



# Livre Blanc de la Mobilité

2021-2022

# Sommaire

<b>A propos de Mobia</b>	<b>3</b>
<b>La mission de Mobia</b>	<b>4</b>
<b>Executive summary</b>	<b>5</b>
<b>Notre vision de la mobilité</b>	<b>6</b>
Une approche axée sur l'utilisateur	6
Une approche durable et multimodale	7
Une mission de facilitateur auprès des pouvoirs publics	8
<b>Vers une mobilité « 0 émissions »</b>	<b>9</b>
<b>Fiscalité de la mobilité</b>	<b>13</b>
<b>Multimodalité</b>	<b>16</b>
<b>Who's who Mobia</b>	<b>19</b>

# A propos de Mobia

**A la date symbolique du 14 février 2021, les fédérations de mobilité Febiac, Renta et Traxio se sont unies au sein de "Mobia".**

Cette coupole permet aux trois fédérations d'élaborer, de communiquer et de défendre des positions communes, tout en permettant à chacune d'entre elles d'offrir une palette de services plus large à ses membres.

Mobia ne constitue pas une fusion mais fait office de coupole qui permet aux 3 fédérations de travailler conjointement et plus étroitement sur l'intégralité de leurs thématiques communes. Chacune des trois fédérations fondatrices conserve donc sa propre identité et son organisation parallèlement à son implication dans Mobia.

## Combinaison de forces

Mobia entend procéder à une création de valeur ajoutée supplémentaire pour les membres des fédérations qui la composent, pour leurs clients mais aussi pour la société de manière générale et ce, grâce aux forces et au savoir-faire combinés de Febiac, Renta et Traxio. Mobia fait ainsi office d'interlocuteur pour les différentes parties prenantes extérieures dans toutes les matières d'intérêt commun aux 3 organisations.

Les fédérations de mobilité Febiac, Renta et Traxio forment une alliance sous le nom de "Mobia".

### Philippe Dehennin

Président Febiac  
Vice-président Mobia

### Didier Perwez

Président Traxio  
Vice-président Mobia

### Stefan Delaet

Président Renta  
Président Mobia



# La mission de Mobia

**Febiac, Traxio et Renta unissent leurs forces dans un esprit de coopération sous le nom de Mobia.**

Concrètement, les trois organisations s'engagent à élaborer des positions communes sur tous les sujets dans lesquels convergent les intérêts de leurs membres, à collecter des données ensemble, à réaliser des études, à en présenter les résultats sous une seule bannière et à discuter de ceux-ci avec les décideurs politiques et les parties prenantes. Elles le font avec la conviction que « le tout est plus que la somme de ses parties ».

Febiac, Traxio et Renta sont actives dans le domaine de la mobilité individuelle et du transport sur mesure. Dans cet écosystème, la relation entre produit et service devient de plus en plus étroite et les développements tant sociétaux que techniques déplacent les frontières entre les activités des trois organisations et de leurs membres. Les voitures, camionnettes et camions, motos, scooters et vélos – et leur possession privée – continueront à jouer un rôle de premier plan. Dans le même temps, d'autres modes de transport et modèles d'utilisation gagnent en importance. Pour accompagner leurs membres et les parties prenantes sur les enjeux de la transformation, les trois organisations entendent offrir un éventail plus large de services de soutien. L'efficacité des réponses apportées se trouvera renforcée à mesure que les associations sectorielles uniront leurs forces.

Certains thèmes restent spécifiques à chacun des secteurs. C'est pourquoi chacune des organisations concernées conserve sa propre spécificité et son autonomie. Les trois fédérations ne fusionnent donc pas mais se renforcent mutuellement lorsque cela est possible.

Les activités de Mobia sont regroupées dans une entité juridique distincte, gérée par des représentants des trois organisations.

**« Une attention particulière est accordée au suivi de l'évolution des nouveaux modèles d'affaires et des nouvelles technologies, à la numérisation et à l'évolution vers une économie toujours plus circulaire. »**

Neuf domaines ont été identifiés, réunissant des spécialistes de Febiac, Traxio et Renta, pour développer des positions tournées vers l'avenir et apporter un soutien aux membres : New Mobility, Training, Lobby, Communication, Fiscalité, Data&Digital, Législation/Médiateur, Social et Homologations.

Une attention particulière est accordée au suivi de l'évolution des nouveaux modèles d'affaires et des nouvelles technologies, à la numérisation et à l'évolution vers une économie toujours plus circulaire.

