



# Les entreprises et la mobilité partagée: état des lieux, écueils et potentialités

Analyse FEB

Juillet 2018

## Table des matières

<b>Executive summary</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Introduction</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Terminologie : une réalité aux multiples facettes</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Etude documentaire</b> .....	<b>8</b>
3.1. La mobilité partagée en chiffres.....	8
3.2. Les motivations des travailleurs.....	9
3.3. Les motivations des entreprises pour encourager la mobilité partagée.....	9
3.4. Les mesures prises par les employeurs.....	10
3.5. Cadre légal et fiscal.....	12
3.6. Freins pour les entreprises.....	13
<b>4. Enquête auprès des entreprises</b> .....	<b>15</b>
4.1. Méthodologie.....	15
4.2. Résultats.....	15
4.2.1. Covoiturage.....	15
4.2.2. Car sharing.....	18
4.2.3. Recommandations politiques.....	21
4.3. Interprétation des résultats.....	22
<b>5. Quelques recommandations</b> .....	<b>24</b>
5.1. Harmoniser le cadre fiscal et parafiscal des modes de déplacements.....	24
5.2. Flexibiliser et faciliter l'organisation du covoiturage.....	24
5.3. Augmenter la notoriété du car sharing et du covoiturage.....	25
5.4. Concilier le car sharing et les voitures de société.....	25
5.5. Développer des infrastructures co-modales.....	26
<b>6. Conclusion</b> .....	<b>27</b>

## Executive summary

La Belgique est confrontée à des défis importants sur le plan de la mobilité. Les routes sont structurellement congestionnées causant une perte économique estimée à 1 à 2% du PIB par l'OCDE. Près de 25% des employeurs admettent rencontrer des problèmes liés à la congestion.

La FEB a développé une vision de mobilité composée de 50 mesures visant à dénouer le nœud de la mobilité en Belgique. Parmi ces mesures, la mobilité partagée est avancée comme une solution prometteuse. La 'voiture partagée' au sens large peut prendre plusieurs formes : on parle de **covoiturage** lorsque plusieurs personnes effectuent un trajet à bord d'un même véhicule, et de **car sharing** (ou autopartage) lorsque plusieurs personnes partagent un véhicule en l'utilisant tour à tour.

Une étude documentaire permet d'établir que le covoiturage et le car sharing représentent une petite partie des déplacements automobiles, la plupart des déplacements étant effectués en voiture avec une seule personne à bord. Cependant, un nombre croissant d'entreprises prend des mesures pour encourager ces pratiques auprès de leurs collaborateurs. Les motivations et les difficultés éprouvées par les employeurs en matière de mobilité partagée restent peu documentées.

Entre le 20 juin et le 30 août 2017, la FEB a réalisé un sondage auprès de 262 employeurs belges au sujet de leurs expériences et opinions sur la mobilité partagée. L'échantillon n'est pas représentatif de la population des entreprises et les résultats sont donc purement indicatifs.

- Sur le **covoiturage** : 37% des employeurs prennent une ou plusieurs mesures en faveur du covoiturage. Les initiatives les plus fréquemment citées sont la diffusion d'information sur le covoiturage et l'organisation du covoiturage entre les travailleurs. Les motivations des employeurs sont diverses (liées à l'environnement, au parking, à la motivation des travailleurs et à l'accessibilité du site). La flexibilité des horaires de travail et la difficulté à convaincre les travailleurs de faire du covoiturage sont les principales difficultés éprouvées par les employeurs.
- Sur le **car sharing** : L'autopartage est promu par 33% des employeurs, la mesure la plus répandue étant le partage de voitures de pool. Le recours à un service de car sharing externe reste une pratique marginale (7% des entreprises). La principale motivation aux yeux des employeurs est la réduction des coûts des déplacements professionnels. L'organisation du car sharing pose peu de problème pour les employeurs ; l'absence de voiture disponible et la complexité de la gestion administrative sont des difficultés pour une minorité d'entre eux.
- Sur les **recommandations** : les employeurs ont été sondés sur les mesures susceptibles de favoriser la mobilité partagée au sein des entreprises. Les recommandations liées à la fiscalité et à la multimodalité remportent le plus l'adhésion : la simplification du cadre fiscal/parafiscal des modes de déplacement et un cadre pour le budget mobilité sont cités par plus de 50% des répondants.

A la fin de la présente étude, plusieurs recommandations politiques sont formulées :

- Il est nécessaire **d'harmoniser le cadre fiscal/parafiscal** des différents modes de déplacements, notamment au travers d'un cadre réglementaire pour le budget mobilité

- Il est essentiel de **flexibiliser et de faciliter l'organisation du covoiturage**, pour l'adapter à la flexibilité croissante des déplacements et des horaires de travail, et au besoin d'intermodalité.
- Il convient **d'augmenter la notoriété du covoiturage et du car sharing**.
- Il faut trouver des solutions pour **concilier la voiture de société avec le car sharing**.
- Il est conseillé de **développer des infrastructures co-modales** pour faciliter le passage à un mode de déplacement partagé et augmenter la visibilité des solutions de mobilité partagée.

## 1. Introduction

La Belgique est confrontée à des défis importants sur le plan de la mobilité. Les routes sont structurellement congestionnées durant les heures de pointe, causant une perte économique estimée à 1 à 2% du PIB par l'OCDE. De plus, les émissions de polluants et de gaz à effet de serre liées au transport ont des conséquences négatives pour l'environnement et la santé publique. La dégradation des infrastructures suite à des niveaux d'investissements trop faibles viennent aggraver les problèmes mentionnés ci-avant.

Cette situation est problématique pour les entreprises belges : 25% des employeurs admettent rencontrer des problèmes liés à la congestion routière. Les retards fréquents nuisent à la productivité des travailleurs et au bien-être au travail, et les entreprises situées dans des zones congestionnées ou mal desservies en services de transport collectif éprouvent du mal à recruter des collaborateurs. Pour pallier à ces problèmes, un nombre croissant d'employeurs met en place des mesures pour faciliter la mobilité des travailleurs : remboursement à 100% des abonnements de transports en commun, mise à disposition d'un vélo, organisation du covoiturage, affiliation à un service d'autopartage, etc. Les deux dernières mesures (covoiturage et car sharing) sont deux formes de la « mobilité partagée », c'est-à-dire le partage de véhicules entre plusieurs personnes, par opposition à l'autosolisme. Ce sera l'objet de la présente analyse.

La mobilité partagée cadre dans la « vision de mobilité » de la FEB. Cette vision propose 50 mesures pour dénouer le nœud de la mobilité en Belgique. La mobilité partagée y est encouragée car elle permet de mutualiser l'usage des véhicules et de mieux utiliser la capacité de l'infrastructure disponible. De plus, la mobilité partagée permet d'améliorer le service offert aux individus et aux entreprises car elle fait partie intégrante du concept de « Mobility as a Service » (MaaS). Cette notion décrit le transfert d'une mobilité basée sur la possession de modes de transport vers une mobilité basée sur l'utilisation de services de mobilité. Pour mettre le concept en pratique, des fournisseurs de services combinent les différents modes de transport en une seule application, de manière à ce que l'utilisateur puisse réserver et payer ses différents services de mobilité à partir d'un compte client unique.

La FEB souhaite favoriser le développement de la mobilité partagée au service des employeurs et des travailleurs. La présente analyse entend y contribuer en établissant un état des lieux de la mobilité partagée au sein des entreprises. Une étude documentaire et un sondage auprès des entreprises ont été réalisés de manière à identifier les obstacles et les opportunités de ces nouvelles formes de mobilité. Les résultats de cette analyse ont ensuite été discutés avec plusieurs parties prenantes afin de dégager des recommandations concrètes.

## 2. Terminologie : une réalité aux multiples facettes

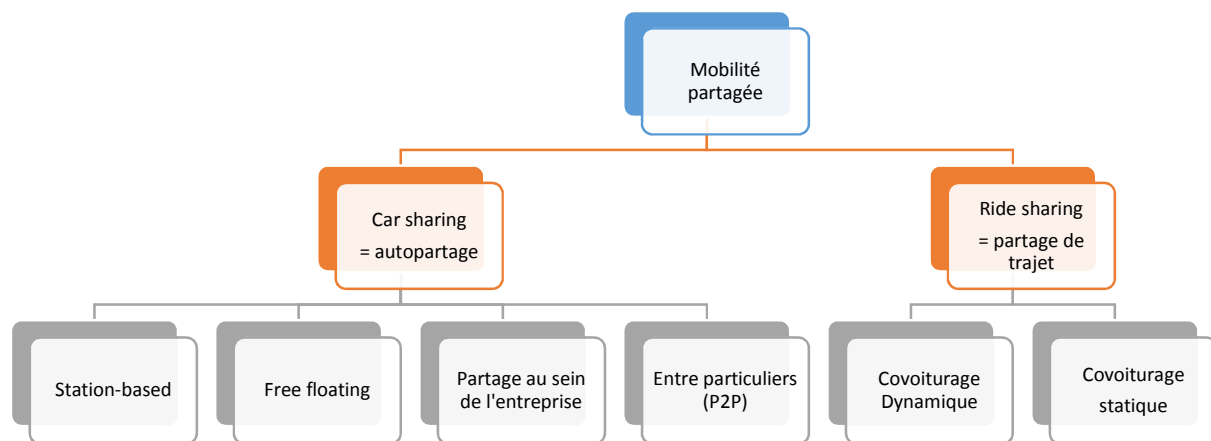
La mobilité partagée recouvre des concepts très divers. Elle s'inscrit dans le mouvement de l'**économie collaborative**, définie par Rachel Botsman comme « un modèle économique basé sur l'échange, le partage, la location de biens et de services privilégiant l'usage sur la propriété » (Botsman et Rogers, 2011). La Commission Européenne en identifie cinq éléments constitutifs :

1. La liaison d'individus et/ou des personnes morales (C2C, B2C et B2B)
2. Via une plateforme électronique
3. Leur permettant de proposer des services et/ou échanger des biens, des ressources, du temps, des compétences ou capitaux
4. Souvent de manière temporaire
5. Sans transfert des droits de propriété

L'économie partagée est en plein boom dans plusieurs secteurs, en particulier dans l'hébergement, la restauration, la mobilité et la finance.

Pour les besoins de cette étude, nous appliquerons le concept de l'économie collaborative / partagée à la **mobilité d'entreprise**, à savoir les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ainsi que les déplacements professionnels des collaborateurs.

La mobilité partagée en entreprise peut prendre plusieurs formes. Elles ont toute en commun la notion de **partage d'un même véhicule entre plusieurs personnes**, et constituent en ce sens une alternative à l'autosolisme.



