

# **Une taxe énergie/CO<sub>2</sub> pour faire face aux enjeux environnementaux et sociaux de demain**

**Position d'Inter-Environnement Wallonie**

**Dernière mise à jour : 21 juin 2011**

« La présente position a été rédigé en tenant compte d'apports multiples, dont les réflexions des membres d'un pôle de compétences qui s'est réuni en date du 28 juin 2010 et de celles des membres d'IEW rassemblés sur le sujet lors d'un Conseil associatif organisé le 26 novembre 2010 ».

## 0. Résumé exécutif

Les taxes sur l'énergie visent, au même titre que les écotaxes, à « *inciter les citoyens à modifier leur comportement en augmentant le prix de certains produits néfastes à l'environnement* » (STEINBACH, 2007). Elles permettent également d'internaliser dans le prix des biens et services énergétiques les externalités négatives imputables à la consommation de ces mêmes biens et services, telles la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les effets sur la santé, etc.

Les expériences montrent que les taxes énergétiques sont réellement efficaces sur le plan environnemental, constat partagé par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE, 2006a) qui affirme que « *la fiscalité peut aider les gouvernements à réaliser des objectifs environnementaux en matière d'énergie et d'émissions* ». Par contre, sur le plan social, les risques d'impacts négatifs sur les couches de population plus précarisées (bas revenus et allocataires sociaux) sont réels mais peuvent être palliés, comme nous le montrent les pays nordiques, par des mesures compensatoires ciblées.

A l'échelon européen, le pas fait par la Belgique en matière de fiscalité énergétique est encore timide, surtout en comparaison avec les pays nordiques, premiers à se lancer sur la voie de profondes réformes fiscales environnementales depuis le début des années 1990, mais également l'Allemagne et la Suisse. En effet, en dépit des déclarations gouvernementales successives en faveur de l'instauration d'une fiscalité verte et des critiques émises par des instances reconnues, à l'instar de l'OCDE (2007) et du Conseil Fédéral pour un Développement Durable (CFDD, 1999 et 2010), force est de constater que le système fiscal actuel manque encore de cohérence par rapport aux impacts environnementaux et mériterait d'être amélioré. Cela permettrait, tout en rehaussant le taux de taxation implicite de l'énergie qui figure parmi les plus faibles d'Europe, de répondre aux faiblesses observées en matière énergétique, plus spécifiquement en termes de consommation, d'émissions de CO<sub>2</sub> et de dépendance énergétique.

La frilosité de certains gouvernements à adopter une politique fiscale forte sur les produits et activités liés à l'énergie trouve non seulement sa source dans les effets redistributifs négatifs évoqués précédemment mais également dans la résistance qu'entraîne ce type de mesures dans le chef des entreprises.

Pourtant, ce type d'instrument est primordial si l'on veut préparer la société à s'adapter à un futur où les ressources énergétiques se feront rares et, *de facto*, chères mais également si l'on veut s'attaquer aux défis environnementaux. La mise en place d'une fiscalité énergétique adéquate permettrait ainsi de :

- porter les émissions de gaz à effet de serre à la baisse et, par là, respecter les engagements pris aux niveaux international et européen, qui sont les premiers pas dans les engagements à plus long terme ;
- stimuler l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables ;
- réduire d'autres impacts sur l'environnement tels la pollution atmosphérique, les risques sur la santé y afférent, etc. ;
- réduire notre dépendance à l'égard des combustibles fossiles provenant de l'étranger.

Compte tenu de ces constats, Inter-Environnement Wallonie (IEW) invite le monde politique à prendre des actions concrètes en matière de fiscalité énergétique, et plus particulièrement dans l'adoption d'une taxe énergie/CO<sub>2</sub> :

- basée sur l'utilisation des énergies non renouvelables (dont le nucléaire) ;
- modulée en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, du contenu énergétique et d'autres polluants ;
- à un taux de base minimal fixé à 55 € la tonne de CO<sub>2</sub> avec progression dans le temps par palier ;
- poursuivant un objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 40 % à l'horizon 2020 et de 95 % d'ici 2050 ;
- exemptant de la composante CO<sub>2</sub> les entreprises soumises au système européen des permis d'émissions, pour autant que celui-ci soit réformé ;
- assortie de mesures compensatoires visant, par exemple, à économiser l'énergie et à éviter que les moins nantis ne voient leur situation se détériorer ;
- avec recyclage effectif des recettes à des politiques favorisant la conversion vers une économie bas carbone.

En parallèle, considérant la part non négligeable des produits importés par la Belgique, IEW souhaite que le Gouvernement étudie la faisabilité d'instaurer une taxe énergie/CO<sub>2</sub> sur les biens et services.

Enfin, la Fédération appelle le Gouvernement, pour des raisons tant environnementales qu'économiques, à réorienter, voire supprimer, les subsides actuellement octroyés à des ressources énergétiques non renouvelables :

- suppression du différentiel d'accises existant entre le diesel et l'essence, non justifié sur le plan environnemental ;
- profonde refonte du régime fiscal dont jouissent les voitures de société ;
- suppression de l'avantage fiscal dont bénéficient les agrocarburants ;
- instauration d'une TVA sur le billet d'avion ;
- taxation du kérosène.

## Table des matières

0. Résumé exécutif.....	2
1. Introduction.....	5
2. État des lieux.....	6
2.1. Niveau européen.....	6
2.2. Niveau belge.....	14
3. La taxe énergie/CO2 en pratique.....	21
4. Possibilités de mise en œuvre : propositions de la Fédération.....	22
4.1. Assiette de la taxe.....	22
4.2. Objectifs et taux de la taxe.....	23
4.3. Augmentation différenciée.....	24
4.4. Affectation des recettes.....	26
4.5. Réorienter, supprimer les subsides aux énergies non renouvelables.....	27

## 1. Introduction

La fiscalité est un outil fondamental permettant d'orienter le comportement des acteurs économiques par le biais de l'internalisation des coûts environnementaux et la création d'incitants financiers. Certains outils fiscaux, tant incitatifs que coercitifs, peuvent ainsi soutenir le développement de comportements plus respectueux de l'environnement, faciliter l'accès aux biens et services de première nécessité et remplir les caisses de l'État et, par ce biais, financer des politiques environnementales et énergétiques.

Selon EUROSTAT (2003), les bases fiscales des taxes énergétiques (en ce compris la taxe CO<sub>2</sub>), taxes environnementales<sup>1 2</sup> par excellence, englobent les produits énergétiques utilisés à des fins de transport (essence sans plomb, essence au plomb, diesel et autres produits énergétiques destinés au transport) et les produits énergétiques utilisés dans des infrastructures immobilières (mazout domestique, mazout lourd, gaz naturel, charbon, coke, agrocarburants, autres carburants destinés à un usage stationnaire, consommation d'électricité, production d'électricité, consommation de chauffage urbain et production de chauffage urbain). La Fédération ayant déjà émis une position générique en matière de fiscalité environnementale (IEW, 2009), une étude sur la réforme de la fiscalité automobile et diverses propositions aux gouvernements fédéral et wallon, la présente position concernera au premier chef la catégorie des produits énergétiques utilisés dans des infrastructures immobilières.

La taxe énergie/CO<sub>2</sub> est une taxe modulée en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres polluants atmosphériques lors de l'utilisation et/ou de la consommation de certains produits ou services. Touchant jusqu'à présent essentiellement les ressources énergétiques, elle est considérée comme une taxe énergétique. Les taxes CO<sub>2</sub> existantes ont été introduites plus tardivement que les taxes énergétiques classiques et dans une perspective différente. Alors que les taxes énergétiques furent mises en place dans la plupart des pays dans un but fiscal (en vue de générer des revenus pour l'État) et, par la suite, dans le but de modérer la consommation de biens dits « précieux » ou de biens ayant des impacts négatifs sur la population, la taxe CO<sub>2</sub> fut pour sa part introduite dans les années 1990 par les pays nordiques avec pour objectif spécifique de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

---

<sup>1</sup> Les taxes environnementales sont définies en tant que « taxes dont l'assiette est une unité physique ou une valeur de remplacement de quelque chose ayant un impact négatif spécifique et prouvé sur l'environnement » (STEINBACH, 2007).

<sup>2</sup> En vertu de l'inventaire dressé par EUROSTAT (2003), les taxes environnementales se répartissent en quatre catégories, sur base de leur base fiscale :

- taxes énergétiques (incluant la taxe CO<sub>2</sub>),
- taxes sur les transports,
- taxes sur la pollution (incluant la taxe SO<sub>2</sub>),
- taxes sur les ressources (excluant les taxes sur l'extraction du pétrole et du gaz).

## 2. État des lieux

### 2.1. Niveau européen

#### 2.1.1. Historique

Le débat sur la taxe carbone au niveau européen n'est pas neuf. En réalité, c'est en 1991 qu'il émerge pour la première fois, suite à une communication de la Commission européenne intitulée « *Une stratégie communautaire pour limiter les émissions de dioxyde de carbone et améliorer l'efficacité énergétique* ». La Commission proposait alors d'instituer une taxe communautaire hybride sur l'énergie et le carbone. Proposé aux États membres, ce projet sera rejeté à trois reprises (le Royaume-Uni faisait notamment barrage, peu enclin à laisser ses prérogatives fiscales aux mains de l'Union européenne), débouchant finalement, 12 ans plus tard, sur une peu ambitieuse Directive sur la fiscalité de l'énergie<sup>3</sup>, laquelle fixe des taux de taxation minimaux sur les ressources énergétiques. Or, ces taux sont trop bas pour véritablement influencer les comportements de consommation. En outre, ils n'incluent pas véritablement de critères environnementaux, aucune relation aux émissions de CO<sub>2</sub> par exemple.

Le débat a nécessairement été rouvert lors de la révision de la Directive et l'instauration d'une taxe carbone a été proposée. Comme l'a rappelé le commissaire européen en charge de la fiscalité, Algirdas Semeta, l'idée sous-jacente à cette proposition serait de « *refondre la taxation sur l'énergie, pour servir notre agenda politique au sujet de la lutte contre le réchauffement* ». Cette taxe, calculée à la fois sur base des émissions de CO<sub>2</sub> et du contenu énergétique, s'élèverait à 20 € la tonne de CO<sub>2</sub> et toucherait les secteurs des transports, du logement et de l'agriculture, responsables de la moitié des émissions de gaz à effet de serre européennes. Le secteur industriel soumis au marché des quotas d'émissions de CO<sub>2</sub> se verrait exempté de la taxe et des régimes dérogatoires (exemption ou réduction du montant de la taxe) pourraient être envisagés pour les acteurs 'sensibles', le secteur agricole par exemple, et les ménages pauvres et des zones rurales isolées. Les recettes de la taxe sont estimées à 300 milliards d'euros par an au niveau européen, recettes que les États-membres pourront librement réaffecter. Le texte de proposition énumère ainsi différentes pistes de réaffectation du produit de la taxe possibles : « *réduire la dette, réduire d'autres impôts, compenser les effets négatifs vis-à-vis des contribuables* ».

Néanmoins, comme toute prérogative fiscale, cette proposition nécessite l'unanimité des États membres. Or, certains s'y sont ouvertement opposés, à l'exemple de l'Allemagne, soucieuse de préserver les intérêts de son industrie automobile, et le Royaume-Uni, pour les mêmes raisons qu'en 1991.

Pour l'heure, suite au débat du 23 juin 2010 sur la révision de la directive sur la fiscalité énergétique, le commissaire à la fiscalité a été prié de revoir sa copie et d'affiner les études d'impacts sur différents secteurs. Une nouvelle proposition de la Commission a été présentée en date du 13 avril 2011. Celle-ci prévoit de diviser le taux minimum de taxation (de l'énergie) en deux parties. La première serait basée sur les émissions de CO<sub>2</sub> des produits énergétiques et serait fixée à 20 euros la tonne de CO<sub>2</sub>. La seconde porterait sur le contenu énergétique dont le taux d'imposition minimal serait fixée à 9,6 euros par GJ pour les carburants et à 0,15 euro par GJ pour les combustibles de chauffage. Tous les combustibles utilisés dans les domaines du transport et du chauffage seront concernés par cette mesure. Les aspects sociaux sont également considérés,

---

<sup>3</sup> Directive 2003/96/CE du Conseil des Communautés européennes du 23 octobre 2003.

avec la possibilité dans le chef des États membres d'exempter du montant de la taxe l'énergie utilisée par les ménages pour se chauffer, indépendamment de la source d'énergie. La Commission prévoit également une longue période transitoire (jusqu'en 2023) au terme de laquelle la modulation de l'harmonisation de la taxation en fonction du contenu énergétique sera complètement effective. D'après l'analyse d'impacts de la Commission, cette nouvelle proposition fiscale sera propice à l'environnement, la société et l'économie. Il devrait ainsi s'en suivre la création d'un million d'emplois supplémentaires à l'horizon 2030 et une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 4 %. Enfin, ces nouvelles dispositions fiscales devraient être à même de générer quelque 40 milliards d'euros, lesquels pourraient être ré-alloués à la réduction de l'impôt sur le travail et/ou à contribuer à la consolidation fiscale. Le Parlement et le Conseil européens doivent maintenant se prononcer sur ce nouveau projet de révision.

