



BOND BETER LEEFMILIEU
Tweekerkenstraat 47
1000 Brussel
tel. 02 282 17 20
fax. 02 230 53 89



**BRUSSELSE RAAD
VOOR
HET LEEFMILIEU**
Zaterdagplein 13
1000 Brussel
tel. 02 217 56 33
fax. 02 217 06 11



**INTER-
ENVIRONNEMENT
BRUXELLES**
rue du Midi 165
1000 Bruxelles
tél. 02 223 01 01
fax. 02 223 12 96



**INTER-
ENVIRONNEMENT
WALLONIE**
rue Nanon 98
5000 Namur
tél. 081 390 750
fax. 081 390 751



Greenpeace
Chaussée de Haecht 159
1030 SCHAERBEEK
Tel. 02 274 02 00
Fax : 02 274 02 30



World Wild Fund
Boulevard E. Jacquemain 90
1000 BRUXELLES
Tel. 02 340 09 99
Fax : 02 340 09 46

Cahier de revendications en matière de fiscalité environnementale

Dernière mise à jour : 16 août 2011

Table des matières

Introduction générale.....	4
ÉNERGIE & CLIMAT.....	6
1. Introduction.....	6
1.1. CONTRIBUTION CLIMAT ÉNERGIE	8
1.1.1. Contexte.....	8
1.1.2. Description de la mesure.....	8
1.1.3. Recettes.....	9
1.2. UNE AMBITION CLIMATIQUE PLUS STRICTE	10
1.2.1. Contexte.....	10
1.2.2. Description de la mesure.....	10
1.2.3. Recettes.....	11
1.2.4. Mesures d'accompagnement.....	12
1.3. TAXE SUR LA RENTE NUCLEAIRE.....	12
1.3.1. Contexte.....	13
1.3.2. Description de la mesure.....	13
1.3.3. Recettes.....	13
1.3.4. Mesures d'accompagnement.....	14
1.4. SUPPRESSION DE LA DEFISCALISATION DES AGROCARBURANTS.....	14
1.4.1. Contexte.....	14
1.4.2. Description de la mesure.....	15
1.4.3. Recettes.....	16
1.4.4. Mesures d'accompagnement.....	16
MOBILITÉ & TRANSPORTS.....	17
1. Introduction.....	17
1.1. VOITURES DE SOCIETE	18
1.1.1. Contexte.....	18
1.1.2. Description des mesures	19
1.1.3. Recettes.....	20
1.1.4. Mesures d'accompagnement.....	20
1.1.5. Expériences	21
1.2. ACHAT D'UNE VOITURE	21
1.2.1. Contexte.....	21
1.2.2. Description de la mesure proposée	22

1.2.3.	Recettes	22
1.2.4.	Expérience	23
1.3.	ACCISES	23
1.3.1.	Contexte.....	23
1.3.2.	Description de la mesure proposée	24
1.3.3.	Recettes.....	24
1.3.4.	Mesures d'accompagnement.....	24
1.4.	TAXE KILOMETRIQUE INTELLIGENTE.....	24
1.4.1.	Contexte.....	24
1.4.2.	Description des mesures	26
1.4.3.	Recettes	26
1.4.4.	Mesures d'accompagnement.....	27
1.5.	TAXE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN.....	27
1.5.1.	Contexte.....	27
1.5.2.	Description de la mesure.....	27
1.5.3.	Recettes	28
1.5.4.	Expériences	28
	AUTRES MESURES ÉCOFISCALES	29
1.	Introduction.....	29
1.1.	TAXE SUR LES PESTICIDES	30
1.1.1.	Contexte.....	30
1.1.2.	Description de la mesure.....	30
1.1.3.	Recettes	30
1.1.4.	Expériences	31
1.2.	RÉVISION DE LA FISCALITÉ LIÉE AU LOGEMENT	32
1.2.1.	Contexte.....	32
1.2.2.	Description de la mesure.....	32
1.2.3.	Recettes	33
1.2.4.	Mesures d'accompagnement.....	34

Introduction générale

Nous sommes aujourd'hui confrontés à d'importants défis sociaux. D'un côté, la crise financière a laissé de profondes traces dans le budget. Pourtant, d'importants investissements doivent être consentis afin d'amener notre société sur la voie de la transition économique et ainsi poser les bases d'une économie respectueuse de l'environnement. Les finances publiques de bon nombre de pays sont aujourd'hui mises sous pression et la zone Euro va incontestablement être confrontée à un processus d'ajustement difficile. Néanmoins, seul un gouvernement fort et un programme d'investissements ambitieux pourront jeter les bases d'une économie pauvre en carbone et en matières premières. Le verdissement des recettes et dépenses publiques ne peut s'envisager indépendamment de toute politique réussie considérant à la fois l'héritage du passé et les défis futurs qui s'imposent à nous.

Malheureusement, la Belgique fait plutôt figure de mauvais élève en matière de fiscalité environnementale. Le régime fiscal (taxes et primes) en vigueur n'encourage en effet pas les investissements nécessaires à la transition économique. C'est notamment le cas du régime fiscal de faveur octroyé aux voitures de société, qui, d'après une étude internationale commandée par la Commission européenne¹, place la Belgique parmi les champions d'Europe. Pourtant, la suppression de ces subsides, considérés comme dommageables à l'environnement, serait salubre à différents égards, notamment pour notre économie puisque des dépenses, jugées inutiles, s'en trouveraient en conséquence réduites. Il en serait de même pour les coûts indirects aujourd'hui pris en charge par la collectivité (coûts externes).

D'un autre côté, les taxes environnementales en Belgique figurent parmi les plus faibles d'Europe². Au final, de faibles taxes environnementales, conjuguées à d'importants subsides dommageables à l'environnement, placent la Belgique en queue de peloton européen. Pourtant, relever le niveau des taxes environnementales au niveau moyen européen aurait un impact favorable sur le budget, générant des recettes supplémentaires, de l'ordre de 1 % du PIB. Cette ambition pourrait néanmoins aller au-delà de la position moyenne européenne en matière de fiscalité verte, surtout si l'on considère les impacts positifs liés à l'hypothèse de Porter³.

Les propositions reprises dans le présent document, portées par le mouvement environnemental, appellent à une gestion saine des finances publiques. Celles-ci sont de préférence à intégrer dans le cadre d'une réforme plus globale, par exemple en baissant parallèlement le coût du travail en veillant à ne pas compromettre le financement de la sécurité sociale sur le long terme. De manière générale, les revenus du travail ont toujours été fortement imposés (*a contrario*, les revenus issus du capital le sont très peu), ce qui a suscité l'émergence d'une productivité élevée. Des bénéfices du même ordre, liés à la productivité, sont dès à présent indispensables dans les domaines de l'énergie et des matériaux et ce pour apporter une réponse aux enjeux du changement climatique et à la hausse du coût des matières premières. Il apparaît crucial de créer des stimulants financiers afin d'accroître les gains de productivité dans ces domaines et non de contribuer à la destruction d'emplois.

Les taxes liées à l'environnement sont par nature des mesures incitatives, contribuant à l'amélioration de la qualité de l'environnement au sens strict du terme. Elles peuvent néanmoins,

¹ Copenhagen Economics (2009), *Company car taxation*, à la demande de la Commission européenne DG TAXUD.

² Conseil Supérieur des Finances (2009), *La politique fiscale et l'environnement*.

³ En vertu de l'hypothèse de Porter, la réglementation environnementale peut devenir un véritable instrument de politique industrielle et servir à stimuler l'innovation et la compétitivité.

dans certains cas, être budgétaires. Dans un cas comme dans l'autre, celles-ci permettent indéniablement de réduire les coûts externes indirects, aujourd'hui indûment supportés par la collectivité. Ainsi, une taxe kilométrique intelligente, de par son effet incitatif, portera à la baisse les investissements colossaux dédiés au développement et à l'aménagement des infrastructures routières. Le coût de ces dépenses ainsi évitées peut dès lors s'avérer considérable.

Les ONG d'environnement sont d'avis que les coûts et avantages des différentes propositions doivent être considérés comme un tout. Les recettes et dépenses de chacune des mesures ne peuvent en ce sens être considérées indépendamment des unes des autres. Il est important que les recettes perçues soient judicieusement dépensées et profitent à la transition de notre économie.

Dans la mesure où nos propositions touchent à la fois les compétences fédérales (taxes) et régionales (réaffectation des recettes fiscales à des politiques environnementales), il est indispensable que les deux niveaux s'accordent, notamment sur la charge fiscale globale de notre pays.

Nous avons également veillé à ce que l'impact social des mesures proposées soit considéré et, le cas échéant, pallié. Il ne faut en effet en aucun cas que le principe du pollueur payeur soit perverti et permette aux riches de polluer et, *a contrario*, aux pauvres de ne rien faire. Surtout que, pour le maintien à long terme de la prospérité et du bien-être dans nos régions, la transition économique est essentielle. Les personnes défavorisées se trouvent souvent au premier plan, supportant le plus souvent les coûts (externes) imputables à une économie non durable. Les piliers environnemental et social s'avèrent dès lors indissociables.

Le présent document rassemble un ensemble de propositions visant à verdir les recettes et dépenses publiques dans les domaines de l'énergie, la mobilité, l'agriculture et l'aménagement du territoire. Loin de prétendre à l'exhaustivité, ce document contient onze propositions concrètes, réalisables et contribuant à la nécessaire transition de notre économie. Outre le fait de générer des recettes et d'éviter des dépenses inutiles, ces mesures permettent également d'éviter des coûts externes sociaux, à charge de la collectivité.

Bien que ces propositions peuvent être mises en œuvre dès aujourd'hui et contribuer, sur le court terme, à réajuster notre économie, elles doivent néanmoins faire partie d'un ensemble de mesures plus large qui permettra de tendre à des modes de production et de consommation durables et ainsi mener à la transition économique requise sur le long terme.

ÉNERGIE & CLIMAT

1. Introduction

Pour pouvoir enrayer le réchauffement climatique, les pays industrialisés doivent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95 % (les ONG environnementales plaident, pour leur part, pour une réduction de 95 %) d'ici 2050⁴. La transition vers une économie pauvre en carbone représente un énorme défi et ne pourra se faire sans investissements conséquents. Mais, plus les actions nécessaires à enrayer le changement climatique seront différées dans le temps, plus celles-ci s'avéreront onéreuses.

Le prix de l'immobilisme sera plus cher encore. C'est du moins ce que démontre Stern⁵, pour lequel le coût moyen annuel de la lutte contre le changement climatique (réduction des émissions de CO₂) devrait se chiffrer de 1 à 2 % du PIB mondial. En cas d'inaction, celui-ci pourrait s'élever de 5 à 20 % du PIB mondial, puisque nous devons indéniablement faire face aux conséquences du réchauffement climatique. Constat partagé par l'Agence Internationale de l'Énergie (AIE) qui a récemment confirmé que le coût lié à la lutte contre le réchauffement climatique ne fera qu'augmenter si rien n'est mis en œuvre aujourd'hui⁶. D'après les prévisions de l'AIE, la limitation de la hausse de la température mondiale à 2°C, résu ltant de l'échec du Sommet de Copenhague sur le changement climatique, nous coûtera un trillion de dollars d'investissements supplémentaires.

Ces constats impliquent que nous prenions dès aujourd'hui nos responsabilités en matière de lutte contre le changement climatique et investissions de manière ciblée dans des mesures qui permettront de réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO₂. Pour atteindre les objectifs climatiques, nous devons investir parallèlement dans les économies d'énergie, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables. Outre l'impact environnemental, ces investissements nous seront également profitables sur le plan économique : approvisionnement énergétique, amélioration de la compétitivité des entreprises et création d'emplois.