Il convient d'opérer une distinction entre deux grands types de mobilité partagée (OCDM, 2016) : d'une part le « **ride sharing** » (partage de trajet) qui implique que plusieurs personnes font usage du même véhicule au même moment, par exemple pour se rendre ensemble sur leur lieu de travail ; d'autre part le « **car sharing** » (autopartage) qui implique que plusieurs personnes font usage du même véhicule à des moments différents.

Le 'ride sharing' est lui-même de deux types :

- **Le covoiturage statique:** solution 'classique' qui consiste à effectuer un trajet avec une autre personne dans un même véhicule. Dans le cadre professionnel, on parle de co-voiturage « lorsqu'au moins deux personnes roulent ensemble pour leurs trajets domicile - lieu de travail » (SPF Finances, 2016). Le terme 'statique' signifie que le matching n'est pas opéré en temps réel. La plupart du temps il s'agira d'un arrangement informel.
- **Le covoiturage dynamique :** solution de ride sharing en temps réel qui utilise une plateforme en ligne pour mettre en contact les individus qui ont un trajet à proposer et ceux qui sont à la recherche d'un trajet correspondant.

Quant au car sharing, aussi appelé autopartage, il se décline en plusieurs catégories selon ACEA (Le Vine, Zolfaghari & Polak, 2014):

- Car sharing « **station-based** » et « **round-trip** » : système de location de véhicules de courte durée auprès d'un opérateur disposant de sa propre flotte. Le véhicule doit être récupéré et ramené dans une même station.
- Car sharing en « **free floating** » : système de location de véhicules de courte durée auprès d'un opérateur disposant de sa propre flotte, où le véhicule peut être récupéré et rendu à n'importe quel endroit d'une zone définie.
- Car sharing **au sein de l'entreprise** (ou d'un groupement d'entreprises): forme de car sharing qui consiste à partager les véhicules d'une flotte d'entreprise entre plusieurs employés. Alternativement, ces véhicules peuvent être partagés entre les employés de plusieurs entreprises (OCDM, 2016). Cette forme de car sharing peut être organisée directement par l'employeur ou proposée sur mesure par des sociétés de leasing.
- Car sharing **peer-to-peer (P2P)** : système de location ou partage de véhicules entre particuliers opéré par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne.

Cette classification reprend les formes principales de la voiture partagée au moment où ces lignes sont écrites. Elle sera sans doute amenée à évoluer en fonction des développements du marché.

Dans le contexte de l'entreprise, on notera d'emblée que ces différentes déclinaisons de la voiture partagée sont adaptées à des trajets spécifiques. Le **covoiturage se prête particulièrement aux trajets réguliers, et donc aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Le car sharing sera plutôt indiqué pour les déplacements occasionnels ou irréguliers, à savoir les déplacements professionnels.** Cette distinction est importante pour le reste de l'analyse.

### 3. Etude documentaire

Cette étude documentaire se base sur la littérature existante et a pour objet l'application de la mobilité partagée au sein des entreprises belges.

#### 3.1. La mobilité partagée en chiffres

Selon une étude du Bureau Fédéral du Plan (2015), 79% des passagers-kilomètres parcourus en Belgique le sont avec une voiture, dont 57% comme conducteur, et 22% comme passager. En termes de nombres de déplacements, la part modale de la voiture est de 65%, dont 48% comme conducteur et 17% comme passager (Cornelis *et al.*, 2012). Cette différence s'explique par la distance relativement plus importante des déplacements réalisés en voiture. Par ailleurs, le taux d'occupation moyen d'une voiture est de 1,4 personne, voire 1,2 personne en heure de pointe (Bureau Fédéral du Plan, 2012).

Concernant les **trajets domicile-lieu de travail**, le diagnostic fédéral des déplacements domicile-lieu de travail (SPF Mobilité et Transport, 2016) nous apprend que la voiture (en solo) représente 65,6% des déplacements, tandis que le covoiturage ne représente que 2,9% des déplacements. La part du covoiturage est d'ailleurs passée de 4,7% en 2005 à 2,9% en 2014. Il est opportun de noter que ces données concernent le co-voiturage entre collègues, sans prendre en compte le co-voiturage éventuel avec des membres de la famille. Si on prend en compte le covoiturage avec les membres de la famille, la part modale du co-voiturage monte à 10% (Cornelis *et al.*, 2012). De manière générale, il est possible que les statistiques sous-estiment la part modale du covoiturage, car celles-ci considèrent uniquement le mode de déplacement principal des travailleurs alors que le covoiturage est souvent utilisé en complément (quelques jours par mois par exemple).

Enfin, il existe peu de données relatives aux **déplacements professionnels** (c'est-à-dire des déplacements effectués dans le cadre exclusivement professionnel, trajets domicile-travail exclus). Selon l'enquête BELDAM (Cornelis *et al.*, 2012), ces derniers représenteraient seulement 2% de tous les déplacements. Cependant, leur importance économique n'est pas négligeable puisque 27% des travailleurs effectuent quotidiennement des déplacements professionnels, et 37% occasionnellement. Selon l'enquête OVG (Janssens, Declercq et Wets, 2014) (uniquement pour la Flandre !), 80% des déplacements professionnels sont effectués en voiture, dont environ 10% en co-voiturage. Selon une enquête réalisée par la FEB en 2016, seuls 2,4% des travailleurs affirment que le car sharing est utilisé dans leur entreprise. C'est principalement le cas dans les petites entreprises qui ne disposent pas d'une flotte de voitures de société. Néanmoins, 34% des employés, et même 47% des employeurs s'attendent à ce que le car sharing joue un rôle dans leur entreprise à l'avenir. Le 'Baromètre des flottes' de l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise (2016) est moins optimiste, puisqu'il indique que 24% des gestionnaires de flotte belges pensent que l'autopartage va se développer dans les entreprises (comparé à une moyenne européenne de 31%).

**En résumé, le covoiturage – principalement dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail – est une pratique relativement bien ancrée chez une minorité (10%) de travailleurs belges, mais principalement en compagnie de membres de la famille. La part modale du covoiturage tend à diminuer depuis quelques années. Quant au car sharing, il est surtout utilisé pour les déplacements**



professionnels mais il représente probablement une part marginale des trajets (peu de données sont disponibles à ce sujet). Il est néanmoins en plein développement, et une part significative (entre 25 et 50%), tant des employeurs que des travailleurs, pense que l'autopartage est amené à se développer dans les entreprises.

### 3.2. Les motivations des travailleurs

Les bénéfices que les travailleurs retirent du covoiturage sont relativement bien connus. Une étude de l'Administration flamande et de Traject (2008) consacrée au covoiturage indique que la motivation est avant tout **financière**, sachant que le coût du transport peut être divisé entre le nombre d'occupants de la voiture. Il y a également un avantage fiscal sur lequel nous reviendrons plus tard. D'autres motivations sont évoquées dans cette même étude. **L'aspect social** peut notamment jouer un rôle, en ce que le covoiturage est perçu comme une solution conviviale, permettant de tisser des liens avec ses collègues. Le **facteur environnemental** n'est pas considéré comme primordial, mais peut conforter le covoitreur dans son choix de mobilité.

Les raisons qui poussent les travailleurs à utiliser un service de car sharing pour leurs déplacements professionnels sont moins bien connues. Selon OCDM (2016), c'est le **critère de facilité (« convenience »)** qui prime : la mise à disposition par l'employeur de voitures en car sharing permet au travailleur qui le souhaite de se rendre au travail sans sa voiture (personnelle ou de société), tout en bénéficiant d'une voiture pour ses trajets professionnels quand il en a besoin. Ceci vaut également pour le travailleur qui ne possède pas de voiture. Le Baromètre de l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise (2016) note cependant que **les jeunes générations** sont plus enclines à accepter le car sharing. En effet, les jeunes diplômés considèrent de moins en moins la voiture de société comme un avantage ou une récompense. Ils tendent à considérer la mobilité comme un service qu'ils utilisent quand et où ils en ont besoin. Un autre bénéfice pour les employés est la possibilité d'emprunter une voiture partagée pour un week-end, lorsque cette dernière n'est pas utilisée dans le cadre professionnel (OCDM, 2016). Enfin, il convient de noter que l'employeur a la possibilité **d'imposer l'usage du car sharing pour les déplacements professionnels** de ses collaborateurs (Clark, *et al.*, 2015). C'est dès lors sous la contrainte que le travailleur utilisera une voiture partagée plutôt que, par exemple, son véhicule personnel.

**Il apparait donc que les économies financières (principalement pour le covoiturage) et le souci de facilité (surtout pour le car sharing) sont les critères primordiaux dans le choix d'une solution de mobilité partagée par le travailleur. Dans le cas du covoiturage, les facteurs environnemental et social jouent un rôle secondaire.**

### 3.3. Les motivations des entreprises pour encourager la mobilité partagée

Nous le verrons plus loin, un nombre croissant d'employeurs prend des mesures pour encourager l'usage du covoiturage ou du car sharing auprès de leurs collaborateurs. Leurs motivations sont diverses.

Dans leur étude sur le covoiturage, Traject et l'Administration Flamande (2008) identifient les **problèmes de parking** comme la principale motivation des employeurs à encourager le co-voiturage. En effet, le

nombre de places de parking étant limité (surtout en milieu urbain), les employeurs voient le co-voiturage comme un moyen de diminuer le nombre d'automobiles. En effet, le diagnostic fédéral des déplacements domicile-lieu de travail (SPF Mobilité et Transport, 2016) indique que 24% des entreprises belges sont confrontées à un nombre de places de parking insuffisant. A Bruxelles, cette part monte à 36%. La difficulté d'attirer et de conserver des talents à cause des problèmes de mobilité incite également les entreprises à prendre des mesures – dont l'organisation du covoiturage – pour faciliter la mobilité des travailleurs. D'autres motivations couramment citées sont la préoccupation environnementale et l'accessibilité du site. L'étude de Witlox et al. (2011) montre que les motivations des entreprises sont avant tout opérationnelles (réduction de coûts, diminution du taux d'occupation du parking, demande du personnel). L'obligation légale de mettre en place un plan de déplacement d'entreprise (comme c'est le cas à Bruxelles) est également citée.

