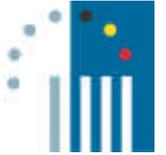




Service public fédéral
Mobilité et Transports POLITIQUE SCIENTIFIQUE FEDERALE
Mobilité et Sécurité routière



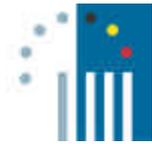
COCA COmpany Cars Analysis

Rapport final

Avril 2007

*Dr. Eric CORNELIS, Anne MALCHAIR, FUNDP (Université de Namur), GRT
Tim ASPERGES, Katrien RAMAEKERS, Universiteit Hasselt, IMOB*





Le présent rapport est le résultat d'une recherche effectuée dans le cadre du programme '**Action en soutien aux priorités stratégiques de l'autorité fédérale**' mis en oeuvre et financé par le SPP Politique scientifique, en appui à la politique du SPF Mobilité et Transports.

Ce programme est conçu pour répondre rapidement et efficacement aux besoins des départements de l'Autorité fédérale en matière d'actions de recherche ciblées d'une durée déterminée (6 mois à 1 an) et/ou d'actions d'investigation concernant des domaines stratégiques. Il s'agit d'une action "horizontale", elle est ouverte aux projets de recherche au sein des différents thèmes de politique mis en avant dans le cadre des décisions gouvernementales.



Dit onderzoeksrapport kwam tot stand in het kader van het programma '**Actie ter ondersteuning van de strategische prioriteiten van de federale overheid**' in opdracht van de POD Wetenschapsbeleid ter ondersteuning van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Dit programma werd in het leven geroepen om snel en efficiënt te kunnen inspelen op de behoeften van de federale overheidsinstellingen inzake gerichte onderzoeksacties van bepaalde duur (6 maanden tot 1 jaar) en/of verkennend onderzoek met betrekking tot strategische gebieden. Het betreft een "horizontale" actie: ze staat open voor de financiering van onderzoeksprojecten binnen de verschillende beleidsthema's die in het kader van de regeringsbeslissingen naar voren worden geschoven.

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| 1. Introduction | 11 |
| A. L'importance du phénomène des voitures de sociétés..... | 11 |
| B. Le contexte dans lequel ce projet prend place..... | 11 |
| C. Survol du projet..... | 12 |
| D. Les équipes engagées..... | 12 |
| E. Structure du rapport..... | 13 |
| 2. La définition de « Voitures de société » | 13 |
| A. Quelles sont les difficultés ?..... | 13 |
| B. Quelques mots à propos quelques définitions utilisées..... | 13 |
| C. La définition que nous utiliserons dans ce projet..... | 14 |
| 3 Fiscale en legale aspecten | 15 |
| 3.1 De Belgische situatie..... | 15 |
| 3.1.1 Indeling..... | 15 |
| 3.1.2 Overzicht van wetten met betrekking tot bedrijfswagens..... | 17 |
| 3.1.3 Fiscale aspecten..... | 18 |
| 3.1.4 Voorbeeld..... | 19 |
| 3.2 Buurlanden..... | 22 |
| 3.2.1 Nederland..... | 22 |
| 3.2.2 Duitsland..... | 22 |
| 3.2.3 Frankrijk..... | 23 |
| 3.2.4 Verenigd Koninkrijk..... | 24 |
| 3.3 Vergelijking..... | 24 |
| 4. Les données quantitatives | 26 |
| A. Les sources disponibles..... | 26 |
| ▪ Données administratives (DIV)..... | 26 |
| ▪ Données FEBIAC..... | 27 |
| ▪ Le plan de déplacement mobilité pour les entreprises de la Région Bruxelles-Capitale (RBC)..... | 29 |
| ▪ Les enquêtes "mobilité"..... | 30 |
| B. Les analyses réalisées à partir de ces diverses sources de données..... | 30 |
| ▪ Le parc des voitures de société..... | 31 |
| ▪ Voitures de société et carburant utilisé..... | 32 |
| ▪ Voitures de société et cylindrée..... | 36 |
| ▪ Voitures de société et âge du véhicule..... | 39 |
| ▪ Voitures de société et marques..... | 41 |
| ▪ Voitures de société et secteurs des entreprises..... | 42 |
| ▪ Voitures de société et emplois..... | 45 |
| ▪ Voitures de société et leurs bénéficiaires..... | 48 |
| ▪ Voitures de société et mobilité (kilométrage, etc)..... | 52 |
| ▪ Voitures de société et équipement..... | 55 |
| ▪ Voitures de société et répartition spatiale à travers la Belgique..... | 56 |

| | |
|------------------------------|-----------|
| 5. À l'étranger | 60 |
| A. Pays-Bas..... | 60 |
| B. Royaume-Uni..... | 65 |
| C. Allemagne..... | 67 |
| D. France..... | 75 |
| 6. Conclusions..... | 78 |

Liste des figures

| | |
|---|----|
| Figure 1 : Définitions utilisées dans l'exploitation de ces bases de données par la DIV | 27 |
| Figure 2 : Répartition des voitures de société par type de carburant en Belgique (2005) | 32 |
| Figure 3 : Répartition des voitures de société par type de carburant en Belgique (2005) (source : FEBIAC) | 32 |
| Figure 4 : Répartition des voitures de société par type de carburant en Belgique (1999) (source : Mobel) | 33 |
| Figure 5 : Répartition des voitures de sociétés par type de carburant en Flandres (2001) (source : OVG) | 33 |
| Figure 6 : Répartition des voitures de sociétés par type de carburant en Wallonie (2003) (source : ERMMW) | 34 |
| Figure 7 : Répartition des nouvelles immatriculations en 2005 suivant le type de carburant [VP : voitures privées, VS : voitures de société] (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité) | 34 |
| Figure 8 : Répartition des voitures privées par type de carburant en Belgique | 35 |
| Figure 9 : Répartition des voitures privées par type de carburant en Belgique (1999) (source : Mobel) | 35 |
| Figure 10 : Répartition des voitures privées par type de carburant en Wallonie (2003) (source : ERMMW) | 35 |
| Figure 11 : Ventilation des véhicules privés (VP) et des véhicules de société (VS) suivant leur cylindrée (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité) | 36 |
| Figure 12 : Ventilation des véhicules privés par cylindrée avec mise en évidence des motorisations diesel (2005)(source DIV, exploitation par la Direction Mobilité) ... | 37 |
| Figure 13 : Ventilation des véhicules privés par cylindrée avec mise en évidence des motorisations essence (2005) (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité) | 37 |
| Figure 14 : Ventilation des véhicules de société par cylindrée avec mise en évidence des motorisations diesel (2005) (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité) ... | 37 |
| Figure 15 : Ventilation des véhicules de société par cylindrée avec mise en évidence des motorisations essence (2005) (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité) | 38 |
| Figure 16 : Ventilation par cylindrée (en %) des voitures de société dont disposent les ménages (1999) (source : Mobel) | 38 |
| Figure 17 : Ventilation par cylindrée (en %) des voitures particulières des ménages (1999) | 39 |
| Figure 18 : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures de société dont disposent les ménages (1999) (source : Mobel) | 40 |
| Figure 19 : : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures privées dont disposent les ménages (1999) (source : Mobel) | 40 |
| Figure 20: : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures de société dont disposent les ménages flamands (2001) (source : OVG) | 40 |
| Figure 21: : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures privées dont disposent les ménages flamands (2001) (source : OVG) | 41 |
| Figure 22 : Classement des principales marques dans le parc des voitures de société (2005) (source : FEBIAC) | 42 |
| Figure 23 : Nombre de voitures de sociétés par code NACEBEL (2005) (source : Febiac) | 45 |

| | |
|---|----|
| Figure 24 : Répartition des voitures de société et des emplois suivant le secteur (code NACEBEL) de l'entreprise (2005) (sources : FEBIAC et Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale)..... | 46 |
| Figure 25 : Répartition par genre des personnes disposant d'une voiture de société (1999) (source : Mobel)..... | 48 |
| Figure 26 : Part des hommes et femmes pour les propriétaires de voitures privées (1999) (source: Mobel)..... | 48 |
| Figure 27 : Répartition par âge des personnes disposant d'une voiture de société (1999) (source : Mobel)..... | 49 |
| Figure 28 : Répartition des personnes disposant de voitures de sociétés suivant leur profession (1999) (source : Mobel)..... | 49 |
| Figure 29 : Pourcentage de personnes disposant d'une voiture de société suivant leur profession (1999) (source : MOBEL)..... | 50 |
| Figure 30 : Répartition des ménages suivant leur revenu (1999) (source : MOBEL)..... | 51 |
| Figure 31 : Pourcentages de ménages disposant d'une voiture de société dans chaque classe de revenu (1999) (source : MOBEL)..... | 51 |
| Figure 32 : Kilométrage annuel moyen des voitures de société (1999) (source MOBEL)..... | 52 |
| Figure 33 : Kilométrage annuel moyen des voitures de société (2001) (source OVG)..... | 52 |
| Figure 34 : Kilométrage annuel moyen des voitures privées (1999) (source MOBEL) ... | 53 |
| Figure 35 : Kilométrage annuel moyen des voitures privées (2001) (source OVG)..... | 53 |
| Figure 36 : Nombre de voitures de société par rapport au nombre de déplacements professionnels quotidiens (source : PDE – RBC)..... | 54 |
| Figure 37 : Part prise par les voitures de société dans le trafic suivant le moment de la journée (1999) (source : MOBEL)..... | 55 |
| Figure 38 : Équipement des véhicules suivant leur « catégorie » (1999) (source MOBEL)..... | 56 |
| Figure 39 : Pourcentage de voitures de société par province (source : FEBIAC)..... | 57 |
| Figure 40 : Répartition du parc automobile belge par province (2005) (source : DIV) ... | 58 |
| Figure 41 : Répartition par région des emplois et des voitures de société (2005) (source : FEBIAC et Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale)..... | 58 |
| Figure 42 : Répartition des voitures de société par province et par carburant (2005) (source : FEBIAC)..... | 59 |
| Figure 43 : Part des véhicules diesel dans les voitures de société, par province (2005) (source : FEBIAC)..... | 59 |
| Figure 44 : Part des véhicules essence dans les voitures de société, par province (2005) (source : FEBIAC)..... | 60 |
| Figure 45: Parc hollandais par année de construction (source : CBS)..... | 61 |
| Figure 46 : Part de la motorisation diesel dans le parc hollandais par année de construction (source : CBS)..... | 61 |
| Figure 47 : Kilométrage annuel du parc hollandais (source : CBS)..... | 62 |
| Figure 48 : Part des travailleurs hollandais disposant d'une voiture de société (source : CBS)..... | 62 |
| Figure 49 : Vente annuelle de voitures aux Pays-Bas (source : CBS)..... | 63 |
| Figure 50 : Ventilation des ventes aux Pays-Bas entre véhicules privés et voitures de société (source : CBS)..... | 63 |
| Figure 51 : Évolution de la population hollandaise et de son parc automobile (source : CBS)..... | 63 |

| | |
|---|----|
| Figure 52 : Évolution du type de carburant dans le parc automobile hollandais (source : CBS)..... | 64 |
| Figure 53 : Part des travailleurs disposant aux Pays-Bas d'une voiture de société en fonction du secteur d'activités (source : CBS) | 64 |
| Figure 54 : Pour le Royaume Uni, en 2004, kilométrage (en miles) suivant le motif et le type de véhicules (source : NTS 2004 Statistical Bulletin)..... | 66 |
| Figure 55 : Part des voitures de société dans le parc automobile britannique (source : www.dft.gov.uk/transtat/vehicles)..... | 67 |
| Figure 56 : Parc automobile allemand au 1 ^{er} janvier 2006 par type d'immatriculation et cylindrée (source : KBA)..... | 68 |
| Figure 57 : Nouvelles immatriculations (du 1 ^{er} janvier 2006 au 1 ^{er} juillet 2006) en Allemagne, par type d'immatriculation et par cylindrée (source : KBA) | 69 |
| Figure 58 : Part des voitures de société recensées dans le panel allemand (source : MOP) | 70 |
| Figure 59 : Répartition des véhicules du panel allemand par cylindrée (source : MOP) | 71 |
| Figure 60 : Répartition des véhicules du panel allemand par âge (source : MOP) | 71 |
| Figure 61 : Kilométrages mensuels du parc du panel allemand par catégorie de véhicules (source : MOP)..... | 72 |
| Figure 62 : Utilisation privée, mixte ou professionnelle des voitures dans le panel allemand (source : MOP) | 73 |
| Figure 63 : Répartition, pour le panel allemand, des motifs des déplacements effectués sur une semaine avec une voiture de société (source : MOP) | 73 |
| Figure 64 : Âge du parc allemand repris dans l'enquête MiD suivant la catégorie (source : MiD)..... | 74 |
| Figure 65 : Parc allemand dans l'enquête MiD par cylindrée et catégorie (source : MiD) | 74 |

Liste des tableaux

| | |
|--|----|
| Tableau 1 : Extrait des données délivrées par la FEBIAC | 28 |
| Tableau 2: Catégories retenues dans la nomenclature du CODE NACEBEL | 29 |
| Tableau 3 : Nombre d'emplois par voiture de société immatriculée..... | 47 |
| Tableau 4 : Pour le Royaume Uni, en 2004, kilométrage (en miles) annuel et part des véhicules suivant leur type (source : NTS2004 Statistical Bulletin)..... | 65 |
| Tableau 5 : Immatriculations 2006 au Royaume Uni (source : SMMT New Cars Registration) | 66 |
| Tableau 6 : Pourcentage des immatriculations, suivant la puissance fiscale de la voiture, par des sociétés en 2005 pour la France métropolitaine (source : MTETM/SESP, Fichier central des automobiles) | 75 |
| Tableau 7 : Pour la France métropolitaine, répartition des immatriculations 2005 par des particuliers suivant la catégorie socioprofessionnelle de ceux-ci (source : MTETM/SESP, fichier central des automobiles)..... | 76 |
| Tableau 8 : Pour la France métropolitaine, répartition des immatriculations 2005 par des sociétés suivant le secteur d'activités de celles-ci (source : MTETM/SESP, fichier central des automobiles) | 77 |

1. Introduction

A. L'importance du phénomène des voitures de sociétés

L'utilisation des voitures de société est un sujet qui suscite les polémiques, voire les passions. Cela est d'autant plus vrai que ce phénomène semble particulièrement marqué dans notre pays. Non seulement les spécialistes débattent sur le sujet mais ces discussions ont maintenant débordé les sphères scientifiques ou politiques pour toucher un large public. Nous n'en voulons pour preuve que la place qui leur est accordée par les journaux. Ainsi dans la Dernière Heure du 11/02/2006, nous pouvions lire « 46% en 2004, 48% en 2005. Les voitures de sociétés devraient atteindre en 2006 la barre record des 50% des autos neuves vendues sur le marché belge ! C'était à peine 30% au début des années 90.» La fiscalité liée à ce type d'avantages fait aussi souvent la une comme dans Trends tendance en novembre 2003 : « Dès l'an prochain, les cadres bénéficiant d'une voiture de société risquent de la voir imposée 3 fois, 5 fois, voire 9 fois plus qu'aujourd'hui ! ».

Chacun veut avoir son avis sur la question, les uns plaidant pour l'apport positif à l'économie, les autres sur les effets négatifs sur l'environnement.

Néanmoins, force est de constater que la voiture de société est maintenant largement présente dans notre paysage économique ; il semble, en Belgique, de plus en plus normal de négocier, lors de la conclusion de son contrat d'emploi, l'attribution d'une voiture de société.

Ce phénomène allant grandissant, il semble essentiel d'aller au-delà des a priori, des opinions toute faites et d'entreprendre une réelle analyse scientifique de cette problématique. Cela est particulièrement vrai si on s'intéresse aux impacts que les voitures de société peuvent avoir sur la mobilité en Belgique. Toutefois, avant d'entreprendre une telle étude, il nous faut disposer de données, d'éléments objectifs sur lesquels pourra ensuite s'appuyer une réelle approche systématique de la problématique des voitures de société. C'est dans cette optique que s'inscrit ce projet COCA.

B. Le contexte dans lequel ce projet prend place

Notre projet s'inscrit plus spécifiquement dans le programme d'appui aux entités fédérales financé par le Service Public de Programmation Politique Scientifique. Dans le cadre de ce programme, le SPF Mobilité et Transports a soumis un projet tendant à rassembler les données disponibles concernant les voitures de société. Cette demande est également à relier avec la convention liant le SPF Mobilité et Transports au Bureau fédéral du Plan et concernant le développement d'un modèle PLANET. Il s'agit là d'un projet visant à développer un modèle macroscopique de la mobilité en Belgique. Tant les concepteurs que les développeurs de ce modèle sont conscients de l'importance du phénomène des voitures de société mais jusqu'à présent manquent de données leur permettant d'en tenir compte dans leur approche. C'est pourquoi ils ont, de conserve, souhaité qu'une équipe scientifique puisse se consacrer à débroussailler ce domaine.

C. Survol du projet

Le projet COCA résulte donc de cette préoccupation et consiste en deux volets. Dans le premier de ceux-ci, on s'attachera à rassembler toutes les données qui sont disponibles en Belgique concernant les voitures de société. Cela voudra dire, d'une part, faire l'inventaire des dispositions légales et fiscales qui s'appliquent à ce domaine et, d'autre part, collationner toutes les banques de données qui peuvent apporter des informations sur cette problématique. À partir de ces données, nous nous efforcerons également de dresser un premier portrait des effets de ces voitures de société sur la mobilité. L'utilité d'un tel exercice sera aussi de mettre en avant les carences relevées dans les données et de attirer l'attention sur les données nécessaires mais indisponibles.

Parallèlement à cette première partie, un second volet sera consacré à une revue de l'état de l'art dans le domaine. Il comprendra un examen de la littérature économique tant nationale qu'internationale pour ce qui est des modèles économétriques se rapportant à l'usage des voitures de société. Nous nous intéresserons également à la littérature scientifique en transport et aux expériences et modèles étrangers. Le but premier de cette démarche sera de comparer le cas belge et les situations étrangères pour mettre en exergue les différences remarquées tant du point de vue légal que fiscal ainsi que l'impact de ces facteurs sur la propagation des voitures de société et, le cas échéant, sur leurs contributions aux profils de mobilité. L'examen des modèles existants servira aussi à déterminer les manques dans les données belges.

Les enseignements tirés de ces deux volets nous serviront, lors de la conclusion de ce projet, à décrire les efforts qui restent à faire en Belgique si l'on souhaite obtenir une meilleure compréhension des impacts des voitures de société sur la mobilité. Nous y inclurons également un relevé des données qu'il faudrait récolter et des méthodologies à mettre en œuvre pour ce faire. Par ailleurs, les conclusions pouvant déjà être tirées des données existantes seront également mises en exergue.

D. Les équipes engagées

Les différentes tâches qui doivent être remplies au long de ce projet ont été réparties entre les deux équipes de chercheurs engagées dans la réalisation de cette étude. Le GRT a plus spécifiquement pris en charge la récolte des données quantitatives ainsi que les analyses entreprises sur ces bases de données. L'IMOB, pour sa part, s'est investi dans les aspects fiscaux et légaux de la recherche. Cette répartition a prévalu tant pour la situation belge, qui, bien entendu, représente l'essentiel du domaine d'investigation que pour la situation à l'étranger qui a été moins largement « décortiquée » mais qui a surtout été explorée pour mettre en perspective le cas belge.

Enfin, l'ensemble du projet COCA a été coordonné par le GRT.

E. Structure du rapport

Au-delà de la présente introduction, ce rapport final comporte cinq chapitres. Dans le premier de ceux-ci, nous reviendrons sur la définition qu'il convient de donner au terme « voiture de société ».

Viendront ensuite les deux chapitres reprenant les points principaux de cette étude. L'un sera consacré à une revue des aspects légaux liés aux voitures de société, tant du point de vue belge, qui sera particulièrement développé, que dans des pays voisins qui nous serviront ainsi d'autant de points de comparaison.

Le chapitre suivant détaillera les sources de données quantitatives qui ont pu être rassemblées. Nous y présenterons également une série d'analyses qu'il nous a paru pertinent de réaliser sur base des données récoltées.

Un dernier chapitre reprendra les données récoltées sur les situations dans les pays voisins et esquissera la manière dont, à l'étranger, des modèles de transport incorporent ces notions de voitures de société.

Quelques conclusions clôtureront enfin ce rapport.

2. La définition de « Voitures de société »

Avant d'aller plus avant dans notre recherche, il fallait tout d'abord nous entendre sur que recouvrait pour nous la notion de « voiture de société ».

A. Quelles sont les difficultés ?

« Voiture de société », ce terme n'a pas le même sens, la même interprétation pour tous. Il est difficile de mettre en avant une acceptation universelle de ce concept. Apparemment, suivant les sources consultées, cette notion recouvre des ensembles de véhicules plus ou moins importants sans qu'il soit réellement possible de mettre en avant un plus petit commun dénominateur à chacune de ces catégories.

Il est d'autant plus difficile de s'accorder sur une définition que le concept de « voiture de société » recouvre tant des réalités fiscales que légales ou opérationnelles. Le point de vue du législateur n'est pas nécessairement celui du contrôleur des impôts qui ne s'accordera peut-être pas avec la vision de l'employeur ; celui-ci ayant encore une approche différente de celle de l'employé sans oublier l'acceptation qui serait liée aux aspects mobilité du problème.

De plus, comme nous le verrons plus loin, notre effort de définition se verra souvent confronté à la réalité des faits et devra s'accommoder des définitions, pas toujours cohérentes entre elles, utilisées dans l'élaboration des bases de données que nous avons pu rassembler. Bien souvent, celles-ci sont moins précises que celle qui nous a semblé le mieux approcher la réalité de la problématique des voitures de société.

B. Quelques mots à propos quelques définitions utilisées

Étant donné qu'une des raisons d'être de ce projet COCA est de fournir des informations complémentaires aux développeurs du modèle PLANET, il nous a également semblé

bon d'examiner comment, pour sa part, le Bureau fédéral du Plan avait appréhendé ce concept de voiture de société. Dans leurs approches préliminaires, les chercheurs en charge de PLANET ont proposé de définir les voitures de société de la manière suivante :

«De bedrijfswagen wordt ter beschikking gesteld door de werkgever aan zijn werknemer om in zekere mate gebruikt te worden voor professionele doeleinden. Daarnaast is de bedrijfswagen ook beschikbaar voor persoonlijke doeleinden».

D'autres définitions peuvent aussi nous inspirer. Ainsi, le SPF Sécurité Sociale dans sa circulaire du Ministre des Affaires sociales, « Cotisation de solidarité – véhicule de société », datée du 6 avril 2006 indique que l'article 85 de la loi-programme du 27 décembre 2005 parle de « *véhicule mis à disposition du travailleur à un usage autre que strictement professionnel* » en le définissant comme suit : « *entre autres le véhicule que l'employeur met à la disposition du travailleur pour parcourir le trajet entre le domicile et le lieu de travail et / ou pour son usage privé ainsi que le véhicule utilisé pour le transport collectif des travailleurs* ». Dans la même loi, l'article 38, § 3quater, alinéa 1er précise en outre qu'est présumé être mis à disposition du travailleur à un usage autre que strictement professionnel tout véhicule immatriculé au nom de l'employeur ou faisant l'objet d'un contrat de location ou de leasing ou de tout autre contrat d'utilisation de véhicule sauf si l'employeur démontre soit que l'usage autre que strictement professionnel est exclusivement le fait d'une personne qui ne ressort pas du champ d'application de la sécurité sociale des travailleurs salariés soit que l'usage du véhicule est strictement professionnel.

Clairement, il ressort toutefois de ces différentes définitions qu'une voiture de société doit être comprise comme un véhicule que l'employeur met à la disposition d'un travailleur. Mais s'en tenir à cela est encore très, trop généraliste et risque en fait de ne pas permettre de distinguer différentes situations qui a priori nous paraissent avoir des impacts différents sur la mobilité. Ainsi, il faudrait savoir si le travailleur dispose toujours du véhicule et s'il peut, de son propre chef, l'utiliser comme bon lui semble.

C. La définition que nous utiliserons dans ce projet

Dans le cadre de ce projet, nous avons surtout souhaité trouver une définition nous permettant de distinguer deux concepts qui nous paraissent assez différents et qui, de ce fait, affectent de manière contrastée la mobilité : les voitures de société et les voitures de service ou de flotte.

Selon nous, les voitures de service ou de flotte sont des véhicules qu'un employeur met à la disposition de son personnel pour les déplacements professionnels que celui-ci est amené à effectuer. Dans certains cas, l'employé peut également utiliser ce véhicule à des fins non professionnelles mais alors il doit avoir l'autorisation de son employeur. En général de tels véhicules ne sont pas dédiés à un employé en particulier mais sont répartis au gré des besoins sous l'autorité de l'employeur ou de son délégué.

Il nous paraît que ces véhicules ne vont pas vraiment constituer, pour les travailleurs qui les utilisent, une offre réellement moins contraignante pour satisfaire leurs besoins voire leurs souhaits de mobilité. De telles voitures vont principalement parcourir les routes pour des besoins professionnels et donc, en première approche, ni pendant les heures de pointe, ni le soir, ni les week-ends et jours fériés.

Au contraire, si une voiture de société est confiée à un employé, libre à lui de l'utiliser à sa guise, parfois moyennant une contribution de sa part.

Par conséquent, nous définirons **une voiture de société comme un véhicule dont le coût initial est supporté par l'employeur et qui est octroyé à un employé pour ses déplacements professionnels et/ou privés et dont celui-ci peut disposer sans solliciter une autorisation de son employeur.**

Ce type de véhicule est véritablement une offre de mobilité supplémentaire dont dispose l'employé. Il pourra donc l'utiliser quand il le veut, week-ends et jours fériés compris. La flexibilité offerte par une voiture de société, ainsi définie, amène dès lors nécessairement à s'interroger sur les impacts causés sur la mobilité par ces véhicules

Néanmoins, comme nous l'avons déjà signalé, cette définition n'est pas toujours utilisée dans les sources utilisées pour ce rapport. Nous signalerons donc, chaque fois que nécessaire, si les données récoltées correspondent à une autre définition que celle retenue.

3 Fiscale en legale aspecten

In dit onderdeel worden de fiscale en legale aspecten met betrekking tot bedrijfswagens besproken. In het eerste deel zal de Belgische situatie in detail bekeken worden. Vervolgens wordt de fiscale en legale behandeling van bedrijfswagens in de buurlanden Frankrijk, Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk behandeld. Tenslotte worden de situaties in de verschillende landen met elkaar vergeleken.

3.1 De Belgische situatie

De beschrijving van de Belgische situatie kan onderverdeeld worden in drie delen: indeling, overzicht van de wetten met betrekking tot bedrijfswagens en fiscale aspecten. Tenslotte wordt er een voorbeeld uitgewerkt waarin zowel het voordeel voor de werknemer (verschil bedrijfswagen – privé dezelfde wagen aankopen en onderhouden) als het voordeel voor de werkgever (verschil bedrijfswagen – equivalent extra loon) berekend wordt.

3.1.1 Indeling

Bedrijfswagens kunnen op verschillende manieren ingedeeld worden. Een eerste indeling is op basis van de **financieringsmethode**. Een onderneming kan de aankoop van een bedrijfswagen op verschillende manieren financieren. Elke vorm van financiering heeft specifieke voor- en nadelen. Hieronder worden de meest voorkomende vormen van financiering besproken.