En tant que pays industrialisé, nous sommes par ailleurs historiquement responsables du changement climatique. Conformément aux dispositions de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, nous sommes tenus de soutenir financièrement les pays en développement dans leur lutte contre le réchauffement climatique.

L'objectif des mesures décrites ci-après est double :

- mettre un terme aux activités dommageables à l'environnement, contraires à une économie pauvre en carbone et favorisant l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- recycler les recettes générées prioritairement dans le domaine des économies d'énergie et des énergies renouvelables tout en prenant des dispositions pour les ménages défavorisés, plus fragiles face à des variations des prix énergétiques. Le solde des recettes devrait être affecté à la lutte contre le réchauffement climatique dans les pays en développement.

⁴ GIEC (2007), 4^{ème} rapport d'évaluation du GIEC.

⁵ STERN REVIEW, The Economics of Climate Change.

⁶ AIE (2010), *World Energy Outlook 2010*, www.worldenergyoutlook.org.

Nous proposons quatre mesures concrètes qui permettront d'amorcer la transition vers une économie bas carbone :

1. Contribution climat énergie

Moduler les accises sur l'énergie en fonction des émissions de CO₂ et du contenu énergétique permettrait de réduire les consommations énergétiques et les émissions de CO₂ dans tous les secteurs et, ainsi, nous aider à tendre aux objectifs climatiques assignés par l'Europe.

2. Objectif de réduction d'émissions de 30 %

Revoir à la hausse l'ambition climatique européenne n'est pas seulement bénéfique en termes de lutte contre le changement climatique. Il l'est également sur le plan économique où des moyens financiers supplémentaires peuvent être dégagés et réaffectés dans des politiques énergétiques (économies d'énergie, énergies renouvelables).

3. Taxe sur la rente nucléaire

Une taxe nucléaire, justifiée par l'amortissement accéléré des centrales nucléaires, devrait atténuer l'avantage concurrentiel dont jouissent aujourd'hui les gestionnaires de centrales nucléaires et permettre ainsi aux investissements de demain (énergies renouvelables) d'être compétitifs.

4. Suppression de l'avantage fiscal octroyé aux agrocarburants

La suppression de l'exonération fiscale dont bénéficient les agrocarburants nous permet d'éviter de soutenir des carburants dont la durabilité environnementale est sérieusement mise en doute et dont la mise en œuvre est inefficace, tant sur le plan environnemental qu'économique.

1.1. CONTRIBUTION CLIMAT ÉNERGIE

Moduler les accises sur l'énergie en fonction de considérations environnementales pourrait non seulement générer des recettes considérables – environ 2 milliards d'euros – mais également d'atteindre les objectifs du Paquet Énergie Climat à l'horizon 2020.

1.1.1. Contexte

- En Belgique, la taxation implicite de l'énergie est actuellement relativement faible, tant eu égard aux pays voisins (Allemagne, France, Pays-Bas) qu'à la moyenne européenne. En effet, en matière de taxes sur l'énergie exprimées en pourcentage du PIB, la Belgique occupe au niveau européen la 25^{ème} place sur 27⁷.
- Les taxes actuelles sur l'énergie n'intègrent aucunement les préoccupations environnementales, celles-ci n'étant ainsi par exemple pas modulées en fonction du contenu CO₂. Le Conseil Supérieur des Finances⁸ arrive à la même conclusion : « *la hiérarchie actuelle des taxes par tonne de CO₂ ne correspond pas à celle des facteurs d'émissions* ».
- La Commission européenne a récemment remis un projet de révision de la directive 2003/96/CE relative à la fiscalité de l'énergie. Cette directive fixe des taux minimaux de taxation mais la Commission souhaiterait que les taxes sur l'énergie soient à la fois modulées en fonction du contenu CO₂ (à concurrence de 20 euros la tonne de CO₂) et du contenu énergétique (à concurrence de 9,6 euros par GJ pour les carburants et à 0,15 euro par GJ pour les combustibles de chauffage). Cette révision nécessite toutefois l'approbation de l'ensemble des États-membres, toute décision fiscale prise au niveau européen requérant l'unanimité. Nous demandons donc à ce que la Belgique, tout en soutenant la proposition européenne (avec les améliorations nécessaires), suive l'exemple des pays nordiques ou encore de la Suisse pour instaurer une « taxe carbone » en son sein, en modulant les accises sur l'énergie en fonction de considérations environnementales.
- En 2001, les subventions en matière d'énergie en Europe allaient à 75 % aux énergies fossiles, dont le charbon était le plus largement bénéficiaire. Au total, on estime à 500 milliards de dollars le montant alloué chaque année dans le monde aux énergies fossiles, soit 1 % du PIB mondial. C'est précisément ce ratio que le rapport Stern recommandait de consacrer aux actions permettant de rester sous la barre des 2°C du réchauffement planétaire.

1.1.2. Description de la mesure

- Moduler les accises actuelles sur les énergies en fonction de leur contenu CO₂, de leur contenu énergétique et d'autres critères environnementaux (SO₂, NO_x, etc.). La récente proposition de la Commission européenne constitue en ce sens un bon pas en avant mais n'est néanmoins pas dénuée de certaines faiblesses (voir ci-dessous).
- Établir des taux de taxation à un niveau acceptable la première année et les augmenter ensuite par palier. Ces taux devraient permettre à la Belgique d'atteindre au minimum les

⁷ Conseil Supérieur des Finances (2009), *La politique fiscale et l'environnement*.

⁸ Ibid.

objectifs du Paquet Énergie Climat⁹ et la réduction d'émissions de 30 % (premier pas pour arriver à la nécessaire réduction des émissions de 40 % d'ici 2020) d'ici 2020 et une réduction de 80 à 95 % des émissions de CO₂ en 2050, tel que le recommande le GIEC.

⤴ **Établir un taux minimum**

Pour la composante CO₂, le taux de taxation devrait au minimum être fixé à 55 euros la tonne de CO₂ la première année (2012), taux que préconise la Commission européenne¹⁰ pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions de 30 % d'ici 2020 : « *For reaching -30% internally, the projected carbon value would increase to 55 €* ». Nous ne sommes par contre pas en mesure de définir un taux minimal pour la composante énergétique, faute d'études sur le sujet. Celui-ci devra néanmoins être suffisamment élevé que pour inciter à l'efficacité énergétique et au développement des énergies renouvelables.

Les taux minimaux définis dans le cadre de la proposition de révision de la directive relative à la taxation de l'énergie pour leur part sont trop faibles que pour infléchir véritablement les comportements et encourager aux économies d'énergie.

⤴ **Prévoir une progressivité dans le temps**

Les taux devraient ensuite prendre une progression dans le temps par palier, d'une part afin d'assurer l'efficacité de la mesure sur le long terme et d'autre part de laisser aux acteurs économiques le temps de s'adapter. Cette évolution devra néanmoins déboucher sur des taux suffisamment élevés, en mesure d'infléchir les comportements en matière de consommation d'énergie et de réduction des émissions de CO₂.

⤴ **Pouvoir revoir le taux**

Les taux devraient pouvoir être revus à la hausse en cas de non-respect des objectifs visés traduits annuellement.

- Exempter les entreprises soumises au système européen d'échange de quotas de la composante CO₂ de la taxe pour autant que ce système soit profondément réformé et contribue effectivement à des réelles réductions d'émissions de CO₂. Pour y remédier, la mise aux enchères des droits d'émission (prévue pour 2012) devrait être maximale et servir à des objectifs de réduction d'émissions suffisants (en premier lieu une révision vers le haut de l'objectif de réduction, passant de 20 à 30 % - voir fiche « 30 % »).

1.1.3. Recettes

Se basant sur les simulations du Conseil supérieur des Finances¹¹ (2009), une taxe à 55 euros la tonne de CO₂ exemptant les entreprises participant au système d'échange de quotas et celles ayant souscrit à des accords de branche pourrait générer au minimum 2 milliards d'euros de recettes.

⁹ Réduction des émissions de gaz à effet de serre, augmentation de la part des énergies renouvelables, amélioration de l'efficacité énergétique.

¹⁰ European Commission (2010), *Draft Staff Working Document : Unlocking Europe's potential in clean innovation and growth – Analysis of options to move beyond 20%*.

¹¹ D'après le rapport du Conseil supérieur des Finances, une taxe à 46 euros la tonne de CO₂ devrait générer quelques 1.816 millions d'euros, soit 0,54 % du PIB.

Plutôt que d'exempter certains acteurs économiques, nous préconisons plutôt d'accompagner la hausse des accises par des mesures compensatoires ciblées sur certains groupes sociaux. Les recettes générées devraient être utilisées pour aider les ménages défavorisés à faire face à des prix énergétiques plus élevés en développant des mécanismes de soutien au développement d'alternatives peu énergivores, tant dans le secteur du transport (amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transports en commun, etc.) que dans le secteur résidentiel (investissements économiseurs d'énergie, etc.). Cette réallocation devrait également permettre à notre société de tendre à la nécessaire « décarbonisation » de notre économie.

Enfin, il va de soi que la poursuite des mécanismes actuels de soutien aux entreprises pour les aider à la conversion économique, surtout les entreprises les plus intensives en énergie, soit encouragée.

1.2. UNE AMBITION CLIMATIQUE PLUS STRICTE

Une augmentation de l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de 20 à 30 % d'ici 2020 est non seulement requise pour la lutte contre le changement climatique mais offre également des avantages économiques, parmi lesquels de plus importantes recettes, issues de la mise aux enchères des permis d'émissions.

1.2.1. Contexte

Encore aujourd'hui, l'Union européenne plaide pour un objectif de réduction d'émissions de gaz à effet de serre de 20 % à l'horizon 2020. Elle pourrait néanmoins porter cet effort à 30 %, pour autant qu'il y ait un accord international global au sein duquel les pays industrialisés s'engageraient eux aussi à revoir leurs efforts à la hausse.

Cet objectif européen de réduction des émissions de 20 % est toutefois insuffisant. À lui seul, il ne permettra pas d'enrayer le changement climatique qui requiert que l'Europe réduise ses émissions de 40 % d'ici 2020. Il est également important de rappeler que, sous l'effet de la crise économique, cet objectif sera vraisemblablement atteint sans véritables efforts supplémentaires. En effet, rien qu'en 2009, l'Union européenne émettait 17 % de CO₂ en moins qu'en 1990.

Sur le plan économique, l'Europe a tout intérêt à revoir ses ambitions climatiques à la hausse, surtout si elle veut dès aujourd'hui anticiper la nécessaire réduction des émissions de 80 à 95 % requise pour 2050 sans que le coût ne lui soit trop élevé. Enfin, ne pas privilégier la voie d'une économie pauvre en carbone serait également regrettable sur le plan économique.

1.2.2. Description de la mesure

Le gouvernement belge doit, au niveau européen, plaider pour que l'objectif de réduction d'émissions soit porté à 30 %. Un tel objectif est bénéfique à différents égards et constitue indéniablement un bon pas en avant, mais qui n'est néanmoins pas suffisant pour le mouvement environnemental qui préconise une réduction des émissions de 40 % à l'horizon 2020.

D'après la communication de la Commission européenne du 26 mai 2010¹², l'atteinte de l'objectif de réduction de 30 % est réaliste sur le plan financier. Alors que la réalisation de l'objectif de 20 %

¹² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, Comité économique et social européen et au Comité des régions du 26 mai 2010 intitulée « *Analyse des options envisageables pour aller au-delà de l'objectif de 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre et évaluation du risque de fuite de carbone* » (COM(2010) 265 final, non publié au Journal officiel).

devrait encore coûter 48 milliards d'euros à l'Europe (soit 0,32 % du PIB¹³), soit 22 milliards d'euros de moins du montant estimé en 2008 lors de l'adoption du plan européen contre le réchauffement climatique (plan climat-énergie), le coût total d'une réduction de 30 % devrait s'élever à 81 milliards d'euros, soit 0,54 % du PIB.

