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

Notes de synthèse | 2019

Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal

Bedrijfswagens: diagnostiek en uitdagingen van een fiscaal regime

Company cars: identifying the problems and challenges of a tax system

Xavier May, Thomas Ermans and Nils Hooftman

Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/brussels/2366>

DOI: 10.4000/brussels.2366

ISSN: 2031-0293

Publisher

Université Saint-Louis Bruxelles

Electronic reference

Xavier May, Thomas Ermans and Nils Hooftman, « Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal », *Brussels Studies* [Online], Synopses, no 133, Online since 25 March 2019, connection on 30 April 2019. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/2366> ; DOI : 10.4000/brussels.2366

This text was automatically generated on 30 April 2019.

Licence CC BY

Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal

Bedrijfswagens: diagnostiek en uitdagingen van een fiscaal regime

Company cars: identifying the problems and challenges of a tax system

Xavier May, Thomas Ermans and Nils Hooftman

AUTHOR'S NOTE

Cette note de synthèse a été réalisée dans le cadre de la chaire de recherche *Brussels Studies Institute* (BSI) sur les entreprises et la mobilité durable. Ont participé au financement de la chaire : Renta, Febiac, Traxio, *Solvay School Alumni*, VAB, Touring, Acerta, BLV-ABM, FEGARBEL et BFFMM pour le financement de l'étude en tant que telle et le Service public fédéral Mobilité pour le soutien de son action.

Introduction

- 1 La Belgique est confrontée à d'importants défis en matière de mobilité. L'ampleur des embouteillages augmente chaque année : *Touring Mobilis* estime que le nombre d'heures avec plus de 100 km de files cumulées sur les autoroutes belges est passé de 854 heures en 2011 à 1 588 heures en 2018. Cette saturation amène les automobilistes à davantage emprunter les routes secondaires où le trafic augmente ainsi que les temps de parcours. Les heures de pointe s'allongent avec une intensification constante du trafic entre 10h00 et 15h00¹. Bruxelles n'est bien évidemment pas épargnée : le *Tomtom Traffic Index* classe Bruxelles et sa périphérie en 8^e position du classement des villes les plus embouteillées d'Europe, avec une congestion automobile croissante.
- 2 Au sein même de la Région, les temps de parcours en voiture aux heures de pointe ont crû de 6 % en moyenne entre 2004 et 2009 [Lebrun *et al.*, 2013 : 27] et de 8 % en moyenne entre 2009 et 2016 [Bruxelles Mobilité, 2017]. En 2016, environ 700 000 travailleurs sont occupés

en Région de Bruxelles-Capitale². Si l'on se base sur les Enquêtes sur les forces de travail de Statbel pour les années 2011 à 2014, on peut estimer à 44 %³ la part des travailleurs occupés à Bruxelles qui conduisent une voiture privée pour se rendre au travail, soit approximativement 306 000 véhicules⁴. Or, au moins 90 000 personnes qui travaillent à Bruxelles ont une voiture de société⁵.

- 3 Ces constats, combinés à la prise en compte croissante des questions environnementales, expliquent largement pourquoi la voiture de société s'est imposée comme un thème récurrent des discours médiatiques et politiques. Coupable idéal, il lui est en effet souvent reproché de générer davantage de trafic automobile et de pollution qu'une voiture privée, d'encourager l'usage de véhicules plus lourds et plus puissants, de doper le taux de motorisation ou encore de provoquer un manque à gagner fiscal. À l'opposé, les partisans du système évoquent les nombreux kilomètres professionnels qui incombent aux bénéficiaires de voitures de société pour justifier leur existence et arguent que celui-ci participe au rajeunissement du parc automobile et donc à la mise en circulation de véhicules plus propres. Surtout, les employeurs les perçoivent et les utilisent comme un moyen pour alléger une fiscalité sur la rémunération des travailleurs jugée trop lourde. Et de fait, même si l'origine et l'évolution du système demeurent mal documentées, le succès de la voiture de société réside sans doute avant tout en ce qu'il constitue un dispositif fiscal permettant de réduire la (para)fiscalité liée à la rémunération des travailleurs.
- 4 Des voitures comme mode de rémunération donc, des *voitures-salaires* lit-on souvent. Pour quelle définition finalement ? De combien de véhicules parle-t-on ? Avec quel impact sur les recettes fiscales ? Où se trouvent-elles et qui les détient ? Avec quelles conséquences en matière de *consommation* de kilomètres en voiture ? Avec quelle contribution à la pollution locale de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre ? Cette note de synthèse se propose de revenir sur ces questions et d'autres avec un diagnostic aussi solide que possible au terme d'un exercice rendu difficile par la complexité du système et les sources éparses ou parcellaires qui permettent de le documenter. Dans une première partie, nous présentons ainsi le régime des voitures de société, leur définition et le régime fiscal particulier qui les concerne. Dans une deuxième partie, nous décrivons les entreprises qui utilisent les voitures de société, les bénéficiaires du système et les distances parcourues, le manque à gagner fiscal et l'impact environnemental. Enfin, dans la troisième et dernière partie, nous discuterons brièvement les résultats à la lumière des enjeux soulevés tout au long de la note.

1. Définition et cadrage

1.1. Définition, ampleur et évolution

- 5 Une voiture de société est définie ici comme une voiture mise à la disposition d'un travailleur par sa société ou son employeur et qui peut être utilisée pour des besoins privés. Sont donc exclus de cette définition le véhicule personnel d'un indépendant (à titre principal, complémentaire ou aidant) ou la voiture de service qu'un employeur met à la disposition de son personnel pour des déplacements exclusivement professionnels.
- 6 Deux catégories de bénéficiaires sont donc concernées dans le cadre de cette définition : les salariés et les dirigeants d'entreprise ; ces derniers ayant le statut d'indépendant. May [2017] souligne que peu d'informations sont enregistrées par les différentes autorités

administratives concernant les voitures de société. On en sait donc très peu de choses, en particulier pour celles des dirigeants d'entreprise.

- 7 Nous estimons le nombre total de voitures de société à 650 000 unités en 2016 [May, 2017]. Pour les salariés, le nombre de 445 000 voitures est officiel. Mais, pour les dirigeants d'entreprise, il n'existe aucun enregistrement exhaustif : on connaît uniquement le nombre de voitures déclarées explicitement dans les déclarations fiscales (au moins 122 350 en 2013). Or, on sait que ce chiffre sous-estime la réalité⁶. D'après différents recoupements, nous estimons à environ 200 000 le nombre de voitures de société mises à la disposition des dirigeants d'entreprise. Par ailleurs, le chiffre de 650 000 voitures de société a été cité par le Premier ministre Charles Michel à la Chambre en octobre 2016⁷.
- 8 Sur cette base, 13,5 % des travailleurs bénéficieraient d'une voiture de société, celles-ci représentant 11,5 % du parc total des voitures, mais parcourant 23 % des kilomètres parcourus par les voitures belges⁸.
- 9 Pour les voitures de société des salariés, la principale source d'informations administratives provient du paiement de la cotisation de solidarité CO₂ auprès de l'Office national de sécurité sociale (ONSS)⁹. En pratique, le siège social de l'organisation déclare globalement toutes les voitures avec leurs plaques d'immatriculation, mais sans mentionner le travailleur qui en bénéficie ni l'unité d'établissement dans lequel il preste. Sur cette base, la Direction Immatriculation des véhicules (DIV) est en mesure de fournir pour les voitures de société des salariés les kilomètres parcourus annuels, l'âge des véhicules, le type de carburant et certaines caractéristiques techniques.

Tableau 1. Comparatif des voitures de société des salariés, des voitures de leasing, des voitures détenues par une personne morale et des voitures privées (Belgique, 2016)

	Voitures détenues par une personne morale					Voitures privées		
	Voitures de leasing		Voitures de société des salariés			TOTAL voitures détenues par une personne morale**	Voitures privées dont le propriétaire a entre 25 et 60 ans	TOTAL voitures privées
	TOTAL voitures de leasing	Voitures de leasing hors voitures de société des salariés*	Voitures de société des salariés en leasing	Voitures de société des salariés détenues par l'employeur	TOTAL voitures de société des salariés			
Nombre total de véhicules	366 091	51 171	314 920	130 499	445 419	902 858	3 076 979	4 772 778
Kilométrage moyen	54 562	51 198	57 009	83 794	65 093	75 800	114 970	109 286
Km parcourus en 2016	28 289	33 061	29 260	28 654	28 937	24 880	15 081	13 155
Poids moyen (kg)	1 507	1 478	1 517	1 490	1 509	1 552	1 376	1 366
Âge moyen	2,0	2,1	2,0	3,1	2,3	3,7	8,8	9,8
Cylindrée moyenne (cc)	1 724	1 689	1 737	1 703	1 726	1 816	1 633	1 622
Puissance moyenne (kW)	91	91	91	89	91	99	78	78
Émissions officielles de CO ₂ (g/km)	111	116	110	116	112	125	136	137
% voitures diesel	90,2 %	74,9 %	95,9 %	87,8 %	93,5 %	82,1 %	60,2 %	54,6 %
Diesel avec filtre à particules	89,6 %	72,9 %	95,8 %	81,0 %	91,5 %	71,6 %	26,1 %	23,0 %

* Par exemple : voitures de société de dirigeants d'entreprise, voitures de services...

** Les voitures de société, les voitures de service, les voitures de location, les voitures de remplacement...

Source : tableau fourni par le SPF Mobilité

Encadré 1. Comparatif des voitures de société des salariés, des voitures de leasing, des voitures détenues par une personne morale et des voitures privées

Les voitures de société des salariés représenteraient environ 2/3 du total des voitures de société. Parmi les 445 000 voitures de société mises à la disposition des salariés, 315 000 sont en leasing et 130 000 sont détenues par l'employeur. Comme il y a 366 000 voitures de leasing en Belgique, cela signifie qu'une partie d'entre elles (51 000) sont vraisemblablement mises à la disposition de dirigeants d'entreprises ou ne sont pas des voitures de société.

Les voitures immatriculées au nom d'une personne morale constituent un ensemble plus large que les voitures de société puisqu'elles comprennent également les voitures de service, les voitures de location à court terme (dans les gares, les aéroports, les voitures partagées...) et les voitures de remplacement (des garages, des compagnies d'assurance...). Comme les voitures détenues par une personne morale sont en moyenne plus lourdes et plus puissantes que les voitures de société de seuls salariés, cela signifie probablement que les voitures de société des dirigeants d'entreprise sont de gamme encore plus haute que celles des salariés. Par rapport aux voitures privées dont le propriétaire a entre 25 et 60 ans, les voitures de société des salariés sont nettement plus récentes (âge moyen de 2,3 ans par rapport à 8,8 ans), parcourent près du double du nombre de kilomètres annuellement, sont plus lourdes, plus puissantes, ont une cylindrée plus importante et ont beaucoup plus souvent une motorisation diesel (93,5 % contre 60,2 %). Grâce à leur motorisation diesel, les émissions de CO₂ des voitures de société des salariés sont en principe inférieures¹⁰.

- 10 Pour compléter le peu de données administratives existantes au sujet des voitures de société, deux enquêtes existent : les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale (PDE)¹¹ et l'enquête BELDAM. Les PDE fournissent des informations sur les entreprises de plus de 100 travailleurs situées en région bruxelloise ; ce qui représente un échantillon composé de 263 000 travailleurs. BELDAM est une enquête nationale sur la mobilité des Belges qui date de 2010. Cependant, comme le nombre de voitures de société à la disposition des salariés est passé de 344 000 véhicules à 445 000 entre 2010 et 2016, certains résultats de l'enquête peuvent avoir perdu de leur validité. Elle est néanmoins toujours utilisée, car elle constitue l'unique source d'informations disponible et fiable sur la mobilité.
- 11 Plus récemment, une extrapolation (réalisée par le Bureau fédéral du plan) de la base de données de SD Worx à l'ensemble des salariés du secteur privé pour l'année 2014 a été mise à la disposition du Conseil central de l'économie. Cette base de données fournit des informations sur les salariés du secteur privé qui bénéficient d'une voiture de société (l'essentiel des voitures de société des salariés est dans le secteur privé). Toutefois, nous n'avons eu accès qu'à une série de tableaux déjà réalisés, pas aux données brutes.
- 12 En matière d'évolution du nombre de voitures de société, une rapide progression est enregistrée. Entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2016, le nombre de voitures immatriculées au nom d'une personne morale (ce qui inclut les voitures de société, mais aussi celles de service, de location...) est passé de 671 688 unités à 873 288 unités¹², soit une progression annuelle moyenne de 3 %. Sur la même période, le nombre de voitures de société allouées à des travailleurs salariés est grimpé de 288 679 à 445 419 unités, soit une progression annuelle moyenne de 4,9 %.
- 13 En raison de l'absence de données sur les voitures de société des dirigeants d'entreprise, il est impossible d'estimer précisément l'augmentation du nombre de voitures de société au cours de la dernière décennie. Néanmoins, il est certain que cette progression est rapide et très vraisemblablement comprise entre 3 % et 4,9 % par an.
- 14 À ces voitures de société est souvent associée une carte carburant qui dispense le travailleur de payer le carburant de ses déplacements professionnels et privés ; ce qui l'incite à rouler davantage. Ici encore, il n'existe pas de données administratives au sujet du nombre de conducteurs de voitures de société qui bénéficient de telles cartes. Elles

semblent néanmoins très largement répandues selon différentes sources : 89 % des voitures de société selon une enquête du HayGroup¹³, 88 % d'après une enquête de SD Worx¹⁴, environ 90 % selon Castaigne *et al.* [2009] et 76 % d'après une enquête réalisée par le bureau d'étude Indigov¹⁵.

1.2. Le régime fiscal des voitures de société

- 15 En Belgique, les voitures de société bénéficient d'un régime fiscal favorable qui permet de réduire la taxation de l'organisation qui octroie le véhicule et celle du bénéficiaire par rapport à une rémunération en espèces. Il s'agit d'une compétence fiscale fédérale (seules les taxes de circulation et de mise en circulation sont régionales) qui a pour conséquence de réduire le montant des rémunérations soumises à l'impôt sur les personnes physiques. Or, par exemple, en 2017, près d'1/3 des recettes de la région bruxelloise proviennent de cet impôt sur les personnes physiques ; il s'agit donc d'un débat qui a des répercussions importantes au plan régional.

