

La voiture de société et la sécurité routière

Avec plus de 595 054 unités recensées en Belgique en 2023, et une sous-estimation d'au moins 150 000 unités, les voitures de société représentent environ 11% du parc automobile du pays. Leur nombre n'a cessé d'augmenter au cours de la dernière décennie. Ce briefing explore le rôle des voitures de société dans les accidents de la route, étant donné que peu d'études ont été menées en Belgique et en Europe à ce sujet. En outre, la compréhension du terme « voiture de société » est complexe, ce qui rend la collecte d'informations difficile. Pour cette raison, ce document se concentre davantage sur les caractéristiques des voitures de société et leur impact direct sur la sécurité routière.

Les voitures de société, souvent récentes, lourdes et puissantes, offrent une protection accrue à leurs occupants, mais leur poids élevé et leur puissance peuvent également impacter significativement les occupants d'autres véhicules et les usagers vulnérables. Les voitures de société parcourent également en moyenne plus de kilomètres par an, ce qui les expose davantage au risque d'être impliquées dans un accident. Certaines initiatives légales et fiscales peuvent contribuer à une meilleure sécurité routière, comme le budget mobilité, en réduisant le nombre de kilomètres parcourus ou en privilégiant des voitures plus compactes.

CONTENU

- Qu'est-ce qu'une voiture de société ?
- Qu'est-ce qui distingue les voitures de société en Belgique ?
- Quelles sont les caractéristiques des voitures de société en Belgique (en comparaison avec la voiture particulière) ?
- Que nous apprennent les données d'accidents ?
- Quelles sont les mesures préventives ?
- Autres sources d'information

Faits marquants

- En 2022, 13,6 % des employés bénéficiaient d'une voiture de société
- Nouvelle législation fiscale en Belgique ; en 2026, les voitures de société n'émettant pas d'émission de CO2 pendant leur utilisation resteront déductibles à 100% pour les entreprises
- En 2022, les voitures de société représentaient 87,1 % des nouvelles immatriculations de véhicules électriques
- Les voitures de société sont en moyenne âgées de trois ans contre sept ans pour les voitures privées

Veillez référer au présent document comme suit :

*Institut Vias (2023) Briefing « Voitures de société ». Bruxelles, Belgique, Institut Vias, www.vias.be/briefing
Rédaction de ce document : Margaux Lambert, margaux.lambert@vias.be*

Qu'est-ce qu'une voiture de société ?



Dans ce briefing, le terme « *voiture de société* » sera défini comme suit : « Une voiture de société est une voiture mise à la disposition d'un travailleur par sa société ou son employeur et qui peut être utilisée pour des besoins privés. Sont donc exclus de cette définition le véhicule propre d'un indépendant (à titre principal, complémentaire ou aidant) ou la voiture de service qu'un employeur met à la disposition de son personnel pour des déplacements exclusivement professionnels. » La définition englobe ainsi les véhicules attribués aux salariés, couramment désignés sous le nom de « voitures-salaires », ainsi que les véhicules destinés aux dirigeants d'entreprise (1). Si la définition de la voiture de société diffère, cela sera spécifié dans le présent document.

La voiture de société représente un avantage de toute nature (ATN) pour l'employé. L'expression « avantage de toute nature » désigne : « un avantage accordé par un employeur ou une entreprise à l'un de ses membres du personnel ou à l'un de ses dirigeants ». Cet avantage en nature est catégorisé comme un revenu professionnel. Par conséquent, le collaborateur ou le dirigeant d'entreprise qui en bénéficie sera tenu de s'acquitter de l'impôt sur la valeur correspondante de cet avantage en nature (2).

Pourquoi la voiture de société est apparue ?

La voiture de société a fait son apparition dans le paysage belge pour permettre aux cadres de se rendre à leur travail mais également pour contrebalancer l'impôt sur les sociétés, reconnu comme l'un des plus élevés en Europe. Dorénavant, elle est devenue un atout majeur pour attirer de nouveaux talents au sein des entreprises, ce qui explique sa grande popularité en Belgique.

La voiture de société est présentée comme un *win-win* à la fois pour l'employeur et l'employé. Elle offre à l'employeur une option fiscalement avantageuse pour rémunérer ses travailleurs, tandis que l'employé évite ainsi les coûts qu'il aurait à supporter s'il avait acheté sa propre voiture à des fins privées et professionnelles (notamment, en ce qui concerne l'assurance, les frais de carburant et les entretiens). De plus, la voiture de société sert également de moyen pratique pour assurer la mobilité des travailleurs, contribuant ainsi à atteindre l'un des objectifs essentiels qui est de faciliter les déplacements professionnels (3).

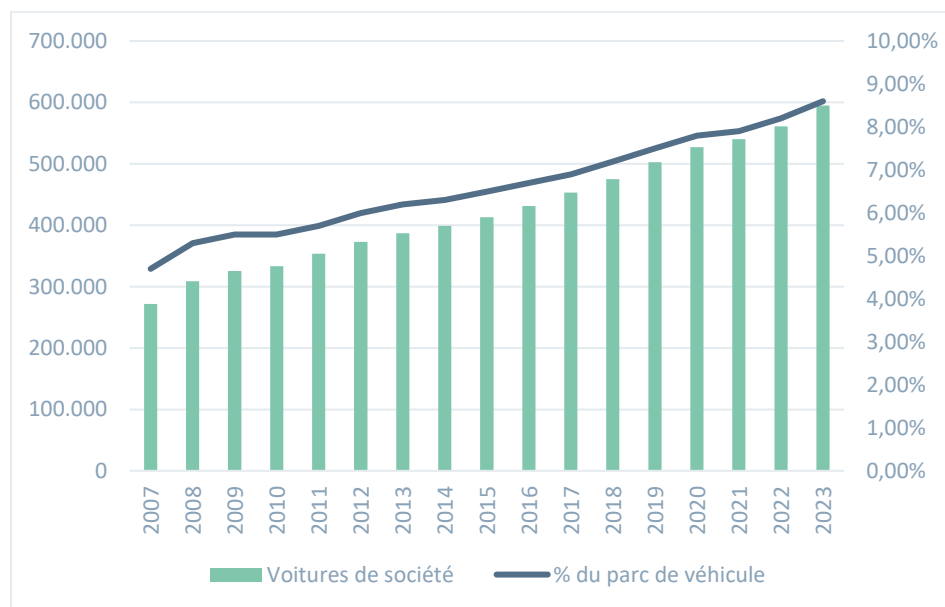
Qu'est-ce qui distingue les voitures de société en Belgique ?



