



Note documentaire

Estimation approximative des coûts directs des déplacements domicile-travail en Belgique pour les salariés et les employeurs du secteur privé



Table des matières

1	Executive summary	3
2	Contexte	4
3	Structure de la note	5
4	Méthodologie	5
	4.1 Définition de la notion de coût direct	5
	4.2 Données utilisées	7
5	Coûts directs des déplacements domicile-travail	7
	5.1 Tableau récapitulatif des coûts directs liés aux déplacements domicile-travail	7
	5.2 Constats généraux	9
	5.3 Constats spécifiques	10
	5.3.1 Le vélo	10
	5.3.2 Le train.....	10
	5.3.3 Le tram, métro et bus (TMB).....	11
	5.3.4 Le transport collectif organisé (TCO)	12
	5.3.5 La voiture	13
	5.3.5.1 La voiture privée	13
	5.3.5.2 La voiture de société.....	14
	5.3.6 Les salariés non-indemnisés pour leurs déplacements domicile-travail.....	16
6	Conclusion	16
7	Annexe	17
	7.1 Calcul du coût des voitures de société	17
8	Bibliographie	18

Liste des tableaux

Tableau 5-1 :	Tableau récapitulatif des coûts directs des déplacements domicile-travail par mode et de leur répartition entre salariés et employeurs du secteur privé	8
Tableau 5-2 :	Les salariés du secteur privé qui bénéficient d'aucune, d'une ou de plusieurs interventions patronales dans les frais de déplacements domicile-travail	9
Tableau 5-3 :	Coûts des voitures de société pour les employeurs et les salariés.....	14

1 Executive summary

Pour aborder les problèmes de congestion, les différents niveaux de pouvoir envisagent des pistes de solutions (par ex. une taxe kilométrique pour des voitures particulières) qui ont une incidence possible sur la structure actuelle des coûts des déplacements domicile-travail – qui représentent un quart de l'ensemble des déplacements et plus de 60% du trafic aux heures de pointe¹. La présente note a pour objectif de donner une estimation approximative des coûts directs supportés par les employeurs (c'est-à-dire leur intervention financière) et les salariés du secteur privé pour les déplacements domicile-travail. Cette estimation approximative est importante pour la concertation sociale et le débat sociétal concernant les propositions politiques de solutions de mobilité impliquant un glissement dans la structure des coûts des déplacements domicile-travail qui relèvent du champ de compétence des interlocuteurs sociaux.

Le coût total annuel des déplacements domicile-travail supporté par les salariés et les employeurs est de 7,4 milliards € pour les différents modes de transport : les employeurs supportent 5,2 milliards € de ce coût, les salariés 2,2 milliards €.

Si on répartit ce montant de 7,4 milliards € entre les différents moyens de transport, on constate que le premier poste de dépense concerne la voiture de société avec un coût de plus de 4,7 milliards €. Vient ensuite la voiture privée qui engendre un coût de près de 2,4 milliards €. Les déplacements domicile-travail en train ont un coût de 135 millions € tandis que les tram, bus et métro ont un coût de 69 millions €. De son côté, le vélo atteint la somme de 69 millions €. Le transport collectif organisé coûte quant à lui 8,3 millions € aux employeurs.

La majorité (73,2%) des salariés reçoivent une intervention de leur employeur dans les frais de leurs déplacements domicile-travail, alors que 6,4% des salariés combinent plusieurs interventions car ils se déplacent de manière multimodale (càd. avec une combinaison de plusieurs modes de transport) entre leur domicile et leur lieu de travail. Cependant, une partie non négligeable des salariés (20,4%) ne bénéficie d'aucune intervention et supporte donc l'entièreté des frais liés à ses déplacements domicile-travail.

7,3% des salariés reçoivent une intervention pour leurs déplacements domicile-travail en vélo. Ce dernier engendre un coût annuel de 69 millions €, qui est totalement assumé par les employeurs.

5,5% des salariés reçoivent une intervention pour leurs déplacements domicile-travail en train. Ce dernier engendre un coût de 135 millions € par an, qui est principalement supporté par les employeurs.

4,5% des salariés reçoivent une intervention pour l'utilisation des tram, bus et métro dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. Ces moyens de transport génèrent un coût annuel de 69 millions €, dont un tiers (ou 22,7 millions €) est supporté par les salariés et deux-tiers (ou 46,1 millions €) par les employeurs.

¹ SPF « Mobilité et Transports », communiqué de presse du 11 septembre 2014 « La voie vers votre mobilité durable »

Le transport collectif organisé, pour lequel 0,7% des salariés reçoivent une intervention, coûte 8,3 millions € aux employeurs. La part supportée par les salariés reste inconnue.

Les coûts des déplacements domicile-travail effectués en voiture privée (2,4 milliards € par an pour 51,7% des salariés) sont majoritairement (à hauteur de 72,9% ou 1,7 milliards €) assumés par les salariés. L'intervention moyenne de l'employeur qui équivaut à 0,107€/km permet de couvrir une partie limitée du coût total de la voiture privée (0,381€/km).

La voiture de société, accordée à 435.747 salariés, engendre un coût annuel de plus de 4,7 milliards € dont 4,3 milliards sont supportés par les employeurs. Le coût supporté par les employeurs pour l'ensemble des autres modes de transport est de 905 millions d'euros par an.

2 Contexte

La Belgique est l'un des pays européens avec le plus d'embouteillages, ce qui a des conséquences négatives pour le citoyen, l'économie et la société. Pour aborder les problèmes de congestion, les différents niveaux de pouvoir envisagent des pistes de solutions (par ex. une taxe kilométrique pour des voitures particulières) qui ont une incidence possible sur la structure actuelle des coûts des déplacements domicile-travail – qui représentent un quart de l'ensemble des déplacements et plus de 60% du trafic aux heures de pointe². L'identification de cette structure est donc importante pour la concertation sociale et le débat sociétal actuel concernant ces propositions politiques pour la mobilité.

Dans ce cadre, les interlocuteurs sociaux interprofessionnels et régionaux ont demandé aux secrétariats du Conseil central de l'économie (CCE), du Conseil national du travail (CNT), du Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) et du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) d'élaborer, en collaboration avec le Bureau fédéral du Plan (BFP), un inventaire qui rassemble les données publiquement disponibles pour calculer le coût des déplacements domicile-travail en Belgique et qui présente le cadre réglementaire actuel des déplacements domicile-travail. Cet inventaire des secrétariats³ contient notamment les résultats préliminaires d'une estimation approximative faite par le BFP de la répartition des coûts des déplacements domicile-travail en Belgique entre salariés, employeurs et pouvoirs publics ainsi que des informations sur les montants des interventions des employeurs dans les frais de déplacements domicile-travail déterminés par les CCT interprofessionnelles et sectorielles.