1.2.1. Impact sur la fiscalité de l'employé

- 16 Lorsque l'employé bénéficie d'une voiture de société, il reçoit dans les faits une partie de sa rémunération en nature. Cet avantage en nature (appelé fiscalement avantage de toute nature ou ATN) est estimé de manière forfaitaire sur base de la valeur du véhicule, du type de carburant, des émissions CO₂ et de l'âge du véhicule¹⁶. Ce montant est très inférieur à la valeur réelle de l'avantage perçu et ne dépend ni du niveau de rémunération du salarié ni du nombre de kilomètres privés parcourus.
- 17 L'avantage de toute nature est ajouté au salaire brut pour le calcul de l'impôt des personnes physiques, mais n'intervient pas dans le calcul des cotisations ONSS que paie l'employé.
- 18 En outre, lorsque le travailleur bénéficie d'une carte carburant destinée à son usage privé, cet avantage n'est pas taxé.
- 19 Il y a donc un triple avantage financier pour le travailleur : se soustraire partiellement aux cotisations ONSS, un avantage en nature dont la valeur est largement sous-estimée pour le calcul de l'impôt des personnes physiques et un complément de rémunération défiscalisé pour ceux qui bénéficient d'une carte carburant (cf. section 2.3).

1.2.2. Impact sur la fiscalité de l'employeur

- 20 Sur le salaire brut du travailleur, l'employeur verse une cotisation sociale ONSS de 32 %. Par contre, sur les voitures de société, l'employeur ne doit payer qu'une contribution de solidarité CO₂ forfaitaire qui ne dépend ni du salaire ni des kilomètres parcourus. Elle est généralement comprise entre 300 € et 1 100 € par an ; soit un montant très inférieur à la cotisation ONSS que l'employeur paierait sur le salaire correspondant.
- 21 Les employeurs peuvent également récupérer une partie de la TVA payée sur les dépenses liées aux voitures de société¹⁷ et différentes dépenses sont déductibles fiscalement (en ce compris la part non récupérable de la TVA, la cotisation ONSS employeur, la contribution CO₂, le coût du leasing et celui du carburant). Le taux de déduction sur les frais de carburant est de 75 % et celui sur les autres frais automobiles varie de 50 % à 120 % en fonction des émissions CO₂.

- 22 17 % de l'avantage de toute nature (ATN) est ajouté aux coûts non déductibles pour l'employeur lorsque le travailleur dispose d'une carte carburant¹⁸.

2. Constats

- 23 Dans une première section, nous décrivons les spécificités régionales des interventions octroyées par les employeurs du secteur privé à leurs employés, les secteurs d'activité où on rencontre le plus de voitures de société et nous analysons, pour Bruxelles, quels sont les facteurs qui favorisent une navette en voiture.
- 24 Dans une seconde section, nous analysons le profil des utilisateurs de voitures de société, leurs navettes domicile-travail spécifiquement, puis l'ensemble de leurs déplacements.
- 25 Dans une troisième section, nous étudions comment le régime des voitures de société bénéficie à l'employeur (ou à l'entreprise dans le cas des dirigeants d'entreprise) et aux travailleurs, mais aussi le manque à gagner fiscal qui en découle (en ce compris les cotisations sociales).
- 26 Dans une quatrième section, nous examinons si les voitures de société sont plus ou moins polluantes que les voitures privées.

2.1. Mobilité au niveau de l'entreprise

2.1.1. Interventions des employeurs du secteur privé dans les déplacements

- 27 Grâce à des données fournies au Conseil central de l'économie sur les salariés du secteur privé en Belgique¹⁹, on peut établir certains constats relatifs aux déplacements domicile-travail et à l'usage des voitures de société. Il est important de souligner que les informations contenues dans cette section n'incluent donc *pas les salariés du secteur public* (28 % de l'emploi salarié) *ni les dirigeants d'entreprise*. L'absence d'informations relatives aux salariés du secteur public a peu d'influence sur l'usage des voitures de société qui sont très majoritairement concentrées dans le secteur privé. Cependant, l'absence du secteur public dans les statistiques du Conseil central de l'économie donne à celles-ci une vision partielle de l'ensemble des interventions patronales pour les déplacements domicile-travail.

Figure 1. Interventions de l'employeur dans les déplacements domicile-travail en fonction du lieu de travail (salariés du secteur privé, 2014)

Source : Conseil central de l'économie (2016)

- 28 17 % des salariés du secteur privé ont une voiture de société à leur disposition (figure 1). Ce chiffre grimpe à 26 % si l'on ne considère que les employés, car seul 1 % des ouvriers ont une voiture de société. 52 % des salariés du secteur privé bénéficient d'une intervention de leur employeur pour des navettes effectuées avec leur voiture privée et 7 % pour des navettes à vélo.
- 29 Les données disponibles ne permettent malheureusement que de travailler à une échelle régionale pour laquelle on observe de grandes disparités. Pour ceux qui travaillent à Bruxelles, les interventions patronales sont plus fréquentes, car les navettes domicile-travail sont en moyenne plus longues, on utilise sensiblement plus les transports en commun (35 %) grâce à une meilleure accessibilité, mais la part de la voiture de société y est nettement plus élevée : près d'un travailleur sur quatre du secteur privé bénéficie d'une voiture de société. En Région flamande, les interventions de l'employeur pour une navette à vélo sont beaucoup plus fréquentes que dans le reste du pays. En Région wallonne, les navetteurs bénéficient plus souvent d'une intervention de l'employeur pour une voiture privée et moins souvent pour une voiture de société que dans le reste du pays.

2.1.2. Répartition des voitures de société par secteur d'activité

- 30 La figure 2 présente les 20 secteurs d'activité²⁰ qui fournissent le plus de voitures de société aux travailleurs salariés du secteur privé. Au total, ces 20 secteurs représentent 74 % des voitures de société des salariés du secteur privé.

Figure 2. Répartition des voitures de société par secteur d'activité (salariés du secteur privé, Belgique, 2014)

Source : Conseil central de l'économie (2016)

- 31 Le secteur d'activité qui utilise le plus les voitures de société est celui du commerce de gros²¹ avec près de 70 000 voitures de société. Ensuite, figurent trois secteurs tertiaires de haut niveau qui mettent chacun plus de 20 000 voitures de sociétés à la disposition de leurs salariés (programmation, conseil et autres activités informatiques; activités des sièges sociaux, conseil de gestion; activités liées à l'emploi). Ceux-ci présentent également le plus haut taux de voitures de société par travailleur.
- 32 À noter que cette répartition des voitures de société par secteur d'activité diffère de celle donnée par les Plans de déplacements d'entreprise de la Région de Bruxelles-Capitale (qui ne concernent que les entreprises de plus de 100 travailleurs implantées à Bruxelles). Ceux-ci renseignent l'essentiel des voitures de société dans les secteurs « eau et énergie », « entreprises de service » et « banque et assurances ».

2.1.3. Focus sur les entreprises bruxelloises : diversité des entreprises et effet de la mise à disposition de voitures de société

- 33 Recoupant de nombreuses données sur les caractéristiques des entreprises, les navettes domicile-travail et la flotte de véhicules d'entreprises, les Plans de déplacements d'entreprises (PDE) de la Région de Bruxelles-Capitale permettent de pousser plus avant les analyses sur le rôle des voitures de société dans la mobilité des travailleurs au niveau de l'entreprise. Cette analyse est cependant confinée dans un cadre relativement restreint puisque l'échantillon PDE ne porte que sur les sites d'entreprises localisés à Bruxelles comptant plus de 100 travailleurs.
- 34 À partir de l'échantillon des PDE collecté en 2014 [Bruxelles Environnement, 2016], Ermans [2017] différencie plusieurs profils d'entreprises. Une première distinction est faite entre les entreprises avec au moins 10 voitures de société pour 100 travailleurs qui

sont considérées comme « utilisatrices » de voitures de société, et les autres, considérées « non-utilisatrices ». En ce qui concerne ces dernières, il s'agit d'entreprises appartenant essentiellement au tertiaire non marchand (79 % des travailleurs y sont occupés dans l'administration publique, la santé ou l'enseignement) localisées de manière privilégiée dans des espaces très accessibles en transports publics.

- 35 Ensuite, on distingue trois profils d'entreprises utilisatrices de voitures de société :
- Le premier type d'entreprises est surreprésenté dans le secteur des services et est un grand pourvoyeur de voitures de société (en moyenne 54 voitures de société pour 100 travailleurs). Les entreprises qui le composent sont globalement mal localisées par rapport à l'offre de transport public, disposent d'une offre de stationnement étoffée et enregistrent une proportion de travailleurs se déplaçant en voiture individuelle entre le domicile et le lieu de travail très élevée (79 %).
  - Le deuxième type, largement tiré par le secteur des banques et assurances (65 % des travailleurs), est moins « généreux » en matière de mise à disposition de voitures de société (29 voitures pour 100 travailleurs) et de stationnements. Il regroupe des entreprises de très grande taille localisées de manière très centrale, ce qui se traduit par une très bonne accessibilité en transports publics. Elles recrutent une main-d'œuvre qui réside en moyenne assez loin du lieu de travail. Près de la moitié des travailleurs utilisent le train (49 %) pour se rendre au travail bien que l'usage de la voiture individuelle demeure élevé (32 % des travailleurs).
  - Le troisième profil fournit également moins de voitures de société (29 pour 100 travailleurs) et de places de stationnement. En moyenne bien localisées par rapport à l'offre de transports publics, les entreprises de ce type recrutent plus localement avec un usage plus fréquent de la STIB sur les déplacements domicile-travail même si l'usage de la voiture individuelle reste prédominant (38 %).
- 36 Cette analyse pose en filigrane la question de l'effet de la mise à disposition de voitures de société sur la part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail. En d'autres termes, dans quelle mesure la mise à disposition d'une voiture de société incite-t-elle les personnes à aller travailler en voiture plutôt qu'avec un autre mode de transport ? La part modale de la voiture est en effet considérable dans les trois types d'entreprises utilisatrices de voitures de société (58 % des travailleurs) contre 31 % pour les entreprises non-utilisatrices et 35 % en moyenne pour les entreprises des PDE.
- 37 Nous avons donc procédé à un examen de la part modale de la voiture à l'échelle de l'entreprise pour essayer de mieux comprendre quels sont les facteurs qui expliquent la propension des travailleurs à se rendre au travail en voiture. Cette analyse (réalisée au moyen d'une régression bêta²²) montre que les trois facteurs prédominants sont (par ordre décroissant) : l'accessibilité en transports publics de l'employeur, le nombre de voitures de société par travailleur et le secteur d'activité. Viennent ensuite l'offre de stationnement, les variables liées à la distribution spatiale des travailleurs (part des travailleurs qui résident en première périphérie²³, distance domicile-travail moyenne), le nombre de déplacements professionnels par travailleur et finalement la part des travailleurs ayant un horaire par équipe.
- 38 La mise à disposition de voitures de société a donc un impact très important sur l'usage d'une voiture individuelle dans le cadre des déplacements domicile-travail et intervient de trois manières différentes :
- Premièrement, en tant qu'effet principal, l'augmentation du nombre de voitures de société par travailleur s'accompagne, en moyenne, d'une élévation de la part modale de la voiture.

- Deuxièmement, une meilleure accessibilité au lieu de travail a pour effet de réduire l'effet global moyen associé à la mise à disposition de voitures de société dans l'entreprise.
  - Troisièmement, l'augmentation de la distance domicile-travail moyenne a pour effet de renforcer l'effet incitatif à l'usage de la voiture individuelle que produit la mise à disposition de voitures de société. Ce constat rejoint les résultats de Laine et Vansteenbergen [2016] obtenus sur base des données individuelles des déplacements domicile-travail de l'enquête BELDAM.
- 39 Pour illustrer ce propos, la figure 3 représente les entreprises de l'échantillon PDE selon la part de leurs travailleurs se rendant au travail en voiture (en ordonnée) et le nombre de voitures de société par travailleur (en abscisse). Quatre courbes de prédiction de la part modale de la voiture estimée par le modèle de régression sont surimposées pour chaque type d'entreprise utilisatrice et pour les caractéristiques moyennes des entreprises soumises aux PDE.
- 40 On constate que, quel que soit le profil de l'entreprise, le modèle prédit une augmentation de la proportion de travailleurs qui utilisent la voiture sur les déplacements domicile-travail à mesure que le nombre de voitures de société s'élève. On remarquera également que la courbe de prédiction pour le type 2 s'élève plus rapidement que les autres, à tel point qu'elle rattrape celle du type 3 vers 80 voitures de société pour 100 travailleurs. Ceci illustre le fait que, pour les entreprises qui recrutent en moyenne plus loin (celles du type 2), la mise à disposition de voitures de société incite d'autant plus les travailleurs à venir en voiture. Pour le profil moyen, le modèle prédit la part modale de la voiture à 32,7 % pour les entreprises mettant 1 voiture de société à disposition de 100 travailleurs et une part modale de la voiture à 76,6 % pour 99 voitures de société pour 100 travailleurs, soit un peu moins d'un demi-point de part modale (+ 0,44) pour chaque voiture supplémentaire mise à la disposition de 100 travailleurs.

Figure 3. Courbes de prédiction de la part des personnes venant en voiture au travail sur base du nombre de voitures de société par travailleur selon le profil des entreprises (les trois types d'entreprises utilisatrices ainsi que le profil moyen des entreprises PDE, Bruxelles, 2014)

2.2. Mobilité des travailleurs

2.2.1. Profil des bénéficiaires des voitures de société

2.2.1.1. Souvent des hommes bien rémunérés

- 41 Dans le secteur privé, plus le salaire est élevé, plus les interventions de l'employeur dans les frais de déplacement domicile-travail sont fréquentes et plus elles se rapportent à l'usage d'une voiture (figure 4). À partir du salaire médian, l'usage de la voiture privée régresse au profit de la voiture de société qui concerne 64 % des salariés du dernier décile. À l'inverse, les salariés qui touchent les salaires les plus bas utilisent davantage les transports en commune régionaux (tram-bus-métro) ou ne reçoivent aucune intervention de la part de leur employeur (pour environ 40 % d'entre eux).