Il ne faut non plus pas omettre de considérer les effets indirects dus à un objectif de réduction plus contraignant. En effet, celui-ci permettrait de porter à la baisse les importations européennes de combustibles fossiles, avec à la clé une économie de 40 milliards d'euros d'ici 2020, mais également d'améliorer la qualité de l'air et par conséquent réduire les dépenses en matière de soins de santé (économies de l'ordre de 3,5 à 8 milliards d'euros d'ici 2020) et d'atteindre à plus faible coût les objectifs européens en termes de qualité de l'air¹⁴ (économie de 3 milliards d'euros).

Considérant ces avantages macroéconomiques, soutenir un objectif de 30 % paraît plus bénéfique que l'objectif de 20 % plaidé aujourd'hui par l'Europe¹⁵. Ce constat est également partagé au niveau de la Belgique. C'est du moins ce que relève la **récente étude du Potsdam Institute for Climate Protection¹⁶ (Oxford University et Université de la Sorbonne) d'après laquelle une diminution des émissions de CO₂ de 30 % en Belgique, en lieu et place des 20 % prévus, impacterait à la hausse le PIB (476 milliards d'euros, contre 449 milliards d'euros pour le scénario des 20 %), à la baisse le taux de chômage qui passerait de 7,8 % à 5,3 % et à la hausse le niveau d'investissement qui serait porté de 101,1 milliards d'euros à 127,7 milliards d'euros.**

	20%	30%	Différence 20 % – 30 %
PIB	449 milliards €	476 milliards €	+ 27 milliards €
Chômage	7,8 %	5,3 %	- 2,5 % de 32 %
Niveau d'investissements	101,1 milliards €	127,7 milliards €	+ 26,6 milliards €

Impacts macroéconomiques d'une réduction des émissions de CO₂ en Belgique de 30 % à l'horizon 2020¹⁷

1.2.3. Recettes

Initialement, le système européen d'échange de permis d'émissions visait à mettre sur le marché européen des émissions la majorité des droits d'émission. Les entreprises soumises à ce régime auraient donc dû acquérir des droits d'émissions pour tout le CO₂ qu'elles émettent, ce qui les aurait incité à poursuivre davantage la réduction de leurs émissions. Malheureusement, le système actuel a considérablement été affaibli. Nombre d'entreprises se sont ainsi vues allouer des quotas

¹³ Ce coût était initialement estimé à 70 milliards d'euros, soit 0,45 % du PIB.

¹⁴ Directive 2008/50/CE.

¹⁵ Aucune analyse de l'augmentation de l'objectif de réductions des émissions de 20 à 30 % n'a encore été réalisée au niveau belge. La Commission européenne a de son côté commandé une étude, intitulée "Moving from 20 to 30% emissions reduction by 2020? – Reaching the 80% 2050 emissions reduction target while securing the benefits of transitioning towards a low carbon economy", qui fait une analyse détaillée à la fois par secteur et par État-membres. La publication du rapport final est attendue pour juin 2011.

¹⁶ Postdam Institute (2011), *A New Growth Path for Europe – Generating Prosperity and Jobs in the Low-Carbon Economy – Synthesis Report*, A study commissioned by the German Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety. Téléchargeable sur www.european-climate-forum.net/fileadmin/ecf-documents/Press/A_New_Growth_Path_for_Europe_Synthesis_Report.pdf.

¹⁷ Ibid.

gratuits, étant exposées à un risque de fuites de carbone. Pourtant, il n'y a à ce jour aucune preuve satisfaisante justifiant ce risque. Il en découle que les recettes issues de la vente des quotas d'émissions, réallouées aux États-membres, devraient être inférieures aux montants initialement prévus. Mais, il n'empêche, celles-ci devraient malgré tout constituer une source importante de revenus pour les États-membres, d'autant plus si l'objectif de réduction est porté à 30 %.

En principe, avec un objectif de 20 %, les entreprises européennes devraient réduire leurs émissions de 21 % par rapport aux émissions de 2005. Seulement, la surallocation des droits d'émissions aux entreprises, conjuguée à l'effet de la crise économique, risque de considérablement affaiblir l'efficacité du marché européen des droits d'émissions. Ainsi, l'intérêt de s'attaquer au changement climatique devrait être revu vers le bas. En effet, la surallocation des droits d'émissions n'est pas sans conséquence sur le prix du carbone, qui devrait être en-deçà du niveau initialement prévu lors de l'approbation du paquet énergie-climat de la Commission européenne en 2008 : le prix devrait ainsi osciller entre 15 et 20 euros la tonne de CO₂, (alors que la Commission ambitionnait un prix de l'ordre de 30 à 40 euros). Considérant l'effondrement du prix du carbone sur le marché, un objectif de 20 % devrait rapporter (cf. recettes des ventes des droits d'émissions) à la Belgique « seulement » 3,2 milliards d'euros pour la période 2013-2020, soit 400 à 500 millions d'euros par an. Par contre, un objectif de 30 % imposera à l'industrie lourde européenne de réduire ses émissions de 34 %¹⁸, ce qui impactera à la hausse le prix du carbone et par conséquent les recettes estimées qui devraient s'élever à 5,3 milliards d'euros pour notre pays d'ici 2020 (soit 800 à 1 000 millions d'euros par an), soit 2,1 milliards de plus qu'avec un objectif de réduction de 20 %¹⁹.

1.2.4. Mesures d'accompagnement

D'après la directive européenne ETS (*Emission Trading Scheme*), les États-membres sont libres d'allouer librement les revenus du système de droits d'émission. La Directive mentionne toutefois que les États-membres devraient utiliser au moins la moitié de ces revenus à des investissements pour les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables.

Considérant la nécessaire transition vers une économie à bas carbone, nous rejoignons la proposition européenne, estimant impératif d'allouer ces revenus à cette finalité. Ainsi, la moitié des revenus de la vente de droits d'émissions devrait être consacrée à des investissements de politique énergétique (énergies renouvelables et efficacité énergétique), prioritairement à destination des ménages défavorisés, plus vulnérables face aux hausses des prix énergétiques. Quant au solde, il devrait pouvoir contribuer à financer la lutte contre le réchauffement climatique dans les pays en voie de développement, comme le prévoit le traité sur le climat de l'ONU

1.3. TAXE SUR LA RENTE NUCLEAIRE

Une taxe sur l'électricité d'origine nucléaire devrait mettre un terme aux profits illégitimes des centrales nucléaires belges amorties. Les recettes de cette taxe devraient être

¹⁸ Des décisions doivent encore être prises à ce niveau.

¹⁹ CAN-Europe (2010), *Why Europe should strengthen its 2020 Climate action*, basé sur les calculs du Öko Institut (2010). Ces calculs sont basés sur différentes hypothèses. Ils supposent d'une part que la mise aux enchères des permis d'émissions pour le secteur de l'électricité soit intégrale et d'autre part que 100 et 30 % de permis d'émissions soient gratuitement alloués respectivement aux secteurs exposés et secteurs non exposés.

réaffectées aux consommateurs sous forme d'investissements dans les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables.

1.3.1. Contexte

Les centrales nucléaires belges ont, d'un point de vue comptable, été amorties sur 20 ans. Pourtant, leur durée de vie a été estimée à 40 ans. Or, cet amortissement n'a pas été automatiquement répercuté sur la facture des consommateurs qui ont dès lors payé leur énergie à des prix artificiellement élevés.

Grâce à cet amortissement accéléré, les exploitants des centrales nucléaires amorties produisent aujourd'hui leur électricité à très bon prix, dans un marché entre-temps libéralisé. Par conséquence, les exploitants de centrales nucléaires réalisent des profits artificiellement gonflés qui, vu leur position dominante sur le marché, empêchent d'autres producteurs d'électricité (dont la source d'énergie est respectueuse de l'environnement et sans danger pour l'homme) d'émerger sur le marché de l'électricité belge.

1.3.2. Description de la mesure

Plusieurs instances reconnues, dont le Conseil général de la Commission de Régulation de l'Électricité et du Gaz (CREG), se sont d'ailleurs prononcées en faveur de l'instauration d'une taxe nucléaire pour supprimer ces profits monopolistiques irréguliers et les réallouer à la collectivité. Cette taxe doit être fixée annuellement et de manière indépendante et doit être balisée au travers d'une loi. Elle ne peut donc pas être fondée sur une contribution volontaire discutée dans les coulisses de la politique. En outre, la CREG devra veiller à ce que les producteurs d'électricité d'origine nucléaire ne répercutent pas cette taxe sur le consommateur.

Cette taxe n'est pas nécessairement liée au débat relatif au prolongement de la durée de vie des centrales. Le gouvernement peut dès lors la mettre en place indépendamment de ce débat et en parfaite légitimité.

1.3.3. Recettes

D'après l'Étude du régulateur d'énergie indépendant, la CREG, sur la structure de coûts de la production d'électricité par les centrales nucléaires en Belgique²⁰, le profit des exploitants de centrales nucléaires belges (amorties) s'élève annuellement de 1,75 à 1,95 milliard d'euros²¹. Cette étude estime que les coûts de production d'électricité des centrales nucléaires belges oscillent entre 17 euros par MWh et 21 euros par MWh (sur base des données de 2007). Considérant ces coûts de production, la quantité d'électricité produite par les centrales nucléaires (45,9 TWh en 2007) et le prix de l'électricité sur le marché (en moyenne 60 euros par MWh en 2007), la CREG estime que la marge bénéficiaire générée en 2007 se situe entre 1,75 et 1,95 milliards d'euros.

Suite à une audition au Parlement fédéral, ces calculs ont été actualisés en 2011 et révèlent que les bénéfices pourraient être plus élevés encore. En effet, la CREG a appliqué une méthode de calcul affinée en imputant le volume d'électricité provenant des centrales nucléaires à différents

²⁰ CREG (2010), *Étude (F)100506-CDC-968 sur « la structure des coûts de la production d'électricité pour les centrales nucléaires en Belgique »*.

²¹ Le mouvement environnemental s'appuie sur les sérieux calculs de la CREG, organe indépendant de régulation d'énergie, dont la mission est de réaliser de telles analyses, contrairement à la Banque Nationale Belge (BNB) dont le rapport sur la rente nucléaire a été fortement décrié.

groupes de clients (grandes industries, petites industries et clients résidentiels). La CREG a évalué le prix de vente moyen à environ 67 euros par MWh, soit un montant supérieur à celui indiqué dans l'étude susmentionnée qui se basait sur des données de 2007. Les gains générés par les producteurs d'énergie nucléaire s'élèveraient ainsi de 2,07 à 2,28 milliards d'euros en 2007. Ces profits illégaux doivent entièrement être récupérés, constat que partage l'économiste Ivan Van de Cloot²² qui déclarait dans une interview relative à la rente nucléaire : « *Een monopoliewinst moet geëlimineerd worden, het is iets dat niet zou mogen bestaan* » (« Les profits monopolistiques doivent être éliminés, c'est quelque chose qui ne devrait pas exister »).

1.3.4. Mesures d'accompagnement

Les recettes de la taxe sur la rente nucléaire doivent prioritairement être allouées à des investissements pour les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables (cf. introduction), conformément à ce que préconise le Conseil général de la CREG²³.

