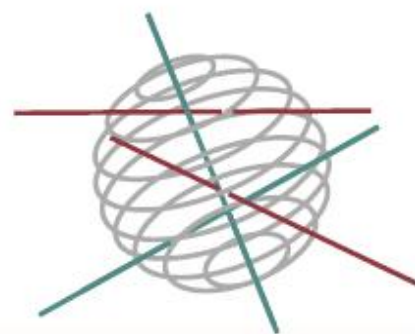


SSD

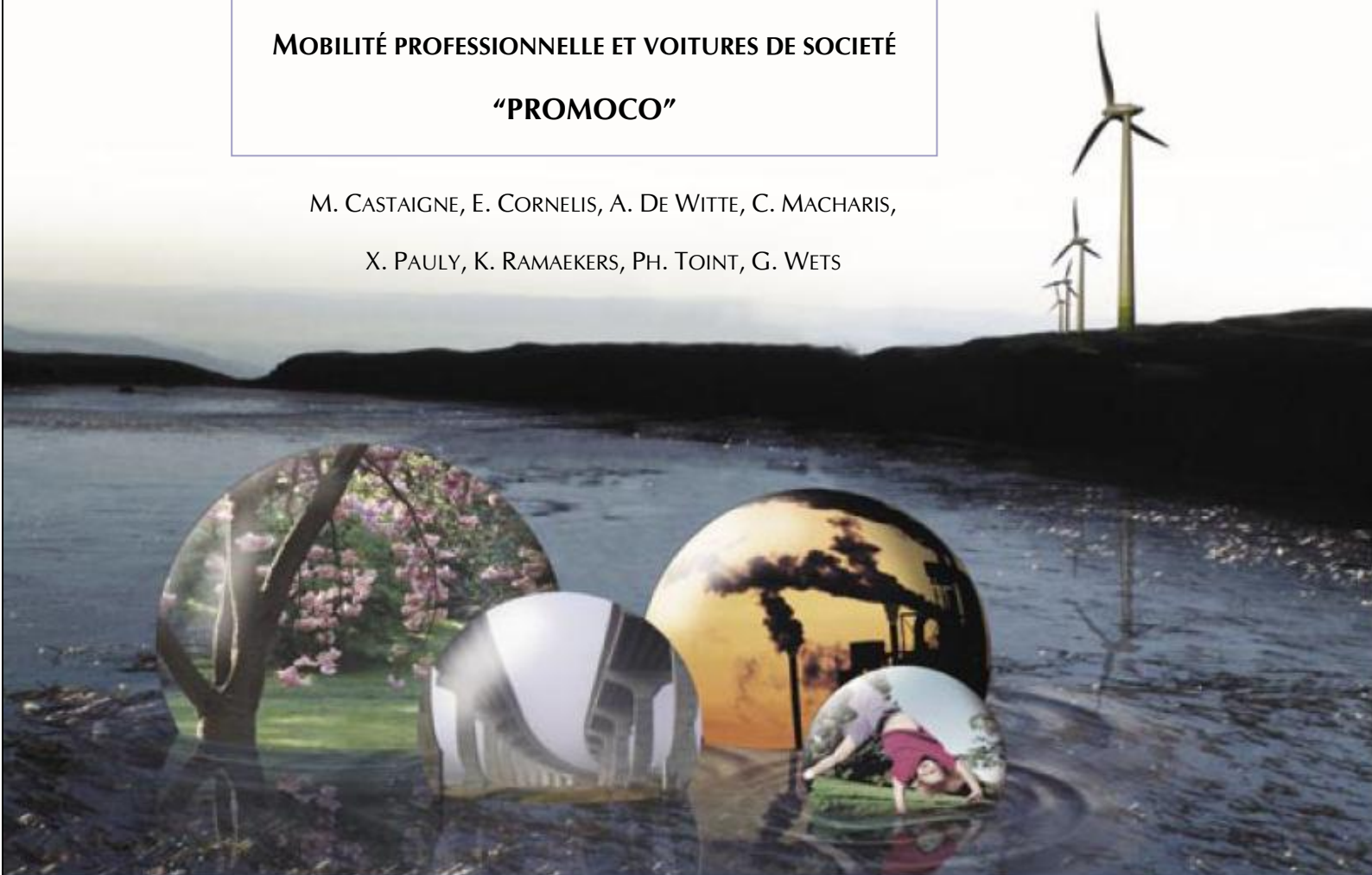
SCIENCE FOR A SUSTAINABLE DEVELOPMENT



MOBILITÉ PROFESSIONNELLE ET VOITURES DE SOCIÉTÉ "PROMOCO"

