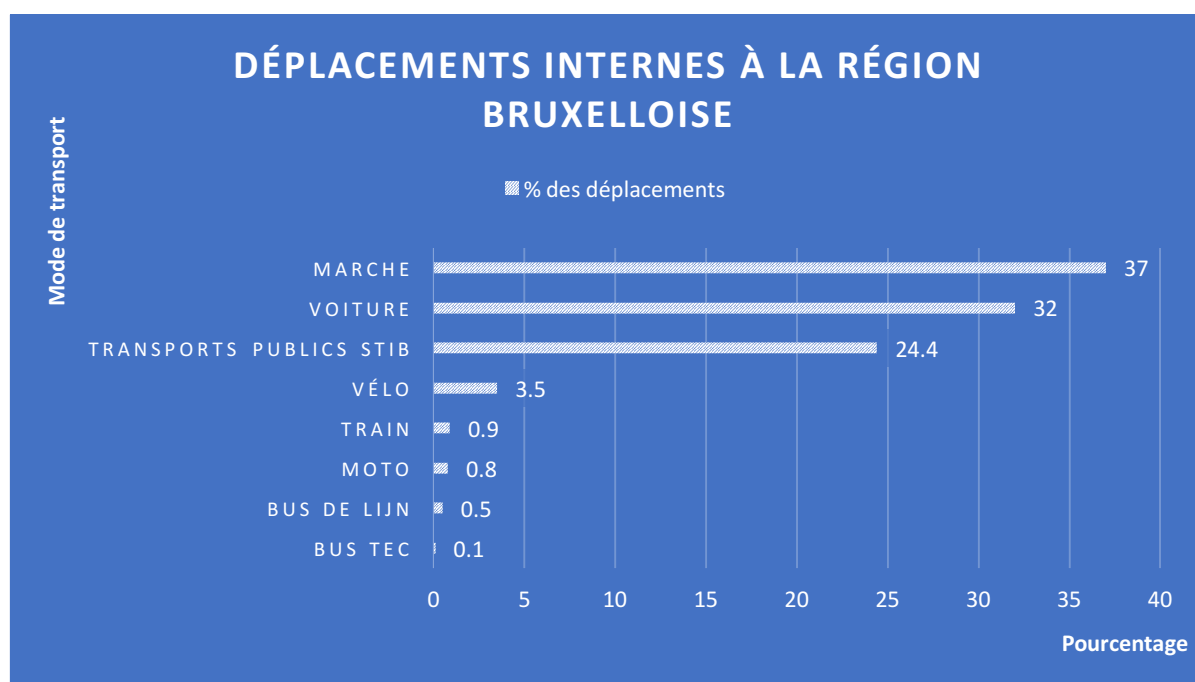


Figure n°3. Pourcentage des déplacements par mode de transport au sein de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année 2010. Réélaboration réalisée à partir du site IBSA (IBSA, 2015h).

La voiture est, sans aucune surprise, la source de congestion problématique du fait de l'encombrement suscité. Avec une majorité des navetteurs privilégiant ce mode de transport, le nombre de véhicules en heures de pointe dans la région bruxelloise peut s'élever jusqu'à approximativement 750 000⁷ véhicules. Les heures de pointe se situent entre 7 heures et 9 heures du matin et entre 16 et 18 heures du soir (Castaigne et al., 2012d). On remarque également une tendance à l'élargissement de ces plages horaires suite aux précautions d'un certain nombre de travailleurs désirant éviter ces heures pleines ; ces derniers partiront vers leur travail un peu plus tôt ou quitteront leur fonction un peu plus tard. Dans Bruxelles, les jours les plus compliqués sont principalement le mardi et le jeudi, du notamment à la flexibilité du travail qui permet le home-working. Les travailleurs privilégient dès lors cette nouvelle manière de travailler le mercredi pour pouvoir s'occuper des enfants et le lundi et le vendredi pour leur proximité avec le week-end.

⁷ 409 598 x 0,637 + 800 000 x 0,32

La tranche d'âges des 30 à 64 ans représente les plus adeptes à l'utilisation de la voiture. Les jeunes ayant tendance à privilégier les transports en commun ; on peut même constater une certaine prise de conscience plus importante des jeunes qui pour certains d'entre eux, ne voient plus la voiture comme une solution de mobilité pour demain. Comme le constate Xavier Tackoen, directeur du bureau d'études Espaces-Mobilité : « *Les 25-30 ans n'ont pas un désintérêt pour la voiture mais bien pour la possession d'une voiture* » (Michel, 2016). Effectivement, les jeunes sont ouverts à toute autre forme de transport dont le partage de véhicule est une option. Nous voyons par conséquent de nouveaux acteurs tel que DriveNow ou encore Zipcar qui proposent des voitures partagées en free floating, accessibles via une simple application mobile.

La distance⁸ moyenne des navetteurs est de 39,25 km et celle réalisée au sein de la région Bruxelloise de 5,2 km (Hubert, Huynen, Lebrun & Patriarche, 2014). On peut constater une énorme différence entre ces deux distances qui nous renseigne sur l'étendue géographique à considérer lorsque l'on traite le cas de la circulation à Bruxelles. La durée moyenne d'un trajet concernant les navetteurs est de 49,5 minutes. Cette durée chute à 20 minutes pour un déplacement interne à la région Bruxelloise. On constate également une vitesse de déplacement⁹ plus de 3 fois supérieure concernant les déplacements des navetteurs qui privilégient la voiture et le train, deux modes de transport rapide (Castaigne et al., 2012e).

1.1.3 Congestion problématique

Selon la société TomTom, publiant chaque année la liste des villes les plus congestionnées sous l'appellation « TomTom Traffic Index », Bruxelles se situait à la huitième place des villes les plus congestionnées d'Europe avec un taux de congestion moyen de 38% pour l'année 2016 (TomTom traffic index, 2017) ; représentant une hausse de 3% par rapport à l'année 2015. On remarque toutefois que lors des années 2013 et 2014, la région de Bruxelles avait obtenue respectivement la première et la seconde place des villes les plus congestionnées. Cette amélioration subjective ne doit pas être considérée comme une victoire, effectivement,

⁸ Distance aller uniquement.

⁹ Vitesse de déplacement navetteur = 0,793 km/min versus vitesse de déplacement interne à la région Bruxelloise = 0,26 km/min.

selon un sondage récent (Dernière Heure les Sports, 2015), plus de 90% des interrogés estiment que la circulation dans Bruxelles s'est empirée ces dernières années.

Qui dit congestion, dit perte de temps et de productivité. Les employés, n'étant même pas encore sur leur lieu de travail sont stressés par le temps perdu dans les bouchons et la question fatidique d'arriver oui ou non à temps au travail les angoisse durant tout le trajet. Effectivement, cette anxiété due à l'incertitude de l'heure d'arrivée peut devenir problématique à terme. Selon Régine Sponar, doctorante en psychologie : « *Cette anxiété sur une période estimée de six mois peut se muer en épuisement physique* » (Sponar, 2016) et ainsi mener à une forme de burn out.

Insatisfaction, baisse de productivité, stress chronique, mauvaise humeur. Toutes ces évidences sont le résultat d'une congestion intense dans Bruxelles qui conduit les entreprises situées dans cette région à se poser la question d'une relocalisation plausible. Effectivement, selon BECI¹⁰ (Campeol & Dehan, 2013), « une entreprise sur trois souhaiterait délocaliser ses activités en dehors de Bruxelles à court ou moyen terme. ». Cette proportion considérable doit être interprétée comme un indicateur de plus de l'ampleur du problème que pose la congestion dans la région de Bruxelles.

Outre l'aspect économique, les embouteillages sont également sources de pollutions significatives. En effet, selon des données de l'office fédéral du développement territorial en Suisse (Ecoplan, 2014), un véhicule coincé dans un embouteillage en ville consommerait jusqu'à 176% en plus de carburant. Par ce chiffre, on constate avec effroi que la congestion a pour conséquence de non seulement impacter le bien être de sa population, mais elle joue également un rôle déterminant sur sa santé physique en détruisant la qualité de l'air respiré. De plus, la proportion élevée de véhicules diesel en circulation, de par l'émission de particules particulièrement nocives pour la santé, aggrave encore plus la situation. Rien que sur la région Bruxelles, le parc de véhicules diesels représentait 61% du total des véhicules en 2015 (IBSA, 2015i).

¹⁰ Chambre de Commerce et Union des Entreprises de Bruxelles.

1.2 Mobilité de demain

1.2.1 Tendances prévisionnelles

Le graphique suivant nous montre l'évolution de la congestion entre 2001 et 2015 dans la région bruxelloise :

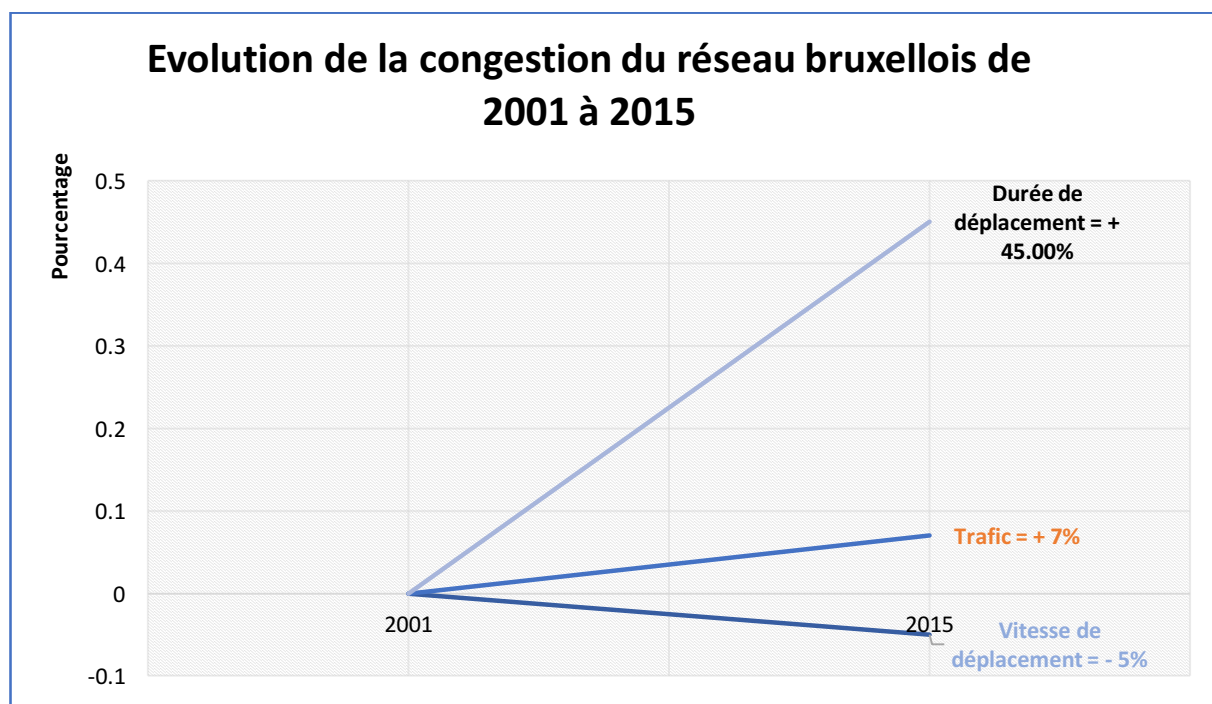


Figure n°4. Evolution de la congestion du réseau bruxellois de 2001 à 2015. Réélaboration à partir des données tirées du Livre Blanc de la mobilité de BECI.

Selon toute vraisemblance, si aucune action n'est menée, la situation congestionnelle de Bruxelles continuera à s'aggraver. Le premier facteur qui nous pousse vers cette certitude est celui de la démographie bruxelloise ; effectivement, selon l'étude Mobil40 (Bruxelles Mobilité, 2012a), Bruxelles connaîtra une croissance estimée de sa population de plus de 25%. Ce faisant, la pression démographique deviendra quelque peu problématique.

De plus, selon les prévisions du Bureau fédéral du Plan (BFP, 2015a), on peut s'attendre à une augmentation de 25% de la densité du trafic routier en 2030 par rapport à 2012. Pour aggraver cette prévision, le Bureau fédéral du Plan annonce une utilisation encore plus omniprésente de la voiture particulière comme mode de déplacement principale (BFP, 2015b). Bien que ces données soient pour toute la Belgique, cela nous donne une indication des tendances futures qui pourront être observées dans la région de Bruxelles.

Toujours pour l'ensemble de la Belgique, le Bureau fédéral du Plan donne des chiffres prévisionnels plutôt pessimistes concernant l'évolution de la voiture électrique. Effectivement, il estime à seulement 0,2% le nombre de km parcourus par ce type de véhicule en Belgique d'ici 2030 (BFP, 2015c). Au contraire, il prévoit une nette hausse des véhicules hybrides dont leur utilisation représenterait 30,5% des trajets effectués sur le territoire belge d'ici 2030. Il est étonnant de remarquer que ces chiffres rentrent en contradiction avec les prévisions des grandes marques telles que BMW, Mercedes et le groupe VW¹¹, qui misent toutes pour une proportion de leurs ventes de voitures électriques équivalentes à environ 25% d'ici 2025 (Van Apeldoorn, 2017). Le groupe VW a même annoncé le lancement de 30 modèles électriques différents dans les dix prochaines années.

Concernant les modes de transport en commun, selon les chiffres d'une étude réalisée par l'OCDE en 2013 (OCDE, 2013b), c'est le train qui connaîtra en Belgique la hausse la plus importante de demande. Cela pourrait générer des soucis car malgré un réseau fort développé, ce dernier se voit déjà aujourd'hui saturé durant les heures de pointe. Les trams et le métro connaîtront une croissance plus modeste, tandis que l'utilisation des bus sera moindre. Toujours selon la même enquête, le vélo et la marche connaîtront une expansion de leur utilisation importante.

1.2.2 Défis et objectifs

Rudi Vervoort, ministre président de la Région de Bruxelles-Capitale, veut y retirer une voiture sur cinq à l'horizon 2025 (Cité dans Sorée, 2016). Pour réaliser cet objectif, il veut, entre autres, transformer les principales voies d'accès dans Bruxelles en boulevard urbain. Politique très tendance, notamment étudié par de nombreuses villes en France tel que Lyon qui vient de passer le pas en déclassant en mai dernier son autoroute A6/A7 traversant la ville dans l'objectif de transformer l'espace dégagé en boulevard urbain. Néanmoins, il serait intéressant de voir quels en seront les bénéfices réels car outre des frais d'aménagements énormes, des périodes de travaux importantes, il faudra bien faire passer une grande partie

¹¹ VW, Audi, Skoda, Seat & Porsche.

des automobilistes actuels vers un autre axe, nécessitant la création de nouvelles voies de circulation. A côté de ce plan, Rudi Vervoort annonce également pour l'horizon 2040 la création de 25 000 places de parking dites de délestage (cité dans Sorée, 2016), à savoir aux portes de Bruxelles et permettant ainsi aux navetteurs de garer leur véhicule et de continuer leur trajet vers le centre de Bruxelles en empruntant d'autres modes de transport. Cette mesure, plus réaliste a notamment fait ses preuves pour la ville d'Amsterdam qui a su préserver son centre-ville des embarras de circulation.

Plusieurs plans stratégiques ont été mis en place, voici les principales remarques à propos de ces objectifs :

➤ Plan Iris 2

Les grands projets : sans avancer de chiffres, on y mentionne l'ambition d'extension du métro bruxellois. Ce projet d'extension va à l'encontre des faits tendanciels et à l'opposé de l'avis de l'enquête Mobil2040. Le plan prévoit également une extension de certaines lignes de trams, de même que la création de lignes de bus « express ».

➤ Plan de la STIB :

Un budget de 5,2 milliards sur 10 ans avec échéance en 2025. Presque la moitié (STIB, 2016) de ce budget sera alloué au métro. Ce choix d'investissement relève les mêmes ambiguïtés que pour le plan Iris 2.

➤ Plan de la SNCB

610 millions par an d'ici 2020 avec deux priorités : la modernisation du matériel roulant et l'amélioration de l'expérience des voyageurs en proposant des gares plus accueillantes (Lawson, 2016).

De plus, concernant le RER, une mise à quatre voies de deux lignes d'ici 2024 est à l'agenda.

Selon diverses études, une diminution de 5 à 10% des voitures en circulation pourrait entraîner une baisse de plus de 40% de la longueur des embouteillages en heure de pointe. Il est par conséquent primordial de garder en esprit que diminuer la fréquence d'utilisation de la voiture aura un impact plus qu'important vers les autres modes de transport qui devront être prêt à accueillir ces nouveaux passagers.

Le réseau ferroviaire n'est pas enclin pour le moment à accueillir plus de passagers durant les heures de pointes. Le développement du réseau RER est par conséquent une priorité à prendre en considération.

Du côté des bus, un projet de bus express inter-régionaux avec la création de bandes de circulation spécifiques présentent un potentiel intéressant. De plus, ce genre de projet a déjà fait ses preuves avec la création par le Tec depuis 2004 d'une bande bus sur l'autoroute E411 menant vers Bruxelles.

Concernant le métro, son extension est faisable à divers endroits mais les investissements sont très onéreux et les délais sont extrêmement longs. Effectivement, l'enquête Mobil2040 (Bruxelles Mobilité, 2012b) propose un plan d'extension à plus de 1,5 milliards € pour seulement 8,5 km supplémentaires. Concernant le tram, la STIB et de Lijn travaillent actuellement à la mise en place d'un réseau qui s'étendrait au-delà de la région Bruxelloise pour desservir le Brabant flamand et ainsi inciter une partie des navetteurs à utiliser ce mode de transport pour se rendre dans la capitale. Selon l'enquête mobil2040 (Bruxelles Mobilité, 2012c), un investissement accru dans le tram présenterait une solution intéressante qui se veut un bon compromis entre coûts de mise en place et charge de trafic. L'enquête prône son extension et son amélioration qualitative pour rapprocher le tram des standards du métro (véhicules de plus grande capacité, plages horaires larges et fréquence élevée ...). Elle suggère son extension plus importante dans la périphérie bruxelloise (à savoir les deux Brabants) proposant ainsi une offre complémentaire à celle ferroviaire pour les navetteurs se rendant dans Bruxelles.

Toujours selon l'enquête Mobil2040, il faut développer le réseau cyclable via l'installation « d'autoroutes » cyclables couplées à un réseau de pistes cyclables de qualité.

Il faut également porter un intérêt tout particulier au covoiturage. En effet, le taux d'occupation d'un véhicule est en moyenne de 1,3 personnes (IBSA, 2015j). Un énorme potentiel est par conséquent envisageable par la promotion du covoiturage dans le but de diminuer la congestion dans Bruxelles.

1.2.3 Smart Cities

Nous vivons actuellement dans un monde toujours plus connecté. Cette connexion permanente due aux innovations fulgurantes en matière de technologie digitale, offre un ensemble d'opportunités qui peuvent considérablement améliorer la congestion dans une ville comme Bruxelles.

La Région de Bruxelles, sous le nom smartcity.brussels, suit déjà un ensemble de stratégies contribuant au développement « intelligent » de la ville. Le site internet est bien fait et permet une certaine interactivité mais les propositions concrètes sont peu nombreuses. Une proposition, pourtant intéressante mais laissée sans suite, est la récompense attribuée notamment via les taxes de mise en circulation aux conducteurs « planifiant » leur trajet via une application GPS calculant en temps réel le trajet le moins embouteillé pour atteindre sa destination.

En 2014, la ville de Bruxelles a également été sélectionnée par la société IBM dans le cadre du SmarterCitiesChallenge. Ils ont fait une série de recommandations pertinentes et mettent un accent tout particulier sur l'intérêt du développement de la ville « intelligente » via l'expérience numérique intégrée et interactive, l'utilisation des nouvelles technologies et l'opportunité que représente la technologie mobile.

Effectivement, en 2015, 59% (ZenithOptimedia, 2015) des belges détenaient un smartphone, ce qui montre le potentiel certain pour de nouvelles applications mobiles d'avoir un impact notable sur les habitudes de déplacement ; le trafic pouvant être géré et influencé par le biais de ces nouvelles applications mobiles.

Faisons un petit tour d'horizon :

- Application regroupant en temps réel l'ensemble des transports en communs. A l'image de l'application Optimod'Lyon.
- Le parking intelligent indiquant aux conducteurs où trouver une place de parking en temps réel
- Application de partage de parking entre particuliers, permettant d'augmenter l'offre de parkings existante. ShareMyPark
- Be park

- Free floating
- Fix My Street qui permet un échange de données en temps réel entre les citoyens et Bruxelles-Mobilité. Bien entendu, un système de récompense via par exemple un programme de fidélité devra être instauré pour inciter la population à interagir.
- Be-Mobile, filiale de Proximus qui fournit des indications de circulation en temps réel aux conducteurs. Outre les problèmes de circulation, l'application interagit également avec les systèmes de circulation tels que les feux de signalisation, les panneaux de signalisation etc.

Le plus important est de rassembler l'ensemble de ces applications qui fonctionneraient en accord et interagiraient les unes avec les autres. En effet, si chaque application fonctionne de façon autonome, sans collaborer avec les autres, les utilisateurs seront vite perdus par la multitude d'offres. Un point d'ordre est la simplification qui passerait par une application mobile qui viendrait « combiner » l'ensemble des applications mobiles les plus pertinentes.

1.3. Conclusion

Il faut suivre la tendance des jeunes et s'orienter vers l'inter-modalité. Même philosophie pour l'ancien bourgmestre de Bruxelles, Yvan Mayeur, qui se veut multimodal. D'après ses propres propos : « *Je suis multi-modal : je me déplace en voiture, en Vespa, à vélo, à pieds et en métro...* » (cité dans Buxant, 2016). Il faut encourager l'intermodalité au profit des modes actifs que sont la marche et le vélo et au profit des transports en commun. Pour cela, il faut optimiser les connexions entre les différents modes de transport tant sur un point de vue géographique que pratique. (Un seul abonnement couplé, une seule application ...). Très récemment, l'application Olympus a vu le jour ; elle se veut une réponse à cette multi-modalité en regroupant sous une application unique l'ensemble des transports en commun, les vélos et les voitures partagés.

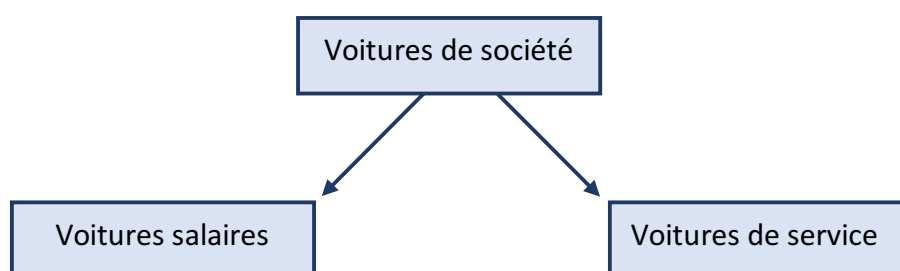
La citation d'E. Penalosa, ancien maire de Bogota en Colombie résume bien l'objectif d'une ville intelligente : « *Une ville à la pointe n'est pas un lieu où les pauvres se déplacent en voiture mais où les riches utilisent le transport public.* » (Cité dans Bruxelles Mobilité, 2012d). Il faut redorer l'image du transport public et le valoriser.

Chapitre II : La voiture de société

2.1 Mise en perspective

Dans les économies développées européennes, il n'est pas rare pour une entreprise de fournir à ses employés un ensemble d'avantages faisant partie intégrante de leur package salarial. Ainsi, entre autres mesures, on observe fréquemment des avantages liés à la santé par le biais d'assurances diverses, des plans pension permettant aux employés de voir leur avenir plus sereinement, ou encore des voitures salaires permettant aux employés de se déplacer, tant pour des raisons professionnelles que privées.

Dans un premier temps, il est important de s'accorder sur le terme voiture de société. En effet, les voitures de sociétés peuvent être divisées en deux catégories : les voitures de service qui peuvent seulement être utilisées pour des déplacements professionnels, et les voitures salaires, qui peuvent être utilisées tant pour des raisons privées que professionnelles.



2.1.1 Popularité

L'octroi de voitures de société est un phénomène largement répandu en Europe et tout particulièrement dans les pays d'Europe occidentaux tels que le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne ou encore la Belgique. Effectivement, Le système des voitures de société est très populaire en Belgique, et notamment à Bruxelles.

La popularité des voitures de société, et plus particulièrement des voitures salaires, vient principalement du fait que leurs bénéficiaires sont taxés sur un forfait calculé de manière avantageux, plutôt que sur l'avantage réel que ces derniers en tirent. L'employé, bénéficiant d'une voiture de société mise à disposition par son employeur pour l'ensemble de ses déplacements, doit ainsi s'acquitter d'un avantage forfaitaire. Cet avantage forfaitaire est

largement inférieur au montant que l'employé devrait payer, si l'employeur décidait, de lui fournir à la place, une somme d'argent dans le but d'effectuer un leasing du même véhicule en son nom propre. Effectivement, dans cette hypothèse, la somme d'argent fournie serait soumise à un taux d'imposition, qui comme nous allons le voir, est très élevé en Belgique. C'est pour ces raisons que de nombreuses entreprises belges décident de manière systématique, d'inclure dans leur package salarial la voiture de société. Les bénéficiaires ont par ailleurs que rarement le choix de refuser cette offre sous crainte de recevoir une compensation salariale faible comparé à l'avantage octroyé.

D'après la Febiac¹² (2016), la Belgique comptait 1.120.792 voitures de société en 2015. De plus, d'après une étude, on constate que la proportion des voitures de société durant les heures de pointe à Bruxelles peut s'élever à 50 % les jours les plus congestionnés (Laine & Van Steenberghe, 2016a).

Dans le chapitre précédent, nous avons estimé à 750.000 le nombre de voitures en circulation sur le réseau bruxellois en heures de pointe. Une voiture sur deux, à savoir 375.000 voitures seraient par conséquent des voitures de société.

Par ailleurs, il convient de distinguer parmi ce montant, la proportion de voitures salaires¹³. Effectivement, c'est sur ces voitures que nous pourrions avoir une influence. En Belgique, le nombre de voitures salaires est estimé à 560.000 (Christiaens, 2015), soit 50 % de l'ensemble des voitures de société présentes sur le pays. Si nous appliquons cette hypothèse au cas de Bruxelles, nous arrivons à un nombre de voitures salaires de 187.500 en heures de pointe sur le réseau bruxellois. Ce chiffre représente 25 % de la circulation totale.

Si on parvient à réduire ne fut ce qu'entre 5 à 10 % des voitures en circulation pendant les heures de pointe, cela aura un impact positif plus que proportionnel sur les embouteillages qui se verraient diminués de 40% (Bastian, Börjesson & Eliasson, 2016). Par conséquent, si on parvient à convaincre un conducteur de voiture salaire sur trois, les problèmes de congestion deviendraient beaucoup plus soutenables dans Bruxelles.

Suite à une enquête de 2014 (Harding, 2014a), la Belgique se classait en première position des pays de l'OCDE quant à la hauteur de l'avantage fiscal attribué par voiture. Mais dans le

¹² Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle.

¹³ Voitures de société utilisées entre autres pour des déplacements privés.

contexte actuel, comme l'affirment bien entendu l'OCDE, mais également la Commission européenne, le FMI (...), le système peut difficilement tenir en place sans modifications majeures.

2.1.2 Effets néfastes

On estime le coût sociétal des voitures de société, à savoir la perte de bien-être que ces dernières représentent pour un citoyen lambda, à plus de 2447 € (Harding, 2014b) par voiture et par année en Belgique. On peut également le chiffrer en pourcentage du PIB¹⁴ représentant une estimation de 0,65 % du PIB, c'est à dire à approximativement 2,75 milliards € par an.

Pour être plus précis, 27 % (Laine & Van Steenberghe, 2016b) de ce coût est dû à la demande forte de voitures de société de la part des employés pouvant bénéficier de ce système. Effectivement, les bénéficiaires sont friands de ce mode de « compensation » salariale et on remarque également que ces derniers achètent des voitures plus onéreuses qu'ils le feraient en privé ; ce qui est souvent synonyme de voitures de plus grosse cylindrée. De plus, la probabilité qu'un ménage possède plus d'une voiture augmente de 24 points de pourcentage (Laine & Van Steenberghe, 2016c).

A côté de cette demande accrue, 69 % (Laine & Van Steenberghe, 2016d) est dû à une augmentation de la congestion. Effectivement, le fait de posséder une voiture de société incite à son utilisation ; la probabilité d'utiliser la voiture comme mode de déplacement majeur s'élève à 92% (Laine & Van Steenberghe, 2016e) lorsqu'il s'agit d'un salarié possédant une voiture de société. De ce fait, la distance moyenne privée parcourue s'accroît de 115,6¹⁵ kilomètres en moyenne par semaine (Laine & Van Steenberghe, 2016f). Par conséquent, on remarque aisément que le système actuel des voitures de société a un impact fort sur la congestion.

Dernièrement, 4 % (Laine & Van Steenberghe, 2016g) est dû à un impact négatif sur l'environnement. Effectivement, c'est le résultat direct des deux autres composantes. L'augmentation de la congestion et de la distance parcourue, accroît la pollution de l'air. De

¹⁴ PIB de 422 M pour l'année 2016.

¹⁵ Augmentation moyenne du trajet domicile – travail de 58,2 km, et hausse des autres trajets privés de 8,2 km par jour.

même, les voitures de plus grosse cylindrée, le nombre de voitures et leur renouvellement plus fréquent ont également une incidence sur la qualité de l'air.

2.1.3 Pressions politiques et lobbying

Le monde politique subit de vives pressions de la part du secteur automobile. Effectivement, les lobbies autour de la voiture de société sont nombreux. Les acteurs du secteur automobile tels que les constructeurs, les sociétés de leasing, les garagistes (...) trouvent tous un intérêt au mécanisme de voiture de société.

En effet, une voiture neuve sur deux vendue en Belgique est une voiture de société. Par conséquent, de fortes pressions sont émises par les constructeurs automobiles, pour lesquels, on l'aura compris, l'enjeu est significatif. De même, l'enjeu est crucial pour les sociétés de leasing ; effectivement, plus de 70 % des entreprises (sdworx, 2012, p. 10) font appel à ces dernières pour le financement de leurs voitures de société. Enfin, comme nous l'avons vu dans le point précédent, le mécanisme des voitures de société incite la possession et l'usage des voitures ; de ce fait, les garagistes y trouvent également leur compte.

2.2 Traitement fiscal

Le système des voitures de société repose sur le principe qu'il est moins onéreux pour un employeur de fournir une voiture de société à ses employés que de leur accorder une augmentation de salaire d'un montant équivalent. La mise à disposition d'une voiture de société entraîne des obligations tant du côté de l'employeur que du côté de l'employé bénéficiant de la voiture de société. Le fisc considère la voiture de société comme un avantage fiscal imposable. Nous nous concentrerons sur l'analyse précise du cas de Bruxelles.

2.2.1 Taxe de mise en circulation

La taxe de mise en circulation est une taxe redevable une seule fois lors de la mise en circulation du véhicule, que ce dernier soit neuf ou d'occasion. Si le véhicule est d'occasion, le montant de la taxe diminue avec l'âge de ce dernier. Le montant de la taxe est calculé selon les chevaux fiscaux (CV) du véhicule et la puissance du moteur (KW) ; le choix entre les deux

mesures repose sur le principe que la taxe est toujours fixée au montant correspondant le plus élevé. Par ailleurs, une ristourne est attribuée aux véhicules roulant au LPG.

TAXE DE MISE EN CIRCULATION DES VOITURES NEUVES		
Puissance	Essence + Diesel	LPG
Jusqu'à 8CV ou jusqu'à 70KW	61,50€	—
9 et 10CV ou de 71 à 85 KW	123,00€	—
11CV ou de 86 à 100KW	495,00€	197,00€
De 12 à 14CV ou de 101 à 110KW	867,00€	569,00€
15CV ou de 121 à 155KW	1.239,00€	941,00€
16 et 17CV ou de 121 à 155KW	2.478,00€	2.180,00€
Plus de 17CV ou plus de 155KW	4.957,00€	4.659,00€

Figure n°5. Taxe de mise en circulation des voitures neuves. Réélaboration réalisée à partir du site UCM.

