

Les voitures de société : état de la question en Belgique

Forum intersyndical

25 NOVEMBRE 2008

Claire SCOHIER



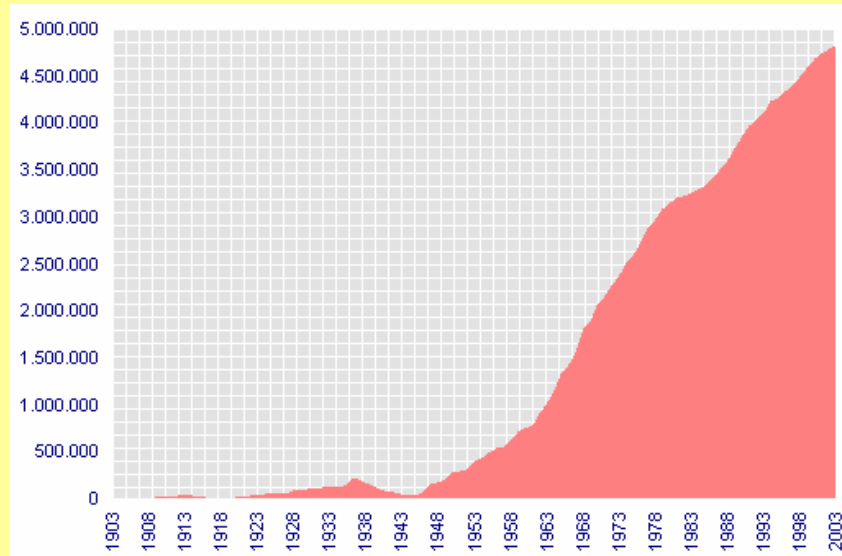
Inter-Environnement Bruxelles

Prémises d'une mobilité non-soutenable

- depuis '50 : politique du tout à la voiture
- destruction des campagnes et adaptation de la ville à la voiture : création d'autoroute urbaine, transformation des places en parking à ciel ouvert
- provoque l'exode et donc accroît la navette



EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE BELGE

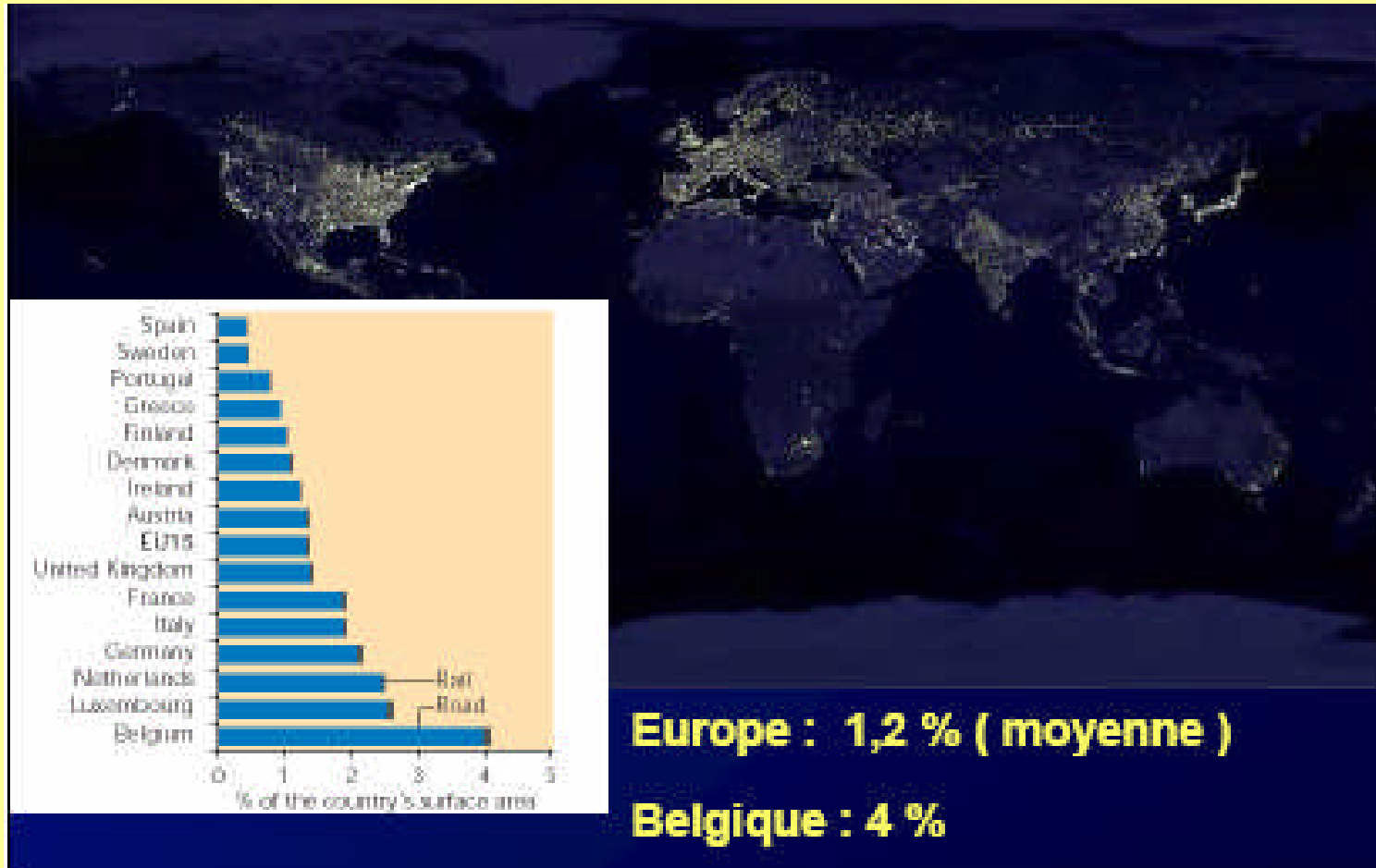


Le parc de véhicule belge a augmenté de 19,5% de 1996 à 2006

Les distances parcourues ont augmenté de 18% de 1995 à 2005



OCCUPATION DU SOL PAR LA ROUTE



Europe : 1,2 % (moyenne)

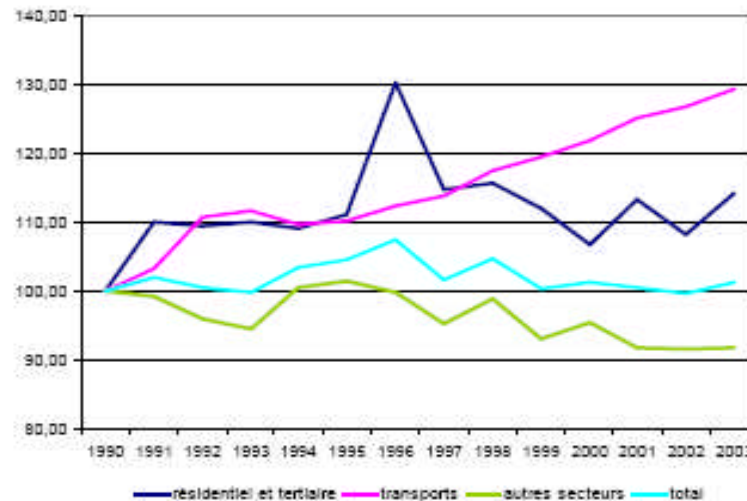
Belgique : 4 %



PART DU TRANSPORT DANS LES EMISSIONS DE CO₂

- Si le transport ne représente que 20% des émissions totales de CO₂, il est le seul secteur en nette augmentation : + 34% depuis 1990