- Aankoop met liquide middelen: indien de onderneming over voldoende financiële middelen beschikt, kan de bedrijfswagen aangekocht worden met liquide middelen. De wagen kan dan gedurende maximum 5 jaar afgeschreven worden. Op deze manier beschikt de werkgever enerzijds over een grote flexibiliteit, anderzijds draagt de werkgever wel zelf het risico bij wederverkoop.
- Kredietopname bij de bank: deze financiering heeft meestal een looptijd van 5 jaar aangezien de meeste wagens over 5 jaar moeten afgeschreven worden. In dit geval worden de kosten gespreid over de tijd, er is nog altijd een grote flexibiliteit maar ook het risico bij wederverkoop blijft.
- Financiële lease binnen balans: bij deze vorm van financiering wordt de restwaarde van de wagen aan het einde van het leasingcontract geschat op minder dan 15% van de aanschaffingswaarde. In dit geval kan de onderneming de wagen opnemen op de actiefzijde van de balans en afschrijven over de duurtijd van het leasingcontract.
- Financiële lease buiten balans: indien de restwaarde van de wagen aan het einde van het leasingcontract geschat wordt op meer dan 15% van de aanschaffingswaarde, spreken we van financiële lease buiten balans. De wagen wordt niet opgenomen in de balans maar wordt rechtstreeks opgenomen als een kost voor de onderneming.
- Operationele lease: bij operationele lease verschijnt de wagen niet op de balans maar wordt onmiddellijk ten laste van het resultaat gelegd. De leasingnemer betaalt een maandelijkse huurprijs die in de meeste gevallen ook bijkomende diensten zoals onderhoud, verzekering, belastingen, brandstof, ... omvat. Op het einde van het contract is er geen risico van herverkoop.

De meest voorkomende financieringsvorm is operationele lease. Van de wagenparken die uit meer dan 50 wagens bestaan, maakt 75 tot 85% gebruik van operationele lease. Het grote voordeel van deze all-in formule is dat er geen onzekerheid bestaat over het aan bedrijfswagens te besteden budget.

Naast deze indeling kan er ook een indeling gemaakt worden op basis van de **bijdrage van de werknemer**. In bepaalde gevallen betaalt de werknemer een bijdrage aan de werkgever voor het ter beschikking krijgen van een bedrijfswagen. Dit kan gebeuren via een directe inhouding vanuit het nettoloon van de werknemer of via een ander systeem van terugbetaling.

Tenslotte kan er ook een onderscheid gemaakt worden op basis van de verschillende varianten die er bestaan in het bedrijfswagenpakket. Enerzijds zijn er werknemers die enkel een bedrijfswagen ter beschikking krijgen en zelf moeten instaan voor alle of een gedeelte van de **overige kosten**. Een voorbeeld hiervan is het zelf moeten betalen van brandstof in het buitenland. Anderzijds zijn er werknemers voor wie naast de bedrijfswagen ook brandstof, onderhoud, verzekering, ... mee in het aangeboden pakket zitten.

3.1.2 Overzicht van wetten met betrekking tot bedrijfswagens

De wetten met betrekking tot bedrijfswagens in België zijn terug te vinden in:

- Wetboek van de inkomstenbelastingen (WIB 92)
- BTW-wetboek
- Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

De belangrijkste wetten met betrekking tot bedrijfswagens in België zijn opgesomd in volgend overzicht:

- Behandeling voordeel van alle aard:
 - artikel 31, tweede lid, 2° en 32, tweede lid, 2° van het Wetboek van Inkomstenbelastingen (WIB) 92 over de voordelen van alle aard als belastbare bezoldigingen van werknemers en bedrijfsleiders;
 - artikel 18, § 3, punt 9, van het KB tot uitvoering van het WIB 92 (KB/WIB 92) dat de waarde van het privé-voordeel van de bedrijfswagen bepaalt;
 - Circulaire nr. Ci.RH.241/561.364 (AOIF 8/2004) dd. 05.02.2004 over de forfaitaire raming van voordelen van alle aard voor firmawagens.
- CO₂-taks
 - Programmawet van 27 december 2004, artikel 1 (B.S. 31 december 2004) voert een artikel 38 § 2 in in de Wet betreffende de sociale zekerheid van werknemers van 29 juni 1981 (voorziet in een CO₂-solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens);
 - Programmawet van 20 juli 2006 (B.S. 28 juli 2006) stelt sommige bedrijfswagens vrij van de CO₂-solidariteitsbijdrage door de definitie van voertuig voor «collectief vervoer van werknemers»
- Fiscale incentives aankoop propere voertuigen
 - Artikel 145/28 van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen, ingevoegd door de Programmawet van 9 juli 2004, hoofdstuk X (B.S. 15 juli 2004) en artikel 63/13 van het KB/WIB 92 ingevoegd door Koninklijk Besluit van 16 december 2004 inzake de belastingvermindering voor uitgaven voor de verwerving in nieuwe staat van een personenauto, auto voor dubbel gebruik of minibus met een maximale uitstoot van 115 g CO₂ per kilometer (B.S. 30 december 2004);
 - Art. 12 van de Programmawet van 27 december 2006 (B.S. 28 december 2006), van toepassing op de uitgaven gedaan vanaf 1 januari 2007 tot 31 december van het jaar voorafgaand aan het jaar in hetwelk de Europese Commissie de verplichting invoert dat alle voertuigen standaard moeten worden uitgerust met een roetfilter.
- Programmawet van 27 april 2007 (B.S., 8 mei 2007) die een progressieve verlaging van de kostenafrek voor bedrijfswagens voorziet in functie van hun CO₂-uitstoot
- Artikel 45 § 2 van het Wetboek van de BTW i.v.m. de BTW-afrek.

3.1.3 Fiscale aspecten

De **belastingen** die in België geheven worden op wagens zijn:

- Belasting op inverkeerstelling: deze belasting is verschuldigd op elke wagen (nieuw of tweedehands) op het ogenblik dat deze wagen in gebruik genomen wordt op de Belgische wegen. De registratie gebeurt op het moment dat de nummerplaat van een wagen verandert. De belasting op inverkeerstelling wordt berekend op basis van de cilinderinhoud van de wagen en het vermogen van de motor.
- Verkeersbelasting: de verkeersbelasting wordt jaarlijks geheven op alle motorvoertuigen in België. De grootte van deze belasting hangt af van het type brandstof en de fiscale pk's van de wagen.
- Accijnscompenserende belasting (diesel): naast de verkeersbelasting, dienen eigenaars van dieselwagens jaarlijks nog een extra belasting te betalen: de accijnscompenserende belasting. Deze belasting wordt ook berekend op basis van de fiscale pk's van de wagen. Deze belasting zal tegen 2008 verdwijnen en wordt momenteel al geleidelijk aan afgebouwd.
- Aanvullende verkeersbelasting (LPG): eigenaars van wagens die rijden op LPG betalen jaarlijks ook een extra belasting, gebaseerd op de fiscale pk's van de wagen.

Wanneer **werkgevers** aan hun werknemers een bedrijfswagen aanbieden, kunnen ze de kosten (zoals onderhoudskosten, verkeersbelasting, inschrijvingstax, verzekering,...) met betrekking tot personenwagens, wagens voor dubbel gebruik en minibusjes voor 75% aftrekken van hun **directe belastingen**. Brandstof, mobilofonie en financieringskosten mogen voor 100% afgetrokken worden. Sinds begin mei 2007 (programmawet 27 april jl.) is de 75% voor bedrijfswagens vervangen door een percentage in functie van de CO₂-uitstoot. De **BTW** die verschuldigd is bij de aanschaf van een wagen, mag door de werkgever voor 50% afgetrokken worden. Uitzonderingen op deze regel zijn BTW op telefoonkosten en op een lichte vracht. Deze BTW is voor 100% aftrekbaar.

Wanneer een **werknemer** van de werkgever een bedrijfswagen ter beschikking krijgt, geniet deze werknemer van een **voordeel alle aard**, dat belast wordt. De twee enige criteria om het belastbaar voordeel te berekenen vormen enerzijds het aantal fiscale pk's van de wagen en anderzijds de afstand tussen de woonplaats en de vaste plaats van tewerkstelling. Is deze afstand kleiner of gelijk aan 25 kilometer dan wordt het fiscaal voordeel bepaald op 5000 kilometer. In alle andere gevallen bedraagt het belastbaar voordeel 7500 kilometer. Dit aantal kilometer wordt vermenigvuldigd met een forfaitair bedrag (zie onderstaande Tabel), afhankelijk van de fiscale pk's van de wagen om het belastbaar voordeel te bepalen. Indien er inhoudingen of terugbetalingen verricht zijn door de werknemer aan de werkgever, mogen deze afgetrokken worden van het belastbaar voordeel. Werknemers die hun werkelijke kosten bewijzen kunnen voor het

woon-werkverkeer 0.15 € per kilometer in mindering brengen. Zij mogen echter geen gebruik maken van bovenstaande, forfaitaire regeling en zullen worden belast op het werkelijk aantal afgelegde kilometers tijdens privé- en woon-werkverplaatsingen. In bijna alle gevallen heeft dit tot gevolg dat de bestuurder van een bedrijfswagen een hogere belasting zal betalen.

| Fiscale pk | Vast kilometer tarief voor bedrijfswagens (in Euro) |
|------------|---|
| 4 | 0.1617 |
| 5 | 0.1898 |
| 6 | 0.2097 |
| 7 | 0.2320 |
| 8 | 0.2531 |
| 9 | 0.2753 |
| 10 | 0.3046 |
| 11 | 0.3339 |
| 12 | 0.3539 |
| 13 | 0.3761 |
| 14 | 0.3902 |
| 15 | 0.4066 |
| 16 | 0.4183 |
| 17 | 0.4265 |
| 18 | 0.4370 |
| 19 en meer | 0.4452 |

Wie als werknemer een bedrijfswagen ter beschikking heeft, is ook onderworpen aan de RSZ. Deze bijdragen worden door de **werkgever** betaald. Sinds 1 januari 2005 werd de solidariteitsbijdrage vervangen door een forfaitaire **CO₂-bijdrage** die berekend wordt op basis van de hoeveelheid CO₂-uitstoot per kilometer. Deze bijdrage is dus niet afhankelijk van het aangegeven belastbaar voordeel van de werknemer. Door deze bijdrage kan de RSZ een mogelijke bron van informatie zijn bij verder onderzoek naar bedrijfswagens.

Met betrekking tot de voordelen alle aard moet de fiscus het privé-gebruik van de bedrijfswagen aantonen. Voor de RSZ en de bepaling van de CO₂-bijdrage geldt vanaf 1 juli 2005 een wettelijk vermoeden dat elke wagen op naam van de werkgever ook voor privé-verplaatsingen ter beschikking staat van een werknemer. Werkgevers die voor bepaalde voertuigen geen CO₂-bijdrage betalen zullen moeten kunnen aantonen dat het voertuig uitsluitend voor beroepsdoeleinden wordt gebruikt.

3.1.4 Voorbeeld

Met dit voorbeeld willen we aantonen dat een bedrijfswagen zowel voor de werkgever als voor de werknemer een voordeel betekent en de bedrijven dus gestimuleerd worden om bedrijfswagens ter beschikking te stellen van hun werknemers. Naast het eigenlijk gebruik van deze bedrijfswagens leidt dit onvermijdelijk ook tot een oneigenlijk gebruik van de bedrijfswagen.

Er worden heel wat veronderstellingen vooropgesteld om dit voorbeeld uit te werken. Aangezien operationele lease de meest voorkomende vorm van leasing is, wordt er in dit voorbeeld verondersteld dat de wagen via operationele lease ter beschikking gesteld wordt. De prijzen voor de operationele lease van een Volkswagen Golf V kunnen bij Volkswagen opgevraagd worden. Twee scenario's worden bekeken waarbij het telkens gaat om een gehuwde man met twee kinderen, die ongeveer 10 jaar ervaring heeft in de ICT-sector en 3500 Euro bruto per maand verdient. Deze werknemer beschikt over een bedrijfswagen: een Volkswagen Golf V 1.9TDI (10 fiscale pk's). Zijn woon-werkafstand bedraagt minder dan 25 kilometer. In het eerste scenario legt deze persoon 20000 beroepskilometers af met zijn bedrijfswagen en daarnaast nog eens 23000 privé-kilometers (inclusief woon-werkverkeer). In het tweede scenario legt de persoon slechts 4000 beroepskilometers af en 23000 privé-kilometers (inclusief woon-werkverkeer). In het eerste scenario wordt verondersteld dat de werknemer 4 jaar met dezelfde wagen rijdt, in het tweede scenario 5 jaar. De werknemer betaalt zelf geen bijdrage (terugbetaling of inhouding op loon) om over een bedrijfswagen te beschikken. Indien een werknemer een bijdrage betaalt, leidt dit tot een vermindering van het voordeel alle aard en betaalt men dus minder belastingen. Het bedrijf betaalt minder RSZ en spaart BTW uit op het voordeel alle aard.

Voor de werknemer is zijn bedrijfswagen een voordeel alle aard waarop hij belast wordt. Het belastbaar voordeel bedraagt $5000 \times 0.3046 = 1523$ Euro voor deze combinatie van fiscale pk's en woon-werkafstand. Dit voordeel wordt belast aan 50% zodat de bedrijfswagen uiteindelijk 761,5 Euro per jaar (of 63 Euro per maand) kost aan de werknemer. Er wordt in dit voorbeeld geen rekening gehouden met de werkelijke beroepskosten voor het woon-werkverkeer aangezien men in dat geval geen recht heeft op de forfaitaire bepaling van het aantal privékilometers, waardoor dit systeem de laatste tijd minder wordt toegepast.

Indien deze werknemer niet over een bedrijfswagen beschikt maar privé wel over dezelfde wagen wil beschikken en hiermee dezelfde kilometers wil afleggen moet er met heel wat kosten rekening gehouden worden: aanschafwaarde van de wagen, restwaarde van de wagen, inschrijvingstax, verkeersbelasting, brandstof (er wordt een gemiddeld verbruik van 5 liter per kilometer verondersteld), verzekering, onderhoud, slijtage en technische mankementen. De werknemer krijgt wel een kilometervergoeding voor de beroepskilometers die hij met zijn privéwage aflegt. De kilometervergoeding voor beroepskilometers wordt in dit voorbeeld gelijk gesteld aan 0.2903. Dit is het tarief dat door de UHasselt gebruikt wordt bij dienstreizen en is een goede maatstaf voor de vergoeding van beroepskilometers. Voor beide scenario's zijn al deze kosten (op jaarbasis in Euro) geraamd in onderstaande tabel.

| | Scenario 1 | Scenario 2 |
|---|---------------------|---------------------|
| Afschrijving wagen | 3000 | 2400 |
| Inschrijvingstax | 123 (eenmalig) | 123 (eenmalig) |
| Verkeersbelasting | 344 | 344 |
| Brandstof (diesel) | 2150 | 1350 |
| Omniumverzekering | 1500 | 1500 |
| Onderhoud, slijtage, technische mankementen | 660 | 660 |
| Totale kosten op jaarbasis | 7679 | 6279 |
| Kilometervergoeding | 20000*0.2903 = 5806 | 4000*0.2903 = 1161 |
| Totaal op jaarbasis | 1873 | 5118 |
| Totaal op maandbasis | 156 | 426 |
| Voordeel bedrijfswagen op maandbasis | 156-63 = 93 | 426-63 = 363 |

Het voordeel van een bedrijfswagen voor deze werknemer bedraagt in het eerste scenario 93 Euro per maand en in het tweede scenario 363 Euro per maand.

Indien de werkgever zijn werknemer in plaats van een bedrijfswagen een equivalent extra loon wil uitkeren, zal in het eerste scenario het brutoloon van de werknemer moeten stijgen van 3500 naar 3750 Euro. In het tweede scenario stijgt het brutoloon van 3500 naar 4450 Euro. Deze stijging houdt rekening met de belastingschaal waarin de werknemer zich bevindt en de privé-situatie van de werknemer (gehuwd, 2 kinderen). Naast de stijging van het brutoloon, dient de werkgever ook nog een stijging van de werkgeversbijdrage RSZ, het vakantiegeld, de eindejaarspremie en de arbeidsongevallenverzekering en bedrijfsgeneeskundige dienst mee in rekening te brengen. Daarnaast moet de werkgever ook nog de vergoeding voor de beroepskilometers uitbetalen aan de werknemer. In onderstaande tabel worden de kosten van een bedrijfswagen (op maandbasis in Euro) met de kosten van een equivalent loon vergeleken.

| | Scenario 1 | Scenario 2 |
|---|---------------|---------------|
| Extra brutoloon | 250 | 950 |
| Extra werkgeversbijdrage RSZ (34,21% brutoloon) | 85.5 | 325 |
| Extra vakantiegeld (7.67% brutoloon) | 19 | 73 |
| Extra eindejaarspremie (8,33% brutoloon) | 21 | 79 |
| Extra arbeidsongevallenverzekering en bedrijfsgeneeskundige dienst (0.8% brutoloon) | 2 | 7.5 |
| Vergoeding beroepskilometers | 484 | 97 |
| Totaal extra loon | 861.5 | 1531.5 |
| Operationele lease | 630 | 530 |
| CO ₂ -bijdrage | 54.25 | 54.25 |
| Totaal bedrijfswagen | 684.25 | 584.25 |

Heel wat werknemers die weinig beroepskilometers afleggen, beschikken tegenwoordig toch over een bedrijfswagen. Die bedrijfswagen moet dan eerder gezien worden als een vervanging van extra loon of als een motivatie voor de werknemer. Indien een werknemer weinig beroepskilometers aflegt en toch over een bedrijfswagen beschikt, zien we dat het voor de werkgever een grote meerkost betekent indien hij zijn werknemer een equivalent loon zou willen uitkeren in plaats van een bedrijfswagen. Daarnaast zijn er ook werknemers die veel gebruik moeten maken van een wagen voor de uitoefening van hun beroepsactiviteit. In dit geval is het verschil tussen extra loon uitkeren en een bedrijfswagen ter beschikking stellen kleiner naarmate de werknemer meer beroepskilometers aflegt aangezien de werkgever deze beroepskilometers dient te vergoeden aan zijn werknemer indien de kilometers met een privéwagen worden afgelegd.

3.2 Buurlanden

De fiscale systemen met betrekking tot bedrijfswagens in de buurlanden verschillen nogal van het systeem in België. In dit onderdeel worden de systemen in Nederland, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk kort toegelicht.

3.2.1 Nederland

Er worden in Nederland twee soorten **belastingen** geheven met betrekking tot een wagen: de belasting op personenauto's en motorrijwielen, die bij registratie verschuldigd is, en de wegentaks.

De **BTW** op bedrijfswagens is in Nederland voor 100% aftrekbaar maar er dient wel een correctie te gebeuren voor het privé-gebruik van de wagen. Ook de **kosten**, die gepaard gaan met het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen aan een werknemer mogen volledig afgetrokken worden, eveneens rekening houdend met een correctie voor het privé-gebruik van de wagen.

In Nederland wordt een **voordeel alle aard** aangerekend voor de privé-kilometers, buiten woon-werkverkeer. Dit voordeel alle aard bedraagt per jaar 22% van de cataloguswaarde van de wagen aangerekend voor de werknemer die over een bedrijfswagen beschikt, tenzij er niet meer dan 500 km privé wordt gereden. Het belastbare bedrag wordt verminderd met de werknemersbijdrage voor privé-kilometers. In Nederland is er geen aftrek van beroepskosten, zoals woon-werkverkeer, mogelijk. De werkgever betaalt de belasting van personenauto's en motorrijwielen, wat een wagen tot 20% duurder maakt dan in België.

3.2.2 Duitsland

De **belasting** bij registratie en de wagentaks zijn de belastingen die in Duitsland geheven worden op wagens.

De **BTW** die de werkgever betaalt bij de aanschaf van een bedrijfswagen voor de werknemer is voor 100% aftrekbaar. Alle **kosten** met betrekking tot een bedrijfswagen zijn ook voor 100% aftrekbaar.

In Duitsland geldt als **voordeel alle aard** de '1% regeling'. Dit betekent dat voor een werknemer, die een bedrijfswagen ter beschikking heeft, 1% van de catalogusprijs van de wagen per maand onderworpen is aan loonsbelasting en bijdrage aan de sociale zekerheid. Daarnaast is er ook nog een variabel gedeelte van 0.03% van de catalogusprijs per kilometer woon-werkafstand. Kosten voor woon-werkverkeer zijn in Duitsland fiscaal aftrekbaar vanaf een woon-werkafstand van 21 kilometer. Voor openbaar vervoerbewijzen geldt er een maximumbedrag van 4500 Euro. Voor fietsers en voetgangers is de aftrekbaarheid niet relevant gezien de grote minimumafstand.

3.2.3 Frankrijk

In Frankrijk dient er als **belasting** een zegelrecht betaald te worden bij registratie. Verder wordt er ook een wagentaks geheven en een speciale taks op bedrijfswagens.

De **BTW** is voor werkgevers in Frankrijk niet aftrekbaar indien de bedrijfswagen een personenwagen is.

Werknemers worden in Frankrijk ook **belast** op het gebruik van bedrijfswagens. Er is vooreerst een belasting op de waarde van het voertuig (bvb. 9% per jaar bij een auto die minder dan 5 jaar oud is), en daarnaast wordt de door de werkgever terugbetaalde benzine als een volledig belastbaar voordeel aangerekend. Hier kan ook een forfait worden toegepast (voordeel opgetrokken tot 12% van de waarde) of de reële brandstofkost voor de privé-kilometers. Werknemers kunnen in Frankrijk de kosten voor woon-werkverkeer fiscaal aftrekken. Hiervoor bestaan, net als in België, twee systemen: een forfaitair systeem en een systeem waarbij een bedrag per kilometer (in functie van de PK) mag afgetrokken worden.

Frankrijk kent sinds kort ook een CO₂-afhankelijke belasting op bedrijfswagens. Voor nieuwe wagens is deze als volgt (oude wagens werden/worden volgens PK belast).

| CO ₂ -emissie in g/km | Tarief per gram uitstoot (Euro) |
|----------------------------------|---------------------------------|
| Tot 100 | 2 |
| 101 tot 120 | 4 |
| 121 tot 140 | 5 |
| 141 tot 160 | 10 |
| 161 tot 200 | 15 |
| 201 tot 250 | 17 |
| Boven 250 | 19 |

Bovenstaande tax is zelfs van toepassing op kilometervergoedingen wordt echter afhankelijk gemaakt van de door het bedrijf terugbetaalde kilometers.

| Aantal kilometers terugbetaald | % van de tax die men moet betalen |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| Van 0 tot 15000 | 0 % |
| 15001 tot 25000 | 25 % |
| 25001 tot 35000 | 50 % |
| 35001 tot 45000 | 75 % |
| Boven 45001 | 100 % |

Aan administraties wordt opgelegd dat nieuwe wagens in de vloot max. 140g CO₂ per kilometer mogen uitstoten, tenzij wanneer het gaat om specifieke behoeften.

3.2.4 Verenigd Koninkrijk

Er dient in het Verenigd Koninkrijk enkel een **wagentaks** betaald te worden op elke wagen.

De **BTW** op bedrijfswagens is voor de werkgever voor 50% aftrekbaar en zelfs voor 100% aftrekbaar voor het operationele gedeelte. Maximum 3000 pond mag jaarlijks als afschrijving ingebracht worden voor een bedrijfswagen.

In het Verenigd Koninkrijk wordt een werknemer, die over een bedrijfswagen beschikt, belast op een **voordeel alle aard** van 15 tot 35% van de cataloguswaarde van de wagen per jaar. Het exacte percentage dat wordt gehanteerd is afhankelijk van de CO₂-uitstoot van de wagen. Een extra belasting wordt aangerekend indien er door de werkgever ook brandstof aan de werknemer wordt verschaft. De werkgever betaalt een 'National Insurance Contribution'. Deze bijdrage bedraagt 12,8% van het voordeel alle aard waarop de werknemer belast wordt.

3.3 Vergelijking

In België worden 45% van de nieuw verkochte auto's geregistreerd op naam van een bedrijf. Deze wagens zijn doorgaans goed uitgerust. Een bedrijfswagen is in België dan ook erg voordelig op fiscaal vlak, zowel voor werkgever als voor werknemer.

Niet in al onze buurlanden is de regelgeving in verband met bedrijfswagens zo voordelig als in ons land. In Frankrijk zorgt de niet-recupereerbaarheid van de BTW en de "taxe sur les voitures des sociétés" ervoor dat slechts 35% van alle nieuwe wagens een bedrijfswagen is. In Nederland is het voordeel alle aard voor de werknemer gebaseerd op de cataloguswaarde van de wagen. Dit heeft tot gevolg dat de meeste bedrijfswagens in Nederland basisversies zijn zonder al te veel opties en met een lage cilinderinhoud. Bovendien zorgt de belasting van personenauto's en motorrijwielen ervoor dat bedrijfswagens voor de werkgever zo'n 20% duurder zijn dan in België.

In Duitsland daarentegen bestaat er een erg voordelig fiscaal regime, onder andere door het grote aandeel autofabrikanten die van Duitse origine zijn. De bedrijfswagens zijn in

Duitsland een statussymbool en zijn dan ook erg luxueus en vooral met benzine als brandstof.

Er dient toch een kanttekening geplaatst te worden bij de interessante fiscale voorwaarden voor bedrijfswagens in België. In de meeste van onze buurlanden is de bedrijfswagen fiscaal wel minder interessant maar in deze landen zijn andere bedrijfslasten (zoals de vennootschapsbelasting) lager dan in België. De bedrijfswagen vanuit mobiliteitsoogpunt dus fiscaal minder interessant maken is wat kort door de bocht, willen we de concurrentiepositie van onze bedrijven niet negatief beïnvloeden.

4. Les données quantitatives

Une autre manière d'appréhender la problématique des voitures de société en Belgique consiste à dresser un portrait quantitatif de l'ampleur de ce phénomène. Pour ce faire, nous nous sommes attelés à rassembler les différentes sources de données permettant de mesurer un certain nombre d'indicateurs relatifs aux voitures de société. Certaines de ces informations proviennent de sources (quasi) exhaustives tandis que d'autres analyses seront basées sur des résultats d'enquêtes réalisées sur des échantillons de la population.

A. Les sources disponibles

Plusieurs sources nous ont fourni des bases de données reprenant exhaustivement, ou à tout le moins autant que faire se peut, les informations concernant toutes les voitures de société en Belgique.

- Données administratives (DIV)

La DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules) du SPF Mobilité et Transports est, comme son nom l'indique, en charge de tout le travail administratif lié à l'immatriculation des véhicules. De ce fait, elle possède une base de données importante reprenant tout un ensemble d'informations sur les véhicules ainsi que sur leurs propriétaires (c.-à-d. les personnes physiques ou morales (sociétés, etc.) qui ont demandé l'immatriculation du véhicule à leur nom).

Pour d'évidentes raisons de respect de la vie privée, il ne nous a pas été permis de disposer directement de l'ensemble de ces données. Nous n'avons pu obtenir qu'une série de données agrégées tirées de la base de données de la DIV et résultant d'une exploitation de ces données par ses propres services. Grâce au concours d'Olivier MARCHAL (SPF Mobilité et Transports, direction Mobilité – membre du Comité d'Accompagnement de ce projet COCA), nous avons ainsi pu disposer, notamment, de la ventilation des véhicules¹ immatriculés par commune et par « catégorie de propriétaires ». Il faut en effet savoir qu'il n'est pas possible d'appliquer notre définition de « voiture de société » aux données de la DIV. Celles-ci ne nous permettent en fait que de distinguer deux types de véhicules : ceux immatriculés par une personne physique (identifiée par un numéro de Registre National) et ceux immatriculés par une société (identifiée par un numéro KBO-BCE²). Nous ne sommes donc pas à même, dans ces conditions, de faire le distinguo entre « voitures de flotte ou de service » et « voitures de société » au sens des définitions données plus haut. Il faudra donc bien garder à l'esprit que toute analyse réalisée sur des données reçues de la DIV concerne **l'ensemble des véhicules immatriculés au nom d'une société** lorsqu'elle s'intéresse aux voitures de société.

La figure 1 reprend les définitions utilisées par la DIV dans l'exploitation qu'elle a réalisée de ces bases de données afin de nous transmettre des données agrégées.

¹ Du type « automobiles », c'est-à-dire à l'exclusion des camionnettes, camions et autres véhicules utilitaires du même type.

