

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

 **Traffic Intérieur**

- > Une fiscalité favorable à la mobilité durable
- > Zones 30 abords d'écoles : le point
- > Conseils de lecture
- > Humour
- > Agenda

> **sommaire**

Une fiscalité favorable à la mobilité durable

Ces dernières années, la fiscalité relative aux déplacements domicile-travail (réforme de l'impôt des personnes physiques, forfait kilométrique cycliste, ...) connaît une évolution encourageant l'utilisation des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. Cet article est l'occasion de faire le point sur la situation et donne quelques repères utiles à diffuser. L'explicitation des différents régimes fiscaux (frais de déplacement sur base réelle ou forfaitaire) dans le cas de déplacements réalisés au moyen d'un véhicule personnel ou de société ne sera pas abordée ici mais pourra l'être dans un prochain numéro.

Les transports en commun

Les indemnités octroyées aux travailleurs en remboursement de leurs frais de déplacement du domicile au lieu de travail ont, en principe, un caractère imposable, mais elles peuvent néanmoins, sous certaines conditions, faire l'objet d'une exonération fiscale.

Depuis l'exercice d'imposition 2002 (revenus 2001), un nouveau régime d'exonération de l'intervention de l'employeur dans les frais de transport a été instauré. Ainsi, l'intervention supplémentaire dans le prix du transport est désormais exonérée d'impôt (auparavant elle était considérée comme avantage imposable)⁽¹⁾.

Ce nouveau régime est réservé aux rémunérations de travailleurs salariés qui optent pour la déduction des charges professionnelles forfaitaires dans leur déclaration à l'impôt des personnes physiques.

Train

Le pourcentage minimal de l'intervention varie de 56 à 64,9 % du prix total du transport⁽²⁾. Une clause contractuelle ou une disposition contenue dans une convention collective du travail permet de prévoir un remboursement plus important et de couvrir jusqu'à la totalité du prix du transport.

Bus, tram, métro

Lorsque le prix du transport est proportionnel à la distance⁽³⁾, la prise en charge est égale à l'intervention de l'employeur dans le prix de la « carte-train »⁽²⁾ pour une distance correspondante, sans toutefois excéder 60 % du prix réel du transport. Lorsque le prix du transport est



Sources : MET – Direction de la Communication et Médiathèque de la Commission européenne.

fixe⁽⁴⁾, quelle que soit la distance, l'intervention de l'employeur est fixée forfaitairement à 56 % du prix effectivement payé par le travailleur, sans toutefois excéder le montant de l'intervention de l'employeur dans le prix de la « carte-train »⁽²⁾ pour une distance de 7 km.

Le transport collectif organisé (TCO)

Le transport collectif organisé est le transport en commun des membres du personnel au moyen d'un véhicule (autocar, minibus, voiture, ...) organisé par l'employeur ou par un groupe d'employeurs⁽⁵⁾.

Pour les travailleurs qui utilisent ce type de transport, une exonération fiscale est accordée sur les indemnités octroyées en remboursement des frais de déplacement du domicile au lieu de travail (dans le cas où le travailleur verse une quote part personnelle pour financer ce transport), moyennant le respect de certaines conditions.

L'indemnité payée par l'employeur est exonérée à concurrence d'un montant maximum égal au prix d'un abonnement de première classe en train pour une distance équivalente à celle parcourue avec ce transport collectif. De son côté, l'employeur peut déduire à concurrence de 120 % tous les frais relatifs au TCO (amortissement du véhicule, entretien, ...).

Le covoiturage

Dans le cas où le covoiturage est organisé par l'employeur, il peut être assimilé fiscalement à un transport collectif organisé (voir ci-dessus). Si le covoiturage résulte d'arrangements pris entre le titulaire d'un véhicule et ses passagers, les indemnités qui leur sont versées

(1) Il est à noter que la convention tiers-payant 80/20 mise en place par la SNCB facilite également l'achat des abonnements pour le personnel (voir à ce sujet le Cemaphore n°42, août 2005). Dans ce cas, la TVA incluse dans le prix des abonnements peut être récupérée par l'employeur (6 % de TVA).