² SPF « Mobilité et Transports », communiqué de presse du 11 septembre 2014 « La voie vers votre mobilité durable »

³ [« Inventaire des secrétariats du CCE, du CNT et des CES régionaux avec des informations et données disponibles pour calculer le coût actuel des déplacements domicile-travail en Belgique »](#)

Certains employeurs proposent une intervention dans le coût des déplacements domicile-travail plus avantageuse que ce qui a été convenu au niveau sectoriel. Afin d'avoir une idée à la fois du nombre de salariés du secteur privé bénéficiant d'une intervention de l'employeur et des montants précis des interventions des employeurs du secteur privé dans le coût des déplacements domicile-travail des membres de leur personnel, les interlocuteurs sociaux interprofessionnels et régionaux ont souhaité qu'une demande de données chiffrées soit adressée aux secrétariats sociaux. Les différents constats issus de ces données (financées par le CCE et les trois CES régionaux) ont été synthétisés dans une note des secrétariats⁴.

A partir des données de SD Worx et de l'inventaire susmentionné, les secrétariats du CCE et des CES régionaux ont rédigé la présente note. Celle-ci a pour objectif de donner une idée de l'ensemble des coûts directs des déplacements domicile-travail (en générale par moyen de transport) pour les employeurs et les salariés du secteur privé.

3 Structure de la note

La présente note est structurée en quatre parties. Dans la première partie, nous présentons les données utilisées, expliquons le concept utilisé de « coût direct » ainsi que la manière d'interpréter le tableau récapitulatif. La deuxième partie contient des constatations générales sur les coûts directs des déplacements domicile-travail pour les employeurs et les salariés. Dans la troisième partie, des constatations spécifiques pour chaque mode de transport sont exposées. Enfin, nous concluons en synthétisant les principaux constats issus de cette note.

4 Méthodologie

4.1 Définition de la notion de coût direct

La répartition des coûts directs des déplacements domicile-travail entre salariés et employeurs du secteur privé⁵ en Belgique constitue l'objet de cette note.

Différents coûts peuvent être imputés aux déplacements domicile-travail :

- L'intervention de l'employeur dans les frais des déplacements domicile-travail des membres de son personnel ;
- Le coût supporté par le salarié ;

⁴« Note des secrétariats du CCE, CNT et des CES régionaux : « Constatations relatives aux interventions de l'employeur dans le coût des déplacements domicile-travail des salariés du secteur privé »

⁵ Il s'agit du secteur privé selon la définition utilisée par l'ONSS (voir [http://www.rsz.fgov.be/fr/statistiques/faq#Comment_l-ONSS_etablit-il_la_distinction_entre_secteurs_privé_et_public_dans_ses_statistiques](http://www.rsz.fgov.be/fr/statistiques/faq#Comment_l_ONSS_etablit-il_la_distinction_entre_secteurs_privé_et_public_dans_ses_statistiques)) à l'exception des branches agricoles (NACE 01, 02 et 03), de la branche NACE 36 (captage, traitement et distribution d'eau) et de 65% de la branche NACE 78 (activités liées à l'emploi),

- Les coûts externes du transport⁶ sont les coûts supportés par la société au sens large qui ne sont pas internalisés par ceux qui les provoquent (coûts environnementaux, coûts sanitaires, coûts de congestion ...)
- Les coûts indirects supportés par l'employeur concernant l'investissement dans certaines infrastructures liées au transport (parkings, installations pour les vélos, systèmes de voitures et de vélos partagés ...)
- Le coût pour les autorités publiques : les coûts liés aux déductions fiscales et parafiscales, le coût lié aux investissements dans l'infrastructure de transport etc.

Compte tenu des difficultés méthodologiques et des hypothèses très importantes à faire pour calculer les coûts externes, les coûts indirects et le coût pour les autorités publiques (notamment en termes de part imputable aux déplacements domicile-travail), ceux-ci ne sont pas pris en compte dans la présente note.

Lors de l'interprétation des montants mentionnés dans cette note, il est donc important de garder en mémoire qu'il faut entendre :

- par « coût direct pour les salariés » le coût que ces derniers supportent pour leurs déplacements domicile-travail ;
- par « coût direct pour les employeurs », leur intervention financière dans les frais des déplacements domicile-travail des membres de leur personnel :
 - Pour la voiture privée, le transport collectif organisé et le vélo, il s'agit d'une indemnité par km que l'employeur accorde au salarié et qui est exonérée d'impôt jusqu'à un certain montant (380€ pour les revenus 2014 ; 390€ pour les revenus 2017).
 - Pour les transports en commun, il s'agit d'une intervention de l'employeur dans le coût d'un abonnement de transports en commun du salarié, laquelle est totalement exonérée d'impôt en cas de déduction forfaitaire des frais professionnels⁷. Si le travailleur opte pour la déduction de ses frais professionnels réels et non forfaitaires, alors l'intervention patronale est entièrement imposable.
 - Pour la voiture de société⁸, il s'agit de la totalité des frais engendrés par une voiture de société : coût du leasing, coût de l'éventuelle carte essence, imposition de l'avantage de toute nature (ATN⁹), imposition à l'ISOC et cotisation de solidarité.

⁶ Définition issue de Parlement européen, (2009), « Le calcul des coûts externes du secteur des transports », DG des politiques internes,

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/408958/IPOL-TRAN_ET\(2009\)408958_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/408958/IPOL-TRAN_ET(2009)408958_FR.pdf)

⁷ Lorsque le travailleur opte pour la déduction forfaitaire de ses frais professionnels, l'intervention de l'employeur dans le coût des abonnements de transports en commun est exonérée d'impôts. Afin que l'employeur puisse tenir compte de l'exonération du précompte professionnel sur ce montant, il doit être en possession d'un écrit du travailleur selon lequel celui-ci revendique la déduction du forfait légal des frais professionnels pour l'imposition de ses revenus.

⁸ Par « voiture de société », il faut entendre une voiture qui fait partie du package salarial du salarié (une « voiture salaire »), plus concrètement, qui est mise à disposition par l'employeur et qui peut également être utilisée à des fins purement privées, en dehors du travail. Il y a un avantage de toute nature imposable sur cette voiture.

