

La fiscalité verte – la fiscalité automobile

INTRODUCTION

Ces dernières années, les mesures fiscales à objectif environnemental se sont multipliées (en particulier les incitants). Combinées à d'autres mesures, ces mesures fiscales peuvent constituer un instrument important pour faire face aux défis environnementaux urgents que sont, entre autres, les changements climatiques, la transition vers une économie sobre en carbone ou encore la réduction des pollutions et la préservation des ressources naturelles.

Compte tenu de cette évolution, il est temps pour la FGTB wallonne de mener sa propre réflexion sur la fiscalité verte et de se positionner sur le choix des outils et des instruments économiques qui permettront cette transition.

Etant donné la complexité et l'étendue de la thématique de la fiscalité verte, nous avons décidé de morceler le travail en différents volets : la fiscalité automobile, la fiscalité énergétique, la fiscalité du résidentiel, la fiscalité environnementale à proprement parler et la fiscalité verte des entreprises.

Pour chaque domaine de la fiscalité verte, un bref aperçu des mesures et des orientations existantes sera proposé. Ces mesures seront ensuite analysées avec un double objectif : l'efficacité environnementale et l'équité sociale. A notre sens, il est indispensable que les dispositifs fiscaux soient écologiquement efficaces puisqu'il s'agit de leur finalité principale, mais aussi qu'ils soient socialement justes. Cette double approche nous semble d'autant plus nécessaire que les difficultés et restrictions budgétaires sont importantes.

Le premier volet concerne la fiscalité automobile. En effet, une réforme des taxes de roulage doit entrer en vigueur dans moins d'un an (1/1/2013) et le CESW aura à se prononcer sur le projet de mise en œuvre de cette réforme vraisemblablement dans le courant du premier semestre de l'année. C'est en raison de cet agenda que ce chapitre est abordé en priorité.

LA FISCALITÉ AUTOMOBILE

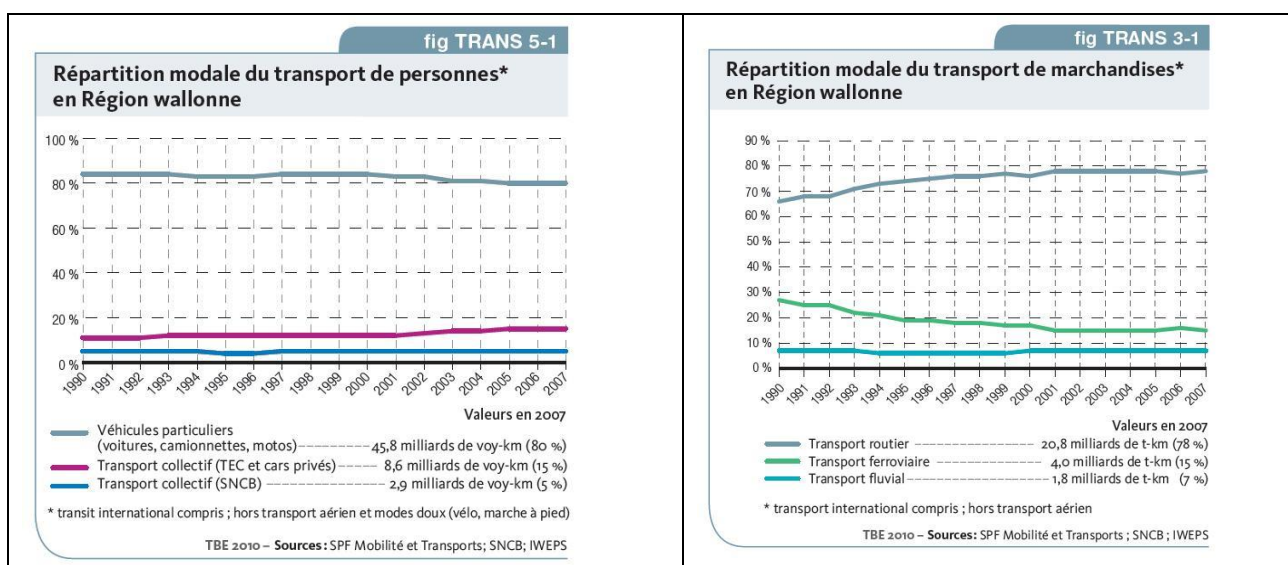
Données sur les modes de transport et leur impact environnemental¹

Répartition modale des transports

En Wallonie, tant pour le transport de personnes que pour celui des marchandises, c'est la route qui prédomine.

En 2007, 95% du transport des personnes en Région wallonne s'est fait par la route, dont 80% en véhicules particuliers. Le nombre de voitures en circulation a augmenté de 12% entre 2000 et 2009² pour atteindre 1,6 million, ce qui représente 1 voiture pour un peu plus de 2 habitants. La part modale du transport collectif a toutefois progressé de 16 à 20% entre 1990 et 2007 tandis que la part du train reste stable (5%).

Toujours en 2007, 78% du transport de marchandises³ s'effectuait par la route⁴. La part du transport routier est en hausse constante depuis 1990. Le transport fluvial représente environ 7% et le transport ferroviaire environ 15%. Le fret aérien connaît une croissance de l'ordre de 13% par an. La quantité de marchandises transportées⁵ en Région wallonne a augmenté de 40% entre 1995 et 2007⁶. Une augmentation de 60% du transport des marchandises est attendue en Belgique entre 2005 et 2030.