² Banque Carrefour des Entreprises.

| Définitions des données DIV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|-------------------|--------|-------------|-------------------|-----|--|-----------------------|------|---|-----------------------|---|--|-----------------------|---|-----------------------|---|-----------------------|---|-----------------------|-----|-----------------------|---|--|-----------------------|---|----------|-----------------------|----|-----------------|
| 1. Catégories de propriétaire | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Dans les bases DIV, les propriétaires sont définis par un code à un chiffre, le TITULAR_CATGRY. Il y en a 6, mais ce sont surtout les deux premiers qui nous intéressent. Il y a vraisemblablement des voitures de société dans la catégorie 1, mais il est difficile de les révéler.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TITULAR_CATGRY | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | personnes physiques, identifiées avec un numéro de registre national (5 000 000 veh) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | sociétés, identifiées avec un numéro de KBO-BCE (1 200 000 veh) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | titulaires étrangers (18 700 veh) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | autre que les catégories 1-2-3-8 (1 500 veh) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | vieux systèmes d'identification (de Cantersteen) (248 000 veh) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | personnes en attente d'un numéro de registre national (11 700 veh) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. Code INS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Les voitures sont identifiées par commune. Nous avons rencontré peu de problèmes, avec moins de 700 voitures particulières privées de code. Le seul fait notable est ce code 55099, qui n'existe pas, mais correspond vraisemblablement aux voitures du SHAPE de l'OTAN, près de Mons. Il y a 5630 voitures en CAT3 (étrangères) et 5 en CAT1</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Problèmes de code</th> <th>Nombre</th> <th>Observation</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>dont code NIS = 0</td> <td>682</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dont code NIS = 55099</td> <td>5635</td> <td>Sans doute le Shape, dans l'arrondissement de Mons 53</td> </tr> <tr> <td>dont code NIS = 11003</td> <td>3</td> <td rowspan="5">Anciennes communes de l'arrondissement d'Anvers 11</td> </tr> <tr> <td>dont code NIS = 11006</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>dont code NIS = 11012</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>dont code NIS = 11019</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>dont code NIS = 11028</td> <td>215</td> </tr> <tr> <td>dont code NIS = 11051</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dont code NIS = 54002</td> <td>3</td> <td>Mouscron</td> </tr> <tr> <td>dont code NIS = 72005</td> <td>90</td> <td>Hasselt Tongres</td> </tr> </tbody> </table> | | | Problèmes de code | Nombre | Observation | dont code NIS = 0 | 682 | | dont code NIS = 55099 | 5635 | Sans doute le Shape, dans l'arrondissement de Mons 53 | dont code NIS = 11003 | 3 | Anciennes communes de l'arrondissement d'Anvers 11 | dont code NIS = 11006 | 5 | dont code NIS = 11012 | 3 | dont code NIS = 11019 | 2 | dont code NIS = 11028 | 215 | dont code NIS = 11051 | 1 | | dont code NIS = 54002 | 3 | Mouscron | dont code NIS = 72005 | 90 | Hasselt Tongres |
| Problèmes de code | Nombre | Observation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 0 | 682 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 55099 | 5635 | Sans doute le Shape, dans l'arrondissement de Mons 53 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 11003 | 3 | Anciennes communes de l'arrondissement d'Anvers 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 11006 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 11012 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 11019 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 11028 | 215 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 11051 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 54002 | 3 | Mouscron | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dont code NIS = 72005 | 90 | Hasselt Tongres | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Véhicules considérés | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Les véhicules comptabilisés appartiennent aux catégories (CAR_KIND) 'VP', 'AA', 'AB', 'AD', 'AE', 'SW', 'AC', 'AF'</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AA | BERLINE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AB | VOITURE A HAYON ARRIERE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AC | BREAK | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AD | COUPE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AE | CABRIOLET | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AF | VEHICULE A USAGES MULTIPLES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SW | VOITURE MIXTE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VP | VOITURE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Figure 1 : Définitions utilisées dans l'exploitation de ces bases de données par la DIV

Outre cet inventaire, la DIV nous a également fourni des exploitations de sa base de données concernant :

- les immatriculations en 2005,
- la distance parcourue annuellement par les véhicules³,
- le parc des véhicules par type de carburant, cylindrée et catégorie de propriétaire.

Nous présenterons plus loin les analyses que nous avons réalisées sur base de ces données transmises par la DIV.

▪ Données FEBIAC

La FEBIAC⁴ dispose également de données relatives au parc automobile belge. Nous présumons qu'il s'agit en fait de données provenant de la DIV qui sont ensuite traitées par cette fédération. Comme le recours à ces données est payant, nous nous sommes concentrés sur une demande spécifique nous permettant essentiellement de relier les voitures de société au type d'activités des entreprises (code NACE). De nouveau, il faut bien garder à l'esprit que, dans ce cas également, les voitures de société sont entendues

³ Il s'agit de données collectées dans les centres de contrôle technique où les propriétaires sont tenus, à partir d'un certain âge du véhicule, de présenter celui-ci annuellement. Une telle visite est aujourd'hui également obligatoire en cas de revente du véhicule, donc de changement de propriétaire.

⁴ Fédération Belge des Industries de l'Automobile et du Cycle.

au sens des véhicules immatriculés par une société⁵ Nous avons donc obtenu⁶ une statistique sur mesure reprenant le comptage du parc des voitures immatriculées au nom d'une société, et ce, par province, type d'activité (code NACEBEL), marque du véhicule et type de carburant .

Le tableau 1 donne un exemple des données obtenues de la FEBIAC .

| Prov_code | Prov_lib | Nacebel | Make | Makefull | Essence | Diesel | LPG | Electric | Gaz | Inconnu | #vehicles |
|-----------|-----------|---------|------|------------|---------|--------|-----|----------|-----|---------|-----------|
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 1650 | CHRYSLER | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 1730 | CITROEN | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 3290 | FORD | 1 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 4400 | JEEP | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 5910 | MAZDA | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 5850 | MERCEDES | 3 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 0683 | MINI | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 6030 | MITSUBISHI | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 2150 | NISSAN | 2 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 6530 | OPEL | 6 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 6770 | PEUGEOT | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 7210 | RENAULT | 1 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 7490 | SAAB | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 7890 | SKODA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 8242 | SUBARU | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 6940 | SUZUKI | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 8520 | TOYOTA | 4 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 9130 | VOLKSWAGEN | 2 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| 01 | ANTWERPEN | 01110 | 9170 | VOLVO | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 |

Tableau 1 : Extrait des données délivrées par la FEBIAC

Comme on a pu le voir dans le tableau 1, les codes NACEBEL sont très détaillés⁷ et il convenait donc, si l'on souhaitait avoir des bases suffisantes pour nos analyses statistiques, de regrouper ceux-ci. Nous avons donc convenu de nous en tenir aux catégories du niveau supérieur dans la nomenclature NACEBEL. Le tableau 2 reprend ainsi les types d'activités qui seront retenus dans les analyses ultérieures.

⁵ Donc comme en ce qui concerne les données DIV

⁶ Ces données nous ont été fournies moyennant paiement et suivant un accord selon lequel nous pouvions transmettre celles-ci aux commanditaires de notre projet COCA mais uniquement dans le cadre de celui-ci.

⁷ Le lecteur intéressé peut trouver le détail de cette nomenclature sur le site suivant http://mineco.fgov.be/enterprises/crossroads_bank/xls/nacebel.xls

| CODE NACEBEL | |
|--|----|
| Agriculture, chasse, sylviculture et pêche et aquaculture | AB |
| Industries extractives | C |
| Industrie manufacturière | D |
| Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau | E |
| Construction | F |
| Commerce; réparations automobile et d'articles domestiques | G |
| Hôtels et restaurants | H |
| Transports et communications | I |
| Activités financières | J |
| Immobilier, location et services aux entreprises | K |
| Administration publique | L |
| Education | M |
| Santé et action sociale | N |
| Services collectifs, sociaux et personnels | O |
| Activités des ménages | P |
| Activités extra-territoriales | Q |

Tableau 2: Catégories retenues dans la nomenclature du CODE NACEBEL

À côté de ces bases exhaustives, nous avons également fondé nos analyses sur d'autres sources de données. Celles-ci reprennent essentiellement des résultats d'enquête et sont donc issues d'échantillons représentatifs des populations étudiées⁸

- Le plan de déplacement mobilité pour les entreprises de la Région Bruxelles-Capitale (RBC)

L'élaboration d'un plan de déplacements d'entreprise (PDE) est obligatoire pour les organismes de droit public ou privé qui emploient plus de 200 personnes sur un même site en Région de Bruxelles-Capitale. Ce plan définit les principes de l'organisation des déplacements domicile-travail du personnel et de leurs déplacements professionnels. Cette obligation est prévue dans l'ordonnance du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

Dans la première phase de ce PDE, les organismes doivent remplir un formulaire reprenant un certain nombre de données. Dans celles-ci, celles qui nous intéressent particulièrement ici sont celles relatives au nombre de voitures de flotte et de voitures de société par site.

Il s'agit en effet, à notre connaissance, d'une des seules sources de données belges qui permettent de distinguer entre ces deux types de véhicules et, de ce fait, de mesurer l'importance relative de ces deux parcs de véhicules (voitures de flotte et voitures de société).

Nous avons pu disposer de l'ensemble des données récoltées jusqu'à fin novembre 2005 dans le cadre de cette première phase du PDE en RBC. À cette date, 173

⁸ Comme nous le détaillerons plus loin, cela peut être l'ensemble de la population belge ou des entreprises d'une région.

organismes (re présentant en fait 223 sites de plus de 200 travailleurs)⁹ avaient répondu à l'obligation. Le nombre total de travailleurs affectés à ces sites, calculé selon les modalités définies dans la circulaire du 05/02/2004, s'élève à 198 232 travailleurs. Cependant, ce total fluctue suivant que l'on prend en compte, d'une part, la présence plus de 10 jours par mois des travailleurs de l'organisme et, d'autre part, le personnel externe à l'organisme, mais travaillant pour lui. Dans ce cas, le total s'élève à 201 287 travailleurs. C'est sur ce dernier décompte que nos analyses se basent. Ces 201 287 travailleurs sont à mettre en parallèle avec les 654 000 emplois à Bruxelles que l'enquête MOBEL (enquête nationale sur la mobilité des ménages, 1999, voir Hubert et Toint, « La mobilité quotidienne des Belges », PUN, 2003) a révélé. Les organismes qui ont répondu à la Phase 1 des PDE (avant fin novembre 2005) reprennent, par conséquent, environ 31% de l'emploi bruxellois. Nos analyses se baseront donc, en ce qui concerne cette source, sur un tel échantillon.

Il est à noter qu'un diagnostic des déplacements est maintenant également obligatoire au niveau fédéral et ce, pour les entreprises de plus de cent travailleurs. Malheureusement, les informations récoltées dans ce cadre ne seront d'aucune utilité pour ce projet COCA puisque des questions relatives aux voitures de société n'ont pas été reprises dans les renseignements à fournir. On ne peut que regretter cette occasion manquée d'avoir un meilleur portrait de la problématique des voitures de société en Belgique.

▪ Les enquêtes "mobilité"

Une autre source de données peut être trouvée dans les enquêtes sur les comportements de mobilité réalisées récemment en Belgique. Pour notre part, nous nous sommes appuyés sur trois d'entre elles : l'enquête nationale MOBEL (1998), l'OVG¹⁰ qui porte sur la Flandre¹¹ (2001) et également l'enquête régionale sur la mobilité des ménages wallons (ERMMW) (2002). Dans ces trois cas, le questionnaire proposé à l'échantillon de ménages comportait des questions relatives à la possession d'une voiture de société et, le cas échéant, à certaines de ces caractéristiques. De plus, le volet reprenant les déplacements de chacun des membres du ménage pendant un jour de référence permet également, lorsqu'une voiture de société est à la disposition du ménage, d'en tirer certaines statistiques sur l'utilisation de celle-ci. Rappelons toutefois qu'il s'agit ici d'informations provenant d'un échantillon de la population et que, ipso facto, les résultats des analyses effectuées sur ces bases de données doivent donc être considérées avec une certaine marge d'erreur¹²

B. Les analyses réalisées à partir de ces diverses sources de données

Au-delà du simple recensement des sources de données nous permettant de mieux appréhender le phénomène des voitures de société en Belgique, il nous a paru judicieux

⁹ Pour plus de détails, nous renvoyons le lecteur au rapport « PDE Phase 1 - Diagnostic et projet de plan – Bilan », D. Bauchau et E. Cornélis, FUNDP, GRT, remis à l'AED.

¹⁰ Onderzoek on VerplaatsingsGedrag

¹¹ En ce qui concerne cette enquête, elle a été analysée par les chercheurs de l'IMOB car ce groupe de recherches dispose de ces données.

¹² Que nous pouvons cependant estimer inférieure à trois pourcents.

d'exploiter ces différentes bases de données pour en tirer diverses analyses permettant de dégager certains indicateurs permettant de faire davantage ressortir le rôle joué par les voitures de société dans la mobilité belge.

- Le parc des voitures de société

Bien entendu, une première approche consiste à quantifier l'importance du parc des voitures de société en Belgique. Même une question aussi simple est problématique : en effet, suivant les données de la DIV, 631 718 voitures de sociétés circulent en Belgique alors que la FEBIAC en renseigne 930 521 ! Pourtant, dans les deux cas, il semble bien que la méthode retenue pour caractériser les voitures de société soit la même : on reprend les véhicules immatriculés par une personne morale identifiée par un code BCE. Selon les informations supplémentaires reçues de la FEBIAC, il apparaît finalement que la différence pourrait s'expliquer par le fait que sont repris, dans les chiffres qui nous ont été délivrés par la FEBIAC, les véhicules des indépendants.

En ce qui concerne les données DIV, les voitures de société représentent donc 13% du parc automobile belge estimé à 4 778 122 voitures. Ce chiffre est à rapprocher de l'estimation de MOBEL qui évaluait à 5% la part des voitures de société dans l'ensemble des véhicules à la disposition des ménages belges (en 1998). Il faut cependant garder à l'esprit qu'il s'agit, dans le premier cas, de toutes les voitures immatriculées au nom d'une société et, dans le second, de celles mises à la disposition d'un ménage par une société ; il est donc clair que ce dernier parc n'est qu'un sous-ensemble du premier.

Pour ce qui est de l'OVG et de l'ERMMW, les parts des voitures de société dans l'ensemble des véhicules dont disposent les ménages flamands ou wallons sont respectivement de 6% et de 7%. Avec toutes les précautions d'usage, vu les intervalles de confiance dans lesquels il faut replacer ces chiffres, ceux-ci, estimés à des années successives, semblent indiquer une lente évolution, vers l'augmentation, du pourcentage de voitures de société dans la motorisation des ménages.

Par ailleurs, les données de la DIV nous permettent aussi de connaître la part des immatriculations par des sociétés au cours de la dernière année pour laquelle ces chiffres sont disponibles, c'est-à-dire 2005. Des sociétés ont donc immatriculé, en 2005, 138667 véhicules sur un total de 423883 immatriculations effectuées cette année-là, soit un taux de 33%. Les « nouvelles » voitures de société¹³ représentent donc un tiers du parc mis en circulation durant l'année. Comme nous le verrons plus loin, ce chiffre très important par rapport à la part des voitures de société dans l'ensemble de tout le parc automobile en circulation est le reflet d'un renouvellement plus fréquent du parc pour ce type de voitures.

Enfin, une seule source nous permet de distinguer entre véhicules de flotte ou de service et véhicules de société : il s'agit des données provenant du Plan de Déplacements d'Entreprise de la Région Bruxelles-Capitale. Elles nous indiquent que, sur l'échantillon des entreprises ayant répondu, on dénombre 5251 véhicules de service pour 16667 voitures de société. Ce rapport de 3 voitures de société pour un véhicule de flotte (les

¹³ Au sens de la DIV, c'est-à-dire les voitures immatriculées par des sociétés.

parts exactes sont respectivement de 76 et 24 %) est la seule mesure qui nous permet de comparer ces deux types de parc.

Bien qu'il s'agisse là d'une approximation assez grossière, nous pouvons tenter d'appliquer ce coefficient aux chiffres obtenus de la DIV et de la FEBIAC qui, rappelons le, reprennent l'ensemble de tous les véhicules immatriculés par des sociétés. Si nous évaluons donc à 76%, la part de ces véhicules qui sont vraiment des voitures de société au sens où nous l'entendons, nous obtenons un parc de 480 374 voitures de société suivant les données DIV, 707592 suivant la FEBIAC. Selon les informations de la DIV, cela représenterait donc 10% du parc automobile belge.

▪ Voitures de société et carburant utilisé

Plusieurs sources nous ont fourni des renseignements sur le type de carburant (essence, diesel ou LPG) utilisé par les voitures de société : la DIV (figure 2), la FEBIAC (figure 3), l'enquête MOBEL (figure 4), l'enquête OVG (figure 5) et l'enquête ERMMW (figure 6).

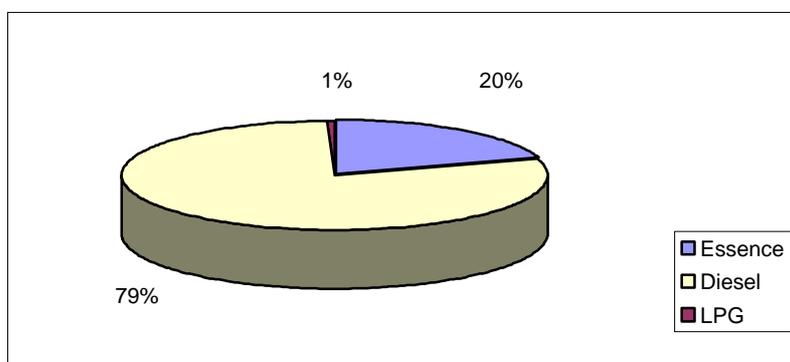


Figure 2 : Répartition des voitures de société par type de carburant en Belgique (2005)
(source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)

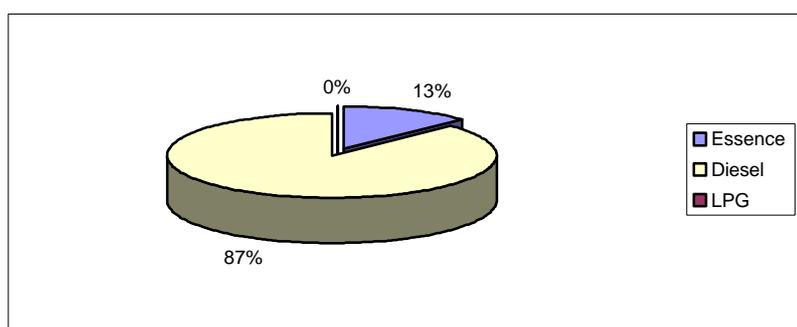


Figure 3 : Répartition des voitures de société par type de carburant en Belgique (2005) (source : FEBIAC)

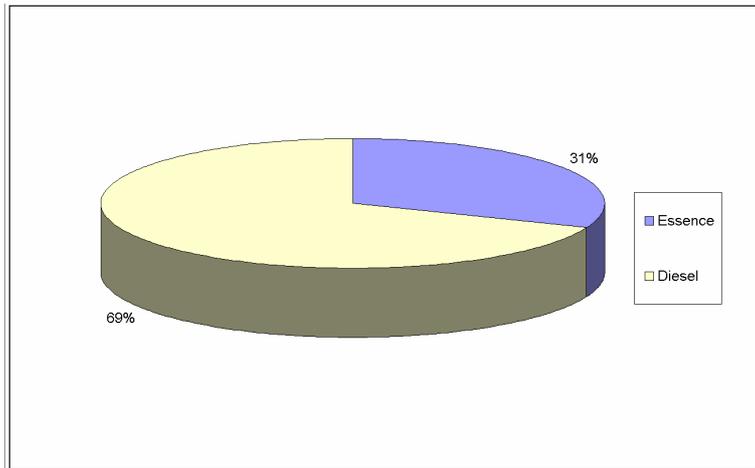


Figure 4 : Répartition des voitures de société par type de carburant en Belgique (1999) (source : Mobil)

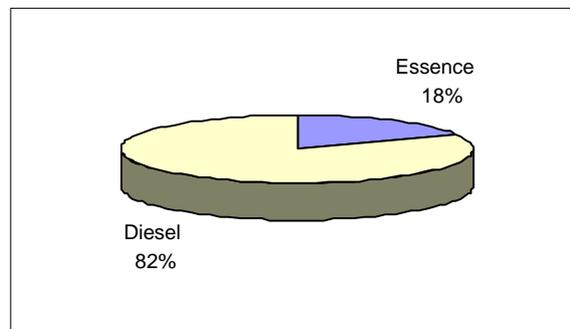


Figure 5: Répartition des voitures de sociétés par type de carburant en Flandres (2001) (source : OVG)

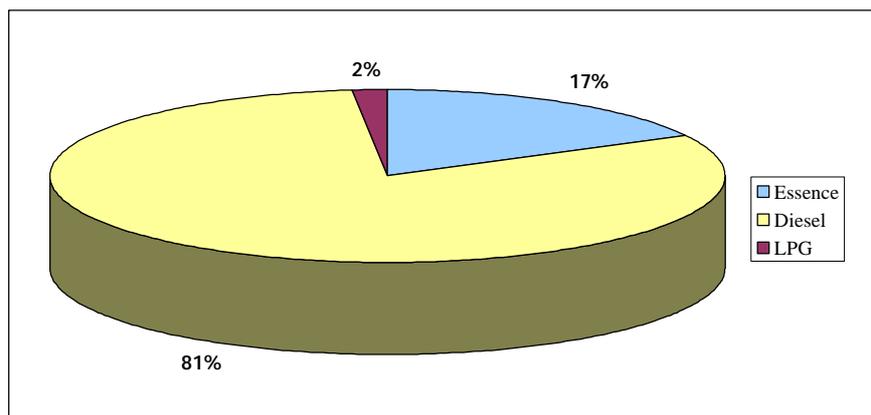


Figure 6 : Répartition des voitures de sociétés par type de carburant en Wallonie (2003)
(source : ERMWV)

Toutes ces analyses concordent dans la mise en avant de la place très importante prise par les moteurs diesel : leur pourcentage oscille en effet entre 70 et 87% démontrant par là la prédominance de la motorisation diesel dans le parc des voitures de société.
Les chiffres de la DIV relatifs aux immatriculations de 2005 nous indiquent même que, cette année-là, 89% des voitures immatriculées par des sociétés recourraient au diesel. Ce dernier chiffre doit cependant être relativisé vu l'essor des motorisations diesel dans l'ensemble des nouvelles immatriculations ; en effet, la même source nous apprend que 72% des voitures entrant dans le parc belge en 2005 roulaient au diesel (ce chiffre est de 64% pour les immatriculations par des personnes physiques).

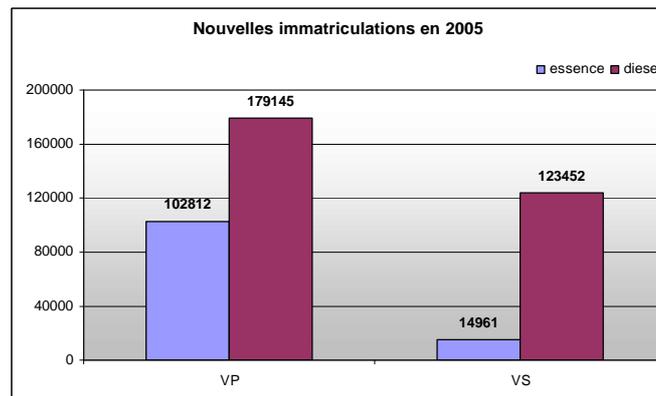


Figure 7 : Répartition des nouvelles immatriculations en 2005 suivant le type de carburant [VP : voitures privées, VS : voitures de société] (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)

En comparaison des chiffres donnés pour les voitures de société (figure 2 à figure 6), les graphiques des figure 8 à figure 10 nous indiquent que, pour les voitures privées, l'essence conserve la première place dans les motorisations (environ 56%) mais que la part des véhicules diesel est malgré tout importante (entre 30 et 40% suivant les sources).

Nous pouvons donc en conclure que, pour les voitures de société, on opte plus de deux fois plus souvent pour une motorisation diesel que lors de l'achat d'un véhicule privé.

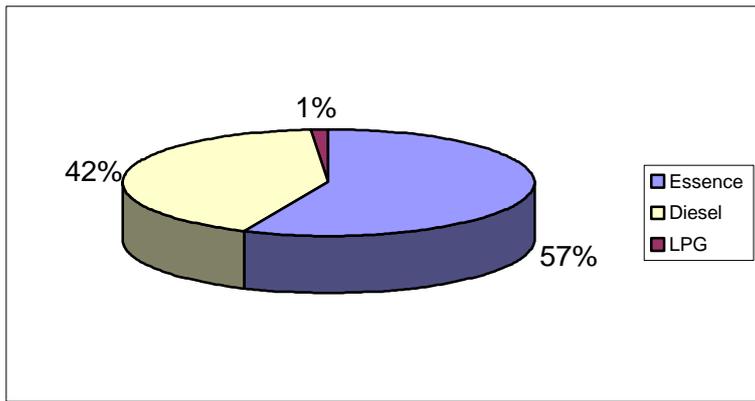


Figure 8 : Répartition des voitures privées par type de carburant en Belgique (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)

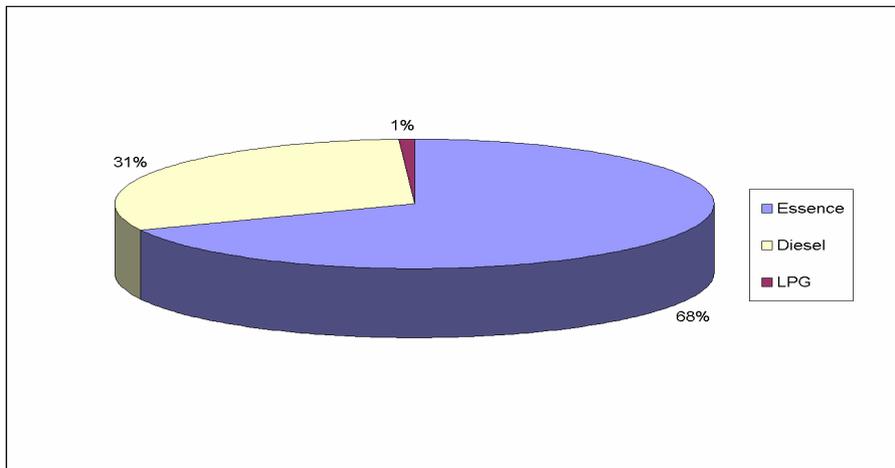


Figure 9 : Répartition des voitures privées par type de carburant en Belgique (1999) (source : Mobel)

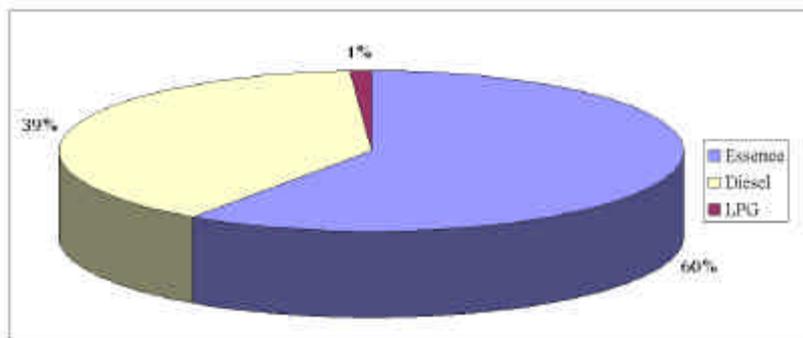


Figure 10 : Répartition des voitures privées par type de carburant en Wallonie (2003) (source : ERMMW)

m

▪ Voitures de société et cylindrée

Les données en notre possession nous permettent également de relever un certain particularisme des voitures de société pour ce qui est de la puissance de leur moteur. Les données de la DIV nous indiquent en effet que, pour ce qui est des voitures immatriculées par des sociétés, la majeure partie d'entre elles (près de 50%) se situe dans des cylindrées entre 1800 et 2000 cc. Par contre, les véhicules privés sont mieux répartis sur l'ensemble de la gamme des cylindrées avec cependant des pics plus marqués autour de ces mêmes valeurs (1800-2000 cc) mais aussi autour des 1200-1400 cc ; ces agglomérats représentant malgré tout des parts moins importantes du parc (30% autour des 1800-2000 cc et 20% autour des 1200-1400 cc). La figure 11 illustre ces chiffres.