⁹ L'avantage de toute nature est une estimation par le législateur de la valeur d'un avantage que l'employeur ou une entreprise accorde à un travailleur (par ex. une voiture de société). Le fisc considère un avantage de toute nature comme un revenu professionnel. Le travailleur qui le reçoit doit donc payer de l'impôt sur le montant correspondant à la valeur de l'avantage de

4.2 Données utilisées

Afin d'estimer les coûts directs liés aux déplacements domicile-travail, différentes sources de données ont été utilisées.

Tout d'abord, les résultats préliminaires de l'estimation approximative faite par le Bureau Fédéral du Plan de la répartition des coûts des déplacements domicile-travail (par train, tram, bus, métro ou voiture privée) entre salariés et employeurs et reprise dans l'inventaire des secrétariats ont été utilisés.

Ensuite, SD Worx a fourni des données chiffrées pour l'année 2014 concernant le montant de l'intervention moyenne des employeurs dans les frais des déplacements domicile-travail selon les différents modes de transport ainsi que le nombre de salariés qui en bénéficient. Ces données chiffrées concernent 558.998 contrats de travail¹⁰ de salariés qui travaillent au moins 12 mois dans des entreprises du secteur privé belge.

Il est à noter que la répartition des interventions patronales dans le coût des déplacements domicile-travail entre les différents modes n'est pas une indication de la répartition modale réelle des déplacements domicile-travail. Cela s'explique d'une part par l'absence d'informations sur les 20,4% des salariés qui ne reçoivent pas d'intervention de leur employeur et, d'autre part, par le fait que certains salariés bénéficient de plusieurs interventions de leur employeur.

Enfin, le Bureau Fédéral du Plan a pu fournir certaines données grâce au modèle PLANET¹¹, l'ONSS nous a fourni des données concernant les cotisations de solidarité (liées aux voitures de société) et KPMG, Smart Mobility (VIM) et Renta nous ont également fourni des données spécifiques sur les voitures de société.

Il est à noter qu'en ce qui concerne les transports en commun (tram, bus, métro et train) et la voiture privée, la présente note émet l'hypothèse que le travailleur opte pour la déclaration des frais professionnels forfaitaires et non réels.

5 Coûts directs des déplacements domicile-travail

5.1 Tableau récapitulatif des coûts directs liés aux déplacements domicile-travail

Le Tableau 5-1 reprend pour chaque mode de transport pour lequel il existe un remboursement de l'employeur dans les frais des déplacements domicile-travail : le nombre et le pourcentage de salariés indemnisés, le coût global annuel des déplacements domicile-travail pour les employeurs et les salariés et sa répartition entre salariés et employeurs.

toute nature. L'avantage de toute nature est calculé à partir des émissions de CO₂, de la valeur catalogue et de l'âge de la voiture.

¹⁰ Les contrats intérimaires n'ont pas été pris en compte parce qu'ils déformeraient l'analyse vu que ceux-ci sont, pour la plupart des contrats de courte durée.

¹¹ Le modèle PLANET a été développé par le Bureau Fédéral du Plan et est un modèle de projection de la demande de transport, <http://www.plan.be/aboutus/overview.php?lang=fr&TM=32>

Tableau 5-1 : Tableau récapitulatif des coûts directs des déplacements domicile-travail par mode et de leur répartition entre salariés et employeurs du secteur privé

Mode de transport		% de salariés indemnisés	Nombre de salariés indemnisés	Coût total annuel par personne indemniée	Coût global	Salarié			Employeur privé		
						Répartition	Coût par personne	Coût total	Répartition	Coût par personne	Coût total
Train	Contrat tiers-payant	3,4%	89.899	€ 947,42	€ 85.171.590	0,0%	€ 0	0 €	75,2%	1007,89€ /pers TVA (64,74€/pers)	€ 90.608.075 -€ 5.436.484
	Carte train	2,1%	53.902	€ 925,98	€ 49.912.503	22,0%	210€/pers	€ 10.959.735	78,0%	650,97€/pers supplément	€ 35.088.489 € 3.864.278
	<i>Total</i>	<i>5,5%</i>	<i>143.801</i>	<i>€ 937</i>	<i>€ 135.084.093</i>			<i>€ 10.959.735</i>			<i>€ 134.997.326</i>
TMB		4,5%	117.339	€ 586,51	€ 68.820.351	33,0%	194,2€/pers	€ 22.711.894	67,0%	381,23€/pers supplément	€ 44.733.228 € 1.375.229
Voiture privée		51,7%	1.357.043	€ 1.760,82	€ 2.389.508.797	72,9%	1213,8€/pers ou 0,27€/km imposition (IPP) de 70,25€/pers imposition de l'ATN	€ 1.647.260.109 € 95.332.257	27,1%	476,71€/pers ou 0,11€/km	€ 646.916.431
Voiture de société		16,6%	435.747	€ 10.834,78	€ 4.721.218.462	8,6%	(IPP) = 934,77€/pers	€ 407.322.914	91,4%	Total	€ 4.313.895.547
Vélo		7,3%	190.933	€ 361,18	€ 68.961.544	0,0%	€ 0	0 €	100,0%	361,18€/pers	€ 68.961.544
TCO		0,7%	19.147	?	?	?	?	?	20,1%	434,64€/pers ou 0,08€/km	€ 8.321.952
Non-indemnisés		20,4%	535.614	?	?	100,0%	?	?	0,0%	€ 0	€ 0
TOTAL		106,7%	2.799.624		€ 7.383.593.247			2.183.586.910 €			€ 5.219.201.258

Sources : SD Worx, BFP, calculs des secrétariats

5.2 Constats généraux

Le tableau récapitulatif Tableau 5-1 donne la proportion de salariés indemnisés par mode de transport par rapport au nombre total de salariés. La somme de ces proportions est de 106,7% et dépasse donc les 100%. Ceci est dû au fait que 6,4%¹² des salariés reçoivent plus d'une indemnisation de leur employeur parce qu'ils se déplacent de manière multimodale (càd. en combinant plusieurs modes de transport) entre leur domicile et leur lieu de travail. Le Tableau 5-2 donne une ventilation des salariés du secteur privé selon qu'ils bénéficient d'aucune, d'une ou de plusieurs interventions patronales dans les frais de leurs déplacements domicile-travail.

Etant donné que nous ne possédons aucune information sur les salariés¹³ ne bénéficiant pas d'une intervention (20,4%), les coûts liés à leurs déplacements domicile-travail n'ont pas pu être pris en compte dans cette note.

