



UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES, UNIVERSITÉ D'EUROPE

Université libre de Bruxelles
Institut de Gestion de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire
Faculté de Sciences
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

Mémoire de Master (MM)
Programme de Master 120 ects

**Les facteurs de l'expansion du système des voitures
de société en Belgique selon le discours des
acteurs-clés**

présenté par
GRUNER, Clara (000376498)

Sous la direction du Professeur Frédéric Dobruszkes

Assesseurs : Professeurs Pierre Cornut et Wouters Achten

En vue de l'obtention du grade de
Master en sciences et gestion de l'environnement

Année académique 2017-2018

*Je remercie Helga Gruner pour le courage,
Dona van Wetter pour les corrections,
Simon Watteyne pour la relecture,
et Titouan Christophe pour l'inspiration.*

Table des matières

Résumé	4
Introduction	5
Etat de l'art	9
1.1 Système belge	9
1.2 Etudes sur le système belge	14
1.2.1 Un nombre de voitures de société en croissance	14
1.2.2 Entreprises privées peu accessibles	15
1.2.3 Système inégalitaire	16
1.2.4 Un incitant à l'utilisation de la voiture	17
1.2.5 Plus de voitures de société en Flandres et à Bruxelles qu'en Wallonie	18
1.2.6 La voiture de sociétés est un incitant à polluer	18
1.2.7 Raisons de donner une voiture de société	20
1.2.8 Chercheurs sceptiques face au budget mobilité	21
1.3 Etudes sur d'autres systèmes	22
2. Méthodologie	24
2.1 Théorie	24
2.2 Méthode de collecte de données	27
2.3 Hypothèses	27
3. Le discours des acteurs	30
3.1 Les chercheurs	30
3.2 Le secteur automobile : les sociétés de leasing	32
3.3 Le secrétariat social : les praticiens en terme de « package salarial »	36
3.4 Les partis politiques	38
3.4.1 CDH	38
3.4.2 MR	39
3.4.2.1 Gilles Foret	39
3.4.2.2 Conseiller fiscal au MR	41
3.4.3 Ecolo	43
3.4.4 Open Vld	45
3.4.5 PS	47
3.4.6 NVA	48

3.5 Les syndicats	49
3.5.1 FGTB	49
3.5.2 CSC	50
4. Analyse de discours	51
4.1 L'intention politique de départ	52
4.1.1 Être compétitif sur le marché européen	52
4.1.2 Palier le coût salarial avec des avantages moins taxés	53
4.1.3 Booster le secteur automobile	54
4.2 Le recours à ce système	55
4.2.1 Optimisation salariale	55
4.2.2 Crise de recrutement	55
4.2.3 Gel des salaires	56
4.3 La continuité de ce système	57
4.3.1 Effet domino	57
4.3.2 Package salarial normal en Belgique	58
4.3.3 Difficulté des politiques d'aborder le problème pour des raisons électorales	59
4.3.5 Différence de vision : urbain vs rural	62
4.3.6 Les acteurs profitent aussi des voitures de société	62
4.3.7 Les solutions proposées	62
Conclusion	66
Bibliographie	70
Annexe 1 : Entretien avec Thomas Ermans, chercheur à Saint-Louis, le 25 avril 2018	75
Annexe 2 : Entretien avec Frank van Gool, Directeur Général de Renta, le 4 mai 2018.	84
Annexe 3 : Entretien avec J-L. Vannieuwenhuyse, secrétariat social SD Worx, le 9 mai 2018	96
Annexe 4 : Entretien avec Martin Neve, CDH, le 12 juillet 2018	103
Annexe 5 : Entretien avec Gilles Foret (MR), le 17 juillet	107
Annexe 6 : Entretien avec Kim Evangelista (Ecolo), le 19 juillet	115
Annexe 7 : Echange de mails avec un conseiller fiscal du MR	121
Annexe 8 : Echanges de mails avec un représentant de l'Open Vld	123
Annexe 9: Communiqué de presse du groupe PS de la Chambre des représentants	126

Résumé

Le phénomène des “voitures salaires” est assez récent en Belgique et on constate une expansion en Belgique malgré les problèmes environnementaux que ça peut causer. Ces voitures de société “mixtes”, qui sont prévues dans la législation pour un usage semi-professionnel, semi-privé, sont aujourd’hui offertes dans les packages salariaux des cadres d’entreprise, sans pour autant en avoir l’utilité au niveau professionnel. Les chercheurs démontrent que le système actuel est un incitant à polluer : plus de kilomètres sont parcourus avec une voiture de société qu’avec une voiture privée et ce véhicule incite les détenteurs à l’utiliser comme moyen de transport. Le paradoxe ici est de comprendre cette expansion récente, alors que le système de voitures de société existe depuis des décennies. Plusieurs modifications législatives ont peu à peu défiscalisé ce type de véhicule et les employeurs, en quête d’optimisation salariale, se sont empressés de payer leurs salariés avec des voitures de société. Afin de tenter de comprendre cette défiscalisation et son contexte, nous allons entendre différentes personnes ressources, du secteur automobile, de secrétariat social et du monde politique. Selon notre approche constructiviste, les acteurs ont plusieurs explications à cette progression du nombre de voitures de société et c’est que nous allons développer dans cette recherche.

Introduction

Fraîchement diplômés en 2017, des amis se sont vus offrir une voiture de société lors de la signature de leur contrat. L'une a revendu sa voiture personnelle ne voulant pas s'encombrer de deux voitures. Mais elle se sent désormais dépendante de son travail vu qu'elle habite en périphérie de Bruxelles. Une des raisons premières d'offrir une voiture de société à son employé est de conserver son personnel¹ comme on va le voir par la suite. Deux autres personnes, travaillant dans la même *start-up* ont aussi reçu cette proposition lors de l'embauche, l'un a refusé, l'autre a accepté. Le premier s'est vu offrir du *cash* à la place mais reste moins avantageux que le second vu qu'il y a des cotisations à payer. Le deuxième lui a accepté bien qu'il en n'a aucune utilité professionnelle et se rend au travail en transport en commun ou à vélo (aussi remboursés par l'entreprise). Il avoue l'avoir prise pour partir en week-end, rendre visite à ses parents et constate qu'il effectue beaucoup de kilomètres (sa voiture est combinée à une carte carburant, rendant ce moyen de transport gratuit). Il n'aurait pas acheté de voiture s'il n'avait pas reçu une voiture de société, mais affirme que c'était un paramètre non négligeable lors de sa recherche d'emploi.

Au-delà de ces trois cas d'exemples introductifs, ma première idée de recherche était de savoir comment les personnes effectuent leur choix de prendre une voiture de société et si cela effectuait une influence sur leur trajet quotidien. La situation de mes amis semble peu influencer leur trajet domicile travail. Cependant l'enquête Beldam² a déjà prouvé que 91% des personnes bénéficiant de cet avantage se rendent au travail en voiture. La voiture de société est clairement un incitant à prendre la voiture et également à effectuer plus de kilomètres. Souvent combinée à une carte carburant³, elle rend l'utilisation de la voiture complètement gratuite. « C'est une catastrophe environnementale »⁴ décrit Martin Neve, économiste travaillant au Cepass, le Centre de recherche du CDH. Plusieurs études montrent

¹ Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, p.39.

² Cornelis, E., Hubert, M., Huynen, P., Lebrun, K., Patriarche, G. et al. (2012) La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM, *SPF Mobilité et Transports*, pp.1-350.

³ Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, p.48.

⁴ Neve, M. (2018) Conseiller Cepass (CDH). Entretien le 12 juillet 2018.

qu'une voiture de société effectue en moyenne deux fois plus de kilomètres à l'année qu'un véhicule privé. Le système actuel avantageux fiscalement et économiquement pour l'employeur et l'employé a un impact sur l'environnement. Il y a donc un lien entre environnement et voiture de société : plus on a de personnes bénéficiant de la voiture de société, plus on pollue.

L'impact environnemental de ce système est désormais prouvé : comment cela se fait-il alors que le monde politique ne retire pas cet incitant à la voiture ? De plus, on constate son expansion : +5% par an d'après Xavier May, économiste et chercheur à l'IGEAT. Ce dernier estime prudemment le nombre de « voitures-salaires », c'est-à-dire les voitures à usage mixte et pas strictement à usage professionnel, à 625 000.

Les voitures de société ne sont pas un mécanisme récent pourtant mais on va constater un changement de ce concept. Utilisées par les ouvriers comme véhicule utilitaire, réservées aux dirigeants d'entreprise ou aux commerciaux, elle fait aujourd'hui partie d'un « *package salarial* » pour attirer et garder certains profils. Comment est-on passé à une voiture de société réellement à usage professionnel à un avantage toute nature ? Comment s'est-il développé pour que payer un employé avec une voiture soit devenu une norme en Belgique ?

Le paradoxe entre un système qui incite à polluer et une conscience environnementale croissante en Europe a soulevé la question de recherche : « Pourquoi les voitures de société sont en expansion ces dernières années, alors que ce système existe depuis des années et qu'on fait le lien aujourd'hui entre l'utilisation de la voiture et les problèmes environnementaux et de mobilité ? »

Nous avons d'abord tenté de répondre à cette question via un état de l'art : on constate que la législation a été modifiée pour que la voiture de société soit de plus en plus avantageuse fiscalement. On va également analyser cet élément de réponse via le discours de certains acteurs concernés, car un changement de législation a pu favoriser l'expansion de ce système mais d'autres facteurs sont à considérer comme les raisons pour les entrepreneurs de recourir

à ce système et la popularité de ce système. On va également voir pourquoi il n'y a pas eu de frein à ce système qui incite à polluer plus et parler des dernières propositions du gouvernement.

A la lecture des recherches, on constate que les études sur le sujet sont assez récentes mais ne tentent pas de s'attaquer aux raisons de ce phénomène ou se limitant à dire que c'est un système avantageux fiscalement. Ici, nous allons tenter d'aller plus loin en faisant l'historique de la législation et en essayant de comprendre les perceptions des acteurs clés face à cette expansion. Il y a également un problème de quantification : le nombre exact des voitures de société étant non connu des chercheurs (une hypothèse prudente de 625 000 voitures de société a été émise par Xavier May), il est difficile d'isoler un facteur, par exemple le changement de législation en 1997, et de voir s'il y a eu un impact sur le nombre de voitures de société par la suite.

Pour toutes ces raisons, je vais utiliser le constructivisme comme théorie. Chaque intervenant a sa propre explication et sa propre perception du système. C'est donc une analyse de discours qui va tenter d'avoir des explications avec les principaux acteurs du système : le directeur de Renta, qui représente les sociétés de leasing en Belgique, un représentant de SD Worx (secrétariat social) qui est lui un praticien de cette législation, deux chercheurs dans ce domaine mais aussi les politiciens de différents groupes politiques. Ces derniers pourront compléter l'information donnée par des personnes du secteur.

Le système n'était peut-être pas prévu pour qu'il se développe autant, mais qu'est-ce que les politiques font pour changer ce système ? Quels sont les explications des acteurs à cette expansion ? Actuellement nous savons que le système pousse à la consommation de voiture : plus de kilomètres et plus d'usage de la voiture. Pourquoi le monde politique ne semble pas réagir, comment perçoit-il ce système ? Est-ce qu'il le défend malgré les critiques de l'OCDE et de la Commission ? Quelles sont les divergences entre les différents partis de la majorité et de l'opposition ? Les solutions récemment proposées apportent-elles les solutions selon l'ensemble des acteurs politiques ?

Pour répondre à toutes ces questions, nous allons d'abord voir quelles sont les recherches concernant les voitures de société en Belgique mais aussi dans les autres pays, et décrire globalement le système en Belgique et ses évolutions. On va délimiter le sujet aux voitures de sociétés à usage mixte (moitié privées et moitié professionnelles), plus communément appelée «voitures-salaires», on exclut donc les voitures utilitaires ou les voitures à stricte usage professionnel dans cette recherche. Plusieurs législations traitent sur le sujet, notamment dans le Code de la TVA : le pourcentage de la déduction fiscale de la TVA sur la voiture de société. Ensuite, on voit qu'une cotisation a été créée au départ sur les kilomètres parcourus et le taux d'émission CO2. En 2011, il y a une nouvelle cotisation CO2 basée sur le type de carburant et le taux d'émission CO2. Lors des entretiens, nous allons voir si ce mode de calcul est efficace pour avoir des voitures moins polluantes et quel est l'objectif initial de cette législation. Après un aperçu des recherches en la matière, nous allons détailler le discours des acteurs, afin de comprendre leur discours et leur raisonnement sur le système tel qu'il est et quelles sont les solutions envisageables. Finalement, nous allons analyser leur discours et synthétiser les éléments qui ont favorisé l'expansion des voitures de société.

1. Etat de l'art

1.1 Système belge

Comment fonctionne le système belge concernant la voiture de société ? Premièrement, il faut s'attarder sur la *fiscalité des véhicules de société à usage mixte*⁵. Cet ouvrage décrit la perception de la voiture de société à usage mixte en Belgique : « il s'agit d'une forme de rémunération alternative quasiment incontournable pour un nombre croissant de profils »⁶ ou encore « avantage alléchant et un outil stratégique pour attirer et conserver ses collaborateurs.»⁷ De là découle l'appellation de « voiture-salaire » car aujourd'hui les personnes possédant une voiture de société à usage mixte, n'ont pas toujours l'utilité d'une voiture au niveau professionnel.

Il y a deux choses à distinguer dans cet avantage : la déduction de la TVA et la cotisation (ou impôt direct). En 1968, « le gouvernement déposait un amendement tentant de permettre la déduction des taxes acquittées en amont en proportion de l'utilisation professionnelle et privée des véhicules concernés avec un plafond de 50%.»⁸ Le gouvernement social-chrétien-socialiste de Gaston Eyskens (membre du PSC-CVP) venait de se mettre en place. Cet amendement a été inclus dans le code de la TVA (Art. 45 § 2) en 1969 et les entreprises pouvaient déduire 50% de la TVA de leurs voitures de société⁹. Pourquoi cela a-t-il été plafonné à 50% ? La voiture à usage mixte était prévue pour moitié à usage professionnel et pour une autre moitié à usage privé donc la moitié de la TVA pouvait être déduite¹⁰. Depuis, cette déduction a été modifiée notamment en 2005¹¹ puis en 2011 où la déduction de TVA se faisait au prorata des kilomètres effectués à usage professionnel de chaque voiture de société¹². S'ils n'utilisaient que 25% des km de la voiture de société à usage professionnel, 25% de la TVA pouvait être déduit, tout en restant plafonné à 50%.

⁵ Gamito, P., Kirsch, S., et Mariscal, B. (2013) *Fiscalité des véhicules de société à usage mixte-impôts directs et TVA*. Waterloo: Kluwer.

⁶ idem, p.2

⁷ idem, p.2

⁸ idem, p.52

⁹ idem p.52

¹⁰ idem p.52

¹¹ idem p.52

¹² Ackerman, P. et Haouari, S. (2011) Belgium: Company cars: Important retro-active changes on the VAT deduction rules, *International Tax Review*, 80, p.82.

L'application a cependant été suspendue peu après, parce qu'elle a été difficile à mettre en place. Les législateurs ont donc créé trois méthodes de calcul possible pour les voitures mises à disposition à titre gratuit. La première est de tenir un registre pour les déplacements professionnels réels; la seconde se base sur un calcul forfaitaire des kilomètres privés via la distance domicile travail; la dernière se limite à un forfait général d'utilisation professionnelle à 35% pour une flotte de minimum 4 véhicules.¹³

Concernant la cotisation (ou impôt direct), le régime a été modifié en 1997. En effet, Frédéric Jacquet et Didier Berckmans expliquent que la législation a changé à partir du 1er janvier 1997, la voiture de société n'était plus considérée comme une rémunération soumise aux cotisations ordinaires de sécurité sociale mais sortait de la notion de rémunération¹⁴. « Assez singulièrement, il a été décidé qu'une cotisation de solidarité de 33% serait due sur l'avantage de toute nature tel que déterminé fiscalement en fonction de la puissance fiscale de la voiture et de la distance entre le domicile du travailleur et son lieu de travail »¹⁵, détaillent-ils par la suite. Cet arrêté royal a été signé par le Ministre du Budget, Herman van Rompuy et la Ministre des Affaires sociales, Magda de Galan¹⁶. Cet arrêté semble avoir été pris dans la précipitation (le texte devait être adopté pour qu'il soit en vigueur le 1er janvier 1997) et vise à assurer des rentrées fiscales supplémentaires dans le cadre de la participation belge au budget de l'Union économique et monétaire européenne mise sur pied en 1992 suite au Traité de Maastricht, comme on le note dans l'avis du Conseil d'Etat¹⁷.

En 2004, on revoit cet avantage avec un calcul plus « vert » : « depuis le 1er janvier 2005, l'avantage résultant de l'usage privé d'une voiture de société est soumis au paiement d'une cotisation de solidarité calculée sur la base du taux de CO2 émis par le véhicule et du type de

¹³ Volkswagen D'Ieteren Finance (2013), Récupération de la TVA sur les voitures, [en ligne] Disponible sur: http://www.vdfin.be/media/1422954/0073_fiche_theme1_fr_05.pdf [Consulté le 7 août 2018]

¹⁴ Jacquet, F. et Berckmans (2012) *Le régime fiscal et parafiscal des voitures de société en Belgique*. Waterloo: Kluwer, p.47.

¹⁵ idem, p.47

¹⁶ Van Rompuy, H., De Galan, M. et le Roi Albert (1996), Arrêté royal portant des mesures en vue de l'instauration d'une cotisation de solidarité pour l'utilisation d'un véhicule de société pour les déplacements du domicile au lieu du travail, en application de l'article 3, § 1, 4° de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, *Moniteur belge*, 20 décembre 1996, <http://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm> [Consulté le 4 mai 2018]

¹⁷ idem

carburant utilisé »¹⁸. Cet ancien régime était calculé sur base d'un kilométrage forfaitaire, le taux d'émission CO2 et du type d'alimentation du moteur¹⁹. Il y a eu ensuite du changement en 2012, on ne tient cette fois-ci plus compte du nombre de kilomètres du domicile au lieu de travail.²⁰

Tableau 1: Pourcentage CO2 pour le calcul de l'avantage toute nature

Type de carburant	Emission de référence CO2	Pourcentage CO2
Essence, LPG ou gaz naturel	115g/km	5,5%
Diesel	95g/km	5,5%

Source: Jacquet, F. et Berckmans (2012) *Le régime fiscal et parafiscal des voitures de société en Belgique*. Waterloo: Kluwer, p.32

Le nouveau calcul de l'avantage toute nature (ATN) se base sur la valeur catalogue du véhicule, leur émission de CO2 (on le calcule via un coefficient qui dépend des grammes de CO2 émis par kilomètre, par exemple, le coefficient vaut 5,5% si le véhicule diesel émet 95g/km ou si le véhicule essence émet 115g/km) qu'on multiplie par 6/7.²¹ Si on prend une voiture dont la valeur catalogue est de 25 000€, le taux d'émission CO2 de 104g/km et le pourcentage CO2 de 6,4%, le montant de l'avantage toute nature est de 1371,43€ (6/7 x Valeur catalogue x Pourcentage CO2).²² Ce calcul de l'ATN sert à définir les taxes de l'employé sur ce véhicule. Pour une Skoda Octavia octroyé par votre employeur en leasing, l'employé paie 74€ par mois net selon les calculs de Frank van Gool, Directeur de Renta.²³

¹⁸ Jacquet, F. et Berckmans (2012) *Le régime fiscal et parafiscal des voitures de société en Belgique*. Waterloo: Kluwer, p.47.

¹⁹ Gamito, P., Kirsch, S., et Mariscal, B. (2013) *Fiscalité des véhicules de société à usage mixte-impôts directs et TVA*. Waterloo: Kluwer, p.4.

²⁰ idem

²¹ Jacquet, F. et Berckmans (2012) *Le régime fiscal et parafiscal des voitures de société en Belgique*. Waterloo: Kluwer, p.47.

²² idem

²³ Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.

Tableau 2: calcul de cotisation CO2

Carburant	Formule	Coefficient d'indexation
Diesel	$((\text{taux CO2} \times 9) - 600) / 12$	x 1,2708
Essence	$((\text{taux CO2} \times 9) - 768) / 12$	x 1,2708
LPG	$((\text{taux CO2} \times 9) - 990) / 12$	x 1,2708
Electrique	20,83 €	x 1,2708

Source: UCM (2018) Cotisation CO2 : le coefficient d'indexation pour 2018, [en ligne] 9 octobre 2017. Disponible sur: <https://www.ucm.be/Actualites/Cotisation-CO2-le-coefficient-d-indexation-pour-2018> [Consulté le 4 août]

Concernant la cotisation CO2, ce que paie l'employeur, elle se base sur le taux d'émission de CO2 du véhicule, le type de carburant et le coefficient d'indexation²⁴. Pour avoir une idée des montants de cette cotisation CO2 à payer pour l'employeur, elle se situe entre 36,07€/mois pour une Mini Cooper Essence avec un taux d'émission CO2 de 129g/km et 69,16€/mois pour une Audi Essence avec un taux d'émission 169g/km (basé sur l'indexation de 2010 : 1,1016)²⁵. L'employeur cotise en moyenne 66€ par mois pour la voiture de société de son employé.²⁶

Il faut préciser que cette cotisation n'est pas due pour les véhicules de société mis à disposition des dirigeants d'entreprise, car ils ont un statut d'indépendant, ni pour les voitures mises à disposition pour les travailleurs détachés, car ils sont assujettis à un régime de sécurité sociale étranger.²⁷ Si on prend en compte les estimations de Xavier May qui estime à 200 000 le nombre de voitures de société des dirigeants (sur 625 000), ça veut dire qu'un tiers des voitures-salaires ne sont pas soumises à l'impôt direct et sont en partie déductibles de la TVA.

²⁴ Et également de l'âge du véhicule en question, mais ce point ne sera pas développé.

²⁵ Jacquet, F. et Berckmans (2012) *Le régime fiscal et parafiscal des voitures de société en Belgique*. Waterloo: Kluwer, p.52.

²⁶ Courbe, P. (2011) Voiture de société: oser la réforme!, *Fédération Inter-Environnement Wallonie*, pp.1-75.

²⁷ Jacquet, F. et Berckmans (2012) *Le régime fiscal et parafiscal des voitures de société en Belgique*. Waterloo: Kluwer, p.48.

Pour résumer, la déduction de la TVA sur les véhicules de société a été fixée au départ 50% pour les véhicules à usage mixte, puis le gouvernement a tenté que cette déduction corresponde mieux à l'usage réel de ce véhicule tout en fixant une limite à 50%. Concernant la cotisation, elle a été profondément modifiée en 1997 en sortant de la notion de rémunération et en établissant le prélèvement autrement que la cotisation à la sécurité sociale prélevée sur les salaires : elle fixe un taux de 33% de cotisation sur l'avantage que représentait l'usage d'une voiture de société. On ne peut pas dire à quoi se réfèrent les 33% lors de la lecture du texte juridique, mais le texte révèle que la décision a dû être prise dans en urgence²⁸. Ensuite, la cotisation CO2 fixée à partir de 2005 sur un taux d'émission de CO2 et qui visait à avoir des voitures moins polluantes n'a visiblement pas eu l'effet escompté. En effet, la cotisation CO2 favorise les véhicules diesel qui émettent moins de CO2 que les véhicules essence d'après le Directeur de Renta.²⁹ De plus, le taux d'émission de CO2 des voitures se calcule par des tests en laboratoire. Ces valeurs sont souvent sous-estimées par rapport à la réalité pour deux raisons : les constructeurs fournissent des modèles qu'ils peuvent adapter en vue des tests et les tests ne reproduisent pas les conditions réelles de circulation.³⁰

Concrètement, la voiture de société était imposée comme le salaire avant 1997 d'après Frédéric Jacquet et Didier Berckmans. A partir de 1997, le taux de 33% est devenu la norme comme cotisation de solidarité sur l'avantage toute nature. A partir de 2005, ce régime est calculé en fonction du taux d'émission de CO2, le type de carburant et les kilomètres parcourus. En 2012, ce calcul est modifié avec toujours le taux d'émission CO2, le type de carburant et un coefficient d'indexation. Avant 1997, on payait la même cotisation que sur le salaire, aujourd'hui l'employeur paie entre 30 et 70€ de cotisation par mois³¹.

²⁸ cf "caractère urgent" dans Van Rompuy, H., De Galan, M. et le Roi Albert (1996), Arrêté royal portant des mesures en vue de l'instauration d'une cotisation de solidarité pour l'utilisation d'un véhicule de société pour les déplacements du domicile au lieu du travail, en application de l'article 3, § 1, 4° de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, *Moniteur belge*, 20 décembre 1996, <http://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm> [Consulté le 4 mai 2018]

²⁹ Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.

³⁰ Dobruszkes, F. (2017-2018) *Tourisme, transports et environnement: partie de Frédéric Dobruszkes*. Bruxelles: ULB, 11ème édition, p.29.

³¹ Jacquet, F. et Berckmans (2012) *Le régime fiscal et parafiscal des voitures de société en Belgique*. Waterloo: Kluwer.

Nous pouvons voir qu'il y a déjà une partie de la réponse à notre question, la législation est devenue de plus en plus avantageuse depuis 1997: les employeurs paient moins de cotisations sur la voiture que sur le salaire. Sachant que le coût salarial est important pour l'employeur, la tendance est de se tourner vers des avantages moins taxés, comme la voiture de société, pour offrir un package salarial intéressant. D'où l'augmentation du nombre de voitures de société ? Il faut essayer de distinguer ici l'intention politique de départ (celle par exemple de taxer davantage les voitures polluantes avec la cotisation CO2), la législation et l'utilisation de ce système. Pourquoi a-t-on recours à ce système alors qu'on fait le lien aujourd'hui avec les problèmes environnementaux et de mobilité ? C'est ce que nous allons voir lors des entretiens, ainsi que les propositions politiques récentes face à cette problématique. Avant cela, nous allons faire le bilan des recherches déjà effectuées.

1.2 Etudes sur le système belge

Afin de mieux comprendre, le système des voitures de société en Belgique et son expansion, il est essentiel non seulement de comprendre ce système mais comment il a évolué en Belgique. Pour cela, nous allons voir les études déjà réalisées sur la société belge et puis nous allons tenter de voir si des études ont été faites dans d'autres pays et voir si des parallèles sont possibles.

1.2.1 Un nombre de voitures de société en croissance

Xavier May, chercheur à l'ULB, a eu du mal à estimer le nombre de voitures de société en Belgique car on ne sait pas combien de voitures sont attribuées aux entreprises³². Il a pu faire des estimations via des données du SPF Finances : au minimum 550 000 en 2015 dont 425 000 pour les salariés et 125 000 pour les dirigeants d'entreprise, et au maximum 670 000³³. Il émet l'hypothèse prudente de 625 000 voitures de société en Belgique au 4ème trimestre 2015 soit 425 000 pour les salariés et 200 000 pour les dirigeants d'entreprise³⁴. Si cette

³²May, X. (2017) L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique, *Brussels Studies, Fact Sheets*, n°113, pp. 1-6.

³³ idem

³⁴ idem

hypothèse se confirme, 13,5% des travailleurs ont une voiture de société et représentent 11% du parc total des voitures en Belgique.³⁵ «Sur la même période (du 1er trimestre 2007 au 4e trimestre 2015), le nombre de voitures de société allouées à des travailleurs salariés a augmenté de 153 000 unités passant de 272 000 unités à 425 000, soit une progression de 56%. »³⁶ explique Xavier May. Le recours au voiture de société a très nettement progressé cette dernière décennie, et les chiffres avancés sous-estiment la réalité, car on oublie les voitures de société des dirigeants d'entreprise dans le compte³⁷. Il remarque aussi qu'il y en a généralement plus en Flandre et à Bruxelles qu'en Wallonie et plus particulièrement dans le Brabant wallon et les grandes aires métropolitaines. On peut en déduire que le recours aux voitures de société est croissant mais qu'il y a une méconnaissance du phénomène, faute d'un système de collecte de données efficace, en particulier pour les véhicules de société des dirigeants d'entreprise.

1.2.2 Entreprises privées peu accessibles

Thomas Ermans, chercheur de l'Université de Saint-Louis, complète l'étude de Xavier May en étudiant le profil des entreprises en Région Bruxelles-Capitale. En majorité, les entreprises qui fournissent des voitures de société de manière conséquente sont les moins accessibles en transport en commun³⁸. Cependant, il existe aussi des entreprises bien desservies qui fournissent des voitures de société. La voiture de société est surtout proposée dans le secteur privé et se fait rare dans le secteur public :

Si on distingue les secteurs, on observe que le secteur privé est caractérisé par un usage important de la voiture, ce qui est probablement lié à la prégnance des voitures de société dans ce secteur, mais aussi le secteur de la construction et de l'industrie manufacturière. A contrario, le secteur public se distingue par un usage important du train, ce qui s'explique en partie par un effet de recrutement plus lointain et par le remboursement plus systématique des abonnements de transport public dans ce secteur, où la voiture de société n'est que très rarement proposée aux travailleurs.³⁹

³⁵ idem

³⁶ idem

³⁷ idem

³⁸ Ermans, T. (2018) Profils des entreprises utilisatrices de voitures de société en Région de Bruxelles-Capitale, *Brussels Studies*, n°114, pp. 1-6.

³⁹ Ermans, T., Brandeleer, C., Hubert, M., Lebrun, K. et Sieux, F. (2018) Déplacements domicile-travail : état des lieux et perspectives d'action pour les entreprises, *Brussels Studies* [En ligne], 125, pp.1-28.

1.2.3 Système inégalitaire

Ces deux chercheurs réalisent actuellement une étude qui sortira en septembre 2018, mais dans un entretien au journal *Le Soir*, ils expliquent que le système ne profite pas à tout le monde. «Les 10% les mieux payés possèdent la moitié des véhicules du marché »⁴⁰, publie le journal *Le Soir* suite à l'interview. Ces derniers confirment que ceux qui bénéficient des voitures de société sont des personnes aisées : $\frac{3}{4}$ sont des hommes, dont $\frac{2}{3}$ gagnent plus de 3000€ par mois (net), 30% sont des cadres, 11% sont des indépendants et 70% sont diplômés du supérieur⁴¹. Xavier May précise aussi qu'il y a un manque d'équité horizontale : «entre deux personnes qui ont le même salaire, celle qui a une voiture de société paiera moins d'impôts.»

Ils ne sont pas les seuls à constater que ce système est inégalitaire. De Witte et Machairs estiment dans leur étude que 70% des propriétaires de voitures en Belgique sont des hommes et 39% sont dans leur trentaine.⁴²

⁴⁰ Anonyme (2017) Les voitures de sociétés coûtent 2 milliards par an, *Le Soir*, [en ligne] 18 octobre 2017.

Disponible sur:

<<http://www.lesoir.be/119865/article/2017-10-18/les-voitures-de-societe-coutent-2-milliards-par-letat>>[Consulté le 4 avril 2018]

⁴¹ De Muelenaere, M. (2017) Voitures de société: un demi-RER par an, *Le Soir*, [en ligne] 18 octobre 2017.

Disponible sur:

<<http://plus.lesoir.be/119868/article/2017-10-18/les-voitures-de-societe-coutent-letat-un-demi-rer-par>>[Consulté le 4 avril 2018]

⁴² De Witte and Machairs (2010) cité dans Shiftan, Y., Albert, G. et Keinan, T. (2012) The impact of company-car taxation policy on travel behavior, *Transport Policy*, 19 (1), pp. 139-146.

D'autres études confirment que le système profite aux hommes⁴³, jeunes⁴⁴ et diplômés :

*Un peu plus d'un travailleur sur dix (12%) déclare bénéficier d'une voiture de société, cela arrive trois fois plus souvent pour les travailleurs (17%) que pour les travailleuses (5%). C'est surtout entre 35 et 44 ans (15%) ou entre 55 et 64 ans (14%) qu'on profite de cet avantage. Et plus le travailleur a un diplôme élevé, plus il y a de chances d'avoir une voiture de société : ils sont 2% dans les non-diplômés et diplômés du primaire, 9% dans les diplômés du secondaire et 17% dans les diplômés de l'enseignement supérieur. En caricaturant, on pourrait donc dire qu'au volant d'une voiture de société, on a le plus de chance de voir un universitaire dans la quarantaine.*⁴⁵

1.2.4 Un incitant à l'utilisation de la voiture

Bruno de Borgers et Bart Wuyts constatent dans leur étude que la décision de donner une voiture de société à leur employé dépend fortement des politiques taxatoires du gouvernement.⁴⁶ Ils estiment également que fournir une voiture influence fortement le choix modal de l'employé pour aller au travail.⁴⁷ « Par exemple, en Belgique les transports publics ont une part modale approximative de 33% des trajets matinaux⁴⁸; alors que les employés qui ont une voiture de société l'utilisent automatiquement pour se rendre au travail. »⁴⁹ La décision de l'employeur dépend des politiques fiscales, et la décision modale de l'employé dépend de s'il a une voiture de société ou non. Et d'après une enquête, sur 62 500 travailleurs belges en 2006, 21% se sont vu offrir une voiture de société dans leur package salarial⁵⁰. Ils précisent également que « 50% des voitures qui se dirigent vers Bruxelles en période de pic

⁴³ "We can support that company car users are more frequently men than women according to the different sources we can refer to." dans Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, p.41.

⁴⁴ "The possession of a company car is more common among younger people (especially those younger than 40) but not for the youngest (less than 24)." dans Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, p.41.

⁴⁵ Cornelis, E., Hubert, M., Huynen, P., Lebrun, K., Patriarche, G. et al. (2012) La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM, *SPF Mobilité et Transports*, pp.1-350.

⁴⁶ De Borger, B. et Wuyts, B. (2011) The tax treatment of company cars, commuting and optimal congestion taxes, *Transportation Research Part B*, 45 (10), pp. 1527-1544.

⁴⁷ idem

⁴⁸ StatBel 2000 cité dans idem

⁴⁹ Vacature 2006, Wuyts 2009 cité dans idem

⁵⁰ Vacature (2006), idem

sont des voitures de société selon SD Worx. »⁵¹ Les deux chercheurs pensent qu'avec un changement de la fiscalité directe sur les revenus du travail, avec des taxes d'embouteillage (*congestion tax*), avec une réduction de l'avantage fiscal sur les voitures de société et la gratuité des transports en commun, les embouteillages pourraient être réduits et les retards dus au trafic pourraient être ainsi moins importants.⁵²

1.2.5 Plus de voitures de société en Flandres et à Bruxelles qu'en Wallonie

Eric Cornelis et ses collègues constatent via l'enquête Beldam en 2010, une répartition différente entre les régions : les ménages wallons possédant une voiture de société sont deux fois moins qu'en Flandre. Et en général les ménages ont deux voitures s'ils bénéficient d'une voiture de société car « seuls 28% des ménages possédant une voiture de société n'ont qu'une seule voiture. »⁵³ Xavier May semble confirmer cette étude de 2010 quelques années plus tard : il y a encore aujourd'hui plus de voitures de société en Flandres et à Bruxelles qu'en Wallonie.

1.2.6 La voiture de sociétés est un incitant à polluer

La voiture de société incite le propriétaire à se déplacer en voiture : « les travailleurs bénéficiant de cet avantage sont 91% à se rendre sur leur lieu de travail en conduisant leur voiture (de société) » selon Eric Cornelis.⁵⁴ On constate aussi plus de voitures diesel⁵⁵, soit à cause du fait que les voitures diesel consomment moins d'essence ou parce que la cotisation CO2 favorise les voitures diesel comme on a pu le voir.

La possession d'une voiture de société incite aussi à faire plus de kilomètres, comme le montre différentes études : Eric Cornelis et ses collègues (2009) estiment à 19 700 km la distance parcourue moyenne pour les personnes sans voiture de société contre 32 500 km des

⁵¹ idem

⁵² idem

⁵³ Cornelis, E., Hubert, M., Huynen, P., Lebrun, K., Patriarche, G. et al. (2012) La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM, *SPF Mobilité et Transports*, pp.1-350.

⁵⁴ idem

⁵⁵ Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, p.47.

répondants à l'enquête bénéficiant d'une voiture de société.⁵⁶ Zwerts et Nuyts (2004) ont évalué à 30 000 km la distance parcourue annuellement en moyenne par une voiture de société tandis que les voitures privées n'en font en moyenne que 16 500 km par an. Vacature (2007) l'avait déterminé à 36 000 km par an pour une voiture de société et à 16 700 km par an pour une voiture privée.⁵⁷ Ce qui signifie qu'en moyenne une voiture de société parcourt deux fois plus de distance qu'une voiture privée.

Il y a plusieurs explications à cela : la voiture a un usage professionnel et privé, donc on l'utilise plus souvent qu'une voiture uniquement privée. De plus, l'octroi des voitures de société est souvent combiné avec d'autres remboursements de frais comme la carte essence et il n'y a aucune limitation de distance parcourue.⁵⁸ La carte essence et une voiture offerte par l'employeur rend ce transport « gratuit » pour l'employé qui peut l'utiliser pour toutes les situations (privé, vacances, professionnel).⁵⁹ Par conséquent, les employés bénéficiant d'une voiture de société, non confrontés aux dépenses liées à leur voiture, font plus de déplacements que s'ils avaient une voiture privée⁶⁰. Cela influe également sur les problèmes de circulation avec leur usage excessif.⁶¹

Thomas Ermans pense aussi que l'attribution d'une voiture de société permet aux usagers de vivre plus loin de leur domicile. Il fait le lien entre la distance domicile-travail et le fait d'avoir une voiture de société :

Selon le Conseil Central de l'Economie (étude basée sur les données de SD Worx), parmi les salariés dont la distance domicile-travail est supérieure à 56 km, environ 40 % disposent d'une voiture de société [CCE, 2016]. De plus, beaucoup d'entreprises permettent à leurs employés de déduire une partie de leurs dépenses automobiles pour leurs déplacements domicile-travail, encourageant par là l'usage de la voiture et la possibilité de vivre plus loin du lieu de travail [Potter et al., 2006]. D'après le Conseil Central de l'Économie, 30 % des travailleurs parcourant plus de 56 km reçoivent une indemnité voiture pour leurs déplacements domicile-travail [CCE, 2016].⁶²

⁵⁶ idem, p.48.

⁵⁷ idem, p.48.

⁵⁸ idem, p.48.

⁵⁹ idem

⁶⁰ idem

⁶¹ idem

⁶² Ermans, T., Brandeleer, C., Hubert, M., Lebrun, K. et Sieux, F. (2018) Déplacements domicile-travail : état des lieux et perspectives d'action pour les entreprises, *Brussels Studies* [En ligne], 125, pp.1-28.

1.2.7 Raisons de donner une voiture de société

Donner une voiture de société représente bel et bien un coût pour l'employeur. Quelles sont donc les raisons qui le poussent à fournir un véhicule à son employé ? D'après une enquête, la première serait de les motiver et d'augmenter leur loyauté envers l'entreprise, ensuite cela dépend de la fonction : soit du statut de l'employé, soit de l'utilité de la voiture pour des raisons professionnelles⁶³. Le troisième facteur qui pousserait un employeur à octroyer une voiture à son employé sont des raisons financières.⁶⁴ Pour attirer des personnes qualifiées dans certains secteurs, on offre des voitures de société à la place d'un salaire plus attractif, surtout si c'est plus avantageux fiscalement.⁶⁵ Les employeurs estiment que l'accessibilité n'a pas d'impact sur le choix d'octroyer une voiture de société, et la localisation de l'entreprise n'aurait pas d'impact sur la « *car policy* » d'après une enquête.⁶⁶ « *This last finding is also being confirmed when companies were explicitly questioned about the impact of the company location on their company car policy. In 92% of the cases the answer was negative.* »⁶⁷

La voiture de société reste un outil professionnel car elle n'est proposée majoritairement qu'à des personnes qui en ont une utilité professionnelle :

« Il y a une corrélation certaine entre le fait d'avoir de fréquents déplacements professionnels et celui de bénéficier d'une voiture de société : en effet, les travailleurs ne se déplaçant jamais dans le cadre de leur profession ne sont que 2% à avoir une voiture de société, ceux qui le font occasionnellement sont 11% et ceux qui le font toujours, 26%. »⁶⁸ Cependant, on constate que ces dernières années, « les voitures de société ne sont plus proposées que pour une raison de statut pour les dirigeants d'entreprise ou d'utilité pour les employés qui font beaucoup de déplacement; c'est devenu une pratique courante dans le package salarial et un incitatif pour attirer du personnel motivé ».⁶⁹ « Cette évolution a été principalement

⁶³ Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, p. 39.

⁶⁴ idem

⁶⁵ idem

⁶⁶ Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, pp. 1-126.

⁶⁷ idem

⁶⁸ Cornelis, E., Hubert, M., Huynen, P., Lebrun, K., Patriarche, G. et al. (2012) La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM, *SPF Mobilité et Transports*, pp.1-350.