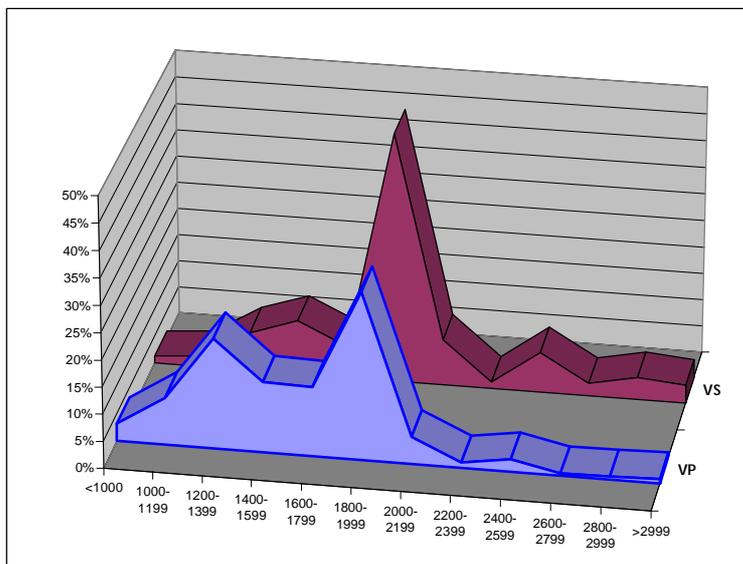


Figure 11 : Ventilation des véhicules privés (VP) et des véhicules de société (VS) suivant leur cylindrée (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)

Une première approximation¹⁴ nous donne une cylindrée moyenne de 1641 cc pour les véhicules privés et de 1947 cc pour les véhicules de société. L'écart de 300 cc est significatif et montre bien qu'en général les voitures de société sont des véhicules plus puissants.

Les graphiques des figure 12 à figure 15, tous confectionnés à partir des données de la DIV, montrent que, pour les voitures privées, les motorisations essence sont surtout liées aux petites cylindrées alors que le diesel se rencontre surtout pour les cylindrées plus importantes. Pour ce qui est des voitures de société, la part du diesel est, comme nous l'avons déjà souligné, prédominante quelque soit la cylindrée.

¹⁴ Pour effectuer ce calcul, nous avons supposé que tous les véhicules d'une catégorie possédaient la cylindrée moyenne de cette catégorie (p.ex. tous les véhicules entre 1400 et 1599 cc se sont vu octroyer une cylindrée de 1500 cc).

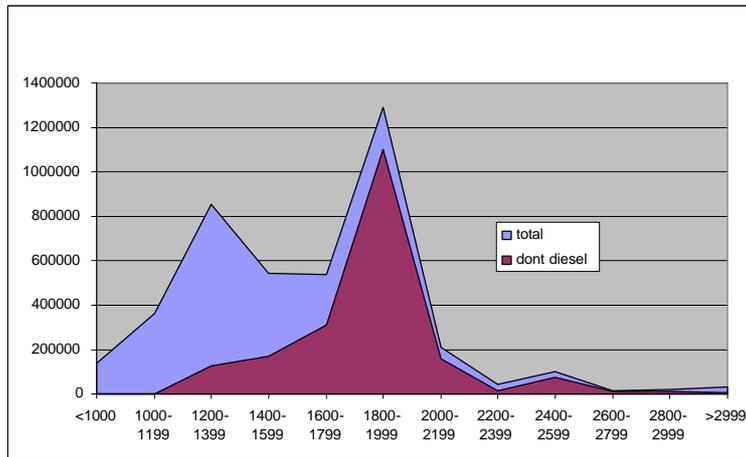


Figure 12 : Ventilation des véhicules privés par cylindrée avec mise en évidence des motorisations diesel (2005)(source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)

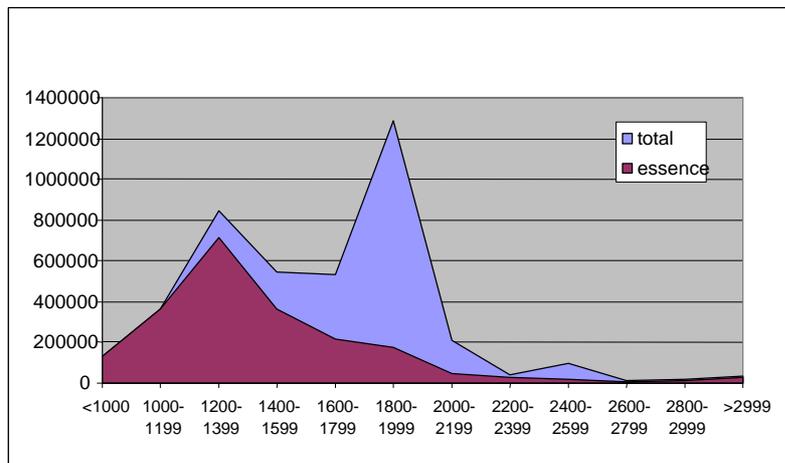


Figure 13 : Ventilation des véhicules privés par cylindrée avec mise en évidence des motorisations essence (2005) (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)

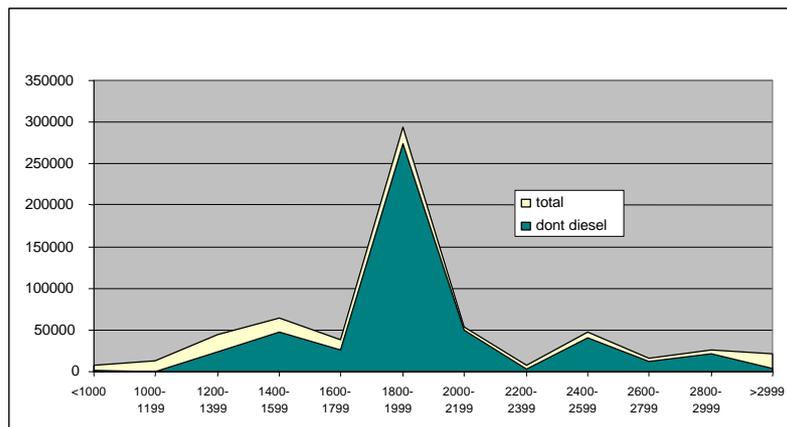


Figure 14 : Ventilation des véhicules de société par cylindrée avec mise en évidence des motorisations diesel (2005) (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)

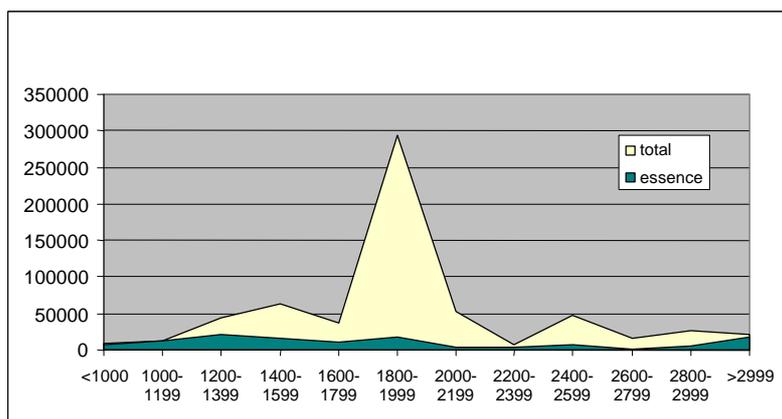


Figure 15 : Ventilation des véhicules de société par cylindrée avec mise en évidence des motorisations essence (2005) (source DIV, exploitation par la Direction Mobilité)

Le même type d'analyse peut être poursuivi sur base des données MOBEL. La figure 16 et la figure 17 nous montre la ventilation, respectivement des voitures de société à disposition des ménages et des voitures particulières¹⁵ en fonction de la puissance de leur moteur. De nouveau, la plupart des voitures de société se concentrent dans la tranche 1800-2000 cc mais cette fois un nouveau pic, plus modeste il est vrai, se remarque également autour des 2400cc où l'on retrouve encore plus de 15% des véhicules de société dont disposent les ménages. Les voitures particulières se répartissent plus équitablement entre les petites et moyennes cylindrées avec, malgré tout, également une agglomération autour des 1800 cc mais, dans ce cas, plus restreint (environ 22%) que pour les voitures de société.

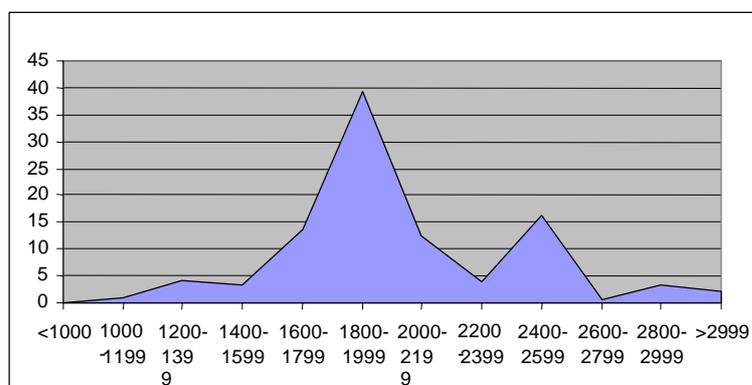


Figure 16 : Ventilation par cylindrée (en %) des voitures de société dont disposent les ménages (1999) (source : Mobel)

¹⁵ C'est-à-dire achetées par les ménages eux-mêmes.

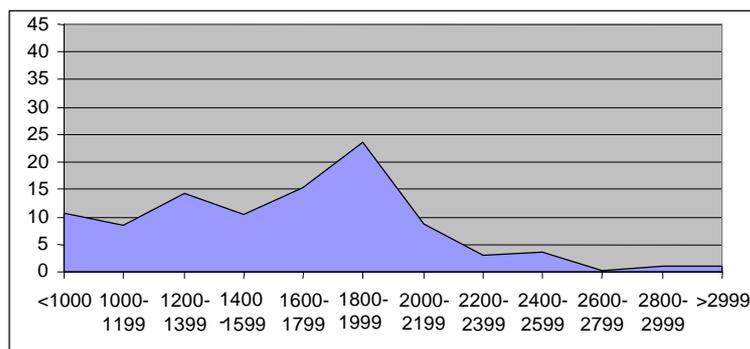


Figure 17 : Ventilation par cylindrée (en %) des voitures particulières des ménages (1999)
(source : Mobel)

Enfin, l'ERMMW nous fournit également des chiffres quant à la cylindrée moyenne des véhicules : celle-ci est de 1884 cc pour les voitures de société à la disposition des ménages et seulement de 1524 cc pour les voitures particulières.

Nous pouvons donc conclure de l'ensemble de ces informations qu'en moyenne la puissance des voitures de société est plus élevée que celles des voitures privées. Cela n'est évidemment pas sans effet sur la consommation respective de chacune de ces classes de véhicules et, ipso facto, sur leurs émissions. Ce dernier facteur étant aussi influencé, bien entendu, par le type de motorisation, fortement orienté, pour les voitures de société, vers le diesel.

- Voitures de société et âge du véhicule

Les différentes enquêtes de mobilité réalisées tant au niveau national (MOBEL) que régional (OVG et ERMMW) nous permettent de tirer certaines conclusions sur l'âge des véhicules et donc de nous interroger pour savoir si le parc des voitures de société est renouvelé plus rapidement que celui des voitures privées. Pour ce faire, nous avons traité les données relatives à l'année de construction des voitures (de société ou privées) dont disposent les ménages. Les graphiques figure 20 et figure 21 permettent de comparer ces informations pour, respectivement les voitures de sociétés et les voitures particulières dont disposaient les ménages interrogés dans le cadre de l'enquête MOBEL. Il en ressort que l'âge moyen des voitures de société n'est que de 2,2 ans alors que les voitures particulières sont elles âgées en moyenne de 6,9 ans.

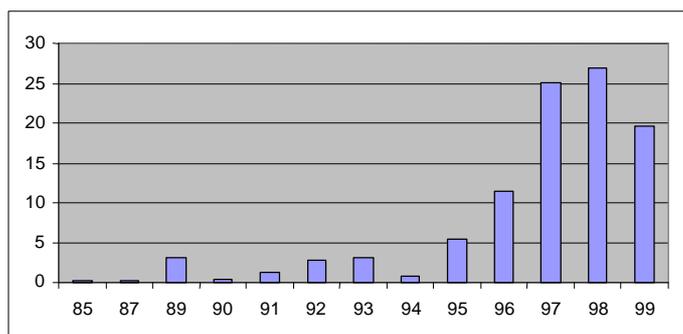


Figure 18 : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures de société dont disposent les ménages (1999) (source : Mobel)

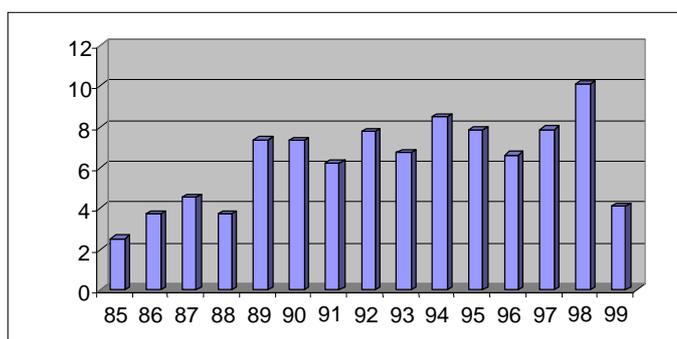


Figure 19 : : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures privées dont disposent les ménages (1999) (source : Mobel)

Les données de l'OVG vont dans le même sens comme l'indiquent les figures figure 20 et figure 21

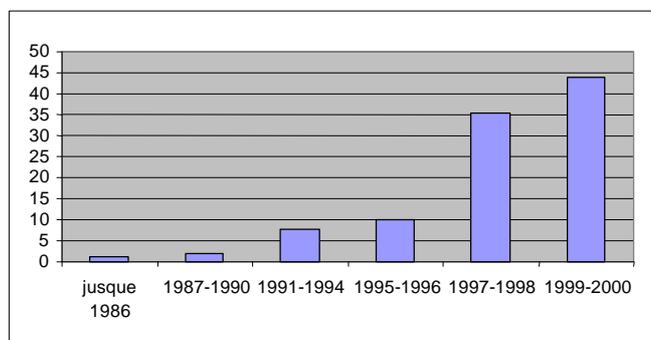


Figure 20 : : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures de société dont disposent les ménages flamands (2001) (source : OVG)

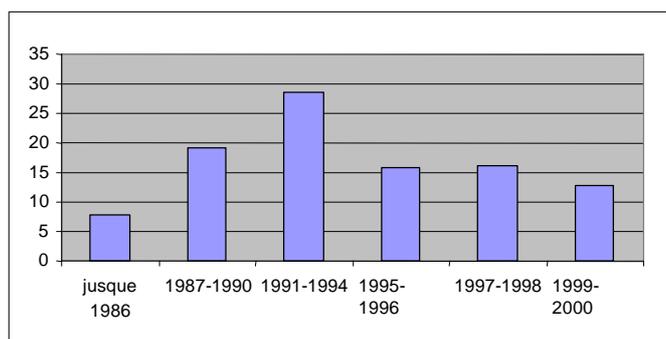


Figure 21: : Ventilation (en %) suivant leur année de construction des voitures privées dont disposent les ménages flamands (2001) (source : OVG)

De même, les chiffres de l'ERMMW estiment également à 2,2 ans l'âge moyen des voitures de société¹⁶ et à 5,8 celui des voitures privées.

Ces informations ainsi que les données que la DIV nous a fourni concernant les nouvelles immatriculations (en 2005)¹⁷ prouvent un renouvellement beaucoup plus rapide du parc des voitures de société.

Cet élément implique donc que les voitures de société qui roulent sur les routes belges sont plus récentes, donc plus sévèrement contrôlées (normes Euro) du point de vue environnemental. Ce facteur est à rapprocher, pour les contrebalancer, aux précédentes conclusions relatives à la motorisation et à la puissance de ces voitures de société.

▪ Voitures de société et marques

Les chiffres obtenus de la FEBIAC nous permettent encore de voir comment se répartit le parc des voitures de société entre les constructeurs présents sur le marché belge. Comme on peut le découvrir dans la figure 22, le leadership de Volkswagen étonne peu, ainsi que la deuxième place de Renault. Par contre, la troisième position de Mercedes paraît déjà plus étonnante. Les autres constructeurs présents jusqu'à la dixième place semblent bien refléter l'état du marché automobile en Belgique.

Une inspection un peu plus méticuleuse des données laisse apparaître quelques surprises : ainsi les véhicules que l'on peut qualifier de luxueux sont loin d'être absents du parc des voitures immatriculées par des sociétés. Nous avons relevé dans ce créneau, 4483 Porsche (27^{ème} position dans le classement par marque), 360 Cadillac, 188 Bentley, 187 Rolls-Royce ou bien encore 99 Ferrari ou 18 Lamborghini. Permettez-nous de citer également pour l'anecdote les 16 Trabant.

¹⁶ Dont disposent les ménages wallons.

¹⁷ Et qui, rappelons le, soulignent qu'un tiers des nouvelles immatriculations sont sollicitées par des sociétés.

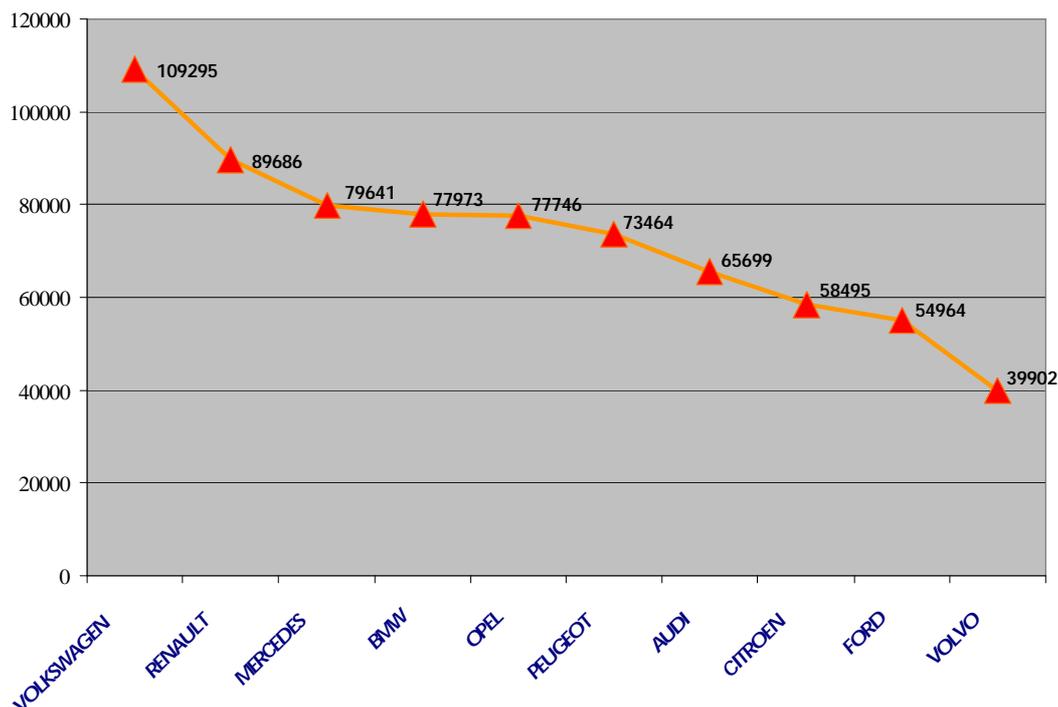


Figure 22 : Classement des principales marques dans le parc des voitures de société (2005)
(source : FEBIAC)

▪ Voitures de société et secteurs des entreprises

Les voitures de société sont-elles présentes de la même manière dans chacun des secteurs de l'économie belge ? Telle est la question que nous allons maintenant aborder. Pour cette analyse, nous nous baserons sur la base de données délivrée par la FEBIAC. En effet, dans celle-ci, le parc des voitures de société est ventilé suivant le code NACEBEL de l'entreprise immatriculant. Cette catégorisation des entreprises est trop précise pour pouvoir être exploitée d'une manière statistiquement significative. Par conséquent, nous avons regroupé les sociétés suivant le premier niveau de cette codification (cf. tableau 2). Il nous a cependant paru pertinent de donner ici, pour chaque catégorie retenue, quelques exemples de secteurs couverts afin de mieux percevoir la réalité dissimulée derrière chaque cas. Nous espérons ainsi rendre l'analyse plus parlante.

- ❖ AB Agriculture, chasse, sylviculture, Pêche, aquaculture
 - Culture de céréales et horticulture
 - Pépinières
 - Élevage
 - Exploitation forestière
- ❖ C Industries extractives
 - Extraction de houille
 - Extraction de pierre

- Production de sel
- ❖ D Industrie manufacturière
 - Industries alimentaires
 - Industrie du tabac
 - Industrie textile
 - Industrie de l'habillement et des fourrures
 - Travail du bois
 - Fabrication de pâte à papier, de papier et d'articles en papier
 - Édition, imprimerie
 - Cokéfaction, raffinage et industries nucléaires
 - Fabrication de produits chimiques
 - Fabrication de produits en caoutchouc et en matières plastiques
 - Métallurgie
 - Travail des métaux
 - Fabrication de machines et équipements
 - Construction et assemblage de véhicules automobiles, de remorques et semi-remorques
 - Fabrication de meubles
 - Récupération
- ❖ E Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau
 - Distribution d'électricité
- ❖ F Construction
 - Terrassements
 - Réalisation de charpentes et de couvertures
 - Construction d'autoroutes, de routes, d'aérodromes et d'installations sportives
 - Menuiserie
- ❖ G Commerce; réparations automobile et d'articles domestiques
 - Commerce des véhicules automobiles
 - Commerce de détail de carburants
 - Intermédiaires du commerce
 - Commerce de gros de produits agricoles bruts et d'animaux vivants
 - Autres commerces de gros
 - Commerce de détail en magasins non spécialisés
 - Hypermarchés (surface de vente de 2.500 m2 et plus)
 - Réparation d'articles personnels et domestiques
- ❖ H Hôtels et restaurants
- ❖ I Transports et communications
 - Transports réguliers de voyageurs
 - Exploitation de taxis
 - Déménagement
 - Transports routiers de marchandises
 - Agences de voyage
 - Postes et télécommunications
- ❖ J Activités financières
 - Banques
 - Assurances et caisses de retraite à l'exclusion des assurances sociales obligatoires
- ❖ K Immobilier, location et services aux entreprises

- Agences immobilières
- Location de véhicules automobiles
- Location de biens personnels et domestiques
- Activités informatiques
- Recherche et développement
- Activités juridiques (p.ex. études notariales)
- Bureau d'architecte
- Publicité
- Nettoyage industriel
- ❖ L Administration publique
 - Administration centrale
 - Administration provinciale
 - Police
 - Administration communale
 - Pompiers
- ❖ M Education
 - Enseignement
 - Auto-écoles
- ❖ N Santé et action sociale
 - Activités hospitalières
 - Pratique médicale
 - Activités vétérinaires
 - Crèches et garderies d'enfants
 - Ateliers protégés
- ❖ O Services collectifs, sociaux et personnels
 - Assainissement, voirie et gestion des déchets
 - Activités d'organisations économiques, patronales et professionnelles
 - Activités de syndicats de salariés
 - Organisations religieuses ou philosophiques
 - Organisations politiques
 - Activités cinématographiques et vidéo
 - Activités de radio et de télévision
 - Autres activités de spectacle et d'amusement
 - Attractions foraines
 - Agences de presse
 - Activités liées au sport
 - Blanchisseries
 - Salons de coiffure
 - Entreprises de pompes funèbres
- ❖ P Activités des ménages
 - Personnel occupé à des tâches ménagères
- ❖ Q Activités extra-territoriales
 - Organismes extra-territoriaux

Cet inventaire à la Prévert peut sembler assez fastidieux mais il nous a semblé indispensable pour bien appréhender ce que recouvrent ces diverses catégories que nous allons maintenant traiter dans nos analyses.

La première de celle-ci consiste bien entendu à étudier la répartition des voitures de société¹⁸ par secteur d'activités en nous basant pour cela sur les chiffres de la FEBIAC. La figure 23 nous montre que celles-ci sont surtout présentes dans le secteur K (Immobilier, location et services aux entreprises) [263742 véhicules]. Le fait que ce secteur reprend les entreprises s'occupant de location de véhicules automobiles peut être une piste pour expliquer ce grand nombre de véhicules. Le second secteur, dans ce classement, est le G (Commerce; réparations automobile et d'articles domestiques) [191312 véhicules]. Selon certaines sources (cf. par exemple De Tijd, 20 janvier 2007), le grand nombre de véhicules immatriculés dans ce secteur pourrait provenir d'une immatriculation des voitures dès leur importation par les réseaux de distribution. D'aucuns y voient même une pratique pour améliorer les chiffres de vente¹⁹ de la marque. On retrouve aussi plus de cent mille [100235 exactement] véhicules dans le secteur des activités financières (J). Il est vrai qu'il semble invraisemblable pour un cadre d'une banque ou d'une compagnie d'assurances de ne pas disposer d'un véhicule de société. On notera la quasi absence de voitures de société dans les industries extractives (C) [365] et, ce qui s'explique aisément par la définition de ce secteur, dans les activités des ménages (P) [69]. Les activités extraterritoriales (Q) sont extrêmement marginales [27 véhicules].

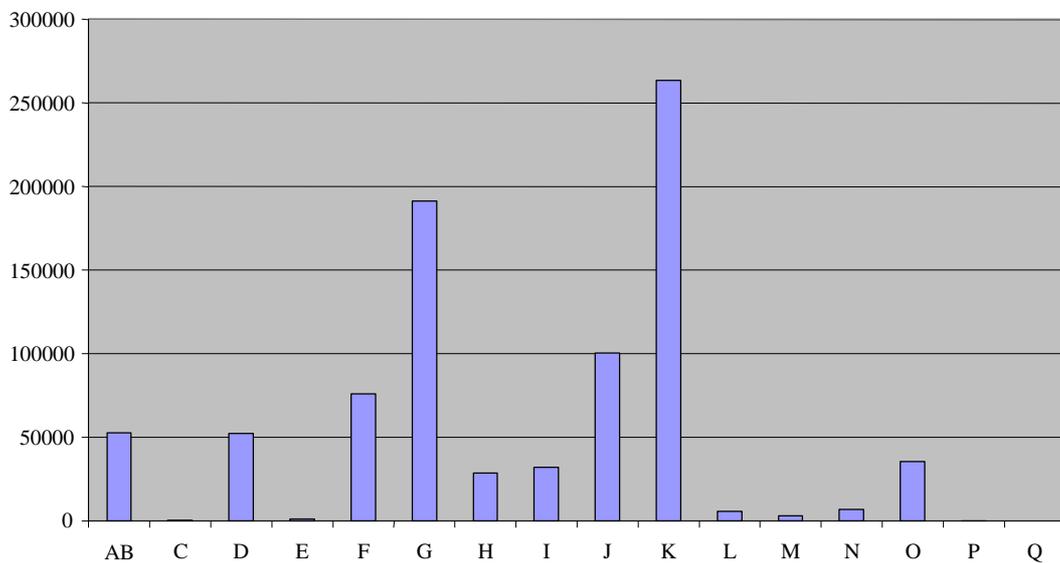


Figure 23 : Nombre de voitures de sociétés par code NACEBEL (2005) (source : Febiac)

▪ Voitures de société et emplois

Il convient maintenant de « relativiser » les chiffres présentés dans la section précédente en les comparant aux volumes d'emploi de ces différents secteurs de l'économie belge. Ainsi, on pourra se rendre compte si la répartition des voitures de société peut ou non s'expliquer par la ventilation des emplois dans les différents secteurs d'activité concernés.

¹⁸ Rappelons encore et toujours qu'il s'agit, dans les chiffres de la FEBIAC, de l'ensemble des véhicules dont l'immatriculation a été demandée par une société.

¹⁹ Ceux-ci étant bien souvent calculés à partir du nombre d'immatriculations.

Pour réaliser cette comparaison, nous nous sommes basés sur les volumes d'emploi fournis par le site internet de l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique²⁰ et basé sur des chiffres du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale; ces données concernent l'emploi au 30 juin 1999. Dans l'analyse qui suit, nous n'avons pas retenu la catégorie Q qui reprend des activités extra-territoriales pour lesquelles nous ne disposons pas de données d'emploi.