Son évolution en Belgique

En Belgique, le régime pour les voitures de société est l'un des plus avantageux au sein de l'Union Européenne (4) (5). Le nombre de voitures de société en Belgique est de fait en constante évolution (comme illustré dans la Figure 1). Il n'a fait qu'augmenter cette dernière décennie, son chiffre exact reste cependant compliqué à identifier. En effet, seuls les employés doivent indiquer dans leur fiche fiscale annuelle s'ils ont une voiture de société à disposition, via l'ATN. Les dirigeants d'entreprises sont exemptés de cette obligation, toutefois, certains le font (1). En 2023, le SPF Mobilité et Transports a publié des données concernant les voitures de société exclusivement destinées aux salariés, communément appelées les « voitures salaires ». La Figure 1 ci-dessous illustre l'évolution du nombre de « voitures salaires » mais aussi leur proportion dans le parc automobile de 2007 à 2023 .

Figure 1 : Évolution du nombre de « voitures salaires » et leur % du parc de véhicule



Source : SPF Mobilité & Transports (6)

Selon les données de Statbel de 2022, les chiffres mentionnés ci-dessus sous-évaluent le nombre de voitures de société en Belgique d'au moins 150 000 unités en raison de l'absence de données provenant des dirigeants. Dès lors, leur part dans le parc automobile serait plutôt d'environ 11% (7). L'augmentation du nombre de voitures de société a également résulté en une hausse du pourcentage d'employés en bénéficiant, passant de 7,4 % en 2007 à 14 % en 2023 (6).

Sa participation à la transition écologique

La vision de la Belgique pour les années futures est claire ; à partir de 2026, seules les voitures de société de type 'zéro émission' seront déductibles à 100% pour les entreprises (8).

La loi du 25 novembre 2021 se veut être un tournant vers la transition écologique, elle vise à promouvoir le changement écologique dans la fiscalité et les avantages sociaux liés à la mobilité, elle confirme l'engagement du législateur belge à accélérer l'adoption de véhicules plus respectueux de l'environnement au sein des flottes automobiles des entreprises, tout en réduisant les pertes fiscales. En effet, à partir de 2027, pour l'acquisition d'une voiture sans émission de CO₂, le taux de déductibilité sera inférieur à 100% et diminuera progressivement au fil des années. La vision du législateur est de favoriser l'électrification à court terme tout en réduisant le nombre de voitures à plus long terme (9). Des actions concrètes sont mises en œuvre pour encourager l'achat de voitures électriques, telles que la réduction de la déductibilité fiscale des frais d'essence et de diesel à 50% depuis janvier 2023 pour les nouvelles voitures de société hybrides rechargeables. (10).

De plus, des avantages fiscaux visant à encourager le développement de l'infrastructure de recharge et l'élargissement et la simplification du concept de budget mobilité (défini dans la section *Quelles sont les alternatives à la voiture de société ?*) sont utiles pour répondre à cet objectif (9).

En fin de compte, le marché des voitures de société joue un rôle positif dans la transition du parc automobile. En 2022, les voitures de société représentaient 87,1 % des nouvelles immatriculations de véhicules électriques (11).

Et en Europe ?

Les voitures de société ne sont pas uniquement présentes en Belgique, mais également dans l'ensemble de l'Europe. En 2019, **six nouvelles voitures sur dix** étaient immatriculées par le biais des entreprises (12). Il est essentiel de noter que lorsqu'on évoque les voitures de société dans le contexte européen, il devient encore plus complexe d'obtenir des chiffres précis. Le terme « voitures de société » englobe ici également les véhicules de location pour les vacances, les voitures de service postal, et bien d'autres encore. Le Tableau 1 présente les pourcentages d'enregistrement de voitures par des entreprises ou des particuliers dans huit pays européens en 2019.

Tableau 1 : Taux d'enregistrement de voitures par des entreprises et des particuliers dans huit pays européens.

	% enregistrement des sociétés	% enregistrement privé
Pologne	71%	29%
Pays-Bas	67%	33%
Allemagne	66%	34%
Belgique	57%	43%
Grande-Bretagne	56%	44%
France	54%	46%
Espagne	53%	47%
Italie	40%	60%

Source : *Transport & Environment* (12)

Pour favoriser la transition écologique, l'Europe cherche à développer le marché des voitures électriques d'occasion, sachant que près de 80% des citoyens européens optent pour des voitures déjà utilisées. Les voitures de société jouent un rôle clé dans le renouvellement de l'offre des véhicules d'occasion, car elles ont une durée de vie relativement courte (3 à 4 ans). La Belgique prend ainsi la bonne direction en introduisant de nouvelles lois visant à encourager l'électrification des véhicules de société, ce qui permet une réduction des émissions de CO2 dans le secteur automobile (13).

Quelles sont les caractéristiques des voitures de société en Belgique?

Quelles sont les caractéristiques des voitures de société en Belgique en comparaison avec la voiture particulière ?

Les voitures de société ont des caractéristiques bien spécifiques comparées aux voitures privées. L'étude Monitor, réalisée à l'aide d'un questionnaire en ligne envoyé en 2017 à un échantillon représentatif de 10 632 Belges et publiée en 2019, a établi les différences suivantes :

Tableau 2 : Particularités des voitures de société comparées aux voitures privées parmi un échantillon de belges

	Voitures privées (N=13068)	Voitures de société (N=1538)
Proportion	89,50%	10,50%
Distance annuelle moyenne (km)	16.074	29.615
Distance annuelle à l'étranger (km)	2.700	5.300
Âge moyen (années)	7	3
Distance moyenne par trajet (km)	14	23
Durée moyenne par trajet (min)	19	27
Vitesse moyenne (km/h)	44	54
Distance domicile – travail	20	38

Source : Enquête nationale de mobilité 2019 – MONITOR & Vias Institute (14)

Le Tableau 2 souligne à plusieurs reprises que les voitures de société parcourent annuellement plus de kilomètres que les voitures privées. Cependant, il est important de noter que les voitures de société sont généralement utilisées dans un contexte professionnel, que ce soit pour les trajets domicile-travail ou pendant les heures de travail pour des activités liées à la profession. Ces circonstances contribuent à une augmentation des kilométrages. Ainsi, pour les motifs privés, Vias a constaté, sur base des données de l'enquête Monitor, que l'utilisation de la voiture de société était pratiquement comparable à celle d'une voiture privée. En fin de compte, les voitures de société parcourent généralement davantage de kilomètres que les voitures privées, les exposant ainsi davantage aux risques d'accidents.