En ce qui concerne le car sharing, les études sont rares – voire inexistantes – ce qui est probablement dû au caractère relativement nouveau du phénomène. Une étude menée par Clark *et al.* (2015) auprès d'utilisateurs britanniques du car sharing met en évidence les bénéfices que les employeurs retirent de ce service. Les **économies financières** sont citées par 62% des répondants. En effet, le car sharing permet aux entreprises de limiter le nombre de voitures devant être mises à disposition des travailleurs. La **réduction des charges administratives** est évoquée par 38% des employeurs. Faire appel à un service de car sharing externe libère en effet l'employeur d'une partie de la gestion de sa flotte de véhicules, et des notes de frais des employés. Les autres bénéfices du car sharing perçus par les employeurs sont la satisfaction des travailleurs, la diminution des émissions de CO<sub>2</sub>, la réduction du nombre de places de parking nécessaires et la diminution du nombre de kilomètres professionnels.

**Si les motivations des employeurs à stimuler la mobilité partagée restent peu étudiées, quelques tendances se dégagent donc : le covoiturage et le car sharing répondent à un souci de réduire le nombre de voitures individuelles, afin de réduire le coût (financier, administratif ou encore en termes d'usage de l'espace) de la mobilité pour l'entreprise. La satisfaction/motivation du personnel et les préoccupations environnementales sont également pertinentes mais viennent en second lieu.**

### 3.4. Les mesures prises par les employeurs

Pour encourager les employés à avoir recours aux diverses formes de mobilité partagée, les entreprises ont un panel d'outils à leur disposition.

Concernant le **covoiturage**, le diagnostic fédéral des déplacements domicile – lieu de travail (SPF Mobilité et Transports, 2016) identifie quatre mesures potentielles, et renseigne le pourcentage d'entreprises qui prennent effectivement ces mesures (voir tableau ci-dessous).

Mesure	% d'entreprises	% de travailleurs
Diffusion d'information sur le covoiturage	15%	31%
Adhésion à une base de données centrale	11%	24%
Organisation du covoiturage dans l'unité de l'établissement	10%	19%
Emplacements de parkings réservés au covoiturage	4%	10%

Seule une minorité d'entreprises prend des mesures pour encourager le covoiturage, mais ce pourcentage est en augmentation. Par exemple, la part des employeurs qui organisent le covoiturage au sein de l'établissement est passé de 5 à 10% entre 2005 et 2014. Enfin, il semblerait que les applications de covoiturage dynamique (en temps réel) remportent un succès croissant (Amey, Attanucci & Mishalani, 2011), mais nous ne disposons pas de données chiffrées pour la Belgique. L'efficacité desdites mesures est sujette à discussion : les résultats du diagnostic fédéral montrent que la part modale du covoiturage dépasse à peine 1% sans mesures prises pour favoriser le covoiturage, mais atteint 7% dans les entreprises où de telles mesures sont prises. Ce constat plutôt optimiste est nuancé par Vanoutrive *et al.* (2012) qui montrent que les politiques des employeurs n'ont pas d'impact significatif dès lors qu'on tient compte de la localisation du site et du secteur d'activité. Ils considèrent que la seule mesure qui ait un impact réel est le service de « retour garanti » à la maison (au cas où le conducteur fait défaut). Witlox *et al.* (2011) identifient en outre les restrictions d'accès (ou financières) au parking de l'entreprise comme un incitant puissant à l'usage du covoiturage, mais l'acceptabilité de telles mesures est faible, tant au niveau des employés que des employeurs. Les auteurs affirment enfin que les politiques de mobilité des entreprises souffrent d'un manque d'intégration et de vision globale.

Aucune donnée n'est disponible concernant les mesures prises par les employeurs belges pour encourager le **car sharing**. On peut néanmoins supposer que la pratique reste faible. A Bruxelles, l'enquête liée aux Plans de Déplacements d'Entreprise (Bruxelles Environnement, 2016) indique que 9% des entreprises de plus de 100 travailleurs sont affiliées à un service d'autopartage (chiffres 2014). Cela étant dit, l'employeur a plusieurs possibilités à sa disposition (OCDM, 2016) :

- Soit il possède sa propre flotte de véhicules de service, ces derniers étant partagés entre les travailleurs. Ce système peut cependant s'avérer complexe du point de vue administratif (gestion des clés, des coûts, des dégâts, des kilomètres parcourus, etc.).
- Soit il fait appel à une offre de car sharing proposée par une société de leasing. L'avantage par rapport au système précédent est la fourniture d'un système de gestion des réservations (clés virtuelles, applications pour smartphone, réservation en ligne, ...), déchargeant l'employeur d'une partie du travail administratif.
- Soit il partage sa flotte de véhicules de services avec des entreprises situées à proximité. Cette variante des deux premiers systèmes peut être utile si l'entreprise ne dispose pas d'une masse critique suffisante pour justifier un système de car sharing propre.
- Soit il prend un abonnement au service de car sharing d'un fournisseur externe, comme Cambio, ZenCar, ZipCar. Dans ce cas, la flotte de véhicules n'est plus reliée à l'entreprise, et le travailleur doit récupérer le véhicule dans une station à proximité.

Il convient en outre de noter que les employeurs pourront prendre des mesures connexes qui découlent de la mise à disposition d'un service de car sharing. Par exemple, les voitures partagées propres à l'employeur pourront être mises à disposition des travailleurs pour un usage privé durant le week-end, maximisant ainsi l'utilisation des véhicules. Par ailleurs, certains employeurs interdiront le recours à la voiture personnelle pour les trajets professionnels à partir du moment où des voitures partagées sont disponibles.

**Un nombre croissant d'employeurs prend des mesures pour encourager l'usage du covoiturage dans le cadre des déplacements domicile-travail. Les principales sont la diffusion d'informations à propos du**

covoiturage, l'adhésion à une base de données centrale et l'organisation du covoiturage entre employés. L'efficacité de ces mesures est cependant incertaine. Concernant le car sharing, tout employeur pourra mettre en place un système d'autopartage, selon diverses modalités. Leur efficacité n'est pas connue mais on peut raisonnablement supposer que cela dépendra en grande partie des règles imposées par l'employeur pour les déplacements professionnels (obligation d'utiliser tel ou tel mode de transport).

### 3.5. Cadre légal et fiscal

#### ***Covoiturage***

L'usage du covoiturage pour les déplacements domicile-lieu de travail est relativement bien encadré, même s'il reste peu connu des employeurs. Il donne droit à un avantage fiscal dans le chef du travailleur, à savoir que l'indemnité versée par l'employeur aux travailleurs (tant que conducteur que le passager) qui font du covoiturage est **exonérée au maximum à concurrence du prix d'un abonnement de train en première classe pour la même distance**. Ce maximum est relativement élevé (par exemple, plus de 3100 € pour un trajet de 60 km sur base annuelle), de telle manière que l'indemnité sera entièrement exonérée dans la plupart des cas. A titre de comparaison, l'indemnité kilométrique reçue par un travailleur « autosoliste » n'est exonérée qu'à concurrence de 380 €. Pour y avoir droit, certaines conditions doivent être remplies :

- Le covoiturage doit être organisé dans le cadre d'un « **transport collectif organisé** », et un accord (individuel ou collectif) doit être conclu entre les travailleurs et l'employeur. Cet accord (qui est généralement incorporé dans un règlement) mentionne les conditions et règles pour le covoiturage. Chaque employé qui covoiture signe une déclaration suivant laquelle il utilise le covoiturage pour se rendre au travail.
- **L'employeur doit contrôler** que ses travailleurs ont effectivement recours au covoiturage selon les règles prévues.
- Le travailleur doit déclarer des **frais professionnels de manière forfaitaire**.

Lorsque le travailleur déclare ses **frais professionnels réels**, il peut déduire 0,15 € par kilomètre parcouru dans le cadre de ses déplacements domicile – lieu de travail, qu'il conduise seul ou accompagné. Par ailleurs, il n'existe pas d'avantage fiscal pour le covoiturage effectué **avec une voiture de société**. Il convient enfin de noter que rien n'est prévu en la matière dans la **législation sociale** ; par conséquent l'indemnité versée aux passagers qui font du covoiturage n'est pas exemptée de cotisations sociales car ils ne supportent aucun frais aux yeux de l'ONSS, contrairement aux conducteurs pour qui une indemnisation de 0,3412 euro/km est acceptée (Academie Fiscale, 2016).

Le covoiturage est repris dans la législation relative à l'assurance pour les accidents de travail. Cela signifie concrètement que le covoiturage est couvert par les assurances pour les accidents de travail et qu'un détour pour prendre les covoitureurs est permis (Traject & Administration Flamande, 2008).

#### ***Car sharing***

Il n'existe pas de traitement légal ou fiscal particulier applicable au car sharing. Du point de vue fiscal, cela signifie que la voiture partagée sera **traitée de la même manière qu'une voiture de société** classique (Académie Fiscale, 2016) :

- Pour l'employeur, la déductibilité des frais de voiture dépend des émissions de CO2 du véhicule (de 50% pour les voitures les plus polluantes à 100% pour les véhicules zero-émissions).
- Il paiera en outre une cotisation de solidarité en cas d'utilisation privée du véhicule, au prorata de la durée d'utilisation privée, et variable selon le taux d'émission de CO2 du véhicule utilisé.
- Pour le travailleur, un avantage toute nature (ATN) sera calculé en cas d'utilisation privée (y compris pour les trajets domicile – lieu de travail), au prorata du temps d'utilisation privée. L'ATN est fonction de la valeur catalogue du véhicule, du taux d'émissions de CO2 ainsi que de l'âge de la voiture. Si l'abonnement au service de car sharing est (partiellement) remboursé par l'employeur, le montant sera exonéré à titre de frais professionnels en cas d'utilisation professionnelle, déductible à concurrence de 380 € dans le cas de déplacements domicile-lieu de travail, ou sera imposable normalement si l'utilisation est purement privée.

Uniquement dans le cas d'une utilisation privée à titre exceptionnel / occasionnel, il n'y aura pas d'imposition de l'ATN dans le chef du travailleur.

**En résumé, le covoiturage bénéficie d'un régime fiscal avantageux, permettant une exonération de l'indemnité accordée par un employeur au travailleur qui choisit de covoiturer. Cependant ce système présente plusieurs limites, notamment l'absence d'incitant au niveau de l'ONSS et les complexités administratives requises pour contrôler le recours au covoiturage. Quant au car sharing, le traitement fiscal et parafiscal est relativement clair, dans la mesure où il est similaire à celui de la voiture de société en général. Ce traitement ne comprend pas d'incitant spécifique à l'utilisation du car sharing.**

### 3.6. Freins pour les entreprises

**Les freins individuels (= au niveau des travailleurs)** à utiliser les formes partagées de mobilité sont relativement bien connus. Nous ne reviendrons que brièvement dessus sur base des résultats de l'étude de Traject et de l'Administration Flamande (2008). Un facteur important est **l'irrégularité des horaires** : sans horaires fixes, il est plus compliqué d'organiser le covoiturage avec ses collègues. De nombreux automobilistes affirment également ne pas connaître de personne susceptible de les accompagner. Le fait d'avoir d'autres activités avant ou après le travail (qui requièrent une voiture personnelles) est aussi évoqué. Dans un registre plus subjectif, la **peur de la dépendance par rapport aux autres** est un frein important, de même que le **manque de flexibilité du covoiturage**. Enfin, la voiture personnelle (et en solo) est encore perçue comme un avantage personnel et un symbole de statut. En résumé, les avantages financiers du covoiturage (et du car sharing) ne compensent que partiellement les inconvénients en termes de confort, de flexibilité et de facilité.

