



## Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels  
**Fact Sheets | 2017**

---

# Profils des entreprises utilisatrices de voitures de société en Région de Bruxelles-Capitale

Brussels Studies factsheet

*De profielen van bedrijven die bedrijfswagens gebruiken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*

*Profiles of companies which use company cars in the Brussels-Capital Region*

Thomas Ermans



Éditeur  
Université Saint-Louis Bruxelles

### Édition électronique

URL : <http://brussels.revues.org/1542>  
ISSN : 2031-0293

### Référence électronique

Thomas Ermans, « Profils des entreprises utilisatrices de voitures de société en Région de Bruxelles-Capitale », *Brussels Studies* [En ligne], Fact Sheets, n° 114, mis en ligne le 10 juillet 2017, consulté le 11 juillet 2017. URL : <http://brussels.revues.org/1542>

---

Ce document a été généré automatiquement le 11 juillet 2017.



Licence CC BY

---

# Profils des entreprises utilisatrices de voitures de société en Région de Bruxelles-Capitale

Brussels Studies factsheet

*De profielen van bedrijven die bedrijfswagens gebruiken in het Brussels*

*Hoofdstedelijk Gewest*

*Profiles of companies which use company cars in the Brussels-Capital Region*

**Thomas Ermans**

---

## NOTE DE L'AUTEUR

Cette *factsheet* a été réalisée dans le cadre de la Chaire de recherche *Brussels Studies Institute* (BSI) sur les entreprises et la mobilité durable associant ici l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT) de l'Université libre de Bruxelles, le Centre d'études sociologiques (CES) de l'Université Saint-Louis – Bruxelles et le *Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre* (MOBI) de la *Vrije Universiteit Brussel*. Plus d'informations sur le programme, son financement et les équipes de recherche : <http://sustainable-mobility.bsi-brussels.be/>

## Introduction

- 1 La question des voitures de société engendre des débats politiques et sociétaux intenses. Le phénomène de mise à disposition de voitures de société varie fortement d'une entreprise à l'autre. Au-delà de la définition-même de ce qu'on considère comme *entreprise utilisatrice de voitures de société*, cette *factsheet* souligne la variabilité des profils

de ces entreprises avec l'objectif de nuancer les débats et de nourrir une réflexion pour une politique de mobilité ciblée.

## 1. Des données très complètes sur une sélection d'entreprises

- 2 Les données sur les voitures de société au niveau de l'entreprise sont rares en Belgique. Mises à part les enquêtes conduites à l'initiative de l'équipe du projet Belspo PROMOCO en 2007 et 2008 [Cornelis *et al*, 2009], seuls les Plans de déplacements d'entreprise (PDE) de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) recueillent des données à la fois sur le parc de véhicules d'entreprise (et en particulier les voitures de société), sur les caractéristiques de l'entreprise (localisation fine, secteur d'activité, taille, organisation du travail, etc.) et sur les pratiques de déplacement de ses travailleurs. Le dernier échantillon PDE disponible a été collecté tout au long de l'année 2014 par Bruxelles Environnement<sup>1</sup>. C'est sur celui-ci que porte l'analyse qui suit. Au niveau fédéral, le Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail reproduit un dispositif similaire sur l'ensemble du territoire belge, mais celui-ci n'a pas recueilli jusqu'ici d'information sur les flottes de véhicules de société<sup>2</sup>.
- 3 Outre le fait que l'échantillon des PDE ne porte que sur les sites d'entreprise localisés en RBC, celui-ci cible uniquement les entreprises de plus de 100 travailleurs et, parmi celles-ci, seulement les sites de plus de 100 travailleurs. Ceci a pour impact une sous-représentation à la fois des ouvriers et des indépendants. De plus, seuls les travailleurs prestant au moins la moitié de leur temps de travail sur le site considéré sont comptabilisés, ce qui tend à minorer l'importance de certains secteurs d'activité (construction, nettoyage, etc.).
- 4 En 2014, les travailleurs des entreprises concernées par l'obligation PDE représentaient 43 % des travailleurs occupés en RBC. L'échantillon utilisable reprenait 497 sites pour un peu plus de 263 000 travailleurs, soit 38 % des travailleurs employés en RBC [Bruxelles Environnement, 2016]<sup>3</sup>.