⁶⁹ Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, p.48.

déclenchée par le traitement fiscal avantageux des voitures de société et la lourde charge fiscale sur la main-d'œuvre, rendant souvent plus intéressant pour l'employeur d'accorder une voiture de fonction plutôt qu'une augmentation de salaire générant la même valeur monétaire pour le salarié. » explique Eric Cornelis et ses collègues⁷⁰. C'est en effet, la troisième raison évoquée lors du sondage : les voitures de société peuvent être intéressantes fiscalement parlant, un moyen alternatif à une augmentation salariale pour attirer les personnes qualifiées.

71

Eric Cornelis n'est pas le seul à conclure sur cet avantage fiscal, Thomas Ermans aussi estime que « l'un des principaux arguments au maintien du système des voitures de société est le coût du travail en Belgique. Une voiture de société est souvent proposée aux travailleurs en tant que partie de leur salaire et non parce qu'ils en ont réellement besoin pour des raisons professionnelles. »⁷²

1.2.8 Chercheurs sceptiques face au budget mobilité

Thomas Ermans et ses collègues semblent sceptiques face à la dernière proposition en date :

La proposition d'un budget mobilité a pour objectif de proposer des alternatives à la voiture de société et d'inciter les employés à davantage de multimodalité. En d'autres termes, le groupe-cible du budget mobilité est l'utilisateur d'une voiture de société qui parcourt généralement de longues distances domicile-travail grâce à un traitement fiscal avantageux [Zijlstra et Vanoutrive, 2017]. Il est cependant probable que l'effet de ce budget soit relativement marginal en termes de report modal pour les utilisateurs de voitures de société [Zijlstra, 2016] au vu des avantages d'une voiture individuelle mais également souvent du manque d'alternatives en transport en commun, dû notamment à une mauvaise cohérence territoriale entre lieux d'activité et de résidence.

73

En conclusion de ces études menées principalement sur le modèle de la voiture de société en Belgique, plusieurs constats reviennent : un système qui favorise l'utilisation de la voiture via un traitement fiscal attrayant et des remboursements des frais qui au final augmente la pollution liée au transport et un système inégalitaire. Cependant, on remarque que ces études ne portent que sur le présent, peu d'analyses ont été faites de manière rétrospective avec une

⁷⁰ idem

⁷¹ idem

⁷² Ermans, T., Brandeleer, C., Hubert, M., Lebrun, K. et Sieux, F. (2018) Déplacements domicile-travail : état des lieux et perspectives d'action pour les entreprises, *Brussels Studies* [En ligne], 125, pp.1-28.

⁷³ idem

évolution du nombre de voitures de société. Seul Xavier May constate une progression du nombre assez récente tout en expliquant que ces chiffres ne sont que des hypothèses vu qu'il n'y a pas de collecte de données concernant les voitures de société, dites « salaire ». Les estimations et les enquêtes répondent en partie à notre question : le système fiscal favorable combiné à des cartes essences a favorisé finalement l'expansion des voitures de société et on y a recours parce que le coût salarial est trop élevé pour l'employeur. La voiture de société était liée à la base à une fonction précise : soit lié à un statut comme les dirigeants d'entreprise, ou à l'utilité de cette voiture lié à la fonction comme les commerçants. Aujourd'hui, elle fait partie d'un package salarial pour attirer des personnes qualifiées mais aussi pour les garder. L'utilité liée à la fonction ou à l'usage est en deuxième plan selon les enquêtes menées. Les raisons financières restent en troisième position, l'avantage fiscale joue en faveur de la voiture. On peut conclure que la voiture de société est devenue une manière d'attirer du personnel dans le secteur privé mais que cet avantage n'est pas donné à tout le monde et que le système tel qu'il est actuellement aura des conséquences sur l'environnement vu qu'il incite à polluer via des avantages fiscaux. La question sera de savoir pourquoi les politiciens n'ont pas changé ce système au vu de toutes les études parues ces dernières années ? Avant de s'attaquer à l'analyse, nous allons voir si des études menées dans d'autres pays tirent des conclusions semblables.

1.3 Etudes sur d'autres systèmes

Wyatt précise que ce système a commencé au Royaume-Uni : « *the tendency of employers to selectively provide company cars to some workers as a substitute for wage increases started in the UK, mainly as a response to anti-inflationary policies to keep wage increases limited.* »

⁷⁴. En 1995, 50% des nouvelles voitures au Royaume-Uni étaient des voitures de société⁷⁵. Le gel des salaires peut être un effet déclencheur, comme ça s'est passé au Royaume-Uni. Mais il faut qu'il soit combiné à un traitement fiscal favorable pour la voiture de société, comme cela s'est passé en 1997 en Belgique.

⁷⁴ De Borger, B. et Wuyts, B. (2011) The tax treatment of company cars, commuting and optimal congestion taxes, *Transportation Research Part B*, 45 (10), pp. 1527-1544.

⁷⁵ idem

Yoram Shiftan, Gila Albert et Tamar Keinan étudie le système des voitures de société en Israël qui est fiscalement favorable, comme en Belgique.⁷⁶ Leur étude fait ressortir un profil-type des propriétaires de voitures de société : homme, trentenaire, haut-revenu, secteur high tech, 2 voitures par ménages.⁷⁷ Le profil socio-économique est identique à ceux en Europe, décrivent-ils.⁷⁸ Ils constatent que ceux qui ont une voiture de société voyagent deux fois plus que ceux qui ont une voiture privée (34 000 km comparé à 16 000 km par an) : ils se permettent de voyager plus.⁷⁹ La plupart (42%) effectueraient un trajet alternatif à la voiture s'ils n'avaient pas de voiture de société, mais la valeur de l'usage personnel a un énorme impact sur la volonté de recevoir une voiture de société, ceux qui ont des trajets complexes ne sont pas prêts à abandonner leur voiture.⁸⁰ Les chercheurs concluent que même si on supprime les voitures de société et qu'on augmente les salaires, les salariés vont acheter des voitures mais il n'y en aura pas autant qu'avec le système des voitures de société, ils feront moins de trajets et plus de trajets alternatifs.⁸¹ De plus, une autre étude en Israël montre que la voiture de société a un impact négatif sur la sécurité routière : les conducteurs sont plus souvent impliqués dans des accidents que ceux qui n'en ont pas.⁸²

Rana Roy a fait un rapport à l'OCDE et constate que la sous-taxation des véhicules de société mène à un nombre de voitures de société plus élevé et à plus de kilomètres parcourus⁸³. De plus cela favoriserait l'usage de la voiture aux dépens des autres modes et le coût total lié aux embouteillages, à la pollution, et aux accidents de ces voitures dûs à la sous-taxation est estimé à 116 milliards par an.⁸⁴ On constate donc que le système belge n'est pas un cas isolé car les études montrent qu'un système fiscal favorable, ainsi qu'un gel des salaires a tendance à accroître le recours à ce type de véhicules, mais aussi les inégalités et les pollutions liées à ce mécanisme.

⁷⁶Shiftan, Y., Albert, G. et Keinan, T. (2012) The impact of company-car taxation policy on travel behavior, *Transport Policy*, 19 (1), pp. 139-146.

⁷⁷ idem

⁷⁸ idem

⁷⁹ idem

⁸⁰ idem

⁸¹ idem

⁸² Albert, G., Hakkert, S. et Shiftan, Y. (2014) Safety implications of company cars-the Israeli experience, *European Transport Research Review*, 6 (2), pp. 93-102.

⁸³ Roy, R. (2014) Environmental and Related Social Costs of the Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses, *OECD Environment Working Papers*, 70, pp. 1-47.

⁸⁴ idem

2. Méthodologie

2.1 Théorie

Pour répondre à notre question de recherche, la théorie constructiviste s'adapte bien à notre cas. Comme le constate Xavier May, il y a peu d'études sur le sujet et étudier les facteurs d'expansion de ce système mériterait une meilleure collecte des données liée au nombre de voitures, car sans le nombre exact de voitures de société des dirigeants d'entreprise, il est difficile d'étudier le sujet. Il est donc impossible de faire une corrélation entre les facteurs d'expansion plausible et la croissance du nombre de voitures de société, vu qu'on n'a aucun accès à l'évolution de ces chiffres. En ce qui concerne le choix des travailleurs de prendre une voiture de société, il faudrait soit une étude quantitative sur le long terme soit qualitative, mais avec un échantillon représentatif, travail qui demanderait une recherche plus longue que le temps alloué pour un mémoire. Cependant, les facteurs de réussite de ce système ne sont pas inconnus des différentes personnes du secteur, que ça soit le secteur automobile, les secrétariats sociaux qui effectuent les contrats et conseillent les cabinets ministériels ou le monde politique : ils ont une bonne connaissance du sujet, de la problématique et leur propre explication face à ce phénomène. Comme nous allons l'entendre des acteurs de différents intérêts politiques, de différents secteurs, chacun a sa propre réalité sociale, et son propre construit social. Nous partons donc du principe qu'il n'y a pas une explication à ce phénomène mais une série de facteurs plausibles qui pourraient expliquer l'expansion des voitures de société et qui seront étudiées via le discours des acteurs.

Pour expliquer notre approche constructiviste, nous allons tenter de la définir à travers plusieurs auteurs. D'après la définition de Jens Bartelson, « notre connaissance du monde serait socialement construite », nos concepts sont donc des constructions sociales qui dépendent d'un contexte particulier.⁸⁵ Dans le cas de la voiture de société, on constate que sa perception a changé au fil des années. D'abord, utiliser une voiture liée à une fonction comme pour affirmer un statut, celui du dirigeant d'entreprise ou pour son utilisation strictement professionnelle comme pour les commerçants. En quelques années seulement la voiture de société est plus communément appelée « voiture-salaire » faisant partie d'un package salarial

⁸⁵ Bartelson, J. (2006) Y a-t-il encore des relations internationales ?, *Un article de la revue Études internationales*, 37 (2), pp. 241–256.

attrayant pour des profils qualifiés, la plupart étant des hommes diplômés à haut revenu. Pour comprendre comment le concept de voiture de société a évolué au sein des entreprises, nous allons appliquer le constructivisme à travers le modèle du cycle de vie⁸⁶ de la norme, au concept de « voiture-salaire » :

Les agents de certaines théorisations constructivistes sont considérés comme s'efforçant de se comporter de manière appropriée. L'adéquation est définie par le contexte social de l'agent. Ce contexte est à son tour construit par le comportement et les interactions des agents. Les normes sont des idées sur les comportements appropriés qui sont intersubjectivement détenus au sein d'une population. Selon Finnemore et Sikkink (1998), ce cycle de vie normal comprend quatre étapes. D'abord, un entrepreneur de normes fait une suggestion à une population sur une nouvelle façon de concevoir un comportement approprié. Quand une « masse critique » d'acteurs a accepté la nouvelle idée, on peut dire qu'une norme a émergé. Dans la troisième étape, il y a une cascade d'acceptations lorsque la norme s'étend de la masse critique à l'ensemble de la population. Enfin après usage et réification, la norme est internalisée et prise pour acquise⁸⁷

Ces étapes peuvent être traduites par la législation concernant les voitures de société. Avant 1997, la voiture est imposée comme le salaire, après elle ne l'est plus. En gelant les salaires et en augmentant le coût salarial, la seule manière d'augmenter des personnes était de passer par des avantages toutes natures moins imposées. La voiture de société devient, après une proposition du gouvernement en 1997, une niche fiscale car elle sera de moins en moins taxée. « L'entrepreneur de normes » est donc le gouvernement en place en 1997, la « masse critique » est la Chambre des représentants qui a accepté cette norme. L'usage de cette norme par les employeurs et les dirigeants d'entreprise a fait que cette norme s'est étendue à l'ensemble de la population (aisée). Cependant, selon la pensée constructiviste, il y a des « agents réfléchissants » (reflective agents) qui ne suivraient pas aveuglément le contexte social mais considèrent quel comportement est approprié. Ici, on pourrait dire que les chercheurs ont un regard critique ainsi que certaines personnes dans l'opposition. Ma question de recherche n'est pas de savoir comment cette norme a évolué même si c'est un pré-requis qui a été détaillé précédemment, mais de savoir pourquoi il n'y a pas eu de changement drastique depuis 1997. Maintenant que les personnes du secteur savent via les recherches effectuées

⁸⁶ Hoffmann, M. J. (2008) *Agent-based modelling-Qualitative Methods in International Relations-A Pluralist Guide*. UK: Palgrave MacMillan, p.191.

⁸⁷ idem

que le système est un incitant à polluer, pourquoi ne tentent-ils pas de le limiter ?

Le rationalisme ou une analyse coût-bénéfice présentait ici des approches bancales car il n'y a pas de réponses « rationalistes » si on considère la protection de l'environnement comme une priorité, ni de bénéfices à ce système pour l'environnement (et c'est une perte de revenus pour l'Etat, estimé à 2 milliards selon Xavier May). Le constructivisme admet un rôle aux agents dans la création de significations (ils créent du sens à leur système de voitures de société avec leur propre argument), pratiques (via une défiscalisation de ce type de véhicule), structures (en créant des normes) et les institutions à travers les actes de discours et interactions⁸⁸ tout en donnant un rôle à la société qui constituent ces acteurs et leur identité⁸⁹. Je pense donc que les acteurs que j'ai interrogé ont un rôle dans la conception de la voiture de société comme concept, mais que la société qui les entoure et interagit avec eux a aussi une importance quant à leur perception du problème. C'est donc via des entretiens avec ces acteurs qu'on va tenter de définir les enjeux pour ces acteurs tout en essayant de contextualiser leur propos.

La perception du système des voitures de société vue par les différents acteurs est donc primordiale pour comprendre les facteurs de réussite de ce système et pourquoi nous sommes arrivés à ce problème environnemental.

⁸⁸ Duffy, G. (2008) *Pragmatic Analysis-Qualitative Methods in International Relations-A Pluralist Guide*. UK: Palgrave MacMillan, p.168.

⁸⁹ Lebow, R. N. (2008) *A cultural theory of international relations*. Cambridge: Cambridge University Press, p.3.

2.2 Méthode de collecte de données

Pour comprendre la perception de chaque acteur dans ce domaine, nous allons faire des entretiens « classiques », c'est-à-dire des enquêtes qualitatives semi-directives. Cela consiste en des entretiens avec des « personnes ressources » avec des questions préparées à l'avance mais avec des sous-questions spontanées pour développer l'idée des acteurs interrogés. Ce sont donc des face à face qui permettent d'avoir une meilleure compréhension du sujet et des explications plus détaillées.

Nous allons procéder à une analyse de discours afin de détailler le point de vue de chaque acteur dans notre recherche.

2.3 Hypothèses

Concernant les hypothèses, elles ont été en partie développées par des chercheurs lors d'entretiens exploratoires. En effet, au début de notre recherche, il était difficile de savoir quel facteur a influencé le système actuel. Nous avons pu voir qu'un changement de législation a eu lieu et qu'il peut expliquer en partie l'expansion des voitures de société en Belgique. Maintenant, il faut savoir si l'intention politique était d'avoir autant de voiture de société et d'évoluer vers un système de voiture-salaire. Je ne pense pas que l'intention ait été de créer la « voiture-salaire » mais au vu du gel des salaires, ils savaient qu'une augmentation allait passer par d'autres avantages fournis et le fait que la même année, ils aient changé la cotisation de la voiture de société, n'est à mon avis pas un hasard. C'était une manière sans doute de compenser le gel des salaires en favorisant le secteur automobile.

L'hypothèse avancée par Thomas Ermans lors d'un entretien⁹⁰ est que l'intention politique n'était pas la voiture salaire mais que le système existait déjà depuis longtemps et les entrepreneurs se sont rendus tardivement compte de cet avantage fiscal. Face à cela, on peut déjà répondre que non, le système avantageux n'existe pas depuis longtemps, vu qu'on voit

⁹⁰ Ermans, T. (2018) Chercheur à l'Université de Saint-Louis. Entretien le 25 avril 2018.

clairement que le système de cotisations a été plus favorable dès 1997 et encore plus favorable en 2005.

Une autre hypothèse tient de la législation : un changement de législation aurait favorisé l'expansion de la voiture de société, via le gel des salaires. C'est l'hypothèse de Frank van Gool, Directeur de Renta. On voit que le changement de législation a favorisé la voiture de société. Le gel des salaires peut en partie expliquer que les entrepreneurs ont dû trouver des moyens alternatifs d'augmenter leurs employés mais ils n'ont pas découvert une législation avantageuse fiscalement pour eux, puisque c'est plus tard qu'elle a été créée. En effet, le gel des salaires date du 26 juillet 1996, l'arrêté royal changeant la cotisation de la voiture de société date du 20 décembre 1996 donc 5 mois plus tard. C'est peut-être à cause du gel des salaires que la voiture-salaire aurait été créée.

Une dernière hypothèse a été avancée par des personnes du secteur, Frank van Gool⁹¹ de Renta et Jean-Luc Vannieuwenhuysen⁹² de SD Worx, qui pensent qu'il y a un manque de courage en politique concernant la législation actuelle qui favorise les voitures de société comme moyen de transport. C'est cette hypothèse que nous allons creuser.

Pour construire notre hypothèse, nous allons partir de celle du manque de courage en politique. En effet, plusieurs acteurs mentionnent ce manque de courage qui pourrait expliquer l'expansion des voitures de société aux dépens de l'aspect environnemental. Mon hypothèse est que vu qu'elle affecte des personnes très aisées, la décision de changer de système n'est pas rentable électoralement parlant.

Ces hypothèses seront à vérifier lors des entretiens avec les autres personnes et à croiser avec les textes juridiques en question. Je précise également que mon hypothèse n'est pas exclusive mais il peut y avoir des explications complémentaires.

Comme il est difficile d'avoir les chiffres exacts, nous allons nous référer à la dernière étude en date, qui estime le nombre des voitures de société à 625 000 lors des entretiens et les réponses à notre question de recherche devront être analysées avec un prisme constructiviste,

⁹¹ Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.

⁹² Vannieuwenhuysen, J-L. (2018) Conseiller juridique au sein SD Worx. Entretien le 9 mai 2018.

c'est à dire que le discours avancé par les acteurs dépendent de leur construit social (comment perçoivent-ils ce système), de leur intérêt (ont-ils intérêt à ce que le système reste en place), habitudes (quels sont leurs habitudes), position (par rapport à cette niche fiscale), contexte (comment le perçoivent-ils).

Pour cela, différents indicateurs seront demandés via les questions, comme leur identité, leur position par rapport à la voiture de société, le contexte politique des législations, les raisons de cette augmentation, le maintien de ce système, le manque de courage, ainsi que l'évolution attendue. C'est via les explications du maintien de ce système qu'on va tenter de répondre à cette question mais tous les éléments sont nécessaires pour répondre à ma question de recherche d'un point de vue constructiviste.

3. Le discours des acteurs

3.1 Les chercheurs

La première démarche était d'avoir une idée de ce système via des chercheurs qui étudient la question. Deux entretiens m'ont montré que ces chercheurs avaient une vision assez critique du sujet. En effet, il est très vite apparu dans ma recherche le côté néfaste pour l'environnement qui est dû à cette niche fiscale. Nous allons voir que leur constat est assez unanime là-dessus.

Xavier May, économiste de formation, perçoit la problématique comme un manque à gagner pour l'Etat, qu'il estime à 2 milliard, tout en faisant le parallèle avec le trou du budget du RER d'un milliard. Il constate également qu'il y a des distances parcourues très élevées par ce type de véhicule, en particulier pour la distance domicile-travail. Non seulement cela incite à rouler plus mais on constate que les gens habitent plus loin. Il déplore également le manque de données et s'étonne qu'aucune collecte de données n'est faite au sein de l'Etat. C'est donc très difficile d'étudier les chiffres car même pour les chercheurs les données ne sont pas disponibles. Il s'aventure à faire une estimation réaliste de 625 000 voitures de société à usage mixte.

Thomas Ermans qui travaille sur ce sujet avec Xavier May, a lui effectué une analyse auprès des entreprises. Mais ici aussi on constate que la zone de résidence des travailleurs n'est pas précise et c'est donc difficile d'étudier le sujet. Il confirme tout de même une corrélation positive entre les entreprises peu accessibles et le nombre de voitures de société mises à disposition. Il se pose la question de savoir si le choix de localisation de l'entreprise est fait en sachant qu'il y a le système des voitures de société et que par conséquent se localise plus loin. On peut répondre que selon le sondage réalisé auprès des entrepreneurs⁹³ : leur localisation n'influe pas leur « car policy ». Il s'interroge également sur l'impact de la voiture de société sur le choix de résidence et du lieu de travail. Il ne connaît pas l'origine de ce système mais il a des hypothèses. Il estime que ce système reste en place parce qu'il satisfait

⁹³Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership "Promoco". Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, p.39.

pas mal de personnes de différents secteurs : le travailleur est content, l'employeur aussi, le syndicat également, les entrepreneurs et le secteur automobile. Ces personnes, en particulier les entrepreneurs ont des relais politiques importants auprès de la majorité NVA, MR, Open Vld, CD&V. Son hypothèse est que le système a été créé à une époque où on ne remettait pas en cause l'utilisation des voitures et n'était pas prévu pour qu'il se généralise selon lui.

3.2 Le secteur automobile : les sociétés de leasing

Renta représente les sociétés de leasing opérationnel, que cela soit du long terme ou du court terme. Renta est une fédération de ces sociétés et défend les intérêts de ces membres. Frank van Gool, Directeur de Renta m'explique que son travail de lobbyiste consiste à répondre à la presse, être en contact avec les politiciens et créer des systèmes efficaces pour les membres comme des plateformes en ligne pour gérer l'administratif lié au leasing.⁹⁴ Il décrit qu'il est la « voix » de tout ce qui concerne les voitures de société. Il y a pour l'instant 400 000 voitures et camionnettes en leasing aujourd'hui en Belgique selon ses données, mais les camionnettes (à usage professionnel uniquement) ne représentent que 20% de ce chiffre. Sur les 625 000 voitures de société à usage mixte, 320 000 voitures seraient en leasing donc à peu près la moitié. Il estime que pour octroyer ou non une voiture de société à son employé, il faut passer par un calcul, qui s'appelle de l'optimisation fiscale.

⁹⁴ Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.

Tableau 3 : calcul du coût d'une voiture de société moyenne en leasing comparé à une augmentation salariale du même coût ou du salaire adéquat pour se fournir le même modèle.

Voertuig:	Skoda Octavia Green Tec Style	Same employer cost, conversion to salary	
Catalogusprijs exbtw:	23 657,00		
=> werkelijk betaalde BTW	4 471,00		
Cataloguswaarde als basis VAA	28 128,00	Total cost/month	€ 732,74
Inschrijvingsdatum	11/30/2017		
BTW-aftrekpercentage	35%	RSZ WG	25,00%
Tankkosten ten laste van de werkgever? (Ja of Nee)	Ja	RSZ WN	12,07%
Brandstofprijs 2017 exbtw	€ 1,00		
Brandstofprijs 2020 exbtw	€ 1,10	Bruto belastbaar	534,5718
Aanslagvoet vennootschapsbelasting 2018	29,00%	Belasting @ 50% marginale aanslagvoe	267,2858892
Aanslagvoet vennootschapsbelasting 2020	25,00%		
KM/jaar	30 000	NETTO LOON	267,29
Leasekost/maand met toepassing van BTW incl intrestlasten	360,94		
Indien apart bekend, intrestlasten per maand	40,00	Besparing VAA voor Werknemer	74,34
Leasekost/maand zonder toepassing van BTW (verzekeringen)	80,00	Totaal netto	341,62
CO2	105		
Brandstof (vul in Diesel of Benzine)	Diesel		
		Same net value for employee, conversion to gross salary	
Verbruik/100 km	6,0		
Fiscaal aftrek%	90,00%	Total net cost/month to employee (inc	€ 640,70
VAA/maand (ouderdomsfactor op 1/1/2018)	148,68	= leasecost+fuel consumpton-VAA	
(Vennootschap)	2018	Bruto belastbaar nodig @50%	€ 1 281,40
Maandelijkse RSZ solidariteitsbijdrage	€ 36,53	RSZ Werknemer	€ 154,66
Leasekost	€ 440,94	Bruto	€ 1 436,06
Waarvan financiële lasten	€ 40,00	RSZ Werkgever	€ 359,02
Brandstofkost	€ 150,00	Total gross cost to employer	1 795,08
Niet-aftrekbare BTW	€ 69,74		
Verworpen uitgaven (kostprijs aan aanslagvoet)	€ 18,27		
Verworpen uitgave / VAA (kostprijs aan aanslagvoet)	€ 17,25		
TOTAAL KOST in TCO WG	€ 732,74		

Source : Tableau Excel effectué par Frank van Gool, Directeur de Renta lors d'un entretien⁹⁵

Ce tableau nous indique le calcul que fait tout employeur avant d'accorder une voiture de société selon Frank van Gool. Si on octroie une voiture Skoda Octavia en leasing, considérée comme un modèle de gamme moyenne selon ses dires, l'employeur va payer 732,74€ par mois tous frais compris (essence, taxe de solidarité = cotisation CO2, ...). Si l'employeur veut augmenter son employé de 732,74€, l'employé ne touchera que 341,62€ net. Maintenant si l'employeur veut que son employé paie lui-même sa voiture et veut le payer en conséquence, toujours avec le même modèle, l'employeur devra effectuer un coût de 1795,08€. C'est donc impossible de l'augmenter d'autant donc les voitures de société sont plus intéressantes qu'une augmentation de salaire d'après Frank van Gool. La carte carburant est souvent incluse car il estime que c'est tout aussi intéressant de l'inclure : 80% des gens possédant une voiture de société ont aussi une carte carburant, d'après ses chiffres.

⁹⁵ idem

Le contexte est dû à la compétitivité des salaires : les salaires belges étaient trop élevés par rapport aux pays voisins. Ils ont donc dû geler les salaires mais les entreprises, pour garder les talents dans les secteurs en pénurie, auraient fait usage de ce système qui n'a été selon lui que légèrement modifié. Ils ont ouvert petit à petit aux autres personnes car les entrepreneurs se sont rendu compte que c'était avantageux. De plus, les usagers ne redeviennent pas piétons selon Frank van Gool, une fois qu'on en a une, on redemande une voiture de société lors de son prochain travail. Il appelle cela « l'effet domino ». Pourquoi les personnes demandent une voiture de société ? Il estime que c'est bien plus qu'un avantage fiscal, il ne faut pas gérer sa voiture : pas de dépenses inattendues, ni de prêt à rembourser.

La raison pour laquelle les politiques ne modifient pas ce système avantageux, c'est que cela profite à beaucoup de monde. Il estime que ce n'est pas que les détenteurs de ce type de véhicule qui en profitent mais tout le ménage (conjoint, enfants,...), c'est donc 1 million de personnes qui en profiteraient réellement. Les politiciens ne veulent pas s'attaquer à une partie de salaire des personnes concernées. Il estime qu'aujourd'hui ça touche tout le monde, pas que les riches, même si ce sont des profils plus élevés. Selon une enquête interne, 80% des répondants opteraient pour une voiture si on leur enlève leur voiture de société donc une vaste majorité n'auraient pas le choix que de se rendre en voiture au travail.

Un autre point qu'il mentionne, c'est que les particuliers garderaient 9 ans en moyenne leur voiture contre 2 ans leur voiture de société. La moitié des voitures vendues aujourd'hui sont des voitures de société car il y a un plus grand « *turn over* » (taux de renouvellement en français). Le poids économique de ce secteur est donc important et les voitures de société sont une source de revenu conséquente pour le secteur automobile.

Il considère que le focus sur le CO2 via la cotisation en vigueur depuis 2005 n'a fait que favoriser le diesel. Mais que les véhicules diesel émettent des NOx qui ne sont pas inclus dans ce calcul. Il pense que les prochaines législations vont évoluer et tenir compte des NOx et favoriser les voitures électriques et autonomes.

Quand je lui demande si Renta garde un intérêt pour que ce système reste en place, il répond que oui, les membres ont des intérêts pour que ça reste avantageux fiscalement mais qu'ils

restent réalistes. La mobilité est très importante et ils ont aussi l'obligation de trouver des solutions en motivant les personnes à faire moins de kilomètres, à utiliser des moyens alternatifs (multimodalité). Renta défend la situation actuelle évidemment mais si le système change de façon drastique, ils vont se tourner vers le leasing privé pour les particuliers, qui existe déjà au Pays-Bas et en Angleterre. Il estime qu'à moyen terme, les consommateurs se tourneront vers des voitures électriques et de plus en plus autonomes. Après 2030, ça va changer de façon drastique et il pense que les sociétés de leasing seront peut-être détentrices de ces voitures autonomes en commun. Les villes vont aussi prendre des mesures comme les zones basses émissions et la taxe au kilomètre. Les sociétés de leasing ne sont pas « fermées à l'évolution » précise-t-il mais elles espèrent que si la déductibilité va changer, ils pourront influencer le mode de calcul. Il estime également que les secrétariats sociaux ont intérêt à ce que ça reste très compliqué pour continuer à vendre leur consultance.

3.3 Le secrétariat social : les praticiens en terme de « package salarial»

SD Worx est un secrétariat social, qui accompagne les entreprises au niveau des contrats, des salaires,... Les secrétariats sociaux fournissent donc une aide pour les « *car policy* » et la gestion des parcs automobiles. Jean-Luc Vannieuwenhuysse travaille pour SD Worx⁹⁶.

Le calcul aurait été modifié pour que la voiture soit de plus en plus « verte » et moins polluante. Il y a d'autres calculs qui seraient plus précis, avec les « vrais » taux d'émission, c'est en discussion. Pour l'instant, la politique serait de prendre du diesel sauf si on fait moins de 30 000 km par an. La nouvelle politique des prochains mois aurait une influence. Le Plan Cafétéria, développé par SD Worx, permet que les personnes bénéficiants de la voiture de société pourraient choisir leurs avantages : une voiture moins polluante avec un vélo ou transport en commun par exemple.

Il pense que l'origine des véhicules de société à usage privé et fiscalement avantageuses serait née dans les années 70-80, comme les chèques-repas. Il estime que ça reste un instrument de travail aujourd'hui. On peut dire que les premières déductions de la TVA sur les véhicules de société datent en effet de 1968 du Code de la TVA, mais que c'est devenu plus intéressant dès 1997 et en 2005 car plus du tout imposé de la même manière. Le budget mobilité proposé par le gouvernement est donc une somme fictive qu'on peut utiliser : on peut renoncer à sa BMW pour une Polo et autre chose (vélo), caricature-t-il. Le mot d'ordre c'est la « multimodalité ».

La raison de cette expansion selon lui est due non au gel des salaires mais à une crise au niveau du recrutement. C'est dû au fait qu'il est difficile de trouver la « perle rare ». Les employeurs sont obligés d'offrir une voiture de société pour les attirer, ou pour les garder. De plus, les charges patronales sont lourdes en Belgique (parmi le Top 3 des pays les plus chers en termes de coûts salariaux). La concurrence entre entreprises peut-être très difficile et le travailleur veut un package salarial adéquat. SD Worx peut fournir les *benchmark* (des

⁹⁶ Vannieuwenhuysse, J-L. (2018) Conseiller juridique au sein SD Worx. Entretien le 9 mai 2018.

références en français) au niveau des salaires pour les entreprises, c'est à dire le salaire à proposer pour que la « perle rare » soit intéressée car ils connaissent les salaires du secteur en question.

Pour lui, on fonce droit dans le mur avec la politique de mobilité. Il estime que la non-évolution est due à un manque de courage en politique et que la NVA et le MR n'ont pas réellement la volonté de changer cette politique. La politique de mobilité n'est pas cohérente parce que c'est régional et qu'il faut plusieurs acteurs sur la table (il donne l'exemple du Ring de Bruxelles). De plus, il faudrait convaincre les travailleurs de prendre des moyens de transport alternatifs mais ça ne marche que s'il y a des alternatives crédibles selon lui. Les trains sont déjà bondés, il faudrait donc développer et agrandir ces alternatives.

La cotisation CO2 pour lui marche car on peut moins déduire si la voiture est polluante. Cela tend à avoir des voitures plus vertes, moins polluantes.

Les sociétés de leasing s'adaptent aux circonstances selon lui en proposant des modèles alternatifs comme le vélo en leasing ou d'autres formules comme un véhicule plus petit et un grand véhicule pendant les vacances par exemple. Le régime fiscal reste déterminant pour l'employeur : au début la voiture de société n'était que de l'usage professionnel, maintenant elle fait partie du package salarial pour attirer certains profils.

3.4 Les partis politiques

3.4.1 CDH

Martin Neve⁹⁷ est conseiller au Cepess, le centre d'études politiques, économiques et sociales du CDH.

Le système tel qu'il était avant n'était « pas terrible » sur trois plans. Au niveau social, ce n'est pas terrible car ça profite surtout aux revenus les plus élevés. Au niveau environnemental et économique, ce n'est pas « top » non plus estime-t-il. Le budget mobilité va dans la bonne direction mais ne va pas assez loin. Il y a un manque à gagner qui est estimé à 2-3 milliards d'euros et en plus ça profite aux personnes aisées.

Il avoue qu'il ne connaît ni l'origine, ni le contexte, ni les raisons de ce phénomène mais il estime que l'intention politique n'était pas ça. A la base, ce n'était donc pas prévu pour cela, aujourd'hui, on parle de « voiture-salaire ». Une explication plausible d'après Martin Neve est que les taxations au niveau des salaires sont énormes.

Il pense que l'Etat belge maintient ce système parce qu'électoralement parlant, ce n'est pas porteur du tout d'aller à l'encontre de ce système. C'est le premier frein. Il définit que ce système est bénéfique pour l'employeur, pour l'employé mais pas pour la société. Il faudrait donc trouver une solution intermédiaire même si l'impact sera limité.

Il trouve également qu'il y a un manque de courage politique général. Aucun parti ne va être contre ce système : il faut trouver comment faire passer ça sans que la pilule soit amère. Il faudrait une politique plus verte mais accessible à tout le monde parce que le budget mobilité n'est proposé qu'aux personnes qui ont une voiture de société. Il faut la rendre moins attractive d'un point de vue fiscal.

⁹⁷ Neve, M. (2018) Conseiller Cepess (CDH). Entretien le 12 juillet 2018.

Il se dit peu optimiste sur l'évolution du système au vu des dernières propositions du gouvernement. Le budget mobilité est sur base volontaire et il n'est pas certain que ça aura un gros impact. Ils font également rentrer la carte carburant dans le calcul du budget mobilité et au niveau environnemental, c'est presque encore pire que la voiture de société. Il estime que la cotisation CO2 aurait tendance à fonctionner mais pas tant que ça, il faudrait une taxation plus forte.

3.4.2 MR

3.4.2.1 Gilles Foret

Gilles Foret⁹⁸ est député fédéral depuis 2014 à la Commission Infrastructure, spécialisé dans la Mobilité (SNCB, Code de la route, Agenda Digital) et il est conseiller communal à Liège.

Il considère que l'origine de ce système est dû au système fiscal contraignant pour l'employeur. C'est une manière de ne pas être pénalisé par les cotisations sociales et de soutenir le secteur automobile. Il estime qu'il y a un long chemin à faire, mais qu'ils ont fait un premier pas dans le bon sens (*cash for car*). Il faut revoir le système de manière plus profonde mais c'est difficile de changer ça (la niche fiscale *ndlr*).

Il ne connaît pas l'origine ou le contexte de la naissance de la voiture de société avantageuse fiscalement mais il s'étonne de cette hausse. Il pense que c'est peut-être la preuve qu'on engage plus. Il trouve cependant qu'il y a des évolutions au niveau du package salarial, il ne suffit plus de proposer une voiture de société pour attirer les talents, il faut davantage. Cependant les autres avantages ne sont pas assez développés. On tente aujourd'hui d'offrir plus de confort, qui n'est pas nécessairement la voiture. Il faut donc permettre des alternatives, comme ils le font via *cash for car*⁹⁹ et le budget mobilité¹⁰⁰.

⁹⁸ Foret, G. (2018) Député fédéral MR. Entretien le 17 juillet 2018.

⁹⁹ le mécanisme *cash for car* prévu par le gouvernement actuel vise à ce que les personnes qui ont déjà une voiture de société peuvent demander à la place de ce véhicule du *cash*.

¹⁰⁰ le budget mobilité prévu par le gouvernement n'est pas encore d'application mais le sera prochainement vise à prévoir un budget alloué à la mobilité et permet d'avoir d'autres modes de transport que la voiture pour l'utilisateur de véhicule de société.

Le système est maintenu car il y a 500 000 citoyens qui en bénéficient. Il trouve qu'on ne peut pas retirer cet avantage-là du jour au lendemain. Il faut plutôt inciter le citoyen à se tourner vers des alternatives. Changer comme ça, c'est illusoire. Les mentalités des jeunes changent et se tourneront vers autres choses. Cela nécessite aussi des évolutions technologiques via des voitures partagées ou autonomes. Le législateur doit donc rester attentif à ces modifications et les experts doivent arriver avec un livre blanc. On a aussi une fiscalité sur le travail si on change un aspect, ça va déséquilibrer le budget total.

Ce système profite surtout aux employeurs et employés : ça permet d'engager des « talents », ça coûte moins cher pour les employeurs et ça bénéficie au pouvoir d'achat des employés. C'est un ensemble à géométrie variable, décrit-il : il faut moins taxer le travail car l'origine de la voiture de société c'est ça. A l'époque c'était le tout à la voiture. Aujourd'hui, il ne suffit pas de décréter de les supprimer car il y aurait des conséquences lourdes pour ceux qui en bénéficient.

Quand on lui parle de manque de courage politique, il trouve que c'est un argument facile. Il faut d'abord un équilibre global. Si on ne permet pas à l'employeur de bénéficier d'avantages, il n'engage pas. On est dans un monde concurrentiel. Il faut le faire de manière pragmatique et réaliste : **le principe pollueur-payeur marche pour autant qu'on supprime d'autres taxes.** On ne sait pas faire ça du jour au lendemain : 500 000 personnes en bénéficient. Ça permet au parc automobile d'évoluer et d'avoir des voitures moins polluantes. Il comprend l'aspect inégalitaire mais c'est le secteur privé, justifie-t-il.

Concernant l'évolution de ce système, il est favorable au budget mobilité car c'est un système flexible. Les citoyens vont pouvoir faire d'autres choix via cette souplesse, c'est vu comme un service intermodal. C'est le cadre fiscal qui devrait évoluer plus vite par rapport au monde mais c'est aussi une question budgétaire, il admet que le système actuel a un aspect incitatif. Il estime que le soutien du secteur automobile n'est pas négligeable. La charge sur le travail a poussé à créer des artifices via des avantages comme les chèques-repas. Un package salarial intéressant est nécessaire pour garder ces talents. En ce qui concerne l'inégalité du système, il trouve que les qualités sont valorisées par les diplômes et qu'il y aura toujours cette

différence au niveau salarial même si le MR y travaille via le *tax shift* (déplacement de la taxation en français).

3.4.2.2 Conseiller fiscal au MR

Suite à plusieurs échanges de mails en parallèle avec d'autres membres du parti MR, j'ai reçu des réponses à mes questions. Ici, l'entretien face à face n'a pas eu lieu et est donc un sondage car ce conseiller fiscal m'a répondu par écrit.

Le conseiller fiscal¹⁰¹ du MR, qui n'a pas souhaité être cité, estime que le système de voitures de société est un bon système qui aurait « **permis de verdir le parc automobile** ». Il précise que :

*les voitures de société ne représentent que 20% du parc automobile belge et ont un taux d'émission de CO2 moyen inférieur de 10% par rapport aux voitures des particuliers. [Ce système permettrait également] d'offrir à de nombreuses personnes une augmentation du **pouvoir d'achat** à moindre coût fiscal dans un pays où l'impôt sur le travail est historiquement parmi les plus élevés au monde.*

Il estime cependant que « notre société évolue » et qu'ils doivent trouver des solutions pour « améliorer la mobilité, réduire la densité du trafic et la pollution ». Il décrit la « voiture-salaire » comme un complément salarial.

Il pense que le système est né dans les années 90 « dans un contexte où le secteur automobile représentait plus de 20 000 emplois directs et connaissant des difficultés importantes, l'impôt sur le travail était extrêmement lourd. » Ils auraient donc « introduit à l'époque toute une série d'avantages de toute nature, dont les voitures de société. »

Il estime qu'il peut y avoir des dizaines de facteurs d'explication quant à l'expansion des voitures de société et qu'il est très difficile d'en isoler un en l'absence d'études sur le sujet. Il avance comme hypothèse le développement massif de l'emploi dans le secteur tertiaire ces dernières années. Pour les entreprises, la voiture de société reste une façon de proposer des packages salariaux intéressants, décrit-il.

¹⁰¹ Anonyme (2018) Conseiller fiscal au MR. Enquête (réponses aux questions par mail) le 19 juillet 2018.