**Les freins perçus par les entreprises** sont en revanche peu documentés. En termes clairs, il s'agit des obstacles qui découragent les entreprises à mettre en place des mesures favorisant la mobilité partagée.

L'étude de Traject et de l'Administration Flamande (2008) émet néanmoins quelques hypothèses basées sur un focus group avec plusieurs employeurs :

- La croyance que le covoiturage n'a pas d'effet bénéfique significatif sur la mobilité
- La difficulté liée aux horaires variables / flexibles.
- L'idée que le covoiturage est l'affaire des travailleurs, pas de l'entreprise
- La nécessité de contrôler l'usage effectif du covoiturage (jugée intrusive et administrativement complexe).

D'autres freins n'ont pas été testés, notamment la perception du cadre administratif et fiscal, le manque d'expertise / de connaissance des outils à disposition, intérêt de la part des travailleurs, le manque de temps et d'intérêt de la part de l'employeur.

**L'irrégularité des horaires de travail, la complexité administrative et le manque de perception des avantages du covoiturage ou de l'autopartage semblent donc être les principaux freins à la promotion de la mobilité partagée par les employeurs. Cependant, une analyse plus approfondie des motifs est nécessaire.**

## 4. Enquête auprès des entreprises

La FEB a réalisé un sondage auprès des employeurs belges au sujet de leurs expériences et opinions sur la mobilité partagée. La présente section résume la méthodologie suivie et les principaux résultats du sondage.

### 4.1. Méthodologie

Le formulaire d'enquête était composé de 18 questions à choix multiple réparties comme suit :

- 4 questions sur la politique de l'entreprise en matière de covoiturage ;
- 4 questions sur la politique de l'entreprise en matière d'autopartage (car sharing) ;
- 5 questions sur d'autres mesures et services de l'entreprise en matière de mobilité ;
- 1 question sur les recommandations politiques en matière de mobilité partagée ;
- 4 questions sur le profil socio-économique du répondant ;

L'enquête (en ligne) a été postée sur internet entre le 20 juin et le 30 août 2017. L'invitation à remplir cette enquête a été envoyée au réseau de chefs d'entreprises, de responsables RH et de mobility managers de la FEB.

Au total, l'enquête a été complétée par 262 employeurs (180 NL, 82 FR). Parmi les 262 répondants, 33 emploient entre 1 et 49 personnes, 78 emploient entre 50 et 249 personnes et 104 emploient plus de 250 personnes. 70 sont actifs dans le secteur des services, 123 sont actifs dans les secteurs industriels ou apparentés (construction, énergie, industrie, distribution et transport) et 22 sont actifs dans d'autres secteurs.

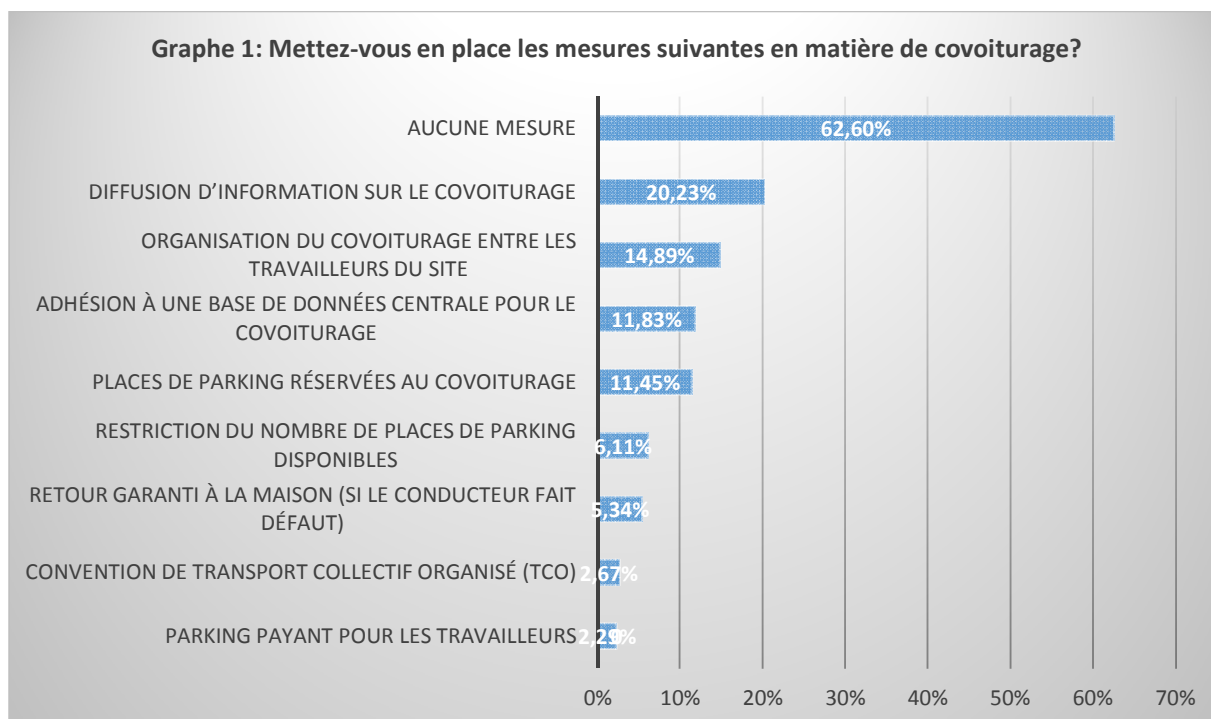
**L'échantillon n'est pas représentatif de la population des entreprises belges. Les résultats sont donc purement indicatifs.**

### 4.2. Résultats

Les résultats présentés ci-après sont des analyses descriptives et croisées des données de l'enquête.

#### 4.2.1. Covoiturage

La première question porte sur les mesures prises par les employeurs pour stimuler le covoiturage auprès de leurs employés. Comme le révèle le graphe 1 (ci-dessous), une **majorité d'employeurs (63%) ne prend aucune mesure en matière de covoiturage**. Parmi les 37% d'employeurs qui prennent des mesures, les initiatives les plus fréquemment citées sont la **diffusion d'information** sur le covoiturage (20%) et **l'organisation du covoiturage** entre les travailleurs (15%). Les mesures restrictives relatives au parking (restriction du nombre de places de parkings, parking payant) semblent peu populaires, alors qu'il s'agit d'un levier efficace pour encourager le covoiturage selon la littérature.



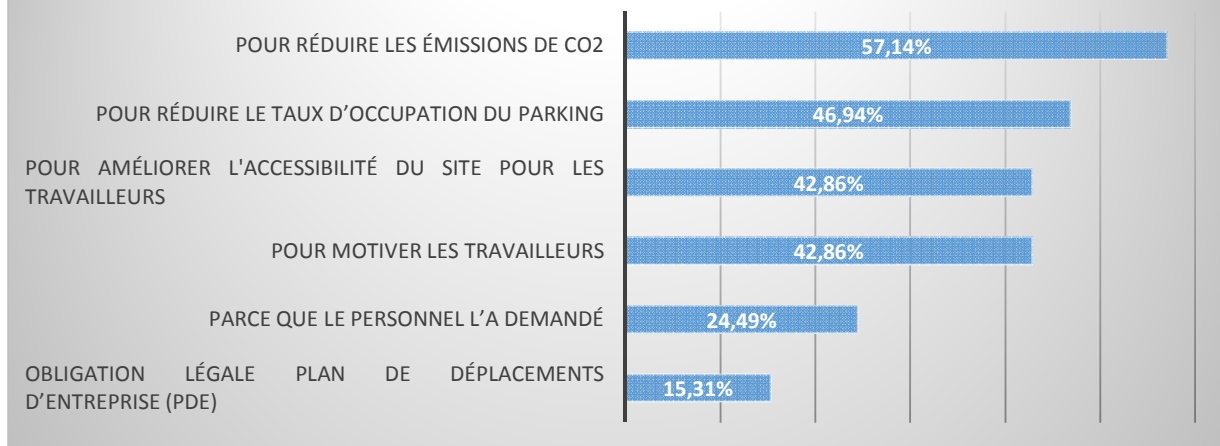
Les résultats sont néanmoins influencés par plusieurs facteurs :

- **Région** : les employeurs situés à Bruxelles prennent plus souvent des mesures (46%) que ceux situés en Flandre (34%) ou en Wallonie (36%)
- **Nombre de travailleurs** : les entreprises qui comptabilisent plus de 250 travailleurs sur leur site sont bien plus nombreuses à prendre des mesures en faveur du covoiturage (54%, contre 23% pour les entreprises plus petites). Ceci s'explique partiellement par le fait qu'il est plus facile d'organiser le covoiturage lorsqu'on dispose d'une masse critique de travailleurs, ou lorsque la diversité géographique des navetteurs est importante. Ce facteur n'explique cependant pas tout puisqu'il est possible pour les petites entreprises de s'inscrire à une base de données externe.
- **Secteur d'activités** : les employeurs actifs dans le secteur des services ont plus souvent recours à une base de données externe que ceux actifs dans les secteurs 'industriels' (construction, industrie, logistique, ...). Par contre, ces derniers sont plus nombreux à organiser le covoiturage entre les travailleurs du site.

La seconde question porte sur les motivations qui mènent les employeurs à encourager le covoiturage au sein de leur entreprise. Les résultats sont présentés sur le graphe 2 ci-dessous. Il en ressort que les motivations sont diverses : la raison la plus couramment citée est la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (57%), suivie de près par les motivations liées au parking, à l'accessibilité du site, à la motivation des travailleurs et aux demandes des travailleurs (toutes aux alentours de 45%).



