



Les alternatives de mobilité face aux choix contestables de l'Etat.



Les alternatives de mobilité face aux choix contestables de l'Etat.

En mars dernier, le ministre de la mobilité Georges Gilkinet affirmait dans la presse qu'« investir dans le rail aide à nous libérer des choix du passé »¹. Pourrions-nous en déduire alors que les politiques décidées ces dernières décennies seraient trop modestes en matière de mobilité des personnes ? De quels choix devrions-nous nous libérer afin de mieux répondre aux réalités vécues par la population ? Dans un premier article², nous avons présentés brièvement ces réalités et relevé quelques besoins primordiaux. Nous sommes notamment revenus sur les disparités territoriales urbaine et rurale. Plus globalement, la nécessité de se déplacer quotidiennement dans un environnement de services décentralisés et éloignés les uns des autres a également été soulignée. La question de l'espace est par conséquent un enjeu prépondérant dans le développement de nouvelles formes de mobilité notamment pour les personnes les plus vulnérables. A l'obligation de mobilité s'ajoute aussi la fréquence et la durée. Les déplacements sont en effet nombreux du fait des multiples activités (travail, loisirs, soins, tourisme etc.) qui sont à réaliser rapidement pour bénéficier d'un temps raisonnable pour chacune de celles-ci. Ce rapport à l'espace combiné à celui du temps nous poussent par conséquent à préférer le moyen de locomotion le plus direct et le plus rapide. A savoir la voiture, quand on a la chance d'en disposer, qui représente de loin le mode de transport le plus utilisé.

Néanmoins, des initiatives existent dans le champ de l'économie sociale proposant des alternatives à la voiture. Celles-ci s'intègrent petitement aux politiques de mobilités des différents niveaux de pouvoir belges. Dans un premier temps, nous nous attarderons sur le modèle de mobilité préconisé par les politiques. Sans être exhaustif, nous questionnerons ce modèle au travers de deux témoignages d'acteur de la mobilité, la coopérative « La Locomobile » et Mpact asbl (anciennement Taxistop)³. Enfin, la relation entre les pouvoirs publics et l'économie sociale sera également illustrée à l'échelle européenne, et plus précisément française, dans le contexte de la libéralisation du réseau ferroviaire européen. Nous présenterons ici la création récente et singulière de Railcoop, première coopérative française active dans le rail. Par ces trois témoignages, nous relèverons trois tendances, parmi d'autres, de l'articulation entre le champ de l'économie sociale et le rôle de l'Etat. Tendances qui questionnent plus largement les pratiques de mobilité et de consommation.

Quel type de mobilité soutient l'Etat ?

La question mérite d'être posée dans un pays qui favorise grandement la voiture individuelle et dans le même temps investit dans des structures de mobilité alternative. De fait, à la lecture des derniers chiffres accessibles⁴, le SPF Mobilité a dépensé 3,324 milliards d'euros en 2019. Sur ce total des dépenses, 4,925 millions d'euros étaient alloués à des politiques de mobilité dite durable. A celles-ci, les subsides en transport collectif de 15,559 millions d'euros pourraient y être ajoutés pour un total 20,484 millions d'euros. A peu de chose près, ces dépenses sont équivalentes à celles destinées au trafic routier qui sont de 20,553 millions d'euros. La spécificité belge nous oblige aussi à regarder du côté des Régions. Au niveau wallon, pour l'année 2019, les dépenses étaient de 1,448 milliards pour l'ensemble des politiques de mobilité dont 501,374 millions destinées à l'aménagement routier⁵. Elles étaient de 1,994 milliards pour la même année concernant la Région de Bruxelles-Capital avec 945,156 millions alloués aux transports en commun⁶. En Flandre, le budget mobilité s'élevait à 4,16 milliards d'euros en 2020 avec une part importante destinée à la mobilité dite durable⁷. S'agit-il d'investissements à la hauteur des ambitions notamment climatique et environnementale ?