Certains États-membres n'ont néanmoins pas attendu qu'une taxe carbone émerge au niveau européen pour initier une fiscalité énergétique garante des intérêts environnementaux. C'est notamment le cas des pays nordiques, mais aussi de l'Allemagne<sup>4</sup> et des Pays-Bas.

### **2.1.2. Expériences européennes**

Comme en atteste le tableau 1 classant les pays de l'Union européenne, les pays nordiques mais aussi les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie sont en tête de peloton en ce qui concerne la fiscalité énergétique, ici en particulier la part des taxes dans les prix de l'électricité. Premiers à se lancer sur la voie de vastes réformes fiscales écologiques, les pays nordiques ont été les premiers à introduire, au début des années 1990, une taxe CO<sub>2</sub> en vue de porter à la baisse leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

La Finlande fut le premier pays européen à imposer une taxe sur le CO<sub>2</sub> en 1990, avec l'objectif ultime de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>. La Norvège et la Suède lui emboîtèrent le pas en 1991, ainsi que le Danemark en 1992. Outre les pays nordiques, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suisse figurent également parmi les pays européens ayant introduit une taxe CO<sub>2</sub>. La France s'y est également essayée, proposant une contribution climat énergie qui est finalement passée aux oubliettes, conditionnée à la mise en place d'une taxe carbone aux frontières européennes.

Notons toutefois que les chiffres énoncés dans le tableau 1 expriment un rapport. Il est par conséquent probable que certains pays soient bien positionnés, non pas parce que la part de leurs taxes dans le prix du combustible est élevée mais davantage parce que le prix en vigueur en leur sein est faible. Il importe donc d'être extrêmement vigilant quant à l'interprétation de ces données.

En Belgique, les taxes environnementales (en ce compris les taxes énergétiques) représentaient en 2007 seulement 2,1 % des recettes fiscales (en pourcentage du PIB), soit un taux parmi les plus faibles d'Europe dont la moyenne s'élève à 2,7 %. A titre de comparaison, près de 6 % (Eurostat, 2009) des recettes fiscales du Danemark proviennent de ce type de taxes.

---

<sup>4</sup> L'opposition de l'Allemagne peut paraître paradoxale dans la mesure où elle a dès la fin des années 1990 instauré des taxes sur les combustibles et l'électricité. Ces taxes exemptent néanmoins le charbon, particulièrement générateur d'émissions de gaz à effet de serre, dont l'Allemagne reste un grand consommateur. Or, une taxe carbone européenne, modulée en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, ne devrait octroyer un tel régime de faveur au charbon.

**Tableau 1** : Part des taxes dans les prix de l'électricité au 1<sup>er</sup> janvier 2007 (GOERTEN et CLÉMENT, 2007)

Part des taxes dans les prix aux consommateurs domestiques					Part des taxes dans les prix aux consommateurs industriels			
	Prix de base	Autres taxes	T.V.A	Toutes taxes	Prix de base		Autres taxes	Taxes
€ par 100 kWh				%	€ par 100 kWh			%
UK	12,54	0,00	0,62	4,7	LV	4,43	0,00	0,0
MT	9,40	0,00	0,47	4,8	EE	5,34	0,00	0,0
PT	14,20	0,10	0,70	5,3	LT	5,48	0,00	0,0
EL	6,61	0,00	0,59	8,2	HR	5,97	0,00	0,0
LU	15,09	0,80	0,95	10,4	EL	6,98	0,00	0,0
IE	14,65	0,00	1,97	11,9	SI	7,50	0,00	0,0
CY	11,77	0,23	1,76	14,5	CZ	7,83	0,00	0,0
LT	6,58	0,00	1,18	15,2	RO	8,42	0,00	0,0
LV	5,83	0,00	1,05	15,3	PT	8,60	0,00	0,0
EE	6,35	0,00	1,15	15,3	MT	8,97	0,00	0,0
CZ	8,98	0,00	1,69	15,8	SK	9,32	0,00	0,0
RO	8,55	0,00	1,62	15,9	IE	11,25	0,00	0,0
SK	12,92	0,00	2,45	15,9	SE	6,26	0,05	0,8
HU	10,19	0,00	2,03	16,6	HU	8,12	0,08	1,0
SI	8,87	0,00	1,77	16,6	BG	4,65	0,05	1,1
BG	5,47	0,00	1,13	17,1	CY	10,48	0,22	2,1
HR	7,60	0,00	1,63	17,7	UK	9,50	0,24	2,5
ES	10,04	0,52	1,69	18,0	LU	9,63	0,32	3,2
BE	12,29	0,78	2,74	22,3	FI	5,42	0,23	4,1
PL	9,19	0,51	2,14	22,4	ES	8,10	0,41	4,8
EU-27	11,72	1,52	2,04	23,3	FR	5,41	0,46	7,8
FR	9,21	1,25	1,65	23,9	PL	5,41	0,52	8,8
FI	8,77	0,74	2,09	24,4	BE	8,80	0,89	9,2
DE	14,33	2,05	3,11	26,5	DK	6,38	0,68	9,6
NO	13,61	1,24	3,71	26,7	EU-27	8,22	0,98	10,7
IT	16,58	4,59	2,12	28,8	NL	9,20	1,10	10,7
AT	10,50	2,38	2,57	32,0	DE	9,46	1,23	11,5
NL	14,00	4,30	3,50	35,8	NO	7,24	1,23	14,5
SE	10,88	2,83	3,43	36,5	AT	7,86	1,67	17,5
DK	11,70	8,93	5,16	54,6	IT	10,27	3,60	26,0

Le retard observé en matière de fiscalité énergétique dans certains pays se justifierait notamment par le fait que les taxes énergétiques « frappent trop durement les retraités et les ménages pauvres » (OCDE, 2006a). Or, comme en témoignent les expériences menées aux Pays-Bas ou dans les pays nordiques, les effets sur les publics précarisés peuvent être contrecarrés par la mise en place de mesures compensatoires (crédits d'impôt ciblés sur les groupes à bas revenus, aides aux investissements dans l'efficacité énergétique, etc.).

Quant à l'efficacité environnementale des taxes énergétiques, différentes études empiriques montrent que les taxes ont un impact significatif sur les comportements, induisant une diminution de la demande d'énergie, spécialement sur le long terme. Sur le plan théorique, l'efficacité environnementale est mesurée par l'élasticité prix de la demande<sup>5</sup> d'énergie. Une élasticité élevée signifie qu'une faible hausse de prix impute une forte baisse de la quantité demandée. *A contrario*, lorsque l'élasticité est faible, une hausse importante du prix n'implique qu'une baisse modérée de la quantité demandée. Les estimations disponibles montrent que, dans la plupart des cas, la

<sup>5</sup> L'**élasticité prix de la demande** est définie comme étant le rapport entre la variation relative de la demande d'un bien et la variation relative du prix de ce bien. Ce rapport est généralement négatif car lorsque le prix augmente, la demande diminue et réciproquement.



demande énergétique est plutôt inélastique dans le court terme. Considérées sur le long terme, les élasticités sont beaucoup plus élevées (OCDE, 2006a).

#### **2.1.2.1. Pays-Bas**

Introduite en 1996 par les Pays-Bas, la taxe énergétique régulatrice imposée sur l'utilisation du gaz naturel et de l'électricité est, pour la partie payée par les ménages (environ 540 millions d'euros), recyclée principalement par le biais d'une diminution de 2,5 % de l'impôt sur les revenus ainsi que d'une baisse de certaines cotisations sociales. Les entreprises, quant à elles, récupèrent (partiellement) leur paiement de la taxe via une diminution des impôts sur les sociétés. Les Pays-Bas ont en outre également mis en place un système d'incitants positifs, visant à encourager les investissements et comportements respectueux de l'environnement (PAREDIS, 2001). Sur le plan distributif, les études empiriques montrent qu'une large majorité des ménages néerlandais a vu son revenu net disponible augmenter entre 1995 et 2002 (OCDE, 2006a).

Quant aux recettes générées par la mise en place de la taxe CO<sub>2</sub>, celles-ci s'élevaient, en 1996, à 0.3 % du PIB, ou encore à 0.5 % des recettes fiscales totales (BOSQUET, 2000).

Cette réforme a de plus été accompagnée d'une politique de promotion des énergies renouvelables, exemptées de la taxe CO<sub>2</sub>. Suite à cette campagne, un million de foyers néerlandais ont opté pour l'achat d'électricité « verte ».

#### **2.1.2.2. Allemagne**

Entre 1999 et 2003, une réforme fiscale écologique fut progressivement introduite en Allemagne, les taxes sur l'électricité, le gaz et les carburants (diesel et essence) augmentant légèrement d'année en année. Les recettes ainsi générées<sup>6</sup> furent recyclées dans le but explicite de compenser les problèmes en matière de redistribution<sup>7</sup> entre les différents groupes d'acteurs et plus particulièrement entre contribuables à hauts et à bas revenus<sup>8</sup>.

Comme le montre le tableau 2, les impacts redistributifs de la réforme sont légers et varient selon la catégorie de revenu brut considérée.

---

<sup>6</sup> Les recettes escomptées sont chiffrées à 249.922.730.000 € par an, à dater de 2003 (PAREDIS, 2001).

<sup>7</sup> Les effets redistributifs, dans ce cas, sont des problèmes liés à la distribution des conséquences financières de la mise en œuvre des taxes énergétiques.

<sup>8</sup> De 0,8 % en 1999 et de 1,8 % en 2003 (PAREDIS, 2001).

**Tableau 2 : Impacts redistributifs de la réforme fiscale verte en Allemagne en 2003**

Revenu brut annuel	Ménages	Changements dans le revenu disponible consécutivement à...		Effet net de la réforme fiscale écologique	
		Taxe verte	Réduction des cotisations à la pension	Effet net	Effet net absolu
En €	Nombre total	En pour-cent (%) du revenu disponible		En %	En €/an
0 - 7 500	364 114	- 0,88	0,03	- 0,85	- 51
7 500 - 10 000	929 696	- 0,82	0,03	- 0,79	- 66
10 000 - 12 500	1 253 067	- 0,75	0,04	- 0,71	- 75
12 500 - 15 000	1 574 243	- 0,74	0,07	- 0,67	- 85
15 000 - 17 500	1 577 219	- 0,77	0,14	- 0,63	- 93
17 500 - 20 000	1 497 397	- 0,79	0,16	- 0,63	- 108
20 000 - 25 000	2 827 083	- 0,87	0,29	- 0,58	- 120
25 000 - 30 000	2 683 597	- 0,89	0,42	- 0,47	- 117
30 000 - 35 000	2 575 889	- 0,91	0,60	- 0,31	- 96
35 000 - 40 000	2 314 349	- 0,91	0,67	- 0,24	- 88
40 000 - 45 000	1 974 531	- 0,88	0,71	- 0,17	- 73
45 000 - 50 000	1 794 961	- 0,86	0,73	- 0,13	- 67
50 000 - 55 000	1 570 492	- 0,83	0,74	- 0,09	- 58
55 000 - 62 500	2 072 066	- 0,82	0,66	- 0,16	- 81
62 500 - 75 000	2 506 797	- 0,79	0,58	- 0,19	- 103
75 000 - 100 000	3 122 645	- 0,66	0,43	- 0,23	- 152
10 000 - 250 000	3 702 473	- 0,46	0,19	- 0,27	- 276
> 250 000	1 060 633	- 0,15	0,03	- 0,12	- 376

Source : OCDE (2006a)

Les impacts environnementaux ne se sont, eux, pas fait attendre : baisse de la consommation des carburants automobiles pendant trois années consécutives de 2000 à 2002<sup>9</sup> et augmentation de l'utilisation des transports publics, exonérés des écotaxes.

Quant aux recettes fiscales des taxes prélevées sur les carburants, elles s'élevaient, pour l'année 1999, à 1 % des recettes fiscales totales (BOSQUET, 2000).

Malheureusement, fin 2003, la hausse du prix de l'énergie telle que prévue par la réforme a été gelée. Les recettes générées atteignaient alors 16 milliards d'euros. En outre, aujourd'hui, le bilan de la réforme semble plus mitigé, notamment au niveau de la consommation d'électricité qui, d'après l'office fédérale des statistiques, n'a pas diminué depuis l'introduction de la réforme. Une non modulation des taxes en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> peut entre autres expliquer cela.