**Mobia représente quelque 10.000 entreprises et 160.000 salariés au travers de ses trois organisations. Les membres réalisent ensemble une valeur ajoutée de 11,5 milliards € et représentent 2,6 % du PIB belge.**



# Executive summary

## Considérations d'ordre général

- mettre le citoyen au centre des réflexions
- défendre le droit à la mobilité et le libre choix d'une mobilité individuelle financièrement accessible au plus grand nombre
- défendre la neutralité technologique dans les efforts d'ajustement à l'objectif « 55 » en restant ouvert à tous les développements technologiques et aux carburants alternatifs
- rechercher la meilleure adéquation entre le profil de l'utilisateur et la technologie la mieux adaptée à ses besoins et à ses moyens
- prendre en compte l'empreinte carbone de la totalité du cycle de vie des différents modes de transport
- intégrer l'installation progressive d'un télétravail « hybride » structurel

## Décarbonation de la mobilité

- tenir compte d'une période de transition inéluctable avant d'arriver à une mobilité neutre en carbone
- promouvoir la verdissement du parc automobile par un recours accéléré à l'électrification et toute autre réponse réaliste possible permettant de s'ajuster à l'objectif « 55 »
- appeler les instances concernées à se concerter sur des calendriers harmonisés entre les 3 Régions du pays afin que le citoyen puisse anticiper au mieux ses prises de décisions
- appeler les instances concernées à déployer une infrastructure publique de recharge afin de répondre de manière efficiente aux besoins des différents profils d'utilisateurs

## Fiscalité de la mobilité

- gommer les inégalités de traitement entre particuliers et sociétés en matière de déductibilité fiscale et d'avantages fiscaux liés à l'électromobilité (ex.: installation de bornes de recharge)
- reconstruire les véhicules hybrides rechargeables qui constituent une solution de mobilité particulièrement adaptée à certains profils d'utilisateurs
- favoriser la mise en place d'une fiscalité plus avantageuse pour les km parcourus exclusivement en mode électrique
- anticiper l'impact budgétaire de la transition énergétique sur les recettes publiques
- introduire une taxe kilométrique intelligente, harmonisée entre les 3 Régions du pays, pour autant que sa finalité soit d'étaler les déplacements pour moins de congestion et d'être budgétairement neutre.

## Multimodalité

- encourager les mesures de simplification, d'assouplissement et d'élargissement des conditions d'accès au budget mobilité afin de favoriser de nouveaux shifts modaux au profit d'une mobilité durable.





# Notre vision de la mobilité

## Une approche axée sur l'utilisateur

**La mobilité individuelle est un droit fondamental que nous nous devons de défendre tout autant que le droit du citoyen de pouvoir choisir librement sa mobilité, que ce soit à des fins privées ou professionnelles, et ceci à des conditions abordables.**

Toute forme de mobilité, qu'elle soit motorisée, douce, électrifiée, connectée, automatisée, individuelle ou partagée, qu'il s'agisse de personnes, de biens ou de services, relève des défis spécifiques qui diffèrent fondamentalement en fonction des moments et des endroits où chaque citoyen est amené à se déplacer de manière structurelle ou occasionnelle ou des endroits où des biens ou des services doivent être fournis.

Plutôt que de stigmatiser l'un ou l'autre type de mobilité, d'exclure d'emblée certaines avancées en matière de développements technologiques ou de carburants alternatifs avant même qu'ils n'aient eu l'occasion de faire leurs preuves, il faut être ouvert à toutes les pistes susceptibles de contribuer à résoudre la complexe équation d'une mobilité durable aux nombreuses inconnues.

L'éventail des profils d'utilisateurs, des motifs de déplacement et des solutions technologiques, existantes ou en gestation, est très large. Plutôt que de vouloir imposer une technologie unique, il faut s'assurer avant tout de trouver la meilleure adéquation possible entre le profil de l'utilisateur et le choix de la technologie la mieux adaptée à ses besoins de mobilité et ses moyens. Il faut en effet veiller à ce que la mobilité individuelle ne devienne pas exclusivement réservée à une élite mais reste accessible, quelle que soit sa forme, au plus grand nombre.

**« La digitalisation et la coordination des différents modes de transport sont incontournables, tout comme une offre confortable et diversifiée. »**

Chaque citoyen.ne doit avoir la liberté de pouvoir disposer de son propre moyen de transport comme il/elle le souhaite même si nous sommes conscients que dans certaines circonstances, à certains endroits ou pour certaines personnes, des solutions de transport partagé peuvent s'avérer plus appropriées. La digitalisation et la



coordination des différents modes de transport sont incontournables, tout comme une offre confortable et diversifiée. Nous nous efforçons déjà de rendre ces solutions partagées attractives. En même temps, nous sommes convaincus que l'avenir des services de mobilité ne sera stable que si le modèle économique peut être rentable pour l'ensemble des participants de la chaîne.

L'émergence des nouvelles technologies ne peut déboucher sur un appauvrissement de la mobilité en privant certaines personnes de leur mobilité individuelle. L'accès à une mobilité individuelle financièrement accessible au plus grand nombre doit être préservé. Dans une phase de transition énergétique, il faut veiller à ce que l'accès à une offre de véhicules récents, qui répondent déjà aux normes strictes en matière d'émissions et de qualité de l'air, soit préservé.