TAXE DE MISE EN CIRCULATION DES VOITURES D'OCCASION								
Age Puissance	Jusqu'à 12 mois	12 à 24 mois	24 à 36 mois	36 à 48 mois	48 à 60 mois	60 à 72 mois	72 à 84 mois	84 à 96 mois
8CV ou jusqu'à 70KW	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,5
9 et 10CV ou de 71 à 85KW	123,00	110,70	98,40	86,10	73,80	67,65	61,50	61,5
11CV ou de 86 à 100KW	495,00	445,50	396,00	346,50	297	272,25	247,5	222,25
De 12 à 14CV ou de 101 à 110KW	867,00	780,30	693,60	609,90	520,2	476,85	433,5	390,15
15CV ou de 111 à 120KW	1.239,00	1.115,1	991,20	867,30	743,40	681,45	619,5	557,55
16 et 17CV ou de 121 à 155KW	2.478,00	2.230,2	1.982,40	1.734,6	1.486,80	1.362,9	1.239	1.115,10
Plus de 17CV ou plus de 155KW	4.957,00	4.461,3	3.965,60	3.469,9	2.974,20	2.726,35	2.478,50	2.230,65

TAXE DE MISE EN CIRCULATION DES VOITURES D'OCCASION								
Age Puissance	96 à 108 mois	108 à 120 mois	120 à 132 mois	132 à 144 mois	144 à 156 mois	156 à 168 mois	168 à 180 mois	Plus de 180 mois
8CV ou jusqu'à 70KW	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50
9 et 10CV ou de 71 à 85KW	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50
11CV ou de 86 à 100KW	198,00	173,25	148,50	123,75	99,00	74,25	61,50	61,50
De 12 à 14CV ou de 101 à 110KW	346,80	303,45	260,10	216,75	173,40	130,05	86,70	61,50
15CV ou de 111 à 120KW	495,60	433,65	371,70	309,75	247,80	185,85	123,90	61,50
16 et 17CV ou de 121 à 155KW	991,20	867,30	743,40	619,50	495,60	371,70	247,80	61,50
Plus de 17CV ou plus de 155KW	1.982,80	1.734,95	1.487,10	1.239,25	991,40	743,55	495,70	61,50

Figure n°6. Taxe de mise en circulation des voitures d'occasion. Réélaboration réalisée à partir du site UCM.

2.2.2 Taxe de circulation

La taxe de circulation est une taxe redevable annuellement. Le montant de la taxe est calculé selon les chevaux fiscaux (CV) du véhicule et contrairement à la taxe de mise en circulation, une taxe complémentaire est appliquée aux véhicules roulant au LPG.

TAXE DE CIRCULATION					
Puissance fiscale	Essence + Diesel	LPG	Puissance fiscale	Essence + Diesel	LPG
3CV	77,35€	166,51€	19CV	1.738,97€	1.947,17€
4CV	77,35€	166,51€	20CV	1.979,60€	2.187,80€

5CV	96,89€	186,05€	21CV	2.087,58€	2.295,78€
6CV	139,92€	229,08€	22CV	2.195,56€	2.403,76€
7CV	182,82€	271,98€	23CV	2.303,54€	2.511,74€
8CV	226,12€	374,80€	24CV	2.411,52€	2.619,72€
9CV	269,41€	418,09€	25CV	2.519,50€	2.727,70€
10CV	312,18€	460,86€	26CV	2.627,48€	2.835,68€
11CV	405,11€	553,79€	27CV	2.735,46€	2.943,66€
12CV	498,04€	646,72€	28CV	2.843,44€	3.051,64€
13CV	590,70€	739,38€	29CV	2.951,42€	3.159,62€
14CV	683,63€	891,83€	30CV	3.059,40€	3.267,60€
15CV	776,56€	984,76€	31CV	3.167,38€	3.375,58€
16CV	1.017,19€	1.225,39€	32CV	3.275,36€	3.483,56€
17CV	1.257,96€	1.466,16€	33CV	3.383,34€	3.591,54€
18CV	1.498,73€	1.706,93€	34CV	3.491,32€	3.699,52€

Figure n°7. Taxe de circulation. Réélaboration réalisée à partir du site UCM.

2.2.3 Cotisation CO₂ perçue par l'ONSS

Cette cotisation représente une des obligations à charge de l'employeur. Effectivement, tout employeur qui met à disposition d'un de ses travailleurs¹⁶ une voiture de société doit verser à l'ONSS¹⁷ une cotisation de solidarité CO₂ qui est entièrement déductible fiscalement¹⁸. Il est également important de souligner que les indépendants ne sont pas soumis à cette réglementation, et que cette cotisation est due quel que soit le mode de financement du véhicule.

Le calcul de cette cotisation CO₂ repose sur le taux d'émission de CO₂ ainsi que sur le type de carburant du véhicule. Cette cotisation, calculée sur une base forfaitaire mensuelle, est à

¹⁶ Concerne l'ensemble des travailleurs, indépendamment du fait que ces derniers soient dans le champ d'application de la sécurité sociale ou non. Les stagiaires et étudiants rentrent par conséquent également dans cette catégorie.

¹⁷ La cotisation CO₂ n'est pas due pour les véhicules dont l'usage est strictement professionnel.

¹⁸ Déductible comme cotisation sociale liée aux salaires des membres du personnel.

verser trimestriellement et les sanctions¹⁹ en cas de non-conformité sont élevées. Les formules applicables pour l'année 2017²⁰ sont les suivantes :

Cotisation de solidarité CO ₂		
Type de carburant	Formule de base	Coefficient d'indexation
Diesel	$[(\text{Taux de CO}_2 \times 9 \text{ €}) - 600] / 12$	x 1,2488
Essence	$[(\text{Taux de CO}_2 \times 9 \text{ €}) - 768] / 12$	x 1,2488
LPG	$[(\text{Taux de CO}_2 \times 9 \text{ €}) - 990] / 12$	x 1,2488
Electrique	Montant minimum de 20,83 €	x 1,2488

Figure n°8. Cotisation mensuelle CO₂. Réélaboration réalisée à partir de l'indicateur fiscal 2017 de KPMG.

Exemple de calcul pour une BMW série 3 SW 318Da AUT ayant une émission CO₂ de 109g/km = $[(109 \times 9 \text{ €}) - 600] / 12 \times 1,2488 = 39,65 \text{ €} / \text{mois}$.

Le taux exact de CO₂ est renseigné sur le certificat d'immatriculation, ainsi que sur le certificat de conformité du véhicule. De plus, la contribution ne peut être inférieure à 26,01 € / mois.

2.2.4 T.V.A

Comme pour l'ensemble des biens achetés en Belgique, les voitures de société sont soumises à la TVA à concurrence de 21 %. L'employeur qui doit par conséquent s'en acquitter, peut par la suite récupérer une partie de la TVA payée. Il est utile de préciser que la TVA est également due dans le cas d'un contrat de leasing dans lequel chaque loyer versé sera soumis à cette même taxe de 21 %. Une distinction importante entre l'achat et le leasing repose sur le fait que pour un véhicule acheté, la TVA est due sur la valeur totale de ce dernier alors que pour

¹⁹ Cotisation doublée + majorations et intérêts avec possibilité de réduction de sanction pour circonstances exceptionnelles ou impérieuses d'équité.

²⁰ Coefficient indexé chaque année.

une voiture en leasing, la TVA ne sera due que sur la différence entre la valeur d'investissement et la valeur résiduelle.

La déduction fiscale de la TVA est liée à l'utilisation professionnelle du véhicule et non à son utilisation privée ; il convient dès lors de calculer la répartition entre les deux et cette déduction est en tout état de cause limitée à 50 % (Art. 45 §2 du Code de T.V.A, 2016). Il existe trois manières différentes de calculer cette répartition. La première qui se veut la plus précise mais également la plus compliquée à mettre en place est l'enregistrement de l'ensemble des déplacements professionnels qui sera comparé sur base annuelle avec le nombre total de kilomètres parcourus.

$$\% \text{ professionnel} = \frac{\text{Nombre de km usage professionnel}}{\text{distance totale en km}} \times 100$$

La deuxième manière de calculer cette répartition est sur base d'attribution d'un usage professionnel partiellement forfaitaire. Ces deux premières manières de calculer peuvent être combinées entre elles pour les différents véhicules d'une entreprise.

$$\% \text{ privé} = \frac{(\text{distance domicile} - \text{lieu de travail} \times 2 \times 200 \text{ jours de travail}) + 6.000 \text{ km}}{\text{distance totale en km}} \times 100$$

$$\% \text{ professionnel} = (100 \% - \% \text{ privé})$$

La troisième manière de calculer la répartition entre usage privé et professionnel est forfaitaire et est fixée à 35 % des déplacements considérés comme professionnels.

Le choix entre le calcul forfaitaire ou les deux autres méthodes est exclusif pour l'ensemble des véhicules d'une entreprise ; par conséquent cette manière de calculer le ratio d'utilisation n'est pas combinable.

Une distinction est à apporter lorsque le travailleur intervient dans le financement du véhicule. Dans ce cas, la déduction à hauteur de 50 %²¹ reste applicable. Néanmoins, lorsque

²¹ Limitation maximum quel que soit le pourcentage d'intervention du travailleur dans l'achat du véhicule.

le pourcentage d'usage professionnel est inférieur à 50 %, la TVA de 21 % sera due sur la valeur normale de l'avantage octroyé. Le calcul de l'avantage normal est le suivant :

$$\text{Valeur normale} = \text{frais de voiture annuels} \times (50 \% - \% \text{ usage professionnel réel})$$

La détermination de l'usage professionnel du véhicule peut se faire selon l'une des méthodes explicitées précédemment.

L'ensemble de ces règles est également applicable à tous les coûts annexes à la détention d'un véhicule et qui sont également soumis à la TVA (Entretien, accessoires, essence ...)

2.2.5 Déduction fiscale

Les frais liés aux voitures de société sont déductibles fiscalement, ce qui représente un avantage fiscal qui vient réduire le coût réel supporté par l'employeur. Effectivement, l'ensemble de ces frais va venir diminuer la base imposable de la société.

Il est dans un premier temps utile de préciser que le montant égal à l'avantage en nature va venir se soustraire à l'ensemble des frais afin d'y appliquer la déduction adéquate. Dans la pratique, l'ATN est composé de 30% de frais de carburant, et de 70% de frais de voiture. Par conséquent, l'ensemble des autres frais de carburant se verra diminuer d'un montant égal à 30 % de l'ATN, et l'ensemble des autres frais de voiture se verra diminuer d'un montant égal à 70 % de l'ATN²².

C'est précisément sur le résultat de cette soustraction, que l'administration fiscale a imposé une limitation de la déduction. Cette limitation est ventilée selon qu'il s'agisse de frais de carburants ou des autres frais. Les frais de carburants sont déductibles à hauteur de 75 % et le pourcentage exact de déductibilité des autres frais diffère selon l'émission de CO₂ du véhicule concerné. Par ailleurs, les frais liés aux intérêts sont entièrement déductibles.

²² Détails en annexe n°5.

Pourcentage de déductibilité fiscale			
Emissions de CO ₂ – Diesel	Emissions de CO ₂ – Essence/LPG/Gaz naturel	Electrique	Déduction fiscale
		0	120 %
0 – 60	0 – 60		100 %
61 – 105	61 – 105		90 %
106 – 115	106 – 125		80 %
116 – 145	126 – 155		75 %
146 – 170	156 – 180		70 %
171 – 195	181 – 205		60 %
> 195 ou non connu	> 205 ou non connu		50 %

Figure n°9. Déductibilité fiscale des voitures de société. Réélaboration réalisée à partir du site UCM.

Cette limitation de déduction est également applicable aux frais de parking²³, que ce dernier se trouve au sein de la société ou à l'extérieur lorsque le travailleur se déplace dans le cadre de ses fonctions.

En ce qui concerne les indépendants, les professions libérales et les travailleurs soumis à l'impôt des personnes physiques, une simplification est apportée : tous les frais, indépendamment de leur nature et du taux de CO₂ du véhicule, sont déductibles à hauteur de 75 %.

2.2.6 ATN & DNA

Depuis 2012, une partie de l'avantage de toute nature (17 %) est considérée comme une dépense non admise et viendra se rajouter aux dépenses rejetées. Cette dépense non admise est même de 40 % de l'ATN depuis 2017 si du carburant est fourni à titre gracieux²⁴ avec le véhicule.

²³ Une distinction est à faire avec les voitures qui sont la propriété des travailleurs et les places de parking destinées aux clients. Effectivement, dans les cas précités, une déduction de 100 % est applicable.

²⁴ Ce pourcentage de 40 % est applicable dès le premier centime en carburant versé.

2.2.7 ATN

Toute voiture salaire engendre un avantage de toute nature imposable. Par conséquent, contrairement à la cotisation CO₂ analysée précédemment, les indépendants sont également concernés par cette mesure fiscale.

Le calcul de cet avantage se fait de manière forfaitaire et est fonction de la valeur catalogue, des émissions de CO₂ et de l'ancienneté du véhicule. L'ATN inclut tout : véhicule, assurance, carte carburant etc.

La formule est la suivante :

$$\text{Valeur catalogue} \times \text{ancienneté du véhicule} \times \% \text{ émission de CO}_2 \times 6/7^{25}$$

Il convient tout d'abord de définir la valeur catalogue d'un véhicule. Il s'agit du prix neuf de ce dernier en cas de vente à un particulier. Ce prix comprend les options et ne tient pas compte des éventuels rabais, réductions ou ristournes obtenus. Il s'agit par conséquent d'un prix théorique qui ne reflète pas nécessairement le prix payé par l'acheteur. Ce prix comprend également la TVA réellement payée, à savoir la TVA calculée sur le prix payé par l'acheteur²⁶. De plus, cette valeur catalogue diminuera avec l'âge du véhicule. Les coefficients de dégressivité à prendre en compte sont les suivant :

Période écoulée depuis la 1 ^{ère} immatriculation du véhicule ²⁷	Pourcentage
0 à 12 mois	100 %
13 à 24 mois	94 %
25 à 36 mois	88 %
37 à 48 mois	82 %
49 à 60 mois	76 %
A partir de 61 mois	70 %

Figure n°10. Coefficients de dégressivité. Réélaboration réalisée à partir du site UCM.

²⁵ Ce dernier facteur représente la part estimée à charge de l'employé ; le solde étant à charge de l'employeur.

²⁶ Pour le calcul de la TVA, on tient compte des éventuels rabais, réductions ou ristournes obtenus.

²⁷ Un mois entamé est considéré comme complet.

Ensuite, il convient de déterminer le pourcentage de CO₂ émis par la voiture de société. Ce dernier va dépendre du type de carburant utilisé. Les pourcentages pour l'année de revenus 2017 se calculent de la manière suivante :

Type de carburant	% émission de CO ₂ ²⁸
Essence/LPG/GAZ naturel	$5,5 + [(CO_2 - 105) \times 0,1] \%$
Diesel	$5,5 + [(CO_2 - 87) \times 0,1] \%$
Electricité	4 %

Figure n°11. Pourcentage CO₂. Réélaboration réalisée à partir de l'indicateur fiscal 2017 de KPMG.

Enfin, un montant annuel minimum d'avantage de toute nature est d'application. Ce dernier s'élève à 1280 € pour l'année de revenus 2017 (KPMG, 2017).

Cet avantage de toute nature est imputable au travailleur via son ajout à la rémunération imposable de ce dernier. Le travailleur payera par conséquent des impôts sur cet avantage de toute nature via un ajustement de son précompte professionnel dû.

Exemple de calcul de l'avantage de toute nature pour l'année 2017 pour un Mercedes Classe A180 diesel BlueEff. Edition =

- Prix catalogue (HTVA) = 22.200 €
- Options (HTVA) = 3.000 €
- Réduction accordée = 4.000 €
- Valeur catalogue = $22.200 + 3.000 + [(22.200 + 3.000 - 4.000) \times 21 \%) = 29.652 \text{ €}$
- Emissions de CO₂ = 89 g/km
- Pourcentage émission de CO₂ = $5,5 + [(89 - 87) \times 0,1] = 5,7 \%$
- Première immatriculation au 10 Février 2016

Exemple calcul ATN pour l'année 2017
$[29.652 \times (1/12 \times 100 \%) \times 5,7 \% \times 6/7] + [29.652 \times (11/12 \times 94 \%) \times 5,7 \% \times 6/7] =$ 1369,03 €

²⁸ Avec un pourcentage minimum de 4 % et un pourcentage maximum de 18 %.

Il est également utile de préciser que la TVA n'est pas prélevée sur ce montant et que l'ATN est calculé par jour calendrier²⁹.

2.2.8 Indemnité kilométrique

Trajets professionnels :

Le fait de posséder une voiture salaire ne donne pas droit à des indemnités kilométriques pour les trajets professionnels effectués.

Par contre, les travailleurs utilisant leur véhicule privé pour des trajets à titre professionnels se voient généralement rembourser par leur employeur une indemnité forfaitaire non imposable équivalente à maximum 0,3460€ (Circulaire n°660, 2017) du kilomètre pour un maximum de 24.000 km par an³⁰.

²⁹ Le montant de l'ATN varie de mois en mois suivant le nombre de jours que le mois comporte.

³⁰ Forfait appliqué par l'administration à ses fonctionnaires.

2.3 Alternatives à la voiture de société

2.3.1 Vélo³¹

L'utilisation du vélo est passée de 1,2 % en 2005 à 3 %³² en 2014 (Pauwels & Andries, 2015a), soit une belle augmentation qui a presque triplée. Même si cette tendance haussière est encourageante, ces chiffres montrent bien que l'utilisation du vélo reste une tendance très minoritaire par rapport aux autres moyens de transport.

Pourtant, le vélo semble la solution idéale pour les déplacements domicile-travail ; effectivement c'est une solution peu onéreuse, écologique, agissant sur le bien être des travailleurs, et ne créant pas de pression sur la circulation routière.

Le gouvernement est conscient de tous ces avantages, et c'est pourquoi, il a mis en place un régime fiscal intéressant concernant l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Tout d'abord, l'utilisation du vélo, contrairement à la voiture salaire, est non imposable, et par conséquent, aucun avantage de toute nature y est assimilé.

De plus, une indemnité exonérée du précompte professionnel pour l'employé, et de la sécurité sociale pour l'employeur, peut être fournie par ce dernier à son personnel utilisant un vélo pour ses déplacements domicile - lieu de travail. Cette indemnité peut s'élever jusqu'à 0,23 € (Art. 38, §1, 14°, a du CIR, 1992) du km. C'est un montant non négligeable qui rapporte facilement 100 € par mois si on habite à une dizaine de kilomètres de son lieu de travail. De plus, l'utilisation du vélo est combinable avec la voiture salaire et les transports en commun. Enfin, tous les frais de mise à disposition (achats ou location du vélo et de ses accessoires, entretien et réparation...) et d'infrastructures (vestiaires et douches, parking ...) encourageant la pratique du vélo sont déductibles à 120 % pour l'employeur.

Le vélo semble donc la solution « miracle » aux problèmes de mobilité dans la ville de Bruxelles mais deux points modérateurs sont à prendre en considérations et viennent expliquer en partie les chiffres faibles d'utilisation effective.

³¹ Par le terme vélo, il faut seulement comprendre les vélos de ville ou hybride (entre un vélo de ville et un VTT). En effet, les vélos de route et les VTT sont exclus du système fiscal. Par ailleurs, le terme « vélos électriques » concerne aussi bien les speed pedelec (dont le moteur fonctionne jusqu'à 45 km/h), que les vélos électriques de moindre puissance. (Dykman, Les e-bikes rapides sont désormais de "vrais" vélos aux yeux du fisc, 2017)

³² Chiffres concernant que le vélo comme mode de transport principal.

Tout d'abord, le vélo est une alternative efficace pour les travailleurs habitants dans un rayon « acceptable » par rapport à leur lieu de travail. Effectivement il semble peu envisageable d'effectuer une distance supérieure à 5 kilomètres avec de simples vélos³³. Une solution à ce problème de distance est le vélo électrique. En effet, d'après une enquête menée par l'Institut flamand pour la mobilité (VIM), le vélo électrique permettrait aux travailleurs d'effectuer de plus grandes distances. Durant leur enquête, la distance parcourue quotidienne était de 16 kilomètres en moyenne³⁴.

Pour inciter l'usage du vélo, il faut en faire un moyen de transport sur et cela passe par une amélioration des infrastructures dans la ville de Bruxelles³⁵. Effectivement, de trop nombreuses zones sont encore dépourvues de pistes cyclables, et une proportion non négligeable de pistes cyclables actuelles sont dans un mauvais état. Selon une étude de SD Worx, plus d'une entreprise sur deux situées à Bruxelles estiment que l'accès à leur établissement est difficile en vélo en raison de manque d'infrastructures adéquates. Une nouvelle application pourrait prochainement faire en sorte que la situation s'améliore. Fraichement lancée, l'application « Ping if you care » permet en effet de signaler facilement (par une simple pression sur un bouton situé sur son guidon) les zones dangereuses dans la capitale.

Par ailleurs, le climat peu favorable du pays est un frein pour bon nombre d'utilisateurs potentiels. Effectivement, on remarque une baisse de presque 25 %³⁶ de l'utilisation du vélo dans Bruxelles entre le mois de septembre et le mois de novembre ; ce dernier étant plus froid et pluvieux.

En conclusion, le vélo est une alternative qui présente bon nombre d'avantages, et son utilisation doit être encore plus encouragée. Une mesure efficace tiendrait dans l'obligation dans le chef de l'employeur d'indemniser à hauteur de 0,23 € par kilomètre ses employés effectuant leur trajet domicile – travail à vélo. A l'heure actuelle, seuls 70 % des employeurs bruxellois proposent une indemnité vélo.

³³ Sans assistance électrique.

³⁴ Le site internet elmoatwork.be reprend l'ensemble des données de l'enquête, et fournit un descriptif détaillé pour une intégration efficace de vélos électriques de société au sein d'une organisation.

³⁵ Une carte vélo a été développée par Bruxelles Mobilité fournissant une série d'informations aux cyclistes. Cette dernière coûte 2 €.

³⁶ Voir détails du calcul en annexe n°6.

Cependant, il est peu réaliste de penser que ce mode de transport viendra à terme faire de la concurrence à la voiture de société ; le vélo est plus à considérer comme une combinaison gagnante avec la voiture de société.

2.3.2 Scooter & moto

Le scooter et la moto présentent bien des avantages par rapport à la voiture. Tout d'abord, leur utilisation permet de fluidifier la circulation. Selon une enquête de Transport & Mobility, si l'utilisation de la moto représentait ne fut ce que 10 % de la circulation en heure de pointe, les embouteillages chuteraient de presque moitié ; et une proportion de 25 % viendrait éliminer tous bouchons (Yperman, 2011a). De plus, l'utilisation d'une moto est plus écologique. En effet, les rejets de CO₂ d'une moto sont en moyenne 25 % plus faible que ceux d'une voiture (Yperman, 2011b). Enfin, concernant son utilisateur, le gain de temps engendré par ce mode de déplacement peut rapidement devenir intéressant.

Concernant la fiscalité : tout d'abord, une taxe de mise en circulation est d'application³⁷. Tout comme pour les voitures de société, cette taxe est fonction de la puissance du moteur et est dégressive selon l'âge de la moto. Concernant, la taxe de circulation annuelle, une distinction est faite entre les motos de plus de 250cc et celles d'une plus petite cylindrée. Seules les motos de plus de 250cc sont soumises à une taxe de circulation annuelle qui est forfaitaire et s'élève à 56,1 € (SPF Finances, 2016).

Par ailleurs, les motos ne sont pas soumises à la cotisation CO₂ mais bien à un avantage de toute nature pour la partie privée de l'utilisation de la moto. L'avantage de toute nature est calculé sur base de la valeur réelle que ce dernier représente et non plus sur base forfaitaire comme c'est le cas pour les voitures de société. Dans la pratique, pour déterminer la valeur réelle, on se basera sur les coûts comptables, sur les tarifs de location ou encore sur le prix de revient au kilomètre³⁸. De plus, une déductibilité de 100 % est octroyée concernant tous les frais liés à l'utilisation de la moto ou scooter pour les trajets professionnels et les trajets domicile – travail.

³⁷ Le montant de la taxe de mise en circulation des motos se calcule de la même manière que celle des voitures.

³⁸ Le calcul du prix de revient au kilomètre peut s'effectuer sur le site du Moniteur automobile.

On constate que la fiscalité mise en place à l'encontre de la moto de société est paradoxale. Effectivement, d'un côté, le gouvernement tend à fournir un ensemble d'incitants aux employeurs pour que ces derniers mettent une moto à la disposition de leurs employés. A contrario, le gouvernement est peu généreux envers les bénéficiaires d'une telle moto de société. Effectivement, à la place de pouvoir bénéficier de l'avantage forfaitaire, l'ATN est calculé à concurrence de la valeur réelle de l'utilisation privée ; ce qui est dans la majorité des cas bien moins avantageux.

Concernant l'utilisation effective, lorsque l'on analyse les chiffres, les motos et scooters ne présentent qu'environ 1 % des déplacements domicile – lieu de travail (IBSA, 2015k). Ce pourcentage très bas pourrait clairement être majoré suite à l'introduction d'un ATN calculé de manière plus avantageuse. Par ailleurs, ce chiffre bas peut également être expliqué par deux autres raisons : le manque de sécurité que l'utilisation de la moto engendre et, tout comme pour le vélo, le climat peu flatteur de la région de Bruxelles. C'est pour cette raison que la moto, tout comme le vélo, viendra en parfait complément à la voiture pour les trajets un peu plus longs.

2.3.3 Raillease

Le terme « raillease » fait référence à la combinaison d'une voiture salaire avec un abonnement de train. Cette combinaison permet à l'utilisateur de garder une indépendance en conservant sa voiture de société et lui propose en sus une flexibilité accrue par le biais d'un abonnement de train.

Pour souscrire à cette combinaison, l'employeur doit établir un contrat avec la SNCB et choisir par la suite entre 20, 40 ou 60 jours de trajets illimités par an. Par trajets illimités, on comprend tout le réseau ferroviaire de la SNCB mais également celui des autres transports en commun (TEC, De Lijn et STIB).

Le fait d'utiliser de temps à autre le train pour ses déplacements domicile – lieu de travail permet de désengorger la circulation (la SNCB parle de 7000 km en moins pour un contrat 60 jours), et par conséquent, permet une diminution des émissions de CO₂.

Conscient de ces avantages, le gouvernement a octroyé au « raillease » une déductibilité de 100 % (Question parlementaire n°593, 2012), et ne considère pas cet avantage comme taxable dans le chef des employés.

Cette formule est très intéressante pour les sociétés facilement accessibles par les transports en commun. En effet, elle incite le travailleur à utiliser les transports en commun quand ils en ont la possibilité.

2.3.4 Télétravail

De 2010 à 2015, le nombre de personnes pratiquant le télétravail a augmenté de 31 % à Bruxelles, et est en moyenne de 16 % en Belgique.

Le télétravail est une mesure efficace pour limiter l'utilisation de la voiture salariale. Effectivement, en proposant à ses employés de travailler de temps à autre à domicile, ces derniers limiteront leurs trajets domicile – lieu de travail. Outre l'impact positif sur la pression routière et l'environnement qui en découle, cette possibilité de travailler à la maison donne une grande flexibilité aux employés qui peuvent organiser leur journée de travail comme bon leur semble. Par ailleurs une indemnité non imposable de 40 € (Circulaire n°Ci.RH.241/616.975, 2014) par mois peut être octroyée par l'employeur ; 20 € sont destinés à l'utilisation d'un abonnement internet privé, et la même somme peut être octroyée si l'employé utilise un ordinateur privé pour travailler de chez lui. Outre ces indemnités, l'employeur peut également, à titre de remboursement d'autres dépenses tel que le chauffage, le matériel de bureau etc, fournir à ses employés une indemnité complémentaire défiscalisée à hauteur de 120 € par mois maximum. Pour les personnes travaillant à temps partiel, cette indemnité ne peut être supérieure à 60 € par mois (Décision anticipée n°2015.341, 2015).

De plus, depuis peu, le travail occasionnel est également réglementé et permet aux employés de faire face à des imprévus du quotidien.

2.3.5 Transports en commun

Tout d'abord, si l'employeur ne met pas une voiture salaire à disposition de son employé, son intervention dans les frais de transport en commun est obligatoire, avec un minimum légal devant couvrir 75 % des frais d'abonnement.

L'ensemble des organismes de transports en commun en Belgique applique le système du tiers-payant : l'abonnement est payé par l'employeur en tout ou partie et le travailleur bénéficiant de cet abonnement doit éventuellement compléter par la suite. Le système du tiers-payant permet une facilité administrative pour l'employeur, et une facilité d'usage pour ses employés, qui ne doivent plus avancer le financement de l'abonnement.

Les abonnements³⁹ aux transports en commun sont exonérés à 100 % (Art. 38, § 1, alinéa 9, a, CIR), tant dans le chef du travailleur que de l'employeur. De plus, la TVA de 6 % est récupérable par l'entreprise.

Concernant la SNCB, l'Etat prévoit une intervention dans le prix de l'abonnement si l'employeur décide de couvrir 80 % des frais ; les 20 % restant étant pris en charge par l'Etat.

Pour la TEC, comme elle est régionalisée, l'intervention du gouvernement fédéral n'est pas possible. Il en est de même pour la STIB et de Lijn.

Concernant la STIB, un service intéressant est proposé aux entreprises : l'élaboration d'une fiche d'accessibilité reprenant l'ensemble des données permettant un accès à l'entreprise, que ce soit en transports en commun, par la voie routière, SNCB etc.

De Lijn propose également quelques services intéressants. De Lijn met à disposition des entreprises un ensemble d'affiches, flyers etc pour promouvoir l'usage des transports en

³⁹ Dans la pratique, l'exonération n'exige pas un abonnement « régulier » ; un simple ticket rentre également en considération.

commun téléchargeable gratuitement sur leur site internet. De plus, ils proposent gratuitement l'accès à leurs lignes pour une période « test » de 7 jours.

2.3.6 Covoiturage

Quand on sait que le taux d'occupation d'une voiture est en moyenne de 1,3 personnes (IBSA, 2015I), une mesure cruciale pour diminuer le nombre de voitures en circulation est de faire en sorte que ces dernières soient utilisées pour le trajet de plusieurs personnes. Les entreprises doivent mettre en place un système efficace de promotion de cette mobilité partagée. Si tel est le cas, le gouvernement, qui est également conscient de cet enjeu, propose un avantage fiscal aux co-voitureurs. En effet, les co-voitureurs bénéficient d'une indemnisation fiscale de déplacement domicile - lieu de travail complète. Cette indemnisation est cependant soumise à une limite : le montant indemnisé ne peut être supérieur à un abonnement de train hebdomadaire pour la même distance effectuée (trajet simple) en 1^{er} classe, multiplié par le nombre de jours où la pratique du covoiturage est appliquée, le tout divisé par cinq (Art. 38, §1, alinéa 9, b, CIR). Dans la pratique, ce montant est rarement atteint. A titre d'exemple, un tel trajet entre Charleroi et Bruxelles (59 km) revient à 72 €. Par conséquent, si cet employé, habitant Charleroi, pratique le covoiturage tous les jours, il pourrait en principe bénéficier d'une indemnité non imposée à hauteur de 3168⁴⁰ €/an. Par ailleurs, le montant forfaitaire des 390 €, explicité au point 2.2.8 du présent texte, peut venir s'ajouter à l'exonération pour covoiturage.

De plus, si la voiture de société est utilisée à plus de 80 % pour le covoiturage, une dispense totale de l'avantage de toute nature est appliquée. Cette même règle est applicable pour les navettes d'entreprise. Concernant les navettes d'entreprise, une exonération fiscale de 120 % est accordée pour tous les frais de mise en place de ce service.

Le cabinet de Pascal Smet, ministre bruxellois de la Mobilité, étudie également la possibilité de permettre aux voitures occupées par plusieurs personnes de pouvoir emprunter une bande réservée. Cette solution permettrait d'encourager le co-voiturage.

⁴⁰ 72 x 220/5

2.3.7 Conclusion

Toutes les alternatives analysées ci-dessus permettent de réduire la pression automobile, diminuant l'impact écologique des déplacements de tout à chacun. C'est pour ces raisons que l'Etat fédéral a mis en place une série d'incitants dans le but d'augmenter leur utilisation.

Cependant, ce serait une utopie de croire que ces alternatives seront à même de remplacer complètement l'usage de la voiture de société. Effectivement, la voiture de société reste privilégiée et fortement appréciée par la flexibilité d'usage qu'elle procure.

Il serait plus réaliste de considérer toutes ces alternatives comme des compléments à la voiture de société. Effectivement, l'employeur doit offrir à ses employés la combinaison la plus adaptée à chacun de ses employés en incitant l'usage des alternatives dès que cela est possible. Cela passe par l'élaboration d'un plan cafétéria⁴¹ qui permettra aux employés une plus grande flexibilité dans leurs choix de déplacement.

La proposition du MR de sensibiliser les jeunes dès leur plus jeune âge à la multi-modalité par l'instauration de cours dans le secondaire est également une mesure intéressante pour améliorer la mobilité dans Bruxelles.

⁴¹ Systèmes de rémunération à la carte.