¹ Source : tableau de bord de l'environnement wallon 2010.

² La population belge a augmenté de 5,3% sur cette même période, ne justifiant pas une telle augmentation du nombre de véhicules.

³ Hors transport aérien.

⁴ Transit international compris. Il y a environ 40% de camions étrangers sur les routes belges.

⁵ Hors transport aérien.

⁶ Cette hausse est 2 fois plus forte que celle du PIB, ce qui correspond à une baisse d'efficacité.

Impacts environnementaux et sanitaires

Les impacts environnementaux découlant du transport de personnes et de marchandises sont multiples : pollution de l'air, effet de serre et réchauffement climatique, bruit, consommation d'espace et fragmentation du territoire⁷. Ces nuisances concernent tous les modes de transport mais les impacts environnementaux du transport routier sont beaucoup plus significatifs. Par exemple, les émissions de CO₂ par km parcouru par camion sont 2 à 10 fois supérieures à celles du rail (en fonction du tonnage transporté).

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des coûts externes⁸ unitaires pour chaque mode de transport en Région wallonne. Il en ressort clairement que le train est le moyen de transport générant le moins de coûts externes. A l'heure actuelle, les impacts des différents modes de transports sur l'environnement et la santé ne sont pas répercutés sur les coûts du transport mais sont supportés par l'ensemble de la collectivité.

tab TRANS F1-1								
Coûts externes unitaires pour différents modes de transport en Région wallonne (estimations)								
	Passagers (€/ct/voy-km)				Marchandises (€/ct/t-km)			
	route			Train	route		Train	Navigation intérieure
	Voiture	Bus/car	2 roues motorisés		Véhicules utilitaires légers	Camion		
Changement climatique	0,29 – 2,05	0,14 – 0,97	0,20 – 1,36	0,10 – 0,72	0,95 – 6,68	0,21 – 1,49	0,06 – 0,37	0,07 – 0,50
Pollution atmosphérique	0,45 – 1,26	0,20 – 0,56	0,51 – 1,43	nc	1,93 – 5,47	0,57 – 1,56	nc	nc
Nuisances sonores	0,59	0,15	1,81	0,44	3,66	0,55	0,36	0,00
Consommation d'espace	0,39	0,09	0,28	0,08	1,45	0,27	0,04	0,11
Accidents	3,98	0,31	24,32	0,10	4,51	0,62	0,00	0,00
Congestion	10,17 – 31,43	0,53 – 1,63	12,17 – 37,60	0,21	18,74 – 57,91	1,87 – 5,79	0,05	0,00

nc = non calculé TBE 2010 – Source : Nayes et Arnold (2010)

En ce qui concerne le transport routier, les conséquences environnementales les plus préoccupantes sont de deux ordres : l'impact sur le climat d'une part et l'impact sur la qualité de l'air (les émissions de particules fines dans l'air) d'autre part.

Emissions de gaz à effet de serre (GES)

Le transport routier émet près de 20% des GES. C'est la seconde source d'émission en Région wallonne après l'industrie. Les émissions du transport routier ont augmenté de 31,1% entre 1990 et 2007 alors que presque tous les autres secteurs sont parvenus à réduire leurs émissions (à l'exception du secteur

⁷ En plus de problèmes de congestion, d'accident et de la dégradation des voiries qui ne sont pas d'ordre environnemental.

⁸ On appelle « coûts externes » les coûts engendrés par une activité humaine qui ne sont pas supportés par l'utilisateur mais par la collectivité ou reportés sur d'autres générations. L'internalisation des coûts externes consiste à répercuter les coûts externes sur le prix payé par l'utilisateur. La non-prise en compte des coûts externes d'un bien ou d'un service provoque une surconsommation de celui-ci et confère un avantage concurrentiel relatif aux biens et services les plus polluants (ceux dont les coûts externes sont les plus élevés).

résidentiel). A politique inchangée, il faut s'attendre à une hausse des émissions de GES de 17,6% sur la période 2005-2030⁹.

Particules fines

De nombreuses études ont mis en évidence les dangers des particules fines¹⁰ pour la santé. L'exposition aux particules fines réduirait l'espérance de vie statistique moyenne d'environ 9 mois dans les pays de l'EU-25. La perte de vie estimée en Belgique, la plus élevée de l'UE, est de 18 mois. Ce qui correspond à 13.000 décès prématurés par an chez nous. En Wallonie, le transport routier est à l'origine de l'émission de 32,4% des particules fines (chiffres 2007). C'est le deuxième secteur le plus émissif de particules fines après l'industrie (39,5%).

Depuis 6 ans, la norme européenne en matière de particules fines n'est pas respectée en Belgique. L'Europe a engagé une procédure d'infraction. Le dossier est à présent dans les mains de la Cour européenne de justice qui va statuer sur les mesures immédiates que la Belgique devra prendre sous peine de sanctions financières (astreintes journalières par jour de dépassement).

En conclusion, l'augmentation attendue du transport de marchandises et du transport de personnes dans les années à venir nécessitera de profonds changements dans ce secteur si l'on veut parvenir à diminuer les émissions de CO₂ et la pollution atmosphérique. La fiscalité verte, sous certaines conditions, est un outil utile pour infléchir cette tendance, notamment à travers l'internalisation des coûts externes.