## 2. Comment définir une entreprise utilisatrice de voitures de société ?

- 5 On compte un peu plus de 30 000 voitures de société dans l'échantillon PDE 2014, soit 11,5 véhicules pour 100 travailleurs ou 19,2 véhicules pour 100 travailleurs si l'on s'en tient aux seules entreprises qui mettent au moins un véhicule de société à disposition de leurs travailleurs. Ces valeurs moyennes ne doivent cependant pas masquer une variabilité importante au sein de l'échantillon puisque 42,3 % des sites (39,4 % des travailleurs) ne mettent aucune voiture à disposition de leurs travailleurs alors qu'à l'autre extrême, seulement 3 % des sites proposent au moins 75 voitures de société pour 100 travailleurs.
- 6 Dans le choix du sous-échantillon d'entreprises utilisatrices de voitures de société à analyser, il nous semble important d'exclure les entreprises dont le nombre de voitures de société par travailleur est très faible et au sein desquelles le recours aux voitures de société ne peut être considéré comme une pratique structurante de la mobilité des

travailleurs au niveau de l'entreprise. Nous proposons de fixer le seuil aux entreprises comptant au moins 10 voitures de société pour 100 travailleurs.

- 7 Le sous-échantillon qui en résulte est constitué de 148 sites (29,8 % de l'échantillon total et 51,6 % des entreprises avec au moins une voiture de société), 74 734 travailleurs (28,4 % de l'échantillon total et 46,8 % des travailleurs dans les entreprises avec au moins une voiture de société) et 27 756 voitures de société, soit 90,5 % du total des voitures de société dans l'échantillon. Ce seuil nous permet de conserver une diversité importante dans l'intensité d'usage des voitures de société, mais d'exclure les entreprises qui en utilisent de manière marginale. Il en résulte incidemment que la quasi-totalité des sites du secteur public ne fait plus partie de notre échantillon.

Tableau 1. Sites d'entreprise, travailleurs et voitures de société selon le nombre de voitures de société pour 100 travailleurs dans l'échantillon PDE 2014

Voitures de société pour 100 travailleurs	Sites		Travailleurs		Voitures de société	
	Vol.	%	Vol.	%	Vol.	%
0	210	42,3	103 699	39,4	0	0,0
0 – 10	135	27,2	84 314	32,0	2 586	8,4
10 – 25	41	8,2	24 396	9,3	4 249	13,9
25 – 50	50	10,1	30 585	11,6	10 617	34,6
50 – 75	46	9,3	15 419	5,9	9 102	29,7
75 et plus	15	3,0	5 012	1,9	4 113	13,4
<i>Total</i>	497	100,0	263 425	100,0	30 667	100,0

### 3. Profils des entreprises utilisatrices de voitures de société

- 8 En plus du nombre de voitures de société pour 100 travailleurs, nous avons intégré diverses variables qui caractérisent chacun des sites dans le but de produire un profil des entreprises associant plusieurs dimensions. Ces variables sont liées aux caractéristiques propres à chacune des entreprises (secteur d'activité, taille de l'entreprise), aux caractéristiques spatiales de chaque site (localisation, accessibilité en transports en commun) et de leurs travailleurs (distances domicile-travail, lieux de domicile), ainsi qu'aux pratiques quotidiennes de déplacements de ces derniers (mode de déplacement sur le trajet domicile-travail).
- 9 Grâce à une classification ascendante avec la méthode de Ward, nous avons procédé à une partition de l'échantillon en trois profils d'entreprises construits de telle manière qu'ils regroupent des sites partageant les caractéristiques les plus similaires possible vis-à-vis des différentes variables évoquées au paragraphe précédent<sup>4</sup>.