Tableau 5-2 : Les salariés du secteur privé qui bénéficient d'aucune, d'une ou de plusieurs interventions patronales dans les frais de déplacements domicile-travail

Salariés ne bénéficiant pas d'une intervention	535.614	20,40%
Salariés bénéficiant d'une intervention	1.922.529	73,20%
Salariés bénéficiant de plus d'une intervention	168.447	6,40%
Population totale	2.626.590	100%

Source : SD Worx, calculs des secrétariats

Le coût global annuel des déplacements domicile-travail supporté par les salariés et les employeurs est de 7,4 milliards € (les coûts liés aux déplacements domicile-travail supportés par les salariés ne bénéficiant pas d'une intervention non compris) : les employeurs supportent 5,2 milliards € de ce coût, les salariés 2,2 milliards €.

Si on répartit ce montant de 7,4 milliards € entre les différents moyens de transport, on constate que le premier poste de dépense concerne la voiture de société avec un coût de 4,7 milliards €. Vient ensuite la voiture privée qui engendre un coût de près de 2,4 milliards €. Les déplacements domicile-travail en train ont un coût de 135 millions € tandis que les tram, bus et métro ont un coût de 69 millions €. De son côté, le vélo atteint la somme de 69 millions € et le transport collectif organisé¹⁴ coûte quant à lui 8,3 millions € aux employeurs.

¹² Dans les 6,4% des salariés recevant plus d'une intervention, certains en reçoivent plus de deux et sont donc comptabilisés au moins trois fois dans le tableau récapitulatif. Ce fait explique la différence avec les 6,7% de salariés au-delà de 100% issue du tableau récapitulatif.

¹³ Soit il s'agit de salariés qui effectuent leurs déplacements domicile-travail en transports en commun, qui habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail et à qui s'applique une CCT qui ne prévoit pas de remboursement de la part de l'employeur si la distance domicile-travail est inférieure à 5 km. Soit il s'agit de salariés qui effectuent leurs déplacements domicile-travail avec un mode de transport pour lequel une intervention de l'employeur n'est pas obligatoire (par ex. la voiture privée ou le vélo).

¹⁴ Les données de SD Worx ne permettent pas de distinguer les différents types de TCO et il ne nous est donc pas possible de calculer la part des salariés dans les frais de déplacements domicile-travail en TCO.

5.3 Constats spécifiques

Cette section vise à expliciter le tableau récapitulatif Tableau 5-1 pour chacun des modes de transport qui y est mentionné.

5.3.1 Le vélo

Le montant maximum exonéré (para)fiscalement de l'indemnité vélo que l'employeur peut octroyer à un salarié s'élève à 0,22€¹⁵ par km.

Selon les données de SD Worx, 7,3% des salariés (ou 190.933 personnes) ont reçu une indemnisation pour le vélo en 2014. Nous partons de l'hypothèse que le montant moyen accordé par l'employeur pour le vélo permet de couvrir tous les frais relatifs au vélo et donc, que le salarié ne supporte pas de frais lorsqu'il est indemnisé par son employeur pour se déplacer en vélo.

Les employeurs, couvrant la totalité des frais liés au vélo, ont une charge de 69 millions €.

5.3.2 Le train

La CCT 19octies du 20 février 2009¹⁶ fixe le taux de l'intervention de l'employeur dans les frais des déplacements domicile-travail en train de ses travailleurs à 75% en moyenne. Les montants forfaitaires d'intervention patronale (repris à l'article 3 de cette CCT) sont restés inchangés depuis le 1^{er} février 2009, alors qu'entre-temps les prix des cartes train ont augmenté. Le taux de l'intervention patronale corrigé pour la hausse des prix des cartes train entre le 1^{er} février 2009 et le 1^{er} février 2014 s'élève à 70,3%¹⁷.

Il existe également pour le train, le système tiers-payant. Une convention de tiers payant est une convention sur base de laquelle l'employeur prend à sa charge au moins 80 % du prix de la carte train, l'Etat prenant à son compte le pourcentage restant de ce prix.

Les interventions de l'employeur dans les frais des déplacements domicile-travail en train sont complètement exonérées (para)fiscalement pour le salarié (en cas de déduction des charges professionnelles forfaitaires) et déductibles pour l'employeur.

Non-gratuité des déplacements domicile-travail par train pour les salariés

Le taux de remboursement de l'employeur s'élève au minimum à 70,3% et les salariés prennent donc à leur charge au maximum 29,7% de leurs frais de déplacement domicile-travail en train. En réalité, selon les données de SD Worx, certains employeurs interviennent dans le montant de la carte train plus que ce qu'ils sont obligés en vertu de la CCT 19 octies ou d'une CCT sectorielle plus avantageuse. Cette intervention supplémentaire équivaut à près de 3,9 millions €¹⁸ au total, soit, à 7% des frais liés aux déplacements domicile-travail en train. Ainsi, la part que l'employeur prend en charge est plus élevée

¹⁵ Depuis le 1^{er} janvier 2017, le montant maximum exonéré de l'indemnité vélo s'élève à 0,23€/km.

¹⁶ [CCT 19octies du 20 février 2009 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs](#)

¹⁷ Source : [Avis du CCE-CNT du 18 décembre 2013 concernant les prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2014](#)

¹⁸ Les données de SD Worx donnent les montants « suppléments employeurs » (code 3040) pour l'ensemble des transports en commun, mais ne sont pas ventilés par mode (train ou tram, bus, métro). Dans cette note, l'hypothèse est faite que ces suppléments sont répartis de manière homogène entre les modes. Le montant relatif au train est donc calculé au pro rata de la part des interventions pour le transport en train dans le total des interventions pour l'usage des transports publics. Les montants en question sont faibles au regard du total (environ 3% des sommes relatives au transport public).

que 70,3% (ou 35 millions €) et équivaut à 78% (ou 39 millions €)¹⁹. De ce fait, les salariés supportent également une moindre part des coûts, à savoir 22% (ou près de 11 millions €).

Le coût total des cartes trains (quand l'employeur n'a pas conclu de contrat tiers payant avec la SNCB) supporté par les employeurs et les salariés est de 50 millions € pour 53.902 salariés indemnisés (soit, 2,1% des salariés).

Gratuité des déplacements domicile-travail par train pour les salariés

Dans le cas des contrats tiers payant²⁰, les salariés ne paient rien tandis que l'employeur prend en charge au moins 80% des frais et les autorités publiques le pourcentage restant (maximum 20%). En réalité, lorsque c'est l'employeur qui effectue la dépense (ce qui est le cas dans le système de tiers-payant), il peut récupérer dans la plupart des cas les 6% de TVA qui sont alors à charge des autorités publiques.