Figure n°12. Tableau récapitulatif du traitement fiscal des alternatives à la voiture de société :

Traitement fiscal et social (ONSS)		Vélo	Scooter & moto	Raillease	Télétravail	Transport en commun	Covoiturage
Employeur	Intervention facultative		Intervention facultative	Intervention facultative	Intervention facultative	Intervention obligatoire	Intervention facultative
	Fiscalement déductible à 120%	Fiscalement déductible à 100%	Fiscalement déductible à 100%	Fiscalement déductible à 100%	Fiscalement déductible à 100%	TVA récupérable	Fiscalement déductible à 100%
	Non soumis à l'ONSS à concurrence de 0,23 EUR/km	ONSS sur ATN réel	Non soumis à l'ONSS	Non soumis à l'ONSS	Non soumis à l'ONSS	Non soumis à l'ONSS	Non soumis à l'ONSS
Employé	Pas d'ATN	ATN réel	Exonération à 100%		Indemnité exonérée à concurrence de maximum 160 EUR/mois	Exonération à 100%	Exonération à 100% avec limite
	Indemnité exonérée à concurrence de 0,23 EUR/km	Exonération à concurrence de 390 EUR/an					

Chapitre III : La tarification kilométrique appliquée aux voitures de société

3.1. Enjeu & utilité

Le chapitre précédent met en évidence plusieurs alternatives à la voiture de société. Certaines entreprises proposent déjà ces alternatives dans un plan de mobilité multimodal. Cependant, dans la pratique, le belge est très attaché à la voiture de société et considérera que rarement les alternatives proposées (De Cat, 2016). Par ailleurs, une très petite minorité⁴² des entreprises qui fournissent une voiture de société proposent une alternative à leurs employés. C'est pour cette raison, qu'il faut agir sur le coût supporté par l'employé pour pouvoir bénéficier de cet avantage que représente la voiture de société, dans le but de réellement modifier les habitudes de déplacement. En taxant plus lourdement l'avantage de toute nature accordé à l'employé, ce dernier sera plus enclin à considérer d'autres modes de transport. Le budget supplémentaire libéré par cette augmentation de taxation devra être entièrement réinvesti dans les alternatives à la voiture de société. Effectivement, d'après une enquête de SD Worx, 68% des organisations belges interrogées sont ouvertes à la discussion quant à l'instauration de nouvelles taxes sur les voitures de société si les recettes engendrées par ces taxes sont totalement investies dans la mobilité. De plus, toujours selon la même enquête, plus d'une entreprise sur trois pensent qu'une hausse de l'impôt sur les voitures de société est inévitable. Par ailleurs, ce projet doit être réalisé en respectant la neutralité budgétaire de l'Etat, et n'aura pas, ou peu, de conséquences pour les employeurs.

En outre, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, la taxation actuelle des voitures de société est calculée de manière exclusivement forfaitaire. De ce fait, le montant de la taxe est nullement corrélé au nombre de kilomètres réellement parcourus. Les bénéficiaires de ces voitures de société sont par conséquent « encouragés » à utiliser leur véhicule le plus souvent possible, et ainsi, parcourir des distances plus importantes (comme démontré au chapitre II). En effet, avec le système actuel des voitures de société, le coût marginal de conduite pour les bénéficiaires du système est porté à 0. En d'autres termes, le coût d'une voiture de société pour l'employé est constant et indépendant de son utilisation effective.

⁴² 11% d'après une enquête de SD Worx.

C'est pour ces raisons que l'instauration d'une taxe kilométrique serait une mesure efficace pour transférer une partie des bénéficiaires de voitures de société vers une utilisation multimodale des transports. Effectivement, le bénéficiaire pourra, s'il le souhaite, garder sa voiture de société, mais devra adapter ses habitudes de déplacement s'il veut neutraliser l'impact de ce nouveau système sur son budget.

Comme l'a indiqué Simon Upton, directeur à la Direction de l'environnement de l'OCDE : *« Aujourd'hui, le coût d'usage d'un véhicule de société ne reflète pas pleinement son impact sur l'environnement et sur la société. Une taxation adéquate des voitures de société contribuerait à résoudre ce problème. »* (OCDE, 2014). L'OCDE encourage notamment ses Etats membres à lier la fiscalité des voitures de société au nombre de kilomètres parcourus.

Lorsque l'on souhaite introduire une taxation efficiente, il faut tenir compte de deux composantes : la partie capitale qui est fixe et qui est fonction de la valeur du véhicule, et une taxation liée à la distance parcourue, qui elle est variable. Effectivement, si on considère seulement une taxe basée sur le nombre de kilomètres parcourus, cela pourrait inciter à l'achat de véhicules plus onéreux qui sont majoritairement corrélés avec une empreinte écologique plus élevée.

L'OCDE a élaboré un point de référence qui évalue la neutralité fiscale des voitures de société. En d'autres termes, le benchmark évalue le traitement fiscal qui rendrait le bénéficiaire d'une voiture de société indifférent entre son obtention et une augmentation de salaire. Le bénéficiaire serait dès lors indifférent entre l'octroi d'une voiture de société et son achat à titre privé. Selon l'enquête OCDE, le système actuel, basé uniquement sur la partie du capital, par conséquent fixe, rapporte 3,594 milliards € par an ; ce qui représente les recettes de l'Etat. Cependant, d'après ce point de référence, la taxation qui mènerait à une neutralité fiscale s'élèverait à 8,770 milliards € (6,48 milliards € dû à la partie fixe et 2,28 milliards € dû à la partie variable). L'avantage non taxé est par conséquent de 5,176 milliards €. Lorsque l'on multiplie cet avantage non taxé par le taux moyen d'imposition⁴³, on arrive à une dépense globale estimée à 2,396 milliards. Cette dépense globale représente le montant subsidié par l'Etat fédéral aux bénéfices des voitures de société ; et son corollaire bien évidemment reflète

⁴³ 46,3% pour l'année 2016 (OCDE, 2016a).

l'économie réalisée par les entreprises grâce à ce système. Avec un nombre de voitures de société estimé à 1.120.792, une marge de manœuvre est par conséquent envisageable.

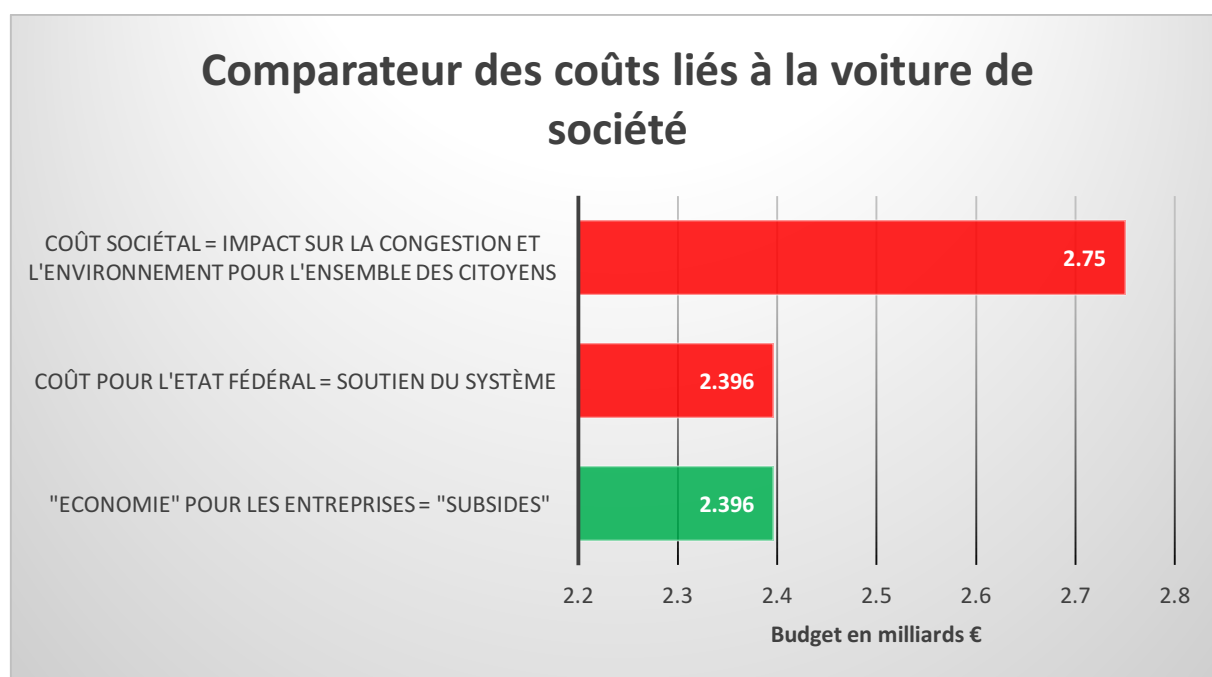


Figure n°13. Comparateur des coûts liés à la voiture de société. Données tirées de diverses sources précitées. Le coût sociétal est mentionné au point 2.1.2 du présent texte.

Dans notre objectif, la voiture de société doit rester un avantage de toute nature pour les bénéficiaires effectuant une distance privée raisonnable avec leur véhicule. Par distance raisonnable, nous entendons la distance moyenne parcourue par les propriétaires de véhicules privés, à savoir 15.096 kilomètres par an (Kwanten, 2016a). Pour simplifier nos calculs, nous partirons sur un kilométrage pivot de 15.000 kilomètres par an. Au-delà de cette distance, le mécanisme mis en place sera défavorable au bénéficiaire d'une voiture de société. Avec ce kilométrage pivot, la majorité des navetteurs devront adapter leurs habitudes de déplacement s'ils ne veulent pas perdre du pouvoir d'achat. Effectivement, comme indiqué dans le chapitre I, la distance moyenne d'un navetteur se rendant dans la région bruxelloise est de 39,25 kilomètres, si on extrapole ce nombre sur une année, cela fait une distance moyenne de 17.270⁴⁴ kilomètres par an.

On sait par ailleurs, qu'en Belgique, le nombre de km moyens annuellement parcourus avec une voiture de société est de 35.910 kilomètres (Laine & Van Steenberghe, 2016h). Cette

⁴⁴ 39,25 x 2 x 220

distance baisse sensiblement pour une voiture salaire qui en moyenne parcourt 29.442 kilomètres (Kwanten, 2016b). Pour connaître la part de kilomètres privés parcourus avec la voiture salaire, nous ajoutons au 15.000 km parcourus avec une voiture privée, les 6.011,2 km⁴⁵ que représentent le surplus de kilomètres effectués à titre privé avec une voiture salaire⁴⁶.

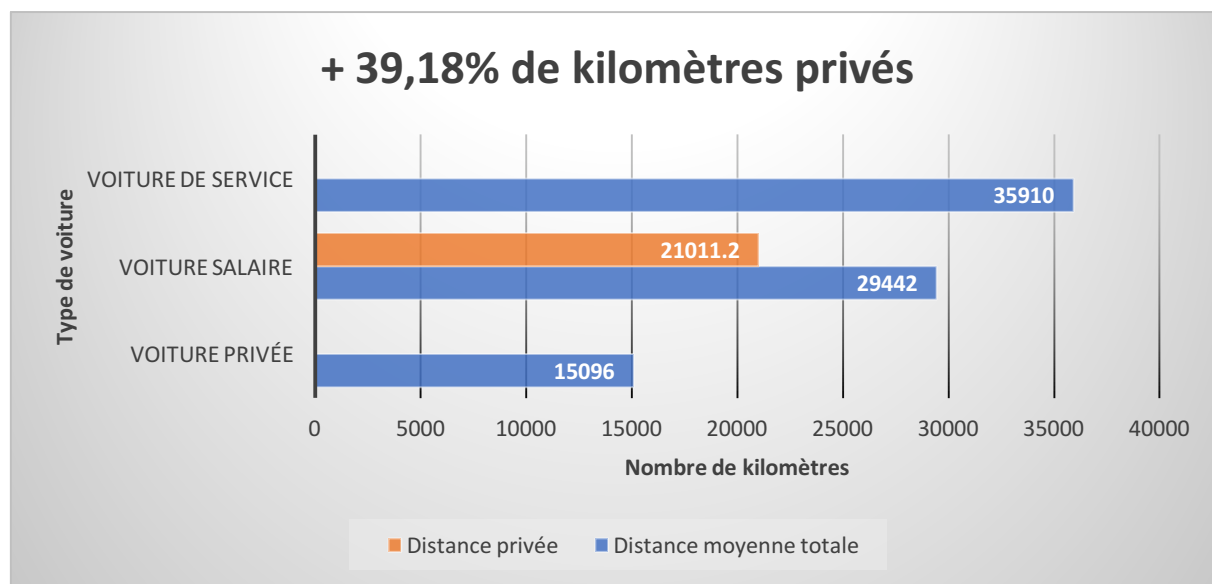


Figure n°14. Distance moyenne parcourue par type de voiture. Données tirées de diverses sources précitées.

Les frais réels pour un bénéficiaire d'une voiture de société sont très faibles. Effectivement, ce dernier paye seulement un impôt via le précompte professionnel dû sur l'avantage en nature qui lui est accordé. D'après nos calculs⁴⁷, l'ATN moyen pour l'année 2015 était de 2049,64 € par voiture de société.

Pour connaître le montant net qui sortira réellement de la poche d'un bénéficiaire d'une voiture de société, il faut connaître le taux moyen d'imposition en Belgique. Ce taux s'élève à 42% en moyenne (OCDE, 2016b). Par ailleurs, le fait de posséder une voiture est fonction du niveau de salaire perçu. Effectivement, 42% des consommateurs sans un véhicule affirme avoir un revenu faible, comparé à seulement 13% de ceux bénéficiant d'une voiture (KPMG, 2017). Pour cette raison, nous prendrons le taux d'imposition moyen calculé sur un salaire moyen majoré de 33%, ce qui donne un taux d'imposition moyen de 46,3% (OCDE, 2016c). Par conséquent, les frais réels pour un bénéficiaire s'élèvent à 948,98 € en moyenne par an. A

⁴⁵ 115,6 x 52.

⁴⁶ Voir point 2.1.2 Effets néfastes du présent ouvrage.

⁴⁷ Voir détails en annexes n°8 & 9.

côté de cela, il faut également tenir compte du manque à gagner qu'apporte une voiture salaire comparé à une augmentation de salaire. En effet, bien que l'employeur qui propose une voiture de société ne soit pas obligé de revoir à la hausse le salaire de son employé qui décline la mise à disposition du véhicule ; dans la majorité des cas, une majoration du salaire accompagne le refus de la voiture salaire.

Tout cela est à mettre en comparaison avec le prix de revient que représente une voiture détenue en privé. Le moniteur automobile fournit un outil permettant de calculer avec précision ce montant. Pour une voiture proche des caractéristiques de la voiture salaire « moyenne », ce montant se chiffre à 7530 €⁴⁸ par an. Si nous rapportons ce montant au nombre de km « raisonnable », à savoir 15000 km, le prix de revient au km pour une voiture détenue en privé s'élève à 0,5 € du km. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, l'ancien bénéficiaire d'une voiture de société se tournera vers une voiture moins onéreuse, ce qui viendrait par conséquent réduire ce montant. Par facilité, nous ne considérerons pas cette variable. De plus, l'objectif premier n'est pas d'éliminer la voiture de société mais plutôt de réduire son utilisation.

3.2. La taxe kilométrique sur l'échiquier mondial

Dans un premier temps, nous allons étudier la fiscalité appliquée aux voitures de société dans d'autres pays de par le monde. Nous avons sélectionné quatre pays appliquant la taxe kilométrique. Nous verrons, par l'application des données belges dans les systèmes étrangers, comment la Belgique se situe dans l'échiquier mondial.

3.2.1. Cas canadien (taxe sur le capital + taxe au kilomètre)

L'avantage de toute nature canadien se décompose en deux parties : une taxe qui s'élève à 2 % par mois de la valeur du véhicule, ou au 2/3 du montant du leasing, ainsi qu'une taxe kilométrique s'élevant à 0,18 € du km.

$$(2 \% \times \text{stack of coins with car on top}) \times 12 + 0,18 \text{ €} \times \text{Km}$$

⁴⁸ Voir annexe n°11 pour plus de détails.

Le calcul pour une voiture de société moyenne est par conséquent le suivant : $30.714,75^{49} \times 2\% \times 12 = 7371,54 + 0,18 \text{ €} \times \text{Kilomètres privés}$.

Comparaison du coût variable annuel suivant le régime fiscal (CVA)			
Km parcourus avec une voiture salaire moyenne	CVA Belgique	CVA Canada	Différence
10.000 km	2049,64	$7371,54 + 1800 = 9171,54$	+ 347,47%
12.500 km	2049,64	$7371,54 + 2250 = 9621,54$	+ 369,43%
15.000 km = benchmark	2049,64	$7371,54 + 2700 = 10071,54$	+391,38%
17.500 km	2049,64	$7371,54 + 3150 = 10521,54$	+413,34%
20.000 km	2049,64	$7371,54 + 3600 = 10971,54$	+435,29%
21.011,2 km = distance privée moyenne en voiture salaire	2049,64	$7371,54 + 3782,02 = 11153,56$	+444,17%
29.442 km = distance moyenne en voiture salaire	2049,64	$7371,54 + 5299,56 = 12671,1$	+518,21%

Le Canada est un des pays où la voiture de société est très peu subsidiée. Le subside tourne aux alentours des 50 € par an (Harding, 2014c), soit presque 50 fois moins qu'en Belgique. Le système actuel belge est plus intéressant, et ce quel que soit le nombre de km parcourus. Comme nous pouvons le voir dans le tableau ci-dessus, pour notre point de référence de 15.000 km par an, l'avantage en nature à charge de l'employé est 391,38% plus élevé au Canada qu'en Belgique. Si nous considérons la distance privée moyenne actuelle réalisée en voiture salaire, l'avantage de toute nature est plus de quatre fois supérieur au Canada. Les montants canadiens peuvent rapidement devenir importants pour un automobiliste effectuant de nombreux déplacements en privé. D'après un spécialiste, la voiture de société est intéressante pour son bénéficiaire que lorsque la proportion de trajets professionnels s'élève à minimum 70% et que la valeur du véhicule n'est pas trop élevée.

⁴⁹ Prix moyen d'une voiture de société en Belgique (Harding, 2014d).

3.2.2. Cas finlandais (taxe sur le capital + taxe au kilomètre)

Tout comme le Canada, la Finlande applique une taxe sur le capital de 1,4% par mois de la valeur du véhicule, et une taxe au kilomètre qui s'élève à 0,18 € du km privé. Le système est par conséquent un peu moins onéreux que celui en place au Canada. Par ailleurs, si le nombre de kilomètres privés est supérieur à 18000 km par an, la taxe peut se voir majorer. Enfin, une déduction au kilomètre peut être appliquée à la distance domicile – travail lorsqu'il n'est pas possible d'utiliser les moyens de transport par manque d'infrastructures.

3.2.3. Cas estonien (taxe au kilomètre ou forfait)

En Estonie, le bénéficiaire a le choix entre deux méthodes : soit un montant fixe de 256 € par mois, soit une taxe au kilomètre basée sur la cylindrée de la voiture. Nous allons évaluer cette deuxième méthode dont la taxe s'élève à 0,2 €/km privés pour les cylindrées de moins de 2000 cm³, et 0,3 € pour les voitures d'une cylindrée supérieure. En Belgique, la cylindrée moyenne d'une voiture de société est de 1906cm³ (Christiaens, 2015). Nous allons établir le même tableau que précédemment pour comparer le système estonien avec le belge.

Comparaison du coût variable annuel suivant le régime fiscal (CVA)			
Km parcourus avec une voiture salaire moyenne	CVA Belgique	CVA Estonie	Différence
10.000 km	2049,64	2000	- 2,42%
12.500 km	2049,64	2500	+ 21,97%
15.000 km = benchmark	2049,64	3000	+46,37%
17.500 km	2049,64	3500	+70,76%
20.000 km	2049,64	4000	+95,16%
21.011,2 km = distance privée moyenne en voiture salaire	2049,64	4202,24	+105,02%
29.442 km = distance moyenne en voiture salaire	2049,64	5888,4	+187,29%

Dès 10248,2 km, le système actuel belge devient plus intéressant pour l'employé. Si la taxe kilométrique est appliquée, le montant à charge de l'employé pour la distance privée moyenne en voiture salaire serait plus du double de celle due en Belgique. Bien entendu, cette situation est hypothétique vu que l'employé choisira le forfait de 256 € par mois dès lors qu'il parcourt une distance supérieure à 15360 km⁵⁰.

3.2.4. Remarque sur les cas canadien, finlandais & estonien

Concernant les cas précités, à savoir la Canada, la Finlande et l'Estonie, il est utile de mentionner le fait que ces pays ont un taux d'imposition moyen inférieur à la Belgique. De ce fait, le montant net payé par le bénéficiaire d'une voiture de société, toute chose étant égale par ailleurs, sera moins élevé qu'en Belgique. Les taux d'imposition moyens pour le Canada, la Finlande et l'Estonie sont de 25,5, 35,4 & 19,1 % respectivement (OCDE, 2016d).

Par conséquent, lorsque l'on tient compte du taux d'imposition, on peut remarquer que le système pratiqué en Estonie est plus favorable qu'en Belgique, et ce pour n'importe quelle distance parcourue. Par contre, concernant le cas canadien, le système reste plus onéreux qu'en Belgique dans tous les cas ; mais la différence réelle, à savoir en contribution nette, se verra diminuer. Effectivement, tenant compte du taux d'imposition moyen respectif, la différence va chuter de plus de la moitié pour un kilométrage de 15000 km, venant s'élever à + 170,63%.

3.2.5. Cas allemand (taxe sur le capital + taxe au « kilomètre »⁵¹)

L'Allemagne applique une taxe sur le capital de 1% par mois du prix de la voiture et une taxe « kilométrique » s'élevant à 0,03% du prix de la voiture x le nombre de km entre le domicile et le travail de l'employé (aller simple), le tout multiplié par 12 pour annualiser le montant dû.

$$(1 \% \times \text{voiture}) + (0,03 \% \times \text{voiture} \times \text{Km}) \times 12$$

⁵⁰ $(256 \times 12) / 0,2 = 15360$

(Forfait x nombre de mois) / coût de la taxe au km.

⁵¹ Le terme est entre guillemets parce qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'une taxe kilométrique comme au sens précité ; effectivement, dans le cas de l'Allemagne, la taxe « kilométrique » est seulement fonction du nombre de km entre le domicile et le travail d'un employé.

En y insérant les données belges, la formule devient la suivante : $\{(1 \% \times 30.714,75^{52}) + (0,03\% \times 30.714,75 \times 15,7^{53}(\text{Pauwels \& Andries, 2015b}))\} \times 12$

Comparaison du coût variable annuel suivant le régime fiscal (CVA)			
Distance domicile -travail	CVA Belgique	CVA Allemagne	Différence
5,2 km = distance moyenne des Bruxellois travaillant dans Bruxelles.	2049,64	(307,15+47,92) x 12 = 4260,75	+ 107,88%
15,7 km = distance moyenne des belges	2049,64	(307,15+144,67) x 12 = 5421,76	+ 164,52%
39,25 km = benchmark = distance moyenne des navetteurs se rendant dans Bruxelles	2049,64	(307,15+361,67) x 12 = 8025,76	+291,57%

On peut remarquer qu'en Allemagne, où le taux d'imposition moyen se rapproche de celui belge, le système du calcul de l'avantage de toute nature est beaucoup moins intéressant qu'en Belgique. Si on prend la distance moyenne belge domicile – lieu de travail, le montant de l'ATN est presque deux fois supérieur à celui calculé en Belgique.

3.2.6. Conclusion : Que peut-on tirer de ces analyses ?

Tout d'abord, on peut voir que le système actuel belge est plus favorable pour l'employé comparé à plusieurs des pays pratiquant une taxe kilométrique. Ensuite, cette analyse nous montre également que la Belgique pratique un taux d'imposition moyen élevé, et ce taux, vient modérer, voir annuler dans le cas estonien l'attractivité du système belge.

⁵² Prix moyen d'une voiture de société en Belgique (Harding, 2014e).

⁵³ Nombre de kilomètres moyens parcourus en Belgique pour se rendre à son travail.

3.3. La taxe kilométrique en Belgique⁵⁴

A présent, nous allons passer au cas de la Belgique. Pour ce faire, nous établissons une première hypothèse : l'instauration d'une taxe kilométrique de 0,137 €⁵⁵ sur les trajets réalisés à titre privé.

Comparaison du coût variable annuel suivant le régime fiscal (CVA)			
Km parcourus avec une voiture salaire moyenne	CVA actuel	CVA futur	Différence
10.000 km	2049,64	1370	- 33,16%
12.500 km	2049,64	1712,5	- 16,45%
15.000 km = benchmark	2049,64	2055	+0,26%
17.500 km	2049,64	2397,5	+16,97 %
20.000 km	2049,64	2740	+33,68%
21.011,2 = distance privée moyenne en voiture salaire	2049,64	2878,53	+40,44%
29.442 km = distance moyenne en voiture salaire	2049,64	4033,55	+96,79%

Dans ce cas hypothétique, le bénéficiaire d'une voiture salaire parcourant une distance moyenne verrait le montant de son ATN augmenter de plus de 40%. Cette mesure aura sans aucun doute un impact assez fort sur certains utilisateurs.

3.3.1. Intégration du côté écologique

Dans la prochaine étape, nous intégrons le principe du pollueur – payeur. Pour cela on va évaluer les normes Euro moyennes des voitures de société.

⁵⁴ Nous avons également créé un "calculateur ATN" tenant compte de l'ensemble des variables que nous présentons ci-après. Vous pouvez en apercevoir le format en annexe n°12.

⁵⁵ 2049,64 / 15.000

Le calcul actuel de l'ATN prend en compte le niveau de rejet de CO₂ des véhicules et fait une distinction entre les véhicules diesels et essences. D'après les termes de Nicolas Coons, attaché au Centre de compétence Développement durable & Mobilité de la FEB :

C'est quand même important de pouvoir lier cette taxe kilométrique, en tout cas les tarifs, aux polluants locaux, genre le CO, monoxyde de carbone, les particules fines ; tous les polluants qui ont un impact local sur la santé et l'environnement et qui sont représentés par les normes EURO (interview personnelle, 24 mars 2017)⁵⁶.

Effectivement, la simple taxation suivant le rejet de CO₂, n'est pas le meilleur indicateur de la pollution réellement néfaste pour la population. C'est pour cette raison que la commission européenne a mis en place les normes Euro qui tiennent compte des rejets des gaz dangereux pour la santé tel que le monoxyde de carbone (CO), l'oxyde d'azote (NOx) etc.

Il est intéressant de constater que la taxe kilométrique poids lourds, introduite en Belgique le 1^{er} avril 2016, tient également compte de ces normes Euro ; effectivement, les tarifs en vigueur varient selon la norme en question.

Dans la figure n°15, vous pouvez constater que la majorité des voitures de société sont sous la catégorie Euro 5, c'est-à-dire dont la première immatriculation date au plus tôt du 1/01/2011.

Il ne faut pas oublier que ces données datent de 2015, et que par conséquent, ces chiffres ont surement évolué. En outre, la future norme Euro, à savoir la norme Euro 7 entrera probablement en vigueur en 2018. Par conséquent, il est fort probable que la majorité des véhicules de société à l'heure actuelle soient de type Euro 6, et non plus Euro 5. De plus, comme le graphique nous le montre, on pourrait faire l'hypothèse que les voitures répondant aux normes Euro 7 tourneront aux alentours des 20%, de même que les voitures répondant aux normes Euro 5. Le graphique nous montre également que les très vieilles voitures de société, à savoir qui ont au moins dix ans, représentent plus ou moins une voiture sur 10. Ce chiffre semble important mais il est principalement expliqué par le fait que les indépendants

⁵⁶ Interview complète en annexe n°1.

ont tendance à garder leur véhicule plus longtemps et qu'ils sont plus nombreux à acheter des véhicules d'occasion.

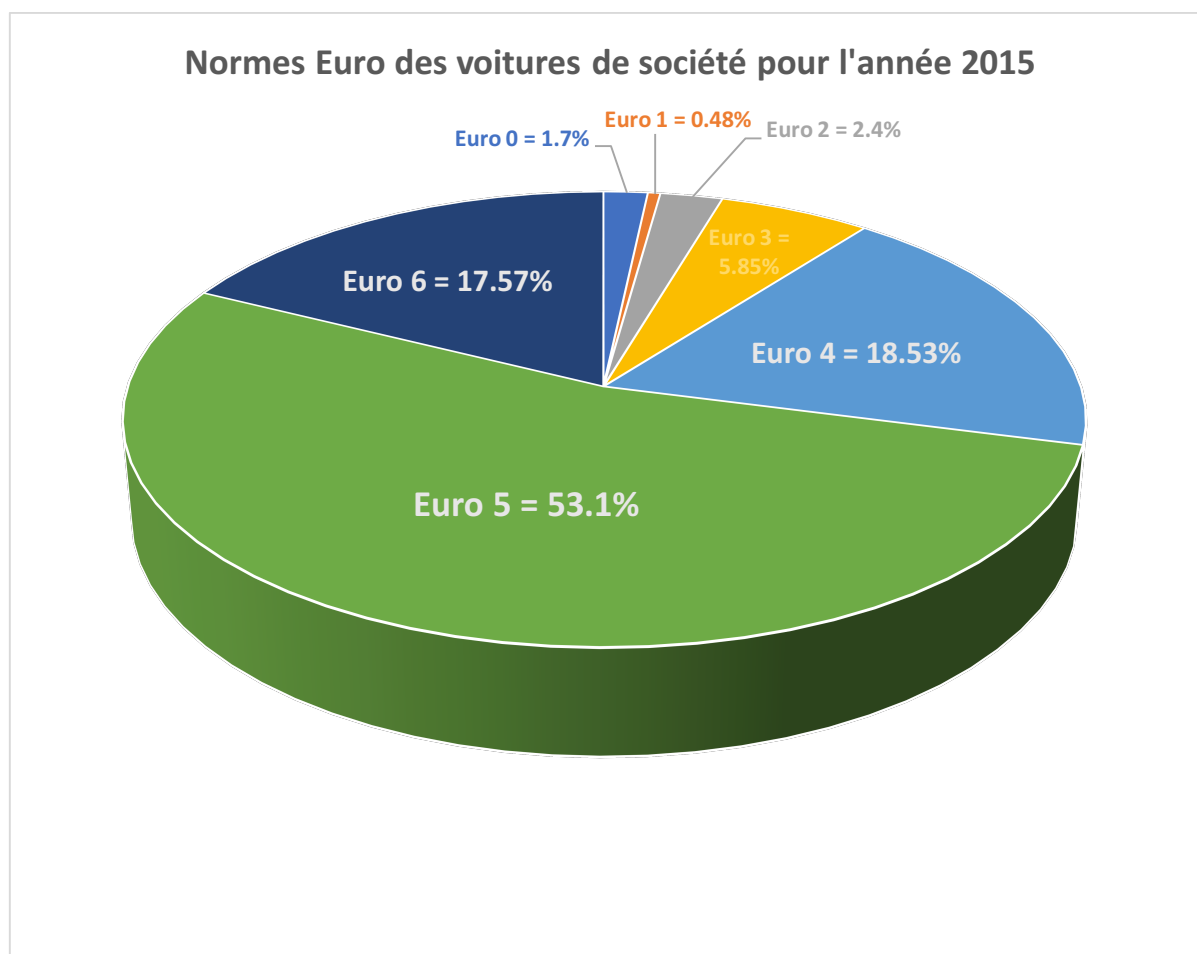


Figure n°15. Normes Euro des voitures de l'ensemble⁵⁷ des voitures de société belges. Données tirées du site Febiac pour l'année 2015.

L'idée serait de pénaliser les détenteurs d'un véhicule de norme Euro 0 à 5. C'est-à-dire les véhicules dont la première immatriculation remonte avant le 1/01/2011. Pour ces véhicules, une taxe plus élevée au km serait due. Cela représente approximativement 30% de l'ensemble des voitures de société.

Par ailleurs, cette mesure est en parfaite cohérence avec la décision de la ville de Bruxelles de bannir progressivement les voitures aux normes Euro trop basses. Ce plan d'action démarrera dès 2018 avec l'interdiction pour les voitures diesels de norme Euro 0 et 1 de rentrer dans la capitale. L'interdiction pour les voitures de norme Euro 2 suivra l'année d'après, à savoir dès

⁵⁷ En ce compris les voitures de société détenues par les indépendants.

2019. Petit à petit, les autres normes Euro connaîtront la même prohibition jusqu'en 2025 ; date à laquelle l'ensemble des voitures diesels de norme Euro 0 à 5 seront bannies de Bruxelles. Un tel système est déjà applicable dans la ville d'Anvers interdisant l'accès à son centre-ville aux véhicules de norme Euro 0 à 2.

Il est probable que cette mesure aura un impact positif direct sur la qualité de l'air dans Bruxelles. Néanmoins, comme nous l'a également fait remarquer Nicolas Coons, la mise en place d'une telle politique locale ne fait qu'en partie reporter le problème en périphérie, et notamment sur le ring. C'est donc en toute logique que ces véhicules de norme Euro 0 à 5 devraient faire partie d'une politique plus générale dans le but de les écarter de la circulation petit à petit.

Selon les chiffres présentés au point 2.1.2, 4% du coût sociétal d'une voiture de société serait dû à un impact négatif sur l'environnement. Le coût sociétal, dont nous avons vu le détail au point 2.1.2 du présent texte, s'élève à 2447 € par année ; par conséquent, 4% de ce montant représente 97,88 €. Nous émettons l'hypothèse qu'une mesure juste serait de récupérer 50% de ce montant via une taxation corrélée aux normes Euro dans le but de réduire les gaz et particules dangereuses pour la santé. Comme nous l'avons vu précédemment, le taux d'imposition moyen en Belgique s'élève à presque 50%. De ce fait, il est nécessaire de faire le calcul sur l'entièreté des 97,88 € pour que l'utilisateur final supporte réellement environ 50% de ce coût.