En plus de ces différences entre les voitures privées et de société, l'étude Monitor a également identifié certaines particularités quant au taux de possession de voiture de société en fonction des données sociodémographiques des répondants. Les distinctions notables sont les suivantes :

- 12% des répondants flamands ont une voiture de société contre 6% des répondants wallons.
- 47% des chefs d'entreprise avec plus de 50 employés possèdent une voiture de société, pour seulement 3% des ouvriers.
- 20% des répondants avec un diplôme post-universitaire ont une voiture de société, comparé à seulement 2% parmi ceux ayant un diplôme de l'enseignement primaire ou aucun diplôme.
- Parmi les participants, la tranche de la population détenant une voiture de société est plus jeune que celle possédant une voiture privée, avec un âge moyen d'environ 45 ans pour la voiture de société, comparé à 60 ans pour la voiture privée, ce qui correspond à la tranche de la population active.

En outre, l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail – plan de mobilité qui vise à améliorer les déplacements d'une organisation en mettant en avant les modes de transport les plus écologiques – dans son bilan 2021-2022, a souligné que les voitures de société étaient quasiment inexistantes dans le secteur public, tandis que dans le secteur des banques, de la construction et des activités spécialisées, 50 % des employés bénéficiaient d'un véhicule de société (15).

Quel est le lien entre les caractéristiques de la voiture de société et la sécurité routière ?

L'âge du véhicule

Comme illustré dans le tableau 2, les voitures de société sont généralement plus récentes (en moyenne âgées de trois ans) que les voitures privées (en moyenne âgées de sept ans). Cette tendance découle des avantages fiscaux dégressifs qui encouragent les entreprises à renouveler leur flotte au moins tous les cinq ans. Cette politique a pour objectif de rajeunir le parc automobile (16), ce qui pourrait avoir un impact positif sur la sécurité routière pour les occupants de ces véhicules. En effet, la littérature scientifique confirme l'hypothèse selon laquelle les véhicules récents offrent une meilleure protection à leurs occupants que les véhicules plus anciens. De plus, le risque de blessures graves et mortelles est moindre pour les usagers vulnérables heurtés par un véhicule plus récent par rapport à ceux heurtés par un véhicule plus ancien, l'une des raisons étant que ces véhicules plus récents sont souvent équipés de nouvelles technologies qui permettent d'anticiper, éviter et diminuer les accidents et leurs impacts (comme les systèmes de freinage automatique d'urgence (AEB), Alerte de franchissement involontaire de ligne (AFIL),...) (17).

Possession de la carte carburant

Les voitures de société peuvent être accompagnées d'une carte carburant dont les modalités sont propres à chaque employeur, qui accorde au travailleur une exemption de frais liés au carburant pour ses trajets à la fois professionnels et personnels. Selon SD Worx, 88% des travailleurs bénéficiant d'une voiture de société auraient en leur possession une carte carburant. Certains affirment que la carte carburant inciterait les détenteurs à rouler davantage, sachant que le coût du carburant est fixe pour l'utilisateur (16). En effet, l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail a constaté que la présence d'une carte carburant, même pour ceux n'ayant pas de voitures de société, conduit

à ce que 70 % des employés utilisent leur voiture pour se rendre au travail, tandis que ce chiffre est de seulement 55 % pour ceux qui n'ont pas accès à cette carte (15). La carte semble ainsi inciter les bénéficiaires de voitures de société à augmenter leurs déplacements domicile-travail en voiture, les encourageant à parcourir davantage de kilomètres.

Le poids du véhicule

En 2016, des données du SPF Mobilité et Transports indiquaient que les voitures de société étaient généralement plus lourdes que les voitures personnelles, pesant en moyenne 1509 kg contre 1366 kg. De plus, la puissance moyenne (kW) était également supérieure pour les voitures de société, atteignant 91 kW par rapport à 78 pour les voitures privées (16). Ces conclusions sont étayées par les résultats de FEBIAC, qui, dans son analyse du marché des véhicules du premier semestre 2023, a dressé une liste des modèles les plus fréquemment acquis par les entreprises et les travailleurs indépendants, en comparaison aux modèles achetés par les particuliers. Ci-dessous, le Tableau 3 présente les modèles les plus couramment achetés au cours du premier semestre, ainsi que leur poids à vide .

Tableau 3 : Modèles les plus couramment achetés et leur poids à vide au Premier Semestre 2023

La voiture de société		La voiture personnelle	
Volvo XC40 (Qty : 5.240)	1.684kg	Dacia Sandero (Qty : 5.200)	1.090 à 1.133kg
Telsla modèle Y (Qty : 4.916)	2.000kg	Toyota Yaris (Qty : 3.781)	1.035kg
BMW X1 (Qty : 4.258)	2.085kg	Dacia Duster (Qty : 3.455)	1.205kg

Source : FEBIAC (2023) (18)

Le Tableau 3 met en évidence la distinction relevée en 2016. On constate en effet que les voitures de société tendent à être plus massives que les véhicules privés. Les conséquences de cette caractéristique ont été explorées dans une récente étude menée par Vias, [Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des lésions des occupants de voiture et de la partie adverse](#). Les résultats indiquent que, d'une part, plus un véhicule est lourd, plus le risque de blessures mortelles augmente pour les opposants sur la route. Et d'autre part, que plus le véhicule est lourd, plus les occupants du véhicule lourd sont protégés. En effet, lorsqu'une voiture augmente de poids de 300 kg, le risque de blessures graves ou mortelles pour ses occupants diminue de 24,2%. En revanche, les personnes heurtées par un véhicule 300 kg plus lourd que la moyenne ont 37,2% de risques supplémentaires de subir des blessures graves et 76,6% de risques supplémentaires de subir des blessures mortelles (17).