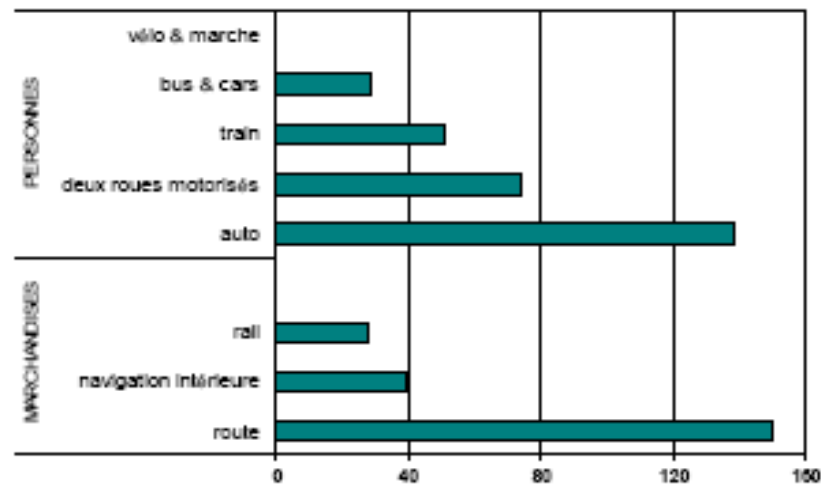
Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Belgique de 1990 à 2003 suivant différents secteurs⁵ (année de référence : 1990 = 100 %). Source : 4^e communication nationale sur les changements climatiques.



REPARTITION DES EMISSIONS DE CO₂ SELON LE MODE DE TRANSPORT

- Le CO₂ reste le principal gaz à effet de serre source du changement climatique or la voiture, notre mode de transport privilégié pour les personnes et les marchandises produit deux à quatre fois plus de CO₂ que les autres modes de transport

Emissions de CO₂ par mode en g par voyageur-kilomètre pour le transport de personnes et en g par tonne-kilomètre pour le transport de marchandises. Calculs Direction Mobilité, SPF Mobilité & Transports.



Le cycle de vie d'une voiture

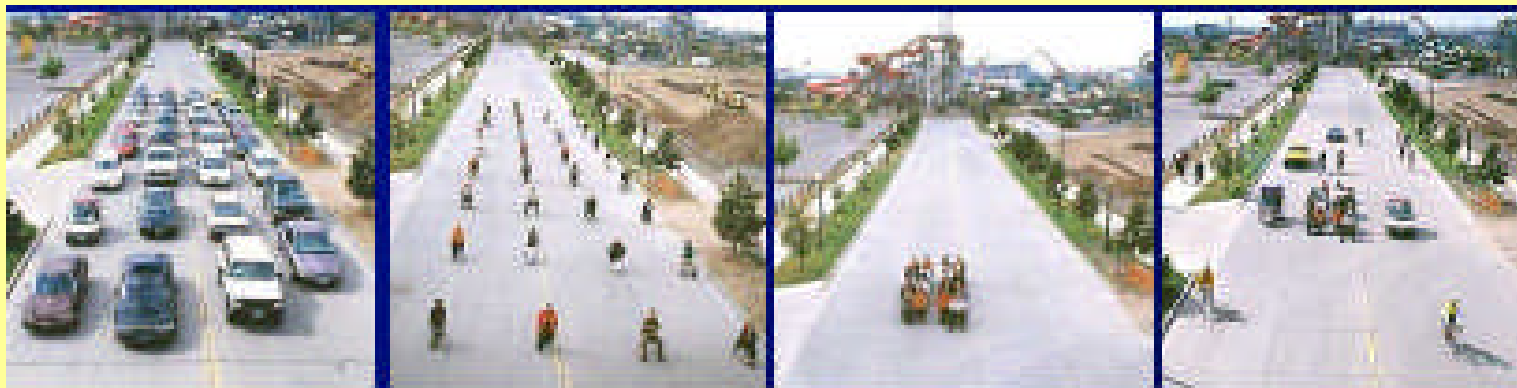
Il faut de l'eau et de l'énergie pour construire une voiture : un véhicule qui émet 140g CO₂/km rejette 5 tonnes de CO₂ pour sa construction = rouler 35.000 km

La voiture est un déchet à recycler (données 2006) :

- réutilisées 19%
- recyclées 61%
- valorisées (énergie) 1%
- mises en décharge* 19%



L'OCCUPATION DE L'ESPACE PUBLIC :



35 personnes
32 voitures
Ça bouchonne!

Les mêmes sans
voiture

Les mêmes dans
deux bus

Et en trafic mixte!