Sur base des données de SD Worx, nous savons que 3,4% des salariés (soit 89.899 personnes) bénéficient du système tiers-payant. Ainsi, pour les systèmes tiers-payant, les coûts pour les employeurs s'élèvent à 90,6 millions d'euros. Les employeurs peuvent récupérer les 6% de TVA sur ce montant, engendrant un moindre coût de 5,4 millions d'euros. Ainsi, les employeurs supportent 75,2% [= (100-6) % de 80%] du coût (le reste est à charge des autorités publiques) ou 85 millions d'euros, tandis que les salariés ne supportent aucun coût.

5.3.3 Le tram, métro et bus (TMB)

Pour déterminer le montant à charge de l'employeur, la CCT 19octies prévoit qu'il y a lieu d'opérer une distinction :

- a. Lorsque le prix du transport est proportionnel à la distance, l'intervention patronale est égale à celle prévue pour le train (pour une distance correspondante) mais se limite à 75% du prix réel du transport (article 4a).
- b. Lorsque le prix du transport est fixe quel que soit la distance, une intervention forfaitaire de 71,8% du prix réel du transport s'applique, sans toutefois excéder le montant de l'intervention de l'employeur dans le prix de la carte train pour une distance de 7 km (article 4b).

Sachant que le prix de la carte train pour 7 km se base sur les tarifs de février 2009, à savoir 297 euros par an, et que le coût des abonnements à prix fixe peut être largement supérieur à cette référence, il a été tenu compte des éléments suivants :

- pour la Région de Bruxelles-Capitale, ce plafond correspond à 60 % du coût d'un abonnement complet annuel de la STIB ;
- pour la Région flamande, ce plafond est supérieur à 71,8 % du coût d'un abonnement annuel de De Lijn et n'a donc pas d'impact, sauf pour les lignes express du Limbourg ;

¹⁹ En fait, l'intervention des employeurs est sous-estimée. En effet, le code '3040' de SD Worx permettant d'identifier ce supplément n'est pas utilisé par tous les employeurs et un certain nombre d'entre eux remplissent l'entièreté de l'intervention (avec le supplément) dans le code destiné au train.

²⁰ Les données de SD Worx n'établissent aucune distinction entre les conventions tiers-payant pour les abonnements de train et les conventions de tiers payant pour les abonnements de transports en commun combinés (train + métro/tram/bus de la STIB). Dans cette note, il est supposé que les contrats tiers payant concernent uniquement le train.

- pour la Région wallonne, ce plafond est supérieur à 71,8 % du coût d'un abonnement annuel des TEC, sauf pour les lignes express des TEC.

Sachant que, sur base de l'Enquête sur les Forces de Travail, on peut estimer que 46 % des salariés concernés sont résident à Bruxelles, 41 % résident en Flandre et 13 % en Wallonie, nous avons appliqué un taux de remboursement de 60 % pour 50 % des interventions partielles et de 71,8 % pour les autres 50 %. Le taux d'intervention partiel pondéré pris en compte est ainsi de 65 %.

Les interventions de l'employeur dans les frais des déplacements domicile-travail en tram, bus ou métro sont complètement exonérées (para)fiscalement pour le salarié (en cas de déduction des charges professionnelles forfaitaires) et déductibles pour l'employeur.

En réalité, selon les données de SD Worx, on sait que certains employeurs interviennent pour plus de 65% dans les frais des déplacements domicile-travail en tram, bus ou métro de leurs membres du personnel. Premièrement, les données de SD Worx montrent que le montant moyen de l'intervention patronale dans les frais des déplacements domicile-travail en tram, bus ou métro s'élève à 381,23 € par personne, ce qui est plus que 297 € (càd. le prix d'une carte train annuelle pour une distance de 7 km). Deuxièmement, ces données montrent que certains employeurs interviennent plus dans le prix du titre de transport que ce qu'ils sont obligés en vertu de la CCT 19octies ou d'une CCT sectorielle plus avantageuse, à savoir près de 1,4 millions €²¹ extra au total, soit 2% des frais liés aux déplacements domicile-travail en tram, bus ou métro. Ainsi, la part que l'employeur prend en charge est plus élevée que 65% (ou 44,7 millions €) et équivaut à 67% (ou 46 millions €). De ce fait, les salariés supportent également une moindre part des coûts, à savoir 33% (ou 22,7 millions €).

4,5% ou 117.339 salariés reçoivent une intervention de leur employeur pour leurs déplacements domicile-travail en tram, bus ou métro. Le coût total des déplacements domicile-travail en tram, bus ou métro pour les employeurs et travailleurs est de près de 69 millions € : les employeurs supportent 46 millions € de ce coût, les salariés 22,7 millions €.

5.3.4 Le transport collectif organisé (TCO)

On entend par « transport collectif organisé » (TCO), le transport collectif des membres du personnel au moyen de tout véhicule susceptible de permettre le transport d'au moins 2 personnes (autocar, autobus, minibus, camionnette, jeep, pick up, voiture, moto, scooter...) organisé par l'employeur ou par un groupe d'employeurs, le cas échéant, à l'intervention d'une société de transport de personnes. Le covoiturage qui consiste à rassembler dans une seule voiture plusieurs personnes pour effectuer les trajets entre le domicile et le lieu de travail peut, lui aussi, être considéré comme un TCO, s'il est organisé par l'employeur ou par un groupe d'employeurs.

Les données de SD Worx ne permettent pas de distinguer les différents types de TCO et il ne nous est donc pas possible de calculer la part des salariés dans les frais de déplacements domicile-travail en TCO. Selon ces données, seuls 0,7% des salariés (soit 19.147 personnes) sont indemnisés pour leurs déplacements domicile-travail effectués avec ce type de transport.

²¹ Les données de SD Worx nous donnent les montants « suppléments employeurs » pour l'ensemble des transports en commun, mais ne sont pas ventilés par mode (train ou tram, bus, métro). Dans cette note, l'hypothèse est faite que ces suppléments sont répartis de manière homogène entre les modes. Le montant relatif au TMB est donc calculé au pro rata de la part des interventions pour le transport en TMB dans le total des interventions pour l'usage des transports publics. Les montants en question sont faibles au regard du total (environ 3% des sommes relatives au transport public).

