



Pierre Courbe

taxer **plus &** taxer **mieux**

Plaidoyer pour une fiscalité automobile
au service de l'environnement



dossier



Pierre Courbe

taxer **plus &** taxer **mieux**

Plaidoyer pour une fiscalité automobile
au service de l'environnement

dossier

Rédaction

Pierre Courbe

Rewriting, mise en forme finale & coordination

Pierre Titeux

Graphisme

Mathieu Rütimann (Pepup Communication)

L'auteur remercie chaleureusement pour leurs remarques constructives

Pauline de Wouters (Fédération Inter-Environnement Wallonie)

Jean-Baptiste Godinot (Respire asbl)

Hélène Marcelle (IGEAT/ULB)

Thibaud de Menten

Editeur responsable

Christophe Schoune, 6 boulevard du Nord, 5000 Namur

Imprimé avec des encres végétales sur papier 100% recyclé et blanchi sans chlore.

© Fédération Inter-Environnement Wallonie, novembre 2009

Avec le soutien de la Communauté française de Belgique



Pierre Courbe

taxer **plus &** taxer **mieux**

Plaidoyer pour une fiscalité automobile
au service de l'environnement

dossier

sommaire

1 / introduction	08
-------------------------	----

2 / mythes & réalité	10
---------------------------------	----

mythe n°1 L'automobiliste est la vache à lait de l'Etat	13
--	----

mythe n°2 Il faut que le « prix de mise en circulation » d'une voiture soit égal à son prix d'achat : nulle taxe ne doit y être ajoutée	15
--	----

mythe n°3 Une incitation annuelle du citoyen concernant l'impact environnemental de sa voiture est plus efficace qu'une incitation unique à l'achat	17
--	----

mythe n°4 La suppression de la TMC permettrait une harmonisation des taxes autos au sein de l'Union européenne	20
---	----

mythe n°5 Une taxe kilométrique est le moyen le plus efficace de limiter les impacts environnementaux de la voiture	21
--	----

mythe n°6 Les voitures de société sont plus « vertes » que les autres, il est dès lors logique de les favoriser fiscalement	24
--	----

mythe n°7 La voiture de société est incontournable pour rémunérer correctement le personnel de qualité	26
---	----

mythe n°8 Les primes à la casse ont un effet positif en termes de pollution	27
--	----

3 / éléments d'analyse	28
-------------------------------	----

Polluants issus des motorisations essence et diesel	29
---	----

Particules et santé	30
---------------------	----

Internalisation des coûts externes : la doctrine et ses limites	31
---	----

Taxe de mise en circulation (TMC): mise en perspective	33
Analyse du cycle de vie	35
Renouvellement du parc automobile belge	36
Les véhicules électriques: plus propres que propres?	38
La mise à la casse: toujours une bonne chose?	39
Le bonus/malus « wallon»: incidences environnementales et budgétaires	40
// Cuvée 2008: quatre faiblesses	
// 2010: un petit mieux	
4 / propositions de révision fiscale	44
Axes de travail	45
Niveau régional: taxes à l'achat et à la possession	47
// Taxe de mise en circulation	
// Taxe de circulation annuelle	
// Taxe de circulation complémentaire LPG	
Niveau fédéral: accises et voitures de société	54
// Accises	
// Voitures de société	
Communication claire sur la finalité de la réforme	57
répertoire des acronymes	58
bibliographie	60

1 / introduction

Au cours de la seconde moitié du vingtième siècle, les pratiques de mobilité se sont profondément modifiées dans les sociétés occidentales. Les transports routiers et aériens ont connu des taux de croissance impressionnants : on est ainsi passé de 29,4 milliards de kilomètres parcourus sur les routes belges en 1970 à 94,6 milliards en 2005, soit une augmentation de 220% sur 35 ans ! Aujourd'hui, on parcourt chaque jour sur le réseau routier national l'équivalent de quelque 6.400 fois le tour de la Terre – dont 5.240 pour les seules voitures...

Cette évolution a induit nombre d'incidences négatives, tant économiques que sociales (notamment en termes de santé publique) et environnementales. Ainsi, la part des transports dans les émissions totales de gaz à effet de serre de la Belgique est passée de 14% en 1990 à 18,4% en 2005. Une évolution qui s'explique par la « remarquable » (mais trop peu remarquable...) croissance des émissions du secteur qui ont affiché une augmentation de 30% sur cette période, grim pant de 20,4 à 26,4 millions de tonnes équivalent CO₂. En chiffres ronds, ces émissions sont à 95% imputables aux transports par route (voiture et camion).

Dans ces conditions, il n'est pas exagéré d'affirmer que poursuivre la politique du « tout à la voiture » qui a prévalu durant plusieurs décennies s'apparente à s'engager dans une impasse... en toute connaissance de cause.

Réduire les incidences de notre système de transports, l'orienter vers plus de durabilité, implique d'activer les trois principaux axes que sont, par ordre de priorité : la réduction de la demande, le transfert modal et l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules associée à la diminution des pollutions spécifiques. Dans cette optique, les outils dont disposent les pouvoirs publics relèvent de quatre catégories :

- la planification (aménagement du territoire, investissements transport en commun...);
- les normes et réglementations (normes de produits, code de la route...);
- la fiscalité (taxe de mise en circulation, taxe de circulation, accises, Eurovignette...);
- l'information et la sensibilisation.

Agissant directement sur le contrôle des comportements de consommation (l'achat de véhicules et l'achat de carburant), la fiscalité est un levier essentiel du pilotage public de la demande de mobilité automobile. Elle constitue par ailleurs un outil capital pour « guider » les pratiques industrielles vers la mise sur le marché de produits plus respectueux de l'environnement.

La fiscalité automobile est un sujet très sensible, qui touche directement à ce qu'une majorité de citoyens considèrent comme un de leurs derniers espaces de liberté : la voiture. Les réactions sont dès lors souvent passionnelles, les positions tranchées et le débat difficile à établir entre les intervenants : les décideurs, dont certains attachés à l'idée (largement infondée) que l'automobiliste est une « vache à lait » que l'on « traite » sans vergogne, une industrie automobile cherchant à accroître le parc automobile et à en accélérer le taux de renouvellement, des associations d'automobilistes cherchant à compresser les coûts d'utilisation de la voiture... et des ONG d'environnement et de mobilité douce soucieuses du contraire.

Dans ce contexte, bien que la Fédération au sein de laquelle l'auteur exerce son expertise soit « partie prenante » (*stakeholder*) au débat, il nous a semblé nécessaire de réaliser un travail de synthèse et d'objectivation en revisitant quelques mythes à la lumière de données factuelles et d'une analyse détachée de tout intérêt financier à la cause¹.

Ce travail de réflexion est complété par des informations spécifiques à certains aspects connexes (technologie, analyse du cycle de vie, impacts sur la santé...) et des recommandations pour la mise en œuvre d'une fiscalité automobile au service de l'environnement.

¹ Le seul intérêt défendu par Inter-Environnement Wallonie est la défense de l'environnement (cadre de vie et milieu naturel) //

Pour mettre en place une politique à la hauteur des enjeux, il convient d'arrêter de se voiler la face. Réduire l'empreinte écologique globale de l'automobile implique de diminuer fortement le nombre de voitures, de réorienter les achats vers des véhicules beaucoup plus modestes et de les utiliser de manière plus raisonnée. Ces défis semblent d'ailleurs avoir été pleinement intégrés par la Section « Fiscalité et parafiscalité » du Conseil supérieur des finances qui, dans son document consacré à la politique fiscale et à l'environnement publié en septembre 2009, commentait ainsi ses recommandations en matière de fiscalité verte : *« La Section est bien consciente que certaines de ces recommandations vont bousculer des habitudes et des intérêts particuliers bien établis et qui seront assurément défendus. Les habitudes en question sont précisément celles qui nous ont amenés là où nous sommes. Il en est de même de la préservation des intérêts particuliers. Il est temps d'y substituer l'intérêt général et surtout l'intérêt des générations futures ».*

La première phrase de l'avant-propos du « Guide fiscal de votre voiture » (2008) édité par le Service public fédéral Finances énonce *« On ne peut plus imaginer notre société sans voiture... »*. En réalité, non seulement nous pouvons mais nous devons l'imaginer, afin de mettre en place les indispensables politiques de transition vers une mobilité qui soit réellement soutenable.

Inégaux face à la mobilité

Toute mesure de pilotage public des comportements des citoyens construite avec des instruments fiscaux a tendance à considérer le public de ces mesures comme homogène et rationnel. Il est d'ailleurs emblématique que les principales oppositions aux diverses annonces de mise en place de telles mesures (augmentation des accises sur le diesel, par exemple) se focalisent sur cet aspect « anti-social » potentiel. Mais de nombreuses inégalités sociales existent déjà face au système de mobilité actuel et particulièrement face à la voiture.

Ces inégalités sociales s'évaluent notamment en termes de différenciation au niveau du revenu – et donc des moyens financiers à investir dans sa mobilité. Selon l'enquête INS 2001 sur les revenus des ménages, le quintile 1 (20% des ménages ayant les plus bas revenus) consacrait 8,1% de sa consommation annuelle totale aux transports, soit 1.075 euros. Le quintile 5 (20% des ménages ayant les revenus les plus élevés) pouvait dédier 20,7% de ses dépenses annuelles aux transports, soit 9.766 euros.

Par ailleurs, les inégalités sociales se manifestent également en termes spatiaux (exposition aux nuisances² par exemple), en termes d'accès aux aménités³ urbaines, en termes de santé (âge, condition physique)...

Il est donc nécessaire de prendre en compte, dès la conception des outils et mesures décrites au chapitre 4 (« Proposition de révision fiscale »), la dimension plurielle du public des mesures afin d'en supprimer ou, à tout le moins, d'en atténuer autant que faire se peut les incidences sociales. ///

2 Lejeune et Thibaud //

3 La notion d'aménité évoque les aspects agréables de l'environnement ou de l'entourage social, qui ne sont ni appropriables, ni quantifiables en termes de valeur monétaire //

2 / mythes & réalité

Nous allons dans ce chapitre nous attacher à détricoter quelques mythes qui entourent la fiscalité automobile et sont adroitement utilisés pour (tenter de) contrer tout projet de réforme allant dans le sens d'une plus grande efficacité environnementale du système //

mythe n° 1 L'automobiliste est la vache à lait de l'Etat // FAUX!

Pressé de taxes multiples et variées, l'automobiliste contribuerait au financement de l'Etat sans «revoir la couleur de son argent» ou, du moins, sans en profiter dans sa dimension de conducteur...

D'un côté, les automobilistes alimentent les caisses de l'Etat (TVA, taxe de circulation, accises sur le carburant...). De l'autre côté, la collectivité doit assumer non seulement la construction et l'entretien des infrastructures mais aussi les coûts externes⁴ engendrés par les voitures (dégâts de la pollution, du bruit, accidents, soins de santé...) et non directement pris en charge par les utilisateurs. Les recettes (taxes) compensent-elles les dépenses ? Dans le cas de la Belgique, la réponse est clairement non : c'est l'Etat qui paie pour la voiture et non l'inverse.

Selon les chiffres de la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (FEBIAC)⁵, en 2007, les recettes liées à l'utilisation de véhicules perçues par l'Etat fédéral et les Régions se sont élevées à 12 milliards 285 millions d'euros. Ce calcul prend en compte : les accises sur les carburants ; la taxe compensatoire des accises ; la TVA sur les carburants, ventes, entretiens, pièces et accessoires ; les taxes et redevances obligatoires sur les primes d'assurance ; la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation ; la taxe autoradio ; les droits de douanes ; les amendes ; le contrôle technique ; le permis de conduire ; la cotisation de solidarité pour les voitures de société et diverses rentrées mineures. Difficile d'être plus exhaustif...

De son côté, l'Agence européenne de l'environnement (AEE)⁶ mentionne que les coûts externes de la voiture en Belgique s'élevaient à 108 euros pour 1.000 personnes.kilomètres (p.km) en 1995, soit, compte-tenu de l'inflation, 135 euros/1.000 pers.km en 2007. Cette année là, 112,45 milliards de p.km ont été roulés par des voitures sur nos routes. Cela représente donc 15 milliards 181 millions d'euros de coûts externes (coûts d'infrastructures compris), soit 2 milliards 896 millions d'euros (ou 23,5%) de plus que les recettes de l'Etat...

4 Le concept de coût externe doit cependant être pris avec certaines réserves : d'une part, convertir certaines incidences en euros est délicat (coût de la vie humaine, de la tonne de CO₂...), d'autre part, le chiffrage du coût des diverses incidences contient inévitablement une part d'arbitraire, même si les chiffres cités ici font l'objet d'un consensus au niveau européen. On trouvera plus loin des éléments d'analyse à ce sujet //

5 FEBIAC [d] //

6 EEA //

La Section «Fiscalité et parafiscalité» du Conseil supérieur des finances confirme cette analyse: «*Dans ces conditions [domination de la route], il n'y a rien d'étonnant à ce que les coûts externes du transport soient importants. Ils sont supérieurs à la fiscalité sur le transport, même dans une acception large de celle-ci (TVA incluse) et dans une acception étroite des coûts externes (hors accidents)*»⁷.

Il est utile de spécifier ici qu'un système de taxation n'a pas vocation à assurer une parfaite correspondance entre «entrées» et «sorties» au sein d'un secteur (en l'occurrence, la mobilité). La politique fiscale automobile devrait être établie en fonction d'objectifs environnementaux et sociétaux (les montants des taxes étant dès lors établis en fonction de leur effet en termes de moteurs de changements comportementaux) et son efficacité à atteindre ces objectifs devrait faire l'objet d'évaluations et d'ajustements réguliers.

7 Conseil supérieur des Finances //

mythe n°2 Il faut que le « prix de mise en circulation » d'une voiture soit égal à son prix d'achat : nulle taxe ne doit y être ajoutée // FAUX!

Il conviendrait que le prix payé au concessionnaire ou au revendeur ne soit pas assorti, par la suite, d'un « réajustement » de la part des pouvoirs publics.

Le secteur automobile se montre le champion de la variabilité des prix : primes, rabais, conditions spéciales..., le prix d'achat d'une voiture est loin d'être intangible. Cependant, les lobbies industriels feignent de le considérer comme tel pour « justifier » leur demande de suppression des taxes à l'achat qui priveraient les acheteurs d'une information claire sur la dépense engagée.