Figure 4. Interventions de l'employeur dans les déplacements domicile-travail par décile de salaire (secteur privé, Belgique, 2014)

Source : Conseil central de l'économie (2016)

- 42 Le constat que le système des voitures de société bénéficie aux travailleurs qui disposent des revenus les plus élevés est confirmé par les données du SPF Finances (cf. section 2.3.5). Selon celles-ci, en 2013, 51 % des voitures de société sont à la disposition de la population du dernier décile de revenus fiscaux et 82 % par la population des trois derniers déciles. Ce constat s'explique par le fait que, pour des personnes avec des revenus faibles ou moyens, le régime des voitures de société n'est pas forcément intéressant. En effet, leurs revenus sont trop bas pour consacrer autant d'argent à un véhicule, leurs taux d'imposition sur les personnes physiques sont plus bas et le régime est donc moins avantageux, les distances domicile-travail sont en moyenne plus courtes et cela aurait un impact sur leur pension ou leur allocation de chômage (ce qui n'est pas le cas pour les hauts revenus²⁴).
- 43 Par ailleurs, l'enquête BELDAM révèle que seulement 25 % des voitures de société sont utilisées par des femmes en 2010.

2.2.1.2. Des travailleurs davantage localisés en Flandre et dans les espaces périurbains

- 44 On dispose de peu de données relatives au lieu de résidence des travailleurs qui détiennent une voiture de société en Belgique. Sur base des déclarations fiscales, May [2017] observe qu'il y a une surreprésentation des voitures de société en Flandre²⁵. L'analyse au niveau des arrondissements met en évidence la forte surreprésentation des voitures de société dans les deux Brabants et une faible surreprésentation des voitures de société à Bruxelles (3 % au-dessus de la moyenne nationale).
- 45 Ce constat s'accorde avec une géographie des bénéficiaires de voitures de société privilégiant la périphérie des villes²⁶ aux espaces urbains centraux ou aux espaces ruraux (cf. tableau 2). De plus, ils sont mieux représentés dans les zones d'habitat pavillonnaire (70 % résident dans des maisons individuelles trois ou quatre façades contre 60 % pour les travailleurs qui n'ont pas de voiture de société), espaces généralement mal connectés aux réseaux de transport public et ménageant d'importantes possibilités de stationnement

pour les voitures, tant en voirie que hors voirie. Ces facteurs les incitent à rouler davantage en voiture. Ainsi, 88 % des travailleurs possédant une voiture de société déclarent disposer d'au moins une place de stationnement dans un garage et 79 % déclarent n'éprouver aucune difficulté pour trouver une place de stationnement gratuite en voirie (contre respectivement 80 % et 75 % pour les travailleurs sans voiture de société)²⁷.

- 46 Vu la concentration des utilisateurs de voitures de société parmi les plus hauts revenus, on ne s'étonnera par ailleurs pas de les retrouver préférentiellement dans les espaces résidentiels d'habitat dispersé, généralement plus cossus. Et, dans une zone d'habitat dispersé, on se déplace en moyenne davantage que dans une zone d'habitat dense pour atteindre son lieu de travail ou différents services.

Tableau 2. Hiérarchie urbaine au lieu de résidence des travailleurs selon qu'ils disposent ou non d'une voiture de société (Belgique, 2010)

Population	Ville centre	Agglomération (hors ville centre)	Espace intermédiaire (banlieue + migrants alternants)	Rural	Total	N
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(vol.)
Tous les travailleurs	26,0	10,3	37,4	26,3	100,0	6 713
Travailleurs sans voiture de société	26,6	9,6	36,7	27,1	100,0	6 096
Travailleurs avec véhicule privé (mais sans voiture de société)	21,8	10,3	38,6	29,3	100,0	4 776
Travailleurs avec voiture de société	20,5	16,4	43,8	19,4	100,0	617

Source : enquête BELDAM, Luyten et Van Hecke (2009)

2.2.2. Voitures de société et déplacements domicile-travail

2.2.2.1. Un usage plus important de la voiture lors des déplacements domicile-travail

- 47 Selon BELDAM, 92 % des bénéficiaires de voitures de société utilisent la voiture pour se rendre au travail, contre 81 % pour les personnes en possession d'un véhicule privé et 67 % pour l'ensemble plus large des travailleurs sans voiture de société. Ces écarts peuvent s'expliquer de diverses manières. Premièrement, la mise à disposition d'une voiture de société influence à la hausse le nombre de voitures présentes au sein du ménage [Laine et Van Steenberghe, 2016], ce qui constitue en soi un facteur important de promotion de l'usage de la voiture. Deuxièmement, il existe un incitant manifeste, propre à la possession d'une voiture de société, qui dépasse l'effet de la possession d'un véhicule privé [Laine et Van Steenberghe, 2016]. Cet effet peut provenir du financement des trajets par l'employeur ou encore du prestige social associé à l'usage de la voiture de société,

aussi bien au sein qu'en dehors de l'entreprise. Troisièmement, le fait que les travailleurs bénéficiaires et les entreprises utilisatrices privilégient les espaces mal desservis par les transports publics et largement dotés en stationnement induit un usage de la voiture plus important. La préférence résidentielle pour les habitats pavillonnaires implique par ailleurs un usage quotidien de la voiture et un équipement en véhicules personnels adéquat.

- 48 On fera également remarquer que les travailleurs avec voitures de société pratiquent moins le covoiturage (moins de 2 % sont des passagers) pour se rendre au travail que les travailleurs avec voiture privée (4 %) ou que l'ensemble des travailleurs sans voiture de société (8 %).

Tableau 3. Modes de déplacement selon la possession d'une voiture de société pour les déplacements domicile-travail (Belgique, 2010)

Population	Auto (conducteur)	Auto (passager)	Train	Méto-tram-bus	Moto	Vélo	Marche	Total	Travailleurs	N
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(vol.)	(vol.)
Tous les travailleurs	65,6	4,9	7,2	7,1	1,9	8,3	5,1	100,0	3 276 478	5 245
Travailleurs sans voiture de société	62,1	5,3	7,8	7,7	2,2	9,3	5,5	100,0	2 871 520	4 585
Travailleurs avec véhicule privé (mais sans voiture de société)	77,6	3,1	5,8	3,4	1,3	5,8	3,1	100,0	2 133 278	3 346
Travailleurs avec voiture de société	90,3	1,5	2,4	2,5	0,1	1,4	1,8	100,0	404 958	660

Source : enquête BELDAM

2.2.2.2. Des distances domicile-travail en moyenne sensiblement plus longues

- 49 La figure 5 illustre un constat bien connu : plus le salaire d'un travailleur est élevé, plus la navette domicile-travail moyenne s'allonge, et ce, indépendamment du mode de transport utilisé. En outre, quel que soit le niveau de rémunération, les salariés qui bénéficient d'une voiture de société effectuent une navette beaucoup plus longue que ceux qui utilisent leur voiture personnelle : la navette moyenne aller simple à vol d'oiseau est de 27,3 km avec une voiture de société et de 15,4 km avec une voiture personnelle pour les salariés du secteur privé.
- 50 Trois raisons peuvent être avancées pour expliquer la longueur accrue des déplacements domicile-travail :
- Lorsqu'on a une voiture de société, on est disposé à accepter un emploi plus loin de son domicile, car les frais de déplacement sont supportés par l'employeur. Pour la même raison, les travailleurs ne sont pas incités à se rapprocher de leur lieu de travail afin de diminuer la longueur de leur navette ;
  - Lorsqu'on occupe un emploi et qu'on dispose d'une voiture de société, on va plus facilement prendre la décision de s'éloigner de son emploi (par exemple pour aller vivre en périphérie quand on travaille en ville) ;
  - Si un travailleur dispose d'une voiture de société et donc de déplacements (presque) intégralement remboursés par l'employeur, il n'est pas incité à prendre les transports publics payants²⁸, en particulier le train pour les longues navettes [Laine et Van Steenberghe, 2016].
- 51 Sur la figure 6²⁹, comme attendu, les salariés du secteur privé qui utilisent leur voiture privée font des navettes sensiblement plus longues pour travailler à Bruxelles (24 km

aller simple à vol d'oiseau) que dans les deux autres régions (14 km et 16 km) en raison de salaires plus élevés, du coût du logement, de la présence spécifique de certaines activités dans la capitale... En revanche, pour les bénéficiaires d'une voiture de société, ce n'est pas le cas : qu'on travaille à Bruxelles (29 km), en Région wallonne (27 km) ou en Région flamande (27 km), la navette est presque identique. Cet étonnant constat constitue un indice supplémentaire du fait qu'il existe une mobilité spécifique aux bénéficiaires de voitures de société pour leurs déplacements domicile-travail.

Figure 5. Distance domicile-travail selon les déciles de salaire (travailleurs du secteur privé qui bénéficient d'une intervention de l'employeur, Belgique, 2014)

Source : Conseil central de l'économie (2016)

Figure 6. Distance domicile-travail par mode de transport et par région (salariés du secteur privé qui bénéficient d'une intervention, 2014)

Source : Conseil central de l'économie (2016)

Les distances des figures 5 et 6 sont à vol d'oiseau entre le code postal du lieu de travail et de domicile du travailleur, ce qui signifie qu'elles sont très inférieures aux distances réelles parcourues. Si les salariés habitent et travaillent dans la même commune, la distance domicile-travail est estimée sur base de moyennes utilisées par le Bureau fédéral du plan.

2.2.2.3. Une contribution importante au trafic automobile sur les déplacements domicile-travail

- 52 Les navettes de travail des utilisateurs de voiture de société se distinguent donc par un usage de la voiture plus fréquent et un recours plus faible au covoiturage. Il est donc naturel de retrouver une représentation très importante des voitures de société au sein du trafic automobile associé aux déplacements domicile-travail³⁰ : celles-ci constituent 17 % des véhicules pour l'ensemble de la Belgique et de 27 % des véhicules liés à la Région de Bruxelles-Capitale³¹ en 2010. Comme les utilisateurs de voitures de société parcourant des distances domicile-travail en moyenne nettement plus longues, leur contribution aux distances parcourues par les voitures pour les navettes de travail est encore plus prononcée avec 24 % pour l'ensemble de la Belgique et 31 % pour les déplacements en lien avec Bruxelles. Autrement dit, près d'un tiers du trafic automobile généré par les personnes se rendant au travail depuis, vers ou dans Bruxelles est composé de voitures de société.
- 53 Si l'on estime le potentiel de trafic automobile domicile-travail lié à la Région à 360 000 mouvements³², on peut évaluer le nombre de voitures de société en lien avec Bruxelles à un peu plus de 97 000. Ce chiffre est relativement cohérent avec les estimations du Conseil central de l'économie qui compte 90 000 salariés bénéficiant d'une voiture de société parmi l'ensemble des travailleurs occupés dans la capitale.

Figure 7. Contribution des voitures de société au trafic automobile lié aux déplacements domicile-travail (2010)

Source : enquête BELDAM

2.2.3. Distances annuelles parcourues par les voitures de société

- 54 Les voitures de société parcourent des distances en moyenne nettement supérieures aux voitures privées. Selon [Kwanten, 2017 : 26], qui s'appuie sur les données de la DIV, les voitures de société des salariés parcourent une distance annuelle moyenne de 28 937 km contre 15 081 km pour les véhicules privés dont le propriétaire a entre 25 et 60 ans (c'est-à-dire la population en âge de travailler). Ces chiffres sont proches, bien que légèrement inférieurs, des totaux que l'on peut établir avec BELDAM pour 2010, à savoir respectivement 31 513 km et 17 372 km.
- 55 Si on se base sur les distances domicile-travail à vol d'oiseau constatées pour les salariés du secteur privé bénéficiant d'une voiture de société, on estime qu'ils parcourent chaque année 15 616 km³³ pour leurs seules navettes domicile-travail. La moitié des kilomètres parcourus par les voitures de société des salariés sont donc des navettes domicile-travail. Cet ordre de grandeur est confirmé par l'enquête BELDAM (16 100 km)³⁴ qui, en comparaison, attribue seulement 7 900 km pour le motif domicile-travail parmi les véhicules privés des travailleurs.
- 56 D'après l'enquête BELDAM, les voitures de société réalisent des déplacements professionnels pour une distance annuelle moyenne de 3 400 km, soit 6 fois plus de kilomètres que les voitures privées des actifs occupés pour une distance moyenne par déplacement près de 2 fois supérieure. On constate cependant qu'avec 11 % des distances totales parcourues, les déplacements professionnels³⁵ ne constituent au final qu'un peu plus de 1 km sur 10 réalisés par les voitures de société.

Figure 8. Comparaison des kilométrages annuels des voitures de société et des voitures privées (Belgique)

Source : enquête BELDAM, Conseil central de l'économie (2016), calculs propres

- 57 La moitié des kilomètres parcourus par les voitures de société des salariés sont donc des navettes domicile-travail. Celles-ci jouent donc un rôle prépondérant dans l'explication du nombre très élevé de kilomètres parcourus par les voitures de société.
- 58 On constatera finalement que les distances parcourues pour les autres motifs sont également supérieures en moyenne pour les voitures de société. Au-delà des effets liés au profil particulier des travailleurs bénéficiant d'une voiture de société, plusieurs auteurs estiment que les voitures de société génèrent un effet propre aussi sur les motifs non liés au travail, qui incite à une plus grande « consommation » de distances [Metzler *et al.*, 2018 ; Laine et Steenbergen, 2016 ; Shiftan *et al.*, 2012 ; Castaigne *et al.*, 2009].