En lui demandant pourquoi l'Etat belge maintient ce système malgré les nombreuses critiques, il précise que « le gouvernement a déjà durci les règles à plusieurs reprises concernant la taxation des voitures de société de sorte que le système actuel est aligné sur des principes environnementaux » et cite en exemple que la taxe CO2 aurait été augmentée entre 2015 et 2016. Il met l'accent sur le fait que le MR respecte la liberté de choix de l'individu et que vu que la société change, « il est indispensable de proposer aux citoyens une alternative à la voiture de société qui leur permettrait de bénéficier d'un montant en salaire poche à la place de leur voiture. C'est l'objectif du budget mobilité et du système *cash for car* mis en place par le gouvernement. » Cependant il constate que peu de personnes sont prêtes à renoncer à leur voiture d'après des enquêtes et que le MR veut laisser le choix aux citoyens, donc c'est pour ça qu'ils proposent des alternatives via le budget mobilité. Il envisage malgré tout la « suppression complète de ce mécanisme » seulement s'il y a une diminution importante sur le coût du travail. Il argumente que la raison pour laquelle « cette disposition a été mise en place dans un cadre d'imposition extrêmement élevée comme une sorte de « compensation », il paraît évident que sa suppression doit être accompagnée d'une diminution de l'IPP (impôt sur les personnes physiques *ndlr*). De plus, il estime qu'il « faut prendre en compte de nombreux facteurs » : l'impact sur le secteur automobile, les emplois indirects, l'impact sur le parc automobile qui sera automatiquement plus vieux et donc plus polluant selon ses dires.

Concernant l'inégalité de ce système, il avoue ne pas avoir « trouvé d'analyse scientifique et indépendante qui montre que ce système profite aux revenus les plus élevés » mais que « intuitivement, la classe moyenne bénéficie certainement de ce système ». Quand on lui parle de manque de courage en politique, il estime que « le gouvernement actuel est le premier à avoir eu le courage de s'attaquer au problème des voitures de société en proposant une réelle alternative avec le budget mobilité et le *cash for car*. C'est un pas dans la bonne direction que personne n'avait entrepris auparavant. »

3.4.3 Ecolo

Kim Evangelista¹⁰² est conseiller politique et travaille sur le côté économique et fiscale de la voiture de société. Ecolo veut réformer ce système car cela pose plusieurs problèmes. C'est un avantage fiscal, mis en place à cause d'une fiscalité sur le travail importante, proposé à certaines personnes de manière inéquitable. D'un point de vue environnemental, ça incite les personnes à effectuer plus de kilomètres et à utiliser la voiture. Et c'est aussi parce que c'est un coût pour l'Etat, à savoir des non-recettes fiscales.

Il ne sait pas quand la législation concernant les voitures de société est née mais il en connaît le contexte. C'était une manière d'améliorer la compétitivité des gros salaires parce que la taxation sur les salaires est importante. L'OCDE estime le manque à gagner des voitures de société à 1200€ par an, ça se calcule en milliard le manque à gagner. C'est donc un mauvais incitant qui coûte cher à la société selon Kim Evangelista. Il n'a rien contre les voitures de société à usage professionnel, précise-t-il, mais contre les voitures salaires, oui. Il estime que les hypothèses évoquées par Renta et SD Worx (gel des salaires et crise au niveau du recrutement) sont bonnes et il ajoute que c'est rentré dans les moeurs. Quand des Français arrivent en Belgique pour fonder une entreprise par exemple, ils ont besoin d'offrir une voiture de société dans leur package salarial pour recruter.

Il estime que ce système profite à ceux qui ont des voitures de société, donc aux plus aisés. Ça n'évolue pas parce que c'est sensible. Quand on lui demande de préciser, il déclare que beaucoup de personnes en profitent, c'est pourquoi on veut le réformer et non le supprimer. Et qu'électoralement, c'est dur. Ce n'est également pas évident à modifier car la voiture-salaire concerne des gros montants au niveau du budget de l'Etat.

La solution d'Ecolo, c'est de proposer également un budget mobilité mais au contraire de celui du gouvernement, il serait obligatoire et non volontaire et proposé à tout le monde (pas qu'aux personnes qui ont déjà une voiture de société). Le changement c'est que pour l'instant, on ne propose que la voiture, ils veulent proposer plus de possibilités. L'allocation

¹⁰² Evangelista, K. (2018) Conseiller politique Ecolo. Entretien le 19 juillet 2018.

mobilité serait un budget qu'ils utilisent comme ils veulent. Si je vais à pied au travail, ça me fait un salaire en plus, détaille-t-il. Ils ont aussi l'idée d'une carte multi-mobilité, une carte qui s'apparente à la carte de la STIB dénommée MOBIB qui fonctionnerait pour tous les transports.

Il trouve également qu'il y a un manque de volonté politique. Les politiciens ont peur de changer et de perdre des voix. Ceux qui en bénéficient vont voter contre vous, les autres ne vont pas spécialement voter pour vous à cause de cette décision.

Il estime que les propositions du gouvernement ne vont pas assez loin et qu'une partie du budget doit revenir sur la mobilité (et ne pas rester centré sur la voiture). Cela peut évoluer s'il y a un changement de majorité. Quand on lui pose la question si les syndicats partagent le point de vue d'Ecolo, ils pensent que ces derniers ne vont pas s'avancer là-dessus car c'est toujours vu comme un acquis social. Si ça évolue, ça va être du côté des travailleurs qui en auront assez d'être dans les embouteillages. Les personnes doivent faire du lobby.

Toute la problématique est liée à la politique des navetteurs qui travaillent sur Bruxelles, c'est payé par Bruxelles alors qu'ils vivent en dehors de Bruxelles. Ces derniers sont bien contents d'avoir des voitures de société. C'est pratique pour partir en vacances en plus. Mais toutes les études démontrent qu'on fait plus de kilomètres avec une voiture de société. Même la FEB, Fédération des entreprises de Belgique, estime le problème d'embouteillage à une perte économique de 8 milliards par an. Il estime qu'il y a aussi des problèmes de santé qui s'ajoute à cette problématique. C'est bien plus qu'un avantage fiscal. Il pense également que le blocage vient aussi des personnes qui vivent en dehors de Bruxelles au sein même des partis. Tout le monde n'a pas la même opinion en fonction de s'il est citadin ou rural.

3.4.4 Open Vld

A nouveau ici, suite à plusieurs échanges par mail avec Open Vld, ils m'ont proposé de trouver quelqu'un qui pourraient me répondre par mail en néerlandais. J'ai donc reçu les réponses en néerlandais, je vais donc en partie traduire ses réponses pour avoir une idée de l'opinion de l'Open Vld, seul parti néerlandophone qui a bien voulu me répondre.

Egbert Lachaert se définit comme représentant pour le parti Open Vld¹⁰³. Il décrit le système des voitures de société comme une réponse en collaboration avec les partenaires sociaux face aux coûts élevés salariaux. A la place d'un salaire, les employeurs ont commencé à offrir des avantages car ils étaient fiscalement moins taxés et que l'employé ne pouvait pas se permettre une voiture à ses frais. « Ceci est tout sauf un système idéal et est devenu si généralisé au fil du temps qu'il manque son but. »¹⁰⁴ précise-t-il. « Ce n'est que maintenant que nous contribuons à l'histoire avec les centaines de milliers (environ 700 000) employés ont maintenant inclus cet avantage dans leur salaire. »¹⁰⁵ La solution n'est pas pour autant simple car « supprimer le système du jour au lendemain veut dire que ces employés gagnent moins de salaire net du jour au lendemain »¹⁰⁶ et ça, « ce n'est pas acceptable ». Il est donc nécessaire de trouver d'autres solutions pour faire une transition, déclare-t-il.

Il pense que l'origine de ce système provient d'une lutte des partenaires sociaux pour offrir plus de salaire net à l'employé, via un artifice fiscal. La loi a été modifiée en 2011 en tenant compte des émissions CO2, décrit-il.

L'expansion de ce système est due au fait que pour la plupart des ménages, la voiture a un coût élevé dans les dépenses familiales, c'est pour cela qu'on opte le plus souvent pour une voiture de société d'après Egbert Lachaert. Il y aurait donc une grande demande de la part des travailleurs, et les employeurs sont prêts à leur en octroyer pour garder leur bon élément. On

¹⁰³ Lachaert, E. (2018) Volksvertegenwoordiger voor Open Vld (représentant pour l'Open Vld). Enquête (réponses aux questions par mail) le 20 juillet 2018.

¹⁰⁴ traduction personnelle

¹⁰⁵ traduction personnelle

¹⁰⁶ traduction personnelle

remarque également que les employeurs qui n'offrent pas la voiture de société n'arrivent plus à attirer certains profils dans un marché du travail restreint. « La voiture de société, avec l'assurance, est peut-être l'un des avantages extralégaux les plus intéressants qu'un employeur peut offrir à un employé »¹⁰⁷ déclare-t-il. Il pense que le changement législatif date de 1981 : « la loi du 29 juin 1981 [...] indique que seule une contribution de solidarité est due au lieu des cotisations ordinaires de sécurité sociale sur un véhicule commercial. »¹⁰⁸

La raison du maintien de ce système par l'Etat est que le changement doit se faire progressivement :

Il est impossible de changer en un jour et de percer dans les salaires des 700.000 travailleurs et leur enlever 200 à 500 euros salaire net, selon le type de véhicule. Il est plus judicieux d'offrir des options alternatives, pour lesquelles nous nous sommes battus et entrerons bientôt en vigueur (ou qui sont déjà entrées en vigueur) via l'échange de la voiture en salaire net ou convertir la voiture en un budget de mobilité.

¹⁰⁹

Et tout comme Ecolo, ils veulent que les partenaires sociaux élaborent un budget mobilité pour tous et « ensuite le système des voitures de société peuvent progressivement disparaître ». ¹¹⁰ « En attendant, nous souhaitons également poursuivre l'écologisation et utiliser des voitures de société neutres en CO2 afin d'être précurseur dans notre pays ». ¹¹¹

Quand on lui parle de manque de courage, il estime qu'on va dans la bonne direction et qu'il y a une réelle prise de conscience du coût social qu'implique la pollution. Mais que de l'autre côté ils ne peuvent pas « punir les personnes qui ont négocié les voitures de société au cours d'années de durs labeurs et de négociations salariales. »¹¹² Il pense que c'est Ecolo et Groen qui manquent de courage quand on leur signale que des « centaines de milliers de personnes vont perdre autant de salaire net. »¹¹³ Il estime que si ces derniers sont au gouvernement, il n'oseraient pas faire ce qu'ils disent au vu des conséquences.

¹⁰⁷ traduction personnelle

¹⁰⁸ idem

¹⁰⁹ idem

¹¹⁰ idem

¹¹¹ idem

¹¹² idem

¹¹³ idem

Quant à l'évolution du système, il trouve que « le budget de la mobilité et *cash for car* sont des étapes importantes dans la bonne direction pour que les employés réfléchissent consciemment à leurs modes de transport, tout en donnant à l'employeur la possibilité de laisser l'employé libre. »¹¹⁴

3.4.5 PS

Concernant le PS, je n'ai pas pu obtenir d'entretien ni de réponse par mail malgré de nombreuses tentatives. Je prends donc ici le biais de la presse et de leur publication pour comprendre leur position concernant la voiture de société.

Yvan Mayeur décrit la voiture de société comme un « détournement du régime salarial » et déclare : « La question n'est pas la voiture ou pas la voiture. La vraie question, c'est de payer correctement les gens dans les entreprises. Plutôt que d'offrir une voiture, on a qu'à augmenter les gens de 400 euros. L'équation c'est celle-là. »¹¹⁵ Yvan Mayeur semblait à l'époque (2016) favorable à l'idée qu'est devenu aujourd'hui *cash for car*. Cependant, lors des débats à la Chambre des représentants, le groupe PS semble refuser la proposition *cash for car*, notamment car elle n'inciterait pas à une mobilité plus douce¹¹⁶. La mesure serait donc inefficace selon le groupe PS de la Chambre et injuste : « Seuls les travailleurs disposant d'une voiture de société et dont l'entreprise acceptera le principe pourront bénéficier de l'allocation. Le texte n'étant pas contraignant, ce sera aux entreprises de décider. »¹¹⁷ De plus, il estime que d'après plusieurs études, les gens vont continuer à utiliser la voiture vu que seulement 10% seraient tentés par cette formule *cash for car*.¹¹⁸ Ils veulent un « vrai budget mobilité » qui permettrait plusieurs modes de transport alternatifs.¹¹⁹ De

¹¹⁴ traduction personnelle

¹¹⁵ Livis, G. (2016) Yvan Mayeur (PS) : « La voiture de société, un détournement du régime salarial », *Fleet*, [en ligne] 3 août 2016. Disponible sur: <https://www.fleet.be/yvan-mayeur-ps-la-voiture-de-societe-cest-un-detournement-du-regime-salarial/?lang=fr> > [Consulté le 31 juillet 2018]

¹¹⁶ PS (2018) « Cash for car » : le groupe PS dénonce un texte inefficace et injuste qui ne répond pas aux enjeux de la mobilité, communiqué de presse [en ligne] 27 février 2018. Disponible sur: <https://www.ps-lachambre.be/communiqu%C3%A9s-de-presse/> > [Consulté le 31 juillet 2018]

¹¹⁷ idem

¹¹⁸ idem

¹¹⁹ idem

plus, on remarque que le PS s'impatiente que cette mesure soit réellement mise en place. En effet Ahmed Laaouej, député socialiste interpelle le 20 octobre 2017 Johan Van Overtveldt, ministre des Finances, quand à l'application de cette mesure promise il y a plus d'un an¹²⁰. Parce que les 450€ promis à la place de la voiture de société et le budget mobilité ne sont toujours pas là, déclare-t-il.¹²¹

3.4.6 NVA

NVA n'a pas non plus répondu à mes mails, j'ai donc quelques positions dans les médias mais ces derniers semblent globalement positifs sur les dernières mesures prises :

Le ministre des Finances, Johan Van Overtveldt (N-VA), défend la décision. Les avantages fiscaux pour les voitures de société ont historiquement augmenté en raison des coûts excessifs de main-d'œuvre. Ce gouvernement réduit les fardeaux de la main-d'œuvre, surtout à cause du transfert d'impôt (tax shift nldr). Avec l'introduction du budget mobilité, nous donnons désormais aux employés et aux employeurs plus de choix entre les différents modes de transport, explique-t-il. Le budget de la mobilité est le premier stimulant important pour plus de liberté de choix et pour une taxe qui prenne davantage en compte les conséquences pour la mobilité et l'environnement. (Traduction personnelle)¹²²

En ce qui concerne le *cash for car*, c'est une solution bénéfique pour tout parti qui laisse l'employeur libre de sa décision et également l'employé qui pourra faire ce qu'il veut avec cet argent :

La N-VA soutient sans réserve cette proposition. C'est une mesure volontaire pour l'employé et l'employeur, une mesure qui est neutre sur le plan budgétaire et, de plus, elle est administrativement simple pour l'employeur. Enfin, la liberté de choix de l'employé est le facteur crucial pour moi. Parce que nous allons pour l'argent net, les gens peuvent librement choisir ce qu'ils font avec l'argent. Cela ne doit pas nécessairement aller à la mobilité. (Traduction personnelle)¹²³

¹²⁰ PS (2017) Question d'Ahmed Laaouej à Johan Van Overtveldt, ministre des Finances, sur les voitures de société, communiqué de presse, [en ligne] 20 octobre 2017. Disponible sur:

<<https://www.ps-lachambre.be/2017/10/20/question-d-ahmed-laaouej-%C3%A0-johan-van-overtveldt-ministre-des-finances-sur-les-voitures-de-soci%C3%A9t%C3%A9>> [Consulté le 31 juillet 2018]

¹²¹ idem

¹²² Winckelmans, W. (2017) Bedrijfswagen inruilen voor cash binnenkort mogelijk, *De Standaard*, [en ligne] 30 juin 2017. Disponible sur: <http://www.standaard.be/cnt/dmf20170630_02949888> [Consulté le 31 juillet 2018]

¹²³ NVA (2018) Elke wagen minder op de weg is een overwinning. Cash for Cars-wet goedgekeurd, communiqué de presse [en ligne] 28 février 2018. Disponible sur:

<<https://www.n-va.be/persbericht/elke-wagen-minder-op-de-weg-is-een-overwinning-cash-for-cars-wet-goedgekeurd?pq=search/site&keyword=bedrijfswagens&page=0#vr4>> [Consulté le 31 juillet 2018]

3.5 Les syndicats

La question est survenue plusieurs fois lors des entretiens de savoir si la voiture de société était défendue ou non par les syndicats. En effet, les syndicats défendent peut-être cet avantage octroyé aux employés ? C'est ce que Ecolo et le MR semblaient dire, ils n'iraient pas à l'encontre d'un avantage pour les travailleurs, mais d'un autre côté ça reste un avantage proposé aux personnes plus aisées.

3.5.1 FGTB

Dans une carte blanche écrite par Rudy De Leeuw et Marc Goblet¹²⁴, président et secrétaire général FGTB, le syndicat décrit le système des voitures de société comme « archaïque ». Il faudrait que le système change en diminuant l'avantage fiscal pour l'employeur mais en rendant « obligatoire l'octroi d'un abonnement en transport en commun avec l'octroi d'une voiture de société », disent-ils. Pour eux la mesure du « budget mobilité » sort tout droit de la FEB et vise à « utiliser la mobilité pour assécher la Sécu ». Un « cadeau pour les employeurs » décrivent-ils, car le budget mobilité peut se transformer en salaire net s'il n'est pas entièrement dépensé, ce sera donc un manque à gagner pour l'Etat car tout employeur qui voudrait augmenter son employé pourra passer par ce budget mobilité qui ne sera pas imposé. Ca serait donc un moyen détourné selon la FGTB de permettre des augmentations de salaires sans cotiser pour la sécurité sociale :

Si la mesure ne concerne que les détenteurs d'une voiture de société (au nombre de 400.000 au jour d'aujourd'hui) et sachant que le Ministre Reynders pense à un budget de 450€ (selon ses propos de mi-octobre), le budget mobilité coûterait aux caisses de l'Etat quelques 4,815 milliards €/an !¹²⁵

¹²⁴ FGTB (2016) Budget mobilité : une fausse bonne idée coûteuse ! Ou comment utiliser la mobilité pour assécher la Sécu., carte blanche écrite par Rudy De Leeuw et Marc Goblet, [en ligne] 22 décembre 2016. Disponible sur: <<http://www.fgtb.be/-/budget-mobilite-que-voila-une-belle-fausse-bonne-idee-bien-couteuse->> [Consulté le 31 juillet 2018]

¹²⁵ idem

Pour eux, « la mobilité n'est qu'un prétexte » à l'optimisation fiscale. Le budget mobilité serait donc une idée de la FEB pour permettre des augmentations salariales sans être imposé, vu qu'il n'y a pas d'obligation de tout dépenser dans la mobilité :

Le Gouvernement Michel s'apprête donc à faire un énorme cadeau aux employeurs (un de plus, il est vrai que c'est bientôt Noël), qui coûtera très cher à la collectivité, au lieu d'investir massivement dans les transports publics, ce qui permettrait de répondre aux 3 piliers d'une mobilité durable : garantir l'accessibilité à tous (social), diminuer la congestion (économique), réduire les émissions de CO2 (environnement).¹²⁶

3.5.2 CSC

Sans se prononcer sur le système des voitures de société, la CSC estime aussi que c'est un manque à gagner pour la sécurité sociale :

Et bientôt aussi, avec un montant cash en remplacement des voitures de société. Toutes ces décisions vont créer des trous énormes dans le financement des pensions, de l'assurance-maladie et de l'assurance-chômage. Et ensuite, ce gouvernement bleu tirera la conclusion perfide que de nouvelles économies s'imposeront.¹²⁷

On constate également le souci dans le discours des syndicats que l'argent soit effectivement dépensé dans la mobilité. C'est pour cela que les partenaires sociaux ont proposé un projet de texte de loi le 5 septembre 2017 visant à introduire le « vrai budget mobilité »¹²⁸. Les personnes pourraient donc en combinant la voiture de société (probablement plus petite) à d'autres moyens de transport.

¹²⁶ idem

¹²⁷CSC (2017) Le gouffre financier du tomorrowland des Belges, communiqué de presse [en ligne] 1er août 2017. Disponible sur :

<<https://www.csc-en-ligne.be/csc-en-ligne/Actualite/communiqués-de-presse/communiqués-presse-2017/gouffre-financier.html>> [Consulté le 31 juillet 2018]

¹²⁸ Livis, G. (2017) Budget mobilité – rebondissement : les partenaires sociaux proposent un projet de loi !, *Fleet*, [en ligne] 12 septembre 2017. Disponible sur :

<<https://www.fleet.be/rebondissement-dans-le-dossier-budget-mobilite-les-partenaires-sociaux-proposent-un-projet-de-loi/?lang=fr>> [Consulté le 31 juillet 2018]

4. Analyse de discours

Maintenant que nous avons un aperçu des différents discours des acteurs concernant le système des voitures de société, nous allons tenter de répondre à notre question de départ : « Pourquoi les voitures de société sont en expansion ces dernières années, alors que ce système existe depuis des années et qu'on fait le lien aujourd'hui entre l'utilisation de la voiture et les problèmes environnementaux et de mobilité ? ». Pour comprendre les facteurs de l'expansion de ce système, nous avons trouvé des éléments d'explication à travers des modifications dans le traitement fiscal de plus en plus avantageux. De 1997 à 2005, on taxe encore moins la voiture de société sous le couvert d'une cotisation de solidarité, plus communément appelé « cotisation CO2 » car elle se base sur le taux d'émission de CO2, concrètement, imposé à 33% en 1997, dès 2005, on paie moins de cotisations (30-70€) mais proportionnellement davantage si la voiture est plus émettrice de CO2. Comme on a pu le voir, ces valeurs de taux d'émission se base sur des tests en laboratoire peu fiables et éloignés de la réalité. Les études nous ont démontré que le système incitait les conducteurs de ces véhicules à plus utiliser la voiture et à effectuer plus de kilomètres. Les acteurs, politiques et autres, sont donc conscients de ces enjeux environnementaux et de mobilité et n'ont été de cesse critiqués de toute part : OCDE, Commission européenne, ... Quels sont les éléments de blocage face à cette prise de décision de la part des politiques ? Comment conçoivent-ils le système et quels sont les éléments qui ont favorisé selon eux cette expansion massive ? Nous allons donc voir les éléments de réponse à travers les entretiens, sondages et communiqués de presse qu'on a pu obtenir dans le cadre de ce mémoire.

Pour ce faire nous allons tout d'abord structurer les nombreuses explications données via trois parties : l'intention politique de départ, le recours à ce système, la continuité de ce système. En effet pour comprendre pourquoi cette niche fiscale est apparue, il faut comprendre le contexte de la législation au moment où elle a été créée. Pourquoi le gouvernement belge a-t-il créé cette législation ? Les acteurs proposent plusieurs explications à son origine. Quand au recours à ce système, on va tenter de comprendre les différentes raisons de la popularité de ce système. Pourquoi les employeurs ont-ils commencé à utiliser massivement ce système ? Et finalement, malgré les enjeux de mobilité et d'environnement, nous allons tenter de comprendre la continuité de ce système et en quoi il plaît tellement aux utilisateurs.

4.1 L'intention politique de départ

4.1.1 Être compétitif sur le marché européen

Frank van Gool, Directeur de Renta, dit que le contexte de ce changement était de paraître compétitif par rapport aux pays voisins :

La législation à cette époque-là était un peu différente de ce qui existe à l'heure actuelle mais ce n'était pas tellement différent non plus mais la cause de la popularité avait à voir avec un autre événement pas tellement la fiscalité mais avec le fait que le gouvernement à l'époque, pour améliorer la position de concurrence de la Belgique par rapport aux pays avoisinants.¹²⁹

Il énonce que les salaires belges étaient bien supérieurs à ceux des pays limitrophes :

« Voilà c'est ça. Ils avaient fait ça parce qu'on voyait que les salaires en Belgique était trop élevés en Belgique par rapport à l'Allemagne, à la Hollande, à la France, et donc on voulait en fait pour améliorer la compétitivité de notre marché geler effectivement ce niveau de salaire.» Ils ont donc limité la possibilité d'indexer les salaires afin de stabiliser les salaires. Cependant, on voit que la même année, on sort la voiture de société à usage mixte des cotisations ordinaires sur le travail et on fixe la cotisation de solidarité à 33% de la valeur de l'avantage toute nature. C'est donc intimement lié selon ses dires, le gel des salaires aurait été la cause du recours à ce système (il ne semblait pas savoir que la législation avait changé la même année *ndlr*). Les employeurs ont donc commencé à faire usage de ce système car il y a eu ce gel des salaires qui ne permettait plus d'attirer des talents :

Mais bon le problème c'est que certaines sociétés voulaient quand même pour garder du talent dans la société etc ils voulaient quand même donner quelque chose. Et la voiture de société donnait cet avantage. La voiture de société tombait en dehors du champ d'application de cette législation. Donc à ce moment là dans les fonctions qui étaient difficiles à trouver des gens, on a commencé à donner des voitures de société. Cela a été vraiment la raison pour laquelle il y a eu une augmentation des véhicules.¹³⁰

¹²⁹ Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.

¹³⁰ idem

C'est après l'avoir utilisé pour certains profils que les employeurs se sont rendus compte que la voiture de société était un moyen très intéressant au niveau fiscal, et qu'elle s'est généralisée :

Et puis après, les sociétés ont découvert qu'au niveau fiscal, ce n'est pas tellement bête de donner des voitures et ce système a vraiment pris de l'ampleur. Il faut dire aussi qu'une fois qu'on a eu dans sa carrière une voiture de société, c'est très difficile de faire marche-arrière. Donc les gens qui ont une voiture de société dans une certaine fonction, ils changent d'emploi, ils vont exiger entre guillemet cette voiture aussi chez un nouvel employeur, ce qui fait que .. Il y a beaucoup de sociétés qui n'avaient pas encore de politique en matière de voitures de société, ils ont dû offrir ça aussi aux employés parce que tout simplement ce qu'on appelle « a ward voor tellen » (prendre argent comptant, prendre pour acquis nldr). On cherche du talent, des gens qui sont compétents et on doit donner une voiture de société parce que sinon les gens ne viennent pas. Voilà.¹³¹

4.1.2 Palier le coût salarial avec des avantages moins taxés

Lors des entretiens, l'intention politique avancée semble être pour pallier au coût salarial qui serait très élevé en Belgique. Le fait de ne pas taxer la voiture comme le salaire permettait d'offrir, à la place d'un salaire plus élevé, un avantage toute nature comme le véhicule de société moins taxé. Jean-Luc Vannieuwenhuysse de SD Worx affirme que l'origine de ce mécanisme est bien lié au coût salarial : « Pourquoi ils ont instauré le régime fiscale, c'est parce que la taxation en Belgique est bien trop importante dans le chef du travail à charge de l'employeur. »¹³²

Gilles Foret (MR) a donné la même explication : l'employeur cherche à être moins « pénalisé » :

Donc il faut revenir à l'origine du pourquoi de ce système. C'est pour faire face au système fiscal qui est assez contraignant pour les employeurs et donc ça a été mis en place pour permettre que les employeurs puissent offrir à leur employé de nouvelles perspectives salariales sans pour autant être pénalisé dans le cadre notamment des cotisations sociales. C'est le cadre général. On peut le regretter que ça soit dans ce cadre-là que cet artifice ait été mis en place.¹³³

¹³¹ idem

¹³² Vannieuwenhuysse, J-L. (2018) Conseiller juridique au sein SD Worx. Entretien le 9 mai 2018.

¹³³ Foret, G. (2018) Député fédéral MR. Entretien le 17 juillet 2018.

Kim Evangelista (Ecolo) rejoint le MR sur ce point :

Ca a été mis en place, le système des voitures de société, parce que la fiscalité sur le travail en Belgique est trop importante et donc c'est une manière de donner un salaire qui est moins fiscalisé, parce qu'on ne paie pas de cotisations sociales et donc ça a été mis en place parce qu'il y a un problème à la base de fiscalité trop importante sur le travail et ça on en est conscient donc. Une de nos propositions déjà, c'est de diminuer cette fiscalité mais pas par des systèmes comme des voitures de société, plus quelque chose qui touche tout le monde parce que là c'est vraiment un avantage qui est ciblé sur certaines personnes et donc on estime que c'est pas très équitable.¹³⁴

4.1.3 Booster le secteur automobile

Selon Gilles Foret (MR), moins taxer la voiture de société permettait de développer le secteur automobile belge : « Il y a eu aussi une manière de soutenir l'industrie automobile en Belgique donc voilà les deux origines. »¹³⁵ Le conseiller fiscal du MR donne la même explication :

Le système date des années 90, dans un contexte où le secteur automobile représentait plus de 20.000 emplois directs et connaissait des difficultés importantes et l'impôt sur le travail était extrêmement lourd. On a donc introduit à l'époque toute une série d'avantages de toute nature dont les voitures de société.¹³⁶

Pour résumer le contexte de l'époque selon les acteurs, plusieurs motifs auraient pu motiver les politiciens de l'époque à opter pour une charge fiscale moins importante sur les voitures de société. Le contexte de la compétitivité européenne des salaires semblait préoccuper les Ministres belges de l'époque en adoptant ce gel des salaires, ça leur permettait de s'aligner sur les pays voisins. Cela aurait par la suite favorisé le recours aux avantages toutes natures dont les voitures de société selon Frank van Gool¹³⁷. D'autres estiment que ça relève de l'optimisation fiscale : l'impôt sur le travail étant lourde pour les employeurs, le gouvernement à développer des outils pour compenser, dont l'avantage fiscal sur la voiture de société. Cela permettait aux employeurs de proposer un package salarial intéressant. Cette

¹³⁴ Evangelista, K. (2018) Conseiller politique Ecolo. Entretien le 19 juillet 2018.

¹³⁵ Foret, G. (2018) Député fédéral MR. Entretien le 17 juillet 2018.

¹³⁶ Anonyme (2018) Conseiller fiscal au MR. Enquête (réponses aux questions par mail) le 19 juillet 2018.

¹³⁷ Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.

explication a été donnée par Ecolo, MR et SD Worx. Et finalement, une des raisons complémentaires pour le MR était que c'était également une manière de soutenir le secteur automobile belge.

4.2 Le recours à ce système

4.2.1 Optimisation salariale

Une des raisons majeures selon Frank van Gool pour un employeur de donner une voiture de société à la place d'une augmentation est via un calcul très simple de savoir combien me coûte telle augmentation nette pour l'employé et combien me coûte un véhicule de société. Il m'a démontré via son fichier Excel que si l'employeur octroie une voiture Skoda Octavia en leasing, ça lui coûtera 732,74€ par mois tous frais compris (essence, cotisation de solidarité,...). Si l'employeur veut augmenter son employé de 732,74€, l'employé touchera que 341,62€ net. C'est donc une manière pour l'employeur d'échapper à une taxation forte, tout en donnant un pouvoir d'achat important pour l'employé.

4.2.2 Crise de recrutement

Jean-Luc Vannieuwenhuysse pense que l'hypothèse du gel des salaires n'est pas lié à ça¹³⁸. Il pense que le recours massif à la voiture de société est dû à une crise du recrutement :

C'est ce qu'on appelle attirer du personnel ou éventuellement le retenir chez soi. La concurrence peut être très dure dans certains secteurs. Pour justement trouver le personnel adéquat, ça devient de plus en plus difficile. La crise est derrière nous et on vit surtout une crise au niveau du recrutement. Tous les employeurs vous diront que pour certaines fonctions, il est plus difficile de trouver quelqu'un pour le poste et les compétences adéquates, qu'il y ait un match entre les deux mais également le travailleur voudra également un package salarial qui soit correct, qui soit adéquat et qui corresponde aux besoins du marché. C'est aussi un des services qu'on rend aux entreprises, ce sont des benchmark au niveau des rewards. Vous savez ce que c'est ?

¹³⁸ Vannieuwenhuysse, J-L. (2018) Conseiller juridique au sein SD Worx. Entretien le 9 mai 2018.

-Non- Concrètement ça veut dire qu'on peut parfaitement aider une entreprise qui veut engager quelqu'un d'un certain profil, de lui dire finalement le niveau de rémunération auquel le travailleur aurait droit pour être concurrentiel. Pour que le salaire offert soit concurrentiel par rapport à ce que les concurrents font dans le même secteur.¹³⁹

Il estime que pour trouver la « perle rare », les sociétés ont dû recourir à une série d'avantages pour que le salaire soit concurrentiel. C'est donc une enchère au plus offrant qui a fini par devenir la norme : les autres entreprises doivent s'aligner à ce que propose les concurrents pour espérer débaucher leur « talent ».

4.2.3 Gel des salaires

Afin d'être plus compétitif par rapport à ses voisins au niveau salarial, le gouvernement belge aurait opté pour un gel des salaires d'après le Directeur de Renta. Cette législation date de 1996¹⁴⁰ et fixe à 6,1% l'augmentation salariale¹⁴¹. La même année, le gouvernement sort la voiture de société de la cotisation sociale ordinaire et est donc moins imposé que le salaire.

Frank van Gool, seul à défendre cette hypothèse estime lui que pour justement attirer ces «talents », les sociétés offraient généralement un salaire plus élevé mais à cause des charges patronales et du gel des salaires, les entrepreneurs se sont retrouvés coincés et sont devenus créatifs en utilisant d'autres avantages :

Mais bon le problème c'est que certaines sociétés voulaient quand même pour garder du talent dans la société etc il voulaient quand même donner quelque chose. Et la voiture de société donnait cet avantage. La voiture de société tombait en dehors du champ d'application de cette législation. Donc à ce moment-là dans les fonctions qui étaient difficiles à trouver des gens, on a commencé à donner des voitures de société. Cela a été vraiment la raison pour laquelle il y a eu une augmentation des véhicules. Et puis après, les sociétés ont découvert qu'au niveau fiscal, c'est pas tellement bête de donner des voitures et ce système a vraiment pris de l'ampleur.¹⁴²

¹³⁹ idem

¹⁴⁰ Dehaene, J-L, Premier Ministre, Loi relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité, Moniteur belge, 26 juillet 1996 <http://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm> [Consulté le 4 mai 2018]

¹⁴¹ SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (2018) Norme salariale, [en ligne]. Disponible sur <http://www.emploi.belgique.be/defaultTab.aspx?id=14406> [Consulté le 4 mai 2018]

¹⁴² Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.

On constate que les trois hypothèses se rejoignent : à défaut de pouvoir offrir un salaire attractif (soit à cause du gel des salaires ou des charges patronales trop élevé), les employeurs ont offert une série d'avantages dont la voiture de société - qui reste un avantage conséquent comparé aux chèques-repas et éco-chèques. La raison est simple selon Jean-Luc Vannieuwenhuysse de SD Worx, les sociétés ont voulu se démarquer pour attirer la « perle rare » et par conséquent, les entreprises se sont alignées petit à petit pour attirer les profils très recherchés dans les secteurs en concurrence¹⁴³.

4.3 La continuité de ce système

4.3.1 Effet domino

Le Directeur de Renta constate aussi un « effet domino » lié aux consommateurs :

C'est aussi dû au fait que les gens qui ont une voiture de société.. dès les années 90... mais ces gens ont toujours exigé quand ils ont une nouvelle fonction une voiture de société chez le nouvel employeur et dans l'ancienne fonction, s'ils sont remplacés par quelqu'un d'autre, comme il y a cette politique au niveau des voitures de société, c'est tout un système qui... c'est un cumul.

- *Ils demandent des voitures de sociétés ?*

Oui c'est un effet domino et effectivement cette croissance, les dernières années, on a eu une belle croissance, c'est clair.¹⁴⁴

Pourquoi ce système est aussi populaire auprès des utilisateurs de voiture de société ? Frank van Gool estime que ça va bien plus loin qu'un simple avantage fiscal :

Il faut dire aussi qu'il n'y a pas seulement l'avantage fiscal. [...] Il y a cet avantage fiscal mais il y a aussi le fait d'avoir une voiture et de ne pas devoir se faire du souci au niveau je dois prendre une assurance, je dois la financer la voiture... tout ce qui tourne autour de la gestion de la voiture : je dois prendre un emprunt etc.. tout ça ça tombe, tout est réglé. On n'a pas de dépenses inattendues : remplacement des pneus etc, il ne faut pas s'inquiéter on sait que c'est le genre de frais qu'on n'a pas et qu'on ne doit pas prévoir donc ça va plus loin qu'un avantage fiscal.¹⁴⁵

¹⁴³ Vannieuwenhuysse, J-L. (2018) Conseiller juridique au sein SD Worx. Entretien le 9 mai 2018.

¹⁴⁴ Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.

¹⁴⁵ idem

De plus, elle est considérée dans certains secteurs comme faisant partie automatiquement du package salarial de l'employé.

4.3.2 Package salarial normal en Belgique

On constate dans le discours de plusieurs acteurs qu'ils ont noté ce changement : la voiture n'était pas proposée aux mêmes personnes il y a 30-40 ans qu'aujourd'hui. Jean-Luc Vannieuwenhuysse le décrit :

Quand moi j'ai commencé, il y a plus de X années, il y avait moins de véhicules de société que maintenant. Pourquoi on l'octroyait, c'était lié à une certaine fonction, à l'usage qu'on en avait au niveau professionnel. Maintenant c'est devenu un élément du package salarial, justement pour rendre le package salarial plus sexy, plus attirant pour le travailleur, pour attirer la perle rare dans l'entreprise.¹⁴⁶

Ecolo rejoint ce constat que la voiture de société dans le package salarial est bien spécifique à la Belgique :

Je pense que toutes ces hypothèses sont bonnes. Et puis c'est aussi de plus en plus ancré dans les moeurs. Maintenant à partir d'un certain niveau de rémunération, on veut la voiture. En Belgique, c'est comme ça que ça marche. Je sais ça parce que j'ai travaillé pour des employeurs français et quand ils arrivent s'ils ne proposent pas la voiture de société dans le package salarial, ils n'arrivent pas à recruter quoi. Ils sont très étonnés parce que ce n'est pas comme ça dans d'autres pays. Mais en Belgique oui. A partir d'un certain niveau de salaire bah t'as la voiture de fonction qui est considérée comme normal, comme des chèques-repas, des choses comme ça. Voilà. Et très souvent, ça fait partie de la négociation quand on signe un nouveau contrat : quel type de voiture, quelle motorisation, quelle catégorie de prix.

C'est donc devenu « normal » aujourd'hui de proposer des voitures de société pour certains profils même s'ils n'en ont pas toujours l'intérêt alors qu'avant seuls les dirigeants d'entreprise et les commerciaux semblaient en posséder : « Avant cette période (gel des salaires *ndlr*) là ça existait principalement pour les directeurs de société, ils avaient des voitures de société, les gens qui faisaient du travail commerciale et puis pour les techniciens » détaille le Directeur de Renta.

¹⁴⁶ Vannieuwenhuysse, J-L. (2018) Conseiller juridique au sein SD Worx. Entretien le 9 mai 2018.

4.3.3 Difficulté des politiques d'aborder le problème pour des raisons électorales

Maintenant que l'Etat belge est au courant des effets néfastes des voitures salaires sur l'environnement, pourquoi l'avantage fiscal n'est-il pas simplement supprimé ? Quelles sont les raisons de cet immobilisme politique ? Mon hypothèse est qu'elle n'est pas « rentable » électoralement parlant et c'est un peu le paradoxe de ce phénomène : il est devenu tellement populaire que les politiques ont du mal à le supprimer tout simplement.

Martin Neve, qui se prononce au nom du CDH, estime que la cause de ce manque de courage est surtout dûe aux élections :

Si l'Etat belge maintient ce système, c'est principalement parce que électoralement parlant, le parti qui dit que maintenant on va dès demain, on annule complètement les voitures de société, il va se ramasser aux prochaines élections et donc électoralement parlant, ce n'est pas porteur du tout. Ce n'est pas porteur et c'est clair que c'est à mon avis le premier frein à la question mais le problème qu'il y a c'est que .. En fait le système qui existe maintenant est bénéfique pour l'employeur, pour l'employé, mais pas pour la société de manière générale. Et donc ce qu'il faudrait faire, c'est de trouver une manière de contenter en partie l'employeur et l'employé pour que ça soit bénéfique à la société. Et donc il faudrait trouver une solution intermédiaire, mais cette solution n'est pas forcément évidente à trouver.¹⁴⁷

Cette solution intermédiaire, c'est en effet ce qu'essaie de faire le gouvernement actuel via *cash for car* ou le budget mobilité : essayer de faire une transition sans heurter des personnes au passage :

Cependant, il ne peut être question de punir les personnes qui ont négocié une voiture de société au cours d'années de dur labeur et / ou de négociations salariales. Nous devons donc être très prudents avec l'adage «abolir la voiture de fonction», car ce serait une perte énorme pour une grande partie de ces travailleurs.¹⁴⁸ (traduction personnelle)

¹⁴⁷ Neve, M. (2018) Conseiller Cepess (CDH). Entretien le 12 juillet 2018.