Géographie des véhicules

Les utilisateurs de voitures de société sont principalement concentrés dans la région flamande, notamment dans les zones périurbaines (16) (1). Lorsque l'on s'intéresse à la région bruxelloise, la possession de voitures de société par un ménage augmente à mesure que l'on s'éloigne de la ville. Dans le centre-ville de Bruxelles, les voitures de société sont plus rares qu'en périphérie et se retrouvent plus fréquemment à l'est de la ville qu'à l'ouest. En périphérie, plus d'un ménage sur six (17,8%) possède une voiture de société, soit le double de la moyenne bruxelloise (7,7%) (7).

Les infractions routières

Comme illustré dans le Tableau 2, les voitures de société parcourent généralement plus de kilomètres, ce qui les expose davantage aux contrôles radar et augmente également les risques de comportements inadéquats, volontaires ou non. Ainsi, environ un tiers de toutes les infractions routières sont commises par les conducteurs de voitures de société. En conséquence, en 2022, un système d'amendes plus efficace pour les entreprises a été mis en place. Il permet désormais une meilleure identification des conducteurs de voitures de société, un suivi plus efficace des récidivistes et facilite les poursuites en cas de non-paiement des amendes (19). De plus, les entreprises encourrent une amende de 509 euros si elles ne parviennent pas à identifier le conducteur responsable de l'infraction (20). Cependant, pour le moment, les infractions relatives à un excès de vitesse dans une commune flamande (GAS 5) ne sont pas encore enregistrées dans le système fédéral, ce qui limite le suivi de l'amende (21).

Que nous apprennent les données d'accidents ?

Provenance des données

Dans cette section, les statistiques d'accidents corporels de 2018 à 2022 (Statbel - Direction générale Statistique - Statistics Belgium) sont combinées aux informations de la base de données des véhicules (données de la DIV) du SPF Mobilité et Transports. Dans ces données liées par Statbel, une distinction est faite entre les propriétaires de véhicules, à savoir "privé" ou "société". Pour obtenir un échantillon le plus représentatif possible des voitures de société (comme définies dans la première section *Qu'est ce qu'une voiture de société ?*), les camionnettes, les camions, les motocyclettes, et autres types de véhicules ont été exclus des statistiques des véhicules de société accidentés. Cela signifie, par exemple, que toutes les camionnettes utilisées pour la livraison de colis ne sont pas incluses dans l'échantillon.

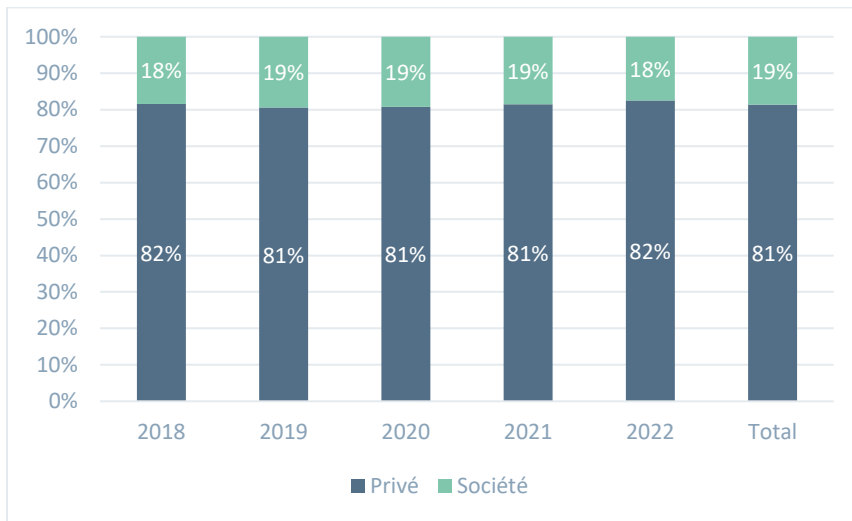
Cependant, cet échantillon ne se limite pas qu'aux voitures de société puisqu'il regroupe l'ensemble des voitures détenues par une personne morale en Belgique. En effet, ces données englobent également les accidents corporels impliquant les voitures de location, les véhicules des travailleurs indépendants, et les véhicules de service. Par conséquent, il est nécessaire d'interpréter ces données avec prudence. Nous supposons toutefois que cet échantillon permet d'explorer de manière robuste la question des accidents corporels impliquant au moins une voiture de société.

Pour mieux comprendre l'accidentologie des voitures de société sur nos routes, il est essentiel de comparer leurs chiffres à ceux des véhicules privés.

Données générales des accidents

Entre 2018 à 2022, un total de 157 527 voitures a été impliqué dans des accidents de la route, parmi lesquelles 29 267 étaient des voitures appartenant à une personne morale, que nous désignerons comme voitures de société dans le reste de l'analyse. Au cours de cette période, la répartition entre les voitures de société et les voitures privées est restée relativement stable, représentant respectivement environ 19 % et 81 % du total des accidents (Figure 2).

Figure 2 : Proportion des voitures accidentées : Privées vs. de Société

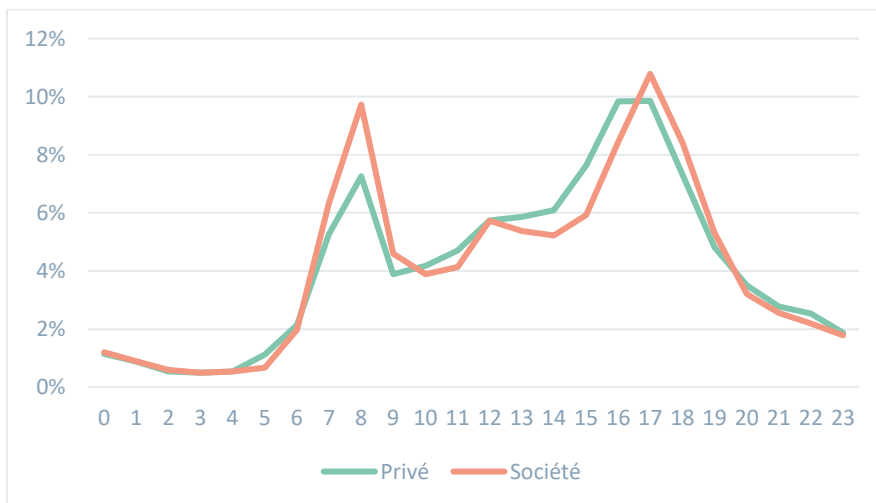


Source : Statbel (Direction Générale Statistique - Statistics Belgium)

