

une décision finale.

J'entends la difficulté de timing puisque des fonds européens et des aides financières sont en jeu dans la condition d'un strict respect de délai. Enfin, je me réjouis d'entendre que vous êtes et restez attentif à toutes les solutions qui pourront être apportées.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

14 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La croissance du nombre de voitures de société" (55023935C)

14 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal bedrijfswagens" (55023935C)

14.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Le prestataire RH Acerta a présenté son baromètre mobilité 2021. L'an dernier, 22% des employés disposaient d'une voiture de société, soit 3% de plus qu'en 2020 et 26,1 % de plus qu'il y a cinq ans. La majorité des véhicules de société répertoriés par Acerta fonctionnent avec un moteur thermique. 67,1 % des véhicules roulent au diesel tandis que les véhicules électriques restent marginaux avec 1,4% de la flotte.

Parallèlement à cette évolution, la fréquentation des transports en commun a diminué depuis 2019. Alors qu'en 2019, 8,3% des travailleurs dépendaient encore des transports en commun, ils n'étaient plus que 8,1% en 2020 et 7,8% l'année dernière.

Si ces évolutions sont en partie dues à la situation sanitaire, l'augmentation croissante du nombre de véhicules de société en circulation ces dernières années, malgré l'introduction du budget mobilité et ses adaptations récentes, nous interpelle pour différentes raisons:

- l'impact pour les finances publiques;
- la coût de la congestion pour l'économie, estimé à 2,3 milliards EUR/an selon le bureau du plan;
- l'impact sur la qualité de l'air;
- l'emprise des véhicules sur l'espace public.

Par ailleurs, comme l'ont souligné les partenaires sociaux, plus l'on profite longtemps de l'avantage d'une voiture de société, plus il est difficile de convaincre de passer totalement ou en partie à d'autres modes de transport plus propres. L'impact sur le shift modal pourrait donc être durable.

Cette évolution est dès lors contraire aux objectifs du gouvernement en matière de climat, de mobilité ou de budget et il convient de s'interroger sur l'adéquation des réformes entamées et des politiques menées avec ces chiffres estimés en matière de shift modal.

Mes questions sont les suivantes:

- *Disposez-vous d'une analyse d'impact de la croissance des véhicules de société sur le plan du CO2 et budgétaire ? Un tel baromètre est-il envisageable ?*

- *Les réformes entamées concernant le parc des voitures de société seront évaluées au plus tard en 2026. Est-il envisageable de mener des évaluations intermédiaires plus rapidement afin de mesurer notre trajectoire en matière de shift modal et de réfléchir à d'éventuelles adaptations ?*

- *Envisagez-vous des mesures spécifiques pour accélérer le retour aux trains, notamment en concertation avec les employeurs ?*

14.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Parent, en tant que ministre en charge de la Mobilité je suis déterminé à agir aujourd'hui pour réduire les coûts environnementaux de nos déplacements de demain. Mes priorités sont dans l'ordre d'éviter les déplacements inutiles (éviter), d'organiser le report modal vers les modes de transport les moins polluants comme le train (shift), d'améliorer les moyens de transport existants du point de vue de la pollution et des émissions de CO₂ (améliorer).

C'est dans le cadre de cette dernière priorité que la réglementation fiscale et parafiscale relative aux voitures de société a récemment évolué, comme vous le mentionnez dans votre question. L'objectif est de réorienter le choix du type de voitures de société vers des voitures sans émissions de carbone d'ici 2026. Dans ce cadre, en matière d'évaluation, le gouvernement réalisera effectivement un exercice qui dépassera les seuls aspects budgétaires. Ainsi le Bureau fédéral du Plan travaille actuellement sur l'impact macroéconomique de la réforme mais également, en collaboration avec mon administration, le SPF Mobilité, sur l'impact, le nombre et la nature des voitures de société.