Le prix d'achat d'un véhicule n'est en rien établi sur base de considérations environnementales (si ce n'est, peut-être, lorsqu'il s'agit de payer de coûteuses technologies dites « propres » visant souvent à ramener le degré de pollution des gros véhicules à celui de véhicules plus modestes). Donner un signal-prix clair, basé sur des critères environnementaux – plus le véhicule est polluant, plus cela coûte cher de le mettre en circulation – est pourtant indispensable pour orienter le marché – et donc la composition du parc automobile futur – vers des véhicules moins polluants. Cela permet en outre de sanctionner le contenu énergétique « caché » (ou énergie grise) associé à la construction du véhicule. Et le seul outil structurel dont disposent les pouvoirs publics en la matière est la taxe de mise en circulation (TMC), dont le mode de calcul peut – et doit – être revu en fonction d'objectifs environnementaux.

A cette TMC, l'industrie automobile préfère des mesures non structurelles et/ou d'ordre incitatif telles les primes et les bonus. Mais bien que ces derniers soient souvent assortis de malus, la « visibilité » du système par les citoyens (le concept de « bonus-malus » frappe les esprits) freine les pouvoirs publics dans leur volonté d'en faire un outil réellement efficace. Il en résulte un déséquilibre entre les volets « bonus » et « malus » qui se traduit tant en termes budgétaires (les sorties étant supérieures aux rentrées) qu'en termes de ventes (réorientation vers les véhicules les moins polluants au sein des segments inférieurs mais maintien des segments supérieurs du marché).

8 voir notre analyse du système mis en place en Région wallonne au chapitre 3 //

Notons encore que la taxe de mise en circulation constitue un outil complémentaire aux normes d'émissions. Etablies au niveau européen, celles-ci font l'objet d'âpres négociations au cours desquelles les lobbies industriels peuvent donner toute la mesure de leur savoir-faire et de leur poids économique. A titre d'exemple, face à la volonté exprimée en 1995 par la Commission européenne d'introduire à l'horizon 2005 un objectif contraignant de 120 gCO₂/km pour les voitures neuves vendues en Europe, le secteur automobile a remporté une triple victoire. L'objectif fut reporté (à 2008 et 2009), amoindri (140 gCO₂/km au lieu de 120) et rendu non contraignant (la contrainte étant remplacée par des « engagements volontaires » des constructeurs)... Dans ces conditions, il est utile que les Etats reprennent la main en utilisant pleinement l'outil sur lequel ils ont (quasi) pleine maîtrise : la fiscalité à l'achat.

mythe n°3 Une incitation annuelle du citoyen concernant l'impact environnemental de sa voiture est plus efficace qu'une incitation unique à l'achat // (Archi-)FAUX!

Mais vrai si le but est de vendre plus de voitures, sans tenir compte de leur empreinte écologique totale...

Selon les tenants de cette approche, il serait préférable d'être prévenu des incidences de son choix après l'achat plutôt qu'avant! Voilà de quoi laisser perplexe, particulièrement dans le cas de l'achat d'un véhicule automobile dont la durée d'utilisation⁹ rend difficile, pour le spécialiste et a fortiori pour le citoyen ordinaire, le calcul prospectif du coût d'utilisation totale.

En fait, la suppression de la taxe de mise en circulation, mesure réclamée de longue date par les lobbies de l'industrie automobile, ne s'inscrit absolument pas dans une réflexion relative à l'environnement. La FEBIAC le reconnaît d'ailleurs explicitement : « *La suppression de la TMC, liée à cette modification de la fiscalité [taxe de circulation proportionnelle aux émissions de CO₂ et aux normes Euro], contribue à l'objectif économique qui est de soutenir, voire d'accélérer, la rotation du parc automobile en Belgique* »¹⁰.

Différentes études relatives au comportement des consommateurs mettent en lumière le fait que, d'une manière générale, le coût de la possession et de l'utilisation est peu pris en compte au moment de l'achat. A titre d'exemple, on relève dans une étude américaine publiée en 2006¹¹ l'avis suivant : « *When consumers buy a vehicle, they do not have the basic building blocks of knowledge assumed by the model of economically rational decision-making, and they make large errors estimating gasoline costs and savings over time.* » (« Quand les consommateurs achètent un véhicule, ils ne possèdent pas les connaissances de base supposées connues par les modèles théoriques de prise de décision économiquement rationnelle et font de grosses erreurs d'estimation des futurs frais de carburant. »)

⁹ L'âge moyen d'une voiture en Belgique est de l'ordre de sept ans et dix mois //

¹⁰ FEBIAC [b] //

¹¹ Turrentine & Kurani //

La Commission européenne s'appuya sur cette même analyse lorsqu'elle traça, en 1995, les grandes lignes de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières : «As CO₂-based purchase or registration taxes modify the initial cost of the new car to the consumer, they are expected to have a significant direct effect on the purchase decision. A fiscal instrument targetting the purchase decisions remedies the fact that the consumer does not fully take into account potential future fuel savings at the moment of vehicle purchase, and is, therefore, likely to be of low cost. It would then also pay for the manufacturer to apply certain technologies to reduce fuel consumption as the cost of these technologies would be balanced by lower taxes at the moment of car sale. The actual effectiveness of the instrument depends on the magnitude of the fiscal differential¹². » («Vu qu'une taxe à l'achat ou de mise en circulation basée sur les émissions de CO₂ modifie le coût initial d'une voiture neuve pour le consommateur, elle est susceptible d'avoir un effet direct significatif sur la décision d'achat. Un instrument fiscal ciblant les décisions d'achat apporte une réponse au problème associé au fait que le consommateur ne prend pas totalement en compte les réductions de consommation potentielles au moment de l'achat. En retour, cela peut être avantageux pour les constructeurs d'appliquer des technologies de réduction des émissions, leur coût étant contrebalancé par des taxes réduites au moment de l'achat. L'efficacité réelle de l'instrument dépend de la grandeur du différentiel fiscal. »)

Tout ceci se trouve confirmé par une étude européenne publiée en 2002¹³ : «*The level of Registration Tax is influencing car prices significantly more than the levels of Annual Circulation Tax.* ». («Le niveau de la taxe d'immatriculation a une influence significativement plus forte sur les prix des voitures que les niveaux de la taxe de circulation annuelle. ») «*A reduced registration tax will increase pre-tax prices (producers rent) and decrease retail prices. The decrease leads to additional car sales and higher car ownership.* ». («Une réduction de la taxe d'immatriculation conduit à un accroissement des prix hors taxes (donc du revenu des constructeurs) et à une diminution des prix de mise en circulation. En résultent des ventes de voitures additionnelles et un plus haut taux de possession. ») «*The reduction of the registration tax is influencing car demand very quickly.* ». («La réduction de la taxe d'immatriculation influence très rapidement la demande de voitures. »)

Une autre étude européenne publiée la même année¹⁴ fait notamment état de travaux prospectifs menés en Hollande. La taxe de mise en circulation moyenne y était de 6.032 euros et le coût moyen de la taxe annuelle de circulation sur la durée de vie d'une voiture de 11.443 euros. Selon les auteurs, baser l'une ou l'autre taxe sur les émissions de CO₂ aurait conduit à des réductions de CO₂ similaires : 4,2 et 4,3% respectivement. Ainsi, un euro de taxe de mise en circulation a presque deux fois plus d'impact qu'un euro de taxe de circulation annuelle. Ce qui se comprend aisément : en raison de la forte

12 EC [1] //

13 TIS.PT, INFRAS, DIW, Erasmus University of Rotterdam //

14 COWI A/S //

impregnation culturelle du «rêve automobile», l'achat d'une voiture particulière demeure fortement émotionnel et n'intègre pas (ou peu) d'éléments rationnels.

En 2007, le porte-parole de la société D'Ieteren déclarait à ce propos¹⁵, «*les entreprises sont les seules à calculer le coût total de l'utilisation automobile, pas seulement la valeur faciale de l'étiquette à l'achat du véhicule*».

Des techniques de vente efficaces s'inspirant notamment de la psychologie sociale peuvent influencer profondément le consommateur en endormant sa vigilance rationnelle. Le prix reste le plus souvent le facteur décisif et le rempart contre certaines manipulations. L'élever est la meilleure prévention de ce genre de manipulation. La taxe annuelle, qui a un effet psychologique de dilution (l'étalement des paiements induisant une baisse de la vigilance cognitive lors de l'acte d'achat), n'est donc pas l'outil adéquat pour contrôler les ventes de voitures neuves – ce qui n'enlève rien à sa pertinence pour la poursuite d'autres objectifs, comme nous le verrons plus loin.

L'analyse établit donc clairement le caractère indispensable, d'un point de vue environnemental, du maintien d'une taxation à l'achat. C'est d'ailleurs le message principal que la Fédération européenne Transport and Environment (T&E) transmettait à la Commission européenne dans le cadre de la consultation publique que celle-ci organisait en 2005 au sujet de sa proposition de directive relative à la taxation des voitures particulières: «*T&E strongly opposes the proposed abolition of the registration tax*». («T&E s'oppose avec force à l'abolition de la taxe de mise en circulation.»)¹⁶

Ceci étant, une fiscalité efficace est une fiscalité bien comprise, donc bien expliquée: il est dès lors nécessaire, dans le cadre d'une réforme fiscale, de communiquer clairement sur l'utilité de la taxe et sur ses modalités de calcul.

15 La Libre Belgique, 9 juin 2007 //

16 T&E //

mythe n° 4 La suppression de la TMC permettrait une harmonisation des taxes autos au sein de l'Union européenne // FAUX!

Dans la logique d'un marché européen le plus harmonieux possible, il conviendrait de tendre vers une «homogénéisation» des pratiques fiscales des différents Etats membres de l'Union européenne. La suppression de la TMC irait dans ce sens.

En Europe, les pays qui appliquent une taxe à l'achat sont largement majoritaires. Selon le relevé des pratiques fiscales effectué chaque année par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), il y avait en 2007¹⁷ 9 pays européens sur 27 analysés qui ne disposaient pas de taxe à l'achat : Allemagne, Bulgarie, Estonie, Grand-Duché de Luxembourg, Lituanie, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède. La situation est demeurée la même en 2008¹⁸ : les Etats modifient rarement en profondeur leur système fiscal. Par contre, une tendance forte est observée ces dernières années : c'est l'augmentation du nombre de pays intégrant les émissions de CO₂ dans le calcul de la taxe.

En 1995, seule l'Autriche avait une taxe de mise en circulation incluant un facteur de proportionnalité à la consommation de carburant (les émissions de CO₂ sont directement proportionnelles à la consommation). En 2007, sept pays (Chypre, Espagne, Finlande, France, Irlande, Hollande, Portugal) intégraient directement les émissions de CO₂ dans le calcul de la taxe de mise en circulation. Ils étaient neuf (les mêmes plus Malte et la Roumanie) en 2008. (On trouvera au chapitre suivant – page 34 – une mise en perspective plus détaillée.)

Il s'agit là d'une évolution normale, en cohérence avec les recommandations de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) qui considérait en juin 2006 que «*La priorité en Europe doit être de réformer les taxes sur les véhicules (taxe à l'achat, taxe d'immatriculation et taxe de circulation) et de fortement les moduler sur la base des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules.*»

17 ACEA [b] //

18 ACEA [c] //

mythe n° 5 Une taxe kilométrique est le moyen le plus efficace de limiter les impacts environnementaux de la voiture // FAUX!

Il serait préférable, en termes environnementaux, de revoir de fond en comble le système fiscal pour augmenter la fiscalité à l'utilisation (et diminuer corrélativement la fiscalité à l'achat) par le biais d'une taxe au kilomètre parcouru, en application de la théorie économique de l'internalisation des coûts externes.

Un système de taxation au kilomètre parcouru peut constituer un outil efficace, pour autant que les niveaux de taxation appliqués soient réellement dissuasifs. Cette efficacité se manifeste particulièrement dans le cas du transport de marchandises où les décisions sont fondées sur des processus économiquement rationnels. Ainsi, le système de redevance au kilomètre parcouru mis en place en Suisse dès 2001 a conduit à une amélioration notable du taux de remplissage des poids lourds. Dans le domaine de la mobilité des personnes, toutefois, les processus décisionnels sont souvent bien éloignés de la rationalité. Par ailleurs, en matière de « signal à l'utilisation » et de réduction des impacts environnementaux, il n'est guère besoin de « réinventer la roue » : les accises, directement proportionnelles à la quantité de carburant acheté (et donc à la quantité de polluants émis), sont un outil très performant. Le coût du carburant constitue en effet un signal dont la validité a pu être vérifiée ces dernières années : son augmentation, induite par la flambée des prix pétroliers, est le seul facteur qui ait influencé la demande de mobilité au cours des dernières décennies. Ainsi, l'important accroissement des prix des carburants entre 2004 et 2005 (le prix moyen du diesel augmentant de 0,8749 à 1,0406 euros/litre en passant par un maximum de 1,1580 en septembre 2005, le prix moyen de l'essence 95 octane augmentant de 1,1273 à 1,27347 en passant par un maximum de 1,4520 en septembre 2005¹⁹) s'est soldée par un tassement du kilométrage roulé par les voitures en Belgique (74,590 milliards de véh.km en 2004 et 74,496 en 2005), fait unique depuis des décennies.

En Flandre, le Milieu en natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) a estimé qu'une « taxation kilométrique intelligente » était le meilleur moyen de réduire les impacts environnementaux de la voiture. Dans une étude publiée en 2005²⁰, il a chiffré à 15% la diminution du nombre de kilomètres roulés qu'induirait l'instauration d'un tel système.

¹⁹ www.petrofed.be //

²⁰ Minaraad //

Le Minaraad rend notamment compte de plusieurs études relativement récentes. L'une²¹ examine quatre scénarios dans lesquels la taxe de mise en circulation est totalement ou partiellement supprimée et la taxe annuelle remplacée par une tarification au kilomètre parcouru. Dans tous ces cas de figure, très relative du nombre de kilomètres roulés, le volume du parc automobile augmente, l'accroissement étant de l'ordre de 8% dans les scénarios où les coûts fixes sont les plus bas. Compte-tenu de la pollution associée à la construction des véhicules (qui représente, en fonction des polluants, l'équivalent d'environ 30.000 à 40.000 km roulés), les bénéfices globaux d'un tel système apparaissent donc loin d'être significatifs.

Par ailleurs, le Minaraad pointe la très faible élasticité de l'utilisation de la voiture par rapport au prix du carburant mais, comme démontré ci-dessus, ce principe est démenti par l'expérience dès lors qu'un « seuil de tolérance » est dépassé. Le Minaraad en tire pourtant argument pour plaider le remplacement des accises par une taxation kilométrique. Cette approche ne semble pas exempte de parti-pris. Comment, en effet, expliquer la non-élasticité par rapport aux coûts variables lorsque les prélèvements se font par le biais des accises et l'élasticité lorsqu'ils se font par le biais d'une taxe kilométrique ?