**En tant que fournisseurs de mobilité, nos entreprises proposent une large gamme de services de transport et de services connexes.** Le libre choix de l'utilisateur est central. Nous contribuons à assurer un accès financièrement viable à la combinaison la plus appropriée de moyens de transport, tant pour les utilisateurs privés et les entreprises que pour le transport de passagers et de marchandises et nous comptons sur les autorités pour coopérer dans le même esprit.

## Une approche durable et multimodale

Nous plaidons pour une mobilité durable au profit de tous les citoyens afin d'arriver, après la période d'ajustement à l'objectif « 55 », à la neutralité carbone définie par les instances européennes dans le cadre de l'Accord de Paris.

La décarbonation du secteur de la mobilité nécessitera des changements majeurs dans notre approvisionnement énergétique et dans l'organisation de nos entreprises. Certaines activités diminueront sensiblement tandis que de nouvelles viendront s'ajouter. C'est pourquoi, en collaboration avec les secteurs concernés et les autorités, nous devrons trouver des solutions qui rendront cette transition viable.

**Nous veillons à ce que l'offre adaptée aux profils d'utilisateurs et aux besoins en mobilité soit aussi durable que possible, en accordant une attention toute particulière à la sécurité routière qui reste une préoccupation permanente et prioritaire.**

Cette approche durable vaut pour le moyen de transport lui-même mais aussi pour les services après-vente. Nous aidons à trouver des solutions pour minimiser l'impact sur l'environnement et le climat par passager ou par kilomètre de fret. Pour nous, cette approche doit être neutre d'un point de vue technologique. Nous préconisons des périodes de transition qui permettront à nos entreprises de pouvoir gérer cette transition.



## Une mission de facilitateur auprès des pouvoirs publics

Les gouvernements doivent assurer un meilleur aménagement du territoire. À plus court terme, il faut poursuivre les efforts afin de construire des infrastructures cyclables plus sûres et sécuriser davantage certains carrefours pour le trafic routier motorisé.

**« La sécurité routière est une préoccupation permanente et prioritaire. »**

La sécurité routière est une préoccupation permanente et prioritaire. En tant que secteurs, il est de notre ressort de mettre à disposition les innovations permettant de prévenir les accidents et de coopérer à la recherche pour mieux comprendre comment réduire le nombre de victimes de la route.

En outre, les gouvernements ont un rôle crucial à jouer dans la transition vers une mobilité à zéro émission. Dans un premier temps, la sécurité d'approvisionnement d'une électricité abordable et la recharge des véhicules électriques sont prioritaires.

Nous sommes préoccupés par la prolifération non coordonnée de zones avec des restrictions de circulation. La lasagne de règles fiscales et de règles de circulation entre les villes et les communes, les régions et le gouvernement fédéral devient incompréhensible pour le citoyen. En outre, chaque ville menace de revendiquer le contrôle de la mobilité en tant que service, ce qui restreindra considérablement les choix offerts aux utilisateurs. La fiscalité doit être raisonnable, promouvoir le verdissement et s'orienter vers les solutions les plus durables. Toutefois, elle ne doit pas aboutir à ce que certains moyens de transport ne soient disponibles que pour une partie restreinte de la population.

En ce qui concerne les voitures de société, leur taxation dans notre pays est liée à celle des salaires. Il est souvent fait référence aux "problèmes" qu'entraîne le statut relativement favorable des voitures de société mais les avantages économiques et l'opportunité que ces véhicules offrent pour accélérer le verdissement accélérée du parc sont trop rarement mis en avant.

Tout ce qui peut favoriser l'utilisation de kilomètres sans émission, comme l'utilisation de véhicules à deux roues, devrait également bénéficier d'un traitement fiscal favorable.

Enfin, les gouvernements doivent créer un environnement pour les entreprises de nos secteurs qui élimine autant d'obstacles que possible. En coopération avec nos gouvernements, nous voulons parvenir à de bons accords, par exemple sous la forme de codes de conduite, en échange d'un cadre juridique qui favorise la créativité et l'esprit d'entreprise. Nous voulons également être des partenaires dans la formation des jeunes et la formation ou la reconversion professionnelle.

**Nous demandons aux gouvernements de fournir l'infrastructure nécessaire et de créer des conditions cadres équilibrées et stables pour atteindre les objectifs ci-dessus, entre autres en ce qui concerne la fiscalité et la transition énergétique.**

Les entreprises de nos secteurs doivent également être en mesure d'exercer leurs activités de manière économiquement rentable. Cela nous distingue des transports publics qui bénéficient généralement d'un financement public direct pour assurer leur fonctionnement.





# Vers une mobilité « 0 émissions »

## Amélioration de la qualité de l'air

**L'immense majorité du parc roulant des voitures particulières, des véhicules utilitaires et de certains transports publics est aujourd'hui équipée d'un moteur thermique.**

Ces dernières années, d'énormes progrès ont été réalisés dans la réduction des émissions de polluants qui affectent directement l'environnement, notamment les oxydes d'azote et les particules fines.

