Mundo-Namur
Rue Nanon 98 / 5000 Namur
t. 081 390 758 / f. 081 390 751
www.iew.be

Réforme de la taxe de mise en circulation (TMC) en Flandre

Analyse de la Fédération Inter-Environnement Wallonie

14 mars 2012

0. Résumé exécutif

Le premier mars 2012, la Flandre a introduit une modification majeure dans son système fiscal automobile. La taxe de mise en circulation (TMC ou BIV pour belasting op de inverkeerstelling) des voitures particulières est dorénavant calculée sur base des caractéristiques environnementales du véhicule. Le système adopté présente des faiblesses, mais il a le grand mérite de s'inscrire dans une dynamique positive, mobilisant l'outil fiscal au service de l'environnement. Cette réforme de la TMC figurait dans la déclaration de politique régionale (DPR) flamande de 2009 – de même que dans la DPR wallonne. La Fédération Inter-Environnement Wallonie appelle les autorités régionales à travailler sans plus attendre à l'optimisation de la TMC, important outil de pilotage public des comportements d'achat.

Le présent document d'analyse décrit succinctement les forces et faiblesses de la réforme de la TMC adoptée en Flandre.

- Côté positif, la Flandre a conservé l'outil TMC, a basé son calcul sur les caractéristiques environnementales du véhicule et l'a conçu de manière dynamique (prise en compte de l'évolution des émissions de CO_2 planifiée au niveau européen, indexation).
- Côté négatif, la complexité du calcul de la TMC la rend totalement illisible par les citoyens, les tarifs appliqués ne constituent pas un signal-prix clair pour la majorité des véhicules, ils n'intègrent pas non plus l'énergie grise associée à leur construction ; des réserves peuvent être émises quant aux paramètres pris – ou non - en compte et quant à la formule utilisée, et le choix budgétaire de base (rentrées totales de la TMC inchangées) est incompatible avec l'atteinte des objectifs annoncés.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie invite le Gouvernement wallon à s'attaquer à la réforme de la TMC inscrite dans la DPR sans plus attendre et en tirant leçon de l'expérience flamande. La Fédération, qui travaille depuis plusieurs années sur les questions de fiscalité automobile, est prête à intégrer toute dynamique qui se manifesterait en la matière et se place dès lors à la disposition tant du Gouvernement que du Parlement.

Table des matières

0. Résumé exécutif 2
1. La TMC, outil de pilotage public en matière d'achat de voitures 4
2. Les forces de la nouvelle TMC en Flandre 4
   2.1. Conserver l'outil TMC 5
   2.2. Calculer la TMC sur base de critères environnementaux 5
   2.3. Intégrer le facteur temps 5
3. Les faiblesses de la nouvelle TMC en Flandre 6
   3.1. Lisibilité et complexité du système 6
      3.1.1. Un manque flagrant de lisibilité 6
      3.1.2. Un signal-prix inaudible pour une bonne partie des véhicules neufs 7
      3.1.3. Une loi d'évolution exponentielle 7
      3.1.4. Un tarif minimal trop bas 9
   3.2. Réflexions sur les paramètres du système retenu par la Flandre 9
      3.2.1. Une prise en compte des normes Euro et non des émissions réelles du véhicule 9
      3.2.2. Une non intégration du nombre de particules 10
   3.3. Les fondamentaux du système 11
      3.3.1. Une stricte neutralité budgétaire 11
      3.3.2. Des exemptions non rationnelles 12
      3.3.3. Une approche sociale rudimentaire 12
4. Proposition de la Fédération pour la modification de la TMC 14
5. Conclusion : mettre en œuvre la déclaration de politique régionale 16

1. La TMC, outil de pilotage public en matière d'achat de voitures

La Flandre, tout comme la Wallonie, a inscrit dans sa déclaration de politique régionale de 2009 le projet de réformer la fiscalité automobile (taxe de mise en circulation et taxe de circulation annuelle) sur base de critères environnementaux. Le Gouvernement flamand a considéré utile de travailler en priorité sur la TMC en raison de l'importance de piloter les comportements d'achat des consommateurs (« *belangrijk om de aankoopbeslissing van de consument te sturen* »[1]). Cette analyse cautionne celle développée par notre Fédération dans son dossier consacré à la fiscalité automobile publié fin 2009[2] : la TMC constitue le seul outil structurel en matière de pilotage public des comportements d'achat des citoyens. C'est aussi l'avis de l'industrie automobile qui plaide depuis de nombreuses années pour… la suppression de cet outil[3].

2. Les forces de la nouvelle TMC en Flandre

La taxe de mise en circulation (TMC) des voitures particulières en Flandre sera dorénavant calculée sur base des caractéristiques environnementales du véhicule. Ces caractéristiques sont le type de carburant, les émissions de CO_2, la norme Euro (de 0 à 6) à laquelle répond le véhicule, et la présence d'un filtre à particules (pour les voitures diesel Euro 3 et Euro 4). La formule est présentée ci-dessous :

$$BIV = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 4500 + c \right) * LC$$

Avec :

- CO_2 : émissions de CO_2 en cycle mixte
- f : facteur carburant, inférieur à l'unité pour le LPG et le CNG (compressed natural gaz), égal à l'unité pour l'essence et le diesel
- x : correctif tenant compte de l'évolution planifiée des émissions de CO_2
- c : facteurs polluants locaux, fonction de la norme Euro et du carburant
- LC : facteur âge de la voiture, diminue lorsque l'âge augmente

La taxe ne peut pas être inférieure à 40 euros (hors exemptions discutées plus bas) ni supérieure à 10.000 euros.