Les investissements économiseurs d'énergie sont non seulement importants en termes de lutte contre le changement climatique, mais constituent également une réponse structurelle aux variations des factures énergétiques des consommateurs, en particulier à l'égard des ménages défavorisés. Ces derniers devraient prioritairement bénéficier des mesures de compensation prises, considérant leur plus grande vulnérabilité face à des prix énergétiques plus élevés.

Enfin, une partie de la rente nucléaire pourrait être utilisée pour poursuivre le développement des énergies renouvelables, plus spécifiquement les parcs éoliens *offshores* de la mer du Nord et la transformation de notre réseau électrique en un réseau intelligent et décentralisé.

1.4. SUPPRESSION DE LA DEFISCALISATION DES AGROCARBURANTS

Vu la faiblesse actuelle des critères de durabilité des agrocarburants et l'utilisation inefficace des agrocarburants dans le secteur des transports, nous appelons à supprimer l'exonération fiscale qui leur est octroyée.

1.4.1. Contexte

Sous motif de lutte contre le changement climatique, le gouvernement fédéral a, ces dernières années, résolument encouragé l'utilisation des agrocarburants dans le secteur des transports.

Cependant, les effets pervers des cultures « énergétiques » à grande échelle semblent de plus en plus avérés. Les critères de durabilité fixés par l'Europe pour les agrocarburants ne tiennent en effet pas compte de l'effet indirect des cultures énergétiques sur l'utilisation des terres. Les cultures destinées à la production d'agrocarburants entrent en concurrence avec les cultures agricoles qu'elles évincent, ne laissant d'autres possibilités aux paysans que de déboiser la forêt équatoriale afin de créer de nouvelles parcelles. Le bilan CO₂ de la culture des agrocarburants est ainsi globalement négatif. D'après une étude de l'*Institute for European Environmental policy* (IEEP)²⁴, il faudrait transformer un territoire grand comme deux fois la Belgique en champs et plantations pour satisfaire la demande européenne croissante d'agrocarburants. Le maintien des objectifs européens visant à remplacer une partie des carburants traditionnels (diesel et essence)

²² Économiste en chef de l'Inera Institute.

²³ Avis AR100714-047 et avis AR CG110216-050

²⁴ Institute for European Environmental policy (IEEP). Novembre 2010. « *Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels in the EU : An Analysis of Member State Performance* ». Auteur : Catherine Bowyer, Senior Policy Analyst, <http://www.ieep.eu>

par des agrocarburants aura, à terme, des répercussions préjudiciables sur les forêts, les écosystèmes de grande valeur et les populations locales.

L'utilisation d'agrocarburants dans le secteur des transports constitue également un gaspillage d'une ressource précieuse. La biomasse est une ressource rare et doit donc être utilisée aussi efficacement que possible, sans présenter une menace pour la biodiversité. Il est également important d'assurer à tout citoyen le droit à une alimentation saine et équilibrée. Ceci n'exclut toutefois pas de recourir à la biomasse végétale en tant que matière première pour les applications des matériaux ou encore à des fins énergétiques, pour autant que ce soit dans les secteurs qui offrent le plus grand potentiel en termes d'efficacité, ce qui n'est pas le cas du secteur des transports pour lequel la production d'agrocarburants est de loin la technologie la moins efficace.

Par conséquent, la mise en place d'incitants favorisant l'utilisation d'agrocarburants (non durables) dans le secteur des transports ne se justifie pas, ni sur le plan environnemental, ni sur le plan économique puisque l'utilisation d'agrocarburants dans le secteur des transports est le moyen le moins efficace de convertir la biomasse.

1.4.2. Description de la mesure

Afin de limiter la différence de prix entre les agrocarburants et les carburants classiques, le gouvernement fédéral a opéré la suppression des accises sur les agrocarburants. Il a ainsi attribué des quotas de production d'agrocarburants défiscalisés, lesquels couvrent la quasi-totalité des quantités nécessaires pour atteindre l'objectif (européen) de 5,75 % en 2010. Les quotas de production couvrent une production annuelle globale de 380 000 m³ de biodiesel et de 250 000 m³ de bioéthanol exonérés des droits d'accises. De plus, depuis le 1^{er} juillet 2009, l'incorporation d'agrocarburants dans les carburants est obligatoire²⁵.

Nous appelons le gouvernement à supprimer cet avantage fiscal et, au minimum, d'aligner les accises sur les agrocarburants à celles qui sont perçues sur le diesel et l'essence (cf. proposition « accises »). Malheureusement, la récente proposition de la Commission européenne formulée dans le cadre de la révision de la directive relative à la fiscalité énergétique²⁶ ne va pas dans ce sens. En effet, elle prévoit d'exempter les agrocarburants de la composante CO₂ de la taxe sur l'énergie, ce qui est injustifié sur le plan environnemental puisque, si l'ensemble des effets (directs et indirects) est pris en considération, le bilan CO₂ des agrocarburants dépasse de loin celui du diesel ou de l'essence. Il ne nécessite dès lors aucun traitement de faveur.

Notre proposition rejoint la demande de dix organisations internationales parmi lesquelles la FAO (Food and Agriculture Organisation), la Banque mondiale et l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) qui plaident pour la suppression de l'incorporation obligatoire et les subventions octroyées aux agrocarburants. Leurs revendications reposent sur un rapport qui démontre que l'utilisation croissante d'agrocarburants a un impact sur la hausse des prix et la volatilité accrue sur les marchés alimentaires²⁷.

²⁵ Loi relative à l'obligation d'incorporation de biocarburants dans les carburants fossiles mis à la consommation.

²⁶ Cf projet de révision de la directive sur la taxation des produits énergétiques et de l'électricité (directive 2003/96/CE).

²⁷ « *Price Volatility in Food and Agricultural Markets: Policy Responses* ». Téléchargeable sur www.wto.org/english/news_e/news11_e/igo_10jun11_report_e.pdf.

1.4.3. Recettes

L'application du régime fiscal normal au quota de production annuel attribué pourrait générer, à consommation d'agrocarburants constante, un bénéfice annuel d'environ 164 millions d'euros pour les caisses de l'État. Cette estimation ne tient toutefois pas compte de l'impact potentiel à la baisse que pourrait générer cette mesure sur l'utilisation d'agrocarburants.

1.4.4. Mesures d'accompagnement

Le gouvernement devrait impulser une conversion des producteurs belges d'agrocarburants qui se sont vus octroyés des quotas de production vers la production d'agrocarburants réellement durables, sans impact pervers sur l'approvisionnement alimentaire et l'utilisation des terres. Les carburants produits devraient en outre être utilisés dans les applications qui sont les plus efficaces.

MOBILITÉ & TRANSPORTS

1. Introduction

Le transport routier a un impact important sur le climat, la qualité de l'air (particules fines, oxydes d'azote, composés organiques volatils, formation d'ozone), le bruit et, plus largement, sur la qualité de vie et la santé publique dans notre pays. Outre les questions environnementales et de santé publique, les transports génèrent des coûts externes importants, à l'instar des coûts de congestion, des travaux d'infrastructures et de l'utilisation galopante de l'espace.

C'est pourquoi le transport est un domaine au sein duquel une correction sociale s'impose.

Notre mode de déplacement est relativement ancré et déterminé par les infrastructures, les modèles sociaux, la rémunération et la fiscalité. Une approche efficace est dès lors complexe et comporte différents axes sur lesquels il convient d'agir. Les mesures fiscales proposées en matière de transport visent prioritairement à réduire l'impact environnemental des transports motorisés, et ce par le biais d'une fiscalité plus verte.

Plusieurs leviers fiscaux peuvent être utilisés pour réaliser les corrections nécessaires. Les mesures doivent être consistantes, mais surtout complémentaires. L'ensemble des mesures proposées agit à différents niveaux et concernent des compétences tant fédérales que régionales :

1. Voitures de société

La rémunération au travers des voitures de société (compétence fédérale) permet inéluctablement d'éluider l'impôt à grande échelle, ce qui n'est pas sans impacts sociaux, notamment sur la pérennité de notre système de sécurité sociale. Tant l'achat d'une voiture de société que son utilisation sont des moments clés sur lesquels il convient d'influencer afin d'en réduire les coûts sociétaux.

2. Achat d'une voiture

L'achat d'une voiture constitue un moment-clé pour le consommateur. D'une part car c'est à ce moment que doit être posée la question de l'utilité réelle de la possession d'un véhicule. D'autre part parce que le choix du véhicule déterminera l'importance des impacts environnementaux durant toute sa durée de vie. Une fiscalité adéquate à l'achat (compétence régionale) permet de réorienter correctement ces choix d'acquisition.

3. Utilisation d'une voiture

Considérant l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule, il s'avère que l'impact environnemental de l'utilisation d'une voiture est très important. Cet impact peut être atténué par l'ajustement des **accises** (compétence fédérale) en fonction de considérations environnementales, l'instauration d'une **taxe kilométrique intelligente** (compétence régionale) ou d'un **péage** urbain.

4. Transport aérien

Le transport aérien jouit actuellement d'une distorsion de concurrence face aux autres modes de transport, notamment du fait de la non-taxation du carburant et de l'exonération de la TVA sur les billets d'avion. L'instauration d'une taxe sur les billets (compétence fédérale), à l'instar de ce qui se pratique dans d'autres pays européens (dont le Danemark, la France et le Royaume-Uni) serait un premier pas sur la voie d'une utilisation plus raisonnée du mode de transport le plus polluant.

1.1. VOITURES DE SOCIETE

Une combinaison de mesures pourrait rapporter au minimum 4,1 milliards d'euros, sans compter les économies réalisées en matière de frais de soins de santé et de travaux d'infrastructure.

1.1.1. Contexte

Une voiture de société ou « voiture-salaire » est un véhicule dont l'employeur supporte le coût initial et qu'il met à disposition de l'employé pour les déplacements personnels, professionnels et/ou privés de celui-ci. L'employé peut en faire usage sans demander l'autorisation de son employeur²⁸. Les véhicules de flotte utilisés par l'employé uniquement durant les heures de travail ne tombent donc pas sous la dénomination « voitures de société » telle qu'entendue ici. Toute une série de dispositions fiscales, relativement attrayantes, font en sorte qu'il est plus intéressant pour l'employeur de proposer une voiture de société qu'une hausse de salaire à son personnel. Ce subside fiscal rencontre un tel succès qu'il a des répercussions énormes sur les comportements de mobilité :

- les déplacements professionnels occupent une part minoritaire dans l'utilisation des véhicules de société. Le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre du travail varie de 20,8 % à 44,4 %²⁹. La majorité des déplacements concerne le trajet domicile-lieu de travail ;
- même dans les zones caractérisées par de fréquents embarras de circulation, les usagers renoncent difficilement à leur voiture de société au profit des transports en commun. D'après l'étude Promoco, 84 à 93 % des personnes qui disposent d'une voiture d'une société l'utilisent pour se rendre au travail, contre 59 % d'automobilistes parmi les personnes ne disposant pas d'une voiture de société. Parmi ces derniers, plus d'une personne sur quatre voyage en train pour se rendre à son lieu de travail, alors que ce pourcentage est de moins de 5 % pour les possesseurs d'une voiture de société ;
- les voitures de société génèrent une augmentation importante du nombre de kilomètres parcourus. Selon l'étude Promoco, des personnes au profil identique auront tendance à parcourir en moyenne 9 200 kilomètres supplémentaires si elles disposent d'une voiture de société³⁰. Par ailleurs, le kilométrage moyen d'une voiture de société sera de l'ordre de 33 000 km contre un peu moins de 20 000 km pour une voiture privée. Ce type de véhicule participe donc à la congestion du trafic (Stratec/Iris 2), problème auquel les autorités répondent actuellement par de coûteux travaux d'infrastructure.