2.2.4. Itinérance et voitures de société

- 59 Les déplacements professionnels sont fréquemment mis en avant pour justifier le régime des voitures de société au nom de l'adéquation de celles-ci avec des conditions de travail itinérantes imposant des déplacements professionnels fréquents et longs. La faible participation des déplacements professionnels dans le total des distances parcourues par les voitures de société, mise en avant dans la section précédente, est évidemment un premier élément de constat qui tend à relativiser cet argument.
- 60 En ce qui concerne le caractère plus ou moins itinérant des conditions de travail, on constate, sur base de l'enquête BELDAM, que plus les déplacements professionnels sont perçus comme fréquents par le travailleur, plus la part de bénéficiaires de voitures de société augmente (28 % des travailleurs qui déclarent réaliser *très souvent* des déplacements professionnels disposent d'une voiture de société). De même, les travailleurs avec un lieu de travail *variable* se retrouvent plus fréquemment utilisateurs de voitures de société (24 %). Il semble donc bien que les conditions de travail plus itinérantes soient associées à un recours plus important à la voiture de société.
- 61 On remarquera cependant que la grande majorité des travailleurs qui déclarent effectuer très souvent des déplacements professionnels ou avoir un lieu de travail variable ne disposent pas de voitures de société (respectivement 72 % et 76 %) et s'organisent autrement.

Tableau 4. Part des travailleurs avec voiture de société selon la fréquence déclarée des déplacements professionnels

	Travailleurs AVEC voiture de société	Travailleurs SANS voiture de société	Total	Nombre de travailleurs	Échantillon
	(%)	(%)	(%)	(vol.)	(vol.)
Tous les travailleurs	12,4	87,6	100,0	4 049 520	6 400
Fréquence déclarée pour les déplacements professionnels					
Jamais	2,3	97,7	100,0	1 477 142	2 215
Occasionnellement	11,3	88,7	100,0	1 492 727	2 361
Très souvent	27,8	72,2	100,0	1 079 652	1 824

Source : enquête BELDAM

Tableau 5. Part des travailleurs avec voiture de société selon le lieu de travail

	Travailleurs AVEC voiture de société	Travailleurs SANS voiture de société	Total	Nombre de travailleurs	Échantillon
	(%)	(%)	(%)	(vol.)	(vol.)
Travailleurs	12,4	87,6	100,0	4 061 889	6 424
Lieu de travail principal					
à domicile	4,3	95,7	100,0	304 613	421
variable	23,5	76,5	100,0	336 761	557
fixe	12,1	87,9	100,0	3 420 516	5 446

Source : enquête BELDAM

2.3. Manque à gagner fiscal lié au régime des voitures de société

- 62 Afin d'estimer les implications du régime des voitures de société, il est nécessaire de comparer le système actuel à un scénario de référence. Pour celui-ci, nous avons choisi la situation où le travailleur conduit son véhicule personnel et reçoit l'indemnité kilométrique forfaitaire octroyée par l'État pour ses déplacements professionnels. Le véhicule et le nombre de kilomètres parcourus sont identiques. Le cout net (après déductions fiscales) est le même pour l'employeur dans les deux scénarios ; cela ne

change donc rien de son point de vue⁶³. En revanche, les finances publiques subissent un manque à gagner considérable et les travailleurs concernés bénéficient d'une diminution de leur imposition.

- 63 Il s'agit ici d'une comparaison statique pour l'année 2016 qui ne prend guère en compte les évolutions de comportement qui adviendraient si le régime des voitures de société était aboli du jour au lendemain. Vraisemblablement, à moyen ou à long terme, les bénéficiaires actuels du régime rapprocheraient leurs comportements des travailleurs qui n'ont pas de voiture de société : ils acquerraient des voitures plus petites et moins chères qu'ils remplaceraient moins souvent, les distances domicile-travail se raccourciraient, davantage de travailleurs utiliseraient les transports publics pour se rendre au travail et la congestion diminuerait. Tous ces éléments ont également une incidence sur les recettes fiscales dont l'estimation est très aléatoire ; c'est pourquoi nous avons privilégié un scénario simple où rien ne change.
- 64 Tous les paramètres des estimations sont basés sur des données moyennes les plus représentatives possible des voitures de société qui sont mises à la disposition des salariés.

Encadré 2. Hypothèses de travail

- VW Passat 1.6 diesel Bluemotion, 1^{re} année d'utilisation
- prix catalogue : 34 500 €
- salaire brut : 4 500 € (13,92 périodes salariales)
- kilométrage annuel : 30 000 km
- contrat de leasing pour 4 ans
- cout du leasing : 535 €/mois (HTVA)
- distance domicile-travail : 15 400 km (220 x 70 km)
- déplacements professionnels : 3 300 km (220 x 15 km)
- impôt des sociétés : 33,99 %
- carte essence payée par l'organisation
- prix du diesel : 1,1 €/L (HTVA)
- consommation : 6 L/100 km
- émissions CO₂ : 105 g/km
- avantage de toute nature (ATN) : 2 155 €
- indemnité kilométrique forfaitaire : 0,346 €/km
- prix de revient : 0,2747 €/km (source : Moniteur de l'Automobile)
- impôt sur les personnes physiques 2017 (revenus 2016), taxe communale : 7 %
- travailleur marié, 1 enfant

2.3.1. Cout pour l'employeur

- 65 Le tableau 6 compare la structure des couts pour l'employeur d'une voiture de société par rapport au remboursement de l'indemnité kilométrique forfaitaire au travailleur pour ses déplacements professionnels. Les éléments qui ont une incidence sur les recettes fiscales sont surlignés en vert dans les tableaux.

Tableau 6. Cout pour l'employeur de la voiture de société (2016)

	Voiture de société	Voiture personnelle	Perte
Salaire brut	62 640	69 910	
Défraiement (pour les déplacements professionnels)		1 142	
Contribution CO ₂	431		
ONSS employeur 32 %	18 720	20 893	
Leasing (HTVA)	6 420		
Frais de carburant (HTVA)	1 980		
TVA non récupérable (leasing + carburant)	1 147		
Abonnement social			
Total des charges brutes pour l'employeur	91 337	91 945	
Déduction du défraiement de l'impôt des sociétés		- 332	
Déduction des charges salariales de l'impôt des sociétés	- 27 654	- 30 864	
Déduction de la cotisation CO ₂ de l'impôt des sociétés	- 146		
Déduction du cout du leasing de l'impôt des sociétés	- 1 502		
TVA non récupérable fiscalement déductible sur le cout du leasing	- 268		
Déduction du cout du carburant de l'impôt des sociétés	- 340		
TVA non récupérable fiscalement déductible sur le cout du carburant	- 69		
ATN rejeté	- 608		
Total des charges nettes pour l'employeur	60 749	60 749	0

- 66 Lorsque l'employeur fournit une voiture de société, il verse un salaire brut 10 % inférieur au salarié à cause du cout du leasing de la voiture. En outre, il doit s'acquitter d'une cotisation de solidarité CO₂ de 431 €, mais économise 2 232 € de cotisations ONSS employeur.

- 67 Dans le cas où le travailleur ne reçoit pas de voiture de société, le salarié perçoit 1 142 € pour les 3 300 km de déplacements professionnels.
- 68 Après déductions, la voiture de société coûte 7 044 € à l'employeur pour un véhicule dont le leasing et le carburant ont une valeur de 10 164 € TVAC.

2.3.2. Bénéfice pour l'employé

Tableau 7. Bénéfice pour l'employé de la voiture de société (2016)

	Voiture de société	Voiture personnelle	Perte
Salaire brut	62 640	69 910	
ATN	2 155		
Salaire brut total	64 795	69 910	
Cotisation ONSS employé	- 8 146	- 9 091	
Impôt des personnes physiques (tax-calc)	- 20 640	- 22 847	
Cotisation spéciale ONSS	- 620	- 620	
Neutralisation de l'avantage en nature voiture de société	- 2 155		
abonnement social			
Défraiement (pour les déplacements professionnels)		1 142	
Salaire net travailleur	33 234	38 494	- 5 259
Frais annuel voiture propre		- 8 241	
Salaire net poche	33 234	30 253	2 982

- 69 Le travailleur qui bénéficie d'une voiture de société reçoit un avantage en nature et est taxé sur cet avantage par le biais de l'avantage de toute nature (ATN). Dans cet exemple, l'avantage de toute nature est valorisé à 2 155 € pour un véhicule pour lequel l'employeur débourse 10 164 € TVAC pour la location et le carburant. Le système de l'ATN sous-évalue donc plus de 4 fois la valeur de l'avantage.
- 70 En outre, comme le salaire du travailleur qui bénéficie d'une voiture de société est plus bas, il paie moins de cotisations ONSS et moins d'impôts sur les personnes physiques.
- 71 *In fine*, le salaire net du travailleur qui ne bénéficie pas d'une voiture de société est 5 259 € plus élevé annuellement. Cependant, celui qui a une voiture de société jouit d'un véhicule dont la valeur est estimée à 8 241 €³⁷, il jouit par conséquent d'un revenu réel supérieur de 2 982 €.

2.3.3. Manque à gagner fiscal

- 72 Le manque à gagner fiscal tel qu'estimé ici tient compte des cotisations sociales payées par l'employeur et le travailleur, de la TVA, des déductions réalisées par les employeurs et de l'impact sur l'impôt sur les personnes physiques.

Tableau 8. Manque à gagner fiscal causé par la voiture de société (2016)

	Voiture société	de Voiture personnelle	Perte
Contribution CO ₂	431		
ONSS employeur 32 %	18 720	20 893	
TVA non récupérable (leasing + carburant)	1 147		
TVA sur le carburant de la voiture personnelle		416	
Déduction du défraiement de l'impôt des sociétés		- 332	
Déduction des charges salariales de l'impôt des sociétés	- 27 654	- 30 864	
Déduction de la cotisation CO ₂ de l'impôt des sociétés	- 146		
Déduction du cout du leasing de l'impôt des sociétés	- 1 502		
TVA non récupérable fiscalement déductible sur le cout du leasing	- 268		
Déduction du cout du carburant de l'impôt des sociétés	- 340		
TVA non récupérable fiscalement déductible sur le cout du carburant	- 69		
ATN rejeté	- 608		
Cotisation ONSS employé	8 146	9 091	
Impôt des personnes physiques (tax-calc)	20 640	22 847	
Cotisation spéciale ONSS	620	620	
Total des taxes perçues	19 115	22 671	3 556

- 73 En comparaison avec le système de l'indemnité forfaitaire kilométrique pour la voiture personnelle, le manque à gagner fiscal de la voiture de société est de 3 550 € par voiture

par an. Si l'on fait l'hypothèse qu'il y a 650 000 voitures de société en Belgique, une estimation prudente du manque à gagner direct du régime des voitures de société serait de 2,3 milliards d'euros par an. À titre de comparaison, le PIB de la Belgique était de 423 milliards d'euros en 2016 et le coût total des travaux du RER est estimé à 3 milliards d'euros³⁸.

- 74 Par le passé, cinq études ont chiffré le coût annuel du régime des voitures de société pour la Belgique. Harding [2014] estime la perte de recettes fiscales à 1,995 milliards d'euros. Toutefois, elle ne prend en compte que les pertes de recettes liées à la sous-estimation de l'avantage de toute nature (ATN) par rapport à la valeur réelle que représente le véhicule pour le travailleur. Cette estimation ne prend pas en compte les autres pertes fiscales comme les pertes de cotisations sociales (en particulier les cotisations sociales ONSS payables sur le salaire et qui ne sont pas dues sur les avantages en nature). Princen [2017]³⁹ évalue le manque à gagner fiscal à de 3,75 milliards d'euros tandis que Courbe [2011] avance le chiffre d'un peu plus de 3,5 milliards d'euros. Naes-Schmidt et Winiarczyk [2010] estiment la perte fiscale directe pour la Belgique à 1,2 % de son PIB en 2008 (environ 4,2 milliards d'euros) en raison du régime des voitures de société. Enfin, Laine et Vansteenbergen [2017] citent le chiffre de 1,5 milliard de perte de recettes fiscales, mais ils ne considèrent que les effets sur l'impôt des personnes physiques sans prendre en compte les cotisations de sécurité sociale ou les diverses déductions opérées par les entreprises. Par ailleurs, le nombre de voitures de société que ces derniers prennent en compte est largement inférieur à la réalité.
- 75 À noter que le passage de l'impôt des sociétés de 33,99 % à 29,58 % (en 2019) a une faible incidence sur le manque à gagner fiscal et sur le gain de l'employé⁴⁰.

2.3.4. Constats sur le fonctionnement du régime fiscal des voitures de société

- 76 De l'analyse du fonctionnement du régime des voitures de société, les constats suivants peuvent être dressés :
- Plus on parcourt de kilomètres privés (distance domicile-travail et déplacements personnels), plus la voiture de société est intéressante pour le travailleur par rapport à la voiture personnelle. En effet, le bénéficiaire de la voiture de société ne paie rien ou peu pour ses kilomètres privés selon qu'il jouit ou non d'une carte carburant ; il est donc incité à rouler davantage puisque cela ne lui coûte (presque) rien. En revanche, le travailleur qui n'a pas de voiture de société doit lui-même financer ses kilomètres privés.
  - Comme peu d'employeurs proposent une voiture de société et un abonnement pour les transports publics, les travailleurs qui ont une voiture de société sont peu incités à les utiliser, car ils ont le choix entre aller gratuitement en voiture ou payer pour prendre les transports en commun.
  - Plus on se déplace pour des motifs professionnels, moins la voiture de société est avantageuse pour le travailleur. Pour ses déplacements professionnels, le travailleur qui utilise sa voiture personnelle touche une indemnité de 0,3460 €/km alors que son véhicule lui coûte 0,2747 €/km. Grâce à cet écart, il engrange un gain sur ses déplacements professionnels. Par conséquent, plus le prix revient au kilomètre de la voiture personnelle est bas, plus les kilomètres professionnels sont rémunérateurs.
  - Plus la voiture de société est chère, plus le régime des voitures de société est avantageux pour le travailleur et l'employeur. Pour le travailleur, l'écart entre la valeur réelle de l'avantage en nature et sa valeur forfaitaire, sur laquelle il est taxé, s'accroît. Pour

l'employeur et le travailleur, une voiture de société onéreuse réduit d'autant la part salariale sur laquelle des cotisations sociales importantes sont prélevées.