Les salariés reçoivent une intervention moyenne pour le TCO de 434,64€ ce qui correspond à un coût total pour l'employeur de 8,3 millions €.

5.3.5 La voiture

Pour les déplacements domicile-travail en voiture, nous faisons une distinction entre la voiture privée et la voiture de société.

5.3.5.1 La voiture privée

Le taux d'intervention de l'employeur dans les frais des déplacements domicile-travail en voiture privée n'est pas fixé par la CCT 19octies. Cependant, certaines CCT sectorielles ou d'entreprise prévoient une intervention de l'employeur dans ces frais. Nous partons de l'hypothèse qu'une voiture coûte 0,381€/km²², tous frais compris²³. Plus de la moitié (51,7%) des salariés (soit 1.357.043 personnes) bénéficient d'une intervention de leur employeur pour leurs frais de déplacements domicile-travail avec leur propre voiture.

A partir du coût réel d'un kilomètre parcouru en voiture (0,381€) et du montant moyen de l'intervention de l'employeur par km (0,107 €) et par personne (476,71€), nous pouvons calculer la répartition des coûts entre employeurs et salariés. Ainsi, les salariés supportent la majorité des coûts, soit 72%, ce qui correspond à 1.647 millions €, tandis que les employeurs supportent 28% des coûts, soit 647 millions €.

De plus, des coûts liés au traitement (para)fiscal de l'intervention de l'employeur pour les frais de déplacements domicile-travail en voiture privée doivent également être supportés par les salariés. En effet, cette intervention est exonérée fiscalement jusqu'à 380€ par an et parafiscalement, jusqu'à 0,3412€/km. Il est admis que l'intervention de l'employeur ne dépasse pas 0,3412€/km (le coût réel étant de 0,381€/km) et nous émettons donc l'hypothèse que l'intervention patronale n'est pas soumise à cotisation sociale. Cependant, l'intervention patronale dépasse souvent 380€ par an, l'intervention moyenne étant de 476,71€ par an selon les données de SD Worx. Selon les données de SD Worx, le montant moyen exonéré est de 305,36€ par an et donc, le montant moyen imposé est de 171,35€ par an (soit la différence entre 476,71€ et 305,36€). L'impôt moyen sur ce montant, en supposant un taux d'imposition de 41%²⁴, est de 70,25€ par an ou 95,3 millions € pour l'ensemble des salariés bénéficiant d'une intervention pour la voiture privée. Cet impôt fait que les coûts pour les déplacements domicile-travail en voiture privée sont un peu plus supportés par les salariés (72,9% au lieu de 72%) et un peu moins par les employeurs (27,1% au lieu de 28%).

Le coût total des déplacements domicile-travail en voiture privée supporté par les salariés et employeurs est de 2 390 millions € pour 1.357.043 salariés indemnisés (soit, 51,7% des salariés).

²² Coût calculé par le modèle PLANET du Bureau Fédéral du Plan.

²³ Les frais suivants sont pris en compte : l'achat d'un véhicule, assurances, contrôle technique, entretien du véhicule, consommation de carburant, taxes de circulation et de mise en circulation, accises, taxe sur la valeur ajoutée et différentes taxes sur les assurances. Les coûts de parking ne sont pas pris en compte.

²⁴ SPF Finances, sur base du modèle SIRE.

5.3.5.2 La voiture de société

La voiture de société²⁵ est un mode de transport particulier puisque l'intervention de l'employeur couvre tous les types de déplacements (purement privés, professionnels et domicile-travail). Dans cette note, nous considérons le coût total de la voiture de société, peu importe le type de déplacements. En effet, il est méthodologiquement compliqué de distinguer le coût lié uniquement aux déplacements domicile-travail²⁶. De plus, d'autres modes de transport analysés (tels que le vélo ou les abonnements de tram, bus et métro) sont aussi utilisés pour d'autres types de déplacements que les déplacements domicile-travail.

Le coût d'une voiture de société est totalement supporté par l'employeur, excepté pour l'imposition de l'avantage de toute nature (ATN) à l'impôt des personnes physiques qui est imputé aux salariés.

Tableau 5-3 : Coûts des voitures de société pour les employeurs et les salariés

Coût salariés		
Imposition de l'ATN à l'IPP = 934,77€/pers	€	407.322.914
Total	€	407.322.914
Coûts employeurs		
Isoc sur DNA de l'ATN = 108€/pers	€	47.072.696
Cotisations de solidarité	€	224.556.409
Carte essence HTVA	€	471.724.878
TVA non récupérable de la carte essence	€	64.390.446
Leasing HTVA	€	2.797.493.618
TVA non récupérable sur le leasing	€	381.857.879
Isoc sur DNA de la carte essence	€	23.982.204
Isoc sur DNA du leasing	€	302.817.418
Total	€	4.313.895.547
Coût global (salariés et employeurs)		
Total	€	4.721.218.461

²⁵ Par « voiture de société », il faut entendre une voiture qui fait partie du package salarial du salarié (une « voiture salaire »), plus concrètement, qui est mise à disposition par l'employeur et qui peut également être utilisée à des fins purement privées, en dehors du travail. Il y a un avantage de toute nature imposable sur cette voiture.

²⁶ Une approximation de la part des déplacements domicile-travail pour la voiture de société est la suivante : En 2014, selon SD Worx, la distance domicile-travail moyenne à vol d'oiseau que parcourt une voiture de société est de 27,31km. Si ce nombre est arrondi à 30 km, cela signifie que le nombre de kilomètres parcourus chaque année pour les déplacements domicile-travail par une voiture de société est en moyenne de 13.200 km (avec un temps plein à 220 jours de travail par an). Or, les voitures de société parcourent en moyenne en 2014 29 842 km (SPF Mobilité et Transports, 2015b), les déplacements domicile-travail représentent donc approximativement 44% des kilomètres parcourus par une voiture de société.

Les données de SD Worx ne nous permettent pas à elles seules de définir le coût d'une voiture de société puisqu'elles mentionnent uniquement le montant de l'avantage de toute nature, ce dernier étant en moyenne de 1.869,5 €. Ainsi, l'impôt des personnes physiques sur l'avantage de toute nature est en moyenne de 934,77€²⁷, ce qui représente un coût total de 407,3 millions € pour les 435.747 salariés (soit 16,6% des salariés) qui bénéficient d'une voiture de société.