Répartition temporelle des accidents

En ce qui concerne le moment des accidents, les données d'accident montrent une légère différence entre la semaine et le week-end, respectivement 75% et 25% pour les voitures privées et 77% et 23% pour les voitures de société. La Figure 3 révèle cependant une légère différence entre les deux véhicules en fonction des heures de la journée, d'une part la voiture de société montre des pics marqués d'accidents à 8h, 12h et 17h, ce qui reflète facilement l'aller au travail, la pause du midi et le retour à la maison. D'autre part, la voiture privée qui suit une courbe assez similaire mais avec des pics moins frappants.

Figure 3 : Proportion des voitures accidentées en semaine par heure de la journée

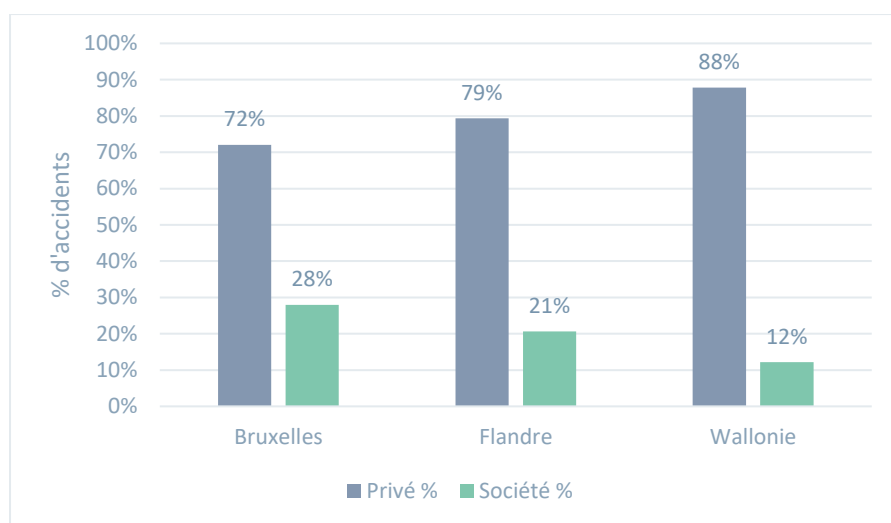


Source : Statbel (Direction Générale Statistique - Statistics Belgium)

Géographie des accidents des véhicules accidentés

Lorsqu'on observe la Figure 4 représentant la localisation des accidents entre les trois régions, Bruxelles est la plus impactée par la plus forte prévalence des voitures de société dans les accidents.

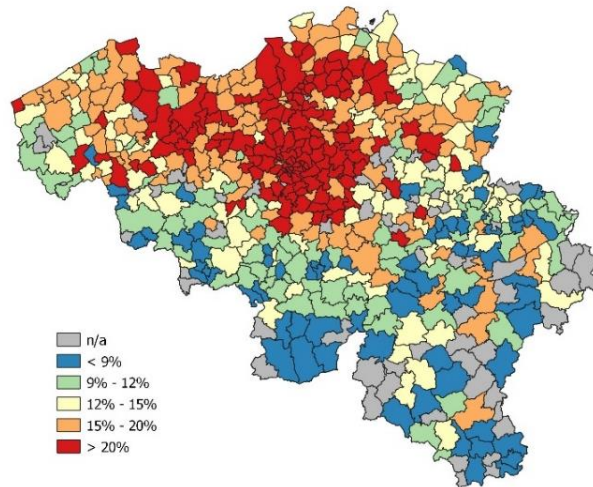
Figure 4 : Répartition des accidents par Région



Source : Statbel (Direction Générale Statistique - Statistics Belgium)

La Figure 5 illustre la proportion d'accidents impliquant des voitures de société par commune. Les communes colorées en gris indiquent moins de 50 accidents (impliquant à la fois des voitures privées et de société) dans ces zones, ce qui rend les données peu représentatives. La Flandre et la Région bruxelloise sont donc les régions les plus touchées. On note une concentration élevée d'accidents impliquant des voitures de société autour des grandes villes telles qu'Anvers, Hasselt, Louvain, Gand et Bruxelles.

Figure 5 : Représentation des accidents de la Route en Belgique impliquant des voitures de société



