

# UBSIDES

dommageables  
à l'environnement

Rédaction

Jean-Denis Ghysens

Mise en page et graphisme

Isabelle Gillard

Coordination

Pierre Titeux

Editeur responsable

Christophe Schoune,  
Rue Nanon 98 - 5000 Namur

© Fédération Inter-Environnement Wallonie  
Décembre 2012

Avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles



FÉDÉRATION  
WALLONIE-BRUXELLES

Imprimé sur papier 100% recyclé et blanchi sans chlore

*La rédaction d'un tel dossier étant avant tout un travail d'équipe, je tiens à remercier Pauline de Wouters pour le travail accompli, ainsi que Marie Cors, Pierre Courbe et Noé Lecocq pour leur relecture attentive et leurs conseils.*



# Table des matières

<b>Introduction.....</b>	<b>9</b>
<b>Chapitre I: Comment définir un subside dommageable à l'environnement? ..</b>	<b>11</b>
1. Quels sont les actes/non-actes considérés comme subsides? .....	11
2. Que considère-t-on comme un subside dommageable à l'environnement? ....	13
<b>Chapitre II: Contexte.....</b>	<b>15</b>
1. Contexte international .....	15
2. Contexte européen .....	17
3. Contexte belge.....	19
<b>Chapitre III: Revue des subsides dommageables en Belgique .....</b>	<b>21</b>
1. Les subsides dans le domaine de l'énergie .....	21
1.1. Contexte .....	21
1.2. Le soutien aux agrocarburants .....	24
1.4. Le mazout de chauffage .....	27
2. Les aides dans le secteur du transport .....	29
2.1. Les accises sur le diesel .....	29
2.2. Les véhicules de société.....	31
2.3. Le secteur de l'aviation .....	36
2.4. Les aides wallonnes au développement de l'aéroport de Charleroi .....	37
3. Les aides à l'industrie .....	39
4. Les subsides dommageables dans le secteur de l'eau .....	41
5. Les aides à l'agriculture intensive .....	43
<b>Conclusion .....</b>	<b>45</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>47</b>
<b>Sigles et acronymes.....</b>	<b>51</b>



# Introduction

Depuis les années 80, les grandes institutions internationales (FMI<sup>1</sup>, OCDE<sup>2</sup>, Banque Mondiale<sup>3</sup>, etc.) ont porté un intérêt croissant à la question des aides et des politiques publiques incitant de manière directe ou indirecte à la dégradation de l'environnement. Ces organismes internationaux, alors même qu'ils sont plus portés par le « consensus de Washington »<sup>4</sup> et l'idéologie libérale que par la protection de l'environnement, considèrent dans bon nombre de cas ces aides comme inefficaces d'un point de vue économique<sup>5</sup>. Depuis cette époque et avec la mise à l'agenda international de la lutte contre les changements climatiques, de nombreuses études ont été publiées sur la question. Toutes montrent la nécessité de réformer en profondeur ces dispositifs publics pour à la fois supprimer des aides devenues économiquement inefficaces et venir en appui des politiques environnementales. La nécessité de réformer les dispositifs publics défavorables au développement durable est mentionnée de façon récurrente dans la littérature de ces institutions tout comme dans de nombreux textes internationaux.

Ainsi, lors du Sommet de la Terre à Rio en 1992 et dans le programme « Agenda 21 » se trouve un article qui recommande aux États signataires de « *supprimer ou de réduire les subventions qui ne favorisent pas les objectifs d'un développement durable (...) [et de] réformer ou refondre la structure actuelle des incitations économiques et fiscales en fonction des objectifs en*

1 Créé en 1945, le Fond Monétaire International (FMI) est une institution internationale regroupant 188 pays et qui « a pour mission d'encourager la coopération monétaire internationale, de veiller à la stabilité financière, de faciliter le commerce international, d'œuvrer en faveur d'un emploi élevé et d'une croissance économique durable, et de faire reculer la pauvreté dans le monde. » Il fait ces derniers temps l'actualité notamment pour son intervention en Grèce où, en échange de prêts à l'État grec, il impose une politique d'austérité budgétaire très stricte.

2 Établie en 1961 et comptant 34 pays membres (majoritairement des pays dits développés), l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) a pour mission de « promouvoir les politiques qui amélioreront le bien-être économique et social partout dans le monde. » Elle joue essentiellement le rôle d'assemblée consultative et publie fréquemment des études économiques et statistiques, concernant principalement ses pays membres.