Les coûts des voitures de société supportés par les employeurs sont multiples. L'impôt des sociétés exige de reprendre en dépenses non admises les frais de voitures, à concurrence de 17%²⁸ de l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis à disposition par l'employeur²⁹. Cet avantage de toute nature subit toujours une taxation, même en cas de perte³⁰. 17% de l'ATN (soit 317,82€ en moyenne) est donc taxé à hauteur de 33,99%³¹, ce qui correspond à 108 € en moyenne ou 47 millions € au total, pour l'ensemble des voitures de société. Selon nos calculs³², basés sur les chiffres de l'ONSS, les cotisations de solidarité se sont élevées pour l'année 2014 pour l'ensemble du secteur privé (comme défini dans cette note³³) à 224,5 millions €.

Ensuite, l'employeur intervient complètement dans le coût du leasing (en moyenne 6 420€ par personne par an hors TVA)³⁴. L'employeur ne peut récupérer la totalité de la TVA (21%) sur la voiture leasing, 65% de celle-ci étant non-déductible³⁵, soit un coût de 876 € par personne. L'employeur intervient souvent aussi dans les cartes essence. D'une étude de KPMG³⁶, il ressort que la majorité des détenteurs d'une voiture de société (76%) bénéficient d'une carte essence. La carte essence a un montant moyen de 1.424,43€ hors TVA³⁷. A nouveau, seule 35% de la TVA est déductible, ce qui correspond à 104,70€ par an. L'employeur supporte donc 65% de la TVA ou 195€. La carte essence engendre donc un coût de 1 618,86€ par personne, soit 536 millions € pour les employeurs pour 76% des détenteurs d'une voiture de société ou 331.167 personnes.

²⁷ Avec pour hypothèse, le taux d'impôt marginal de 50% ainsi que la mise à disposition d'une voiture de société sans contribution propre du travailleur.

²⁸ La législation prescrit que ce pourcentage s'élève à 40% à partir du 1^{er} janvier 2017 pour les voitures de société avec carte essence. Cependant, nos données portent sur l'année 2014 où cette législation n'était pas encore en vigueur.

²⁹ « [Inventaire des secrétariats du CCE, du CNT et des CES régionaux avec des informations et données disponibles pour calculer le coût actuel des déplacements domicile-travail en Belgique](#) », p. 22.

³⁰ Filo-Fisc, 12 février 2015, « L'impôt des sociétés », p.4, URL : http://www.filo-fisc.be/Downloads/impot_des_societes.pdf

³¹ Hypothèse est faite que les entreprises sont imposées au taux d'imposition des sociétés en Belgique de 33,99% sachant que des tarifs réduits existent.

³² Pour le secteur privé selon la définition de l'ONSS (voir : <http://www.rsz.fgov.be/fr/statistiques/faq#> Comment_I-ONSS_etablit-il_la_distinction_entre_secteurs_privé_et_public_dans_ses_statistiques) les cotisations de solidarité s'élevaient en 2014 à 227,5 millions €. De ce montant ont été soustraites : les cotisations des branches agricoles (NACE 01,02 et 03) et de la branche NACE 36 (captage, traitement et distribution d'eau) ainsi que 65% de la branche NACE 78 (activités liées à l'emploi) car ces dernières ne sont pas représentées dans les données de SD Worx.

³³ Le secteur privé selon la définition de l'ONSS à l'exception des branches NACE 01,02,03,36 et de 65% de la branche 78 (qui correspond aux contrats intérimaires, pour la plupart de courte durée).

³⁴ Ce chiffre correspond au leasing d'une VW Passat 1.6D Bluemotion. Cette voiture est considérée par Renta comme une voiture de société moyenne (qui se trouve dans le segment D).

³⁵ Avec, pour hypothèse, l'utilisation du forfait (déterminé par la loi) évaluant l'utilisation d'une voiture de société pour les déplacements professionnels à 35%.

³⁶ Ces chiffres ressortent d'une enquête menée par le bureau d'étude Indiville chez 2000 personnes dont la moitié sont détenteurs (salariés et indépendants) de véhicules de société (voitures et utilitaires). Source: KPMG, Studierapport "Company Vehicles: een vlag die vele ladingen dekt, 6 juin 2012,

<http://www.renta.be/sites/www.renta.be/files/Studierapport%20Company%20vehicles%20-%20juni%202012%20%281%29.pdf>

³⁷ Ce montant moyen provient d'une estimation de KPMG réalisée dans le cadre du projet de Smart Mobility (VIM) « Project Intelligent Mobiliteitsbudget ».

Enfin, la carte essence et le leasing constituent une dépense non admise à l'impôt des sociétés. Cela signifie qu'une partie de ces deux postes de dépense est imposable. Pour la carte essence, seul 75% des coûts est déductible donc, 25% du montant de la carte essence HTVA est considéré comme une dépense non admise. Pour le leasing, le pourcentage de déductibilité dépend du taux d'émission de CO₂ et du carburant de la voiture. Nous avons ici considéré un pourcentage de déductibilité de 60%. A ces deux dépenses non admises, peut être soustrait l'avantage de toute nature afin d'éviter une double imposition. Ainsi, l'impôt des sociétés sur la dépense non admise de la carte essence constitue un coût moyen de 73,38€ par personne ou 24 millions pour l'ensemble des voitures de société avec carte essence. En ce qui concerne l'impôt des sociétés sur la dépense non admise du leasing, il représente un coût moyen de 695€ par personne ou 303 millions pour l'ensemble des voitures de société.

Le coût total des voitures de société pour les employeurs s'élève à 4,3 milliards € et pour les salariés à 407 millions €, ce qui donne un coût global annuel de plus de 4,7 milliards €.

5.3.6 Les salariés non-indemnisés pour leurs déplacements domicile-travail

Il est finalement important de mentionner que 20,4% des salariés (soit 535.614 salariés) ne reçoivent aucune indemnisation pour leurs frais de déplacements domicile-travail. Cela signifie que ces derniers supportent la totalité des frais liés à leurs déplacements domicile-travail, tandis que l'employeur n'intervient pas.

Soit il s'agit de salariés qui effectuent leurs déplacements domicile-travail en transports en commun, qui habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail et à qui s'applique une CCT qui ne prévoit pas de remboursement de la part de l'employeur si la distance domicile-travail est inférieure à 5 km. Soit il s'agit de salariés qui effectuent leurs déplacements domicile-travail avec un mode de transport pour lequel une intervention de l'employeur n'est pas obligatoire (par ex. la voiture privée ou le vélo).

Nous ne disposons pour cette proportion de salariés d'aucune information sur le montant qu'ils consacrent à leurs déplacements domicile-travail.

