

Quel rôle pour les *mobility managers* et les *fleet managers* dans la sortie des moteurs Diesel et essence ?

Dans le cadre de la concertation sur la sortie du Diesel pour 2030 (et de l'essence dans une étape ultérieure), un focus group a été organisé lors du *Mobility Salon* du 29 janvier 2019 avec les *mobility managers* et les *fleets managers* des entreprises présentes en RBC. En tant qu'acteurs incontournables de la mobilité en entreprises, que ce soit pour les déplacements domicile-travail, la mobilité interne de l'entreprise mais aussi pour celle des visiteurs, les *mobility* – et *fleet managers* auront un rôle essentiel à jouer dans la sortie de moteurs thermiques Diesel et essence. Divisés en 5 groupes d'une dizaine de participants, ils ont répondu à 3 questions :

1. Quelles sont les actions que vous pouvez mettre en œuvre en tant que *Mobility* – ou *Fleet Manager* pour faciliter la mise en œuvre de la sortie des moteurs Diesel et essence dans votre entreprise ?
2. Quelles sont les obstacles à la mise en œuvre de la sortie des moteurs Diesel et essence dans votre entreprise ?
3. Quelles sont les actions à mettre en œuvre pour lever ces obstacles ?

Voici les réponses qui ont été données à ces questions.

1. Actions à mettre en œuvre par les *mobility* – et *fleet managers*

Au sujet de l'**infrastructure**, les participants ont proposé en majorité de prévoir l'installation de bornes pour VEB et de stations pour véhicules au CNG à la fois pour les véhicules de l'entreprise et pour ceux des employés de l'entreprise. Ces bornes devraient idéalement être ouvertes au public. Il a aussi été suggéré de faire payer les employés pour l'utilisation du parking de l'entreprise pour diminuer l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail et d'installer des douches et des vestiaires pour les utilisateurs du vélo pour faciliter et encourager ce mode de déplacement.

Les mesures proposées pour les **véhicules** sont le regroupement de la flotte d'une entreprise en un pool de véhicules électriques partagés pour les déplacements internes et le remplacement de voitures de société individuelles par la création d'un pool de véhicules de société (voitures mais aussi vélos, trottinettes, etc.). Le but étant de permettre de **tester** différentes solutions de mobilité (voitures électriques, hybrides, autre mobilité) et ainsi de **lever les barrières psychologiques** vis-à-vis des nouvelles technologies. Il a aussi été suggéré de réaliser les livraisons avec des camionnettes électriques.

Les *mobility* – et *fleet managers* estiment aussi qu'ils peuvent mettre en place une meilleure **communication** par exemple en informant sur les différents types de carburants (y compris leurs impacts sur l'environnement en tenant compte de l'ensemble du cycle de vie), en expliquant l'intérêt des carburants alternatifs en fonction des km parcourus et en organisant une campagne pour favoriser la conduite économique et écologique. Pour réaliser ces différentes actions, ils ont insisté sur la nécessité d'obtenir de l'aide de la Région.

Les participants ont aussi identifié des modifications à apporter quant à la **politique de mobilité** (en ce compris parfois au niveau de la législation). Il conviendrait de remplacer le budget leasing par un budget mobilité et de limiter la carte carburant ainsi que de proposer des options « vertes » dans les catalogues de voitures de leasing. Ces options « vertes » devraient être plus avantageuses pour les employés afin de les encourager à les choisir. La flotte des véhicules de service de l'entreprise devrait avoir un objectif clair d'électrification. Pour diminuer les distances parcourues en voiture, des initiatives telles que le Bike Project devraient être encouragées et étendues. Il est aussi demandé d'améliorer le transport public et proposé d'indiquer dans les appels d'offre publics qu'on souhaite des véhicules à motorisation alternative.