Pour répondre à cette exigence, nous allons calculer combien les détenteurs de voitures répondant aux normes Euro 5 et inférieurs devront s'acquitter pour annuler ce coût environnemental de 50 € par véhicule.

- Coût total = $560.000 \times 97,88 = 54.812.800$ €
- Nombre de voitures EURO 0 à 4 = 10% de 560.000 = 56.000 voitures
- Nombre de voitures Euro 5 = 20% de 560.000 = 112.000 voitures
- La valeur limite des rejets totaux des gaz⁵⁸ en g/km moyen des voitures de norme Euro 0 à 4 est de 4,99⁵⁹ g/km.

⁵⁸ CO, HC, NOx, PM.

⁵⁹ Voir détails du calcul en annexe n°13.

- La valeur limite des rejets totaux des gaz en g/km des voitures de norme Euro 5 est de 2,01⁶⁰ g/km.

On remarque que les valeurs limites des voitures répondant à la norme Euro 5 sont plus de deux fois inférieures à celles des voitures de norme Euro 0 à 4. Par conséquent, il semble logique que les voitures de norme Euro 5 soient taxées moins lourdement. Par simplification, nous partirons sur l'idée que les véhicules de norme Euro 0 à 4 devront s'acquitter d'une taxe supplémentaire deux fois supérieure à celle des véhicules de norme Euro 5.

Par conséquent, d'après nos calculs, il faudrait considérer un nombre hypothétique de voitures de norme Euro 0 à 4 égal à 112.000⁶¹ pour pouvoir connaître la proportion du coût total que ces dernières devront prendre en charge. On arrive à une répartition de 50/50. Par conséquent, les 56.000 voitures de norme Euro 0 à 4 devront s'acquitter de la moitié du coût total, c'est-à-dire 27.406.400 €.

- Coût par voiture Euro 0 à 4 = $27.406.400 / 56.000 = 489,4$ € par voiture/an.
- Coût au km pour annuler cet effet = $489,4 / 21011,2 = 0,0233$
- Coût par voiture Euro 5 = $27.406.400 / 112.000 = 244,7$ €/an.
- Coût au km pour annuler cet effet = $244,7 / 21011,2 = 0,0116$

On arrive par conséquent à une taxe au kilomètre inchangée pour les voitures répondant aux normes 6 et 7 ; une taxe kilométrique de 0,1486 € pour les voitures de norme Euro 5 ; et à une taxe kilométrique de 0,1603 pour les véhicules de norme Euro 0 à 4. Ces nouvelles taxes représentent une augmentation de tarif de 8,5 %⁶² et 17 %⁶³ respectivement. Si nous comparons ces augmentations aux tarifs pratiqués pour les camions, on remarque que les hausses pratiquées dans notre cas sont mesurées. En effet, pour les camions, le tarif en vigueur pour les véhicules de norme Euro 0 à 3 est 56,25 %⁶⁴ plus élevé que le tarif associé aux normes les plus hautes.

⁶⁰ Voir détails du calcul en annexe n°13.

⁶¹ $2 \times 56.000 = 2 \times \text{nombre de voitures EURO 0 à 4}$

⁶² $(0,1486 - 0,137) / 0,137$

⁶³ $(0,1603 - 0,137) / 0,137$

⁶⁴ Voir calcul en annexe n°15.

Si nous transférons ces nouvelles données dans notre tableau, cela nous donne les résultats suivant :

Comparaison du coût variable annuel suivant le régime fiscal (CVA)				
Km parcourus avec une voiture salaire moyenne	CVA actuel	CVA futur Euro 6 & 7	CVA futur Euro 5	Différence ⁶⁵
10.000 km	2049,64	1370	1486	- 27,5%
12.500 km	2049,64	1712,5	1857,5	- 9,37%
15.000 km = benchmark	2049,64	2055	2229	+8,75%
17.500 km	2049,64	2397,5	2600,5	+26,88%
20.000 km	2049,64	2740	2972	+45%
21.011,2 = distance privée moyenne en voiture salaire	2049,64	2878,53	3122,26	+52,33%
29.442 km = distance moyenne en voiture salaire	2049,64	4033,55	4375,08	+113,46%

Comparaison du coût variable annuel suivant le régime fiscal (CVA)				
Km parcourus avec une voiture salaire moyenne	CVA actuel	CVA futur Euro 6 & 7	CVA futur Euro 0 à 4	

⁶⁵ Différence entre l'ATN moyen de base, à savoir 2049,64 €, et la taxe appliquée sur les voitures de norme Euro 5.

				Différence ⁶⁶
10.000 km	2049,64	1370	1603	- 21,79%
12.500 km	2049,64	1712,5	2003,75	- 2,24%
15.000 km = benchmark	2049,64	2055	2404,5	+17,31%
17.500 km	2049,64	2397,5	2805,25	+36,87%
20.000 km	2049,64	2740	3206	+56,42%
21.011,2 = distance privée moyenne en voiture salaire	2049,64	2978,53	3368,1	+64,33%
29.442 km = distance moyenne en voiture salaire	2049,64	4033,55	4719,55	+130,36%

3.3.2. Intégration de la variable prix

Tous les calculs précédents ont été réalisés pour une voiture salaire de valeur moyenne. Comme nous avons fait la remarque précédemment, l'instauration d'une taxe kilométrique incite les consommateurs à acheter des voitures d'une valeur supérieure. Effectivement, un bénéficiaire d'une voiture salaire de luxe devant payer actuellement un ATN de 5000 EUR par an aurait tout intérêt que le système passe à une taxe au kilomètre.

Pour corréler le montant de l'ATN dû, deux options s'offrent à nous :

- a) Taxer le capital comme le font le Canada, l'Allemagne et la Finlande.
- b) Varier la taxe kilométrique suivant le prix catalogue de la voiture.

⁶⁶ Différence entre l'ATN moyen de base, à savoir 2049,64€, et la taxe appliquée sur les voitures de norme Euro 0 à 4.

Il nous semble plus intéressant dans notre cas de développer le point b. Effectivement, ce choix permettra de garder une corrélation forte entre le montant de l'ATN et la distance parcourue, tout en y introduisant la variable prix.

Pour ce faire, nous avons établis une comparaison⁶⁷ de différents véhicules présents sur le marché actuel pour nous faire une idée de la différence d'ATN dû suivant la tranche de prix du véhicule :

Prix catalogue	ATN moyen/mois	Variation	CO ₂ moyen	Variation
10.000	106,67	- 25,14%	106	
20.000	106,67	- 25,14%	94,5	- 10,85%
30.000	142,5	Benchmark	98,5	+4,23%
40.000	210,95	+48,04%	105,83	+7,44%
50.000	288,10	+36,57%	112,67	+6,47%
60.000	460	+59,67%	142,33	+26,32%
70.000	623,33	+35,51%	156,67	+10,08%
80.000	793,33	+27,27%	173,83	+10,95%
90.000	817,5	+3,05%	159,17	-8,43%
100.000	1035,72	+26,69%	186	+16,86%

Nous avons établi notre benchmark à 30.000 €. Nous constatons une baisse de l'ATN de l'ordre de 25,14% pour les véhicules de 20.000 et 10.000 €. Il n'est pas étonnant que les voitures de bas prix aient un ATN de même valeur ; en effet, ces dernières tombent dans la limite de l'ATN minimum imposé. Concernant les valeurs plus élevées que le benchmark, mise à part pour la tranche de prix entre 80 à 90.000 €, la hausse de l'ATN est en moyenne de 38,96% par palier de 10.000 €. Nous avons par conséquent décidé de diminuer le montant de l'ATN de 25% pour les véhicules ayant un prix catalogue inférieur à 30.000 €, de la laisser inchangée pour la tranche de prix de 30 à 40.000 €, et d'augmenter la taxe kilométrique de 39% par palier de 10.000 à partir d'un montant de 30.000 €. Nous avons écarté la variation de la tranche 80 à

⁶⁷ Voir détails en annexe n°17.

90.000 € pour notre calcul. On va par conséquent ajouter cette variable au calcul de notre taxe kilométrique.

On arrive à une taxe kilométrique de $0,137 \times 0,75$ pour les voitures d'un montant inférieur à 30.000 €, à une taxe kilométrique qui reste à 0,137 € pour les voitures entre 30 et 40.000 €, et à une taxe kilométrique de $0,137 \times 1,39^{\text{par palier}}$ pour les voitures d'un montant supérieur à 40.000 €.

Tableau récapitulatif de la taxation kilométrique :

Taxe kilométrique tenant compte des normes EURO ainsi que du prix du véhicule								
	0 à 30.000 EUR (-25%)	30 à 40.000 EUR (Benchmark)	40 à 50.000 EUR ($\times 1,39$)	50 à 60.000 EUR ($\times 1,39^2$)	60 à 70.000 EUR ($\times 1,39^3$)	70 à 80.000 EUR ($\times 1,39^4$)	80 à 90.000 EUR ($\times 1,39^5$)	90 à 100.000 EUR ($\times 1,39^6$)
EURO 6 & 7	0,103	0,137	0,190	0,265	0,368	0,511	0,711	0,988
EURO 5	0,111	0,1486	0,207	0,287	0,399	0,555	0,771	1,072
EURO 0 à 4	0,120	0,1603	0,223	0,310	0,431	0,599	0,832	1,156

La taxe kilométrique varie par conséquent de 0,103 €/km pour les voitures de bas prix à 0,988 €/km pour les voitures de luxe. Lorsque l'on compare le montant de cette taxe avec le prix de revient d'une des voitures les moins chères du marché, à titre d'exemple, une Citroën C1 dont le prix de revient au km s'élève à 0,24 €/km⁶⁸, on constate que la taxe instaurée est plus de deux fois inférieure à ce que le véhicule coûterait réellement à son utilisateur. De même, lorsque l'on compare le montant de la taxe avec le prix de revient d'une voiture de luxe, à savoir par exemple une Porsche 911 dont le prix de revient au km s'élève à 1,36 €/km⁶⁹, on

⁶⁸ Voir détails en annexe n°16.

⁶⁹ Voir détails en annexe n°16.

fait le constat que la taxe instaurée reste intéressante puisqu'inférieure de plus de 27 % par rapport à ce que le véhicule coûterait à son utilisateur.

3.3.3. Mesures spéciales

3.3.3.1 ATN minimum

Comme dans le système actuel, un ATN minimum serait appliqué dans notre taxation kilométrique. Cet ATN minimum se calquerait sur le montant actuel, à savoir 1280 €/an. De plus, ce montant se verrait indexé chaque année.

Par ailleurs, comme c'est le cas aux Pays-Bas, aucune taxation n'est due si la distance privée parcourue est inférieure à 500 kilomètres par an (Harding, 2014f).

3.3.3.2 Taxe réduite pour les voitures électriques

Le système de taxation actuel, de même que le projet de taxe kilométrique dont il est fait mention sont pénalisant concernant les voitures électriques. Effectivement la valeur catalogue des voitures électriques est élevée, ce qui engendre un ATN plus important pour son utilisateur. Pour contrer ce manque de cohérence, on s'est inspiré de la Suède qui pratique une réduction de l'ATN de 40% (Association European Automobile Manufacturers, 2015) sur les voitures de société électriques. Notre taxe kilométrique est donc automatiquement diminuée de 40% lorsqu'il s'agit d'un véhicule électrique.

3.3.3.3 Taxe réduite pour les travailleurs qui n'ont « pas » de possibilité de déplacement alternatif

Certains travailleurs, malgré leur bonne foi, n'ont pas d'autre alternative que de se rendre en voiture sur leur lieu de travail. Pour ces cas exceptionnels, une taxe réduite pourrait leur être appliquée. La Suisse et la Suède pratiquent déjà cette distinction ; effectivement, les deux pays octroient une redevance kilométrique aux conducteurs uniquement si l'offre de transport en commun n'est pas disponible ou non viable dans le cas suisse, et lorsque la distance domicile-travail est supérieure à 5 km et que l'utilisation de la voiture permet d'économiser plus d'une heure de trajet par jour dans le cas suédois (Harding, 2014g).

On s'est inspiré de ces régulations pour faire varier notre taxe kilométrique. Tout d'abord, si l'employé arrive à prouver que son lieu de travail est « difficilement »⁷⁰ accessible par un autre moyen que la voiture, alors il pourra bénéficier d'une taxe au kilomètre réduite de 20% (ce qui représente environ le pourcentage de déplacement domicile – lieu de travail d'après l'enquête Beldam (Castaigne et al., 2012f)).

3.3.3.4 Taxe majorée pour les travailleurs habitants à moins de 10 km de leur lieu de travail

Dans le cas où un travailleur habite à une distance inférieure à 10 km de son lieu de travail, la taxe au km se verrait majorer de 20%. Cette mesure se veut un peu le pendant du point précédent et incite les personnes proches de leur lieu de travail à recourir à des alternatives à la voiture.

3.3.4 Taxe kilométrique « intelligente ».

A présent, nous allons nous pencher sur la mise en place d'une taxe kilométrique « intelligente ». Par intelligente, nous pensons à une taxe qui serait fonction de l'heure, ainsi que de la localisation de la voiture. De nombreuses études préconisent la corrélation de la taxe kilométrique avec ces deux variables. Il est évident que taxer plus lourdement un km parcouru en heure de pointe ou sur une route à forte densité est rationnel ; cela permettant d'engendrer un changement de comportement des automobilistes plus efficace.

Dans un premier temps, il convient de savoir si la mise en place d'un tel système est tolérée d'un point de vue légal. Il n'existe en réalité pas de règle juridique précise quant à l'instauration de traceur GPS dans les voitures de société.

Il convient tout d'abord de faire une distinction entre les trajets professionnels qui sont par conséquent effectués durant les heures de travail, et les trajets privés, parcourus en dehors des heures de travail. Lorsqu'un employé se déplace durant son temps de travail, l'employeur

⁷⁰ Un cadre légal spécifique devrait être introduit pour éviter tout abus. Voir annexe n°18 pour de plus amples informations.

est en droit de collecter les données de localisation de ce dernier. Effectivement, l'utilisation d'un traceur GPS dans certaines industries peut s'avérer fort intéressant pour gérer de manière efficiente la logistique et/ou contrôler la bonne foi de ses employés⁷¹. Par contre, lorsqu'un employé se déplace en dehors de son temps de travail, la collecte de données via un système de suivi GPS ne peut pas être effectuée. Effectivement, l'employeur doit respecter la législation relative à la protection de la vie privée garanti par l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et libertés fondamentales. (Agache, et al., 2012) (Thilmany, 2017)

On comprend par conséquent qu'un employeur ne peut pas contrôler lui-même les trajets privés de ses employés. Néanmoins, si la collecte des données est confiée à une société indépendante qui se voit interdire de manière explicite la divulgation de ces dernières, un tel système de taxe kilométrique « intelligente » pourrait être mis en place (conférence du ministre Bellot 18/04/17). Par soucis de simplicité, nous n'allons pas aller plus loin dans cette réflexion.

⁷¹ Exemple : le temps de pause pris par les transporteurs.

Chapitre IV : Quel impact cette mesure aurait-elle sur les problèmes de mobilité à Bruxelles ?

Nous allons à présent revenir sur le cas bruxellois en particulier et analyser dans quelle mesure, l'instauration de la taxe kilométrique discutée au chapitre III, aurait un impact sur la ville. Pour ce faire, nous avons réalisé une enquête quantitative pour conforter notre raisonnement.

4.1. Pas la « solution miracle »

Dans un premier temps, il est primordial de considérer cette mesure, non pas comme la solution miracle qui viendrait à bout des embouteillages dans la ville de Bruxelles, mais plutôt comme une action parmi d'autres qui viendrait « apporter sa pierre à l'édifice ».

Par ailleurs, cette mesure, n'a pas la prétention de pouvoir changer à elle seule le comportement des utilisateurs de voitures de société. Effectivement, pour que l'instauration de cette taxe kilométrique appliquée aux voitures de société soit réellement efficace, plusieurs facteurs doivent être réunis :

- a) Le budget mobilité tant médiatisé doit être mis en place. Ce budget mobilité est le complément parfait à la taxe kilométrique, venant renforcer son effet. En effet, grâce à ce budget mobilité, le bénéficiaire d'une voiture de société se verra faciliter l'usage d'alternatives.
- b) Les employeurs doivent « jouer le jeu » en facilitant la mise en place effective des alternatives à la voiture de société aux employés désireux de pouvoir en bénéficier. Effectivement, d'après une étude de l'institut Ipsos et du Boston Consulting Group, 55 % des Belges seraient prêts à moins prendre leur voiture si des alternatives sont proposées. (Institut Ipsos, Boston Consulting Group, 2017, p. 6)
- c) Les infrastructures des transports en commun, du train, des pistes cyclables etc doivent continuellement être améliorées et étendues pour répondre à la demande accrue.
- d) L'ensemble des usagers jouent également un rôle primordial. En effet, c'est grâce au partage de leur expérience de mobilité alternative avec leurs concitoyens, qu'une

pensée nouvelle pourra voir le jour. Le « mentalshift », prôné par Bellot est à la base de la solution des problèmes de mobilité dans la ville de Bruxelles.

4.2. Etude quantitative⁷²

Dans un souci de conforter nos données empiriques, nous avons réalisé une enquête quantitative.

L'enquête dont vous trouverez les réponses en annexes a été réalisé en français et en néerlandais, avec un total de 139 réponses, dont 108 pour la version francophone. Nous avons réussi à bien cibler notre public puisque 92,06 % des répondants utilisent la voiture comme mode de déplacement pour se rendre sur leur lieu de travail, 79,51 % des répondants disposent d'une voiture de société, et 84,91 % travaillent dans la région de Bruxelles –Capitale.

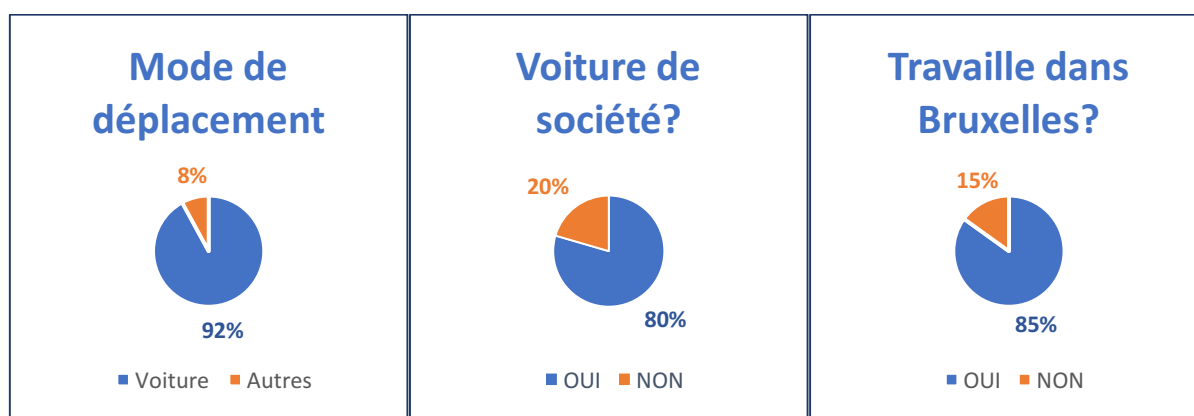


Figure n°16. Données tirées de notre enquête quantitative réalisée sur 139 participants durant les mois de mai et juin 2017.

Une autre caractéristique de notre enquête relève du fait que l'on a une majorité de jeunes répondants. Effectivement, 65,43 % des répondants à notre enquête ont moins de 35 ans.

La distance moyenne pour se rendre sur son lieu de travail est de 22,15 km. Pour être plus précis, la distance moyenne pour se rendre sur son lieu de travail situé à Bruxelles pour un habitant de la capitale est de 9,28 km en moyenne ; ce qui représente une distance supérieure

⁷² Détails en annexe n°22.

aux données dont nous disposons. Enfin, la distance moyenne pour un navetteur se rendant dans la région de Bruxelles – Capitale est de 31,88 km ; ce qui dans ce dernier cas représente une distance inférieure à celle que nous avons pu observer au point 1.1.2 du présent texte.

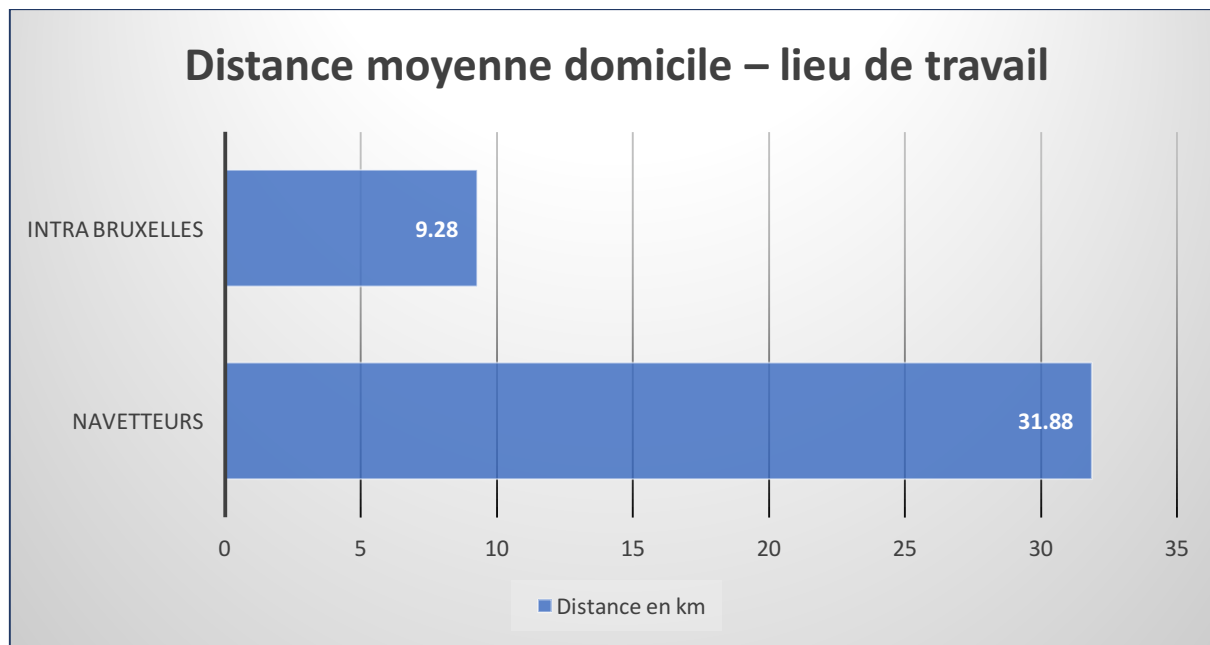


Figure n°17. Données tirées de notre enquête quantitative réalisée sur 139 participants de mai à juin 2017.

Concernant le nombre de kilomètres total effectués par an, on a pu constater que les données tirées de notre enquête sont en adéquation avec les données empiriques, tout en présentant de légères différences. En effet, la distance moyenne annuelle parcourue par un véhicule détenu en privé est de 15 680 km ; ce qui présente une variation de moins de 5 % comparée aux données théoriques.

La distance moyenne annuelle parcourue avec une voiture de société est, d'après notre enquête, de 25 867 km, ce qui représente une distance moindre de 12,14 % comparée aux données empiriques. Néanmoins, nous avons pu remarquer que le pourcentage moyen d'utilisation privée d'un véhicule de société est de 82,26 % selon notre enquête. Dès lors, si nous tenons compte uniquement des déplacements privés, nous arrivons à une moyenne de 21 278 km par an ; ce qui en réalité correspond à une hausse de 1,27 % comparée aux données théoriques.

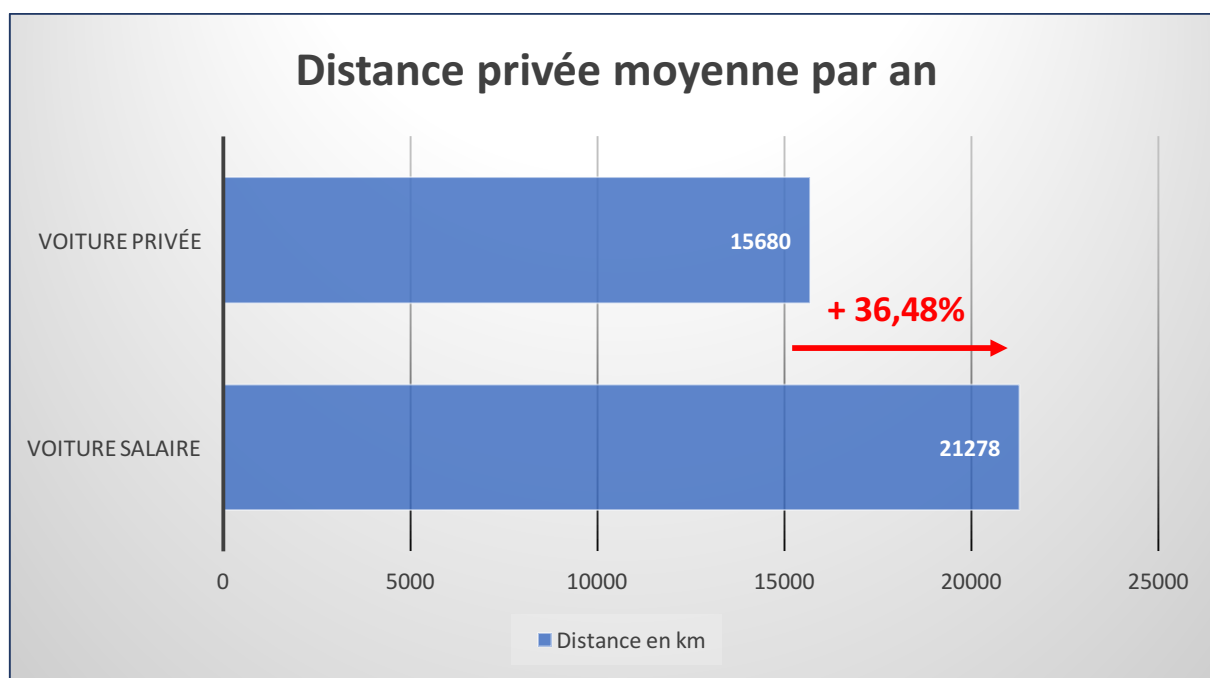
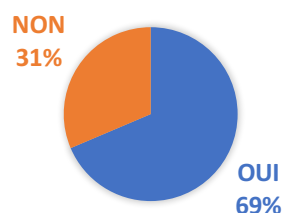


Figure n°18. Données tirées de notre enquête quantitative réalisée sur 139 participants de mai à juin 2017.

Ces chiffres confirment que le fait de posséder une voiture de société incite à une utilisation plus intensive du véhicule pour des déplacements privés ; plus 36,48 % pour être précis. Par ailleurs, il est utile de relever que le pourcentage d'utilisation privée est bien supérieur aux données empiriques.

Un autre constat que met en avant notre enquête quantitative est une part non négligeable de bénéficiaires de voiture de société qui ne connaissent pas le montant approximatif qu'ils payent comme ATN ; en effet, seuls 68,61 % connaissent ce montant.

CONNAISSENT LE MONTANT DE LEUR ATN?



C'est pourquoi, il est important de mettre ce montant en avant pour encourager à une prise de conscience accrue de la somme due. Pour ce faire, nous proposons de calculer cette ATN, non plus sur une base mensuelle, mais plutôt sur une base annuelle dans un souci de mettre en évidence l'importance de la somme due. (Voir annexes pour plus de renseignements)

Par ailleurs, le montant moyen de l'ATN mensuel payé par nos participants est de 203,18 €, ce qui représente une moyenne quelque peu supérieure à la normale.

Concernant le changement de comportement adopté suite à l'instauration de cette taxe kilométrique, deux points d'observation intéressants méritent d'être soulevés. Tout d'abord, lorsque l'ATN augmente de 20 %, correspondant à une distance annuelle privée parcourue d'environ 18 500 km, 29,51 % des répondants sont prêts à se tourner vers des alternatives de déplacement. Ensuite, on a pu constater que lorsque l'ATN augmente de 40 %, ce qui correspond environ à la distance moyenne annuelle parcourue actuellement par une voiture salaire, 55,42 % sont prêts à considérer des alternatives de déplacement.

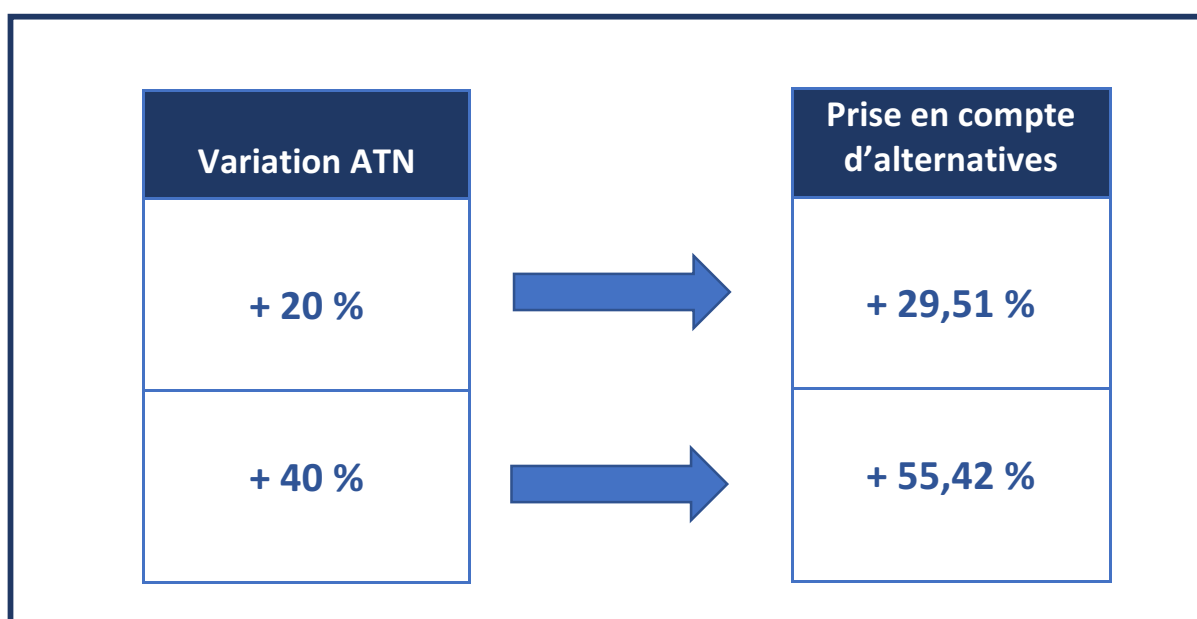


Figure n°19. Données tirées de notre enquête quantitative réalisée sur 139 participants de mai à juin 2017.

Parmi ces 55 %, il est intéressant de relever que les habitants de la région Flamande, ainsi que ceux habitant la région de Bruxelles – Capitale sont plus enclins à considérer des modes de déplacement alternatifs que ceux habitant la région Wallonne. Par ailleurs, nous avons fait le constat que les personnes d'un certain âge, à savoir au-dessus de 55 ans sont fortement attachés au confort que la voiture leur procure, et c'est pourquoi seulement 18,18 % des personnes de cette catégorie d'âge sont prêt à considérer se tourner vers d'autres modes de déplacement.

Toutes ces données nous permettent d'estimer quel serait le budget libéré suite à l'instauration de cette taxe kilométrique. Comme nous l'avons vu au point 2.1.1 du présent texte, le nombre de voitures salaires en Belgique est estimé à 560.000 véhicules. Pour savoir

qui payera plus qu'actuellement, il faut distinguer ceux qui refusent de se tourner vers des alternatives.

Suite à une augmentation de 20 % de l'ATN, ce qui représente en moyenne une hausse de 205€ net par an, 70,49 % ne considèrent pas les modes de déplacement alternatifs. Cela signifie que 70,49 % de 560.000 payeront en moyenne 205 € en plus ; ce qui correspond à 80.922.520€⁷³.

Suite à une augmentation de 40 % de l'ATN, ce qui représente en moyenne une hausse de 410 € par an, 44,58 % ne considèrent toujours pas les modes de déplacement alternatif. Cela signifie que ces 44,58 % de 560.000 payeront encore un supplément de 205 € par an ; ce qui correspond à 51.177.840 €⁷⁴.

Par conséquent, on arrive à un budget dégagé total de 132.100.360 €⁷⁵.

4.3. Mesures à mettre en place

D'après notre enquête quantitative, 75,76 % des répondants prêts à se tourner vers des alternatives de déplacement considèrent le télétravail comme une solution. Viennent ensuite le covoiturage avec 38,64 %, et la moto & scooter avec 28,03 %.

Nous allons dès lors analyser ces trois modes de déplacement alternatifs afin d'allouer notre budget dégagé au point précédent, à savoir 132.100.360 €.