Pour le surplus, mes collègues en charge des Finances et des Affaires sociales ont achevé de suivre le traitement fiscal et parafiscal moyen des voitures de société et des impôts indirects y afférents, chacun dans son domaine de

compétence. Je vous renvoie donc vers eux pour toute question supplémentaire en matière d'impact sur les finances publiques.

Enfin, comme annoncé en introduction, ma priorité est de favoriser le *modal shift* via l'augmentation de l'utilisation du train et de l'ensemble des modes de déplacement actifs. Durant toute la pandémie, souvent dans des conditions difficiles, les cheminots ont assuré comme vous le savez, et je sais que vous les remerciez pour cela, la continuité des services de train.

En collaboration avec les autres opérateurs de transport public, la SNCB a également lancé une campagne pour encourager les voyageurs à prendre le train.

Par ailleurs, la SNCB est en train de lancer de nouvelles formules d'abonnements plus flexibles qui seront proposées aux entreprises afin de répondre au mieux aux nouveaux besoins liés au développement important du télétravail et à l'alternance entre les jours de télétravail et les jours de présence au bureau. Je négocie également, dans le cadre du futur contrat de service public, d'ici la fin de l'année, une trajectoire de renforcement de l'offre pour les dix prochaines années, en complément de ce qui a déjà été réalisé dans le cadre des actuels plans de transport. Les partenaires sociaux seront évidemment consultés via, *a minima*, leur participation au Comité consultatif des voyageurs ferroviaires.

En outre, comme vous le savez, le gouvernement fédéral a mobilisé le budget Mobilité afin de faciliter la vie des travailleurs grâce à une offre de transports à la carte. Cette modernisation repose sur trois axes.

D'abord, le budget Mobilité met en selle les modes de déplacement actifs avec l'objectif de faciliter la marche ou le vélo, meilleurs pour la santé et le bien être des travailleurs, en rendant possible par exemple de souscrire à un prêt pour l'achat direct d'un vélo, de louer un emplacement de box vélo ou de s'équiper entièrement pour plus de sécurité, en ce compris les équipements non obligatoires comme les casques ou les gilets fluo.

Ensuite, les frais de logement couverts par le budget Mobilité sont étendus pour limiter les déplacements grâce à un logement à proximité du lieu de travail - par exemple, en autorisant le remboursement des intérêts bancaires et du capital d'emprunt d'un prêt hypothécaire au moyen du budget Mobilité pour une habitation proche du

lieu de travail de l'employé (jusqu'à 10 km du lieu de travail).

Enfin, le budget Mobilité est accessible au travailleur, mais aussi à sa famille pour des déplacements plus durables pour toutes et tous. J'espère qu'avec ces mesures, nous pourrions attirer davantage de travailleurs vers le budget Mobilité à la place de la voiture salaire ou en complément d'une voiture plus petite qu'actuellement.

14.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Effectivement, j'ai interrogé d'ores et déjà votre collègue M. Van Peteghem au sujet de l'impact budgétaire des réformes qui ont été entreprises. Merci de compléter l'information et, comme votre collègue, de souligner le travail qui a été fait à travers le Bureau fédéral du Plan sur l'impact macro-économique des réformes que nous menons.

Je pense que c'est important de se doter d'un monitoring parce que les tendances en matière de mobilité, en sortie de crise sanitaire, ne sont pas bonnes. Il faut donc pouvoir aussi mesurer si les réformes qu'on a entreprises - elles sont là, vous l'avez rappelé - sont en adéquation avec notre stratégie et la direction que nous prenons. À suivre donc, puisque cet outil reste à réaliser, mais en tout cas, c'est un bon point et merci d'avoir rappelé tous les avantages concernant le budget Mobilité. Il me reste à interpeller M. Dermagne, ministre de l'Économie, pour voir comment celui-ci sera popularisé auprès des entreprises.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Samengevoegde vragen van

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55023961C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55024428C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS aan de Fonsnylaan" (55024430C)**

15 Questions jointes de

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB" (55023961C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB" (55024428C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM**