

# POURQUOI UNE CHAIRE INDÉPENDANTE SUR LES VOITURES DE SOCIÉTÉ ET LA MOBILITÉ DURABLE DES ENTREPRISES?



Joost VAESEN<sup>1</sup>

## 1 > CONTEXTE : LA NAISSANCE DE LA CHAIRE

Dire que la mobilité est un des grands défis sociaux actuels, c'est enfoncer une porte ouverte. Des débats (parfois extrêmement intenses) sur divers aspects du défi de la mobilité ont régulièrement lieu dans les médias nationaux (et régionaux) et entre les partis concernés. La voiture de société, entre autres, est fréquemment abordée lors de telles discussions ces dernières années.<sup>2</sup> En soi, cela n'a rien d'étonnant, compte tenu du nombre (environ 650.000 véhicules, soit 11 % du parc automobile total en mai 2016 ; May, 2017) et de l'importance de ces voitures de société (en termes d'économie, mais aussi de leur impact sur la mobilité, l'environnement, la fracture sociale...). Lors de ces débats règne un grand désaccord sur les concepts, sur les définitions et même, dans certains cas, sur les chiffres utilisés comme références (cf. chapitre 2). En outre, les discussions ne portent souvent que sur un seul aspect d'une problématique plus vaste et une approche plus globale, multidimensionnelle

<sup>1</sup> VUB & BSI

<sup>2</sup> Cf. par exemple :

Dave SINARDET: Fileshift. Dans : *De Tijd*, 26 novembre 2014, p. 11.

De Morgen: *Iedereen neemt bedrijfswagen in het vizier*, 2 décembre 2014, p. 9.

De Standaard: *Stop de bedrijfswagens*, 2 décembre 2014, p. 5.

Rik VAN CAUWELAERT: *Onbedoelde gevolgen*. Dans : *De Tijd*, 13 décembre 2014, p. 57.

et multiperspective est rarement utilisée. En outre, d'autres domaines et réalités politiques (complémentaires) pertinents ne sont pas toujours pris en considération (Repko & Szostak, 2017 ; Rutting *et al.*, 2014). Comme lors d'autres défis sociaux qui se manifestent dans les (grandes) villes et les régions densément peuplées, il s'agit donc d'une problématique complexe, de nature multidimensionnelle, qui comporte de très nombreuses composantes à différents niveaux et registres (*tax shift global au sein de l'économie comme base à la compétitivité, rémunération individuelle, mobilité et politique industrielle, technologie, écologie et durabilité, aspects sociodémographiques tels que les schémas de déplacement pour le travail, l'école, les courses, les loisirs, le sport, etc., emploi du temps, mode de vie...*) (cf. chapitre 13 pour quelques références à la littérature universitaire sur le sujet). Parallèlement, il est clair que ce thème ne peut être dissocié des clivages et questions politiques/sociales qui divisent divers groupes sociaux. L'utilisation de la voiture en général et de la voiture de société/voiture-salaire en particulier non seulement renvoie en effet à une logique individuelle, mais possède aussi une dimension sociale évidente, dans laquelle la culture, les mentalités, les identités et le mode de vie jouent également un rôle (cf. Demoli & Lannoy, 2019).

Lors de nombreux débats, une telle approche multiperspective de cette thématique, qui examine le sujet sous différents angles (cf. Repko & Szostak, 2017), est loin d'être évidente. En dépit de quelques évolutions, la structure de la recherche universitaire en général conserve en effet une nature encore fortement disciplinaire (Jongbloed *et al.* 2008), si bien qu'il n'est pas simple de répondre à un défi sociétal d'une telle complexité. Cela s'applique en tout cas aussi à la question de la mobilité d'entreprise durable en général et des voitures de société en particulier.

Les éléments précités expliquent pourquoi onze groupes de défense d'intérêts et organisations<sup>3</sup> ont mis un budget à la disposition d'une chaire de recherche universitaire indépendante. Entre 2016 et le printemps 2019, cette chaire a été coordonnée par le Brussels Studies Institute (BSI), qui a précisément été fondé afin d'acquérir (et de diffuser) des connaissances de manière intégrée. Le BSI soutient en effet uniquement des projets de nature interuniversitaire et multidisciplinaire/interdisciplinaire<sup>4</sup>, auxquels contribuent activement des parties prenantes non universitaires et des acteurs de terrain (sans porter atteinte à l'indépendance de la recherche en tant que telle). En outre, son action est trilingue (français, néerlandais, anglais), afin d'optimiser l'intégration des perspectives et la diffusion des résultats.

Les points de départ précités de l'action du BSI (cf. aussi Vaesen & Wayens, 2018) se sont traduits à la fois dans l'organisation et dans l'approche (cf. *infra*) de cette chaire de recherche universitaire (qui, du point de vue administratif, a été ancrée

3 À savoir Renta, Febiac, Traxio, Solvay School Alumni, VAB, Touring, Acerta, BLV-ABM, FEGARBEL et BFFMM en ce qui concerne le financement de l'étude et le Service public fédéral Mobilité pour le soutien de son action.

4 Le Brussels Studies Institute s'appuie pour ce faire sur un réseau de 29 centres de recherche affiliés, rassemblant un total de 350 chercheurs, attachés à 8 universités et hautes écoles différentes, qui sont actifs dans un large éventail de disciplines et de thèmes.

au sein de la Vrije Universiteit Brussel). En ce qui concerne le premier point, les bailleurs de fonds ont accepté de constituer un comité de pilotage mixte, rassemblant trois groupes représentés par un même nombre de personnes. Ainsi, un tiers des douze sièges a été réservé aux bailleurs de fonds, un tiers aux universitaires et un tiers aux « autres parties prenantes », délibérément choisies parmi des acteurs actifs dans le domaine des pouvoirs publics, des transports en commun et de la société civile. Les décisions ont été prises par consensus. En outre, les coordinateurs universitaires au sein de cette chaire n'avaient aucun intérêt personnel direct à la recherche et se sont uniquement chargés de la coordination. Cette approche a servi au moins deux objectifs sous-jacents : 1) la présence dans le comité de pilotage de représentants aux profils très divers devait permettre une multiperspective réelle ; 2) comme aucun groupe d'intéressés ne détenait de majorité de sièges au sein du comité de pilotage, l'indépendance de l'étude devait être davantage soulignée.

À travers le programme de recherche, diverses échelles géographiques ont été utilisées. Par conséquent, dans la mesure du possible, les analyses ont été réalisées au niveau belge, mais pour certaines questions ou certains aspects, il a été possible de se concentrer sur la zone métropolitaine de Bruxelles ou sur la Région de Bruxelles-Capitale. Ce zoom géographique était dû à la fois à la disponibilité (ou à l'indisponibilité) de certaines données et au besoin de délimitation proprement dit. Toutefois, même les contributions qui se sont concentrées spécifiquement sur Bruxelles se sont révélées extrêmement pertinentes. En effet, les voitures de société ne connaissent pas la même distribution spatiale partout, loin de là. Les utilisateurs d'une voiture de société s'avèrent dans une large mesure domiciliés autour des grandes villes et à Bruxelles en particulier (May, 2017).

Une dernière caractéristique du modus operandi du BSI concerne l'accessibilité des connaissances produites, à laquelle une grande importance est accordée. Par conséquent, pour tous ses projets, et donc aussi spécifiquement pour cette chaire de recherche, le BSI met un point d'honneur à diffuser largement les résultats de ses recherches. Pour ce faire, le BSI peut notamment s'appuyer sur un partenariat avec l'e-revue scientifique *Brussels Studies*, qui diffuse en libre accès des publications dans trois langues (français, néerlandais, anglais) et qui a déjà publié dans le passé divers résultats de cette chaire.

