



© Photo News.

Prononcer les mots « voiture de société » et le débat sera immédiatement enclenché. Source de pollution et de problèmes de mobilité, la voiture de société est aujourd'hui devenue un vrai problème de société. Il y a un hic : elle concerne un nombre très important de travailleurs (400.000 environ) et fait aujourd'hui partie intégrante de leur package salarial. Le débat a pris de l'ampleur ces dernières années, et les modifications successives du régime fiscal avantageux lié aux voitures de société ne l'ont fondamentalement pas calmé. [La voiture de société reste un avantage salarial](#) appréciable pour leurs heureux bénéficiaires, que l'employeur serait incapable de payer s'il devait donner l'équivalent « net en poche ».

Le CNT à bord

C'est dans ce contexte que l'initiative de Didier Reynders (MR) doit être recadrée : [son plan «cash for car»](#), qui convertit en espèces sonnantes et trébuchantes la voiture de société et qui sera bientôt voté, est une tentative de décourager le recours à la voiture de société. Mais il y a quelques bémols : d'abord, [la mesure est flinguée par le Conseil d'État](#), dont l'avis officiel vient de paraître. Ensuite, les partenaires sociaux la trouvent très compliquée et contraire à une vraie politique de mobilité durable. C'est pour cette raison que ces derniers, réunis au sein du conseil national du travail (CNT ; lire ci-dessous), ont poussé pour promouvoir leur solution, baptisée « Budget de mobilité ».

Un accord de principe est tombé au sein du gouvernement pour prendre en compte cette solution. Certes, les détails du projet du CNT sont encore actuellement discutés par les partenaires de la majorité en intercabinets (entendez entre spécialistes), mais les grandes lignes ont été approuvées par la Suédoise. Concrètement, cela veut dire que deux possibilités vont coexister : la conversion (ou pas) de la voiture en cash ou la possibilité d'avoir un « budget mobilité » (sous la forme d'une carte mobilité) spécifiquement dédié aux transports, dans une optique de mobilité durable. La difficulté, pour le gouvernement, sera de faire en sorte que la proposition des partenaires sociaux puisse juridiquement et budgétairement s'imbriquer dans la

loi « cash for car ». Ce qui se fera d'ailleurs via une loi correctrice, qui suivra un chemin parlementaire classique ces prochains mois, après que les partenaires de la majorité se soient entendus sur les détails. Une question de semaines, nous dit-on, pas plus. Ce qui est certain, c'est que « les détails » sont toujours discutés entre spécialistes des cabinets parties prenantes (Economie avec Kris Peeters, Finances avec Van Overtveldt et Affaires sociales avec Maggie De Block) mais que « *la proposition finale ne devrait pas fondamentalement varier du projet du CNT* ».

Carte pour une vraie mobilité durable

Quelles sont donc les grandes lignes de ce « budget mobilité » ?

Premièrement, le budget mobilité équivaldrait au montant que le travailleur reçoit de l'employeur pour compenser le fait qu'il renonce à la voiture de société à laquelle il peut prétendre ou qu'il opte pour une voiture plus respectueuse de l'environnement et/ou meilleur marché que celle à laquelle il a droit. Concrètement, le montant du budget mobilité correspondrait au coût pour l'employeur (y compris les charges fiscales et parafiscales) lié au financement de la voiture de société que le travailleur abandonne (coût du leasing ou de la location majoré de la cotisation de solidarité ; 600 à 800 euros en moyenne). S'il y a encore des discussions sur le budget minimum et maximum par an, le budget mobilité pourrait davantage séduire de par sa plus grande flexibilité et sa conversion « plus juste » que celle prévue dans « cash for car ». Il n'y a par exemple pas de condition de détention d'au moins un an pour bénéficier de l'allocation de mobilité prévue dans « cash for car », considérée comme une usine à gaz par les spécialistes.