¹⁴⁸ Lachaert, E. (2018) Volksvertegenwoordiger voor Open Vld (représentant pour l'Open Vld). Enquête (réponses aux questions par mail) le 20 juillet 2018.

De plus, Gilles Foret précise qu'il est impossible de faire ça du jour au lendemain car il faut un équilibre budgétaire¹⁴⁹.

Frank van Gool estime aussi que ça va être difficile de changer ça car c'est lié aux salaires des personnes :

Au niveau électoral, je peux vous dire que si demain, le premier parti politique qui va dire bon on va vous prendre cette partie de votre salaire, parce que c'est vraiment ça, ça fait partie du revenu des gens pour dire comme ça. Je pense qu'au niveau électoral, ils ne seront pas vraiment applaudis pour ce genre de ... Le fait qu'il y en ait autant de voitures de société fait qu'il est très difficile pour le monde politique de retirer ce système parce que ça fait partie du salaire des gens, des revenus des gens et donc la seule chose qu'ils peuvent faire et c'est ce qu'ils sont en train de faire maintenant deux nouveaux systèmes qu'ils seront en train d'introduire, c'est le cash for cars et le budget mobilité. C'est de donner quelque chose à la place de la voiture de société, on va vous donner une alternative.

Même le parti Ecolo estime que c'est dangereux de le supprimer, et veulent le « réformer ». Il juge la question « sensible » et trouve « qu'il y a un manque de volonté politique » :

Oui les gens ont peur de perdre des électeurs s'ils prennent des décisions impopulaires et c'est clairement quelque chose d'impopulaire. C'est le même problème pour tout ce qui est des niches fiscales en fait. La phrase c'est dans chaque niche, un chien aboie. Si moi je suis un homme politique et je veux supprimer telle niche et telle niche fiscale, ceux qui en bénéficient, bah ça va donner une minorité très active et très revendicatives alors que la majorité des gens, bah on leur dit on va supprimer l'avantage fiscal des voitures de société, ils vont dire : moi ça me touche pas, à la limite je m'en fous, je ne vais pas voter pour vous pour ça mais il y en a qui vont dire : je vais voter contre vous pour ça. Donc c'est pour ça que c'est délicat. Et oui, clairement c'est lié à ça.

Il y aurait donc un clair manque de volonté de la part du monde politique car ce système qui s'est peu à peu propagé, bénéficie à un très grand nombre de personnes, qui ne semblent en plus pas vouloir s'en détacher d'après leur propre sondage.

De plus, comme on l'a remarqué dans les études en Belgique, le système profite à des personnes très aisées.

¹⁴⁹ Foret, G. (2018) Député fédéral MR. Entretien le 17 juillet 2018.

Le fait que ça profite aux personnes plus aisées n'est jamais mentionné dans le discours des partis au pouvoir (MR-NVA-Open Vld), voire même nié dans certains cas : « Je n'ai pas trouvé d'analyse scientifique et indépendante qui montre que ce système profite aux revenus les plus élevés. Intuitivement, la classe moyenne bénéficie certainement de ce système » écrit le conseiller fiscal¹⁵⁰ du MR alors qu'une analyse du centre d'étude Jean Gol (du centre d'étude du MR) mentionne ce caractère inégalitaire :

*Le système de taxation des voitures de société est inégalitaire et peu social. Ce sont en général les employés dont les revenus appartiennent aux tranches les plus élevées qui bénéficient d'une voiture de société. Autrement dit, on pourrait considérer qu'il s'agit d'un avantage octroyé uniquement à une classe supérieure de la population en termes de salaire. Il s'agit donc d'un avantage qui peut être inégalitaire tant en termes de disparités entre secteurs économiques qu'entre citoyens.*¹⁵¹

Frank van Gool ne pense pas que l'inertie politique est due au fait que ça concerne des personnes plus aisées, mais parce qu'elle touche une grosse partie de la société et qu'une vaste majorité se tournera tout de même vers la voiture :

*Je veux dire si on touche à la voiture de société, on va aussi toucher à l'infirmière à domicile qui a sa voiture de société, utilisée aussi à des fins privées. On va toucher aussi au technicien qui aura sa voiture. Je pense que c'est pas spécifiquement le fait que le politique ait peur du fait que c'était les profils plus élevés. Je ne pense pas que ça soit vraiment le cas. Je pense que c'est surtout le fait qu'il y en ait autant et autant de familles qui bénéficient de cet avantage, du fait que c'est très dur d'y toucher. Il y a un autre élément aussi parce qu'ici on parle de l'aspect social des choses. Le fait que certaines personnes ont une voiture de société et d'autres n'ont pas mais si on parle de la mobilité parce que la mobilité/environnement, les deux sont un peu liés. Nous on a fait une... je vais vous donner les résultats d'une enquête qu'on a faite au mois d'août de l'année passée. Dans le cadre de ce budget mobilité, on a demandé aux gens si demain, vous perdiez votre voiture de société en tant qu'avantage, comment est-ce que vous allez faire pour le déplacement domicile travail. Il y a quand même 80% de gens qui disent qu'ils vont le faire avec une voiture personnelle à ce moment là. On pourrait dire il y a 20% qui va prendre un autre moyen de transport donc il y a une certaine surconsommation de déplacement en voiture si on a une voiture de société. Oui c'est vrai mais la vaste majorité des gens, ils n'ont pas d'autre choix que de prendre la voiture pour aller au boulot.*¹⁵²

¹⁵⁰ Anonyme (2018) Conseiller fiscal au MR. Enquête (réponses aux questions par mail) le 19 juillet 2018.

¹⁵¹ Colin, O. (2017) Analyse: Fiscalité des voitures de société, Les Analyses du Centre Jean Gol, [en ligne] mars 2017. Disponible sur:

http://www.cjg.be/wp-content/uploads/2017/06/2017_mars_OC_Fiscalite_des_voitures_de_societe.pdf

[Consulté le 10 juillet 2018]

¹⁵² Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.

Kim Evangelista pense également qu'il y a des opinions différentes au sein même des partis politiques entre les citoyens et les non-urbains¹⁵³.

4.3.5 Différence de vision : urbain vs rural

Pour le conseiller politique d'Ecolo, il y a un problème entre Bruxellois et navetteurs qui transparaît. Même au sein des partis à priori critique, il y aurait des gens favorables à ce système, cela dépend si on habite loin ou non de son lieu de travail selon lui :

Ca dépend très fort aussi si vous vous adressez à un Bruxellois ou un wallon sur cette question là. Moi je suis Bruxellois donc tous les jours je suis coincé dans ces embouteillages. Un wallon qui habite loin qui doit faire plus de kilomètres, lui il trouve ce système plutôt pas mal quoi. [...] Dans les raisons pour lesquelles il y a un blocage, je pense que c'est ça aussi. Je ne parlais pas d'avis personnel, je parle même au sein des partis, les gens sont un peu tiraillés sur la question à cause de ça. Parce que le problème n'est pas le même pour un citoyen qu'un rural.¹⁵⁴

Il y aurait des différences d'opinion en fonction de si on habite à Bruxelles (ou dans une ville) ou non.

4.3.6 Les acteurs profitent aussi des voitures de société

Il transparaît dans certains des entretiens menés que les acteurs interrogés et qui pourraient avoir une influence dans les décisions qui seront prises sur ce sujet qu'ils ont également profité de ce genre de voiture. Jean-Luc Vannieuwenhuysse de SD Worx mentionne dans l'entretien qu'il a une voiture de société qu'il utilise majoritairement pour des déplacements professionnels¹⁵⁵. Gilles Foret évoque aussi que dans son ancien emploi, il avait une voiture de société et qu'aujourd'hui il n'en a plus.¹⁵⁶ Il se pose quand même la question si les ministres ont des voitures de service ou des voitures de société¹⁵⁷.

4.3.7 Les solutions proposées

¹⁵³ Evangelista, K. (2018) Conseiller politique Ecolo. Entretien le 19 juillet 2018.

¹⁵⁴ idem

¹⁵⁵ Vannieuwenhuysse, J-L. (2018) Conseiller juridique au sein SD Worx. Entretien le 9 mai 2018.

¹⁵⁶ Foret, G. (2018) Député fédéral MR. Entretien le 17 juillet 2018.

¹⁵⁷ idem

Bien conscient des problématiques environnementales que causent la popularité des voitures de société, le gouvernement a proposé une série de mesures, comme le *cash for car* et le budget mobilité. Nous allons voir comment les acteurs présentent ses propositions et comment pensent-ils que le système va évoluer dans les années à venir.

Tout d'abord, le gouvernement en place semble dire qu'ils sont les premiers à faire le pas. Gilles Foret (MR) estime qu'il y a eu une première avancée avec le *cash for car* et espère que le budget mobilité arrive un jour sur la table.¹⁵⁸ Le conseiller fiscal du MR estime que le MR avait déjà adapté le calcul basé sur le taux d'émission de CO2 et que la taxe a augmenté de 2015 à 2016¹⁵⁹. Le *cash for car* permet selon ce conseiller une certaine liberté de choix mais il constate via des enquêtes réalisées que ça intéresse peu d'utilisateurs, d'où le projet du budget mobilité.¹⁶⁰ La suppression de ce système est envisageable selon le conseiller du MR seulement si on compense par une diminution de l'impôt sur le travail.¹⁶¹ Il constate cependant que les voitures de société sont plus « vertes » et le risque serait d'avoir un parc automobile plus vieux et plus polluant.¹⁶² Open Vld estime aussi que c'est dans la bonne direction : proposer des alternatives via *cash for car* ou le budget mobilité¹⁶³. Les mots clés sont des moyens alternatifs, la liberté de choix et une flexibilité.

L'opposition semble sceptique par rapport à ces avancées. Martin Neve, qui se prononce au nom du CDH, estime que ça va « dans la bonne direction » mais que ces petites mesures ne sont pas terribles non plus car elles ne revoient pas la fiscalité.¹⁶⁴ La solution pour lui serait de rendre le système moins attractif fiscalement.¹⁶⁵ Au vu des mesures, il s'attend à un impact relativement limité car c'est sur base volontaire de l'employeur.¹⁶⁶ Le pire pour lui, c'est la carte carburant (qui va être intégrée au budget mobilité selon lui) qui est une « catastrophe » d'un point de vue environnemental : « Ca veut vraiment dire que si vous voulez aller à la mer

¹⁵⁸ idem

¹⁵⁹ Anonyme (2018) Conseiller fiscal au MR. Enquête (réponses aux questions par mail) le 19 juillet 2018.

¹⁶⁰ idem

¹⁶¹ idem

¹⁶² idem

¹⁶³ Lachaert, E. (2018) Volksvertegenwoordiger voor Open Vld (représentant pour l'Open Vld). Enquête (réponses aux questions par mail) le 20 juillet 2018.

¹⁶⁴ Neve, M. (2018) Conseiller Cepess (CDH). Entretien le 12 juillet 2018.

¹⁶⁵ idem

¹⁶⁶ idem

manger des moules un soir, ça vous coûte rien quoi. Ca n'a vraiment pas de sens. »¹⁶⁷ Kim Evangelista du parti Ecolo, veut lui réformer le système différemment.¹⁶⁸ Il faut que l'avantage lié à la voiture doit être le même que pour les transports en commun.¹⁶⁹ Le budget mobilité version Ecolo devrait être offert à tous et si on va à pied, c'est du cash dans la poche explique-t-il.¹⁷⁰ La deuxième proposition serait une carte multi-mobile qui fonctionnerait dans tous les transports.¹⁷¹ Le PS est réellement contre le système *cash for car* d'après un communiqué de presse du groupe PS de la Chambre qui a voté contre.¹⁷² Le groupe PS estime que la proposition est inefficace parce qu'elle ne favorise pas réellement des transports alternatifs.¹⁷³ La mesure serait également injuste d'après leur communiqué car ce n'est proposé qu'aux personnes bénéficiant déjà d'une voiture de société et si l'entreprise accepte l'idée vu que la démarche n'est pas contraignante.¹⁷⁴ La FGTB va même plus loin en expliquant que c'est une mesure qui vise à échapper aux cotisations ordinaires de la sécurité sociale, ça permettrait une augmentation salariale sans cotiser à la sécurité sociale¹⁷⁵. Le PS souhaite un « vrai budget mobilité » qui offre un choix d'alternatives.

Le Directeur de Renta pense que le mécanisme *cash for car* ne va pas causer une chute importante dans les ventes de voitures de société. Frank van Gool croit un peu plus dans le budget mobilité : les personnes pourront prendre des plus petites voitures et combiner avec le train et le vélo. Et les sociétés de leasing sont déjà sur le coup en proposant des vélos en leasing. Quand à SD Worx, Jean-Luc Vannieuwenhuysse pense qu'il y a deux philosophies différentes derrière ces propositions.¹⁷⁶ Le *cash for car* vise les couples qui veulent renoncer à leur deuxième voiture car il y en aurait toujours une qui reste au garage.¹⁷⁷ Le budget

¹⁶⁷ idem

¹⁶⁸ Evangelista, K. (2018) Conseiller politique Ecolo. Entretien le 19 juillet 2018.

¹⁶⁹ Evangelista, K. (2018) Conseiller politique Ecolo. Entretien le 19 juillet 2018.

¹⁷⁰ idem

¹⁷¹ idem

¹⁷² PS (2018) « Cash for car » : le groupe PS dénonce un texte inefficace et injuste qui ne répond pas aux enjeux de la mobilité, communiqué de presse [en ligne] 27 février 2018. Disponible sur:

<<https://www.ps-lachambre.be/communiqu%C3%A9s-de-presse/>> [Consulté le 31 juillet 2018]

¹⁷³ idem

¹⁷⁴ idem

¹⁷⁵ FGTB (2016) Budget mobilité : une fausse bonne idée coûteuse ! Ou comment utiliser la mobilité pour assécher la Sécu., carte blanche écrite par Rudy De Leeuw et Marc Goblet, [en ligne] 22 décembre 2016.

Disponible sur: <<http://www.fgtb.be/-/budget-mobilite-que-voila-une-belle-fausse-bonne-idee-bien-couteuse->> [Consulté le 31 juillet 2018]

¹⁷⁶ Vannieuwenhuysse, J-L. (2018) Conseiller juridique au sein SD Worx. Entretien le 9 mai 2018.

¹⁷⁷ idem

mobilité, qui est instrumentalisé et conçu par SD Worx à la demande d'un cabinet, est une somme allouée pour la mobilité.¹⁷⁸ Il illustre ici via l'exemple d'une personne renonçant à sa BMW pour une petite voiture comme la Polo, et le restant serait alloué à d'autres modes de transport (train, vélo, cambio,..).¹⁷⁹ Le mot d'ordre serait la multimodalité ici.

Quant aux chercheurs, ils semblent favorables à la suppression de cette niche fiscale. Thomas Ermans pense que si on veut être cohérent par rapport au discours de mobilité et de santé publique, il faut supprimer et investir dans d'autres modes de transports comme le transport public.¹⁸⁰ Généralement, Thomas Ermans pense que les solutions proposées sont peu ambitieuses. *Cash for car* vise à remplacer la voiture par du salaire mais ça reste moins intéressant et ça n'est pas proposé à tout le monde donc c'est inéquitable. Il pense que ces deux mesures ne sont pas révolutionnaires.

¹⁷⁸ idem

¹⁷⁹ idem

¹⁸⁰ Ermans, T. (2018) Chercheur à l'Université de Saint-Louis. Entretien le 25 avril 2018.

Conclusion

Cette recherche s'effectue dans un cadre de théorie constructiviste qui vise à comprendre l'expansion des voitures-salaires en Belgique. L'historique des textes législatifs nous démontre que le concept de voiture-salaire est apparu suite à la sortie de la voiture de société des cotisations sociales ordinaires en 1997. N'étant plus taxé comme le travail, le taux des cotisations était tout de même fixé à 33%. Suite à cela, sous le couvert d'une autre taxe qui tiendrait compte des émissions de CO2 du véhicule, on a rendu cette cotisation encore plus faible, variant autour des 70€. Si l'intention était de « verdir le parc automobile » comme le dit si bien le conseiller fiscal du MR¹⁸¹, la conséquence est qu'elle a accru ce parc automobile des voitures de société.

La cause de ces changements législatifs est lié à différents facteurs d'après nos entretiens. Frank van Gool poursuit l'idée que le gel des salaires de 1997, a favorisé l'expansion de ce système, alors que la défiscalisation de la voiture de société est apparue par la suite. Cependant, on constate que ces législations se suivent étonnamment et qu'elles ont permis aux employeurs d'augmenter le revenu des salariés différemment : via un avantage tout nature. Ce n'est pas une coïncidence d'après les acteurs, la défiscalisation de la voiture de société a été prévue dans le but d'une optimisation fiscale, ce que les entrepreneurs se sont empressés de faire. « Pénalisés » par des charges patronales trop élevées, les entrepreneurs compensent via la voiture de société qui leur coûte moins cher qu'une augmentation salariale. Ces mesures ont été prises avec l'intention politique d'avoir des salaires plus compétitifs par rapport aux pays voisins. La volonté était aussi de soutenir le secteur automobile belge d'après le parti MR.

Le recours à ce système récent ne serait pas que dû à de l'optimisation salariale d'après SD Worx mais aussi dû à une crise de recrutement en Belgique. Dans certains secteurs la concurrence entre entreprises est rude pour débaucher la « perle rare » et ils ont dû peu à peu s'aligner par rapport à ce que leur concurrent offrait via les *benchmark* fournis par les secrétariats sociaux. Le gel des salaire n'a lui pas pu favoriser le recours à ce système parce

¹⁸¹ Anonyme (2018) Conseiller fiscal au MR. Enquête (réponses aux questions par mail) le 19 juillet 2018.

que le concept de voiture-salaire a été créé après, mais ce gel des salaires a pu provoquer le changement de législation.

Pourtant, un travailleur peut refuser une voiture de société, notamment pour des raisons environnementales. L'engouement face à ce mécanisme va au-delà d'un avantage fiscal, d'après le Directeur de Renta, c'est le service tout compris qui plaît : pas d'emprunt, pas de dépenses inattendues, tout est offert par la société de leasing, y compris l'entretien. Il en résulte un « effet domino » : les personnes redemandent une voiture de société pour le prochain emploi, et l'employé qui remplacera la personne partie en bénéficiera également. La voiture de société ferait partie des « moeurs », décrit Kim Evangelista d'Ecolo, il est normal pour une entreprise française qui s'installe en Belgique de devoir proposer des voitures de société sinon elle peine à recruter.¹⁸² Gilles Foret pense que c'est lié à un accroissement de l'embauche¹⁸³, le conseiller fiscal du MR au développement du secteur tertiaire en Belgique.

¹⁸⁴

Et les politiciens peinent à trouver une solution face à ce phénomène bien conscients des problèmes environnementaux de ce mécanisme. Aucun parti que j'ai rencontré ne demande la suppression de cette niche fiscale car cette décision serait fatale aux élections suivantes et sur ce point ils sont unanimes. Quand on leur demande pourquoi, plusieurs versions apparaissent : ça concerne un demi million de personnes (voire plus), on ne veut pas « pénaliser » les travailleurs, il faut un équilibre budgétaire, etc. On constate en parallèle que plusieurs personnes interrogées bénéficient (ou ont bénéficié) de ce type de véhicule. Ils ne se considèrent peut-être pas comme des personnes aisées. De plus, le conseiller fiscal d'Ecolo estime qu'il y a des divergences d'opinions dans les partis même en fonction de leur lieu de résidence. Les personnes vivant en dehors de Bruxelles seraient plus favorable à ce système que les Bruxellois, précise-t-il. Gilles Foret et le conseiller fiscal du MR pensent aussi qu'un changement est nécessaire mais que le changement doit tenir compte de plein de facteurs : l'impact sur le secteur automobile, l'équilibre budgétaire (ça concerne des gros montants), le vieillissement du parc automobile¹⁸⁵, ... Par conséquent ça entraîne une lenteur de processus.

¹⁸² Evangelista, K. (2018) Conseiller politique Ecolo. Entretien le 19 juillet 2018.

¹⁸³ Foret, G. (2018) Député fédéral MR. Entretien le 17 juillet 2018.

¹⁸⁴ Anonyme (2018) Conseiller fiscal au MR. Enquête (réponses aux questions par mail) le 19 juillet 2018.

¹⁸⁵ idem

Les solutions proposées récemment semblent peu ambitieuses, ne s'attaquant pas à la racine du problème mais vise une transition douce. Le gouvernement de droite donne la priorité à la liberté de choix des entrepreneurs et le pouvoir d'achat des consommateurs sur l'environnement via le *cash for car*. Ce n'est pas étonnant vu le gouvernement libéral-social-chrétien-nationaliste flamand en place qui défend surtout la place des entrepreneurs dans la société et ne veut surtout pas les « pénaliser » et entraver le libre marché capitaliste. Les partis actuels au pouvoir sont historiquement les représentants du patronats et des classes supérieures. Il s'ensuit un discours dans le déni et la justification, que le système a pu « verdir le parc automobile belge », que « les utilisateurs ne sont pas prêts à quitter le véhicule », que « la cotisation CO2 tient compte de la dimension environnementale ». Le budget mobilité lui est plus attendu car il envisage la multimodalité (et du cash si le budget n'est pas entièrement dépensé). Le seul problème c'est que le budget mobilité ne s'adresse pas à tout le monde car il doit rester neutre budgétairement parlant. De base ce budget n'est proposé qu'aux personnes bénéficiant déjà de ce type de voiture et et « afin d'éviter des abus, ces personnes doivent avoir joui d'un véhicule durant 12 mois au cours des 36 derniers mois. »¹⁸⁶

Pour prendre un peu de perspective à notre recherche, on se demande où on en est par rapport à nos pays voisins :

*La majeure partie des Etats calcule les taxes dues sur l'ATN en fonction du prix de la voiture. Tantôt il s'agit du prix catalogue, tantôt du prix d'achat effectif. Le pourcentage du prix imputé par année peut varier grandement d'un pays à l'autre. Ainsi, au Portugal, en 2008, la taxe était égale à 9% du prix d'achat tandis qu'elle se montait à 25% du prix catalogue aux Pays-Bas. Dans certains pays, le pourcentage dépend du rapport entre l'utilisation privée et l'utilisation professionnelle : plus l'utilisation privée est importante, plus le taux est élevé. Si l'on excepte la Grèce (aucune taxe sur l'avantage en nature), seuls trois pays européens ne prennent pas en compte le prix de la voiture dans le calcul de la taxe : la Belgique, l'Estonie et la Pologne. L'Estonie applique une taxe fixe, indépendante du prix et du nombre de kilomètres privés, la Belgique et la Pologne utilisent un coût d'utilisation au km forfaitaire. Comme le relève Copenhagen Economics, une taxe qui n'augmente pas lorsque le prix du véhicule augmente promet, dans les faits, les voitures appartenant aux segments supérieurs – qui sont aussi les plus polluantes. C'est le cas de la Belgique.*¹⁸⁷

¹⁸⁶ Buxant, M. (2018) Le Fédéral trouve un accord sur le budget mobilité, mais pas sur les métiers pénibles., *l'Echo*, [en ligne] 16 mars 2018. Disponible sur: <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/federal/le-federal-trouve-un-accord-sur-le-budget-mobilite-mais-pas-sur-les-metiers-penibles/9992512.html> [Consulté le 2 août 2018]

¹⁸⁷ Courbe, P. (2011) Voiture de société: oser la réforme!, *Fédération Inter-Environnement Wallonie*, pp.1-75.

On constate ici que la Belgique a également intégré la valeur catalogue du véhicule en 2011, la même année de cette recherche.

Le cas anglais nous interpelle également car ils avaient opté pour le recours à la voiture de société à la place d'augmentation salariale également suite à un gel des salaires.¹⁸⁸ Comment ont-ils réussi à diminuer leur nombre de voitures de société? Ils ont effectué une réforme en 2002, qui ressemble à notre réforme de 2011 car le calcul de l'ATN se base sur les prix des valeurs catalogues et le pourcentage est en fonction des émissions CO2¹⁸⁹. On constate que ces pourcentage sont plus élevés : « 10% du prix catalogue pour des émissions inférieures à 120 g/km, 15% entre 121 et 135 g/km, 1% supplémentaire pour chaque saut de 5 g/km jusqu'à une limite supérieure fixée à 35% pour des émissions de plus de 235 g/km. »¹⁹⁰ La deuxième mesure est que l'échelle est évolutive : « ainsi, pour l'année 2011, les 35% sont applicables dès 210 g/km (diesel) ou 225 g/km (essence) »¹⁹¹. La troisième mesure était d'enlever les limites associées au nombre de kilomètres roulés à titre professionnel et la dernière mais peut-être la plus pertinente : « la taxation de l'avantage associé à l'utilisation gratuite du carburant variait en fonction des émissions de CO2. »¹⁹² Les effets se sont vite fait ressentir passant de 1,6 millions en 2001 à 1,4 millions en 2005, avec un parc automobile moins polluant et « le nombre d'employés bénéficiant de carburant gratuit passa de 1.000.000 en 2001 à 400.000 en 2005. »¹⁹³

On a suivi ce modèle, de manière un peu moins ambitieuse, mais pourtant en Belgique rien n'a changé après la réforme de 2011 et le nombre de voitures de société continue même d'augmenter. On note tout de même qu'au Royaume-Uni, où l'industrie automobile est très puissante, la mesure la plus ambitieuse a été prise il y a 16 ans. Et la Febiac répond que la charge de travail est trop élevée en Belgique.¹⁹⁴

¹⁸⁸ De Borger, B. et Wuyts, B. (2011) The tax treatment of company cars, commuting and optimal congestion taxes, *Transportation Research Part B*, 45 (10), pp. 1527-1544.

¹⁸⁹ Courbe, P. (2011) Voiture de société: oser la réforme!, *Fédération Inter-Environnement Wallonie*, pp.1-75.

¹⁹⁰ idem

¹⁹¹ idem

¹⁹² idem

¹⁹³ idem

¹⁹⁴ Glaudot, A. (2015) Toujours plus de voitures de société en Belgique malgré les mesures fiscales, *RTBF*, [en ligne] 10 juin 2015, Disponible sur: https://www.rtbf.be/info/economie/detail_toujours-plus-de-voitures-de-societe-en-belgique-malgre-les-mesures-fiscales?id=9003202 [Consulté le 2 août 2018]

Bibliographie

Ouvrages scientifiques

- Dobruszkes, F. (2017-2018) *Tourisme, transports et environnement : partie de Frédéric Dobruszkes*. Bruxelles : ULB, 11ème édition, p.29.
- Duffy, G. (2008) *Pragmatic Analysis-Qualitative Methods in International Relations-A Pluralist Guide*. UK : Palgrave MacMillan.
- Gamito, P., Kirsch, S., et Mariscal, B. (2013) *Fiscalité des véhicules de société à usage mixte-impôts directs et TVA*. Waterloo : Kluwer.
- Hoffmann, M. J. (2008) *Agent-based modelling-Qualitative Methods in International Relations-A Pluralist Guide*. UK : Palgrave MacMillan.
- Jacquet, F. et Berckmans (2012) *Le régime fiscal et parafiscal des voitures de société en Belgique*. Waterloo : Kluwer.
- Lebow, R. N. (2008) *A cultural theory of international relations*. Cambridge : Cambridge University Press.

Articles scientifiques

- Ackerman, P. et Haouari, S. (2011) Belgium : Company cars : Important retro-active changes on the VAT deduction rules, *International Tax Review*, 80, p.82.
- Albert, G., Hakkert, S. et Shiftan, Y. (2014) Safety implications of company cars-the Israeli experience, *European Transport Research Review*, 6 (2), pp. 93-102.
- Bartelson, J. (2006) Y a-t-il encore des relations internationales ?, *Un article de la revue Études internationales*, 37 (2), pp. 241–256.
- Cornelis, E., Castaigne, M., Pauly, X., De Witte, A., Ramaekers, K. (2009) Professional mobility and company car ownership “Promoco”. Final Report, *Brussels : Belgian Science Policy*, pp. 1-126.

- Cornelis , E., Hubert, M., Huynen, P., Lebrun, K., Patriarche, G. et al. (2012) La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM, *SPF Mobilité et Transports*, pp.1-350.
- Courbe, P. (2011) Voiture de société : oser la réforme!, *Fédération Inter-Environnement Wallonie*, pp.1-75.
- De Borger, B. et Wuyts, B. (2011) The tax treatment of company cars, commuting and optimal congestion taxes, *Transportation Research Part B*, 45 (10), pp. 1527-1544.
- Ermans, T. (2018) Profils des entreprises utilisatrices de voitures de société en Région de Bruxelles-Capitale, *Brussels Studies*, n°114, pp. 1-6.
- Ermans, T., Brandeleer, C., Hubert, M., Lebrun, K. et Sieux, F. (2018) Déplacements domicile-travail : état des lieux et perspectives d'action pour les entreprises, *Brussels Studies* [En ligne], 125, pp.1-28.
- May, X. (2017) L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique, *Brussels Studies*, Fact Sheets, n°113, pp. 1-6.
- Roy, R. (2014) Environmental and Related Social Costs of the Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses, *OECD Environment Working Papers*, 70, pp. 1-47.
- Shiftan, Y., Albert, G. et Keinan, T. (2012) The impact of company-car taxation policy on travel behavior, *Transport Policy*, 19 (1), pp. 139-146.

Articles de presse

- Anonyme (2017) Les voitures de sociétés coûtent 2 milliards par an, *Le Soir*, [en ligne] 18 octobre 2017. Disponible sur : <http://www.lesoir.be/119865/article/2017-10-18/les-voitures-de-societe-coutent-2-milliards-par-letat>>[Consulté le 4 avril 2018]
- Buxant, M. (2018) Le Fédéral trouve un accord sur le budget mobilité, mais pas sur les métiers pénibles., *l'Echo*, [en ligne] 16 mars 2018. Disponible sur : <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/federal/le-federal-trouve-un-accord-sur-le-budget-mobilite-mais-pas-sur-les-metiers-penibles/9992512.html>> [Consulté le 2 août 2018]
- De Muelenaere, M. (2017) Voitures de société : un demi-RER par an, *Le Soir*, [en

- ligne] 18 octobre 2017. Disponible sur : <http://plus.lesoir.be/119868/article/2017-10-18/les-voitures-de-societe-content-letat-un-demi-rer-par> [Consulté le 4 avril 2018]
- Glaudot, A. (2015) Toujours plus de voitures de société en Belgique malgré les mesures fiscales, *RTBF*, [en ligne] 10 juin 2015, Disponible sur : https://www.rtf.be/info/economie/detail_toujours-plus-de-voitures-de-societe-en-belgique-malgre-les-mesures-fiscales?id=9003202 [Consulté le 2 août 2018]
 - Livis, G. (2016) Yvan Mayeur (PS) : « La voiture de société, un détournement du régime salarial », *Fleet*, [en ligne] 3 août 2016. Disponible sur : <https://www.fleet.be/yvan-mayeur-ps-la-voiture-de-societe-cest-un-detournement-du-regime-salarial/?lang=fr> [Consulté le 31 juillet 2018]
 - Livis, G. (2017) Budget mobilité – rebondissement : les partenaires sociaux proposent un projet de loi !, *Fleet*, [en ligne] 12 septembre 2017. Disponible sur : <https://www.fleet.be/rebondissement-dans-le-dossier-budget-mobilite-les-partenaires-sociaux-proposent-un-projet-de-loi/?lang=fr> [Consulté le 31 juillet 2018]
 - Winckelmans, W. (2017) Bedrijfswagen inruilen voor cash binnenkort mogelijk, *De Standaard*, [en ligne] 30 juin 2017. Disponible sur : http://www.standaard.be/cnt/dmf20170630_02949888 [Consulté le 31 juillet 2018]

Entretiens

- Anonyme (2018) Conseiller fiscal au MR. Enquête (réponses aux questions par mail) le 19 juillet 2018.
- Ermans, T. (2018) Chercheur à l’Université de Saint-Louis. Entretien le 25 avril 2018.
- Evangelista, K. (2018) Conseiller politique Ecolo. Entretien le 19 juillet 2018.
- Foret, G. (2018) Député fédéral MR. Entretien le 17 juillet 2018.
- Lachaert, E. (2018) Volksvertegenwoordiger voor Open Vld (représentant pour l’Open Vld). Enquête (réponses aux questions par mail) le 20 juillet 2018.
- Neve, M. (2018) Conseiller Cepess (CDH). Entretien le 12 juillet 2018.
- Van Gool, F. (2018) Directeur Général de Renta. Entretien le 4 mai 2018.
- Vannieuwenhuysse, J-L. (2018) Conseiller juridique au sein SD Worx. Entretien le 9

mai 2018.

Sites web

- SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (2018) Norme salariale, [en ligne]. Disponible sur <<http://www.emploi.belgique.be/defaultTab.aspx?id=14406>> [Consulté le 4 mai 2018]
- Volkswagen D'Ieteren Finance (2013), Récupération de la TVA sur les voitures, [en ligne] Disponible sur : <http://www.vdfin.be/media/1422954/0073_fiche_theme1_fr_05.pdf> [Consulté le 7 août 2018]

Documents officiels

- Colin, O. (2017) Analyse : Fiscalité des voitures de société, Les Analyses du Centre Jean Gol, [en ligne] mars 2017. Disponible sur : <http://www.cjg.be/wp-content/uploads/2017/06/2017_mars_OC_Fiscalite_des_voitures_de_societe.pdf> [Consulté le 10 juillet 2018]
- CSC (2017) Le gouffre financier du tomorrowland des Belges, communiqué de presse [en ligne] 1er août 2017. Disponible sur : <<https://www.csc-en-ligne.be/csc-en-ligne/Actualite/communiqués-de-presse/communiqués-presse-2017/gouffre-financier.html>> [Consulté le 31 juillet 2018]
- Dehaene, J-L, Premier Ministre, Loi relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité, Moniteur belge, 26 juillet 1996 <http://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm> [Consulté le 4 mai 2018]
- FGTB (2016) Budget mobilité : une fausse bonne idée coûteuse ! Ou comment utiliser la mobilité pour assécher la Sécu., carte blanche écrite par Rudy De Leeuw et Marc Goblet, [en ligne] 22 décembre 2016. Disponible sur : <<http://www.fgtb.be/-/budget-mobilite-que-voila-une-belle-fausse-bonne-idee-bien-couteuse->>> [Consulté le 31 juillet 2018]
- NVA (2018) Elke wagen minder op de weg is een overwinning. Cash for Cars-wet goedgekeurd, communiqué de presse [en ligne] 28 février 2018. Disponible sur :

<https://www.n-va.be/persbericht/elke-wagen-minder-op-de-weg-is-een-overwinning-cash-for-cars-wet-goedgekeurd?pq=search/site&keyword=bedrijfswagens&page=0#vr4> [Consulté le 31 juillet 2018]

- PS (2017) Question d'Ahmed Laaouej à Johan Van Overtveldt, ministre des Finances, sur les voitures de société, communiqué de presse, [en ligne] 20 octobre 2017. Disponible sur : <https://www.ps-lachambre.be/2017/10/20/question-d-ahmed-laaouej-%C3%A0-johan-van-overtveldt-ministre-des-finances-sur-les-voitures-de-soci%C3%A9t%C3%A9/> [Consulté le 31 juillet 2018]
- PS (2018) « Cash for car » : le groupe PS dénonce un texte inefficace et injuste qui ne répond pas aux enjeux de la mobilité, communiqué de presse [en ligne] 27 février 2018. Disponible sur : <https://www.ps-lachambre.be/communiqu%C3%A9s-de-presse/> [Consulté le 31 juillet 2018]
- UCM (2018) Cotisation CO2 : le coefficient d'indexation pour 2018, [en ligne] 9 octobre 2017. Disponible sur : <https://www.ucm.be/Actualites/Cotisation-CO2-le-coefficient-d-indexation-pour-2018> [Consulté le 4 août]
- Van Rompuy, H., De Galan, M. et le Roi Albert (1996), Arrêté royal portant des mesures en vue de l'instauration d'une cotisation de solidarité pour l'utilisation d'un véhicule de société pour les déplacements du domicile au lieu du travail, en application de l'article 3, § 1, 4° de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, Moniteur belge, 20 décembre 1996, <http://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm> [Consulté le 4 mai 2018]

Annexe 1 : Entretien avec Thomas Ermans, chercheur à Saint-Louis, le 25 avril 2018

Clara Gruner : Ma recherche est sur l'historique du système des voitures de société. J'ai déjà des pistes qu'un chercheur m'a donnée et c'était apparemment dû à un gel des salaires, c'est donc une forme de rémunération, d'avantage. Maintenant il faudrait la tester. J'ai déjà fait la liste de tous les textes juridiques. Les premiers textes datent de 68-69, de ce que j'ai trouvé, maintenant je ne les ai pas tous lus encore mais j'ai lu deux bouquins sur le droit, la fiscalité des voitures de société en tout cas et je dois recouper ça avec l'histoire en fait.

Thomas Ermans : Nous ce qu'on a entendu dire c'est que la législation existe depuis un moment, donc 68-69 ça serait les premières traces mais que longtemps ça n'a pas été une législation utilisée en fait.

CG : ça a évolué en 97, puis en 2005 avec la cotisation CO2. Donc ça a évolué plusieurs fois. J'ai plusieurs questions.

1) Est-ce la seule étude que vous avez faites ?

Oui c'est la première fois qu'on travaille dessus.

- **Pourquoi dans un article de Michel Demeulenaar, on parle du profil d'utilisateur et non du profil des entreprises comme dans votre recherche ?**

On travaille avec Xavier May depuis presque un an sur le sujet avec un montage particulier parce que la chaire est financée par le secteur privé qui sont issus... Renta (fédération des sociétés de leasing), Febiac (fédération des importateurs de voitures et des vendeurs de voitures), et également Traxio qui mettent des sous dans la chaire. Et donc le travail final, ça sera une note de synthèse qui paraîtra dans la revue du BSI. Là où les notes de Xavier sont déjà parues et ma note également. En gros, une synthèse des résultats paraîtra. Ce qu'il y a c'est que vu qu'on travaille là-dessus, on travaille dans plusieurs directions en même temps. Et l'ensemble des résultats n'a pas encore été publié.

- **Le fait que ça soit des hommes, plutôt privilégiés et diplômés ?**

Ca ça sortira en septembre, ce sont des résultats qu'on a donné qui se base sur l'enquête Beldam, qui est une enquête des pratiques des déplacements de la population belge qui date de 2010. Les choses ont déjà changées depuis puisque le système est en expansion continue et comme il est en expansion continue, on peut se dire que dans une certaine mesure, le public ciblé par les voitures de société est de moins en moins élitiste. C'est de moins en moins un système privilégié parce que le système s'étend de plus en plus. C'est une hypothèse à nouveau car on n'a pas pu la tester faute de données. Le caractère privilégié du public on ne l'observe pas uniquement dans Beldam mais on constate ça aussi au travers d'autres sources de données. Par exemple, Xavier a eu accès à des données fiscales, qui proviennent du SPF Finances et dans celles là on voit que 80% des voitures de société sont au main de ménage dont la déclaration fiscale correspond au 3 déciles les plus élevés en terme de revenus. Donc 80% des voitures de société sont dans les 3 déciles des ménages au plus haut revenu. Ca c'est un autre élément de ce constat et on a vu aussi récemment les données du secrétariat social SD Worx, qui ont été couplé à des données administratives dans le Bureau Fédéral du Plan dans le cadre d'une demande du Conseil national du Travail, conseil central de l'économie, organisme qui centralise un petit peu la concertation sociale en Belgique pour s'intéresser aux voitures de société. Et là on observait aussi que c'était dans les déciles les plus élevés de la population.

2) Quel est le constat global de votre recherche ? Est-ce que vous trouvez que les travailleurs ont besoin d'une voiture de société pour se rendre au boulot ? Dans votre étude, on parle de personnes habitants loin de leur lieu de travail mais aussi du secteur bancaire qui eux habitaient plus près de leur lieu de travail. Globalement les gens ont-ils besoin de ces voitures pour se rendre au boulot ?