---

[1] Vergroening van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) : présentation faite par le Gouvernement flamand au Parlement flamand le 13 décembre 2011

[2] Courbe P. : Taxer plus, taxer mieux – Plaidoyer pour une fiscalité automobile au service de l'environnement, Fédération Inter-Environnement Wallonie, Namur, novembre 2009

[3] Voir par exemple Febiac Info janvier 2007 page 21, Febiac Info mai 2008 pages 8 et 11, Febiac Info mai 2009, page 3, Febiac Info novembre 2010, page 20, …

2.1. Conserver l'outil TMC

Comme expliqué ci-dessus, l'industrie automobile plaide pour la suppression de la TMC, et ce depuis de nombreuses années, en Belgique comme dans les autres Etats membres européens. En tant qu'outil de pilotage des comportements d'achat de voitures neuves, la TMC constitue en effet le seul obstacle structurel à un renouvellement accéléré du parc automobile et la généralisation des véhicules appartenant aux segments supérieurs. Deux commentaires doivent être émis à ce propos :

- d'une part, l'accélération du rythme de renouvellement du parc automobile n'est pas souhaitable dans l'absolu. En effet, en raison des émissions polluantes associées à la construction et au retraitement en fin de vie des véhicules (5 tCO_2, soit l'équivalent des émissions associées à deux années d'utilisation, 1,0 kg de particules fines PM 2.5, soit l'équivalent des émissions produites en roulant 200.000 km, …[4]), il n'est pas toujours avantageux de remplacer un véhicule ancien par un autre plus récent, même si ce dernier émet moins de polluants par kilomètre parcouru ;
- d'autre part, l'industrie automobile réalise ses meilleures marges bénéficiaires sur les segments supérieurs et les modèles les mieux équipés et disposant des motorisations les plus puissantes. Or, la consommation d'un véhicule (et donc ses émissions de CO_2, qui lui sont directement proportionnelles) sont corrélées à sa masse (plus le véhicule est « prestigieux » et équipé, plus sa masse est importante), à sa puissance et à sa vitesse maximale. Disposer d'un outil qui oriente les achats vers les véhicules les plus modestes est donc contraire aux intérêts financiers du secteur mais se révèle précieux pour l'atteinte d'objectifs environnementaux.

Que la Flandre, qui accueille des usines d'assemblage automobile, conserve sa TMC, est un geste fort, qui devrait inspirer les autorités wallonnes (il y a moins de deux ans, le Gouvernement wallon débattait, sur base d'une note du Ministre du Budget, de l'opportunité de supprimer la TMC[5]).

2.2. Calculer la TMC sur base de critères environnementaux

La TMC applicable jusqu'au 29 février 2012 en Flandre (et toujours d'application en Wallonie) est calculée sur base des chevaux fiscaux (et de la puissance mécanique) des voitures. Or, même si l'on observe en première approche une relation puissance/CO_2, il n'y a pas de proportionnalité claire : pour une puissance fiscale de 9 CV, les émissions de CO_2 peuvent varier entre, typiquement, 115 et 230 g/km... De même, il n'existe pas de relation directe entre la puissance (fiscale ou mécanique) et les émissions de polluants locaux affectant la santé humaine (principalement oxydes d'azotes et particules fines). La taxe de mise en circulation calculée sur base des chevaux fiscaux ne permet donc pas d'orienter le marché vers des véhicules moins polluants.

2.3. Intégrer le facteur temps

La Flandre a pris en compte l'évolution programmée des émissions de CO_2 des véhicules neufs tels que définie par la législation européenne qui fixe l'objectif contraignant de 95 gCO_2/km à

[4] JRC : Environmental improvement of passenger cars (IMPRO-Car), European Commission, March 2008, pages 64-65

[5] Note au Gouvernement wallon : Fiscalité automobile – note d'orientation, 26 août 2010, page 23

l'horizon 2020 pour la moyenne des véhicules neufs vendus en Europe[6]. Partant du chiffre pour l'année 2010 (140 gCO_2/km pour la moyenne des voitures neuves en Flandre) et de l'objectif européen (95 g/km en 2020), une relation linéaire a été adoptée selon laquelle les émissions devraient baisser de 4,5 g/km par an.

Par ailleurs, il est prévu, dans le décret instituant le nouveau mode de calcul et d'application de la TMC, de lier celle-ci à l'indice des prix à la consommation. Le Gouvernement flamand a décidé de cette indexation pour compenser la diminution des rentrées budgétaires de la TMC dès lors que celle-ci orientera les achats vers des véhicules moins polluants, pour lesquels la TMC due est plus faible.

3. Les faiblesses de la nouvelle TMC en Flandre

Pour la clarté du propos, les remarques de la Fédération portant sur les faiblesses du système adopté par la Flandre sont regroupées en trois groupes. D'une part, quatre points portent sur le manque de lisibilité et la complexité du mode de calcul adopté et proposent dès lors des pistes de solution allant dans le sens d'un renforcement de la lisibilité et d'une simplification du calcul. D'autre part, deux points suggèrent des améliorations à porter dans l'hypothèse où l'on conserve la formule adoptée par la Flandre. Enfin, trois points se rapportent aux fondamentaux sur lesquels est bâti le système.

La proposition concrète d'IEW est succinctement présentée au chapitre 4.

3.1. Lisibilité et complexité du système

3.1.1. Un manque flagrant de lisibilité

La formule de la nouvelle TMC présente la grande faiblesse de n'être pas lisible pour le citoyen : nombreux facteurs, parenthèses, exposant, … il n'est pas possible qu'un citoyen ordinaire puisse, sur base des caractéristiques fournies par le vendeur, calculer lui-même la TMC correspondant à différents véhicules et affiner son choix en conséquence.

Or, afin que l'outil réalise tout son potentiel de pilotage des comportements d'achat, il doit pouvoir être utilisé dans le cadre des démarches menant à l'achat. Une telle utilisation de la TMC adoptée en Flandre ne pourrait être effective qu'à condition de mettre en place l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

- obligation, pour les concessionnaires, d'afficher la TMC des différents modèles ;
- site internet de calcul en ligne de la TMC ou d'accès à une base de données des TMC des différents véhicules disponibles à la vente ;
- site internet à destination des particuliers qui revendent un véhicule sur lequel ils puissent identifier/calculer la TMC du véhicule qu'ils mettent en vente pour la fournir aux acheteurs potentiels.