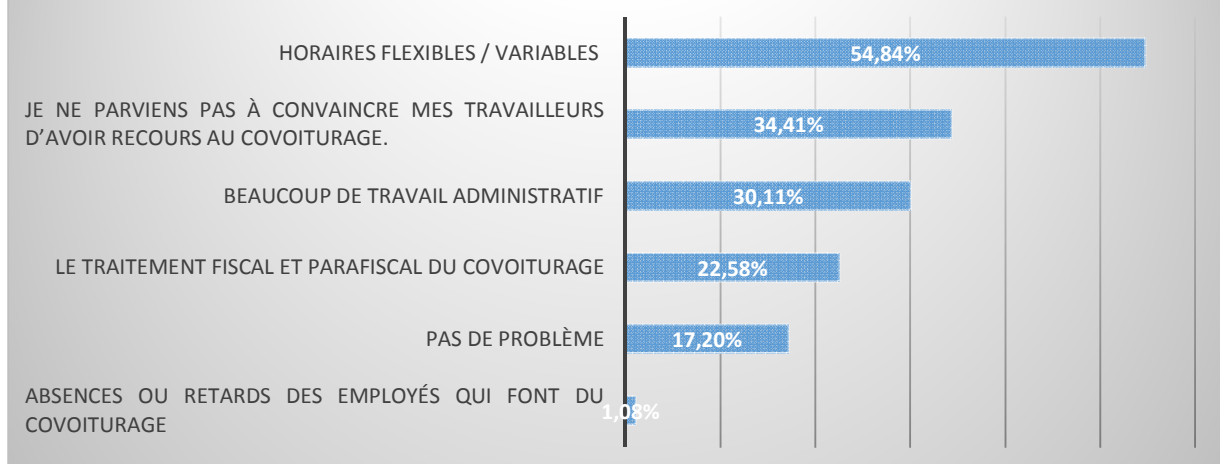
**Graphe 2 : Pour quelle(s) raison(s) encouragez vous le covoiturage?**



Les motivations dépendent néanmoins de la localisation de l'entreprise : à Bruxelles, la réduction des émissions de CO2 et la diminution du taux d'occupation du parking sont encore plus prépondérantes (73 et 64%). En Flandre, la motivation principale est liée aux ressources humaines (motiver les travailleurs), tandis qu'en Wallonie, la motivation environnementale est prépondérante. Cette différence est peut-être liée au secteur d'activité : les répondants situés à Bruxelles sont majoritairement actifs dans le secteur des services, tandis qu'en Flandre et en Wallonie il y a plus d'entreprises dans les secteurs comme l'industrie, la logistique et la construction. Or l'analyse nous montre que les motivations liées au parking et à l'environnement sont plus importantes dans le secteur des services.

Nous en venons à la troisième question qui concerne les difficultés éprouvées par les entreprises qui mènent une politique de promotion du covoiturage. Le graphe 3 ci-dessous montre les résultats.

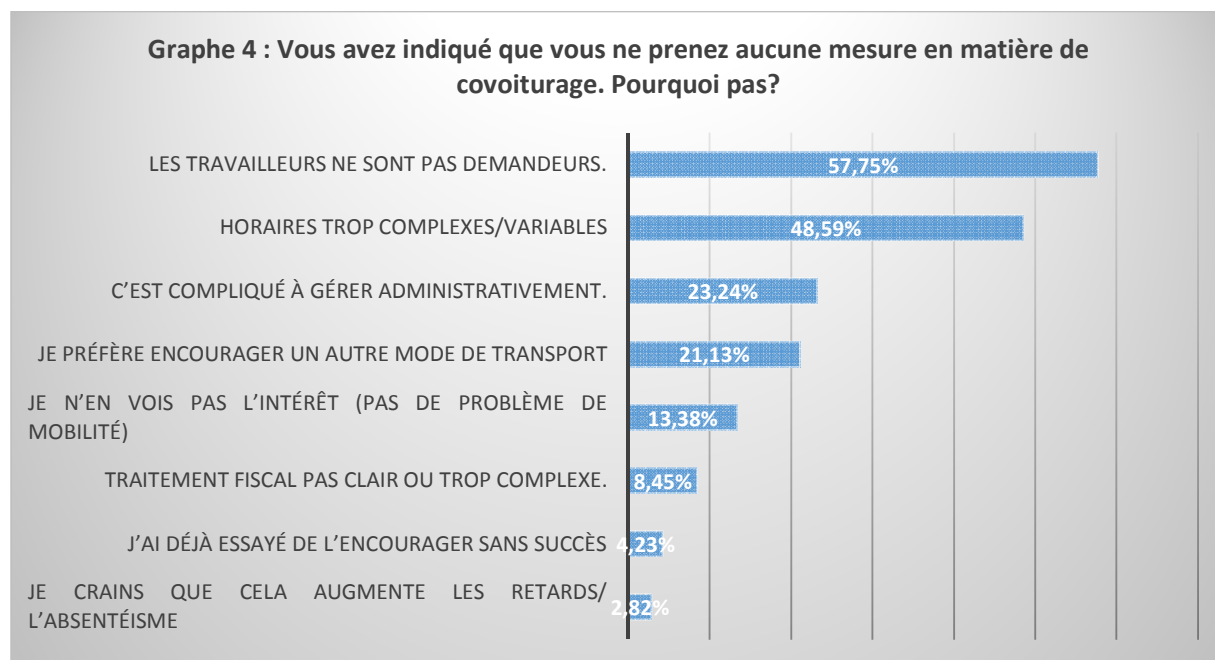
**Graphe 3 : Quelle(s) difficulté(s) rencontrez-vous dans votre politique de promotion du covoiturage?**



**Les horaires flexibles/variables** de l'entreprise constituent un frein au covoiturage pour près de 55% des répondants. En effet la diversité des horaires rend plus complexe l'organisation du covoiturage, en particulier quand celui-ci est organisé à l'échelle de l'entreprise. La difficulté à convaincre les travailleurs

ainsi que la complexité administrative sont cités par plus de 30% des répondants. Le cadre fiscal et parafiscal ne constitue un problème que pour 23% des employeurs concernés. On notera au passage que ces trois difficultés posent surtout problème dans les entreprises de grande taille (> 250 travailleurs).

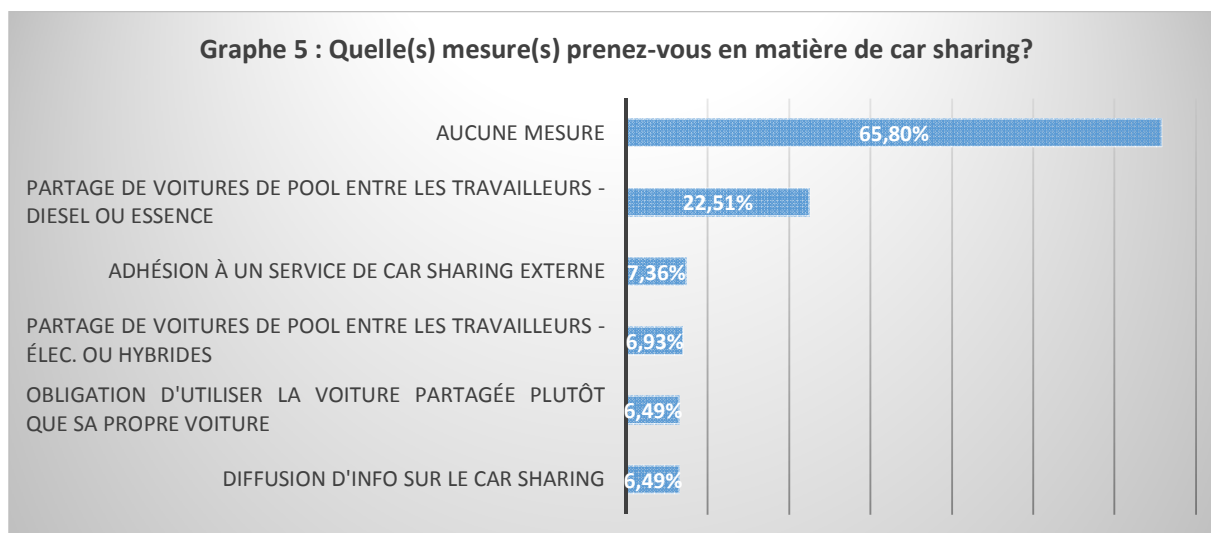
La quatrième question (graphe 4) concerne les employeurs qui ne prennent aucune mesure en matière de covoiturage et les interroge sur les raisons de ce choix. Les raisons les plus souvent mentionnées sont **l'absence de demande des travailleurs** (58% des répondants) et la difficulté liée aux **horaires flexibles et variables** (49%). Ce dernier élément rejoint les conclusions de la question précédente.



#### 4.2.2. Car sharing

La section suivante est consacrée au car sharing (ou autopartage), c'est-à-dire le partage de véhicules entre plusieurs personnes. Notre cinquième question porte donc logiquement sur les initiatives des employeurs en la matière. Les résultats sont représentés sur le graphe 5 ci-dessous. Il ressort des résultats qu'**une majorité des employeurs (66%) n'a pas recours au car sharing**. Le **partage de voitures de pool** est relativement répandu : près de 30% des employeurs y font appel, dont 7% avec des voitures électriques ou hybrides. Avec 7% d'entreprises utilisatrices, l'adhésion à un service de car sharing externe (Cambio, Zen Car, etc.) reste une pratique plutôt marginale.