RESPONSABILITE DES VOITURES DE SOCIETE DANS CE CONTEXTE

■ Distinction voiture de société/flotte

Une voiture de société est un véhicule que l'employeur met à la disposition du travailleur pour parcourir le trajet entre le domicile et le lieu de travail et/ou son usage privé (≠ voiture de flotte : usage uniquement professionnel)

■ Proportion du parc automobile

Les voitures de société représentent 13% du parc automobile belge (630.000 sur 4.500.000 : chiffres 2005)

■ Nombre d'immatriculations

Mais 33% des voitures immatriculées en 2005 sont des voitures de société ss : s'explique par le renouvellement fréquent de ce parc automobile

■ Augmentation

Lente augmentation des voitures de société dans la motorisation des ménages



EN COMPARAISON AVEC LES PAYS VOISINS ?

- 62% des employeurs proposent une voiture de société contre 46% en Europe
- au sein des entreprises de plus de 100 salariés, les voitures de société représentent 53% de la flotte contre 30% en Europe



EN COMPARAISON AVEC LES PAYS VOISINS ?

	Belgique	Pays-Bas	Royaume- Uni	Allemagne	France
% parc automobil	13%	10%	5%		surtout flotte
Evolution	↗	↗	↘		
Usage	surtout privé		surtout professionnel	usage mixte	surtout professionnel
Régime fiscal	- déductibilité à 75% - déductibilité à 100% du carburant	- revient 20% + cher à l'employeur - choix - grand		- aussi avantageux qu'en Belgique	- taxe sur la voiture de société - TVA non remboursée



Pourquoi sont-elles si présentes en Belgique?

- Pression fiscale sur le travail en Belgique est particulièrement forte
- Recherche d'avantages en nature compensatoire
- La voiture de société bénéficie d'un régime fiscal très avantageux



Régime fiscal belge

- Déductibilité fiscale à hauteur de 75 % jusqu'en 2008
- Depuis 1er avril 2008, la déductibilité est fonction des émissions de CO2 : de 60% (les + polluants) à 90% (les – polluants) → a accru de 10% les dépenses
- Grâce à cette mesure, 46% des entreprises ont orienté le choix de leurs travailleurs vers des véhicules moins polluants
- Mais il y a toujours la déductibilité à 100% des frais de carburants



Impact des voitures de société sur notre environnement

Type de carburant : diésel 2X plus souvent que pour une voiture privé

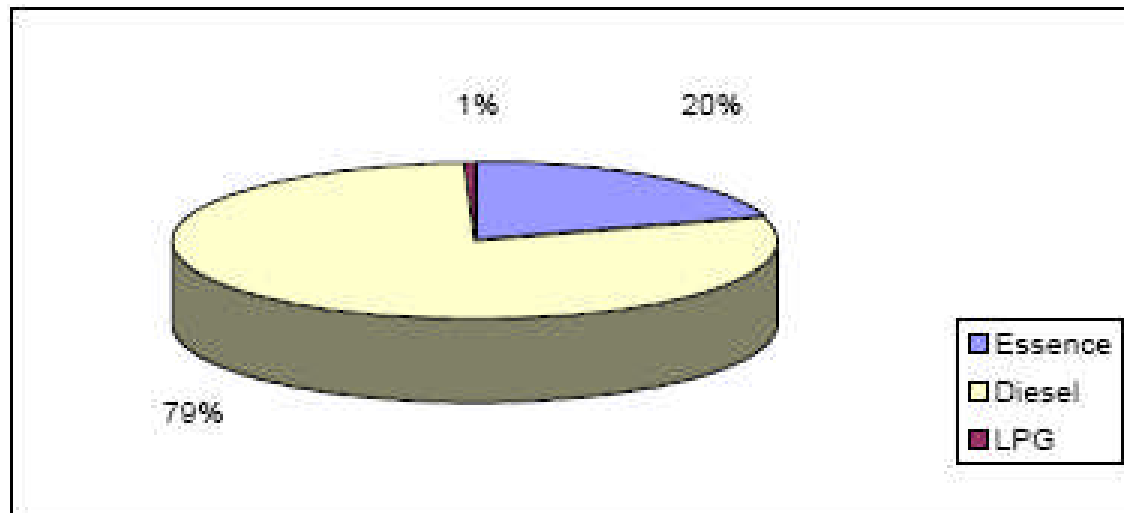


Figure 2 : Repartition des voitures de société par type de carburant en Belgique (2005)
(source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)