Les taxes sur les véhicules

Cadre actuel

Les taxes de circulation relèvent de la compétence des Régions suite aux différentes réformes de l'Etat. La loi spéciale de financement, modifiée à plusieurs reprises, confère aux Régions les compétences pour modifier le taux d'imposition, la base imposable et les exonérations de tous les impôts régionaux. Jusqu'à présent, le service des impôts régionaux était assuré gratuitement par l'Etat fédéral. Mais la Région wallonne a décidé, à partir de 2013, d'assurer elle-même la perception des taxes relatives à la fiscalité automobile.

Actuellement, il existe en Région wallonne, 5 taxes de roulage :

- la taxe de circulation (TC) ;
- la taxe de circulation complémentaire (TCC - pour les véhicules roulant au LPG¹¹) ;
- la taxe de mise en circulation (TMC) ;
- l'éco-malus (taxe ajoutée à la TMC si le véhicule mis en circulation émet plus de 146 g CO₂/km) ;

⁹ Hertveldt, Hoornaert, Mayeres, Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique, projection de référence. Planning paper 107. Bureau Fédéral du Plan. 2009.

¹⁰ On désigne sous le terme de particules en suspension un ensemble de substances particulaires microscopiques, solides ou liquides, qui restent en suspension dans l'air. Les particules ont un diamètre inférieur à 10 microns et les particules fines sont celles dont le diamètre est inférieur à 2,5 microns. Ces dernières sont les plus problématiques pour la santé.

¹¹ Il n'y a pas d'accises sur le LPG utilisé comme carburant.

- l'eurovignette (pour les véhicules transportant les marchandises et dont la MMA \geq 12 t).

1.1.1. Fonctionnement de ces différentes taxes

La taxe de circulation (TC)

Cette taxe est établie sur les véhicules à vapeur ou à moteur et sur leurs remorques et semi-remorques, utilisés pour le transport de personnes, ainsi que sur tous les véhicules semblables servant au transport sur route de marchandises.

Pour les voitures, voitures mixtes et minibus, la taxe s'établit en fonction de la puissance fiscale qui est liée à la cylindrée. Pour les camionnettes, elle est fonction du poids (MMA – masse maximale autorisée). Pour les camions, elle s'établit en fonction du nombre d'essieux, de la nature de la suspension et de la MMA. Elle est perçue annuellement.

La taxe de circulation complémentaire (TCC)

Elle est prélevée annuellement sur les voitures, les voitures mixtes et minibus équipés d'une installation LPG. Son montant dépend de la puissance fiscale du véhicule (exprimée en CV). Les véhicules dispensés de la TC le sont en général aussi de la TCC.

Cette taxe vise à compenser la non-taxation du LPG en tant que carburant.

La taxe de mise en circulation (TMC)

Outre les aéronefs et bateaux, la TMC est perçue sur les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes. Pour les aéronefs et bateaux, la TMC est un montant forfaitaire. Pour les véhicules routiers, elle est fixée sur base de la puissance du moteur, exprimée soit en CV fiscaux, soit en kilowatts (en cas de différence, application du montant le plus élevé).

La TMC est exigée une seule fois et s'applique aux véhicules neufs et d'occasion.

Quand les véhicules ont déjà été immatriculés précédemment, la TMC est réduite du nombre d'années écoulées depuis la première immatriculation. Une réduction est prévue pour les véhicules fonctionnant au LPG.

L'éco-malus

Ce système s'applique aux véhicules immatriculés par les personnes physiques et vise à inciter les consommateurs à acheter un véhicule moins émissif en CO₂.

L'éco-malus est ajouté à la TMC à la date d'immatriculation si le véhicule neuf ou d'occasion émet plus qu'une certaine quantité de CO₂.

L'eurovignette

L'eurovignette est une taxe annuelle, qui est perçue comme droit d'usage du réseau routier. Elle a été instaurée au 1^{er} janvier 1995 sur base de la Directive 93/89/CE par un accord signé par plusieurs pays membres de l'Union européenne qui composent le territoire soumis à l'eurovignette : l'Allemagne, la

Belgique, le Danemark, le Luxembourg et les Pays-Bas. Depuis lors, l'Allemagne a remplacé l'eurovignette par une taxe kilométrique.

Sont assujettis à l'eurovignette les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport des marchandises par route et dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes (il s'agit, en général, des camions avec remorques ou semi-remorques).

Le redevable principal est le propriétaire du véhicule.