Il est utile de relever ici que l'étude du Minaraad s'inscrit dans le contexte politique en Région flamande, avec notamment une déclaration de politique de la coalition de 2004 dans laquelle il était dit : *«We streven naar de invoering van het wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur. We onderzoeken de mogelijkheid om positieve stimulansen in te voeren voor veilig rijgedrag»*. («Nous avons pour objectif l'introduction de la vignette routière en remplacement de la taxe annuelle afin que, dans le futur, chacun – y compris les étrangers – paye pour l'utilisation de nos infrastructures routières.») Une telle approche tente également à s'affirmer en Région wallonne depuis quelques années.

Par-delà les éléments déjà cités, une refonte complète du système axée sur la mise en place d'une taxation kilométrique « intelligente » (permettant de différencier en fonction du type de véhicule, de la voirie, de l'heure...) présenterait certains désavantages, tant sur le fond qu'au niveau pragmatique de la mise en œuvre :

- le concept implique des techniques complexes et coûteuses (ce qui peut ouvrir des perspectives en termes de marché mais concerne peu les préoccupations environnementales... si ce n'est au niveau de l'énergie grise générée par les nouveaux équipements) ;

21 Peeters Advice //

- ce type de système ajoute des coûts externes significatifs alors qu'il essaie de les internaliser... ; si le système déployé utilise un positionnement par GPS, outre la consommation d'énergie et les pollutions associées²², il nécessite l'utilisation de satellites : lorsque la taxe auto commence à dépendre des fusées, cela devient complexe... ;
- en différenciant le péage selon les axes et le moment de la journée, le système permettrait de décongestionner certaines voiries ; la fluidité générale du réseau étant ainsi améliorée, il y a risque de créer un « effet d'appel » non seulement pour les voitures mais également pour les camions ;
- au niveau social, de nombreux effets induits potentiels posent question : couches socio-économiques les moins favorisées roulant en-dehors des heures de pointe, dans les tranches horaires les moins chères, flexibilisation progressive du travail, répercussions sur la vie de famille... ;
- la mise en place d'un nouveau modèle impliquerait la consultation de toutes les parties prenantes, avec le risque de voir émerger un système peu ambitieux ; ainsi, pour la FEBIAC, « *une redevance kilométrique doit être compensée par la suppression des taxes automobiles et des accises sur le carburant (neutralité budgétaire)*²³ » ;
- reconstruire un nouveau modèle nécessitera plus de temps (et retardera d'autant une action efficace) qu'améliorer l'existant, qui offre toutes les potentialités requises.

²² Voir notamment IEA //

²³ FEBIAC [c] //

mythe n° 6 Les voitures de société sont plus « vertes » que les autres, il est dès lors logique de les favoriser fiscalement // FAUX!

Remplacés plus souvent, les véhicules de sociétés seraient plus « verts » que le reste des véhicules.

Constituant des « rémunérations alternatives » et principalement destinés à des catégories socioprofessionnelles supérieures, les « voitures de société »²⁴ sont majoritairement des véhicules mi- à haut de gamme. Il est d'ailleurs révélateur de constater qu'une personne qui accède à des fonctions supérieures au sein d'une même société se voit couramment attribuer un véhicule d'une catégorie plus élevée. Ses besoins de mobilité n'ont pourtant pas changé: c'est son statut socio-professionnel qui a été modifié. Le véhicule constitue un vecteur de « reconnaissance » sociale et le système entretient de ce fait la survalorisation de l'automobile.

Remarquons par ailleurs que, remplacés plus souvent que les voitures privées, les véhicules de société ont une empreinte écologique totale supérieure. De plus, la cylindrée moyenne des voitures de société est supérieure à celle des autres véhicules: en 2002, l'enquête régionale sur la mobilité des ménages en Wallonie chiffrait à 1884cc la cylindrée moyenne des véhicules de société contre 1524cc pour les véhicules privés²⁵.

Dans une communication particulièrement habile, la FEBIAC listait en janvier 2007 les 20 modèles les mieux vendus en tant que voitures de société (selon sa définition) sur les onze premiers mois de l'année 2006²⁶. Les émissions moyennes des 63.000 véhicules concernés s'élevaient à 145 gCO₂/km. Or, ces véhicules ne représentaient qu'environ 28% des véhicules de sociétés immatriculés sur la même période²⁷. Qu'en est-il des 72% restants? Par ailleurs, si la moyenne du total des 526.141 voitures vendues en 2006 s'élevait à 155 gCO₂/km, qu'en était-il de la moyenne des 28% les plus vendus? La FEBIAC se garde bien d'y faire allusion...

24 Qui ne forment, selon la définition proposée par Cornélis [a] qui se rapporte aux « voitures salaires », qu'une partie de ce que la FEBIAC appelle voitures de société et qui sont en fait les voitures immatriculées par des personnes morales //

25 Cornélis [a] //

26 FEBIAC [a] //

27 240.672 voitures de société sur l'année 2006, soit environ 220.000 sur les onze premiers mois //

En fait, les émissions de CO₂ des voitures achetées par les particuliers sont, en moyenne, inférieures à celles des voitures achetées par les sociétés, les sociétés de leasing ou les indépendants (chiffres 2008 : respectivement 142,6 (particuliers), 161,2 (sociétés), 146,2 (leasing) et 152,8 g (indépendants) CO₂/km)²⁸.

Enfin, le kilométrage moyen des voitures de société (ordre de 30.000 km par an) est nettement plus élevé que le kilométrage moyen des voitures privées (ordre de 15.000 km annuels).

mythe n° 7 La voiture de société est incontournable pour rémunérer correctement le personnel de qualité // FAUX!

Le système de société serait le seul moyen d'offrir aux salariés un «package salarial» attractif.

A l'instar des chèques repas et autres avantages «en nature», la voiture de société est avant tout une manière de contourner le système fiscal en vigueur dans notre pays. A l'encontre d'une réflexion visant à instaurer un glissement de la fiscalité sur le travail²⁹ vers une fiscalité sur les ressources, les voitures de sociétés s'inscrivent dans une stratégie d'adaptation au système en vigueur, en créant une situation «win-win-loose-loose». L'employeur gagne (*win*) en payant des charges salariales réduites. L'employé gagne en payant des impôts réduits sur l'avantage en nature qu'il perçoit (...mais en perdant du fait de la non-intégration de l'avantage dans le calcul de la pension). La société dans son ensemble perd (*loose*) en voyant les rentrées fiscales diminuées (et donc les possibilités d'action de l'Etat dans divers domaines, dont les soins de santé et l'éducation...). L'environnement perd également du fait de la pollution accrue engendrée par cet «incitant à la mobilité automobile», vecteur de survalorisation sociétale de la voiture.

Tout en préparant l'introduction d'une large réforme fiscale (glissement de la fiscalité sur le travail vers une fiscalité sur les ressources), il est nécessaire d'adapter sans plus tarder le système applicable aux voitures de société pour le rendre plus compatible avec les impératifs tant économiques et sociaux qu'environnementaux en mettant fin à un certain nombre de «déviances» (voir nos propositions au chapitre 4).

Par ailleurs, des outils alternatifs ou complémentaires à la voiture de société soit existent à l'état de projet et ne demandent qu'à être mis en œuvre (*carte hypermobilité*), soit sont d'ores et déjà disponibles, comme les formules souples offertes par certaines sociétés de leasing ou le package Railease proposé par la SNCB. Railease permet à l'employé jouissant d'une voiture de société de combiner les avantages de celle-ci (indépendance et souplesse) à ceux du train (gain de temps, possibilité de travailler durant le voyage, pas de problème de parking...).

²⁹ Par «fiscalité sur le travail», on entend ici le traitement fiscal dans le chef de l'employeur, les règles applicables en matière de cotisations sociales, et le traitement fiscal dans le chef du travailleur //

mythe n° 8 Les primes à la casse ont un effet positif en termes de pollution // FAUX!

En remplaçant de vieilles voitures polluantes par de nouveaux véhicules, on diminuerait de facto la pollution.

Le principe de la « prime à la casse » consiste à octroyer une somme forfaitaire au propriétaire d'un véhicule ancien qui déclassé sa voiture pour en acheter une neuve. Il s'agit clairement d'un incitant à renouveler les véhicules automobiles. Le caractère positif de l'opération en termes de protection de l'environnement est justifié en assimilant de facto un véhicule neuf à un véhicule propre et un véhicule ancien à un véhicule polluant. Mais, comme le souligne un professionnel du secteur : « *La prime économique est souvent investie dans des options supplémentaires et dans une version de luxe³⁰* », ce qui entraîne une surconsommation (effet rebond) et donc une sur-pollution par rapport au modèle de base. Cherchez l'erreur ! Par ailleurs, comme nous le verrons plus loin en nous intéressant au cycle de vie de la voiture, un véhicule ne pollue pas uniquement quand il roule – sa production et son retraitement en fin de vie sont également responsables d'importantes émissions de polluants. Celles-ci augmentent en cas de renouvellement accéléré du parc et l'environnement n'en sort pas nécessairement gagnant.

Les modalités d'application d'une prime à la casse peuvent d'ailleurs en faire une véritable « prime à la pollution ». Si les autorités françaises ont conditionné l'octroi de la prime à l'acquisition d'un véhicule dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 160 g/km, en Allemagne (où l'industrie automobile produit majoritairement des véhicules mi- à haut de gamme dont les émissions sont en moyenne plus élevées que celles des véhicules français), la prime de 2.500 euros est attribuée à tout qui envoie à la casse sa voiture de plus de neuf ans pour en acheter une neuve. Ainsi, le conducteur qui se débarrasse d'une Volkswagen Lupo TDi 3L, la voiture la plus économe ayant jamais fait l'objet d'une production industrielle (consommation de 3,0 litres aux 100 km, soit 81 g de CO₂ par km) pour racheter une Porsche Cayenne Turbo (14,9 l/100 km, 358 gCO₂/km) se verra, lui aussi, attribuer 2.500 euros sur fonds publics...

Les impacts budgétaires de telles mesures ne sont pas négligeables. Les Pays-Bas ont affecté 65 millions d'euros à leur programme de prime à la casse, la France 220 millions, le Royaume-Uni 300 millions, l'Allemagne a dégagé cinq milliards³¹... qui auraient assurément été mieux utilisés par exemple dans des programmes de développement des transports publics que dans le maintien artificiel de ventes de voitures qui risquent fort de s'écrouler de plus belle une fois passé le terme du programme de soutien.

³⁰ Bart Hendrickx (Suzuki), cité par U. Vandormael in *Le Vif* du 24 avril 2009 //

³¹ ACEA [a] //

3 / éléments d'analyse

Nous allons ici nous attacher à analyser divers éléments techniques et conceptuels dont une meilleure connaissance peut contribuer à sortir le débat du contexte passionnel qui le fausse trop souvent.

Objectif: permettre une approche rationnelle du problème en vue d'y proposer des réponses pertinentes et efficaces //

Polluants issus des motorisations essence et diesel

Par litre brûlé, le diesel émet plus (en masse) de polluants locaux (qui affectent la santé, **tableau 1**) que l'essence, mais également plus de CO₂ (ce qui s'explique aisément, le diesel étant un carburant plus lourd, **tableau 2**). On peut dès lors s'interroger sur la pertinence d'un régime d'accises plus faibles pour le diesel...

Tableau 1 : normes Euro, véhicules essence et diesel, en g/km

Classe	Norme	Année	CO	HC	HC+NO _x	NO _x	Particules
Diesel	Euro 1	1992	2,72	/	0,97	0,873	0,14
	Euro 2	1999	1	/	0,7	0,63	0,1
	Euro 3	2000/2001	0,64	/	0,56	0,5	0,05
	Euro 4	2005/2006	0,5	/	0,3	0,25	0,025
	Euro 5	2009/2011	0,5	/	0,23	0,18	0,005
	Euro 6	2014/2015	0,5	/	0,17	0,08	0,005
Essence	Euro 1	1992	2,72	0,534		0,437	/
	Euro 2	1999	2,2	0,275		0,225	/
	Euro 3	2000/2001	2,2	0,2		0,15	/
	Euro 4	2005/2006	1	0,1		0,08	/
	Euro 5	2009/2011	1	0,1		0,06	0,005
	Euro 6	2014/2015	1	0,1		0,06	0,005

Tableau 2 : propriétés physico-chimiques de l'essence et du diesel³²

	Essence	Diesel
Densité (kg/m ³)	745	832
Contenu énergétique (kWh/kg)	12,00	11,97
Contenu énergétique (kWh/l)	8,94	9,96
Contenu en carbone (% en masse)	85,4%	86,1%
Emissions de CO ₂ (kgCO ₂ /kg)	3,17	3,16
Emissions de CO ₂ (kgCO ₂ /l)	2,36	2,63

Par ailleurs, la production de carburant est également polluante. A titre illustratif, les émissions de CO₂ associées à la production de l'essence et du diesel (émissions « *well to tank* » : du puits au réservoir) sont, au niveau européen³³, égales à :

- essence : 12,5 gCO₂/MJ, soit 45 gCO₂/kWh, soit 402,3 gCO₂/l
- diesel : 14,2 gCO₂/MJ, soit 51,1 gCO₂/kWh, soit 509,1 gCO₂/l

³² JRC [a] //

³³ Concaawe, Eucar //

On le voit, il s'agit d'émissions loin d'être négligeables. Elles représentent en effet, pour l'essence 17% des émissions liées à la combustion du carburant – et 19% pour le diesel.

A titre indicatif, si l'on additionne pour deux véhicules « moyens », l'un essence et l'autre diesel (en se référant à la moyenne des véhicules neufs vendus en Belgique en 2007³⁴), les émissions liées à la fabrication du carburant et celles associées à sa combustion, on se rend compte que les pollutions globales sont sensiblement les mêmes: 183 gCO₂/km pour la motorisation essence et 180 gCO₂/km dans le cas du diesel.