[6] Règlement (CE) n° 443/2009 « 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 », article premier

Ce point est de première importance : la volonté de différencier aussi précisément que possible deux véhicules sur base de leurs caractéristiques environnementales est cohérente par rapport au désir d'orienter les comportements d'achat des citoyens. Mais si cette différentiation fine se fait au détriment de la lisibilité, on ne peut plus prétendre à un pilotage efficace. Il y a donc un optimum à trouver entre ces deux exigences : d'une part intégrer tous les facteurs environnementaux, d'autre part assurer une visibilité optimale.

3.1.2. Un signal-prix inaudible pour une bonne partie des véhicules neufs

Dans la nouvelle TMC applicable en Flandre, la différence de tarif entre deux véhicules ne se distinguant que par les émissions de CO_2 (même âge, même carburant, même norme Euro) est trop faible pour influer réellement les comportements d'achat. Ceci est d'autant plus vrai que les émissions sont faibles. Pour une voiture neuve de norme Euro 5 (celle d'application depuis le premier janvier 2011), la différence de TMC due pour, d'une part, des émissions de 110 gCO_2/km et d'autre part, des émissions de 130 gCO_2/km, est de 56,32 euros. Ce signal est totalement insuffisant pour intervenir de manière déterminante dans l'achat d'un véhicule dont le prix est rarement inférieur à 10.000 euros (la différence de TMC ne représentant alors qu'entre 0,5 et 0,6% du prix d'achat). Or, l'impact de la décision d'achat n'est pas négligeable. Sur base de 15.000 km annuels, une différence de 20 gCO_2/km représente 0,3 tCO_2 par an (ou 30.000 tCO_2 pour 100.000 voitures neuves[7]) ou encore 2,4 tCO_2 par voiture pour une durée de vie de 8 ans (120.000 km). Ceci sans prise en compte du fait qu'une voiture plus polluante est souvent plus lourde, donc également plus polluante à la fabrication et au retraitement en fin de vie.

Cette faiblesse se manifeste pour la majorité des nouvelles immatriculations : en 2010, 51% des nouvelles voitures immatriculées présentaient des émissions inférieures ou égales à 130 gCO_2/km. Par ailleurs, la catégorie 130-140 gCO_2/km, dans laquelle se retrouvaient 18% des voitures neuves, est encore caractérisée par un saut de TMC plus que modeste : 49,81 euros[8].

3.1.3. Une loi d'évolution exponentielle

La faible différence de tarif entre deux voitures se différenciant par leurs seules émissions de CO_2 relevée dans le paragraphe précédent s'explique par l'exposant 6 appliqué aux émissions de CO_2 dans la formule de calcul de la TMC. Dans une relation de ce type, plus l'exposant est élevé, plus la relation prend la forme d'une courbe de type exponentielle aplatie dans sa première partie (**figures 1 et 2**). A contrario, la suppression de l'exposant dans la formule conduirait à une relation de type linéaire faisant beaucoup plus sens que la relation de type exponentiel choisie par la Flandre et étant nettement plus perceptible par le citoyen.

Cette utilisation d'un exposant 6, ne répondant à aucune réalité physique, ne se justifie par aucun argument environnemental.

---

[7] 577.382 voitures particulières ont été immatriculées en 2011 – Source : Statbel : http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/circulation/immatricul/