Les véhicules qui répondent à la dernière norme Euro 6d émettent souvent, même en conditions réelles de conduite, moins de particules nocives que la concentration de ces substances dans l'air ambiant qu'ils aspirent à l'admission.

La norme Euro 6 est en vigueur depuis 2014, ce qui signifie que presque toutes les voitures de société sont désormais conformes à cette réglementation stricte. L'âge moyen d'une voiture

appartenant à un particulier en Belgique est de plus de 10 ans. Une grande partie de cette flotte est conforme à la norme Euro 5 qui était déjà très stricte et s'appliquait aux véhicules neufs vendus de 2009 à 2014.

Les voitures de société peuvent apporter une contribution majeure au rajeunissement du parc de véhicules privés. A la fin de leur « première vie », un plus grand nombre de ces véhicules devraient rester sur le marché local plutôt que d'être exportés. Nos secteurs veulent coopérer pour trouver des solutions créatives afin d'atteindre cet objectif, par exemple par le développement de moyens de financement adaptés.

**« Les voitures de société peuvent apporter une contribution majeure au rajeunissement du parc de véhicules privés »**

Certaines villes et régions interdisent progressivement l'accès aux véhicules qui ne répondent



pas aux dernières normes afin de réduire la concentration des polluants.

Nous déplorons que les normes et les calendriers d'interdiction de circulation pour ces véhicules dans les différentes zones de basses émissions ne soient pas harmonisés entre les 3 Régions du pays.

Les citoyens les moins nantis sont les premiers touchés par des interdictions de circulation dans les zones de basses émissions étant donné qu'ils ne disposent souvent pas des moyens financiers leur permettant d'acquérir un véhicule à moteur thermique plus respectueux de l'environnement, et encore moins un véhicule électrifié, qu'il soit neuf voire même récent. Une voiture « zero émissions » restera encore longtemps plus chère qu'un véhicule comparable à motorisation traditionnelle. Il ressort de différentes études (entre autres Test-Achats et Bloomberg) que la parité des prix entre des véhicules neufs à moteur thermique et à moteur électrique ne sera pas atteinte avant 5 ans, donc pas avant 2026. Aujourd'hui, toutes choses étant égales par ailleurs, le coût d'investissement dans un véhicule électrique est 25 à 90 % (cfr étude Jato EV's : a pricing challenge) plus élevé que pour son équivalent thermique. Le coût de fonctionnement est plus faible mais, même dans ce cas, le coût total reste plus élevé, surtout pour un particulier.

Nous reconnaissons l'impérieuse nécessité d'un verdissement du parc automobile dans le respect -pour autant que possible- des choix du citoyen. Compte tenu des prix souvent prohibitifs des véhicules électrifiés actuellement disponibles sur le marché, nous sommes d'avis que le verdissement du parc automobile évoluerait plus rapidement si le particulier optait pour l'achat d'un véhicule à moteur thermique plus récent et plus respectueux de l'environnement plutôt que d'attendre qu'il puisse acquérir un véhicule électrifié à un prix abordable.

Ensemble avec les gouvernements, nos secteurs veulent contribuer à faciliter la transition vers des véhicules plus récents en encourageant les consommateurs à opter pour des véhicules répondant à des normes Euro les plus respectueuses de l'environnement. À court terme, il est préférable d'éliminer progressivement les voitures trop anciennes en épargnant dans un contexte cadré les véhicules historiques culturellement représentatifs des ères de locomotion du passé.

En même temps, nous attirons l'attention de certains utilisateurs sur les nombreuses techniques modernes, comme les éco-entretiens, qui permettent d'optimiser le fonctionnement et l'efficience de véhicules existants tout en diminuant sensiblement leur taux d'émissions et de particules.

## Décarbonation

Le transport routier est responsable de 22 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Afin d'atteindre les objectifs climatiques, l'Union européenne, les États membres se sont fermement engagés à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules.



Le transport routier est responsable de **22 %** des émissions de CO<sub>2</sub>

Toutefois, la vente de véhicules neufs de plus en plus électrifiés ne constitue pas le seul levier à pouvoir être actionné pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Au rythme attendu de l'adoption du véhicule électrique, nous estimons qu'environ 80% du parc des véhicules légers sera encore thermique en 2030. Sans action sur la diminution des émissions du parc existant, les objectifs de Paris sur le climat nous semblent quasi inatteignables. Pour contribuer à réduire l'empreinte carbone pendant la phase de transition



énergétique, il y aurait déjà moyen de réduire les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub> de plusieurs centaines de milliers de tonnes si une majorité d'utilisateurs de véhicules à moteur thermique optaient pour un véhicule plus récent et donc plus respectueux de l'environnement.