Mesure 1 : Incitant au télétravail

Comme nous l'avons vu au point 2.3.4 du présent ouvrage, de nombreux incitants, tant pour l'employeur que pour les employés sont déjà d'application en Belgique. Cependant, une grande proportion des travailleurs et employeurs ne sont pas au courant de ces mesures fiscales intéressantes. Pour cette raison, nous pensons qu'il serait intéressant de mener une campagne de sensibilisation afin d'expliquer la mise en place concrètes de ces incitants. Nous reviendrons par la suite sur cette idée de campagne de sensibilisation.

⁷³ $0,7049 \times 560.000 \times 205$

⁷⁴ $0,4458 \times 560.000 \times 205$

⁷⁵ $80.922.520 + 51.177.840$

Mesure 2 : Prime au covoiturage

Comme nous avons pu l'observer au point 2.3.6 du présent texte, le taux d'occupation d'une voiture est en moyenne de 1,3 personnes. Il est par conséquent primordial d'agir sur ce point dans un souci d'augmenter le nombre de personnes par voiture. Par ailleurs, selon une étude de Bruxelles Environnement, si le nombre de personnes dans une voiture en heure de pointe passait à 1,45, les embouteillages disparaîtraient presque entièrement (Blavier, 2016).

De plus, d'après notre enquête quantitative, le covoiturage semble être une solution bien acceptée ; effectivement, plus d'une personne sur trois prête à se tourner vers des alternatives de déplacement semble intéressée par le covoiturage.

On l'aura compris, le covoiturage est un point sur lequel il faut se focaliser. C'est d'ailleurs un sujet de priorité au sein du gouvernement fédéral qui comme nous l'annonce Monsieur Weytsman, travaille actuellement sur la problématique : « *Nous avons déjà parlé du covoiturage, sur lequel nous travaillons à une plateforme simplifiée. Nous allons également instaurer de nouveaux panneaux de covoiturage pour les rendre plus visibles.* » (Interview personnelle, 13 juin 2017)⁷⁶.

Tout comme le télétravail, les incitants au covoiturage sont actuellement déjà intéressants⁷⁷. Cependant, nous constatons également que ces incitants sont peu connus du grand public et, encore plus important, que la mise en place pratique du covoiturage est souvent absente. En effet, seulement 10 % des entreprises belges de plus de 100 travailleurs organisent le covoiturage dans leur établissement, et seulement 15 % d'entre elles diffusent de l'information sur le covoiturage. (Pauwels & Andries, 2015c). On comprend, suite à ces chiffres, qu'il est primordial de mener une campagne de sensibilisation afin de faire connaître les incitants fiscaux déjà en place aujourd'hui.

Nous proposons un incitant du côté des employeurs en proposant une prime de 2500 € par place de parking spécialement dédiée au covoiturage⁷⁸. En effet, suite à une enquête, il a été démontré que le fait de réserver des emplacements spécifiques pour les co-voitureurs

⁷⁶ Voir interview complète en annexe n°4.

⁷⁷ Voir chapitre II, point 2.3.6.

⁷⁸ Voir annexe n°23 pour plus de détails.

multiplie par sept le recours au covoiturage au sein d'une entreprise (Pauwels & Andries, 2015d). Nous allons évaluer à combien reviendrait une telle mesure en prenant en compte seulement les entreprises de plus de 100 travailleurs. En effet, il est peu utile de prendre en compte les entreprises de plus petites tailles parce que ces dernières ont par définition plus de difficultés pratiques à organiser le covoiturage au sein de leurs employés.

Parmi les entreprises de plus de 100 travailleurs, le covoiturage en Belgique est de 2,9 % (Pauwels & Andries, 2015e), ce qui représente 44.378 travailleurs. D'après la même enquête, 4% des entreprises de plus de 100 travailleurs ont mis en place des emplacements de parking réservés au covoiturage, ce qui représente 10 % de l'ensemble de ces travailleurs (Pauwels & Andries, 2015f).

D'après toutes ces données, et si nous estimons le covoiturage à en moyenne deux personnes, nous pouvons estimer le nombre de places de parking dédiées au covoiturage à 2219 places.⁷⁹ Si nous faisons l'hypothèse que suite à cette prime, le nombre d'emplacements de parking dédiés au covoiturage viendrait à doubler, cela représente un coût de 5.547.500 €⁸⁰.

Nous proposons également un incitant direct aux travailleurs pratiquant le covoiturage. Comme nous l'avons vu, le covoiturage tourne aux alentours des 3 % de la population active belge, ce qui représente environ 135.000 co-voitureurs. Nous proposons l'instauration d'une prime au covoiturage attribuée à ceux qui s'inscrivent sur la plateforme en développement par l'Etat. Chaque trajet effectué avec un autre membre de la plateforme se verrait récompenser de 5 €⁸¹ avec libération de la prime au bout de 80 trajets. A savoir une prime de 400 € par co-voitureur ; cette prime représentera par ailleurs le montant maximal attribuable. Si nous estimons à 75 % des co-voitureurs actuels qui s'enregistreront sur la plateforme commune mise en place par l'Etat, et à environ 30.000 nouveaux co-voitureurs (une hausse de presque 25 %), cela représente un coût de 52.500.000 €⁸². Ce budget est conséquent mais

⁷⁹ $44378 \times 0,1 / 2$

⁸⁰ 2219×2500

⁸¹ Chaque membre de la plateforme se voit attribuer un code. A chaque déplacement en covoiturage, les membres qui covoiturent doivent s'échanger leur code respectif et introduire le code de l'autre. Ce qui signifie que si on covoiture à 3 par exemple, on bénéficiera de 10 € de prime sur un seul trajet. Bien entendu, des algorithmes de contrôle efficaces doivent être mis en place (tenant compte du lieu du domicile des membres, de leur lieu de travail, de la fréquence des déplacements, de l'âge des membres etc).

⁸² $(135.000 \times 0,75 + 30.000) \times 400$

il est utile en trois points : promouvoir la nouvelle plateforme, récompenser les co-voitureurs actuels et convertir une partie des nouveaux co-voitureurs en co-voitureurs réguliers.

Mesure 3 : ATN favorable pour les motos & scooters

Comme nous l'avons vu au point 2.3.2 du présent ouvrage, le calcul de l'ATN afin de pouvoir bénéficier d'une moto ou d'un scooter de société présente une incohérence par rapport au forfait actuel dû pour bénéficier d'une voiture de société ; et cette incohérence freine fortement l'utilisation de la moto ou scooter pour les déplacements domicile – lieu de travail. Effectivement, l'ATN « moto » peut vite devenir plus onéreux que celui dû pour une voiture.

Prenons l'exemple d'un scooter moyenne gamme et calculons son coût de revient annuel pour son bénéficiaire. Comme nous l'avons vu précédemment, ce coût représentera l'ATN dont le bénéficiaire devra s'acquitter. Partons d'une valeur à l'achat de 5000 €. Sur base d'un amortissement linéaire de 5 ans, le poste « amortissement » représente déjà à lui seul 1000 € par an. A cela, il faut ajouter les frais d'essence qui sont en moyenne de 200 €⁸³ par an. Enfin, les postes entretiens et assurance tournent aux alentours des 400 € par an. Nous arrivons par conséquent à un coût de revient total de 1600 € par an, qui correspond au montant d'ATN dû. Le montant de cet ATN est équivalent à celui dû pour pouvoir bénéficier d'une voiture de société tournant aux alentours des 25.000 €. Par conséquent, on constate que l'ATN d'une moto ou scooter est plus élevé que celui d'une voiture milieu de gamme.

Pour inciter les conducteurs à se tourner vers la moto ou le scooter pour tout ou partie de leur déplacement domicile – lieu de travail, il serait nécessaire d'introduire un calcul de l'ATN, non plus basé sur l'avantage réel, mais sur un forfait. Par souci de simplicité pour l'employeur, la fixation d'un ATN « unique » serait la meilleure solution. Effectivement, cette simplicité permettra de communiquer de manière claire et précise auprès de chacun des intéressés. Nous souhaitons par conséquent instaurer un ATN « unique » dépendant, tout comme la taxe de circulation annuelle, uniquement de la cylindrée de la moto ou scooter, avec une

⁸³ La distance totale parcourue par les motos & scooters en Belgique était de 1,3 milliards en 2015 (Statbel, 2015). Le nombre de motos & scooters en 2016 en Belgique était de 470.260 (Febiac, 2016). La distance moyenne parcourue avec une moto ou scooter en Belgique est dès lors de $1,3 \text{ M} / 470.260 = 2764,43 \text{ km}$ par an. Avec un coût de carburant qui tourne aux alentours des 1,4 € actuellement, et une consommation moyenne de 5 litres aux 100 km, on arrive à un total de frais d'essence de $2764,43 / 100 \times 5 \times 1,4 = 193,51 \text{ €}$.

distinction entre ceux de moins de 250cc et ceux de plus de 250cc. Nous allons analyser ce que nous pouvons introduire comme mesure avec notre budget dégagé.

Le nombre de motos & scooters de société en Belgique était de 30.869 en 2016 (BFP, 2016a). Si nous partons à nouveau de notre scooter moyenne gamme, l'ATN moyen est de 1600 € par véhicule ; cela représente des recettes totales de 22.867.755 €⁸⁴ par an pour l'Etat.

Nous souhaitons introduire un ATN forfaitaire de 250 € pour les motos et scooters inférieurs ou égales à 250cc et de 400 € pour ceux supérieurs à 250cc. La proportion de motos et scooters inférieurs ou égales à 250cc est de 28,86 % (BFP, 2016b). Par conséquent, nous arrivons à des recettes totales estimées à 5.098.224 €⁸⁵ ; ce qui représente un coût pour l'Etat fédéral de 17.769.531 €.

Suite à cette mesure, on peut s'attendre à ce que le nombre de motos et scooters de sociétés augmente fortement. Rappelons que le nombre de voitures salaires en Belgique est de 560.000 ; suite à notre enquête quantitative, une personne sur deux serait prête à se tourner vers des alternatives de manière occasionnelle avec l'instauration de la taxe kilométrique présentée au chapitre précédent. Toujours suite à notre enquête quantitative, nous avons pu observer que 28 % de ceux acceptant de changer de mode de déplacement seraient intéressés par une moto ou scooter. Tout cela nous donne un nombre potentiel de nouvelles motos et scooters de société de 78.484 véhicules⁸⁶. Bien entendu, ce chiffre est approximatif et ne tient pas compte du souhait de l'employeur de mettre cette moto ou scooter à disposition de ses employés. Par ailleurs, nous évaluons le « manque à gagner » de recettes pour l'Etat sur ces nouvelles motos et scooters à environ 40 millions €⁸⁷.

La combinaison de cette taxe kilométrique avec l'application d'un ATN forfaitaire plus avantageux viendrait presque tripler le nombre de motos & scooters de société sur nos routes belges portant leur part dans les déplacements domicile – lieu de travail à presque 3 %.

⁸⁴ $1600 \times 30.869 \times 0,463$

⁸⁵ $(30.869 \times 0,2886 \times 250) + (30.869 \times 0,7114 \times 400) \times 0,463$

⁸⁶ $560.000 \times 0,5 \times 0,28$

⁸⁷ Basé sur les 17.769.531 € obtenus précédemment.

Mesure 4 : Campagne de sensibilisation

Comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, tant les employeurs que les employés sont peu conscients des incitants fiscaux que l'Etat fédéral propose actuellement. De plus, bons nombres d'entre eux n'ont pas une idée concrète quant à la mise en place effective de telles mesures. Effectivement, seules 17 % des entreprises de plus de 100 travailleurs disposent d'un coordinateur de mobilité (Pauwels & Andries, 2015g). Pour toutes ces raisons, nous pensons qu'il serait utile de mener une campagne de sensibilisation. Cette campagne permettrait également de communiquer sur les deux nouvelles mesures présentées ci-dessus, ainsi que d'insister en priorité sur les incitants fiscaux du télétravail.

Nous allons évaluer à combien reviendrait cette campagne de sensibilisation divisée en deux volets :

a) Campagne publicitaire

Dans un souci de toucher l'ensemble des employeurs, travailleurs et indépendants, nous proposons une campagne publicitaire forte mettant en avant les mesures fiscales les plus intéressantes et insistant sur la nécessité d'un changement de mentalité en matière de mobilité. Cette campagne publicitaire devra être accompagnée d'un helpdesk, nécessaire pour répondre aux questions concrètes de mise en place de ces alternatives de déplacement. Pour cette campagne publicitaire, nous établissons un budget approximatif d'un million €⁸⁸.

b) Formation au sein de l'entreprise

Pour ce faire, nous allons nous concentrer sur les entreprises de plus de 50 travailleurs⁸⁹ parce que nous estimons qu'une telle mesure aurait peu d'impact sur les entreprises employant peu de personnel.

En Belgique, on dénombre 7722 entreprises de plus de 50 travailleurs (ONSS, 2017a). Nous faisons l'hypothèse que les entreprises entre 50 et 100 travailleurs, qui sont au nombre de 3776 (ONSS, 2017b) ne nécessite pas une formation différenciée par unité d'établissement. Cependant, pour les entreprises de plus de 100 travailleurs, il est utile de former chacune des

⁸⁸ Nous nous sommes basé sur le coût de la campagne publicitaire française à grande échelle en 2009 sur la réforme du RSA qui s'élevaient à 3 millions (Caillat, 2010).

⁸⁹ Représentant environ deux tiers de la population active belge.

unités d'établissement ; effectivement, les 3946 entreprises se composent de 10.734 unités d'établissement différentes (Pauwels & Andries, 2015h). Si nous estimons le coût d'une journée de formation, en ce compris sa préparation, à 800 € la journée, cela représente un coût total de 11.608.000 €⁹⁰. Toujours d'après la même enquête, une campagne de sensibilisation pourrait augmenter le recours aux alternatives de déplacements de presque 25 % (Pauwels & Andries, 2015i).

Nous arrivons par conséquent à une campagne de sensibilisation dont le coût total est estimé à 12.608.000 €.

Mesure 5 : Soutien aux nouveaux acteurs de la mobilité

Comme le souligne Monsieur Weytsman, « *c'est grâce aux nouveaux entrepreneurs de la mobilité que de nouvelles solutions innovantes verront le jour.* » (Interview personnelle, 13 juin 2017). Pour cette raison, nous souhaitons investir l'ensemble du budget restant afin de créer des partenariats et soutenir ces nouveaux acteurs tels que ceux présentés notamment au point 1.2.3 du présent ouvrage. Le budget estimé restant est d'un peu moins de 4.000.000 €, ce qui permettrait de réaliser des partenariats constructifs avec de nombreux acteurs prometteurs.

4.4. Impact sur la mobilité

Nous allons à présent nous pencher sur les effets positifs que représente l'instauration de la taxe kilométrique proposée au chapitre III.

Comme nous l'avons vu au chapitre II, point 2.1.1, le nombre de voitures salaires présentent sur les routes bruxelloises en heures de pointe est d'environ 187.500 véhicules, ce qui représente environ 25 % de la circulation totale. Notre objectif de départ était de parvenir à une réduction entre 5 à 10 % de la circulation totale pour pouvoir affirmer d'un impact positif notable sur les problèmes de congestion dans la ville de Bruxelles.

⁹⁰ (3776+10.734) x 800

Comme nous avons pu l'observer lors de notre enquête quantitative, 29,51 % des répondants sont prêts à se tourner vers des alternatives si le montant de l'ATN venait à varier de plus 20 %. Nous émettons dès lors l'hypothèse que 10 % d'entre eux abandonnerait complètement leur voiture de société. Cette hypothèse correspond à ce que le gouvernement fédéral espère suite à l'introduction du budget mobilité, comme le précise Monsieur Weytsman : « Nous espérons également que cela touche de 10 à 15 % de l'ensemble des voitures de société ; au minimum en tous cas, les personnes qui habitent dans les centres urbains qui ont une ou deux voitures de société. » (Interview personnelle, 13 juin 2017).

L'impact de cet abandon de la voiture de société sur la ville de Bruxelles est une diminution de 18.750⁹¹ voitures de sociétés en heures de pointe ; ce qui représente une baisse de 2,5 %⁹² du trafic total.

Le reste des répondants qui sont prêts à se tourner vers des alternatives lorsque l'ATN varie positivement de 20 %, représente une proportion de 19,51 %. Ces derniers effectueront dès lors pas moins de 40 % de kilomètres en moins avec leur voiture de société comparé à la situation actuelle. Pour évaluer l'impact sur la ville de Bruxelles, nous émettons une hypothèse forte mais cohérente qui considère cette distance parcourue en moins (ou via des alternatives) comme principalement composée de trajets domicile – lieu de travail.

L'impact du recours moins intensif à la voiture de société sur la ville de Bruxelles engendre une baisse de 1,95 %⁹³ du trafic.

Enfin, les répondants à notre enquête quantitatives qui n'étaient pas prêts à se tourner vers des alternatives de déplacement suite à une hausse de l'ATN de 20% mais bien suite à une hausse de ce dernier de 40 %, représente 25,91 % de l'ensemble des participants à l'enquête. Ces derniers effectueront dès lors pas moins de 20 % de kilomètres en moins avec leur voiture de société comparé à la situation actuelle. Nous émettons bien entendu la même hypothèse que précédemment, et concluons à un impact du recours moins intensif à la voiture de société sur la ville de Bruxelles à une baisse du trafic à 1,3 %⁹⁴ dans ce cas précis.

⁹¹ $0,1 \times 187.500$

⁹² $18.750 / 750.000$

⁹³ $(187.500 \times 0,1951 \times 0,4) / 750.000 = (\text{voitures salaires à Bruxelles en heure de pointe} \times \text{répondants concernés} \times \text{diminution de l'utilisation de la voiture de société.}) / \text{Total des voitures en heures de pointe à Bruxelles}$

⁹⁴ $(187.500 \times 0,2591 \times 0,2) / 750.000$

Nous arrivons par conséquent à un impact total sur la congestion dans la ville de Bruxelles égal à une baisse de 5,75 % de la circulation en heure de pointe. L'instauration de la taxe kilométrique parviendrait par conséquent à avoir un impact notable sur les problèmes de mobilité dans Bruxelles. Effectivement, comme nous l'avons déjà vu au point 2.1.1, une baisse entre 5 et 10 % des voitures en circulation pendant les heures de pointe aura un impact positif plus que proportionnel sur les embouteillages qui se verraient diminués de 40 %. (Eliasson, 2015). Suite à cette enquête, nous pouvons estimer la réduction des embouteillages dans la ville de Bruxelles suite à l'instauration de la taxe kilométrique à environ 30 %.

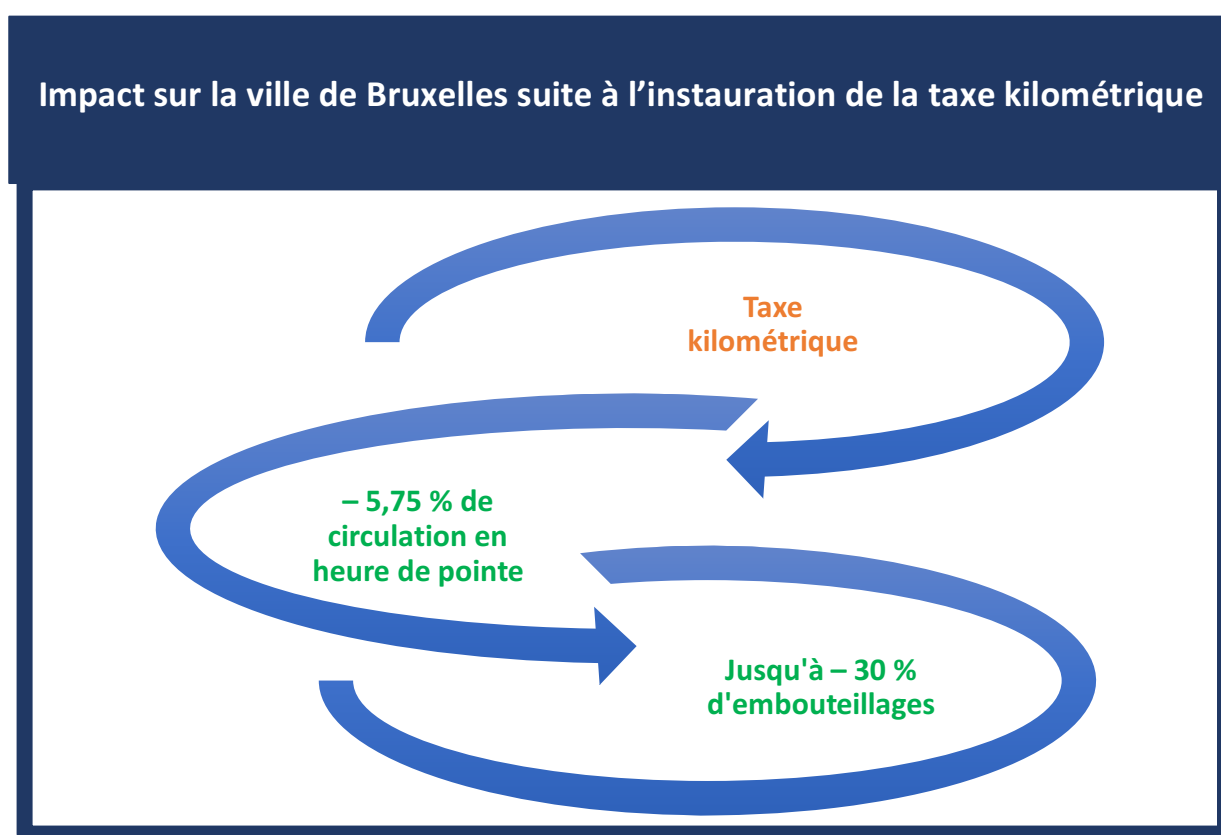


Figure n°20. Données tirées de diverses sources et réflexions mentionnées et explicitées dans ce texte.

Bien entendu, l'ensemble des mesures mises en place avec le budget dégagé par l'instauration de cette taxe kilométrique et dont l'explication plus approfondie a été faite au point précédent du présent chapitre, vient renforcer la plausibilité de ces résultats positifs.

4.5. Conclusion

Comme nous l'avons vu au début du présent chapitre⁹⁵, il est utile de garder à l'esprit que l'instauration de la taxe kilométrique telle que présentée n'a pas la prétention à elle seule de pouvoir notablement améliorer les problèmes de mobilité dans Bruxelles ; en effet, cette nouvelle mesure s'inscrit dans un champ d'influences et d'actions plus large qui cumulées y parviendraient.

Suite à notre enquête quantitative, nous avons pu estimer les recettes que l'instauration de cette taxe kilométrique engendrerait ; à savoir 132.100.360 €⁹⁶. Nous avons décidé de d'injecter intégralement ce budget dans la mobilité en Belgique, et plus particulièrement dans les incitants aux alternatives de déplacement. Ces nouvelles recettes permettraient de créer 2219 nouvelles places de parking dédiées au covoiturage, environ 30.000 nouveaux co-voitureurs, jusqu'à 78.484 nouveaux motards⁹⁷, la réalisation d'une campagne de sensibilisation majeure, ainsi que des partenariats avec de nouveaux acteurs de la mobilité.

Nous avons ensuite évalué l'impact sur la ville de Bruxelles suite à l'introduction de cette taxe kilométrique, et nous sommes arrivé à la conclusion que cette nouvelle mesure engendrerait une amélioration de la circulation actuelle réduisant jusqu'à 30 % les embouteillages en heures de pointe.

⁹⁵ Voir point 4.1 du présent texte pour de plus amples informations.

⁹⁶ Voir point 4.2 du présent texte pour de plus amples informations concernant ce montant.

⁹⁷ Utilisateur d'une moto ou d'un scooter de société.

Conclusion de la recherche

5.1. Résumé de la recherche

Tout d'abord nous avons soulevé dans le premier chapitre qu'il existe un réel problème de mobilité à Bruxelles. Nous avons observé deux tendances majeures qui sont à la source de cette congestion : un nombre de navetteurs se rendant quotidiennement dans la capitale important et un attachement du belge à la voiture pour se déplacer.

Par la suite, dans le second chapitre, nous avons fait le constat que les voitures de société sont très populaires en Belgique et que ce mécanisme fiscalement très intéressant présente bien des effets néfastes. Dans le même chapitre, nous avons démontré que de nombreuses alternatives à la voiture de société existent déjà à l'heure actuelle.

Dans le chapitre 3, nous avons tout d'abord démontré la corrélation positive entre le fait de posséder une voiture de société et le nombre de kilomètres parcourus à titre privé. Effectivement, nous avons vu que les bénéficiaires d'une voiture de société parcourent une distance privée avec leur véhicule proche de 40 % supérieure comparé à l'utilisateur d'une voiture détenue en privé.

Nous sommes arrivés au constat qu'il était primordial de modifier les habitudes de déplacement de ces bénéficiaires de voiture de société dont l'utilisation abusive résulte d'une fiscalité forfaitaire intéressante.

Pour agir sur les habitudes de mobilité, nous avons décidé d'instaurer une taxe kilométrique appliquée aux seules voitures de société. Nous avons fait le constat que de nombreux pays ont déjà implémenté une taxe kilométrique associée aux voitures de société.

La taxe proposée est fonction de 6 variables : bien entendu, s'agissant d'une taxe kilométrique, la première variable est le nombre de kilomètres parcourus. Ensuite, la deuxième variable est la valeur du véhicule. Pour la troisième variable, nous avons décidé d'introduire le principe du pollueur – payeur en faisant varier la taxe kilométrique en fonction des normes Euro. Enfin, nous avons mis en place 3 mesures spéciales représentant les trois dernières variables.

Dans le dernier chapitre, nous avons insisté sur le fait que l'instauration de cette taxe kilométrique devait être considérée dans un spectre d'actions plus large pour en ressentir les effets escomptés.

Nous avons ensuite tiré des conclusions de notre enquête quantitative dont les principales sont la mise en évidence d'une distance privée supérieure en voiture de société, et une prise en compte d'alternatives de déplacement de la part des bénéficiaires de voiture de société lorsque le montant de leur ATN augmente.

Après analyse de ces chiffres, nous avons calculé le budget que la mise en place de cette taxe kilométrique engendrerait. Ces nouvelles recettes, entièrement payées par les bénéficiaires de voiture de société qui ne souhaitent pas se tourner vers des alternatives de déplacement, sont entièrement réinvestis dans la fiscalité associée à la mobilité par l'intermédiaire de 5 nouvelles mesures.

Nous avons terminé ce texte en présentant l'impact réel positif suite à l'instauration de la taxe kilométrique sur la ville de Bruxelles.

5.2. Limitations de la recherche

Tout d'abord, nous souhaitons relever le fait que ce texte comporte de nombreuses hypothèses, ce qui laisse parfois certains chiffres sujets à discussion. Nous avons fait tout notre possible pour trouver l'ensemble des données existantes sur la thématique ; malheureusement, de nombreuses données sont encore à l'heure actuelle manquantes.

Dans un souci de vérifier les données récoltés suite à nos recherches et pour combler au maximum les informations manquantes, nous avons réalisé une enquête quantitative. Nous sommes arrivés à un nombre de répondants égal à 139 ; nous sommes bien conscients que la taille de l'échantillon est trop petite pour pouvoir en tirer des conclusions des plus fidèles. Les résultats qui découlent de cette enquête sont par conséquent à prendre à titre indicatif, reflétant une première esquisse de la réalité. Effectivement, d'après nos calculs, pour un niveau de confiance établi à 95 %, la taille de l'échantillon aurait dû se situer aux alentours des 400⁹⁸ participants.

⁹⁸ $n = 1,96^2 \times 0,5 \times (1 - 0,5) / 0,05^2 = 384,16$

Une dernière limitation liée à la recherche relève du caractère quelque peu répressif de la mesure qui pourrait être mal perçue politiquement. Effectivement, comme l'a imaginé monsieur Weytsman : « *Une mesure est plus facilement acceptée lorsque l'on utilise la carotte pour inciter au changement, plutôt que le bâton comme vous le proposez avec cette taxe kilométrique* ». (Interview personnelle, 13 juin 2017)⁹⁹.

Bien évidemment, il serait préférable de provoquer un changement via un incitant plutôt qu'une taxation mais le système que nous proposons se veut répressif seulement envers les personnes qui décident de ne pas, un tant soit peu, modifier leurs habitudes de déplacement.

5.3. Suggestions pour la recherche future

Le texte présenté se limite à l'instauration d'une taxe kilométrique « ordinaire ». Nous avons évoqué le principe d'une taxe kilométrique « intelligente » au point 3.3.3 du présent texte. Toutefois, le texte proposé a pour objectif de lancer les premiers dés de cette mesure que représente la taxe kilométrique sur la table ; pour cette raison, nous avons décidés de ne pas analyser plus en profondeur la mise en place d'une taxe kilométrique « intelligente » qui requiert une analyse supplémentaire assez lourde.

Néanmoins, nous restons persuadés que la taxe kilométrique « intelligente » serait l'outil idéal pour faire fluctuer la taxe de manière juste et efficiente.

Par ailleurs, nous pouvons également penser à étendre la taxe kilométrique à l'ensemble des voitures sur le territoire belge et ainsi faire ressortir le principe de l'utilisateur – payeur corrélié à l'ensemble des conducteurs.

On l'aura compris, le texte présenté pourrait servir de base pour des recherches ultérieures plus approfondies, et ainsi faire l'objet d'extensions multiples.

⁹⁹ Voir interview complète en annexe n°4.

Bibliographie

- Afschrift, T. (2015, Février 26). *Voitures de société : l'exemple d'une fiscalité absurde*. Récupéré sur trends.levif.be: <http://trends.levif.be/economie/politique-economique/voitures-de-societe-l-exemple-d-une-fiscalite-absurde>
- Agache, L., Creemers, S., Heylen, D., Verlinden, E., Verreyt, I., & Verstuyfts, B. (2012). *Bedrijfswagens in het recht tweede editie*. Antwerpen: Intersentia.
- Aguilar, B., & Emens, W. (2017). Taxer le temps passé en voiture. *La Libre Belgique*, 42-43.
- Albert, G., Keinan, T., & Shiftan, Y. (2012). The impact of company-car taxation policy on travel behaviour. *Transport Policy*, 19(1), 139-146.
- Association European Automobile Manufacturers. (2015). *Overview of purchase and tax incentives for electric vehicles in the EU in 2015*. ACEA.
- Autissier, D., Giraud, L., & Johnson, K. (2015). *Les 100 schémas du Management*. Paris: Ed. Eyrolles.
- Bastian, A., Börjesson, M., & Eliasson, J. (2016). Explaining « peak car » with economic variables. *Transportation Research Part A*, 88, 236-250. doi : 10.1016/j.tra.2016.04.005
- Bektas, T., Gürel, S., & Paraskevopoulos, D. (2016). The congested multicommodity network design problem. *Transportation Research Part E*, 85, 166-187.
- Bellemare, D. (2004). Bien commun et intérêt collectif. *Revue internationale d'éthique sociale et gouvernementale*, 6(1).
- Binnard, m., & Franchois, E. (2014). *Rekeningrijden als helfboom*. Leuven: Mobiel 21.
- Blavier, J. (2016). Bruxelles Environnement s'attaque aux abonnés des parkings publics. *L'Echo*, pp. 8-9.
- Buxant, M. (2016, 2 Août). *Yvan Mayeur : « Je ne la supporte plus »*. En ligne sur le site L'Echo. http://www.lecho.be/dossier/bouchons/Yvan_Mayeur_Je_ne_la_supporte_plus.9794290-8551.art
- Bruxelles Mobilité. (2012a). *Mobiel 2040 : Infrastructures et réseaux*, 92.
- Bruxelles Mobilité. (2012b). *Mobiel 2040 : Infrastructures et réseaux*, 59.