8 Immatriculations de voitures neuves par classe de CO2 et par région – 2010, statistiques Febiac

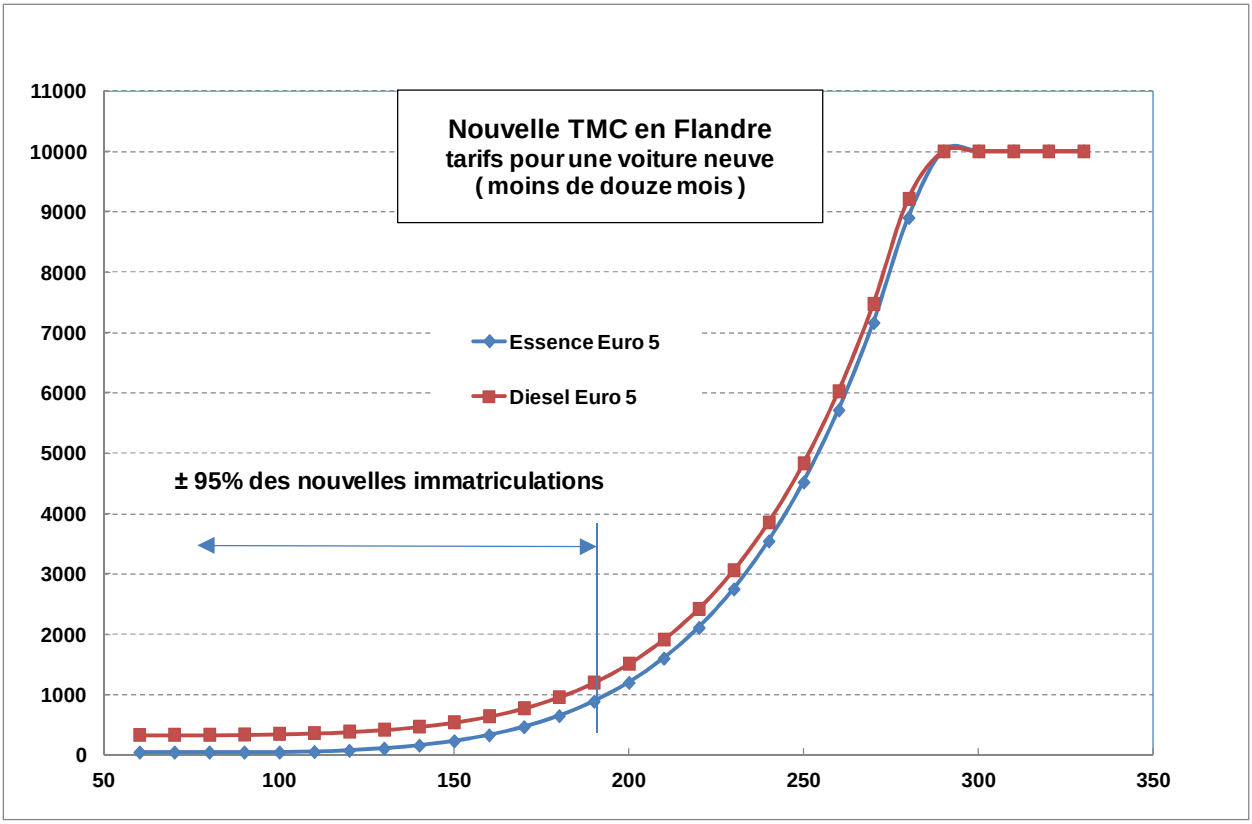

Figure 1 : tarifs (en euros) de la TMC applicable en Flandre dès le premier mars 2012 pour des véhicules neufs Euro 5 en fonction de leurs émissions de CO_2 (en g/km)

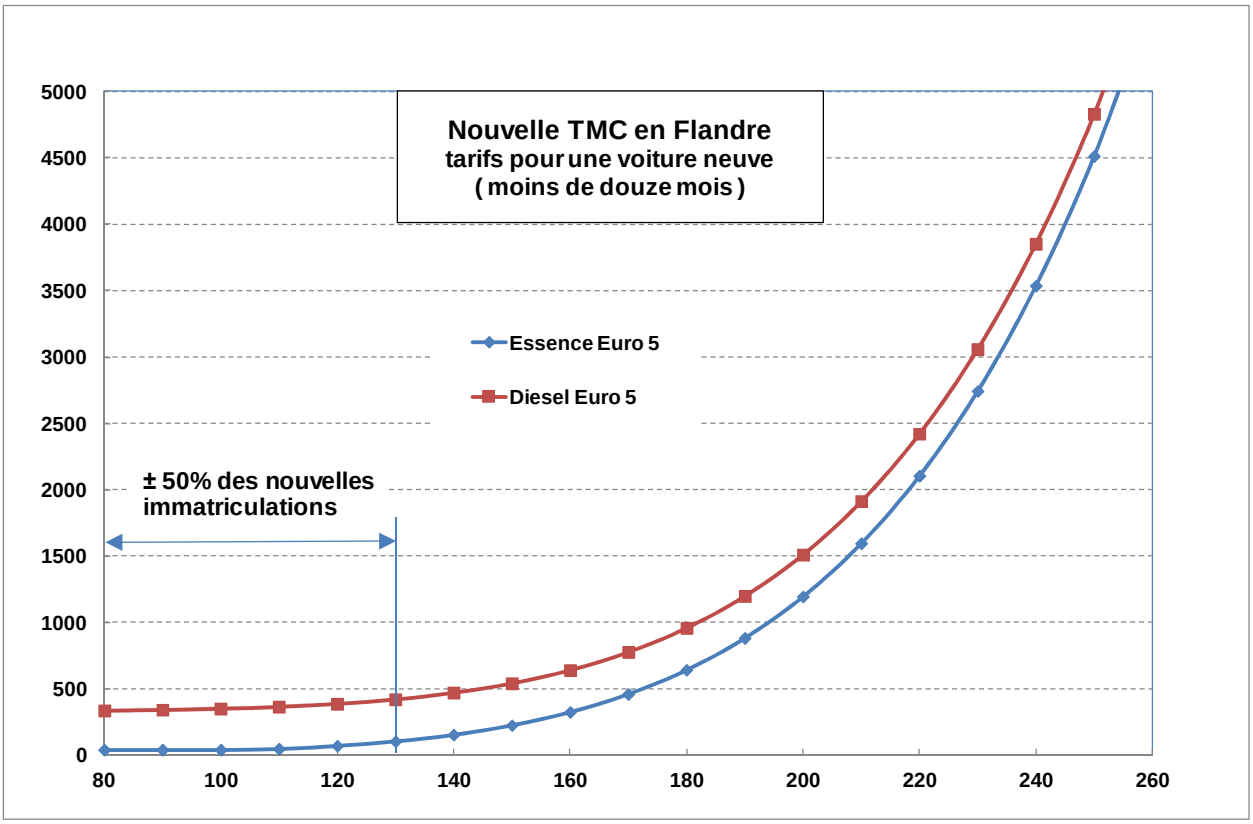

Figure 2 : tarifs (en euros) de la TMC applicable en Flandre dès le premier mars 2012 pour des véhicules Euro 5 en fonction de leurs émissions de CO_2 (agrandi sur la zone 80 à 250 gCO_2/km)

3.1.4. Un tarif minimal trop bas

L'achat d'une voiture constitue un important investissement. Sur le marché des véhicules neufs, rares sont ceux dont la valeur est inférieure à 10.000 euros. Le pilotage public des comportements d'achat peut – et doit selon l'analyse d'Inter-Environnement Wallonie – s'exprimer à deux niveaux :

- d'une part, dès lors que la décision d'achat est posée, l'orientation vers des véhicules moins polluants ; pour ce faire, la différenciation entre véhicules présentant des caractéristiques environnementales doit être suffisamment forte comme relevé au paragraphe 3.1.2 ;
- d'autre part, le questionnement de l'achat en lui-même : l'acquisition et la possession d'un véhicule automobile sont-elles vraiment nécessaires ou sont-elles parfois guidées par une habitude, une pression culturelle ? N'est-il pas possible d'envisager certaines alternatives, comme le car-sharing ? Dans nos pays, une voiture roule en moyenne moins de 3% de son temps de vie et reste immobile pendant les 97% restants. Cette situation de sur-motorisation de la population engendre, entre autres, une consommation très importante d'espace public pour le stationnement. De plus, dans le cas d'un véhicule neuf, la conscientisation aux pollutions associées à la construction du véhicule est également importante. Il est dès lors souhaitable que le tarif minimal soit suffisamment élevé pour amener l'acheteur potentiel à s'interroger sur le bien-fondé de l'achat projeté. Sur une voiture de 10.000 euros, une TMC de 40 euros (tarif minimal adopté par la Flandre, contre 64 euros précédemment) ne représente rien et est tout à fait inadaptée à l'objectif présenté ici.