**« A partir de 2026, les véhicules neufs qui émettent encore du CO<sub>2</sub> deviendront entre 10 et 40 % plus chers. »**

En ce qui concerne les voitures de société, le taux d'émissions de CO<sub>2</sub> est déjà un facteur déterminant dans les formules de déductibilité fiscale, la cotisation de solidarité de l'ONSS et de l'avantage toute nature. Aujourd'hui, un quart des voitures de société nouvellement vendues sont déjà équipées d'un moteur électrique avec capacité de recharge. La nouvelle fiscalité pour les voitures de société qui entrera (en non rentrera) en vigueur en 2026, avec un régime transitoire à partir de 2023, permettra d'accélérer cette évolution vers une réduction drastique des émissions de CO<sub>2</sub>. Les véhicules neufs qui émettent encore du CO<sub>2</sub> deviendront entre 10 et 40 % plus chers par rapport au régime fiscal actuel.

Nous regrettons qu'il ne soit pas prévu que les voitures hybrides rechargeables utilisées de façon adéquate ne bénéficient pas d'une taxation préférentielle étant donné qu'elles peuvent contribuer de façon sensible à réduire l'empreinte carbone. Tous les véhicules neufs doivent obligatoirement être équipés d'un calculateur de consommation intégré « OBFCM » (On-Board Fuel Consumption Meter) qui permet de récolter les données de consommation réelles notamment en identifiant les kilomètres qui ont exclusivement été parcourus en mode électrique. Nous tenons à sensibiliser les autorités à la contribution environnementale que peut apporter l'utilisation responsable et mesurable des véhicules hybrides rechargeables. Il est

tout à fait possible d'imaginer des mécanismes visant à encourager les utilisateurs à rouler un maximum de kilomètres "zero émission" avec ces voitures, tout en laissant une marge de manœuvre pour ceux qui ne disposent pas d'un accès facile à des infrastructures de recharge.

Dans le cadre de la transition vers une mobilité sans émissions, l'industrie a choisi d'investir massivement dans les véhicules à propulsion électrique. Aujourd'hui, il est tout sauf clair que les réseaux électriques sont préparés pour les accueillir. Une grande part de responsabilité incombe à tort à l'utilisateur qui doit adapter son comportement de recharge à la capacité des fournisseurs d'énergie et aux gestionnaires de réseaux de distribution. A ce jour, le parc automobile en Belgique compte environ 5,8 millions de voitures. Seuls 0,3% du parc de véhicules particuliers et 5,8% du parc de véhicules de société sont des véhicules électrifiés. Selon nos estimations, il devrait y avoir plus d'1 million de véhicules entièrement électriques et plusieurs centaines de milliers de véhicules hybrides rechargeables sur nos routes d'ici 2030.



**± 20 % du parc devrait être électrifié en 2030**

En ce qui concerne les infrastructures publiques de recharge, les Régions doivent avancer sans tarder. Plus le nombre de véhicules électriques vendus augmentera, plus nous rencontreras des nombres croissants d'utilisateurs privés de la possibilité de recharger à la maison ou au travail.

Nous attendons des différents acteurs liés de près ou de loin à l'électromobilité qu'ils jouent la transparence afin de permettre à nos concitoyens d'anticiper le plus rapidement possible les bonnes décisions à prendre.

Mobia s'inquiète de l'approvisionnement en énergie ainsi que de la distribution et le développement de l'infrastructure de recharge publique.



Nous demandons un suivi approfondi du nombre, de l'emplacement et la densité des infrastructures qui vont de pair avec l'électrification du parc automobile. Ce suivi présuppose l'existence d'un plan national pour le déploiement de chargeurs (ultra) rapides le long des routes principales et des points chauds ainsi que des solutions claires pour la recharge en ville et dans des lieux à forte densité de population.

En se référant à un benchmark européen qui préconise l'installation d'1 borne de recharge (semi-) publique pour 10 véhicules électrifiés, il faudrait que la Belgique dispose de plus de 100.000 bornes (semi-)publiques d'ici 2030 pour pouvoir recharger plus d'un million de véhicules électrifiés qui circuleront alors sur nos routes. Avec moins de 10.000 bornes de recharge opérationnelles et accessibles au public à ce jour, la

Belgique est encore bien loin du compte. Il faut donc que les Régions se mobilisent sans tarder afin qu'elles puissent garantir une capacité électrique minimale pour toute nouvelle immatriculation d'un véhicule électrifié.

Parallèlement, il convient aussi de stimuler le développement de différentes technologies bas carbone innovantes, tels les carburants renouvelables (synthétiques ou à bas composant fossile) amenés, selon nous, à jouer un rôle-clé dans la décarbonation de la flotte encore existante de véhicules thermiques en 2030. A cet effet, la mise en œuvre d'infrastructures adaptées doit également être anticipée.