## 2 > LE FORMAT DE LA CHAIRE

L'élaboration d'un programme de recherche multiperspective a été une première tâche importante dans le processus de cette chaire de recherche. Durant la réunion de lancement participative, nous avons pu compter sur la contribution de quelque quarante-cinq parties prenantes aux profils divers (industrie, autorités, parastataux, organisations de la société civile, universitaires), qui ont échangé des idées, des questions et des expériences dans le domaine de la recherche, lors d'ateliers mixtes. Une note de départ a ensuite été rédigée et rassemblait des questions et des

angles d'approche de recherche, qui avaient pour vocation d'orienter la suite des activités de la chaire de recherche. Compte tenu du budget disponible et du timing, quatre lignes de recherche ont été définies sur cette base :

- État des lieux : concepts, parties prenantes, chiffres clés et autres informations pertinentes disponibles relatives à la mobilité d'entreprise et aux voitures de société ;
- Tendances externes et tendances générales qui influencent la demande (et la mise en œuvre) d'une mobilité d'entreprise durable ;
- Scénarios d'avenir possibles pour une mobilité d'entreprise plus durable (à la lumière des tendances générales et de l'évolution attendue de la demande) ;
- Importance/impact des scénarios actuels et futurs pour une mobilité d'entreprise/des voitures de société plus durables.

Ces questions ont été formulées de manière telle que, le cas échéant, les équipes de recherche pouvaient les reformuler, d'un point de vue théorique et méthodologique, tout en restant cependant dans les limites des problématiques sélectionnées. En d'autres termes, il s'agissait d'un cadre qui avait pour objet de confronter les propositions de recherche et le travail des équipes de recherche et qui ne pouvait pas mettre en péril l'autonomie des chercheurs. Ensuite, un appel a été lancé à l'attention des chercheurs/centres de recherche intéressés, leur demandant d'envoyer une *expression of interest*, dans laquelle ils décrivaient notamment le sujet/le module qui les intéressait, les questions qu'ils souhaitaient traiter dans ce cadre, la méthode qu'ils comptaient utiliser et le résultat prévu.

Un événement de "*brokerage*", dont l'objectif était double, a ensuite été organisé. En premier lieu, il devait présenter et mobiliser les fournisseurs de connaissances hors du milieu universitaire (quelles sont les connaissances et données relatives au sujet déjà disponibles?). Ensuite, les chercheurs intéressés ont été rassemblés par module, sur la base de la complémentarité de leurs expertises. Une équipe équilibrée a ainsi pu être composée par module et a été invitée à développer un projet de recherche commun pour le module concerné. En tant que telles, les équipes interuniversitaires, multidisciplinaires et intercommunautaires nouvellement constituées devaient se mettre au travail sous la direction d'un coordinateur de module (appartenant à une des équipes de recherche concernées). Ce dernier devait veiller à ce que l'expertise spécifique au domaine des différents centres de recherche/chercheurs soit intégrée dans une série commune et partagée de définitions, concepts, questions de recherche et approches de recherche. En d'autres termes, le format devait encourager les universitaires et les chercheurs à sortir de la zone de confort de leur propre cadre théorique et conceptuel et les contraindre à expliciter leurs cadres et leurs connaissances. On a également veillé à attribuer aux parties prenantes un rôle explicite dans la production de connaissances, en vue de l'obtention de connaissances utilisables.

➤ Ainsi, dix centres de recherche, de quatre universités, ont été mis au travail, à savoir MOBI (études sur la mobilité, Vrije Universiteit Brussel), IGEAT

(géographie économique, Université libre de Bruxelles), CES (sociologie, Université Saint-Louis – Bruxelles), LOUISE (architecture/urbanisme, Université libre de Bruxelles), COSMOPOLIS (géographie, Vrije Universiteit Brussel), CEREC (économie, Université Saint-Louis – Bruxelles), CIRC (droit constitutionnel, Université Saint-Louis – Bruxelles), POLI (sciences politiques, Vrije Universiteit Brussel), SMIT (communication/société numérique, Vrije Universiteit Brussel), Tax Institute (Université de Liège). La contribution des chercheurs issus des centres précités pouvait être rattachée à un des trois rôles suivants : coordinateur de la ligne de recherche, chercheur ou expert apportant une expertise spécifique dans la ligne de recherche/mise en œuvre de la recherche. En outre, il a été décidé d'intégrer un centre de recherche dans chacun des quatre sous-modules, afin de parvenir à une cohésion horizontale entre les lignes de recherche.