Tableau 2. Sites, travailleurs et voitures de société dans chaque type d'entreprise et pour les entreprises non-utilisatrices de voitures de société

	Sites		Travailleurs		Voitures de société	
	Vol.	%	Vol.	%	Vol.	%
Type 1	72	48,4	24 776	33,2	13 427	48,6
Type 2	41	40,6	39 544	52,9	11 275	27,7
Type 3	35	11,0	10 414	13,9	3 054	23,6
Total	148	100,0	74 734	100,0	27 756	100,0
Entreprises non-utilisatrices	345	-	188 013	-	2 586	-

- 10 Le premier type rassemble 72 sites et près de 25 000 travailleurs qui disposent d'un total de 13 427 voitures de société, soit 54,2 voitures de société pour 100 travailleurs. Cette valeur élevée et nettement surreprésentée par rapport à la moyenne, de même que le nombre considérable de places de stationnement pour 100 travailleurs (71,0) et l'importante part modale de la voiture parmi les travailleurs (79,1 % d'entre eux y ont recours, sans compter le covoiturage) esquissent un type d'entreprises très utilisatrices du mode automobile de manière générale et de la voiture de société en particulier.
- 11 Si la distance moyenne des travailleurs entre domicile et lieu de travail (23,3 km) apparaît inférieure à celle de l'échantillon total, en raison notamment de lieux de domicile légèrement surreprésentés en RBC et en première périphérie<sup>5</sup>, l'accessibilité en transports en commun (TC) des sites pour les travailleurs<sup>6</sup> est globalement mauvaise (mauvaise pour 81,6 % des travailleurs, excellente pour aucun). Cet aspect participe évidemment du caractère globalement tourné vers l'automobile du profil de mobilité des entreprises de ce type. De même, on ne s'étonnera pas de retrouver l'essentiel des voitures de société de ce type en deuxième couronne avec une concentration singulièrement élevée dans la partie nord-est de celle-ci, liée à la présence de plusieurs parcs d'entreprises à proximité de l'aéroport national.
- 12 Les entreprises concernées par ce premier type appartiennent très majoritairement au secteur des entreprises de services (62,5 %) et sont de taille inférieure à la moyenne (344 travailleurs par site et moins de 10 % des travailleurs employés dans des sites de plus de 2 000 travailleurs).
- 13 Le deuxième type, largement tiré par le secteur des banques et assurances (64,5 % des travailleurs), concerne près de 40 000 travailleurs répartis sur 41 sites. Il regroupe, au contraire du précédent, des entreprises de très grande taille (66,1 % des travailleurs sont occupés dans des unités de plus de 2 000 travailleurs) et localisées de manière très centrale en RBC. Ceci se traduit par une accessibilité en transports en commun particulièrement bonne (l'accessibilité des sites est excellente pour 58,2 % des travailleurs) au bénéfice de travailleurs qui tendent à résider loin de leur lieu de travail (32,4 km en moyenne), dans des espaces plus spécifiquement situés en deuxième périphérie ou dans le reste de la Belgique (65,9 % des travailleurs).
- 14 Dans ces conditions, l'usage du train prime sur les autres modes de transport (49,4 % des travailleurs), même si la part d'utilisateurs de la voiture demeure substantielle (32,2 %). Ce profil de mobilité moins marqué par l'usage de la voiture se confirme par un nombre

de voitures de société pour 100 travailleurs (28,5) et un nombre de places de stationnement pour 100 travailleurs (30,9) sous-représentés par rapport à la moyenne.

