

Lunch-débat

Seul dans sa voiture ? Faisons mieux ! Vers une utilisation plus durable de la voiture

PARTIE I – PRESENTATIONS

1. Présentation de Mme Sandrine Vokaer ([contact](#)), de l'asbl [Taxistop](#). Madame Vokaer a présenté l'historique de Taxistop, sa structure, son rôle important dans le domaine de la mobilité en Belgique. Elle a également expliqué ce que sont le carpooling (covoiturage) et carsharing (autopartage). Elle a ensuite abordé les différents freins au développement du carpooling, et suggéré des pistes (technologiques, d'infrastructure, de marketing, fiscales...) pour permettre l'expansion du carpooling. Enfin, elle a esquissé l'impact du carpooling sur les autres modes de déplacement.
 - A la question concernant les assurances spécifiques pour le carsharing, Madame Vokaer a expliqué que Taxistop avait conclu pour son service d'autopartage entre particuliers Autopia un contrat avec une société d'assurances permettant de lier le bonus-malus aux différents conducteurs.
2. Présentation du Prof. Mario Cools ([contact](#)), de l'ULg. Monsieur Cools a esquissé les concepts de base de la mobilité, et apporté une définition de la mobilité durable. Il a ensuite listé les impacts négatifs potentiels liés à la mobilité. Les mesures politiques et domaines d'action pour changer la mobilité ont été évoqués, en attirant l'attention sur les risques des effets rebonds. Il a finalement expliqué quels rôles le covoiturage peut jouer dans une transition vers une mobilité plus durable.
3. Présentation de Monsieur Izay Noti ([contact](#)), du SPF Mobilité et Transports. Monsieur Noti a expliqué les motivations et l'implication du Fédéral dans l'organisation du carsharing et du covoiturage. Il a également résumé les statistiques passées, et expliqué l'enquête (Beldam 2015) en cours.
4. Présentation de Monsieur Christian Valenduc ([contact](#)), du SPF Finances. Monsieur Valenduc a fait un rapide état des lieux de la fiscalité dans le domaine de la mobilité : quels sont les objectifs de la fiscalité, l'intégration ou non des externalités, la croyance générale que l'automobile est « la vache à lait de l'Etat »... Il a ensuite abordé deux options pour une modification de la fiscalité : la remise à plat du système fiscal (fiscalité neutre, intégrant les coûts externes), ou le système actuel accompagné de nouveaux signaux pour influencer la mobilité. Il a enfin remis en question le rôle de la fiscalité si l'on veut promouvoir le covoiturage, le problème principal n'étant selon lui pas tellement fiscal, mais plutôt le « matching » entre l'offre et la demande qui doit être organisé, ainsi que l'infrastructure qui

doit être adaptée.

- Madame Vokaer estime qu'effectivement le matching est nécessaire, mais qu'il faut également que les utilisateurs potentiels soient attirés, et que la fiscalité peut y contribuer.
- A la question concernant les moyens d'intégrer les coûts externes, Monsieur Valenduc explique que les accises sur le carburant ne sont qu'un moyen imparfait, car elles ne sont pas modulables selon la période ni le lieu. Etant donné que ces coûts externes proviennent en grande partie des congestions, ce sont donc deux paramètres importants. La taxe kilométrique pourrait répondre à ces problèmes

PARTIE II – Débat

- Un participant demande de repositionner le débat dans un cadre beaucoup plus large: est-ce que le consommateur est prêt à changer son comportement ? la réponse serait : oui, s'il est correctement informé. Il faut donc des bons signaux. Monsieur Cools confirme et illustre par l'aménagement du territoire : un déménagement pour se rapprocher du lieu de travail est « puni » fiscalement puisqu'il faut payer de nouvelles taxes d'enregistrement, dans le cas où l'on vend et rachète une maison...
- Monsieur Wauthier Robyns ([contact](#)), [d'Assuralia](#), résume ce qui s'applique aux co-voitureurs en termes d'assurances :
 - L'assurance obligatoire RC couvre d'office les co-voitureurs pour les dégâts corporels occasionnés aux tiers ;
 - Législation sur les accidents du travail : celle-ci a été adaptée pour tenir compte du co-voiturage : faire un détour pour prendre un co-voitureur ou le déposer à son lieu de travail est à présent inclus dans l'assurance. Il faut néanmoins que tout le monde se rende au travail (pas forcément un seul et même lieu de travail) : ne pas amener quelqu'un faire ses courses...
 - Monsieur Robyns conseille à tout co-voitureur régulier de le signaler à son assureur.
 - Les assurances « au kilomètre » sont en plein développement. Elles sont favorables financièrement aux personnes faisant du co-voiturage puisqu'elles incitent à rouler moins de kilomètres.
- Mme Magda Aelvoet précise que dans l'étude du Bureau Fédéral du Plan et du SPF Mobilité et Transport, à politique constante, le covoiturage va encore diminuer. Que Faire ? Mme Vokaer répond qu'il faut faire attention aux chiffres. La plupart des statistiques concernent le mode de transport principal, mais le covoiturage sert également beaucoup aux autres modes de transport (par exemple pour rejoindre une gare).
- Quelqu'un demande ce que font les sociétés d'autopartage pour diminuer les émissions (CO₂, NOx...). Madame Vokaer répond que les voitures étant relativement neuves, elles émettent assez peu, mais que l'utilisateur fait déjà face à une barrière psychologique en faisant de l'autopartage, il ne faut pas encore lui rajouter une barrière psychologique concernant la distance maximale (problème de la voiture électrique). Monsieur Valenduc ajoute qu'il faut se méfier des effets rebond (« je roule avec une voiture qui consomme peu, donc je roule plus »). Il soulève également le problème des primes aux nouvelles technologies : le premier à mettre la technologie sur le marché peut demander un prix élevé, justifiant des primes, car on n'a pas de comparaison possible.
- Quelqu'un soulève que si une remise à plat du système fiscal avec intégration des externalités est souhaitable, il faudra bien communiquer, et communiquer également sur le lien avec le pouvoir d'achat.
- Les barrières psychologiques sont soulevées. Pourquoi les gens ne prennent-ils pas plus les auto-stoppeurs ? Il y a une certaine peur !
- A la question du type d'utilisateurs du covoiturage et de l'autopartage, Madame Vokaer dit que pour le covoiturage, c'est très varié, mais que pour l'autopartage, le public est plutôt

jeune, éduqué et aisé ; on ne touche donc pas le public défavorisé.

- Enfin, l'impact du télétravail et des bureaux satellites sur le carpooling est évoqué, et semble a priori assez négatif.

Le CFDD remercie chaleureusement tous les participants pour leur présence et leurs différents apports.



Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling
Conseil Fédéral du développement Durable