M. CASTAIGNE, E. CORNELIS, A. DE WITTE, C. MACHARIS,

X. PAULY, K. RAMAEKERS, PH. TOINT, G. WETS



ENERGY 

TRANSPORT AND MOBILITY 

AGRO-FOOD 

HEALTH AND ENVIRONMENT 

CLIMATE 

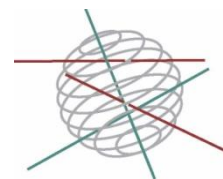
BIODIVERSITY   

ATMOSPHERE AND TERRESTRIAL AND MARINE ECOSYSTEMS   

TRANSVERSAL ACTIONS 

SCIENCE FOR A SUSTAINABLE DEVELOPMENT

(SSD)



Transport & Mobilité

RAPPORT FINAL
RESUME

**MOBILITÉ PROFESSIONNELLE ET VOITURES DE SOCIÉTÉ
“PROMOCO”**

SD/TM/06A



GRT

Promoteurs

Eric Cornelis & Philippe Toint

Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix (FUNDP)

Groupe de Recherche sur les Transports (GRT)



Geert Wets

Universiteit Hasselt (UH)

Transportation Research Institute (IMOB)

Cathy Macharis



Vrije Universiteit Brussel (VUB)

Mathematics, Operational research, Statistics and Informatin systems
(MOSI)





Avenue Louise 231
B-1050 Bruxelles
Belgium
Tel: + 32 (0)2 238 34 11 – Fax: + 32 (0)2 230 59 12
<http://www.belspo.be>

Contact person: Georges Jamart
+ 32 (0)2 238 36 90

Neither the Belgian Science Policy nor any person acting on behalf of the Belgian Science Policy is responsible for the use which might be made of the following information. The authors are responsible for the content.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without indicating the reference :

E. Cornelis, M. Castaigne, X. Pauly, A. De Witte, K. Ramaekers. ***Mobilité professionnelle et voitures de société “Promoco”***. Rapport Final Résumé. Bruxelles : Politique scientifique fédérale 2009 – 8 p. (Programme de recherche la science pour un Développement Durable).

Le projet PROMOCO avait pour objectif d’analyser l’impact des voitures de société sur la mobilité, avec une attention particulière pour les comportements induits dans les ménages au sein desquels des voitures de société sont disponibles. Une seconde question de recherche résidait dans la description des relations entre l’accessibilité du lieu de travail et la disponibilité des voitures de société. Dans le cadre de la présente recherche, nous n’avons inclus dans la notion de voiture de société que les *véhicules dont le coût initial est pris en charge par l’employeur, qui sont attribués à un salarié pour ses déplacements personnels, professionnels et/ou privés, et qui peuvent être utilisés par lui sans l’autorisation de son employeur.*

Le présent rapport commence par une mise en contexte de la thématique, où nous rappelons que de plus en plus de sociétés mettent des voitures à la disposition de leurs salariés. La législation spécifique en vigueur en Belgique concernant les véhicules de société est une des explications à ce phénomène. Le projet COCA a pourvu à une information complète au sujet de cette législation et nous allons revenir sur les aspects principaux, du point de vue du salarié, d’une part, et du point de vue de l’employeur, d’autre part.