Impact des voitures de société sur notre environnement

Age : les voitures de société ont 2,2 ans d'âge moyen pour 6,9 ans dans les véhicules privés

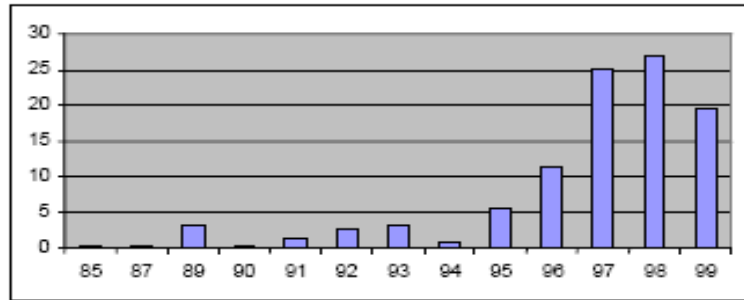


Figure 18 : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures de société dont disposent les ménages (1999) (source : Mobel)

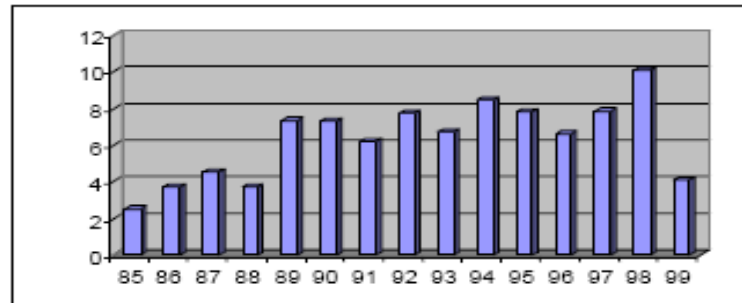


Figure 19 : : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures privées dont disposent les ménages (1999) (source : Mobel)



Impact des voitures de société sur notre environnement

Puissance : les voitures de société sont plus puissantes que les véhicules privés

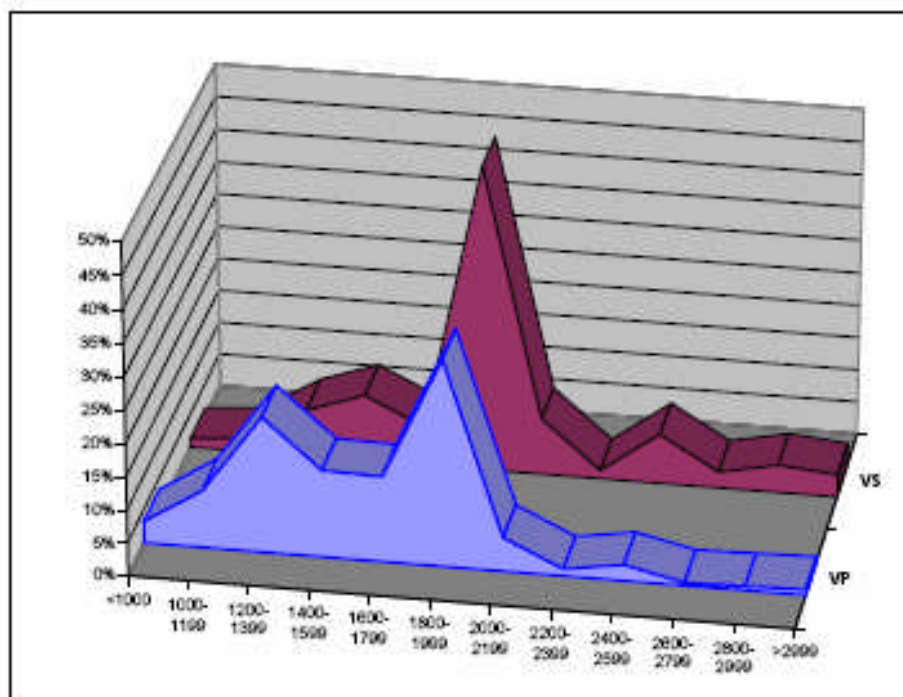


Figure 11 : Ventilation des véhicules privés (VP) et des véhicules de société (VS) suivant leur cylindrée (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)