Deux fois par an, un atelier (ouvert) a été organisé, au cours duquel les résultats provisoires obtenus par les chercheurs concernés ont été présentés et débattus avec d'autres universitaires et divers types de parties prenantes (industries, autorités, parastataux, organisations de la société civile, fournisseurs d'alternatives concernant la mobilité...).

Enfin, et surtout, un processus permanent de *peer reviewing* a été prévu, tant en interne (au sein du BSI) qu'en faisant appel à un comité scientifique externe, composé d'universitaires issus d'autres universités non impliquées directement (notamment l'économiste Bruno De Borger de l'Université Antwerpen, la géographe Isabelle Thomas de l'Université catholique de Louvain, le sociologue Vincent Kaufmann de l'École Polytechnique fédérale de Lausanne, l'experte en mobilité Katrien Declercq de l'Université Hasselt et l'économiste en transports Stef Proost de la KU Leuven). Les contributions ci-après ont également été soumises à une *peer reviewing* interne et externe, mais les textes relèvent bien entendu de la responsabilité de leurs auteurs respectifs.

### 3 > GUIDE DE LECTURE

Il a été décidé de répartir les contributions de cette publication en deux grandes parties.

La première partie présente divers objectifs, sous le dénominateur « État des lieux ».

Nous voulions avant tout faire le point sur divers chiffres clés (ce qui signifie également que des concepts et des définitions sont abordés : qu'est-ce, par exemple, qu'une voiture de société?). Par conséquent, cette partie présente des chiffres et des analyses (pas moins de 650.000 en 2016, soit 11 % du parc automobile total), mais elle explique aussi leur distribution dans l'espace (où les utilisateurs de voitures de société vivent-ils ?) ou les profils des entreprises qui proposent, ou pas, des voitures de société (avec des différences nettes selon le secteur d'activité et l'implantation

géographique de l'entreprise). Ces éléments permettent d'ajuster et d'affiner l'idée jusqu'alors existante sur ce sujet. L'importance et l'impact des voitures de société sont également abordés, sur le plan tant économique qu'en ce qui concerne les conséquences pour la mobilité, l'environnement, la santé et la « justice sociale ». Ces thématiques sont au centre du chapitre 2 et des trois « zooms » spécifiques qui y sont liés. Le chapitre 6 s'intéresse à un élément essentiel du cadre plus vaste, à savoir les schémas et les tendances en matière de déplacements domicile-travail. Les auteurs ont conclu que les entreprises sont des acteurs à part entière en ce qui concerne la mobilité de leurs travailleurs, bien que leurs mesures seules n'offrent pas une solution aux difficultés posées par le trafic des navetteurs ni aux problèmes d'embarras de circulation. Pour ce faire, de nombreux autres acteurs sont en effet nécessaires, notamment diverses autorités et divers domaines politiques (politique fiscale, aménagement du territoire, technologie, mode de vie...). Néanmoins, les entreprises peuvent contribuer, à leur niveau, au développement d'une mobilité plus durable pour leurs travailleurs.