Les dépenses, ce sont des choix. Et ceux-ci résultent encore majoritairement de la dépendance aux véhicules à moteur thermique. De fait, les dépenses dans le trafic routier sont importantes et elles le sont encore plus si on tient compte du régime spécifique des voitures de société qui impacte fortement la politique de mobilité. En effet, celui-ci représente un manque à gagner annuel d'au moins 2,3 milliards d'euros du fait d'une particularité fiscale⁸. A titre de comparaison, les travaux du RER auront coûté 3 milliards d'euros à la Belgique⁹. L'addition est alors élevée si on ajoute cette perte au budget alloué annuellement au trafic routier. Au regard de ces chiffres, les sorties médiatiques de nos politiciens en faveur d'une mobilité durable paraissent subitement presque stériles.

D'autant que, au-delà de la dimension économique, le modèle de la voiture de société a aussi des répercussions sur le plan social à plus d'un titre. Premièrement, il témoigne de profondes inégalités en matière de mobilité. D'une part, pour en revenir sur le volet fiscal, le modèle est inéquitable car il bénéficie aux plus hauts revenus au travers d'une imposition favorable sur l'avantage en nature. Ce dont ne jouit pas le reste de la population. D'autre part, l'octroi d'une voiture de société ne concerne que très peu de gens sur l'ensemble du territoire. De fait, 650.000 véhicules¹⁰ sont répertoriés comme appartenant à une société. Deuxièmement, cette politique influence l'achat d'une deuxième voiture au sein des ménages favorisés par la « voiture salaire ». Elle promeut donc l'usage de la voiture individuelle¹¹. Cet usage exclusif se remarque également dans les habitudes de transport. Les bénéficiaires d'une voiture de société ont en effet tendance à moins pratiquer le covoiturage que les autres conducteurs¹². Une tendance qui s'explique en partie au prestige social qu'offre un véhicule de cette nature. Enfin, l'accès à un véhicule de société démontre à quel point la voiture est bien plus qu'un moyen de déplacement. Elle est un

objet de reconnaissance sociale qui intègre des normes et des valeurs centrales comme la liberté et l'autonomie ou la responsabilité. Ces dernières se concrétisent dans des comportements de mobilité intégrés par l'ensemble de la population.

Cependant, à la lecture des multiples déclarations politiques régionales, l'intention du développement d'une mobilité dite durable est souvent citée en vue d'une sortie du modèle de la voiture individuelle. La Région wallonne souhaite par exemple augmenter l'usage du vélo en investissant dans les infrastructures. Elle promeut le partage de voiture ainsi que la marche à pied. La Wallonie affiche donc d'énormes ambitions si bien qu'elle espère, d'ici 2030, une baisse de la part modale de la voiture de 83% à 60%¹³ sur l'ensemble des moyens de transport utilisés par trajet. Ces premières intentions concernent donc principalement les déplacements individuels. Par ailleurs, la Région Wallonne envisage de continuer la concertation avec le Fédéral pour développer davantage l'offre ferroviaire afin de passer d'une utilisation de 9% à 15% en 2030¹⁴. Les disparités territoriales sont également prises en compte notamment via l'appui à des transports collectifs en milieu rural. Les initiatives de bus de proximité et de taxi-social y sont particulièrement visées.

Quelle place pour l'économie sociale ?

Plus précisément, cette offre de taxi-social est une alternative intéressante dans le champ de l'économie sociale. Avec 291 structures de transport d'intérêt général autorisées et répertoriées par la Région wallonne¹⁵, le taxi-social est un modèle majoritairement porté par l'associatif et le public ou le parapublic. On y retrouve cependant des acteurs de l'économie sociale comme « La Locomobile ». La Locomobile, une coopérative basée à Marche-en-Famenne, est un exemple d'entreprise du secteur qui bénéficie de subsides de l'Etat, principalement des Communes. Au travers d'une activité économique de mobilité, la coopérative a pour mission première l'insertion socio-professionnelle. Sa particularité réside dans son statut qui lui permet d'être autonome tout en maintenant un partenariat important avec le territoire via les Communes, la Province du Luxembourg et la Région wallonne. Alexandre Borsus, Directeur de Locomobile, estime que le modèle proposé est « performant » puisqu'il a des répercussions importantes sur les 19 communes partenaires où deux tiers des bénéficiaires sont des personnes de plus de 65 ans. Est-ce alors un modèle à exporter ailleurs ?