Par ailleurs, le budget mobilité (qui sera considéré comme un avantage imposable) peut être géré par l'employeur ou être crédité, en un ou plusieurs versements périodiques, sur le compte mobilité du travailleur (via une carte mobilité). Carte qui sera donc utilisée pour les abonnements en transports en commun publics pour la distance domicile-lieu de travail, l'indemnité vélo, les systèmes de vélos, scooters et voitures partagés, la location de voitures en Belgique et à l'étranger, les taxis agréés, l'entretien de bicyclettes, etc. Le projet précise bien que liste peut être adaptée par arrêté royal... Précaution utile par les temps technologiquement avancés qui courent.

Dernières précisions utiles : d'abord, les partenaires sociaux ont veillé à ce que la carte mobilité ait un traitement fiscal un peu moins privilégié que les indemnités perçues par les travailleurs qui n'ont pas de voiture de société, qui ne sont pas éligibles à ce système, et qui se voient rembourser leurs frais. Ces indemnités-là sont complètement défiscalisées, au contraire de l'indemnité versée sur la carte mobilité. Ensuite, s'il reste de l'argent sur la carte mobilité après usage en cours d'année, il sera versé en cash (et soumis à taxation). Sans doute y aura-t-il encore beaucoup de discussions sur ce dernier point car l'objectif est vraiment de servir la cause de la mobilité durable, pas d'en faire un instrument de salaire ordinaire...

Deux exemples pratiques

« Pur » voiture de société (situation actuelle)

Budget voiture de société : 1.000 euros/mois. Le travailleur est taxé sur cet avantage. L'avantage est fixé forfaitairement (ATN) : il dépend de la valeur catalogue de la voiture, du

taux d'émission de CO2 et de l'année d'immatriculation de la voiture.

Exemple : ATN = 4.900 euros/an ou 410 euros/mois. Coût pour le travailleur : (impôt) : 205 euros/mois ou 2.460 euros/an.

Budget de mobilité (proposition du CNT, situation à venir)

Le travailleur opte pour une voiture réduite : 600 euros/mois. Solde : 400 euros/mois (4.800 euros/an). Le travailleur finance les moyens de transport autres que la voiture (ex. train 1.500 euros/an). Solde payé en fin d'année (3.300 euros).

Le travailleur est taxé sur le double avantage (la voiture et le budget)

1) pour la voiture on applique les règles existantes : Exemple ATN = 1.800 euros/an ou 150 euros/mois.

Coût pour le travailleur : (impôt) : 75 euros/mois ou 900 euros/an.

2) pour le budget. Avantage taxable = un pourcentage du budget moins l'abonnement train

Ex. Avantage = 50 % du solde = $3300 / 2 = 1.650$ euros. Le travailleur paie l'impôt sur cet avantage, $1.650 \times 50 \%$, soit un coût de 825 euros/an. Il s'agit d'un coût total pour l'employeur. Le budget de 4.800 euros inclut toutes les charges patronales.

Source : Fédération des Entreprises de Belgique (FEB)

En coulisses, comment le CNT a imposé sa solution

MIS EN LIGNE LE 11/01/2018 À 22:30 [↗](#) F.M.



© Dominique Rodenbach.

C'est nous qui, il y a quatre ans environ, avons mis sur la table cette proposition de "budget mobilité", revendique Marie-Noëlle Vanderhoven, conseillère à la Fédération des Entreprises de Belgique (FEB). *La mobilité figure vraiment dans les priorités des entreprises.* » Et puis, Didier Reynders (MR) est venu en 2016 avec [sa proposition «Cash for car»](#) (soit la voiture contre de l'argent), erronément appelée allocation de mobilité, aujourd'hui en passe d'être votée et tout a été évidemment gelé. « *Mais nous avons continué à travailler sur notre proposition avec les autres partenaires sociaux, pour finalement aboutir à un accord sur une mesure réellement favorable à la mobilité, qui marche déjà dans certaines grandes entreprises, et qui est plus facile à mettre en œuvre que le plan « cash for car », atrocement compliqué et très contraignant* », poursuit Marie-Noëlle Vanderhoven. » « *Cela a pris un peu de temps* », confirme Christophe Quintard, conseiller à la FGTB, autre membre du Conseil national du Travail (CNT). *Certes, des dissensions existaient entre le patronat et les syndicats dont le nôtre sur la liste des produits et services compatibles avec une vraie politique de mobilité durable – on ne voulait pas que ce budget soit considéré comme un salaire comme un autre – mais on s'était mis d'accord, ce qui est important à souligner. Mais lorsque le CNT, en septembre 2017, a proposé le budget mobilité au gouvernement, nous n'avons pas eu d'oreille vraiment attentive* », poursuit Christophe Quintard.