### 2.1.2.3. Suède

C'est en 1991 que la Suède initia une réforme fiscale, visant un meilleur rééquilibrage de son système fiscal. Alors qu'un ensemble d'écotaxes nouvelles, levées principalement sur le carbone, le soufre et les oxydes d'azote, étaient mises en œuvre, les revenus issus du travail se voyaient, parallèlement, moins taxés.

Les effets environnementaux consécutifs à la réforme suédoise ont rapidement été enregistrés. Considérons, à titre d'exemple, la taxe sur le soufre introduite par le Gouvernement danois

<sup>9</sup> Source : Ministère fédéral de l'environnement allemand

en 1991, dont la mise en œuvre s'est traduite par une baisse de plus de 50 % au-delà des normes légales de la teneur en soufre des combustibles à base de pétrole. La baisse des émissions de soufre est estimée à 19.000 tonnes par an. Cette taxe a également favorisé la mise en place de mesures de réduction des émissions dans les installations de combustion. Autre exemple : la différenciation fiscale opérée sur le diesel, dans le but explicite d'inciter les automobilistes à s'approvisionner en carburants moins polluants. Sur le plan de l'efficacité environnementale de la mesure, force est de constater que, « *entre 1992 et 1996, la part de gazole (diesel) la plus propre vendue en Suède est passée de 1 à 85 %, ce qui a permis de réduire de plus de trois quarts en moyenne les émissions de soufre des véhicules à moteur diesel* »<sup>10</sup> (BARDE, 1998). Victime de son succès, la mesure fiscale a vu ses recettes diminuer : entre 1991, date de mise en œuvre de la taxe sur le soufre, et 1995, les recettes ont décliné de 40 millions d'euros à moins de 26 millions d'euros environ. Le constat est identique en ce qui concerne le différentiel de taxe entre l'essence avec et sans plomb, menant à sa disparition sur le marché suédois.

#### **2.1.2.4. Danemark**

Une réforme fiscale, visant principalement les ménages, fut introduite au Danemark de 1998 à 2002. Les taxes sur l'énergie et le pétrole furent ainsi accrues de 15 à 25 %. Parallèlement, l'impôt sur les revenus personnels des catégories à bas et moyens revenus était porté à la baisse. En 2002, les recettes générées par l'introduction des taxes environnementales s'élevaient à 804 millions d'euros, la perte de recettes attribuables à la réduction de l'impôt sur les revenus s'élevant quant à elle à 10 milliards DKK, soit plus d'un milliard d'euros (OCDE, 2006a). *In fine*, la réforme fiscale, notamment du fait de l'instauration de mesures compensatoires (ajustements de taxes et du système d'allocation), n'eût pas d'impact distributif négatif. Au contraire, tous les ménages à bas et moyens revenus virent leurs revenus nets disponibles augmenter, consécutivement à la réforme<sup>11</sup>.

#### **2.1.2.5. Suisse**

Le 20 mars 2007, le Conseil national suisse acceptait de faire entrer en vigueur une taxe CO<sub>2</sub> sur les combustibles<sup>12</sup>, dont les revenus seraient reversés à la population et aux entreprises. Cette taxe sera introduite progressivement, en fonction de l'atteinte ou non, par le pays, des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub><sup>13</sup> permettant à la Suisse de respecter les engagements qu'elle a pris lors du Protocole de Kyoto<sup>14</sup>. Cette taxe, portant sur les combustibles fossiles utilisés à des fins énergétiques (mazout, gaz naturel et charbon mais pas les carburants, tels l'essence et le

---

<sup>10</sup> Source : Swedish Environmental Protection Agency (1996).

<sup>11</sup> Source : Danish Ministry of Taxation.

<sup>12</sup> Au sens de l'ordonnance sur la taxe sur la CO<sub>2</sub> du 22 juin 2005, « on entend par **combustibles** les agents énergétiques fossiles qui sont utilisés :

- pour obtenir de la chaleur,
- pour obtenir de l'électricité dans des installations thermiques,
- pour faire fonctionner des installations de couplage chaleur-force. »

<sup>13</sup> <http://www.parlement.ch/f/do-co2-umsetzung-medienmitteilungen>

<sup>14</sup> En signant la loi sur le CO<sub>2</sub>, la Suisse s'est engagée à réduire, à l'horizon 2010, ses rejets de CO<sub>2</sub> de 10 % en-deçà des niveaux de 1990. La proposition prévoyait alors un prélèvement de :

diesel), a finalement vu le jour le 1<sup>er</sup> janvier 2008. S'élevant aujourd'hui à 36 francs suisses (soit 27,6 euros) la tonne de CO<sub>2</sub><sup>15</sup>, la taxe génère des recettes qui sont redistribuées à la population par l'intermédiaire des caisses-maladies et aux entreprises en proportion de leur masse salariale. Les entreprises devraient ainsi percevoir 360 millions de francs suisses (276 millions d'euros) en 2010, correspondant au montant de la taxe payée par les entreprises de 2008 à 2010. Alors qu'initialement l'entièreté des recettes était redistribuée à la population et aux entreprises, un tiers de celles-ci est depuis 2009 dévolu au financement de l'assainissement énergétique des bâtiments<sup>16</sup>, lequel bénéficie également aux particuliers et aux entreprises. A noter que les entreprises particulièrement gourmandes en énergie peuvent être exemptées de la taxe, pourvu qu'elles s'engagent à réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> (ces entreprises ne bénéficient par ailleurs pas, en toute logique, de la redistribution de la taxe).<sup>17</sup>

#### **2.1.2.6. France : tentative avortée**

En novembre 2006, la Fondation Nicolas Hulot lançait son « Pacte écologique<sup>18</sup> », campagne d'interpellation des décideurs politiques et des citoyens, visant à placer l'écologie au cœur de l'action publique. Reposant sur des propositions concrètes, le Pacte écologique faisait notamment la part belle à la taxe carbone. Tous les candidats concourant à l'élection présidentielle 2007 ont signé le Pacte écologique.

Le Président Nicolas Sarkozy s'est officiellement engagé à mettre en place une taxe carbone sur le territoire français. C'est ainsi qu'un groupe d'experts, présidé par l'ancien Premier Ministre socialiste Michel Rocard, a vu le jour, chargé de se pencher sur le sujet. Celui-ci a officiellement remis ses propositions lors de la Conférence des experts sur la contribution Climat et Énergie (CCE), qui s'est tenue les 2 et 3 juillet 2009. Les experts plaident pour une taxe dénommée « Contribution climat-énergie », d'une valeur de 32 euros la tonne de CO<sub>2</sub>, et qui augmentera progressivement.

Un an plus tard, le Président Sarkozy annonce que la CCE verra le jour à dater du 1er janvier 2010, pour un montant initial de 17 euros la tonne de CO<sub>2</sub><sup>19</sup>, avec augmentation graduelle et prévisible dans le temps. Il est prévu que celle-ci touche les ménages et les entreprises, hormis celles soumises au régime européen de quotas de CO<sub>2</sub>. Les recettes issues de la CCE devraient

- 
- 12 francs suisses (9 €) par tonne de CO<sub>2</sub> (3 centimes (0,02 €) par litre d'huile de chauffage) si, à partir de 2008, les émissions ont baissé de moins de 6 % par rapport à celles de 1990 ;
  - 24 francs suisses (18 €) par tonne de CO<sub>2</sub> (6 centimes (0,04 €) par litre d'huile de chauffage) si, à partir de 2009, les émissions ont baissé de moins de 10 % par rapport à celle de 1990 ;
  - 36 francs suisses (27,6 €) par tonne de CO<sub>2</sub> (9 centimes (0,07 €) par litre d'huile de chauffage) si, à partir de 2010, les émissions ont baissé de moins de 12,5 % par rapport à celles de 1990 ou si elles ont baissé de moins de 14,25 % au cours d'une année consécutive.

<sup>15</sup> Celle-ci pourrait néanmoins être augmentée jusqu'à 120 francs suisses (92 euros) par tonne de CO<sub>2</sub>.

<sup>16</sup> Programme Bâtiments, [www.leprogrammebatiments.ch](http://www.leprogrammebatiments.ch)

<sup>17</sup> [www.bafu.admin.ch/co2-abgabe/index.html?lang=fr](http://www.bafu.admin.ch/co2-abgabe/index.html?lang=fr)

<sup>18</sup> [www.fondation-nicolas-hulot.org/extras/archives-pacte](http://www.fondation-nicolas-hulot.org/extras/archives-pacte)

<sup>19</sup> Signifiant une hausse de 0,045 euro par litre de fioul, de 0,040 euro par litre d'essence et de 0,004 euro le kWh

être recyclées aux ménages sous la forme d'un crédit d'impôt (ou d'un « chèque vert » pour les ménages non imposables) et aux entreprises en finançant la réforme de la taxe professionnelle. Des régimes compensatoires seraient également prévus, permettant des aménagements spécifiques pour les secteurs fortement dépendants du pétrole (pêche, agriculture, transports).

L'instauration de la CCE figurait dès lors au projet de Loi de Finances pour 2010. Le texte devait être discuté au Parlement et adopté le 18 décembre 2009. Dix jours plus tard, le verdict du Conseil constitutionnel tombe : considérant les nombreuses exonérations inscrites dans le texte de loi et estimant celles-ci contraires à la Constitution parce que créant une rupture de l'égalité devant l'impôt, celui-ci décide de censurer la partie de Loi de Finances dédiée à la taxe carbone<sup>20</sup>.

Le Gouvernement décide alors de revoir sa copie, prévoyant la mise en place de la CCE pour le 1<sup>er</sup> juillet 2010. Entreprises, partenaires sociaux, associations et élus sont alors invités à se prononcer sur cette nouvelle mouture. Alors que la concertation est encore en cours, François Fillon annonce l'abandon du projet, conditionnant la mise en place de la Contribution Climat-Énergie à celle d'une taxe carbone aux frontières européennes.

Cet échec de passage à l'acte résulterait notamment de la défaite électorale essuyée alors par Nicolas Sarkozy, ce qui l'aurait poussé à changer d'orientation. Il ne faut pas non plus occulter l'impact d'annonce de grandes réformes sur la population, engendrant *de facto* de la résistance. Voici l'analyse que nous livre le Courrier International<sup>21</sup> : « *De la moralisation du capitalisme au sauvetage de la planète, en passant par la redéfinition de l'identité française, Nicolas Sarkozy nous promettait un événement historique par semaine. Mais les Français se sont lassés de tant de promesses grandiloquentes pour si peu de réponses concrètes, et ils lui ont donné un sérieux avertissement électoral. Première conséquence : adieu, taxe carbone. (...) L'autre leçon à considérer est que, dans le domaine des réformes, il faut tout de suite passer à l'acte. Les réformes inquiètent parce qu'elles modifient les habitudes, la routine, les rapports de forces, les statuts. Recourir à l'hyperbole pour les présenter engendre davantage d'inquiétude que d'efficacité pédagogique. Et plus la distance est grande de la parole au geste, plus l'inquiétude a le temps de s'étendre et le rejet de croître. Dans le même temps, à force de ne rien voir arriver de concret, les partisans mêmes de la réforme finissent par s'en désintéresser.* »

---

<sup>20</sup> Consultez la décision complète du Conseil constitutionnel sur <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2009/2009-599-dc/decision-n-2009-599-dc-du-29-decembre-2009.46804.html>

<sup>21</sup> Courrier International (2010), *La taxe carbone, les leçons d'un échec*. Disponible sur <http://www.courrierinternational.com/article/2010/03/26/la-taxe-carbone-les-lecons-d-un-echec>.

## 2.2. Niveau belge

Malgré les déclarations gouvernementales successives<sup>22</sup> en faveur d'une fiscalité énergétique et les critiques émises par différentes instances à l'égard de la politique énergétique belge, force est de constater que la Belgique figure toujours en queue de peloton européen quant à la mise en place effective d'une fiscalité énergétique forte.