- La carte carburant est particulièrement intéressante pour l'entreprise et le travailleur : pour 100 € de carburant offert au travailleur pour ses déplacements privés, l'employeur ne débourse que 70 €.
- La conversion de la voiture de société en *cash* (sans mécanisme fiscal particulier) est plus intéressante que les chiffres souvent avancés. Dans l'exemple présent, le travailleur pourrait recevoir en *cash* près de 450 € par mois s'il renonçait à sa voiture de société. Ce montant est supérieur au montant que coûterait une plus petite voiture parcourant sensiblement moins de 30 000 km par an. Même dans le régime actuel, il peut donc être intéressant de renoncer à une voiture de société, à condition de pouvoir négocier avec son employeur une augmentation salariale équivalente au coût de la voiture de société.

2.3.5. Équité fiscale du régime des voitures de société

- 77 Sur base des données fiscales fournies par le SPF Finances pour les salariés et les dirigeants d'entreprise, 51 % des voitures de société sont enregistrées dans les 10 % des déclarations fiscales présentant les revenus les plus élevés (soit le 10^e décile) et 82,5 % des voitures de société sont reprises dans les 30 % des déclarations fiscales avec les plus hauts revenus (les trois derniers déciles). À l'inverse, moins de 6 % des voitures de société sont répertoriées dans la moitié des déclarations fiscales avec les revenus les plus faibles.

Figure 9. Répartition des voitures de société par décile de revenu (Belgique, 2013)

Source : base de données du modèle SIRE du SPF Finances

- 78 Par conséquent, le régime fiscal des voitures de société bénéficie presque exclusivement aux plus hauts revenus en leur permettant de réduire leur fiscalité sur le travail. De fait, pour les travailleurs ayant des revenus plus faibles, le régime des voitures de société est moins intéressant, car leur taux d'imposition sur les personnes physiques est plus faible, la distance domicile-travail est en moyenne plus courte, le revenu est insuffisant pour rouler dans des voitures plus chères et la baisse de salaire liée à la voiture de société pourrait avoir un impact sur la pension⁴¹.
- 79 En outre, le régime des voitures de société est inéquitable pour deux raisons.
- « Du point de vue de l'équité horizontale, il n'est pas justifié que les revenus salariaux aient une imposition différente selon qu'ils sont attribués en nature ou en espèce. Ce principe vaut tant pour l'imposition des revenus que pour les cotisations

sociales. Du point de vue de l'équité verticale, la concentration des bénéficiaires de voitures de société dans le dixième décile, conjuguée au traitement fiscal de faveur de ce type d'avantage de toute nature, réduit la progressivité de l'impôt. Elle rompt par ailleurs avec la proportionnalité des cotisations sociales » [Conseil supérieur des finances⁴², 2009 : 134].

2.3.6. Baisse des cotisations de solidarité CO₂

- 80 Depuis 2009, les cotisations de solidarité CO₂ auxquelles sont soumis les employeurs baissent rapidement en valeur absolue alors que le nombre de voitures de société a crû de 37 % entre 2009 et 2016. Cette forte baisse des cotisations de solidarité CO₂ par véhicule renforce l'attractivité du régime fiscal des voitures de société et en accentue le caractère inéquitable. En outre, il est inéquitable que les salariés bénéficiant d'une voiture de société soient soumis à une cotisation de solidarité CO₂ et que les dirigeants d'entreprise en soient dispensés.

Figure 10. Évolution des cotisations de solidarité CO₂ sur les véhicules de société des salariés (Belgique)

Source : ONSS

2.3.7. Comparaison avec les autres modes de transport pour les déplacements domicile-travail

- 81 Pour les autres modes de transport que la voiture de société, il faut dissocier les déplacements domicile-travail des déplacements professionnels. Le coût des déplacements professionnels est normalement pris en charge par l'employeur. Lorsque le déplacement est effectué avec une voiture ou un vélo personnel, une indemnité kilométrique forfaitaire est octroyée (0,346 €/km pour la voiture et 0,23 €/km pour le vélo en 2017⁴³).
- 82 Les déplacements domicile-travail peuvent être soit à charge du travailleur, soit partiellement (voire intégralement) remboursés par l'employeur. L'employeur (ou la

société pour les dirigeants d'entreprise) peut déduire les indemnités pour les déplacements professionnels et les déplacements domicile-travail des travailleurs du montant des impôts à payer.

- 83 Du point de vue du travailleur, l'intervention patronale et sa déductibilité fiscale dépendent du mode de transport utilisé.
- 84 Les données mises à la disposition du Conseil central de l'économie contiennent de nombreuses informations sur les interventions patronales pour les déplacements domicile-travail des salariés dans le secteur privé.
- 85 L'intervention moyenne annuelle de l'employeur pour les déplacements domicile-travail est de 361 € pour le vélo, de 383 € pour les transports en commun régionaux (tram, métro, bus), de 435 € pour le transport collectif organisé, de 479 € pour la voiture privée, de 654 € pour le train et de 1 008 € pour le tiers payant (SNCB).
- 86 En montant par kilomètre, les interventions pour le vélo et les transports en commun régionaux sont les plus élevées puisque les utilisateurs parcourent de plus petites distances. À l'inverse, les usagers du train et les bénéficiaires du tiers payant (SNCB) touchent les interventions les plus élevées en valeur absolue, mais perçoivent un montant inférieur par kilomètre à cause des navettes plus longues (23 km pour le train et 28,1 km pour le tiers payant).

Figure 11. Interventions de l'employeur dans les déplacements domicile-travail (Belgique, 2014)

Source : Conseil central de l'économie (2016)

- 87 Les interventions de l'employeur pour les autres modes de transport que la voiture de société ont donc trait à des montants beaucoup plus faibles (l'intervention patronale la plus courante dans les déplacements domicile-travail est de loin la voiture privée). En effet, l'intervention de l'employeur pour une voiture de société moyenne (hors déduction) est d'environ 10 000 € (TVAC), soit plus de 20 fois le montant octroyé aux travailleurs qui utilisent leur véhicule personnel (479 €). La défiscalisation des interventions pour les déplacements domicile-travail des autres moyens de transport a par conséquent un coût fiscal bien inférieur à celui des voitures de société. En outre, comme les revenus des bénéficiaires des autres moyens de transport sont en moyenne moins élevés que ceux des voitures de société, les taux de taxation marginaux sur les montants considérés seraient également plus bas (dans l'hypothèse d'une taxation des interventions patronales).

- 88 De plus, ces interventions patronales dans les déplacements domicile-travail incitent les travailleurs à utiliser des modes de transport doux ou collectifs (grâce à un meilleur remboursement) qui ont un impact moins grand sur la congestion et l'environnement.

2.4. Impact environnemental des voitures de société

- 89 Il est souvent mis en avant que les voitures de société sont plus récentes et par conséquent moins polluantes que les voitures privées. Dans cette section, nous analysons dans quelle mesure cet argument est fondé, tant du point de vue de l'impact sur la santé humaine que de la production de gaz à effets de serre.

2.4.1. Indicateur synthétique de performance environnementale

- 90 L'Ecoscore est un indicateur synthétique de performance environnementale des véhicules qui a l'avantage d'être disponible pour tous les modèles de voitures. Il permet de tirer un premier bilan partiel des émissions des voitures en Belgique (par kilomètre parcouru). Il est calculé sur la base des principales émissions produites par le véhicule pendant la phase d'utilisation (*tank-to-wheel* – TTW) et des émissions liées à la production et à la distribution du carburant (*well-to-tank* – WTT). L'impact environnemental de la production et du recyclage des voitures n'est pas pris en compte.
- 91 Les émissions sont subdivisées en trois catégories : les émissions avec un impact sur l'effet de serre, les émissions avec un impact sur la qualité de l'air (elles-mêmes subdivisées entre l'impact sur la santé et l'impact sur les écosystèmes) et les émissions de bruit. Les scores sont compris entre 0 et 100. Plus le score est élevé, moins le véhicule est polluant.

Tableau 9. Performances environnementales des voitures détenues par une personne morale, des voitures de leasing et des voitures privées (Belgique, 2016)

		Voitures détenues par une personne morale	Voiture de leasing	Voitures privées	Total
Immatriculations	Flotte totale	901 602	355 727	4 769 708	5 671 310
	Voitures neuves	271 648	147 818	269 915	541 563
Ecoscore	Flotte totale	61,4	63,6	58,9	59,3
	Voitures neuves	66,2	66,1	68,8	67,5
Part des voitures diesel	Flotte totale	82 %	91 %	55 %	59 %
	Voitures neuves	72 %	80 %	32 %	52 %

Emissions de CO ₂ (g/km)	Flotte totale	127,0	112,0	146,0	143,0
	Voitures neuves	112,0	109,0	120,0	116,0
Cylindrée (cm ³)	Flotte totale	1 823	1 724	1 622	1 654
	Voitures neuves	1 680	1 644	1 452	1 566
Puissance du moteur (kW)	Flotte totale	108	92	78	81
	Voitures neuves	97	88	85	91
Poids du véhicule (kg)	Flotte totale	1 585	1 506	1 366	1 400
	Voitures neuves	1 495	1 461	1 350	1 423
Âge (année)	Flotte totale	3,2	1,5	9,2	8,3

Source : MOBI (VUB)

- 92 Il est fait ici l'hypothèse que les voitures de leasing sont représentatives des voitures de société des salariés ; ce qui est le cas au vu du résumé des principales caractéristiques techniques présentées au tableau 1.
- 93 Sur cette base, les conclusions suivantes peuvent être tirées :
- La flotte des voitures de société des salariés roule très majoritairement au diesel (93 %) tandis que celle des voitures privées utilise moins souvent ce carburant (55 %).⁴⁴ Les nouvelles voitures de leasing ont des performances environnementales moindres que les nouvelles voitures privées (en partie grâce à leur motorisation essence).
  - D'après les données issues des tests officiels, les nouvelles voitures de leasing émettraient moins de CO₂ que les nouvelles voitures privées, car elles continuent à être équipées de moteur diesel.
  - Lorsque l'on compare la flotte des voitures de leasing, dans son ensemble, à celle des voitures particulières, l'Ecoscore des voitures de leasing est meilleur, car les voitures de société des salariés sont plus récentes (l'âge moyen des voitures de leasing est de 1,5 an contre 9,2 ans pour les voitures privées).

2.4.2. Impact sur la santé humaine

- 94 L'impact sur la santé humaine est mesuré au moyen de l'indicateur DALY (*Disability Adjusted Life Years*) qui correspond au nombre d'années en bonne santé perdues à cause des émissions liées aux voitures. L'indicateur DALY est particulièrement pertinent

puisqu'on estime que la pollution de l'air provoque 400 000 décès prématurés chaque année dans l'Union européenne⁴⁵.

- 95 L'indicateur agrège trois facteurs : la formation de particules fines, la formation d'oxydants photochimiques et la toxicité humaine. Pour chacun de ceux-ci, on prend en compte les polluants émis en Belgique, à savoir les émissions produites au cours du raffinage (à Anvers) et de la distribution des carburants (*refinery to tank* - RTT), les émissions réelles lors de l'usage du véhicule (*tank-to-wheel* - TTW) et les émissions de particules fines hors échappement (*non-exhaust* - NE_x). Les émissions hors échappement émanent de l'usure des freins, des pneus et du revêtement routier.

Figure 12. Impact des voitures sur la santé humaine selon le type de motorisation

Source : Hoofman [2018]

- 96 Sur base des résultats présentés dans la figure 12, les voitures diesel sont les plus dommageables en matière de santé publique et de qualité de l'air. Au cours du temps et des différentes normes d'émissions Euro, l'impact des voitures diesel a décru sensiblement, mais il reste encore trois fois supérieur à celui des voitures à essence (et six fois supérieur à celui des voitures électriques). À noter qu'une contribution importante à la pollution de l'air par les véhicules est liée aux émissions hors échappement (NE_x).
- 97 Étant donné que les voitures de société ont beaucoup plus fréquemment une motorisation diesel que les voitures privées et vu les écarts importants qui subsistent entre les deux types de motorisation, cela signifie que les voitures de société sont plus polluantes par kilomètre parcouru que les voitures privées du point de vue de la qualité locale de l'air en Belgique et à Bruxelles plus spécifiquement où les voitures de société représentent une part importante du trafic automobile (en particulier les jours ouvrables).

2.4.3. Impact global sur le changement climatique

- 98 L'impact sur le changement climatique est mesuré en prenant en compte la production d'équivalent CO₂⁴⁶ (eq CO₂) occasionnée par la production du véhicule, la production et la distribution du carburant (*well-to-tank* - WTT) et l'usage du véhicule (*tank-to-wheel* - TTW).

On fait l'hypothèse que des matériaux recyclés, plutôt que des matériaux vierges, sont utilisés dans le cycle de production. De la sorte, les émissions liées à l'élimination ou au recyclage sont incluses dans le processus de production.

- 99 Pour comparer l'impact d'une voiture de société à celui d'une voiture privée, nous envisageons deux Volkswagen Golf, l'une avec une motorisation diesel assimilée à la voiture de société et l'autre, essence, assimilée à la voiture privée.
- 100 La production d'une Golf diesel engendre l'émission de 3,3 t d'eq CO₂ à répartir sur une durée de vie estimée à 265 000 km tandis que la production d'une Golf essence entraîne l'émission de 3,1 t d'eq CO₂ pour une durée de vie estimée à 220 000 km. Dans le tableau 10, les émissions sont présentées en gramme par kilomètre.