6 Conclusion

L'intervention de l'employeur dans les frais des déplacements domicile-travail varie fortement selon le mode de transport ; il en va par conséquent de même pour le coût supporté par le salarié.

Le coût total annuel des déplacements domicile-travail supporté par les salariés et les employeurs est de 7,4 milliards € pour les différents modes de transport : les employeurs supportent 5,2 milliards € de ce coût, les salariés 2,2 milliards €.

Si on répartit ce montant de 7,4 milliards € entre les différents moyens de transport, on voit que le premier poste de dépense concerne la voiture de société avec un coût de plus de 4,7 milliards €. Vient ensuite la voiture privée qui engendre un coût de près de 2,4 milliards €. Les déplacements domicile-travail en train ont un coût de 135 millions €, tandis que les tram, bus et métro ont un coût de 69 millions €. De son côté, le vélo atteint la somme de 69 millions € et le TCO coûte quant à lui un peu plus de 8,3 millions € aux employeurs.

La majorité (73,2%) des salariés reçoivent une intervention de leur employeur dans les frais de leurs déplacements domicile-travail, alors que 6,4% des salariés combinent plusieurs interventions car ils se déplacent de manière multimodale (càd. avec une combinaison de plusieurs modes de transport) entre leur domicile et leur lieu de travail. Cependant, une partie non négligeable des salariés (soit 20,4%) ne bénéficie d'aucune intervention et supporte donc l'entièreté des frais liés à ses déplacements domicile-travail.

7,3% des salariés reçoivent une intervention pour leurs déplacements domicile-travail en vélo. Ce dernier engendre un coût annuel de 69 millions €, qui est totalement assumée par les employeurs.

5,5% des salariés reçoivent une intervention pour leurs déplacements domicile-travail en train. Ce dernier engendre un coût de 135 millions € par an, qui est principalement supporté par les employeurs.

4,5% des salariés reçoivent une intervention pour l'utilisation des tram, bus et métro dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. Ces moyens de transport génèrent un coût annuel de 69 millions €, dont un tiers (ou 22,7 millions €) est supporté par les salariés et deux-tiers (ou 46,1 millions €) par les employeurs.

Le TCO, pour lequel 0,7% des salariés reçoivent une intervention, coûte 8,3 millions € par an aux employeurs. La part supportée par les salariés reste inconnue.

Les coûts des déplacements domicile-travail effectués en voiture privée (2,4 milliards € par an pour 51,7% des salariés) sont majoritairement assumés par les salariés (à hauteur de 72,9% ou 1,7 milliards €). L'intervention moyenne de l'employeur qui équivaut à 0,107€/km permet de couvrir une partie limitée du coût total de la voiture privée (soit 0,381€/km).

La voiture de société, accordée à 435.747 salariés, engendre un coût annuel de plus de 4,7 milliards € dont 4,3 milliards sont supportés par les employeurs. Le coût supporté par les employeurs pour l'ensemble des autres modes de transport est de 905 millions d'euros par an.

7 Annexe

7.1 Calcul du coût des voitures de société

Coût salariés	
Imposition de l'ATN à l'IPP	ATN moyen * 50% * nombre détenteurs voiture de société
Coûts employeurs	
Isoc sur DNA de l'ATN	ATN moyen * 17% * 33,99% * nombre détenteurs voiture de société
Cotisations de solidarité	
Carte essence HTVA	Montant moyen carte essence HTVA * 76% * nombre détenteurs voiture de société
TVA non récupérable de la carte essence	21% * 65% * montant moyen carte essence HTVA * 76% * nombre détenteurs voiture de société
Leasing HTVA	Montant moyen leasing HTVA * nombre détenteurs voiture de société
TVA non récupérable sur le leasing	21% * 65% * montant moyen leasing HTVA * nombre détenteurs voiture de société
Isoc sur DNA de la carte essence	((carte essence HTVA - 30% * ATN) * 25%) * 33,99% * 76% * nombre détenteurs voiture de société
Isoc sur DNA du leasing	((leasing HTVA - 70% * ATN) * 40%) * 33,99% * nombre détenteurs voiture de société

8 Bibliographie

Avis du CCE-CNT du 18 décembre 2013 concernant les prix des cartes train à partir du 1er février 2014, <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/doc13-1541.pdf>

« Inventaire des secrétariats du CCE, du CNT et des CES régionaux avec des informations et données disponibles pour calculer le coût actuel des déplacements domicile-travail en Belgique », <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/doc16-2150.pdf>

« Note des secrétariats du CCE, CNT et des CES régionaux : Constatations relatives aux interventions de l'employeur dans le coût des déplacements domicile-travail des salariés du secteur privé », <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/doc16-2595.pdf>

CCT 19octies du 20 février 2009 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs, <http://www.cnt-nar.be/CCT-COORD/cct-019-octies.pdf>

FILO-FISC, 12 février 2015, « L'impôt des sociétés », p.4, URL : http://www.filo-fisc.be/Downloads/impot_des_societes.pdf

KPMG, Studierapport "Company Vehicles: een vlag die vele ladingen dekt", 6 juin 2012, <http://www.renta.be/sites/www.renta.be/files/Studierapport%20Company%20vehicles%20-%20juni%202012%20%281%29.pdf>

ONSS, « Comment l'ONSS établit-il la distinction entre secteurs privé et public dans ses statistiques », http://www.rsz.fgov.be/fr/statistiques/faq#Comment_l-ONSS_etablit-il_la_distinction_entre_secteurs_privé_et_public_dans_ses_statistiques

ONSS, « Cotisations sociales déclarées à l'ONSS pour 2014 », http://www.rsz.fgov.be/sites/default/files/binaries/assets/statistics/contributions/contributions_full_fr_2014.pdf

PARLEMENT EUROPEEN (2009), « Le calcul des coûts externes du secteur des transports », DG des politiques internes, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/408958/IPOL-TRAN_ET\(2009\)408958_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/408958/IPOL-TRAN_ET(2009)408958_FR.pdf)

SPF MOBILITE ET TRANSPORT (2015a), communiqué de presse du 11 septembre 2014 « La voie vers votre mobilité durable ».

SPF MOBILITE ET TRANSPORT (2015b), « Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2014 », https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/Kilometers_2014_FR.pdf, p. 5

VIM (2016), "Naar een intelligent mobiliteitsbudget: Administratieve tools en fiscale ingrepen om een werkbaar persoonlijk mobiliteitsbudget te faciliteren", Whitepaper.