La combinaison entre insertion professionnelle et service rendu à la population est vertueuse. La Locomobile preste 25000 courses par an sur un large territoire. Je regrette que le projet n'ait pas essaimé. Nous avions des contacts avec la Région et le TEC qui ont préféré développer le Flexitec. Nous manquions probablement de relais politiques. (Alexandre Borsus, Locomobile).

Cet exemple de reprise en main par les pouvoirs publics, dans le chef précisément de la Région, est emblématique d'une attitude opportuniste mais pas moins volontariste. Il est en effet positif

qu'une telle démarche soit opérée. En revanche, là où on l'attend plus à l'initiative, notamment sur le régime des voitures de société, l'Etat se trouve plus permissif malgré l'aberration et les limites d'un système. Notons aussi que le modèle du taxi-social n'est certainement pas à envisager comme une solution unique au défi de la mobilité. Il est à marier avec d'autres offres et moyens de transports selon les besoins de la population. Mais pourquoi appliquer une vision politique « du deux poids deux mesures » ?

La culture politique belge est particulière. Dans le cas de notre coopérative, vous avez une initiative qui vient de la base portée par des Communes. En contrepartie, vous avez une politique régionale qui pose une série de directives. Institutionnellement, il n'est pas évident de faire remonter des initiatives locales efficaces en vis-à-vis d'une politique globale qui trace les grands traits. (Alexandre Borsus, Locomobile).

Il est logique que les pouvoirs publics établissent un cadre et une réglementation à l'ensemble de la société. Par contre, la difficulté réside dans l'adéquation entre des directives globales et les impulsions nécessaires pour arriver aux choix posés en amont. C'est justement dans ce cadre que les entreprises sociales ont un rôle crucial à jouer, non sans risques.

L'Etat nous soutient, c'est très bien. Mais, l'Etat ne peut pas tout. Qu'est-ce que je peux apporter à la société et non qu'est-ce que la société peut m'apporter ? En tant qu'entreprise, je pense qu'il faut tenir le même discours. Notre coopérative reçoit énormément d'aides de la Région wallonne, de la Province et des Communes, qu'il faut justifier bien évidemment. C'est beaucoup d'argent public. Oui, je pourrais relever des manquements mais qui sont bénins. En tant que coopérative, nous pouvons amener beaucoup à la société et il faut le clamer. Nous sommes plus que des gestionnaires. Il convient d'avoir une vision prospective de visionnaire agissant. Par contre, cette position nous met dans une logique de marché et on se doit d'être attractif face à d'autres acteurs associatifs. Pourtant on ne veut pas utiliser ce discours mais on y est obligé par la force des choses. (Alexandre Borsus, Locomobile).

Les subventions publiques sont vitales pour des structures comme la coopérative Locomobile. Mais elles témoignent aussi de la forte concurrence induite par cette politique. L'Etat jouerait-il alors le jeu du marché ? Motiverait-il indirectement les entreprises d'économie sociale à être compétitives dans le domaine de la mobilité ? Sans pouvoir répondre à cette question et en arriver à des conclusions trop hâtives, un risque semble perceptible. La dérive d'instrumentalisation dans un contexte de coupes budgétaires n'est en effet pas à écarter. Il est aussi surprenant qu'une coopérative comme la Locomobile accepte finalement cette dérive en clamant la nécessité d'être attractif. Cette dérive constitue une première tendance de la relation entre les pouvoirs publics et le champ de l'économie sociale.

Un aller-simple vers la logique du marché

Cette première tendance nous incite à revenir sur l'essence même des politiques de mobilité. Quelle est fondamentalement la véritable ambition de l'Etat en matière de mobilité ?