Les analyses ont été faites au niveau de l'entreprise donc on ne l'a pas faite au niveau des travailleurs mêmes. Et donc on sait où sont localisées les entreprises et on connaît la répartition globale des travailleurs, leur lieu de résidence donc on connaît pas qui a une voiture de société et d'où est-ce qu'ils proviennent et même si on le savait. On a les codes postales, ou les communes donc c'est une unité territoriale qui n'est pas si fine que ça. C'est difficile de dire exactement. C'est pas la même chose de vivre à Philippeville que à Saint-Josse. Mais donc voilà on n'a pas une vision extrêmement précise au niveau de la localisation du lieu de domicile des travailleurs. De dire précisément si les gens ont besoin d'une voiture ou pas pour se rendre sur leur lieu de travail, c'est difficile de le dire comme ça. Par contre ce qu'on a vu c'est que les entreprises. Les gens qui ont des voitures de société, on se rend vite compte que c'est une logique de rationalisation, d'optimisation de la masse salariale. De faire en sorte que les entreprises, les employeurs paient moins de taxes, moins d'impôt sur les salaires, moins de cotisations sociales sur les salaires qui sont versées et plus ces salaires sont élevés, plus l'avantage est intéressant. Et donc il y a cette question fiscale mais en fait dans ces profils des entreprises, ce qu'on voit c'est que vraisemblablement, ce n'est pas uniquement une question fiscale puisque les entreprises qui ont un haut taux de mise à disposition de voitures de société sont des entreprises qui ont un profil d'accessibilité, de localisation qui est quand même particulier. On voit très très nettement que les entreprises les moins bien localisées utilisent le plus la voiture de société pour leur travailleurs. Et donc il y a une certaine corrélation qui existe entre ces deux phénomènes. En gros les entreprises qui s'installent dans des zones peu accessibles, qui mettent à disposition des travailleurs beaucoup de parking. Clairement, c'est des profils qui au-delà de la question même de la voiture de société vont générer des flux automobile importants. Après est-ce qu'il serait possible ou pas de faire les choses autrement pour ce rendre dans ces entreprises, on ne sait pas. Après on se pose aussi la question, est-ce que le fait que ça soit des entreprises qui font partie de secteur qui font

généralement un usage important de voitures de société, est-ce que c'est un facteur qui entre en ligne de compte ou non au moment où l'entreprise fait son choix de localisation. Il se dit je vais me localiser là parce que je sais que de toute façon grâce au système des voitures de société, je vais pouvoir facilement mettre à disposition aux travailleurs des voitures et donc il n'y aura pas de souci pour venir jusque là. Et également pas uniquement en terme de choix de localisation mais aussi après, c'est-à-dire à un certain moment, le système permet aux travailleurs d'avoir accès facilement à des voitures et donc de pouvoir se rendre sur leur lieu de travail. La conclusion de cette note là, c'était un petit peu de dire que oui certainement le système de voiture de société répond à une certaine logique d'optimisation salariale mais aussi ça a un impact vraisemblable sur les choix de localisation, les choix modaux qui sont réalisés par les travailleurs pour se rendre sur leur lieu de travail, etc. Et ça à un impact sur la mobilité. Après dans les synthèses qui vont paraître, on va parler des analyses plus de recherches causales, de savoir si la voiture de société produisait effectivement un effet d'utilisation plus forte de la voiture sur leur déplacement domicile travail en tenant compte de toutes les caractéristiques d'entreprises. A accessibilité égale, à mise à disposition de places de parking égales, à distance domicile-travail égale, est-ce que le fait de mettre ou non une voiture de société à disposition des ses travailleurs a un impact sur la propension de venir au travail ou pas en voiture. Et donc on s'est rendu compte que oui. La voiture de société joue un rôle vraisemblable et peu discutable de promotion de la voiture comme moyen.

3) Y a-t-il des nouvelles problématiques que vous avez soulevées via votre recherche ? des nouvelles question ?

Oui, il y a un aspect dans lequel on n'a pas beaucoup pu rentrer. C'est la question d'interaction entre localisation des travailleurs et des entreprises (lieu de travail et de résidence) et dans quelle mesure la voiture de société avait ou non un impact sur ces choix de localisation. Donc ça ce n'est pas quelque chose qu'on est capable d'affirmer avec des standards.

- Localisation du lieu de travail ou de résidence ?

Les deux en fait. On voit qu'il y a un lien qui est manifeste. Donc c'est toujours lié à des entreprises qui sont localisées dans la région bruxelloise. Parmi ces entreprises, des entreprises particulières parce qu'on a accès aux données des entreprises qui ont plus de 100 travailleurs donc ça fait 40% des travailleurs en région bruxelloise, c'est pas tous les travailleurs mais bon c'est quand même déjà intéressant. Mais donc on ne sait pas dans quelle mesure la voiture de société influence le choix de localisation des travailleurs. Ça c'est une question intéressante. Mais dans quelle mesure également, un travailleur qui sait qu'il va avoir une voiture de société dans quelle mesure est-ce que ça influence son choix de résidence. Sachant qu'il va travailler dans un secteur, dans des entreprises qui mettent à disposition des voitures de société, sachant qu'il va avoir un accès facile à la voiture. Est-ce que ça influence le fait qu'il va se localiser dans des endroits qui sont moins bien desservi par les transports publics par exemples. Est-ce que le système de voiture de société n'encourage pas l'étalement urbain et l'éclatement spatial des lieux de résidence. C'est aussi une question à laquelle on ne répond pas parce que ce sont toutes des questions qui demanderaient de faire des entretiens probablement davantage que d'avoir des données. On a le problème que pour les travailleurs on n'a pas les données très précises donc on ne sait pas. Il faudrait déjà savoir l'adresse précise des travailleurs ou le lieu de résidence en même temps que de savoir s'ils ont une voiture de société et tout un tas d'autres informations.

- **Dans ce cas là, il faudrait avoir un échantillon plutôt conséquent ? D'étudier la relation entre lieu de travail et domicile et est-ce qu'ils ont fait un choix en fonction de leur voiture de société ou pas ? Et d'envoyer un questionnaires à plusieurs personnes ?**

Il faudrait aller trouver les gens et aller leur poser la question. Il y a la question du longitudinal aussi parce que derrière cette question, il y a la question de savoir si la voiture de société influence la localisation des entreprises et du lieu de résidence mais il y a aussi la question qui est liée à ces deux là de la distance globale domicile travail. Donc les travailleurs qui ont des voitures de société ont des distances qui sont très élevées et par rapport aux autres travailleurs qui utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail et d'une certaine façon cette distance est toujours très élevées donc quelque soit le profil socio-économique et la tranche de revenu auquel le travailleur appartient, il va toujours avoir une distance domicile travail supérieur quand il a une voiture de société par rapport à quelqu'un qui a sa voiture personnelle qu'il utilise pour aller à son lieu de travail. Donc ça c'est un aspect. Il y a aussi cette question de savoir pourquoi les voitures de société génèrent des distances qui sont plus grandes entre lieu de domicile et lieu de travail. Et donc une des hypothèses aussi est qu'un travailleur qui a accès à une voiture de société peut se permettre d'aller travailler un peu n'importe où et d'habiter un peu n'importe où parce que ces déplacements sont flexibles et financés par son employeurs. Donc il va pouvoir se dire, je vais changer de travail, très loin de chez moi mais bon je n'ai pas vraiment besoin de me poser de questions parce que j'aurai une voiture de société donc je peux continuer à y aller. Je ne dois pas non plus changer de lieu de résidence parce que c'est facile d'y aller avec la voiture de société. C'est l'impact de la voiture de la société sur tous ces choix qu'on fait au cours de la vie d'un travailleur et qui au final ont un impact sur l'élargissement des bassins de ville et des individus et en tout cas l'élargissement des bassins de travail.

- **Vous creusez ça dans votre prochain rapport ?**

On va en parler un peu mais comme je dis c'est un petit peu...On est limité par le temps et on n'a pas les réponses à ces questions. On a des indices par rapport à ce qu'on a fait. On voit que les gens sont comme ça, on voit que les gens qui ont des voitures de société habitent dans des espaces péri-urbains. On voit que les entreprises en tout cas celles qui font le plus recours au voitures de société sont celles qui sont mal localisées. On voit que globalement les travailleurs avec une voiture de société sont ceux qui parcourent les distances les plus élevées. Mais on n'est pas capable de dire exactement, d'affirmer que les choses sont comme ça parce que la voiture de société leur permet de faire ceci. Evidemment c'est quand même un élément fort qui va dans cette direction de faire toutes les constatations qu'on a fait mais idéalement il faudrait faire des enquêtes, demander aux personnes pourquoi vous avez fait tel choix.

- **Quel serait un échantillon valable pour cette enquête ? Parce qu'il y a tout de même 625 000 voitures de société.**

Je ne pense pas que c'est une question d'échantillon, je pense que c'est une question de méthode d'enquête. Soit il faudrait une étude longitudinale si on veut faire du quantitatif, ça veut dire avoir des données sur une période de 10 ans par exemple, en suivant les individus pendant 10 ans et on pourrait commencer à dire c'est cet effet là qui joue, c'est cet effet là qui joue... évidemment on n'a pas ces données. Et une autre façon de faire ça serait d'aller poser la question aux gens, de réaliser des enquêtes.

- **C'est ce que j'avais proposé au début et je voulais interroger les gens pour savoir si ça poussait les gens à utiliser plus la voiture. Xavier May m'a déconseillé car il faudrait un échantillon énorme et du coup pas le temps.**

Dans le cadre d'un mémoire, c'est un travail énorme.

- **Même interrogé quelque personne, de plusieurs types de profil ? Comment la jeune génération perçoit ce système ?**

Moi ça me semble un boulot très long et difficile de faire des enquêtes. La première difficulté étant de cibler déjà les personnes. Comment est-ce qu'on trouve ces personnes qui ont des voitures de société. Il faut être capable aussi de se dire que ces personnes que je cible, elles ont telles et telles caractéristiques donc elles correspondent davantage à tel profil parmi les individus qui bénéficient de voitures de société et même juste ça c'est pas évident parce qu'on n'a pas beaucoup de données concernant les voitures de société.

- **Ca peut être un entrepreneur, un travailleur, .. ?**

Ca peut être un homme, ça peut être une femme, une personne jeune, une personne âgée, ça peut être quelqu'un qui habite en ville, quelqu'un qui habite dans un espace péri-urbain, quelqu'un qui habite dans des espaces plus ruraux, ça peut être plein de choses et il faut pouvoir avoir un regard sur qui sont ces individus qu'on interroge donc ce n'est pas facile. On dit souvent pour que les enquêtes commencent à être significative, il faut arriver à 30 enquêtes au minimum. Moi je ne viserai pas à faire une enquête, je viserai à faire du qualitatif, c'est-à-dire pas juste une enquête avec des modalités de réponses. Et après on fait des petits histogrammes de réponse aux différentes questions. Mais ce qui serait intéressant ça serait de plus interroger les gens et de faire des entretiens plus long. Mais ça demande... Et la question de la taille de l'échantillon devient moins importante. Mais je ne suis pas spécialiste de ces méthodes là donc ça demande aussi toute une préparation en amont d'avoir des hypothèses. Ce sont des entretiens qui peuvent aussi .. c'est pas facile...

- **Vous le déconseillez ?**

Ouais

- **Je sais qu'on me le déconseille mais maintenant c'est ce que je voulais faire..**

C'est très très chronophage.

- **Je sais. Mais j'ai le temps de le faire. J'ai fini mon master l'année dernière et j'ai pas mal de gens autour de moi qui se voient offrir une voiture de société. Ca m'avait un peu interpellé, et je leur avais demandé si je pouvais faire des entretiens mais je leur avais demandé avant d'avoir fixé la question de recherche.**

C'est pas inintéressant de le faire.

- **C'est pas d'office pour l'utiliser dans mon mémoire mais c'est pour savoir si les gens l'utilisent réellement. Et je me rends compte en fait qu'il y en a plein qui en reçoivent, ils trouvent ça intéressant mais ils ne l'utilisent pas du tout. Pourquoi accepter une voiture si c'est au final de ne pas l'utiliser dans le cadre de son travail ni..**

Je trouve ça intéressant maintenant Xavier et moi on n'est pas des spécialistes de l'enquête. On ne se rend pas forcément compte si c'est réalisable dans le cadre d'un mémoire ou pas.

- **Quelles études avez-vous fait ?**

J'ai fait géographie donc je fais surtout du quanti mais j'ai fait pour mon mémoire des entretiens semi-directifs et j'ai trouvé ça très intéressant. Mais oui pourquoi pas ? Il faut voir ça avec votre promoteur. C'est intéressant mais c'est peut-être plus à voir de façon exploratoire. Du moins en partant de l'idée de deux trois hypothèses de départ. On a toujours des hypothèses quand on se rend à ce genre d'entretien mais j'imagine l'idée c'est d'avoir une hypothèse de départ et un certain nombre de dimension qu'on doit aborder et de défricher un peu le terrain et de mettre à jour des ...

- **J'avais proposé ça au départ mais on m'a redirigé vers un côté historique et politique mais avec ce que j'ai, il n'y a pas de quoi faire un mémoire. C'est très descriptif. En tant que politologue, c'est juste un contexte à donner et c'est l'état de l'art.**

Dans votre contexte vous savez déjà comment ça a évolué mais ce qui serait intéressant si vous voulez faire des entretiens, ce n'est pas d'interroger des personnes qui ont des voitures de société mais plutôt d'interroger les personnes qui mettent à disposition des voitures de société. Que ça soit des entreprises, que ça soit Renta, .. Du coup, d'aller chez eux, en leur demandant. Tiens pourquoi est-ce que tout d'un coup on a mis à disposition des voitures de société, pourquoi on a fait ça ? Dans quel cadre le système a évolué ? Parce que nous ce qu'ils nous ont un petit peu dit c'est que la législation a évolué mais qu'elle a toujours été là, en tout cas pendant un moment et il y a un moment où ils ont décidé, ils se sont rendus compte que utiliser des voitures de société, c'était quelque chose d'avantageux pour eux. Et l'hypothèse c'est que ça a été avantageux pour eux dans le cadre d'optimisation de la masse salariale dans le contexte de limitation du coût salarial.

- **Pourquoi tout d'un coup il y a cette hausse, c'est ça ?**

C'est une question qu'on se pose. Tiens pourquoi est-ce qu'aujourd'hui le système continue de fonctionner super bien (+5% par an) et en même temps il y a une prise de conscience que la voiture ce n'est peut-être pas le mode de transport le plus écologique, que ça pèse sur les conditions de circulation et donc sur l'ensemble du système de transport. On commence à pointer la voiture de société depuis un certain temps. On parle de cash for cars etc mais donc le système continue de fonctionner très bien alors que ... On commence à se poser des questions.

- **C'est un peu ma problématique. Ce système fonctionne super bien et de savoir comment ce système est apparu et de voir l'évolution de ce système. C'est un peu ma question historique.**

Moi je m'intéresserai quand même du coup aux entreprises et aux acteurs qui ..

- **Xavier May m'avait conseillé de voir Frank van Gool du secteur automobile de chez Renta. Et j'ai envoyé un mail et il ne me répond pas.**

[conseils pour les prochains entretiens]

4) Que pensez-vous de l'évolution du système, est-ce qu'il y aura des évolutions envisageables, par exemple le cash for cars ? Ca va diminuer le nombre de voiture de société ou ça va progresser ?

Les solutions proposées ne sont pas très très ambitieuses. *Cash for cars*, c'est juste de remplacer des voitures pour un salaire mais un salaire qui continue d'être détaxé donc.. En terme fiscal ça change pas grand chose. Il y a toujours une forme d'inéquité puisque ce sont toujours les personnes qui ont une voiture de société qui pourront bénéficier du système *cash for cars*. Ca va toujours être les mêmes qui auront un salaire détaxé. Ca solutionne pas le problème du coup que représente la voiture de société pour la collectivité de manière générale. Et du point de vue de la mobilité, on n'est pas très très sûr de l'impact que ça pourrait avoir. Les entreprises qui mettent à disposition des voitures de société, beaucoup sont localisées dans des espaces pas très accessibles donc les gens vont préférer rouler en voiture pour se rendre sur le lieu de travail plutôt que de devoir en avoir une à leur nom propre. D'une certaine façon, on voit aussi que les personnes qui ont des voitures de société sont des gens qui habitent dans des espaces qui ne sont pas nécessairement accessibles via les transports publics et donc il est probable que leur mobilité au quotidien soit fortement tournée vers la voiture et donc ils vont continuer probablement à avoir une voiture. Pour eux, ça représente vraiment quelque chose d'intéressant la voiture de société. Donc personne ne sait très bien quelles vont être les impacts de ce *cash for cars* mais ils vont probablement pas être très très importants.

- **Et en dehors de *cash for cars* ?**

Ils parlent aussi du budget mobilité où en gros l'idée serait toujours d'avoir... donc on ne quitte pas le fait d'être toujours tourné vers... c'est toujours un peu les mêmes problèmes, c'est juste que là au lieu de choisir une voiture de société, on pourrait choisir d'autres avantages. D'autres modes de remboursements. Mais au niveau de l'évolution, c'est difficile à dire. Je pense qu'il y a quand même une inertie du système qui est forte quoi. On voit que le système fonctionne bien, qu'il y a de plus en plus de voitures de société qui sont vendues. Derrière il y a quand même un lobby de la voiture qui a quand même un intérêt très très clair dans le fait de vendre des voitures de société. Et donc voilà le système *cash for cars* est pas très intéressant, révolutionnaire, c'est pas grand chose. C'est aussi parce qu'il n'y a pas une volonté très forte de modifier le système de fond en comble. Et donc je pense que le système a encore des beaux jours devant lui. A moins que demain, on change complètement de gouvernement et que quelqu'un prenne la décision de s'opposer à tout un pan de l'industrie belge, de l'économie belge. Ok on arrête les voitures de société point à la ligne. Probablement pas de grandes chances que ça bouge du jour au lendemain.

5) Quelles seraient les solutions à ce système selon vous ? Qu'est-ce qui faudrait faire à la place des voitures de société ou qu'est-ce qu'on pourrait faire pour qu'il y en ait moins (ou plus) ? Quelles seraient la solution idéale ?

La voiture de société c'est un incitant à utiliser plus la voiture. Aujourd'hui tout le monde convient du fait qu'il y a trop de voitures, que ça pose des problèmes environnementaux, de santé publique, de circulation. La voiture de société, c'est un subside à la voiture et c'est un incitant à l'utiliser donc c'est un système qui va complètement dans le sens contraire de ce discours. Du discours qui émerge aujourd'hui de dire que la voiture pose un certain nombre de problèmes. Il n'y a pas de bonnes façons de modifier le système de voitures de société. Il faudrait tout simplement le supprimer si on veut être cohérent par rapport à ce discours (par rapport à la santé publique, question mobilité etc). La voiture de société c'est un peu nocif, il faudrait supprimer le système, investir dans d'autres modes de transport, dans le transport public, en terme d'efficacité. Si les fonctions ne sont pas complètement éclatées sur le territoire, le transport public c'est quand même vachement efficace pour transporter. Et surtout la voiture de société a probablement des effets sur la localisation des entreprises des travailleurs qui font que l'éclatement sur le territoire se poursuit donc demain trouver des solutions alternatives. Par exemple, les transports publics, ça sera moins efficace que ça ne l'est aujourd'hui ou que ça l'était il y a 10-20 ans.

6) Pour vous la cotisation CO2 vise à prendre des voitures moins polluantes, est-ce que ça marche vraiment ou pas ? L'idée derrière est que ça soit des voitures un peu plus "vertes", est-ce que ça marche vraiment selon vous ?

Je ne suis pas aussi spécialisé que Xavier sur la question en ce qui concerne le calcul des cotisations mais oui c'est quand même une pénalité financière à l'égard des voitures de société, ça doit fonctionner à un niveau ou à un autre. Le problème c'est que comment est-ce qu'on calcule. Je ne sais pas dans quelle mesure ça fonctionne vraiment. Est-ce que cette pénalité est vraiment forte par rapport à ce que ça représente ? Et puis après, il y a aussi comment est-ce qu'on calcule la pollution d'un véhicule. Si on se base sur les valeurs catalogues et uniquement sur les émissions de CO2. On peut être assez sûr que...

- **Il y a un taux fixe qui compose un pourcentage, en fonction des émissions de CO2, si c'est plus ou moins, on augmente le pourcentage ou pas. Ca reste des montants très faibles (30-50€ par mois)**

Aussi ils se basent sur les valeurs catalogue, et ces valeurs, on sait bien qu'elles ne sont pas vraies du tout, on sait qu'elles sont fausses ces valeurs catalogues. Il y a le scandale Volkswagen, c'est pas que Volkswagen, c'est toute l'industrie automobile qui est concernée par ce truc, que ça soit en émission de CO2 ou en émission de particules fines. Les voitures de société, fin les voitures globalement, les valeurs annoncées par les constructeurs sont complètement inférieures à ce qu'elles sont réellement et donc voilà. Je dis ça avec des pincettes mais on avait vu que plus les voitures sont grosses plus les écarts sont importants donc ça pose problème. Et on se base sur des valeurs qui ne sont pas bonnes quoi.

- **Si les voitures sont grosses, ça veut dire que l'écart entre le vrai taux d'émission et le taux "catalogue" est important ?**

Ouais. Je ne sais plus très bien mais il y a des études, des groupes qui ont fait des études sur ces questions. Xavier doit savoir. Il pourrait t'envoyer plusieurs références sur l'écart entre les valeurs catalogues et les valeurs réelles.

C'est logique parce que les voitures sont de plus en plus grosses, de plus en plus lourdes mais en même temps il n'y a pas juste la question du moteur. La tendance est assez claire, on vend des voitures de plus en plus grosses et de plus en plus lourdes.

7) Est-ce que vous savez d'où vient cette législation et à qui elle sert ? Pourquoi l'Etat maintient ce système ?

Je ne connais pas l'origine.

- Pourquoi l'Etat maintient ce système et à qui il sert ?

Parce que ça plaît à beaucoup de gens donc il y a des forces dans la société qui ont intérêt à ce que le système reste en place.

- Vous parlez des lobbys ?

Entre autre oui. Mais il y a aussi beaucoup de travailleurs qui sont très contents de les avoir. Même au niveau syndical en fait : il y a probablement des voix discordantes, c'est-à-dire que dans certains, vous allez ... pour les travailleurs c'est intéressant d'avoir une voiture de société donc c'est pas certain que tous les représentants syndicaux soient nécessairement contre la voiture de société. Après il y en a qui sont contre la voiture de société parce qu'au niveau global, c'est quand même un système inégalitaire mais au niveau sectoriel c'est pas impossible que les syndicats soient aussi très contents dans certains secteurs où on fait beaucoup usage de la voiture de société. Et l'usage de la voiture de société est quelque chose de très sectoriel donc ça fonctionne beaucoup par secteur d'activités. Et donc au niveau sectoriel, ce n'est pas impossible que les syndicats soient très contents du système et qui n'ont aucun intérêt à mettre leur poids dans la balance pour en sortir.

- j'avais lu que la Commission et l'OCDE avait déconseillé, ils avaient clairement dit à l'Etat belge qu'il fallait arrêter ce système, pourquoi la Belgique continue ?

L'avantage est double. Les travailleurs qui en bénéficient sont contents, les syndicats dans ces secteurs sont probablement contents, le secteur de la voiture est très très content, et les patrons qui mettent les voitures de société à disposition des travailleurs sont très très contents aussi parce que ça leur permet de réduire les cotisations sur les salaires donc c'est un système qui plaît à beaucoup de gens et ce sont surtout des personnes qui ont des relais politiques intéressants et aujourd'hui encore plus. Aujourd'hui avec le gouvernement MR-NVA-CD&V, ils sont plutôt favorables au système, ils sont plutôt attentifs au discours patronal. Souvent on brandit la menace du manque de compétitivité de la Belgique au niveau des salaires etc. C'est sûr que les salaires en Belgique ne sont pas si bas que ça mais voilà après... Je ne m'y connais pas trop c'est Xavier qui dit ça qu'au niveau compétitivité sur les salaires plus élevés on n'est pas en dessous des autres pays européens mais pour les patrons d'entreprise c'est intéressant comme système ça c'est clair. Donc voilà, il y a beaucoup de forces qui sont présentes et qui n'ont pas intérêt à ce que le système.

(discussion sur les futurs entretiens et modalités de l'entretien)[...]

Il y a la distinction entre le système et le recours au système. Pendant tout un temps, les gens n'ont pas trop recouru au système qui était là. Potentiellement on pouvait utiliser les voitures de société et puis il y a un moment où ils se sont rendus compte que tiens mais il faut qu'on augmente nos coûts salariaux ou qu'on réduise nos coûts salariaux dans une situation de gel des salaires, il faut qu'on trouve une façon d'augmenter [le salaire de] nos travailleurs sans non plus trop dépenser d'argent donc à ce moment là, ils se sont dit tiens il y a cette législation là, est-ce qu'on ne peut pas l'utiliser... et boom ça a explosé..

[...] Le système n'a pas été prévu pour faire ce qui en est fait aujourd'hui quoi. C'est l'intuition que j'ai après je peux me tromper mais c'est que le système à la base n'a pas été fait pour qu'il y ait un million de travailleurs qui aient une voiture de société. Je pense qu'à la base le système n'a pas été fait pour ça. Il a été probablement plus fait en effet pour des représentants de commerce, des gens qui en effet devaient se déplacer toute la journée.

- **il y a une législation sur l'usage mixte des voitures de société pourtant et c'est une toute autre législation pour les voitures utilitaires.**

Je suis d'accord mais il y a une différence entre l'intention de cette législation : pourquoi est-ce que cette législation là est apparue à ce moment là pourquoi est-ce qu'on a ... Je ne suis pas sûr que... bon c'était aussi à une époque où on ne remettait pas du tout en cause le fait que tout le monde ait une bagnole mais voilà il y a eu la législation qui a été créée pour certaine raison que je ne connais pas et puis après il y a eu des acteurs du secteur privé, se sont dit : il y a cette législation, on a ce problème là, elle pourrait potentiellement apporter une solution au problème qu'on a et donc il faut qu'on mette en oeuvre. Ça vaut le coup d'essayer de voir des gens qui ont mis en oeuvre concrètement la mise en oeuvre à disposition des travailleurs.

- **Secrétariat social ou Renta... ?**

Via des plans de déplacement d'entreprises, tu peux avoir des noms d'entreprises quand même, tu pourras en cibler mais faut pas leur dire comment tu les trouves. Frédéric Dobruzskes doit savoir, Xavier les a, nous on les a, s'il faut demander à Bruxelles environnement, il y a moyen de les avoir aussi. Ou de cibler les entreprises qui utilisent beaucoup les voitures de société et de leur demander à quel moment vous avez commencé à les utiliser, pourquoi vous les avez utilisé etc etc

[discussions sur les prochains entretiens]

Annexe 2 : Entretien avec Frank van Gool, Directeur Général de Renta, le 4 mai 2018.

- **Est-ce que vous pouvez vous présenter et présenter Renta en quelques mots ?**

Je m'appelle Frank van Gool. Je suis Directeur de Renta et Renta est la fédération des sociétés de leasing donc de sociétés qui font la location à long terme. C'est plutôt le leasing opérationnel et nous représentons également les loueurs court terme, les sociétés qui sont plutôt actives dans le secteur du

tourisme (Avis, Europcar, etc) mais aussi les sociétés qui sont actives sur le marché local et des filiales aussi des sociétés de leasing par exemple qui font de la location pour courte durée. Donc en quelques mots, ce que nous faisons, c'est représenter le secteur vis-à-vis du monde politique, des médias donc on défend les intérêts de nos membres mais je dirai par extension non seulement on travaille sur l'activité du leasing en soit mais on essaie aussi d'être un peu la voix de tout ce qui tourne autour de la voiture de société donc le leasing en soit ou les voitures leasing ne représentent qu'une partie du parc total des voitures de société en Belgique.

- **Combien environ des voitures de société ?**

Ca dépend ce qu'on entend, ce qu'on met dans la définition mais il y a à peu près 400 000 véhicules en leasing en Belgique. Si je dis véhicule, ça comprend les voitures ainsi que les camionnettes. Sur un total, en Belgique, il y a environ 1, 2 million de voitures qui sont immatriculés au nom d'une société mais si on prend... Je ne sais pas si vous avez déjà regardé les études à ce propos. Si on parle de voitures de sociétés donc je ne sais pas sur quel sujet vous traitez mais si on parle d'une voiture avec un emploi, privé. - **C'est estimé à 625 000 ?** - Oui voilà dans cet ordre là. Dans les 400 000 des véhicules en leasing, il y a à peu près 20% de camionnettes là dedans donc on arrive à 320 000 voitures je dirais. C'est très difficile à dire quelle proportion de ces 320 000 ont une utilisation mixte comme vous dites mais je pense que c'est la vaste majorité donc disons que plus ou moins la moitié des voitures de société dans les 625 000, quasiment la moitié sont des voitures en leasing opérationnel disons. Donc ça représente une partie importante de cette flotte. Comme il n'y a pas de représentation pour les autres voitures, oui il y a la Febiac forcément, la fédération des importateurs qui a aussi un mot à dire là-dedans et Traxio, la fédération des garagistes mais on essaie de défendre les intérêts des voitures de société et de la mobilité des sociétés aussi parce que bon à l'heure actuelle on ne parle plus seulement de voitures mais aussi de vélos et d'autres moyens de transport, avec le budget mobilité qui arrive aussi. Et nos membres, donc les sociétés de leasing, auront un rôle à jouer dans le futur dans les autres domaines que strictement la voiture de société.

- **Du coup, vous êtes le porte-parole de ce secteur, du leasing et voitures de location et avez-vous un rôle d'informateur dans ce secteur, vous informez le secteur des nouvelles politiques ? Et vous essayez d'avoir une influence sur les politiques, vous avez un travail de lobby ?**

Oui bien sûr. Je dirai que sur ces notes, que c'est le plus important mais ... Il y a la partie lobbying et effectivement contact avec la presse etc. Il y a encore d'autres éléments que nous faisons pour nos membres donc on organise des réunions, des activités networking etc mais nous essayons aussi de créer aussi des efficacités pour nos membres dans le sens où on a développé quelques plateformes au niveau informatique. On a trois plateformes actives : il y a une plateforme qui règle les amendes pour nos membres. C'est une sorte d'échange d'informations entre la DIV donc le service qui fait l'immatriculation des voitures et les sociétés de leasing pour communiquer proactivement l'identité du conducteur pour que les sociétés de leasing ne doivent plus traiter en fait eux-mêmes les amendes mais qu'ils aillent directement chez le conducteur habituel de la voiture. "SA" c'est une plateforme qu'on a et encore deux autres plateformes. Une qui règle l'administration entre le secteur des garages et les sociétés de leasing. Ca veut dire s'il y a un entretien qui doit être fait ou des pneumatiques qui doivent être changés etc avant il y avait une communication téléphonique entre le garage et la société de leasing pour demander : est-ce qu'on peut faire ce travail oui ou non donc c'est devenu une

plateforme électronique où les garages peuvent introduire le travail qu'ils veulent faire sur la voiture, l'approbation se fait soit automatiquement ou sinon il y a une communication électronique qui démarre entre le garage et la société de leasing et aussi une facturation électronique par exemple donc il n'y a plus d'échange de documents. Une troisième plateforme, c'est plus ou moins la même chose que la plateforme que je viens de décrire, c'est pour la commande de nouvelles voitures. On commande en tant que secteur 100 000 nouvelles voitures par an et c'est une plateforme pour commander les voitures, pour faire l'état de la commande, pour faire l'immatriculation de la voiture aussi de façon automatisée et pour faire l'administration entre le garage et la société de leasing. C'est des gains d'efficacité pour les membres qui vont se développer au sein de la fédération.

- **Concernant l'argent dans tout ce système, ce sont les membres qui donnent de l'argent à Renta ? Une cotisation ?**

Les membres et les garages paient ... Il y a Renta que moi je représente et on a une filiale, une SA, qui s'appelle Renta Solutions et ça c'est en fait la filiale qui s'occupe de tout ce qui est projet informatique, c'est une entité juridique séparée mais dans laquelle on a 99 % des parts. Et quelque part on pourrait dire que c'est une collaboration entre les membres, parce qu'ils forment l'assemblée générale de Renta et donc c'est quelque part une forme de collaboration entre des concurrents pour trouver des gains d'efficacité.

On a aussi d'autres projets, c'est peut-être moins important, qu'on va développer. Par exemple, un code de conduite pour les loueurs de courte durée. On est aussi en train de développer tout ce qui est société de *car sharing*, aussi un forum pour les représenter. On a aussi la norme Renta qui est en fait cadre quand on rend la voiture chez les sociétés de leasing. Cette norme définit les dégâts qui sont acceptables, qui font partie d'une usure normale je dirai. C'est vraiment une norme qui dit qu'une griffe de x cm est acceptable et ça ne sera pas facturé etc. Donc ça on fait aussi la norme Renta.

- 1) **Quel est le système belge en ce qui concerne les voitures de société mais comment ça se passe si un employeur veut offrir des voitures de société, en gros quelles sont les démarches, combien il paie lui-même et qu'est-ce qui est détaxé ? Il y a aussi une cotisation CO2, je voulais savoir un petit peu comment on calcule tout ça.**

C'est une question un peu large.

- **Si on se met à la place d'un employeur, qu'est-ce qu'il doit faire et quelles sont les démarches ?**

Les démarches à faire sont relativement simple. Je pense la première question est pourquoi est-ce que je vais donner une voiture de société à mes collaborateurs. Il y a forcément l'aspect pratique. Il y a des fonctions dans lesquelles on a besoin d'une voiture pour pouvoir faire son travail dans le côté commercial ou pour les techniciens etc, ça c'est une première chose mais deuxième chose, il y a forcément le côté fiscal et là il y a un exercice à faire pour voir si la voiture de société est vraiment intéressante oui ou non et je peux déjà vous dire que dans la plupart des cas au niveau fiscal c'est plus intéressant que de donner une voiture de société que de donner du cash ou de payer par des notes de frais, par exemple les km qui sont parcourus pour l'employeur. Il faudra voir le côté fiscal tant pour l'employeur que pour l'employé. Si on fait la comparaison entre salaire brut et donner une voiture de

société. Je ne sais pas si vous avez déjà fait le calcul, la comparaison entre le coût d'une voiture de société et ..

- **S'ils veulent offrir une voiture de société ça leur coûtera moins cher que de leur donner une augmentation ?**

Forcément.. En cas d'une augmentation, il faut quand même dire le coût de l'employeur dépend forcément de la taille de la voiture, du nombre de km etc mais bon on parle quand même très vite d'un prix coûtant entre 500 et 1000€ pour l'employeur, c'est pas non plus une augmentation qu'on donne tous les jours aux gens non plus. Allez je veux dire...

- **Il y a des cas où c'est offert directement..**

Oui, ça c'est une première considération si on donne une voiture de société, ça représente un coût. L'employeur devra toujours payer cette voiture. Mais effectivement la considération à faire est que si on donne une augmentation de 100€. Il y a 25% d'ONSS si on parle d'heures de salaires brut. Pour l'employeur, il y a 13, 7% de l'ONSS pour l'employé, ça fait 87%. Dès un certain niveau salarial, on est taxé à du 50% ici en Belgique donc l'employé pour vite calculer, il va pour un coût de 125€ de l'employeur il va avoir dans la poche 43€ pour finir donc il aura un tiers quasiment du prix coûtant pour l'employeur dans sa poche si on donne une augmentation comme ça. En cas de voiture de société, si on prend le même budget 100€, il y a la cotisation ONSS, cotisation de solidarité qui est basé sur le niveau de CO2, qui est en pratique entre 35 et 60€ par mois.

- **C'est la valeur catalogue fois le taux d'émission fois...**

Oui je ne connais pas le détail... Et forcément il y a une déductibilité fiscale qui est réduite donc qu'on ne peut pas ..il y a des dépenses non admises... Vous connaissez ce système ? Donc ça veut dire que si les frais que l'employeur a pour la voiture, il ne peut pas fiscalement les déduire à 100% donc il y a une partie qui n'est pas considérée comme .. Cette déductibilité dépend aussi du taux de CO2 de la voiture. Par exemple, pour les voitures électriques ou hybride, on va jusqu'à 100% même jusqu'à 120% à l'heure actuelle à partir de 2020 ça va changer cette règle. Mais pour certaines voitures, il y a une déductibilité qui est limitée à du 50% donc ça pour l'employeur c'est quand même un coût qui est relativement important aussi. Ca c'est du côté de l'employeur au niveau de la taxation. Il y a aussi la déductibilité TVA qui n'est pas 100% donc là aussi il faut tenir compte. Je ne sais pas si vous avez regarder ça déjà mais pour la TVA il y a une déductibilité...En règle général, c'est .. Il y a différents système mais la plupart des sociétés choisit pour un système forfaitaire où ils peuvent déduire 35% je pense, qu'ils peuvent déduire. Donc ça veut dire qu'ils doivent en tenir compte quand ils font leur calcul peut-être qu'il y a 65% de la TVA qui n'est pas déductible, qui fait aussi partie des frais.

Je fais faire un calcul avec mon ordinateur, c'est peut-être plus parlant. Ca c'est pour l'employeur, après pour l'employé, il y a ce qu'on appelle l'ATN, l'avantage toute nature qui est une sorte de taxation qui est sur la partie privée entre guillemet, les actions privées, qui est basée sur le prix catalogue et le taux de CO2 de la voiture.

- **Pour l'employé, c'est quand on paie ses impôts non ?**

Oui tout à fait.

- **C'est pas énorme non plus, si ?**

C'est pas énorme. Ca dépend du prix catalogue, du taux de CO2. On parle au niveau net de montant entre 70€ par mois et 230€ par mois pour ceux qui ont une grosse voiture donc...

J'ai un calcul un peu plus détaillé que je peux vous envoyer.

J'avais fait un exemple de la voiture moyenne. Si on pense à une voiture de société, on pense toujours à une BMW ou à une Audi et c'est vrai que plus de 50% des voitures de société sont des "mac premiums" donc Audi, Mercedes, BMW, ..

- **C'est parce que ce sont les employeurs eux-même qui ont une voiture de société ? Les indépendants ?**

Oui, c'est une partie de la vérité mais ce qu'il y a aussi c'est que par exemple en leasing, les valeurs résiduelles sont en général pour ce genre de voiture relativement élevées. Ca fait que en comparant une Audi à une Renault, l'amortissement de ces deux ne va pas être tellement différente parce que la BM va avoir une valeur résiduelle qui est plus élevée. Mais bon, j'ai pris une Skoda Octavia ici parce qu'on a aussi des petites voitures de société donc en moyenne on a aussi des gens qui ont une Opel Corsa ou une Golf. La Skoda Octavia est un peu une moyenne. Si on fait tout le calcul en tenant compte du CO2 etc, on voit que le coût total pour l'employeur. Pour ce véhicule là j'ai pris le leasing tenu compte du de la TVA qui n'est que partiellement déductible, le coût de cette déductibilité fiscal, le coût de la consommation si cette voiture fait 30 000 km par an, on arrive à un prix coûtant de 730€ par mois plus ou moins. J'ai aussi fait le calcul de ce que ça coûte à l'employé, c'est 74€ par mois net qu'il va devoir payer.

- **Et c'est 730€ par mois en leasing ? La voiture est rachetée après ?**

En leasing opérationnel, en règle général la voiture n'est pas rachetée après. C'est plutôt dans des situations de leasing financier. Nos membres font ça aussi mais ça c'est plutôt les banques qui font ça comme activité et là effectivement, le but c'est d'acquérir la voiture à la fin du contrat. Chez nous, chez nos membres, en règle général après 4 ans, ils changent, on rend la voiture et puis basta. J'ai fait en fait la même situation si on a ces 730€, qui est le prix coûtant pour l'employeur. Si on prend ça comme budget mensuel, j'ai les calculs. Il faut tenir compte. Qu'est ce que l'employé, il va avoir net en poche. Forcément, il ne va pas devoir payer son avantage toute nature à ce moment là donc il aura 340€ net en poche. Ca c'est la considération à faire. Est-ce que une Skoda Octavia vaut plus que 340€ par mois pour l'employé, y inclus le carburant etc. J'ai tendance à dire oui. Je pense qu'on ne peut pas rouler 30 000 km avec une voiture pour 340€ tout compris. Ca c'est la raison pour laquelle les voitures de société est tellement populaire. J'ai fait aussi l'inverse un peu où j'ai dit quel serait l'inverse : si l'employé doit acheter une voiture même style lui-même et l'employeur devrait compenser cela par un montant brut pour que l'employé puisse s'acheter la même voiture et bien il devra payer 1800€ parce qu'après taxation etc... C'est infaisable... C'est le budget mensuel que l'employeur doit déboursier si l'employé achète la même Skoda Octavia avec les dépense liées donc c'est pas dit que l'employé va acheter la même voiture, ça c'est une autre discussion. Il va peut-être se contenter d'une petite Opel Corsa d'occasion. Si on part du principe qu'on donne la même chose... Ca je peux vous envoyer si vous voulez.