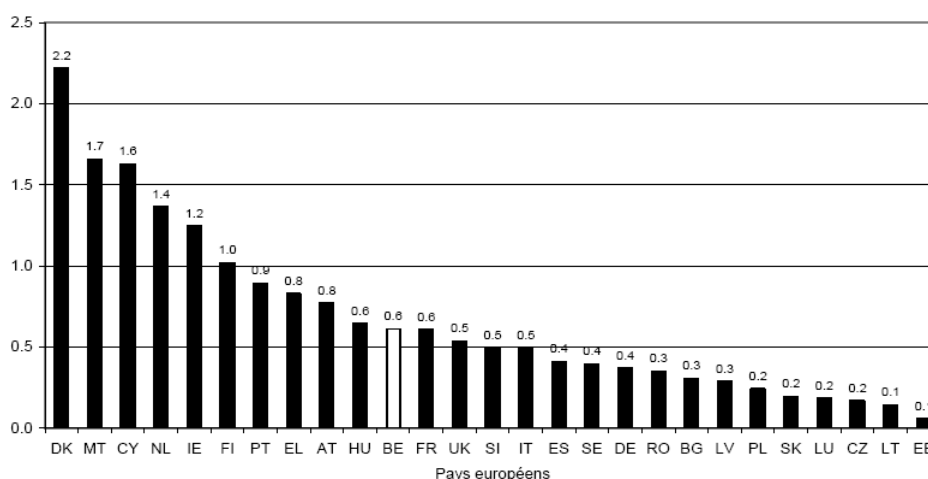
L'eurovignette est due non seulement pour les véhicules immatriculés en Belgique, mais aussi pour les autres véhicules, dès l'instant où ils circulent sur le réseau routier désigné par le Roi (autoroutes, rings et certaines nationales).

Le taux de l'eurovignette varie en fonction du nombre d'essieux et des normes d'émission EURO¹².

1.1.2. Comparaison européenne

La taxation des véhicules est globalement faible en Belgique. Si on la compare au plan européen, la taxation du transport procure des recettes fiscales de l'ordre de 0,6% du PIB en Belgique alors que la moyenne de la zone euro est de 0,8%. Si l'on intègre dans le calcul les redevances - par exemple les redevances autoroutières dans les autres pays - et les prix des carburants, la taxation effective en Belgique est encore plus basse.

Les taxes sur le transport, en % du PIB, 2007



Source : EUROPEAN COMMISSION (2009).

¹² Les normes européennes d'émission (normes Euro) réglementent les rejets de polluants (particules, NOx, CO, hydrocarbures) pour les véhicules roulants.

1.1.3. Analyse

Les taxes de roulage existantes tiennent très peu compte des impacts environnementaux :

- tant pour les voitures que pour les camions, la TC ne tient pas compte des émissions polluantes ni du nombre de km parcourus. En outre, il existe un important écart de taxation entre les voitures et les autres véhicules. Par exemple, la taxation d'un camion à trois essieux d'une MMA de 20 tonnes sera moindre qu'une voiture de 10 CV (1,8 ou 1,9 l). La TC maximale d'un utilitaire léger est d'un peu moins de 150 €/an alors que son impact environnemental est le plus important (voir ci-dessus le tableau évaluant les coûts externes) ;
- la TCC ne tient pas compte de critères environnementaux comme l'aurait permis une taxation du LPG (proportionnelle aux quantités consommées) ;
- la TMC ne varie pas non plus en fonction du caractère plus ou moins polluant du véhicule ni de son utilisation. De plus, le fait que la taxe diminue avec l'ancienneté du véhicule incite à la mise en circulation de véhicules anciens et donc plus polluants. Seule la réduction pour les véhicules roulant au LPG (carburant moins polluant que l'essence ou le diesel) comporte un sens environnemental.

L'éco-malus était, jusqu'il y a peu, un dispositif très peu dissuasif du point de vue environnemental : il n'y avait pas d'éco-malus si le nouveau véhicule émettait moins de 196 g/km (ou 206 g/km pour les familles nombreuses). Il était fixé à 1.500 € si la nouvelle voiture émettait plus de 255 g/km (éco-malus maximum). La plupart des véhicules neufs sont bien en dessous de la norme d'émission fixée d'une part et, d'autre part, le montant de la taxe, même maximale, était marginal comparé au prix d'un véhicule neuf. Finalement, seuls des véhicules plus anciens semblaient être visés, ce qui était peu équitable du point de vue social.

A partir du 1/1/2012, les montants des éco-malus sont revus à la hausse : l'éco-malus démarre à 100 € pour les voitures émettant plus de 146 g CO₂/km pour atteindre 2.500 € pour les véhicules émettant plus de 255 g CO₂/km. Ce durcissement va dans le sens d'une meilleure prise en compte des pollutions. Le grammage à partir duquel l'éco-malus est perçu concerne potentiellement un plus grand nombre de voitures et aura donc vraisemblablement un impact dissuasif auprès d'une partie de la population qui devrait se rabattre sur des véhicules moins émissifs. Notons qu'il a été prévu un saut de catégorie pour les familles ayant 3 enfants à charge et pour les personnes handicapées.

L'eurovignette constitue une taxe environnementale à proprement parler. Elle tient compte des caractéristiques du véhicule en termes de pollution. Toutefois, la différenciation des taux est faible par rapport aux effets des pollutions engendrées et trop faible en tout cas pour influencer le comportement. Le nombre d'essieux a plus d'impact sur le montant de la taxe. Mais le nombre de kilomètres n'est pas pris en compte. Globalement, la taxation des véhicules lourds est faible en Belgique.

Dans l'ensemble, l'environnement a actuellement peu d'impact sur le niveau des taxes de roulage. La nouvelle mouture du système des éco-bonus-malus évolue dans le sens d'une meilleure prise en compte des conséquences environnementales et permettra sans doute d'orienter davantage les comportements lors de l'achat d'un véhicule.