3 La Banque mondiale, créée en 1944, est une agence spécialisée des Nations-Unies (ONU). Elle poursuit l'objectif de réduire « la pauvreté par le biais d'une mondialisation inclusive et durable. »

4 Le « consensus de Washington » tire son nom d'un article de l'économiste John Williamson. Dans la droite ligne du libéralisme économique, il formule dix recommandations, reprises par le FMI et la Banque mondiale, notamment en direction de pays d'Amérique latine en difficulté face à leur dette. Il préconise notamment une stricte discipline budgétaire ou une réorientation de la dépense publique vers des secteurs offrant à la fois un fort retour économique sur les investissements, et la possibilité de diminuer les inégalités de revenu.

5 Dominique Finon, « Les subventions à l'énergie dans le monde : leur ampleur, leur efficacité et leur nécessaire recentrage », Centre International de Recherche sur l'Environnement et le Développement, Octobre 2010

*matière d'environnement et de développement* »<sup>6</sup>. De telles recommandations apparaissent dans les textes d'autres sommets mondiaux consacrés à l'environnement mais également dans des conclusions de sommets du G8 ou du G20.

Plus récemment, la Commission européenne dans sa communication « La biodiversité, notre assurance-vie et notre capital naturel - Stratégie de l'UE à l'horizon 2020 » demande aux États membres de collaborer avec elle « *en vue de donner les bons signaux de marché pour la conservation de la biodiversité, notamment en s'employant à réformer, à supprimer progressivement et à éliminer les subventions néfastes tant au niveau de l'UE que des États membres, et en offrant des incitations positives pour la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité.* »<sup>7</sup>

Si de nombreuses études existent au niveau international et européen, cette problématique est peu, voire pas du tout, étudiée en Belgique. Cette absence de réflexion reflète bien le manque de prise de conscience au niveau des différents échelons de pouvoirs quant à la question précise des subsides dommageables à l'environnement mais également quant à la question plus large de la fiscalité environnementale. Ce refus de s'attaquer à cette question est d'autant plus regrettable que ces aides contrecarrent les politiques environnementales adoptées en parallèle, alors que leur suppression constituerait une formidable manne financière dont les pouvoirs publics devraient se saisir à l'heure où ils adoptent des politiques d'austérité budgétaire.

Ce dossier est divisé en deux parties. Dans la première partie, nous nous attacherons à définir ce que nous considérons comme un subside dommageable à l'environnement et replacerons notre réflexion dans un contexte plus global. Dans la seconde partie, nous réaliserons un état des lieux des subsides dommageables à l'environnement en Belgique et apporterons nos recommandations pour les éliminer progressivement.

.....  
6 Organisation des Nations-Unies, « Agenda 21 », 1992, <http://www.un.org/french/events/rio92/agenda21/action8.htm> (site consulté le 10/10/2012)

7 Communication de la Commission du 3 juin 2011, «La biodiversité, notre assurance-vie et notre capital naturel - stratégie de l'UE à l'horizon 2020» COM(2011) 244 final, p.8.

## Chapitre I | Comment définir un subside dommageable à l'environnement ?

### 1. Quels sont les actes / non-actes considérés comme subsides ?

Avant de faire un état des lieux des subsides dommageables à l'environnement (SDE) existant en Belgique, il convient tout d'abord de s'arrêter sur la définition que nous donnons à un subside.

En effet, il n'est pas toujours aisé de mettre les subventions en évidence et on peut rencontrer des problèmes lorsqu'il s'agit de les comparer. Par exemple, le kérosène utilisé par les compagnies d'aviation n'est pas taxé mais n'est pourtant pas subventionné explicitement dans le sens où il n'y a pas de transfert direct d'argent entre l'État et l'industrie aéronautique. On pourrait cependant arguer du fait que l'absence de taxe constitue une subvention en elle-même dans la mesure où les autres modes de transport ne bénéficient pas d'une telle exemption<sup>1</sup>. Cet exemple illustre bien l'importance de qualifier cette notion de subsides.