- Bruxelles Mobilité. (2012c). *Mobiel 2040 : Infrastructures et réseaux*, 17.
- Bruxelles Mobilité. (2012d). *Mobiel 2040 : Infrastructures et réseaux*, 2.
- Bureau fédéral du Plan. (2015a). *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*. Editions Donnay, 55.
- Bureau fédéral du Plan. (2015b). *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*. Editions Donnay, 3.
- Bureau fédéral du Plan. (2015c). *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*. Editions Donnay, 2.
- Bureau fédéral du Plan. (2016a,b). *Parc des motocyclettes, ventilation selon le type de propriétaire, la région, le carburant, la cylindrée et la classe d'âge*. En ligne [http://www.plan.be/databases/PVarModal.php?VC=EQBE_RD_STKM_NBR&D1\[\]=EIGR P&D2\[\]=EU15_BE1&D2\[\]=EU15_BE2&D2\[\]=EU15_BE3&DB=TRANSP&lang=fr&XT=0](http://www.plan.be/databases/PVarModal.php?VC=EQBE_RD_STKM_NBR&D1[]=EIGR P&D2[]=EU15_BE1&D2[]=EU15_BE2&D2[]=EU15_BE3&DB=TRANSP&lang=fr&XT=0)
- Caillat, S. (2010). *Combien coûtent les campagnes de pub du gouvernement ?* En ligne <http://tempsreel.nouvelobs.com/rue89/rue89-economie/20100416.RUE6086/combien-coutent-les-campagnes-de-pub-du-gouvernement.html>
- Campeol, V., & Dehan, X. (2013). *Le Livre Blanc de la Mobilité*. Bruxelles: Beci.
- Castaigne, M., Cornelis, E., Creemers, L., Declercq, K., De Witte, A., Hollaert, L., Hubert, M., Huynen, P., Janssens, D., Lebrun, K., Patriarche, G & Walle, F. (2012a). *La mobilité en Belgique : résultats de l'enquête BELDAM*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 5.
- Castaigne, M., Cornelis, E., Creemers, L., Declercq, K., De Witte, A., Hollaert, L., Hubert, M., Huynen, P., Janssens, D., Lebrun, K., Patriarche, G & Walle, F. (2012b). *La mobilité en Belgique : résultats de l'enquête BELDAM*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports.
- Castaigne, M., Cornelis, E., Creemers, L., Declercq, K., De Witte, A., Hollaert, L., Hubert, M., Huynen, P., Janssens, D., Lebrun, K., Patriarche, G & Walle, F. (2012c). *La mobilité en Belgique : résultats de l'enquête BELDAM*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 208.
- Castaigne, M., Cornelis, E., Creemers, L., Declercq, K., De Witte, A., Hollaert, L., Hubert, M., Huynen, P., Janssens, D., Lebrun, K., Patriarche, G & Walle, F. (2012d). *La mobilité*

en Belgique : résultats de l'enquête BELDAM. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 169.

- Castaigne, M., Cornelis, E., Creemers, L., Declercq, K., De Witte, A., Hollaert, L., Hubert, M., Huynen, P., Janssens, D., Lebrun, K., Patriarche, G & Walle, F. (2012e). *La mobilité en Belgique : résultats de l'enquête BELDAM.* Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 210.
- Castaigne, M., Cornelis, E., Creemers, L., Declercq, K., De Witte, A., Hollaert, L., Hubert, M., Huynen, P., Janssens, D., Lebrun, K., Patriarche, G & Walle, F. (2012f). *La mobilité en Belgique : résultats de l'enquête BELDAM.* Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 152.
- Charbon, F. (2017). Le fédéral patine sur l'échange "voiture de société contre cash". *La Libre Belgique*, 4-5.
- Christiaens, J. (2015). *Bedrijfswagens, zitten we zelf aan het stuur?*. Leuven: Mobiel 21.
- Circulaire n°Ci.RH.241/616.975 (AGFisc N°2/2014) dd.16.01.2014. (s.d.).
- Colleyn, M. (2016). Il faut revaloriser les salaires pour soutenir la croissance. *La Libre Belgique*, 8-9.
- Colleyn, M. (2017). Bruxelles veut une bande réservée aux covoiturages. *La Libre Belgique*, 10-11.
- Comptabilité créative. (2017, septembre). Fiscalité du vélo. *Comptabilité créative*.
- Coomans, N. (2017). *Reflect Mobilité*. Bruxelles: FEB.
- Coppens, P.-F. (2015). *Tous les frais professionnels en 100 questions*. Bruxelles: Larcier.
- Crepin, J. (2016, 17 février). Covoiturage, RER... Voici le plan mobilité du CDH. *La Dernière Heure – Les Sports*, p.4.
- Crepin, Julien., de Partz, Y., & Visart, E. (2016, Janvier). L'offre de mobilité évolue, mais la voiture reste privilégiée. *Essentielle Auto*, pp. 16-22.
- De Borger, B., & Wuyts, B. (2011). The tax treatment of company cars, commuting and optimal congestion taxes. *Transportation Research Part B*, 45, 1527-1544.
- De Caemel, C. (2017, Avril 13). De la voiture de société au budget mobilité. *Trends*, p. 12.
- De Cat, K. (2016, Novembre 17). *Voiture de société ou cash : "il y a tromperie sur la marchandise"*. Récupéré sur Trends-tendance:
<http://trends.levif.be/economie/entreprise/voiture-de-societe-ou-cash-il-y-a-tromperie-sur-la-marchandise/article-normal-572877.html>

- De Limbourg, N. (2013). Les voitures de société : état des lieux après un an de chaos. Bruxelles: Fiscalité belge.
- Delafonteyne, A., & Zagheden, M. (2016, Février 26). Nouvelle tarification kilométrique : plus large que l'eurovignette. *le Fiscologue*, p. 2.
- Deloitte Fiduciaire. (2015). *Charges déductibles*. Bruxelles: Deloitte.
- Delvillers, S. (2016, 30 juillet). Ljubljana a banni les voitures de son centre. *Le Libre Belgique*, p.28.
- Derycke, E. (2016). *Vélos de société : un coup de pouce du fisc*. En ligne sur le site de Touring. <https://www.touring.be/fr/articles/velos-de-societe-un-coup-de-pouce-du-fisc>
- Dimitropoulos, A., Koster, P., N. van Ommeren, J., & Rietveld, P. (2016). Not fully charged : Welfare effects of tax incentives for employer-provided electric cars. *Journal of Environmental Economics and Management*, 78, 1-19.
- D'Hoore, J. (2017). Du cash à la place d'une voiture de société, ce ne sera pas de sitôt. *L'Echo*, 13.
- Dykmans, I. (2017). Les e-bikes rapides sont désormais de "vrais" vélos aux yeux du fisc. *L'Echo*, 5.
- Dykmans, I. (2017). Un kilomètre à pied, ça use les souliers...et votre employeur pourrait intervenir dans vos "frais". *L'Echo*, 11.
- Ecoplan. (2014). *Effets externes des transports 2010*. Zurich : Office fédéral du développement territorial.
- Everaert, B. (2016, 1 Septembre). *Octa+ fait le pari de la voiture électrique*. En ligne sur le site L'Echo.
- Febetra. (2015). *Session d'information - la taxe kilométrique en Belgique*. Bruxelles.
- Febiac. (2015). *Les accords de gouvernements sous la loupe*. Bruxelles: Febiac.
- Febiac. (2016). *Parc des motos par marque*. En ligne <http://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR>
- Febiac. (2016). *Evolution du parc des voitures par type de propriétaire et par région*. En ligne <http://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR>

- Froxman, S. (2014). *Cost of the company car*. Récupéré sur Advisor.ca: <http://www.advisor.ca/my-practice/cost-of-the-company-car-141014>
- Gilow, M. (2015). Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies. *Brussels Studies*, 87.
- Gras, G. (2017). Les cyclistes pourront signaler les zones dangereuses de la capitale. *Metro*, 2.
- Gremmelprez, S. (2017). Fietsleasing krijgt duwtje in de rug. *Metro*, 7.
- Harding, M. (2014a). Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses. *OECD Taxation Working Papers*, 20, 28. doi: 10.1787/5jz14cg1s7vl-en
- Harding, M. (2014b,c). Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses. *OECD Taxation Working Papers*, 20, 29. doi: 10.1787/5jz14cg1s7vl-en
- Harding, M. (2014d,e). Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses. *OECD Taxation Working Papers*, 20, 25. doi: 10.1787/5jz14cg1s7vl-en
- Harding, M. (2014f). Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses. *OECD Taxation Working Papers*, 20, 15. doi: 10.1787/5jz14cg1s7vl-en
- Harding, M. (2014g). Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses. *OECD Taxation Working Papers*, 20, 40. doi: 10.1787/5jz14cg1s7vl-en
- Hubert, M., Huynen, P., Lebrun, K & Patriarche, G. (2014). *Les pratiques de déplacement à Bruxelles: analyses approfondies*. Bruxelles: Bruxelles Mobilité.
- IBM. (2015). *Rapport du Smarter Cities Challenge*. Bruxelles.
- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse. (2015a). *Caractéristique du réseau de transport en commun et véhicules de la STIB par mode de transport en Région de Bruxelles-Capitale : 2000-2015*. En ligne <http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/mobilite-et-transport#.WVyN7TN7GqA>
- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse. (2015d,f,k). *Déplacements domicile-travail en Région de Bruxelles-Capitale : déplacement de la population active occupée du lieu de résidence vers le lieu de travail : 2000-2015*. En ligne <http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/mobilite-et-transport#.WVyN7TN7GqA>
- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse. (2015e). *Emploi intérieur en région de Bruxelles-Capitale*. En ligne <http://ibsa.brussels/themes/marche-du-travail/marche-du-travail#.WYHlsa17HfY>

- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse. (2015b). *Fréquentation du réseau en commun de la STIB par mode de transport en Région de Bruxelles-Capitale : 2000-2015*. En ligne <http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/mobilite-et-transport#.WVyN7TN7GqA>
- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse. (2015j,l). *Nombre de personnes par voiture sur le réseau routier belge : 1985-2012*. En ligne <http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/mobilite-et-transport#.WVyN7TN7GqA>
- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse. (2015c,i). *Parc de voitures par type de carburant en Région de Bruxelles-Capitale : 2006-2015*. En ligne <http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/mobilite-et-transport#.WVyN7TN7GqA>
- Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse. (2015g,h). *Répartition modale des déplacements en Région de Bruxelles-Capitale selon le mode principal de déplacement*. En ligne : <http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport/mobilite-et-transport#.WVyN7TN7GqA>
- IPM. (2016, mai). Grands chantiers : logistique, transport & multi-modalité. *Supplément paru dans la Libre Belgique*.
- Ipsos, I. (2017). Le belge passe 8h par semaine à se déplacer. *L'Echo*, 6.
- Janssens, S. (2012). *De fiscale aspecten van mobiliteit*. Mechelen: Kluwer.
- Jobat (2016). *5 alternatives à la voiture de société*. En ligne <http://www.jobat.be/fr/articles/5-alternatives-a-la-voiture-de-societe/#>
- Jobat (2016). *Combien me coûte ma voiture de société ?* En ligne <http://www.jobat.be/fr/articles/que-sont-les-avantages-dune-voiture-de-societe/#>
- KBC (2016). *Brochure fiscale voitures de société 2016*. En ligne <https://www.kbclease.be/PBL/CC028/~F/~LEASE/-BZO1RVY/BZO1U7H/BZO4DXQ/BZO99EZ?ngeOrigin=BZO99HQ>
- Kloess, M., & Müller, A. (2011). Simulating the impact of policy, energy prices and technological progress on the passenger car fleet in Austria-A model based analysis 2010-2050. *Energy Policy*, 39, 5045-5062.
- KPMG international. (2016, Avril). The future of cities : measuring sustainability.
- KPMG. (2017). *Global Automotive Executive Survey*.

- KPMG. (2017). *Indicateur fiscal 2017*.
- Kwanten, M. (2016a). *Kilomètres parcourus par les véhicules belges*. Bruxelles: Service public federal Mobilité et Transports, 5.
- Kwanten, M. (2016b). *Kilomètres parcourus par les véhicules belges*. Bruxelles: Service public federal Mobilité et Transports, 26.
- La Dernière heure – les Sports. ((2015, 2 Décembre). Sondage express: la circulation dans Bruxelles s’est-elle empire ces dernières années? *La Dernière heure – les Sports*, p.2.
- Laine, B., & Van Steenberghe, A. (2016a). *The fiscal treatment of company cars in Belgium*. Brussels: Federal Planning Bureau, 4.
- Laine, B., & Van Steenberghe, A. (2016b,d,g). *The fiscal treatment of company cars in Belgium*. Brussels: Federal Planning Bureau, abstract.
- Laine, B., & Van Steenberghe, A. (2016c,f). *The fiscal treatment of company cars in Belgium*. Brussels: Federal Planning Bureau, 1.
- Laine, B., & Van Steenberghe, A. (2016e). *The fiscal treatment of company cars in Belgium*. Brussels: Federal Planning Bureau, 14.
- Laine, B., & Van Steenberghe, A. (2016h). *The fiscal treatment of company cars in Belgium*. Brussels: Federal Planning Bureau, 10.
- Lambrechts, M., & Sorée, A. (2016, 19 février). Le Belge est un navetteur invétéré : tous les chiffres. *L’Echo*, p.19.
- Lawson, P. (2016, 30 août). Les 17 propositions de MR pour la mobilité à Bruxelles. *L’Echo*, p.15.
- Mees, F. (2017, Février 7). *Avantages fiscaux pour vélos électriques*. Récupéré sur monKEY.be: <http://monkey.be>
- Michel, M. (2016, 17 Septembre). *Les jeunes, la voiture... partagée, c’est leur liberté*. En ligne sur le site L’Echo. http://monargent.lecho.be/auto/les_jeunes_la_voiture_partagee_c_est_leur_liberte.9810012-2219.art
- Némoy, S. (2013). Face au rebond de la demande de transport automobile, une approche multi-niveaux des effets de l’éco-fiscalité en Belgique et des ressorts de consommation. *Les conditions de production d’un transport durable*, 4(3).

- OCDE. (2013a). *Etudes économiques de l'OCDE : Belgique 2013*. Editions OCDE.
- OCDE. (2013b). *Etudes économiques de l'OCDE : Belgique 2013*. Editions OCDE, 89.
- OCDE. (2014). *Les avantages fiscaux en faveur des automobilistes sont préjudiciables à l'environnement et à la santé*. En ligne <http://www.oecd.org/fr/presse/les-avantages-fiscaux-en-faveur-des-automobilistes-sont-prejudiciables-a-l-environnement-et-a-la-sante.htm>
- OCDE. (2016a,b,c,d). *Average personal income tax and social security contribution rates on gross labour income*. En ligne <http://www.oecd-ilibrary.org/statistics>
- ONSS. (2017a,b). *Statistiques en ligne. Petites et moyennes entreprises*. En ligne <https://www.onssrszls.fgov.be/fr/statistiques/statistiques-en-ligne/petites-et-moyennes-entreprises>
- Pa. D. (2016, 30 Août). Une taxation basée sur l'Ecoscore. *La Libre Belgique*, p.12.
- Paraskevopoulos, D., Gurel, S., & Bektas, T. (2016). The congested multicommodity network design problem. *Logistics and transportation Review*, 85(January), 166-187.
- Partz, Y., Visart, E., & Crepin, J. (2016, 16 janvier). L'offre de mobilité évolue, mais la voiture reste privilégiée. *La Libre Belgique*, p. 19.
- Pauwels, C., & Andries, P., (2015a). *Diagnostic des déplacements domicile – lieu de travail 2014*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 9.
- Pauwels, C., & Andries, P., (2015b). *Diagnostic des déplacements domicile – lieu de travail 2014*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 20.
- Pauwels, C., & Andries, P., (2015c,f). *Diagnostic des déplacements domicile – lieu de travail 2014*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 28.
- Pauwels, C., & Andries, P., (2015d). *Diagnostic des déplacements domicile – lieu de travail 2014*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 31.
- Pauwels, C., & Andries, P., (2015e). *Diagnostic des déplacements domicile – lieu de travail 2014*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 8.
- Pauwels, C., & Andries, P., (2015g). *Diagnostic des déplacements domicile – lieu de travail 2014*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 30.

- Pauwels, C., & Andries, P., (2015h). *Diagnostic des déplacements domicile – lieu de travail 2014*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 7.
- Pauwels, C., & Andries, P., (2015i). *Diagnostic des déplacements domicile – lieu de travail 2014*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 33.
- Pottier, M., & Soldai, A. (2014, Avril). Véhicules de société. *Kluwer*, pp. 10-27.
- PWC. (2013). *Une fiscalité intelligente pour une meilleure mobilité*. Bruxelles: PWC.
- Question 818 du 20 mars 2014 d M. Van Biesen dd. 20.03.2014. (2013-2014). 159, 309-311. Chambre.
- R.Meu. (2016, 15 Septembre). Un Bruxellois sur cinq veut abandonner sa voiture. *La Libre Belgique*, p.29.
- Renette, E. (2016, 2 mars). La FEB préfère une taxe kilométrique. *L'Echo*, p.16.
- Riva Sanseverino, E., Riva Sanseverino, R., Vaccaro, V., & Zizzo, G. (2014). Smart rules for smart cities. *Springer*, 12.
- sdworx. (2012). *Fleet & Mobility Survey : Tendances en matière de mobilité*. Anvers: sdworx.
- Sente, A., (2016). *Les voitures électriques peinent à séduire les Belges*. En ligne sur le site L'Echo.
http://lecho.be/entreprises/auto/Les voitures electriques peinent a seduire les Belges.9811476-3032.art?itm_campaign=newsstream_recent
- Sente, A. (2017). Les véhicules super polluants bannis de Bruxelles dès 2018. *L'Echo*, p.18.
- Sorée, A. (2016). Rudi Vervoort veut retirer une voiture sur cinq du Bruxelles d'ici 10 ans. *L'Echo*, p.11.
- SPF Finances. (2016). *Tarif de la taxe de circulation*. En ligne
https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/immatriculation_et_impots/taxe_de_circulation
- Sponar, R. (2016, 12 mars). De l'embouteillage au burnout. *Le Libre Entreprise*, p.10.

- Statbel. (2017). *Kilomètres parcourus sur les routes belges (1970-2015)*. En ligne http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/circulation/distances/
- STIB. (2017). *Investissements > Engagements*. En ligne http://www.stib-mivb.be/article.html?l=fr&_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f
- Steenackers, J., & Van Apeldoorn, R. (2016, Novembre 14). *Faut-il échanger sa voiture de société contre du cash?*. Récupéré sur Trends.levif.be: <http://trends.levif.be/economie/entreprises/faut-il-echanger-sa-voiture-de-societe-contre-du-cash/article-normal-571689.html>
- Thilmany, J. (2017). *La vie privée - Le principe général de proportionnalité*. Récupéré sur monKEY.be: <http://www.monkey.be>
- TomTom trafic index. (2017). *Full Ranking*. En ligne https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=LARGE&continent=EU&country=ALL
- Ucm (2016). *Véhicules de société*. En ligne sur le site du secrétariat social des Classes Moyennes de la Province de Liège. <https://www.ucm.be/content/download/21847/.../file/Vehicules-de-societe-2016.pdf>
- Van apeldoorn, R. (2017, le 30 mars). Dans les coulisses de BMW, champion de la voiture premium. *L'Echo*, p.56.
- Van Caloen, A. (2017). Le budget mobilité ne sera pas que du cash. *La Libre Belgique*, 38.
- Van Campenhout, P. (2016, 18 Juin). Adapter la voiture aux néo-conducteurs. *Supplément de la Libre Belgique*, pp. 2-3.
- Van Dyck, J. (2016, Novembre 25). Loi-programme : des modifications surprenantes pour les voitures de société. *Le Fiscologue*, p. 1.
- Vanacker, L. (2017). Brussels Gewest : 'Verplicht fiets bij bedrijfswagen'. *De Tijd*, 3.
- Vanham, B. (2012). Bedrijfswagens en fiscaliteit.
- Wellens, J. (2016). *Disposition d'une voiture de société*. Récupéré sur monKEY.be: <http://www.monkey.be>
- Wellens, J. (2016). *La sécurité sociale et le remboursement des frais*. Récupéré sur monKEY.be: <http://www.monkey.be>

- Yonghong, A., & Zhixiang, Z. (2012). Congestion with Heterogeneous Commuters. *Economic Modelling*, 29(3), 557-565.
- Yperman, I. (2011a). *Commuting by motorcycle : Impact analysis*. Bruxelles : Transport & Mobility Leuven, 32.
- Yperman, I. (2011b). *Commuting by motorcycle : Impact analysis*. Bruxelles : Transport & Mobility Leuven, 44.
- ZenithOptimedia. (2015). *Digital Trends in Belgium*. Bruxelles: global web index.

Législation :

- CIR, art.38, §1, alinéa 9, a, modifié par la loi du 30 juillet 2013, *M.B.*, 01 août 2013.
- CIR, art.38, §1, alinéa 9, b, modifié par la loi du 30 juillet 2013, *M.B.*, 01 août 2013.
- CIR, art.38, §1, alinéa 14, a, modifié par la loi du 30 juillet 2013, *M.B.*, 01 août 2013.
- Code T.V.A, art.45, §2, modifié par la loi du 27 juin 2016, *M.B.*, 07 juillet 2016, art.5.
- Question parlementaire n°593 de madame Veerle Wouters du 17 octobre 2012, *Q.R.*, Ch., 2012 – 2013, séance du 26 novembre 2012, n°90, p.60.
- Décision anticipée n°2015.341 du 20 octobre 2015 relative au télétravail, *M.B.*, 04 mars 2016.
- Circulaire n°Ci.RH.241/616.975 de l’Autorité fédérale du 16 janvier 2014 relative au télétravail, disponible sur www.fisconet.be.
- Circulaire n°660 de l’Autorité fédérale du 20 juin 2017 portant sur l’adaptation du montant de l’indemnité kilométrique 2017, *M.B.*, 23 juin 2017.

Annexes

Annexe 1. Interview du 24 mars 2017 avec Nicolas Coomans, attaché au Centre de compétence Développement durable & Mobilité à la FEB

Je réalise mon mémoire de fin d'étude sur le sujet très controversé des voitures de société. Le titre provisoire de mon mémoire est le suivant : « La voiture de société : comment réconcilier ce mécanisme avec la mobilité actuelle dans Bruxelles ? Analyse fiscale du sujet. »

Après une analyse de la mobilité problématique dans Bruxelles et une prise de connaissance approfondie sur la fiscalité des voitures de société et de ses différentes alternatives (vélo, télétravail, transport en commun ...), je me penche désormais sur la proposition d'une mesure concrète qui permettrait de diminuer la pression automobile sur nos routes.

A ce jour, la piste d'une taxe kilométrique « intelligente » est celle qui me semble la plus cohérente. Les recettes de cette taxe seraient investies dans les alternatives à la voiture de société en y associant des incitants fiscaux plus avantageux. L'objectif final est un transfert d'une partie des automobilistes vers d'autres moyens de transport et ainsi favoriser la multi-modalité. Bien entendu, toute cette analyse sera réalisée dans une neutralité budgétaire pour l'Etat, et ne viendra pas pénaliser le travailleur si ce dernier accepte de modifier ses habitudes de déplacement.

Questions :

- a) Quels sont selon la FEB les principaux avantages à la mise en place d'une taxe kilométrique « intelligente » sur nos routes ?

Réponse : Tout d'abord, la FEB est pour la mise en place d'une taxe kilométrique. « Cela permettrait de décourager l'utilisation de la voiture dans les zones congestionnées si on fait effectivement une taxe kilométrique par exemple plus élevée au centre-ville en fonction des zones. Ce permettrait de répondre au souci de certaines personnes qui habitent en rase campagne ou dans le fin fond des Ardennes. Quand on leur parle de taxe kilométrique pour toute la Belgique, ces dernières disent qu'elles n'ont pas le choix, il n'y a pas de transport en commun, ils sont obligés de prendre la voiture. Oui mais le but n'est pas d'ajouter bêtement une taxe ; elle sera évidemment moins élevée pour ceux qui habiteraient en dehors des zones

urbaines. La multi-modalité est également à prendre en compte mais ces personnes auront quand même besoin de la voiture pour par exemple se rendre jusqu'à la gare. La voiture reste donc essentielle. Une modification du système doit être neutre budgétairement. Tant pour l'Etat qui ne doit pas perdre des recettes que pour nous aussi employeurs, ne devront pas être obligés de payer plus si on roule de manière raisonnable. Une taxe kilométrique en elle-même ne suffit pas. Il faut réinvestir les montants dans la mobilité. Certains pensent qu'il faut réinvestir les montants dans l'infrastructure routière. C'est le principe de l'utilisateur-payeur, il faut payer pour l'usage de l'infrastructure. Moi je dis, ça doit être pour le transport en général et utilisé pour les autres modes de transport également. Il y a plus de place dans Bruxelles pour construire de nouvelles infrastructures, il faut les utiliser plus intelligemment. Il faut regrouper les flux et utiliser d'autres modes de transport. On n'a pas le choix sauf si on construit des tunnels et des ponts ; mais cette solution est chère. On vient de parler du problème de la congestion. A côté de ce problème, il y a le côté environnemental qui est également important à prendre en considération. C'est quand même important de pouvoir lier cette taxe kilométrique, en tout cas les tarifs, aux polluants locaux, genre le CO, monoxyde de carbone, les particules fines ; tous les polluants qui ont un impact local sur la santé et l'environnement et qui sont représentés par les normes EURO. Pour ce qui est du CO₂, on est moins sûr, parce que ça on peut déjà le faire facilement via les accises. En fait, quand une voiture rejette du CO₂, c'est fixe par kilomètre. Suivant le carburant consommé, il y a une quantité fixe de CO₂ qui est consommée. C'est uniquement la consommation de carburant qui détermine le niveau de CO₂ émis. Et donc pour une voiture, il suffit de taxer un certain montant en accises sur le carburant pour faire payer aux gens le juste prix du CO₂ émis. Donc pour nous, c'est plus facile de le faire par là. On pourrait le faire aussi par la taxe kilométrique mais en tout cas bien doser les deux et ne pas faire payer les gens deux fois pour cette chose-là. Il faut donc un certain équilibre avec les accises. Un autre avantage est de pouvoir financer l'infrastructure. On veut que ça soit neutre budgétairement. Il faut réinvestir une petite partie dans le transport pour qu'il soit viable à long terme pour ne plus connaître les problèmes des tunnels bruxellois d'il y a quelques mois. Pour vous donner un chiffre, d'après une étude, dans les années 80, la Belgique investissait 4 à 5% du PIB dans les infrastructures de transport et aujourd'hui c'est tombé à 2,3%. Cela pose question.

Enfin, si on regarde dans le futur, si on passe aux voitures électriques, il va y avoir une baisse des produits d'accise. Pour compenser ça et un peu anticiper cela, la mise en place d'un revenu

qui est calculé sur l'usage de la voiture et non plus sur les accises dans le futur est important.
»

b) Pourquoi privilégier cette piste d'action par rapport au péage urbain ?

Réponse : « On privilégie la taxe kilométrique. C'est selon nous, beaucoup plus flexible. On peut changer les zones tarifaires, les tarifs beaucoup plus facilement qu'avec le péage urbain. De plus, pour le péage urbain, il faudra installer des supports physiques pour pouvoir enregistrer les voitures qui passent. C'est plus difficile de changer les tarifs des zones quand il y a des infrastructures physiques lourdes. Une taxe kilométrique est donc beaucoup plus flexible. Je vois mal comment on pourrait installer des portiques à toutes les entrées de la ville, ce qui est énorme. Je me demande comment on s'y prendrait dans la pratique et ça va coûter très cher. Ou alors, cela consisterait à faire plus que quelques voies d'accès à la capitale mais par exemple, quand on regarde du côté de Krainem et tout ça, c'est toutes des petites rues, il n'y a pas vraiment de frontières physiques, donc techniquement ça me paraît compliqué.

Ce que l'on craint aussi si on fait un péage uniquement à Bruxelles, c'est que l'ensemble du trafic de transit se reportera sur le ring, et donc on ne résoudra le problème que localement. On enlève les voitures d'un côté pour les mettre d'un autre côté. Un bon exemple du problème de ces politiques locales est le cas d'Anvers. Ils y ont installé une zone de basse émission qui interdit les véhicules trop polluants. De Lijn qui roulait encore avec des bus polluants qui ne pouvaient plus être utilisés dans Anvers. Qu'est-ce qu'ils ont fait ? Ils ont été prendre les bus moins polluants qui étaient à Malines et les ont mis à Anvers et les bus polluants qui étaient à Anvers, ils les ont mis à Malines. C'est comme ça qu'ils ont résout le problème. C'est des solutions locales qui ne font que reporter le problème à un autre endroit. Il faut donc que ça fasse partie d'une politique plus générale.

De plus, en matière économique, un péage urbain pourrait inciter les entreprises à s'installer juste à l'extérieur de Bruxelles. La région bruxelloise en a peut-être pas très envie également car elle veut attirer les entreprises sur son territoire. »

c) Pour agir sur la congestion, certains penseurs proposent de taxer le temps passé en voiture. Que pensez-vous de cette idée ?

Réponse : « J'ai lu des articles là-dessus. Moi ça me laisse un peu dubitatif mais je comprends que l'idée part d'un bon principe. En effet, la plupart des gens font des courts trajets mais qui durent longtemps parce qu'ils sont dans les embouteillages. Et en fait, cela ne leur coûte pas grand-chose parce que les trajets sont courts en distances et donc ça ne les incite pas à changer de comportement. Si on taxe en fonction du temps, cela aura un impact plus fort et ça va éviter les trajets plus courts. De plus, pour les trajets plus courts, il y évidemment des alternatives plus nombreuses comme le vélo... Je comprends la logique de la pensée et c'est vrai que ça a du sens mais ça coûterait assez cher si on devait installer des caméras partout et dans systèmes qui devraient enregistrer quand on arrête de rouler.

Je pense également à certains aspects secondaires en rapport avec cette approche. D'abord, imaginons qu'on arrive à résoudre la congestion, forcément ça roulera mieux, donc il y aura une baisse de revenus de cette taxe parce que les gens ne seront plus bloqués dans les bouchons. C'est par conséquent délicat sur le long terme pour les revenus de l'Etat.

Ensuite, cette mesure pourrait avoir un impact sur la sécurité. Les gens sachant que moins longtemps ils roulent, moins ils payent. Ils vont donc rouler plus vite et de manière plus agressive. C'est à prendre en compte. Ils vont peut-être rouler plus vite pour arriver plus vite et donc ça ne donne pas un signal positif aux gens en disant qu'il faut rouler cool. Et lorsque les gens roulent plus vites, ils risquent plus de faire un accident et qui dit accident dit encore plus de congestion.

Du point de vue pollution et usage de l'infrastructure, c'est plus relié à la distance qu'au temps qu'on utilise l'infrastructure. C'est le principe de l'utilisateur-payeur : plus on roule, plus on fait de la distance et plus on utilise l'infrastructure, plus on l'abime et donc on doit payer plus. Par contre, si on est dans les embouteillages, et qu'on a fait un mètre en une heure, on a payé mais on n'a pas spécialement beaucoup abimé l'infrastructure. Donc ce principe, ça fonctionnerait pour résoudre la congestion, mais pas vraiment l'usage de l'infrastructure.

Donc en résumé, l'idée, on ne la rejette pas. On est ouvert à toutes les propositions mais il me paraît y avoir un certain nombre d'obstacles. »

- d) Lorsque vous mentionnez la taxe kilométrique, vous l'envisagez pour l'ensemble des véhicules. Pensez-vous que la mise en place d'une taxe kilométrique pour les seules voitures de société pourrait avoir un impact notable sur la congestion dans Bruxelles ?

Réponse : « Première chose, on dit pour toutes les voitures. En ce sens, il faut comprendre également les voitures de société. Seulement, uniquement les voitures de société, prenons l'exemple de la taxe kilométrique camions. Les camions c'est quand même un petit 10% des véhicules qui sont sur nos autoroutes. Est-ce que cela a eu un impact sur la congestion ? Non. Pourtant c'est une bonne augmentation de coûts. Donc ça veut dire déjà que si tu prends qu'une minorité de véhicules, on n'est pas certain que cela va marcher. Si on parle des voitures salaires, pour prendre quelques chiffres, il y en a environ 400.000 en Belgique. Ce qu'on estime, en tout cas pour les voitures salaires, donc si utilisées aussi pour des fins privés, trajets domicile- travail ... Ca représente donc environ 8% du parc automobile belge. Bruxelles, c'est un peu plus. On tourne plus aux alentours des 15%. Donc selon nous, si on fait que sur 15% des voitures, l'impact sur la congestion serait beaucoup plus limité que si on le faisait sur l'ensemble des véhicules. Donc pour nous, ça n'a de sens que si on le fait sur l'ensemble des voitures. »

- e) La pression du secteur automobile pour un système « fortement » favorable aux voitures de société est indéniable. Selon vous, les politiques actuelles auront-ils le courage de prendre une mesure venant diminuer cet avantage ?

Réponse : « Le gouvernement, vous l'avez entendu, a annoncé sa volonté de diminuer le nombre de voitures de société. Ils ont décidé de mettre en place une taxe supplémentaire sur les cartes essence. Et d'autre part, ils veulent laisser le choix d'abandonner sa voiture contre une indemnité cash. C'est beaucoup critiqué parce qu'il y a des risques d'évitement fiscal. Tout le monde va, tout d'un coup, prendre une voiture de société pour l'abandonner juste après pour avoir du cash qui est moins taxé que du salaire. Donc ça s'est un risque. De plus, on le critique également parce qu'on aimerait bien un budget mobilité qui soit utilisé pour la mobilité. Alors que dans le système proposé, rien ne garantit que le cash reçu sera utilisé pour la mobilité. Le bénéficiaire pourrait continuer à venir en voiture au travail et donc on n'encourage pas vraiment la mobilité durable avec un tel système. En tout cas, le gouvernement a décidé qu'il voulait mettre ça en œuvre mais on est tout de même un peu dubitatif. Et est-ce qu'on aura une réelle réforme de la voiture de société dans cette législature ? Je suis prêt à parier que non. Ils ne l'ont pas annoncé, et ce n'est pas leur objectif.

Cela arrivera un jour, je crois, parce qu'il y a beaucoup de pressions sur les voitures de société. Mais pas dans les 2,3,4 ans à venir. Je serais fort surpris si cela était le cas.