Parallèlement, notre pays a observé un taux de croissance annuel moyen des consommations énergétiques du secteur domestique systématiquement plus élevé que dans le reste de l'Union européenne. Le Bureau fédéral du Plan (2009) révèle d'ailleurs que *« comme la population belge a connu une croissance lente et régulière entre 1970 et 2006, la consommation d'énergie primaire et la consommation d'énergie primaire par habitant ont évolué de façon similaire. La consommation d'énergie primaire par habitant a augmenté en moyenne de 0,58 % par an entre 1970 et 2006. Elle est passée de 4,2 tep par habitant en 1970 à 5,1 tep/habitant en 2006, avec un pic de 5,6 tep/habitant en 2000. »* *« Les seules périodes au cours desquelles la consommation d'énergie primaire a diminué sont les deux chocs pétroliers (1974-1975 et 1980-1983), périodes durant lesquelles une forte augmentation des prix du pétrole et de l'énergie a été observée. La diminution récente de 1,4 % en moyenne depuis 2000 s'explique en partie par un ralentissement économique (croissance inférieure à 1 % par an de 2001 à 2003 et croissance ralentie en 2005) et par les mesures prises dans le cadre des politiques de limitation de la consommation d'énergie. Lors de la reprise économique de 2004, la consommation a de nouveau augmenté légèrement pour ensuite se stabiliser sous l'effet de l'augmentation des prix de l'énergie à partir de 2004. »*

La tendance s'est néanmoins, sous l'effet de la crise économique, quelque peu estompée dès la fin 2008. Ainsi, d'après les statistiques de la Commission de régulation de l'électricité et du gaz (CREG), *« la consommation électrique en 2009 a baissé de 6,85 % par rapport à l'année précédente, alors que la consommation de gaz a connu une légère hausse (+1,7 %) »* (CREG, 2009). La progression de la consommation de gaz est surtout due à la hausse de la consommation destinée à la production électrique (+23,2 %). La consommation des clients finaux raccordés aux réseaux de distribution et des clients finaux industriels a respectivement chuté de 1 % et de 18,3 %. S'agissant de la baisse de la consommation électrique, celle-ci est probablement imputable, en partie, à la crise économique, mais également à la croissance du nombre d'installations de production qui fournissent directement le consommateur, sans passer par le réseau, à l'instar des panneaux solaires.

Bien que la Belgique soit en voie de respecter l'engagement pris à Kyoto de réduire à l'horizon 2012 de 7,5 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, il convient de nuancer cet état de fait : une partie de la réduction des émissions de gaz à effet de serre s'expliquant par le

---

<sup>22</sup> Par son **accord du 7 juillet 1999** intitulé « La voie vers le XXI<sup>e</sup> siècle », le Gouvernement s'engageait ainsi à suivre *« une politique active pour soutenir un développement durable. Dans ce cadre, (...) il « écologisera » la fiscalité (...) »*. De manière plus générale, le Gouvernement ambitionnait *« réaliser un transfert d'une fiscalité sur le travail vers une fiscalité qui poursuit des objectifs comme par exemple un prélèvement sur le CO<sub>2</sub>-énergie »*. Le Gouvernement suivant, tel que l'atteste la **déclaration du gouvernement fédéral du 14 juillet 2003**, *« Une Belgique créative et solidaire »*, réaffirmait sa volonté d'assurer un verdissement de la fiscalité. Ainsi, dans le cadre de la mise en œuvre du Protocole de Kyoto, le Gouvernement s'engageait à *« prendre des mesures incitant les divers secteurs à adopter des technologies plus efficaces en matière énergétique. Cela implique l'introduction dans plusieurs domaines d'une fiscalité plus verte. »*



ralentissement de l'activité économique (et en particulier la fermeture de certaines industries lourdes) et, dans une moindre mesure, l'efficacité énergétique. Rappelons en outre que les revendications des ONG environnementales vont bien au-delà de celles définies à Kyoto : réduction des émissions de 40 % en 2020 et de 95 % en 2050, conformément à ce que préconise le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

### 2.2.1. Fiscalité énergétique actuelle

En Belgique, la consommation d'électricité, de mazout de chauffage et de gaz naturel est soumise à taxation, par le biais des cotisations fédérales et régionales (DECROP et al, 2005), lesquelles sont affectées à des fins de politiques énergétiques et sociales. Le pouvoir fédéral prélève ainsi<sup>23</sup> :

- la **cotisation énergie** : affectée directement au fonds pour l'équilibre financier de la sécurité sociale ;
- la **cotisation fédérale** : affectée à des politiques énergétiques (frais de fonctionnement du régulateur<sup>24</sup>, financement du passif nucléaire<sup>25</sup>, achat de quotas de gaz à effet de serre<sup>26</sup>, aide aux CPAS dans le cadre de leurs missions de guidance et d'aide sociale financière en matière d'énergie<sup>27</sup>) ;
- la **surcharge « clients protégés »** : ce fonds, créé en faveur des clients protégés résidentiels, vise à indemniser les entreprises d'électricité qui ont approvisionné ces usagers aux prix sociaux maximaux qui leur sont imposés ;
- la **prime chauffage** : affectée au financement des réductions forfaitaires pour le chauffage à l'électricité et au gaz ;
- la **surcharge raccordement parcs éoliens offshore** : intégrée dans les tarifs de transport ;
- la **surcharge certificats verts offshore** : intégrée dans les tarifs de transport.

Des exonérations des surcharges dénucléarisation et Kyoto sont octroyées sur la quantité achetée d'électricité verte.

Le pouvoir régional, de son côté, prélève également des redevances. En Wallonie, il s'agit de :

- la **redevance de voirie**, prélevée en faveur des communes afin de compenser leurs pertes de revenus suite à la libéralisation. Celle-ci est intégrée dans les tarifs de transport et de distribution ;

---

<sup>23</sup> La cotisation fédérale est, dans le secteur de l'électricité, régie par les articles 21bis et ter de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité et par l'arrêté royal du 24 mars 2003 fixant les modalités de la cotisation fédérale destinée au financement de certaines obligations du service public et des coûts liés à la régulation et au contrôle du marché de l'électricité.

<sup>24</sup> Fonds CREG.

<sup>25</sup> Fonds dénucléarisation, destiné à financer la gestion des déchets radioactifs et le futur démantèlement des centrales nucléaires.

<sup>26</sup> Fonds Kyoto.

<sup>27</sup> Fonds social énergie (Fonds « CPAS » ou « OSP »).

- la **redevance de raccordement au réseau électrique**, destinée à financer le « fonds énergie » qui est principalement affecté à l'octroi de primes aux ménages et aux entreprises.

La somme des budgets annuels créés par ces cotisations et redevances s'élève à 171 millions d'euros (tableau 3).

**Tableau 3 : Récapitulatif des budgets créés**

<b>Budgets annuels des différents fonds</b>	
<i>Source : Moniteur belge</i>	
Budgets (en millions d'euros) créés par les différents prélèvements	
Financement CREG	12
Fonds passif nucléaire	55
Fonds Kyoto	25
Fonds CPAS	43
Fonds clients protégés	23
Fonds énergie régional	13
<b>Total</b>	<b>171</b>

*Source : La composition des prix de l'énergie, dossier d'IEW, février 2007*

Pour le consommateur, ces contributions signifient un montant de 0,95 c€ par kWh d'électricité consommée et une moyenne de 0,18 c€ par kWh de gaz consommé (cf. tableau 4).

**Tableau 4 : Prélèvements publics (TVAC) dans les factures de gaz et d'électricité des clients résidentiels**

<b>Facture d'électricité (tarif de janvier 2011)</b>	
Redevance de raccordement (régional) (c€/kWh)	0,07500
Cotisation énergie (c€/kWh)	0,23096
<b><i>Total cotisation « fédérale »</i></b>	<b><u>0,85707</u></b>
• Financement CREG	0,23096
• Passif nucléaire (*)	0,28442
• Fonds Kyoto (*)	0,15831
• Fonds OSP	0,05972
• Fonds clients protégés	0,10708
• Prime chauffage	0,01658
<small>(*) : exonération des surcharges dénucléarisation et Kyoto sur la quantité d'électricité verte</small>	
<b>TOTAL (hors exonération éventuelle des surcharges dénucléarisation et Kyoto)</b>	<b>0,95065</b>



<b>Facture de gaz (c€/kWh) (tarif de janvier 2011)</b>	
Redevance de raccordement (régional)	0,00750
Cotisation énergie	0,11966
<i>Total cotisation « fédérale »</i>	<i>0,01827</i>
• Financement CREG	0,00290
• Cotisation OSP	0,01337
• Prime chauffage	0,00200
• Surcharge clients protégés	0,03506
<b>TOTAL</b>	<b>0,18049</b>

Source : CWaPE ([www.cwape.be](http://www.cwape.be))

Outre les cotisations obligatoires, les autorités compétentes belges appliquent également des outils d'aide et de soutien sur différents produits énergétiques. Ceux-ci sont tantôt pris en charge par l'autorité régionale (primes pour investissement économiseur d'énergie<sup>28</sup>), tantôt par l'autorité fédérale (déductions fiscales pour investissements économiseurs d'énergie<sup>29</sup>, à concurrence de 40 % du montant de la dépense).

Ce portrait de la fiscalité énergétique belge dressé, on constate que celle-ci, exception faite des outils d'aide et de soutien (déductions fiscales, primes) en vigueur aux niveaux fédéral et régional, n'intègre pas ou peu les considérations environnementales. En témoignent par exemple les accises sur l'énergie, lesquelles n'intègrent ni la composante « CO<sub>2</sub> », ni d'autres considérations environnementales. Pourtant, les gouvernements successifs ont évoqué à différentes reprises leur volonté de recourir aux instruments fiscaux dans le cadre de la politique environnementale mais sans jamais la concrétiser dans les faits, malgré les appels des différents plans fédéraux pour un développement durable, de l'OCDE et du CFDD.

<sup>28</sup> Isolation, fenêtres, chauffage selon le combustible (gaz, mazout, bois), pompe à chaleur, chauffe-bain au gaz ou au soleil, chauffe-eau solaire, construction d'un nouveau logement, ventilation, production d'électricité, audit énergétique, micro-génération, prime à l'investissement (pour les plus démunis) et aide à l'achat de combustibles. Plus d'info sur <http://energie.wallonie.be>.

<sup>29</sup> Remplacement d'une ancienne chaudière, installation d'un système de chauffage de l'eau par énergie solaire, installation de panneaux photo-voltaïques, installation d'une pompe à chaleur géothermique, installation de double vitrage, isolation du toit, placement de vannes thermostatiques ou d'un thermostat d'ambiance à horloge et audit énergétique.

Plus d'info sur [www.minfin.fgov.be/portail2/fr/downloads/themes/dwelling/energysaving-2009.pdf](http://www.minfin.fgov.be/portail2/fr/downloads/themes/dwelling/energysaving-2009.pdf)

### 2.2.2. Déclarations gouvernementales

En 1999 déjà, le Gouvernement fédéral annonçait, dans son accord gouvernemental du 7 juillet<sup>30</sup>, son intention de modifier la structure des impôts, entre autres en vue de « *contribuer à la réalisation des objectifs en matière de développement durable qui ont été conclus sur le plan international* ». On y trouve la mention de la mise en œuvre d'une taxe CO<sub>2</sub>.

A son tour, le Gouvernement suivant<sup>31</sup> s'engageait à suivre « *une double voie pour réaliser la nécessaire réduction des gaz à effet de serre, par le biais de mesures incitantes les divers secteurs à adopter des technologies plus efficaces en matière énergétique* ». Il ajoutait : « *Ceci implique l'introduction dans plusieurs domaines d'une fiscalité plus verte* ».

Le Gouvernement de 2007 ne s'est pas prononcé explicitement en faveur d'une taxe CO<sub>2</sub>, mais l'accord de gouvernement<sup>32</sup> explicite sa vision de la fiscalité environnementale : « *Le Gouvernement élaborera une fiscalité favorisant les comportements responsables en termes d'environnement. Il initiera, en collaboration avec les Régions, une réforme de la fiscalité environnementale articulée autour d'une évaluation de l'ensemble des mesures actuelles en vue de leur amélioration et de la définition d'une politique globale coordonnée de fiscalité et d'autres mesures environnementales afin d'orienter les comportements des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics* ».

### 2.2.3. Propositions politiques

La taxe CO<sub>2</sub> apparaît malgré tout dans les propositions politiques de la législature 2007-2010. A commencer par le Secrétaire d'État à la fiscalité environnementale, Bernard Clerfayt, qui émit, en janvier 2010, l'idée d'un *green fiscal shift*, à savoir un glissement fiscal du travail vers l'énergie. Cette proposition fut d'ailleurs soumise à consultation de la société civile (syndicats, patronat, ONG).

L'idée sous-jacente au *green fiscal shift* de Clerfayt était d'adopter une loi qui fixerait la « Contribution énergie climat » (CEC) à 17 euros la tonne de CO<sub>2</sub>, montant qui augmenterait ensuite à concurrence de 5 euros par an, avec une diminution correspondante des impôts. Les recettes de la taxe seraient redistribuées aux entreprises sous forme de diminution des cotisations sociales employeurs et aux ménages sous forme d'une distribution forfaitaire et immédiate de l'impôt (adaptation du précompte professionnel pour les salariés, adaptation des virements anticipés pour les indépendants, application d'un précompte négatif sur leur fiche mensuelle pour les pensionnés et les chômeurs et réforme des aides énergie pour les allocataires sociaux (CPAS, etc.)). La Cour des Comptes serait, quant à elle, mandatée pour produire un rapport annuel sur la neutralité budgétaire de la mesure.