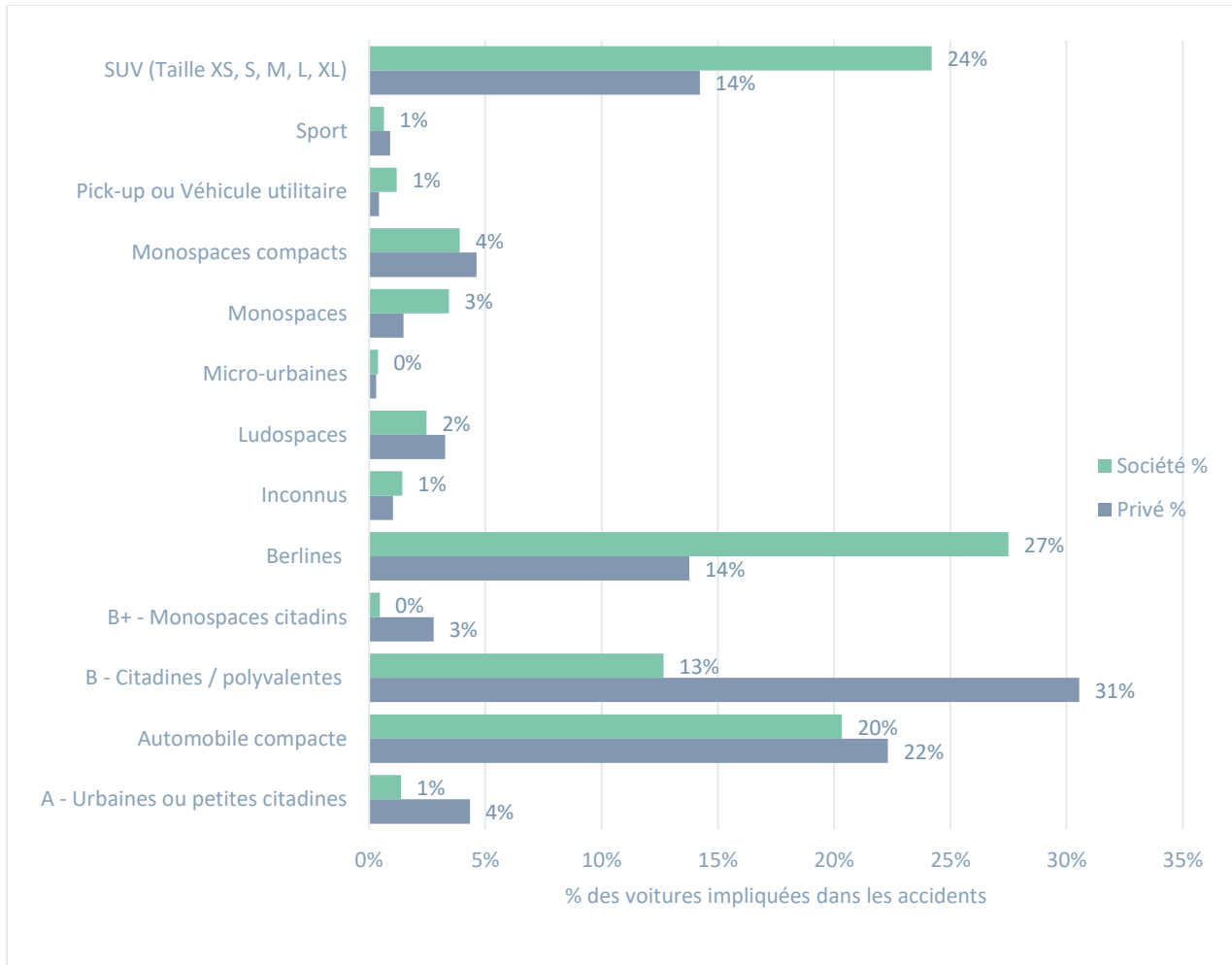
Source : Statbel (Direction Générale Statistique - Statistics Belgium)

Caractéristiques des véhicules impliqués dans les accidents

Tel que documenté ci-dessus, dans le chapitre relatif aux caractéristiques des voitures de sociétés en comparaison avec les voitures privées, les données des voitures accidentées confirment certaines caractéristiques.

Premièrement, en ce qui concerne le type de véhicule, les voitures de société impliquées dans des accidents de la route sont principalement des automobiles compactes (20%), des berlines (27%) (tous modèles confondus) et des SUV (24%) (toutes tailles confondues). La Figure 6 ci-dessous souligne les grandes différences de catégories de véhicules. En général les voitures privées sont des voitures plus petites et polyvalentes, plus communément appelées des citadines. En comparaison les voitures de société sont majoritairement des modèles plus imposants comme des berlines ou des SUV, à noter que le type de voiture de société dépend des modalités de choix définies par l'employeur. Ces observations sont en accord avec les informations fournies dans le premier rapport semestriel de 2023 de FEBIAC (18).

Figure 6 : Répartition des modèles de voitures accidentées : Société vs. Privées



Source : Statbel (Direction Générale Statistique - Statistics Belgium)

Deuxièmement les modèles les plus courants de voitures de société, comme identifiés par FEBIAC pour le premier semestre 2023, figurent également parmi les catégories de véhicules les plus fréquemment impliquées dans des accidents. À titre d'exemple, la fréquence des accidents impliquant des voitures de société Tesla est 24 fois supérieure à celle des voitures privées. Comme évoqué précédemment, ces observations confirment donc la conclusion précédente selon laquelle les voitures de société se caractérisent par leur taille, leur puissance et une tendance plus marquée à l'électrification de leur flotte.

Ensuite, l'âge du véhicule a de nouveau été confirmé avec les données d'accidents. 75% des véhicules de société impliqués dans des accidents comptaient entre 0 et 4 ans de vie, contre seulement 26% pour les voitures privées.

Sexe et âge des personnes impliquées dans les accidents

Figure 7 : Répartition par sexe et âge des automobilistes impliqués dans les accidents



Source : Statbel (Direction Générale Statistique - Statistics Belgium)

La Figure 7 ci-dessus indique le sexe et l'âge des automobilistes impliqués dans les accidents, conduisant d'une part un véhicule privé et de l'autre un véhicule de société. On constate que les hommes âgés entre 25 et 29 ans conduisant des voitures de société sont le plus souvent impliqués dans des accidents de la route, compte tenu de l'âge moyen qui est de 45 ans (14). En comparaison, les hommes âgés entre 20 et 24 ans possédant une voiture privée sont ceux qui ont le plus d'accidents. Que ce soit pour la voiture privée ou la voiture de société, les femmes sont généralement moins impliquées dans des accidents de la route. Il n'y a pas de consensus sur le genre des utilisateurs de voitures de société : certaines études suggèrent l'absence de différence (14), tandis que d'autres indiquent une prédominance masculine (16).

La gravité des accidents

Les données relatives aux accidents ont permis d'analyser la **gravité spécifique**, c'est-à-dire $le \frac{\text{Nombre de décès chez les occupants}}{1000 \text{ accidents corporels}}$ et la **gravité des opposants, à savoir** $le \frac{\text{Nombre de décès chez les opposants}}{1000 \text{ accidents corporels}}$. Une comparaison est faite entre les accidents impliquant des voitures de société par rapport à ceux impliquant des véhicules privés.

Tableau 4 : La gravité (exprimée en nombre de tués pour 1.000 accidents corporels) des véhicules : sociétés vs privés

Gravité	Privé	Société
Gravité spécifique	8,8	3,8
Gravité opposant	5,0	6,8

Source : Statbel (Direction Générale Statistique - Statistics Belgium)

Le Tableau 4 ci-dessus confirme ce qui a été précédemment souligné à plusieurs reprises : les occupants des voitures de société bénéficient d'une meilleure protection que ceux des voitures privées, tandis que les opposants impliqués dans des accidents avec des voitures de société subissent des blessures plus graves. Cette observation rejoint ce qui a été observé au niveau des caractéristiques : on constate que les voitures de société sont généralement plus grandes et plus lourdes, ce qui a des bienfaits pour leurs occupants, mais des répercussions négatives pour les autres parties impliquées.