Projet de réforme

La DPR prévoit une réforme de la fiscalité automobile. Elle précise à ce sujet : « L'objectif est de s'engager dans une réforme progressive de la fiscalité du transport routier basée sur des paramètres environnementaux, afin que celui qui pollue moins paie moins et de réduire davantage l'empreinte écologique des véhicules. Cela vise tant les performances environnementales du véhicule que son usage rationnel. Il s'agit donc d'appliquer un système plus équitable et plus intelligent qui tienne compte de l'existence d'alternatives en transport en commun crédibles et intègre des mesures d'accompagnement social liées à la composition de la famille ».

Un accord de coopération entre les trois Régions était nécessaire pour garantir une cohérence dans la réforme des taxes de roulage et pour introduire certaines mesures au niveau belge. Fin 2010, les trois Régions se sont mises d'accord sur un cadre commun pour réformer la fiscalité automobile. La refonte de la fiscalité routière comprend trois axes principaux :

- l'établissement du calcul de la TMC et de la TC sur base de critères environnementaux (émissions de CO₂ et des principaux polluants comme les particules, les NOx, le CO, etc.) ;
- l'introduction d'un système de taxation des poids lourds (+ de 3,5 t) en fonction du kilométrage parcouru (en remplacement de l'eurovignette) à partir de 2013. La tarification sera modulée en fonction du niveau de pollution du véhicule et pourrait prendre en compte la période de circulation (heures de pointe, heures creuses, etc.) ;
- l'introduction d'un droit d'utilisation de la voirie (autoroutes et grands axes) à la durée pour les véhicules légers pour tous les utilisateurs de la route (y compris étrangers). Il s'agirait d'une vignette électronique d'une durée d'un an pour les véhicules belges¹³ et d'une durée variable pour les véhicules immatriculés à l'étranger.

La mise en œuvre de ces trois volets devrait être finalisée à l'horizon 2013¹⁴.

La réforme de la fiscalité automobile telle qu'actuellement prévue semble bien s'inscrire dans les objectifs de réduction de l'impact de la pollution automobile, des émissions de CO₂ et de la charge de trafic sur les routes. Bien sûr, nous pourrions être amenés à nuancer nos propos si le contenu final de cette réforme ne nous semble pas opportun d'un point de vue social et/ou environnemental.

¹³ Intégrée à la TC.

¹⁴ En Flandre, le décret sur la taxe de mise en circulation, à présent calculée sur des paramètres environnementaux, est entré en vigueur le 1^{er} mars 2012.

Position sur les grands axes du projet de réforme

Lors de notre Congrès statutaire de mai 2010, nous avons affirmé : « le défi climatique exige une révolution industrielle. La transition vers une économie bas carbone doit impliquer les travailleurs, leur garantir un emploi, créer des usines moins polluantes mais surtout des infrastructures innovantes pour la production et suffisantes en termes de mobilité douce et collective. Il ne s'agit pas d'envisager cette révolution industrielle par la loupe de la fiscalité verte mais bien de se préparer à un changement de mentalité, à une mutation de notre mode de production, de consommation et de croissance. »

Comme précisé ci-avant, le secteur du transport routier émet près de 20% des GES en Wallonie et les émissions sont en constante augmentation depuis plus de 20 ans. Le secteur du transport routier, comme tous les autres secteurs, est lui aussi appelé à évoluer pour pouvoir s'adapter au fonctionnement d'une économie sobre en carbone et chère en énergie.

Nous estimons qu'il est fondamental que les mesures fiscales prises dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile se combinent avec un soutien public fort des transports collectifs. A notre sens, les objectifs d'amélioration de la mobilité et de diminution de l'impact environnemental du trafic routier ne pourront être rencontrés que si l'on investit massivement dans le développement des transports publics. La fiscalité peut venir en soutien à une politique de mobilité durable mais des mesures fiscales ne pourront jamais à elles seules suffire pour engager une réorientation fondamentale de nos modes de transport. Pour nous, une offre de transport public de qualité est indispensable dans le cadre d'une juste transition vers une économie bas carbone, vivable pour les travailleurs et les citoyens. Elle permet non seulement de contribuer à une réduction des émissions de GES mais aussi de garantir la mobilité des personnes à faibles revenus à l'heure où le prix des énergies fossiles ne cesse d'augmenter.

La population doit pouvoir disposer d'alternatives à la voiture individuelle praticables. Un réseau de transports collectifs accessible, performant (fréquence, ponctualité, rapidité, confort, sécurité) est une nécessité si l'on veut mettre un frein à la prédominance de la voiture.

Les lignes de transports en commun dans les zones urbaines et rurales doivent être renforcées, notamment en soirée et tôt le matin pour permettre le déplacement des travailleurs à horaires décalés.

La question de la mobilité dans les zonings industriels est cruciale : les employeurs doivent organiser, en concertation avec les organisations syndicales, une véritable politique de mobilité des travailleurs. A ce titre, nous revendiquons l'obligation pour les entreprises de plus 100 travailleurs de réaliser un plan de déplacement d'entreprise, à l'instar de ce qui est fait en Région bruxelloise. Il est également nécessaire d'étudier avec les sociétés de transport les possibilités de (re)mettre en place certaines lignes ainsi que de développer l'utilisation du système du tiers-payant¹⁵.