3.2. Réflexions sur les paramètres du système retenu par la Flandre

3.2.1. Une prise en compte des normes Euro et non des émissions réelles du véhicule

La réforme de la taxe de circulation annuelle (TC) est actuellement discutée au sein d'un comité de concertation interrégional mis en place suite à l'adoption d'un accord politique conclu en janvier 2011 entre les trois régions du pays. Il est également convenu de prendre en compte pour le calcul de la TC, outre les émissions de CO_2, les émissions de polluants locaux qui affectent la santé et qui sont soumises aux normes Euro[9]. Les normes fixent des valeurs maximales en-deçà desquelles les émissions (mesurées sur base des cycles de tests dits NEDC) doivent se situer. Le comité interrégional semble s'orienter vers la prise en compte des émissions mesurées pour chaque voiture et non de la norme Euro à laquelle elle répond. Cette approche est logique : il ne sert à rien d'attribuer une cote à un véhicule en fonction de la norme Euro, vu que tous les véhicules neufs doivent obligatoirement correspondre à la norme d'application (pour les années 2012 et 2013, il s'agit d'Euro 5).

[9] Les normes Euro 5 et Euro 6 sont instaurées par le règlement européen (CE) n° 715/2007 « relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules » et par le règlement (CE) 692/2008 « portant application et modification du règlement (CE) no 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules »

L'approche adoptée par la Flandre pour le calcul de la TMC ne suit pas la même logique : ce sont les normes Euro qui sont prises en compte. Ceci rejoint une vieille revendication du secteur automobile : surtaxer les véhicules répondant aux normes Euro les plus anciennes afin d'accélérer le renouvellement du parc (et, plus pragmatiquement, afin d'augmenter les ventes de véhicules neufs au détriment du marché de l'occasion). Cependant, la Flandre a choisi de ne pas suivre l'industrie sur toute la ligne : dans la formule de calcul de la TMC, le facteur c (polluants locaux) a été déterminé en tentant compte des émissions en conditions réelles d'utilisation des véhicules, qui peuvent dans certains cas être supérieures aux émissions mesurées et aux limites imposées par les normes Euro. Ainsi, les émissions réelles d'oxydes d'azote (NO_X) des véhicules diesel de normes Euro 4 et Euro 5 ne diffèrent presque pas de celles des véhicules Euro 3 : leur facteur c est dès lors assez proche, comme présenté au **tableau 1**.

Norme	Facteur c
Euro 0	2130,32
Euro 1	625
Euro 2	453,37
Euro 3	357,23
Euro 3 + FAP	337,66
Euro 4	337,66
Euro 4 + FAP	331,92
Euro 5	331,92
Euro 6	12,25

Tableau 1 : facteur c (polluants locaux) pour les véhicules diesel pour le calcul de la TMC en Flandre

L'approche développée par le comité interrégional pour la révision de la TC, basée sur les émissions mesurées pour chaque véhicule, est nettement plus cohérente par rapport à la logique générale qui sous-tend l'adoption d'une formule aussi complexe : tenir compte le plus précisément possible des caractéristiques de chaque véhicule afin de permettre la meilleure différenciation possible.

3.2.2. Une non intégration du nombre de particules

La prise en compte de l'évolution des émissions de CO_2 est une excellente disposition, qui fait de la TMC un outil dynamique. A contrario, l'un des critères les plus pertinents en termes de santé publique, à savoir le nombre de particules émises, n'est pas intégré dans la nouvelle TMC d'application en Flandre.

Une limite est déjà fixée pour les moteurs diesel dans le cadre des normes Euro 5 (norme dite Euro 5 bis, limite établie à 6,0 x 10^{11} particules par km). Elle est en cours de fixation pour l'essence pour la norme Euro 6 qui sera d'application pleine et entière à partir du premier septembre 2015.

Si l'option de quantifier au mieux l'impact environnemental des voitures est prise, il semble pertinent d'adopter une disposition qui intégrerait, dès que cette information sera disponible, les émissions réelles de particules fines (en nombre par km).

3.3. Les fondamentaux du système

3.3.1. Une stricte neutralité budgétaire

La TMC appliquée en Belgique est basse par rapport à ce qui est pratiqué en moyenne en Europe. Pour l'année 2005, selon les données de l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles) et du CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles), la taxe de mise en circulation moyenne était de 664 euros en Belgique contre 1.079 en moyenne européenne (14 pays pour lesquels les données étaient disponibles) et 1.890 euros pour les 11 pays dans lesquels une TMC était appliquée.

Ceci est confirmé par le secteur automobile : selon les statistiques de la FEBIAC, pour l'année 2009, les rentrées associées à la TMC étaient de 358 millions d'euros à l'échelle du pays contre 1.396 millions d'euros pour la TC, soit respectivement 2,7% et 10,6% de la « productivité fiscale » des voitures.

Par ailleurs, l'outil TMC est très fortement sous-utilisé dans notre pays. Toutes les études comportementales indiquent que, au moment de l'acte d'achat, les citoyens ne peuvent et/ou ne savent généralement pas estimer correctement le TCO[10] du bien qu'ils acquièrent, et ceci est d'autant plus vrai que la durée de vie du bien est élevée. C'est sur base de ce constat que les opérateurs économiques actifs dans le domaine de la téléphonie mobile ont développé leurs stratégies commerciales : bel appareil à prix initial « bradé » (pour stimuler les ventes), mais vendu en lien avec un abonnement qui permet aux opérateurs de faire des bénéfices sur l'opération totale. Il est donc illusoire de compter sur la TC (annuelle) pour orienter les actes d'achat. Or, les conséquences du choix réalisé au moment de l'achat se feront sentir pendant des années. Dès lors, l'envoi d'un signal-prix très clair à l'achat est indispensable si les pouvoirs publics veulent « garder la main » sur le parc automobile de demain ou, plus fondamentalement, sur les incidences associées au parc.