Pour atteindre nos objectifs – tout d’abord en déterminant si la disponibilité de voitures de société induit des profils de mobilité spécifiques et, le cas échéant, comment ces profils spécifiques contribuent à l’impact de la mobilité générale sur une société durable, puis en définissant la relation potentielle entre l’utilisation de véhicules de société et les situations géographiques respectives des ménages et des lieux de travail –, nous devons d’abord rassembler des données sur le terrain. L’idée étant de recruter des travailleurs au sein d’entreprises participant aux enquêtes de la société et permettant l’établissement de liens entre les comportements des salariés et les politiques en vigueur au sein des entreprises sur le plan de la mobilité. L’échantillon a été déterminé (avec des stratifications géographiques et liées à la taille des entreprises) de manière à recruter 200 salariés disposant d’une voiture de société pour chacune des trois régions du pays. Nous n’avons sélectionné que des sociétés appartenant à des secteurs NACEBEL présentant la plus forte probabilité de retrouver des voitures de société, afin d’éviter de recruter un nombre trop important de répondants sans voiture de société. Ces informations étaient accessibles grâce aux données FEBIAC analysées durant le projet COCA. Les secteurs choisis étaient ceux des activités financières, de l’immobilier, du recrutement et des services aux entreprises, de la vente en gros et de détail, de la réparation de véhicules motorisés, de motos et d’articles domestiques, ainsi que de l’industrie manufacturière. Il était également demandé aux personnes ne disposant pas d’une voiture de société de répondre au questionnaire, pour nous permettre de disposer d’un groupe de contrôle autorisant les comparaisons avec les travailleurs titulaires de voitures de société. Toutes les entreprises ont d’abord été contactées par mail traditionnel, puis par téléphone au cas où nous n’enregistrons pas de participation (au moins une fois pour les entreprises non participantes). Le questionnaire destiné aux sociétés pouvait être rempli soit par Internet, soit manuellement sur papier, voire par téléphone. Le questionnaire destiné aux travailleurs n’était disponible que sur le Web.

En raison de faibles taux de réponse, des enquêtes complémentaires ont été menées au niveau des salariés (impliquant uniquement des répondants disposant d'une voiture de société). Une première enquête, réalisée grâce aux subventions du gouvernement flamand, a permis le recrutement (par un cabinet d'études de marché – TNS Dimarso) de quelque 700 répondants supplémentaires résidant en Flandre, tandis qu'une seconde cherchait à obtenir des contacts des chercheurs ainsi que les contacts de ces contacts, et ainsi de suite (dissémination virale) pour remplir notre questionnaire. Les deux enquêtes ont fait l'objet d'une légère adaptation en vue de l'obtention d'informations importantes à partir de ce questionnaire destiné aux entreprises, indisponible du fait que des entreprises n'avaient pas été interrogées.

Au final, nous avons obtenu 4 échantillons de répondants : un premier, que nous avons baptisé « noCC original », constitué de personnes non titulaires d'une voiture de société ayant été contactées par l'intermédiaire de leur entreprise (N = 213) ; un deuxième, que nous avons baptisé « CC original », constitué de personnes titulaires d'une voiture de société et ayant également été contactées par l'intermédiaire de leur entreprise (N = 237) ; un troisième, que nous avons baptisé « TNS additionnel », constitué de personnes titulaires d'une voiture de société et ayant été recrutées par l'intermédiaire d'un cabinet d'études de marché (TNS – Dimarso) au sein de son panel existant (N = 720) et un quatrième, que nous avons baptisé « contacts additionnels », constitué de personnes titulaires d'une voiture de société et ayant été recrutées par parmi les contacts des chercheurs, suivant un processus de dissémination virale (N = 440).

Après avoir procédé au nettoyage des bases de données, nous sommes passés aux analyses descriptives. Les entreprises passées en revue (N = 181) relevaient essentiellement du secteur privé (93 %), la plupart étant situées en Région wallonne (60 %) et la part des entreprises situées en Flandre étant plus ou moins égale à celle des entreprises établies en Région de Bruxelles-Capitale (respectivement 22 et 18 %). Il s'agissait essentiellement de petites entreprises (3 sur 4 employaient moins de 50 personnes et 1 sur 5 plus de 100 personnes). Aux fins d'obtenir un échantillon plus représentatif (meilleure représentation de la population réelle), nous avons appliqué un processus de pondération. Les résultats qui suivent découlent de cet échantillon pondéré. À la lecture de la partie descriptive de notre questionnaire, nous avons découvert qu'approximativement la moitié des entreprises passées en revue déclarent être situées à proximité (26 %), voire au voisinage immédiat (29 %) d'un arrêt de transports en commun, mais une minorité d'entreprises signalent que l'arrêt de transports en commun le plus proche offre une fréquence élevée (10 %) ou très élevée (13 %). L'accessibilité en voiture a été évaluée à l'aune des infrastructures de stationnement disponibles et 75 % des entreprises fournissent de tels dispositifs à leurs salariés. Les réponses à nos questions mettent en évidence que les entreprises considèrent l'accessibilité (surtout en termes d'accessibilité en voiture) comme un aspect important pour le choix de la localisation de l'entreprise. L'accessibilité avec les transports en commun se voit accorder une importance beaucoup plus réduite. Pour ce qui est des modes de transport durables, il s'avère que l'absence de soutien en leur faveur est plus courante parmi les entreprises de l'échantillon qu'un soutien.