Nous revendiquons la gratuité des transports publics pour les personnes économiquement fragiles et la

¹⁵ Convention par laquelle une entreprise publique ou privée qui finance 80 % du prix des frais de transport en commun pour les déplacements domicile-lieu de travail (SNCB) bénéficie d'une intervention de l'Etat qui couvre les 20 % restant. Le transport est alors gratuit pour les travailleurs.

mise en place d'une politique tarifaire dégressive tenant compte des revenus en ce qui concerne les abonnements¹⁶. Nous voulons également que les travailleurs puissent bénéficier d'une prise en charge complète des frais de déplacement domicile-lieu de travail.

Le développement des pistes cyclables stimulerait la pratique du vélo de manière sécurisée. Cela aurait pour effet de désengorger les villes et périphéries.

La qualité de l'offre de transports en commun est un enjeu d'autant plus essentiel que nous constatons qu'à l'heure actuelle, beaucoup d'employeurs imposent à leurs travailleurs d'utiliser leur véhicule personnel. Posséder un véhicule est aussi souvent une condition obligatoire pour accéder à un emploi. Ce n'est soutenable ni au plan environnemental ni au plan financier pour les travailleurs. Avant tout, nous souhaitons remettre les employeurs face à leurs obligations : ce sont les entreprises qui doivent mettre en œuvre des solutions pour atténuer l'impact environnemental des déplacements de leurs travailleurs mais aussi pour en limiter le coût à leur charge (cf. nos revendications ci-avant). Dans certaines situations, il est évident que l'usage de la voiture individuelle – qu'elle soit personnelle ou de société – ne pourra être évité, par exemple s'il s'agit d'un outil professionnel indispensable à l'exercice de certaines professions ou encore en fonction d'horaires de travail décalés ou de l'absence d'alternative praticable en transports en commun.

En ce qui concerne le transport des marchandises, nous estimons qu'il est également indispensable de redéployer les autres modes de transports (chemins de fer et voies d'eau) pour susciter le transfert modal et diminuer la charge de trafic issue des poids lourds.

Le TGV fret, les investissements dans la multimodalité des ports et autres plates-formes doivent être développés prioritairement (notamment les plates-formes multimodales de Liège, Charleroi et La Louvière) pour diminuer l'encombrement du réseau routier. Les liaisons entre les pôles de Liège et de Charleroi et avec les villes de l'Eurorégion et de la Grande Région répondent à une nécessité à la fois économique et environnementale. Ce sont des chantiers indispensables.

Dans le contexte d'une politique intégrée de transport (qui reste toujours à définir), la Wallonie figure au rang des acteurs de la politique ferroviaire et est même identifiée comme l'acteur principal en mesure de mettre sur pied une politique de multimodalité pour le transport de marchandises.

Concernant spécifiquement le fret, il convient de privilégier les infrastructures qui s'inscrivent dans les grandes dynamiques européennes de flux et de corridors (notamment pour ce qui relève de l'harmonisation des standards de transport ferroviaire, avec la France par exemple, et l'inscription de la Wallonie dans de grands corridors définis au niveau européen). Il convient ainsi de notamment développer un réseau pertinent de plates-formes plurimodales qui tienne compte des besoins de la Wallonie. Ce réseau structurant doit être axé sur la combinaison efficace et judicieuse de tous les modes de transport (rail, fleuve, route), compte tenu de leur performance potentielle et de la demande des entreprises. Il est indispensable de développer ce réseau structurant de plates-formes plurimodales et de raccordements couplé à une offre effective de dessertes et de veiller à préserver la disponibilité de terrains stratégiques pour ce développement, en particulier des terrains mouillés ou raccordés au rail.

Par ailleurs, nous estimons qu'il revient aux autorités publiques d'inciter les constructeurs automobiles à mettre sur le marché des véhicules performants d'un point de vue environnemental avant de recourir à l'instrument fiscal. C'est pourquoi nous enjoignons les autorités belges à défendre un renforcement du Règlement européen établissant des normes d'émissions pour les voitures particulières neuves afin d'accélérer la mise en œuvre de la limite de 95 g de CO₂/km, actuellement prévue pour 2020 seulement. Des normes maximales doivent également être définies pour les poids lourds et celles pour

¹⁶ Mémoire de la FGTB wallonne d'avril 2009.

les utilitaires légers doivent être renforcées.

Transports des personnes

La taxe de circulation (TC)

L'évolution du calcul de la TC en fonction de paramètres environnementaux (CO₂ et émissions polluantes via les normes euro) devrait permettre de responsabiliser davantage les automobilistes dans le choix d'un véhicule plus respectueux de l'environnement. A notre sens, pour garantir l'équité sociale, cette taxe doit s'établir sur base de deux critères :

- les paramètres environnementaux, que sont les émissions de CO₂ et les normes euro telles que la réforme le prévoit ;
- mais également le prix d'achat du véhicule : à performance environnementale égale, la TC sera plus élevée pour les véhicules haut de gamme.

Cependant, le niveau de la taxe doit tenir compte du niveau de revenus et par conséquent, une réduction d'impôt partielle ou totale pourrait être accordée aux plus bas revenus.

La taxe de mise en circulation (TMC)

Une taxe à l'acquisition basée sur le prix d'achat et sur des paramètres environnementaux peut encore renforcer l'attractivité des voitures faiblement émissives et influencer les comportements des acheteurs. Nous estimons qu'elle doit s'établir sur les mêmes critères que la TC et comporter les mêmes principes de réduction.