Quelles sont les mesures préventives ?

La Belgique est actuellement confrontée à des défis significatifs en matière de mobilité, avec notamment une augmentation annuelle de l'ampleur des embouteillages. D'après l'indice de trafic Tomtom de 2022, le temps moyen de déplacement sur une distance de 10 km est de 25 minutes et 30 secondes, soit une augmentation de 50 secondes par rapport à 2021. Cela équivaut à environ 236 heures de conduite sur l'ensemble de l'année, dont 91 heures sont dues aux embouteillages (22). Les voitures de société ont leur part de responsabilité dans cette hausse constante, du fait de l'augmentation du parc automobile pour ce type de véhicule. Il est dès lors important de réfléchir aux mesures préventives qui permettraient de réduire le nombre de voitures de société sur les routes et, par conséquent, leur impact sur les accidents de la route. Parmi les mesures existantes, le télétravail permet d'éviter quotidiennement près de 16 millions de km en voiture.

Quelles sont les alternatives à la voiture de société ?

Le législateur, par l'introduction du budget mobilité, tente de réguler l'augmentation du nombre de voitures de société. Le budget mobilité, articulé autour de ses trois piliers, encourage les employeurs et les employés à repenser la mobilité au sein de leur entreprise de manière plus durable et ce depuis 2019. Il leur offre la flexibilité d'allouer leur budget mobilité de manière plus personnalisée, au lieu de se limiter à l'obtention d'une voiture de société. Les trois piliers du budget mobilité se composent comme suit (23) :

1. Pilier 1 : voiture de société respectueuse de l'environnement
2. Pilier 2 : moyens de transport durables et frais de logement (le domicile doit alors se trouver dans un rayon de 10km au lieu de travail)
3. Pilier 3 : montant restant (taxé à 38,07%)

Le budget mobilité ne vise pas à éliminer complètement l'usage de la voiture de société, il l'intègre même dans son premier pilier mais il cherche tout de même à réduire son nombre et sa taille ainsi qu'à promouvoir la multimodalité en incitant entre autres à l'utilisation des transports publics. Étant donné que les transports en commun sont généralement considérés comme assez sûrs, encourager leur utilisation pourrait contribuer à réduire les accidents impliquant des automobilistes. La Belgique affiche déjà des résultats plutôt positifs dans ce domaine, avec un taux de mortalité des voyageurs ferroviaires inférieur à la moyenne européenne (24). Le baromètre de la mobilité indique une légère augmentation de l'utilisation des transports publics (25), qui avaient perdu en popularité au moment du covid. En 2022, le budget mobilité était encore très peu adopté par les entreprises de plus de 100 employés, avec seulement 10% d'entre elles le proposant à leurs travailleurs (15).

Bien sûr, d'autres alternatives à la voiture de société existent, notamment le recours au vélo d'entreprise, la mise en place d'initiatives internes à l'entreprise favorisant les transports en commun, ou encore l'octroi d'une indemnité de déplacement généreuse pour encourager l'utilisation de moyens de transport durables (26).

Quel est son avenir sur nos routes ?

Les accidents de la route sont le résultat de divers facteurs, notamment le comportement des usagers, l'état de l'infrastructure routière et le type de véhicule. Bien que nous ayons examiné en détail les caractéristiques des voitures de société dans ce briefing, l'analyse des chiffres d'accidents n'a pas pleinement pris en compte l'impact de l'infrastructure routière ni le comportement des conducteurs. L'**infrastructure** est un élément indépendant du choix de la voiture de société et ne sera donc pas abordée ici.

En revanche, le **comportement** des conducteurs de voitures de société pourrait être lié au profil des automobilistes les plus impliqués dans les accidents de la route, notamment les jeunes hommes, qui ont tendance à prendre plus de risques sur la route (27). Le fait que les voitures de société n'appartiennent pas aux conducteurs individuels et que chaque entreprise ait sa propre *Car Policy* pourrait aussi contribuer à un manque d'uniformité en terme de sensibilisation ou de responsabilités. Une sensibilisation encore plus accrue ou un renforcement des règles de sécurité routière de la part de l'employeur pourrait être bénéfique pour diminuer les accidents et les infractions impliquant des voitures de société.

En ce qui concerne le type de **véhicule**, les véhicules électriques sont les véhicules privilégiés pour le futur. Même si le budget mobilité encourage l'utilisation de voitures plus compactes afin de répartir le budget entre les autres piliers, les voitures électriques de type « citadine » sont relativement lourdes, ce qui peut avoir un impact négatif sur la sécurité des autres usagers de la route. Par exemple, une Peugeot 208 électrique pèse environ 1500 kg, comparé à 1100 kg pour son homologue à essence. Outre l'impact négatif connu du poids du véhicule sur les autres usagers de la route, il est nécessaire de rester vigilant quant à l'influence potentielle des voitures électriques sur la sécurité routière, comme au manque de bruit émis par ces véhicules pour avertir les autres usagers ainsi qu'à leur capacité à atteindre des vitesses élevées très rapidement lors de l'accélération. Actuellement, il n'y a pas assez d'études sur le sujet.



Autres sources d'information

Ces études ont tenté de fournir un chiffre précis sur le nombre de voitures de société.

- Brussels Studies Institute. *L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique.*
- Service Public Fédéral - Mobilité et Transports. *Le nombre de voitures de société en Belgique en 2023*

Ces publications examinent de manière approfondie certaines caractéristiques des voitures de société.

- May, Xavier, Ermans, Thomas and Hooftman, Nils. *Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal.* Brussels Studies. OpenEdition Journals, 2019.
- ibsa perspective.brussels. *Où sont les voitures ? Une géographie de l'équipement automobile des ménages à Bruxelles et en périphérie proche.* 2022.

Ces sources mentionnent et décrivent certaines alternatives à la voiture de société.