Par ailleurs, c'est évident que beaucoup d'employés tiennent à la voiture de société. De même, les employeurs sont également fort attachés à la voiture de société. Les politiques savent par conséquent qu'électoralement, ce n'est pas génial de prôner une telle mesure. De plus pour l'industrie automobile, c'est certain que cela aura un impact sur leur chiffre d'affaire. »

- f) Dans un article du 2 mars 2016 du journal Le Soir, vous dites que les employeurs réclament une réforme de la mobilité. Cependant, on peut observer que ces mêmes employeurs semblent peu disposés à une modification du système actuel des voitures de société. Quelles sont selon vous les principales raisons d'un tel refus ?

Réponse : « Le employeurs ne tiennent pas à la voiture de société pour la voiture de société mais plus parce que c'est un avantage fiscal, que les taxes sur le travail sont en Belgique les plus élevées de tout l'OCDE. Même avec le tax shift, cela reste je crois parmi les plus élevés. Et donc, les employeurs considèrent cela un peu comme une compensation pour les charges élevées. Donc si on supprime l'avantage fiscal pour les voitures de société, c'est juste pour eux une augmentation de taxe de manière générale. Nous on est bien entendu pour une diminution des charges sur le travail et donc c'est pourquoi les employeurs voient d'un mauvais œil généralement toute tentative d'augmenter les charges fiscales sur les voitures de société.

Deuxième élément, c'est qu'une voiture de société, c'est du point de vue mobilité pour l'employeur très facile à gérer. Il y a un coût mensuel ou annuel fixe de leasing qu'il doit payer et un seul moyen de transport pour tous les trajets. Ca veut dire, que si l'employeur donne une voiture de société à tout le monde, c'est un contrat global et c'est facile à gérer. Tandis que si pour chaque employé, il faut regarder son mode de transport, cela devient beaucoup plus compliqué. Et donc il y aurait des traitements fiscaux différents qui demandent du travail. Donc administrativement, la voiture de société c'est quelque chose de simple. Et c'est pour ça que nous, d'ailleurs, on est pour un budget mobilité avec un seul traitement fiscal en amont. Par exemple, on vous donne 500 EUR et l'employé paye une cotisation unique dessus.

Le système des voitures de société est également un système qui attire les nouveaux employés. Dans la guerre pour les talents, c'est quelque chose qui est important pour les employeurs. Et aussi, le fait, que dans beaucoup de cas, la voiture de société est un instrument de travail.

Un dernier rôle du point de vue sociétal est du fait que les voitures de société sont renouvelées beaucoup plus régulièrement que les voitures privées, elles participent au verdissement du parc automobile. »

Synthèse :

La FEB est pour la mise en place d'une taxe kilométrique pour l'ensemble des voitures. Ils sont plus dubitatifs quant à l'implémentation d'une taxe kilométrique appliquée seulement aux voitures de sociétés. Effectivement, ils jugent l'impact d'une telle mesure trop faible. Cependant, ils ne sont pas fermés à l'idée.

La FEB insiste également que le surplus de taxe lié à la taxe doit entièrement être réinvesti dans la mobilité. Par le terme mobilité, ils voient d'un premier œil les modes de transport alternatif ; l'infrastructure doit également être bénéficiaire de cette taxation mais dans une seconde mesure.

La FEB est également très fort attaché à la voiture électrique qu'ils veulent promouvoir. Ils voient les voitures électriques comme le futur pour notre parc automobile.

Annexe 2. Entretien téléphonique avec le cabinet Smet/Ministre du gouvernement de la région de Bruxelles – Capital, chargé de la mobilité et des travaux publics

Questions ne relevant pas de vos compétences :

1. Pensez-vous que les voitures de société sont une des sources de congestion dans la ville de Bruxelles ?

Réponse : oui selon le ministre Pascal Smet, les voitures de société sont clairement une source problématique dans la ville de Bruxelles. La politique fédérale stimule l'utilisation de la voiture de société. Selon lui, le gouvernement fédéral devrait rapidement trouver une solution pour les diminuer. Selon Pascal Smet, Bruxelles a sa part de responsabilité mais sans une intervention du gouvernement fédéral, le problème persistera. Il relève le fait que les embouteillages sont en grande partie causés par les navetteurs qui se déplacent quotidiennement vers Bruxelles. De plus, ces navetteurs sont majoritairement seuls dans leur voiture.

2. Que pensez-vous de l'instauration d'une taxe kilométrique venant diminuer l'avantage octroyé aux voitures de société ?

Réponse : Le ministre Pascal Smet est pour l'instauration d'une taxe kilométrique en collaboration avec les zones métropolitaines de Bruxelles.

Il rejette l'idée d'un péage urbain qui causerait selon lui, une délocalisation importante des entreprises.

Dans le court terme, il insiste sur l'importance de promouvoir le car-sharing pour augmenter le nombre de personnes dans une voiture. Selon ses propres termes : « En milieu urbain, il ne faut plus avoir sa propre voiture. C'est la décision économique la plus conne. Il ne faut pas acheter une voiture propre puisque cette voiture ne va pas rouler de toute façon 95% du temps et sa valeur économique diminue le jour après qu'on ait acheté la voiture. Par conséquent, partager une voiture avec plusieurs personnes dans un système ou même entre particuliers, c'est l'avenir. »

Questions relevant de vos compétences :

3. Dans un article intitulé : « D'une ville pour les voitures vers une ville pour les gens. » publié sur votre site internet le 2 mars dernier, vous faites référence à une modernisation du secteur des taxis. Vous parlez d'un nouveau cadre juridique, avez-vous déjà des pistes concrètes ?

Réponse : Négociation en cours. Le ministre ne peut pas communiquer plus sur le sujet.

4. Vous prévoyez la mise en place d'un système de télé-jalonnement. Avez-vous réalisé une étude pour savoir si la mise en place d'un tel système serait un investissement rentable ? Vous évaluez le coût de ce projet à combien ? Quand le système sera-t-il

opérationnel ? (La mise en place d'un tel système est onéreuse, il faut placer des capteurs sur chaque place de parking).

Réponse : Le projet est en cours mais aucun budget précis, ni analyse semblent avoir été mené. La mise en place d'un tel système est assez onéreuse et par conséquent, une analyse de la rentabilité du projet aurait été opportune.

Le projet passe par la mise en place de panneaux fixes, de panneaux dynamiques ainsi que la mise en place de moyens digitaux (app, site internet...) pour informer les conducteurs et les conduire vers les places de parking disponibles les plus proches.

5. Vous prévoyez presque la moitié (source : Stib) de votre budget dans les transports publics pour le métro. Pourquoi investir tant dans le métro ? Quel délai prévoyez-vous ?

En effet, suite à l'analyse des chiffres fournis par l'IBSA (institut bruxellois de Statistique et d'analyse), entre les années 2005 et 2015, la fréquentation du métro a seulement augmenté de 17,82% alors que la capacité offerte a augmenté de 63,15% sur ces dix années. Dès lors, pourquoi continuer à investir tant dans le métro alors qu'on remarque clairement que la capacité offerte est déjà bien supérieure à sa fréquentation. De plus, le métro a même connu une chute de sa fréquentation si on regarde seulement les années les plus récentes (2010 à 2015/chute de 10,54%).

Réponse : « Comme vous l'indiquez dans votre courrier, le sujet de la construction d'une nouvelle ligne de métro pose de nombreuses questions et doit être pertinemment réfléchi. C'est pourquoi, avant d'avoir pris la décision d'étendre la ligne de métro vers le Nord de Bruxelles (métro Bordet-Albert), le Gouvernement bruxellois et Beliris ont menés toute une série d'études socio-économique pour évaluer la pertinence d'un tel projet. Pour rappel, la construction d'une ligne métro est de prospection et vise ainsi à anticiper le développement urbain des années à venir.

Il faut par ailleurs bien comprendre que les travaux qui débiteront en 2018 visent d'une part à transformer la ligne de pré-métro existante entre les stations Albert et Gare du Nord en véritable métro (adaptation du réseau tram en réseau métro), et d'autre part à étendre la ligne existante vers le Nord en creusant un nouveau tunnel entre la Gare du nord et Bordet à

Evere. Cette extension permettra ainsi de couvrir des quartiers de Bruxelles densément peuplé du Nord de la Capitale (Evere-Schaerbeek). Ce nouvel axe s'étendra ainsi sur 10,3 km, jalonné de 18 stations. En 20 minutes, Evere sera ainsi relié à Forest en passant par le centre-ville. Une petite révolution que beaucoup d'usagers de la STIB attendent depuis longtemps.

Cette extension du métro et la transformation de la ligne de tram existante entre Albert et Gare du Nord permettra donc principalement d'accroître la capacité des transports publics pour faire face à la demande toujours plus croissante.

Alors qu'un tram de type T3000 ne peut transporter que 184 personnes, le métro peut en accueillir jusqu'à 760. Soit 4 fois plus ! Couplé à une fréquence plus importante, la capacité de transport est nettement plus importante avec le métro. Même avec un trajet optimal (carrefours non traversant, voiries plus larges, site propre...), le tram en capacité maximale n'atteint pas la capacité du métro (capacité multipliée par 5). C'est pourquoi, la transformation de cette ligne et son extension vers le Nord est cruciale.

En ce qui concerne le métro, il a également été décidé d'investir dans la modernisation du réseau et des équipements déjà existants (ligne 1 - 5 et 2 - 6), la rénovation des stations (Schuman, Art-Loi, Rogier et bientôt De Brouckère, Bourse, Gare Centrale, ...) afin de rendre le service de transport public aux normes les plus pointues en terme de qualité et d'accessibilité. Les stations seront par ailleurs toutes équipées prochainement de wifi, ce qui permettra aux voyageurs de s'informer en temps réel de la situation sur le réseau.

Au total, en comptabilisant ce vaste projet de nouvelle ligne de métro, le Gouvernement bruxellois s'est engagé à investir 5.3 milliards d'euros dans le développement des transports publics en Région de Bruxelles-Capitale pour les 10 prochaines années. Hormis la nouvelle ligne de métros, nous travaillons à la construction de 2 nouvelles lignes de trams (tram 9 et prolongement de la ligne 94), à la construction de 10.000 places de parkings de dissuasion aux frontières régionales, à l'adoption du nouveau plan bus qui verra arriver des 234 bus hybrides et de nouvelles lignes sur le réseau, l'aménagement de 80 km de pistes cyclables sur l'ensemble de la Région, ... C'est donc avec un ensemble de mesures combinées que la mobilité s'améliorera à Bruxelles.

Enfin, le Gouvernement bruxellois a approuvé les grandes lignes du PRDD (Plan régional de développement durable) qui cadre la vision et les grands objectifs en terme de mobilité pour 2040. Nos services ont ainsi lancé des études socio-économiques sur l'opportunité de creuser de nouvelles lignes de métro vers le Sud (Uccle-Forest) et vers l'Ouest (Grand-Bigard). Il est néanmoins très important de bien tenir compte du coût de la réalisation de telles infrastructures. Le coût pour la construction de 5 km de lignes de métro est en effet évaluée à +/-1000 M€, en incluant les installations techniques/stations cela revient à environs 200M€ par km. Il est donc important d'évaluer, d'étudier la pertinence et les résultats de tels projets avant de se lancer dans des décisions concrètes. Voilà pourquoi, le Gouvernement a également attendu tant d'année avant de se lancer dans la construction de nouvelles infrastructures souterraines (les dernières prolongations de lignent dates du début 2000). Les chiffres de la STIB montrent par ailleurs une croissance de plus en plus forte dans la demande de transports publics. Il est donc pertinent que les autorités publiques amorcent des réflexions et lancent des travaux d'infrastructures avant que l'offre arrive à saturation.

Enfin, en ce qui concerne la fin des travaux, ceux-ci sont prévus pour 202 (transformation en métro de la ligne pré-métro Albert/Gare du Nord + Extension Gare du Nord/Bordet) »

Synthèse :

La région bruxelloise est pour l'instauration d'une taxe kilométrique. Le ministre est bien conscient de la problématique que les voitures de société engendrent et espère une réforme fédérale dans un avenir proche pour diminuer l'avantage fiscal qui leur est accordé.

Dans le court terme, le ministre insiste sur la solution du car-sharing.

Concernant le métro, ils ne relèvent pas la pertinence des chiffres et semblent « fermer les yeux » sur cette baisse de fréquentation constatée.

Annexe 3. Echange de mails avec Yvan Mayeur, ancien Bourgmestre de la ville de Bruxelles

Je réalise mon mémoire de fin d'étude sur le sujet très controversé des voitures de société. Le titre provisoire de mon mémoire est le suivant : « La voiture de société : comment réconcilier ce mécanisme avec la mobilité actuelle dans Bruxelles ? Analyse fiscale du sujet. »

Après une analyse de la mobilité problématique dans Bruxelles et une prise de connaissance approfondie sur la fiscalité des voitures de société et de ses différentes alternatives (vélo, télétravail, transport en commun ...), je me penche désormais sur la proposition d'une mesure concrète qui permettrait de diminuer la pression automobile sur nos routes.

A ce jour, la piste d'une taxe kilométrique « intelligente » est celle qui me semble la plus cohérente. Les recettes de cette taxe seraient investies dans les alternatives à la voiture de société en y associant des incitants fiscaux plus avantageux. L'objectif final est un transfert d'une partie des automobilistes vers d'autres moyens de transport, et ainsi favoriser la multi-modalité. Bien entendu, toute cette analyse sera réalisée dans une neutralité budgétaire pour l'Etat et les employeurs, et ne viendra pas pénaliser le travailleur si ce dernier accepte de modifier ses habitudes de déplacement.

Questions :

1. D'après vos propres termes : « *La voiture de société, c'est un détournement du régime salarial* », vous semblez tenir une position bien affirmée contre ce système. Pourriez-vous développer les raisons pour lesquelles vous êtes contre ce système fiscal ?
2. La pression du secteur automobile pour le maintien du mécanisme des voitures de société est certaine. Pourriez-vous me faire part de votre ressenti par rapport à ce lobbying ?
3. Seriez-vous favorable à l'instauration d'une taxe kilométrique appliquée aux voitures de société ?
4. Vous êtes apparemment un fervent défenseur de la multi-modalité. Selon vous, quelles actions seraient les plus à même de modifier le comportement des automobilistes bruxellois, ainsi que des nombreux navetteurs se rendant quotidiennement dans la ville de Bruxelles ?
 - a) Rendre l'indemnité vélo de 0,23 EUR/km obligatoire + Augmenter cette indemnité d'environ 10% pour la porter à 0,25 EUR du kilomètre.

- b) Favoriser le covoiturage en proposant une exonération complète de l'ATN lorsque la voiture est utilisée à plus de 60% pour le covoiturage. (Actuellement, cette mesure est d'application à partir de 80%).
- c) Mettre en place un calcul de l'ATN favorable pour les scooters & motos. Pour l'instant, l'ATN est calculé suivant le coût privé réel ; une mesure pourrait être un calcul plus avantageux de cet ATN par la mise en place d'une taxe kilométrique réduite.
- d) Encourager la multi-modalité via une campagne marketing insistant sur les indemnités très intéressantes fiscalement.

Après plusieurs prises de contact, je n'ai malheureusement pas su obtenir une réponse précise et satisfaisante à mes questions ; Monsieur Mayeur ayant fourni une réponse globale et générale aux différentes questions.

Réponse :

« La voiture de société est aujourd'hui réservée aux salariés titulaires d'un diplôme supérieur et qui se situent par conséquent dans les tranches fiscales les plus élevées.

Les travailleurs moins bien rémunérés n'en bénéficient pas et n'entrent pas non plus en ligne de compte pour des alternatives comme un budget mobilité.

La voiture de société représente objectivement plus que la valeur monétaire du coût du bus/train/vélo. Il est par conséquent difficile de la compenser équitablement par « cash for car ».

Afin d'encourager la multi-modalité, la ville de Bruxelles a mis en place plusieurs initiatives :

1. La participation au remboursement de l'abonnement STIB à 80 % quelle que soit la distance entre le domicile et le lieu de travail.
2. La ville a instauré depuis plusieurs années une flotte de vélos de service qui a beaucoup de succès. Ce vélo doit être utilisé pour les déplacements de service et pour les déplacements domicile/travail au moins 3 fois par semaine. La flotte est pour l'instant de 153 vélos. Ces vélos sont réparés par la Ville et une révision annuelle est prévue. La gestion de la flotte vélos de service va être rationalisée et le nombre de vélos va être augmenté. Différents types de vélos seront proposés : vélos électriques, pliables,...
3. La Ville de Bruxelles offre un avantage aux cyclistes sous forme d'une indemnité de 0.23 euros du kilomètre pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Le montant de cette indemnité est régulièrement réévalué.

4. Via le bikeproject, réaliser des livraisons et des déplacements de service est également possible via des cargobike. La Ville de Bruxelles participe au Bike Project de Bruxelles Environnement, dont le but est de réaliser un diagnostic et proposer un plan d'actions afin d'encourager l'usage des vélo cargos pendant un mois pour des livraisons entre différents bâtiments de l'administration ainsi que pour des déplacements d'ouvriers qui doivent transporter leurs outils de travail. Si le test est concluant, la Ville achètera des vélos cargos. De plus, 10 vélos plants, 17 vélos à assistance électrique et 10 vélos de Ville seront mis à disposition du personnel gratuitement pendant 10 jours pour les inciter à adopter ce mode de transport aussi bien pour les déplacements de et vers le domicile que pendant les heures de travail.
5. Les programmes de partage auxquels la Ville participe : vélo (Villo) et véhicules (Cambio). Une enquête est actuellement en cours pour évaluer l'intérêt du personnel de la Ville dans l'utilisation des « Villo » pour des déplacements pendant les heures de travail. Si cette enquête montre un intérêt, la Ville de Bruxelles prendra contact avec Villo pour évaluer les possibilités de collaboration.

Annexe 4. Entretien du 13 juin 2017 avec Monsieur David Weytsman, responsable de la cellule intermodale au cabinet du Ministre François Bellot

Je réalise mon mémoire sur le sujet très controversé des voitures de société. Comme vous le savez certainement, la Commission européenne mais également l'OCDE ont émis de vives réserves à l'encontre des voitures de société.

Le titre de mon mémoire est le suivant : "La voiture de société : comment réconcilier ce mécanisme avec la mobilité actuelle dans Bruxelles ?".

Après une analyse des problèmes de mobilité dans Bruxelles et une prise de connaissance de la fiscalité associée aux voitures de société et de ses plausibles alternatives (vélo, covoiturage, télétravail, moto, train, transports en commun), je me suis penché sur l'instauration d'une taxe kilométrique associée aux voitures de société. Cette taxe kilométrique viendrait remplacer l'ATN du. Le principal problème avec l'ATN actuel est qu'il s'agit d'un montant fixe qui ne varie pas suivant l'utilisation de la voiture ; le coût de revient pour un km supplémentaire est par conséquent nul ; ce qui incite à son utilisation pour une rentabilité maximale.

Dans notre cas, la nouvelle mesure serait mise en place en tenant compte d'une neutralité budgétaire pour l'Etat et les employeurs, et viendrait « pénaliser » les employés uniquement

s'ils ne jouent pas le jeu et décident de ne pas se tourner vers des alternatives et ainsi favoriser la multimodalité.

Questions :

1. Où en est-on dans le budget mobilité ? Quand pensez-vous que ce dernier sera mis en place ?

« Nous travaillons actuellement sur le budget mobilité. Ce budget mobilité tend à préféré clairement l'instauration d'une prime contre la voiture de société pour un montant équivalent. L'idée est d'avoir une voiture de société qui est un outil fiscal fictif. A côté de ce mécanisme, on se rend compte que pour harmoniser ce budget mobilité, on doit tenir compte d'un ensemble de soutiens fiscaux et parafiscaux, notamment par exemple pour le covoiturage. Si nous prenons cet exemple, très clairement, il y a un problème de bureaucratie : il faut des plateformes pour s'enregistrer etc. Nous travaillons donc sur une simplification avec trois entreprises pilotes. »

Concernant la sortie du budget mobilité, Monsieur Weytsman espère que ce dernier sortira cette année-ci. Et il espère également que cela touche de 10 à 15 % de l'ensemble des voitures de société ; au minimum en tous cas, les personnes qui habitent dans les centres urbains qui ont une ou deux voitures de société.

2. Etes-vous favorable à la mise en place d'une taxe kilométrique ?

Personnellement, Monsieur Weytsman se montre dubitatif quant à l'instauration de la taxe kilométrique tel que présentée. Effectivement, il nous rappelle, que le mécanisme des voitures de société est avant tout un moyen de soulager la pression fiscale sur le travail qui est déjà très lourde. C'est un mécanisme mis en place pour augmenter le pouvoir d'achat. Selon lui, le fait de faire payer plus certains bénéficiaires de voiture de société n'est pas idéal ; selon ses propres termes : *« il vaut mieux utiliser la carotte pour inciter au changement, plutôt que le bâton comme vous le proposez ».*

3. Le ministre Bellot parle de la nécessité de provoquer un « mental shift » pour inciter les conducteurs à se tourner vers des alternatives. Quelles mesures comptez-vous mettre en place pour provoquer ce changement de mentalité ?

« Nous avons déjà parlé du covoiturage, sur lequel nous travaillons à une plateforme simplifiée. Nous allons également instaurer de nouveaux panneaux de covoiturage pour les rendre plus visibles. A côté de cela, nous venons de dégager un budget pour les deux roues pour défiscaliser en partie l'achat de vêtements spécifiques. Concernant les speed pedelecs, nous venons d'harmoniser leur régime fiscal avec l'ensemble des autres vélos. Nous travaillons également sur le télétravail, nous venons de sortir une nouvelle loi qui encourage le télétravail. On travaille sur le travail nomade ; on encourage par exemple le développement de plateformes de travail à l'entrée des gares et autres pour lisser le flux d'utilisateurs. Nous travaillons par conséquent sur un ensemble de petites mesures qui mises bout à bout ont un impact notable. »

4. Pensez-vous qu'une campagne de sensibilisation pourrait avoir un impact ? Si oui, à combien évalueriez-vous cette campagne de sensibilisation ? (A titre indicatif)

Oui, selon Monsieur Weytsman, une campagne de sensibilisation pourrait avoir un impact fort sur le changement de mentalité. Il est conscient que de nombreux employeurs, de même que de nombreux employés ne sont pas au courant des nombreux incitants fiscaux déjà mis en place par l'Etat fédéral. *« Par ailleurs, nous travaillons également sur le développement d'une application intermodale RoutePlanner qui permettra également une prise de connaissance des modes de déplacements alternatifs ».* *« Nous devons communiquer sur une simplification pour les employeurs de mettre en place ces modes de déplacements alternatifs, et une explication sur les différents soutiens fiscaux qui existent ».*

Avec le budget dégagé, Monsieur Weytsman nous dit clairement que nous ne pourrions rien faire en terme d'infrastructures. On pourrait dégager une partie du budget pour le covoiturage ou alléger le calcul de l'ATN des motos, mais également soutenir tous les nouveaux acteurs de mobilité qui permettent l'intermodalité. Monsieur Weytsman nous donne l'exemple de Taxi Vert qui souhaite proposer une offre autour de toutes les gares pour les « petits » déplacements pour justement pouvoir arriver jusqu'à la gare depuis son domicile. On pourrait par conséquent créer des partenariats avec ces nouveaux acteurs. Un autre exemple de

partenariat qui inciterait au télétravail serait la mise à disposition de locaux vides détenus par la SNCB dans les gares pour « lisser » les heures de pointe, ou bien des partenariats avec entreprises qui proposent des « bus – bureau ».

5. Deux mesures assez incohérentes devraient faire l'objet de réforme selon moi :

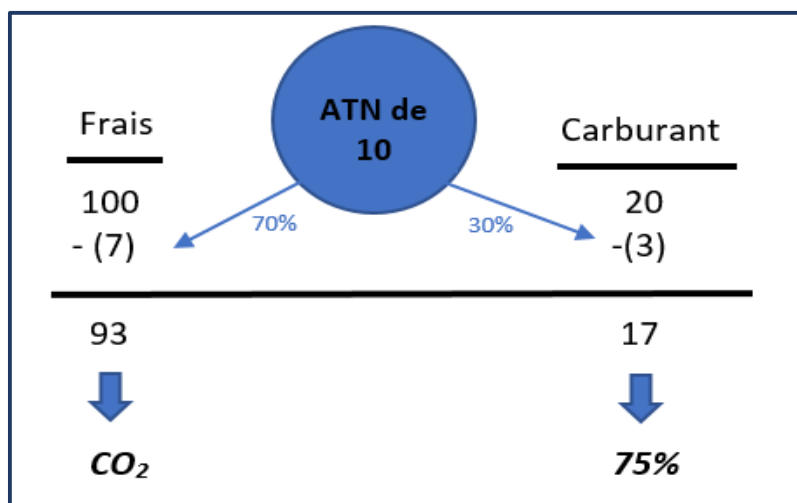
- **Tout d'abord, concernant les vélos de société dont les VTT et les vélos de course n'entrent pas dans le même régime fiscal avantageux. Pensez-vous introduire un projet de loi pour modifier cette incohérence ?**

Aucun changement concernant cette incohérence est à l'ordre du jour. Effectivement, selon Monsieur Weytsman, les VTT et les vélos de course sont des vélos de « loisir », et l'objectif des incitants fiscaux n'est pas de financer les loisirs des citoyens. Bien entendu, nous ne partageons pas cette opinion, et cette mesure représente un frein pour l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile – lieu de travail.

- **Ensuite, concernant les motos de société, l'ATN est calculé sur l'avantage « réel » que son bénéficiaire en tire. Ce qui est loin d'être avantageux fiscalement. Pensez-vous qu'il faille modifier le calcul de cet ATN pour inciter l'utilisation de la moto ?**

Monsieur Weytsman se montre intéressé par la question et souhaite l'analyser plus en profondeur dans un souci de juger la problématique pour en tirer des conclusions.

Annexe 5. Exemple de calcul de déduction fiscale sur les frais de voiture



Annexe 6. Utilisation du vélo en fonction du climat

	Nombre de vélos en circulation	% en Novembre versus Septembre
Septembre 2010	3.931	
Novembre 2010	2.538	– 35 %
Septembre 2011	4.821	
Novembre 2011	4.513	– 6 %
Septembre 2012	4.888	
Novembre 2012	3.840	– 21 %
Septembre 2013	5.649	
Novembre 2013	3.886	– 31 %
Septembre 2014	5.953	
Novembre 2014	4.436	– 25 %
Septembre 2015	6.153	
Novembre 2015	5.886	– 4 %
% Moyen		– 25 %

Données tirées du site IBSA.

Annexe 7. Liens utiles pour la mise en place d'un « plan » vélo au sein d'une organisation

- <https://www.biketowork.be/fr/HttpError> Bike to Work fournit contre rémunération un soutien à la mise en place du plan ainsi qu'un système d'avantages accordés aux employés utilisant le vélo comme mode de transport.
- http://www.provelo.org/sites/default/files/pages/plaquette_bxl_recto-verso-compressed.pdf Pro Velo fournit un ensemble de services pour la mise en place d'un « plan » vélo des plus efficaces (audits vélo, formations ...)
- <http://elmoatwork.be/#monitor> Site internet réalisé suite au projet ELMO@work de l'institut flamand de la mobilité. Ce site reprend les 7 étapes à suivre pour une mise en place adéquate d'un « plan » vélo.
- <http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drem/dienst-mobiliteit/bedrijfsadvies/bedrijfsadvies/fietscalculator.html> La province d'Anvers a mis en place un fichier Excel permettant de calculer une première estimation que procurerait un « plan » vélo.
- <http://www.gracq.org/preoccupes>

Annexe 8. Données pour le calcul de l'ATN moyen

Emission moyenne de CO ₂ des voitures de société neuves à Bruxelles ¹⁰⁰		Valeur catalogue moyenne des voitures de société neuves en Belgique ¹⁰¹	
2015	112,2	2015	31.633
2014	115,8	2014	31.013
2013	119,5	2013	30.405
2012	123,8	2012	29.808

¹⁰⁰ Données tirées du site de la FEBIAC.

¹⁰¹ Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses p. 25.

Annexe 9. Calcul de l'ATN moyen par voiture de société sur une base d'une conservation moyenne de 4 ans. Calcul réalisé pour le parc de voitures de société fin 2015

Le nombre total de voitures salaires fin 2015, à savoir 560.000 voitures est divisé en 4 par soucis de simplicité. Ce qui nous donne un montant moyen de 140.000 voitures pour le calcul de chacune des 4 années (2012, 2013, 2014 et 2015). De plus, par simplicité, on considère que l'ensemble des voitures salaires roulent au diesel¹⁰².

Pour les voitures de sociétés dont la 1^{er} immatriculation a eu lieu début 2012 :

$$\text{ATN moyen} = 29.808,5 \times 82\% \times \{5,5 + (123,8 - 87) \times 0,1\} \% \times 6/7 = 1923,31$$

$$\Rightarrow 140.000 \times 1923,31 = 269.263,400$$

Pour les voitures de société dont la 1^{er} immatriculation a eu lieu début 2013 :

$$\text{ATN moyen} = 30.405 \times 88\% \times \{5,5 + (119,5 - 87) \times 0,1\} \% \times 6/7 = 2006,73$$

$$\Rightarrow 140.000 \times 2006,73 = 280.942,200$$

Pour les voitures de société dont la 1^{er} immatriculation a eu lieu début 2014 :

$$\text{ATN moyen} = 31.013 \times 94\% \times \{5,5 + (115,8 - 87) \times 0,1\} \% \times 6/7 = 2093,96$$

$$\Rightarrow 140.000 \times 2093,96 = 293.154,400$$

Pour les voitures de société dont la 1^{er} immatriculation a eu lieu début 2015 :

$$\text{ATN moyen} = 31.633 \times 100\% \times \{5,5 + (112,2 - 87) \times 0,1\} \% \times 6/7 = 2174,54$$

$$\Rightarrow 140.000 \times 2174,54 = 304.435,600$$

Total des ATN pour l'année 2015 = 1.147.795.600 €.

=> L'ATN moyen pour une voiture de société est de 2049,64 € par an.

¹⁰² Le pourcentage exact s'élève à 97%. Source : SPF Mobilité et Transports.

Cet avantage de toute nature, divisé par le nombre de km présentant une distance « raisonnable » donne un montant de 0,1366 € par Km. Ce montant garanti des recettes équivalentes au système actuel pour une distance annuelle moyenne de 15000 km. Par conséquent, avec une taxe kilométrique établie à 0,1366 € du km, si l'employé parcourt une distance supérieure à 15.000 km, il devra payer plus comparé au système actuel.

Annexe 10. Données¹⁰³ pour le calcul du montant d'un leasing moyen sur base d'une voiture dont les caractéristiques se rapprochent fortement de la voiture de société « moyenne », à savoir une BMW Série 3 SW 318d AUT

Sur base d'un kilométrage annuel de 15.000 km :

BMW 3 SW Dsl (F31 LCI) 318 Da Aut

Général		Technique	
Prix catalogue	30.818,18 EUR	Type de carburant	Diesel
Remise Fleet	8 %	Cylindrée	1.995 cc
Taxe de mise en circulation	495,- EUR	Puissance	136 ch - 100 kW
		Puissance fiscale	11 ch
		Transmission	Automatique
		Nombre de vitesses	8
		Type de carrosserie	Wagon
		Nombre de portes	5
		Nombre de places	5
		Pneus	205/60 WR 16
		Pneus run-flat	Non
		Vitesse de pointe	207 km/h
		Kilométrage maximal	200.000 km

Prix mensuel

601,65 EUR

(hors TVA)

[Voir le résumé de l'offre >](#)

[Sauvegarder cette offre >](#)

[Discuter de cette offre avec nous >](#)

[Commander cette offre >](#)

BMW 3 SW Dsl (F31 LCI) 318 Da Aut

Général		Technique	
Prix catalogue	30.818,18 EUR	Type de carburant	Diesel
Remise Fleet	8 %	Cylindrée	1.995 cc
Taxe de mise en circulation	495,- EUR	Puissance	136 ch - 100 kW
		Puissance fiscale	11 ch
		Transmission	Automatique
		Nombre de vitesses	8
		Type de carrosserie	Wagon
		Nombre de portes	5
		Nombre de places	5
		Pneus	205/60 WR 16
		Pneus run-flat	Non
		Vitesse de pointe	207 km/h
		Kilométrage maximal	200.000 km

Prix mensuel

672,16 EUR

(hors TVA)

Carburant: 70,42 EUR

[Voir le résumé de l'offre >](#)

[Sauvegarder cette offre >](#)

[Discuter de cette offre avec nous >](#)

[Commander cette offre >](#)

360°

Couleur

Intérieur

Détail

¹⁰³ Données tirées du site Le Moniteur Automobile.