Impact des voitures de société sur notre mobilité

- Le secteur financier est un des plus gros consommateurs de voitures de société alors qu'il est peu pourvoyeur d'emploi (1 emploi = 1 voiture) contrairement au secteur public (100 emplois = 1 voiture). Plus le revenu du ménage augmente, plus la probabilité de disposer d'une voiture est grande.

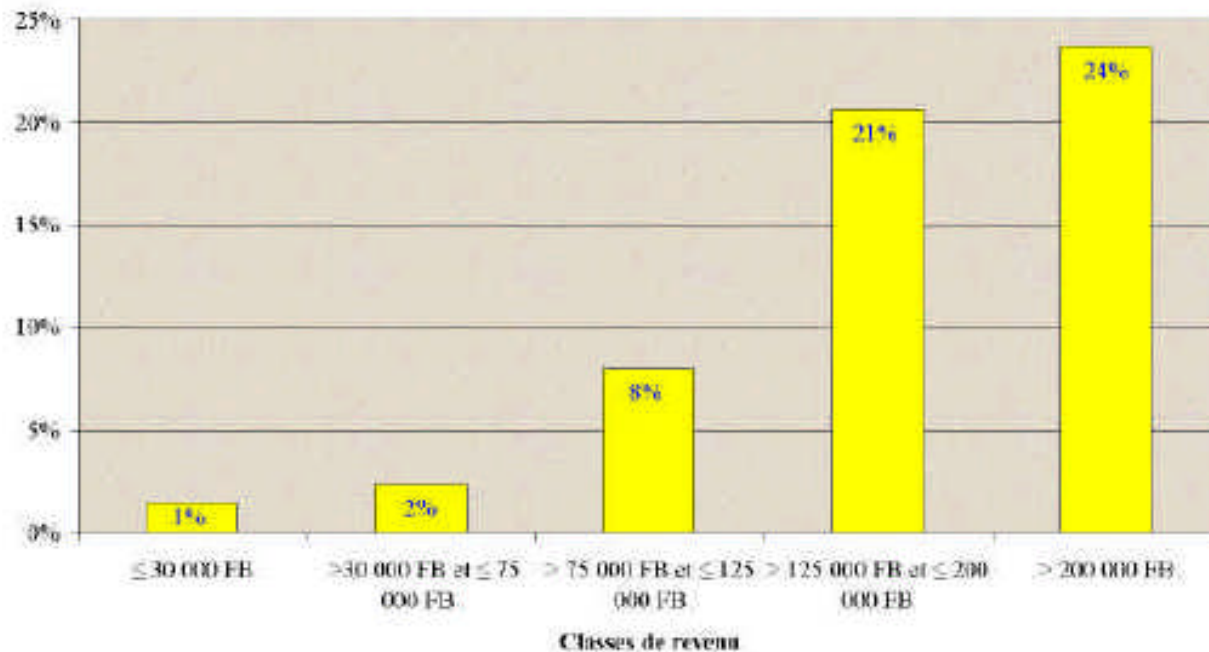


Figure 31 : Pourcentages de ménages disposant d'une voiture de société dans chaque classe de revenu (1999) (source : MOBEL)



Impact des voitures de société sur notre mobilité

■ Kilomètres parcourus

Les voitures de société roulent nettement plus...

à des fins professionnelles?