Malgré toutes les déclarations politiques de ces dernières décennies, il se vend chaque année de plus en plus de voiture. La faute au consommateur qui attend avec impatience la tenue du salon de l'auto ? En regardant les chiffres de ventes, on constate que la frénésie d'achat des particuliers a un impact limité. En effet, entre 2018 et 2019, 42,63% des voitures neuves ont été achetées par des particuliers contre 57,37% par des sociétés¹⁶. Ce sont presque 60% des véhicules, pourcentage correspondant d'ailleurs à la moyenne européenne¹⁷, qui sont destinés au renouvellement des parcs automobiles des sociétés et des entreprises de leasing. Indirectement, la majorité des voitures sont donc produites et vendues grâce aux politiques fiscales menées par les pays européens. De par une imposition favorable à une minorité de la population, l'Etat soutient un marché, et de facto, une mobilité dommageable pour l'environnement. Comment peut-on se diriger vers d'autres alternatives si les décisions prises soutiennent notre dépendance à la voiture ? Une tendance de fond que Sandrine Vokaer, Coordinatrice chez Mpact, commente en ces termes.

Lorsqu'on voit la puissance du lobby des voitures et des industries automobiles en matière de publicité, de communication, nous (et aussi le politique) n'arriverons pas à faire le poids. De base, il y a donc de grosses différences dans les moyens. Mais l'Etat pourrait peut-être peser dans la balance en taxant autrement cela. On peut aussi influencer les politiques et les partis comme nous l'avons fait pour le budget mobilité. Celui-ci n'élimine pas la voiture de société mais offre une alternative au travailleur qui a le choix. Alors oui, ça ne cible que les personnes qui ont une voiture de société et pas les autres travailleurs. On essaye aussi d'autres choses. Par exemple, on met en place des politiques de covoiturage au sein des entreprises. On essaye alors de trouver des incitants pour les travailleurs sous régime de voiture de société afin qu'ils partagent quand même la route. Même s'ils n'ont aucun avantage financier et fiscal puisqu'ils ne pourraient pas déduire les frais du trajet étant déjà avantagés. L'objectif final de Mpact est qu'il n'y ait presque plus de déplacements en voiture mais c'est utopique car cela ne se fait pas du jour au lendemain.

Ce ne sont pas les alternatives et autres incitants qui manquent. Mais ceux-ci paraissent dérisoires face à l'ampleur de la problématique. Afin de moins rouler en voiture, ne faudrait-il tout simplement pas en acheter moins ? Si le marché est continuellement approvisionné, l'espoir de voir advenir un autre modèle est lointain. Pour diminuer cette production, il est urgent de revoir le régime des voitures de société compte tenu de son poids dans les ventes de véhicules. Enfin, cette révision doit s'accompagner du développement d'alternatives efficaces, comme les transports en commun, qui répondent aux besoins réels de la population. Sans réforme profonde du système de véhicule de société, la part modale de la voiture restera importante et ce malgré

toutes les ambitions politiques affichées. D'aucuns avancent que le budget mobilité (anciennement cash for car) pourrait s'apparenter à une solution à la problématique. Mais il offre toujours la possibilité au travailleur de bénéficier d'un véhicule « vert »¹⁸. Comme récemment annoncé, le Gouvernement souhaite d'ailleurs prolonger cette politique fiscale de la voiture de société en électrifiant petit à petit le parc automobile d'ici 2026. Le règne de la voiture semble encore avoir de beaux jours laissant finalement peu de place aux alternatives émergeant de l'économie sociale. Une deuxième tendance se dessine alors. La nécessité de concilier les besoins de mobilité de la population et l'urgence climatique et environnementale est mission impossible si la problématique de la voiture de société n'est pas clairement résolue.

La voie du transport collectif mais à quel prix ?

« Le régime des voitures de société constitue donc un choix politique majeur qui empiète budgétairement sur d'autres politiques et donc potentiellement sur les autres volets des politiques de mobilité, comme la dotation aux transports publics. »¹⁹. Si l'Etat belge fait la part belle au marché de l'automobile par une fiscalité avantageuse, il est plus interventionniste dans les transports en commun mais avec des budgets restreints. Rares institutions de mobilité encore fédéralisées, la SNCB et Infrabel gèrent le réseau ferroviaire et sont financées à plus de 90% par l'Etat (3 milliards d'euros entre 2018 et 2022)²⁰. A partir de 2023, le réseau ferroviaire devrait être libéralisé comme le prévoit la Directive européenne de 2016²¹. Pas encore actée au niveau belge, l'ouverture du marché ferroviaire a été votée en France et y sera bientôt d'application. Dans ce contexte, de nombreuses entreprises se sont positionnées et notamment une société coopérative dénommée Railcoop. Première coopérative ferroviaire française, Railcoop souhaite développer une offre ferroviaire impliquant les citoyens et les professionnels du secteur. Avec 8000 coopérateurs, la coopérative lancera sa première ligne de fret au dernier trimestre 2021 et sa ligne voyageurs en juin 2022. Cette libéralisation d'un service historiquement public est-elle une preuve supplémentaire du retrait d'un Etat déficitaire ? Ou au contraire est-elle une nouvelle opportunité pour des initiatives d'économie sociale ? Alexandra Debaisieux, Directrice générale déléguée de Railcoop, nuance le propos.