(2) voir le tableau relatif au coût de la « carte-train » et au montant de l'intervention patronale publié annuellement au Moniteur belge.

(3) Par exemple, tarification en fonction du nombre de zones parcourues.

(4) Par exemple, billet libre parcours.

(5) Par exemple, navette organisée par une entreprise pour son personnel.

par l'employeur ne peuvent être fiscalement exonérées qu'à concurrence d'un montant annuel de 160 euros (revenus 2005) pour autant que le travailleur ait opté dans sa déclaration pour les charges professionnelles forfaitaires.

Dans le cas de la déclaration des frais réels, le chauffeur peut déduire 0,15 €/km, sans limite du nombre de kilomètres parcourus, et les passagers peuvent déduire 0,15 €/km pour un trajet domicile-travail d'une distance maximale de 100 kilomètres au total.

Les deux-roues motorisés (moto, cyclomoteur)

Les travailleurs effectuant leurs déplacements domicile-travail en deux-roues motorisés peuvent déclarer les frais de leur véhicule sur base réelle. Ainsi, les frais réels d'utilisation (carburant, entretiens, réparations, assurances, ...), l'amortissement du véhicule, de même que l'équipement spécifique et les accessoires (casque, blouson, ...) peuvent être déclarés dans les frais professionnels. Contrairement au cas de l'automobiliste, l'usager de deux-roues motorisés n'est pas soumis au forfait de 0,15 €/km. Dans le cadre des déplacements professionnels, les entreprises et les indépendants ne sont pas soumis au plafond de 75 % dans la déclaration des frais de ce type de véhicule.

Le vélo

Le travailleur peut, moyennant l'accord de son employeur, bénéficier d'une indemnité exonérée d'impôt à concurrence de 0,15 €/km, et déduire, le cas échéant, les frais engagés pour emporter son vélo dans le train.

En effet, cette indemnité n'est pas considérée comme un remboursement de frais liés aux déplacements mais comme une indemnité qui vise à promouvoir l'utilisation du vélo.

Ce nouveau cadre fiscal offre des avantages tant à l'employeur qu'au travailleur. Il est important que le CeM puisse avoir connaissance de tels incitants afin de compléter la palette des mesures visant à promouvoir une mobilité plus durable.

Pour en savoir plus :

- Brochure « La question de la mobilité dans le cadre des relations de travail » – Partena, Edition 2005.
Site internet : <http://partena.be/ssesso>.
- Service Public Fédéral-Finances : <http://fiscus.fgov.be>.
- Dossier documentaire « Fiscalité des déplacements » disponible dans votre centre de documentation.

> Zones 30 abords d'écoles

Le point sur la situation

Où en est la mise en œuvre de cette réglementation, deux mois après la date limite d'introduction de la mesure ?

Il n'existe pas pour le moment d'évaluation de la situation. Dans de nombreuses communes est apparue la signalisation requise par l'arrêté royal, parfois assortie du marquage au sol du signal A23 ou de la limitation de vitesse imposée, pour tenter d'attirer davantage l'attention. Ce fut une course contre la montre, sans parler de la difficile gestion des cas particuliers ! Quant aux effets sur la vitesse de l'usager et sur sa prudence sur les lieux concernés : la mise en œuvre de cette mesure dans ce contexte engendre beaucoup de scepticisme chez de nombreux interlocuteurs.

Peu de nouveaux aménagements ont pu être réalisés, les délais et les budgets disponibles ne permettant pas des miracles. On notera le cas de la ville de Gand qui a fait passer 1 300 rues en zones 30 d'un seul coup, avec toutes les écoles qui s'y trouvaient. À Mouscron, par exemple, la cinquantaine d'implantations scolaires a nécessité le placement de 220 panneaux. Pour donner du poids à ces mesures, une campagne d'affichage rappelle en ville la nouvelle réglementation et des fascicules de sensibilisation à la sécurité des déplacements à pied, à vélo, en voiture ou en bus ont été largement distribués.