Ce système débouche sur un surdimensionnement de notre parc automobile, avec une prédominance des véhicules diesel, étant donné que les voitures de société sont souvent des véhicules lourds, puissants, équipés d'un moteur diesel de cylindrée élevée. Il est donc en grande partie co-responsable du fait que la Belgique ne respecte pas les normes européennes en matière de particules fines et de NO₂. De plus, les voitures de société ont un impact indéniable sur le marché des véhicules d'occasion (étude COCA).

²⁸ Définition adoptée dans l'étude COCA (company cars analysis), Cornelis et al., 2007.

²⁹ PROMOCO (Professional mobility and company car ownership), Castaigne et al., 2009.

³⁰ Les voitures de société parcourent en moyenne 33.000 km par an, alors que les employés qui utilisent leur véhicule personnel en parcourent en moyenne 20.000 annuellement (Promoco). Selon Swerts & Nuyts, la différence varie même de 30.000 à 16.000 km.

Les entreprises ne paient pas de cotisations sociales sur les véhicules de société et le carburant est octroyé en guise de rémunérations³¹. Les voitures de société sont également responsables d'une diminution de l'impôt des sociétés et de l'impôt des personnes physiques. De plus, il est permis à l'employeur de récupérer 50 % de la TVA sur les frais d'achat et d'utilisation.

Pour toutes ces raisons, il convient de mettre progressivement un terme à l'attractivité fiscale des voitures de société comme avantage extralégal et de les remplacer par des formes de rémunération moins préjudiciables à l'environnement.

1.1.2. Description des mesures

- **Revoir le régime fiscal qui encourage les sociétés à recourir aux voitures de société :**
 - en diminuant graduellement la déductibilité fiscale des voitures de société au niveau de l'impôt des sociétés, tout en instaurant une plus grande différenciation entre les modèles plus ou moins polluants et de mettre un terme à l'encouragement déguisé en faveur de l'acquisition de soi-disant « véhicules de société écologiques »³². Cette mesure devrait être instaurée pour toute voiture de société, dans une logique d'efficacité de ressources ;
 - en supprimant graduellement la récupération de la TVA ;
 - en prélevant des cotisations sociales basées sur l'avantage en nature réellement reçu par l'employé et à un taux comparable à celui des cotisations sociales dues sur le travail, ceci en remplacement de l'actuelle « cotisation de solidarité CO₂ ». Les performances environnementales du véhicule doivent néanmoins toujours être prises en considération.
- **Revoir le régime fiscal qui rend les voitures de société bénéfiques pour les employés** en modulant l'impôt sur les personnes physiques et les cotisations sociales en fonction de la valeur que représente le véhicule pour l'employé. Ces prélèvements fiscaux pourraient également être mieux corrélés aux prestations environnementales du véhicule.

Le système de forfait kilométrique pour déclarer les kilomètres privés, par lequel ceux-ci sont plafonnés à 5 000 ou 7 500 km par an quand la distance domicile-lieu de travail est inférieure ou supérieure à 25 km, sous-estime gravement le nombre de kilomètres privés. Il est dès lors recommandé de passer à un système de déclaration du nombre de kilomètres réellement roulés à titre privé.

Par ailleurs, les montants de l'avantage par kilomètre parcouru doivent être revus pour correspondre à la réalité et, donc, être établis en fonction du coût de la voiture, de son kilométrage annuel et de sa consommation.

³¹ À l'heure actuelle, les sociétés paient à l'ONSS une « cotisation de solidarité » proportionnelle aux émissions de CO₂. Mais cette cotisation est beaucoup moins élevée que les charges sociales sur salaires. Dans le secteur privé, la contribution de l'employeur s'élève à ± 32 % du salaire brut, tandis que la cotisation de solidarité varie entre 23,05 euros (voiture électrique) et environ 120 euros (voiture diesel fort polluante, émissions de l'ordre de 250 gCO₂/km).

³² En matière de déductibilité de l'impôt des sociétés, une distinction existe entre différents types de dépenses. Les frais de carburants sont déductibles à hauteur de 75 %. Les véhicules qui émettent jusqu'à 60 g de CO₂/km sont, pour l'instant, entièrement déductibles ; les véhicules avec le taux le plus élevé d'émissions de CO₂ sont encore déductibles à 50 %. La majorité des véhicules (taux d'émission de 106 à 180 g CO₂/km) est déductible à hauteur de 70 à 80 %. Les véhicules électriques sont même déductibles à 120 %.

- **Rendre l'usage d'une voiture de société moins intéressant**

- en supprimant graduellement la déductibilité fiscale des frais de carburants, d'entretien, de réparations, etc. Surtout pour les véhicules qui sont rarement utilisées dans des déplacements de fonction et pour lesquelles la déductibilité fiscale est difficilement justifiable ;
- en supprimant graduellement la récupération de la TVA sur les frais variables (carburants, entretien, etc.) ;
- en prélevant les cotisations sociales sur les frais variables ;
- et, enfin, en analysant la possibilité d'**aligner l'usage privé d'une voiture de société sur celui d'un véhicule personnel** en rendant l'employé financièrement responsable de tous les frais variables (carburant, entretien, réparations), de sorte qu'il ne soit plus possible de 'rouler gratuitement'. Cela implique, entre autres, la suppression de la carte essence pour tous les déplacements non professionnels.

- **Les déplacements professionnels occasionnels seront rémunérés via le régime d'indemnités existant.** Un autre type de disposition peut être envisagé pour les fonctions qui imposent des déplacements professionnels fréquents (« fonctions de représentation »), pour lesquelles on pourrait par exemple imaginer un système d'enregistrement du nombre de kilomètres parcourus dans le cadre de la fonction.

Il est clair que nous devons évoluer vers un système fiscal au sein duquel les voitures de société sont beaucoup moins rémunérées, avec éventuellement une différenciation en fonction des prestations environnementales des véhicules.

1.1.3. Recettes

Une étude menée à la demande de la Commission européenne³³ indique que le manque à gagner résultant des dispositions fiscales en faveur des véhicules de société s'élève, pour l'État belge, à 4,1 milliards d'euros (ce qui équivaut à 1,2 % du PNB). À ce montant, il faut encore ajouter les cotisations sociales non perçues, ainsi que les dépenses qui auraient pu être évitées dans le domaine des soins de santé ou des travaux d'infrastructure.

1.1.4. Mesures d'accompagnement

Les charges salariales élevées expliquent en partie le succès des voitures de société comme mode alternatif de rémunération. Les mesures proposées ici auront donc un impact sur les bénéficiaires des sociétés et sur le salaire net des employés concernés. En guise de compensation, l'attractivité fiscale de certaines formes de rémunérations extralégales alternatives peut être renforcée (budget de mobilité, utilisation du vélo et des transports en commun). On peut imaginer également développer un portefeuille de mesures alternatives allant par exemple jusqu'à l'intervention dans les frais de déménagement pour diminuer la distance domicile-lieu de travail. Ceci en gardant à l'esprit la nécessité d'étendre la prise en compte des critères de bien-être au-delà de la seule sphère du travail.

Il serait également souhaitable de réduire les charges fiscales pesant sur le travail, par exemple pour les catégories de revenus plus basses.

³³ Taxation paper : Company car taxation, Copenhagen Economics, 2010.

1.1.5. Expériences

Belgacom a opté pour des cartes essence avec un nombre limité de litres, combinées avec une indemnité de déplacement en transports en commun. Par conséquent, leurs voitures de société ne sont que peu utilisées pour le trajet domicile-lieu de travail. Autrement dit, elles ne sont pas coincées dans les embouteillages. En effet, les employés préfèrent, dans leur grande majorité, utiliser leur nombre limité de kilomètres gratuits durant leur temps libre, pour voyager ou effectuer des achats...

Les Pays-Bas ont une longueur d'avance sur nous en ce qui concerne les budgets de mobilité. De nombreuses entreprises recourent même à des 'mobility service providers' qui proposent une combinaison de modes de déplacement : voitures partagées ou de location, accès aux transports en commun, budgets de mobilité personnalisés, etc.

1.2. ACHAT D'UNE VOITURE

L'alignement de la taxe de mise en circulation au niveau moyen des pays de référence européens apportera au moins 200 millions d'euros. L'introduction d'une progressivité beaucoup plus forte de la taxe de mise en circulation en fonction de l'impact des véhicules sur l'environnement aura un effet important sur l'impact des véhicules sur l'environnement, ce qui, à son tour, entraînera des coûts sociétaux externes réduits.

1.2.1. Contexte

L'achat d'un véhicule constitue un moment-clé pour le consommateur. D'une part car c'est à ce moment que doit être posée la question de l'utilité réelle de la possession d'un véhicule. D'autre part parce que le choix du véhicule déterminera l'importance des impacts environnementaux durant toute sa durée de vie. Or, de nombreuses études relatives au comportement des consommateurs mettent en lumière le fait que, d'une manière générale, **le coût de la possession et de l'utilisation est peu pris en compte au moment de l'achat**. À titre d'exemple, on relève dans une étude américaine publiée en 2006³⁴ l'avis suivant : « *When consumers buy a vehicle, they do not have the basic building blocks of knowledge assumed by the model of economically rational decision-making, and they make large errors estimating gasoline costs and savings over time.* » (Quand les consommateurs achètent un véhicule, ils ne possèdent pas les connaissances de base supposées connues par les modèles théoriques de prise de décision économiquement rationnelle et font de grosses erreurs d'estimation des futurs frais de carburants).

Deux aspects fiscaux importants existent :

- le niveau moyen de la taxe de mise en circulation (TMC),
- la progressivité de la TMC en fonction de l'impact environnemental des véhicules.

La Belgique a une taxe très faible sur l'achat/l'immatriculation d'une voiture par comparaison avec d'autres pays européens. Selon les données de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) et du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA), celle-ci s'élevait en moyenne à 664 euros par véhicule en 2005, alors que la moyenne dans les 13 autres pays pour lesquels les données étaient disponibles s'élevait à 1 079 euros.

³⁴ Turrentine & Kurani

L'achat de voitures d'occasion ne peut pas non plus être découragé. La production de voitures neuves a en effet un impact significatif sur l'environnement. D'après une étude de la Commission européenne³⁵, le total des émissions de CO₂ générées par l'ensemble du cycle de vie (fabrication, pièces de rechange, fin de vie) représente en moyenne 4,8 tonnes pour une voiture à essence et 5,3 tonnes pour une voiture diesel. En moyenne, ceci représente l'équivalent de 31 300 et 34 500 kilomètres, respectivement. Ce sont par ailleurs 900 g de particules très fines (PM 2,5) qui sont émises à la construction et à la fin de vie, soit l'équivalent de toutes les particules émises par une voiture respectant les normes Euro 5 en roulant 180 000 km.

En outre, les vieilles voitures sont souvent exportées vers d'autres pays (Europe de l'Est, Afrique, etc.) comme voitures d'occasion. En ce sens, le remplacement local de voitures âgées par des modèles neufs entraîne un report, voire même une augmentation des émissions globales de CO₂ et pose la question globale de la gestion des véhicules en fin de vie.

1.2.2. Description de la mesure proposée

- Porter la TMC au niveau moyen de référence européen.
- Réformer la TMC et la taxe de circulation de manière à mieux valoriser les véhicules aux meilleures prestations environnementales. Dans ce contexte, une progressivité plus grande doit être intégrée en fonction de l'impact sur l'environnement de manière à augmenter l'impact de la TMC.
- Dans tous les cas, il faut tenir compte des émissions pendant la fabrication et la phase de fin de vie. Les véhicules avec des émissions inférieures à 80 gr de CO₂/km (par exemple voitures électriques) peuvent être taxés forfaitairement à raison de par exemple 500 euros par véhicule.
- La dégressivité de la taxe en fonction de l'âge du véhicule doit être conservée.
- Aussi longtemps que les voitures diesel seront privilégiées par rapport aux voitures essence en raison d'accises plus favorables³⁶, il est judicieux d'en décourager fiscalement l'achat en prélevant une TMC plus élevée.
- Supprimer la prime CO₂ à l'achat d'une voiture, la TMC telle que nous la proposons étant en elle-même un outil d'incitation à l'achat de véhicules moins polluants.