Particules et santé

Les polluants locaux, qui affectent la santé humaine, sont soumis au système de normes Euro (**tableau 1**): tout véhicule automobile ne peut être homologué et mis en vente que si ses émissions sont inférieures aux limites en vigueur. Ce système présente une faiblesse majeure: selon diverses études menées au niveau européen, les véhicules fonctionnant à l'essence et ceux équipés des nouvelles motorisations diesel (qui, en raison d'une meilleure combustion, émettent de plus petites particules) peuvent se montrer, en matière de particules fines, tout aussi nocifs que les véhicules diesel d'ancienne génération. Cette situation apparemment paradoxale est liée au fait que les normes Euro limitant les émissions de particules fixent des seuils en termes de masse totale de particules émises sans prendre en compte ni la taille ni le nombre des dites particules. Les particules de faible taille peuvent pénétrer profondément dans les poumons et y rester durablement, ce qui peut conduire à une atteinte des tissus par effet mécanique d'irritation (atteintes fonctionnelles respiratoires, asthmes). De plus, phase solide des particules sont fixés des composés organiques dont certains sont cancérigènes ou mutagènes, d'autres étant suspectés de l'être. Plus les particules sont fines, plus ces composés sont déposés profondément dans l'arbre respiratoire et plus les alvéoles pulmonaires sont affectées. Or, « *en termes de nombre, l'essentiel des particules se situe dans la classe des particules ultrafines (diamètre inférieur à 0,1 µm), voire même des nanoparticules (diamètre inférieur à 0,05 µm). La masse totale de particules ultrafines est cependant insignifiante en comparaison avec la masse du faible nombre de particules plus grandes auquel est associée la plus grande proportion de masse particulaire*³⁵. » Ainsi, en France, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) relève que: « *Les actions techniques, initiées en réponse à la mise en place des réglementations européennes en faveur de la diminution des émissions, montrent que, dans le domaine des émissions de particules où la question importante de leur taille n'était pas abordée par la réglementation, leur efficacité en termes de réduction massique ne s'accompagne pas d'une mutation significative de la distribution granulométrique.*

³⁴ Les émissions liées à la consommation de carburant étaient, en 2007, égales à 157 gCO₂/km pour une voiture essence et à 151 gCO₂/km pour une diesel – source: statistiques FEBIAC //

³⁵ Regniers //

Cette conclusion n'est pas évidente à émettre, puisqu'elle pose le problème de la pertinence de l'approche adoptée par la réglementation»³⁶.

Dans le même document, l'ADEME présente les résultats du projet européen PARTICULATES qui fournissent une indication sur les quantités de particules émises au kilomètre dans le cas des véhicules particuliers : « sans FAP [filtre à particules], le nombre de particules sur cycle réglementaire NEDC des véhicules légers Diesel se situe dans une plage allant de 0,6 à 2×10^{14} ³⁷ [particules par kilomètre roulé]. Des niveaux moindres, mais proches, sont obtenus pour les véhicules essence à injection directe ($0,3$ à 5×10^{13}) et des niveaux plus faibles pour les véhicules essence conventionnels (4×10^{11} à 7×10^{12}) et bien entendu pour les Diesel équipés en FAP ($1,5 \times 10^{10}$ à 4×10^{12}) ».

Autrement dit, entre essence et diesel, en termes de particules fines les différences sont moins tranchées qu'on ne l'affirme souvent.

Internalisation des coûts externes : la doctrine et ses limites

L'internalisation des coûts externes constitue une doctrine économique selon laquelle il convient, pour un fonctionnement optimal du marché, d'imputer aux utilisateurs le coût externe marginal³⁸ associé à leurs activités. Cette doctrine est généralement traduite en langage ordinaire par les expressions « utilisateur-payeur » et « pollueur-payeur ». Sa mise en pratique est censée, selon ses tenants, conjuguer bienfaits économiques, équité sociale et respect de l'environnement.

Internaliser les externalités est donc une opération économiste qui reste dans la logique de la monétarisation. Or, il est impossible de fixer un prix à tout et cette opération butte sur une première limite logique qui est aussi une limite éthique : la tentative d'attribuer un prix à des choses qui n'en ont pas. En demeurant dans la logique économiste, cette approche cautionne par ailleurs la possibilité de l'appropriation de la nature et, dans la mesure où l'on ne sait pas la reconstruire, de sa destruction souvent irréversible par l'argent.

Dans son argumentaire en faveur du système de taxation au kilomètre parcouru, le Minaraad³⁹ considère comme socialement injuste que les personnes roulant hors heures de pointe en milieu rural paient, dans le système actuel, autant par kilomètre parcouru que les personnes roulant en heures de pointes en milieu urbain ou périurbain. Le Minaraad estime que, les coûts externes générés par les seconds étant supérieurs à ceux induits par les premiers, il conviendrait que le prix du kilomètre parcouru reflète cette différence. Dans cette approche « technocratique » (déplacements vus sous leur seul

36 ADEME //

37 10^{14} égale cent mille milliards //

38 Les coûts externes sont les coûts non directement pris en charges par le citoyen (l'automobiliste dans ce cas-ci), mais supportés par le collectivité (voir mythe 1). Le coût marginal est celui associé au dernier kilomètre supplémentaire roulé //

39 Minaraad //

aspect « kilomètres roulés »), la finalité des déplacements effectués, leur « légitimité » – et a fortiori leur utilité sociale – n'est nullement prise en compte. Ainsi, les trajets peuvent être associés à des nécessités professionnelles (se rendre au travail, se déplacer dans le cadre de son travail) mais aussi à des activités de loisirs (rouler « pour le plaisir » dans la campagne, se rendre à une activité sportive...) ou à des actions à finalité sociale (rendre visite à une personne isolée, conduire à une visite médicale une personne ne pouvant se déplacer seule...).

D'une manière plus large, l'internalisation des coûts externes pose question à plus d'un titre. Son application aux activités les plus polluantes rencontre, de par son apparente proximité conceptuelle avec la perception d'amendes pour réprimer les comportements polluants, un souci de « justice » largement présent dans la population. La parenté entre internalisation et amendes n'est toutefois qu'apparente. La première, en effet, s'applique à tout comportement, la hauteur du « paiement » étant proportionnelle à l'utilisation du bien ou du service concerné. En ce sens, l'internalisation est antinomique avec les principes de solidarité et de mutualisation des coûts. Dans nos sociétés, les services publics sont financés par les rentrées fiscales : éducation, santé, transport public sont entièrement ou partiellement gratuits. La vente des titres de transport, par exemple, couvre environ un quart du budget de fonctionnement des TEC, le solde étant issu du budget de la Région wallonne. Les citoyens – et c'est normal – ne font pas tous appel dans les mêmes proportions aux équipements et services mis en place par l'Etat. Ainsi, les dépenses associées aux réseaux de distribution (eau, électricité) et de collecte (égouts) ainsi qu'aux services (ramassage des ordures, aides à domicile dispensées par les CPAS) sont corrélées à la densité de population⁴⁰. L'inégalité de traitement entre des usagers A et B pourrait dès lors être considérée comme « injuste » en regard du concept économique d'internalisation des coûts externes mais non pas à l'aune du modèle social en vigueur dans notre pays.

L'internalisation peut également constituer un frein à la mise en place de politiques publiques de contrôle de comportements peu responsables. Pour des raisons d'intérêt général, un Etat peut vouloir contrôler certains comportements nocifs, comme l'utilisation abusive de la voiture. Et faire appel pour cela à des niveaux de taxation bien supérieurs à ceux correspondant aux coûts externes. Or, ceux-ci font l'objet de méthodes de calcul strictes en vue de leur internalisation. Dès lors que telle catégorie d'externalités se voit attribuer une valeur monétaire (autant d'euros de coûts externes par km parcouru dans telles conditions⁴¹), on voit mal comment, dans le cadre d'un système d'internalisation, facturer plus que cette valeur. Un tel système fixe donc implicitement une limite au-delà de laquelle l'Etat doit renoncer à la poursuite d'un objectif environnemental au bénéfice d'une orthodoxie méthodologique.

Pour sortir de cette alternative, il existe une autre voie : celle des normes, outil de contrôle public complémentaire à la fiscalité, qui permet de cadrer les comportements possibles afin d'éviter les situations dans lesquelles ceux-ci sont tellement éloignés d'une norme socialement acceptable qu'il devient indispensable de les sanctionner par une

40 CPDT //

internalisation des coûts externes associés. Dans le cas de l'automobilité, il conviendrait de mobiliser la normalisation afin de fixer des normes minimales d'efficacité énergétique des véhicules, la consommation (achat et utilisation) faisant, elle, l'objet d'un contrôle par le biais de la fiscalité.

Quoiqu'il en soit, afin de garantir l'équité sociale, il convient que les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur soient assortis d'une pondération selon les revenus des personnes, sans quoi ils reviennent à établir un droit d'utilisation ou de pollution pour les plus nantis. Ces principes ne sauraient en tout cas être appliqués de manière dogmatique et doivent, de manière très claire, n'être utilisés qu'en tant qu'outils de maîtrise de la demande de transport.

Taxe de mise en circulation (TMC) : mise en perspective

En Belgique, en 2007, la taxe de mise en circulation ne représentait que 2,7% des rentrées fiscales associées aux voitures, soit 335,02 millions d'euros. La taxe de circulation annuelle, quant à elle, s'élevait à 1.307,06 millions d'euros, ce qui représentait 10,6% des rentrées fiscales. La même année, 3.616,55 millions d'euros d'accises étaient perçues sur les carburants, soit 29,4% des rentrées fiscales. Ensemble, TMC, TC et accises représentaient 42,8% de la « production fiscale » des voitures⁴².

La fiscalité à l'achat en Belgique est peu élevée comparée à d'autres pays européens. A titre indicatif, le tableau 3 présente le montant des taxes à l'achat (ou à l'immatriculation) en Région wallonne et dans quatre pays qui intègrent les émissions de CO₂ dans le calcul de la taxe. Les chiffres ont été établis dans trois cas de figure :

- véhicule A: petite urbaine à motorisation essence Euro 4, de 998 cc et 51 kW (6 CV) consommant 4,4 l/100 km, émettant 104 gCO₂/km et coûtant 9649 euros TVAC⁴³;
- véhicule B: petite familiale à motorisation diesel Euro 5, de 1560 cc et 66 kW (9 CV) consommant 4,5 l/100 km, émettant 119 gCO₂/km et coûtant 16.530 euros TVAC⁴⁴;
- véhicule C: monospace à motorisation diesel Euro 4, de 1968 cc et 103 kW (11 CV) consommant 6.1 l/100 km, émettant 159 gCO₂/km et coûtant 27.860 euros TVAC⁴⁵.

41 Maibach et al. //

42 FEBIAC [d] //

43 Prix catalogue en Belgique au 06 septembre 2009 pour la Daihatsu Cuore Green sans options //

44 Prix catalogue en Belgique au 06 septembre 2009 pour la Peugeot 207 SW Urban 1,6HDI 90ch sans options //

45 Prix catalogue en Belgique au 06 septembre 2009 pour la VW Touran 2.0 TDI 103 Trendline //

Tableau 3: taxes à l'achat ou d'immatriculation en Région wallonne et dans quatre pays européens qui intègrent les émissions de CO₂ dans le calcul de la taxe

Calculs établis par IEW en septembre 2009 sur base de différentes sources (ACEA, sites internet Peugeot et Volkswagen Finlande et Irlande, contacts avec l'ONG néerlandaise Stichting Natuur en milieu). Des marges d'erreurs peuvent subsister pour la Finlande, l'Irlande et le Portugal: seuls les ordres de grandeur sont à prendre en compte.

	Véhicule A	Véhicule B	Véhicule C
Région wallonne	- 938, 5 € *	- 77 € *	495 €
Finlande	1.695 €	3.234 €	6.077 €
Irlande	1.350 €	2.334 €	8.592 €
Pays-Bas	0 €	5.079 €	7.844 €
Portugal	263 €	3.145 €	9.148 €

* Un chiffre négatif indique l'octroi d'un « bonus » pour l'achat du véhicule.

Le **tableau 4** présente, pour les quatorze pays européens pour lesquels les données sont accessibles, les rentrées fiscales moyennes associées à la vente et à l'immatriculation de véhicules neufs (exception faite de la TVA). Les chiffres sont obtenus en divisant les rentrées fiscales totales (vente et immatriculation) pour l'année 2005 par le nombre de véhicules neufs vendus la même année. En-dehors des trois pays n'appliquant aucune taxe à l'achat ou à l'immatriculation, seule l'Italie présente des rentrées fiscales par véhicule inférieures à celles de la Belgique, lesquelles sont 1,6 fois inférieures à la moyenne des quatorze pays considérés – et 2,8 fois inférieures à la moyenne observée sur les onze pays appliquant une fiscalité à l'achat ou à l'immatriculation.

Tableau 4: rentrées fiscales moyennes associées à la vente et à l'immatriculation de véhicules neufs, année 2005

Source: ACEA et CCFA

Pays	Taxes sur les ventes et l'immatriculation (millions d'euros)	Nombre de véhicules neufs vendus	Rentrées fiscales moyennes (euros par véhicule)
Allemagne	0	3.319.259	0
Suède	0	274.301	0
Royaume-Uni	0	2.439.717	0
Italie	1.320	2.237.272	590
Belgique	319	480.088	664
France	1.891	2.067.789	915
Espagne	1.761	1.528.877	1.152
Pays-Bas	797	465.160	1.713
Autriche	530	307.915	1.721
Grèce	997	269.728	3.696
Portugal	1.175	206.488	5.690

Finlande	1.412	147.949	9.544
Irlande	1.712	171.741	9.968
Danemark	3.261	146.881	22.202
Total quatorze pays	15.175	14.063.165	1.079
Total onze pays avec taxes non nulles	15.175	8.029.888	1.890

Analyse du cycle de vie

Les voitures ne poussent pas dans les show-rooms ! Avant d'être utilisée, une voiture doit être fabriquée et il importe donc, pour appréhender correctement l'impact environnemental d'un véhicule, de réaliser une « analyse du cycle de vie » (ACV ou, en anglais, LCA : life cycle assessment).

Le Joint Research Center (JRC, Centre de recherches conjoint de la Commission européenne) a publié une analyse globale sur le sujet en mars 2008⁴⁶. Selon le JRC, la fabrication d'une voiture essence émet en moyenne 4,3 tonnes de CO₂. Si l'on y ajoute les postes « pièces de rechange » et « fin de vie », le total se monte à 4,8 tonnes (ou 3,87 tonnes de CO₂ par tonne de voiture, le poids moyen d'un véhicule essence étant de l'ordre de 1.240 kg). Ce qui représente, pour un véhicule émettant 153,5 gCO₂/km (valeur moyenne des voitures neuves vendues en Europe en 2008), l'équivalent d'environ 31.300 km roulés. Pour une voiture diesel, c'est 5,3 tonnes de CO₂ au total qui sont associées aux postes de fabrication, de fin de vie et de pièces de rechange (ou 3,62 tonnes de CO₂ par tonne de voiture, le poids moyen d'un véhicule diesel étant de l'ordre de 1.463 kg), soit l'équivalent de 34.500 km roulés environ. Et le constat vaut également pour les autres polluants. Ainsi, selon le JRC, un véhicule diesel roulant 238.750 km (ce qui correspond à la moyenne européenne) émettra 6 kg de particules fines PM_{2,5} (2,5 kg associés à la fabrication du carburant et 3,5 associés à son utilisation). Le JRC a également chiffré les émissions de PM_{2,5} associées aux postes « construction » (0,9 kg) et « pièces de rechange » (0,2 kg) : ensemble, ces émissions représentent donc l'équivalent de 35.812 km roulés.