2. Obstacles à la mise en œuvre de la sortie du diesel et de l'essence

Voici ce que les *fleet* et *mobility managers* considèrent comme des obstacles **d'infrastructure** ou de **technologie** à la mise en œuvre de la sortie. En ce qui concerne les limitations des technologies disponibles, ils citent le temps de chargement trop long pour les véhicules électriques à batterie, l'autonomie des véhicules électriques, les choix limités (surtout pour des véhicules spéciaux comme des camions spécifiques, des tracteurs, etc.), et l'espace nécessaire pour les motorisations alternatives. A cela s'ajoute des obstacles concernant l'infrastructure : localisation de l'entreprise qui la rend moins accessible en mobilité alternative, insuffisance de l'offre de transport public ou encore avantages excessifs pour la voiture particulière comme la gratuité du parking de l'entreprise.

L'impact de la mesure sur le **budget** est également considéré comme un obstacle. Le manque de ressources de l'entreprise, que ce soit au niveau financier (véhicules plus coûteux) mais aussi de l'infrastructure et de l'espace disponible ou du personnel pour mettre en œuvre la mesure est cité par les participants. L'absence de cadre législatif et fiscal simple et uniforme entre les régions (TC, TMC, etc.), l'impression de ne pas être entendu par les pouvoirs publics et les organisations exclues du système (pas de déductibilité pour les asbl par exemple) font également partie des obstacles identifiés.

Un troisième groupe d'obstacles identifiés sont d'ordre **psychologiques** et concernent l'électrification des voitures de société. Les *mobility* – et *fleet managers* estiment que si il faut remplacer les voitures de société actuelles par des voitures électriques, cela constituerait une perte de confort pour les employés. Ceux-ci qui devraient charger de longues heures leur voiture électrique disposant d'une autonomie réduite par rapport aux véhicules thermiques et que cela serait sans doute difficile à accepter en raison de la résistance et de la réticence au changement lié à la culture belge où la voiture de société est fortement ancrée dans les mentalités. Le risque serait alors de voir la satisfaction des employés diminuer s'ils ont l'impression que leur prestige pâtit du remplacement de leur voiture thermique de grande taille par une plus petite (car plus coûteuse) voiture électrique. Les *mobility* et *fleet managers* craignent pour la capacité des entreprises à attirer des employés talentueux (à la fois en rendant la RBC moins accessible et en offrant des véhicules jugés moins pratiques) et pointent aussi la réticence des politiques à mettre en œuvre une mesure qui serait sans doute impopulaire.

3. Actions à mettre en œuvre pour lever les obstacles

Les *mobility* et *fleet managers* ont identifié les actions suivantes comme utiles à mettre en œuvre en matière **d'infrastructure** et de **technologie** dans le cadre de la sortie des moteurs thermiques. Développer un réseau de bornes de recharge rapide, imposer le placement de bornes de recharge dans tous les appartements, construire des autoroutes urbaines pour vélos. Pour la logistique, ils citent le développement de l'infrastructure urbaine de micro-dépôts et le soutien à l'innovation pour les camions hybrides. En ce qui concerne l'énergie, ils estiment qu'il faut s'assurer que la production d'électricité soit la plus « propre » possible en privilégiant l'énergie solaire et éolienne.

En matière de **communication**, il est proposé de mettre en avant les avantages compétitifs de la voiture électrique : peu d'entretien, prix de l'énergie plus bas, confort grâce à l'absence de bruit et pas d'émission directe. Ce message est à renforcer dans la méthodologie de l'outil Ecoscore qui ne tient pas compte de la pollution nécessaire en amont de la construction. Les participants demandent d'informer plus sur les avantages des technologies et alternatives aux véhicules thermiques.

En matière de **mobilité** il serait utile de renforcer l'offre de transport en commun, de mettre en place des plates-formes de covoiturage avec les sociétés d'une même zone géographique et de faciliter la logistique en vélo (électrique).

En ce qui concerne les aspects **fiscaux** et **budgétaires**, il est proposé d'uniformiser « l'avantage toute nature », de diminuer l'avantage de la voiture de société, d'augmenter le télétravail voire de proposer une prime de déménagement. Pour les véhicules électriques à batterie, le problème de leur prix élevé pourrait être résolu par la concurrence, l'octroi de primes, l'optimisation de la technologie ou la production de masse. Les entreprises pourraient voir s'octroyer des avantages tels que retirer ou diminuer la TVA sur les voitures électriques et avoir un cadre législatif et fiscal fédéral et plus adapté à la mobilité alternative notamment grâce au budget mobilité.