Un dossier délicat

De fait, nous confie cette autre source, il a fallu que le président du G10 en personne (Bernard Gilliot, président de la FEB) en parle à Charles Michel lui-même pour que le gouvernement se penche réellement sur la proposition des partenaires sociaux. La question qui brûle les lèvres : pourquoi donc le gouvernement n'a-t-il pas directement intégré la proposition du « budget mobilité » du CNT dans les discussions sur le plan gouvernemental « Cash for car » ? Là, on touche au cœur du problème. Et les réponses divergent parfois radicalement d'une source à l'autre dans ce dossier « délicat ».

L'histoire ne devrait cependant pas différer sensiblement de celle-ci : l'accord d'été et ses 60 mesures (réforme de l'impôt des sociétés, taxe compte-titres, 6.000 euros exonérés d'impôt, allocation de mobilité, etc.) a été tellement compliqué à négocier et finaliser entre partenaires de la majorité que, tout étant dans tout, ce sur quoi s'étaient accordés les partenaires de la coalition suédoise ne devait plus changer en cours de route.

LIRE AUSSI

Cash for car, taxe compte-titres, impôt des sociétés: l'accord d'été souffrira quelques rustines

En gros, comme chaque parti avait sa mesure fétiche, âprement négociée, il ne fallait pas qu'elle change d'un iota pour que l'ensemble puisse passer la rampe du parlement. La mesure « cash for car », portée par le MR en général, par Didier Reynders en particulier (un sujet qu'il connaît fort bien puisqu'il a été à la manœuvre sur le lancement du régime fiscal avantageux de la voiture de société au début des années 2000 lorsqu'il était ministre des Finances), va donc prochainement aboutir. Le texte a été déposé au Parlement. Il sera voté dans les prochains jours.

Mais il ne contiendra pas le « budget mobilité » des partenaires sociaux, qui fera l'objet d'une loi de correction, qui suivra donc un trajet parlementaire classique. « *Ça peut paraître bizarre, mais c'est du pur pragmatisme politique* », nous confie une source gouvernementale. Une autre explication au « découplage » des deux propositions : les dissensions entre syndicats et patronat sur « les virgules » du projet « mobilité durable » n'ont naturellement pas fait avancer rapidement le dossier, mais il y a aussi eu... « *des dissensions entre partenaires de la majorité* », nous confie cette autre source gouvernementale flamande. C'est que la voiture de société est devenue un sujet de société sensible... Et la moindre virgule compte et a un impact sur la politique de mobilité, mais aussi sur la fiscalité... et les caisses de l'État. « *Bref, il aurait de toute façon été impossible de nous accorder en fin d'année dernière sur le texte de l'avant-projet de loi concernant le budget mobilité.* » Résultat des courses : le gouvernement passe à côté de l'occasion de communiquer sur une double bonne nouvelle. D'abord, il a finalement tenu compte des partenaires sociaux, ce que le Conseil d'État l'encourageait à faire dans son avis. Ensuite, il aurait pu répondre à une autre objection du Conseil d'État, lequel estimait que l'allocation de mobilité ne satisfaisait pas vraiment à une véritable politique de mobilité durable (puisque l'argent issu de la conversion de la voiture de société peut être librement utilisé par le travailleur). Les petits jeux politiques en auront donc décidé autrement : il faudra donc corriger la loi « cash for car » dans quelques mois en y incorporant « le budget mobilité » des partenaires sociaux.