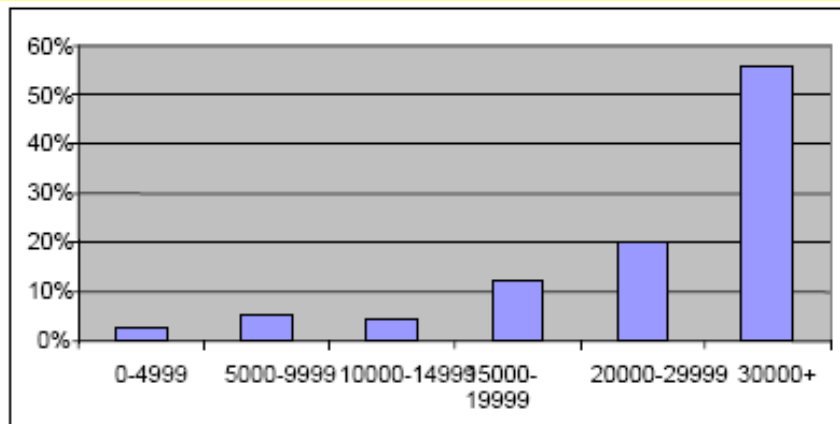


Figure 33 : Kilométrage annuel moyen des voitures de société (2001) (source OVG)

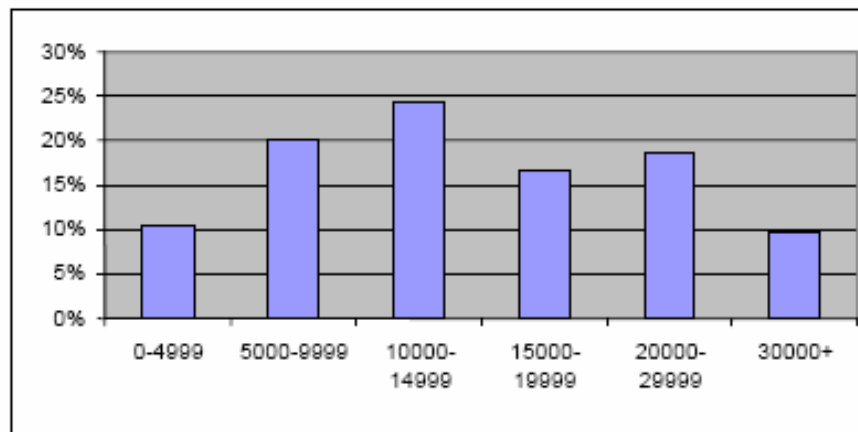
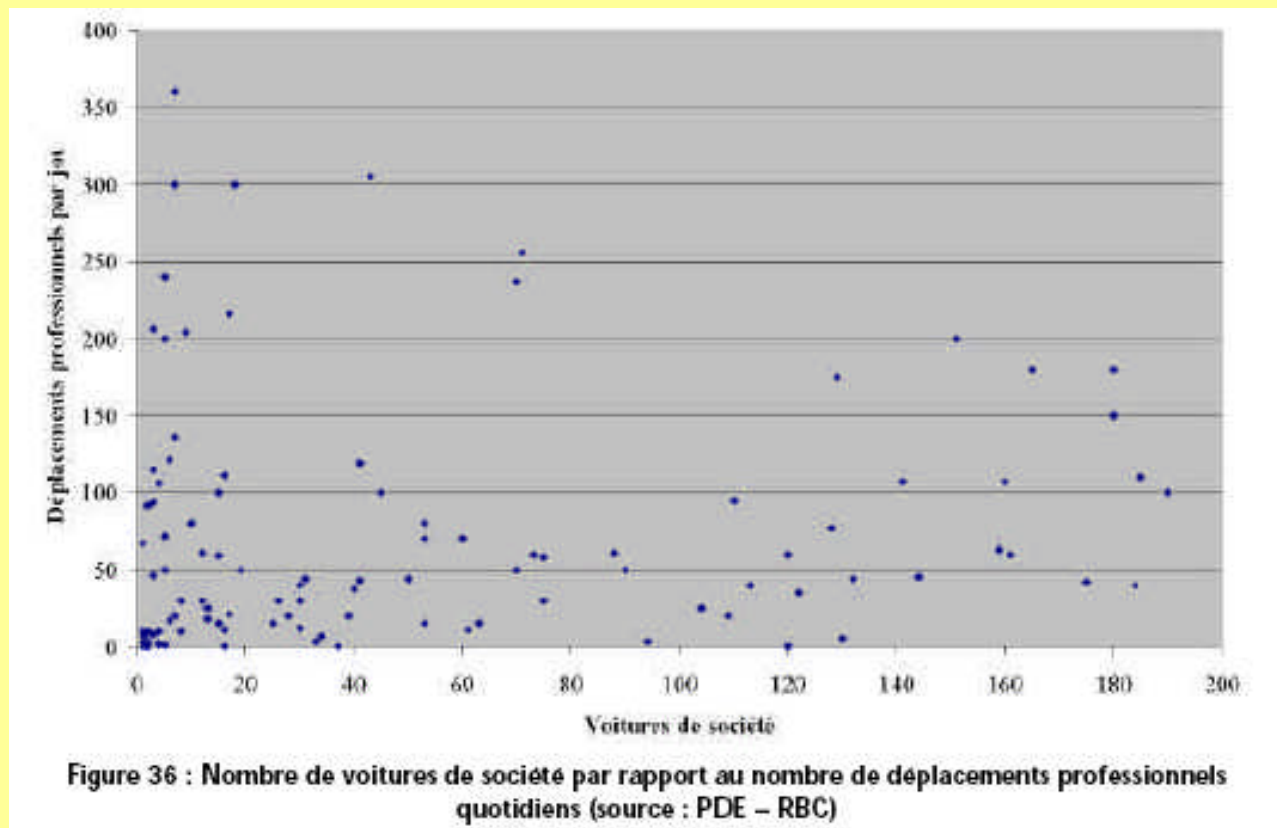