La figure 24 nous permet de voir d'un seul coup d'œil que voitures de société et emplois ne sont certainement pas distribués de la même façon entre les secteurs de l'économie. La différence la plus flagrante se retrouve dans le secteur K (Immobilier, location et services aux entreprises) mais s'explique aisément par la présence dans ce secteur des entreprises de location de véhicules qui immatriculent des voitures qui sont ensuite utilisées dans d'autres secteurs. Dans les catégories où l'on remarque un « déséquilibre » en faveur des voitures de société, on voit que le secteur financier (J) immatricule beaucoup de véhicules alors qu'il emploie relativement peu de personnes. Des secteurs fort pourvoyeurs d'emplois comme les industries manufacturières (D) mais surtout la santé et l'action sociale (N), l'éducation (M) et l'administration publique (L) sont peu représentés sur le marché des voitures de société.

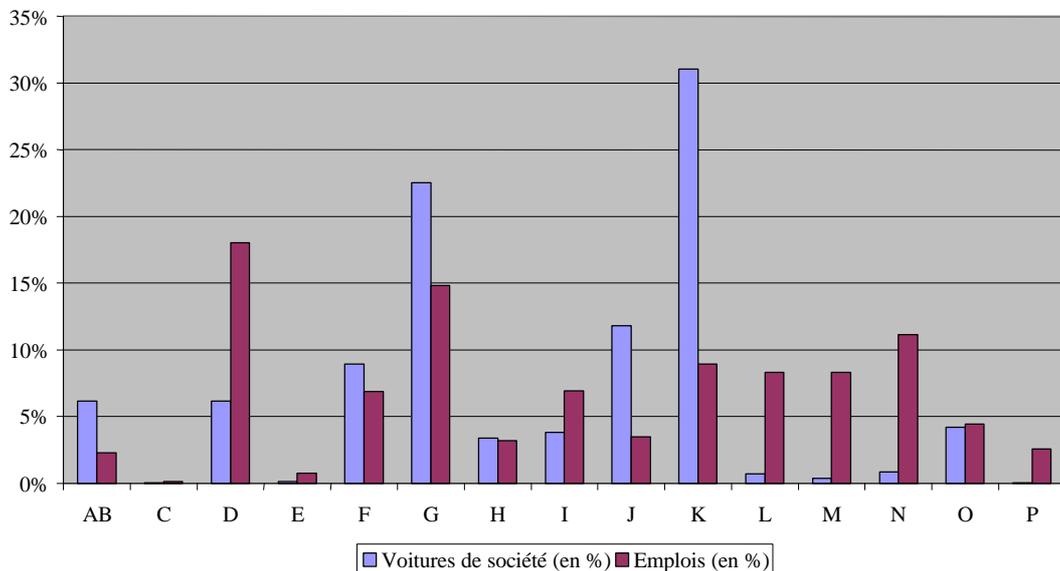


Figure 24 : Répartition des voitures de société et des emplois suivant le secteur (code NACEBEL) de l'entreprise (2005) (sources : FEBIAC et Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale)

Un exercice intéressant consiste aussi à se demander, par secteur, pour combien d'emplois on retrouve une immatriculation de voiture de société et ce, par secteur. Le tableau 3 nous montre que si, dans les secteurs financiers (J) ou ceux relatifs à l'immobilier, à la location et aux services aux entreprises (K), on retrouve une voiture de

20

http://statistiques.wallonie.be/dyn/14/article1.ihtml?ID_SITE=14&ID_CATEGORIE=333&ID_ARTICLE=327&NOM_CATEGORIE=0AAICA&CAT=1&MODE=MAIN

société par emploi, on n'en immatricule qu'une pour 1376 emplois dans le secteur des activités de ménage (P). Si l'on exclut ce cas, somme toute assez particulier, on remarque encore que dans le secteur de l'éducation (M), il faut 136 emplois pour immatriculer un véhicule de société. À l'autre extrême, il nous paraît étonnant qu'on ait une voiture de société pour deux emplois dans le secteur de l'agriculture, de la chasse, de la sylviculture, de la pêche et de l'aquaculture (AB).

| Secteur d'activités (Codes NACEBEL) | Nombre d'emplois par voiture de société |
|-------------------------------------|---|
| AB | 2 |
| C | 12 |
| D | 13 |
| E | 22 |
| F | 3 |
| G | 3 |
| H | 4 |
| I | 8 |
| J | 1 |
| K | 1 |
| L | 54 |
| M | 106 |
| N | 59 |
| O | 5 |
| P | 1376 |

Tableau 3 : Nombre d'emplois par voiture de société immatriculée

De ces chiffres, on peut encore tirer qu'en moyenne, on compte une voiture immatriculée par une société pour quatre emplois.

Mais d'autres chiffres peuvent également être employés pour lier le nombre de voitures de société au volume de l'emploi. Les données issues du PDE de la Région de Bruxelles-Capitale fournissent ce type de renseignements. Elles nous indiquent qu'en moyenne on compte douze voitures de société pour cent travailleurs (soit en gros huit emplois par voiture de société). N'oublions pas, avant de comparer ce chiffre avec celui cité dans le paragraphe précédent qu'il s'agit cette fois de voitures de société dans l'acception que nous avons retenue (plus étroite que celles de la FEBIAC). Le PDE montre encore que, si dans le secteur public, on trouve moins d'une voiture de société par cent travailleurs, on en dénombre pas moins de vingt-quatre pour le même volume de travail dans le secteur privé.

▪ Voitures de société et leurs bénéficiaires

Qui bénéficie d'une voiture de société ? Si les bases de données exhaustives dont nous disposons ne nous fournissent aucune information sur ce sujet, nous pouvons cependant exploiter les données d'enquête pour tenter d'obtenir une réponse à cette question. Ainsi les données MOBEL nous permettent de caractériser ce public²¹ suivant leur genre, leur âge ou leur profession.

Une première comparaison nous indique, comme on peut le voir dans les figures figure 25 et figure 26, que les hommes disposent davantage d'une voiture de société que les femmes. Cette disparité n'est pas que le reflet d'une différence entre sexes pour ce qui est de la possession d'une voiture puisque l'écart entre hommes et femmes se creuse lorsque l'on considère plutôt les voitures de société que les voitures privées.

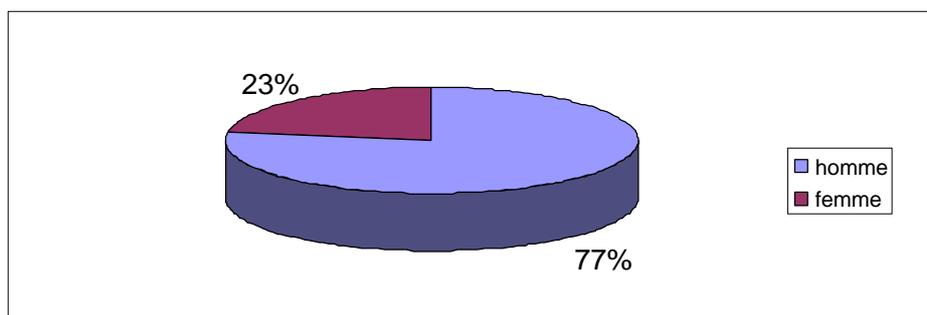


Figure 25 : Répartition par genre des personnes disposant d'une voiture de société (1999) (source : Mobel)

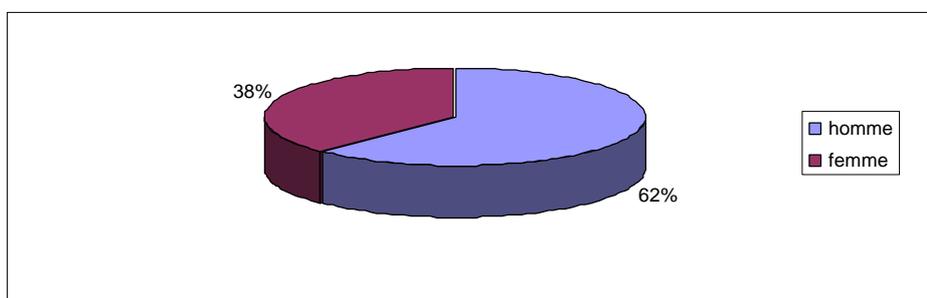


Figure 26 : Part des hommes et femmes pour les propriétaires de voitures privées (1999) (source: Mobel)

Pour ce qui est de l'âge, la figure 27 nous indique que ce sont avant tout les quadragénaires qui disposent d'une voiture de société. Les tranches d'âge dans lesquelles on retrouve des voitures de société correspondent bien à une étape du cycle de la vie professionnelle, se situant entre 20 et 60 ans.

²¹ C'est-à-dire les personnes disposant d'une voiture de société. Pour cette analyse, nous avons considéré, dans les ménages signalant disposer d'une voiture de société, la personne qui utilisait celle-ci pour ces déplacements de manière majoritaire.

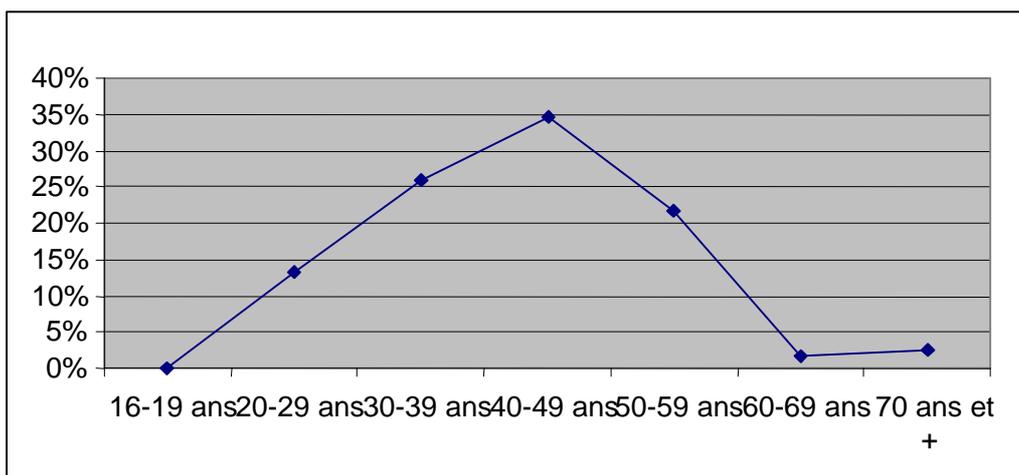


Figure 27 : Répartition par âge des personnes disposant d'une voiture de société (1999) (source : Mobel)

Les données de MOBEL confirment aussi l'intuition que les personnes disposant d'une voiture de société sont, en grande majorité, des employés du secteur privé. Comme le montre la figure 28, les indépendants comptent aussi pour plus de 20% dans ces personnes. On remarquera aussi dans cette figure que les « femmes/hommes au foyer » représentent quelques pourcents de cet ensemble. On pourrait s'en étonner mais, en fait, cela signifie sans doute simplement que, dans des ménages bénéficiant d'une voiture de société, celle-ci est laissée à la disposition de la personne restant à la maison alors qu'elle a vraisemblablement été accordée au membre du ménage travaillant ; celui-ci utilisant alors d'autres moyens pour se rendre au travail.

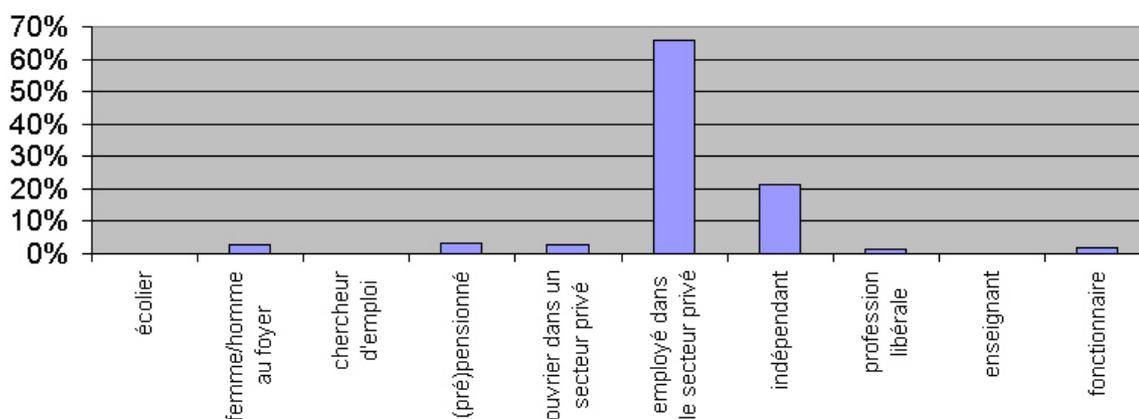


Figure 28 : Répartition des personnes disposant de voitures de sociétés suivant leur profession (1999) (source : Mobel)

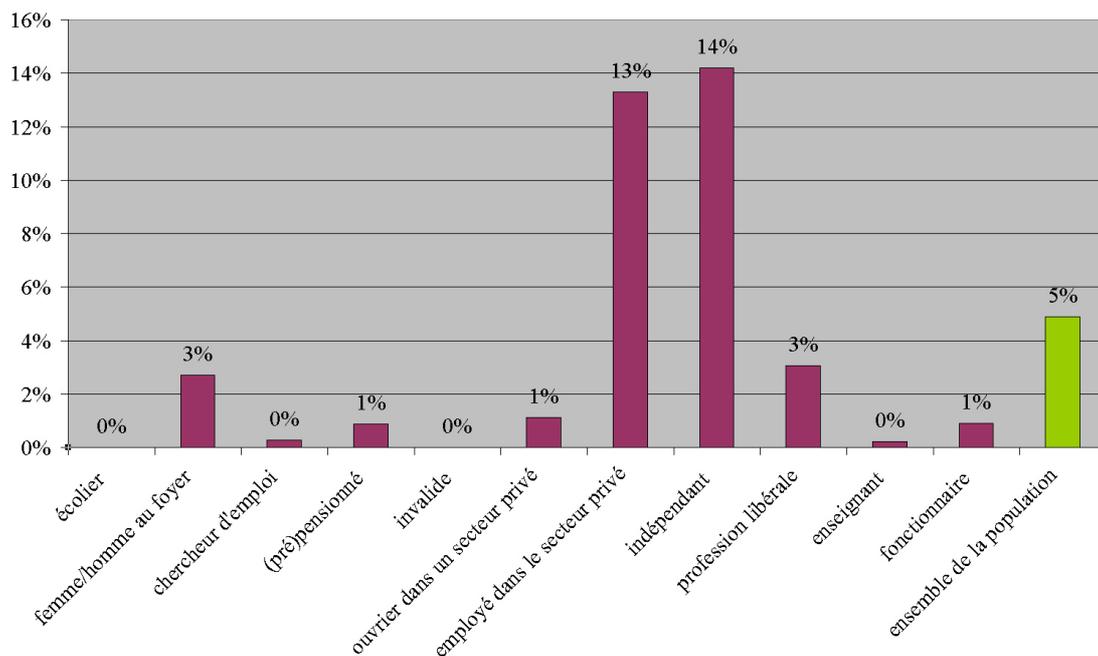


Figure 29 : Pourcentage de personnes disposant d'une voiture de société suivant leur profession (1999)
(source : MOBEL)

La figure 29 nous permet enfin de bien remarquer que la répartition, par profession, des détenteurs de voitures de société n'est pas un simple calque des strates de la population. Elle montre clairement que les indépendants et les employés du secteur privé se détachent du lot puisque, dans ces deux catégories, environ un travailleur sur sept dispose d'une voiture de société alors que, dans l'ensemble de l'échantillon MOBEL, la moyenne n'est que de une personne sur vingt.

Enfin, la figure 30 nous indique que la distribution des revenus dans les ménages disposant d'une voiture de société ne suit pas celle de l'ensemble de la population. On rencontre bien davantage de ménages à revenus relativement élevés dans ceux disposant d'un tel avantage. En effet, la figure 31 nous permet de nous rendre compte que plus les revenus du ménage augmentent, plus la probabilité qu'il dispose d'une voiture de société croît également. Au-delà d'un revenu mensuel de 175 000 FB²², la proportion de tels ménages grimpe à plus de un sur cinq, voire presque un sur quatre pour les revenus de plus de 200 000 FB²³.

Une question intéressante à creuser serait d'investiguer, par tranche de revenus pour comparer des choses comparables, le revenu moyen du ménage suivant qu'il dispose ou non d'une voiture de société. Cela permettrait de vérifier ainsi si un tel avantage est compensé ou non par une certaine baisse de salaire. Malheureusement, nous ne pouvons pour l'instant disposer de chiffres assez précis sur les revenus pour effectuer une telle étude.

²² Environ 4300 euros.

²³ Environ 5000 euros

Répartition des ménages suivant leur revenu

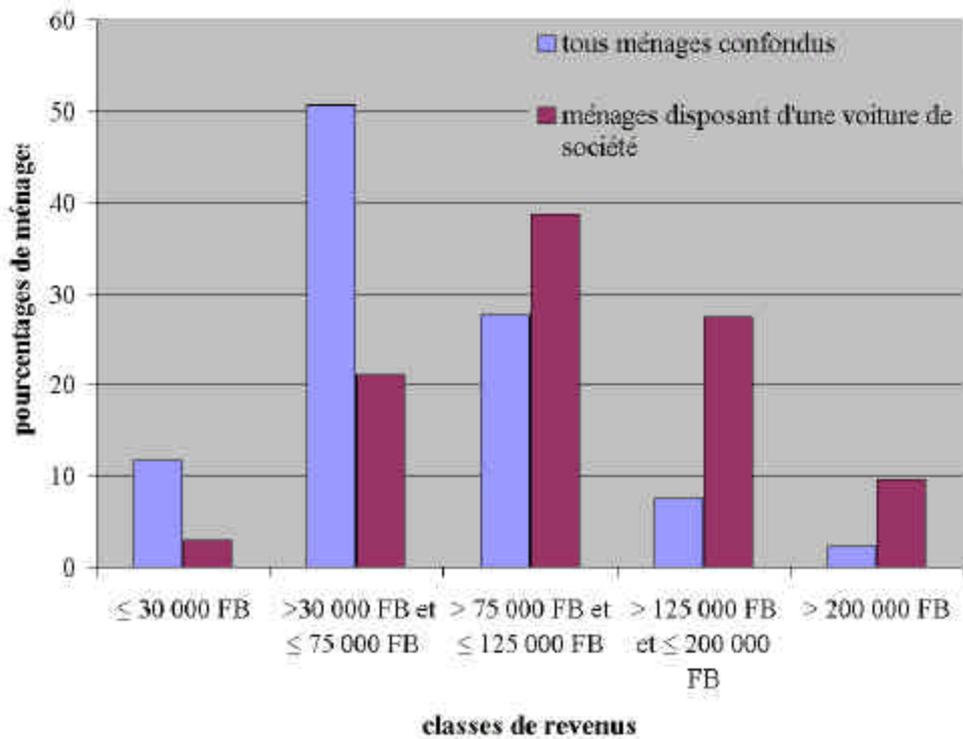


Figure 30 : Répartition des ménages suivant leur revenu (1999) (source : MOBEL)

Pourcentage de ménages disposant d'une voiture de société

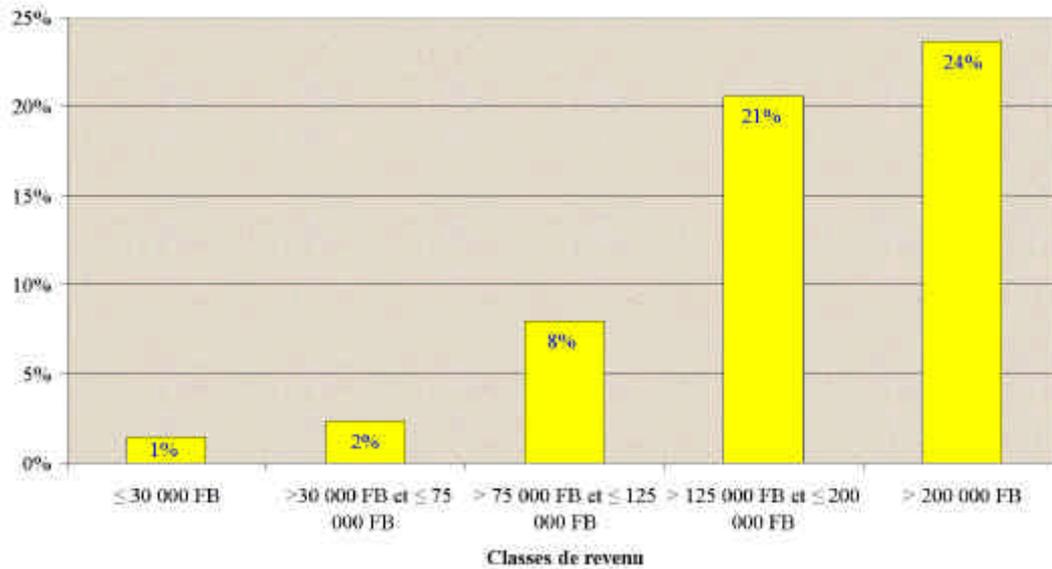


Figure 31 : Pourcentages de ménages disposant d'une voiture de société dans chaque classe de revenu (1999) (source : MOBEL)

▪ Voitures de société et mobilité (kilométrage, etc)

Certains indicateurs de mobilité relevés dans MOBEL ou dans l'OVG nous permettent de mesurer certaines différences entre l'utilisation qui est faite d'une voiture de société et celle d'un véhicule privé.

Le premier de ceux-ci est le kilométrage annuel moyen²⁴. Tant MOBEL que l'OVG indiquent que le kilométrage des voitures de société (figure 32 pour MOBEL, figure 33 pour l'OVG) se concentrent vers les valeurs les plus élevées, avec plus de la moitié de ces véhicules roulant plus de 30 000 kilomètres par an alors que les voitures privées (figure 34 pour MOBEL et figure 35 pour l'OVG) se distribuent plus uniformément entre les diverses classes considérées.

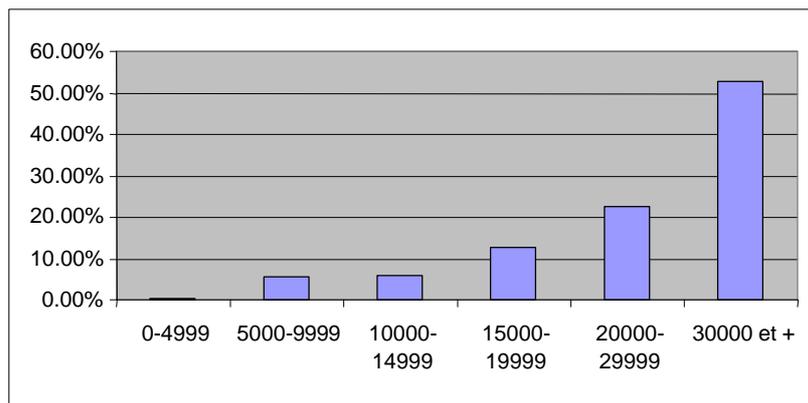


Figure 32 : Kilométrage annuel moyen des voitures de société (1999) (source MOBEL)

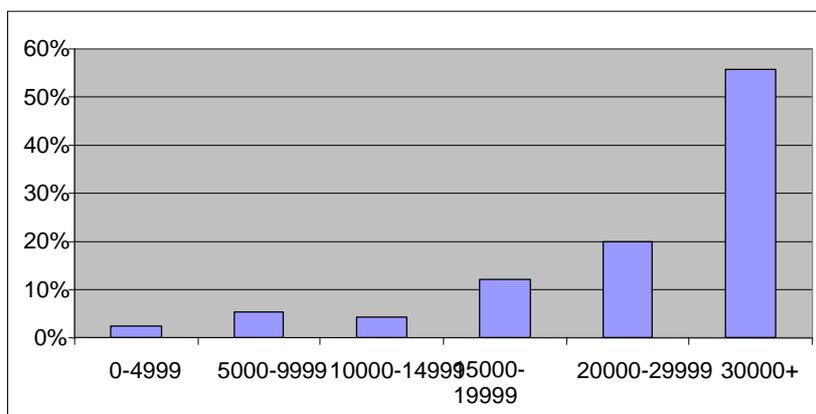


Figure 33 : Kilométrage annuel moyen des voitures de société (2001) (source OVG)

²⁴ Il faut garder à l'esprit qu'il ne s'agit pas d'une quantité mesurée mais bien d'une donnée fournie par l'utilisateur (avec toutes les imprécisions que ce mode de collecte implique).

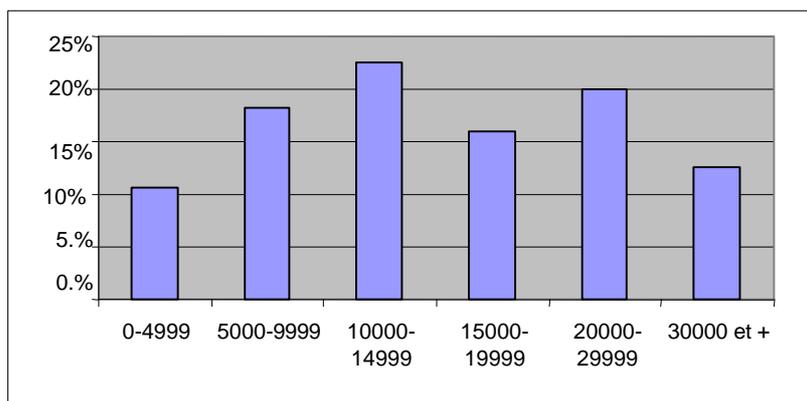


Figure 34 : Kilométrage annuel moyen des voitures privées (1999) (source MOBEL)

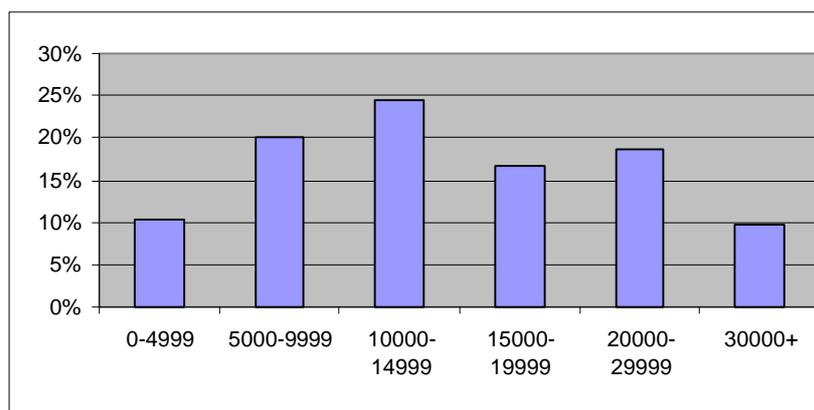


Figure 35 : Kilométrage annuel moyen des voitures privées (2001) (source OVG)

La grande question qui se pose à la vue de ces chiffres est de se demander si cette augmentation du kilométrage est due à davantage de déplacements à finalité professionnelle ou non. En effet, si la réponse est positive, cela signifie simplement que l'octroi d'une voiture de société est, au moins partiellement, justifié par son rôle dans l'activité professionnelle de son utilisateur. Par contre, une réponse négative impliquerait que cette mise à disposition d'un véhicule ne se justifie pas par une mobilité professionnelle accrue mais a, par ailleurs, des retombées sur la mobilité générale en renforçant le recours à la voiture pour des trajets dont le motif est autre que professionnel. Il y aurait alors lieu de prendre cet élément en compte dans des politiques de mobilité visant, par exemple, à un report modal diminuant la part de la voiture. En effet, si une étude plus poussée des déplacements réalisés avec une voiture de société montrait que ceux-ci ne sont en majorité pas motivés par des raisons professionnelles, des mesures à l'encontre de ces véhicules n'auraient pas d'impact significatif sur la mobilité professionnelle puisqu'on aurait démontré que ces voitures ne sont pas principalement employées dans ce but. Des indicateurs nous permettant de pousser plus loin notre compréhension de ces phénomènes, et donc des enquêtes permettant de recueillir des données sur ces sujets, sont donc nécessaires pour une meilleure assise des prises de décision liées à ces questions de voitures de société.