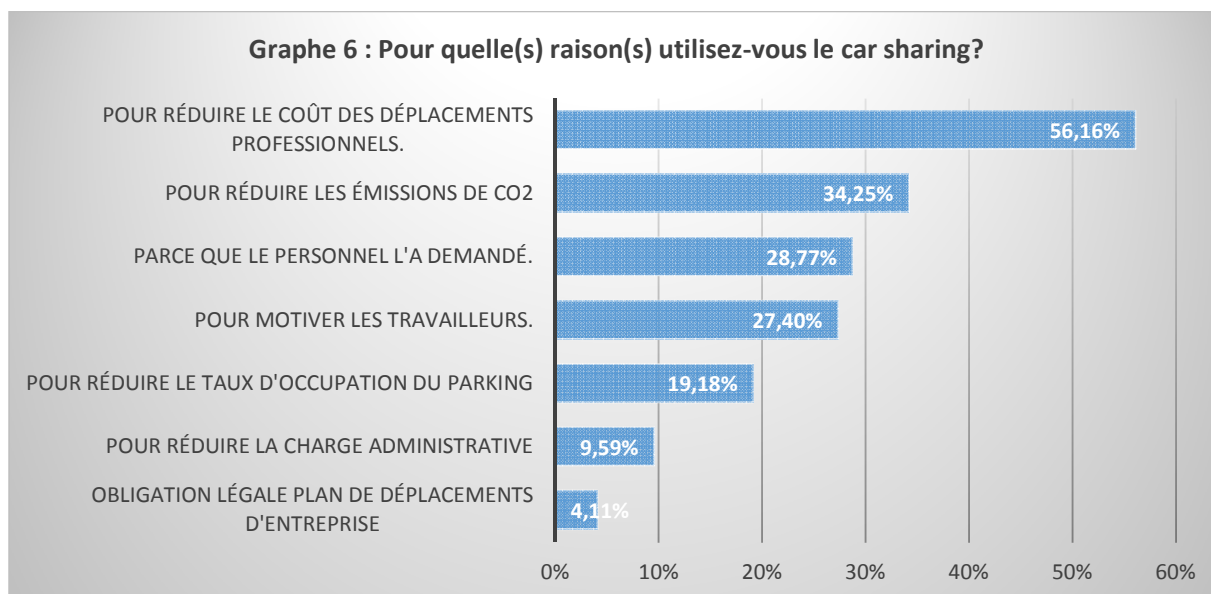
**Graphe 5 : Quelle(s) mesure(s) prenez-vous en matière de car sharing?**



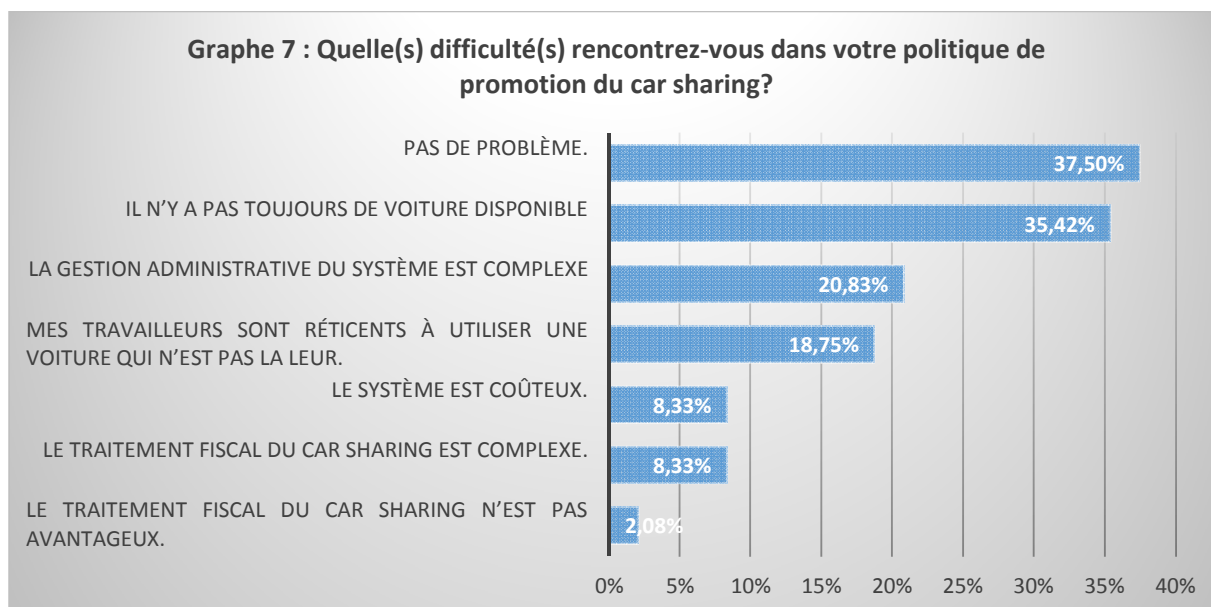
Un certain nombre d'analyses croisées nous livre des enseignements supplémentaires :

- **Région** : les entreprises situées à Bruxelles ne prennent globalement pas plus de mesures que les autres pour favoriser le car sharing. Cependant, elles ont plus souvent recours à un service de car sharing externe (11%, contre 4% dans les autres régions).
- **Voitures de société** : les entreprises dont moins de 25% des travailleurs disposent d'une voiture de société ont tendance à prendre plus de mesures relatives au car sharing (37%, contre 26% pour les entreprises où plus de 25% des travailleurs ont une voiture de société). C'est principalement au niveau du partage des voitures de pool que se situe la différence.
- **Nombre de travailleurs** : 15% des petites structures (< 50 travailleurs) sont abonnées à un service de car sharing externe alors que cette proportion diminue à 5% pour les entreprises de plus de 50 travailleurs. Par contre, les grandes structures, en particulier celles qui comptent plus de 250 travailleurs, sont plus nombreuses à avoir recours au partage des voitures de pool.
- **Secteur** : l'adhésion à un service de car sharing externe est quasiment inexistante (0,8%) dans les secteurs de l'industrie, de la construction, de la logistique, etc. Cette pratique est surtout en usage dans le secteur des services (10%) et les autres secteurs (27%). Cette différence est probablement liée en partie à la localisation des entreprises. Le secteur d'activité n'a par contre pas d'impact apparent sur la propension à utiliser des voitures de pool.

La sixième question, dont les résultats sont indiqués sur le graphe 6 ci-dessous, nous renseigne sur les motivations des employeurs qui font appel au car sharing. Il apparaît clairement que la motivation principale est la **réduction du coût des déplacements professionnels**, cette raison étant avancée par plus de 55% des employeurs. On notera également que la **réduction du taux d'occupation du parking** constitue une motivation importante dans les entreprises situées à Bruxelles et celles qui comptent plus de 250 travailleurs. Par ailleurs, les raisons liées aux ressources humaines (demande du personnel, motivation des travailleurs) et à l'environnement (réduction des émissions de CO2) sont plus couramment citées chez les employeurs actifs dans les services, tandis que la réduction des coûts des déplacements est plus fréquemment mentionnée dans les entreprises des secteurs de l'industrie, de la logistique et de la construction.

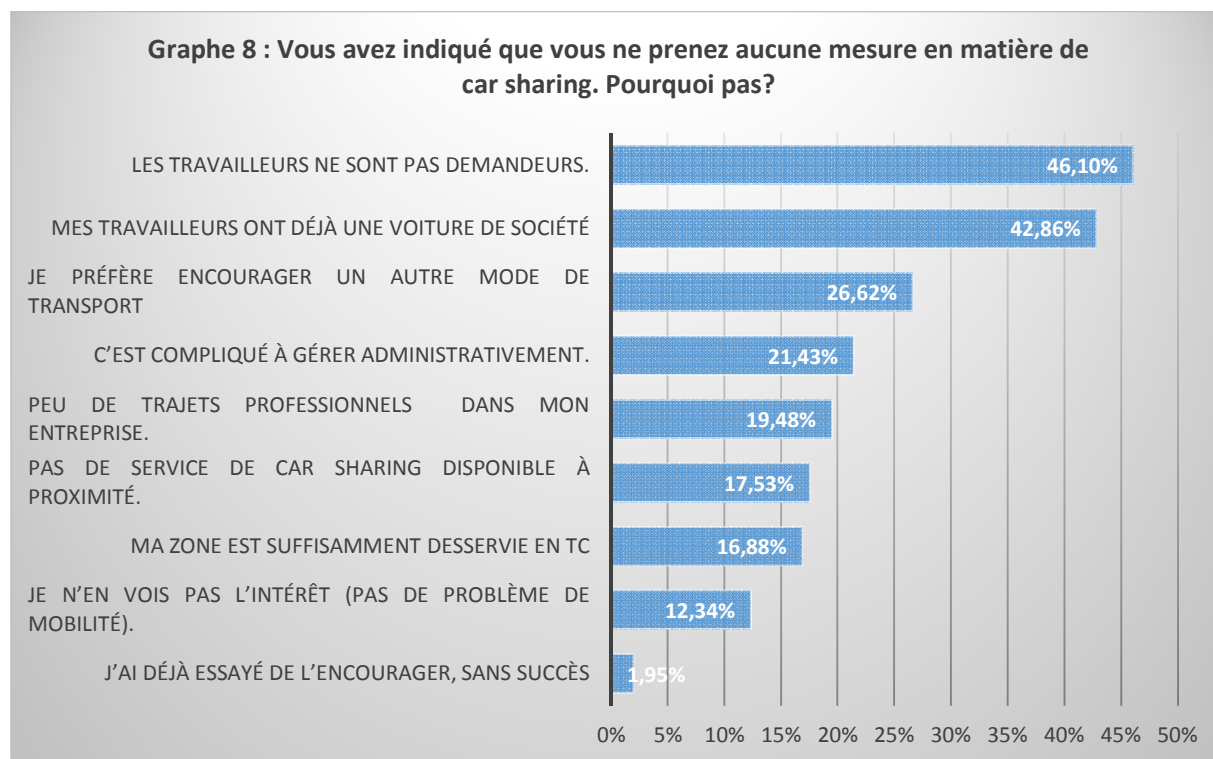


La septième question (graphe 7 ci-dessous) examine les difficultés rencontrées par les employeurs qui ont recours au car sharing. Il est positif de constater que la **réponse la plus couramment donnée – par 38% des répondants – est l'absence de problème** (ce qui n'était pas du tout le cas pour le covoiturage). **L'indisponibilité d'une voiture est le problème le plus souvent rencontré**, par plus de 35% des employeurs concernés. Dans les entreprises où moins de 25% des travailleurs disposent d'une voiture de société, cette proportion monte même à 48%. Par ailleurs, les entreprises des secteurs de la construction, de l'industrie et de la logistique sont 53% à mentionner cette difficulté. Enfin près de 30% des entreprises qui ont plus de 250 travailleurs sont confrontés à une **gestion administrative complexe**, ce qui est moins le cas dans les petites structures.