Tableau 10. Émissions de CO₂ engendrées par l'usage et la production d'une voiture essence et d'une voiture diesel

	WTT (g/km)	TTW (g/km)	Voiture sans groupe motopropulseur (g/km)	Groupe motopropulseur (g/ km)	Production du véhicule (kg)
VW Golf essence (voiture privée)	38,04	163,19	11,74	2,53	3 138,69
VW Golf diesel (voiture de société)	23,26	142,29	10,12	2,5	3 343,62

- 101 Si l'on combine les différentes composantes de l'émission totale, on voit que le conducteur de la voiture de société (avec une Golf diesel) émet 178,17 g/km d'eq CO₂ et celui de la voiture privée (Golf essence) 215,5 g/km, soit 21 % de moins pour la voiture de société. Par contre, si on prend en compte le fait que le régime des voitures de société incite les bénéficiaires à rouler davantage, il est clair que les voitures de société émettent plus d'équivalent CO₂ que les voitures privées. Le conducteur de la voiture de société parcourt 29 000 km annuellement tandis que celui qui possède un véhicule privé roule environ 17 000 km par an. Ainsi, si l'on tient compte des distances parcourues, le conducteur de la voiture de société émet 5,17 tonnes d'eq CO₂ et le conducteur d'un véhicule privé 3,66 tonnes d'eq CO₂, soit 40 % en plus.
- 102 De plus, on sait que la Volkswagen Golf représente une voiture d'entrée de gamme pour les voitures de société en matière de dimension, de poids et de motorisation. On peut donc raisonnablement estimer que la différence d'émissions en matière d'équivalent CO₂ par kilomètre est inférieur à 21 % puisque, dans la réalité, les voitures de société et les voitures privées ne sont pas les mêmes modèles. Enfin, il faut également être attentif au fait que le système de voitures de société peut conduire à la production et à l'utilisation de plus de voitures que ce ne serait le cas sans ce système.

3. Enjeux et Débats

3.1. Des données morcelées qui dressent un tableau incomplet

- 103 Le débat autour des voitures de société est récurrent dans les médias et les discours politiques. Cela se comprend aisément au vu de l'ampleur des enjeux environnementaux, économiques, de mobilité, de santé publique, fiscaux... Cependant, force est de constater que les données nécessaires à arbitrer ces controverses sont très parcellaires.
- 104 Il n'existe aucune information sur les voitures de société des dirigeants d'entreprise excepté la mention d'un avantage de toute nature (ATN) dans la déclaration fiscale pour une partie d'entre eux ; ce qui signifie qu'on ne connaît même pas leur nombre (on sait néanmoins avec certitude qu'il s'agit de plus de 125 000 véhicules). Pour les voitures de société des salariés, grâce à la cotisation de solidarité CO₂ que l'employeur paie auprès de l'ONSS, on connaît leur nombre, leur âge, leurs caractéristiques techniques, les kilomètres parcourus... mais il est impossible d'établir le lien entre une voiture de société et le travailleur qui en dispose ; ce qui implique qu'on ne sait pas qui conduit ces véhicules.
- 105 Il apparaît donc nécessaire de mieux enregistrer l'ensemble des voitures de société et leurs bénéficiaires ainsi que les modalités de l'allocation de mobilité pour ceux qui ont opté pour le *cash for car* de manière à cerner les contours du phénomène, ses implications précises et à correctement évaluer l'impact des mesures politiques prises en la matière.
- 106 La mise en place d'une cotisation de solidarité CO₂ sur les voitures de société des dirigeants d'entreprise (tout comme pour les salariés) aurait au moins l'avantage de renseigner le nombre de voitures de société (et le type de voiture) possédées par les dirigeants d'entreprise. Elle rapporterait vraisemblablement au moins une centaine de millions d'euros de recettes chaque année. La généralisation des cotisations de solidarité CO₂ aux dirigeants d'entreprise contrebalancerait partiellement la diminution rapide du montant de ces cotisations CO₂ au cours de ces dernières années.

3.2. Un régime fiscalement couteux et inéquitable

- 107 Le régime actuel des voitures de société représente un manque à gagner fiscal très important estimé ici à 3 550 € par voiture, soit 2,3 milliards d'euros pour l'année 2016. Les autres études évoquent toutes des montants encore supérieurs. En tout état de cause, il est certain que ce manque à gagner croît chaque année avec l'augmentation du nombre de voitures de société.
- 108 Le régime des voitures de société constitue donc un choix politique majeur qui empiète budgétairement sur d'autres politiques et donc potentiellement sur les autres volets des politiques de mobilité, comme la dotation aux transports publics.
- 109 De plus, le régime des voitures de société bénéficie presque exclusivement aux ménages avec les revenus fiscaux les plus élevés : 51 % des voitures de société sont enregistrées dans les 10 % des déclarations fiscales présentant les revenus les plus élevés (soit le 10^e décile) et seulement 6 % des voitures de société dans 50 % des déclarations fiscales avec les revenus les plus bas. En effet, pour ceux-ci, le régime des voitures de société n'est pas forcément intéressant (revenu insuffisant, taux d'imposition sur les personnes physiques

plus bas, distance domicile-travail en moyenne plus courte et impact sur la pension ou l'allocation de chômage).

- 110 Le régime des voitures de société est souvent justifié par la hauteur de la fiscalité sur le travail en Belgique. Cependant, la limite d'un tel argument est que le régime des voitures de société diminue spécifiquement le niveau de taxation de certains travailleurs à hauts revenus. Même si cela peut être important pour contribuer au recrutement dans certains secteurs d'activités de haut niveau et opérant dans un contexte très compétitif, l'effet principal de la cette politique est de réduire la progressivité de l'impôt d'une partie des travailleurs les mieux rémunérés ; ce qui met à mal l'équité horizontale et verticale du système de taxation (cf. section 2.3.5). Comme le souligne le Conseil supérieur des finances [2009 : 134] :

« Un impôt est efficace s'il est uniforme et des régimes fiscaux de faveur pour certains avantages de toute nature vont [également] à l'encontre de ce principe. De plus, le régime fiscal des voitures de société soutient artificiellement la demande pour un secteur économique particulier. Il constitue donc une subvention indirecte qui est source d'inefficacité, dès lors qu'elle ne correspond pas à la prise en compte d'une externalité ».

- 111 L'instauration de l'allocation mobilité⁴⁷ (*cash for car*) ne modifie en rien ce constat. Dans l'exemple de la voiture de société moyenne considérée dans cet article (VW Passat 1.6 L diesel), le bénéficiaire peut recevoir une allocation de mobilité de 7 097 € sur laquelle il devra payer 655 € d'impôt si ses revenus atteignent la tranche d'imposition la plus élevée (50 %). En d'autres termes, au lieu de payer 50 % d'impôts sur une partie de sa rémunération, il en paiera 9,2 %. L'allocation de mobilité est également avantageuse pour l'employeur, car son coût est inférieur à celui de la voiture de société (dans notre exemple le leasing et les frais de carburant coûtaient 8 400 € sans la TVA).
- 112 Enfin, lorsque l'on compare la voiture de société aux autres interventions patronales pour les déplacements domicile-travail, celles-ci représentent des montants beaucoup plus faibles (au moins un ordre de grandeur de 1 à 20). Leur défiscalisation n'a donc pas un impact budgétaire comparable. En outre, les autres interventions patronales sont moins concentrées sur les revenus les plus élevés.

3.3. Un facteur de surutilisation de la voiture qui pèse sur la mobilité...

- 113 Les voitures de société engendrent un surcroît d'usages automobiles lors des déplacements domicile-travail, tant dans le choix modal que dans les distances parcourues ; ce qui se répercute évidemment sur l'occupation des voiries.
- 114 Pour la Région de Bruxelles-Capitale, Ermans *et al.* [à paraître] estiment sur base de l'Enquête sur les forces de travail de Statbel que 360 000 véhicules sont utilisés pour se rendre au travail (mouvements internes, sortants et entrants). D'autre part, on peut estimer sur base des données fournies au Conseil central de l'économie que 90 000 salariés qui travaillent à Bruxelles bénéficient d'une voiture de société. Même si on peut supposer qu'une faible partie d'entre eux n'utilise pas sa voiture de société, ces dernières représentent une part substantielle du trafic automobile autour et dans Bruxelles. La mobilité au sein de la Région de Bruxelles-Capitale est donc fortement impactée par une politique fiscale fédérale sur laquelle la Région n'a aucun contrôle.

- 115 L'impact sur la congestion est bien évidemment délicat à estimer puisqu'une partie de ces conducteurs viendrait de toute façon en voiture, mais il est certainement important. D'autant plus que la congestion automobile n'est pas un phénomène linéaire : au-delà d'un seuil, quelques voitures supplémentaires provoquent de gros embouteillages. Il faut également souligner que l'encombrement des routes par le trafic automobile contribue à ralentir la vitesse commerciale des transports publics et par là leur efficacité [Dobruszkes et Fourneau, 2007 ; Courtois et Drobuszkes, 2008 ; Lebrun, 2018 ; Brandeleer et Ermans, 2016]. En outre, un trafic automobile intense et embouteillé rend la pratique du vélo et de la marche difficile et peu plaisante.
- 116 Ces externalités négatives causées par les voitures (de société) sont en contradiction directe avec les objectifs de réduction du trafic et de report modal affichés par la région bruxelloise et, en particulier, dans leur transcription en efforts ciblés au niveau des entreprises dans les Plans de déplacements d'entreprise.
- 117 Il n'existe, à notre connaissance, pas d'étude permettant de mettre en évidence un lien causal entre voitures de société et choix de localisations résidentielles ou d'entreprises. Le profil des personnes bénéficiaires et des entreprises les plus utilisatrices de voitures de société permet cependant à tout le moins d'affirmer qu'il existe bien une relation positive entre le recours aux voitures de société et les localisations résidentielles ou implantations d'entreprises dans des espaces mal connectés aux réseaux de transport public. Ceci témoigne de ce que le système de voitures de société, en abaissant les coûts d'accès à la mobilité automobile, permet et encourage la perpétuation d'un modèle d'occupation du territoire éclaté du point de vue des fonctions résidentielles et économiques.
- 118 Cet éclatement des fonctions s'accompagne d'une part de distances élevées, notamment pour les déplacements liés au travail (domicile-travail, déplacements professionnels, etc.), mais aussi d'origines et destinations mal connectées au transport public et grève, d'autre part, durablement les possibilités de recourir à des modes de transport alternatifs à la voiture.

3.4. ... et sur l'environnement

- 119 L'impact environnemental des voitures de société a été envisagé sous deux aspects : l'impact sur la qualité de l'air qui a des répercussions importantes sur la santé humaine et la production de gaz à effet de serre qui favorisent le réchauffement climatique.
- 120 Du point de vue de la qualité de l'air, les voitures de société ont clairement un impact négatif. En effet, à cause d'une proportion très élevée de voitures équipées de moteurs diesel parmi les voitures de société, celles-ci sont plus dommageables par kilomètre parcouru pour la santé humaine que les voitures privées.
- 121 En ce qui concerne les gaz à effet de serre, la question est plus délicate à trancher en raison du grand nombre d'hypothèses posées par une analyse de cycle de vie d'une voiture. Il est possible (mais pas certain) qu'une voiture de société émette en moyenne moins de gaz à effet de serre *par kilomètre parcouru* qu'une voiture privée en prenant en compte l'ensemble du cycle de vie des voitures. Néanmoins, si on tient compte du fait que le régime des voitures de société incite les bénéficiaires à rouler davantage, il est certain que les voitures de société émettent bien davantage de gaz à effet de serre que les voitures privées.

- 122 Par conséquent, en termes absolus et en tenant compte de leur usage, il est inexact d'affirmer que les voitures de société sont plus « écologiques » ou moins « polluantes » que les voitures privées des particuliers.

3.5. Un débat actuel sur le devenir des voitures de société fortement balisé

- 123 L'émergence de la question des voitures de société à l'agenda médiatique et politique s'articule grandement autour de préoccupations environnementales et de congestion routière. Malgré les critiques nombreuses concernant le régime des voitures de société et le large consensus sur le fait qu'il faut le modifier, rappelons que ce régime ne s'est jamais mieux porté qu'aujourd'hui, avec une croissance du stock de voitures de société à la disposition des salariés de 5 % par an entre 2006 et 2016.
- 124 La principale alternative, qui s'impose dans le débat public depuis une dizaine d'années, est celle du budget mobilité. Multiforme et vaguement défini, celui-ci consiste à minima à fournir au travailleur qui dispose (ou est susceptible de disposer) d'une voiture de société une liberté de choix parmi un ensemble de solutions lui permettant de se déplacer. Dans une optique de promotion de la multimodalité, la rationalité de chaque travailleur désirant optimiser ses pratiques individuelles de déplacement est appelée à produire une mobilité globale plus fluide et, en particulier, une réduction de la congestion automobile [Zijlstra et Vanoutrive, 2017].
- 125 Certaines versions du budget mobilité prévoient de laisser au travailleur un bonus en *cash* correspondant à la part de budget virtuel qu'il aurait épargné au cours de l'année, et ce, afin de l'inciter à adopter un comportement plus parcimonieux. Dans le même ordre d'idée, l'allocation *cash for cars* vise plus directement à remplacer la voiture de société par un complément de salaire très faiblement taxé. Toutes les formules envisagées de budget mobilité partagent l'objectif de ne rien faire perdre au travailleur ou à l'employeur. Le budget mobilité a donc pour corollaire d'être fiscalement avantageux et constitue de ce fait un investissement budgétaire considérable (tout comme la voiture de société) centré sur un segment de travailleurs. Il pose donc implicitement le choix politique de continuer à consacrer des moyens financiers importants à réduire la progressivité de l'imposition de certains travailleurs à hauts revenus plutôt qu'une amélioration de la gestion de la mobilité pour tous.
- 126 En outre, au vu des caractéristiques des travailleurs et des entreprises qui bénéficient des voitures de société, la question de l'efficacité de ces mesures n'est pas garantie. Certes, le budget mobilité peut favoriser un certain report modal sur les déplacements domicile-travail. Toutefois, avec des lieux de travail et de résidence en moyenne mal connectés aux réseaux de transports publics, un grand nombre de travailleurs bénéficiaires ne renoncera pas à faire la navette en voiture ; en particulier ceux qui parcourent les distances les plus longues et qui sont également ceux qui génèrent le plus d'externalités négatives.
- 127 Par ailleurs, en imposant que toute réforme du système ne pénalise ni le travailleur, ni l'employeur par rapport au régime actuel des voitures de société, on balise le débat en mettant hors-jeu dès le départ toute possibilité de refonte en profondeur, voire de suppression, du régime des voitures de société. Zijlstra et Vanoutrive [2017 : 10] argumentent que la marge de manœuvre politique est restreinte en raison du statut

particulier de la voiture de société dans le discours politique, où elle est considérée comme le « point de référence » autour duquel doivent s'articuler des « solutions réalistes ».