- 15 Le troisième type, qui inclut un nombre de sites (35) et de travailleurs (10 414) nettement inférieurs aux deux premiers types, rassemble des unités de plus petite taille (298 travailleurs par site en moyenne et aucun site de plus de 2 000 travailleurs) caractérisées par un recrutement davantage local (38,2 % des travailleurs sont domiciliés en RBC) et une accessibilité en transports en commun des lieux de travail plutôt bonne (l'accessibilité en transports en commun est au moins bonne pour 51,7 % des travailleurs). Le profil par secteur d'activité est proche de la moyenne des entreprises utilisatrices de voitures de société et on notera surtout la surreprésentation de secteurs peu présents dans les deux types précédents, à savoir les médias (6,7 % des travailleurs), le reste du non marchand (6,7 % des travailleurs) et l'industrie (4,7 % des travailleurs)
- 16 Ce dernier type enregistre un nombre de voitures de société et de places de stationnement par travailleur limité (respectivement 29,3 et 35,0 pour 100 travailleurs) et un usage non négligeable, mais légèrement sous-représenté, du mode automobile sur le trajet domicile-travail (38,0 % des travailleurs). Si ces caractéristiques rapprochent clairement le troisième type du deuxième, il s'en distingue par une spécificité dans l'usage de la STIB (25,5 % des travailleurs) qu'on peut logiquement mettre en regard d'un recrutement en moyenne plus bruxellois.
- 17 Les entreprises non-utilisatrices de voitures de société présentent un profil approchant du troisième type du fait d'un recrutement local prononcé (37,6 % des travailleurs résident en RBC) et d'un usage important des transports en commun (58,3 % des travailleurs utilisent le train ou les services des opérateurs STIB, De Lijn ou TEC). Elles se distinguent cependant nettement des entreprises utilisatrices de voitures de société en général (et des entreprises du type 3 en particulier) par une structure en secteurs d'activité largement dominée par les administrations publiques (56,6 %), la santé (15,6 %) et l'enseignement (6,6 %). L'importance des administrations fédérales et des entités fédérées parmi les entreprises non-utilisatrices des voitures de société explique par ailleurs leur très bonne accessibilité en transports en commun (l'accessibilité en transports en commun des sites est excellente pour 43,1 % des travailleurs) et une taille moyenne élevée (545 travailleurs par site en moyenne).
- 18 L'exercice déroulé le long de cette *factsheet* a permis de mettre en évidence que l'intensité de recours aux voitures de société est associée, corrélée, à d'autres facteurs dans le cadre de l'élaboration de profils d'entreprises. Spécifiquement, la mise à disposition de voitures de société concourt, avec la mise à disposition de places de parking et une mauvaise accessibilité en transports en commun, à dessiner des profils de mobilité à l'échelle de l'entreprise globalement tournés vers l'usage du mode automobile sur les déplacements domicile-travail.

Figure 1. Valeurs et spécificités des variables descriptives des types d'entreprises utilisatrices de voitures de société, par type et pour l'ensemble des entreprises non-utilisatrices de voitures de société

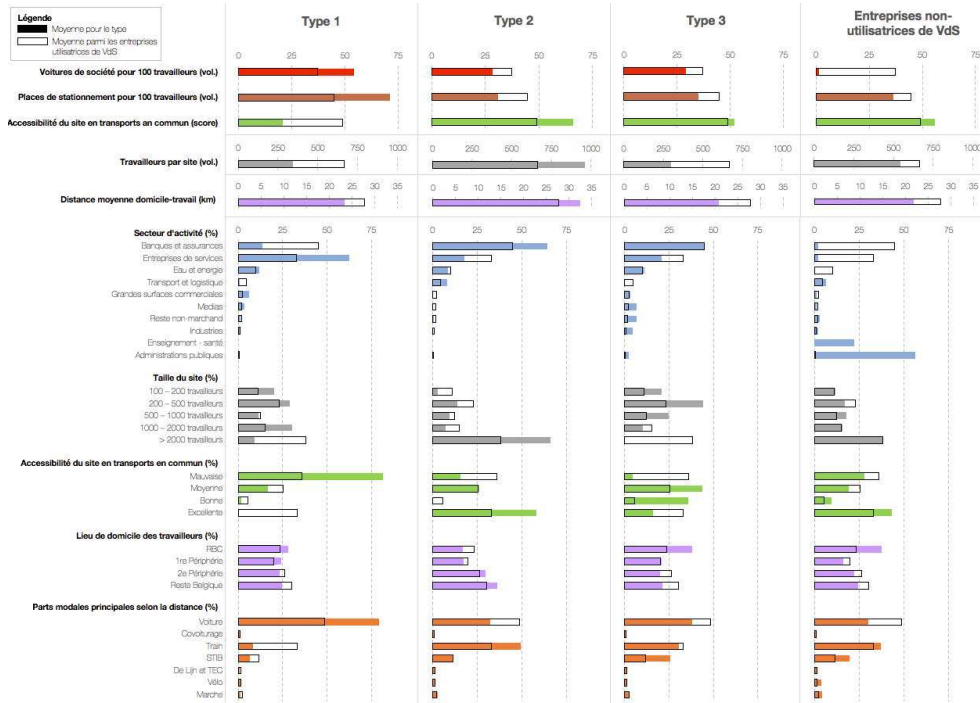
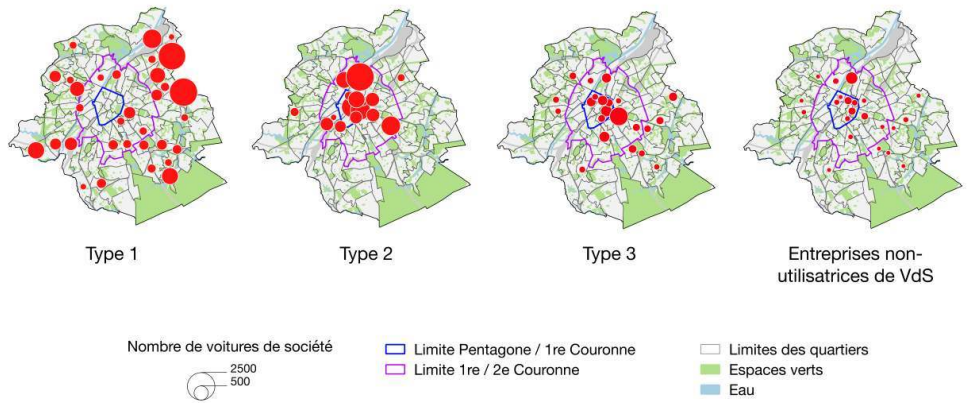