En ce qui concerne les voitures de société d'entreprises wallonnes, qui pour la grande majorité sont la propriété de sociétés de leasing en Flandre ou à Bruxelles¹⁷, nous considérons que leurs taxes de roulage doivent revenir à la Région wallonne¹⁸. Si les Régions ne parvenaient pas à s'entendre sur une rétrocession de ces montants à la Wallonie, il conviendrait de modifier la clé de répartition des recettes issues de la taxation des véhicules de société à l'IPP.

Transport des marchandises

Poids lourds

La taxation au kilomètre des poids lourds permet la prise en compte des coûts externes, objectif auquel nous souscrivons. Elle permet également de mieux appliquer le principe de l'utilisateur-payeur et devrait permettre de rationaliser et d'optimiser le transport de marchandises par la route tout en augmentant l'attractivité et la compétitivité des modes de transport alternatifs. La prise en considération de la période de circulation permet de tenir compte des coûts externes (qui sont nettement supérieurs en heure de pointe) mais est plus difficile et coûteuse à mettre en œuvre.

De manière générale, nous estimons qu'il aurait été préférable d'introduire une taxation au kilomètre pour les poids lourds au plan européen. La concurrence est âpre dans le secteur du transport et la disparité des niveaux de taxation entre les pays membres vient encore renforcer cette situation. Le

¹⁷ Sur Belfirst, 858 entreprises sont répertoriées dans la rubrique location/location bail de véhicules automobiles de moins de 3,5 tonnes. 170 sont situées en Wallonie. En janvier 2011, on pouvait estimer à 353.000 véhicules le nombre de voitures de société (nombre de voitures pour lesquelles une cotisation de solidarité a été versée).

¹⁸ D'autant que le droit d'usage des infrastructures routières (la vignette) serait intégré aux taxes de roulage.

coût financier découlant de l'application du système de taxation au kilomètre devra être répercuté dans les prix du transport. Il ne pourra en aucun cas être compensé par une baisse des salaires ou des conditions de travail des travailleurs du secteur.

Utilitaires légers¹⁹

Les utilitaires légers sont actuellement très peu imposés alors que leur impact environnemental est important. Le régime de taxation des utilitaires légers doit être aligné sur celui des voitures. Les taxes de roulage pour les utilitaires légers doivent être établies sur base des mêmes critères que les véhicules des particuliers. Leurs émissions de CO₂ étant plus élevées que pour des voitures particulières, le montant de la taxe devrait mieux refléter leur coût environnemental.

Droit d'usage des infrastructures automobiles pour les véhicules légers

Nous estimons que cette mesure permet de répercuter sur les véhicules étrangers la partie des coûts d'utilisation des infrastructures routières qui leur revient (à l'instar de ce qui est déjà pratiqué dans d'autres pays européens) et de dégager des recettes budgétaires qui pourront servir à développer l'offre de transports publics²⁰ et à en renforcer la qualité.

Recouvrement des taxes

Des moyens suffisants doivent être alloués à l'administration fiscale pour assurer de manière efficace et correcte la perception des taxes que la Région wallonne percevra directement à partir de 2013.

Affectation de la recette des taxes de roulage

Une offre de transports publics de qualité telle que nous la souhaitons requiert d'importants moyens financiers supplémentaires. Nous considérons que le surplus budgétaire issu des recettes fiscales découlant de la réforme de la taxation des véhicules routiers devra être affecté au soutien des transports publics.

¹⁹ Moins de 3,5 tonnes.

²⁰ La vignette devrait rapporter entre 23 et 60 millions d'euros à la Région wallonne.

Les voitures « propres »

Cadre actuel

Les incitants fédéraux pour les voitures propres (achat par un particulier d'une voiture neuve émettant au plus 115 g de CO₂/km, achat d'une voiture électrique, achat d'une borne de rechargement) viennent d'être supprimés dans le cadre des économies à réaliser dans le budget du nouveau gouvernement fédéral, mettant fin à une dépense colossale pour le budget de l'Etat²¹ et mitigée d'un point de vue environnemental.

Il subsiste toutefois le système d'éco-bonus au niveau wallon. Tout comme l'éco-malus (voir ci-avant), il vient d'être revu²² pour cibler uniquement les véhicules les moins émissifs en CO₂ du marché.

Ainsi le mécanisme de soutien démarre à présent pour les véhicules émettant moins de 80 g de CO₂/km (au lieu de 99 g) et à 500 € de prime (au lieu de 600 €). Le montant maximal est de 3.500 € pour les véhicules émettant 0 g de CO₂²³ (au lieu de 4.500 €).

Position

De manière générale, nous estimons qu'il est préférable que les pouvoirs publics soutiennent la promotion des transports collectifs plutôt que la voiture individuelle. Cette allocation de moyens publics est bien plus efficace pour réduire les émissions polluantes et plus équitable sur le plan social.

Les voitures de société

Cadre actuel

Le gouvernement fédéral vient de modifier le régime fiscal des voitures de société : l'avantage fiscal sera désormais calculé en fonction de la valeur catalogue du véhicule et de ses émissions de CO₂²⁴. Le coût sera pour 50% à charge du bénéficiaire à titre de personne physique et pour 50% à charge de la société mettant le véhicule à disposition. La modification du régime fiscal des voitures de société générerait une recette supplémentaire de 200 millions en 2012. La note I 1/12 du 9 janvier 2012 (note fédérale) détaille le nouveau calcul de l'avantage de toute nature (pp 9-10).