Dans ce contexte il est difficile d'identifier sur base de quelles considérations peut être prise la décision de mener la réforme dans le cadre d'une stricte neutralité budgétaire (les rentrées de la TMC ne devant pas varier).

Une approche médiane consisterait à opérer un glissement fiscal, soit dans le cadre du secteur automobile, soit à partir d'un autre secteur. Dans le second cas, on pourrait par exemple envisager la suppression de la taxe télé-redevance et le « transfert » de ses rentrées sur la TMC ; dans le premier cas, on pourrait opérer un glissement d'une partie des rentrées de la fiscalité sur la possession (TC) vers la fiscalité à l'achat (TMC).

[10] CFDD : Avis concernant la modernisation de la mise à disposition des informations des émissions CO2 des véhicules, http://www.cfdd.be/DOC/pub/ad_av/2012/2012a01f.pdf

3.3.2. Des exemptions non rationnelles

Sont totalement exemptés de la TMC les véhicules uniquement mus par un moteur électrique ou à hydrogène ainsi que les véhicules hybrides rechargeables (plug-in).

Cette exemption pose question sur plusieurs plans :

- le maintien d'une certaine confusion quant au caractère « propre » de ce type de véhicules : le Conseil fédéral du développement durable (CFDD) estimait récemment que, pour communiquer clairement vers le grand public sur les émissions de CO_2 des voitures électriques, il faut prendre en compte la consommation énergétique et les émissions liées à la production d'électricité (sur base du mix européen)[11] ;
- la non-prise en compte de l'ensemble du cycle de vie des véhicule : la production d'une voiture est responsable de l'émission de grandes quantités de gaz à effet de serre, ceci est particulièrement vrai pour les voitures visées par l'exemption ; ainsi, quand la fabrication d'une voiture à moteur thermique émet 5,6 tCO_2, celle d'une voiture électrique en émet 8,8 (une batterie) ou 12,5 (deux batteries consommées sur la durée de vie du véhicule)[13] ;
- le traitement similaire de véhicules différents : la consommation d'énergie primaire des voitures électriques (ou à hydrogène) peut varier très fortement d'un modèle à l'autre ; une différenciation est nécessaire pour orienter les achats vers les plus performants ;
- l'inefficacité : les baisses potentielles d'émissions de CO_2 liées à l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides sont faibles[12] et ne justifient pas ce traitement de faveur ; le budget représenté par les exemptions trouverait sans aucun doute une plus grande efficacité s'il était destiné à d'autres mesures (hors de l'épure TMC) ciblées, par exemple, sur une aide à l'acquisition de vélos électriques ;
- la (non) équité sociale : les véhicules visés sont particulièrement chers, donc destinés à une clientèle aisée ; l'exemption ne concerne donc que les revenus les plus élevés ; concentrer un avantage fiscal dans le haut de la fourchette des revenus n'est pas particulièrement équitable.

3.3.3. Une approche sociale rudimentaire

En introduction de son dossier « Taxer plus, taxer mieux – plaidoyer pour une fiscalité automobile au service de l'environnement », la Fédération Inter-Environnement Wallonie rappelait l'importance de prendre en compte la diversité des publics concernés par toute mesure fiscale :

---

[11] LowCVP: "Preparing for a Life Cycle CO_2 Measure", August 2011. LowCVP est un partenariat entre les secteurs industriel, académique, environnemental et gouvernemental au Royaume-Uni : http://www.lowcvp.org.uk/assets/reports/RD11_124801_5%20-%20LowCVP%20%20Life%20Cycle%20CO2%20Measure%20-%20Final%20Report.pdf

[12] Lecocq N. : Voitures électriques et CO2 : infos et intox, Fédération Inter-Environnement Wallonie, janvier 2012,

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. Ainsi, 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 dépenser 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 nuisances[13] par exemple), en termes d'accès aux aménités[14] urbaines, de santé (âge, condition physique), …

Il est donc nécessaire de prendre en compte, dès la conception des outils et mesures […], la dimension plurielle du public des mesures afin d'en supprimer ou, à tout le moins, atténuer autant que faire se peut les incidences sociales.

L'approche adoptée par la Flandre ne va pas dans le sens de la prise en compte de la dimension plurielle du public auquel s'adresse la mesure de révision de la TMC (c'est-à-dire, potentiellement, l'ensemble de la population). Les émissions de CO_2 augmentant lorsque la masse du véhicule augmente, la Flandre a adopté une formule qui, par le biais de l'exposant 6 appliqué aux émissions de CO_2, garantit que la TMC reste à un niveau modeste pour la grande majorité des véhicules. Ainsi, les familles nombreuses peuvent acquérir un véhicule de grande dimension sans devoir payer une TMC trop élevée. Il ne s'agit pas là d'une mesure spécifique mais de l'effet d'une disposition générale.

Par ailleurs, il faut relever que la réforme sera également indirectement positive pour les publics précarisés en ce sens que la dégressivité de la TMC avec l'âge de la voiture est plus rapide et plus prononcée que pour la TMC appliquée précédemment. Les personnes les plus précarisées se tournant davantage vers le marché de l'occasion, cette dégressivité accrue leur sera favorable. La diminution est de 10% par an avec un seuil minimal de 10% de la valeur de la TMC due pour un véhicule neuf applicable dès que le véhicule a plus de 108 mois et moins de 25 ans (auquel cas il entre dans la catégorie « ancêtres » et est entièrement exempté). A titre d'exemple, dans le système précédent, une TMC de 495 euros était due pour un véhicule neuf de 11 CV, tandis qu'elle était encore de 148,50 euros pour un véhicule de même puissance fiscale de 10 à 11 ans.