Donc la considération à faire pour un employeur, c'est effectivement de dire bon est-ce que c'est plus intéressant de lui donner une voiture de société si j'ai le budget pour le faire ça c'est la première question forcément et faut faire attention aussi parce que ça fait partie d'une sorte de politique de rémunération etc qu'on doit bien étudier parce que si on commence à donner à une personne faut bien avoir une politique. Donc la plupart des sociétés, ils ont ce qu'on appelle un *car policy*, c'est une sorte de politique au niveau de voitures de société. Pour quelle fonction, on peut avoir tel genre de voiture souvent ils ont une liste de voitures, de modèle que les employés peuvent choisir dans une certaine fonction ou un budget mensuel ou un nombre de km que l'employé peut faire ou qu'est-ce qu'on fait en cas de dégâts par exemple. Dans un contrat de leasing, l'assurance est comprise. Il y a une franchise à payer. Est-ce que l'employé doit payer la franchise, qu'est-ce qu'on fait avec les amendes etc. Est-ce que la famille de l'employé peut utiliser la voiture par exemple. Est-ce que les enfants peuvent rouler avec, est-ce que le partenaire peut rouler avec etc. Ca c'est le genre de choses qu'on met dans un document, qui est en annexe au contrat de travail, qui est en règle général égal pour tous les employés de la société. La carte carburant, ça c'est le nombre de km qu'on fait, n'est pas nécessairement toujours compris dans la voiture. Au niveau fiscal, c'est très intéressant de l'inclure cette carte carburant, pour l'employé ça ne change rien au niveau de la taxation s'il a une carte carburant ou non donc c'est quand même plus intéressant de donner une carte carburant. Ce qu'on a vu chez les banques, les 4-5 dernières années, ils ont dans le cadre des plans cafétéria. Il y a pas mal de banque ou de grosses sociétés qui ont élaboré un système : oui on va donner un salaire, prévoir un budget pour le salaire mais l'employé lui-même peut choisir certains avantages extra-légaux. C'est une sorte de menu, le plan cafétéria, et la voiture de société fait aussi partie des choix que l'employé peut faire dans les limites d'un certain budget et souvent une voiture peut faire partie de ce plan cafétéria mais dans pas mal de cas dans ce cas là, une carte carburant est trop chère ou ne rentre pas dans le budget et donc les gens choisissent une voiture sans carte carburant et donc paient pour le carburant eux-mêmes. Ce système sans carte carburant existe aussi. Mais d'après nos études, à peu près 80% qui bénéficient d'une voiture de société ont aussi une carte carburant.

Je ne sais pas ce que vous avez déjà au niveau de la documentation au niveau fiscal parce que c'est quand même relativement complexe.

- **J'ai lu deux livres là-dessus mais j'ai juste un aperçu. Mon mémoire traite de l'historique de cette politique.**

Comment se fait-il qu'en Belgique il y ait autant de voitures de société ?

2) C'est ma question suivante : Savez- vous quand cette législation est née et dans quel contexte selon vous ?

En fait, la popularité de la voiture de société a commencé vraiment dans les années 90. Effectivement pour des raisons fiscales. La législation à cette époque là était un peu différente que ce qui existe à l'heure actuelle mais ce n'était pas tellement différent non plus mais la cause de la popularité avait à voir avec un autre événement pas tellement la fiscalité mais avec le fait que le gouvernement à l'époque, pour améliorer la position de concurrence de la Belgique par rapport aux pays avoisinants. Ils avaient ce qu'on appelle en néerlandais un *loonstop*, donc les employeurs ne pouvaient pas donner d'augmentation salariale aux employés.

- **C'est un gel des salaires ? Le fait qu'on ne peut pas indexer ?**

Voilà c'est ça. Ils avaient fait ça parce qu'on voyait que les salaires en Belgique était trop élevé en Belgique par rapport à l'Allemagne, à la Hollande, à la France, et donc on voulait en fait pour améliorer la compétitivité de notre marché geler effectivement ce niveau de salaire. Mais bon le problème c'est que certaines sociétés voulaient quand même pour garder du talent dans la société etc il voulaient quand même donner quelque chose. Et la voiture de société donnait cet avantage. La voiture de société tombait en dehors du champ d'application de cette législation. Donc à ce moment là dans les fonctions qui étaient difficiles à trouver des gens, on a commencé à donner des voitures de société. Ca a été vraiment la raison pour laquelle il y a eu une augmentation des véhicules. Et puis après, les sociétés ont découvert qu'au niveau fiscal, c'est pas tellement bête de donner des voitures et ce système a vraiment pris de l'ampleur. Il faut dire aussi qu'une fois qu'on a eu dans sa carrière une voiture de société, c'est très difficile de faire marche-arrière. Donc les gens qui ont une voiture de société dans une certaine fonction, ils changent d'emploi, ils vont exiger entre guillemet cette voiture aussi chez un nouvel employeur, ce qui fait que .. Il y a beaucoup de sociétés qui n'avaient pas encore de politique en matière de voitures de société, ils ont dû offrir ça aussi aux employés parce que tout simplement ce qu'on appelle "a ward voor tellen" (prendre argent comptant, prendre pour acquis). On cherche du talent, des gens qui sont compétents et on doit donner une voiture de société parce que sinon les gens ne viennent pas. Voilà.

- **Si j'ai bien compris, c'est au niveau politique il y a eu un gel des salaires dans les années 90, vous n'avez pas l'année précise, ça m'aiderait un petit peu..**

C'est plutôt Dehaene à mon avis.

- **Et à cause de ça, ils ont utilisé un système qui existait déjà avant dans le cas de garder des "talents" on va dire, et ils se sont rendus compte petit à petit que c'était hyper avantageux et ils ont commencé à généraliser.**

Avant cette période là ça existait principalement pour les directeurs de société, ils avaient des voitures de société, les gens qui faisaient du travail commerciale et puis pour les techniciens. C'est une loi qui date du 26 juillet 1996. **-le gel des salaires ?-** oui, maintenant ça s'appelle "*loonnorm*" (norme des salaires *ndlr*). Je vous envoie ça peut-être. Ils ne disent pas que ça a favorisé la voiture de société.

- **Mais c'est votre hypothèse ?**

Oui voilà

- **Vous savez si ça avait été discuté au niveau parlementaire ça ? Parce que en 97, ils ont changé la loi au niveau du code de la TVA, à la base déductible à 50% et en 97 c'était déductible à 33%. Est-ce que c'est lié à ça ou pas ?**

Je ne sais pas vous dire. C'est possible. C'est possible qu'on ait vu qu'il y a eu un certain succès. Il faut dire aussi qu'il n'y a pas seulement l'avantage fiscal. La raison pour laquelle les gens une fois qu'ils ont eu cet avantage de la voiture de société. Il y a cet avantage fiscal mais il y a aussi le fait

d'avoir une voiture et de ne pas avoir à se faire du souci au niveau je dois prendre une assurance, je dois la financer la voiture... tout ce qui tourne autour de la gestion de la voiture : je dois prendre un emprunt etc.. tout ça ça tombe, tout est réglé. On n'a pas de dépenses inattendues : remplacement des pneus etc, il ne faut pas s'inquiéter on sait que c'est le genre de frais qu'on n'a pas et qu'on ne doit pas prévoir donc ça va plus loin qu'un avantage fiscal.

- **J'avais vu que le système existe depuis 68-69 et il y a eu des modifications depuis et comment cela se fait-il qu'il y a une augmentation de voiture de société en ce moment, plus de 5% par an, c'est quand même pas mal alors que le système existe depuis longtemps et du coup, vous m'avez répondu c'est dû à un changement politique.**

C'est aussi dû au fait que les gens qui ont une voiture de société.. dès les années 90... mais ces gens ont toujours exigé quand ils ont une nouvelle fonction une voiture de société chez le nouvel employeur et dans l'ancienne fonction, s'ils sont remplacés par quelqu'un d'autre, comme il y a cette politique au niveau des voitures de société, c'est tout un système qui... c'est un cumul.

- **Ils demandent des voitures de sociétés ?**

Oui c'est un effet domino et effectivement cette croissance, les dernières années, on a eu une belle croissance, c'est clair.

3) Pourquoi selon vous l'Etat maintient ce système parce qu'il y a quand même beaucoup de critiques à ce système dont des critiques de l'OCDE, de la Commission, que au niveau environnement, il faudrait faire attention... Pourquoi l'Etat maintient ce système même s'il est critique ?

Il ne faut pas sous-estimer le fait que si on prend les 625 000 voitures de société. Pour le monde politique, c'est forcément ... Il y a plus de 625 000 personnes qui profitent de ces voitures de société. Si elle est dans une famille, je ne connais pas par coeur la composition moyenne d'une famille mais disons que c'est de 2,5 personnes, c'est plus de 1 million, 1 million et demi de gens qui profitent directement ou indirectement de cet avantage de la voiture de société. Au niveau électoral, je peux vous dire que si demain, le premier parti politique qui va dire bon on va vous prendre cette partie de votre salaire, parce que c'est vraiment ça, ça fait partie du revenu des gens pour dire comme ça. Je pense qu'au niveau électoral, ils ne seront pas vraiment applaudis pour ce genre de ... Le fait qu'il y en ait autant de voitures de société fait qu'il est très difficile pour le monde politique de retirer ce système parce que ça fait partie du salaire des gens, des revenus des gens et donc la seule chose qu'ils peuvent faire et c'est ce qu'ils sont en train de faire maintenant deux nouveaux systèmes qu'ils seront en train d'introduire, c'est le *cash for cars* et le budget mobilité. C'est de donner quelque chose à la place de la voiture de société, on va vous donner une alternative.

Est-ce que vous avez lu quelque chose par rapport à ce changement que le *cash for cars* est un système qui..

- **J'ai vu Didier Reynders parler de ça : il proposait 400€ à la place mais dans un reportage de la RTBF, ils avaient dit que l'argent ce n'était pas avantageux car c'est quand même moins si on veut s'acheter une voiture parce que ça reste pas assez avantageux fiscalement...**

Tout à fait mais bon pour certaines personnes qui ne font pas autant de km privés ou qui habitent en ville par exemple et qui n'ont pas vraiment besoin de voiture. Ça peut quand même être une alternative qui est .. mais effectivement on ne pense pas que ça va causer une chute importante dans les ventes des voitures de société.

Le budget mobilité par contre, c'est un système auquel on croit un peu plus que dans le *cash for cars*. Là on va dire aux gens, ok vous pouvez garder ou soit ne pas garder votre voiture mais vous pouvez par exemple prendre une voiture plus petite et moins chère et avec le budget que ça libère chez l'employeur. Le fait que vous avez une plus petite voiture qui fait que vous avez moins de km. Le restant de ce budget vous pouvez l'utiliser pour d'autres moyens de transport donc prendre le train par exemple de temps en temps ou même prendre un vélo, ça devient très populaire. Nos membres de sociétés de leasing offrent ça aussi des vélos ou d'autres deux roues, ou transport en commun. Et ça si vous faites ça avec le budget, ce n'est pas taxé donc il n'y a pas d'avantage toute nature, si en fin de compte, il y a encore de l'argent qui reste, ça sera juste la cotisation de l'ONSS mais pas de taxation sur le montant. Vous connaissez ce système à motiver les gens à prendre des voitures plus petites et de, en partie, de prendre d'autres moyens de transport que la voiture. C'est aussi quelque chose.. les sociétés de leasing croient qu'ils ont un rôle à jouer là-dedans pour faire la gestion de ce genre de chose. Il y a déjà des choses qui existent des cartes de mobilité, des applications, des apps pour les smartphones pour gérer tout ça.

- **Le leasing vont prêter des vélos ?**

Ouais. Ca existe déjà. Tout à fait.

- **L'Etat maintient ce système parce que c'est difficile d'attaquer cet avantage, qui est une forme de salaire en gros et ils mettent en place .. Vous trouvez ça ambitieux ? Parce que ceux qui bénéficient des voitures de société, c'est quand même les plus gros salaires , c'est peut-être plus difficile de s'attaquer à des directeurs d'entreprise ? Je sais pas... Ils ont plus de moyens ?**

Je pense que la voiture de société, effectivement si on voit les personnes qui bénéficient d'une voiture de société, c'est plutôt dans les catégories salariales élevées mais il y a aussi des gens... allez.. en fait, il y en a plus dans les catégories sociales plus élevées mais ça ne veut pas dire qu'il n'y en a pas dans les catégories sociales moins élevées. Je veux dire si on touche à la voiture de société, on va aussi toucher à l'infirmière à domicile qui a sa voiture de société, utilisée aussi à des fins privés. On va toucher aussi au technicien qui aura sa voiture. Je pense que c'est pas spécifiquement le fait que le politique ait peur du fait que c'étaient les profils plus élevés. Je ne pense pas que ça soit vraiment le cas. Je pense que c'est surtout le fait qu'il y en ait autant et autant de familles qui bénéficient de cet avantage, du fait que c'est très dur à y toucher. Il y a un autre élément aussi parce qu'ici on parle de l'aspect social des choses. Le fait que certaines personnes ont une voiture de société et d'autres n'ont pas mais si on parle de la mobilité parce que la mobilité/environnement, les deux sont un peu liés. Nous on a fait une... je vais vous donner les résultats d'une enquête qu'on a fait au mois d'août de l'année passé. Dans le cadre de ce budget mobilité, on a demandé aux gens si demain, vous perdiez votre voiture de société en tant qu'avantage, comment est-ce que vous allez faire pour le déplacement domicile travail. Il y a quand même 80% de gens qui disent qu'ils vont le faire avec une voiture

personnelle à ce moment là. On pourrait dire il y a 20% qui va prendre un autre moyen de transport donc il y a une certaine surconsommation de déplacement en voiture si on a une voiture de société. Oui c'est vrai mais la vaste majorité des gens, ils n'ont pas d'autre choix que de prendre la voiture pour aller au boulot. Donc l'argument de dire on va réduire le nombre de voiture de société ne veut pas dire que le nombre de voitures sur les routes va diminuer de façon spectaculaire, ça je pense que c'est aussi un élément qui joue. Autre élément qui joue aussi, la vente de voitures neuves au niveau politique ça joue aussi. Il y a un taux de remplacement qui est relativement élevé. En moyenne, les contrats de leasing sont sur quatre ans. L'âge moyen d'une voiture de société est d'à peu près de deux ans. Si on voit l'âge moyen du parc automobile en Belgique, c'est 9 ans donc ça veut dire que les particuliers gardent leur voiture beaucoup plus long que les voitures de société. Ça fait qu'il y avait 540 000 en 2017 de vente de voitures neuves en Belgique. La moitié était des voitures de société, des ventes neuves. Pendant que je vous ai dit qu'il y a 1,2 million de voitures qui sont immatriculés sur un numéro de TVA sur un total de 5,8 million donc les voitures immatriculés au nom de société représente 50% du volume annuel mais si on regarde le nombre de voitures sur les routes, ils ne représentent que 20% donc le poids économique de ce secteur est relativement important en vente neuve. En plus ces voitures sont bien entretenues, ils vont chez des concessions de marque etc donc en règle général ça génère aussi des revenus pour le secteur automobile qui sont importants ... qui jouent.

4) La cotisation CO2 au début ça visait à prendre des voitures moins polluantes, est-ce que ça marche ou pas ?

Vous voulez dire les mesures fiscales.. le CO2 ?

- **Oui parce que maintenant on paie cette cotisation en fonction des émissions, le but de cette démarche était vraiment que les gens ont des voitures moins polluantes et qui paient plus en fonction de leur pollution.**

Oui tout à fait. Il faut dire que ces mesures ont un grand focus sur le CO2. Maintenant si on regarde ce qui s'est passé les derniers mois, c'est que les voitures qui émettent moins de CO2, c'est principalement des voitures diesel par rapport. Donc ce qu'on a connu, c'est une augmentation énorme des moteurs diesel à un certain moment parce que leur taux de CO2 sur papier était moins élevé que les voitures essence donc en effet les gens ont fait leur choix en fonction de l'émission CO2. Maintenant on dit oui mais attends il y a encore d'autres aspects qui jouent au niveau fiscal donc vous voyez. Les gens font leur choix en fonction du CO2. C'est ce qu'on voit à l'heure actuelle mais il y aura probablement des changements dans le futur pour mettre d'autres émissions à part le CO2 dans la balance pour aller plutôt vers des alternatives électriques etc. Je pense que là c'est inévitable que dans le futur proche on aura encore des changements au niveau fiscal pour justement combler un peu ce problème de diesel surtout dans les villes, surtout les émissions NOx et les particules. C'était un problème qui n'était pas non plus connu, au niveau scientifique, on constate aussi des choses dont on n'était pas au courant il y a dix ans et donc.. Je pense que là on va encore avoir une sorte de révolution. Ça va venir une partie automatiquement parce que les constructeurs au niveau des voitures électriques par exemple l'offre commence à être plus étendue donc il y a plus de modèles, l'autonomie augmente, les prix vont sûrement encore baisser un peu. Cette tendance vers les voitures électriques ou les hybrides. Pour les hybrides, il sont pris une mesure l'année passée qui n'étaient pas en faveur des véhicules hybrides. Mais là je pense qu'il y a encore des changements à attendre. Entre temps on voit que jusqu'il y a deux ans, 90% des voitures de société mis en leasing étaient des diesels.

Actuellement on est à 70% donc il y a déjà un effet de tout ce qu'il y a dans les médias. Les gens ... Aussi le prix du diesel a augmenté par rapport à l'essence, donc le prix à la pompe est plus ou moins égal maintenant, je veux dire le diesel et l'essence. L'avantage du diesel est toujours que la consommation est un peu plus faible qu'une voiture essence donc pour les gens qui font beaucoup de km ça a encore quand même du sens de prendre du diesel mais toutes ces mesures font que le diesel va perdre en importance.

- **Est-ce qu'il y a eu pour vous un intérêt à ce que ce système reste en place, vous faites du lobbying de la part de Renta ?**

Je ne vais pas vous cacher que nos membres forcément ont intérêt à un régime fiscal qui soit le plus avantageux que possible pour la voiture de société mais je dois vous dire aussi qu'on est réaliste. Il y a une certaine pression qui vient surtout du côté de la mobilité. Le secteur automobile n'a pas intérêt à pousser du métal sur les routes pour arriver à une situation d'immobilité. Quelque part ça va nuire à la voiture pour finir. Je pense que c'est une sorte d'obligation qu'on a nous en tant que secteur d'essayer de trouver aussi d'autres solutions que simplement la voiture. Nous on pense que le fait d'avoir une voiture, ou d'avoir une voiture de société en soit ça sera encore le cas pour les années à venir mais on doit essayer de motiver les gens de faire moins de km avec la voiture et de choisir peut-être d'autres moyens quand les autres moyens de transport sont plus efficaces, ça n'a pas de sens si on travaille en plein milieu de la ville et on habite à 2 km d'une gare qui a une excellente connexion avec la ville, vouloir pousser des voitures de société à ces personnes. Donc on croit que la multimodalité, donc le fait de pouvoir par exemple de rentrer dans une situation de budget mobilité, ça c'est quelque chose qu'on peut supporter à du 100%. Mais en même temps on essaie aussi de défendre la situation actuelle au niveau fiscal, c'est ce qui fait le business de nos membres, on ne doit pas cacher ça non plus qu'il y a un intérêt pour notre industrie.

Il y a une autre évolution aussi, ça je peux vous dire. C'est le leasing privé. Nos membres prévoient quand même que si le système fiscal changerait de façon draste (drastique *ndlr*). Je ne crois pas que ça va arriver dans les prochaines années. C'est d'avoir un produit pour les particuliers en leasing aussi et par exemple en Angleterre, il y a dix ans ils ont changé le système de voiture de société et là les sociétés de leasing se sont mises au leasing privé. On voit ça aussi en Hollande par exemple où la voiture de société est quand même beaucoup plus taxée qu'en Belgique. Là les sociétés de leasing se concentrent plutôt sur le marché du particulier.

- **Ca existe pas déjà en Belgique ?**

Si depuis deux ans

- **J'ai des amis qui paient au mois mais c'est un crédit en général, non ?**

Oui tout à fait mais au niveau commercial, ça n'a pas été développé tellement mais les sociétés de leasing commencent effectivement souvent ensemble avec les marques donc on va dans un garage, on voit une offre... Ca se développe aussi. C'est un peu en dehors du champ d'application de votre.. Mais par exemple pour les gens qui choisissent pour un *cash for car* ou ça, ça pourrait être une alternative qu'il pourrait prendre une voiture plus petite privée à ce moment là. Peut-être dans certains cas, ça peut être avantageux de se dire ok, je prends le *cash* et je vais prendre une voiture en leasing

privé mais bon ça prend pas encore une ampleur tellement importante mais c'est quand même quelque chose.

- **Pour vous, à long terme, ça serait quoi l'avenir pour votre secteur ?**

C'est une excellente question. Si vous pouvez me le dire..

- **Je vois quand même qu'il y a des solutions développées : le vélo en leasing, ..**

Je pense qu'il faut considérer deux choses : il y a un peu le moyen terme, je dirai donc d'ici 5 à 10 ans, parlons jusqu'à 2030 et puis après 2030. Je pense que le monde, la mobilité va changer de façon tellement draste (drastique *ndlr*) surtout avec les voitures autonomes et les ... ça va venir ensemble avec la voiture autonome. A ce moment là, il y a tant de secteurs dans le monde de la mobilité qui vont changer qui vont aussi ...notre secteur. Je ne sais pas ce que notre secteur sera d'ici 10 ans, des sociétés de leasing... Est-ce que c'est eux qui vont être les propriétaires de ces voitures autonomes ? Elles seront partagées aussi sans doute. Mais d'ici 5 à 10 ans, on aura des changements au niveau des produits, on aura plus d'électriques etc mais je crois qu'on va continuer un peu encore dans le ... Faut dire aussi qu'avec le système d'assistance au volant, ça c'est la phase vraiment avant la voiture autonome mais on a déjà les voitures, on garde le volant mais qui avance ...Les gens vont avoir le confort de pouvoir travailler sur leur gsm dans la voiture parce que .. Et peut-être que le fait de perdre du temps dans la voiture sera un peu moins considéré comme du temps perdu parce que les gens vont pouvoir travailler etc. Ca va pas vraiment aider aux files. Je pense que les villes par contre, si on parle vraiment de Bruxelles, là les villes eux-mêmes vont quand même prendre des mesures. Ca ça sera d'ici 5 à 10 ans où ils vont interdire encore plus. On voit déjà ça avec les zones à basse émission etc qu'à terme les villes vont décider que si vous voulez rentrer en ville ça sera avec une voiture électrique que vous allez payer.

- **Taxes ?**

La taxe au km ou la taxe pour rentrer en ville tout simplement. Ca je pense que c'est aussi inévitable mais c'est un peu... C'est pas seulement le problème de la voiture de société. Je veux dire si on veut changer le comportement de la mobilité, oui la voiture de société fait partie de la problématique de l'automobile mais il faudra voir ça dans un sens un peu plus large. Surtout que si 80% des gens disent que si demain ils perdent leur voiture de société, je vais toujours aller en voiture, je dis pas qu'il n'y a pas de surconsommation des gens qui ont une voiture de société mais les gens.. s'il n'y a pas d'autres mesures qui s'imposent par les villes etc, les gens vont continuer à prendre la voiture et ça c'est en dehors de la stricte problématique de la voiture de société.

- **D'autres remarques ?**

Non

- **Il y aurait eu des influences dans le passé de la part de Renta ou des sociétés de leasing sur la législation belge ou vous ne savez pas ?**

Dans le futur ?

- **Non dans le passé. Vu que la législation actuelle est hyper favorable aux sociétés de leasing, pensez-vous qu'il y a eu des influences dans le passé ?**

Oui bien sûr. C'est souvent dans.. Peut-être pas au niveau des grosses lignes politiques mais surtout dans les modalités pratiques de certaines choses qui peuvent faire une différence. A partir de 2020 par exemple, il y a la déductibilité qui va changer. Ben ce que nous on a fait quand même, on a influencé ce processus un peu en disant oui, il y a un tableau ou une formule qui va être fixée. On a influencé un peu ce mode de calcul, ça c'est sûr et certain pour éviter que ça devienne... Ca c'est des petites choses qu'on essaie de faire pour influencer la législation.

- **c'est dans la législation ce mode de calcul ou c'est..**

Ouais

.. ou est-ce que c'est au niveau des secrétariats sociaux qui font la pratique des choses ?

Non non ça c'est dans la législation. Et le fait aussi de garder certaines choses qui sont dans les lois ça c'est quelque chose qu'on essaie aussi. Mais comme je vous ai dit, on n'est pas fermés au changement, on voit aussi ce qui se passe dans la société, au niveau environnement. Allez il faut aussi évoluer en tant que secteur. On ne peut pas nier qu'il y a un problème de mobilité et d'environnement donc ...

- **C'est tout pour moi.**

Voilà je vous en prie.

- **Merci d'avoir pris le temps de répondre à mes questions.**

Annexe 3 : Entretien avec J-L. Vannieuwenhuyse, secrétariat social SD Worx, le 9 mai 2018

J-L V : Vous avez déjà entendu parlé du budget mobilité et du *cash for cars* ?

CG : Oui

- 1) Pouvez-vous vous présenter et parler de ce que fait SD Worx par rapport à la voiture de société ?**

Mon nom c'est Jean-Luc Vannieuwenhuyse. Je travaille pour le département *research and development*, c'est une unité de support pour le groupe qui je dirai aide surtout les collègues pour les questions juridiques que les clients nous posent donc en droit social et fiscal. Et SD Worx est un secrétariat social à la base mais également un bureau en ressources humaines qui accompagne les

entreprises dans la gestion de leur personnel à tous les niveaux, que ça soit au niveau salaires mais également au niveau du département *rewards, Flex Income Plan* dans lequel les entreprises donnent la possibilité à leur personnel de gérer eux-mêmes leur package salarial. Ca vous dit quelque chose ?

- **Non pas du tout mais on peut juste se concentrer sur les voitures de société : vous aidez les entreprises à faire les contrats dont les voitures de société font partie et les *policy cars* des entreprises ?**

Bien sûr, on les aide à tous les niveaux que ça soit pour établir un contrat de travail, la *car policy*, pour aussi les accompagner dans la gestion d'un parc automobile donc nous sommes pas une société de leasing donc on renvoie bien sûr aux sociétés de leasing mais l'employeur finalement pour une voiture de société a le choix soit de financer lui-même l'achat d'un véhicule avec les avantages et les inconvénients qui sont liés. C'est une gestion administrative parfois importante et deuxièmement, je veux dire pour l'implémenter dans le pérol. Les voitures de sociétés ont un régime fiscal bien différent par rapport à une rémunération normale.

2) Quel est le système belge en matière de voiture de société ? Grosso modo comment ça se passe si un employeur veut offrir des voitures de société à son employé ? Combien il paie ? De quoi est-il détaxé exactement ? Il paie une cotisation CO2 à chaque fois, c'est pour voir le système vu que vous épauler les employeurs sur ces questions là.

Non, bien sûr. C'est une question bateau que les employeurs se posent. Il faut différencier le traitement dans le chef de l'employeur et le traitement du travailleur. Pour l'employeur, soit l'achat du véhicule ou alors le leasing du véhicule donc ça représente un coût pour l'employeur pour leaser le véhicule avec tous les frais qui sont liés que ça soit carburant, assurance, éventuellement pneus hiver. Ca représente un coût X pour l'employeur dont il peut déduire une partie pour l'impôt des sociétés. Et ce que vous devez retenir surtout de ça, c'est que la déduction fiscale est plus importante pour les véhicules les moins polluants. Donc plus le véhicule de société pollue moins la législation dans l'impôt des sociétés sera importante.

- **Mais il y a deux possibilités : je sais que sur la TVA, ils peuvent se faire rembourser de l'ordre de 30%.**

TVA on ne fait pas chez nous, on fait uniquement ..

- **Et après ils ont une cotisation CO2 qu'ils ont en fonction du type de moteur et de l'émission.**

La cotisation c'est autre chose que la cotisation CO2, c'est une cotisation au niveau de la sécurité sociale qui n'a rien à voir avec la fiscalité et elle vous avez raison, cette cotisation dépend également raison du taux d'émission CO2 du véhicule donc là aussi c'est la même logique : plus le véhicule pollue, plus la cotisation de solidarité sera importante pour l'employeur. Ce qui est important de savoir c'est que la cotisation est due uniquement pour les travailleurs qui utilisent également le véhicule à des fins privées. C'est aussi important de le savoir. Le véhicule de société a un caractère hybride.

- **Les véhicules mixtes ?**

Oui mais c'est pas toujours le cas. Il y a des entreprises qui imposent à leur travailleurs d'utiliser la voiture uniquement à des fins professionnelles. Lorsque leur journée de travail se termine à 17H, la voiture doit être mise sur le parking de l'entreprise. Dans ce cadre là, ça n'engendre pas, une cotisation de solidarité pour l'employeur et ça n'engendre pas non plus un avantage pour le travailleur aussi. Donc ça n'engendre pas d'imposition pour le travailleur, étant donné que le véhicule est uniquement utilisé à des fins professionnelles. C'est un instrument de travail, comme l'est un ordinateur ou un smartphone, que sais-je s'il est utilisé à des fins professionnelles, ça n'engendre pas un avantage pour le travailleur donc il ne sera pas taxé dessus.

Pour le régime fiscal en fait de la voiture de société, on tient compte évidemment du taux d'émission CO2 donc c'est un peu la même logique que pour la déduction des frais professionnels dans le chef de l'employeur. Plus la voiture polluée, plus l'avantage imposable sera important pour le travailleur. On tient compte de trois éléments : de la valeur catalogue du véhicule, de l'âge du véhicule et du taux d'émission de CO2.

Ce qui est important de savoir c'est que dans la pratique suite au fait que le calcul de l'avantage imposable a été modifié il y a quelques années a pour conséquence que les voitures de société en Belgique connaissent aussi une évolution positive en terme d'environnement, écologique. On utilise de plus en plus de véhicules verts fin moins polluants je dirai et à mon avis ça sera de plus en plus le cas. Pourquoi ? Pour l'instant le taux d'émission de CO2 est calculé sur base de certaines valeurs. Mais il y a d'autres manières de calculer le taux d'émission et si j'ai bien compris mais c'est encore dans les placards pour l'instant, il y aurait un autre taux d'émission ou un autre calcul des émissions CO2 qui serait plus précis et qui tiendrait compte finalement de l'émission réelle du véhicule lorsqu'il roule, pas comme à l'usine.

- **Y aura-t-il d'autres gaz calculés dans ce taux ?**

Non je ne suis pas .. Retenez simplement de l'entretien, c'est que la nouvelle manière de calculer le taux de CO2 engendrera à mon avis un surcoût pour l'employeur tandis que le taux obtenu selon le nouveau calcul engendrera certainement un taux supérieur par rapport aux taux actuel.

- **Du coup, il paiera un peu plus ? Parce que pour l'instant ce n'est pas énorme...**

Elle n'est pas énorme effectivement, ça peut engendrer un coût supérieur pour l'employeur et également pour le travailleur. Simplement, c'est qu'au niveau politique la décision devra être prise pour tenir compte réellement de ce nouveau mode de calcul pour le taux d'émission CO2. Et concrètement, [si] le gouvernement aura le courage politique de le mettre en place avant les élections bien sûr, elle aura le courage politique d'instaurer le nouveau taux d'émission en CO2. C'est encore une question à laquelle personne n'a une réponse mais justement c'est pour ça qu'on informe nos employeurs du fait que le taux d'émission va être modifié. Pensez-y aussi lorsque, vous modifiez votre *car policy* pour notre déplacement en matière automobile c'est-à-dire, prendre des voitures moins polluantes. En toute transparence, ça se fait également. Pour l'instant, la politique c'est surtout

de prendre des véhicules diesel. Maintenant, il y a eu une communication sur laquelle si vous faites moins de 30 000 km par an, il vaudrait mieux prendre un véhicule essence.

Ce qu'il faut surtout retenir de l'entretien, c'est que les nouvelles mesures qui ont été prises ou qui seront prises dans les prochains mois auront quand même une influence sur la politique des voitures de société dans les entreprises.

Un aspect qui est important, le deuxième c'est qu'on ... Flex Income Plan, qui est un plan cafétéria qui a été conceptualisé par SD Worx et qui donne la possibilité pour les travailleurs de choisir ce qu'ils veulent comme avantages. On remarque de plus en plus dans la pratique et pas uniquement au niveau de la mobilité, dans un cadre bien plus large tout le monde n'est pas nécessairement intéressé par une assurance hospitalisation, par le fait d'assister à la fête du personnel, certains avantages qui existent auxquels pour lesquels le travailleur n'est pas nécessairement intéressé. Donc pour la mobilité justement, on remarque aussi un changement de comportement dans le chef des entreprises et des travailleurs, ça se fait chez nous aussi de manière régulière. C'est que le travailleur renonce à sa grosse voiture et en prend une plus petite et moins polluante et combine cela avec d'autres avantages liés à la mobilité que ça soit un abonnement de transport en commun, un vélo. On remarque même chez SD Worx que de plus en plus de gens se déplacent à vélo pour se rendre sur le lieu de travail. C'est plus fréquent encore en Flandres étant donné que les déplacements sont un peu moins grands, en Wallonie, c'est un petit peu moins facile parce que c'est un peu plus vallonné. Donc on remarque à ce niveau là et ça peut être aussi être une des solutions pour apporter des solutions à la mobilité. C'est que les jeunes se rendent (au travail *ndlr*) avec un autre mode de transport que la voiture.

3) Savez-vous quand la législation est née et dans quel contexte ?

A mon avis elle est née dans les années 80. Lorsque justement... Bon il ne vous pas se cacher ou se voiler la face.. Le véhicule de société qui n'est utilisé qu'à des fins privées est octroyé par les entreprises justement à des fins d'optimisation fiscale étant donné que l'avantage est quand même... en résulte pour le travailleur.. n'est pas imposé comme un revenu ordinaire. C'est donc fiscalement avantageux pour le travailleur mais également pour l'employeur étant donné qu'il va en déduire en partie à titre professionnel. C'est né à mon avis dans les années 70-80 lorsque d'autres avantages sont nés comme les chèques repas et d'autres avantages aussi.

J'ai également une voiture de société et je fais plus ou moins 30 000 km par an et au moins 20 000 km par an pour mon employeur parce que je me déplace souvent d'un bureau à l'autre donc ça reste aussi un instrument de travail. Si vous supprimez complètement comme employeur, le revers de la médaille c'est que l'employeur, pour les déplacements professionnels que vous effectuez avec votre véhicule privé, les déplacements professionnels devront aussi être indemnisés donc c'est un petit peu un travail de recherche que l'employeur doit effectuer pour voir si c'est plus intéressant pour lui d'octroyer la voiture de société.

Alors troisième volet, l'allocation mobilité, le *cash for cars*.. Vous savez ce que c'est ?

- **Oui. Si on refuse sa voiture, on a du cash mais ce qu'ils proposaient pour l'instant n'est pas équivalent à une voiture de société. C'était 400€ et ce n'est pas équivalent à l'avantage final.. Si on achète une voiture à côté en tout cas.**

Vous avez raison. Les 400-500-600€ ne suffiront pas à l'achat d'un véhicule en leasing à titre privé ça c'est clair. Mais ce n'est pas la philosophie en fait. C'est pour des personnes qui renoncent à une voiture. Ça vaut pour des couples qui ont deux voitures et dont l'une reste au garage la plupart du temps mais le budget mobilité, c'est un petit peu dans la même mouvance que le plan *Flex Income*. Le budget mobilité, c'est aussi une initiative qui sera prise par le gouvernement donc *cash for cars* c'est une chose, budget mobilité c'est autre chose et donc là ça va un petit peu dans le sens que nous préconisons. On a été approché par les différents cabinets pour éventuellement instrumentaliser le concept du budget de mobilité. Le budget mobilité c'est une somme dont vous disposez et que vous pouvez utiliser en fonction de vos besoins personnels. Donc je prends toujours l'exemple : je renonce à ma BMW et je prends une voiture plus petite, une polo et pour le budget qui me reste, le montant fictif qui me reste, je l'utilise pour utiliser d'autres modes de transport pour me rendre au travail. Ça peut être des tickets de train, ça peut être un vélo, ça peut être un abonnement cambio si vous en avez éventuellement besoin pour d'autres choses et donc cette philosophie-là.

- **c'est un peu de la multimodalité ?**

Exactement. En fonction des déplacements que vous devez effectuer dans la journée, vous avez le mode de transport qui vous semble le plus adéquat pour vous rendre soit chez un client soit chez votre employeur.

- **en fait , le système existe dans les années 69. La première législation qui parlait des voitures de société et il y a eu des modifications depuis. Mais comment se fait-il qu'il y a une augmentation des voitures de société (plus de 5% par an) alors que ce système existe quand même depuis longtemps. Selon vous il y a eu un changement de politique, les entrepreneurs se sont rendus compte que c'était avantageux très tard ou ... ?**

Je crois que c'est dû au fait que ça devient de plus en plus difficile pour les entreprises de trouver la perle rare. Pour certaines fonctions, il y a un lien direct d'entreprise [...] Les fonctions stratégiques pour lesquelles une expertise assez spéciale est recherchée, ils sont obligés d'offrir ça dans leur package salarial pour fonctionner RA c'est déjà une chose [...] ou ce qu'on appelle la façon [...] pour éviter que les personnes partent à la concurrence où là justement, cet avantage est offert. Ils sont obligés de suivre un petit peu le même mouvement. C'est dû principalement au fait que les coûts salariaux en Belgique sont très élevés, on est toujours dans le top 3 des pays européens où les charges sociales, salariales pour les employeurs sont les plus élevés. Donc si vous voulez...

- **Ils sont trop taxés à l'emploi ? S'ils font une augmentation, ça leur coûte plus cher que de leur payer une voiture ?**

Voilà. Si vous voulez augmenter votre travailleur de 200€ par mois, ça lui coûtera plus cher en charges patronales que convertir cet avantage là de 200€ dans le leasing d'une voiture de société par exemple.

- **Vous dites qu'on est dans le top 3 des pays les plus.. ?**

Oui on est dans un des pays les plus chers je dirais en terme de coûts salariaux.

- **Si je résume bien, selon vous, c'est pour garder les profils intéressants, pour attirer certains profils et c'est devenu quelque chose pour les garder.**

C'est ce qu'on appelle attirer du personnel ou éventuellement le retenir chez soi. La concurrence peut-être très dure dans certain secteur. Pour justement trouver le personnel adéquat, ça devient de plus en plus difficile. La crise est derrière nous et on vit surtout une crise au niveau du recrutement. Tous les employeurs vous le diront que pour certaines fonctions, il est plus difficile de trouver quelqu'un pour le poste et les compétences adéquates, qu'il y ait un *match* entre les deux mais également le travailleur voudra également un package salarial qui soit correct, qui soit adéquat et qui corresponde aux besoins du marché. C'est aussi un des services qu'on rend aux entreprises, ce sont des *benchmark* au niveau des *reward*. Vous savez ce que c'est ? **-Non-** Concrètement ça veut dire qu'on peut parfaitement aider une entreprise qui veut engager quelqu'un d'un certain profil, de lui dire finalement le niveau de rémunération auquel le travailleur aurait droit pour être concurrentiel. Pour que le salaire offert soit concurrentiel par rapport à ce que les concurrents font dans le même secteur.

- **Vous proposez en fait le salaire adéquat pour attirer la "bonne personne" ?**

Oui, on a beaucoup de données de nos entreprises, salariés, clients donc on peut parfaitement dire que dans certains secteurs, comme l'industrie pharmaceutique ou l'industrie chimique. Les salaires dans ce secteur là sont bien plus conséquents que dans le secteur non-marchands qui dépend des subsides où là les voitures de société seront moins présentes s'ils sont utilisés à des fins privées.

- **Est-ce que vous avez entendu parler du gel des salaires ? Une des hypothèses avancées est qu'au niveau politique il y a eu un gel des salaires et du coup on proposait des voitures de société pour être plus compétitif justement au niveau du secteur pour attirer des gens, est-ce que pour vous, c'est crédible ou pas du tout ? ça n'a rien à voir ?**

Je ne pense pas qu'il y ait un lien très fort entre les deux. Ce qu'on appelle le gel des salaires, c'est la norme salariale qui doit rester concurrentiel par rapport aux pays étrangers. Au niveau du régime fiscal des voitures de société, on est quand même bien avantagé par rapport aux pays voisins. Le caractère imposable de la voiture de société est plus important que chez nous. C'est à vérifier mais je crois que le fait d'avoir une voiture de société ça engendre également une augmentation du coût salarial donc ça rentre dans la norme salarial donc en principe ça a pas été augmenté beaucoup pour [...] pourcentage.

4) Pourquoi selon vous, l'Etat belge maintient ce système parce que c'est fort critiqué notamment par l'OCDE et la Commission mais aussi au niveau des normes environnementales ? On a des problèmes de mobilité à Bruxelles mais pourtant ce système continue et pourquoi l'Etat garde du coup ce système ?