Les modes de transport durables les plus soutenus sont les transports en commun (40 %), l'utilisation du vélo (35 %) et le *car sharing* (35 %).

Si l'on se penche sur la description de la politique de la société en matière de voitures, on observe que seules 9 % des entreprises de l'échantillon déclaraient ne pas disposer de voitures de société. Le principal incitant pour les entreprises à offrir des voitures de société à leurs salariés résidait dans le fait de les motiver et d'augmenter leur loyauté envers l'entreprise. Les raisons liées spécifiquement au travail étaient le deuxième facteur déterminant en importance, les motifs financiers étant le troisième. En ce qui concerne l'accessibilité, un grand nombre d'entreprises signalaient que ce facteur ne jouait aucun rôle d'envergure dans l'attribution de voitures de société (92 % de réponses négatives). Sur le plan des coûts liés aux voitures de société, la plupart de ceux-ci ne sont pas portés à charge du salarié, à l'exception des amendes pour infractions à la législation routière (75 %) et de la franchise en cas d'accident (24 %).

Concernant les données collectées au niveau des travailleurs, nous présentons des chiffres spécifiques à chaque échantillon, car les recrutements se sont faits de plusieurs manières. Par ailleurs, il n'a pas été possible de procéder à une pondération, étant donné que nous ne disposons d'aucune information concernant la population globale des personnes disposant d'une voiture de société. Donc, pour éviter les mélanges de données obtenues par des méthodologies différentes, il a été décidé de maintenir les échantillons isolés.

Cela dit, les constats sont souvent identiques d'un échantillon à l'autre. Tel est le cas sur le plan des profils socioprofessionnels de nos répondants : les chiffres montrent que les utilisateurs de voitures de société sont plus fréquemment masculins que féminins et que la possession d'une voiture de société est plus courante chez les jeunes (tout particulièrement chez les moins de 40 ans), mais pas chez les plus jeunes des plus jeunes (moins de 24 ans). La probabilité de trouver une personne disposant d'une voiture de société évolue également en fonction du niveau d'instruction. Les personnes exerçant des fonctions managériales sont celles qui présentent le taux de possession de voitures de société le plus élevé, tandis que le taux le plus faible est enregistré parmi les ouvriers. On retrouve proportionnellement plus de gens travaillant à temps partiel dans l'échantillon des personnes ne possédant pas de voiture de société. Les répondants bénéficiant de voitures de société présentent une plus forte tendance au travail à horaires spéciaux, ce qui signifie que ces gens sont proportionnellement plus nombreux à travailler en dehors des heures de bureau. Il s'avère aussi qu'un nombre proportionnellement supérieur de répondants disposant de voitures de société déclarent vivre très près de leur lieu de travail (moins de 2 km) par rapport à ceux qui n'en ont pas, mais ce constat ne porte pas sur une partie notable des échantillons. Les personnes disposant d'une voiture de société sont davantage représentées dans les distances les plus longues. Les enquêtes nous ont également appris que les voitures de société (le plus souvent des diesels) ont des kilométrages annuels supérieurs aux voitures privées. Les constats moins courants concernent les données relatives aux contributions des différents types de déplacements au kilométrage annuel : les participants à l'enquête initiale utilisent leurs voitures de société essentiellement pour se rendre à leur lieu de travail et retourner chez eux.