1.2.3. Recettes

L'alignement de la TMC à un niveau européen plus représentatif fournirait au moins 200 millions d'euros de revenus supplémentaires.

Une progressivité relative de la TMC aura et conservera un impact important mais ne générera pas en soi de recettes directes supplémentaires. A terme, toutefois, en dissuadant l'utilisation de véhicules dont l'impact sur l'environnement est plus important, on évite des dépenses en soins de santé.

La suppression de la prime CO₂ rapporterait au moins 100 millions d'euros.

³⁵ *Environmental Improvement of Passenger Cars (IMPRO-car)*, Joint Research Center (JRC), European Commission, 2008.

³⁶ Malgré un coût de production légèrement plus élevé, on paye aujourd'hui moins à la pompe pour le diesel. Cette distorsion est intégralement due aux accises. L'essence coûte 0,61 euro le litre, contre 0,39 euro pour le diesel.

1.2.4. Expérience

Cinq pays européens prélèvent plus de 3 000 euros de taxes à l'achat d'un nouveau véhicule. Trois pays dépassent même 9 000 euros.

Ainsi, au Danemark : « Pour les voitures neuves, la taxe d'immatriculation est généralement calculée à 105 % de la part de la valeur taxable inférieure à 76 400 DKK (10 245 euros) et à 180 % de la part de la valeur taxable supérieure à 76 400 DKK. Pour les voitures qui roulent à l'essence, la taxe d'immatriculation est diminuée de 4 000 DKK (536 euros) pour chaque kilomètre parcouru par la voiture au-delà de 16 km par litre de carburant. Pour les voitures qui roulent au diesel, la taxe d'immatriculation est réduite de 4 000 DKK pour chaque kilomètre parcouru par la voiture au-delà de 18 km/litre de carburant. Pour les voitures qui roulent à l'essence, la taxe d'immatriculation est augmentée de 1 000 DKK (134 euros) pour chaque kilomètre parcouru par la voiture en-deçà de 16 km/litre de carburant³⁷. Pour les voitures qui roulent au diesel, la taxe d'immatriculation est augmentée de 1 000 DKK pour chaque kilomètre parcouru par la voiture en deçà de 18 km par litre de carburant ».³⁸

1.3. ACCISES

Une augmentation des accises sur le diesel peut rapporter un supplément de revenus net de 300 à 600 millions d'euros.

1.3.1. Contexte

L'application des taux d'accise actuels a pour désavantage de privilégier l'utilisation du diesel comme carburant alors que cela ne se justifie pas sur le plan environnemental. Par litre brûlé, le diesel émet plus de CO₂ que l'essence, plus d'oxyde d'azote (NO_x) et plus de particules fines. Les sanctions qui menacent notre pays pour le dépassement des normes de concentration européennes pour ces particules sont attribuables, pour une bonne part, aux voitures diesel. Les coûts sociétaux externes de l'importante consommation de diesel sont particulièrement élevés, surtout dans un pays à forte densité de population comme la Belgique.

Les accises ont actuellement un effet incitatif, limité mais réel, sur le mode de déplacement du Belge. C'est ainsi qu'une légère diminution du trafic routier³⁹ a pu être observée au cours de la période précédant la crise lorsque les prix du carburant ont connu un pic à la hausse.

Une directive européenne fixe un taux de taxation minimal pour les accises. La Belgique applique des taux supérieurs à ces valeurs minimales : 63 cents de plus au litre pour le diesel et 254 pour l'essence⁴⁰. Dans notre pays, les transporteurs payent le même prix à la pompe que les

³⁷ Une performance de 16 kilomètres par litre équivaut à une consommation de 6,25 litres aux 100 kilomètres. 18 km/l équivaut à 5,56 l/100 km.

³⁸ www.skm.dk

³⁹ En 2007, les Belges ont parcouru au total 76,62 milliards de véhicule-kilomètres, avec un prix à la pompe de 1,0941 €/l. En 2008, le prix est passé à 1,2523 €/l et le nombre de véhicule-kilomètres roulés est descendu à 75,70 milliards.

⁴⁰ Directive Énergie (Directive du Conseil 2003/96/CE)

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_II_energy_products-en.pdf

MINIMA EUROPEENS

Diesel : minimum 330 euros/1000l

Essence (sans plomb) : 359 euros/1000l

ACCISES en Belgique

Diesel : 392 euros/1000l

Essence (sans plomb) : 613 euros/ 1000l

automobilistes, mais peuvent retoucher le différentiel entre les accises belges et le minimum européen.

Une proposition de révision de la directive 2003/96/CE publiée par la Commission européenne en avril 2011 prévoit un calcul des niveaux minimums d'accises sur base du contenu énergétique et des émissions de CO₂ dans le cadre d'une approche phasée : dès 2015, les accises essence (0,359 €/l) seraient inférieures aux accises diesel (0,368 €/l).

Les accises joueront également un rôle important à l'avenir pour influencer le comportement en matière de mobilité. Elles complètent en effet la mesure développée par la suite, la taxe kilométrique intelligente. Les accises sont en effet liées au comportement au volant (une conduite « sportive » augmente la consommation de carburant, laquelle est sanctionnée par les accises). La taxe kilométrique intelligente ne permet pour sa part pas d'interférer sur les comportements au volant, contrairement aux accises.

L'industrie du raffinage en Europe plaide depuis de nombreuses années pour une consommation plus équilibrée entre le diesel et l'essence. Le mix de carburant actuel incite en effet le secteur à importer du diesel (russe) et à exporter l'essence (vers les USA).

1.3.2. Description de la mesure proposée

- Dans un premier temps, les accises sur le diesel doivent être alignées au minimum au niveau de nos pays voisins (en 2008, les accises diesel étaient de 31,8 cents par litre en Belgique, 30,2 au Luxembourg, 41,3 aux Pays-Bas, 42,8 en France et 47,0 en Allemagne).
- Ensuite, les accises sur le diesel doivent être alignées sur celles prévalant sur l'essence.

1.3.3. Recettes

- Première étape : l'alignement des accises sur le diesel sur le niveau des pays voisins rapporterait au moins 300 millions d'euros net.
- Deuxième étape : l'alignement des accises sur le diesel sur celles sur l'essence rapporterait encore au moins 300 millions d'euros net supplémentaires.

1.3.4. Mesures d'accompagnement

Il semble judicieux d'accompagner l'assimilation du diesel et de l'essence pour les accises d'une campagne de communication mettant en exergue les désavantages du diesel. Les revenus de l'augmentation des accises doivent aller pour une grande part à l'amélioration bien ciblée de l'offre des transports publics et des infrastructures cyclables.

1.4. TAXE KILOMETRIQUE INTELLIGENTE

Une taxe kilométrique intelligente est une mesure directive par excellence, dont l'intérêt financier potentiel est réel. Cette adaptation serait synonyme d'économies conséquentes puisqu'elle permettrait d'éviter de gros travaux d'infrastructure.

1.4.1. Contexte

Une politique de mobilité efficace doit mettre en place des incitants fiscaux qui encouragent le recours à des modes de déplacement alternatifs à la voiture. Les taxes sur la possession d'un véhicule, comme la taxe de mise en circulation (TMC) ou la taxe de circulation annuelle (TC), sont des mesures insuffisantes pour réduire le nombre de déplacements en voiture des particuliers ou

des entreprises. Seul un système de tarification intelligente sur l'utilisation de la voiture peut réellement stimuler, au quotidien, le choix de modes de déplacement alternatifs : la taxe kilométrique intelligente.

- La taxe kilométrique pour les camions permettra d'accroître l'efficacité, en augmentant le coefficient de charge du transport routier, en améliorant la gestion des itinéraires et en limitant les trajets à vide et d'évoluer vers d'autres modes de transport.
- La taxe kilométrique pour les camions pourra, si elle est suffisamment dissuasive, entraîner une diminution du transport de fret. Pour éviter un effet rebond sur le transport individuel, il importe de mettre en place des incitants équivalents pour les particuliers, sous forme d'une taxe kilométrique intelligente pour les voitures.
- Contrairement aux accises, la taxe kilométrique permettrait de déplacer le trafic automobile en dehors des heures de pointe ou vers d'autres modes de transport. Les études de mobilité démontrent qu'un système de tarification intelligente au kilomètre parcouru est l'instrument le plus efficace dans la lutte contre la congestion du trafic... pour autant que les tarifs soient réellement dissuasifs⁴¹. De plus, ce système de taxation permet de faire des économies au niveau des travaux d'infrastructure qui grèvent lourdement les dépenses publiques et n'ont qu'un effet temporaire sur la fluidité du trafic, étant donné l'effet d'appel⁴² qu'ils suscitent.
- Une taxe kilométrique intelligente permettrait, en outre, de lutter contre le trafic de transit « parasite » observé sur les voiries secondaires (itinéraires bis). Si le tarif au kilomètre est suffisamment élevé sur le réseau secondaire, il entraînera automatiquement un report de la circulation des personnes et des camions vers des voiries plus adaptées à un volume important de trafic (c'est-à-dire des voiries locales et régionales vers les autoroutes, etc.).
- Des tarifs plus élevés en ville (zone à forte densité de population) permettraient de réduire les problèmes de santé publique induits par le bruit et la pollution. Des tarifs adaptés dans les lieux bien desservis par les transports en commun créeraient une incitation à choisir son lieu de résidence en fonction des déplacements à effectuer ou, à défaut, à privilégier les modes de déplacement alternatifs à la voiture (train, bus, etc.). En résulterait, à terme, une redensification de l'habitat sur les noyaux urbains, ce qui permettrait de diminuer les incidences négatives de l'étalement incontrôlé de l'habitat dans les zones à très faible densité de population. De même, les entreprises chercheraient à s'installer à proximité des points de jonction avec la voie d'eau et le chemin de fer. L'aménagement du territoire en bénéficierait à terme. Une taxation plus élevée en ville se justifie également du point de vue des coûts externes.⁴³
- Une taxe kilométrique intelligente peut être modulée en fonction des alternatives possibles, en instaurant par exemple un tarif minimal pour les courtes distances (que la plupart des gens peuvent parcourir à pied ou à vélo).

⁴¹ L'étude de mobilité pour l'élargissement du Ring Ouest proposait un tarif minimal de 3 euros pour la Région de Bruxelles-Capitale, auquel il convient d'ajouter une taxe de 0,3 euro par kilomètre. Cette taxe devrait, d'après les calculs effectués, entraîner une diminution de 17 % du trafic routier durant les heures de pointe du matin et de 23 % durant les heures de pointe en soirée, ce qui équivaut plus ou moins aux objectifs du plan Iris 2 de diminution de 20 % du trafic automobile d'ici 2020.

⁴² Pour plus d'information sur l'effet d'appel : <http://modalshift.be/spip.php?article80>

⁴³ Le coût marginal externe d'un déplacement en voiture individuelle en ville durant les heures de pointe se chiffrerait à 0,8 euro par kilomètre (De Ceuster, G. (2004), *Internalisering van externe kosten van wegverkeer in Vlaanderen*).