La deuxième partie de cette publication s'intéresse à l'avenir (pas si lointain) et rassemble plusieurs contributions qui se recoupent. Diverses tendances déjà en cours (telles que les systèmes de partage) sont examinées de plus près (chapitre 7) et ont été utilisées comme base d'une enquête réalisée parmi les utilisateurs de voitures de société (chapitre 9). Le but était notamment de visualiser les motivations de ces utilisateurs et, surtout, leur disposition éventuelle à adopter d'autres modes de mobilité. Ensuite, cinq alternatives possibles à la voiture de société ont été décrites. Une analyse multicritère multi acteurs a permis de dégager les préférences de (groupes de) différentes parties prenantes (industrie, autorités, employeurs, travailleurs, organisations de la société civile) (chapitre 10). Ces différents scénarios ont également été examinés d'un point de vue juridique (au cours d'une première lecture) (chapitre 11). Qui est compétent dans une matière donnée et quelles sont les implications (juridiques) possibles de certaines alternatives ? Par ailleurs, ces implications ne se limitent pas au domaine de la mobilité en tant que telle, car des mesures relatives aux voitures de société auront également des répercussions sur l'aménagement du territoire, la politique énergétique et la sécurité sociale, affirment les auteurs. Le chapitre 12 développe la problématique de l'impact et approfondit la question de la microfiscalité. Comme les auteurs ne souhaitaient pas (uniquement) produire une publication qui serait rapidement obsolète, notamment en raison des données utilisées, ils ont développé un *open access online tool* (appelé *CoCaTax*), qui, à l'aide d'un modèle sophistiqué faisant appel à un large éventail de paramètres concernant différents domaines, doit permettre aux utilisateurs (externes) de réaliser eux-mêmes des analyses relatives à l'impact microfiscal des adaptations du système actuel. Les futures mises à jour doivent quant à elles permettre d'éviter que l'outil ne soit dépassé. Le déploiement de cet outil illustre, par ailleurs, un des défis plus vastes liés à la réflexion sur les alternatives à la voiture de société : le manque de données pertinentes et l'accès à celles-ci (cf. aussi chapitre 2 à ce sujet), pour certains aspects.

Enfin, il est évident que les solutions structurelles en matière de mobilité (d'entreprise) durable doivent aussi être « pensées » en agissant en dehors du cadre de la voiture de société en tant que telle. Cet angle d'approche est imbriqué dans plusieurs contributions (telles que la contribution relative aux trajets domicile-travail qui aborde également le télétravail et les espaces de travail partagés). Le chapitre 8 s'intéresse de manière approfondie aux interventions d'aménagement du territoire en tant que telles. Pour ce faire, les auteurs utilisent une approche de type « *research by design* », dans laquelle les étapes qui pourraient être entreprises afin d'améliorer la mobilité d'entreprise (durable) ont été étudiées pour quatre cas différents (à Bruxelles et en périphérie bruxelloise), tant sur le terrain des entreprises que sur le domaine public voisin.

Dans le même ordre d'idées, la dernière contribution (chapitre 13) s'achève sur une réflexion plus large dans laquelle, d'une part, un certain nombre d'éléments des contributions précédentes sont résumés et, d'autre part, sur la base d'études antérieures, une transition systémique dans le domaine de la mobilité professionnelle est proposée. Ce « *zoom out* » est notamment destiné à continuer à alimenter les réflexions sur le sujet. Il est évident que cette étude ne règle pas le débat sur les voitures de société, elle contribue toutefois à éclairer les enjeux de ce thème complexe, en donnant des clés de compréhension à ceux qui doivent élaborer des politiques, que ce soit en politique, dans l'industrie ou ailleurs.

## 4 > BIBLIOGRAPHIE

DEMOLI, Y. & LANNOY, P. (2019). *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, 2019, 128 p.

JONGBLOED, B., J. ENDERS & C. SALERNO (2008). 'Higher education and its communities: Interconnections, interdependencies and a research agenda', *Higher Education*, 56 (3), p. 303-324.

MAY, X. (2017). "The debate regarding the number of company cars in Belgium", in *Brussels Studies*, Factsheet, n° 113.

REPKO, A. & SZOSTAK, R. (2017). "Interdisciplinary Research", *Process and Theory*, New York, Sage.

RUTTING, L., DE ROO, M., BLAD, S., POST, G., DE GREEF, L., KEESTRA, M. & MENKEN, S. (2014). *An Introduction to Interdisciplinary Research*, Amsterdam, Amsterdam University Press.

VAESEN, J. & WAYENS, B. (2018). "Knowledge serving the city? Brokerage, production and sharing in Brussels", in DOTTI, N., (ed.), *Knowledge, Policymaking and Learning for European Cities and Regions*. Cheltenham, Edward Elgar, p. 96-108.