De son côté, le Ministre fédéral en charge de l'Énergie, Paul Magnette, requérait du CFDD<sup>33</sup> un avis relatif au signal prix CO<sub>2</sub>.

---

<sup>30</sup> *La voie vers le XXI<sup>e</sup> siècle* - Accord de gouvernement - 7 juillet 1999. Disponible sur le site [www.belgium.be/eportal](http://www.belgium.be/eportal)

<sup>31</sup> *Une Belgique créative et solidaire* - Déclaration gouvernementale et accord de gouvernement - Juillet 2003. Disponible sur le site [www.belgium.be/eportal](http://www.belgium.be/eportal)

<sup>32</sup> [www.premier.be/files/accordgouvernement.pdf](http://www.premier.be/files/accordgouvernement.pdf)

<sup>33</sup> Le CFDD, institution notamment constituée des représentants du milieu académique, des syndicats, employeurs et ONG, donne des avis à l'autorité belge sur la politique de développement durable.

#### **2.2.4. Critiques et recommandations des institutions**

En dépit des déclarations d'intention des gouvernements successifs, en dépit des recommandations du CFDD, de la Commission européenne et de l'OCDE, force est de constater que la fiscalité énergétique manque toujours de cohérence, étant notamment toujours trop peu modulée en fonction des impacts sur l'environnement de la consommation de produits énergétiques.

##### **2.2.4.1. OCDE**

Observant la hausse des dépenses totales pour lutter contre la pollution observée en Belgique ces dernières années, l'OCDE (2006b) insiste pour que notre pays renforce « *la mise en œuvre de ses politiques en ayant davantage recours aux instruments économiques, comme les taxes, redevances et mécanismes d'échanges* ». Les auteurs de l'étude de l'OCDE dénoncent un manque d'ambition et d'efficacité dans les politiques mises en place à l'échelle nationale et préconisent « *une réforme fiscale écologique* ».

##### **2.2.4.2. Plans fédéraux pour un développement durable**

Alors que le Plan fédéral pour un développement durable (PFDD) 2000-2004 mentionnait explicitement la création d'une taxe énergie/CO<sub>2</sub>, aucun des deux plans suivants n'en font plus mention, émettant seulement de grands principes en matière de fiscalité environnementale.

Le PFDD 2000-2004<sup>34</sup> stipulait que la Belgique soutiendrait le projet de taxe énergie/CO<sub>2</sub> au niveau européen. Il affirmait aussi que, « *si à l'issue de la présidence belge, la décision d'introduire cette taxe n'a pas été prise au niveau européen, des initiatives unilatérales seront envisagées et prises en Belgique* ». Pour éviter tout effet distributif négatif, il était préconisé d'affecter les revenus de cette taxe à « *une diminution des charges pesant sur le travail* » ainsi qu'à envisager simultanément « *des mesures d'accompagnement visant à éviter l'accroissement des inégalités sociales que pourrait entraîner ce type de taxe* ». Enfin, sur le plan environnemental, le Plan ajoutait que « *il serait intéressant d'y coupler une promotion d'URE<sup>35</sup>* ».

Quatre années plus tard, le PFDD 2004-2008 réaffirme la nécessité de réformer la fiscalité. Ainsi, « *un déplacement de l'impôt sur le travail vers un impôt sur les ressources naturelles doit être envisagé, de même que la création d'un double dividende (environnement/emploi) . D'une part, le déplacement de la charge fiscale vers les ressources et les sources d'énergie naturelles exercera un effet positif sur l'environnement, en rendant les alternatives naturelles plus compétitives. D'autre part, il entraînera un effet positif sur l'emploi, car les revenus des impôts pourront être utilisés pour réduire les charges sociales.* » Quant aux impacts distributifs négatifs éventuels, « *une étude sur la destination de ces revenus* » doit être réalisée, de sorte à « *éviter que les couches les moins nanties de la population soient défavorisées* ». Soulevons aussi que la mise en place de l'action 22 du deuxième PFDD, intitulée « Le juste prix », passait entre autres par la création d'un groupe de travail au printemps 2005. Ce groupe, composé des différentes instances responsables et présidé par un représentant du Ministre des finances, avait pour mission d'« *élaborer la stratégie et une méthode de mesure scientifique acceptée allant dans le sens d'une internalisation des coûts environnementaux et sociaux externes* ». Il était en outre rappelé « *le caractère urgent* » de la mission confiée audit groupe de travail, lequel devait remettre au

---

<sup>34</sup> Disponible sur le site Portail Développement durable [www.developpementdurable.be](http://www.developpementdurable.be)

<sup>35</sup> Utilisation rationnelle d'énergie

Premier Ministre son rapport final pour le 1<sup>er</sup> décembre 2005. Or, ce groupe ne s'est jamais réuni, en dépit du caractère d'urgence évoqué.

L'avant-projet du PFDD 2009-2012<sup>36</sup> stipule, au niveau des instruments, que « *en matière de fiscalité, davantage de cohérence sera recherchée entre le système fiscal et la politique de développement durable. Actuellement, ce sujet est en effet encore loin d'être au centre des préoccupations. L'avant-projet du Plan prévoit donc la rédaction d'un cadre de référence* ». Ceci implique de « *créer un cadre de référence sur la fiscalité durable* » et de « *proposer au niveau européen une liste positive de produits qui servira à stimuler une consommation et une production durables* ». Le cadre de référence visera un consensus social sur les mesures fiscales dommageables au développement durable d'une part et sur les mesures fiscales qui lui sont favorables d'autre part.

#### **2.2.4.3. Avis du Conseil Fédéral du Développement Durable**

A la demande du Ministre fédéral en charge de l'Énergie, Paul Magnette, le CFDD a élaboré en 2010 un avis sur le signal-prix CO<sub>2</sub><sup>37</sup>. Un même avis a également été demandé en parallèle au Conseil Central de l'Économie<sup>38</sup> (CCE).

Les acteurs de la société civile représentés au CFDD (syndicats, patronat, ONG d'environnement et de développement) ont longuement débattu sur cet avis et n'ont pu obtenir de consensus sur l'ensemble des points soumis à discussion. Les points sur lesquels les membres du groupe ont pu se mettre d'accord concernent notamment les objectifs poursuivis par la taxe (objectifs du paquet énergie-climat, compétitivité, R&D, transition juste), le niveau d'implémentation de la taxe et le fait que la taxe soit mise en œuvre « *dans une logique environnementale visant à donner un signal-prix, et non dans une logique budgétaire* » et fixée « *à un niveau et avec une dynamique qui induisent des modifications de comportements sur le long terme et puissent influencer durablement les décisions d'investissement* ». Un autre point important, défendu par les syndicats, réside dans le fait d' « *accompagner la mesure en mettant en œuvre des alternatives* ».

Par ailleurs, d'autres aspects de l'avis n'ont pu aboutir à une vision partagée de l'ensemble des membres du groupe de travail :

- l'assiette de la taxe : CO<sub>2</sub> uniquement ou CO<sub>2</sub> et contenu énergétique,
- l'effet sur les prix et les salaires (via l'indexation),
- les modalités d'application de la taxe pour les ménages ,
- les modalités d'application de la taxe pour les entreprises,
- les modalités concrètes d'utilisation des revenus de la taxe.

ONG et syndicats partageaient, hormis le point relatif à l'indexation sur lequel les ONG se sont abstenues, le même avis. Les arguments défendus par les syndicats dans le cadre du CFDD se retrouvent également dans l'avis du CCE où les ONG environnementales ne sont pas représentées.

---

<sup>36</sup> pp.32-33, [www.fedweb.belgium.be/fr/binaries/broch\\_do\\_plan\\_poddo\\_2009\\_fr\\_tcm119-18324.pdf](http://www.fedweb.belgium.be/fr/binaries/broch_do_plan_poddo_2009_fr_tcm119-18324.pdf)

<sup>37</sup> L'intégralité de cet avis sur [www.belspo.be/frdocfdd/DOC/pub/ad\\_av/2010/2010a04f.pdf](http://www.belspo.be/frdocfdd/DOC/pub/ad_av/2010/2010a04f.pdf).

<sup>38</sup> [www.ccecrb.fgov.be](http://www.ccecrb.fgov.be)

Il faut savoir que le CFDD s'était déjà positionné sur le sujet, remettant un avis d'initiative en 1999, intitulé « Avis sur la fiscalité dans le cadre de la politique climatique »<sup>39</sup>. Dans celui-ci, le Conseil se disait « *partisan de la mise en œuvre d'instruments économiques et fiscaux, comme par exemple la taxe énergie/CO<sub>2</sub> qui aura un effet de hausse sur les prix de l'énergie* ». Il était d'ailleurs d'avis « *qu'une augmentation différenciée de la fiscalité sur l'utilisation de l'énergie a sa place dans l'ensemble des mesures que la Belgique doit mettre en œuvre pour respecter les engagements qu'elle a contractés dans le cadre du Protocole de Kyoto, pour autant qu'une série de conditions indissociables soient remplies spontanément. Cette augmentation d'impôts différenciée constitue un signal nécessaire pour inciter un certain nombre d'utilisateurs à utiliser l'énergie de façon plus rationnelle et à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.* » Le Conseil estimait toutefois que cette mesure voit le jour pour autant qu'une série de conditions soient simultanément remplies, sur les plans économique (préservation de la concurrence), social (mesures spécifiques pour les bas revenus, politique d'accompagnement, etc.) et environnemental (différenciation de l'augmentation de l'impôt selon la forme de l'énergie, sur base de critères écologiques).

### **3. La taxe énergie/CO<sub>2</sub> en pratique**

L'instauration d'une taxe sur les produits énergétiques (énergies non renouvelables) modulée en fonction de paramètres environnementaux (à la fois en fonction de leur contenu énergétique, de leurs émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres paramètres environnementaux) devrait inciter les consommateurs à des comportements plus rationnels. Ceux-ci devraient, d'une part, se tourner vers des vecteurs énergétiques moins polluants et, d'autre part, diminuer leurs consommations d'énergie, au profit des sources d'énergie renouvelables. In fine, notre dépendance aux énergies fossiles devrait conséquemment s'en trouver réduite<sup>40</sup>, tout comme le sera notre vulnérabilité face aux variations des prix des énergies non renouvelables. En outre, dans un contexte où les prix énergétiques seront indéniablement portés à la hausse en raison de la raréfaction des produits énergétiques fossiles et l'augmentation de la demande mondiale globale d'énergie, ce type de mesure permet à la société d'anticiper et d'adapter son mode de vie.

Les outils incitatifs (outils d'aide et de soutien), pour leur part, visent à faciliter les investissements soit dans l'efficacité énergétique, soit dans des technologies menant à des consommations plus sobres en carbone (isolation, installation de panneaux solaires, etc.).

Rappelons également que la taxe énergie/CO<sub>2</sub>, par le biais des réductions de consommations d'énergie qu'elle induit, comporte de nombreux avantages, tels que :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et en particulier le respect des engagements belges pris dans le cadre du Protocole de Kyoto et ceux sous-jacents au Paquet Énergie Climat ;
- l'adaptation à la pénurie prochaine des produits pétroliers ;

---

<sup>39</sup> L'intégralité de cet avis sur [www.belspo.be/frdocfdd/FR/publications\\_avis\\_1999.html](http://www.belspo.be/frdocfdd/FR/publications_avis_1999.html)

<sup>40</sup> Notons que, dans un scénario *business-as-usual*, la Belgique devrait, d'ici 2030, connaître une dépendance de son système énergétique vis-à-vis des importations d'énergie encore plus forte qu'aujourd'hui. Selon les perspectives du Bureau fédéral du Plan (2004), « *la Belgique importerait plus de 96% de ses besoins énergétiques en 2007* », importations consistant principalement en combustibles fossiles et plus particulièrement en hydrocarbures (pétrole et gaz naturel).

- la lutte contre la pollution atmosphérique et, par conséquent, la diminution des effets sur la santé (décès prématurés, symptômes asthmatiques, maladies cardiaques et pulmonaires, etc.) imputables à l'émission de polluants de l'air ;
- la réduction de la dépendance énergétique de la Belgique ;
- la lutte contre la raréfaction des ressources naturelles.