1.4.2. Description des mesures

- Instauration d'un système de tarification intelligente pour les véhicules privés et les camions via un « *on board unit* » installé dans chaque véhicule⁴⁴, qui permet au conducteur de vérifier à chaque moment, sur un écran, le tarif en vigueur sur l'axe routier où il circule ainsi que le prix du trajet. L'utilisateur reçoit une facture mensuelle qui reprend clairement et en toute transparence un relevé des frais.
- La taxe est calculée sur base de différents tarifs kilométriques, qui varient en fonction du type de voirie (suivant une hiérarchie entre voiries et compte tenu de la disponibilité des transports en commun). Un tarif plus élevé peut décourager l'usage de la voiture en ville ou dans des zones où la pollution atmosphérique est particulièrement élevée. Un tarif minimal dissuasif (logiquement proportionnel au coût d'un déplacement en transports en commun) doit être instauré, en particulier pour les petits trajets.
- Ce tarif au kilomètre est ensuite multiplié à l'aide d'un premier coefficient qui varie en fonction du moment de la journée (plus élevé durant les heures de pointe et plus faible durant les heures creuses) et d'un second coefficient qui tient compte des caractéristiques environnementales du véhicule.
- L'efficacité du système dépendra de son caractère contraignant. Cela signifie que les tarifs doivent être suffisamment élevés pour atteindre les objectifs en matière de mobilité.
- Si la mise en place d'une taxe kilométrique intelligente se faisait trop attendre, il faudrait envisager d'instaurer un péage urbain forfaitaire dans une série de villes et/ou des zones à faibles émissions polluantes afin de stimuler les modes de déplacement alternatifs, de décourager l'utilisation de la voiture en ville et de satisfaire aux normes de qualité de l'air.

1.4.3. Recettes

La tarification intelligente doit être une mesure directive par excellence. Les recettes qu'elle générera dépendront, plus encore que pour d'autres taxes, de l'amplitude du changement de comportement des conducteurs. On est en droit de supposer que cette adaptation s'effectuera par étapes (la taxe devra éventuellement être augmentée graduellement pour encourager le transfert modal) et que le flux financier qui en découlera ne se tarira jamais complètement. Les recettes générées par ce système tarifaire sont difficiles à estimer. Celles-ci peuvent, d'après une estimation sommaire, de l'ordre de plusieurs milliards d'euros, rien qu'en ce qui concerne les véhicules des particuliers, compte tenu des effets escomptés⁴⁵. Il importe néanmoins de considérer également les impacts indirects de la taxe, parmi lesquels des dépenses moindres en matière d'infrastructures routières qui permettront d'économiser de quelques centaines de millions à quelques milliards d'euros.

⁴⁴ Un « *on board unit* » ou mobimètre est un dispositif équipé de la technologie gps et gsm, qui affiche les tarifs sur un écran. Un système de protection permet de vérifier si la puce est toujours présente dans le véhicule. Le prix de cet appareil est limité et devrait encore diminuer suite à la production en masse.

⁴⁵ En 2009, le total des kilomètres parcourus par la population belge s'élevait à 98,23 milliards, soit 35,81 milliards de km sur autoroutes, 40,29 milliards de km sur les voiries régionales et provinciales et 22,13 milliards de km sur les voiries communales. 80 % de ces km parcourus concernaient le transport des personnes. Sur base du coût marginal externe, le coût d'un kilomètre parcouru avec un véhicule personnel se situe entre 0,20 et 0,25 euro et varie entre 0,35 et 0,50 euro pour un poids lourd (De Ceuster, cf. supra). Compte tenu de l'effet dissuasif imputable à une taxe kilométrique intelligente, les recettes générées pourraient atteindre un total de plus de 10 milliards d'euros par an.

1.4.4. Mesures d'accompagnement

Étant donné l'impact non négligeable d'une taxe kilométrique intelligente sur la vie quotidienne des particuliers et le chiffre d'affaires des entreprises, il convient de prévoir des mesures de compensation. Néanmoins, les impacts sur les particuliers et les entreprises dépendent aussi de la manière dont seront utilisées les recettes. D'après une étude des économistes de Leuven, presque toutes les catégories de revenus bénéficieraient d'une politique qui répercuterait les coûts marginaux du transport, à condition que les revenus issus de la taxe soient utilisés pour réduire, parallèlement, les charges pesant sur le travail. Cela présuppose également que les taxes soient aussi utilisées dans des politiques sociales correctrices, au bénéfice des bas revenus⁴⁶.

Il semble logique d'investir avant tout dans l'amélioration de l'offre des transports en commun, en particulier durant les heures creuses et le week-end (sous peine de maintenir la dépendance à la voiture à certains moments). Par ailleurs, le transport de marchandises par rail et par eau doit être encouragé. En Suisse, la taxe kilométrique intelligente fut introduite en 2001 dans le cadre d'une politique globale de mobilité, les revenus de cette taxe étant partiellement utilisés pour développer le transport ferroviaire (infrastructures et soutien des opérateurs de ferroutage).

Il serait également souhaitable de revoir le précompte immobilier et les droits d'enregistrement pour encourager les gens à s'installer en zones urbaines (ou plus exactement dans des zones offrant une bonne densité associée à une bonne mixité fonctionnelle) plutôt que dans des endroits reculés, tout en mettant des mécanismes en place pour contrer un effet pervers de hausse des prix d'achat et de location.

1.5. TAXE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Une taxe sur les billets d'avion, modulée en fonction de la distance parcourue, permettrait de générer quelques 240 millions d'euros. Les coûts externes induits par ce mode de transport s'en trouveraient également réduits.

1.5.1. Contexte

Le transport aérien génère de nombreuses incidences à la fois au niveau local (incidences principalement induites par la pollution sonore et de l'air) et au niveau global (incidences majoritairement liées aux émissions de gaz à effet de serre), incidences dont le coût n'est pas (ou seulement de manière fort partielle) internalisé. Ce mode de transport jouit également d'une distorsion de concurrence par rapport aux autres modes, notamment du fait que le carburant est exempt de taxes et que les billets internationaux ne sont pas soumis à la TVA contrairement aux billets de train par exemple.

1.5.2. Description de la mesure

Pour palier les effets négatifs décrits précédemment, nous proposons d'instaurer une taxe sur les billets d'avions. Le montant de cette taxe serait forfaitaire et suffisamment élevée pour avoir un impact dissuasif, fixé au minimum à 25 euros quelle que soit la longueur du vol. De cette manière, les vols les plus courts, qui sont également les plus polluants et ceux pour lesquels les alternatives sont les plus attrayantes, seraient proportionnellement plus impactés.

⁴⁶ Mayeres, I. Et Proost, S. (2004), *Een beter prijsbeleid voor de Belgische transportsector in 15 stellingen*.

1.5.3. Recettes

Le nombre de passagers aériens en Belgique est d'environ 24 millions (départs, arrivées, transit et transfert). Le nombre de départs peut être estimé en première approximation à 12 millions. À titre indicatif, une taxe moyenne de 25 euros générerait donc 300 millions d'euros.

Les recettes devraient être de préférence allouées au développement des solutions alternatives au transport aérien, notamment le transport ferroviaire moyenne distance. Il serait utile, en la matière, de s'inspirer de la mesure 16 du Plan Kyoto-Transport du Service public fédéral Mobilité et Transports (SPF MT) qui vise à organiser un service performant de transport international de voyageurs, hors TGV, essentiellement par une fusion de services « IC » nationaux existants.

1.5.4. Expériences

En Europe, le Royaume-Uni applique une taxe sur les billets d'avions dont les montants varient de 14 euros en classe economy pour les courtes distances à 196 euros en Business class pour les très longues distances (les recettes s'élèvent à environ 3 milliards d'euros). En Allemagne, les tarifs appliqués varient de 8 à 45 euros pour les mêmes catégories (les recettes sont de l'ordre du milliard d'euros). L'Autriche a annoncé sa volonté d'adopter également une telle mesure (tarifs variant de 8 euros pour les vols interne à l'Europe à 35 euros pour les vols intercontinentaux).

La France applique une « taxe de solidarité » dans le but d'alimenter la lutte mondiale contre les grandes pandémies. Le montant varie de 1 à 40 euros. Le système a rapporté, en 2009, environ 110 millions d'euros.

AUTRES MESURES ÉCOFISCALES

1. Introduction

Les mesures de fiscalité verte décrites précédemment ne constituent aucunement une liste exhaustive de mesures. Il en existe beaucoup d'autres, taxes liées à l'environnement ou suppression de subsides dommageables à l'environnement, qui permettent également d'améliorer la qualité de notre environnement, et par là de jeter les bases d'une nouvelle économie.

Parmi celles-ci, figurent par exemple la taxe sur les pesticides et les taxes immobilières. Alors que la première permet entre autres de considérablement réduire les coûts indirects – liés à l'utilisation des pesticides – à charge aujourd'hui de la collectivité, la seconde permet de réorienter le marché immobilier en faveur de l'habitat urbain.

1. Taxe sur les pesticides

Une taxe sur les pesticides, différemment appliquée en fonction du type d'utilisateurs, permettrait non seulement de limiter les impacts négatifs de ceux-ci (santé, environnement, biodiversité, etc.) mais également d'inciter au développement d'alternatives durables. En outre, une partie des recettes pourraient être reversée aux organismes publics et privés qui supportent aujourd'hui les coûts externes liés à l'utilisation des pesticides.

2. Taxes immobilières

Un réajustement du revenu cadastral et du précompte immobilier devrait rendre la ville plus attrayante et ainsi limiter l'exode urbain et toutes les répercussions négatives en termes d'espace, de mobilité, etc. Les recettes supplémentaires générées pourraient être recyclées au renforcement de politiques de base des villes et communes ou encore à l'abaissement des droits d'enregistrement.

1.1. TAXE SUR LES PESTICIDES

Une taxe sur les pesticides différenciée en fonction du type d'utilisateurs pourrait non seulement pallier aux incidences négatives sur la société mais également générer 50 millions d'euros qui pourraient être rétrocédés aux organismes publics et privés qui supportent aujourd'hui ces coûts indirects.

1.1.1. Contexte

L'utilisation des produits phytosanitaires engendre un ensemble d'incidences importantes directes et indirectes à la société. Ces effets sont très importants puisqu'ils vont des coûts des analyses récurrentes de résidus imputées au secteur de l'eau (quand il ne s'agit pas de coût de dépollution de celle-ci !) à l'impact grave de ces molécules sur les écosystèmes et la biodiversité ainsi que la santé des utilisateurs, indirectement des consommateurs.

1.1.2. Description de la mesure

En vue d'encourager une réduction de l'utilisation des pesticides, il y a lieu d'instaurer une taxe, appliquée à la dose d'utilisation prescrite par l'agrément pour l'usage le plus courant du produit concerné et modulée en fonction de la toxicité des matières actives. La taxe est donc liée à la fréquence d'utilisation plutôt qu'au poids de la matière active et à la toxicité du produit.

Le taux de la taxe devrait être tel qu'elle entraîne un effet dissuasif. Refléter les coûts externes de l'utilisation des pesticides serait une manière possible pour évaluer ce taux.

Pour les produits professionnels, le montant de la taxe serait fixé à hauteur de 5 € en moyenne pour le traitement d'un hectare, montant auquel serait appliquée une modulation en fonction de la toxicité des matières actives utilisées. L'enrobage des semences est également visé par cette disposition. La fréquence d'utilisation étant proche de 4,9⁴⁷ en Belgique, la taxe serait de l'ordre de 25 € par hectare. La fréquence d'utilisation est globalement liée à la valeur de la production, ce qui donne à la taxe un impact sur le produit de la culture relativement équivalent pour chaque culture.