Pour la Fédération, la question sociale est de première importance. Les disparités entre les ménages appartenant aux différents déciles sont particulièrement prononcées en matière d'accès à l'automobile. Il est nécessaire d'intégrer, dans toute réflexion portant sur une réforme de la

[13] Lejeune et Thibaut : Inégalités écologiques en Wallonie – nuisances sonores et inégalités sociales, Inter-Environnement Wallonie, janvier 2007

[14] 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

fiscalité automobile, l'objectif de réduire cette disparité. Une approche rationnelle consiste sans doute, face à la pluralité des situations, à prévoir l'application, sur la TMC, de correctifs sociaux définis en fonction de la composition et des moyens financiers dont disposent les ménages.

4. Proposition de la Fédération pour la modification de la TMC

La Fédération Inter-Environnement Wallonie a proposé depuis plusieurs années un système qui apporte une solution aux problèmes relevés aux paragraphes 3.1.1 à 3.1.4 (**figure 3**) :

- prise en compte des seules émissions de CO_2 afin d'assurer une lisibilité maximale (les polluants locaux faisant déjà l'objet d'une réglementation spécifique – et contraignante - avec les normes Euro ;
- relation linéaire entre les émissions de CO_2 et le tarif de la TMC ;
- différentiation nette entre deux véhicules (à titre d'exemple, 10 euros supplémentaires par g/km supplémentaire sur la **figure 3**) ; plus cette différentiation sera élevée, plus le système sera efficace ;
- niveau minimal suffisant (par exemple 250 euros) pour amener l'acheteur potentiel à s'interroger sur l'acquisition d'un véhicule et à le conscientiser à la pollution associée à la construction de celui-ci ; le tarif minimal est applicable à tous les véhicules en-dessous d'un seuil (par exemple 80 gCO_2/km) au-delà duquel la TMC augmentera linéairement avec les émissions.

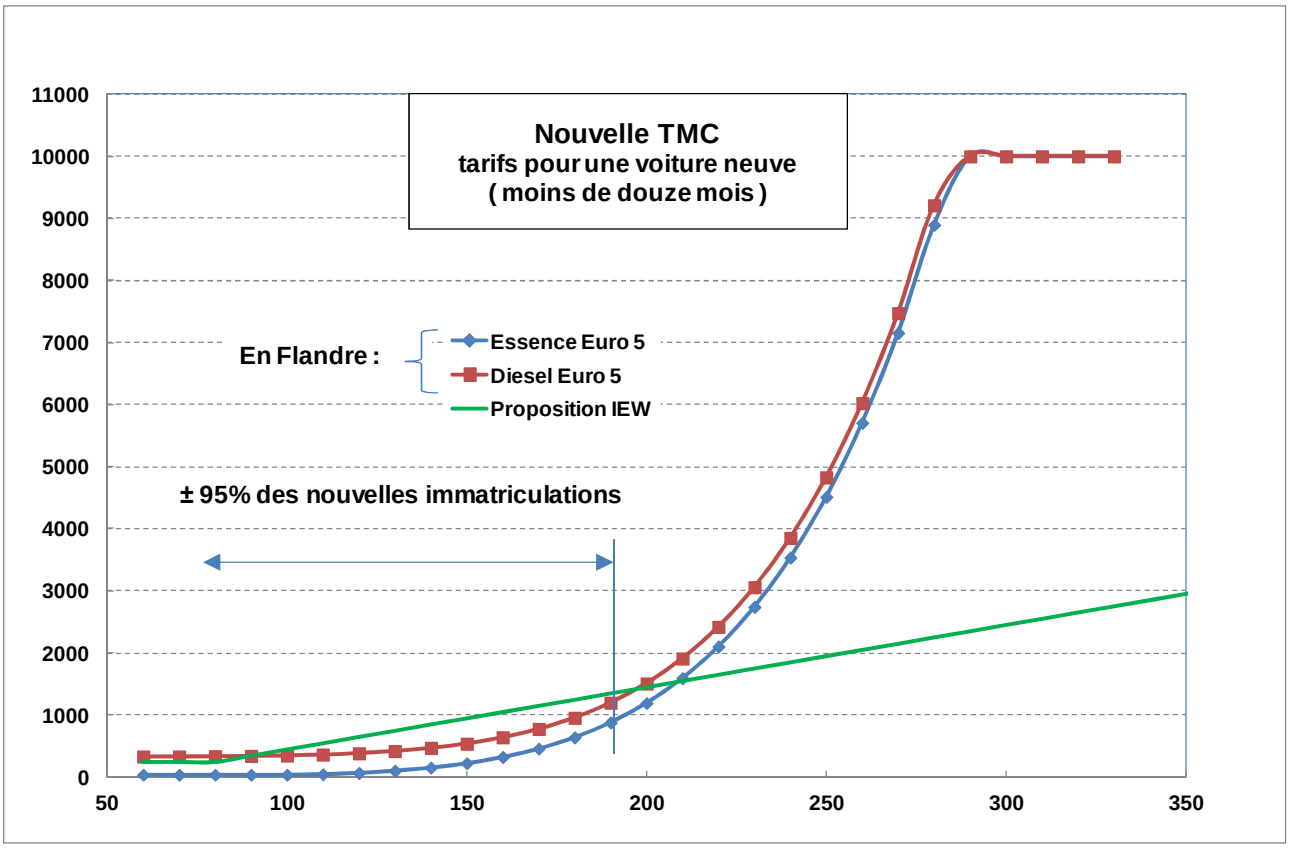

Figure 3 : TMC : tarifs en vigueur en Flandre pour des véhicules neufs Euro 5 et proposition IEW

Un tel système offrirait l'avantage - non négligeable en ces temps de contraintes budgétaires fortes – d'augmenter substantiellement les rentrées de la TMC tout en gardant la taxe à un niveau très modeste par rapport à ce qui se pratique en moyenne en Europe et en ne l'augmentant pas exagérément par rapport à son niveau actuel : 750 euros pour des émissions de 130 gCO_2/km (moyenne des voitures neuves vendues en Belgique en 2011) contre 310 euros pour une puissance fiscale comprise entre 10 et 11 CV (valeur probable pour la moyenne des voitures neuves vendues en Belgique en 2011)[15].