#### **4. Possibilités de mise en œuvre : propositions de la Fédération**

La Fédération Inter-Environnement Wallonie est d'avis que la taxe énergie/CO<sub>2</sub> a sa place parmi l'ensemble des mesures que la Belgique doit mettre en œuvre afin de diminuer ses consommations d'énergie et ses émissions de CO<sub>2</sub>. Pour rappel, la Fédération et l'ensemble du mouvement environnemental plaident pour une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 40 % à l'horizon 2020 et de 95 % d'ici 2050 (par rapport aux émissions de 1990). Cette taxe serait applicable de manière différenciée sur toutes les énergies fossiles et verrait son montant croître par palier d'année en année jusqu'à ce que l'objectif de réduction soit atteint (- 40 % d'ici 2020 et - 95 % d'ici 2050). La progression du niveau de la taxe doit être définie de manière adéquate, ni trop faible (afin d'enclencher un cycle vertueux d'investissements correctifs des émissions de CO<sub>2</sub>), ni trop rapide (afin d'éviter des impacts sociaux et économiques inacceptables). Une progression par paliers de la taxe semble la plus adéquate, avec toutefois réévaluation (à la hausse) annuelle dans le cas où les objectifs (en termes de politique énergétique) poursuivis par la taxe traduits annuellement ne seraient pas atteints.

Cette taxe devrait être modulée selon les secteurs afin d'optimiser les changements de comportements souhaités et de répartir l'effort de manière équitable. Si l'on vise des effets incitatifs comparables, le taux de la taxe doit par exemple augmenter plus rapidement dans le secteur des transports que dans le secteur résidentiel. A noter que, en matière de fiscalité automobile, la Fédération plaide pour que les taxes existantes – taxe de circulation, taxe de mise en circulation – soient modulées en fonction de paramètres environnementaux et non plus en fonction des chevaux fiscaux, comme c'est le cas aujourd'hui (IEW, 2010). Assortie de conditions remplies simultanément, cette augmentation de taxes différenciée constitue un signal nécessaire pour inciter les Belges à utiliser l'énergie de façon plus rationnelle et à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Il est par ailleurs indispensable d'assortir la hausse des taxes énergétiques de certaines conditions (de sorte notamment à ne pas pénaliser les ménages socialement fragilisés).

##### **4.1. Assiette de la taxe**

En marge du projet de révision de la directive 2003/96/EC visant à restructurer le cadre de la taxation des produits énergétiques, en y incluant une composante carbone (la taxation des produits énergétiques ne se ferait non plus seulement sur base du contenu énergétique mais également en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>), la Fédération propose de taxer les énergies non renouvelables (gaz, charbon, mazout, nucléaire, etc.) à la fois en fonction de leur contenu énergétique et de leur contenu CO<sub>2</sub>, mais également en fonction d'autres polluants (particules fines, etc.). La taxe serait alors calculée comme suit :  $a \cdot GJ + b \cdot CO_2 + c \cdot \text{autres polluants}$  où a, b et c seraient respectivement les taux d'imposition sur les Gigajoules (= pouvoir calorifique), sur le contenu CO<sub>2</sub> et sur les autres polluants. Procéder de la sorte permettrait de résorber certains effets pervers du système actuel impliquant que le charbon par exemple est parmi les sources d'énergie les moins taxées alors qu'il figure parmi les plus polluants.



En outre, constatant que la fiscalité énergétique en vigueur en Belgique est relativement en-deçà de celle prévalant dans les pays voisins excepté le Luxembourg (France, Pays-Bas, Allemagne), il y aurait également lieu de la porter vers le haut. Cela permettrait en outre de résorber l'avantage comparatif donné à des sources d'énergie non souhaitables mais qui par ailleurs sont peu émettrices de CO<sub>2</sub>, à l'exemple de l'énergie nucléaire. Dans ce dernier cas, des mesures complémentaires de type taxe sur les windfall profits devraient être prises.

Enfin, IEW plaide pour que toute quantité de CO<sub>2</sub> émise dans le cadre de la production de biens et services soit taxée (lire aussi la proposition sous le point 4.3.1). Cela impliquerait dès lors la prise en compte des émissions non seulement des énergies fossiles mais également celles de l'ensemble des produits consommés sur le territoire belge, et donc ceux qui y sont importés. « Selon l'Institut national de la statistique (INS), le CO<sub>2</sub> d'origine énergétique ne représente que 9,5 % des dépenses des ménages belges (5,7 % pour l'énergie domestique et 3,8 % pour les déplacements » (CHOMÉ, 2010). Une telle proposition nécessiterait que soient calculées l'ensemble des émissions de CO<sub>2</sub> générées lors du processus de production, ce qui n'est pas chose aisée. Cette possibilité devra être étudiée parallèlement à la mise en place d'une taxe énergie/CO<sub>2</sub> pesant sur les énergies non renouvelables. Il pourrait également être utile d'exiger qu'une réelle traçabilité des produits soit opérée au niveau européen.

#### **4.2. Objectifs et taux de la taxe**

Pour être efficace et répondre aux objectifs mentionnés plus haut, le taux de la taxe doit être suffisamment élevé, de sorte à ce que ceux qui payent la taxe intègrent effectivement la donnée environnementale lors de leurs choix de consommation. Il ne faudrait néanmoins pas que celle-ci pénalise les ménages les plus défavorisés, faute d'alternatives. C'est pourquoi, indépendamment du taux de la taxe, des mesures d'accompagnement et de compensation seront essentielles, surtout à l'égard de certains acteurs. Nous y reviendrons par la suite.

Au-delà du seuil de base du taux, il est également important que celui-ci augmente progressivement et que cela soit clairement annoncé à l'avance. En effet, il importe que les ménages et les entreprises soient informés de l'augmentation programmée de la taxe et par là des prix des énergies non renouvelables. Ils pourront ainsi adapter leurs comportements et planifier les investissements nécessaires, en vue de réduire leurs consommations énergétiques.

S'agissant du montant de la taxe en tant que tel, les derniers projets d'implémentation d'une taxe carbone, que ce soit en France ou en Belgique, ont plaidé pour que le montant soit conforme à celui en vigueur sur le marché européen des permis d'émissions de CO<sub>2</sub>, de sorte à ce que toutes les entreprises soient traitées équitablement, aussi bien celles qui y sont soumises que celles qui ne le sont pas. Or, hormis le fait que le prix de la tonne de CO<sub>2</sub> soit par nature volatile - parce que tributaire des offres et des demandes -, force est de constater que ce prix, du fait de la sur-allocation de quotas et de la crise économique, a souvent affiché un niveau faible qui ne saurait infléchir les modes de production et de consommation (lire la proposition sous le point 4.3.2.1).

Pour la Belgique, plusieurs simulations ont été opérées, tantôt par le Bureau fédéral du Plan<sup>41</sup> (taxe de 17 euros la tonne de CO<sub>2</sub>, conformément au prix alors en vigueur sur le marché européen des permis d'émissions) tantôt par le Conseil Supérieur des Finances<sup>42</sup> (taux fixé au regard de la

<sup>41</sup> BASSELIÈRE, D. et al. (2009).

<sup>42</sup> Conseil Supérieur des Finances (2009).

réalisation des objectifs du Paquet Énergie Climat : 25 ou 30 euros la tonne de CO<sub>2</sub> en fonction de l'objectif poursuivi, soit respectivement les scénarios 20/20<sup>43</sup> et 30/20<sup>44</sup>). Ces taux paraissent toutefois trop faibles aux yeux de la Commission européenne (2010) selon laquelle la taxe devrait être portée à 55 euros la tonne de CO<sub>2</sub> pour pouvoir atteindre un objectif de réduction d'émissions de 30 % en 2020. Dans la mesure où une réduction de 40 % des émissions est souhaitée d'ici 2020, la proposition de la Commission européenne constitue un minimum qui devra subir une progression rapide permettant d'atteindre 100 euros en 5 ans. Enfin, il est également important que le montant de la taxe puisse être révisé à la hausse, si d'aventure les objectifs traduits annuellement n'étaient atteints.

S'agissant de la composante énergétique (coefficient « a » de la formule  $a \cdot GJ + b \cdot CO_2 + c \cdot \text{autres}$ ) et les autres polluants (coefficient « c »), les études scientifiques sur ce point font défaut et ne permettent dès lors pas de s'exprimer sur un taux minimal qui permettrait de contribuer aux objectifs d'efficacité énergétique. Ces taux devraient cependant être définis de telle sorte à éviter un report trop massif des énergies fossiles vers l'énergie nucléaire. Enfin, il importe que l'assiette énergétique et l'assiette « autres polluants » évoluent de façon comparable à l'assiette CO<sub>2</sub>, avec un rythme de progression similaire.

L'augmentation de la fiscalité énergétique doit être introduite progressivement et de façon très visible pour les consommateurs.

Certains pays ayant mis en œuvre une taxe carbone l'ont introduite avec une augmentation linéaire. Or, cette option ne nous paraît pas appropriée en termes d'efficacité, puisque, susceptible d'être très peu perceptible par le citoyen (surtout si le taux d'évolution est très bas), elle n'engagerait pas de réels changements de comportements. C'est pourquoi IEW privilégie une progression par palier du taux de la taxe, paliers qui doivent être annoncés clairement, par exemple tous les 2 ou 3 ans, permettant une adaptation tant du côté des producteurs que des consommateurs.

### **4.3. Augmentation différenciée**

Le montant de la taxe sur l'utilisation de produits énergétiques doit être différencié en fonction de la forme d'énergie et des utilisateurs.

#### **4.3.1. En fonction de la forme d'énergie**

Les combustibles (sources d'énergie non renouvelables) seraient ainsi différemment taxés, différenciation faite sur base des critères écologiques en fonction de leur influence respective sur l'environnement.

Les sources d'énergie renouvelables (excepté les sources d'énergie renouvelables dont l'efficacité environnementale est discutable, comme les agrocarburants), pour leur part, se verraient appliquer le taux de taxation minimal prévu par la directive relative à la fiscalité de l'énergie. Comme nous le verrons par la suite, dans le chapitre relatif aux subsides aux énergies fossiles, une telle disposition se justifie notamment par le déséquilibre actuel au niveau des politiques de soutien octroyées d'une part aux énergies fossiles et nucléaire et, d'autre part, aux sources d'énergie renouvelable.

---

<sup>43</sup> Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 20 % à l'horizon 2020 (absence d'accord international).

<sup>44</sup> Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 30 % à l'horizon 2020 (accord international).



### **4.3.2. En fonction des utilisateurs**

Quel que soit le type d'utilisateurs, les exemptions de la taxe seront à éviter autant que faire se peut, de sorte à maintenir les signal-prix auprès des acteurs économiques qui y sont soumis. Les mesures d'accompagnement et les mesures de compensation (avec par exemple des objectifs sociaux) au regard d'objectifs environnementaux leur seront préférées.

#### **4.3.2.1. Entreprises**

Au niveau des entreprises, il conviendra de respecter le principe *non bis in idem* en vertu duquel les acteurs économiques ne doivent être assujettis à double imposition. Ainsi, les entreprises déjà soumises à des obligations de réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> par ailleurs seront exemptées de la composante CO<sub>2</sub> de la taxe (mais pas des autres composantes). Néanmoins, cela présuppose que ces systèmes soient réellement efficaces. En effet, le système européen des permis d'émissions est entaché d'imperfections, ne permettant pas de réduire efficacement les émissions. En témoigne l'effondrement du prix sur le marché du carbone enregistré en février 2007 sous l'effet conjugué d'une sur-allocation de quotas et de la baisse de l'activité économique. Sans compter, comme le soulignait le rapport de l'ONG britannique Sandbag (2010), les bénéfices plantureux qu'ont pu réaliser certaines entreprises, parmi lesquelles ArcelorMittal qui a engrangé en 2008 un surplus de 14,4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit, considérant le prix de la tonne de CO<sub>2</sub> à 14 €, 202 millions d'euros. En outre, beaucoup d'entreprises, sous motif de concurrence internationale et par là de fuite de carbone, se voient également octroyer gratuitement des permis. Certes, une mise aux enchères des permis est planifiée. Mais celle-ci ne sera que progressive et ne touchera pas les entreprises qui pourront démontrer un risque de fuite de carbone.

Ce faisant, l'exemption de la composante CO<sub>2</sub> aux entreprises soumises par exemple au système européen ne pourra se faire qu'à la condition que celui-ci soit réformé en profondeur, ce qui implique notamment la prise en compte du secteur aérien (notons que l'intégration de ce secteur dans le système ETS sera effective en 2012), et la mise aux enchères maximale des permis, en opposition au système actuel où les permis sont alloués gratuitement. Le prix de base des enchères devrait être défini de telle sorte à ce que les objectifs de réduction nationaux soient atteints, tout en garantissant une certaine flexibilité permettant de faire varier le montant des permis en circulation de sorte à considérer les variations de demande, celles par exemple induites par le cycle des affaires ou d'autres changements structurels. En outre, il pourrait être opportun de mettre en place un régulateur européen chargé de fixer un prix minimum et assurer une certaine stabilité de ce prix, essentiel pour permettre les investissements nécessaires. Pour atteindre les impératifs climatiques requis, ce prix minimum devrait atteindre 55 euros la tonne de CO<sub>2</sub>.