De notre point de vue, il est important que l'infrastructure reste étatique et nationale. Si des bouts d'infrastructures sont privatisés, ça devient compliqué à gérer. Le principe qu'on défend à peu de chose près chez Railcoop, c'est qu'il est primordial que l'infrastructure reste dans le giron de l'Etat. Le constat qui a précédé à la création de Railcoop, c'est de dire qu'il y a un problème de maillage ferroviaire au niveau français. Certains territoires n'étaient plus desservis alors que l'infrastructure ferroviaire, peut-être un peu en mauvais état, est existante. Globalement, on va participer à la mobilité ferroviaire. Par contre, il faut se positionner là où l'Etat et les autres acteurs ferroviaires ne se positionnent pas ou plus. Railcoop est né et répond à la fois à l'abandon de certaines lignes et aussi à la libéralisation du marché. Alors on ne dit pas chez Railcoop, « laissez faire les privés pour opérer le

service ferroviaire ». Non, on aura toujours besoin du Public. Notamment sur des lignes où on a du mal à trouver un équilibre économique. (Alexandra Debaisieux, Railcoop)

La libéralisation d'un marché n'est pas sa privatisation pure et simple. L'Etat a donc toujours une responsabilité et un rôle à jouer dans cette ouverture à la concurrence. Dans le cas de la France, la SNCF desservira toujours des lignes. Mais elle aura fort à faire avec un coût de production du train au kilomètre de 25€ largement supérieur à ce que les autres entreprises proposeront. Un marché concurrentiel qui aurait un impact sur les usagers ?

Ça n'a pas beaucoup de sens de parler de concurrence dans le ferroviaire. Pourquoi ? Car le transport est plus une question d'offre que de demande. Au plus de trains vont circuler, au plus les gens vont prendre le train. Imaginons sur la ligne Bordeaux-Lyon que nous allons exploiter, il existe des segments où des TER circulent. Avec les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine on est occupé à regarder comment on peut s'articuler à ces TER pour renforcer l'offre. Globalement, tout le monde y gagne. Railcoop va ajouter 2 allers-retours. Plus il y a de trains qui circulent, plus les gens vont prendre le train. Par rapport à la route, nous avons deux enjeux majeurs. Le premier, c'est le positionnement tarifaire en vis-vis du service proposé. Pour cela, on s'est alignés sur le coût du covoiturage. Et ça revient à 38€ sur la ligne Bordeaux-Lyon. Ce ne sera peut-être pas facturé 38€ mais il fallait faire une projection compte tenu du nombre de voyageurs potentiels visé, à savoir 690.000 personnes. Le deuxième enjeu, plus globalement, c'est tout un discours à reconstruire sur les externalités positives du train. Et ce sont les services à bord comme la possibilité d'emporter son vélo ou tout autre bagage volumineux. Comparativement au bus, il n'y aura aucun souci de ponctualité. Le bus est souvent pris dans les embouteillages en entrée de ville. Le confort à bord d'un train est aussi meilleur, on peut se lever. S'il y a un espace enfants, vous pouvez y laisser vos enfants. La sécurité est aussi meilleure comparativement à la voiture. Le train est l'un des moyens de transport les plus sûrs. Très clairement, on se positionne en concurrence par rapport à la route. (Alexandra Debaisieux, Railcoop)

Les transports en commun, et plus encore le train, sont des modèles à investir et à développer davantage. Le train fait partie des modèles prioritaires de transport à valoriser face à la voiture. Faut-il pour cela en arriver à la libéralisation du marché ferroviaire ? Ce choix politique est une troisième tendance que nous qualifions « d'hybride » car elle concilie une approche dirigiste et néo-libérale. Il peut en résulter deux conséquences. La première est l'opportunité de permettre aux collectifs de l'économie sociale (entreprises, citoyens) de s'emparer pleinement du domaine de la mobilité. Le deuxième risque est de ne pas arriver à regrouper les volontés de ces collectifs vers l'objectif commun d'un nouveau modèle de mobilité.