Deux dispositions simples pourraient venir rendre plus efficace le système proposé par IEW sans nuire à sa lisibilité :

- définir le tarif minimal en fonction du type de carburant ;
- adopter – tout en conservant le tarif minimal - deux pentes pour la relation TMC- émissions de CO_2 ; la **figure 4** illustre cette proposition avec, à titre d'exemple, 10 euros par g/km supplémentaire en-dessous de 170 g/km (soit pour 90% des véhicules neufs) et 30 euros par g/km supplémentaire au-dessus (la TMC atteindrait alors 10.000 euros – le maximum de la BIV flamande – pour des émissions de l'ordre de 465 gCO_2/km).

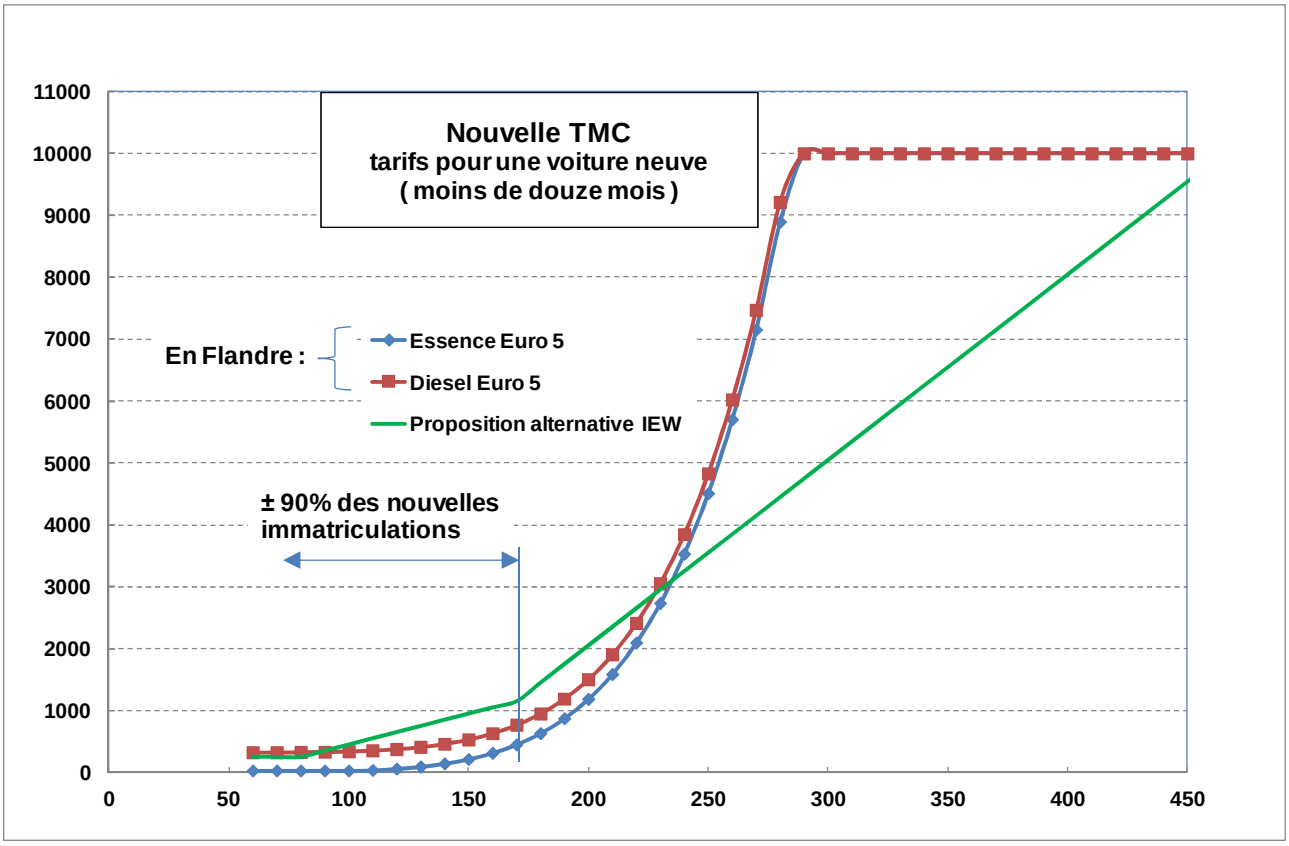

Figure 4 : TMC : illustration d'une proposition alternative sur base du concept développé par IEW

[15] Pour une voiture de 10 CV, la TMC est de 123 euros et de 495 euros pour 11 CV

5. Conclusion : mettre en œuvre la déclaration de politique régionale

Sous le titre « Réformer la fiscalité routière de manière environnementale, sociale et équilibrée », la déclaration de politique régionale (DPR) wallonne précise notamment que : « *le Gouvernement s'engage à modifier pour 2011 le calcul de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation en fonction de l'émission de CO_2 et des principaux polluants (micro-particules, dioxydes d'azote, bruit, etc.) ainsi que de la consommation*». De manière analogue, la DPR de la Région flamande prévoyait que « *nous allons travailler aussi vite que possible à un verdissement de la fiscalité automobile sur base des caractéristiques environnementales des véhicules* »[16]. La Taxe de mise en circulation a été ciblée en priorité en raison de l'importance de piloter les comportements d'achats des consommateurs

La Wallonie serait bien inspirée de suivre l'exemple flamand et de mettre en place cet élément essentiel de la DPR. La Fédération Inter-Environnement Wallonie met à disposition des pouvoirs publics sont analyse détaillée du dossier et est prête à intégrer toute dynamique qui se manifesterait en la matière.

[16] « We zullen zo snel mogelijk werk maken van een vergroening van de autofiscaliteit op basis van de milieuprestaties van de wagen »