Le régime de taxation des voitures de société est particulièrement dommageable sur le plan de l'environnement :

²¹ 213 millions € en 2010 pour l'achat de 112.000 véhicules « propres » et une économie estimée à 328 millions en 2012.

²² Puisqu'il s'agit de l'autre facette du système des éco-bonus/malus.

²³ Les véhicules électriques donc. Notons cependant que les émissions liées à l'utilisation d'un véhicule électrique ne sont pas nulles. Elles dépendent de la manière dont l'électricité est produite.

²⁴ La base de calcul de l'avantage de toute nature est de 5,5 % de la valeur catalogue. L'émission de CO₂ de référence est de 95 g CO₂/km pour le diesel et de 115 g pour l'essence.
Ex. pour un diesel : valeur catalogue * (5,5% + (0,01 * (CO₂-95))).

- 79% du parc de voitures sociétés sont des véhicules diesel (contre 42% pour le parc de voitures privées)²⁵ alors que leur impact environnemental (notamment au plan des émissions de particules fines) est plus dommageable que les véhicules à essence ;
- les émissions moyennes de CO₂ d'une voiture de société neuve s'élevaient à 146,8 g CO₂/km contre 129,7 pour une voiture neuve d'un particulier (chiffres de 2010)²⁶ ;
- la détention d'une voiture de société incite à rouler davantage (selon une étude, les salariés qui ont des voitures de société font davantage de trajets et des trajets plus longs par rapport aux salariés qui n'ont pas de voiture de société. L'effet sur le kilométrage est estimé à 9.196 km sur un kilométrage moyen de 26.513 km en raison d'une navette plus longue et d'un kilométrage privé plus important)²⁷ ;
- en outre, des enquêtes confirment que l'incitation à utiliser la voiture de société est encore augmentée si le travailleur détient de surcroît une carte carburant car, dans ce cas, le coût marginal du km supplémentaire pour le salarié est nul ;
- les bénéficiaires de voitures de société n'utilisent les transports publics que pour 1,3% de leurs trajets contre 14% pour les salariés²⁸.

Sur le plan social, le régime des voitures de société est un avantage catégoriel, inéquitable et discriminatoire :

- la détention de voitures de société est concentrée dans le dernier (10^e) décile salarial (60% des bénéficiaires)²⁹ ;
- 64% des véhicules sont détenus par les entreprises de plus de 500 personnes, contre 24% pour celles de moins de 10 personnes qui représentent toutefois 96% des entreprises belges³⁰ ;
- les bénéficiaires sont à 62% des hommes et à 38% des femmes³¹.

En plus de ses impacts environnementaux et de son caractère discriminatoire et inéquitable, le système fiscal des voitures de sociétés, y compris dans sa nouvelle mouture, génère d'importants manques à gagner pour l'Etat. Une étude, menée à la demande de la Commission européenne, évalue ce manque à gagner à 4,1 milliards d'euros³². Un calcul effectué par Inter-Environnement Wallonie (IEW) l'estime à 3,5 milliards d'euros par an³³, décomposés de la manière suivante :

- un milliard d'euros de manque à gagner dans les cotisations de sécurité sociale versées par les employeurs. Les entreprises ne paient pas de cotisations sociales sur les véhicules de société mais une cotisation de solidarité (en moyenne 68 euros par mois) beaucoup moins élevée que les prélèvements sur les salaires (303 euros seraient dus sur l'avantage en nature) ;
- 0,74 milliard de manque à gagner toujours dans les cotisations de sécurité sociale puisque les travailleurs ne paient pas de cotisation personnelle à l'ONSS sur l'avantage en nature ;
- 1,81 milliard de manque à gagner dans les recettes fiscales à l'IPP.

²⁵ DIV.

²⁶ Le Soir du 10/11/2011, carte blanche de Michel Genet, Directeur général de Greenpeace Belgique ; Christophe Schoune, Secrétaire général d'Inter-Environnement Wallonie ; Mathieu Sonck ; Secrétaire général d'Inter-Environnement Bruxelles ; Lieze Cloots Directrice politique du Bond Beter Leefmilieu ; Ann Descheemaeker, Directrice du Brusselse raad voor het leefmilieu.

²⁷ Castaigne M., Cornelis E., De Witte A., Macharis C., Pauly X., Rama Effers K., Toint Ph. et Wets G., Professional mobility and company car ownership, « Romoco » final report, Belgian Science Policy, 2009.

²⁸ Castaigne et al., ibidem

²⁹ Conseil Supérieur des Finances, la politique fiscale et l'environnement, septembre 2009.

³⁰ Le Soir du 10/11/2011.

³¹ Idem.

³² Taxation paper : company car taxation, Copenhagen Economics, 2010.

³³ IEW, voitures de société, oser la réforme, décembre 2011.

Position

Le système des voitures de société est fréquemment utilisé comme substitut salarial. Pour contrer cette attitude des employeurs et, au minimum, supprimer les abus, nous proposons quatre mesures :

- l'employeur doit payer les cotisations ONSS sur la totalité de la valeur d'achat du véhicule ;
- les règles fiscales en matière d'utilisation à titre personnel du véhicule restent inchangées ;
- les règles fiscales de déduction dans le chef de l'employeur restent inchangées.