Nous sommes tous, en tant que citoyen, des agents économiques. Les subsides ont donc un impact direct ou indirect très important sur nos comportements. En effet, individus et entreprises prennent leurs décisions principalement sur base des prix. Ces prix sont dans l'idéal supposés refléter les différents coûts directs et indirects du processus de production et de fourniture des biens et services que nous consommons. Or dans de nombreux cas, ils ne reflètent pas nécessairement les coûts réels d'utilisation des ressources et les incidences du processus de production et de consommation sur l'environnement<sup>2</sup>. En résumé, ces prix n'intègrent pas la facture qu'ils laissent – que nous laissons tous – à la société et aux générations futures. Si cette absence de prise en compte de l'impact direct et indirect peut être le fait de personnes privées, entreprises ou particuliers, les politiques publiques d'aides peuvent également avoir un impact, délibéré ou non, sur le prix des biens et services.

Cependant, comme le rappelle l'OCDE et l'illustre le cas du kérosène, la théorie économique est constituée de divers courants qui selon leur approche ont une définition plus ou moins restreinte d'un subside.

1 OCDE, « Subsidy Reform and Sustainable Development : Economic, environmental and social aspects », 2006  
2 Conseil supérieur des finances, « La politique fiscale et l'environnement », 2009

L'Institute for a European Environmental Policy (IEEP) a réalisé une synthèse des visions les plus représentatives; nous vous les présentons dans ce tableau où elles sont comparées selon les actes / non actes qu'elles reconnaissent comme étant un subside.

Tableau 1 : Cartographie des subsides<sup>3</sup>

Type de subsides	Définition d'un subside			
	Dictionnaire Oxford	OMC	OCDE	Pieters
<b>Subventions présentes dans le budget</b>				
Transfert direct de fonds, par ex. un prêt	X	X	X	X
Transfert direct de fonds éventuel, par ex. couvrir un risque		X	X	X
Gouvernement fournit des biens et services autres que les infrastructures générales		X	X	X
Agences dépendant directement du gouvernement réalisent une des opérations ci-dessus		X	X	X
<b>Subventions hors-budget</b>				
Soutien au prix du marché		X	X	X
Manque à gagner pour l'État ou non collectés, ex. crédit sur les taxes		X	X	X
Exemptions de taxes et rabais		X	X	X
Accès préférentiel au marché		X	X	X
Déductions fiscales permettant un amortissement accéléré des investissements			X	X
Mécanisme de soutien réglementaire			X	X
Exemptions sélectives de standards gouvernementaux			X	X
Rente de la ressource pour manque à gagner sur les ressources naturelles			X	X
Subsides implicites				X
Transfert de revenus implicite par un défaut de « full cost pricing »				X
Transfert de revenus implicites résultant d'une non internalisation des externalités				X

<sup>3</sup> Institute for Environmental Policy, « Environmentally Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment », 2009, p.11.

Nous voyons donc que, selon les différentes visions, la définition varie d'un extrême à l'autre : du transfert direct de fond comme la seule aide constituant un subside jusqu'à la non-intériorisation des externalités négatives – la pollution de l'air ou de l'eau en sont des exemples flagrants. Pour la suite de notre réflexion, nous nous baserons sur la définition de l'OCDE qui définit un subside comme « *le résultat d'une action gouvernementale qui procure un avantage aux consommateurs ou aux producteurs, dans le but d'augmenter leurs revenus ou de réduire leurs coûts* »<sup>4</sup>. Cette définition constitue un bon compromis en couvrant un large éventail d'interventions tout en évitant de s'attaquer à des subsides très complexes à analyser comme la non-intériorisation des externalités et qui ne font pas l'objet d'un consensus.

## **2. Que considère-t-on comme un subside dommageable à l'environnement ?**

Après avoir défini ce que nous considérons comme un subside, il s'agit maintenant de définir le caractère dommageable à l'environnement. Encore une fois, il n'y a pas de définition universelle de ce caractère mais nous reprenons également la définition la plus communément admise, celle de l'OCDE : « *le résultat d'une action gouvernementale qui procure un avantage aux consommateurs ou aux producteurs dans le but d'augmenter leur revenu ou de réduire leurs coûts mais, ce faisant, est discriminatoire à l'encontre des bonnes pratiques environnementales* ». Il s'agit néanmoins d'une définition parmi d'autres, ce qui rend difficile la quantification des subventions dommageables à l'environnement. En effet, celle-ci dépend de ce qui est mesuré et/ou de la définition associée. Cependant on peut dire que « *toutes autres choses restant égales, le subside dommageable à l'environnement augmente le niveau de production et/ou d'utilisation d'une ressource naturelle (par rapport à une situation où les prix du marché reflètent les coûts réels de la production de la fourniture de biens et services) et par conséquent augmente le niveau de déchets, de pollution et d'exploitation des ressources* »<sup>5</sup>.