BIBLIOGRAPHY

BASTIN, G., 2014. *Plans de déplacements d'entreprise – Bilan de la situation 2011*. Bruxelles : Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité.

BRANDELEER, C. et ERMANS, T., 2016. Quand gérer des feux de circulation préfigure des choix de mobilité : les enjeux stratégiques d'un outil technique. In : *Brussels Studies*. 19/09/2016. N° 103, pp.1-13. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1365>

BRUXELLES MOBILITE, 2017. *Mesures de temps de parcours en voiture dans la Région de Bruxelles-Capitale. Comparaison des résultats obtenus en 2009 et 2016*, document provisoire.

DOYEN, E., 2016. *Plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale – Bilan de la situation en 2014*. Bruxelles : Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité.

CASTAIGNE, M., CORNELIS, E., DE WITTE, A., MACHARIS, C., PAULY, X., RAMAEKERS, K., TOINT, P. et WETS, G., 2009. *Professional Mobility and Company Car Ownership “Promoco”*. Final Report. Bruxelles : Belgian Science Policy 2009. Disponible à l'adresse : https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20150714_121250_46720_PROMOCO_FinalRep_DEF.pdf

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE, 2016. Interventions de l'employeur dans le coût des déplacements domicile-travail. In : *note documentaire CCE 2016-2595*. Bruxelles. Disponible à l'adresse : <https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/fr/doc16-2595.pdf>

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE, 2017a. Estimation approximative des coûts directs des déplacements domicile-travail en Belgique pour les salariés et les employeurs du secteur privé. In : *note documentaire CCE 2017-1653*. Bruxelles. Disponible à l'adresse : <http://www.ces.irisnet.be/fr/publications/autres-publications-1/autres-publications-du-conseil/4-juillet-2017>

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE, 2017b. Déplacements domicile-travail – Le cadre (para)fiscal. In : *Lettre mensuelle socio-économique*. N° 230, pp.3-14. Bruxelles. Disponible à l'adresse : <http://194.78.249.137/txt/fr/230.pdf#page=15#page=15>

CONSEIL D'ÉTAT, 2017. *Avis sur un avant-projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité*. 14/11/2017, avis 62.233/1/3. Bruxelles.

CONSEIL SUPERIEUR DES FINANCES, SECTION FISCALITE ET PARAFISCALITE, 2009. *La politique fiscale et l'environnement*. 09/2009.

COURBE, P., 2011. *Voitures de société – Oser la réforme !* Namur : Fédération Inter-environnement Wallonie.

CRIBARI-NETO, F. et ZEILEIS, A., 2010. Beta Regression in R. In : *Journal of Statistical Software*. 05/04/2010. Vol. 34, n° 2.

DENYS, T., BECKX, C. et VANHULSEL, M., 2017. *Analysis of the Belgian Car Fleet 2016*. Mol : VITO.

- DOBRUSZKES, F. et FOURNEAU, Y., 2007. Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois. In : *Brussels Studies*. 24/05/2007. N° 7. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/413>
- DOBRUSZKES, F. et COURTOIS, X., 2008. De l'intérêt des SAE pour l'analyse géographique des performances du transport collectif : aspects méthodologiques et application à Bruxelles. In : *Recherche, Transports et Sécurité*. Vol. 98, pp. 39-51.
- ERMANS, T., 2017. Profils des entreprises utilisatrices de voitures de société en Région de Bruxelles-Capitale. In : *Brussels Studies*. Fact Sheets. 10/07/2017. N° 114. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1542>
- ERMANS, T., BRANDELEER, C., d'ANDRIMONT, C., MARISSAL, P., LEBRUN, K., VANDERMOTTEN, C. et WAYENS, B., à paraître. Les déplacements domicile-travail et domicile école en lien avec la Région du Bruxelles-Capitale. In : *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité en RBC*. N° 6.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, 2017. Air Quality in Europe – 2017 report. N° 13. Danemark. Disponible à l'adresse : <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017>
- FERRARI, S. et CRIBARI-NETO, F., 2004. Beta Regression for Modelling Rates and Proportions. In : *Journal of Applied Statistics*. Vol. 31, n° 7, pp.799-815.
- HARDING, M., 2014. Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs. In : *OECD Taxation Working Papers*. N° 20. OECD Publishing. Disponible à l'adresse : https://www.oecd-ilibrary.org/fr/personal-tax-treatment-of-company-cars-and-commuting-expenses_5jz14cg1s7vl.pdf?itemId=%2Fcontent%2Fpaper%2F5jz14cg1s7vl-en&mimeType=pdf
- HÉLAN, F., 2009. Des distances à vol d'oiseau aux distances réelles ou de l'origine des détours. In : *Flux*. 2-3/2009, n° 76/77, pp. 110-121. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-flux1-2009-2-page-110.htm?contenu=resume>
- HOOFTMAN, N., 2018. *The road towards a zero-emission transportation system by 2050 – A comprehensive study for Belgium in a European context*, PhD dissertation.
- JONSON, J.E., BORKEN-KLEEFELD, J., SIMPSON, D., NYIRI, A., POSCH, M., HEYES, C., 2017. Impact of excess NOx emissions from diesel cars on air quality, public health and eutrophication in Europe. In : *Environmental Research Letters*. 18/09/2017. Vol. 12, n° 9. Disponible à l'adresse : <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aa8850>
- KBC Autolease, 2017. *Brochure fiscale voitures de société 2017*. Leuven.
- KPMG, 2012. *Rapport d'étude Company Vehicles – Une notion aux multiples facettes*. Bruxelles. Disponible à l'adresse : http://www.febiac.be/documents_febiac/2012/Cocar_study_FR.pdf
- KWANTEN, M., 2017. *Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2016*. Bruxelles : Service public fédéral Mobilité et Transports. Disponible à l'adresse : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers_2016_fr.pdf
- LAINE, B. et VAN STEENBERGEN, A., 2016. The fiscal treatment of company cars in Belgium : effects on car demand, travel behaviour and external costs. In : *Working paper*. N° 3-16. Bruxelles : Bureau Fédéral du plan. Disponible à l'adresse : https://www.plan.be/admin/uploaded/201602241450170.WP_1603_11205_ack.pdf
- LAINE, B. et VAN STEENBERGEN, A., 2017. Tax Expenditure and the Cost of Labour Taxation: An application to company car taxation. In : *Working paper*. N° 7-17. Bruxelles, Bureau Fédéral du plan. Disponible à l'adresse : https://www.plan.be/admin/uploaded/201706281449030.WP_1707_11504.pdf

LEBRUN, K. HUBERT, M., HUYNEN, P., DE WITTE, A. et MACHARIS, A., 2013. Les pratiques de déplacement à Bruxelles. In : *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*. N° 2. Disponible à l'adresse : https://mobilité-mobilité.brussels/sites/default/files/les_pratiques_de_deplacement_a_bruxelles_analyses_appfondies.pdf

LEBRUN, K., 2018. Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités. In : *Brussels Studies*. 07/05/2018, n° 123. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1652>

LUYTEN, S. et VAN HECKE, E., 2009. Les Régions urbaines belges en 2001. In : Van Hecke, E., Halleux, J.-M., Decroly, J.-M., Mérenne-Schoumaker, B. *Noyaux d'habitat et Régions urbaines dans une Belgique urbanisée*. Enquête socio-économique 2001. Monographies. pp.74-151. SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie : Bruxelles. Disponible à l'adresse : https://statbel.fgov.be/sites/default/files/Over_Statbel_FR/Enquete%20SocEco%202001%20-%20Monographie%209%20Noyaux%20d%E2%80%99habitat%20et%20R%C3%A9gions%20urbaines.pdf

MAY, X., 2017. L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique. In : *Brussels Studies*. Fact Sheets. 10/07/2017. N° 113. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1533>

METZLER, D., HUMPE, A. et GÖSSLING, S., 2018. Is it time to abolish company car benefits? An analysis of transport behaviour in Germany and implications for climate change. In : *Climate Policy*. 10/10/2018. Vol. 18, n° 2. Disponible à l'adresse : <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14693062.2018.1533446>

NAESS-SCHMIDT, S. et WINIARCZYK, M., 2010. Company Car Taxation: Subsidies, Welfare and Environment. In : *Taxation Paper*. N° 22. European Commission. Working Paper.

PAUWELS, A. et ANDRIES, P., 2016. *Diagnostic des déplacements domicile - lieu travail 2014*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports. Disponible à l'adresse : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_fr_5.0.pdf

PRINCEN, S., 2017. Taxation of Company Cars in Belgium – Room to Reduce their Favourable Treatment. In : *European Economy Economic Brief*. European Commission. 05/2017. N° 26. Disponible à l'adresse : https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/eb026_en.pdf.

SHIFTAN, Y., ALBERT, G. et KEINAN, T., 2012. The impact of company-car taxation policy on travel behavior. In : *Transport Policy*. 01/2012. Vol. 19, n° 1, pp.139-146. Disponible à l'adresse : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X11001041>

STRALE, M., 2018. Conditions, façons et enjeux des déplacements entre Bruxelles et sa périphérie. In : *Brussels Studies*. À paraître.

TIETGE, U., MOCK, P., GERMAN, J., BANDIVADEKAR, A. ET LIGTERINK, N., 2017. *From Laboratory to Road – A 2017 Update of Official and « Real-World » Fuel Consumption and CO₂ Values for Passenger Cars in Europe*. Berlin : International Council on Clean Transportation (ICCT). 05/11/2017. Disponible à l'adresse : https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/Lab-to-road-2017_ICCT-white%20paper_06112017_vF.pdf

VENNEMAN, L., VANDERBEUREN, R. et CATTHOOR, P., 2012. *Fleet & Mobility Survey – Tendances en matière de mobilité*. Centre de connaissances de SD Worx.

ZIJLSTRA, T. et VANOUTRIVE, T., 2017. The employee mobility budget: Aligning sustainable, transportation with human resource management? In : *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 06/2018. Vol. 61, pp. 383-396. Disponible à l'adresse : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920917303905>

APPENDIXES

Annexe 1. Tests de significativité (Tests Chi-carré de Wald) des effets associés à la présence de chaque variable dans le modèle (* = significatif pour alpha à 0,05 ; ** = significatif pour alpha à 0,025 ; *** = significatif pour alpha à 0,01)

Variable	Degrés de liberté	Chi-carré	Valeur p	Niveau de significativité
Accessibilité en transports en commun	3	217,1	< 2,20E-16	***
Voiture de société par travailleur	3	135,9	< 2,20E-16	***
Secteur d'activité	13	119,5	< 2,20E-16	***
Place de stationnement par travailleur	1	41,7	1,05E-10	***
Part de travailleurs en 1 ^{er} périphérie	1	37,5	9,36E-10	***
Distance moyenne domicile-travail (km)	2	32,5	8,67E-08	***
Déplacements professionnels par travailleur	1	10,5	1,18E-03	***
Travail en équipe	1	5,3	2,15E-02	*

Annexe 2. Résultats de l'estimation des coefficients du modèle de régression BETA (codes de significativité des tests associés à la présence de chaque coefficient dans le modèle : * = significatif pour alpha à 0,05 ; ** = significatif pour alpha à 0,025 ; *** = significatif pour alpha à 0,01)

Spécifications de la moyenne (Mu)						
Variable	Coefficients estimés	Erreur type	Intervalle de confiance (95%)		Valeur z	Pr(> z)
			inférieure	supérieure		
(Intercept)	-1,238	0,191	-1,612	-0,864	-6,488	8,72E-11 ***
Voiture de société par travailleur	1,123	0,448	0,244	2,001	2,505	1,23E-02 *
Accessibilité TC	-0,003	0,003	-0,009	0,002	-1,138	2,55E-01
Place de stationnement par travailleur	0,802	0,124	0,558	1,045	6,460	1,05E-10 ***
Secteur d'activité (base = Administrations)						
Autres	0,482	0,407	-0,316	1,280	1,183	2,37E-01
Banques et assurances	0,119	0,117	-0,110	0,348	1,016	3,10E-01
Eau et énergie	0,307	0,166	-0,019	0,632	1,847	6,48E-02
Enseignement	0,370	0,117	0,142	0,599	3,175	1,50E-03 **
Grandes surfaces commerciales	0,099	0,168	-0,231	0,429	0,589	5,56E-01
Horeca	-0,153	0,213	-0,572	0,265	-0,719	4,72E-01
Industries	0,625	0,258	0,120	1,130	2,425	1,53E-02 *
Medias	0,700	0,198	0,311	1,089	3,528	4,19E-04 ***
Police	0,659	0,220	0,227	1,091	2,989	2,80E-03 **
Reste non marchand	0,029	0,133	-0,231	0,289	0,219	8,27E-01
Santé	0,749	0,109	0,536	0,962	6,892	5,51E-12 ***
Services	0,415	0,117	0,186	0,644	3,550	3,85E-04 ***
Transport et logistique	0,933	0,115	0,708	1,157	8,138	4,01E-16 ***
Distance moyenne domicile-travail	-0,020	0,004	-0,027	-0,013	-5,399	6,70E-08 ***
Part de travailleurs en 1 ^{er} périphérie	4,657	0,761	3,166	6,149	6,120	9,36E-10 ***
Déplacements professionnels par travailleur	0,295	0,091	0,117	0,474	3,243	1,18E-03 **
Part de travail en équipe	0,515	0,224	0,076	0,955	2,299	2,15E-02 *
Voiture de société par travailleur x distance moyenne	0,058	0,015	0,028	0,088	3,771	1,63E-04 ***
Voiture de société par travailleur x accessibilité TC	-0,011	0,004	-0,019	-0,002	-2,374	1,76E-02 *
Accessibilité TC x Part de travailleurs en 1 ^{er} périphérie	-0,062	0,015	-0,090	-0,033	-4,242	2,21E-05 ***
Spécification du paramètre Phi						
Variable	Coefficients estimés	Erreur type	Intervalle de confiance (95%)		Valeur z	Pr(> z)
(Intercept)	0,598	0,394	-0,174	1,370	1,519	1,29E-01
Voiture de société par travailleur	0,804	0,285	0,245	1,362	2,818	4,83E-03 **
Accessibilité TC	0,009	0,002	0,004	0,013	3,720	1,99E-04 ***
(ln)nombre de travailleurs	0,378	0,067	0,247	0,509	5,664	1,48E-08 ***
Part de travail en équipe	-1,085	0,328	-1,728	-0,443	-3,310	9,33E-04 ***
Distance moyenne	-0,029	0,007	-0,042	-0,016	-4,368	1,25E-05 ***
Statistiques de performance du modèle						
AIC	-767,7					
BIC	-641,9					
(c) 2 log likelihood	-827,6					
pseudo r-squared	0,691					

NOTES

1. TOURING MOBILIS, 2018. Baromètre des files 2017 : la saturation du réseau routier accroît la densité du trafic dans le temps et l'espace. Mis en ligne le 5 janvier 2018 [consulté le 5 janvier

2019]. Disponible à l'adresse : <https://www.touring.be/fr/presse/barometre-des-files-2017-la-saturation-du-reseau-routier-accroit-la-densite-du-traffic-dans-le>

2. Source : IBSA, disponible à l'adresse : http://ibsa.brussels/fichiers/chiffres/7.4_marche_du_travail_emploi_interieur.xls

3. Calculs sur base de [Ermans *et al.*, à paraître : 123].

4. Faisons remarquer qu'il ne s'agit pas du nombre de véhicules en circulation puisque de nombreux travailleurs prestent à domicile ou ne se déplacent pas chaque jour (temps partiels, télétravail...).

