

Proposition de résolution visant à soutenir la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique :

réaction commune du CCE et du CNT

Audition du 03/05/2022 devant la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre des représentants

STRUCTURE DE LA PRÉSENTATION

1. l'objectif poursuivi par la proposition de résolution
2. la relation entre la mobilité partagée et la fiscalité pour les déplacements domicile-travail
3. la relation entre la mobilité partagée et les conventions collectives de travail
4. la relation entre la mobilité partagée et le budget mobilité
5. la relation entre la mobilité partagée et la Mobility as a Service (MaaS)
6. la présence de la mobilité partagée dans les gares et dans le contrat de service public pour la SNCB
7. le suivi annuel de la mobilité partagée

1. L'OBJECTIF POURSUIVI PAR LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION " SOUTENIR LA CROISSANCE DURABLE DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE EN BELGIQUE"

- La concertation interfédérale sur la mobilité devrait, tant sur le plan opérationnel que sur le plan infrastructurel, **favoriser une plus grande multimodalité**, et ce, **notamment en soutenant les systèmes de partage de vélo et de voitures**.

Notamment, car une plus grande multimodalité peut également être obtenue via : des titres de transport multimodaux intégrés, un système de paiement interopérable, des horaires et informations aux passagers coordonnés, le soutien des modes actifs, la promotion de l'utilisation du budget mobilité, une politique cohérente en matière de MaaS, un réseau d'infrastructures bien intégré, des hubs multimodaux etc.

- **Une plus grande multimodalité est nécessaire pour la transition vers une mobilité plus durable et multimodale que notre pays devra effectuer afin d'évoluer d'ici 2050 vers une société climatiquement neutre.**

2. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LA FISCALITÉ POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

- **Le cadre (para)fiscal pour les déplacements domicile-travail doit être simplifié, harmonisé et rendu cohérent.**
- **Il doit évoluer en fonction de l'offre de transport, qui est en plein développement.**
- **Point d'attention concernant le traitement fiscal de l'usage d'une voiture partagée pour les déplacements domicile-travail :**

La détermination forfaitaire de l'avantage de toute nature imposable découlant de l'utilisation d'un abonnement de voiture partagée au nom de l'employeur dans le cadre des déplacements domicile-travail est loin d'être simple, car elle nécessite que l'employeur connaisse un certain nombre de paramètres (par exemple le prix catalogue et l'âge de la voiture partagée) qu'il ne possède pas nécessairement.

3. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LES CONVENTIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL

- **CCT n° 98**: le transport partagé de personnes sans chauffeur est mentionné dans la liste des produits et services pouvant être acquis avec des écochèques.
- **CCT n° 90/4** du 22/02/2022 sur des plans bonus dans lesquels la mobilité douce a été ajoutée
- **CCT n° 19/9** : Une éventuelle adaptation de cette CCT (par ex. pour y inclure la mobilité partagée) relève d'un accord interprofessionnel, pour lequel le Groupe des 10 est compétent
- Il existe un grand nombre de conventions collectives sectorielles et sous-sectorielles sur les interventions financières des employeurs dans les frais de déplacements domicile-travail qui peuvent être pertinentes pour la mobilité partagée.

4. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LE BUDGET MOBILITÉ

- **La mobilité partagée fait partie du pilier 2 du budget mobilité.**
- **Une meilleure offre de transports partagés, de transports publics et de transports collectifs privés est important pour encourager et promouvoir l'utilisation du budget mobilité.**
- **Les Conseils s'engagent à examiner comment encourager davantage encore l'utilisation du budget mobilité comme alternative à l'usage de la voiture de société (*)**

() si un an après l'entrée en vigueur de la loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité, davantage d'employeurs/de travailleurs ont proposé/utilisé un budget mobilité*

5. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LA MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) (1)

Quelques points d'attention concernant la Mobility as a Service (MaaS):

- **Une vision interfédérale du MaaS doit s'inscrire dans une vision interfédérale avec une attention pour la mobilité durable**
- **l'importance de l'inclusivité du MaaS : donner accès à chacun à l'écosystème MaaS, quel que soit sa localisation géographique ou son statut socio-économique**
- **l'importance des transports publics comme épine dorsale d'un écosystème MaaS**
- **l'importance d'une offre tarifaire simple et homogène**
- **l'élargissement du système volontaire de tiers payant 80/20 à tous les abonnements combinés pour renforcer l'épine dorsale**

5. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LA MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) (2)

- **La mobilité partagée (qui peut être une alternative à la voiture personnelle) doit être intégrée dans un écosystème MaaS.**
- **Le budget mobilité (avec dans son pilier 2 notamment la mobilité partagée) promeut la multimodalité et donc aussi le concept de MaaS.**
- **Une bonne combinaison des transports publics, de la mobilité partagée et des moyens de transport personnels est importante pour faciliter l'adoption du MaaS par des utilisateurs potentiels.**



6. LA MOBILITÉ PARTAGÉE DANS LES GARES ET DANS LE CONTRAT DE SERVICE PUBLIC POUR LA SNCB

- **améliorer l'accessibilité multimodale des gares**

Améliorer les possibilités de correspondance aux gares grâce à des vélos et voitures partagés, des arrêts de transport public régional, des parkings pour vélos et pour voitures auxquels s'applique une politique tarifaire cohérente, bien réfléchie et promouvant le transfert modal

- **réaliser dès que possible une offre intégrée de transports publics et la combiner à l'offre d'autres solutions de mobilité**

Cela implique une meilleure coordination entre les opérateurs de transports publics et les autres acteurs de mobilité en termes d'horaires, d'informations aux voyageurs, de tarifs et titres de transport intégrés.

Le futur contrat de service public pour la SNCB devrait offrir une marge de manœuvre à cet égard et encourager la SNCB à cet effet.

7. SUIVI ANNUEL DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

- **Un suivi annuel de la mobilité partagée est important pour pouvoir évaluer la politique de mobilité partagée et l'adapter si nécessaire.**

LISTE D'AVIS SUR LESQUELS LA RÉACTION COMMUNE DU CCE-CNT EST BASÉE

- Avis CCE/CNT du 07/04/2017 « Le budget mobilité » ([CCE 2017-0885, Avis CNT n° 2030](#))
- Avis CCE/CNT du 28/09/2021 sur l'avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité ([CCE 2021-2650, Avis CNT n°2.239](#))
- Avis CCE/CNT du 09/03/2022 sur le projet de vision du rail 2040 ([CCE 2022-0600, Avis CNT n°2279](#))
- Avis CCE/CNT du 29/06/2021 « Vers des nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel » ([CCE 2021-2000, Avis CNT n°2.222](#))
- Avis CCE/CNT/CFDD sur l'élaboration d'une vision interfédérale du MaaS ([CCE 2022-0930, Avis CNT n°2.285, CFDD 2022a03f](#))