Les trois tendances à retenir pour penser un autre modèle

Les choix de l'Etat en matière de mobilité des personnes sont dépendants d'une multitude de facteurs que nous avons esquissés succinctement dans cet article. Au travers de trois initiatives d'économie sociale, trois tendances ont été soulignées.

La première tendance est que l'Etat soutient certaines alternatives et pratiques, notamment d'économie sociale, qui œuvrent à un autre modèle de mobilité. Mais cela reste marginal au regard des défis de mobilité. Le risque d'instrumentalisation est par conséquent important d'autant plus dans un contexte favorable à la voiture individuelle.

La deuxième est le constat d'un Etat qui n'a pas, ou ne se donne pas, les moyens de ses ambitions et ce pour deux raisons. D'une part, la conciliation entre les besoins de mobilité de la population et l'urgence climatique et environnementale est une difficile équation. D'autre part, la voiture, et principalement la voiture de société, reste un débat politique sujet aux paroles et moins aux actes alors qu'elle représente le noeud central de la problématique de la mobilité.

Enfin, la troisième tendance est relative au positionnement de l'Etat entre « dirigisme » et « laisser-faire ». Ce dernier s'appuie sur ces deux approches dans sa gouvernance si bien qu'il est plutôt dans une position hybride. Position qui comporte par conséquent une opportunité et un risque. L'opportunité est celle de permettre aux collectifs de l'économie sociale de s'emparer pleinement du domaine de la mobilité. Le revers de la médaille est la menace de ne pas arriver à concilier les volontés de ces collectifs vers l'objectif commun d'un nouveau modèle de mobilité. De par un positionnement dirigiste trop cadrant et pas assez visionnaire, le statut quo est prévisible. Aussi, de par un positionnement néo-libéral peu propice à l'alignement d'une volonté générale, le résultat risque également d'être identique.

En conclusion, l'apport, et dans le même temps le défi, de l'économie sociale dans ce contexte est de créer du commun autour de la mobilité. Un second apport est aussi de rappeler qu'elle doit demeurer un droit pour tout un chacun. Les collectifs d'économie sociale invitent à repenser la mobilité en favorisant des moyens de déplacement plus ancrés socialement et qui s'écartent du tout à la voiture individuelle. Ils conçoivent également une mobilité qui s'extirpe des logiques du marché et de la course aux innovations technologiques qui sont d'ores et déjà dérisoires face à l'ampleur de la crise climatique et environnementale. Si des alternatives sont existantes et possibles, c'est aux pouvoirs publics de reconnaître fermement leur rôle essentiel dans la construction d'un autre modèle de société. Dans un dernier article, nous reviendrons sur cette autre voie à urgentement développer. Quelles sont les directions possibles ? Comment favoriser une mobilité plus propre tout en répondant aux besoins sociaux ? Nous veillerons à éclairer ces questions à la lumière de propositions concrètes.

¹L'Echo (2021). Georges Gilkinet, ministre de la mobilité : « Investir dans le rail aide à nous libérer des choix du passé ». L'Echo [en ligne], (page consultée le 15 avril 2021). [Georges Gilkinet, ministre de la Mobilité: "Investir dans le rail aide à nous libérer des choix du passé" | L'Echo \(lecho.be\)](#)

²Lien vers article 1

³La Locomobile est une coopérative de taxi-social implanté dans la Province du Luxembourg. Mpact développe et promeut des services alternatif à la voiture

⁴SPF Mobilité. 2019-Budget [en ligne]. (page consultée le 13 avril 2021). Disponible sur : [2019 - Budget - Jaarverslag | Rapport annuel \(belgium.be\)](#)