5. D'après [Conseil central de l'économie, 2016 : 56], il y a avait 88 295 salariés du secteur privé bénéficiant d'une voiture de société dont le lieu de travail est la Région bruxelloise en 2014. Ce chiffre n'inclut pas les dirigeants d'entreprise, ni l'augmentation constante du nombre de voitures de société depuis 2014.

6. Une partie des dirigeants d'entreprise déclare leur(s) voiture(s) de société sans utiliser le code correspondant (l'usage de ce code n'est pas obligatoire). Elles ne sont donc pas comptabilisées.

7. Cf. Compte rendu intégral de la Séance Plénière 133 de la Chambre, 54^e législature, après-midi du lundi 17 octobre 2016, p. 69.

8. Moyennant extrapolation des distances parcourues par les voitures de société des salariés à l'ensemble des voitures de société.

9. La cotisation de solidarité CO₂ est une cotisation patronale de sécurité sociale à payer sur l'usage privé d'une voiture mise à la disposition d'un salarié.

10. D'après [Tietge *et al.*, 2017], l'écart moyen entre les émissions réelles et officielles de CO₂ des voitures neuves est passé d'environ 9 % en 2001 à 42 % en 2016. Les voitures privées, plus anciennes, affichent donc en moyenne des émissions de CO₂ qui sont plus proches de la réalité que les voitures de société plus récentes. Par ailleurs, d'après des tests réalisés spécifiquement sur des voitures de société en Belgique en 2016, ces voitures émettaient 54 % de CO₂ en plus que ce qui était mentionné sur les documents officiels [Tietge *et al.*, 2017 : 32].

11. Les diagnostics fédéraux des déplacements domicile-lieu de travail ne contiennent aucune question sur les voitures de société jusqu'à l'exercice de 2017. Elles ne sont donc pas exploitables dans le cadre de notre recherche.

12. Ces chiffres sont issus du « Datadigest 2017 » de la Febiac, tableau 5bis « Evolution du parc des voitures par type de propriétaire et par région ». [Consulté le 23/11/2017]. Disponible l'adresse : <http://febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR>

13. Enquête réalisée auprès de 500 entreprises. [Consulté le 22/11/2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.haygroup.com/be/press/details.aspx?id=46221>

14. [Venneman *et al.*, 2009]

15. [KPMG, 2012 : 46].

16. Pour 2017, l'avantage de toute nature s'élève à 1 280 euros au minimum par an.

17. Trois méthodes de déduction de la TVA existent mais la plus courante et la plus simple est celle de la déduction forfaitaire de 35 % (usage professionnel fixé à 35 %).

18. 40 % de l'ATN est rejeté à partir de 2017.

19. Ces données sont issues d'un échantillon composé de données provenant du secrétariat social SD Worx qui contient 558 998 contrats de travail d'au moins 12 mois de salariés issus d'entreprises du secteur privé belge. La population de référence de l'année 2014 provient des données de l'ONSS et contient 2 643 070 postes de travail. Le taux d'échantillonnage est donc de 21 %. La base de données a été extrapolée à l'ensemble du secteur privé par le Bureau fédéral du Plan selon une méthode validée par la Direction Générale Statistiques du SPF Économie.

20. Sur un total de 88 secteurs d'activité que compte la nomenclature.

21. Le commerce de gros consiste à acheter, entreposer et vendre des marchandises généralement à des détaillants, des utilisateurs professionnels (industriels ou commerciaux) ou

des collectivités, voire à d'autres grossistes ou intermédiaires, et ce quelles que soient les quantités vendues.

22. Cette méthode a été présentée par Ferrari et Cribari-Neto [2004] et Cribari-Neto et Zeiles [2010]. Les résultats de la régression sont présentés dans les tableaux en annexe.

23. La première périphérie correspond à l'aire d'étude du plan Iris 1.

24. À partir d'un certain niveau de rémunération, les pensions et les allocations de chômage sont de toute façon plafonnées.

25. Ce constat corroboré par l'enquête BELDAM qui permet d'estimer que 73 % des ménages avec voiture(s) de société sont localisés en Flandre.

26. On entend par là les agglomérations hors ville centre et les espaces intermédiaires composés des banlieues et des zones résidentielles de migrants alternants.

27. Source : enquête BELDAM.

28. Moins de 0,4 % des salariés du secteur privé bénéficient d'une voiture de société et d'une intervention pour l'usage de transports publics.

29. Le covoiturage et le vélo ne sont pas repris sur le graphique car le premier concerne moins de 1 % des salariés du secteur privé et que pour le second les distances parcourues ne sont pas fiables (le vélo est souvent utilisé pour une partie seulement du trajet domicile-travail).

30. Calculs réalisés sur les travailleurs ayant déclaré un lieu de travail fixe dans l'enquête BELDAM, soit un lieu de travail fréquenté au moins trois jours par semaine.

31. Sont considérés *liés* à Bruxelles les travailleurs qui effectuent leurs déplacements soit depuis Bruxelles vers un lieu de travail situé hors de la Région (travailleurs *sortants*), soit depuis l'extérieur de la Région vers un lieu de travail à l'intérieur de celle-ci (travailleurs *entrants*), soit depuis la Région vers un lieu de travail situé à l'intérieur de celle-ci (travailleurs *internes*).

32. Sur base des données de l'enquête sur les forces de travail de Statbel pour les années 2011 à 2014 reprises dans [Ermans *et al.*, à paraître].

33. Soit $27,3 \times 1,3 \times 2 \times 220$. 27,3 km correspond à la distance moyenne aller simple à vol d'oiseau à laquelle nous appliquons un coefficient de redressement de 30 % pour tenir compte des détours. Nous multiplions par 2 pour obtenir une distance aller-retour, puis nous multiplions par 220 jours de travail. Concernant le coefficient de redressement, [Héran, 2009:117] estime un détour moyen en voiture compris entre 20 % à 25 % en ville et d'environ 50 % en périphérie (sur base du cas parisien). Nos propres estimations pour Bruxelles et sa périphérie sur base des données compilées par Strale [2018] aboutissent à une déviation moyenne de 30 %.

34. D'après le carnet de déplacements de BELDAM, 25,6 % des distances parcourues par les voitures de société correspondent au motif « se rendre au travail ». On peut doubler cette valeur pour obtenir une estimation de la part des distances accomplies pour les déplacements domicile-travail.

35. « Pour le travail » dans le carnet de déplacement de l'enquête BELDAM.

36. Il est possible de faire d'autres hypothèses comme égaliser le salaire net total du travailleur (avec et sans voiture de société) mais, dans ce cas, le manque à gagner fiscal est encore plus élevé et le coût pour l'employeur également [Courbe, 2011].

37. $0,2747 \text{ €/km} \times 30\,000 \text{ km} = 8\,241 \text{ €}$

38. COUR DES COMPTES, 2017. *Réseau express régional (RER)*, pp. 59-60. Bruxelles : Cour des comptes. Disponible à l'adresse : https://www.ccrek.be/Docs/2017_03_RER_MiseEnOeuvreEtFinancement.pdf

39. Cette étude est une actualisation de Naess-Schmidt et Winiarczyk [2010]

40. Dans notre exemple, l'impôt des sociétés affecte principalement la déduction des charges salariales (salaire brut et ONSS employeur). Or, la diminution de l'impôt des sociétés touche tous les travailleurs (avec ou sans voiture de société). Au final, la différence n'est donc pas grande.

41. Ce qui n'est pas le cas pour les hauts revenus puisque les pensions sont plafonnées.

42. Le Conseil supérieur des finances est institué auprès du SPF Finances. Il est chargé d'assister le ministre des Finances dans l'élaboration et l'application des lois, des règlements et de toutes mesures ayant trait à la politique financière et à la politique fiscale.

43. Au-delà de ces montants, les indemnités ne sont plus exonérées fiscalement pour les travailleurs.

44. On observe une baisse de la part des voitures diesel parmi les voitures de société et les voitures privées. La part des voitures de leasing avec une motorisation diesel est passée de 91 % à 86,9 % entre 2016 et 2017. Sur la même période, la part des voitures privées avec une motorisation diesel a baissé de 55 % à 52,6 %.

45. [European Environmental Agency, 2017]

46. L'équivalent CO₂ (ou « eq CO₂ ») désigne le potentiel de réchauffement global d'un gaz à effet de serre, calculé par équivalence avec une quantité de CO₂ qui aurait le même potentiel de réchauffement global.

47. La loi est parue au Moniteur belge le 7 mai 2018.

ABSTRACTS

There were approximately 650 000 company cars in Belgium in 2016 of a total of 5 700 000 cars on the roads. It may be estimated that approximately 100 000 company cars enter, exit or are driven in the Brussels Region every day: they therefore undoubtedly have a significant impact on regional mobility. This article first attempts to describe the tax system for company cars along with the specificities of the cars concerned. Next, this synopsis describes the characteristics of the companies which provide these cars and the profile of the employees who use them. An analysis of the distances travelled by company cars and their impact on road traffic is conducted, as well as an assessment of the impact of the system on taxes and salaries. Finally, a brief analysis of the environmental impact of company cars is carried out concerning the production of greenhouse gases as well as the impact of emissions on human health. The challenges and debates related to company cars in Brussels and in Belgium are put into perspective at the end of the article.

La Belgique compte environ 650 000 voitures de société en 2016 pour un total de 5 700 000 voitures en circulation. On peut estimer qu'environ 100 000 voitures de société entrent, sortent ou circulent en Région bruxelloise chaque jour : celles-ci ont donc très certainement un impact important sur la mobilité régionale. Cet article s'attache d'abord à décrire en quoi consiste le régime fiscal des voitures et les spécificités des voitures concernées. Ensuite, cette note de synthèse décrit les caractéristiques des entreprises qui proposent ces véhicules et le profil des travailleurs qui en bénéficient. Une analyse des distances parcourues par les voitures de société et leur impact sur le trafic automobile est proposée ainsi qu'une estimation de l'impact fiscal et salarial du système. Enfin, une brève analyse des conséquences environnementales des voitures de société est établie concernant tant la production de gaz à effet de serre que l'impact des émissions sur la santé humaine. Une mise en perspective des enjeux et débats liés à la question de la voiture de société à Bruxelles et en Belgique conclut l'article.

België telt in totaal 5 700 000 auto's, waarvan zo'n 650 000 bedrijfswagens in 2016. Naar schatting rijden er iedere dag ongeveer 100 000 bedrijfswagens in, uit en binnen het Brussels Gewest.

Bedrijfswagens hebben dus zeker een grote impact op de mobiliteit in het gewest. Dit artikel beschrijft eerst en vooral het fiscale regime van de bedrijfswagens en de specifieke kenmerken van dit type wagens. Vervolgens gaat de synthesenota dieper in op de kenmerken van de bedrijven die deze voertuigen aanbieden en op het profiel van de werknemers die een bedrijfswagen ter beschikking gesteld krijgen. Verder analyseren de auteurs de afstanden die bedrijfswagens afleggen en hun impact op het autoverkeer en schatten zij de fiscale en loonimpact van het systeem in. Ook worden de gevolgen van bedrijfswagens voor het milieu kort geanalyseerd qua productie van broeikasgassen en impact van de emissies op de volksgezondheid. Tot slot plaatst het artikel de uitdagingen en debatten rond de kwestie van de bedrijfswagen op Brussels en op nationaal niveau in perspectief.

INDEX

Mots-clés: mobilité, politique budgétaire, environnement

Keywords: mobility, budget policy, environment

Subjects: 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

Trefwoorden mobiliteit, begrotingsbeleid, leefmilieu

AUTHORS

XAVIER MAY

Xavier May est chercheur à l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du territoire (DGES-IGEAT) de l'Université libre de Bruxelles. Ses recherches portent sur le développement socio-économique en Belgique, la pauvreté et la précarité énergétique des ménages. Il a récemment publié « L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique » dans *Brussels Studies*.

xavier.may[at]ulb.ac.be

THOMAS ERMANS

Thomas Ermans est géographe (Université libre de Bruxelles) et titulaire d'un master complémentaire en analyses de données statistiques (*Universiteit Gent*). 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. Il est co-auteur du 6^e Cahier de l'Observatoire de la mobilité intitulé « Analyse des déplacements domicile-travail et domicile école en RBC » qui sera publié prochainement par le SPRB Bruxelles Mobilité.

thomas.ermans[at]usaintlouis.be

NILS HOOFTMAN

Nils Hooftman est chercheur au sein du groupe de recherche MOBI de la Vrije Universiteit Brussel. Ses travaux portent sur les émissions réelles des voitures particulières et leur impact sur la qualité de l'air. Il étudie également la contribution du transport routier au changement climatique.

nils.hooftman[at]vub.be