Dans la huitième question, nous interrogeons les employeurs qui ne prennent pas de mesures pour encourager le car sharing sur les raisons de leur choix. 46% des employeurs sondés affirment que **leurs**

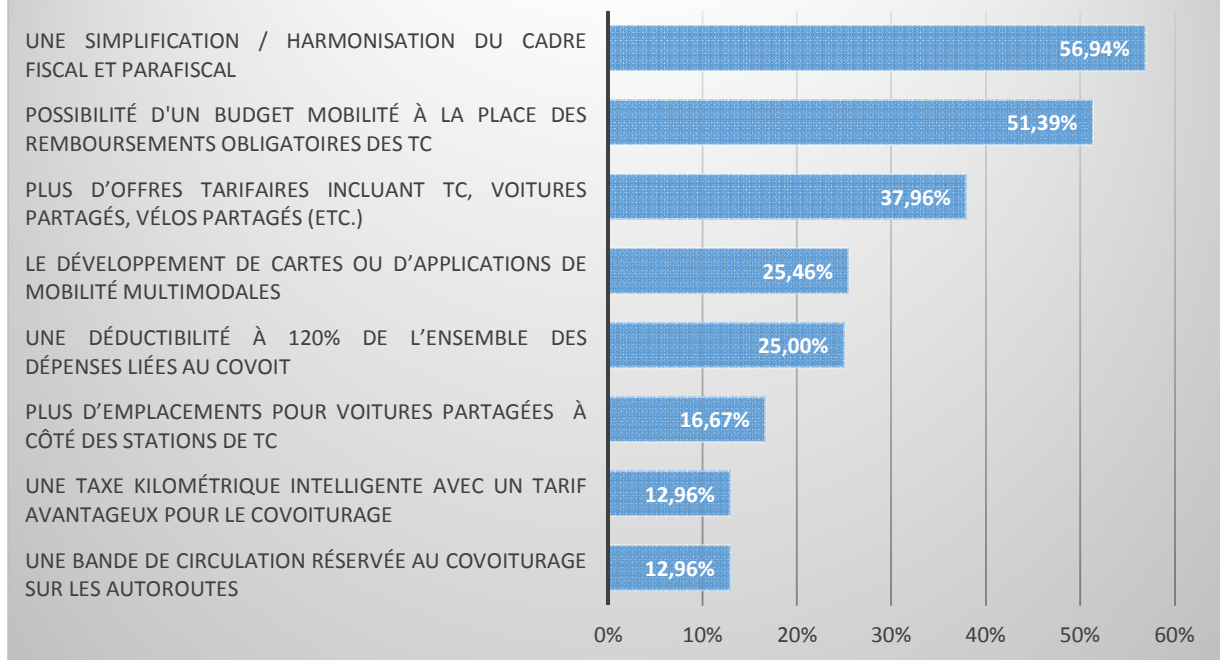
**travailleurs ne sont pas demandeurs**, et 43% n'utilisent pas le car sharing car **leurs travailleurs disposent déjà d'une voiture de société**. Ces résultats sont indiqués sur le graphe 8 ci-après.



#### 4.2.3. Recommandations politiques

Notre dernière question demande aux employeurs de donner leur opinion sur diverses propositions politiques susceptibles de favoriser la mobilité partagée en Belgique. Les réponses sont visibles sur le graphe 9 ci-après. Il ressort de façon évidente que les propositions qui remportent le plus d'adhésion sont **celles qui favorisent l'intermodalité entre les différents modes de transport**, à savoir une harmonisation du cadre fiscal et parafiscal des différents modes de déplacements (57%), un cadre pour le budget mobilité (51%) ou encore des offres tarifaires combinant plusieurs moyens de transport (38%). Les propositions liées exclusivement au car sharing ou au covoiturage remportent moins de succès (elles sont primées par moins de 25% des répondants). On notera par ailleurs que ce sont surtout les employeurs situés à Bruxelles qui sont demandeurs d'offres tarifaires incluant plusieurs modes de déplacements et de cartes de mobilité multimodales. Notons aussi que les grandes entreprises de plus de 250 travailleurs sont plus favorables au budget mobilité que les autres. Quant au secteur d'activité, il ne semble pas jouer un rôle significatif dans le choix des recommandations.

**Graphe 9: Parmi les recommandations suivantes, lesquelles trouvez-vous les plus utiles pour soutenir votre politique en matière de mobilité partagée?**



### 4.3. Interprétation des résultats

#### Le covoiturage à la recherche d'un nouveau souffle

Si près de 38% des employeurs sondés prennent des mesures pour encourager le covoiturage, sa promotion n'est pas sans embûche. En effet, près de 55% des employeurs concernés admettent éprouver des difficultés à causes des horaires de travail flexibles ou variables de leurs collaborateurs. Près de 35% d'entre eux ne parviennent pas à convaincre leurs travailleurs d'utiliser le covoiturage, et plus de 30% des répondants se plaignent du travail administratif qu'implique l'organisation du covoiturage. De plus, le covoiturage devra généralement être le fruit d'une approche volontariste de la part de l'employeur puisque les travailleurs n'en sont pas spécialement demandeurs à en croire les résultats du sondage. Les données de l'enquête ne permettent pas de faire de comparaison temporelle, mais les résultats du diagnostic des déplacements domicile-lieu de travail montrent clairement que le covoiturage a perdu du terrain depuis 2005. Ces constats ne sont guère étonnants quand les régimes et horaires de travail tendent à s'individualiser et à se flexibiliser de plus en plus (horaires flottants, télétravail, travail à mi-temps). Par ailleurs, le covoiturage souffre d'un manque de visibilité en tant que mode de déplacement (tant sur le terrain que dans les statistiques).

Ceci ne signifie pas nécessairement que le covoiturage n'a pas d'avenir. L'enquête démontre en effet que le recours au covoiturage répond à des besoins tangibles tels que la réduction des émissions de CO2, la diminution du taux d'occupation du parking de l'entreprise ou encore l'amélioration de l'accessibilité du site. De telles préoccupations sont susceptibles de gagner en importance à l'avenir à cause de la

congestion routière croissante et la prise de conscience environnementale. Du point de vue des travailleurs, le covoiturage permet en plus des économies financières conséquentes. Le diagnostic des déplacements domicile-lieu de travail est d'ailleurs formel : une proportion croissante d'employeurs soutient activement le covoiturage. Reste à déterminer comment ces employeurs peuvent promouvoir efficacement le covoiturage dans un contexte de flexibilité croissante des horaires et des attentes des travailleurs. Nous y reviendrons plus loin dans l'analyse.

### **Le car sharing : une solution fonctionnelle qui ne demande qu'à croître**

A peu près 35% des employeurs sondés déclarent prendre des mesures en faveur du car sharing. Parmi ces derniers, 30% ont recours au partage de voitures de pool et 7% font appel à un service de car sharing externe. Premièrement, il est frappant de constater que le car sharing répond à une préoccupation pragmatique dans la majorité des cas (56%), à savoir la réduction des coûts des déplacements professionnels. Les motivations relatives à l'environnement ou aux ressources humaines viennent en second lieu. Deuxièmement, contrairement au covoiturage, l'organisation du car sharing ne rencontre pas de difficulté majeure. La principale difficulté (l'indisponibilité d'une voiture) peut être résolue si une masse critique suffisante vient à se développer. La complexité administrative du car sharing est un autre problème fréquemment rencontré. Néanmoins les fournisseurs de services de car sharing s'attachent à développer des solutions clé sur porte qui facilitent la tâche des entreprises. Il est enfin intéressant de constater que les entreprises qui offrent des voitures de société à leurs employés sont plus réticentes à faire appel au car sharing. Les deux phénomènes ne sont pas incompatibles pour autant puisque de nombreux répondants proposent simultanément des voitures de société et un service de car sharing. Cette pratique permet par exemple d'encourager les collaborateurs à se passer de leur voiture dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, tout en ayant accès à une voiture pour d'éventuels déplacements professionnels.

### **Wanted : multimodalité et flexibilité**

L'avenir est à la multimodalité. C'est ce qui ressort de la dernière question de notre sondage qui interroge les employeurs sur les mesures à prendre au niveau politique pour favoriser la mobilité partagée. Les mesures spécifiques au covoiturage et au car sharing remportent peu de succès, même auprès des répondants qui mènent une politique active en la matière. Les mesures qui visent à encourager la multimodalité, comme une harmonisation du cadre fiscal applicable aux différents moyens de transport ou encore la mise en place d'un cadre pour le budget mobilité, sont par contre primées par plus de 50% des employeurs. Ceci démontre que la 'voiture partagée' au sens large prend tout son sens lorsqu'elle s'inscrit dans un ensemble multimodal plus large. Les entreprises, et par extension leurs collaborateurs, sont demandeurs de solutions qui permettent de passer d'un mode à l'autre de manière aisée et flexible. Le covoiturage et le car sharing peuvent donc être considérés des maillons de la chaîne de mobilité. Pour les entreprises, la gestion de cette flexibilité entraîne néanmoins une complexité administrative supplémentaire, pour lesquelles une solution appropriée est nécessaire.

## 5. Quelques recommandations

### 5.1. Harmoniser le cadre fiscal et parafiscal des modes de déplacements

Il ressort du sondage que la complexité du cadre fiscal / parafiscal applicable aux différents moyens de transport est problématique aux yeux des entreprises et freine le développement de solutions multimodales. Pour cette raison, nous recommandons :

- 1) **La création d'un cadre fiscal et réglementaire pour le budget mobilité.** Il s'agit d'un budget qui peut être mis à disposition du travailleur pour l'acquisition de divers services de mobilité, et bénéficiant d'un traitement fiscal unique 'en amont'. Les services de car sharing et de ride sharing seront logiquement intégrés dans un tel budget. A l'heure où ce texte est rédigé (juin 2018), un projet de loi relatif à un budget mobilité est en cours de préparation.
- 2) Parallèlement, il serait utile d'organiser **une analyse approfondie du cadre fiscal et social** applicable aux différents modes de déplacements afin de voir comment celui-ci peut être simplifié. Ceci permettrait d'avancer en direction d'une plus forte multimodalité, y compris en dehors du budget mobilité susmentionné.

D'après les réponses reçues dans le cadre de l'enquête le traitement fiscal spécifique du covoiturage ou du car sharing n'est pas perçu comme problématique en soi. Ce constat doit cependant être nuancé par le fait que le traitement fiscal/parafiscal en question est peu connu au sein des entreprises, la gestion étant souvent laissée aux secrétariats sociaux. Selon les experts rencontrés dans le cadre de cette étude, plusieurs 'quick wins' peuvent être réalisés en la matière :

- 3) Une harmonisation du traitement du covoiturage au niveau fiscal et au niveau de l'ONSS.
- 4) Une déductibilité fiscale plus importante des coûts liés au covoiturage.
- 5) Une automatisation de l'attestation fiscale pour le covoiturage.
- 6) Une meilleure information aux entreprises et aux citoyens à propos des avantages fiscaux existants, tant pour le car sharing que pour le covoiturage.

### 5.2. Flexibiliser et faciliter l'organisation du covoiturage

Le covoiturage, dans son organisation actuelle, souffre d'un manque de flexibilité dans un contexte d'horaires et de régimes de travail variables. Il est fort probable que les horaires flexibles continueront à gagner en importance, rendant le covoiturage classique encore plus difficile à organiser. Par ailleurs, le covoiturage ne répond pas à tous les besoins de mobilité des travailleurs. Nous recommandons dès lors :

- 7) La facilitation du **covoiturage dynamique** (ride sharing en temps réel) grâce à une base de données importante (masse critique), pertinente et à jour. Il n'est cependant pas certain que les individus soient 'culturellement' préparés à avoir recours au covoiturage en temps réel : un travail de sensibilisation est donc nécessaire.
- 8) La promotion de la pratique du **'retour garanti'** auprès des entreprises, donnant à l'utilisateur l'assurance qu'il arrivera à destination même au cas où le conducteur ferait défaut.