Ils effectuent également plus de trajets professionnels que de trajets privés. Les répondants recrutés par le cabinet d'études de marché ont un comportement différent : la principale contribution à leur kilométrage annuel est (de manière générale) générée par les déplacements professionnels, avant les trajets domicile-lieu de travail. Les trajets privés sont également ceux qui ont l'influence la plus faible sur le kilométrage annuel. Les contacts des chercheurs présentent encore un autre ordre d'importance pour la répartition des déplacements. À l'instar des répondants de l'enquête originelle, leurs kilométrages sont essentiellement liés aux trajets domicile-lieu de travail et sont du même ordre de grandeur mais contrairement aux premiers, ils accomplissent plus de trajets privés que de trajets professionnels. Pour ce qui est des déplacements privés en Belgique, ceux-ci sont très souvent autorisés, voire remboursés, par l'entreprise. S'agissant de l'importance des déplacements professionnels, nous avons beaucoup plus de répondants au sein des échantillons de personnes disposant d'une voiture de société qui voyagent pour leur travail « chaque jour » ou « très souvent » que dans l'échantillon des personnes sans voiture de société. En ce qui concerne le mode de transport usuellement utilisé pour aller au travail, une vaste majorité des répondants ayant une voiture de société utilisent celle-ci pour aller au travail, là où seule une grosse moitié des personnes n'en ayant pas s'y rendent avec leur voiture personnelle (59,2 %). Néanmoins, chez ces gens, le train est utilisé par plus de 1 répondant sur 4, alors que ce mode de transport est rarement utilisé par les personnes ayant une voiture de société (moins de 5 %). Si l'on se penche sur les déplacements consignés dans les questionnaires (tous les déplacements accomplis le jour précédant celui où le questionnaire a été rempli – le *jour de référence*), on constate que le nombre moyen de trajets est supérieur chez les gens qui ont une voiture de société comparativement à ceux n'en ayant pas. Parallèlement, ces trajets sont plus longs chez les premiers que chez les seconds. Concernant le mode utilisé pour les trajets consignés, les répondants sans voiture de société utilisent les transports en commun dans 14 % de l'ensemble des trajets, alors que les répondants en possédant une dans l'enquête originelle ne prennent les transports en commun que pour 1,3 % de leurs trajets. Les répondants sans voiture de société utilisent la voiture dans 80 % de leurs trajets, soit beaucoup moins de ceux en ayant une (94 % de l'ensemble des trajets dans l'enquête originelle ont été accomplis en voiture).

Pour ce qui est de l'objet de ces trajets déclarés, les personnes sans voiture de société n'accomplissent que 2,68 % de leurs déplacements à des fins professionnelles, tandis que pour les personnes disposant d'une voiture de société, seul un trajet sur dix est un trajet professionnel. Un petit nombre de répondants (environ 8,5 %) déclarent qu'une autre personne avait utilisé leur voiture de société le jour de référence. Lorsque tel est le cas, les distances parcourues par ces personnes étaient de l'ordre de 30 km.

Certains travaux de modélisation sont ensuite rapportés dans ce rapport final, avec en premier lieu une présentation d'un modèle relatif à l'accessibilité. Ce modèle s'attache à prédire si une entreprise attribue des voitures de société à ses travailleurs en se basant sur des indicateurs d'accessibilité collectés grâce à l'enquête auprès de l'entreprise.

Le modèle (de régression logistique) mis sur pied est significatif et n'a identifié qu'une seule des variables incluses comme étant un prédicteur significatif de l'attribution de voitures de société par les entreprises, à savoir le soutien en matière de stationnement : les entreprises disposant d'infrastructures de stationnement ont plus tendance à octroyer des voitures de société.

Pour autant que l'accessibilité aux transports en commun soit en jeu, cela ne semble pas intervenir dans la politique de l'entreprise en matière de voitures de société. Nous avons ensuite analysé la possession de voitures de société. Les profils sociodémographiques des salariés ont été analysés afin de voir quels facteurs parmi ceux qui caractérisent ces profils déterminent la tendance pour les gens à se voir attribuer une voiture de société. En outre, nous nous sommes penchés sur l'écart en termes de kilométrage annuel entre les voitures de société et les voitures privées.