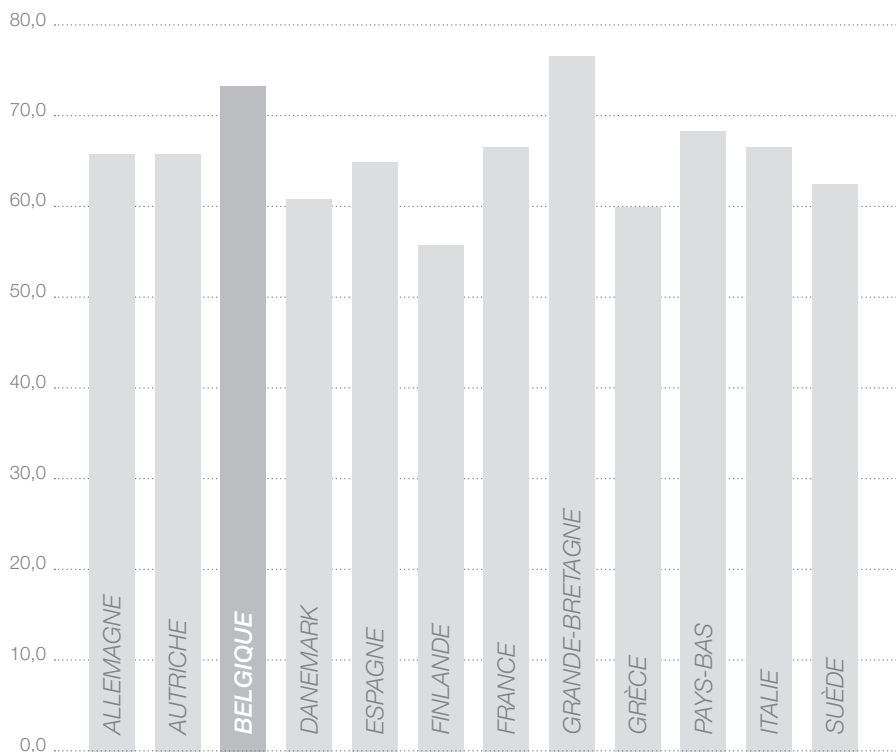
On peut donc estimer que la pollution associée à la fabrication d'une voiture est globalement équivalente à celle générée par deux années d'utilisation. De quoi remettre sérieusement en cause le mythe du gain environnemental généré par le renouvellement accéléré du parc automobile.

46 JRC [c] //

Renouvellement du parc automobile belge

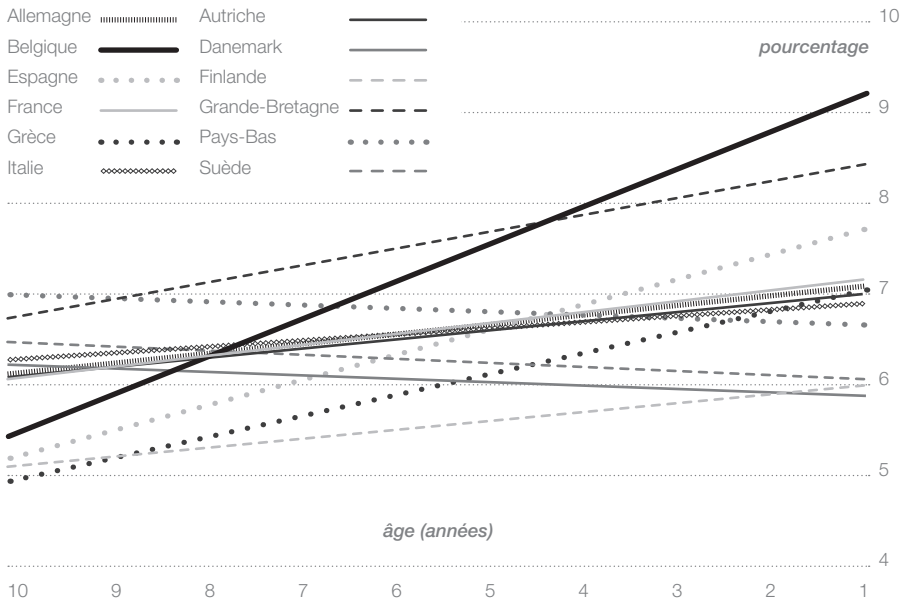
Le parc automobile belge est, à l'encontre des idées véhiculées sur le sujet, particulièrement neuf. La Fédération de l'industrie automobile espagnole, l'ANFAC, a publié début 2008 une analyse des parcs automobiles de différents pays européens⁴⁷. Il en ressort que, parmi les douze pays pour lesquels les données sont disponibles (**figure 1**), le parc belge est le deuxième plus neuf d'Europe selon le critère « pourcentage de véhicules de 10 ans ou moins » et le premier selon le critère « pyramide des âges » (**figure 2**).

Figure 1 : pourcentage de voitures de dix ans ou moins dans les parcs automobiles européens (année 2006)



47 ANFAC //

Figure 2: parcs de véhicules en Europe – droites de tendance pour les véhicules de dix ans d'âge et moins (année 2006)



Concrètement, les Belges achètent beaucoup de voitures neuves (notre pays s'est d'ailleurs distingué, en 2008, par la tendance haussière de son marché dans un contexte d'écroulement dans la plupart des pays européens) sans faire croître significativement le parc (croissance de 5,2% sur la période 2001-2006 contre 7,7% en moyenne pour les douze pays étudiés par l'ANFAC avec chez certains une croissance à deux chiffres). Autrement dit, le parc belge se renouvelle d'ores et déjà à un rythme rapide. Le premier facteur mis en avant par les analystes s'attachant à étudier cette particularité belge est la part importante de voitures de société (près de la moitié) dans les ventes de véhicules neufs.

Le marché automobile belge, malgré un comportement légèrement cyclique, est globalement stable avec une tendance haussière. Ainsi, sur la période 2000 – 2008, le nombre de véhicules vendus en Belgique a varié entre les valeurs minimale de 458.796 en 2003 et maximale de 535.947 en 2008, avec une moyenne de 498.000. La dispersion reste limitée avec, sur la période considérée, une différence de 8% maximum entre les valeurs extrêmes et la moyenne.

Les véhicules électriques : plus propres que propres ?

Il est délicat de comparer les performances environnementales des véhicules « classiques » (à moteur thermique) avec celles des véhicules électriques, ces derniers présentant généralement des caractéristiques et performances moindres. Par ailleurs, si plusieurs études ont été réalisées ces dernières années sur l'analyse du cycle de vie des véhicules à moteur thermique, les cycles de vie des véhicules électriques sont peu documentés, les filières étant encore en plein développement. Il n'est notamment pas aisé de chiffrer les incidences environnementales des batteries. L'exercice mené ci-dessous s'attache donc à comparer des véhicules de gabarit et de performances sensiblement équivalentes en se cantonnant à leur phase d'utilisation et au « cycle de vie » de l'énergie (du puits à la roue).

Véhicules comparés

- voitures à moteur thermique : VW Lupo, Smart, Daihatsu Cuore
- voiture à moteur électrique : REVA

Emissions de CO₂ « du puits au réservoir »⁴⁸

- production d'électricité avec le mix européen : 129,2 gCO₂/MJ, soit 465,1 gCO₂/kWh
- production d'essence : 12,5 gCO₂/MJ, soit 45 gCO₂/kWh, soit 402,3 gCO₂/l
- production de diesel : 14,2 gCO₂/MJ, soit 51,1 gCO₂/kWh, soit 509,1 gCO₂/l

Tableau 5 : consommation et performance des véhicules – émissions « du puits à la roue » de véhicules à moteur thermique et électrique

WTT = well to tank (du puits au réservoir)

TTW = tank to wheel (du réservoir à la roue)

WTW = well to wheel (du puits à la roue)

Véhicule	Consommation énergétique	Emissions WTT (gCO ₂ /100km)	Emissions TTW (gCO ₂ /100km)	Emissions WTW (gCO ₂ /100km)
Smart (diesel)	3,3 l/100 km	(509,1 X 3,3) = 1.680	(2.630 X 3,3) = 8.679	10.359
Lupo (diesel)	2,9 l/100 km	(509,1 X 2,9) = 1.476,4	(2.630 X 2,9) = 7.627	9.103
Cuore (essence)	4,4 l/100 km	(402,3 X 4,4) = 1.170,1	(2.360 X 4,4) = 10.384	11.554
REVA (électrique)	11 kWh/100 km	(465,1 X 11) = 5.116	0	5.116

48 JRC [a] //

Sur base de ce comparatif, les véhicules électriques s'avèrent donc entre 1,8 et 2,3 fois moins polluants (en termes d'émissions de CO₂) à l'utilisation que les véhicules à moteur thermique. Ceci sans intégrer les phases de production et de retraitement en fin de vie et sans s'intéresser aux autres pollutions (déplétion des ressources naturelles, acidification, eutrophisation...).

On ne peut toutefois parler de voiture électrique sans évoquer le problème principal auquel les producteurs sont confrontés : la batterie. Améliorer ses capacités de stockage (donc l'autonomie du véhicule), augmenter sa puissance, diminuer son temps de recharge, augmenter sa durée de vie, diminuer son poids, assurer une plage de température de fonctionnement suffisante : autant d'objectifs contradictoires auxquels les différentes technologies répondent plus ou moins bien. Le meilleur compromis est offert par la technologie Lithium – ion (Li-ion) sur laquelle misent la plupart des constructeurs. Ceci n'est pas sans soulever d'autres questions, dont celle de la disponibilité de ce métal rare, que l'on trouve principalement en Amérique latine (70% des réserves mondiales sont localisées en Argentine, en Bolivie, et au Chili) et en Asie (Tibet).

Selon le consultant spécialisé Meridian International Research⁴⁹, les réserves exploitables de lithium ne peuvent réalistement satisfaire qu'une partie de la demande associée aux développements du marché de la voiture électrique, la majeure partie de l'augmentation de production devant être absorbée par le secteur de l'électronique portable. L'exploitation massive de lithium causerait des dommages irréparables à des écosystèmes qui devraient au contraire faire l'objet de mesures de protection strictes. La technologie Li-ion n'est par conséquent pas compatible avec la notion de « voiture verte » (pour autant que celle-ci ait un sens...).

Enfin, l'électrification du parc automobile pose question en termes de capacités de génération d'électricité. Certains voient l'accroissement de la demande d'électricité comme une opportunité de « verdir » la production. On peut également y déceler un danger : celui que le secteur fasse appel aux techniques les plus polluantes pour satisfaire la demande à tout prix.

La mise à la casse : toujours une bonne chose ?

Comme précisé lors de l'évocation du cycle de vie, la production et la fin de vie d'une voiture sont également responsables de pollutions. Dès lors, d'un point de vue environnemental, les avantages liés à un changement de voiture sont moins évidents voire réels qu'on ne pourrait le croire.

Nous nous limiterons ici au seul aspect CO₂ (la situation étant, comme on l'a vu, à peu près équivalente pour les particules fines.)

Considérons le cas théorique du propriétaire d'un véhicule essence qui roule 10.500 km par an. Il envisage de remplacer son véhicule actuel, qui consomme 7 litres/100 km, par un autre véhicule essence consommant 5,8 litres/100 km et pesant 1360 kg. Compte-

49 Meridian International Research //

tenu d'un chiffre moyen de 3,87 tonnes de CO₂ par tonne de véhicule (moyenne européenne pour une voiture essence), les émissions associées à sa fabrication et à sa fin de vie sont d'environ 5,263 tonnes de CO₂. Sur base d'un kilométrage total de 150.000 km et du kilométrage annuel moyen de 10.500 km, ce processus de fabrication et de fin de vie représente donc quelque 368 kg de CO₂ par an.

Au niveau de la seule utilisation du véhicule, les 10.500 km annuels représentent 1.611 kg de CO₂ sur l'année avec le véhicule actuel contre 1.437 avec le nouveau, soit un gain de 174 kg de CO₂/an.

Mais au total, le remplacement de l'ancien véhicule (existant, dont on n'intègre donc pas les émissions de CO₂ liées à la fabrication et à la fin de vie) par le nouveau se soldera par l'émission de 194 kg de CO₂ supplémentaires par an... (1.437 pour l'utilisation + 368 « d'amortissement » de la construction et de la fin de vie, soit 1.805 kg contre 1.611).

Le bonus/malus « wallon » : incidences environnementales et budgétaires

Le système de « bonus/malus » mis en place en Région wallonne en 2008 fut prématurément annoncé à l'occasion du Salon de l'auto, avant même que le Parlement n'ait voté le Décret instituant le système. Cet empressement révélateur d'un manque de respect du processus démocratique a engendré une suspicion de connivence avec le lobby de l'industrie automobile, organisateur du salon. Le soupçon était d'autant plus grand que le système présentait plusieurs travers (analysés ci-dessous) révélateurs d'une mesure qui relevait plus du soutien à l'industrie automobile que de la promotion d'une mobilité plus verte.

Par-delà les hypothèses sur sa motivation première, il est une chose avérée, c'est que la mesure a impacté négativement le budget wallon. Les inquiétudes quant au « déséquilibre » entre les deux volets du système (le bonus « vidant » les caisses, le malus les remplissant), exprimées dès le stade des discussions parlementaires, se sont en effet confirmées.

Au cours d'une interpellation parlementaire le 3 novembre 2008, le Ministre wallon du Budget révélait que, sur la période du 1^{er} janvier au 15 septembre 2008, 69.472 bonus avaient été octroyés, pour un montant de 21.739.100 euros et que, sur les six premiers mois de l'année, le nombre de malus était d'environ 5.000 (sans chiffrage des rentrées financières associées, le malus étant perçu par l'administration fédérale qui doit ensuite le rétrocéder à la Région). Un an plus tard, le déséquilibre était confirmé et chiffré : en 2008, les 128.000 dossiers de bonus ont coûté 43,87 millions aux finances régionales alors que les 10.141 dossiers de malus ne rapportaient que 2,9 millions. Pour les 9 premiers mois de 2009, la situation était semblable : 92.046 dossiers et 36,4 millions de bonus ; 9.827 dossiers et 2,9 millions de malus⁵⁰. Soit, globalement, onze fois plus de dossiers de bonus que de malus et des sorties financières 13 fois plus élevées que les rentrées.

⁵⁰ La Libre Belgique, 19 octobre 2009 //

Dans un contexte de rigueur budgétaire tel que celui que nous connaissons aujourd'hui, cette situation n'était plus tenable ni acceptable. Il a donc été décidé d'apporter au système des corrections qui entreront en vigueur dès janvier 2010. Ces modifications seront-elles à même de réduire le déficit et, plus globalement, de transformer le système en outil au service d'une politique de mobilité durable? C'est ce que nous allons tenter d'analyser.