#### **4.3.2.2. Ménages**

La taxe énergie/CO<sub>2</sub> devrait encourager les ménages à diminuer leur consommation énergétique, par le biais de modification de comportements et d'un recours accru aux alternatives. Afin de faciliter cette transition, il importe que les ménages aient accès aux primes et autres instruments facilitant les investissements économiseurs d'énergie.

La mise en place d'une taxe énergie/CO<sub>2</sub> aura probablement un impact proportionnellement plus élevé sur les ménages défavorisés. A titre d'illustration, la part des revenus alloués au chauffage et à l'éclairage est inversement proportionnelle au niveau des revenus. De plus, ces ménages disposent d'une capacité très limitée à consentir à des investissements dans l'efficacité énergétique. D'où l'importance de cibler les mesures de compensation sur les ménages les plus

défavorisés (bas revenus et allocataires sociaux) et des mesures d'accompagnement spécifiques pour soutenir les diminutions de consommations.

#### **4.4. Affectation des recettes**

D'après les simulations du Conseil Supérieur des Finances (2009), une taxe à 46 €/tCO<sub>2</sub> devrait générer 1,816 milliard d'euros, soit 0,54 % du PIB. Nous pouvons donc nous attendre à ce que les recettes générées par l'augmentation des taxes énergétiques à 55 €/tCO<sub>2</sub> soient de l'ordre du 2 milliards d'euros. Celles-ci devront être dédiées à encourager les économies d'énergie et à promouvoir les énergies renouvelables auprès des acteurs économiques.

Une certaine part des recettes devrait être affectée à l'accompagnement des ménages les plus défavorisés, par exemple en instituant un programme spécifique d'isolation des logements et de réduction de la facture énergétique, mais également au développement d'alternatives (transports en commun, etc.).

##### **4.4.1. A des fins environnementales**

###### **4.4.1.1. Entreprises**

Il est important que les revenus issus de la taxe énergie/CO<sub>2</sub> soient affectés à la conversion vers une économie à bas carbone. Cela signifie le maintien (ou la réorientation au regard d'objectifs environnementaux et sociaux), des mécanismes d'aide et de soutien aux énergies renouvelables (primes, soutiens publics aux PME), aux infrastructures (réseaux électriques), etc. Il peut aussi être envisagé qu'une part des recettes issues de la taxe énergie/CO<sub>2</sub> soit reversée aux entreprises sous forme de moyens en vue d'améliorer leur efficacité énergétique, mais également leur efficacité de consommation de matières (développement d'une gestion durable des matières).

Le budget du subventionnement des audits énergétiques (et de la mise en place d'une comptabilité énergétique) dans les entreprises ayant signé un accord de branche pourrait être lui aussi alimenté par les recettes de la taxe.

###### **4.4.1.2. Ménages**

La taxe énergétique devrait alimenter un fonds URE, qui financerait les actions d'utilisation rationnelle d'énergie prioritairement auprès des ménages à bas revenus et des allocataires sociaux, visant à générer d'importantes économies d'énergie et par conséquent à réduire la facture énergétique. L'impossibilité d'investissement dans les mesures d'économies d'énergie (isolation par exemple) est l'un des obstacles à l'efficacité d'une taxe énergie/CO<sub>2</sub> quand elle vise la réduction de la consommation d'énergie (OCDE, 2006b). Le système ne peut revenir à soutenir uniquement ceux qui ont déjà la capacité d'investissement. Dans une position antérieure sur les mesures fiscales et autres incitants en matière d'investissements économiseurs d'énergie dans les bâtiments<sup>45</sup>, IEW plaidait pour une réforme du système des réductions fiscales et de primes Énergie, constatant que le système d'alors était à la fois peu efficace (les aides publiques les plus importantes étaient alors octroyées aux mesures les moins efficaces en termes d'économie de CO<sub>2</sub>) et socialement discriminatoire. Et de plaider pour une alternative où l'octroi de primes céderait la place au principe du tiers investisseur avec prêt à taux zéro pour les ménages à faibles revenus<sup>46</sup>. Il est également important que les propriétaires de biens immobiliers mis en location soient également incités à opérer dans ceux-ci des investissements économiseurs d'énergie.

---

<sup>45</sup> Téléchargeable sur [www.iewonline.be/spip.php?article3125](http://www.iewonline.be/spip.php?article3125).

#### **4.4.2. A des fins sociales**

Des mesures spécifiques et compensatoires pour les plus bas revenus et les allocataires sociaux doivent être instaurées, de sorte à ne pas les pénaliser. L'OCDE (2006b) recommande « *d'utiliser les recettes engendrées pour une aide financière directe (...), ciblée sur les groupes vulnérables, tels que les ménages à faible revenu* ».

Il est préférable qu'aucune catégorie de consommateurs ne soit exemptée du montant de la taxe de manière directe, ceci pour maintenir la clarté du signal-prix et rendre perceptible le contexte d'énergie chère. Il s'avère que, contrairement aux mesures compensatoires ciblées, « *l'octroi d'exemptions n'est jamais efficace ni effectif* » (OCDE, 2006b). Concrètement, pour ces catégories fragilisées de la population, certains prélèvements obligatoires, comme les dépenses des cotisations sociales (patronales et salariales), pourraient être portés à la baisse pour les bas salaires. IEW invite le Gouvernement à garantir que les ménages les plus défavorisés ne dédient proportionnellement pas à la consommation d'énergie une part de leur revenu supérieure aux ménages aisés. L'action du Gouvernement peut prendre la forme, par exemple d'un versement d'une somme forfaitaire sous forme de chèque énergie.

#### **4.4.3. A des mesures d'accompagnement**

Enfin, il est primordial qu'une politique d'accompagnement, orientée notamment vers l'information et la sensibilisation, soit préalablement mise en œuvre, ainsi qu'à chaque étape de la progressivité de la taxe. L'adaptation de la société pour répondre aux défis énergétique et climatique nécessite dès lors la participation de tous. De plus, on voit mal comment ces défis pourraient, dans une démocratie comme la nôtre, se passer de débats approfondis, préalablement à toute mise en œuvre de solutions. Pourrait ainsi se développer un accompagnement à la prise de conscience, et à l'identification de solutions collectives et individuelles.

#### **4.5. Réorienter, supprimer les subsides aux énergies non renouvelables**

Une récente analyse entreprise par l'Agence Internationale de l'Énergie<sup>47</sup>, présentée au World Energy Outlook (WEO) 2010, montre que les subsides aux énergies fossiles sont plus élevés qu'escompté, passant de 342 milliards de dollars américains en 2007 à 557 milliards de dollars américains l'année d'après. En éliminant progressivement ces subsides, un signal-prix significatif pourrait être envoyé, de sorte à créer des incitants pour des usages plus efficaces. De tels subsides pourraient être redirigés et réaffectés aux entreprises produisant de l'énergie renouvelable ainsi qu'à d'autres biens et services économiseurs d'énergie.

Au niveau européen, les subventions en matière d'énergie allaient en 2001 à 75 % aux énergies fossiles, dont une large part au charbon. En 2004, ces mêmes énergies fossiles étaient subsidiées à concurrence de 24 milliards d'euros pour 5,3 milliards aux énergies renouvelables. Au total, on estime à 500 milliards de dollars le montant des subsides alloués chaque année dans le monde aux énergies fossiles, soit 1 % du PIB mondial.

---

<sup>46</sup> La réforme du système telle que proposée par IEW permettrait la rénovation énergétique de 1.300.000 logements wallons en 20 ans et la création d'au moins 20.000 emplois.

<sup>47</sup> [www.iea.org/files/energy\\_subsidies.pdf](http://www.iea.org/files/energy_subsidies.pdf)

#### 4.5.1. Accises diesel

Un différentiel important entre les accises sur le diesel et l'essence existe toujours chez nous. Il est à l'origine de la forte « diésélisation » de notre parc automobile. Pourtant, sur le plan environnemental, rien ne justifie une telle différenciation, bien au contraire : les émissions du diesel que ce soit de CO<sub>2</sub> (2,63 kg/l pour le diesel, contre 2,36 kg/l pour l'essence), ou de polluants locaux - exception faite du monoxyde de carbone - sont supérieures à celles de l'essence par litre brûlé. Aligner les accises du diesel sur celles de l'essence (augmentation de l'ordre de 4 cents au litre) – mesure prônée de longue date par la mouvance environnementale – générerait 240 millions d'euros (sur base de la consommation annuelle de diesel en Belgique, soit 6 milliards de litres). Et, si l'on augmente de 4 autres cents en 2011, les recettes générées atteindraient 285 millions d'euros. Voilà qui permettrait d'assurer au niveau de la mobilité des personnes et des marchandises un solide transfert modal salutaire pour notre santé (physique et mentale) et celle de la planète.

#### 4.5.2. Voitures de société

Le régime fiscal belge relatif aux véhicules de société est remis en cause par diverses instances internationales, notamment l'OCDE et l'Agence internationale de l'énergie<sup>48</sup>. En Belgique même, de nombreuses instances portent un regard critique sur ce régime. Ainsi, la Section « Fiscalité et parafiscalité » du Conseil supérieur des finances « *considère qu'il faut aller progressivement vers la suppression du régime fiscal particulier des voitures de société et aligner la taxation de l'avantage de toute nature sur celle des salaires, tant dans le chef de l'employeur que dans le chef du salarié. Le même principe s'applique aux cartes-carburant. Sur le plan économique, octroyer un régime fiscal favorable à un avantage extra-salarial concentré dans le haut de la distribution des revenus n'est ni efficace ni équitable et [...], les conséquences environnementales de cette pratique sont particulièrement dommageables. L'argument de l'impact sur l'industrie automobile doit être apprécié en tenant compte de la responsabilité de celle-ci dans les émissions de CO<sub>2</sub> et l'impact sur l'emploi doit s'apprécier globalement, en tenant compte de la redistribution entre les modes de transport qu'entraînera l'approche recommandée par la Section.* »

Les voitures de société représentent actuellement en Belgique la moitié des nouvelles immatriculations<sup>49</sup>. Les avantages fiscaux liés à ces véhicules agissent dans le sens d'une incitation à la consommation de déplacements automobiles, en particulier pour les trajets privés. Il convient dès lors de supprimer ces avantages. Les priorités en la matière sont de :

- supprimer le système de forfait pour l'estimation du nombre de kilomètres associés aux déplacements privés et « domicile-travail » (actuellement 5.000 km/an si la distance domicile-travail est inférieure ou égale à 25 km, 7.500 km/an au-delà) ;
- revoir à la hausse l'avantage (exprimé en euros par kilomètre parcouru) en le calculant sur base du prix du véhicule et de sa consommation officielle de carburant (actuellement,

---

<sup>48</sup> « *Fiscal incentives have led to a relatively high and increasing number of company cars in the country, an ownership structure that encourages both more intensive car usage and the purchase of larger, less efficient cars. In 2001, 34 % of new registered passenger cars were company cars, with fuel consumption on average 8% higher for gasoline-powered cars and 22% higher for diesel fuelled cars than that of cars purchased privately.* » IEW, « Energy policies in IEA countries - Belgium », 2005.

<sup>49</sup> FEDERAUTO, FEBIAC et RENTA.

l'avantage déclaré – fonction de la puissance fiscale – est inférieur au coût kilométrique réel d'une voiture) ;

- éliminer progressivement le système de déductibilité fiscale. Les frais de voiture peuvent actuellement être déduits par l'employeur à hauteur de 120 % pour les véhicules 100 % électrique et 50 % pour les véhicules dont les émissions sont supérieures à 195 (diesel) ou 205 (essence) gCO<sub>2</sub>/km, avec six classes intermédiaires à 100, 90, 80, 75, 70 et 60 %. La suppression de l'attrait fiscal dont jouissent les véhicules de société serait progressive et pourrait suivre le calendrier suivant :

Carburant			Déductib. fiscale 2010	Déductib. fiscale 2011	Déductib. fiscale 2012	Déductib. fiscale 2013	Déductib. fiscale 2014	Déductib. fiscale 2015	Déductib. fiscale 2016
Diesel	Essence	Électricité							
Émissions de CO <sub>2</sub>	Émissions de CO <sub>2</sub>	Émissions de CO <sub>2</sub>							
		0 g	120%	100%	80%	60%	40%	20%	0%
0-60 g	0-60 g		100%	80%	60%	40%	20%	0%	
61-105 g	61-105 g		90%	60%	40%	20%	0%		
106-115 g	106-125 g		80%	40%	20%	0%			
116-145 g	126-155 g		75%	20%	0%				
146-170 g	156-180 g		70%	0%					

- supprimer le système de carte essence permettant à un employé de rouler sans avoir conscience des coûts associés à ses déplacements.