Dans cet ordre d'idées, une première piste peut cependant être examinée dans les données résultant des plans de déplacement des entreprises de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, celles-ci reprennent deux variables dont on peut étudier la corrélation : le nombre de voitures de société dans l'entreprise et le nombre de déplacements professionnels effectués quotidiennement en moyenne. Y a-t-il donc une relation entre le fait que les travailleurs doivent se déplacer beaucoup pour leur employeur et la mise à disposition de voitures de société ? La figure 36²⁵ est éclairante à ce sujet : aucun lien ne se manifeste entre la mobilité professionnelle et l'importance de la flotte de voitures de société.

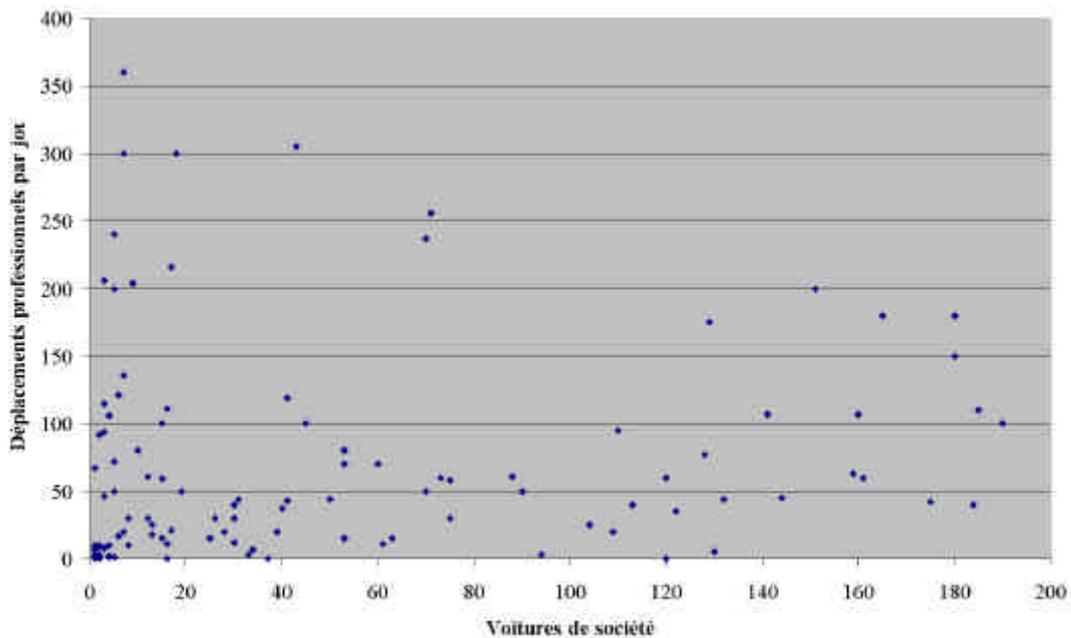


Figure 36 : Nombre de voitures de société par rapport au nombre de déplacements professionnels quotidiens (source : PDE – RBC)

Un autre facteur lié à la mobilité qui pourrait aussi nous éclairer dans cette direction est de se demander si les voitures de société sont plus présentes dans la circulation aux heures de pointe. La figure 37 indique que c'est bien le cas mais l'augmentation de cette part des voitures de société dans le trafic reste limitée.

²⁵ Dans cette figure, les « outliers » (plus de 200 voitures de société ou plus de 500 déplacements professionnels journaliers) ainsi que les entreprises où aucune voiture de société n'était déclarée n'ont pas été pris en compte.

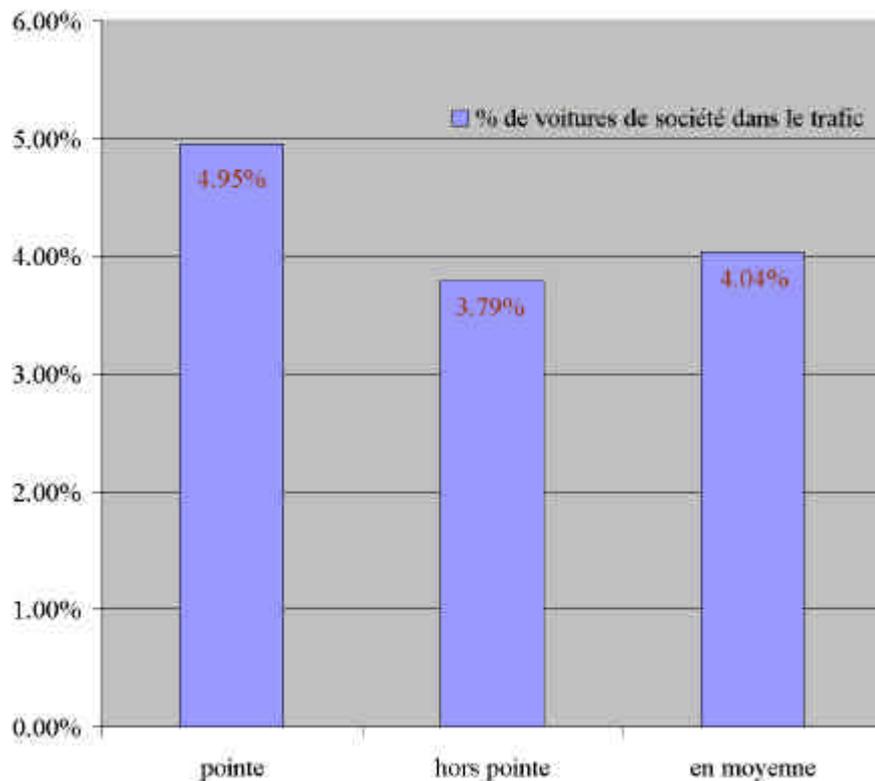


Figure 37 : Part prise par les voitures de société dans le trafic suivant le moment de la journée (1999)
(source : MOBEL)

Enfin, MOBEL nous montre aussi qu' alors on parcourt en moyenne 30 kilomètres par jour en voiture quand on possède un véhicule privé, cette distance monte à 62 kilomètres quand on dispose d'une voiture de société ; ces chiffres se montent à respectivement 28 et 41 kilomètres dans l'enquête wallonne. Ces deux sources indiquent donc à suffisance que la voiture de société implique une plus grande mobilité motorisée. Vu que ces deux enquêtes excluent normalement les déplacements effectués à l'intérieur même de l'activité professionnelle, il est donc vraisemblable que cet avantage joue un rôle sur la demande de mobilité « privée ». Néanmoins, cette conclusion mériterait d'être validée et affinée au travers d'une enquête où la répartition du kilométrage de la voiture de société entre déplacements liés au travail et autres serait au cœur du questionnement.

- Voitures de société et équipement

L'enquête MOBEL comprenait des questions relatives à l'équipement (ABS, RDS, etc) des véhicules. Grâce à celles-ci, nous pouvons comparer voitures de société et voitures privées suivant ce point de vue.

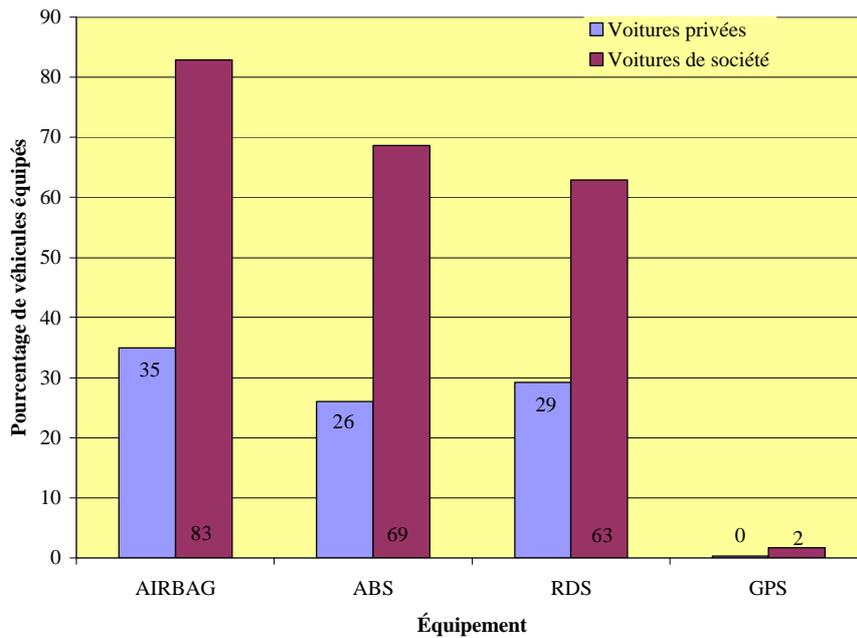


Figure 38 : Équipement des véhicules suivant leur « catégorie » (1999) (source MOBEL)

La figure 38 démontre clairement que les voitures de société bénéficient généralement d'un meilleur équipement, quelque soit le dispositif technique considéré, que les voitures privées.

- Voitures de société et répartition spatiale à travers la Belgique

Avant de présenter les résultats provenant d'une analyse spatiale de la répartition des voitures de société sur le territoire belge, il nous semble crucial de rappeler que celle-ci se base sur la localisation des entreprises qui ont immatriculés ces véhicules. Il ne s'agit donc en aucun cas d'une étude prenant en compte les personnes disposant d'une telle voiture et les endroits où elles habitent. Il conviendra donc de considérer avec prudence les conclusions présentées et tenir à l'esprit qu'elles résultent davantage de l'implantation des entreprises que de la répartition de l'habitat dans le pays. Les concentrations de voitures de société à certains endroits peuvent relever plus de la densité du tissu économique qu'induire une augmentation du trafic dans les environs de ces localisations. Il faut toujours, en examinant les résultats qui suivent, se rappeler que les voitures de société ne sont pas nécessairement utilisées là où est « domiciliée » la personne morale qui les a immatriculés.

La figure 39 permet de se rendre compte que les voitures de société sont surtout immatriculées par des firmes du Brabant flamand ou de Bruxelles ; la province d'Antwerpen suit d'assez près. À l'autre extrémité du spectre, on trouve la province du Luxembourg.

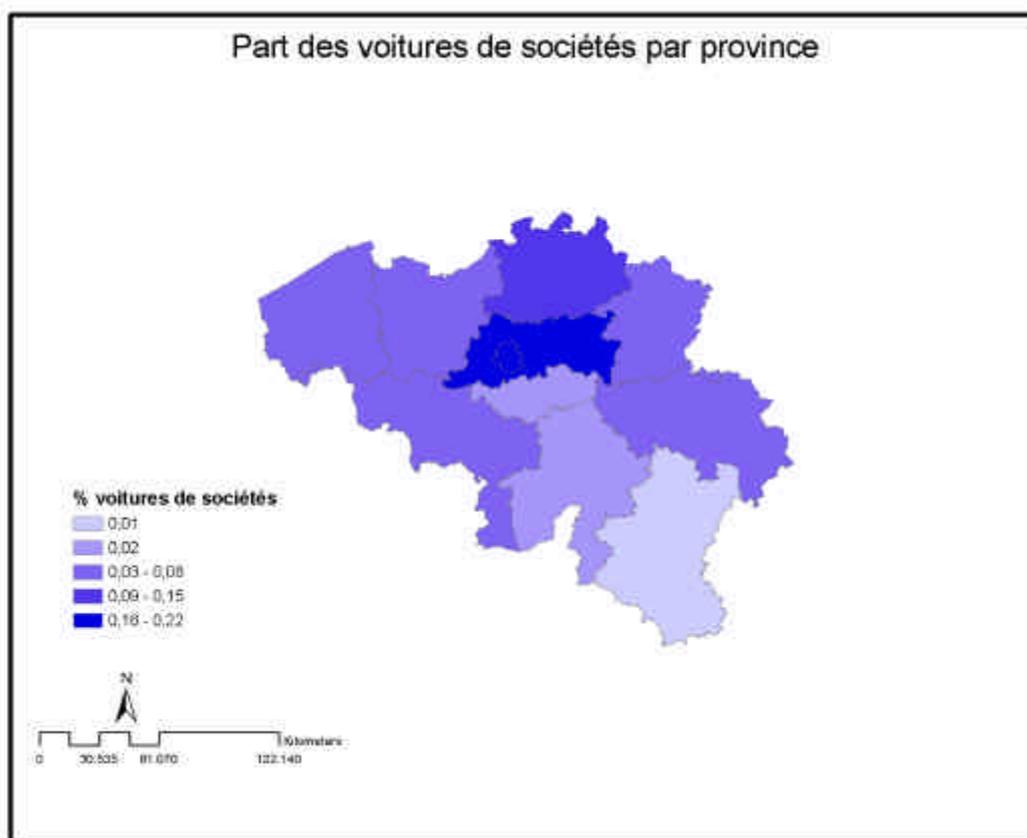


Figure 39 : Pourcentage de voitures de société par province (source : FEBIAC)

De même, la figure 40 montre que voitures de société et voitures privées sont loin de suivre la même distribution spatiale au sein du royaume. À nouveau, Bruxelles et le Brabant flamand, et dans une moindre mesure la province d'Antwerpen sont des endroits où les immatriculations par des sociétés dépassent de loin celles effectuées par des particuliers. Comme déjà signalé plus haut, il faut voir là une conséquence de la concentration du tissu des entreprises dans ces provinces.

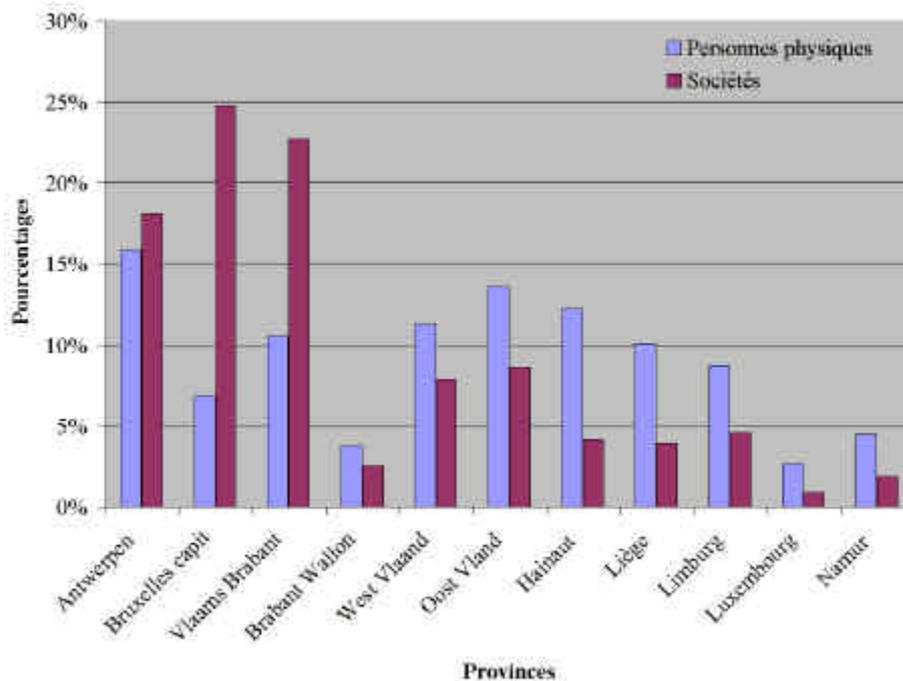


Figure 40 : Répartition du parc automobile belge par province (2005) (source : DIV)

Néanmoins quand on compare la distribution des emplois et des voitures de société, comme repris dans la figure 41, on se rend compte que la région bruxelloise présente un « surplus » de sa contribution en voitures de société par rapport à sa part dans l'emploi alors que la Région wallonne exhibe, de son coté, un déficit. Cette constatation pourrait être nuancée en examinant les qualifications des emplois et leur distribution géographique.

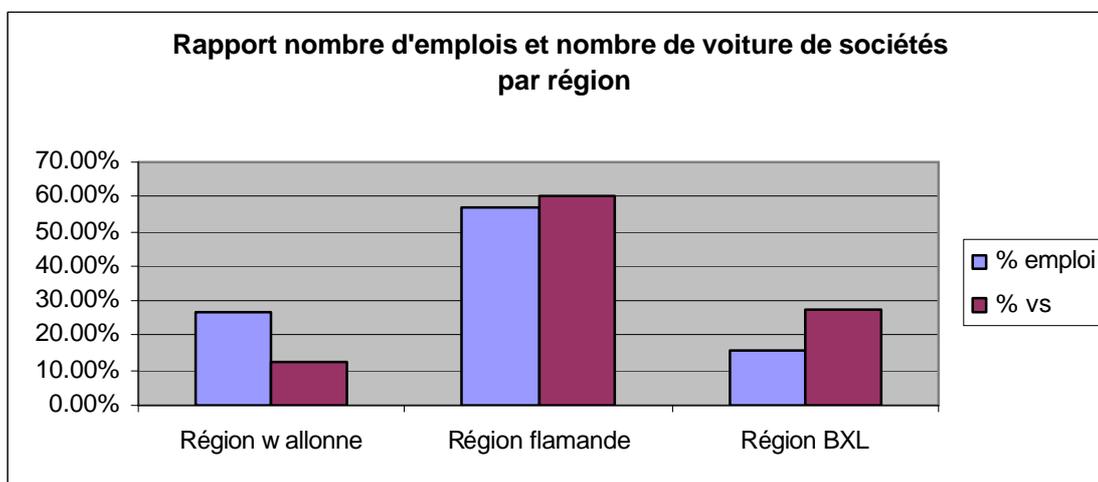


Figure 41 : Répartition par région des emplois et des voitures de société (2005) (source : FEBIAC et Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale)

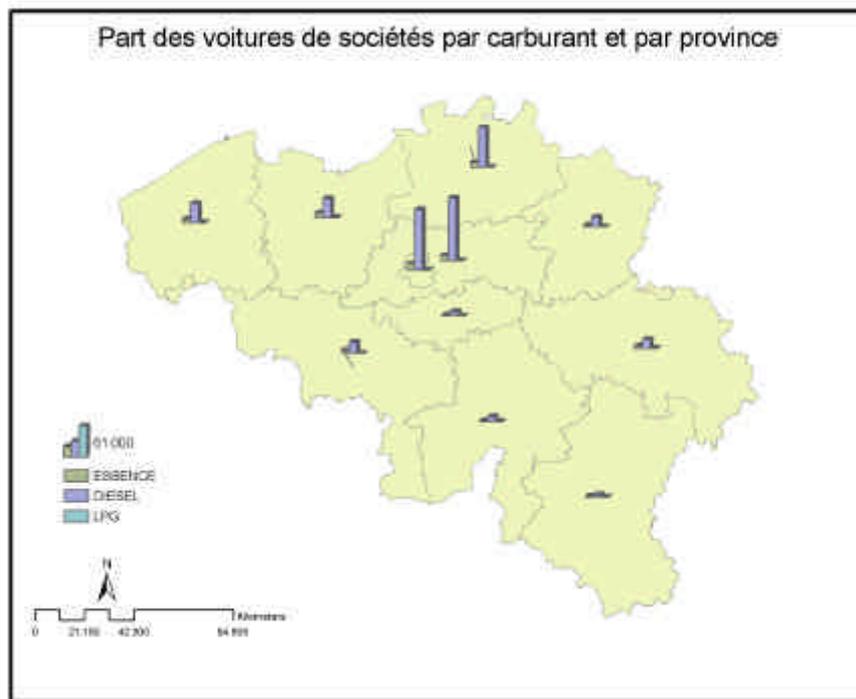


Figure 42 : Répartition des voitures de société par province et par carburant (2005) (source : FEBIAC)

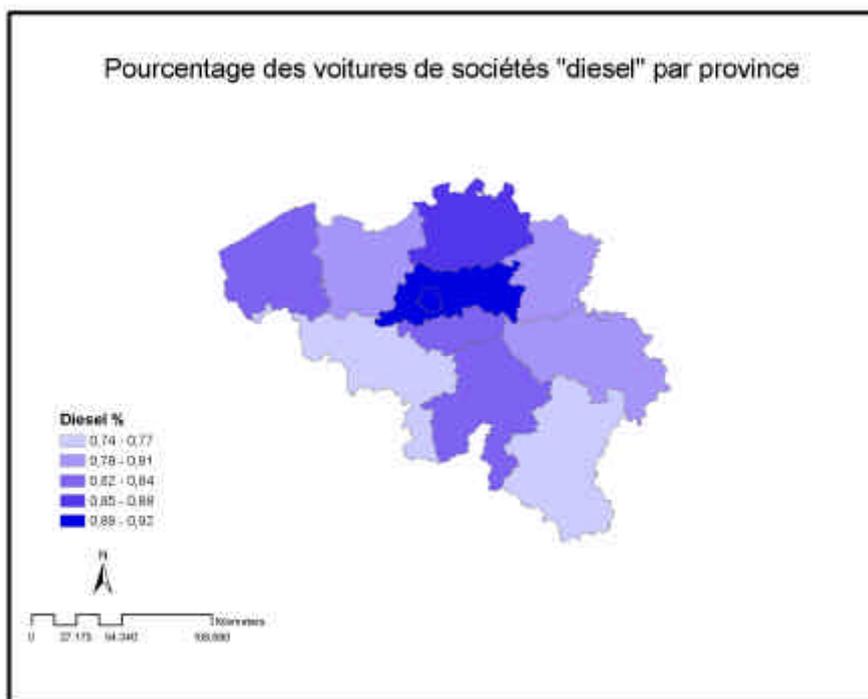


Figure 43 : Part des véhicules diesel dans les voitures de société, par province (2005) (source : FEBIAC)

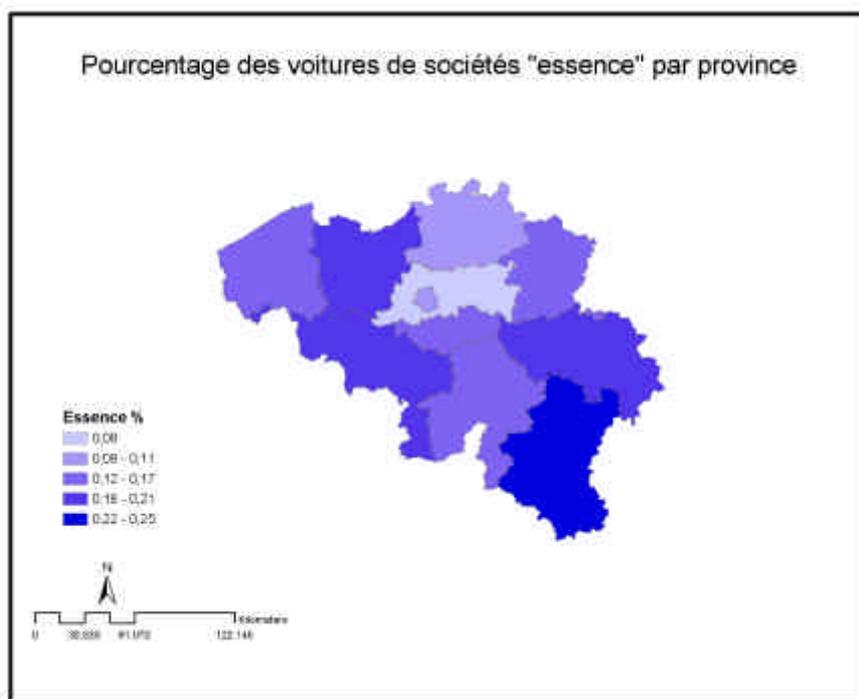


Figure 44 : Part des véhicules essence dans les voitures de société, par province (2005)
(source : FEBIAC)

Enfin, les graphiques de figure 42 à figure 44 montrent que la répartition entre types de carburant des voitures de société n'est pas uniforme sur tout le territoire : le diesel se taille la part du lion dans le Brabant et à Antwerpen alors que l'essence est fort présente dans la province du Luxembourg. Faut-il y voir une conséquence de la proximité du Grand-Duché et de ses pompes à prix avantageux ?

5. À l'étranger

Dans cette dernière partie, nous allons présenter un bref relevé des données relatives aux voitures de société voire à la manière dont celles-ci sont considérées dans les modèles de possession de voitures (« car ownership models ») dans un certain nombre de pays voisins. Cet inventaire n'a pas la prétention d'être exhaustif mais bien de montrer quelques cas exemplatifs de la prise en compte de cette problématique chez des voisins proches.

A. Pays-Bas

Pour les Pays-Bas, un certain nombre de données sont accessibles via le site www.cbs.nl (bureau national des statistiques)

La principale constatation que nous pouvons tirer de ces données est que 10% des 7 millions de voitures hollandaises sont enregistrées sous le nom d'une entreprise. Et la plupart de ces voitures sont neuves et roulent au diesel ou au LPG.

La figure 45 donne la répartition du parc par année de construction. Si nous examinons cette figure en relation avec les données belges, nous pouvons voir que l'allure générale est très similaire entre les deux pays. Aux Pays-Bas, 25% des voitures qui ont moins de cinq ans sont des voitures de sociétés. En 2002, dernière année pour laquelle les statistiques sont disponibles, cette part monte même à 40%. Comme chez nous, le parc des voitures de société est jeune puisque seulement 11% de ces véhicules ont plus de cinq ans.

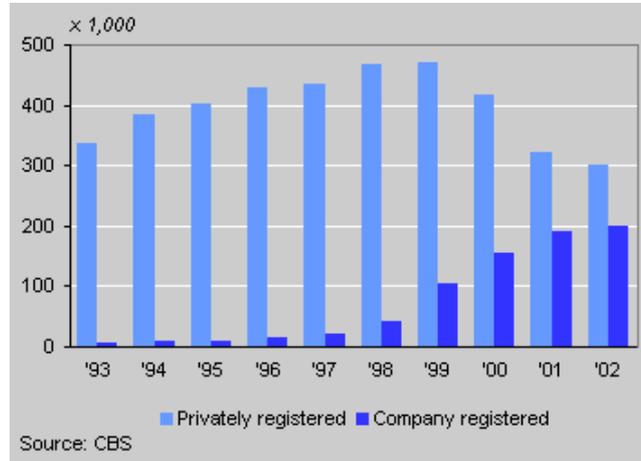


Figure 45: Parc hollandais par année de construction (source : CBS)

Pour ce qui est du carburant utilisé, les voitures de société néerlandaises font également la part belle au diesel. Même si la moyenne de cette motorisation n'est que de 43%, la figure 46 montre clairement que le diesel emporte maintenant pratiquement tous les suffrages. Signalons aussi la part non négligeable du LPG (6%).

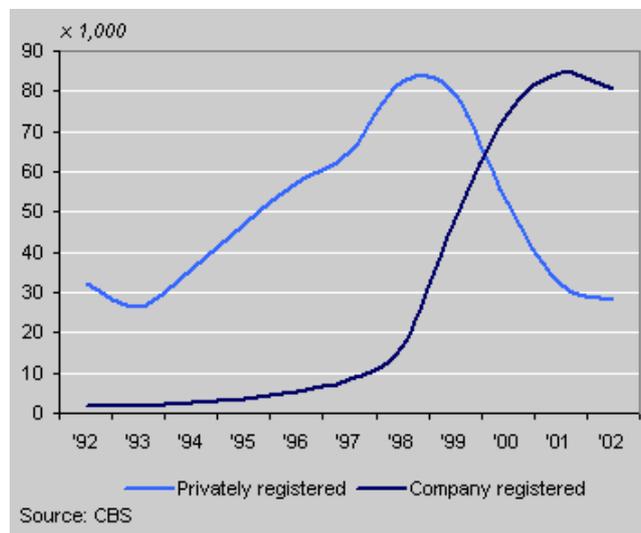


Figure 46 : Part de la motorisation diesel dans le parc hollandais par année de construction (source : CBS)

Le kilométrage annuel des voitures hollandaises, repris dans la figure 47, va dans le même sens que les conclusions belges sur ce sujet : les voitures de sociétés roulent en moyenne bien plus que les véhicules privés. Le type de carburant utilisé joue également un rôle dans cette utilisation, le diesel étant davantage lié à un kilométrage important et ce quelque soit la catégorie²⁶ du véhicule.