Les résultats présentés sont fondés sur des données collectées au moyen de l'échantillon originel, lorsque nous avons contacté les salariés par l'intermédiaire de leurs employeurs. Nous avons eu recours à une régression logistique binaire pour déterminer l'impact du profil sociodémographique sur la disponibilité de véhicules de société pour les salariés. Nous avons ainsi constaté que les personnes ayant le plus de chances de disposer d'une voiture de société sont les hommes diplômés du supérieur, âgés de moins de cinquante ans et exerçant une fonction de management ou de direction dans une entreprise située en Région flamande.

Les analyses démontrent également que les utilisateurs de voitures de société parcourent significativement plus de kilomètres que les salariés sans voiture de société. Un modèle régressif multilinéaire nous a permis de constater que la distance domicile-lieu de travail et la possession d'une voiture de société sont les contributeurs les plus importants, suivis par la fréquence des trajets professionnels et le sexe.

Une analyse de clusters a ensuite été réalisée sur les données collectées grâce au subside flamand, en vue de déterminer les différents types d'utilisateurs de voitures de société. 3 clusters ont été identifiés : les « navetteurs » (*commuters*), les « représentants » (*representatives*) et les « dilettants » (*enjoyers*). Les navetteurs sont des salariés disposant d'une voiture de société dont la fréquence des trajets professionnels est modérée, qui tendent à vivre plus loin de leur lieu de travail par rapport à d'autres salariés et qui utilisent leur voiture de société presque exclusivement pour accomplir des trajets domicile-lieu de travail. Les représentants doivent fréquemment accomplir des trajets professionnels et passent une grande partie de leur temps sur la route dans leur voiture de société. Les dilettants sont des salariés possédant une voiture de société qui accomplissent un nombre significativement moindre de trajets que les représentants et qui vivent de manière significativement plus proche de leur lieu de travail que les navetteurs. Les répercussions sur le kilométrage annuel sont évidentes : c'est chez les représentants qu'il est le plus élevé, avec un kilométrage annuel moyen avoisinant les 37 600 km, soit environ 5 600 km de plus que la moyenne annuelle des navetteurs, qui est d'environ 32 000 km.

Ces deux kilométrages annuels moyens sont significativement supérieurs à celui des dilettants, qui atteint environ 22 400 km.

Quoi qu’il en soit, tous ces kilométrages sont supérieurs au kilométrage moyen d’une voiture privée.

Demander aux répondants disposant d’une voiture de société quel mode de transport ils utiliseraient pour aller au travail s’ils n’en avaient pas nous a permis d’analyser des effets de substitution. Dans une telle situation, la proportion de personnes qui iraient travailler en train se situe entre 10 et 17 %, soit seulement la moitié de cette tranche liée au mode pour les gens n’ayant pas de voiture de société (plus de 26 %). Toutefois, 72 % seulement des gens accompliraient encore leurs trajets domicile-lieu de travail en voiture (privée) si elles cessaient d’avoir une voiture de société à leur disposition. Plusieurs caractéristiques des répondants pouvant avoir une influence sur le choix du mode de transport destiné aux déplacements domicile-lieu de travail, nous avons donc procédé à des analyses opérant des distinctions en fonction du sexe, de l’âge et du diplôme.

Une des informations utiles pour les décideurs réside dans les raisons pour lesquelles les gens n’utiliseraient pas les transports en commun même si ils n’avaient pas de voiture de société : les raisons les plus importantes citées par les répondants pour la non-utilisation des transports publics en pareil cas sont l’insuffisance du réseau et la lenteur des transports en commun.

Enfin, et pour étudier plus en détail l’effet de substitution, nous avons procédé à un comparatif des personnes présentant les mêmes caractéristiques sociodémographiques avec ou sans voiture de société. Seule l’enquête originelle a été utilisée, étant donné que nous ne disposions d’un groupe de contrôle sans voiture de société que dans l’enquête originelle. Le nombre moyen de trajets par jour, le mode de transport utilisé ainsi que les buts des trajets ont ainsi été analysés.

Pour clore, le rapport se termine par la présentation d’une série de recommandations méthodologiques (exposant, par exemple, la manière d’obtenir un échantillon statistiquement représentatif) ainsi que par une section de soutien aux décisions (législation spécifique, intérêt de déterminer des types d’utilisateurs, etc.).