Pour les produits amateurs, le montant de la taxe serait nettement plus important (500 €/ha) afin d'imputer les coûts externes plus élevés à la société liés notamment aux impacts plus importants sur l'environnement et la santé en raison du non respect des conditions d'utilisation ainsi qu'à la récupération des emballages et de la gestion des déchets. La taxe devrait également être modulée en fonction de la toxicité des produits utilisés.

1.1.3. Recettes

La taxe sur les produits professionnels devrait dégager près de 21 millions d'euros de recettes (850 000 ha cultivés en 2010 en Belgique x 4.9 (fréquence d'application moyenne des pesticides⁴⁸) x 5 €). Pour les particuliers, les quantités utilisées pour des usages non professionnels sont, d'après les études existantes, de l'ordre de 6 à 10 % de celles des usages professionnels⁴⁹. En faisant l'hypothèse d'une dose moyenne appliquée identique, la surface d'application serait de

⁴⁷ <http://pro.ovh.net/~fiwap/uploads/File/Bibliotheques/Securitealimentaire/0812indirisq.pdf>

⁴⁸ Programme de Réduction des Pesticides et des Biocides

⁴⁹ <http://etat.environnement.wallonie.be/download.php?file=uploads//rapportsetudes/Risque.pdf>. Calcul sur base d'une approche quantitative et non de fréquence d'application, prenant en compte le poids important des herbicides à bases chlorate de sodium et de sulfate de fer.

l'ordre de 120 000 ha (surface fictive correspondant à une application). A supposer que la taxe ait un effet dissuasif de l'ordre de 50 %, il en résulte 30 millions d'euros de recettes.

Les recettes perçues pourraient être rétrocédées aux organismes publics ou privés qui supportent aujourd'hui les coûts indirects mais aussi servir à financer les coûts administratifs liés à la gestion et au contrôle de l'utilisation des produits phytosanitaires, les aménagements nécessaires pour réduire les pollutions diffuses agricoles et améliorer la capacité d'auto-épuration des écosystèmes aquatiques.

Par ailleurs, comme l'affirme la FAO⁵⁰, une taxe sur les pesticides aura d'autant plus d'effets sur l'environnement si celle-ci est associée avec d'autres politiques (conseils, subventions et réglementations) et dont le produit est, comme en Suède, affecté à des objectifs analogues. Il est ainsi conseillé que le revenu de la taxe serve également à aider le secteur à amorcer une conversion vers des modes de production soutenables (agriculture biologique par exemple). En aidant au développement et à la promotion d'alternatives autres que l'agriculture biologique, la dépendance aux pesticides devrait s'en trouver réduite, tout comme la nécessité de recourir aux pesticides.

Enfin, une clé de répartition pourrait être définie entre les régions, sur base des cultures et du nombre de ménages, et l'argent utilisé pour soutenir le développement de politiques comme Natura 2000, la Directive Cadre Eau, etc.

1.1.4. Expériences

En 1994, la Suède a introduit une telle taxe auprès des fabricants et importateurs de pesticides afin d'encourager les pratiques agricoles durables et de réduire les risques pour l'environnement. Le taux de la taxe est déterminé en fonction de la composition des produits (initialement fixé à 4 SEK (0,86 euro) par kilo de matière active, le taux atteint aujourd'hui 30 SEK (3,38 euros)). Les recettes dégagées, 59 millions SEK (6,68 millions euros) en 2005, servent principalement à financer des mesures de lutte contre la pollution⁵¹. Cette mesure, conjuguée à d'autres politiques (interdiction des matières actives les plus dangereuses, formation sur les techniques d'épandage de pesticides, soutien à l'agriculture biologique, etc.), a contribué à réduire de 65 % l'utilisation des pesticides sur la période 1985-2003⁵².

⁵⁰ <http://www.fao.org/docrep/006/y3951f/y3951f07.htm>

⁵¹ Swedish Environmental Protection Agency (2007), *Economic instruments in Environmental Policy*, a report by the Swedish Environmental Protection and the Swedish Energy Agency.

⁵² FAO (2003), *Les terres et l'agriculture, De la Conférence de Rio, 1992, au Sommet de Johannesburg, 2002*.

1.2. RÉVISION DE LA FISCALITÉ LIÉE AU LOGEMENT

Un ajustement du revenu cadastral et du précompte immobilier peut rendre la ville plus attrayante et limiter les déplacements automobiles. Les recettes supplémentaires générées par cet ajustement pourraient être affectées au renforcement de politiques de base et à l'abaissement des droits d'enregistrement.

1.2.1. Contexte

La situation des villes est doublement paradoxale : les villes sont des lieux privilégiés de production de richesses et pourtant la population urbaine s'appauvrit. Elle s'appauvrit d'autant plus que le logement y est plus cher qu'en périphérie.

Pour fixer les revenus imposables d'un bien immobilier, un revenu cadastral est défini. Ce revenu est estimé forfaitairement sur base des revenus locatifs de 1975. Ces revenus sont connus, basés sur les caractéristiques propres du bâtiment en lui-même (superficie, confort, etc.), indépendamment de son emplacement, et n'ont jamais été revus depuis 1975. Les revenus cadastraux des biens immobiliers situés en ville sont beaucoup plus élevés que ceux prévalant en zones rurales. Beaucoup appellent, au sein du milieu juridique notamment, à la révision du revenu cadastral de 1975.

Néanmoins, les niveaux plus élevés des revenus cadastraux en ville ne sont pas totalement injustifiés. La ville met en effet à disposition une offre étoffée de services, ce qui n'est pas sans incidences sur le budget des autorités locales. Pour inciter à habiter, rénover et construire dans des quartiers urbains, il semble important de créer une impulsion supplémentaire, par exemple en revoyant le revenu cadastral et les taxes foncières y associées des logements situés en dehors des villes

1.2.2. Description de la mesure

Le revenu cadastral sert de base pour calculer le précompte immobilier. Il existe déjà différents mécanismes qui, par le biais de l'impôt foncier, créent un incitant. C'est notamment le cas des maisons passives qui bénéficient, tant en Flandre qu'en Wallonie⁵³, d'une réduction sur le précompte immobilier. En outre, les régions peuvent aussi définir le précompte immobilier sur une autre base que celle du revenu cadastral.

^ **Péréquation générale**

Depuis les années 1970, les barèmes du revenu cadastral n'ont plus été réévalués. Pourtant, celui-ci est sensé être revu au minimum tous les 10 ans, à l'occasion de la péréquation générale des revenus cadastraux. Depuis, on a observé un exode urbain massif, de nombreux quartiers en ville se sont vidés et le sont restés. Les revenus cadastraux y restent assez élevés. Depuis 1971, ceux-ci sont annuellement indexés et sont revus vers le haut lors de rénovations complètes.

L'absence de péréquation générale a généré un déséquilibre au niveau des revenus cadastraux, nettement plus élevés dans les quartiers urbains défavorisés que dans les quartiers urbains favorisés ou dans les zones rurales. Afin de stimuler l'habitat en ville et limiter l'urbanisation rurale

⁵³ En Wallonie, les propriétaires de maisons rénovées de manière à arriver au standard passif (certification exigée) dont la première occupation se fait avant le 31 décembre 2012 bénéficient d'une réduction du précompte immobilier pendant les 4 premières années suivant la certification. Pour plus de détails, se référer au Décret d'équité fiscale et d'efficacité environnementale pour le parc automobile et les maisons passives.

et péri-urbaine, une nouvelle péréquation générale des revenus cadastraux s'impose. Ainsi, les distorsions et inégalités actuelles pourront être mises de côté, la fiscalité rendue plus juste et la discrimination positive en ville réhabilitée.

▲ **Stimuler l'habitat en ville en limitant l'indexation**

La péréquation générale constitue un processus relativement long. Dans l'attente de cette opération, l'indexation du revenu cadastral pourrait être gelée pour les habitations (dans les zones défavorisées) situées dans les zones urbaines. En outre, la réévaluation du revenu cadastral lors de la rénovation des zones urbaines pourrait être reportée afin de stimuler la rénovation de logements situés dans des quartiers urbains. Ces mesures devraient uniquement viser les propriétaires occupants.

▲ **Calculer le précompte immobilier autrement pour les multi-proprétaires**

La défiscalisation des revenus locatifs a de nombreux effets pervers sur le marché du logement. En ville, où la proportion de logements locatifs est plus importante, elle tire vers le haut les prix du marché (les multi-proprétaires sont peu enclins à mettre leurs biens sur le marché à des prix abordables) et empêche l'accès à la propriété des habitants à faible revenu.

Les précomptes immobiliers devraient être calculés sur d'autres bases pour les logements générant des revenus locatifs. Les régions pourraient décider de calculer le précompte immobilier non plus sur base du revenu cadastral mais d'autres facteurs telle que la différence entre d'une part un prix locatif « objectif » (basé sur le type de logement, du quartier, des prestations énergétiques, etc.) et le loyer effectivement perçu. Ce faisant, les multi-proprétaires devraient ainsi être incités à prendre des décisions socialement souhaitables.

1.2.3. Recettes

Les villes et communes tirent une grande part de leurs ressources financières des revenus issus des impôts fonciers⁵⁴. Pour la plupart d'entre elles, il s'agit de leur principale source de revenus. Il est très difficile d'estimer réellement le rendement d'une péréquation du revenu cadastral. Il n'existe en effet aucune étude sur le sujet. En toute logique, une péréquation générale devrait générer des revenus supplémentaires vu qu'elle impactera vers le haut les prix de vente et de location, etc. Nous plaçons pour un ajustement qui soit indolore pour le budget des villes et communes, les recettes supplémentaires générées devant leur être restituées afin qu'elles les réinjectent dans leurs politiques (politique urbaine, etc.). Cela doit en outre s'accompagner d'une diminution des droits d'enregistrement pour les logements en ville⁵⁵.

Avec les mesures proposées, les familles seront davantage incitées à habiter en ville, ce qui se traduira également par des impacts économiques positifs : investissements privés, stimulation du commerce local, de l'économie, etc. La ville en récoltera les fruits, aussi sur le plan budgétaire. Les

⁵⁴ Les revenus issus du précompte immobilier sont répartis entre les différents niveaux de pouvoirs : 49 millions d'euros pour le gouvernement fédéral, plusieurs dizaines de millions d'euros pour chacune des régions, 349 millions d'euros par exemple pour les provinces flamandes et 1,4 milliard d'euros pour la communauté flamande.

⁵⁵ Le budget de la Région de Bruxelles-Capitale est alimenté de façon significative par les revenus issus des droits d'enregistrement (20,5 % des revenus totaux de la Région). Cette situation est défavorable car elle induit une variabilité des revenus liés aux droits d'enregistrement, évoluant au gré de la dynamique du marché de l'immobilier. Une diminution des droits d'enregistrement devrait s'accompagner à Bruxelles de mesures permettant de combler le manque à gagner avec des revenus plus stables

avantages de ces dispositions fiscales seront surtout qualitatifs : limitation de la croissance des déplacements automobiles, pression moindre sur l'espace, etc.

1.2.4. Mesures d'accompagnement

Ces mesures ne sont néanmoins pas dénuées d'effets pervers, parmi lesquels le risque d'attirer en ville des ménages issus de la classe moyenne au détriment des classes populaires, ce qui accentuerait davantage le phénomène de gentrification. Pour s'en prémunir, il conviendrait avant tout d'augmenter le nombre de logements sociaux, de contrôler les loyers, etc. Mais également de prévoir des mécanismes de soutien pour les ménages à bas revenus, par exemple par des frais d'enregistrement réduits, des maisons à bas prix...

La taxation sur base des revenus réels des multipropriétaires doit également être accompagnée pour éviter que la mesure se répercute sur les loyers. Un contrôle des loyers est donc doublement nécessaire.