Par manque de courage politique. Ca dépend des partis qui sont actuellement au pouvoir. La NVA et les libéraux, tant qu'ils sont au pouvoir, à mon avis, ils n'auront pas la volonté de supprimer l'avantage du véhicule de société. Si vous me demandez mon avis personnel, on court droit dans le mur je veux dire pour l'instant avec les questions de mobilité mais ce n'est pas que lié aux voitures de société. La politique de mobilité n'est pas cohérente. C'est dû aussi au fait que les compétences sont en partie régionalisée et donc on doit tenir compte de plusieurs ministres en Belgique. Si on parle par exemple du réaménagement du ring autour de Bruxelles, on doit au moins mettre autour de la table deux ou trois ministres différents que ça soit au niveau fédéral ou au niveau régional pour financer

l'aménagement du ring de Bruxelles, éventuellement élargir le nombre de bandes mais aussi le corollaire, supposons qu'on puisse convaincre les travailleurs de prendre un autre mode de transport pour se rendre au travail, il faut que les alternatives soient aussi adéquates et suffisantes. Je le fais souvent quand je viens à Bruxelles, j'habite en banlieue bruxelloise, je ne prends plus jamais la voiture pour venir ici au bureau parce que je sais que j'en aurai pas besoin au cours de la journée. Donc je me déplace soit en train soit en tram, j'ai la chance d'avoir plusieurs possibilités. Encore aujourd'hui je suis venu en vélo. Supposons, moi j'habite près de la gare mais il y a plusieurs personnes qui parquent leur voiture là. Les trains sont déjà bondés le matin supposons que dans l'arrondissement où moi j'habite, encore 1000 ou 2000 personnes renoncent à leur véhicule pour se rendre au travail et prennent régulièrement le train, il faut qu'à ce niveau là les alternatives se développent, se multiplient. Pour justement pouvoir digérer le flux de voyageurs supplémentaires qui se déplacent en transport en commun. Pour les vélos c'est pareil, je suis Bruxellois donc je connais bien Bruxelles mais pour quelqu'un qui vient de la banlieue et qui se déplace à vélo, c'est un peu dangereux, d'un point de vue sécurité c'est pas le top. Je ne suis pas le seul à vous le dire lors d'interviews.

5) Pour vous, la cotisation CO2 vise à prendre des voitures moins polluantes ? Ca marche vraiment ? Parce que vous avez dit aussi que la politique c'est de prendre des voitures diesel parce qu'elles émettent moins de CO2 que la voiture essence ?

Non bien sûr. Depuis les tests, le régime fiscal a été modifié pour les travailleurs et pour les employeurs, ils peuvent moins déduire si la voiture est polluante. C'est clairement une influence sur le contenu du parc automobile ici en Belgique donc on remarque très clairement chez nos employeurs que le parc automobile des voitures de société devient de plus en plus vert. Tout ce qui concerne un véhicule hybride, véhicule électrique, c'est autorisé de plus en plus dans le chef des employeurs, d'encourager les travailleurs à prendre de tel véhicule pour moins polluer. Donc la réponse à la question est clairement oui.

6) Y a-t-il une influence de la part des employeurs pour que ce système dure ? Ou c'est plutôt la politique qui bloque le changement ?

Vous avez les.. des contrats. Au niveau des sociétés de leasing, il s'adaptent un petit peu aux circonstances. Il y a de plus en plus de société de leasing qui offre la formule véhicule de société et mode alternatif. Un exemple assez classique, c'est que bon j'ai une famille avec 3 enfants mais bon je n'ai pas besoin d'une grande voiture tous les jours pour aller au travail. Je pourrai prendre par exemple une voiture plus petite pour mes trajets quotidiens et éventuellement lorsque je pars en vacances, je pourrai obtenir de la société de leasing un véhicule plus grand pour faire un déplacement plus long avec toute ma famille. Ca existe au niveau des sociétés de leasing. Lorsque vous avez une grande famille, c'est utile d'avoir un grand véhicule pour partir en vacances, la société existe... tout ce qui concerne le budget mobilité c'est également inclus dans les sociétés de leasing : ça permet de combiner le véhicule de société qui est plus petit avec un utilitaire/plus grand coffre.

- **Le leasing, c'est la moitié des voitures de société c'est ça ? Ils offrent aussi les vélos comme service maintenant d'après Renta.**

Ca existe déjà bien sûr. Ca sera peut-être une tendance s'il s'avère que le régime fiscal est de moins en moins avantageux pour les travailleurs. Ca pourrait avoir une influence sur les sociétés de leasing où

ils font plus de leasing privés que... c'est possible. Je pense que la proportion est encore bien moindre au niveau du leasing privé que leasing professionnel on va dire.

- **Au niveau politique, vous n'avez pas d'idées de comment le choix a été fait ? Mon mémoire est en partie sur le contexte politique du moment où ils ont créé la législation. Qu'est-ce qui a favorisé son implémentation ? Vous n'avez pas une théorie ?**

Pourquoi ils ont instauré le régime fiscale, c'est parce que la taxation en Belgique est bien trop importante dans le chef du travail à charge de l'employeur. Au départ, le véhicule de société, c'était un véhicule professionnel. Quand moi j'ai commencé, il y a plus de X années, il y avait moins de véhicules de société que maintenant. Pourquoi on l'octroyait, c'était lié à une certaine fonction, à l'usage qu'on en avait au niveau professionnel. Maintenant c'est devenu un élément du package salarial, justement pour rendre le package salarial plus sexy, plus attirant pour le travailleur, pour attirer la perle rare dans l'entreprise.

- **Est-ce que ça correspond toujours à certains profils ? Vous constatez ça chez SD Worx ? Vous avez des statistiques là-dessus ? Qui bénéficie finalement le plus de voitures de société ? C'est pas pour n'importe quel poste ?**

C'est en général les cadres d'une société, au niveau des ouvriers on en a moins et s'ils l'ont c'est un véhicule qui est uniquement professionnel. Des ouvriers qui roulent avec des camionnettes de l'entreprises ou financées par l'entreprise alors qu'au niveau cadre, fonction spécialisée d'une entreprise, c'est bien plus courant.

- **Quelque chose à ajouter ?**

Si vous demandez mon opinion, si on continue comme ça, on va droit dans le mur. On est dans le top pour la taxation mais également dans le top au niveau de la mobilité. L'axe Bruxelles-Anvers est surchargé. A ce niveau là, il faut trouver une solution.

Annexe 4 : Entretien avec Martin Neve, CDH, le 12 juillet 2018

1) Pouvez-vous vous présenter ?

Je m'appelle Martin Neve. Je suis conseiller Cepess, c'est le centre d'étude du CDH et je suis en charge de toutes les matières économiques.

2) Quelle est la position du CDH concernant la voiture de société, je précise à usage mixte ? Etes vous favorable, défavorable face à ce système et pourquoi ?

Alors c'est quand même relativement plus complexe que juste dire favorable ou pas favorable mais de manière assez claire le système de voiture de société tel qu'il était avant, n'était pas efficace d'un point de vue économique, ce n'est pas efficace d'un point de vue social, ce n'est pas efficace d'un point de vue environnemental. C'est un système un peu bizarre qui a été mis en place juste pour compenser le fait ..

- **Vous pouvez préciser le “tel qu’il était avant” ?**

Avant qu’il y ait l’histoire du budget mobilité et d’allocation du budget mobilité. Donc ça a permis quelques améliorations mais ce n’est pas encore terrible non plus. Le nombre de voiture de société pour la plupart sont pour des gens qui ont des revenus assez élevés donc au niveau social ce n’est pas terrible. Au niveau environnemental, c’est comme si on favorisait la voiture plutôt que le reste, ça implique le niveau environnemental. Et au niveau économique, ça n’a pas de sens non plus. Donc c’est une petite mesure qui a été faite pour augmenter le salaire des salariés sans complètement changer la fiscalité mais ça n’a pas beaucoup de sens si vous préférez en tant que tel. Et donc clairement, il faudrait clairement changer ça. On est déjà dans la bonne direction en sortant le budget mobilité dernièrement. Mais évidemment ça ne va pas assez loin. Donc il y a eu une étude qui montrait que, je pense que c’était Inter-environnement qui proposait ça, une étude qui montrait qu’il y avait un manque à gagner de 3 milliard et demi par an du fait des voitures de société et une autre étude qui disait que c’était 2 milliard. Que ça soit 2 ou 3,5 milliard c’est quand même énorme et tout ça c’est un subside qu’on donne au voiture en fait. Qu’on donne aux personnes qui ont déjà un salaire relativement élevé. Votre analyse elle porte sur quoi ? Sur les voitures de société en tant que telles ou sur le budget mobilité, l’allocation mobilité et ces choses là ?

- **Concrètement c’est sur le système actuel des voitures de société et comment il est arrivé en place, et comment il est devenu aussi populaire parce qu’en fait dans mon étude, je constate que le système existe depuis très longtemps mais c’est assez récent que ça devienne de plus en plus populaire. Il y a eu un changement. Et je dois expliquer pourquoi c’est devenu beaucoup plus populaire en fait, c’est un peu ma recherche. Et il y a des hypothèses mais elles ne sont pas toutes vérifiées. C’est plutôt à l’oral que j’ai des théories et donc je dois un peu tester ça.**

C’est plutôt comment le système est arrivé en place et comment il a changé ?

- **C’est ma prochaine question.**

3) Savez- vous comment cette législation est née et dans quel contexte ?

Je ne sais pas. Je vous avoue que je suis ici depuis 5 mois et donc du coup, je n’ai pas suivi tout ce qui s’est passé au gouvernement entre temps et avant ça je n’étais pas du tout dans le monde politique donc je n’ai pas du tout suivi.

- **Mais le 2, c’était bien la position du CDH ?**

Ouais.

4) Le système existe déjà depuis 68-69, il parle de déduction de la TVA sur les voitures de société mais on constate qu’il y a une augmentation des voitures de société en Belgique (+5% par an) alors que le système existe depuis super longtemps ? A quoi c’est dû selon vous ? Est-ce que c’est dû à une législation qui a changé ? Il y a une théorie qui est le gel des salaires. En 1997, on ne pouvait plus augmenter les salaires, ça a été compensé par les voitures de société. Ou alors les entrepreneurs se sont rendus compte très tard de cet avantage fiscal ?

Je n'ai pas de théorie particulière mais c'est clair qu'à la base les voitures de société n'ont pas été utilisées comme étant une manière d'augmenter le salaire des employés. Le but c'est que ça soit utile pour la société en tant que telle et pas pour que l'employeur puisse faire ces trajets privés. C'est assez récent qu'on parle de voiture-salaire plutôt que de voiture de société pour différencier les deux. Celles qui sont nécessaires à l'entreprise et celles qui peuvent être utilisées par l'employé dans sa vie privée. Et donc les voitures salaires..

- **Donc pour vous l'intention politique n'était pas ça, c'est devenu comme ça mais ce n'était pas l'intention de départ ?**

C'est comme ça que je le vois mais je n'ai pas suivi non plus à ce moment là. Je peux difficilement m'avancer sur pourquoi la loi a été faite comme ça à la base mais il y a beaucoup de chance que c'est le cas. Et alors en effet, à partir d'un moment on a vu qu'au niveau de salaires, la fiscalité est relativement importante en Belgique, ce qui fait qu'on ne pouvait pas rémunérer comme on voulait n'importe qui et donc une manière les plus simples d'augmenter les salaires d'une personne, c'est de lui donner une voiture à la place, qui est très légèrement taxée. Maintenant vous dire quand c'est arrivé et pourquoi ça s'est développé comme ça, ça je vous avoue que je n'ai pas de point de vue sur la question.

5) Pourquoi l'Etat belge maintient ce système malgré les nombreuses critiques parce qu'il y a plusieurs rapports dont l'OCDE, la Commission, au niveau environnemental et social aussi et à votre avis pourquoi l'Etat belge maintient ce système ? Et une sous-question est à qui ce système profite mais vous avez déjà plus ou moins répondu.

Si l'Etat belge maintient ce système, c'est principalement parce qu'électoralement parlant, le parti qui dit que maintenant on va dès demain, on annule complètement les voitures de société, il va se ramasser aux prochaines élections et donc électoralement parlant, ce n'est pas porteur du tout. Ce n'est pas porteur et c'est clair que c'est à mon avis le premier frein à la question mais le problème qu'il y a c'est que .. En fait le système qui existe maintenant est bénéfique pour l'employeur, pour l'employé, mais pas pour la société de manière générale. Et donc ce qu'il faudrait faire, c'est de trouver une manière de contenter en partie l'employeur et l'employé pour que ça soit bénéfique à la société. Et donc il faudrait trouver une solution intermédiaire, mais cette solution n'est pas forcément évidente à trouver. Et par exemple ce qui a été changé dernièrement, on ne sait pas quel effet ça va avoir sur les voitures de société. Peut-être que certaines personnes vont essayer de prendre une plus petite voiture de société, ils pourront récupérer un montant compensatoire mais de manière générale, ce qui a été mis en place aussi c'est ... ça ne change pas le statut de la voiture de société en tant que tel. Et donc du coup si les employeurs n'ont pas envie de changer le système, ça ne change rien et du coup l'impact qu'on va avoir va être relativement limité.

- **Avec le budget mobilité ?**

Avec le budget mobilité, oui.

C'est difficile d'anticiper comment ça va diminuer, si la flotte de voitures de société va diminuer, c'est impossible à dire pour l'instant, il y a eu quelques estimations mais comme le budget mobilité n'est pas encore hyper clair pour l'instant. C'est pas très clair.

6) Lors de mes précédents entretiens, j'ai vu des chercheurs et des personnes du secteur, on parle de manque de courage politique face à cette polémique notamment parce que ce système profite aux personnes les plus aisées. Trouvez-vous qu'il y a un manque de volonté de la part des politiciens ou pas du tout ?

Ah quand même oui. Ca je pense que tout le monde vous le dira. Maintenant, encore une fois. C'est même pas dire, il y a des partis qui sont contre et des partis qui sont pour. Aucun parti même Ecolo ne va dire maintenant, on va complètement arrêter le système de voitures de société et donc c'est un manque de courage politique, je pense. Mais je ne suis pas dans la politique à la base, je suis un économiste, du coup, je vois le côté un peu inefficace du marché maintenant c'est clair qu'il faut trouver comment politiquement le faire passer pour que la pillule ne soit pas trop amère évidemment. Le but évidemment, ce n'est pas de virer les voitures de société, parce que d'un côté c'est aussi essayer de favoriser à côté de ça un système pour promouvoir une société plus verte de manière générale ou plus efficace et qui soit accessible à tout le monde. Pour l'instant le budget mobilité tel qu'il est discuté pour l'instant ne concerne que ceux qui ont déjà accès à une voiture de société à la base. C'est déjà pas très égal à ce niveau là et donc il faudrait que le budget mobilité... fin tout ce qui est mis en place pour compenser un petit peu les voitures de société puisse être à tout le monde. Il faudrait du coup diminuer aussi pour faire en sorte que la voiture de société soit moins intéressante, pour que les gens se tournent vers autre chose, il faudrait changer un petit peu le statut de la voiture de société par rapport au reste. La rendre moins attractive si vous préférez. Ce qui n'est pas forcément le cas pour l'instant. Si l'employé a envie d'avoir une plus petite voiture, ça dépend de sa conscience à lui-même. Donc si on change au niveau fiscal et si on rend les voitures de société moins attractive au niveau fiscal, ça aura un impact plus important, parce que les gens vont réagir en fonction de leur propre opinion. Donc c'est ça un peu le problème du budget mobilité tel qu'il est proposé pour l'instant, c'est qu'il ne touche absolument pas le statut de la voiture de société.

7) Comment voyez-vous l'évolution de la voiture de société ? Que pensez-vous des solutions avancées par le gouvernement ? On parlait de *cash for car* ou le budget mobilité ? Vous avez un peu répondu mais vous pensez que ça va évoluer sur le long terme ? Ces propositions ?

Moi je suis assez pessimiste. Personnellement, ça c'est mon point de vue personnel. Je ne suis pas nécessairement très optimiste sur la question parce que justement encore une fois ça vient d'un... c'est sur base volontaire de l'employeur et de l'employé donc aucun des deux n'a plus d'incitant que ça à changer. Un petit peu mais ça dépend de sa mobilité. Ca dépend de la mobilité de chacun. Je ne suis pas certain que ça va avoir un gros impact. Le problème toujours, c'est que ça profite aux personnes les plus aisées de manière générale, c'est pas envers eux que l'Etat devrait faire des actions évidemment et donc il y a toujours un côté inégal, asocial si vous préférez qui reste et doit être mis en ... Et au niveau environnemental, le problème, c'est plus les cartes carburant. Les cartes carburant c'est encore pire presque au niveau économique, c'est encore pire que les voitures de société en tant que tel.

- C'est souvent combiné non ?

C'est souvent combiné mais c'est pas automatique. Ca je vous avoue que je ne sais pas exactement comment ... quelle est la proportion de personnes qui bénéficient de carte carburant.. c'est quand même relativement courant.

- **D'après Renta, c'est la majorité.**

Je pense aussi que c'est beaucoup.

- **C'est avantageux fiscalement aussi.**

Cette partie là, c'est presque encore pire. Ca veut vraiment dire que si vous voulez aller à la mer manger des moules un soir, ça vous coûte rien quoi. Ca n'a vraiment pas de sens. Et à cet égard, c'est un tout petit peu rentré dans un certain sens dans le budget mobilité parce qu'ils font rentrer le budget carburant dans le calcul du budget mobilité que l'employé peut toucher s'il retire sa voiture mais ça devrait être presque .. Je vous avoue que je n'ai pas de solution particulière à vous proposer là tout de suite comme ça mais il faut clairement que ça soit plus taxé parce qu'au niveau environnemental, c'est une catastrophe.

- **Et il y a aussi une dernière sous- question, c'était la taxation, il y avait la cotisation CO2. C'était la cotisation qui était calculé en fonction de la pollution de voiture et ça visait à avoir des voitures moins polluantes, est-ce que vous pensez que ça a marché ? Ca existe déjà depuis 2011.**

Je vous avoue que je ne connais pas du tout ce domaine là. Et je ne sais absolument pas vous répondre sur cette question du coup. J'aurai tendance à dire qu'à priori ça devrait fonctionner un petit peu mais pas tant que ça. Quand on regarde au final les voitures pour l'instant. Elles polluent presque toujours autant qu'il y a 5-10 ans. Elles consomment presque toujours autant parce que les gens se tournent vers des voitures qui sont plus grosses et plus lourdes donc peut-être et c'est le problème du CO2 de manière générale en Belgique ou en Europe et dans le Monde, c'est qu'il faudrait avoir une taxe CO2, un peu plus conséquente pour vraiment dissuader les gens.

- **Pour l'instant la taxation, c'est à peu près 30€-50€ par mois environ. Ca dépend de la voiture et ça dépend du modèle. Par mois, ce n'est pas énorme non plus.**

Donc le but c'est de réduire les émissions de CO2 pour atteindre les objectifs de Paris, il faudrait être un peu plus conséquent niveau fiscalité. Cette fiscalité ne porte pas que sur la voiture, elle porte vraiment sur l'entièreté de la production. Par rapport à l'impact qu'il y a eu par rapport à la cotisation CO2 pour la voiture, je vous avoue que je n'ai pas de chiffres.

- **C'est pas un souci, je préfère que vous me le disiez que ... J'ai fini. Avez-vous quelque chose à ajouter ?**

Non.

- **Merci à vous de m'avoir reçue.**

De rien. J'espère que ça va vous aider.

Annexe 5 : Entretien avec Gilles Foret (MR), le 17 juillet

- **J'étudie en fait le système des voitures de société en Belgique, comment il est aujourd'hui et comment il a été mis en place et tout ça. Et du coup, je dois aussi avoir**

l'opinion des politiques et des partis. Si vous avez déjà une idée de l'opinion politique du MR et la justifier.

J'ai la ligne mais parfois on diffère. Et donc pour avoir une idée, vous êtes en... ?

- **Je suis en master en sciences et gestion de l'environnement mais je ne fais que le côté politique de la voiture de société.**

C'est où c'est l'IHECS ou ?

- **Non, le master en sciences et gestion en environnement est à l'ULB. L'UCL le fait aussi.**

1) Pouvez-vous vous présenter brièvement ?

Oui. Gilles Foret. Je suis député fédéral depuis 2014. Je suis en charge des questions de mobilité dans le cadre de la Commission infrastructure de la Chambre qui aborde les aspects de la mobilité à travers la SNCB, mais aussi au travers des aspects du code de la route ou de règles en la matière. Puis, il y a l'aspect agenda digital qui prend aussi maintenant pas mal d'importance dans le cadre de la mobilité et François Bellot et Alexander De Croo sont les deux ministres qui animent la Commission infrastructure. Je travaille sur deux volets : je suis conseiller communal à Liège où là je suis là depuis 2001 et c'est vrai que c'est la mobilité qui a toujours été un aspect dans lequel je me suis investi, notamment la Smart Mobility dernièrement. Les possibilités offertes aux citoyens pour pouvoir se détourner des moyens classiques et opter pour des alternatives.

2) Quelle est la position du MR concernant la voiture de société et je précise à usage mixte donc privée et professionnelle ? Est-ce que vous êtes favorable, défavorable et pourquoi ?

Donc il faut revenir à l'origine du pourquoi de ce système. C'est pour faire face au système fiscal qui est assez contraignant pour les employeurs et donc ça a été mis en place pour permettre à ce que les employeurs puissent offrir à leur employé de nouvelles perspectives salariales sans pour autant être pénalisé dans le cadre notamment des cotisations sociales. C'est le cadre général. On peut le regretter que ça soit dans ce cadre là que cet artifice a été mis en place. Il y a eu aussi une manière de soutenir l'industrie automobile en Belgique donc voilà les deux origines. Après si on veut essayer d'atteindre une nouvelle manière de concevoir la place de la voiture de société, je n'ai aucun souci à revoir l'aspect fiscal mais c'est plus complexe que de le décréter, il faut pouvoir l'organiser et donc voilà c'est un long cheminement qui a commencé et certains diront que la dernière disposition *cash for car* n'est pas suffisante. Elle n'est pas suffisante mais elle est déjà un premier pas dans une nouvelle manière de concevoir la voiture dans les ménages chez les employés. Et donc voilà, il faut continuer mais c'est vrai qu'il y a un système fiscal, des rentrées aussi qui sont générées aussi à travers tout ce système fiscal donc il faudrait revoir de manière plus profonde mais rien est facile dans notre pays dans notre monde avec toutes ces institutions fédérales, régionales donc voilà, j'ose espérer qu'on y arrivera mais je pense que ce gouvernement a fait un premier pas dans le bon sens, à savoir, permettre à ce que les voitures de société puissent ne pas être choisie à ceux qui ont droit à cet avantage.

4) On constate une augmentation des voitures de société en Belgique, plus ou moins 5% par an, alors que le système existe déjà depuis un bout de temps. Selon vous à quoi c'est dû ? Il y a plusieurs hypothèses qui sont sorties : est-ce que c'est dû à un changement en législation ? Une hypothèse qui a été émise par un autre intervenant sur le gel des salaires, comme quoi il y aurait eu un gel des salaires pendant un petit temps et du coup, on a compensé par ça. D'autres intervenant m'ont dit que c'était une crise du recrutement, donc c'était une manière d'attirer

des profils, des talents en Belgique. Ou est-ce que les entrepreneurs se sont rendus compte très tard de cette législation et de cet avantage toute nature ?

Je n'ai pas les chiffres donc je ne vais pas... Moi je pense qu'au niveau du package salarial, il y a des évolutions dans la manière d'attirer les profils et des talents et je pense que ça évolue. Les gens ne sont plus nécessairement ...C'est pour ça que je suis étonné que ça ait augmenté, c'est peut-être un signe de bonne croissance au niveau des emplois dans notre pays. C'est une possibilité. Sur ce chiffre là je ne sais pas mais en tout cas, moi je sais qu'il y a une évolution. J'ai eu l'occasion de travailler chez Adecco pendant 5 ans, les talents maintenant pour les attirer, parce qu'il y a une concurrence entre certaines sociétés qui recherchent des talents et pour les attirer, les avantages classiques qui sont l'ordinateur, la voiture ne suffisent plus maintenant c'est aussi un environnement de travail donc je suis plutôt optimiste. Maintenant les gens qui sont engagés, les employeurs recherchent d'autres alternatives que celles de la voiture pour attirer les personnes que ça soit en permettant plus de congés, plus de flexibilité, pas nécessairement une voiture mais un budget mobilité. Mais vu qu'il y a pas de législation là-dedans, ils sont coincés, donc oui peut-être qu'ils se tournent plus vers la voiture parce que c'est un des seuls avantages qui permet de ne pas payer des cotisations sociales sur cet avantage là. Donc voilà, je ne sais pas si ça a augmenté proportionnellement ou si c'est un chiffre absolu. Ca c'est vous qui connaissez mieux les chiffres. Moi je sais que le parc, de ce que j'ai noté, c'est plus ou moins 20% des voitures en Belgique. C'est en tout cas les chiffres que j'ai reçus. Pour le reste, s'il est en croissance significative ou pas, je n'en sais trop rien. Je pense que dans l'avenir ce qui va se passer c'est qu'il va y avoir un changement s'il y a des meilleures alternatives. Si des avantages, d'un confort de travail, de bien-être au travail est amélioré. C'est ce que toutes les directions de sciences humaines, en tout cas beaucoup maintenant dans les grandes sociétés essaient de rechercher pour les employés, c'est d'avoir un confort qui n'est pas nécessairement la voiture. Je crois que ce réflexe là, il est d'une génération antérieure que [...] peut-être pas radicalement mais il y a des évolutions et donc on verra si ce chiffre se confirme. Mais c'est vrai qu'il faut permettre des alternatives en tout cas au niveau du transport réel que ça soit en terme de fiscalité donc là il y a des premières avancées qui ont été permises avec le *cash for car*. Espérons que le budget mobilité puisse arriver un jour sur la table et qu'il permette aux personnes de pouvoir bénéficier de ces avantages là et de choisir une mobilité plus durable.

3) Vous savez quand cette législation est née et dans quel contexte ?

C'était l'année passée, je crois le *cash for car*.

- **Non pas cash for car, l'origine ?**

Non l'origine, non. Et vous ?

- **J'ai trouvé les premières traces... Les voitures de société existent depuis un petit temps mais tout ce qui est taxation et avantage un petit peu c'est en 68-69 et c'était une déduction de la TVA en fait. On pouvait être déduit de la TVA à hauteur de 50% parce que c'était à usage professionnel et privé. Maintenant comme ça a évolué c'est quasi qu'un avantage privé, on constate d'autres législations et il y a eu en 2005, c'était une cotisation par rapport au kilométrage et taux d'émission de CO2 et depuis 2011, c'est la valeur catalogue fois l'émission de CO2.**

Ca a l'air bien complexe tout ce calcul mais il est là. Il tient compte de l'aspect environnemental maintenant par rapport à avant. Maintenant c'est jamais suffisant mais il y a quand même ces évolutions avec je crois quand même. C'est quand même de plus en plus taxé en plus, ça devient moins avantageux qu'avant d'après ce que j'ai entendu de ceux qui en bénéficient. Moi je n'en ai pas, les députés n'ont pas de voitures de société. Moi je n'ai plus qu'une voiture. On en avait deux dans le ménage, mais je n'en ai plus qu'une. Mais c'est vrai que quand je travaillais chez Adecco, j'avais une voiture de société, à la Chambre de Commerce aussi. C'est vrai que c'est un avantage pour l'employé qui n'est pas négligeable. Je peux comprendre que pour les 500 000 bénéficiaires, leur supprimer du jour au lendemain, c'est un peu les mettre dans des situations difficiles au niveau de leur pouvoir d'achat, d'une législation qu'ils ont bénéficiée c'est vrai mais d'un autre côté ça leur permettait aussi d'aller travailler dans une entreprise ou l'autre. Leur contrat de base a été bâti sur ça donc on ne peut pas sortir comme ça du jour au lendemain de ce système-là qui a été mis en place pour les raisons que j'ai évoqué tout à l'heure.

5) Pourquoi l'Etat belge maintient ce système malgré les nombreuses critiques ? Parce que finalement j'ai vu qu'il y avait pas mal de critiques de l'OCDE, le MR avait répondu. La Commission aussi, d'un point de vue environnemental. A votre avis, pourquoi l'Etat belge maintient ce système ?

Je pense qu'il y a 500 000 citoyens qui en bénéficient, 500 000 citoyens qui bénéficient d'un pouvoir d'achat, qui tient compte de cette voiture-là donc retirer du jour au lendemain ce bénéfice-là c'est pas facile donc je ne dis pas qu'il ne faut pas à un moment revoir toute la fiscalité autour des avantages en nature. Je ne dis pas qu'il ne faut pas évoluer vers une manière de concevoir la mobilité de manière plus durable mais bon voilà, voyons d'abord les avancées avec *cash for car* qui est une première étape. Après il faut continuer à inciter les citoyens à opter pour ... permettre aux citoyens d'avoir d'autres alternatives et continuer à faire évoluer le cadre fiscal. Rien est facile parce que voilà, il y a une réalité belge, il y a une réalité aussi historique qui fait que changer comme ça d'un revers de la main, c'est illusoire. Mais je crois que les mentalités des jeunes générations ont évolué aussi et que certains espèrent pouvoir bénéficier d'alternatives parce qu'ils ne souhaitent pas avoir des voitures qui n'est pas nécessaire dans le cadre de leur travail. Moi j'étais commercial chez Adecco donc j'avais le besoin de cette voiture pour aller voir la clientèle. Maintenant, il y a aussi beaucoup qui ont une voiture qui n'est pas nécessairement utile au-delà du domicile-travail. Donc il faut faire évoluer ce parc automobile, ça c'est sûr. Les évolutions technologiques aussi vont continuer à s'amplifier, que ça soit la possibilité de partager les voitures, de pouvoir utiliser des modes de transport plus efficaces que la voiture individuelle, des véhicules autonomes dans quelques années, il faut aussi revoir tous les paradigmes de mobilité donc voilà, il faut que le législateur soit attentif et qu'on puisse au-delà de ce qui a été fait, avancer sérieusement. Des experts, des politiques qui doivent absolument arriver avec un livre blanc et des perspectives qui permettent de faire évoluer le modèle. Ce qui n'est pas facile, c'est qu'on a un modèle de mobilité et puis on a une fiscalité sur le travail, c'est là où est la difficulté : ça s'entrecroise, si on change un aspect de cette fiscalité au niveau social et des packages salariaux, ça va déséquilibrer beaucoup de choses : le budget de l'Etat, le pouvoir d'achat des citoyens qui en bénéficient. C'est un gros sac de noeuds. Mais c'est bien que vous y mettiez votre énergie, ça m'intéresserait de voir les résultats de vos travaux parce que c'est vrai que ce n'est pas une matière que j'ai suivi de manière assidue parce que déjà ce budget là on n'en a pas discuté de manière profonde, il y a eu quelques débats politiques mais voilà.

- **Une sous-question : à qui profite ce système de voitures de société en fait ? C'est principalement à qui ? Vous savez ?**

C'est dans la relation employeur-employé. Dans le privé, il faut pouvoir attirer des talents, il faut pouvoir rémunérer. Le citoyen en bénéficie dans son pouvoir d'achat, dans son organisation mais c'est du pouvoir d'achat et l'employeur ça lui permet de diminuer le coût du travail qui est énorme en Belgique. C'est bien de dire que. L'OCDE dit qu'environnementalement c'est pas top mais d'un autre côté il faut aussi voir les autres études de l'OCDE qui disent que le coût du travail est beaucoup trop cher alors. Moi j'entends le discours de certains collègues d'autres partis qui disent bon voilà, il faut supprimer la voiture, c'est pas bon environnementalement mais d'un autre côté quand on dit que l'OCDE dit qu'il faut aussi diminuer la pression sur le coût du travail pour les employeurs, ils ne sont pas toujours derrière ces études là donc c'est à géométrie variable. Il faut accepter que c'est un ensemble et il faut y aller, il faut proposer, il faut faire de l'*engineering* fiscal, faut se plonger là-dedans parce que le budget de l'Etat, il ne peut pas être déficitaire à vie. Il faut aussi l'équilibrer et donc ça fait partie d'un tout. Quand on propose quelque chose, il faut budgéter, il faut aussi pouvoir le proposer.

- **Pour vous, il faut moins taxer le travail, c'est ça qui bloque peut-être ?**

L'origine des voitures de société c'était ça aussi alors pourquoi... voilà c'était dans les années 60-70, on était dans une autre dynamique aussi de mobilité, c'était le tout à la voiture, en aménageant la fiscalité voilà. Aujourd'hui, il y a un changement qui s'opère. Tout est toujours trop lent mais il ne suffit pas de décréter qu'il faut les supprimer parce qu'un moment ça va poser des conséquences lourdes sur ceux qui en bénéficient.

6) Lors de mes précédents entretiens, on parle de manque de courage politique face à ce système notamment parce que ce système profite aux personnes les plus aisées. Trouvez vous qu'il y a un manque de volonté de la part des politiciens parce que les voitures de société sont proposées surtout aux "talents", aux revenus les plus élevés et du coup on parlait avec d'autres chercheurs, même le Directeur de Renta qui disait qu'il y avait un manque de courage politique à ce niveau-là.

C'est l'argument toujours facile : le manque de courage. Maintenant, le politique doit assumer aussi un outil global et si on ne permet pas aux employeurs privés un moment de pouvoir développer leur activité en diminuant la charge sur le travail, en diminuant le coût de l'énergie, un moment ils ne vont pas pouvoir engager beaucoup de monde non plus parce que la société n'aura pas les talents qu'il faut, n'aura pas se les payer, donc dire... c'est facile de dire qu'il y a un manque de courage au niveau politique mais moi je pense qu'il y a un moment il faut aussi se rendre compte de la réalité du monde au niveau de l'entreprise de savoir aussi qu'on évolue dans un monde concurrentiel et pas uniquement en Belgique, en Europe et donc il faut aussi voir ce qu'il se passe dans les autres pays voilà. Ils n'ont peut-être pas la voiture de société mais ils ont peut-être d'autres avantages qu'ils peuvent offrir à leur cerveau et à ceux qui font tourner l'économie donc voilà arrêtons de dire que tout est inégalitaire .. Un moment il faut aussi oser le changement mais il faut aussi le faire de manière pragmatique et réaliste. Voilà, c'est bien de dire qu'on va supprimer ça du jour au lendemain maintenant il faut aussi voir comment est-ce qu'on fait. Je pense que voyons déjà l'avancée qui s'est fait, c'est clair qu'il faut aller plus loin. Il y a d'autres changements qui vont arriver aussi, bon voilà au niveau de la taxe

kilométrique, on voit bien que le principe pollueur payeur prend aussi plus d'ampleur. Moi je n'ai pas de souci à ce qu'on fasse évoluer la taxe kilométrique pour autant qu'on supprime alors d'autres taxes qui ont été mises en place et là aussi ça ne se fera pas du jour au lendemain et je sais bien qu'il y a encore des débats qui doivent se faire parce qu'il y a un équilibre global qui doit rester en ligne de mire, c'est le budget de l'Etat qui est la manière dont on gère en bon père de famille les sorties et les entrées des budgets. Alors oui, il faut évidemment continuer dans la démarche mais voilà... 500 000 personnes qui en bénéficient, allez leur dire demain, on vous retire votre voiture. Fin, c'est quand même une partie de la population qui n'est pas négligeable. Ça ne touche pas tout le monde c'est clair, bah heureusement que tout le monde n'ait pas une voiture et tout le monde n'en a pas besoin... C'est combien de voitures ?

- **625 000 estimées. On n'a pas le chiffre exact.**

Et en tout ? Ca représente quoi ? 15-20% ?

- **Il y a des études qui disent 11-12%, et il y en a d'autres qui disent c'est 20% le parc automobile fin sur le parc automobile global belge.**

Fin bon voilà, ça permet aussi à l'industrie automobile d'évoluer, ça permet aussi d'avoir un parc automobile qui est moins polluant que le parc automobile privé. Voilà, je ne dis pas que c'est bien mais c'est un constat aussi donc c'est la réalité, il faut un équilibre... c'est pas en supprimant la voiture de société qu'on va y arriver. D'ailleurs ce n'est pas possible. Et moi je n'en ai plus. Je peux comprendre l'aspect sentiment d'inégalité pour ceux qui n'en ont pas mais d'un autre côté c'est la réalité dans le secteur privé.

7) Comment voyez-vous l'évolution des voitures de société du coup ? Que pensez-vous des propositions avancées, dont vous avez déjà parlé brièvement, cash for car ou le budget mobilité ?

Le budget mobilité, je suis favorable à ce qu'on puisse évoluer là-dedans et permettre que les uns et les autres ... Puisque les mentalités évoluent si les citoyens qui bénéficient de cet avantage ou qui pourrait en bénéficier demain, je pense qu'il fera des choix plus responsables. C'est pas une voiture ou pas de voiture .. On sait bien que la mobilité, c'est comme un service, c'est de se dire avant je peux ne pas spécialement être propriétaire fin avoir l'utilisation d'une voiture fixe et de se dire un moment je vais chercher une Cambio, une Zen Car, une Drive Now ou parfois il n'y a pas de voiture donc il me faut une voiture à demeure. C'est apporter de la souplesse fiscale et dans l'organisation de la mobilité, il faut se coller à la réalité d'aujourd'hui qui est celle d'une mobilité qui est vue comme un service et donc voilà, elle est intermodale, elle est interconnectée, elle évolue au niveau technologique sans cesse et donc voilà. On va avoir des voitures autonomes après-demain. Comment est-ce qu'un cadre fiscal peut s'adapter de manière plus rapide parce que c'est ça la difficulté, c'est en fait...toutes les technologies qui évoluent plus vite que le cadre réglementaire et fiscal. Et donc ces leviers que constitue la fiscalité sur la manière de faire évoluer les comportements a un peu perdu de sa superbe parce que maintenant c'est plus une question budgétaire qu'une gestion incitative du comportement du citoyen. C'est ça les taxes, les impôts, là aussi, il y a un aspect incitatif mais dans les voitures de société, c'est peut-être pas dans le bon sens.

- **Du coup vous pensez que l'intention de départ n'était pas d'avoir ce modèle là, c'était plus perçu comme une voiture professionnelle ?**

Oui ça permettait de faciliter le bien-être des travailleurs et je crois qu'au départ il y avait le soutien du secteur automobile, ça me semble logique dans les années 60-70. Il y avait quand même pas mal d'industries. Ça a permis d'attirer et de créer de l'emploi. Je ne sais pas combien ça représente encore mais ce n'est pas négligeable et puis au niveau des charges sur le travail, c'est important, c'est un artifice pour détourner sans doute.. un peu comme les chèques-repas... Finalement, est-ce que le citoyen ne préférerait pas le *cash* pour lui et décider de comment il va s'alimenter et comment utiliser l'argent pour se nourrir. Ça c'est toute une manière de pouvoir distinguer dans le package salarial les éléments qui ne sont pas soumis à la cotisation sociale. Pour l'employeur c'est clairement une manière d'essayer de pouvoir satisfaire ses talents et de les garder. Ses talents ça va de différents niveaux. Je ne sais pas dans les études aussi qui bénéficie des, c'est vrai que c'est souvent les cadres, les commerciaux, maintenant je vois bien chez Adecco ceux qui étaient à demeure qui faisaient de l'administratif en ont eu donc il y a une certaine égalité à un moment, tous les employés en ont une.

- **C'est plutôt dans les deux déciles... Fin 80% des voitures de société sont dans les deux déciles supérieures des ménages aux salaires les plus élevés. C'est vraiment majoritairement ça et on voit dans les dernières études en Belgique : ¾ sont des hommes, 30% de cadres, 70% sont diplômés du supérieur... ça revient majoritairement mais pas que ça.**

Ce sont ceux qui ont des diplômes, qui ont des salaires plus élevés que les autres. Il faut aussi mettre en perspective et ça, on pourra toujours déplorer qu'il y a une inégalité salariale mais un moment bah c'est vrai que plus de diplômés ou dans les fonctions, c'est vrai que ..Je crois que de toute manière qu'il y ait ou pas de voiture de société, il y aura toujours cette différence au niveau salarial. Maintenant je pense encore une fois qu'au niveau.. c'était assez critiqué ces quatre années lorsqu'on a essayé aussi de rétablir un certain équilibre pour les premiers salaires. Et le *tax shift*, il bénéficie autant au salaire inférieur qu'au salaire supérieur donc ça aussi certains opposants politiques, s'ils avaient un peu d'objectivité, ils pourraient aussi reconnaître une partie du chemin. On est bien d'accord qu'il y a encore beaucoup de travail et beaucoup de rééquilibre à faire. C'est compliqué la politique!

- **C'est pour ça que je l'étudie. C'est intéressant. Si vous avez quelque chose à ajouter, sinon j'ai fini. Ah j'ai juste une sous-question mais je ne sais pas du tout si vous avez la réponse, je viens d'y penser. Par rapport aux syndicats, vous pensez qu'ils sont plutôt favorable par rapport à la voiture de société, est-ce que c'est toujours perçu comme un avantage pour les travailleurs ou est-ce que au niveau des syndicats vous avez une idée de leur opinion ?**

Faudrait aller leur demander. La Febiac, je suppose que vous allez leur demander ?