// Le bonus-malus cuvée 2008 : quatre faiblesses

La mesure a pour principale ambition annoncée de « tirer vers le bas » les émissions de CO₂ du parc, ce qui suppose d'agir à la fois sur les « sorties » (parmi les véhicules existants, retirer ceux dont les émissions sont les plus élevées) et les « entrées » (favoriser, parmi les véhicules neufs, ceux présentant les émissions les plus basses). Ainsi, bonus et malus concernent tant les véhicules d'occasions que les neufs. Cependant, c'est principalement l'effet en termes de modification des comportements d'achat de nouvelles voitures (où « l'émotion », l'irrationnel, prime encore trop souvent) qui permet de juger de l'efficacité du système: conduit-il les citoyens à quitter l'achat-désir pour l'achat raisonné (véhicule le moins polluant possible et correspondant aux réels besoins de mobilité)? C'est sous cet angle que nous avons développé notre analyse.

Les niveaux d'émissions visés par le système de 2008 sont particulièrement peu ambitieux eu égard à l'offre déjà existante et aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés au niveau européen. Nous avons ainsi identifié quatre faiblesses majeures.

1. Le système comporte une « zone pivot » dans laquelle aucun bonus n'est octroyé et aucun malus perçu. Cette zone est tout à la fois trop large (à la grosse louche, 30% des véhicules neufs y sont situés) et placée à un niveau trop élevé. S'étendant de 146 à 195 gCO₂/km, elle débute 6 g/km sous la moyenne des émissions des véhicules neufs vendus en 2007 en Belgique (152 g/km) et finit à 43 g/km au-dessus! Pour pleinement apprécier ce que cela représente, il faut savoir que, en 2008, seules 5,4% des voitures neuves immatriculées en Belgique présentaient des émissions de CO₂ supérieures à 191 g/km.
2. Aucune évolution de la « zone pivot » n'était planifiée au départ. A titre comparatif, dans le système de bonus-malus mis en place en France, la zone neutre sera progressivement abaissée de 131 – 160 g/km en 2008 jusqu'à 121 – 150 g/km en 2012.
3. Bonus et malus étant calculés sur base d'une comparaison entre émissions de l'ancien et du nouveau véhicule, le système constitue implicitement une incitation à changer de voiture. La communication réalisée à l'occasion du Salon de l'auto 2008 a fortement renforcé ce phénomène.
4. Le système est complexe et particulièrement peu « lisible » : le bonus est indépendant et le malus intégré à la TMC qui reste, elle, proportionnelle à la puissance fiscale du véhicule.

// Bonus-malus 2010: un petit mieux

1. Dans le système réformé, la largeur de la « zone pivot » est ramenée de 50 gCO₂/km (146 à 195) à 30 g/km (126 à 155) et son seuil abaissé: l'amélioration est certaine. Cependant, dans les nouvelles conditions, le bonus concerne (en chiffres ronds) 30% des véhicules neufs et le malus 15%. Dès lors, la majorité des citoyens (55%) achetant un véhicule neuf ne reçoit aucun « signal-prix » (or, une différence de 30 gCO₂/km est loin d'être anodine) et le déséquilibre entre bonus et malus demeure.
2. La réforme du système constitue en quelque sorte une révision de la zone pivot mais, s'il est prévu que les seuils et montants puissent évoluer, les décrets instituant la mesure ne précisent pas dans quel sens l'ajustement devrait être opéré.
3. La comparaison au véhicule précédent pour l'octroi d'un bonus/malus est moins déterminante que dans le système initial, mais est maintenue ce qui constitue tout de même une « récompense » des comportements polluants antérieurs: plus l'ancien véhicule était polluant, plus élevé est le bonus!
4. Le système reste complexe et perd même en « lisibilité » du fait qu'un « extra-bonus » est accordé aux véhicules équipés LPG. Or, le bénéfice environnemental de ces motorisations s'exprime en termes de réduction des polluants locaux et le système bonus-malus a pour objectif de diminuer les émissions de CO₂... La confusion très largement répandue entre les polluants locaux (affectant la santé) et le CO₂ (gaz à effet de serre) en sera encore renforcée.

Quand à déterminer si le système coûtera encore ou non au budget wallon, tout se jouera dans la catégorie 116 à 125 g/km regroupant le plus grand nombre de véhicules concernés par le bonus. Combien d'acheteurs opteront pour ce type de voitures et parmi eux, combien dont l'ancien véhicule n'était pas beaucoup plus polluant (le bonus étant alors compris entre 0 et 150 euros)? Les annonces d'un solde bonus/malus positif (pour le budget wallon) de 36 millions d'euros (contre un solde négatif de 30 millions dans l'ancien système) semblent en tout état de cause quelque peu optimistes.

En se référant au système de bonus-malus introduit en Wallonie, Luc Bontemps, administrateur-délégué de la FEBIAC déclarait en août 2009: « *La Wallonie nous a donné le plus grand appui. Nous avons demandé au gouvernement flamand d'aller dans le sens de ce que le gouvernement wallon a décidé, c'est-à-dire le système bonus-malus. Et maintenant, il est mentionné dans l'accord gouvernemental de la Flandre. Nous espérons qu'il sera similaire à celui appliqué en Wallonie⁵¹* ». On ne saurait être plus clair: ce système dans lequel le bonus domine et dont la communication a été principalement axée sur le remplacement d'un véhicule a été taillé sur mesure pour l'industrie automobile.

51 « La Wallonie devance la Flandre », Vers l'Avenir, 24 août 2009 //

La Section «Fiscalité et parafiscalité» du Conseil supérieur des finances commente ainsi cette mesure: «*Nous ne pensons pas que l'octroi d'un bonus sur l'achat de certains véhicules puisse se justifier d'un point de vue environnemental. On a vu à la section 3.13 que la taxation du transport était loin de couvrir ses effets externes. Il n'y a donc aucune raison de subsidier une activité de transport routier, fût-elle la plus propre qui soit*». No comment.

4 / propositions de révision fiscale

La fiscalité automobile aujourd'hui en vigueur dans notre pays est insatisfaisante et inefficace pour faire face à la gravité des enjeux environnementaux. Le système doit être revu en profondeur afin de sortir de l'autocentrisme qui règne depuis des décennies et redéployer nos habitudes de mobilité vers des modes plus durables. Le démontrer est bien. Proposer des pistes pour améliorer les choses est mieux. C'est ce que nous nous attachons à faire dans ce dernier chapitre //

Axes de travail

En matière de transport automobile, l'objectif premier doit être aujourd'hui la réduction de l'empreinte écologique de l'automobilité. Les « effets collatéraux » bénéfiques sont nombreux, tant en termes de santé humaine (moins d'exposition au bruit, aux polluants locaux, réduction du nombre d'accidents, réappropriation de l'espace public...) que d'économie (diminution de la congestion et de la dépendance au pétrole).

La poursuite de l'objectif passe par trois axes principaux :

- une réduction du nombre de véhicules (prise en compte du cycle de vie)⁵² ;
- une réduction du nombre total de km roulés par véhicule ;
- une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (émissions spécifiques).

Les outils dont disposent les pouvoirs publics relèvent de quatre catégories : la planification (aménagement du territoire, investissements en transport en commun...); les normes et réglementations (normes de produits, code de la route...); la fiscalité (taxe de mise en circulation, taxe de circulation, accises...); l'information et la sensibilisation. Si les normes sont l'outil à privilégier pour apporter une réponse au troisième axe de travail (amélioration de l'efficacité énergétique), la fiscalité doit être mobilisée pour répondre efficacement au premier et au deuxième (diminution du nombre de véhicules et du nombre de kilomètres roulés).

La coexistence de trois « niveaux » de taxation est une condition nécessaire pour permettre au citoyen de percevoir clairement les incidences des différentes « étapes » de sa consommation en matière de transport automobile :

1. La taxe de mise en circulation (TMC) donne un premier signal fort, de nature à orienter les comportements d'achat vers des véhicules moins polluants, générant des effets positifs tout au long de leur durée de vie.
2. La taxe de circulation (TC), due annuellement, constitue un rappel utile des incidences potentielles du véhicule acquis. Elle a un rôle central pour éliminer les véhicules les plus polluants.
3. Les « taxes » à l'utilisation (TVA et accises sur le carburant) émettent un signal « en continu », précieux pour orienter les choix modaux au quotidien (un carburant cher peut inciter l'automobiliste à privilégier la marche, le vélo ou le transport en commun pour certains trajets).

⁵² Ce qui va à l'encontre de la tendance observée de puis de nombreuses années. Au niveau européen (EU 25), le nombre de véhicules privés a augmenté de 36% entre 1990 et 2003. Source : EC [2] //

Le système actuel ne demande que quelques adaptations pour permettre d'atteindre l'objectif premier via les trois axes identifiés. Les principales adaptations à mettre en place sont :

- augmenter la TMC et rendre les TMC et TC proportionnelles aux performances environnementales du véhicule (et non plus aux chevaux fiscaux) ;
- mettre en place un système d'étiquetage clair qui permette au client d'intégrer le coût de la TMC au moment de l'achat ;
- augmenter les accises sur le diesel (dont les émissions de CO₂, tout comme celles de polluants locaux – exception faite du monoxyde de carbone – sont supérieures à celles de l'essence par litre brûlé) ;
- réaliser une hausse globale de la fiscalité automobile (en intensifiant en parallèle les incitants financiers au transfert modal). Plaider pour une réforme fiscale « neutre » est politiquement correct mais environnementalement irresponsable : l'augmentation du coût de l'automobilité demeure en effet de loin la voie la plus efficace pour effectuer la transition vers un système dans lequel l'empreinte écologique totale de la voiture serait fortement diminuée.

Par ailleurs, le système fiscal associé aux véhicules dits « de société » n'est actuellement pas défini dans le cadre d'une réflexion relative à une politique de mobilité durable mais bien en fonction de politiques salariales inscrites dans le contexte d'une fiscalité forte sur le travail. Il convient donc de revoir également ce système, dans l'attente d'une réforme globale opérera un glissement de la ponction fiscale pesant aujourd'hui sur le travail vers l'utilisation des ressources et le capital.

Il est indispensable de rappeler ici que toute mesure fiscale doit être précédée d'une évaluation objective de ses impacts sociaux potentiels et, le cas échéant, assortie de mécanismes de correction visant à annuler les inégalités sociales qui seraient induites si la pluralité du public de la mesure fiscale n'était pas prise en compte.

Enfin, il est utile de rappeler l'avis émis par la Section « Fiscalité et parafiscalité » du Conseil supérieur des finances : *« La Section considère que les dispositions actuelles de taxation des véhicules posent un double problème : un problème de niveau et un problème de modalités. La taxation du transport est globalement faible, eu égard au montant des recettes publiques qu'elle génère et la taxation des véhicules lourds est trop faible. Les modalités ne tiennent pas compte des critères environnementaux, sauf pour les véhicules lourds mais elle est alors globalement trop faible pour influencer le comportement ».*

Niveau régional : taxes à l'achat et à la possession

// Taxe de mise en circulation

La taxe de mise en circulation (TMC) doit être associée aux performances environnementales du véhicule. L'âge moyen d'un véhicule automobile en Belgique est de l'ordre de sept ans et dix mois : l'acte d'achat a donc des conséquences à long terme. Il convient, pour aider les citoyens à poser des actes responsables, de tout à la fois⁵³ :

- les informer correctement (c'est notamment le rôle du « Guide CO₂ de la voiture » édité par l'administration fédérale et des mentions relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂ dans le matériel promotionnel); ceci implique de recadrer sensiblement les pratiques publicitaires et leur contrôle, les « libertés » prises avec le prescrit légal étant nombreuses dans le système actuel ;
- mettre en place des normes de produits qui définissent, pour les biens proposés à la vente, des limites admissibles en termes d'incidences environnementales. Les normes Euro « cadrent » ainsi les émissions de polluants locaux mais, a contrario, les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules neufs ne sont soumises à aucune limitation⁵⁴ ;
- définir une fiscalité à l'achat qui crée, de par une proportionnalité directe avec les émissions polluantes, une incitation à acquérir des véhicules peu polluants et à ne pas en acquérir de fort polluants. La fiscalité à l'achat, sur laquelle une communication transparente et efficace doit être menée, doit aussi avoir pour fonction de sanctionner l'acquisition d'un bien dont la fabrication n'est pas sans incidences environnementales.

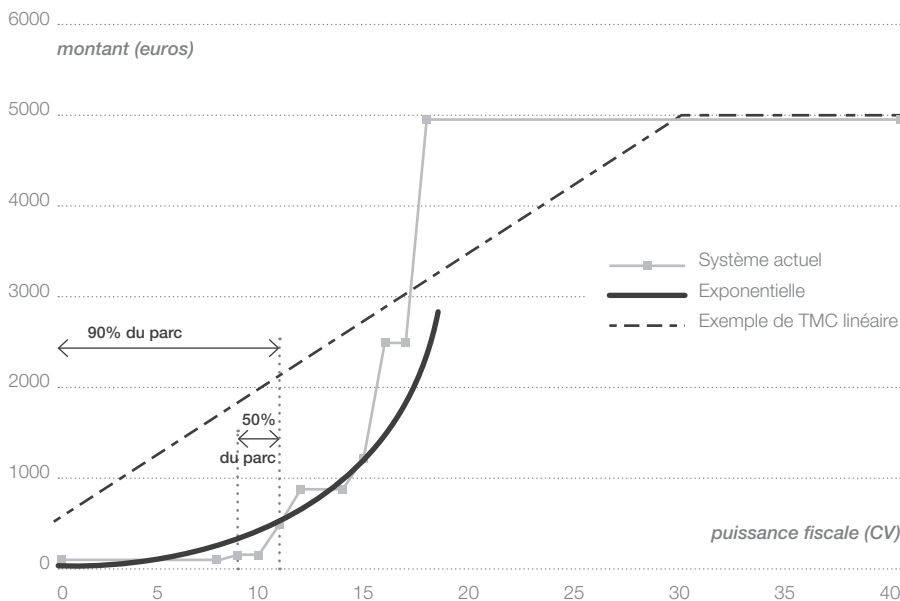
Véhicules neufs

La taxe de mise en circulation est actuellement établie sur base de la puissance fiscale (chevaux fiscaux – CV). La loi de variation est de type exponentiel (avec des paliers) pour les puissances inférieures ou égales à 18 CV et constante au-delà (**figure 3**). Le signal-prix est particulièrement difficile à interpréter pour le consommateur, si ce n'est pour les « sauts de paliers », de 10 à 12 CV, de 14 à 16 CV et de 17 à 18 CV. Par ailleurs, si l'on s'en réfère à la composition du parc automobile, il apparaît que 50% du parc est concerné par une TMC de 123 euros maximum et 90% par une TMC de 495 euros maximum. En Région wallonne, le système est complexifié du fait de l'existence d'un bonus (hors TMC) et d'un malus (intégré à la TMC) dont les montants sont fonction de la différence entre les émissions de CO₂ du véhicule neuf et celles de l'ancien véhicule ou d'un véhicule standard dans le cas de l'achat d'un premier véhicule.