**Mobia est d'avis que la transition vers une mobilité sans émissions pourra se faire sous les conditions suivantes :**

- Le verdissement du parc automobile doit toujours se faire dans le respect des choix et des moyens financiers du citoyen.
- Les normes et les calendriers d'interdiction de circulation dans les différentes zones de basses émissions doivent être harmonisés.
- Nous plaidons pour l'établissement d'un calendrier clair et transparent concernant le durcissement graduel des critères d'accès aux zones de basses en tenant compte de l'introduction des nouvelles normes euro et d'un régime d'exception pour les véhicules à caractère historique.
- Pour certaines catégories de véhicules, les carburants bio et synthétiques doivent

également être considérés comme faisant partie des solutions potentielles sur la voie d'une neutralité en carbone.

- Le potentiel de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ne provient pas uniquement des ventes de nouveaux véhicules mais aussi de l'utilisation responsable des PHEV, des éco-entretiens, etc.
- Nous demandons plus de clarté afin de savoir si l'approvisionnement et la distribution d'électricité seront suffisamment bien organisés pour accueillir l'arrivée massif de voitures rechargeables qui nous attend. Tout en gardant le même confort pour l'utilisateur qui roule avec un moteur thermique en ce moment.
- En ce qui concerne les infrastructures publiques de recharge, les Régions doivent passer à la vitesse supérieure sans tarder.





# Fiscalité de la mobilité

## Taxation de moyens de transport

En 2019, les recettes fiscales perçues par l'Etat sur le transport motorisé se sont élevées à un total de 21,4 milliards d'euros, dont la majorité en provenance des voitures particulières (79%). Ces recettes dépassent de loin les investissements des gouvernements dans les infrastructures et les transports publics.



**79 %** des recettes fiscales proviennent des voitures particulières

## Principes

Selon Mobia, les taxes sur les moyens de transport privés devraient :

1. Être budgétairement neutres tout en responsabilisant les comportements et en faisant cascader les responsabilités suivant le principe propriétaire/utilisateur/pollueur - payeur.
2. Ne pas décourager les déplacements nécessaires à l'exécution d'un travail et pour lesquels il n'existe pas d'autre solution de mobilité alternative crédible.
3. Contrôler les émissions de gaz à effet de serre.
4. Contrôler les émissions de polluants.
5. Décongestionner les routes en ventilant l'utilisation des infrastructures et en encourageant les déplacements non essentiels en dehors des heures de pointe.
6. Etre transparent, simple et aligné entre tous les niveaux de pouvoir.



**Les taxes sur les moyens de transport doivent accompagner les comportements mais, en même temps, assurer la mobilité continue du plus grand nombre possible de personnes qui ne disposent pas d'alternatives crédibles.**

Le simple fait de disposer d'un mode de transport individuel ne devrait pas entraîner de taxation substantielle. La hauteur de la taxation devrait surtout dépendre de la mesure dans laquelle l'utilisation du mode de transport a un impact négatif sur l'environnement, l'économie ou la sécurité.

Les taxes et redevances dont le montant varie en fonction du comportement d'utilisation doivent être collectées directement chez l'utilisateur.

Pour nos secteurs, ainsi que pour l'utilisateur de mobilité en général, il est essentiel de pouvoir prendre des décisions dans un cadre fiscal prévoyant et prévisible et, en cas de changements nécessaires, de pouvoir compter sur une période de transition raisonnable avec une vision claire de ce que l'avenir nous réserve.

## Nouvelles règles de taxation sur le verdissement de la voiture de société

De manière globale, nous déplorons qu'en comparaison avec les entreprises, il y a peu d'incitants fiscaux pour stimuler les particuliers à adopter l'électromobilité. Il est important de rappeler que 47% des véhicules neufs sont immatriculés au nom d'un particulier et 53% au nom d'une société. Nous nous réjouissons par contre que, tant les particuliers que les entreprises, puissent profiter d'incitants fiscaux à l'installation de bornes de recharge à domicile ou sur le lieu de travail. Nous déplorons par contre que ces incitants seront progressivement réduits pour être totalement supprimés fin 2024.

Bien que nous soutenions pleinement la poursuite de la décarbonation, nous pensons que les gouvernements se concentrent de manière trop unilatérale et radicale sur les véhicules 100% électriques.

Nous déplorons que les véhicules « plug in hybride », qui constituent une solution de mobilité électrifiée particulièrement intéressante pour certains profils d'utilisateurs, soient ignorés.

Toujours à propos des véhicules hybrides rechargeables, nous restons favorables à la mise en place d'une fiscalité plus avantageuse pour les kilomètres parcourus exclusivement en mode électrique.

Il est incompréhensible que le gouvernement pénalise fiscalement particulièrement les hybrides rechargeables ou les véhicules équipés d'autres technologies propres. La déductibilité fiscale des voitures particulières à carburant fossile sera progressivement supprimée pour atteindre 0% en 2026 alors que les moteurs thermiques Euro 6 de la dernière génération sont particulièrement efficaces en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>.