- 9) En matière de promotion, **encourager les entreprises à proposer différents modes de transport à leurs collaborateurs** en fonction de leurs besoins (par exemple, ne pas supprimer l'allocation de transport en commun lorsque le travailleur veut faire du covoiturage quelques fois par semaine...). Le covoiturage doit donc être proposé en combinaison avec d'autres modes de déplacement. Néanmoins, ceci ne doit pas alourdir la charge administrative pour les entreprises.
- 10) Parallèlement, il serait utile de **développer des offres commerciales (tarifs, localisation, calculs d'itinéraires, réservation, ...) combinant plusieurs moyens de déplacement** (en ce compris le ride sharing et le car sharing), selon la logique du *Mobility as a Service*. Ces développements doivent être menés en collaboration avec les opérateurs de transport en commun.

### 5.3. Augmenter la notoriété du car sharing et du covoiturage

Le covoiturage et le car sharing font partie de la multitude de nouvelles solutions de mobilité qui se développent et viennent compléter l'offre classique de transport public. Malgré leur plus-value économique et environnementale, ces services souffrent d'un déficit de notoriété auprès des entreprises et de leurs employés. Pour cette raison nous recommandons de :

- 11) Assurer une **promotion plus active des nouveaux services de mobilité** auprès des entreprises, notamment aux travers des formations et réseaux de mobility managers, ou bien au travers de publicités directement adressées aux navetteurs.

### 5.4. Concilier le car sharing et les voitures de société

On constate que le car sharing est moins utilisé dans les entreprises où de nombreux travailleurs disposent d'une voiture de société. La présente analyse ne vise pas à évaluer la pertinence du système des voitures de société. En tenant compte du cadre actuel, viser le développement du car sharing en opposition aux voitures de société constitue sans doute une stratégie inefficace. Le car sharing constitue par contre un bon complément à la voiture de société, les collaborateurs pouvant se passer de leur voiture dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, tout en ayant accès à une voiture pour d'éventuels déplacements professionnels. L'autopartage facilite en outre les déplacements des catégories de travailleurs qui ne disposent pas d'une voiture. Dans ce cadre, nous recommandons :

- 12) **Dans le cadre du budget mobilité, encourager les entreprises à proposer un service de car sharing en complément à la voiture de société**, à coût neutre pour l'employeur. Le développement d'offres combinées, incluant une voiture de société et d'autres modes de transport pourrait contribuer à cette évolution.
- 13) Autoriser **l'utilisation occasionnelle des voitures partagées / de pool à des fins privées**, sans charge fiscale supplémentaire (cotisation CO2, ATN, etc.). Une solution technologique doit permettre de faire la distinction entre différents types d'usages sans alourdir la charge administrative de l'employeur. En effet, l'utilisation des voitures partagées à des fins professionnelles en semaine, et à des fins privées le soir et le weekend peut favoriser une utilisation optimale des véhicules.

## 5.5. Développer des infrastructures co-modales qui donnent de la visibilité au car sharing et au covoiturage

En matière d'infrastructure, les voies de circulation dédiées au covoiturage ainsi que les politiques de parking restrictives semblent des mesures efficaces, mais elles sont néanmoins peu populaires à en croire notre sondage. Cela est sans doute dû au peu d'espace disponible en zone urbaine. De telles mesures pourront donc être prises si elles n'aggravent pas le manque de capacité, déjà problématique à l'heure actuelle. Par ailleurs, des infrastructures développées intelligemment permettent de faciliter l'intermodalité et d'augmenter la visibilité des nouveaux services de mobilité. Dès lors nous recommandons :

- 14) La mise en place de **bandes dédiées au covoiturage** là où cela s'avère pertinent, à condition que les problèmes de congestion n'en soient pas aggravés.
- 15) Le développement de **places de stationnement réservées** au covoiturage et au car sharing à proximité des stations de transport en commun.

## 6. Conclusion

Le Belgique est confrontée à des problèmes de mobilité importants qui ont des conséquences directes pour les entreprises : en effet, près de 50% des employeurs admettent éprouver des problèmes liés à la mobilité. La congestion routière constitue le premier problème pour 25% d'entre eux.

L'utilisation inefficace des moyens de déplacements est une cause importante de ces difficultés : à titre d'illustration, une voiture est garée en moyenne 95% du temps et le taux d'occupation moyen d'une voiture en circulation ne dépasse 1,4 personne.

La FEB a développé une vision de mobilité composée de 50 mesures visant à dénouer le nœud de la mobilité en Belgique. Parmi ces mesures, la mobilité partagée est avancée comme une solution prometteuse. Concrètement, la 'voiture partagée' au sens large peut prendre plusieurs formes : on parle de covoiturage lorsque plusieurs personnes effectuent un trajet à bord d'un même véhicule ; on parle de car sharing (ou autopartage) lorsque plusieurs personnes partagent un même véhicule en l'utilisant tour à tour.

De notre sondage réalisé auprès de 262 employeurs, il ressort que seule une minorité d'employeurs soutient activement le car sharing ou le covoiturage. 37% des employeurs sondés prennent ainsi des mesures en matière de covoiturage, en particulier de la diffusion d'information et l'organisation du covoiturage entre les travailleurs de l'entreprise. L'autopartage est quant à lui promu par 33% des employeurs, la mesure la plus répandue étant le partage de voiture de pool.

Si le covoiturage répond à des besoins tangibles (réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, optimisation du parking, motivation des travailleurs), il rencontre néanmoins de sérieuses difficultés. La difficulté de convaincre les travailleurs, la flexibilité des horaires de travail et la complexité de la gestion administrative sont des problèmes cités par une majorité des répondants. L'organisation du car sharing s'avère moins problématique, même si l'absence de service (ou de voiture) disponible ainsi que la complexité de la gestion administrative demeurent des points d'attention dans certains cas.

Pour favoriser l'essor de la mobilité partagée, il convient en premier lieu d'augmenter la visibilité des services de covoiturage et de car sharing, car ceux-ci souffrent d'un manque de notoriété auprès des entreprises et des travailleurs. Il est également souhaité d'intégrer ces services au sein d'un éventail plus large de solutions de mobilité et d'évoluer vers une logique de « Mobility as a Service ». L'adoption d'un cadre réglementaire pour le budget mobilité pourrait faciliter et accélérer cette évolution. Enfin, rendre l'organisation du covoiturage plus facile et plus flexible – notamment à l'aide de solutions technologiques – est essentiel pour répondre aux demandes toujours plus exigeantes de l'utilisateur : facilité, confort et flexibilité.

## Bibliographie

Académie Fiscale (7 septembre 2016). Traitement fiscal de l'autopartage. *Académie fiscale*. Consulté sur <http://academiefiscale.be/traitement-fiscal-de-lautopartage/> le 01/03/2017.

Académie Fiscale (9 septembre 2016). Cotisation ONSS pour le covoiturage. *Académie Fiscale*. Consulté sur <http://academiefiscale.be/cotisation-onss-pour-le-covoiturage/> le 01/03/2017

Amey, A., Attanucci, J., & Mishalani, R. (2011). Real-time ridesharing: opportunities and challenges in using mobile phone technology to improve rideshare services. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2217), 103-110.

Botsman, R. & Rogers, R. (2011). *What's mine is yours. The rise of collaborative consumption*. HarperCollins Business

Bruxelles Environnement (2016). *Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale – Bilan de la situation 2014*.

Bureau Fédéral du Plan (2012). *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*.

Bureau Fédéral du Plan (2015). *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*.

Clark, M., Gifford, K., Anable, J. & Le Vine, S. (2015). Business-to-business carsharing: evidence from Britain of factors associated with employer-based carsharing membership and its impacts. *Transportation*, 42 (3). pp. 471-495. ISSN 0049-4488

CORNELIS E. & al. (2012). *Mobiliteit in België in 2010: resultaten van de BELDAM-enquête*. Brussel, Belspo en FOD Mobiliteit & Vervoer, 331 p.

Fédération des Entreprises de Belgique (2016). Mobilité : Prêts pour la Révolution ? *Reflect*, 12.

Janssens, D., Declercq, K., & Wets, G. (2014). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013)*. Consulté sur <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/ovg45/ovg45-analyse-globaal.pdf>

Le Vine, S., Zolfaghari, A., & Polak, J. (2014). *Carsharing : Evolution, Challenges and Opportunities*. ACEA Scientific Advisory Group Report. Consulté sur [https://www.acea.be/uploads/publications/SAG\\_Report\\_-\\_Car\\_Sharing.pdf](https://www.acea.be/uploads/publications/SAG_Report_-_Car_Sharing.pdf), le 01/03/2017.

Livis, G. (12 mai 2016). Observatoire du Véhicule d'Entreprise – Un baromètre des flottes en 5 points. *Fleet*. Consulté sur <http://www.fleet.be/observatoire-du-vehicule-dentreprise-4-enseignements-sur-les-priorites-des-fleetowners/?lang=fr>, le 01/03/2017.

OCDM (2016). *Zakelijke Autodelen : kansen & knelpunten*. Consulté sur [http://deelootoo.nl/wp-content/uploads/2016/03/Opiniestuk-Zakelijk-autodelen-OCDM-20160303\\_def.pdf](http://deelootoo.nl/wp-content/uploads/2016/03/Opiniestuk-Zakelijk-autodelen-OCDM-20160303_def.pdf), le 01/03/2017.

SPF Mobilité et Transports (2016). *Diagnostic des déplacements domicile - lieu de travail 2014*. Consulté sur [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final\\_report\\_fr\\_5.0.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_fr_5.0.pdf)

Taxistop (2014). *Handleiding voor werkgevers: Fiscaal voordeel voor carpoolers*.

Traject, & Vlaamse Overheid (2008). *Onderzoek naar hinderpalen en voorwaarden voor het succesvol promoten van carpooling. Eindverslag.*

Vanoutrive, T., E. Van de Vijver, L. Van Malderen, B. Jourquin, I. Thomas, A. Verhetsel & F. Witlox (2012) "What determines carpooling to workplaces in Belgium: location, organisation, or promotion". *Journal of Transport Geography*. Vol. 22 (1), pp. 77-86.

Witlox, F., Jourquin, B., Thomas, I., Vijver, V. D., Malderen, V., Vanoutrive, T., & Verhetsel, A. (2011). *Assessing and developing initiatives of companies to control and reduce commuter traffic (ADICCT).*