Sur base d'un kilométrage annuel de 35.000 km :

BMW 3 SW Dsl (F31 LCI) 318 Da Aut

Général		Technique	
Prix catalogue	30.818,18 EUR	Type de carburant	Diesel
Remise Fleet	8 %	Cylindrée	1.995 cc
Taxe de mise en circulation	495,- EUR	Puissance	136 ch - 100 kW
		Puissance fiscale	11 ch
		Transmission	Automatique
Environnement		Nombre de vitesses	8
Catégorie CO2	B	Type de carrosserie	Wagon
Emission CO2	109 g/km	Nombre de portes	5
Participation CO2	39,64 EUR	Nombre de places	5
Norme Euro	6	Pneus	205/60 WR 16
		Pneus run-flat	Non
Consommation moyenne	4,10 l/100km	Vitesse de pointe	207 km/h
		Kilométrage maximal	200.000 km

360°

Couleur

Intérieur

Détail

Prix mensuel

677,31 EUR

(hors TVA)

Voir le résumé de l'offre >

Sauvegarder cette offre >

Discuter de cette offre avec nous >

Commander cette offre >

BMW 3 SW Dsl (F31 LCI) 318 Da Aut

Général		Technique	
Prix catalogue	30.818,18 EUR	Type de carburant	Diesel
Remise Fleet	8 %	Cylindrée	1.995 cc
Taxe de mise en circulation	495,- EUR	Puissance	136 ch - 100 kW
		Puissance fiscale	11 ch
		Transmission	Automatique
Environnement		Nombre de vitesses	8
Catégorie CO2	B	Type de carrosserie	Wagon
Emission CO2	109 g/km	Nombre de portes	5
Participation CO2	39,64 EUR	Nombre de places	5
Norme Euro	6	Pneus	205/60 WR 16
		Pneus run-flat	Non
Consommation moyenne	4,10 l/100km	Vitesse de pointe	207 km/h
		Kilométrage maximal	200.000 km

360°

Couleur

Intérieur

Détail

Prix mensuel

841,84 EUR

(hors TVA)

Carburant: 164,34 EUR

Voir le résumé de l'offre >

Sauvegarder cette offre >

Discuter de cette offre avec nous >

Commander cette offre >

Annexe 11. Données¹⁰⁴ pour le calcul du coût de revient moyen d'une voiture privée

Calculateur du prix de revient au km

* Champs obligatoires

Marque * BMW	Modèle * Série 3 Touring (2017)
Versions * BMW Série 3 Touring 318d (100 kW) (20...	Première immatriculation du véhicule * 2017
Prix du litre de carburant (€) * 1,31	Consommation moyenne (l/100km) * 6
Kilométrage par an * 15000	Région * Région de Bruxelles
Durée d'utilisation prévue (années) * 4	Coût annuel pour garage ou parking (€) 0 €

= Calculer le prix de revient

Prix de revient au km	0,50 €
Prix de revient annuel	7530 €

Calculateur du prix de revient au km

* Champs obligatoires

Marque * BMW	Modèle * Série 3 Touring (2017)
Versions * BMW Série 3 Touring 318d (100 kW) (20...	Première immatriculation du véhicule * 2017
Prix du litre de carburant (€) * 1,31	Consommation moyenne (l/100km) * 6
Kilométrage par an * 35000	Région * Région de Bruxelles
Durée d'utilisation prévue (années) * 4	Coût annuel pour garage ou parking (€) 0 €

= Calculer le prix de revient

Prix de revient au km	0,27 €
Prix de revient annuel	9506 €

¹⁰⁴ Calculs réalisés via un outil du Moniteur Automobile

Annexe 12. Calculateur ATN

Calculateur ATN

Nombre de km

15000

Prix catalogue

31633

Norme EURO

5

Distance domicile
- lieu de travail

15

Calculator

ATN annuel =

2229

Réduction

☐

Electrique

☐

Annexe 13. Calcul du total des valeurs limites des normes Euro moyenne pour les voitures répondant aux normes Euro 0 à 4 et celles répondant à la norme Euro 5

Normes d'émissions suivant la réglementation européenne (valeurs limites) - Voitures neuves									
Emissienormen volgens de Europese wetgeving (limietwaarden) - Nieuwe wagens									
Norme	Date d'entrée en vigueur Datum van invoertreding	Essence - Benzine				Diesel			
	Homologation/Homologatie Immatriculation/Inschrijving	g/km				g/km			
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC+NOx	NOx	PM
Euro 1	1/07/1992	2,72	0,5335	0,4365	-	2,72	0,97	0,873	0,14
	1/01/1993								
Euro 2	1/07/1996	2,30	0,275	0,225	-	1	0,7	0,630	0,08
	1/01/1997								
Euro 3	1/01/2000	2,00	0,20	0,15	-	0,64	0,56	0,500	0,05
	1/01/2001								
Euro 4	1/01/2005	1,00	0,10	0,08	-	0,50	0,30	0,250	0,025
	1/01/2006								
Euro 5	1/09/2009	1,00	0,10	0,06	0,005	0,50	0,23	0,180	0,005
	1/01/2011								
Euro 6	1/09/2014	1,00	0,10	0,06	0,005	0,50	0,17	0,080	0,005
	1/09/2015								
Source: Commission européenne									
Bron: Europese Commissie									

Normes Euro 0 à 4 = $\{(2,72 + 0,5335 + 0,4365 + 2,72 + 0,97 + 0,873 + 0,14) + (2,3 + 0,275 + 0,225 + 1 + 0,7 + 0,63 + 0,08) + (2 + 0,2 + 0,15 + 0,64 + 0,56 + 0,5 + 0,05) + (1 + 0,1 + 0,08 + 0,5 + 0,3 + 0,25 + 0,025)\} / 4 = 4,9895 \text{ g/km.}$

Normes Euro 5 = $1 + 0,1 + 0,06 + 0,5 + 0,23 + 0,180 + 0,005 = 2,075 \text{ g/km.}$

Annexe 14. Taux moyen d'imposition

Ce jeu de données comprend les taux moyens d'imposition sur le revenu et les taux de cotisation de sécurité sociale pour une personne seule sans personne à charge, à différents multiples (67%, 100%, 133%, 167%) de l'AW / APW. Le salaire moyen (AW) est basé sur une personne seule à 100% du salaire moyen, sans enfant. Les résultats utilisent les taux d'imposition applicables à l'année d'imposition. Les résultats tiennent compte des abattements d'impôts et des crédits d'impôt basiques/standard et comprennent les transferts en espèces pour la famille. Les taux marginaux sont exprimés en pourcentage du salaire brut, à l'exception du coin fiscal total qui est exprimé en pourcentage des coûts salariaux bruts (salaires brut + cotisations de SS par l'employeur).

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES

 **OECD.Stat**

Cliquez ici pour vous identifier | Contactez-nous | Guide utilisateur
English | Français

		67	100	133	167
	Income as a percentage of the average wage				
Pays	Average tax rates and wedges				
Belgique	All-in	35.4	42.0	48.3	49.1

Annexe 15. Tarif de la taxe kilométrique « camions »

Tarif de la taxe kilométrique pour les camions	
Norme Euro 0-1-2	0,2EUR
Norme Euro 3	0,18EUR
Norme Euro 4	0,149EUR
Norme Euro 5-6	0,128EUR

=> 56,25% = (0,2 – 0,128) / 0,128

Annexe 16. Prix de revient Citroën C1 & Porsche 911

Calculateur du prix de revient au km

* Champs obligatoires

MarqueCitröen

ModèleC1 3p (2017)

VersionCitröen C1 3p 1.0 VTI MAN Airscape Fe...

Première immatriculation du véhicule2017

Prix du litre de carburant (€)1,42

Consommation moyenne (l/100km)5

Kilométrage par an15000

RégionRégion de Bruxelles

Durée d'utilisation prévue (années)4

Coût annuel pour garage ou parking (€)0 €

Calculer le prix de revient

Prix de revient au km0,24 €

Prix de revient annuel3530 €

Calculateur du prix de revient au km

* Champs obligatoires

MarquePorsche

Modèle911 Coupé (2018)

VersionPorsche 911 Coupé Carrera Coupe (201...

Première immatriculation du véhicule2017

Prix du litre de carburant (€)1,42

Consommation moyenne (l/100km)12

Kilométrage par an15000

RégionRégion de Bruxelles

Durée d'utilisation prévue (années)4

Coût annuel pour garage ou parking (€)0 €

Calculer le prix de revient

Prix de revient au km1,36 €

Prix de revient annuel20443 €

Annexe 17. Comparateur ATN et CO₂ en fonction du prix du véhicule

10000	ATN	CO2	20000	ATN2	CO23	30000	ATN4	CO25	40000	ATN6	CO27
Citroen C1 1.0	106,67	95	Audi A1 1.6 TDI	106,67	97	Audi A3 2.0 TDI	156,43	105	Alfa Romeo Giulia 2.2 JTDM	220	109
Dacia Sandero 0.9 Tce	106,67	109	Alfa Romeo Mito 1.3 JTDM	106,67	86	BMW Série 1 118D	154,29	104	Audi A4 2.0 TDI	214,29	107
Fiat 500 1.2	106,67	115	DS3 1.2 Puretech	106,67	104	Mercedes Classe A 180D	122,14	89	BMW Série 3 320D	200	102
Hyundai i10 1.0	106,67	108	Mini Cooper D	106,67	95	Renault Mégane 1.5 dci	135	95	Jaguar XE 2.0D	220	109
Kia Picanto 1.0	106,67	105	Renault Clio 1.5 DCI	106,67	85	Volkswagen Golf 1.6 TDI	143,57	99	Mercedes Classe C 220D	220	109
Opel Karl	106,67	104	Seat Ibiza 1.4 TDI	106,67	100	Ford Focus 1.5 TDCI	143,57	99	Volva S60 D4	191,43	99
Moyenne	106,67	106		106,67	94,5		142,5	98,5		210,9533	105,8333

50000	ATN8	CO29	60000	ATN10	CO211	70000	ATN12	CO213
BMW Série 5 520D	292,86	114	BMW Série 4 coupé 435D	475,71	143	Audi A6 3.0 TDI	635	159
Jaguar XF 2.0D	292,86	114	Porsche 718 Cayman	505,71	168	Maserati Ghibli D	630	158
Mercedes Classe E 220D	250	102	Range Rover Evoque Convertible TD4	501,43	149	Mercedes Classe CLS 350D	635	159
Volvo S90 D4	292,86	114	Mercedes CLS Shooting Brake 220D	398,57	125	Audi Q7 3.0 TDI	585	149
Mercedes Classe E coupé 250D	300	116	Mercedes GLC Coupé 250D	415,71	129	BMW X5 3.0D	620	156
BMW Série 4 Cabrio 420D	300	116	Mercedes GLE 250D	462,86	140	Jaguar F-Pace 3.0D	635	159
	288,0967	112,6667		459,9983	142,3333		623,3333	156,6667

80000	ATN14	CO215	90000	ATN16	CO217	100000	ATN18	CO219
Porsche 718 S Boxster	668,57	167	Audi A8 3.0 TDI	765	151	Maserati Quattroporte D	935,71	163
Maserati Levante D	897,14	189	BMW Série 7 3.0 D	675	137	Porsche 911	850	169
Porsche Cayenne D	805,71	173	Jaguar XJ 3.0D	752,14	149	BMW Série 6 Cabrio 640D	800	144
Mercedes GLS 350D	874,28	185	Mercedes Classe S 350D	732,86	146	Jaguar F-type	1492,86	259
Audi A6 Allroad 3.0 TDI	800	172	BMW X6 40D	842,14	163	Maserati Levante S	1064,29	199
BMW X5 4.0D	714,28	157	Porsche Cayenne S Diesel	1137,85	209	Range Rover TDV6	1071,43	182
	793,33	173,8333		817,4983	159,1667		1035,715	186

Annexe 18. Réduction de la taxe kilométrique : explications complémentaires

C'est au contribuable d'apporter la preuve à l'administration fiscale. La preuve est recevable uniquement si ces deux conditions sont remplies :

- La distance domicile – lieu de travail est de minimum 10 km.
- Si l'utilisation de la voiture permet d'économiser 1 heure de trajet (sur le trajet domicile – lieu de travail) par jour en situation de trafic normal (à savoir en dehors des heures de pointe « élargies » qui sont définies comme suit : les heures entre 6 et 9h et entre 16 et 19h). Le contribuable devra également prouver ce surplus de temps en établissant une moyenne de minimum cinq trajets effectués à des heures différentes.

Annexes 19, 20 & 21 : Précisions concernant l'implémentation de la taxe kilométrique proposée dans le présent texte

Annexe 19. Comment sera dû l'ATN ?

L'ATN sera dû annuellement. Effectivement, cette mesure aura un impact plus fort (enquête qualitative) sur la vision que porteront les bénéficiaires d'une voiture de société sur l'ATN à payer. De plus, cela permettra à l'administration de devoir récolter les données seulement une fois par an ; ce qui facilitera la coordination du système.

Par ailleurs, cet ATN devra dissocier de la fiche de paye du travailleur, dans un souci de mettre en avant ce montant. Une variation par rapport à l'année précédente pourrait également être mentionnée (en rouge dans le cas où le travailleur a roulé plus et en vert s'il a roulé moins).

Comment faire en pratique ?

On prendra le montant annuel des salaires imposables qui correspondent à la mise à disposition de la voiture de société. On ajoutera à ce résultat le montant annuel de l'ATN dû pour l'année. En faisant cela, on est en mesure d'identifier dans quelle tranche d'imposition se trouve le montant de l'ATN dû.

Exemple d'un employé qui a un salaire mensuel de 2500 EUR et un ATN annuel de 2000 EUR.

Avantage de toute nature	
Salaire annuel imposable	30000
+ ATN annuel « brut »	2000
= Salaire imposable	32000
Tranche(s) d'imposition de l'ATN	45%
ATN « net » = réellement dû pour l'année	$2000 \times 0,45\% = 900 \text{ EUR}$
Evolution par rapport à l'année N - 1	- 10 %

Chapitre III. Calcul de l'impôt

Section 1^{re}. Régime ordinaire de taxation

Sous-section 1^{re}. Tarif d'imposition

Art. 130

L'impôt de base est fixé à:

- 25 p.c. pour la tranche de revenus de 0,01 EUR à 11.070 EUR (montant de base 7070 EUR);
- 30 p.c. pour la tranche de 11.070 EUR (montant de base 7070 EUR) à 12.720 EUR (montant de base 8120 EUR);
- 40 p.c. pour la tranche de 12.720 EUR (montant de base 8120 EUR) à 21.190 EUR (montant de base 13.530 EUR);
- 45 p.c. pour la tranche de 21.190 EUR (montant de base 13.530 EUR) à 38.830 EUR (montant de base 24.800 EUR);
- 50 p.c. pour la tranche supérieure à 38.830 EUR (montant de base 24.800 EUR).

Lorsqu'une imposition commune est établie, le tarif d'imposition est appliqué au revenu imposable de chaque contribuable.

Annexe 20. Comment calculer le nombre de kilomètres ?

Le nombre de kilomètres devra être calculé de manière rétrospective. C'est-à-dire que la taxe devra être calculée en fin d'année N sur les kilomètres effectués sur l'ensemble de l'année N, et que l'ATN devra être payé en début d'année N+1.

Par ailleurs, si un travailleur se sépare de sa voiture de société en cours d'année ou si un travailleur se voit octroyer une voiture de société en cours d'année, la taxe sera dû au prorata du nombre de kilomètres effectués jusqu'à ce jour de séparation ou à partir du jour d'octroie.

Annexe 21. Comment contrôler la distance privée ?

La proportion de la distance privée sera définie de la même manière que pour le calcul de la TVA avec une variante pour le forfait. Par conséquent, un maximum de 50% des déplacements peuvent être considérés comme des déplacements réalisés à titre professionnel. Le forfait sera, comme c'est le cas actuellement pour le calcul de la TVA, en majorité adopté. Lorsque l'on prend en compte les chiffres présentés dans ce mémoire, on remarque que la proportion moyenne de déplacements professionnels s'élève à environ 30%¹⁰⁵ ; ce qui coïncide à peu de chose près avec le forfait appliqué en matière de TVA. C'est pourquoi, nous proposons de porter le forfait à 30% pour le calcul de l'ATN.

¹⁰⁵ 21.011,2/29.442 = 71,36% en privé et 28,64% en professionnel.

Le contrôle se fera par un relevé des kilomètres une fois par an. Ce relevé de kilomètres devra être transmis à l'administration par l'employeur. L'administration devra veiller à tenir un historique du kilométrage de chaque véhicule pour vérifier l'exactitude des données transmises.

Un système de sanctions strictes devra être mis en place pour décourager toute fraude au système.

Annexe 22. Enquête quantitative

Captures d'écran des réponses les plus pertinentes à l'enquête :

➤ Version francophone :

QUESTIONS

RÉPONSES

108

Rubrique 1 sur 11

Enquête sur la multimodalité

Dans le but d'enrichir mon mémoire de fin d'étude, j'ai réalisé une petite enquête qui me permet d'analyser et de comparer les alternatives à la voiture de société sur le réseau belge et ses conséquences positives sur notre ville de Bruxelles.

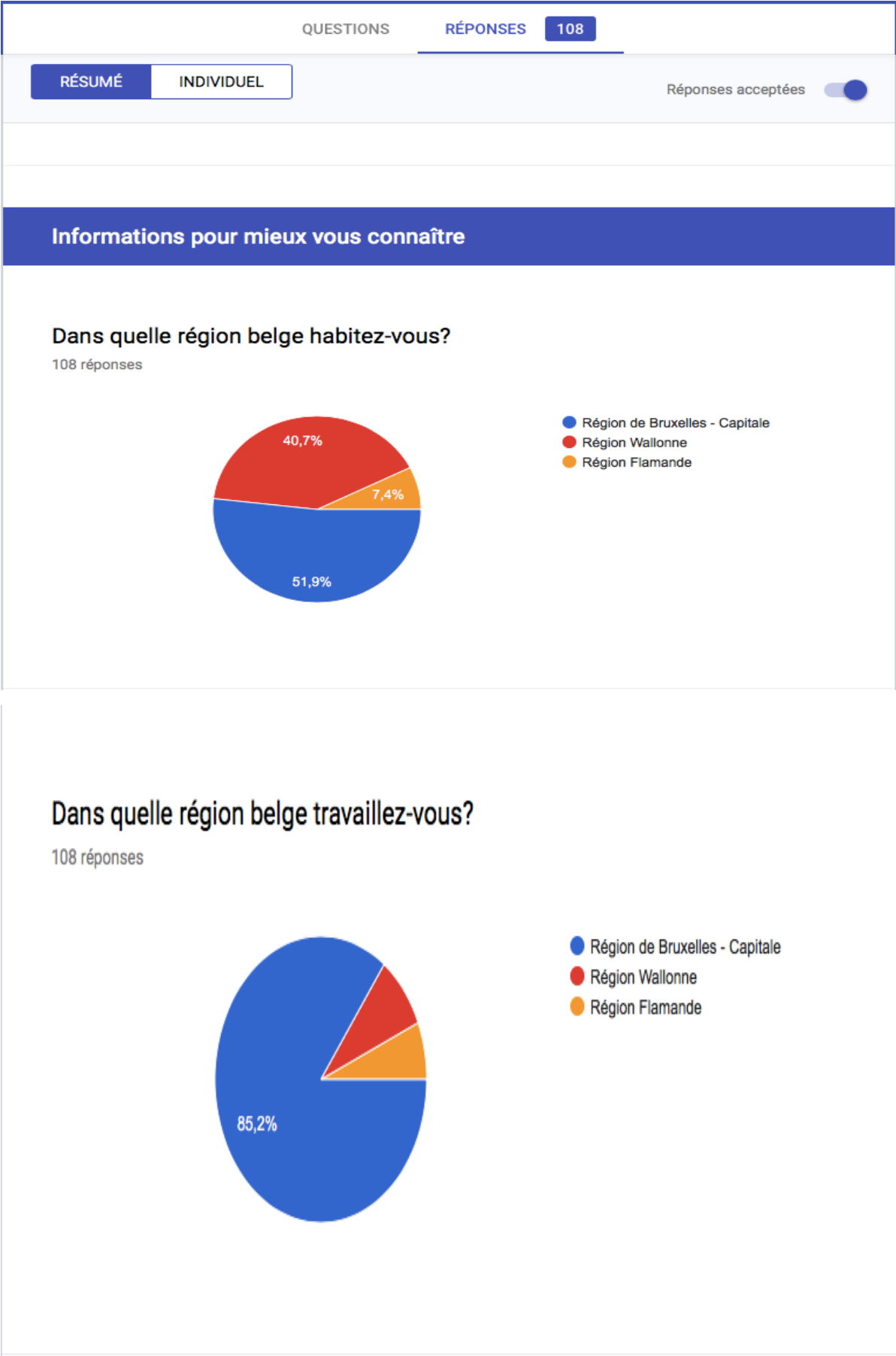
Ce questionnaire est composé de 15 questions, cela vous prendra maximum 3 minutes pour le compléter.

Merci pour votre collaboration.

Dupuis Quentin

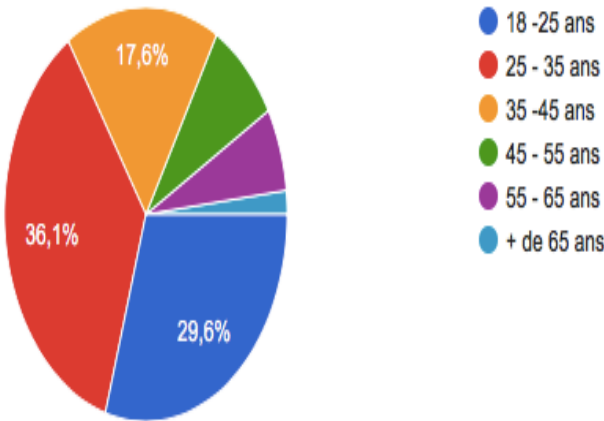
Titre de l'image





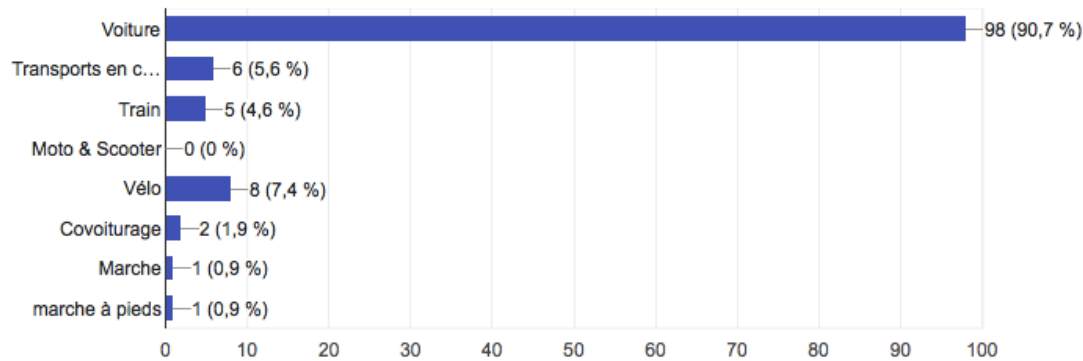
Dans quelle tranche d'âges vous situez-vous?

108 réponses



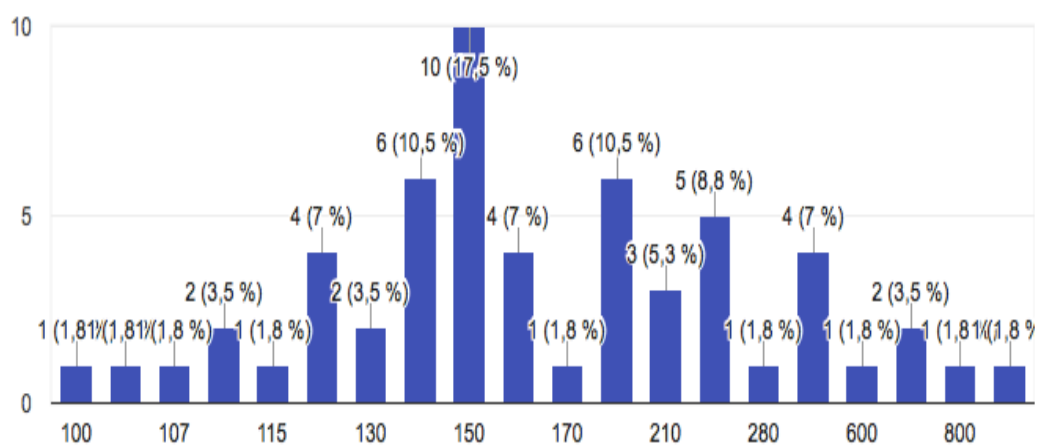
Quel(s) mode(s) de déplacement utilisez-vous pour vous rendre à votre travail?

108 réponses



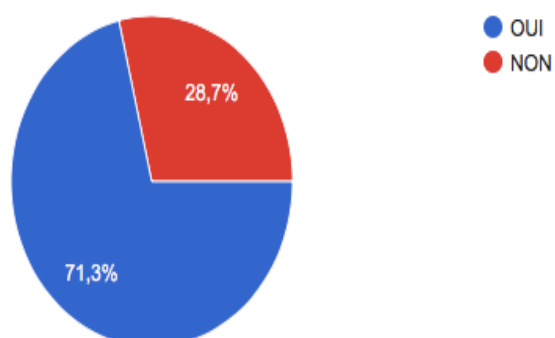
Si oui, quel est approximativement le montant de votre ATN mensuel?

57 réponses



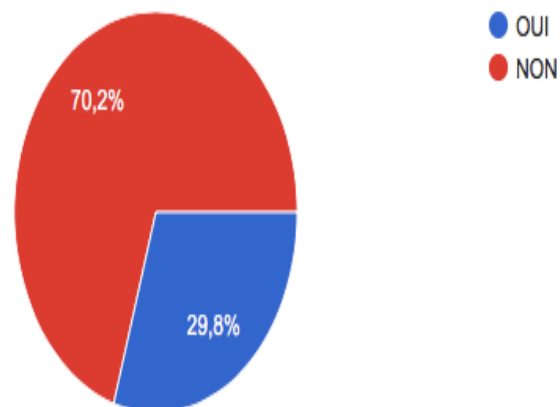
Connaissez-vous approximativement le montant de votre ATN mensuel?

80 réponses



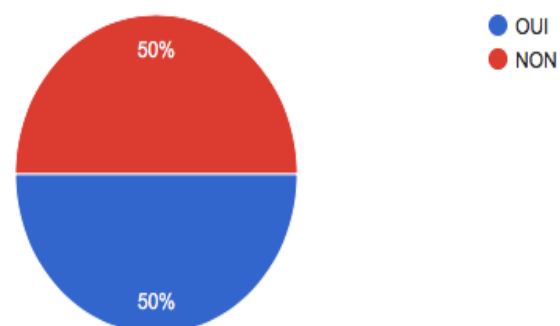
Si ce dernier venait à augmenter de 20%, seriez-vous prêt à vous tourner vers des alternatives (Vélo, transports en commun, télétravail ...) ?

57 réponses



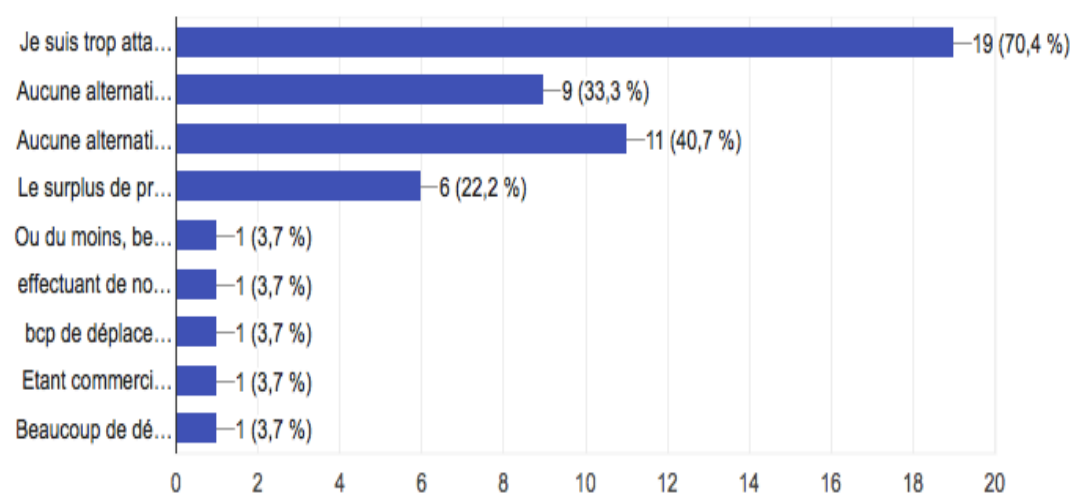
Si ce dernier venait à augmenter de 40%, seriez-vous prêt à vous tourner vers des alternatives (télétravail, Vélo, transports en commun ...) ?

40 réponses



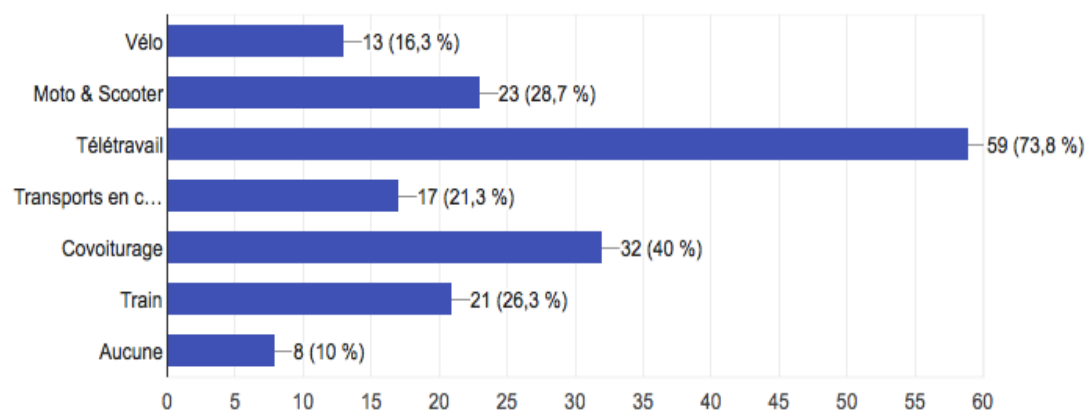
Si vous avez répondu non, pourriez - vous indiquer la/les raison(s) de ce refus?

27 réponses



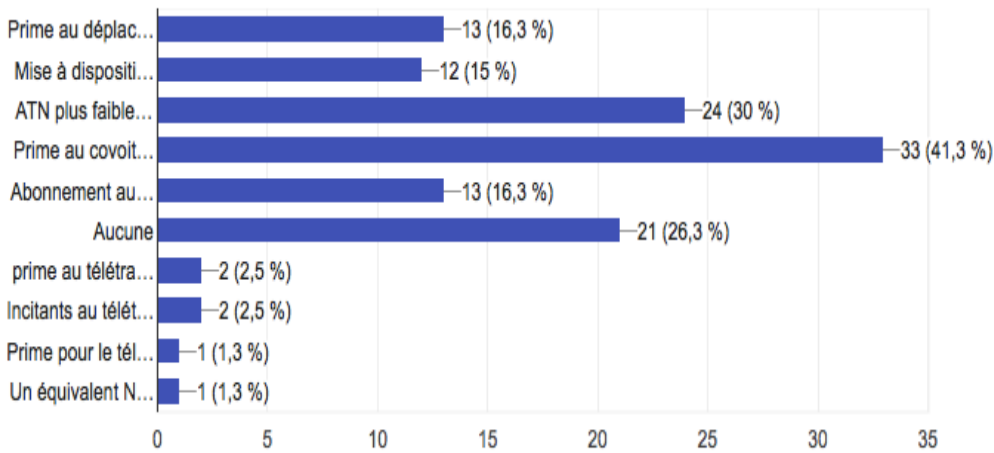
Vers quelle(s) alternative(s) seriez-vous intéressé?

80 réponses



Quelle(s) mesure(s) fiscale(s) vous inciteraient à considérer ces alternatives?

80 réponses



➤ Version néerlandophone :

QUESTIONS

RÉPONSES

31

Rubrique 1 sur 11

Multimodaliteit onderzoek

Om mijn studie-eindwerk te verrijken, maakte ik een kleine enquête die me in staat stelt te analyseren en de alternatieven voor bedrijfsauto's te vergelijken op het Belgische net en de positieve invloed op Brussel.

Deze vragenlijst bestaat uit 15 vragen, het zal je niet meer dan 3 minuten in beslag nemen.

Hartelijk bedankt voor uw medewerking.

Dupuis Quentin

Titre de l'image

Annexe 23. Conditions pour l'octroi de la prime pour emplacement de parking dédié au covoiturage

- Mise en place de panneaux spécifiques.
- Mise en place d'une insigne/logo au sol.
- Mise en place d'un contrôle effectif avec un système d'amendes.
- Les emplacements doivent être situés au plus proche de l'entrée principale.
- Pas plus de 5 primes par entreprise.
- Les emplacements doivent être maintenue pour une durée minimum de 5 ans.
- Il doit s'agir de nouvelles places de parking (ou reconversion) dédiées au covoiturage.