#### 4.5.3. Agrocarburants

Ces dernières années, les agrocarburants ont clairement émergé en tant que carburant alternatif dans le secteur du transport, s'inscrivant en marge de la lutte contre le changement climatique. Le Gouvernement fédéral a octroyé un avantage fiscal aux agrocarburants (via les accises sur les carburants)<sup>50</sup> pour faire face à la concurrence des prix avec les carburants ordinaires (diesel, essence) mais également dans la perspective d'atteindre les objectifs (européens) d'incorporation de 5,75 % à l'horizon 2010 aux carburants traditionnels (avec l'objectif d'atteindre les 10 % en 2010).

Au total, le quota comprend une production annuelle de 380.000 m<sup>3</sup> de biodiesel et de 250.000 m<sup>3</sup> de bioéthanol exonérés d'accises. Si les agrocarburants étaient soumis aux droits d'accise sur les carburants, l'État belge enregistrerait, à consommation égale, 164.584.000 euros (120.840.000 euros pour le biodiesel et 152.500.000 euros pour le bioéthanol).

#### 4.5.4. Secteur aérien

Le transport aérien est lui aussi destinataire privilégié de subsides contestables dont bénéficient tant les compagnies que les gestionnaires d'aéroports. La manne publique dont jouit par exemple la compagnie low-cost Ryanair est estimée à environ 660 millions d'euros en Europe (aides au démarrage, ristournes sur l'assistance aux escales ou sur les redevances aéroportuaires). En Wallonie, la compagnie a bénéficié d'aides substantielles, dont l'octroi, en 2001, d'un tarif

<sup>50</sup> Loi votée en 2006 (modification de la loi programme du 11 juillet 2005, publiée au Moniteur belge le 12/07/2005 et loi du 10/06/06 publiée au Moniteur belge le 16 juin 2006).

préférentiel pour les redevances d'atterrissage à Charleroi d'un euro par passager embarqué, soit une réduction de 50 % environ sur le tarif public fixé par arrêté publié au Journal Officiel. On estime que la « facture aéroportuaire » wallonne dépasse le milliard d'euros.<sup>51</sup>

Par ailleurs, le secteur bénéficie d'avantages incontestés dont il faudrait remédier :

- il a jusqu'à présent échappé au système européen d'échange de quotas d'émissions de CO<sub>2</sub> (mais y sera néanmoins intégré dès 2012) ;
- contrairement aux autres modes de transport, les billets d'avion ne sont, pas soumis à la TVA ;
- le kérosène échappe toujours à la taxation.

---

<sup>51</sup> Extrait du dossier *Les limites du ciel - Enjeux du développement incontrôlé du transport aérien*, d'IEW, décembre 2008, pp.20-21.



## **Références bibliographiques**

BARDE, J-Ph. (1998), *Écotaxes et réformes fiscales vertes dans les pays de l'OCDE: Bilan et mise en œuvre*, La Jaune et La Rouge, avril 1998.

BARDE, J-Ph. (2004), *Green Tax Reforms in OECD Countries: an Overview*, 15 p.

BASSELLIERE, D., BOSSIER, F. et VERSCHUEREN, F. (2009), *Hausse de la fiscalité sur l'énergie et baisse d'autres formes de prélèvement : résultats macroéconomiques*, Bureau fédéral du Plan.

BOSQUET, B. (2000), *Environmental tax reform: does it work ?*, Ecological Economics, Volume 34, Number 1, juillet 2000, pp.19-32.

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN (2009), *Rapport fédéral*, Tableau des 88 indicateurs de développement durable, F13 Consommation d'énergie.

Disponible sur le site [www.plan.be/websites/tfdd\\_88/fr/r5fr\\_fichessite715.html](http://www.plan.be/websites/tfdd_88/fr/r5fr_fichessite715.html).

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN (2004), *Perspectives énergétiques pour la Belgique à l'horizon 2030*. Disponible sur le site [www.plan.be/websites/pp095/fr/html\\_books/23.html](http://www.plan.be/websites/pp095/fr/html_books/23.html)

BUXANT, M. (2005), *Vous prendrez bien un peu d'air pur*, La Libre Belgique, article mis en ligne le 22 septembre 2005. Disponible sur le site [www.lalibre.be](http://www.lalibre.be)

CFDD (2010), *Avis sur le signal prix CO<sub>2</sub>*, approuvé par l'assemblée générale du 26 mars 2010. Disponible sur le site <http://www.belspo.be/frdocfdd/>

CFDD (2009), *Avis sur un verdissement de la fiscalité dans le cadre du développement durable*, approuvé par l'assemblée générale du 27 novembre 2009. Disponible sur le site <http://www.belspo.be/frdocfdd/>

CFDD (1999), *Mémoire au nouveau gouvernement fédéral*, approuvé par l'Assemblée générale du 15 juin 1999. Disponible sur le site <http://www.belspo.be/frdocfdd/>

CFDD (1999), *Avis sur la fiscalité dans le cadre de la politique climatique*, approuvé par l'Assemblée Générale du 19 octobre 1999. Disponible sur le site <http://www.belspo.be/frdocfdd/>

CHOMÉ, F. (2010), *La « redevance climatique ». Pour une taxe carbone originale et équitable*, IMAGINE septembre & octobre 2010.

CIDD (2000), *Avant-projet de Plan Fédéral pour un Développement Durable 2000-2003*, 100 p. Disponible sur le site [http://www.belspo.be/frdocfdd/fr/bibfr/pfdd1\\_ap.pdf](http://www.belspo.be/frdocfdd/fr/bibfr/pfdd1_ap.pdf)

COMMISSION AMPERE (2000), *Rapport de la Commission pour l'Analyse des Modes de Production de l'Électricité et le Redéploiement des Énergies (AMPERE) au Secrétaire d'État à l'Énergie et au Développement durable – Rapport de synthèse de la Commission*, 182 p. Disponible sur le site [www.mineco.fgov.be/energy/ampere\\_commission](http://www.mineco.fgov.be/energy/ampere_commission)

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

CONSEIL CONSTITUTIONNEL (2009), *Décision n° 2009-599 DC du 29 décembre 2009*.

CONSEIL SUPÉRIEUR DES FINANCES (2009), *La politique fiscale et l'environnement*.

CREG (2009), *Rapport annuel 2009*.

DANISH MINISTRY OF TAXATION (2007), *Tax in Denmark 2007*, 54 p. Disponible sur le site [www.skm.dk](http://www.skm.dk)

DECROP, J., DE MENTEN, Th. et STEINBACH, C. (2005), *La libéralisation des secteurs du gaz et de l'électricité en Région wallonne*, publication du Rwadé avec le soutien de RISE et de la Région wallonne, 34 p. Disponible sur le site [www.rise.be](http://www.rise.be)

DE ROUGEMONT, Ph. (2005), *Allemagne : une réforme fiscale écologique pour respecter et dépasser le protocole de Kyoto*, l'État de la Planète Magazine N°19 – Repenser la sécurité – janvier/février 2005, 5 p. Disponible sur le site [www.delaplanete.org](http://www.delaplanete.org)

DUMORTIER, C., MEYER, S. (sous la direction du Dr. Walter HECQ), DEMEYER, B. et BACCHUS, K. (2006), *Étude comparative des politiques sociales en matière d'énergie – Rapport final*, CEESE-ULB et HIVA-KUL, étude réalisée pour le compte du Service Public de Programmation Intégration Sociale, 42 p.

EEA (2004a), *Subventions à l'énergie et aux énergies renouvelables*, EEA Briefing No 2/2004. Disponible sur le site [www.eea.eu.int](http://www.eea.eu.int)

EEA (2004a), *Energy subsidies in the European Union: A brief overview*, EEA Technical Report 1/2004, 20 p. Disponible sur le site [http://reports.eea.europa.eu/technical\\_report\\_2004\\_1/en/Energy\\_FINAL\\_web.pdf](http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2004_1/en/Energy_FINAL_web.pdf)

EEB (2010), *Towards a new Energy Strategy for Europe 2011-2020*.

EUROSTAT (2006), *Prix de l'électricité de l'UE25 en janvier 2006 – Hausse de 5% du prix de l'électricité pour les ménages en 2005 – Hausse de 16% des prix pour les industriels*, Communiqué de presse 93/2006, 3 p. Disponible sur le site <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/pls/portal/docs>

EUROSTAT (2005), *Au-devant de la scène – L'énergie, L'Europe en chiffres – Annuaire Eurostat 2006-07*, 45 p.

EUROSTAT (2003), *Energy Taxes in the Nordic Countries – Does the polluter pay?*, National Statistical offices in Norway, Sweden, Finland and Denmark, Final Report, 43 p.

GIKAS, A. et KEENAN, R., *Aspects statistiques du secteur de l'énergie en 2004 – La dépendance énergétique de l'UE-25 s'accroît*, Statistiques en bref, Environnement et Énergie, 5/2006, 12 p.



GOERTEN J. et CLEMENT E. (2007), *Prix de l'électricité pour les ménages et l'industrie de l'UE au 1er janvier 2007*, Statistiques en bref, Environnement et énergie. Disponible sur le site <http://eurostat.ec.europa.eu>

GORTEN, J. et CLEMENT, E. (2006), *Prix du gaz pour les ménages et l'industrie de l'UE au 1er juillet 2006*, Statistiques en bref « Environnement et énergie » 19/2006, 8 p. Disponible sur le site [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-NQ-06-019/FR/KS-NQ-06-019-FR.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-NQ-06-019/FR/KS-NQ-06-019-FR.PDF)

GREEN BUDGET GERMANY (2005), *Une comparaison européenne d'une taxe suisse sur le CO<sub>2</sub> – Des instruments issus de l'économie de marché au service de l'environnement*, Étude mandatée par WWF Suisse et Greenpeace Suisse, Munich, mars 2005, 42 p. Disponible sur le site <http://assets.wwf.ch/downloads/fosstudieco2abgabef.pdf>

ICEDD (2007), *Développement d'une méthode de suivi et d'analyse des évolutions des prix de l'électricité et du gaz naturel en Wallonie*, Réf. CWaPE – 2006 / 0001, Rapport final, 101 p. Disponible sur le site <http://www.cwape.be/servlet/Repository?IDR=7831>

IDD (2000), *Plus de croissance, moins d'énergie*, Indicateurs pour un Développement Durable, périodique bimensuel mars-avril 2000. Disponible sur le site <http://users.skynet.be/idd>

IEW (2010), *Taxer plus & taxer mieux – Plaidoyer pour une fiscalité automobile au service de l'environnement*. Disponible sur <http://www.iewonline.be/spip.php?article3388>.

IEW (2009), *Résoudre la question des économies d'énergie dans le résidentiel d'ici 2030*, Position d'Inter-Environnement Wallonie sur les mesures fiscales et autres incitants en matière d'investissements économiseurs d'énergie dans les logements. Disponible sur le site [www.iewonline.be](http://www.iewonline.be).

IEW (2008), *Les limites du ciel – Enjeux du développement incontrôlé du transport aérien*, dossier d'Inter-Environnement Wallonie.

IEW (2007a), *La composition des prix de l'énergie ou Comment les préoccupations relatives aux économies d'énergie et à l'accès de tous aux services de l'énergie s'inscrivent-elles dans la fiscalité énergétique*, Position d'Inter-Environnement Wallonie, 26 p. Disponible sur le site [www.iewonline.be](http://www.iewonline.be)

IEW (2007b), *Sortie du nucléaire – Une chance à saisir !*, dossier, mars 2007, p.33.

IEW (2006a), *Vers une tarification solidaire et progressive de l'électricité*, Position d'Inter-Environnement Wallonie, 36 p. Disponible sur le site [www.iewonline.be](http://www.iewonline.be)

IEW (2006b), *Qualité de l'air : l'OMS définit une base internationale*, Communiqué de presse d'Inter-Environnement Wallonie, 27 septembre 2006. Disponible sur le site [www.n-iew-s.be](http://www.n-iew-s.be)

NICOLALSEN, J., DEAN, A. et HOELLER, P. (1991), *Économie et environnement : problèmes et orientations possibles*, Revue économique de l'OCDE, n° 16, printemps 1991, 49 p.