⁵³ La stratégie européenne de réduction des émissions de CO₂ des véhicules automobiles s'appuie d'ailleurs sur ces trois piliers : les réductions par les constructeurs, l'information et la fiscalité //

⁵⁴ Le Règlement européen (n° 443/2009) qui vient remplacer l'accord contraignant par lequel les constructeurs s'étaient engagés (sans respecter cet engagement) à réduire les émissions des voitures neuves n'impose qu'une moyenne sur l'ensemble des véhicules vendus par un constructeur //

Figure 3: taxe de mise en circulation – véhicules neufs et de moins d'un an (tarifs valables du 1^{er} juillet 08 au 30 juin 09)



Par ailleurs, comme exposé ci-dessus, si les véhicules neufs doivent tous respecter la norme Euro la plus récente, rien de tel n'existe dans le domaine des émissions de CO₂. La TMC est donc un très bon outil potentiel pour combler ce vide en matière de normes de produits. Cependant, les chevaux fiscaux utilisés actuellement ne sont en rien corrélés aux émissions polluantes du véhicule. Ainsi, pour les véhicules d'une puissance fiscale de 9 CV, les émissions varient dans les fourchettes suivantes⁵⁵ :

- motorisations essence : **de 129 gCO₂/km** pour la Mini 1.6 Cooper **à 233 gCO₂/km** pour la Lada Niva 4X4 – 1,7 (avec de fortes variations au sein d'une même marque – à titre d'exemple, la Mini Cabrio 1.6 AGS Cooper émet 208 gCO₂/km) ;
- motorisations diesel : **de 114 gCO₂/km** pour la Ford Focus 1.6 TDCI66 Econetic **à 198 gCO₂/km** pour la Fiat Scudo Combi SWB 1,6 JTD.

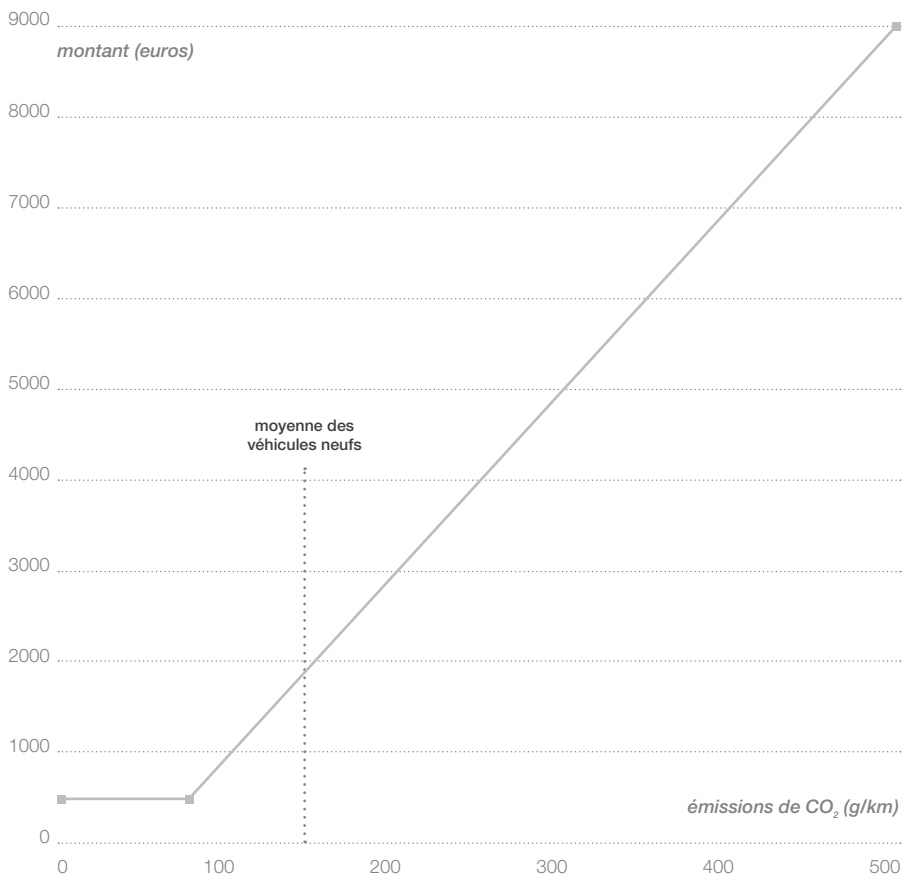
55 SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement //

C'est pourquoi nous suggérons d'introduire les modifications suivantes (**figure 4**) qui auraient pour conséquence une augmentation très sensible de la TMC moyenne :

- établir le calcul de la taxe sur base des émissions de CO₂ ;
- pour les véhicules alternatifs (électriques principalement) émettant moins de 80gCO₂/km, fixer la taxe à 500 euros, pour prendre en compte l'empreinte écologique associée à la construction ;
- pour les véhicules dont les émissions sont supérieures à 80 g/km, adopter une loi d'évolution linéaire de 20 euros par g/km : cette valeur, qui peut paraître élevée a priori, reste faible en regard des pratiques de certains pays européens et est sensiblement du même ordre de grandeur que les bonus et malus de la Région wallonne qui varient de manière non-linéaire, de respectivement entre 30 et 88 euros par g/km et 7,5 à 30 euros par g/km ; ainsi, la taxe due pour un véhicule émettant 150 g/km sera de 1.480 euros, ce qui représente un niveau susceptible de constituer un véritable incitant à s'orienter vers un véhicule moins émetteur ;
- conserver la dégressivité actuelle en fonction de l'âge du véhicule (voir ci-dessus).

Il convient de souligner que les montants sont donnés à titre d'ordre de grandeur, en raison de leur incidence potentielle sur les comportements. Ils auraient pour effet induit une augmentation notable (d'environ un facteur 3) des rentrées fiscales associées à la TMC. Celles-ci représentaient, en 2007, 335 millions d'euros et s'établiraient, pour l'année 2008, sur base des classes d'émissions publiées par la FEBIAC, à un milliard d'euros approximativement. (On se rapportera utilement au chapitre précédent pour une mise en perspective de ces chiffres et une comparaison avec les pratiques fiscales d'autres pays européens.)

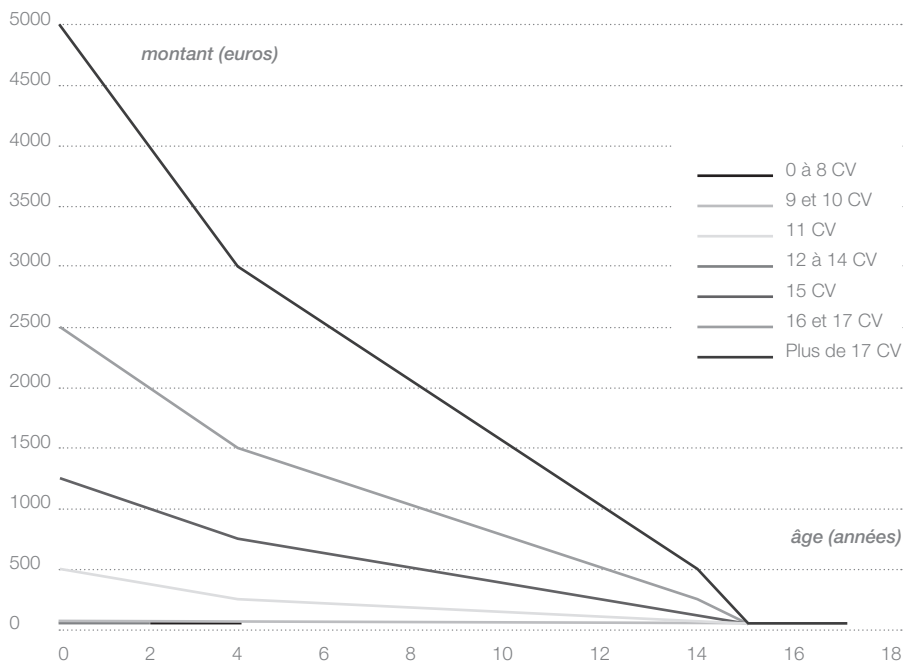
Figure 4: proposition de taxe de mise en circulation sur base des émissions de CO₂ – véhicules neufs et de moins d’un an



Véhicules d'occasion

Dans le système actuel, la taxe de mise en circulation, également due pour les voitures d'occasion, est dégressive en fonction de l'âge du véhicule (**figure 5**). La loi de dégressivité dépend de la puissance fiscale mais la valeur de la taxe est indépendante de la puissance pour les véhicules de 15 ans et plus. Ainsi, le rapport entre la TMC d'un véhicule neuf ou de moins d'un an et celle d'un véhicule de 15 ans ou plus est égal à 80,6 pour les puissances fiscales supérieures à 17 CV. Ce rapport tombe à 20,1 pour les véhicules de 15 CV et à 1 pour ceux dont la puissance fiscale est inférieure ou égale à 8 CV.

Figure 5 : variation de la taxe de mise en circulation en fonction de l'âge et de la puissance fiscale du véhicule (tarifs valables du 1^{er} juillet 08 au 30 juin 09)



Nous recommandons les axes suivants pour la fiscalité des véhicules d'occasion :

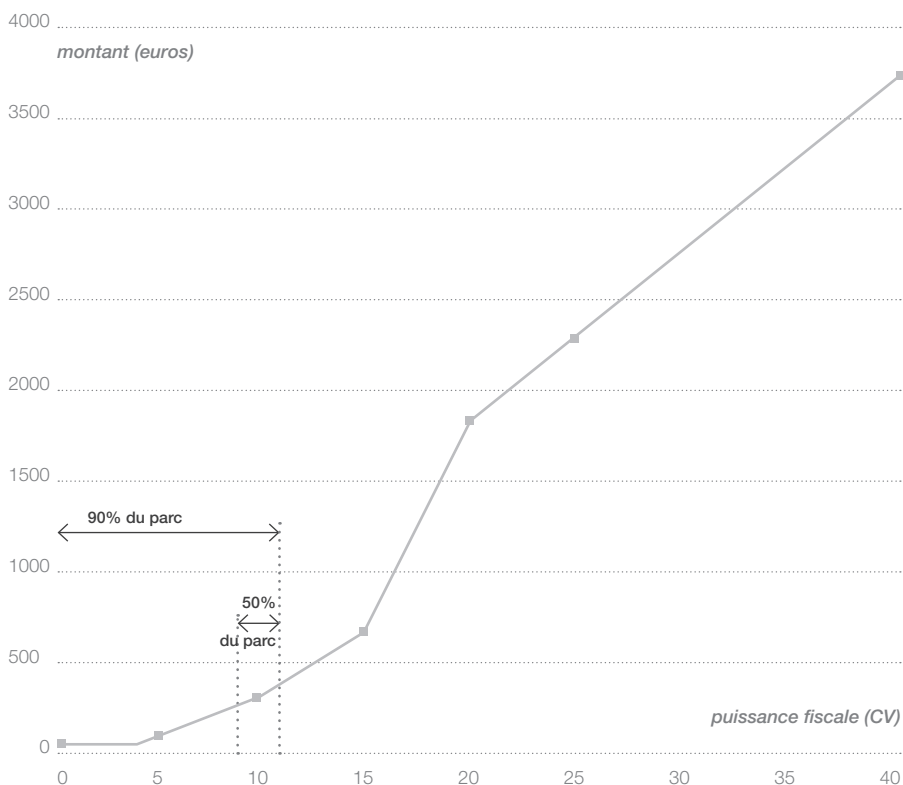
- il convient de maintenir une taxe de mise en circulation quel que soit l'âge du véhicule car elle constitue potentiellement (pour autant qu'une information idoine y soit associée) un signal clair quand au degré de pollution de la voiture ;
- la TMC acquittée lors de la première immatriculation du véhicule doit logiquement être plus élevée que celle due pour un véhicule d'occasion ; elle constitue en quelque sorte une « sanction » des incidences associées à la fabrication et à la fin de vie du véhicule ;
- contrairement au système actuel - dans lequel, au-delà de 15 ans, la taxe est indépendante du degré de pollution - son montant devrait, au-delà d'une certaine limite (dix ans par exemple), s'établir à un palier d'autant plus élevé que le véhicule est polluant.

// Taxe de circulation annuelle

La taxe de circulation annuelle (TC) doit être associée aux performances environnementales du véhicule. Les véhicules en circulation sont non seulement inégaux en termes d'émissions de CO₂ mais également de polluants locaux: en 2007, seuls 64,9% des voitures en circulation respectaient les normes Euro les plus récentes (Euro 3 à Euro 5, cette dernière n'entrant en vigueur qu'en septembre 2009). Dans ces conditions, il convient, par un rappel annuel, de sensibiliser les propriétaires à l'ensemble des incidences environnementales de leur véhicule.

Le signal-prix délivré par la taxe actuelle est quasiment inaudible pour la majeure partie du parc automobile (figure 6). Comme pour la TMC, la TC devrait suivre une loi d'évolution linéaire, le montant de la taxe étant proportionnel aux incidences environnementales du véhicule.

Figure 6 : taxe de circulation annuelle (tarifs valables du 1^{er} juillet 08 au 30 juin 09)



Deux systèmes apportent une réponse satisfaisante à la question de la révision de la TC :

- le premier est basé sur l'Ecoscore⁵⁶, développé conjointement par les trois Régions du pays ; cet indicateur réalise une pondération entre les différents polluants émis par les véhicules, y compris le bruit ; une relation linéaire entre l'écoscore et le montant de la TC apporterait une réponse simple et efficace à un problème complexe ;
- le second émane de la FEBIAC ; il consiste à rendre la TC proportionnelle aux émissions de CO₂, la loi d'évolution variant en fonction de la norme Euro (**figure 7**) ; dans ce cas, le facteur bruit (non concerné par les normes Euro) n'est pas pris en compte.

// Taxe de circulation complémentaire LPG

Les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés (communément appelés LPG) sont soumis à une taxe de circulation complémentaire. Cette taxe est proportionnelle à la puissance fiscale du moteur (CV). Elle a, semble-t-il, été mise en place dans le but de « compenser » le manque à gagner associé à l'absence d'accises sur les carburants de type LPG.

Taxe renforçant l'image de « vache à lait » de l'automobiliste et pouvant être perçue comme dissuasive par rapport à la volonté d'opter pour un carburant moins polluant, il conviendrait de la supprimer. Il semble préférable d'instaurer des accises sur le LPG. Leur absence actuelle s'explique en raison d'émissions de polluants locaux nettement moindres. En outre, l'énergie grise associée à la mise à disposition du LPG est également significativement plus faible, les émissions de gaz à effet de serre « du puits au réservoir » étant respectivement 1,6 et 1,8 fois plus faibles que pour l'essence et le diesel, soit 28,4 gCO₂/kWh⁵⁷. La combustion du LPG génère cependant des émissions de CO₂. L'instauration d'accises permettrait d'intégrer cet élément et d'y sensibiliser les utilisateurs de ce type de carburant dont nombre considèrent encore rouler avec un véhicule « zéro émission ».