- **Febiac ne m'ont pas reçu mais Renta oui.**

Renta ?

- **Renta, c'est les sociétés de leasing. Febiac ne voulait pas me voir, je pense.**

Ils ont quand même deux-trois argumentaires sur leur site. Ca il faut leur demander..

- **J'ai quand même l'opinion de Renta.**

Et qu'est-ce qu'ils disent, eux ?

- **Par rapport à la voiture de société ou aux syndicats.**

Les deux.

- **Pour eux, c'est un avantage pour tous les secteurs. Maintenant ils pensent qu'il y a la possibilité de divergences d'opinion. Moi je ne sais pas trop.**

A mon avis, les syndicats, si on touche aux avantages de leur affilié, ils vont monter au créneau. Et vu que c'est un avantage acquis, on va dire. Je pense que voilà s'il n'y a pas d'autres solutions et dans les discussions sur le budget mobilité, ils vont veiller aussi à ce que... je ne sais plus la teneur des discussions mais eux je ne pense pas qu'ils verront l'aspect environnemental en premier. Je pense qu'ils verront plutôt l'aspect de défendre leurs affiliés. Les affiliés bah c'est à leur avantage mais c'est vrai que ça serait intéressant que vous pouvez avoir un syndicat, pas du public, plutôt du privé.. Non je ne sais pas au fait, les voitures de société, il y en a aussi dans le public donc.. mais proportionnellement moins.

- **Je n'ai pas vérifié.. Je ne sais pas s'il y en a autant.**

Et la voiture des ministres, elle est considérée comme voiture de société ?

- **Je ne sais pas.**

C'est quoi encore les catégories ?

- **Il y a les voitures de service et les voitures salaires mais c'est plus du jargon. Il y a usage professionnel.**

A mon avis, ce sont des voitures de service.

- **C'est quand c'est qu'à usage professionnel. Bah ils l'utilisent pas le week-end cette voiture ?**

Je me pose la question pour la voiture d'un échevin, d'un ministre,..

- **Je ne sais pas.**

Ca serait intéressant de savoir le statut des voitures de service dans le public. Ca sort peut-être de votre...

- **Mais ils ont un chauffeur non les ministres ?**

Oui oui mais je veux dire qu'il y en a qui ont des voitures sans chauffeur. Dans les cabinets ministériels. Ceux qu'ils avaient vendus parce que ceux qu'il y avait au CDH et au PS, ils en avaient acheté tellement.

- **Pour moi c'est bon.**

Bah oui, avec plaisir. Et c'est pour quand ?

- **Août. Si tout se passe bien, c'est août.**

Encore un peu de travail avant les vacances. Vous avez vu qui ?

- **J'ai vu le CDH.**

Qui ?

- **Ce n'était pas un politicien, c'était un qui travaille dans le centre de recherche du CDH qui lui était nouveau donc il ne connaissait pas trop la question. Et je vais voir Ecolo jeudi et PS j'attends la réponse. Je n'ai pas encore eu de réponse. J'ai vu Renta et SD Worx également. Ils mettent en pratique en fait les contrats de leasing. Ils connaissent quand même bien la législation.**

Un concessionnaire automobile, Dieteren ou constructeur automobile ?

- **J'ai contacté Febiac mais ils m'ont renvoyé vers Renta.**

Faut assumer, faut expliquer.

Annexe 6 : Entretien avec Kim Evangelista (Ecolo), le 19 juillet

Tu es étudiante en... ?

- **En sciences et gestion de l'environnement et je fais mon mémoire sur les voitures de société et le système en place en Belgique et comment il est apparu, comment il s'est installé etc. Je suis à l'étape où je souhaite avoir l'opinion de tous les partis politiques. J'ai des questions mais après c'est un entretien semi-directif, si vous avez d'autres remarques, n'hésitez pas.**

1) Pouvez-vous vous présenter brièvement ?

Je m'appelle Kim Evangelista. Je suis conseiller politique pour Ecolo et je travaille sur les questions économiques, fiscales, sécurité sociale, budget. Les voitures de société, c'est un sujet qui est un peu transversal et on est deux conseillers dessus, moi je suis plus sur l'aspect vraiment fiscal et il y en a un autre qui travaille plus sur les questions mobilité.

2) Quelle est la position d'Ecolo concernant le système des voitures de société, à usage mixte je précise. Êtes-vous favorable, défavorable et pourquoi ?

On veut le réformer parce que ça pose pas mal de problèmes. Le premier c'est que c'est un avantage fiscal qui est pas très bien ciblé donc voilà. Ça a été mis en place, le système des voitures de société, parce que la fiscalité sur le travail en Belgique est trop importante et donc c'est une manière de donner un salaire qui est moins fiscalisé, parce qu'on ne paie pas de cotisations sociales et donc ça a été mis en place parce qu'il y a un problème à la base de fiscalité trop importante sur le travail et ça on en est conscient donc. Une de nos propositions déjà, c'est de diminuer cette fiscalité mais pas par des systèmes comme des voitures de société, plus quelque chose qui touche tout le monde parce que là c'est vraiment un avantage qui est ciblé sur certaines personnes et donc on estime que c'est pas très équitable. Ca c'est la première raison. La deuxième raison, c'est que pour des raisons de mobilité et d'environnement parce que ça pousse les gens à utiliser la voiture plutôt que les transports en commun, ça pousse les gens à renouveler leur voiture beaucoup plus vite. Ça pousse les gens quand il y a une carte essence lié avec, à faire plus de km que les propriétaires de voitures plus classiques. Pour toutes ces raisons, on estime que le système doit être revu. Et en plus il y a le coût qui est vraiment très important. C'est pas un coût direct, c'est plus des non-recettes fiscales qui ne sont pas perçues parce que c'est un avantage.

3) Savez-vous quand cette législation est née et dans quel contexte ? Ou pas du tout ?

Quand exactement, je ne serai pas vous dire, dans le contexte, c'est celui dont je viens de parler. Un contexte d'améliorer la compétitivité des entreprises pour les gros salaires, pouvoir être compétitif et leur proposer des avantages extra-légaux entre guillemet parce que la fiscalité sur le travail est très importante en Belgique. Donc il y a une étude de l'OCDE qui est sortie, il n'y a pas longtemps qui montre le coût pour les recettes publiques par voiture de société et la Belgique est de loin la première. J'ai en tête un chiffre de 1200€ par voiture de société par an. Ça se chiffre en milliards à la fin le coût pour les recettes publiques. Donc c'est un mauvais incitant et qui coûte cher. On a rien contre le fait qu'un employeur subventionne la voiture de son employé et on a rien contre les voitures de société qui sont réellement utilisées pour un commercial qui doit faire des km, voir des clients et des choses

comme ça. C'est tout à fait normal. Mais une voiture qui est réellement salaire. Ca on estime que ça ne va pas.

4) On constate une augmentation des voitures de société en Belgique, environ +5% par an alors que le système existe depuis un petit temps. A quoi c'est dû ? Vu qu'on fait le lien avec les problèmes environnementaux, à quoi c'est dû ? Un changement de législation ? A votre avis quel est l'hypothèse : pourquoi il y en a de plus en plus alors que le système existe depuis 68 environ ? J'ai plusieurs hypothèses que j'ai eu de mes précédents entretiens avec les personnes du secteur, c'est qu'il y aurait eu par exemple un gel des salaires. C'est-à-dire qu'en 1997, on a fait un gel des salaires, on ne pouvait pas augmenter, du coup c'était une manière de compenser.
- Oui, un gel de l'indexation. - **Du coup, il y avait aussi une autre hypothèse, c'était une crise de recrutement, c'était difficile de recruter certaines personnes. Et il y avait d'autres hypothèses aussi avancées maintenant, je ne sais pas si vous avez une idée..**

Je pense que toutes ces hypothèses sont bonnes. Et puis c'est aussi de plus en plus ancrée dans les moeurs. Maintenant à partir d'un certain niveau de rémunération, on veut la voiture. En Belgique, c'est comme ça que ça marche. Je sais ça parce que j'ai travaillé pour des employeurs français et quand ils arrivent s'ils ne proposent pas la voiture de société dans le package salarial, ils arrivent pas à recruter quoi. Ils sont très étonnés parce que ce n'est pas comme ça dans d'autres pays. Mais en Belgique oui. A partir d'un certain niveau de salaire, t'as la voiture de fonction qui est considérée comme normale, comme des chèques-repas, des choses comme ça. Voilà. Et très souvent, ça fait partie de la négociation quand on signe un nouveau contrat : quel type de voiture, quelle motorisation, quelle catégorie de prix. Et puis vous dites que ça augmente, c'est le nombre de voiture de société qui augmente de 5% chaque année ou c'est la part dans le parc automobile total. Parce que je pense que ça augmente mais le parc automobile augmente aussi. Je pense que ça augmente plus vite mais beaucoup plus vite ça je ne sais pas.

- **Je ne sais pas mais je sais qu'en terme d'unité, il y en a de plus en plus : on est passé en 2007, il y en avait 153 000 unités (272 000 sic) et là pour l'instant on est à 425 000 juste pour les employés. Et donc du coup ça a pris une proportion énorme d'après les études que j'ai lu en tout cas. Et on ne sait pas totalement mesurer en fait la partie des dirigeants d'entreprise qui elle n'est pas claire, du coup on ne sait pas mesurer l'impact parce qu'apparemment, c'est estimé à 200 000. Ca ferait 625 000 aujourd'hui, fin en 2015.**

Ca fait un sacré nombre

- **Et du coup même ce chiffre, il n'est même pas sûr à 100% donc... Prochaine question**

5) Pourquoi l'Etat belge maintient ce système malgré les critiques, on avait parlé de l'OCDE qui a critiqué, mais la Commission a critiqué - le FMI aussi- Pour vous à qui ce système profite ?

Bah il profite à ceux qui bénéficient d'une voiture de société et donc c'est en général, les catégories les plus aisées et les travailleurs les mieux payés, les indépendants aussi mais bon à partir d'un certain niveau de revenu et pourquoi ça n'évolue pas ? Parce que c'est un sujet politiquement très très très sensible et il y a peu de partis qui osent avancer là-dessus et qui osent proposer une réforme alors que chaque année la Commission européenne, le FMI, l'OCDE, dans leurs recommandations à la Belgique, ils disent vous devez réformer ce système, ça coûte trop cher, c'est un avantage inéquitable et en plus ça crée des problèmes de mobilité, de pollution etc. Donc c'est pas parce que les experts

sont contre ou on n'a pas d'avis sur la question, c'est plus vraiment pour des raisons électorales, je pense.

- **Pourquoi c'est sensible ?**

Parce qu'il y a beaucoup de monde qui ont une voiture de société, qui considèrent que c'est un acquis, que c'est un droit et qu'ils refuseraient de voter pour un parti qui dirait ok nous on va diminuer l'avantage.

- **Donc c'est une question électorale ?**

Oui.

- **Et Ecolo veut enlever ou.. ?**

Nous on veut une réforme et on l'assume et il y a beaucoup de gens, très souvent quand on rencontre des représentants d'employeurs, de patrons etc et qu'on leur dit : non nous on trouve que les voitures de société, que le système est exagéré... On ne veut pas le supprimer mais on veut diminuer l'avantage, c'est pas toujours quelque chose qui passe très bien quoi. Et même quand on rencontre des gens. Moi j'ai des amis qui ont des voitures de société et quand on parle avec eux, ils disent ma voiture, c'est ma liberté, c'est mon salaire, c'est mon droit et c'est un argument assez légitime.

- **Quand vous dites que vous voulez le réformer, vous parlez des voitures à usage strictement professionnel ou vous voulez quand même garder les voitures de société ?**

Non on parle des voitures salaires. Les voitures qui ont un réel intérêt dans la profession d'un travailleur, là on peut comprendre qu'il y ait un réel avantage que ça soit financier pour l'employeur ou tout ça. Mais les voitures qui sont uniquement salaire qui servent uniquement à aller de domicile au travail. Et éventuellement à partir en vacances aussi après. Parce que les règles ne sont pas claires du tout sur l'utilisation professionnelle ou privée, on ne sait pas contrôler ça, on ne sait pas mesurer donc il y a des abus, c'est évident.

- **Du coup la voiture salaire vous voulez la supprimer ou la réformer ?**

Non là on a une proposition qui est plus large de budget mobilité donc on veut simplement que l'avantage lié à la voiture soit le même que l'avantage lié aux transports en commun, au vélo, à tous les modes de déplacement. Nous ce qu'on propose c'est que ce montant soit recyclé pas uniquement pour les travailleurs, pas uniquement pour les travailleurs qui y ont droit mais pour tous les travailleurs et que la personne puisse utiliser ce budget de la manière qu'il veut.

- **Même avec une voiture ?**

Même avec une voiture. C'est clairement pas notre solution préférée mais on est bien conscient que certaines personnes habitent dans des endroits reculés, loin de tout transport en commun et qui n'ont pas vraiment le choix.

- **Ca c'est déjà en proposition le budget mobilité, ça a été proposé.**

Voilà, c'est déjà une de nos propositions.

- **Mais c'est sur base.. Ca a été proposé récemment non ?**

Oui, c'est pas la même chose que le budget mobilité proposé par le gouvernement. Nous on va plus loin. Parce que le budget mobilité par le gouvernement, c'est des montants moindres et c'est plus lié à je laisse ma voiture et donc j'ai droit à une certaine rémunération. Nous, c'est vraiment quelque chose d'automatique et pour tous les travailleurs quoi.

- **La différence avec vous, c'est que c'est proposé à tout le monde et pas juste aux personnes qui ont déjà une voiture de société ?**

Oui voilà c'est ça, c'est exactement ça. C'est aussi pourquoi est-ce que ça n'a pas été réformé en profondeur ce système de voitures de société, c'est parce que c'est des gros montants et donc si c'était des plus petits montants ça serait facile de dire, votre avantage sera recyclé en autre chose. Mais là comme c'est des gros montants, c'est difficile de proposer une alternative qui soit du même niveau pour un travailleur. Parce qu'il y a la proposition du gouvernement du budget mobilité mais il y a la proposition du gouvernement de *cash for cars* aussi, ça c'est remplacé la voiture de société par du cash et c'est vrai que quand on regarde les simulations, on y perd un peu quoi.

- **Mais pour l'instant, ce qui est proposé avec le budget mobilité c'est de manière volontaire donc on n'est pas obligé de le faire et là vous voulez le rendre obligatoire ? -**
Oui c'est ça.-**Et de le proposer à tout le monde et il y a aussi, est-ce que si tout le monde va prendre une voiture au final parce qu'il y a quand même le choix, c'est une possibilité que vous proposez.**

Oui mais ce que je pense c'est que ceux qui veulent prendre une voiture l'ont déjà pris, tandis que là maintenant c'est un avantage qui est lié à la voiture. Vous avez cet avantage uniquement si vous choisissez une voiture. J'ai des exemples de personnes qui travaillent, on leur propose une voiture de société, ils disent non, j'habite tout près de mon boulot, je veux venir à vélo pour des raisons éthiques ou quoi que ce soit et ben il y a des employeurs qui leur disent : on n'a pas autre chose, je ne peux pas vous mettre un salaire à la place parce que ça me coûte trop cher en cotisation sociale et tout. Je ne peux pas vous mettre une allocation vélo parce que ça rentre pas dans nos grilles et nos machins comme ça. Et donc il y a des gens qui sont vraiment coincés parfois ils disent qu'ils ne prennent pas la voiture de société mais ils y perdent. Ils y perdent parce qu'ils n'ont pas un avantage alternatif et donc nous c'est ça qu'on veut mettre en place avec notre budget mobilité, qui est donc pas lié à la voiture. Là si je vais à pied au boulot, si je vais en transport en commun, j'en bénéficie quand même : c'est du *cash* dans la poche quoi après on le dépense comme on veut en gros.

- **Qu'est-ce que serait proposé comme alternative dans le budget mobilité ?**

Bah après on a plein d'autres propositions sur le côté : le refinancement de la SNCB, le refinancement des transports publics et des choses comme ça mais donc le budget mobilité c'est vraiment du *cash* et vous l'utilisez comme vous voulez. Au lieu d'avoir du faux *cash* via la voiture, là c'est une allocation mobilité en quelque sorte.

- **Ils l'utilisent comme ils veulent, ils l'utilisent pour un moyen de transport quand même ?**

Après la deuxième étape, c'est.. L'ISA a une carte multi mobile on appelle ça. Fin les propositions je peux vous les envoyer aussi et donc ça c'est une carte qui peut être utilisée, qui deviendrait un peu une carte MOBIB mais qui fonctionnerait partout sur les trains sur les taxis, sur les choses comme ça. Mais pour l'instant on n'en est pas là. Ce budget mobilité ne doit pas nécessairement être utilisé pour de la mobilité. Si je vais à vélo ou à pied au boulot, ça me fait un petit salaire en plus donc c'est aussi une manière d'encourager les modes de déplacement un peu plus doux. Il ne faut pas par exemple venir avec sa facture de vélo pour dire : voilà j'ai payé un vélo avec ce montant donc vous pouvez me le donner. Non la personne l'utilise comme il le veut.

- **Quand je posais la question sur le pourquoi l'Etat maintient ce système malgré les nombreuses critiques, c'était bien parce que c'est difficile électoralement parlant et c'est un dossier assez sensible.**

Voilà, je pense que c'est la raison principale et parce que c'est déjà intégré dans les moeurs, parce que ça coûte cher. Et puis voilà, c'est lié au contrat entre travailleur et employeur, on ne peut pas sur une décision de loi tout d'un coup modifier les règles existantes, c'est délicat quoi.

6) Trouvez-vous qu'il y a un manque de courage en politique parce que dans les anciens entretiens, on disait souvent que, même le Directeur de Renta, trouvait qu'il y avait un manque de courage à ce niveau là parce que ce système profite aux plus aisés.

Il y a un manque de courage politique clairement, fin un manque de volonté, je ne sais même pas si c'est du courage mais il y a un manque de volonté politique. Oui les gens ont peur de perdre des électeurs s'ils prennent des décisions impopulaires et c'est clairement quelque chose d'impopulaire. C'est le même problème pour tout ce qui est des niches fiscales en fait. La phrase c'est dans chaque niche, un chien aboie. Si moi je suis un homme politique et je veux supprimer telle niche et telle niche fiscale, ceux qui en bénéficient, bah ça va donner une minorité très active et très revendicatives alors que la majorité des gens, bah on leur dit on va supprimer l'avantage fiscal des voitures de société, ils vont dire : moi ça me touche pas, à la limite je m'en fous, je ne vais pas voter pour vous pour ça mais il y en a qui vont dire : je vais voter contre vous pour ça. Donc c'est pour ça que c'est délicat. Et oui, clairement c'est lié à ça.

- **Je ne sais pas si vous avez d'autres commentaires ou remarques sur la question ? Ah, non j'ai encore une question!**

7) Comment voyez-vous l'évolution de la voiture de société ? Que pensez-vous des propositions avancées dernièrement par le gouvernement : *cash for cars*, le budget mobilité ? On en a un peu parlé mais qu'est-ce que vous voyez dans l'avenir proche ?

On estime que les propositions sur la table ne vont pas assez loin. Et qu'elles sont encore trop liées à la voiture quoi. La réflexion sur les avantages fiscaux sur la mobilité doivent être pensée dans une politique de mobilité et pas juste la voiture. Donc on pense qu'une partie du budget doit être recyclé pour financer des politiques de transport public plus importantes, ce qui n'est pas le cas ici. Là on réfléchit encore sur voiture et salaire. Et comment on voit les choses évoluer, c'est pas évident. S'il y a un changement de majorité, les choses peuvent évoluer assez vite. Si les gens votent pour nous, tout va changer dans le bon sens beaucoup plus vite! (*rires*)

- **Je n'ai pas vu le PS mais vous pensez que tout ce qui est syndicat va défendre quelque chose comme ça ou va plutôt défendre l'avantage voiture ?**

Collègue à l'arrière qui répond : ils ont tous des voitures de fonction !

K.E. : Je ne pense pas que les syndicats seront vraiment le partenaire pour avancer là-dessus, non. Et puis parce que pour eux c'est considéré comme un acquis social, un avantage et on ne touche pas aux acquis sociaux quoi. Donc je pense que ça va évoluer aussi parce que les gens en ont de plus en plus marre d'être coincés dans les embouteillages et se rendent compte que ça ne va pas et ça ne va pas nécessairement avancer sur le côté législatif dur. Je suis pas sûr que ça va être tout d'un coup une loi qui va dire allez, on supprime l'avantage. Ça va être les gens qui en ont marre d'être dans les embouteillages donc ils vont prendre leur vélo ou le bus et tout ça et donc ils vont commencer à mettre la pression sur leurs employeurs en disant, dites, vous donnez un avantage à ceux qui ont une voiture moi j'ai un vélo, j'ai aucun avantage, faut changer ce système.

- **Il n'y a pas un remboursement au km ?**

Si si. Il y en a. Ca existe mais c'est moins avantageux que les voitures de société. Et puis, j'espère aussi que ça va avancer dans un sens de simplification parce que il y a l'avantage de voitures de société, il y a l'avantage fiscal lié au trajet domicile travail et là en effet il y a quelque chose pour le vélo, il y a quelque chose pour la voiture, il y a quelque chose pour le train mais c'est quand même très compliqué, ne serait-ce que pour le remplir dans sa déclaration fiscale, c'est très compliqué et donc un système de budget mobilité ou tout le monde a un certain montant lié aux distances entre son domicile et son lieu de travail, peu importe la manière pour se rendre au travail etc. C'est quand même beaucoup plus simple, beaucoup plus transparent. Plus avantageux pour les modes de déplacement plus doux et j'espère que c'est là-dessus qu'on va se diriger. Mais je pense que ça va évoluer quand même petit à petit parce que même si le gouvernement actuel se rend compte et fait des propositions qui ne vont pas assez loin mais font des propositions quand même, c'est la preuve que le système peut évoluer quoi. Doucement.

- **Ok ça va, sauf si vous avez d'autres remarques ?**

Juste peut-être. C'est aussi lié à la problématique des navetteurs et de l'institutionnel à Bruxelles. Beaucoup de gens viennent travailler à Bruxelles en voiture et ils viennent de Flandres ou de Wallonie. Ca pose un problème d'infrastructure qui est financé par Bruxelles pour faire simple, alors bien sûr, ils reçoivent des financements mais qui ne sont pas suffisants et donc les gens qui viennent en voiture sur Bruxelles et qui vivent en dehors, eux ils sont bien contents d'avoir ce système de voitures de société. Et pour partir en vacances, c'est pratique : on utilise celui qui a une voiture de société, celui qui a une carte essence et ça crée plein d'effets pervers. Mais ça je suppose que vous avez vu, il y a plein d'études qui montrent qu'une voiture de société fait plus de km. Et ils répondent : oui mais la voiture de société est plus neuve donc elle pollue moins au km, c'est un peu un débat sans fin sur cet aspect là. Mais dans les études qui critiquent ça, on a parlé de la Commission européenne, du FMI, de l'OCDE, même la FEB qui est quand même un lobby puissant par rapport au gouvernement actuel, eux chiffrant, ils ne parlent pas du problème d'environnement mais du problème de mobilité à Bruxelles, ils chiffrant en embouteillages à 8 milliards par an, à cause des retards, à cause de la productivité parce que les gens sont dans leur voiture arrêtée. Donc c'est des montants énormes. Alors il y a les montants aussi liés au problème de santé, aux décès prématurés. Enfin, il faudrait pouvoir mettre tout ça dans le débat, ce qui n'est pas évident parce que si on prend en compte toutes les externalités négatives, c'est encore pire que juste cet avantage fiscal, qui est critiqué par la Commission européenne, l'OCDE etc.

- **Ca me va, sauf si vous avez d'autres remarques.**

Je ne sais pas si vous pensez à d'autres questions ou si vous pensez à d'autres choses mais vraiment c'est un débat qui est beaucoup plus large que juste.

- **Ca a l'air compliqué pour tous les partis en fait. J'ai pas un parti clair là-dessus sur ce sujet.**

Bah c'est parce que c'est très *touchy* quoi.

- **Je pense aussi, c'est plus *touchy* que je pensais. c'est bien d'avoir toutes les réponses. Merci en tout cas d'avoir pris le temps de répondre.**

Mais de rien. Avec plaisir.

- **Si j'ai d'autres questions, j'envoierai par mail et si vous avez un contact au PS, sur cette question ? Parce que je n'ai pas de réponses.**

En passant par Gilles [...] En général si vous dites que vous devez avoir tous les partis et que vous avez déjà la réponse de tous les partis, ils se bougent. Parce qu'après, il y a des colonnes par partis et il y a une colonne vide pour le PS...

- **Je pensais que ça allait être les plus faciles à contacter mais ce sont les seuls qui ne m'ont pas répondu. Et les partis flamands qui n'ont pas répondu, je n'ai pas eu donc j'ai laissé tomber.**

Ca dépend très fort aussi si vous vous adressez à un Bruxellois ou un wallon sur cette question là. Moi je suis Bruxellois donc tous les jours je suis coincés dans ces embouteillages. Un wallon qui habite loin qui doit faire plus de km, lui il trouve ce système plutôt pas mal quoi.

- **Je ne sais pas, j'ai eu différent... je demande surtout l'avis du parti politique et pas l'avis personnel parce que ça ne m'intéresse pas pour mon sujet.**

Dans les raisons pour lesquelles il y a un blocage, je pense que c'est ça aussi. Je ne parlais pas d'avis personnel, je parle même au sein des partis, les gens sont un peu tirillés sur la question à cause de ça quoi. Parce que le problème n'est pas le même pour un citadin qu'un rural.

Si vous avez des conclusion ça m'intéresse, n'hésitez pas à me faire suivre ça.

- **Ok, ça sera un long mémoire. Je vais déjà essayer de le finir.**

Où vous vous attaquez à un gros sujet là.

- **Je n'ai pas tous les éléments, ni les débats parlementaires qui sont un peu long à lire.**

Ah ouais. Et il y en a eu beaucoup. Il y a aussi eu un rapport du Bureau Fédéral du Plan l'année passée à mon avis là-dessus. Très intéressant, en expliquant pourquoi les coûts liés à ça sont estimés etc.

- **Ok voilà merci.**

Annexe 7 : Echange de mails avec un conseiller fiscal du MR

1) Pouvez-vous vous présenter brièvement ?

X¹⁹⁵, conseiller fiscal à la Présidence du MR (je m'exprime ici au nom du parti et non à titre personnel)

2) Quelle est la position du MR concernant le système des voitures de société (à usage mixte, "voitures salaires") ? Êtes vous favorable ou défavorable face à ce système et pourquoi ?

C'est un bon système qui a permis de verdir le parc automobile (Il faut rappeler que les voitures de sociétés, qui ne représentent que 20% du parc automobile belge, font état d'un taux d'émission de CO2 moyen environ 10% inférieur à celui des particuliers) et d'offrir à de nombreuses personnes une augmentation de pouvoir d'achat à moindre coût fiscal dans un pays où l'impôt sur le travail est historiquement parmi les plus élevés au monde. Cependant, notre société évolue. Nous devons aujourd'hui trouver des solutions pour améliorer la mobilité, réduire la densité du trafic et la pollution. NB : Il convient aussi de bien distinguer les voitures de société purement professionnelles et celles utilisées en partie comme complément salarial.

3) Savez-vous quand cette législation est née et dans quel contexte ?

Le système date des années 90, dans un contexte où le secteur automobile représentait plus de 20.000 emplois directs et connaissait des difficultés importantes et l'impôt sur le travail était

¹⁹⁵ La personne n'a pas voulu être cité à titre personnel

extrêmement lourd. On a donc introduit à l'époque toute une série d'avantages de toute nature dont les voitures de société.

4) On constate une augmentation des voitures de société en Belgique (+5% par an) alors que le système existe depuis longtemps. Qu'est-ce qui a provoqué cette popularité ? Plusieurs hypothèses ont été avancées lors de mes précédents entretiens : un changement en politique, un gel des salaires (en 1997) qui aurait favorisé les voitures de société pour compenser une "non-augmentation", une crise du recrutement de talents, ... Vous les confirmez ?

Il peut y avoir des dizaines de facteurs d'explication, il est difficile d'en isoler un en l'absence d'études sur le sujet. Le développement massif de l'emploi dans le secteur tertiaire ces dernières années peut expliquer cette augmentation. C'est aussi, pour les entreprises, une façon de proposer des packages salariaux intéressants.

5) Pourquoi l'Etat belge maintient ce système malgré les nombreuses critiques (OCDE, Commission, d'un point de vue environnemental) ? A qui ce système profite ?

Il faut d'abord préciser que le gouvernement a déjà durci à plusieurs reprises les règles en vigueur concernant la taxation des voitures de société de sorte que le système actuel est aligné sur des principes environnementaux. Grâce à l'adaptation de la norme d'émission de CO2 dans le calcul de l'avantage fiscal octroyé par l'Etat, le titulaire d'un véhicule de société a déjà vu sa taxe augmenter en 2015 et en 2016. Le MR est favorable à la liberté de l'individu et au libre choix. Vu l'évolution de nos société, il est indispensable de proposer aux citoyens une alternative à la voiture de société qui leur permettrait de bénéficier d'un montant en salaire poche à la place de leur voiture. C'est l'objectif du budget mobilité et du système cash for car mis en place par le gouvernement. Toutefois, force est de constater que dans les enquêtes réalisées, le pourcentage de personnes intéressées à renoncer à leur voiture de société est assez faible. On ne souhaite pas forcer les gens à changer. Cela doit être un libre choix et pour les inciter il faut qu'il existe des alternatives suffisantes. C'est le principe du budget mobilité.

Par ailleurs, la suppression complète de ce mécanisme est une possibilité mais il faudrait alors compenser par une diminution importante de l'impôt sur le travail. Vu que cette disposition a été mise en place dans un cadre d'imposition extrêmement élevée comme une sorte de « compensation », il paraît évident que sa suppression doit être accompagnée d'une diminution de l'IPP. Le tax shift combiné au budget mobilité apporte une première réponse évidente. Il faut aussi prendre en compte de nombreux autres éléments : impact sur le secteur automobile et les emplois indirects concernés par exemple, impact sur le parc automobile (les voitures de société sont clairement les voitures les plus « vertes » du parc automobile). Sans voiture de société, les gens changeraient probablement beaucoup moins et on aurait un parc automobile beaucoup plus vieux et polluant à l'heure actuelle. Il faut prendre en compte de nombreux facteurs.

6) Lors de mes précédents entretiens, on parle de manque de courage politique face aux voitures de société, notamment parce que le système profite aux personnes aux revenus plus élevés. Trouvez-vous qu'il y a un manque de volonté de la part des politiciens ?

Je n'ai pas trouvé d'analyse scientifique et indépendante qui montre que ce système profite aux revenus les plus élevés. Intuitivement, la classe moyenne bénéficie certainement de ce système. Le gouvernement actuel est le premier à avoir eu le courage de s'attaquer au problème des voitures de société en proposant une réelle alternative avec le budget mobilité et le cash for car. C'est un pas dans la bonne direction que personne n'avait entrepris auparavant.

7) Comment voyez-vous l'évolution des voitures de société ? Que pensez-vous des dernières propositions : cash for car ou le budget mobilité ?

Voir au dessus. C'est une excellente mesure défendue depuis le début par le MR.

- **Puis-je utiliser vos réponses dans mon mémoire et puis-je vous citer ?**

Non, je ne souhaite pas être cité à titre personnel.

- **Merci pour vos réponses**

Annexe 8 : Echanges de mails avec un représentant de l'Open Vld

1) Pouvez-vous vous présenter ?

Mijn naam is Egbert Lachaert, volksvertegenwoordiger voor Open Vld.

2) Quelle est la position de l'OpenVld concernant le système des voitures de société (à usage mixte) ? Etes vous favorable ou défavorable à ce système et pourquoi ?

Het systeem van bedrijfswagens is een antwoord geweest met de sociale partners op de hoge loonkosten voor iedereen die werkt. In plaats van in loon zijn werkgevers dit voordeel beginnen bieden omdat het fiscaal vriendelijk was en de werknemer zo zelf geen wagen hoefde te kopen. Dit is allesbehalve een ideaal systeem en door de tijd heen zo veralgemeend geraakt dat dit zijn doel voorbij schiet. Idealiter willen ook wij liever dat werknemers in geld worden betaald en niet in allerlei voordelen. Alleen dragen we nu de historiek mee dat hondderduizenden (schatting is 700.000) werknemers dit voordeel nu in hun loon opgenomen laten hebben. Het systeem van de ene op de andere dag afschaffen betekent dan ook dat deze werknemers van de ene dag op de andere honderden euro's per maand minder nettoloon verdienen. De wagen moet dan immers met zijn reële waarde op de loonfiche opgenomen worden, wat het brutoloon verhoogt. De werknemer zal dus meer belastingen en sociale bijdragen ingehouden zien op zijn huidig loon, met sterk loonverlies tot gevolg. Dit is niet aanvaardbaar. We moeten dus andere oplossingen zoeken om een overgang te maken.

3) Savez-vous quand cette législation est née et dans quel contexte ?

De wet van 28 december 2011 houdende diverse bepalingen : in deze wet werd de berekeningswijze van het systeem van voordelen alle aard gewijzigd, in functie van de Co2-uitstoot. Het probleem van de uitstoot kon vanaf dat moment niet meer genegeerd worden, voordien (tem 2009) werd het VAA berekend op basis van de fiscale PK.

De historiek is een strijd van de sociale partners om meer netto loon te kunnen bieden aan de werknemer, maar op een fiscaal vriendelijke manier.

4) Le système existe déjà depuis les années 70 (il y a eu des modifications depuis) mais on constate une augmentation des voitures de société en Belgique (+5% par an) alors que le système existe depuis longtemps ? A quoi c'est dû ? Un changement de législation ? Un gel des salaires ? Les entrepreneurs se sont rendus compte tard de cet avantage fiscal ?

Sinds de jaren 70 is er veel veranderd. Onder meer zijn er meer en meer tweeverdieners. Dat heeft ook automatisch tot gevolg dat er meer mensen aan het werk zijn. Ook is voor veel mensen een wagen een vrij grote kost uit de gezinsuitgaven waardoor er vaak wordt geopteerd voor een bedrijfswagen.

Ik verwijs hierbij ook naar de wet van 29 juni 1981, houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers in dit kader. Die stelt dat er enkel een solidariteitsbijdrage is verschuldigd in plaats van de gewone socialezekerheidsbijdragen op een bedrijfsvoertuigen.

De bedrijfswagen is samen met de groepsverzekering wellicht een van de meest interessante extra-legale voordelen die een werkgever aan een werknemer kan geven. Er is dan ook veel vraag naar door werknemers en werkgevers zijn vaak bereid de wagen aan te bieden om hun goede personeelsleden te houden. Je merkt dat werkgevers die de wagen niet aanbieden, sommige profielen in een krappe arbeidsmarkt niet meer kunnen aantrekken.

5) Pourquoi l'Etat belge maintient ce système malgré les nombreuses critiques (de la part de l'OCDE, la Commission, d'un point de vue environnemental) ? A qui ce système profite ?

In vraag 2 wordt dit beantwoord. De problemen zijn niet te ontkennen. Alleen is het ondoenbaar om van de ene op de andere dag in het loon van 700.000 werknemers in te breken en hen 200 a 500 euro netto loon af te nemen, afhankelijk van het type wagen. Dit zou een zeer forse belastingverhoging zijn voor de werkenden in ons land.

Verstandiger is alternatieve opties aan te bieden, waar wij ook voor gestreden hebben en die binnenkort in werking treden (of al deels in werking getreden zijn) :

- Het omruilen van de wagen in netto loon

- Het omzetten van de wagen in een mobiliteitsbudget, waarbij hetzelfde loon kan gebruikt worden voor andere mobiliteitsdoeleinden.

Wij verdedigen ook de optie dat de sociale partners voor iedereen een mobiliteitsbudget zouden uitwerken. Indien iedereen van een gelijkaardig voordeel geniet kan men op termijn alle bestaande systemen vervangen door een deel vrijgesteld loon. Dan kan het systeem van bedrijfswagens zo geleidelijk aan verdwijnen.

Intussen willen wij de bedrijfswagens ook verder vergroenen en gebruiken om de voorloper te zijn in ons land van CO2 neutrale wagens.

6) Lors de mes précédents entretiens, on parle de manque de courage politique face à cette problématique, notamment parce que ce système profite aux plus aisés. Trouvez-vous qu'il y a un manque de courage/volonté de la part des politiciens ?

Er worden stappen genomen in de goede richting. Er is wel degeleijk het besef dat hier een grote maatschappelijk kost aan verbonden is; fileleed, milieuproblematieken, fijnstof... Politici zijn zich daar wel van bewust, en willen hier ook stappen ondernemen.

Echter kan het niet de bedoeling zijn om mensen die door bv. jaren hard werk en/of goede loonsonderhandeling een bedrijfswagen hebben kunnen onderhandelen, af te straffen. We moeten dus zeer voorzichtig zijn met het adagium “schaf de bedrijfswagen af”, gezien dit voor een groot deel van die werkende mensen een enorm verlies zou zijn.

Wat mij vooral opvalt, is dat Groen en Ecolo geen antwoord geven als je hen er op wijst dat honderdduizenden mensen zoveel netto loon gaan verliezen. Ze ontkennen dit amper, maar durven het ook niet zeggen. Dus wie ontbreekt hier aan moed ? Ik denk eerlijk gezegd dat als Groen/Ecolo morgen in de regering is, ze zelf niet zou durven uitvoeren wat ze zegt net omwille van de zeer verregaande gevolgen voor honderdduizenden werknemers.

7) Comment voyez-vous l'évolution des voitures de société ? Que pensez-vous des propositions avancées par le gouvernement (cash for car ou budget mobilité) ?

Hierbij verwijs ik graag naar naar vraag 2 en 6.

Mobiliteitsbudget en cash for car zijn belangrijke stappen in de goede richting om werknemers bewust te doen nadenken over hun vervoersmodi, alsook de werkgever de mogelijkheid te bieden om de vrijheid te laten aan de werknemer. Hierbij verwijs ik graag naar onderstaand artikel :

<https://www.egbertlachaert.be/nl/Kamer/Nieuws/243-Werknemer-krijgt-vrijheid-om-bedrijfswagen-in-te-ruilen-voor-extra-netto>

Hierbij vindt u nog verdere uitleg over de maatregel van het mobiliteitsbudget, dit is een volgende stap in het verhaal van ‘cash for car’ :

<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2018/03/16/regering-heeft-bijna-een-akkoord-over-het-mobiliteitsbudget/>

Annexe 9 : Communiqué de presse du groupe PS de la Chambre des représentants

« Cash for car » : le groupe PS dénonce un texte inefficace et injuste qui ne répond pas aux enjeux de la mobilité

La Commission Finances de la Chambre a débattu ce mardi du projet dénommé « Cash for car » du gouvernement. Les députés socialistes souhaitaient une vraie solution pour résoudre les problèmes de mobilité et favoriser les alternatives à la voiture. Le projet ne rencontre pas ces objectifs. Le PS a voté contre le texte.

Le groupe PS dénonce une mesure inefficace. « Cash for car » ne s'inscrit pas dans un projet de mobilité durable. Et les socialistes ne sont pas les seuls à le dire : le Conseil d'Etat doute aussi qu'il s'agisse d'un moyen adéquat pour atteindre l'objectif affiché. En effet, l'abandon de la voiture de société n'est pas compensé par l'encouragement d'un mode de transport alternatif ou multimodal et davantage respectueux de l'environnement. « Si l'on veut encourager de nouveaux comportements, il faut de vrais incitants au changement. Par exemple, pourquoi pas une aide pour se loger plus près de son lieu de travail, ou un abonnement pour les transports en commun ? » s'interroge le député PS Stéphane Crusnière. Le groupe PS a déposé plusieurs textes dans ce sens.

Plusieurs études démontrent par ailleurs que le projet ne tenterait qu'une minorité de travailleurs (moins de 10%) et les inciterait en réalité à continuer à utiliser une voiture comme mode de déplacement principal.

Le groupe PS dénonce aussi une mesure injuste. Seuls les travailleurs disposant d'une voiture de société et dont l'entreprise acceptera le principe pourront bénéficier de l'allocation. Le texte n'étant pas contraignant, ce sera aux entreprises de décider.

Pour Stéphane Crusnière, le projet est bancal : « le texte passe complètement à côté de l'objectif. Le projet du gouvernement donne une somme d'argent sans que celle-ci ne doive être dédiée à une meilleure mobilité. Il ne répond pas aux enjeux de la mobilité ».

En plus des textes qu'il a déposés, le groupe PS rejoint la revendication des partenaires sociaux qui réclament un « vrai budget mobilité » qui offre un plus grand choix d'alternatives et incite à poser des vrais choix pour améliorer la mobilité d'une façon durable.