En plus, nous regrettons que la déductibilité fiscale des voitures sans émission carbone soit progressivement réduite pour être plafonnée à 67,5% à partir de 2031.

## Taxe kilométrique intelligente

Nous sommes partisans d'une taxe kilométrique intelligente, budgétairement neutre, harmonisée entre les 3 Régions du pays, pour autant que sa finalité vise à étaler la circulation dans le temps et dans l'espace pour moins de congestion et à rendre la mobilité plus durable. Avant l'instauration de toute taxe kilométrique intelligente, Mobia tient à s'assurer d'une part, que des solutions de déplacement alternatives et fiables soient déjà concrètement mises en place et que cette taxe ne se traduise pas par une augmentation déguisée de la fiscalité automobile. Le système devrait encourager les bonnes pratiques en matière de déplacement mais ne peut pas en même temps aboutir à ce que l'utilisation de la voiture devienne un privilège pour ceux qui en ont les moyens, ni désavantager les classes moyennes qui sont professionnellement actives.

Bien que nous soutenions pleinement la poursuite de la décarbonation pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, nous sommes d'avis que les gouvernements se concentrent de manière trop unilatérale et radicale sur les seuls véhicules 100% électriques alors que la vente de véhicules thermiques et/ou hybrides répondant aux normes les plus respectueuses de l'environnement et les techniques modernes d'après-vente peuvent également contribuer à réduire les émissions de CO2 dans la phase de transition énergétique.





# Multimodalité

## **La voiture, soutenue par d'autres solutions de mobilité, reste essentielle pour de nombreux déplacements individuels**

La voiture est un condensé de technologie. C'est un "passe-partout" pour la plupart des besoins en mobilité, surtout dans un pays comme la Belgique où l'aménagement du territoire est peu structuré et où les transports publics sont souvent insuffisants. Pour citer un sociologue de la voiture, l'automobile doit se charger de tous les déplacements de personnes et/ou de marchandises que les autres modes ne peuvent, voire ne veulent, assurer.

Au cours des 40 dernières années, le parc de voitures particulières a triplé et le transport routier de marchandises reste également à un niveau très élevé. Bien que les véhicules soient devenus de plus en plus propres et sûrs au fil des ans, l'infrastructure routière s'est développée trop lentement et de nombreuses externalités négatives sont apparues en raison de la forte augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les voitures et les camions.

Parmi les alternatives, pourvu qu'elle soit adoptée par un nombre croissant d'usagers, la bicyclette a fait un retour en force ces dernières années comme alternative crédible, tant pour les déplacements fonctionnels que pour les loisirs, notamment grâce à l'électrification et au développement de meilleures infrastructures cyclables. La fiscalité contribue également au fait qu'il est devenu financièrement plus intéressant de se déplacer à vélo pour les trajets domicile - travail.

**« Des outils numériques performants sont indispensables pour faire de la « mobilité servicielle » un succès. »**

Pour les utilisateurs des transports publics, il existe non seulement une gamme croissante de solutions partagées telles que les vélos et les scooters pour les premiers et derniers kilomètres mais aussi les vélos individuels « à emporter » qui sont plus populaires que jamais. La voiture partagée est une solution pour ceux qui vivent dans un environnement urbain et n'éprouvent qu'occasionnellement le besoin de se déplacer sur de grandes distances.



Face à l'émergence de ces nouvelles solutions, il est essentiel que la connexion entre les différents modes de transport soit aussi fluide et rapide que possible. De même, la planification de l'itinéraire et le paiement de chaque service dans une chaîne multimodale doivent être facilités pour convaincre les gens d'utiliser ces systèmes. Des outils numériques performants sont indispensables pour faire de cette "mobilité servicielle" un succès.

Ces différentes solutions de mobilité ne doivent pas être mises en concurrence mais doivent être complémentaires pour répondre au mieux aux besoins en mobilité du consommateur.

Pour une grande majorité de personnes, posséder une voiture reste la solution à la fois la plus universelle et la plus confortable pour répondre à leurs besoins en mobilité. Toutefois, afin de combattre la congestion et rendre notre mobilité plus durable, de plus en plus de membres parmi nos fédérations viennent offrir des solutions qui permettent aux usagers de parcourir moins de kilomètres en voiture et, comme option alternative ou complémentaire, d'utiliser des véhicules à deux roues ou des transports partagés. Nous voulons être un partenaire des gouvernements dans le développement de ces alternatives, tout en assurant des conditions de concurrence équitables entre les fournisseurs privés et publics de solutions de transport.

## Budget mobilité

### Changements dans le cadre du verdissement des voitures de société

D'après les statistiques disponibles auprès des secrétariats sociaux, le budget mobilité ne serait actuellement exploité que par environ 1.000 conducteurs bénéficiaires d'une voiture de société, soit seulement 0,2 %. En d'autres termes, 99,8 % des titulaires d'une voiture de société n'ont pas encore recours au budget mobilité alors que son entrée en vigueur remonte déjà à mars 2019. Il faut donc, en ce moment, relativiser le succès encore très mitigé du budget mobilité.

