

Explicatifs du Calculateur Mobilité

1. Véhicule actuel

a. Coûts

Frais variables

- L'intervention patronale dans les frais de déplacements est supposée nulle car non obligatoire. Il est à noter que pour les salaires annuels bruts inférieurs à € 24 000, une intervention correspondant à la moitié d'un abonnement mensuel de la SNCB pour la même distance (en 2^{de} classe) est prévue. Notons également que cette intervention serait ensuite taxée. Finalement, que sur les km professionnels, elle aurait été de 35€c /km.
- Le partage de véhicule avec des solutions de type Cambio n'est pas modélisé dans ce calculateur.

Frais fixes

- Les frais d'amortissement, d'entretiens de taxes et d'assurances ne sont pas pris en compte dans le calcul. Nous faisons donc l'hypothèse que vous n'utilisez plus votre véhicule pour les déplacements domicile/travail, mais que vous en restez propriétaire : dès lors les frais fixes restent à votre charge. Dans le rapport détaillé, nous vous précisons cependant le gain en frais fixes si vous ne conservez pas votre voiture.
- Le véhicule acheté coûte € 15 000 amorti sur 10 ans
- Les frais d'entretiens, de taxes et d'assurances sont également des moyennes représentatives du parc belge, de respectivement (700€, 222€, & 700€/an).

b. Émissions

- Si le type de véhicule n'est pas spécifié, la moyenne d'âge du parc étant de 8 ans, nous prenons la moyenne d'émissions des véhicules neufs en Belgique de 1997 à 2012.
- Les émissions officielles des véhicules sont considérées comme sous-évaluées de 15% par rapport à une utilisation réelle.
- Les facteurs d'émissions utilisés comprennent, en plus de la combustion, les émissions en amont ainsi que les émissions liées à la construction du véhicule (ce qui augmente les émissions de plus de 25% par rapport aux émissions directes)

2. Covoiturage à deux

- Nous faisons l'hypothèse que le passager paye la moitié des frais d'un véhicule seul par km (le coût par km est basé sur celui de votre situation initiale).
- La déduction fiscale est de 0.15€/km (le bénéfice d'un quart car c'est sur la tranche de salaire taxée à 25%), avec un max de 100km par jour.

- Nous faisons l'hypothèse que le covoitureur est le conducteur.

3. Vélo

- Nous faisons l'hypothèse de l'achat d'un vélo de € 200, le prix de l'équipement étant de € 200 (amorti sur 10 ans).
- L'entretien est de 50€/ 1000 km (avec minimum 15€/an)
- L'intervention patronale est de 22€c /km (cette dernière est non obligatoire mais communément appliquée).

4. Transports en commun

- Dans tous les cas, nous supposons un passager entre 25 et 65 ans, sans réduction liées à l'âge ou à la composition de la famille. Par soucis de simplification, les abonnements combinés (avec plusieurs modes de transport) ne sont pas pris en compte.
- Pour le train, le prix de l'abonnement défini selon une grille de la SNCB (le prix au km est dégressif de € 0,08 à € 0,04/km en fonction de la distance).
- Pour le bus, le prix affiché dans l'écran simplifié est calculé sur une moyenne de 4 €c/km. Pour connaître le prix exact, le calcul détaillé vous permet de choisir la formule d'abonnement TEC la plus adaptée à votre situation. € 300 pour 1 ou 2 zones, € 375 pour tout le réseau hors express et € 560 pour tout le réseau. Plus d'infos sur www.infotec.be
- Pour le métro et le tram, le prix de l'abonnement est basé sur un prix hypothétique au km (€ 0,07/km pour les trams et métros)
- Pour le train, le soutien est estimé dans notre simulation à 100% du coût du billet de 2nde classe. En effet, un tel soutien est possible si les conditions suivantes sont remplies :
 - 1. L'entreprise choisit d'augmenter son niveau d'intervention patronale à 80% du prix du billet de 2ème classe, donc au-delà de ce qui est fixé comme intervention minimale légalement (l'intervention minimale légale est fixée dans une grille et est variable en fonction de nombreux paramètres).
 2. L'entreprise a signé une Convention tiers payant avec la SNCB. Il est à noter que dans ce cas, les 20 % restant, normalement à charge de l'employé, sont pris en charge par les pouvoirs publics. Notons également que ce système 80/20 est également d'application pour les abonnements combinés avec la STIB.
- Pour les autres transports publics, l'intervention patronale est estimée à 71,8% du prix de l'abonnement mensuel train et bornée à 75% du coût du transport. Il n'y a pas de système de tiers payants ici et cela peut légèrement différer dans certaines commissions paritaires.
- Plus d'informations sont disponibles sur les sites des opérateurs de transport ([SNCB](http://www.sncb.be) ,[TEC](http://www.tec.be) ,[De Lijn](http://www.delijn.be) ,[STIB](http://www.stib-mivb.be)).

5. Sources utilisées (liste non-exhaustive) :

- Documents et facteurs d'émissions ADEME
- Statistiques FEBIAC
- Lignes de conduite du GIEC
- www.energy.eu
- Ecoscore
- Rapports annuels Electrabel
- Publications Toyota
- Etudes sectorielles multiples sur le site de la commission EU (LPG, hybrides, électriques)
- Publications SNCB, TEC, STIB, & De Lijn
- Publications UWE
- Publications et interviews sfonds218.be, HDP, UCM & CSC
- Calculateurs Wallon "petits émetteurs" et "grands émetteurs" (Climact)
- Recherches et analyses Climact