Figure 2. Voitures de société localisées dans le quartier du lieu de travail selon le type d'entreprises utilisatrices de voitures de société et l'ensemble des entreprises non-utilisatrices



---

## BIBLIOGRAPHIE

BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2016. Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale - Bilan de la situation en 2014. Bruxelles : Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité.

CONSEIL CENTRAL DE L'ÉCONOMIE - CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL, 2017. Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail : amélioration du projet de questionnaire 2017 et recommandations générales, Avis, n° CCE 2017-014 DEF CCR 10 CNT Avis 2.024, Bruxelles.

CORNELIS, E., CASTAIGNE, M., PAULY, X., DE WITTE, A. et RAMAEKERS, K., 2009. Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report. Research Programme Science for a Sustainable Development, Bruxelles : Belgian Science Policy.

ERMANS, T., LEBRUN, K. et BRANDELEER, C., à paraître. Accessibilité en transports en commun des emplois bruxellois. In : ERMANS, T., BRANDELEER, C. et WAYENS, B. (dir.), Les déplacements domicile-travail et domicile-école en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles : Cahiers de l'observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale.

LEBRUN, K., HUBERT, M., DOBRUSZKES, F. et HUYNEN, P. 2012. L'offre de transport à Bruxelles. Bruxelles : Cahiers de l'observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale.

## NOTES

1. En 2004, la RBC introduit le cadre légal qui oblige certaines entreprises (initialement, tous les sites de plus de 200 travailleurs et, depuis 2011, tous les sites de plus de 100 travailleurs) à réaliser, tous les trois ans, un plan de déplacement qui comprend un diagnostic de la mobilité de l'entreprise et un plan d'action. Ce dernier consiste en un ensemble de mesures (certaines sont obligatoires) à mettre en œuvre dans l'objectif de rationaliser les déplacements en voiture particulière et de susciter un transfert modal vers des modes plus durables.
2. L'information sur les voitures de société sera cependant bien reprise dans les diagnostics fédéraux à partir de l'exercice de 2017 [Conseil Central de l'Economie - Conseil National du Travail, 2017].
3. Certaines entreprises n'ont simplement pas répondu et certaines réponses ont dû être écartées car trop incomplètes.
4. Nous avons groupé les sites selon une classification ascendante avec la méthode de Ward sur les variables suivantes : nombre de voitures pour 100 travailleurs, taille de l'entreprise, parts de travailleurs selon la classe de distances domicile-travail, part des travailleurs résidant en-dehors de la RBC, accessibilité du site en transports en commun, parts modales principales (selon la distance) des travailleurs sur le trajet domicile-travail.
5. La définition du découpage spatial utilisé dans le cadre de cette analyse est présentée dans l'article de Lebrun *et al* [2012 : 7]. Il divise l'espace belge en 4 zones : la Région de Bruxelles-Capitale, la première périphérie (dont la limite externe correspond à l'aire d'étude du plan Iris 1), la deuxième périphérie (dont la limite externe correspond à l'aire d'étude du plan Iris 2) et le reste de la Belgique.
6. L'indicateur d'accessibilité utilisé dans cette analyse repose sur une construction entre deux indicateurs d'accessibilité en transports en commun des secteurs statistiques bruxellois. Le



premier mesure l'accessibilité en transports en commun pour les déplacements *internes* à la RBC alors que le second mesure l'accessibilité en transports en commun pour les déplacements qui *rentrent* en RBC [Ermans *et al*, à paraître]. Pour chaque site, la valeur de l'accessibilité en transports en commun est calculée par une moyenne de ces deux indicateurs, pondérée par la part des travailleurs domiciliés respectivement à l'intérieur et à l'extérieur de la Région.

---

## RÉSUMÉS

Sur base des données des Plans de déplacements d'entreprise de la RBC (2014), nous avons mis en évidence trois profils d'entreprises utilisatrices de voitures de société. Ces dernières sont définies comme l'ensemble des entreprises avec au-moins 10 voitures de société pour 100 travailleurs, un seuil qui exclut la quasi-totalité des administrations publiques ainsi que les secteurs de la santé et de l'enseignement.

Au-delà de l'élaboration de profils particuliers, cette *factsheet* met en évidence le rapport de corrélation, d'association, entre la mise à disposition de voitures de société au bénéfice des travailleurs et d'autres caractéristiques. Spécifiquement, le recours aux voitures de société concourt, avec une mise à disposition généreuse de places de parking et une mauvaise accessibilité en transports en commun, à dessiner des profils de mobilité à l'échelle de l'entreprise globalement tournés vers l'usage du mode automobile sur les déplacements domicile-travail.

Op basis van de gegevens in de Bedrijfsvervoerplannen van het BHG (2014) hebben we drie profielen opgesteld van bedrijven die bedrijfswagens ter beschikking stellen. Deze laatste worden gedefinieerd als alle bedrijven die minstens 10 bedrijfswagens per 100 werknemers hebben, een minimum dat nagenoeg alle overheidsdiensten en de gezondheids- en onderwijssector uitsluit.

Deze *factsheet* werkt niet alleen specifieke profielen uit, maar onderstreept de correlatie tussen de terbeschikkingstelling van bedrijfswagens aan werknemers en andere kenmerken. Het gebruik van bedrijfswagens draagt met een vrijgevege terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen en een slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer bij tot mobiliteitsprofielen op bedrijfsniveau die in het algemeen gericht zijn op het gebruik van de wagen voor de woon-werkverplaatsingen

Based on the data from the company travel plans for BCR (2014), we have highlighted three profiles of companies which use company cars. They are defined as any company with at least 10 company cars for 100 workers – a threshold which excludes almost all public administrations as well as the health and education sectors.

Beyond the elaboration of specific profiles, this factsheet highlights the correlation and association between the provision of company cars for workers and other characteristics. Specifically, along with the provision of parking spaces and poor accessibility by public transport, the provision of company cars contributes to creating mobility profiles at company level which are mainly focused on the use of cars for travel between home and work...

## INDEX

**Keywords** : car, public action, mobility

**Trefwoorden** auto, overheidsop treden, mobiliteit

**Mots-clés** : automobile, action publique, mobilité

**Thèmes** : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

## AUTEUR

### THOMAS ERMANS

Thomas Ermans est géographe et titulaire d'un master complémentaire en analyses de données statistiques. Il est chercheur au Centre d'études sociologiques de l'Université Saint-Louis – Bruxelles, au sein duquel il travaille sur différentes thématiques liées à la mobilité pour l'Observatoire de la mobilité de la RBC. Il est co-auteur du 6<sup>e</sup> Cahier de l'Observatoire de la mobilité intitulé « Les déplacements domicile-travail et domicile-école en Région de Bruxelles-Capitale » (à paraître).

thomas.ermans[at]usaintlouis.be