**« 99,8 % des titulaires d'une voiture de société n'ont pas encore recours au budget mobilité. »**

Dans le cadre du verdissement des voitures de société, le gouvernement fédéral apporte un certain nombre de modifications à la législation sur le budget mobilité. Certains ajustements, également demandés par nos secteurs depuis longtemps, sont maintenant mis en œuvre. En même temps, ce projet de loi est une occasion manquée de rendre le budget mobilité plus accessible comme alternative ou complément à la voiture de société.

Lors de l'introduction de la réglementation en 2019, le législateur a craint des abus, ce qui a conduit à un certain nombre de conditions qui semblaient assez complexes pour ceux qui voulaient introduire un budget de mobilité. Malheureusement, dans le projet de loi actuel, le législateur s'en tient à la plupart de ces conditions et il reste donc des obstacles importants qui continueront à entraver l'essor de ce dispositif.



Nous saluons le fait que dans le pilier 2, entre autres, les abonnements pour les transports en commun des membres de famille, les frais de parking aux gares et les équipements destinés à la protection des cyclistes, soient inclus.

Il reste néanmoins des points d'amélioration :

- Les "périodes d'attente" pour les employeurs et les employés qui souhaitent passer d'une voiture de société au budget mobilité devraient être supprimées.
- Le budget mobilité reste le privilège des personnes ayant le statut de salarié. Les indépendants et les chefs d'entreprise indépendants restent exclus de la mesure. Ces communautés devenant progressivement plus importantes, cette exclusion laisse un énorme potentiel inexploité.
- L'autorité publique devrait promouvoir plus activement le système. Aujourd'hui, cela se limite à un site web, mais ce n'est pas vraiment du recrutement.
- En tant qu'acteurs de la mobilité, nous devons également travailler encore plus activement et rechercher, avec les spécialistes des RH, des solutions créatives pour intégrer le budget mobilité dans les plans de cafétéria, pour ne citer que cet exemple.
- Une extension aux utilisateurs de véhicules autres que ceux de société serait également souhaitable. Nous sommes conscients que cela touche aux accords salariaux concernant le remboursement des déplacements domicile-travail dans de nombreux secteurs mais les syndicats et les employeurs devraient aborder ce sujet.
- Après ces ajustements juridiques, il faut aussi laisser du temps au temps. L'échange d'un véhicule n'est rentable qu'à la fin du contrat de leasing ou si le véhicule est amorti.

- L'assouplissement et l'extension envisagés pour le remboursement des prêts hypothécaires dans le deuxième pilier est une mesure que nous ne soutenons pas et dont nous questionnons la conformité à la Constitution.

**Le budget mobilité peut apporter une plus-value pour nos secteurs et pour la mobilité en général comme alternative ou complément à la voiture de société.**

Nos fédérations approuvent certains changements apportés au budget mobilité mais des obstacles subsistent. Les "périodes d'attente" pour les employeurs et les employés qui souhaitent passer d'une voiture de société au budget mobilité devraient être supprimées.

Une extension aux utilisateurs de véhicules autres que ceux d'une voiture de société serait souhaitable ainsi que pour les gérants d'entreprises indépendants.

L'assouplissement et l'extension envisagés pour le remboursement des prêts hypothécaires dans le deuxième pilier est une mesure que nous ne soutenons pas.

**Il faut aussi laisser du temps au temps pour ce concept.**



# Who's who Mobia

Le conseil d'administration est composé de 9 administrateurs, 3 de chaque membre fondateur. La présidence change tous les 2 ans entre les 3 fédérations.

Actuellement, Stefan Delaet est le président du conseil d'administration de Mobia en tant que représentant de Renta. Le conseil d'administration comprend également un modérateur, Luc De Moor, qui aide à coordonner les débats.

## Leden van de Raad van Bestuur van Mobia



**Stefan Delaet**  
Président du conseil  
d'administration | Renta



**Philippe Dehennin**  
Vice-président | Febiac



**Didier Perwez**  
Vice-président | Traxio



**Steven Pauwels**  
Renta



**Andreas Cremer**  
Febiac



**Peter Daeninck**  
Traxio



**Luc De Moor**  
Modérateur



**Frank Van Gool**  
Renta



**Denis Gorteman**  
Febiac



**Wim Vos**  
Traxio



**François-Xavier Dubois**  
Gestion quotidienne de l'association est  
confiée à François-Xavier Dubois





**En savoir plus?**  
Surfez sur **mobia.be**

Mobia asbl est une collaboration entre  
Febiac, Renta et Traxio

**© Mobia asbl**

Avenue J. Bordet 164, 1140 Evere  
Contact: François-Xavier Dubois  
+32 491 71 91 66

 [info@mobia.be](mailto:info@mobia.be)