⁵IWEPS. Recettes et dépenses de la Région wallonne [en ligne]. (page consultée le 13 avril 2021). Disponible sur : [Recettes et dépenses de la Région wallonne - Iweps](#)

⁶Service public régional de Bruxelles. Good Move [en ligne]. (page consultée le 13 avril 2021). Disponible sur : [Good Move | Bruxelles Mobilité \(mobilite-mobiliteit.brussels\)](#)

⁷Vlaams Parlement. Bienvenue au Parlement flamand [en ligne]. (page consultée le 13 avril 2021). Disponible sur : [bienvenue-au-parlement-flamand-2020.pdf \(vlaamsparlement.be\)](#)

⁸May, X., Ermans, T., Hooftman, N. (2019). Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal. Brussels studies [en ligne], 133, (page consultée le 16 avril 2021). [Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal \(openedition.org\)](#)

⁹May, X., Ermans, T., Hooftman, N. (2019). *op.cit.*

¹⁰May, X., Ermans, T., Hooftman, N. (2019). *op.cit.*

¹¹May, X., Ermans, T., Hooftman, N. (2019). *op.cit.*

¹²May, X., Ermans, T., Hooftman, N. (2019). *op.cit.*

¹³SPW Wallonie Mobilité. Politique de mobilité régionale wallonne [en ligne]. (page consultée le 13 avril 2021). Disponible sur : [Politique de Mobilité régionale wallonne \(wallonie.be\)](#)

¹⁴SPW Wallonie Mobilité. Politique de mobilité régionale wallonne. *op.cit.*

¹⁵SPW Wallonie Mobilité. Services autorisés par le SPW [en ligne]. (page consulté le 13 avril 2021). Disponible sur : [Services autorisés par le SPW \(wallonie.be\)](#)

¹⁶Paquay, M. (2020). Le « record » 2019 de ventes de voitures neuves... uniquement du aux voitures de société. RTBF [en ligne], (page consultée le 16 avril 2021). [Le "record" 2019 de ventes de voitures neuves... uniquement dû aux voitures de société \(rtbf.be\)](#)

¹⁷Le Vif (2020). Voitures de société : plus de trente milliards de subventions aux voitures polluantes en Europe. Le Vif [en ligne], (page consultée le 15 avril 2021). [Voitures de société : plus de trente milliards de subventions aux voitures polluantes en Europe - Environnement - LeVif](#)

¹⁸Pour comprendre au mieux le budget mobilité, voici le site fédéral officiel. SPF Finances. Budget mobilité [en ligne]. (page consultée le 16 avril 2021). Disponible sur : [Budgetmobilité \(lebudgetmobilite.be\)](#)

¹⁹May, X., Ermans, T., Hooftman, N. (2019). *op.cit.*

²⁰Belgian Train. Plan pluriannuel d'investissements et contrat de gestion [en ligne]. (page consultée le 16 avril 2021). Disponible sur : [Plan pluriannuel d'investissements et contrat de gestion|SNCB \(belgiantrain.be\)](#)

²¹Parlement européen. Transport ferroviaire [en ligne]. (page consultée le 16 avril 2021). Disponible sur : [Transport ferroviaire | Fiches thématiques sur l'Union européenne | Parlement européen \(europa.eu\)](#)

Avec le soutien de



Ce texte vous parle, nos idées vous interpellent ? C'est le but !

Cette analyse s'inscrit dans notre démarche de réflexion et de proposition sur des questions qui regardent la société. Si vous voulez réagir ou en discuter avec nous au sein de votre groupe, de votre espace, de votre entreprise, prenons contact. Ensemble, faisons mouvement pour une alternative sociale et économique !

N'hésitez pas à nous contacter : info@saw-b.be ou 071 53 28 30

À la fois fédération d'associations et d'entreprises d'économie sociale, agence-conseil pour le développement d'entreprises sociales et organisme d'éducation permanente, SAW-B mobilise, interpelle, soutient, et innove pour susciter et accompagner le renouveau des pratiques économiques qu'incarne l'économie sociale. Au quotidien, nous apportons des réponses aux défis de notre époque.

Rédaction : Olivier de Halleux

Selecture : Quentin Mortier et Jean-François Herz

Illustration : Photo libre de droit