⁵⁶ Voir à ce sujet : www.ecoscore.be et IEW [2] //

⁵⁷ JRC [1] //

Niveau fédéral : accises et voitures de société

// Accises

Le système du cliquet

Le système de cliquet, qui peut comporter deux volets (cliquet positif et cliquet négatif), tend à atténuer les variations (à la baisse ou à la hausse) du prix des carburants à la pompe en jouant sur la partie fixe de leur taxation : les accises. La TVA étant proportionnelle au prix « sortie de raffinerie », toute augmentation ou diminution de celui-ci sera « amplifiée » par l'augmentation ou la diminution de la TVA : un produit à 1 euro assorti d'une TVA de 20% coûte 1,20 euros. Si le produit augmente de 25% (passant à 1,25 euros), la TVA passe à 0,25 euro (20% de 1,25 euros) et le prix total devient 1,5 euros, soit une augmentation de 0,30 euro (et non pas de 0,25 euro) par rapport au prix de vente initial de 1,20 euros. Le prix de vente des carburants intègre, outre la TVA, une taxe « fixe » (montant constant par litre de carburant) : les accises. Il est donc possible, en modifiant celles-ci, de compenser l'effet levier induit par la TVA.

Le système du « cliquet positif » consiste, à chaque diminution du prix maximum des carburants, à convertir la moitié de cette diminution en une augmentation d'accises. Introduit pour la première fois en août 2003, il a été désactivé entre 2006 et 2008 puis réintroduit à partir du 1^{er} janvier 2009. Le système est assorti d'un plafond sur l'augmentation du droit d'accises (fixé par exemple à 0,028 euro par litre par année pour l'année 2004). Il permet d'éviter que les prix à la pompe ne reflètent trop fidèlement les baisses ponctuelles parfois importantes observées sur le marché des produits pétroliers et, de ce fait, de délivrer un message-prix plus constant.

A l'inverse, le système du « cliquet négatif » a pour vocation de limiter la hausse des carburants par rapport aux augmentations du prix du baril. Il consiste, à chaque augmentation du prix maximum des carburants, à diminuer les accises à concurrence d'un montant égal au revenu supplémentaire de la TVA. De ce fait, le prix à la pompe est atténué par rapport aux augmentations du marché des produits pétroliers.

Dans un contexte d'approche du pic de production pétrolier caractérisé par une tendance haussière et une forte volatilité des prix, et vu les défis climatique et énergétique déjà évoqués, il incombe aux pouvoirs publics de délivrer aux citoyens des messages sans ambiguïté. Tant sur le plan de l'information (ce qui est aisé) que sur celui du prix de l'énergie. Ceux-ci doivent augmenter de manière très significative. Comme on l'a vu précédemment, l'augmentation du prix des carburants entre 2004 et 2005 est le seul facteur qui ait produit un effet significatif sur la maîtrise du nombre de kilomètres roulés durant ces dernières décennies...

Les accises sur le diesel

Par litre brûlé, le diesel s'avère plus polluant que l'essence sauf en ce qui concerne le monoxyde de carbone (CO). Il convient donc à tout le moins d'aligner les accises du diesel sur celles de l'essence. Cette disposition doit bien évidemment être introduite graduellement. Par un effet de rééquilibrage du parc (augmentation de la proportion de

motorisations essence et diminution des diesel), elle permettrait en outre de supprimer, à terme, le problème du déséquilibre entre la demande et l'offre de carburant. En effet, à l'heure actuelle, on produit en Europe plus d'essence et moins de diesel que ce que l'on consomme. Des importations et exportations doivent donc venir rééquilibrer cette situation induite par la diésellisation du parc et les contraintes de production au niveau des raffineries.

L'égalisation du montant des accises sur le diesel non professionnel et l'essence faisait l'objet de la mesure 11 du Plan Kyoto-Transport du Service public fédéral « Mobilité et Transports » (SPF MT)⁵⁸. Le SPF MT proposait d'augmenter progressivement les accises sur l'essence et le diesel de respectivement 1 cent/l et 3,6 cent/l par an pendant dix ans, à partir de 2008. Le surplus des recettes fiscales auraient été affectées à un « Fonds Kyoto Transport » alimentant notamment une réduction de charges sur les salaires.

Il est évident que, parallèlement à l'alignement envisagé, il conviendrait de supprimer graduellement la taxe compensatoire des accises perçue sur les véhicules à motorisations diesel.

// 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'énergie⁵⁹. 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 CO₂ 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. »*

58 SPF Mobilité et Transports //

59 «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.» IEA, «Energy policies in IEA countries – Belgium», 2005 //

Les voitures de société représentent actuellement en Belgique la moitié des nouvelles immatriculations⁶⁰. 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, l'avantage déclaré – fonction de la puissance fiscale – est inférieur au coût kilométrique réel d'une voiture) ;
- modifier le système de déductibilité fiscale. Les frais de voiture peuvent actuellement être déduits par l'employeur à hauteur de 90% pour les véhicules émettant moins de 105 (diesel) ou 120 (essence) gCO₂/km et 60% pour les véhicules dont les émissions sont supérieures à 175 (diesel) ou 190 (essence) gCO₂/km, avec trois classes intermédiaires à 80, 75 et 70%. Une échelle plus conforme aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ serait, par exemple, la suivante :
 - › 60% pour les véhicules qui émettent moins de 120 (essence) ou 105 (diesel) gCO₂/km ;
 - › 50% entre 120 et 140 (essence) ou 105 et 125 (diesel) ;
 - › 40% entre 140 et 150 (essence) ou 125 et 135 (diesel) ;
 - › 30% entre 150 et 160 (essence) ou 135 et 145 (diesel) ;
 - › 15% entre 160 et 170 (essence) ou 145 et 155 (diesel) ;
 - › 0% au-delà de 170 (essence) ou 155 (diesel) ;
- supprimer le système de carte essence permettant à un employé de rouler sans avoir nullement conscience des coûts associés à ses déplacements.

60 FEDERAUTO, FEBIAC et RENTA //

Communication claire sur la finalité de la réforme

L'automobiliste serait la « vache à lait » de l'État : on l'a vu en introduction de ce dossier, c'est une des principales idées reçues en matière de fiscalité automobile. Dans ce contexte, toute réforme fiscale sera perçue comme une tentative de « traire les vaches » au maximum. Il convient donc d'associer à toute modification fiscale notoire une stratégie de communication claire présentant les finalités de la réforme.

De plus, la réforme fiscale que nous appelons de nos vœux devant s'inscrire dans une politique globale de réduction de l'empreinte écologique de la voiture, une information visant à relativiser l'image positive associée à la voiture devrait être rendue obligatoire dans les show-rooms et sur les documents promotionnels. Un message du type « *Rouler pollue ; diminuez l'empreinte écologique de votre mobilité* » devrait figurer systématiquement, de manière très claire, sur tout document promotionnel. Au-delà de l'effet dissuasif direct, une telle communication constitue un incitant à aller voir plus loin, à consulter la documentation relative aux caractéristiques environnementales du véhicule, à s'intéresser aux modes de déplacement alternatifs.

répertoire des acronymes

ACEA: Association des constructeurs européens d'automobiles

ADEME: Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AEE: Agence européenne de l'environnement

ANFAC: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones

CCFA: Comité des constructeurs français d'automobiles

CEMT: Conférence européenne des ministres des Transports

CO₂: dioxyde de carbone

CPDT: Conférence permanente du développement territorial

CV: cheval, unité de mesure de la puissance fiscale d'un véhicule
(fonction de la cylindrée)

EC: European Commission, Commission européenne

FEBIAC: Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle

JRC: Joint Research Center
(Centre de recherches conjoint de la Commission européenne)

Minaraad: Milieu en natuurraad van Vlaanderen

LCA: Life cycle assessment (Analyse du cycle de vie – ACV)

LPG: Gaz de pétrole liquéfié ou autres hydrocarbures gazeux liquéfiés

TC: Taxe de circulation annuelle

T&E: Transport and Environment
(Fédération européenne pour le transport et l'environnement)

TMC: Taxe de mise en circulation

TVA: Taxe sur la valeur ajoutée

bibliographie

- ACEA [a]: Current fleet renewal schemes, September 2009.
- ACEA [b]: Tax guide 2008.
- ACEA [c]: Tax guide 2009.
- ADEME : Les particules de combustion automobile et leurs dispositifs d'élimination – Données et références, 2005.
- ANFAC: European Motor Vehicle Parc 2006, January 2008.
- Atanasoff: Voitures de société: chiffres et tendances, Présentation, Colloque Mobilité UWE 2009.
- Casse: Voitures de société: Un phénomène de société?, Présentation, Colloque Mobilité UWE 2009.
- Concauwe, Eucar: Well to wheels analysis of future automotive fuels and powertrains in the european context, March 2007.

- Conseil supérieur des finances, Section fiscalité et parafiscalité :
La politique fiscale et l'environnement, septembre 2009.
- Cornélis et al [a] : COCA – Company cars analysis, Rapport final, avril 2007.
- Cornélis et al [b] : PROMOCO Project - Professional mobility and company car ownership, Workshop, 12 mai 2009.
- Cornut et al. : Environnement et inégalités sociales, Editions de l'Université de Bruxelles, 2007.
- Courbe [a] : L'écoscore: un outil d'information au service d'une politique de mobilité durable, Document de réflexion, Fédération IEW, 8 juillet 2008.
- Courbe [b] : Taxes sur les véhicules automobiles – Pour une modulation des taxes de mise en circulation et de circulation sur base des émissions de CO₂ des véhicules – Document de réflexion, Fédération IEW, 8 mars 2007.
- COWI A/S: Fiscal Measures to Reduce CO₂ Emissions from New Passenger Cars, Main Report, Final Report (study conducted for European Commission – DG Environment), January 2002.
- CPDT: Les coûts de la désurbanisation, études et documents, Namur, 2002.
- EC [1]: Communication from the Commission to the Council and the European parliament: A community strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and improve fuel economy, COM(95)689 final.
- EC [2]: Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen – Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers, COM(2007) 19 final.
- EEA: External Costs of Transport, Factsheet, Copenhague, 2001.
- Febelauto : Rapport annuel, 2007.
- FEBIAC [a] : Info, numéro à thème CO₂, janvier 2007.
- FEBIAC [b] : Info, mai 2008
- FEBIAC [c] : Mémorandum, mai 2009.

- FEBIAC [d] : Productivité fiscale des voitures en 2007.
- FEBIAC [e] : Immatriculations de voitures neuves par classe de CO₂ et par région – 2008.
- FEDERAUTO, FEBIAC et RENTA : Rouler en voiture coûtera à nouveau plus cher ? Vision à court terme, Communiqué de presse, 25 septembre 2009.
- IEW [1] : Remise sur facture en fonction du niveau d'émission de CO₂ des voitures neuves et soutien au secteur automobile belge – Analyse de la Fédération Inter-Environnement Wallonie, 13 mars 2009.
- IEW [2] : L'écoscore : un outil d'information au service d'une politique de mobilité durable, Document de réflexion d'Inter-Environnement Wallonie, 8 juillet 2008.
- IEA : Gadgets and Gigawatts, May 2009.
- JRC [a] : Well-to-wheels analysis of future automotive fuels and powertrains in the european context, Tank-to-wheels report, version 2c, March 2007.
- JRC [b] : Institute for Prospective Technological Studies : Environmental Improvement of Passenger Cars (IMPRO-car), Luxembourg, 2008.
- JRC [c] : Environmental Improvement of Passenger Cars (IMPRO-car), 2008.
- Lejeune et Thibaut : Inégalités écologiques en Wallonie – nuisances sonores et inégalités sociales, IEW, janvier 2007.
- Maibach et al. : Handbook on estimation of external costs in the transport sector, Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT), Version 1.1, Delft, 2008.
- Meridian International Research : The trouble with lithium 2 – Under the microscope, May 2008.
- Minaraad : Study document on the introduction of a system of duties for road trafic, September 2005.
- Peeters Advice, Free University of Amsterdam. The effectiveness and feasibility of an advanced mileage charge. The Main Report. Foundation of Nature and the Environment, Amsterdam, September 2000.

- Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.
- Regniers: Les particules diesel ultrafines: techniques de mesure à l'émission et à l'immission, Mémoire de fin d'études, Université Libre de Bruxelles, IGEAT, 2006.
- SPF Finances: Tarifs de la taxe de circulation 2008-2009.
- SPF Mobilité et Transports: Plan Kyoto Transport, juillet 2007.
- SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement: Guide CO₂ de la voiture 2008-2009.
- T&E: Making car taxes work for the environment – Position paper on the Proposal for a Council Directive on passenger car related taxes (COM(2005)261 final), Brussels, December 2005.
- TIS.PT, INFRAS, DIW, Erasmus University of Rotterdam: Study on vehicle taxation in the members States of the European Union, Final report (study conducted for European Commission – DG Taxation and Customs Union), January 2002.
- Turrentine & Kurani: Car buyers and fuel economy, Institute of Transportation Studies, University of California, April 2006.









Agissant directement sur le contrôle des comportements de consommation, la fiscalité constitue un levier essentiel de pilotage public de la demande de mobilité automobile. Elle constitue par ailleurs un outil capital, complémentaire aux normes de produits, pour « guider » les pratiques industrielles vers la mise sur le marché de produits plus respectueux de l'environnement.

Toucher à la fiscalité automobile s'avère toutefois une démarche particulièrement délicate. On s'attaque en effet à ce que beaucoup considèrent à la fois comme un espace de liberté et un objet d'affirmation sociale: la voiture. Les réactions sont souvent passionnelles, les positions tranchées et le débat difficile à établir entre les décideurs (pour certains attachés à l'idée – largement infondée – que l'automobiliste est une « vache à lait » qu'il convient de « traire »), une industrie automobile cherchant à accroître le parc automobile et à en accélérer le taux de renouvellement, des associations d'automobilistes cherchant à compresser les coûts d'utilisation de la voiture et des ONG d'environnement soucieuses de diminuer l'empreinte écologique totale de la voiture.

Cet ouvrage se propose de réaliser un travail de synthèse et d'objectivation en revisitant quelques mythes à la lumière de données factuelles et d'une analyse détachée de tout intérêt financier à la cause.

Sur base d'informations spécifiques, l'auteur énonce par ailleurs des recommandations précises et chiffrées pour la mise en œuvre d'une fiscalité automobile au service de l'environnement.



Editeur

Fédération Inter-Environnement Wallonie asbl
6, boulevard du Nord - 5000 Namur
t. 081 25 52 80
f. 081 22 63 09
info@iewonline.be