Figure 35 : Kilométrage annuel moyen des voitures privées (2001) (source OVG)



Impact des voitures de société sur notre mobilité

- Kilomètres parcourus : pas de corrélation entre les km parcourus et la finalité professionnelle. Le parcours moyen est de 30 km/j pour les véhicules privés et de 62 km/jour les voitures de société



En comparaison avec nos voisins?

	Belgique	Pays-Bas	R-U	Allemagne
% parc automobile	13%	10%	5%	9%
Âge	2 ans	2 ans		2 ans
Carburant-puissance	80% dié + puissante	80% dié - puissante		+ puissante
Distance	X 2	X 1,30	X 3	X 1,8
% par emplois	1 pour 4 emplois	1 pour 11 emplois		



Etat de la question au niveau politique

- Printemps de l'environnement en mai-juin 2008 :
- - aucun consensus entre les acteurs, refus du patronat de dialoguer sur la question, renvoi à la concertation sociale et un groupe fiscalité verte
 - demande d'objectivation
 - étude COCA 2007 : permet d'analyser composition et usage du parc des voitures de société + comparaison avec l'étranger
 - commande de l'étude PROMOCO pour affiner les données sur la contribution de la voiture de société à nos habitudes de mobilité



Trouver une alternative : la carte HYPERMOBIL

- Résolution adoptée en RBC le 15 octobre 2008 à l'unanimité
- Carte à puce permettant de voyager sur tous les réseaux de transport public (STIB, TEC, De Lijn, Thalys, TGV) + taxi, + Cambio + achat et location de vélos
- Suppose décision au niveau fédéral + concertation entre les Régions + accord et harmonisation des opérateurs de transport
- Précurseur à Bruxelles : la carte Mobib valable pour STIB, Cambio, VLS, taxis, parkings publics
- Accord du 30 mai 2006 entre les 3 ministres régionaux mobilité pour créer un système de billettique commun pour : création d'UBIGO (société de gestion commune)



Trouver une alternative : la carte HYPERMOBIL

- Ecopass pour les particuliers + Ecopass de société + Ecopass familial
- Alimentée à hauteur du même montant que la valeur d'une voiture de société
- Déduction fiscale de 90% équivalente à celle des voitures les moins polluantes
- Choix pour l'employé entre la voiture de société et la carte hyper mobile



Un glissement vers une fiscalité verte

- Imaginer une diminution de la pression fiscale sur le travail
- Perte des recettes compensées par une augmentation de la pression fiscale sur les produits les plus polluants



LA PAROLE EST A VOUS!



Inter-Environnement Bruxelles