Ce coup de pouce de la réglementation pour plus de sécurité aux abords des écoles ne deviendra réellement crédible que lorsque la disposition des lieux sera cohérente avec les comportements attendus et qu'une plus grande implication des acteurs : parents, enfants, ... accompagnera le processus. Bref : une démarche globale à généraliser. Nous reviendrons certainement sur cette problématique dans de prochains numéros du CeMaphore.



Abords d'école en « Zone 30 » à Vaux-sous-Chèvremont. Source : MET-D311



> Conseils de Lecture

Françoise Warrant, **La mobilité des personnes en milieu rural**, ACRF, 2005 (Série Milieu rural). Ce cahier de recherche permet de réfléchir aux enjeux de la mobilité en milieu rural, et plus spécifiquement de comprendre les pratiques de déplacement des femmes. Quelles sont leurs difficultés, leurs attentes ? L'étude présente une série d'initiatives remédiant au déficit de mobilité en zone rurale : Froidchapelle, Bastogne, la Basse-Meuse, ... et dégage des lignes de force pour la gestion individuelle et collective des déplacements.

Dossier documentaire : La fiscalité des déplacements.

Ce dossier fait le point sur les mesures fiscales visant à déplacer la demande de mobilité vers des modes de transport alternatifs à la voiture. D'autres dossiers documentaires viennent d'être réalisés : les bus à haut niveau de service, les énergies alternatives, le bruit, ... N'hésitez pas à nous les demander !

Nous sommes toujours à votre disposition pour des recherches personnalisées !

Infos : Delphine Rossomme et Brigitte Ernon - Gestionnaires
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 25 – 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

> Humour



vue _ Victor, 3 ans a décidé, après une lecture avisée de notre article consacré à « Une fiscalité favorable à la mobilité durable » de renoncer au(x) « 4 roues » (cfr. état originel du vélo)... « Simple question d'équilibre » nous a confié l'intéressé. Source : B. Dupriez

> Agenda

Du réseau

- Les 6 et 9 décembre 2005 : **formation continuée** : « **Impact sur la mobilité de la nouvelle loi sur les implantations commerciales** », de 8h30 à 13h00 au CAMET à Namur.
- Printemps 2006 : **formation de conseiller en mobilité : démarrage d'un cycle urbain**. Un cycle rural est programmé pour le mois de septembre 2006.

Infos : Brigitte Ernon
Tél. : 081 77 31 32, bernon@met.wallonie.be

Hors réseau

En Belgique

- Le 8 décembre 2005 à Courcelles, le 13 décembre à Marloie, **formation de l'UVCW** : « **Les TEC dans ma commune. Quelles responsabilités pour les élus ? Quels nouveaux moyens d'action ?** », de 12h30 à 16h30.

Infos : Patrick Saelens – UVCW
Tél. : 081 24 06 39
<http://www.uvcw.be>

- Le 13 décembre 2005, **formation Pédibus** : « **Accessibilité des espaces verts** », de 9h00 à 13h00 au Camet à Namur.

Infos : Gamah
Tél. : 081 24 19 37
contact@gamah.be
<http://www.gamah.be>

- Le 14 décembre 2005, **séminaire « Accès-cités : la mobilité et le tourisme dans les villes touristiques »**, à Tournai.

Infos : Catherine Vanden Broeke
Administration Communale de Tournai
Tél. : 069 33 23 54
Fax : 069 84 37 95
catherine.vdb@tournai.be

À l'étranger

- **Formations des ponts et Chaussées**
Le 6 décembre 2005 : **cycle Intermodalité** : « **Les pôles d'échange** »,
Le 13 décembre 2005 : « **Appliquer les principes du développement durable aux infrastructures routières vers la route durable** », à Paris (France).

Infos : Ponts Formation Edition
<http://pfe.enpc.fr>

Personnes de contact :

Bernadette Gany, coordinatrice du réseau, tél. 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél. 081 77 31 32
Muriel Mandiau, tél. : 081 77 31 23
Fax : 081 77 38 22
MET-D311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur
reseau-cem@met.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