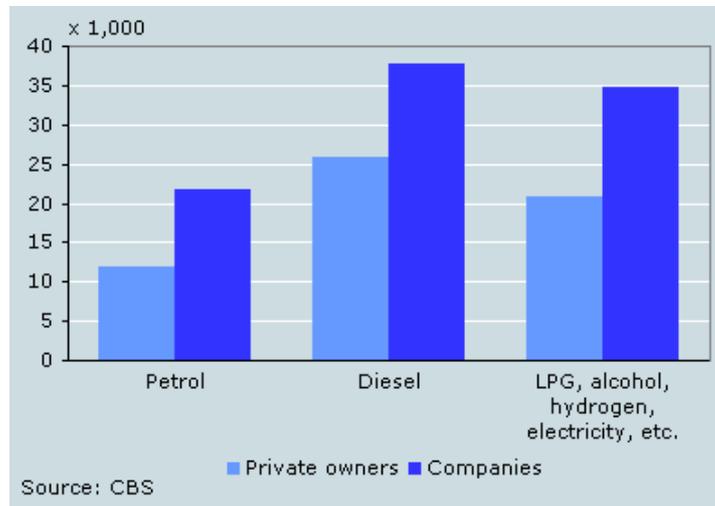


Figure 47 : Kilométrage annuel du parc hollandais (source : CBS)

Aux Pays-Bas, la problématique des voitures de société est également un phénomène s’amplifiant d’année en année comme le montre la figure 48. En 2003, 1 travailleur sur 11 disposait d’une voiture de société. Par ailleurs, ces voitures de sociétés sont essentiellement attribuées à des hommes (1 homme sur 7 pour 1 femme sur 38).

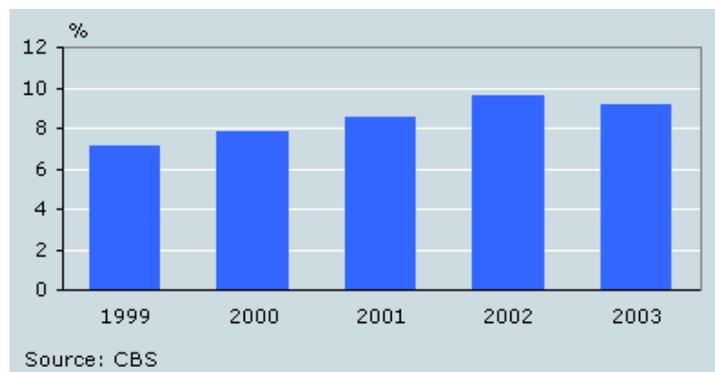


Figure 48 : Part des travailleurs hollandais disposant d’une voiture de société (source : CBS)

Cette tendance se marque encore quand nous regardons l’évolution de la vente des voitures (figure 49) au cours des années et surtout la répartition de celles-ci entre véhicules privés et voitures de société (figure 50) : en 1993 seulement 37% des ventes concernaient des voitures de société tandis qu’en 2001 cette part atteint 53%.

²⁶ Privé ou de société.

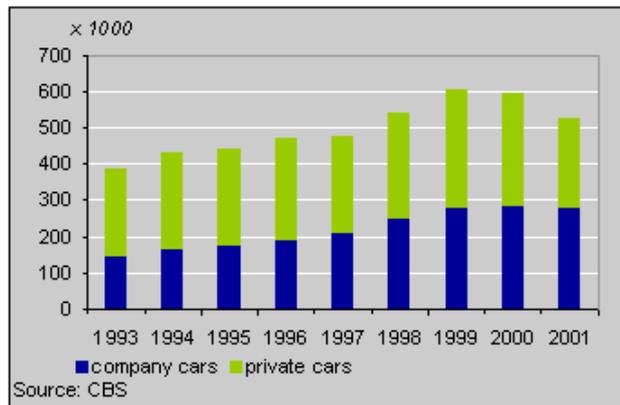


Figure 49 : Vente annuelle de voitures aux Pays-Bas (source : CBS)

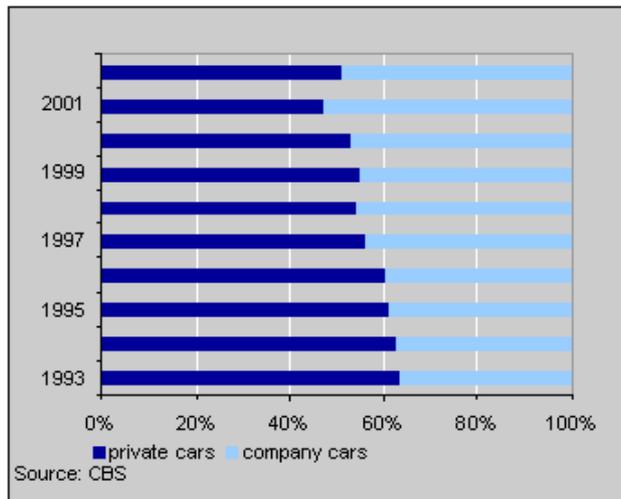


Figure 50 : Ventilation des ventes aux Pays-Bas entre véhicules privés et voitures de société (source : CBS)

Si d'une manière générale, l'augmentation de la vente de voitures (environ 9%) est plus rapide que celle de la population (un peu plus de 2%), cette tendance est encore bien plus marquée dans l'évolution du parc des voitures de société qui a grimpé de près de 15% en quatre ans comme on peut le voir dans la figure 51.

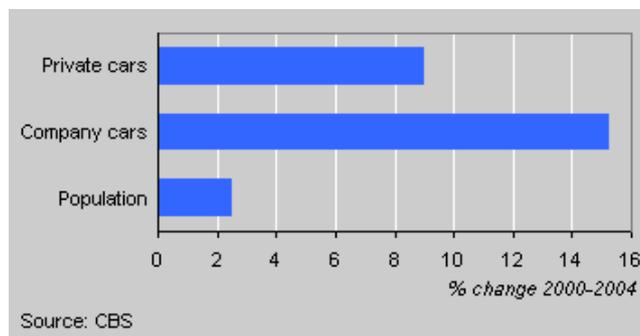


Figure 51 : Évolution de la population hollandaise et de son parc automobile (source : CBS)

Une analyse un peu plus fine, comme celle présentée dans la figure 52, permet même de constater que c'est essentiellement la motorisation diesel qui se taille de plus en plus la part du lion, au détriment de l'essence pour les voitures de société, du LPG pour les véhicules privés.

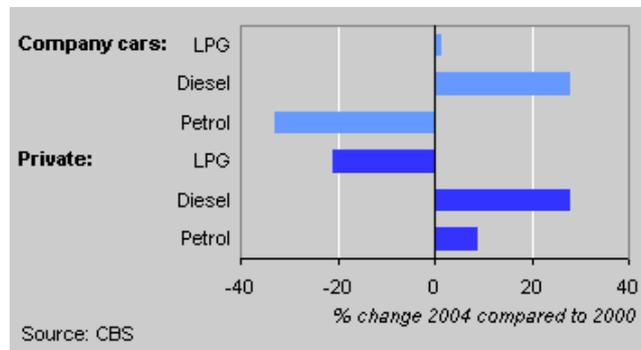


Figure 52 : Évolution du type de carburant dans le parc automobile hollandais (source : CBS)

Enfin, une dernière analyse, reprise dans la figure 53, indique que ce sont les secteurs de la construction (où près d'un travailleur sur quatre dispose d'une voiture de société) du commerce et de la finance qui sont les plus gros pourvoyeurs de voitures de société. Comme en Belgique, l'éducation, le secteur public et la santé sont à la traîne dans ce domaine (moins d'un travailleur sur trente).

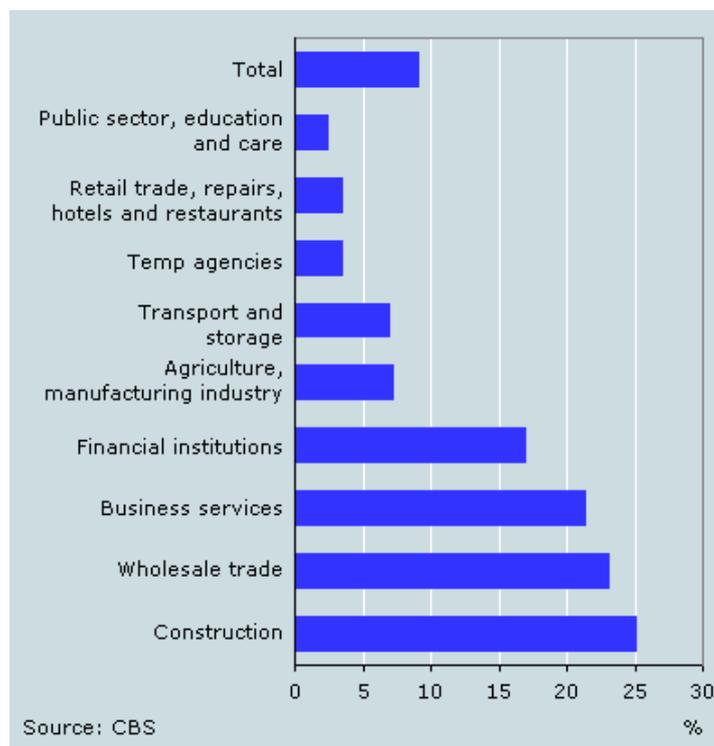


Figure 53 : Part des travailleurs disposant aux Pays-Bas d'une voiture de société en fonction du secteur d'activités (source : CBS)

Pour ce qui est d'un modèle de « car ownership » pour les Pays-Bas, l'un des plus avancés est le modèle dynamique DYNAMO²⁷... Néanmoins, celui-ci considère le parc des voitures de société comme une donnée exogène qui est insufflée dans le modèle lorsqu'il s'agit de répartir l'ensemble des véhicules neufs sur la population hollandaise. Par ailleurs, semble-t-il, ce parc n'est pas pris en compte pour « alimenter » le marché de l'occasion. Ceci nous semble une lacune car, vu l'âge du parc hollandais des voitures de société, il semble clair que, comme en Belgique, celui-ci se renouvelle très rapidement et doit donc offrir un nombre important de véhicules qui peuvent connaître une « seconde vie » après revente d'occasion.

B. Royaume-Uni

Le Royaume-Uni dispose de données issues des enquêtes mobilité nationales annuelles (National Travel Survey²⁸).

Ainsi, les résultats du NTS 2004 nous montrent que les voitures de société représentent environ 5% du parc automobile mais ont un kilométrage annuel près de trois fois plus important que celui des véhicules privés. Ces données sont issues du NTS 2005 statistical bulletin et sont reproduites dans le tableau 4

| | Business mileage | Commuting mileage | Other private mileage | Total mileage | Proportion of cars in sample | Sample size (vehicles) |
|------------------------------------|------------------|-------------------|-----------------------|---------------|------------------------------|------------------------|
| Company cars | 7760 | 7410 | 5530 | 20700 | 5 | 427 |
| <i>Self employed business car</i> | 4500 | 3350 | 5160 | 13000 | 3 | 246 |
| <i>Household car used for work</i> | 3820 | 4040 | 4650 | 12500 | 12 | 960 |
| <i>Other household car</i> | 40 | 2220 | 5300 | 7560 | 80 | 6401 |
| All private cars | 660 | 2480 | 5220 | 8360 | 95 | 7607 |
| All 4 wheeled cars | 1040 | 2740 | 5230 | 9020 | 100 | 8034 |

Tableau 4 : Pour le Royaume Uni, en 2004, kilométrage (en miles) annuel et part des véhicules suivant leur type (source : NTS2004 Statistical Bulletin)

Les chiffres du tableau 4 ainsi que la figure 54 nous montrent que la majorité des distances parcourues par des voitures de société le sont pour des motifs professionnels, à parts pratiquement égales des déplacements vers le travail et des déplacements pour le travail. Bien qu'inférieure à celle observée pour les véhicules privés (62%), la part des déplacements privés (27%) n'en reste pas moins significative. Il est d'ailleurs à noter que les voitures de société accomplissent plus de miles (5530) pour des motifs privés que les véhicules privés (5220). Ceci montre encore l'impact de ces véhicules de société sur la mobilité des ménages.

²⁷ "Dynamo: A new dynamic automobile market model for the Netherlands", Meurs H, Haaijer R, Smit R, Geurts K, ETC, Association for European Transport 2006

²⁸ Abrégé par la suite en NTS.

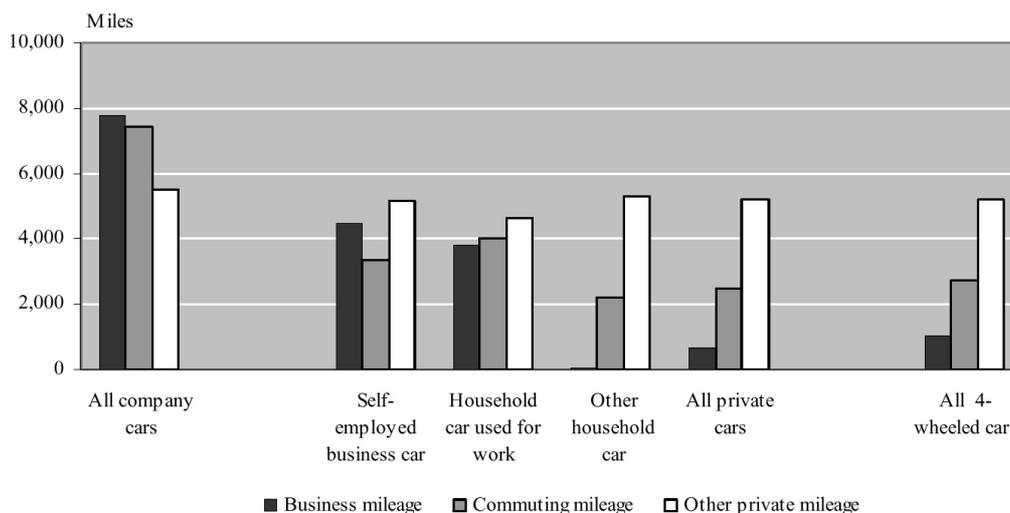


Figure 54 : Pour le Royaume Uni, en 2004, kilométreage (en miles) suivant le motif et le type de véhicules (source : NTS 2004 Statistical Bulletin)

Des données plus récentes nous indiquent qu'en 2006, les immatriculations privées ne représentaient plus que 44% du total pour le Royaume Uni. Le tableau 5 reprend les données exactes tirées du « SMMT New Cars registration ». Pourtant ces immatriculations ont chuté de 3,2% par rapport à 2005²⁹. C'est d'ailleurs la première fois qu'une telle tendance était observée au Royaume Uni.

| | Private | Fleet | Business |
|------------------|-----------|-----------|----------|
| Full year Volume | 1,033,722 | 1,156,274 | 154,868 |
| Share | 44.1 | 49.3 | 6.6 |

Tableau 5 : Immatriculations 2006 au Royaume Uni (source : SMMT New Cars Registration)

On observe que la part des voitures de société dans le parc britannique décroît de 1995 à 2005 pour passer de plus de 10% à moins de 9% ; cette décroissance était surtout marquée entre 2000 et 2002. La figure 55 illustre cela à partir des données issues de www.dft.gov.uk/transtat/vehicles.

²⁹ source :

<http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/vehicles/licensing/vehiclicensingstatrelease2006>

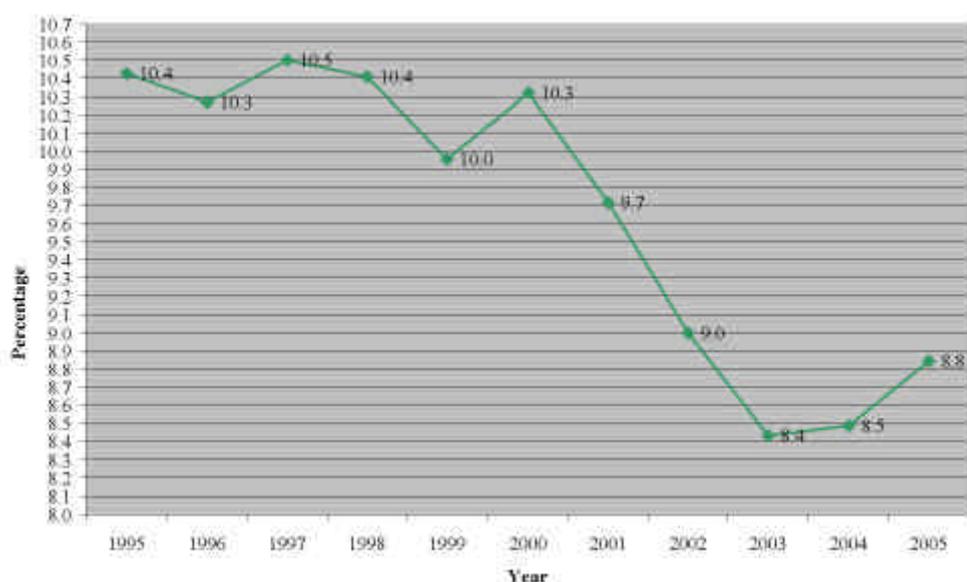


Figure 55 : Part des voitures de société dans le parc automobile britannique
(source : www.dft.gov.uk/transtat/vehicles)

Au Royaume-Uni, les voitures de sociétés ont également été envisagées dans un modèle concernant les facteurs influençant l'achat d'une voiture³⁰. Il s'agit d'un modèle logit emboîté où le premier niveau concerne le choix entre voiture de société et véhicule privé. La « branche » concernant les voitures de société a ensuite été calibrée par un modèle logit multinomial sur des données du type préférences déclarées (RP). Dans ce modèle, il apparaît que la probabilité d'avoir une voiture de société augmente avec le revenu du ménage, le nombre d'enfants (ce qui reflète probablement des effets liés aux cycles de vie) et le fait que le chef de ménage est un homme. Par contre, plus celui-ci est âgé, moins cette probabilité est grande. Néanmoins, il est apparu aux auteurs que la possession d'une voiture de société était davantage liée à des facteurs non inclus dans le modèle. Ils ont dès lors eu recours à une enquête de préférences déclarées (SP) pour mieux appréhender les déterminants intervenant dans le choix d'un véhicule lorsque celui-ci est une voiture de société.

C. Allemagne

Nous avons obtenu des données provenant essentiellement des statistiques de l'enregistrement des véhicules en Allemagne (www.kba.de), du « German Mobility Panel MOP » (www.mobilitaetspanel.de), et de l'enquête MiD (www.mid2002.de) grâce à Tobias Kuhnimhof (Universität Karlsruhe, Institut für Verkehrswesen)).

La figure 56 nous indique que le parc allemand (au 1^{er} janvier 2006) comporte un peu plus de 9% de véhicules immatriculés par des sociétés. Comme en Belgique, la part de ce type de véhicules est surtout importante dans les grosses cylindrées (près de 20% des voitures de plus de 2 litres).

³⁰ INSTITUTE FOR TRANSPORT STUDIES, « Factors influencing buyers' decisions when purchasing new cars - Final Report », Gerard Whelan, Matthew Page, Haibo Chen, Andrew Daly and Peter Mackie compilers, The Department of the Environment, Transport and the Regions, 2000

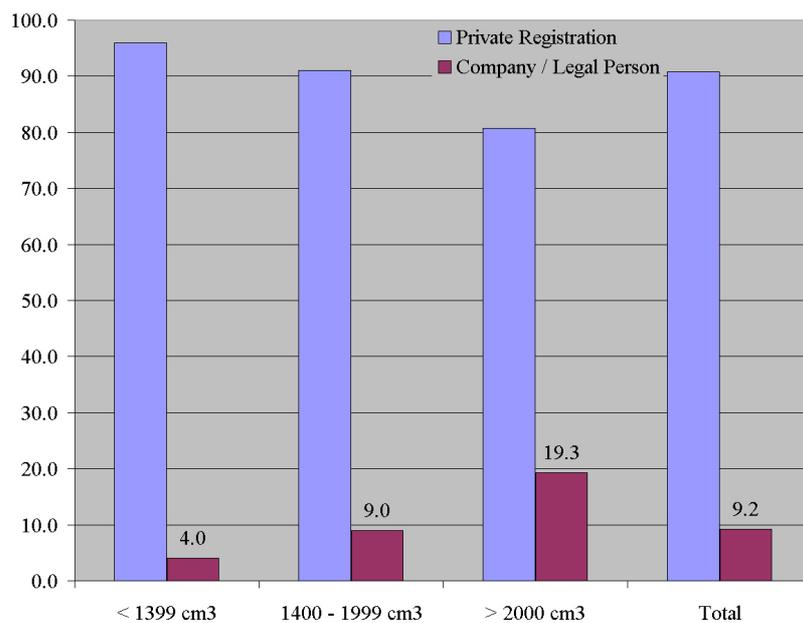


Figure 56 : Parc automobile allemand au 1^{er} janvier 2006 par type d'immatriculation et cylindrée (source : KBA)

Et, tout comme en Belgique, les nouvelles immatriculations (ici celles enregistrées entre janvier et juillet 2006) font apparaître que les voitures de société représentent la moitié de celles-ci, voire davantage pour les grosses cylindrées comme on peut le découvrir dans la figure 57 .

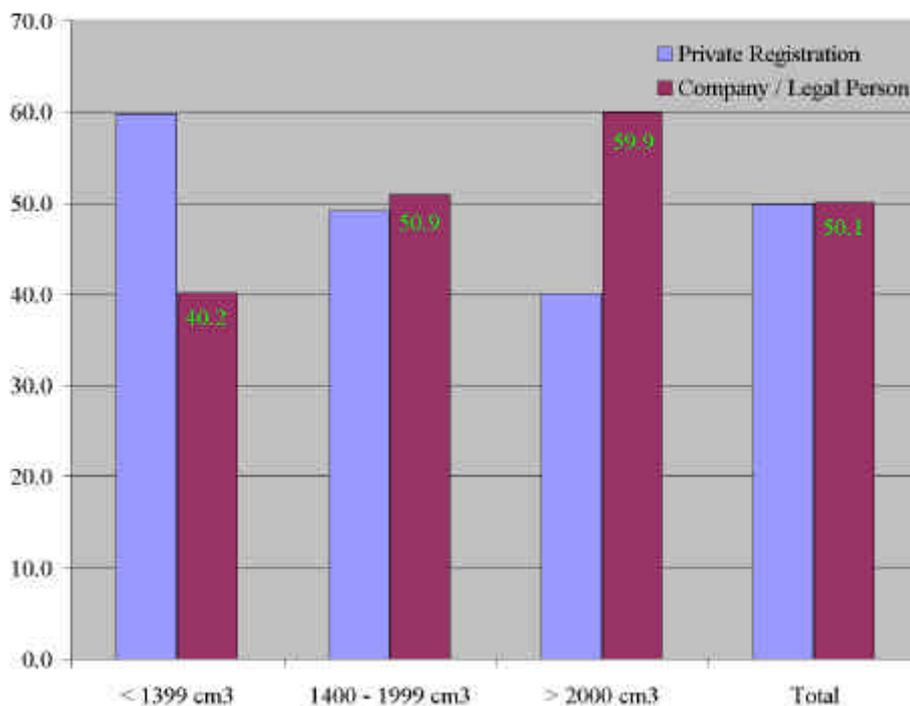


Figure 57 : Nouvelles immatriculations (du 1^{er} janvier 2006 au 1^{er} juillet 2006) en Allemagne, par type d'immatriculation et par cylindrée (source : KBA)

D'après les commentaires reçus également de Tobias Kuhnimhof, les statistiques officielles (KBA) reprennent, comme en Belgique, le nombre total de voitures immatriculées en Allemagne par des sociétés et il faut évaluer qu'environ 50 % de ces véhicules sont mis à la disposition des ménages privés.

En ce qui concerne les nouvelles immatriculations, il est vraisemblable, selon notre correspondant, qu'un grand nombre d'entre elles sont effectuées par des concessionnaires. Cette immatriculation sera de courte durée et ensuite ces véhicules pourront gagner le marché de l'occasion.

Dans le panel allemand (MOP), entre 2002 et 2006, on a trouvé en moyenne 5,5 % de voitures de société, celles-ci se répartissant en 3,4% possédées par des indépendants et 2,1% à disposition d'employés. Il faut remarquer, comme on peut le voir dans la figure 58, que 2005 marque une forte poussée avec plus de 8% de voitures de société, essentiellement aux mains d'indépendants et qu'en 2006, la part de ces derniers est devenue inférieure à celles des employés.

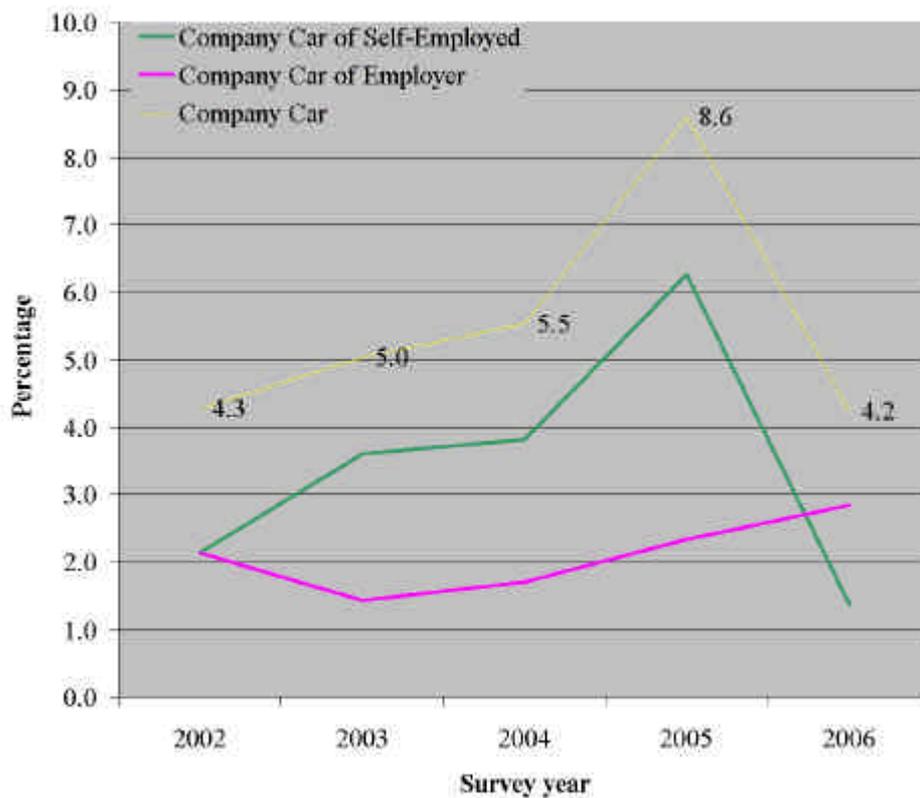


Figure 58 : Part des voitures de société recensées dans le panel allemand (source : MOP)

Quand, dans le même panel allemand, on s'intéresse à la puissance des véhicules, on voit, comme la figure 59 le démontre, que les voitures de société, et spécialement celles des indépendants, sont avant tout des grosses cylindrées. Cette constatation va dans le même sens que l'analyse réalisée sur les données belges.

De même, la figure 60 reprenant la répartition par âge des véhicules du panel allemand conduit au même constat que celui tiré des données belges : les voitures de société forment un parc assez jeune et donc impliquent un renouvellement rapide de ces véhicules. Ces données allemandes nous permettent aussi de constater que les véhicules des employés sont, en moyenne, plus récents que ceux des indépendants.

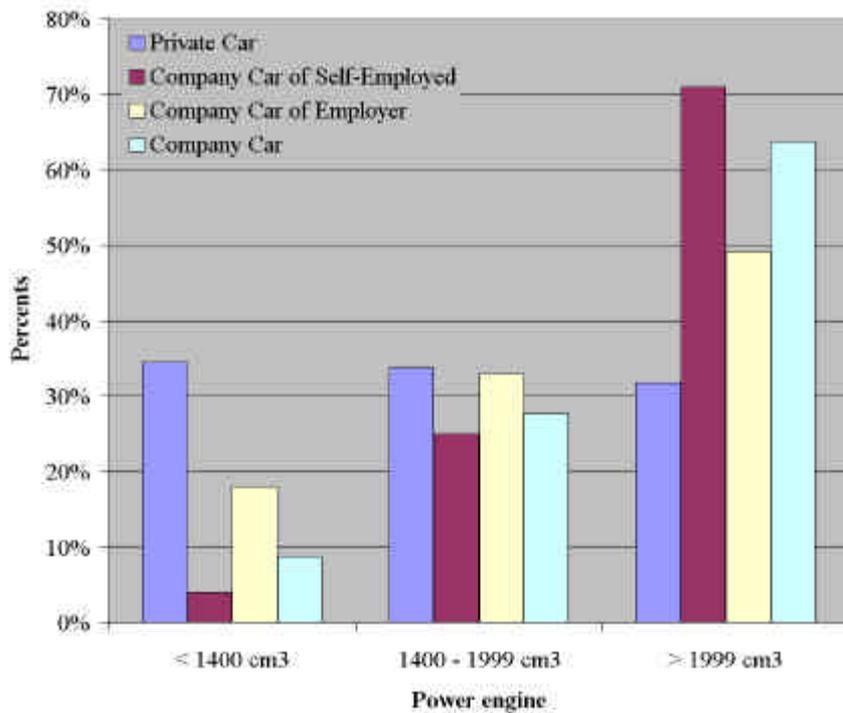


Figure 59 : Répartition des véhicules du panel allemand par cylindrée (source : MOP)

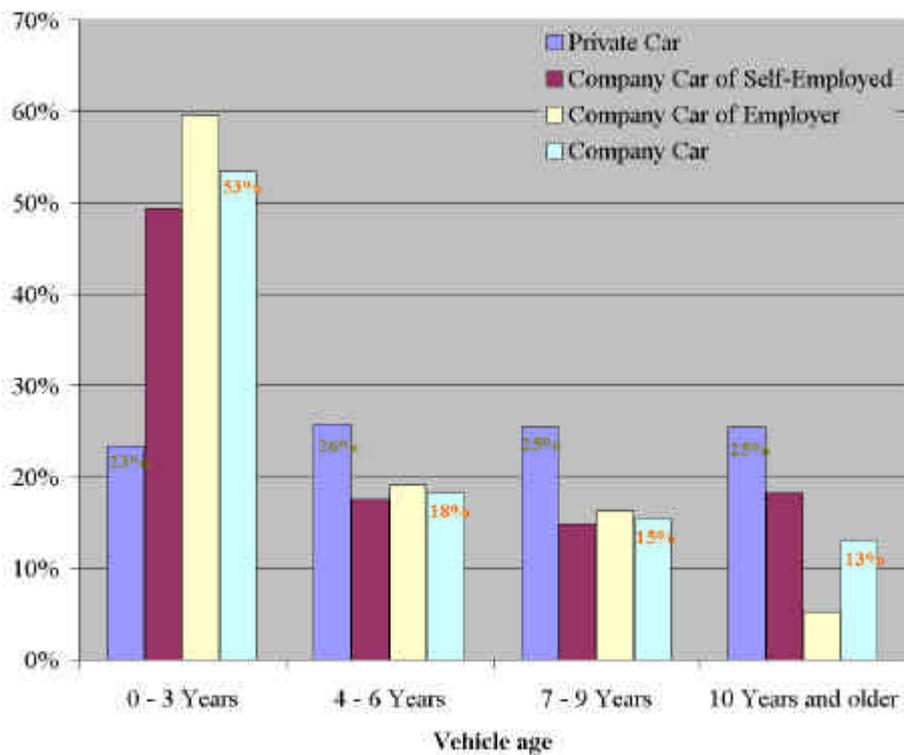


Figure 60 : Répartition des véhicules du panel allemand par âge (source : MOP)

Ce même panel allemand, suivi au cours de plusieurs années, permet d’avoir une idée de l’utilisation de la voiture de société. Les chiffres de cette enquête MOP montrent clairement, comme on peut le découvrir dans la figure 61, que les voitures de société ont un kilométrage mensuel largement plus élevé que celui des véhicules privés. La différence entre ces deux catégories de voitures avait eu tendance à décroître entre 2002, année où elle connut son maximum, et 2004 mais l’utilisation de la voiture de société repart depuis à la hausse surtout en ce qui concerne les indépendants. Négligeant ces fluctuations, les moyennes indiquent un kilométrage mensuel de 1036 kilomètres pour les véhicules privés alors qu’on atteint près du double (1768 kilomètres) pour les voitures de société.

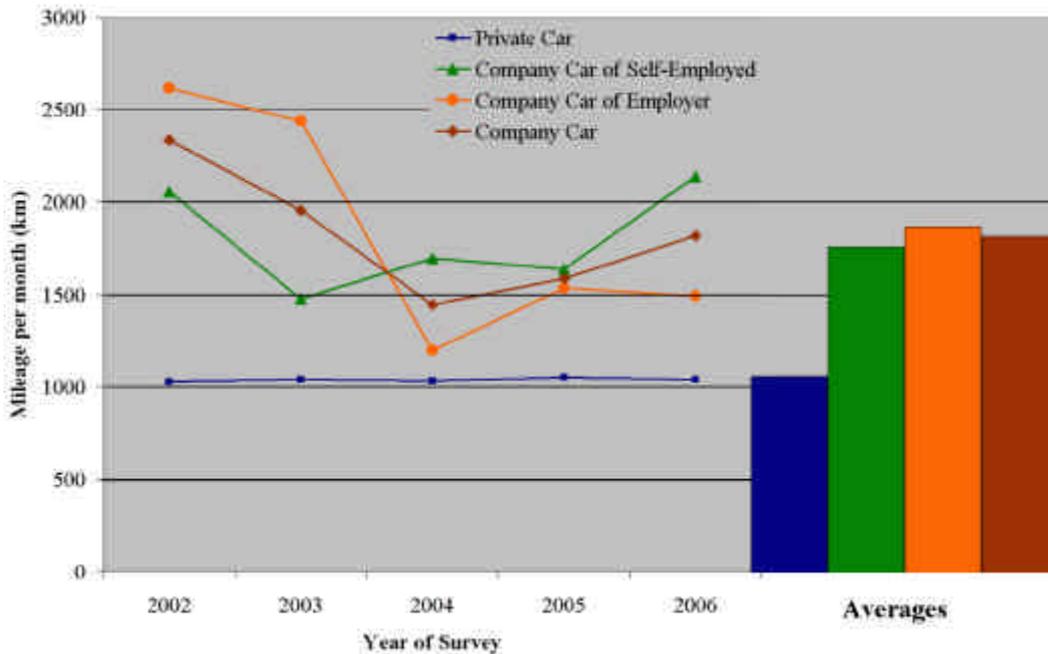


Figure 61 : Kilométrages mensuels du parc du panel allemand par catégorie de véhicules (source : MOP)

Ces chiffres posent question quant à l’impact des voitures de société sur la mobilité (allemande). Ces interrogations sont encore renforcées quand on s’intéresse aux réponses des membres du panel quand à leur utilisation de leurs voitures. Si, bien sûr, les voitures de société sont davantage utilisées pour des motifs professionnels, cette part des déplacements ne dépasse que de peu les 70% chez les employés. Et ces chiffres, repris dans la figure 62, concernent essentiellement un usage mixte (professionnel et privé), l’utilisation du véhicule uniquement pour des motifs exclusivement professionnels étant toujours sous les 10%.

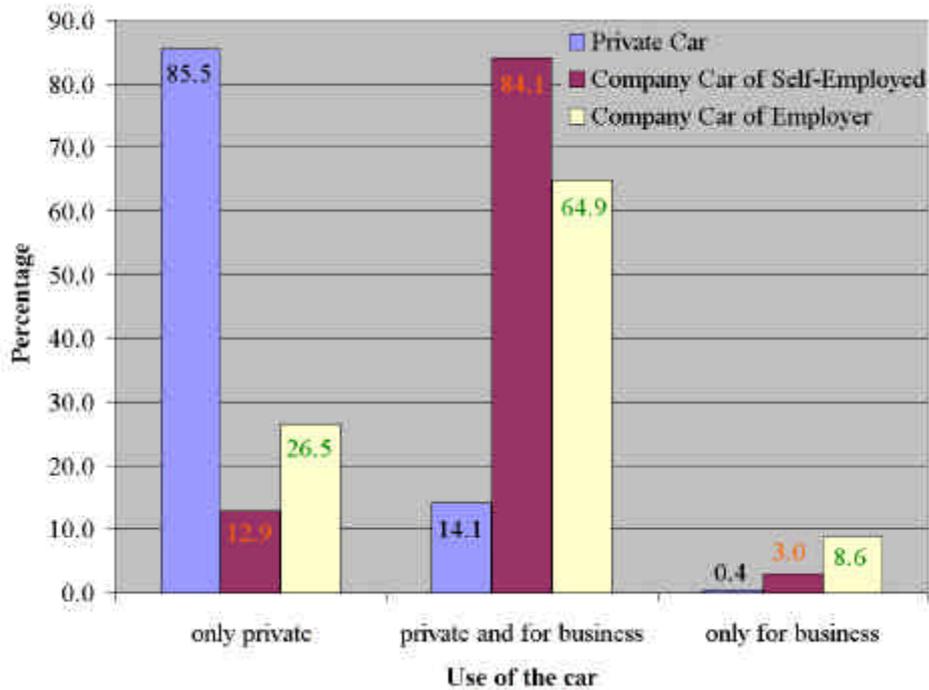


Figure 62 : Utilisation privée, mixte ou professionnelle des voitures dans le panel allemand (source : MOP)

Enfin, la figure 63 nous enseigne qu'un quart des déplacements effectués sur la semaine avec une voiture de société ne sont aucunement liés au travail.

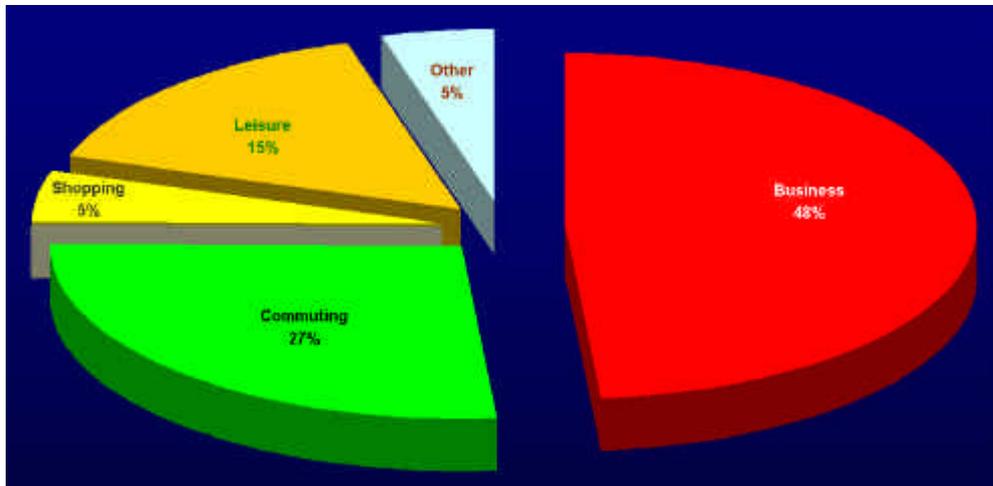


Figure 63 : Répartition, pour le panel allemand, des motifs des déplacements effectués sur une semaine avec une voiture de société (source : MOP)

Les données de l'autre enquête allemande (MiD) réalisée en 2002 nous fournissent peu d'informations supplémentaires. Elles permettent cependant, comme on peut le voir dans les graphiques de la figure 64 et de la figure 65, de confirmer les tendances déjà

extraites du panel MOP suivant lesquelles les voitures de société sont des véhicules plutôt neufs mais de grosse cylindrée.

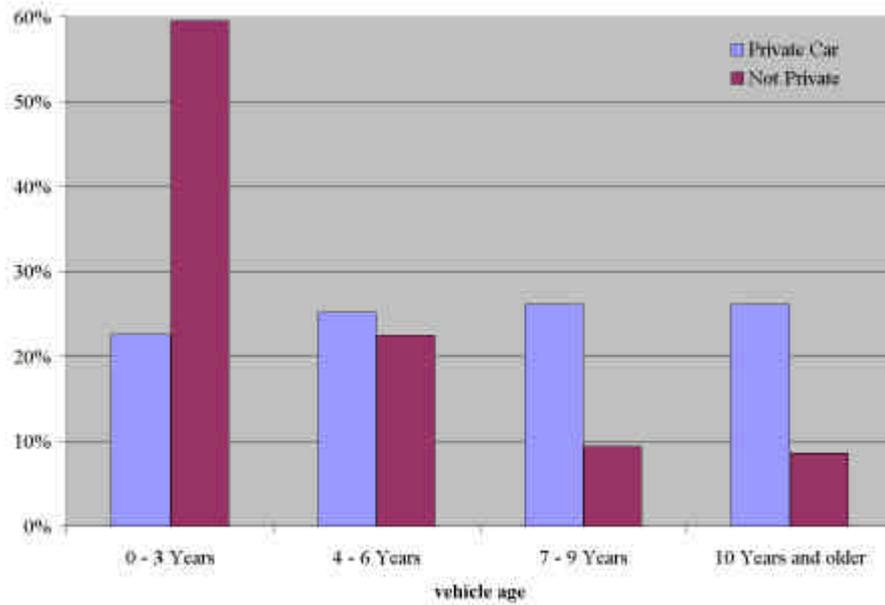


Figure 64 : Âge du parc allemand repris dans l'enquête MiD suivant la catégorie (source : MiD)

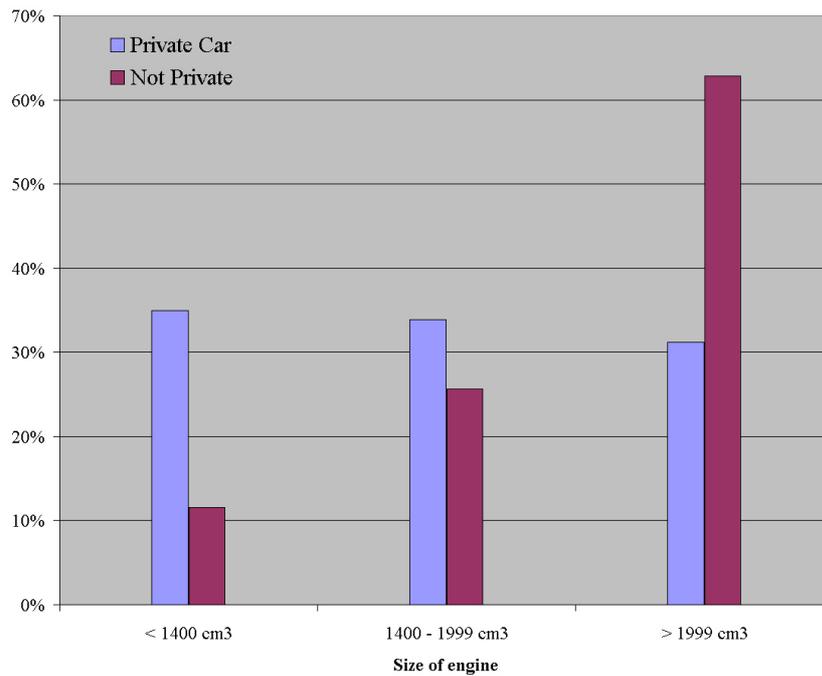


Figure 65 : Parc allemand dans l'enquête MiD par cylindrée et catégorie (source : MiD)

D. France

Les voitures de société ne sont pas explicitement prises en compte dans le modèle de « car ownership » développé par l'INRETS pour la France.

Par contre, nous avons consulté les statistiques publiées par le MTETM / SESP, Fichier central des automobiles et nous avons relevé un certain nombre d'informations intéressantes.

Les dernières statistiques d'immatriculation pour la France métropolitaine³¹ datent de 2005 ; elles indiquent que 41% de celles-ci ont été réalisées par des sociétés. Lorsque l'on détaille ces chiffres suivant la puissance fiscale des véhicules, comme dans le tableau 6 , on s'aperçoit que, dans les plus hautes cylindrées, les immatriculations par des sociétés sont même plus nombreuses que celles des particuliers.

| Puissance fiscale | Pourcentage d'immatriculations par des sociétés |
|-------------------|---|
| 1 à 3 CV | 45% |
| 4 CV | 43% |
| 5 CV | 38% |
| 6 CV | 42% |
| 7 CV | 39% |
| 8 CV | 38% |
| 9 CV | 40% |
| 10 à 12 CV | 46% |
| 13 à 16 CV | 52% |
| 17 CV et plus | 51% |
| Total | 41% |

Tableau 6 : Pourcentage des immatriculations, suivant la puissance fiscale de la voiture, par des sociétés en 2005 pour la France métropolitaine (source : MTETM/SESP, Fichier central des automobiles)

Les données françaises permettent également de connaître les catégories socioprofessionnelles ou les secteurs d'activités des personnes et des entreprises qui immatriculent des véhicules. Les chiffres du tableau 7 et du tableau 8 reprennent la ventilation des immatriculations de 2005 suivant cette caractéristique, respectivement pour les particuliers puis pour les sociétés. Pour ces dernières, il apparaît clairement que c'est le secteur de la location qui immatricule le plus gros contingent de véhicules, atteignant un pourcentage de 40%. Chez les particuliers, ce sont avant tout des employés (37%) puis, et cela est à noter, des retraités (21%) qui représentent les plus grandes parts des immatriculations.

La part prise par les secteurs de la location et des « véhicules de démonstration », qui totalisent ensemble plus de 60% des immatriculations par des sociétés, nous amène à penser que, davantage en France qu'en Belgique, ces voitures sont plus des voitures de service ou de flotte que des voitures de société au sens où nous l'entendons.

³¹ À l'exclusion donc des DOM-TOM.

À titre d'exemple, on remarquera que, dans le secteur financier, nous retrouvons en France à peine 14 000 véhicules immatriculés en 2005 alors que, dans le même secteur, le parc belge reprend plus de 100000 véhicules (100235 exactement). En supposant un âge moyen de trois ans pour les véhicules, cela représente encore environ 30 000 nouvelles immatriculations chaque année. Ce chiffre est donc plus du double du nombre français. Or, nous n'avons pas lieu de croire que le secteur financier belge soit dans le même rapport avec son homologue français. L'attribution de la voiture de société comme avantage semble donc bien plus commun en Belgique.

| Catégorie socioprofessionnelle | Pourcentage d'immatriculations |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Ouvrier | 5% |
| Employé | 37% |
| Agent de maîtrise | 3% |
| Cadre moyen | 5% |
| Cadre supérieur | 4% |
| Exploitant agricole | 0% |
| Taxi | 0% |
| Artisan - Commerçant | 2% |
| Représentant | 0% |
| Profession libérale | 3% |
| Etudiant | 0% |
| Retraité | 21% |
| Mère au foyer | 0% |
| Sans activité professionnelle | 1% |
| Chef d'entreprise | 1% |
| Non indiquée (particulier) | 17% |

Tableau 7 : Pour la France métropolitaine, répartition des immatriculations 2005 par des particuliers suivant la catégorie socioprofessionnelle de ceux-ci (source : MTETM/SESP, fichier central des automobiles)

| Secteur d'activités | Pourcentage d'immatriculations |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| Non indiquée (société) | 4.80% |
| Agriculture - Chasse | 0.19% |
| Sylviculture Exploitation Forêt | 0.01% |
| Pêche - Aquaculture | 0.00% |
| Industrie du tabac | 0.02% |
| Extraction houille lignite | 0.00% |
| Extraction hydrocarbures | 0.00% |
| Extraction (autres industries) | 0.04% |
| Industries alimentaires | 0.57% |
| Industrie automobile | 2.88% |
| Industrie textile | 0.07% |
| Industrie habillement | 0.05% |
| Industrie cuir, chaussure | 0.01% |
| Travail du bois | 0.08% |
| Industrie papier, carton | 0.09% |

| | |
|---|--------|
| Edition-Imprimerie-Reproduction | 0.17% |
| Cokéfaction-Raffinage-Nucléaire | 0.03% |
| Industrie chimique | 0.43% |
| Industrie caoutchouc, plastique | 0.21% |
| Autres minéraux non métalliques | 0.17% |
| Métallurgie | 0.06% |
| Travail des métaux | 0.40% |
| Machines - Equipements | 0.38% |
| Machines Bureau/Informatique | 0.02% |
| Appareils électriques | 0.15% |
| Equipement radio, télévision | 0.09% |
| Matériel médical - Optique - Horlogerie | 0.17% |
| Autres matériels de transport | 0.04% |
| Meubles - Industries diverses | 0.13% |
| Récupération | 0.04% |
| Production électricité/Gaz/Chaleur | 0.12% |
| Traitement et distribution d'eau | 0.04% |
| Construction | 1.58% |
| Commerce Réparation Automobile | 9.57% |
| Véhicules Démonstration | 21.85% |
| Intermédiaires et commerce de gros | 2.86% |
| Détail et réparation domestique | 1.00% |
| Hôtels et restaurants | 0.34% |
| Transports terrestres | 1.07% |
| <i>dont Taxis</i> | 0.55% |
| Transports par eau | 0.01% |
| Transports aériens | 0.02% |
| Services auxiliaires transport | 0.33% |
| Postes et télécommunications | 0.15% |
| Intermédiation financière | 1.12% |
| Assurance | 0.18% |
| Auxiliaires financiers | 0.28% |
| Activités immobilières | 0.73% |
| Location sans opérateur | 40.12% |
| Activités informatiques | 0.39% |
| Recherche et développement | 0.04% |
| Services aux entreprises | 2.68% |
| Administrations publiques | 0.66% |
| Education | 1.68% |
| Santé et action sociale | 1.21% |
| Assainissement-Voirie-Déchets | 0.09% |
| Activités associatives | 0.20% |
| Récréatif-Sport-Culture | 0.22% |
| Services personnels | 0.13% |

Tableau 8 : Pour la France métropolitaine, répartition des immatriculations 2005 par des sociétés suivant le secteur d'activités de celles-ci (source : MTETM/SESP, fichier central des automobiles)

6. Conclusions

À l'issue de ces analyses des données quantitatives, nous pouvons classer nos conclusions en trois directions : ce qui peut déjà être tiré des données existantes, ce sur quoi il reste encore des imprécisions et, enfin, les pistes qui pourraient être suivies dans le futur.

Les analyses réalisées dans le cadre de ce projet COCA nous permettent déjà de conclure que le secteur des voitures de société est **en croissance**. Ces véhicules sont principalement de **grosses cylindrées** roulant au **diesel**. Il est donc indiqué de ne pas perdre de vue les impacts possibles sur la santé des particules émises par ce type de carburant. Ce sont aussi des véhicules **assez neufs**, donc respectant des normes de pollution (p.ex. Euro 5) plus strictes. Ce dernier élément vient donc contrebalancer les deux premiers. Il ne faut cependant pas oublier que ces voitures ne finissent pas leur vie lorsqu'elles sont « déclassées » par les sociétés mais qu'elles se retrouvent alors sur le marché de l'occasion et continueront ainsi encore à rouler pendant plusieurs années. Ceci doit légèrement tempérer l'aspect positif du renouvellement rapide du parc des voitures de société.

Comme les données étrangères nous l'ont prouvé, ces tendances sont largement partagées chez nos proches voisins.

Néanmoins, il n'est pas clair si la répartition des véhicules immatriculés par des entreprises entre véhicules de flotte ou de service et voitures de société, dans le sens où nous l'entendons ici, est la même dans les différents pays. Certains indices, notamment en ce qui concerne la France, ainsi que le **régime fiscal particulièrement avantageux en Belgique** nous amènent à penser que la mise à disposition d'un véhicule par l'employeur est un avantage plus répandu en Belgique qu'à l'étranger.

Il apparaît aussi que la distribution des voitures de société au travers des différents secteurs de l'activité économique n'est **pas corrélée** à celle des emplois entre ces mêmes secteurs.

L'analyse de la situation des voitures de société sur les **aspects légaux et fiscaux** a montré combien le **régime belge** était **favorable** mais, dès lors, ouvre aussi des horizons sur des mesures dans ces domaines qui pourraient avoir des effets réducteurs sur le nombre des voitures de société s'il appert qu'il faut aller dans ce sens pour diminuer leurs éventuels impacts négatifs sur la mobilité ou l'environnement.

45% van de nieuwe wagens in België worden geregistreerd op naam van een bedrijf. Vooral het gunstige fiscale klimaat voor bedrijfswagens is hiervan de oorzaak. De werknemer krijgt een forfaitair voordeel alle aard aangerekend en de werkgever dient een forfaitaire CO₂-bijdrage te betalen. Bovendien zijn de kosten die de werkgever maakt met betrekking tot een bedrijfswagen voor 75% (en sommige volledig) aftrekbaar en kan de BTW gedeeltelijk teruggevorderd worden.

Uit het uitgewerkte voorbeeld blijkt duidelijk dat een bedrijfswagen zowel voor werkgever als voor werknemer interessant is. Zo worden bedrijfswagens gestimuleerd en bijgevolg stimuleert men ook het gebruik van de wagen. Nochtans wil het beleid werken aan een duurzame mobiliteit. Als alternatief voor de bedrijfswagen kan dan ook beter een mobiliteitspakket aangeboden worden aan de werknemer. Naast de bedrijfswagen kan dit mobiliteitspakket aangevuld worden met een netabonnement bij De Lijn en/of de NMBS en een fietsvergoeding. Andere mogelijkheden zijn

autodeelsystemen (vb. Cambio), een protonbudget bij de NMBS, enz. Bij zulk een mobiliteitspakket hebben mensen de keuze welk vervoermiddel ze wensen te gebruiken wat tot een duurzaam mobiliteitsgedrag zal leiden.

Un autre indicateur qui ressort de l'analyse des indicateurs quantitatifs est que les voitures de société effectuent de plus **grands kilométrages**. Il n'y aurait rien à redire si cela était essentiellement lié à une mobilité professionnelle mais certaines indications nous amène à penser que ces véhicules contribuent aussi à une **augmentation de la mobilité privée**. Dans ce domaine, hélas, même si quelques données nous éclairent dans ce sens, elles sont peu nombreuses.

Il reste donc un certain nombre d'imprécisions à lever.

Il serait ainsi hautement souhaitable que des enquêtes ultérieures s'intéressent à la **répartition du kilométrage des voitures de société entre mobilité à motif professionnel et mobilité à motifs privés** et ce que ce soit en nombre de déplacements, en durées ou en distances.

Des efforts de modélisation sont également à accomplir pour rendre compte des **effets de substitution** résultant de la mise à disposition d'une voiture de société, que ce soit en termes de modes ou de déplacements.

D'un autre côté, il nous paraît aussi opportun de pouvoir disposer de tous les éléments, par exemple la **localisation du domicile ainsi que du lieu d'emploi des personnes disposant d'une voiture de société**, permettant de mieux dresser le portrait des effets possibles sur la mobilité belge de ces véhicules.

Ces aspects purement liés à la mobilité ne sont pas le seul domaine où le bât blesse pour ce qui est de la connaissance de cette problématique. Comme nous l'avons souligné, suivant les sources, l'importance du phénomène des voitures de société atteint des niveaux différents. Par ailleurs, peu de sources nous permettent de **distinguer entre ce que nous avons appelé les véhicules de service et ce que nous entendons strictement par voiture de société**, c'est-à-dire, un véhicule laissé à la disposition d'un travailleur qui l'utilise à sa guise³². Là aussi, un raffinement supplémentaire dans la collecte de données serait nécessaire.

Il faudrait aussi avoir une meilleure connaissance des impacts sur le **marché de l'occasion** des voitures de société.

Par ailleurs, durant ce projet, nous avons appris que certaines bases de données disponibles à la sécurité sociale et au ministère des finances permettraient de dresser un meilleur portrait de la répartition des voitures de société dans les ménages³³. Nous n'avons malheureusement pas pu y avoir accès.

Toutes ces conclusions nous invitent donc à proposer certaines pistes pour le futur.

Il nous semble donc souhaitable, d'une part, que les **sources de données relevant des domaines fiscal et de la sécurité sociale soient, elles aussi, accessibles** pour des études relatives aux impacts des voitures de société sur la mobilité et, d'autre part, que des **récoltes de données focalisées sur cette problématique puissent voir le jour**.

Dans cette optique, le projet **PROMOCO** financé par BELSPO sera déjà une première avancée.

³² Suivant certaines modalités (paiement partiel ou non, carburant gratuit ou non, etc.).

³³ Apparemment, certaines bases relient chacune des voitures mises à disposition de leurs salariés par les entreprises à celui qui en « profite » et donc aux caractéristiques (localisation, composition, etc.) de son ménage..

Enfin, il nous semblerait souhaitable de **revoir le questionnaire relatif aux diagnostics des déplacements pour les entreprises** pour y inclure, comme cela a été réalisé pour la Région de Bruxelles Capitale, des questions spécifiques sur la problématique qui nous a intéressés ici.