- Budget mobilité. *Quels sont les principes de base du budget mobilité?* lebudgetmobilitte.be.
- De Wilde, Liesbeth. *Employees' perspectives on sustainable corporate mobility policies: The company car and its alternatives.* 2023.

1. **Brussels Studies Institute.** L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique. *bsi.brussels*. [Online] [Cited: 20 juillet 2023.] <https://bsi.brussels/digest/lepineuse-question-du-nombre-de-voitures-de-societe-en-belgique/>.
2. **Service Public Fédéral Finances .** Définition - avantages de toute nature. *finances.belgium.be*. [Online] [Cited: 29 août 2023.] https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/avantages_toute_nature/definition#q1.
3. **G.W.** Coût pour l'État, taxation, histoire,... tout comprendre du phénomène des voitures de société en Belgique. *La Libre*. [Online] 18 Octobre 2017. [Cited: 19 Juillet 2023.] <https://www.lalibre.be/belgique/2017/10/18/cout-pour-letat-taxation-histoire-tout-comprendre-du-phenomene-des-voitures-de-societe-en-belgique-HY2XEAEN5E5BDLWI3AEE6OWIY/>.
4. **Harding, Michelle.** Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses : Estimating the Fiscal and Environmental Costs. *OECD Taxation Working Papers No. 20*. 2014.
5. **OCDE.** *Taxing Wages 2023 : Indexation of Labour Taxation and Benefits in OECD Countries*. Paris : OCDE, 2023. <https://doi.org/10.1787/8c99fa4d-en..>
6. **Service public fédéral - Mobilité et Transports.** *Le nombre de voitures de société en Belgique en 2023*. 2023.
7. **ibsa perspective.brussels.** *Où sont les voitures ? Une géographie de l'équipement automobile des ménages à Bruxelles et en périphérie proche* . 2022.
8. **Moniteur Belge.** 25 NOVEMBRE 2021. - Loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité. *ejustice*. [Online] 3 Décembre 2021. [Cited: 27 Novembre 2023.] <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2021/11/25/2021033910/justel>.
9. **Vanhaelst, Sophie and Coppola, Stefano.** Verdissement fiscal de la mobilité. *Droit Belge*. [Online] 20 Mai 2022. [Cited: 19 Juillet 2023.] http://www.droitbelge.be/news_detail.asp?id=1084.
10. **sdworx.** Voitures de société électriques et stations de recharge : avantages fiscaux à partir de 2023. *sdworx.be*. [Online] 20 Avril 2023. [Cited: 18 Juillet 2023.] <https://www.sdworx.be/fr-be/actua-tendances/mobilite/avantages-fiscaux-voitures-societe-electriques-bornes-recharge-2023>.
11. **Dons, Evi, et al.** *Transition vers les véhicules électriques dans le parc automobile privé (Greenpark)*. Bruxelles : Vias institute, 2023.
12. **Transport & Environment.** *Company cars: How European governments are subsidising pollution and climate change* . 2020.
13. **Transport et Environment.** The corporate cars problem and what Europe can do about it. *transportenvironment.org*. [Online] 16 Mai 2023. [Cited: 25 juillet 2023.] <https://www.transportenvironment.org/discover/the-corporate-cars-problem-and-what-europe-can-do-about-it/>.
14. **Leblud, Julien, Pelssers, Brecht and Van den Berghe, Wouter.** *Les voitures de société en Belgique - Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR*. Bruxelles : Vias institute, 2019.

15. **Service public fédéral Mobilité et Transports.** *Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022.* 2023.
16. **May, Xavier, Ermans, Thomas and Hooftman, Nils.** Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal. *Brussels Studies.* OpenEdition Journals, 2019.
17. **Nuyttens, Nina and Ben Messaoud, Younes.** *Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des lésions des occupants de voiture et de la partie adverse.* Bruxelles : Vias institute, 2023.
18. **FEBIAC.** Analyse du marché des véhicules au 1er semestre 2023. *febiac.be.* [Online] [Cited: 20 août 2023.] <https://www.febiac.be/public/pressreleases.aspx?ID=1483&lang=FR>.
19. **Leclercq, David.** Les amendes des voitures de société bientôt mieux gérées. *Gocar.be.* [Online] 6 juillet 2022. [Cited: 29 août 2023.] <https://gocar.be/fr/actu-auto/securite-routiere/les-amendes-des-voitures-de-societe-bientot-mieux-gerees>.
20. **Service Public Fédéral Justice.** L'amende de 509 euros prévue pour le non-respect de l'obligation d'identification a été adaptée. *Service Public Fédéral Justice.* [Online] 21 Novembre 2022. [Cited: 5 septembre 2023.] https://justice.belgium.be/fr/nouvelles/communiqués_de_presse/lamende_de_509_euros_prevue_pour_le_non_respect_de_lobligation.
21. **Lefevre, Muriel.** Certains véhicules de société pourraient échapper aux petites amendes. *Trends Tendances.* [Online] 12 Septembre 2023. [Cited: 28 Novembre 2023.] <https://trends.levif.be/a-la-une/mobilite/certains-vehicules-de-societe-pourraient-echapper-aux-petites-amendes/>.
22. **tomtom.** Brussels Traffic. *tomtom.com.* [Online] 2022. [Cited: 23 Octobre 2023.] <https://www.tomtom.com/traffic-index/brussels-traffic/>.
23. **Budget mobilité.** Quels sont les principes de base du budget mobilité? *lebudgetmobilite.be.* [Online] 2023. [Cited: 26 Septembre 2023.] <https://lebudgetmobilite.be/fr/1-quels-sont-les-principes-de-base-du-budget-mobilite>.
24. **European Union Agency for Railways.** *Safety Overview 2023 - Main figures based on CSI data (up to 2021).* 2023.
25. **Vias Institute.** Comment les Belges se déplacent-ils ? Dashboard Modal Split. *vias.be.* [Online] 2023. [Cited: 2 Octobre 2023.] <https://www.vias-modalsplit.be/fr/>.
26. **De Wilde, Liesbeth.** *Employees' perspectives on sustainable corporate mobility policies: The company car and its alternatives.* s.l. : VUBPress, 2023.
27. **Meunier, Jean-Christophe, Schinckus, Louise and Kaiser, Susanne.** *Prise de risques et agressivité.* Bruxelles : Vias Institute, 2019.