Prenant tantôt la forme de subsides directs tantôt celle de réductions ou exonérations fiscales, le subside dommageable à l'environnement se retrouve dans les domaines des combustibles fossiles (diesel, charbon, nucléaire e.a.), des transports, de l'agriculture, de la pêche, de l'industrie ainsi que de la biodiversité<sup>6</sup>.

4 OCDE, « Subsidy Reform and Sustainable Development : Economic, environmental and social aspects », 2006, p.12.

5 IEPP, Op. cit., p13.

6 Centre d'analyse stratégique, « Les aides publiques dommageables à la biodiversité », 21/10/2011, <http://cdu-rable.info/Les-aides-publiques-dommageables-a-la-biodiversite-Rapport-du-Centre-d-Analyse-Strategique.html>

En prenant comme base à nos travaux la définition donnée par l'OCDE d'un SDE, nous excluons certaines mesures qui ont un impact négatif sur l'environnement. Si nous ne les abordons pas dans ce dossier, il est pour nous important de reconnaître l'existence de ces autres formes de subsides que nous n'aurions pas listés.

#### EN BREF

L'OCDE a développé différentes méthodologies pour aider les États à réformer les subsides dommageables à l'environnement. La première, le « **quick scan** » a principalement permis de mettre en évidence l'absence de lien direct automatique entre le montant financier de la subvention et l'ampleur de l'impact sur l'environnement.<sup>1</sup> La deuxième méthode, la « **checklist** » permet aux gouvernements de déterminer si la suppression d'une subvention aura des effets positifs sur l'environnement, compte tenu du contexte économique, social et environnemental<sup>2</sup>. Elle omet toutefois de s'intéresser aux conséquences sociales qui peuvent avoir lieu lors de la suppression de telles aides. Le troisième et dernier modèle, « **integrated assessment framework** », élargit l'analyse dans une perspective de développement durable en prenant notamment en compte les nécessaires arbitrages à réaliser entre les dimensions environnementales d'une part et économiques et sociales d'autre part.<sup>3</sup>

1. OCDE, « Subsidy Reform and Sustainable Development : Economic, environmental and social aspects », 2006, p.12.

2. Ibidem, p104

3. Ibidem, p105

Aucune de ces aides n'a évidemment été instaurée par les pouvoirs publics avec comme objectif de dégrader l'environnement. Elles poursuivent essentiellement un objectif socio-économique. La réduction des droits d'accises pour le mazout de chauffage est par exemple considérée comme une mesure sociale. Selon ses partisans, elle permet aux plus défavorisés d'avoir accès à un combustible de chauffage « abordable ». Dans la même lignée, le fait d'accorder des réductions sur le prix de l'énergie aux industries très énergivore est une mesure qui vise à protéger les industries localisées sur notre territoire et donc l'emploi. En effet, un coût de l'énergie trop important mine la compétitivité des entreprises, celles-ci n'auraient donc comme seul choix que fermer ou délocaliser leur activité.

Mais comme nous le verrons plus loin dans ce dossier, les objectifs socio-économiques poursuivis par ces subsides sont souvent peu efficaces soit parce qu'ils ne sont plus adaptés au contexte actuel, soit parce que leur rapport coût/efficacité est fortement en défaveur de la qualité de notre environnement.

### 1. Contexte international

Le contexte actuel de crise, aussi bien sur le plan économique, sur le plan social que sur le plan environnemental constitue une opportunité réelle pour revoir les budgets et accroître les recettes et, ce faisant, réorienter voire supprimer les subventions dommageables à l'environnement.

Tout en dégagant des moyens financiers supplémentaires, la suppression de ces subsides est un levier pour réduire tant les émissions de CO<sub>2</sub> que d'autres impacts sur l'environnement et sur la qualité de vie. Elle aurait également des effets positifs sur le budget de la sécurité sociale car, comme nous le verrons plus tard, la pollution a de nombreux impacts négatifs sur la santé humaine dont le coût n'est pas internalisé dans le prix de ces activités polluantes.

Depuis une trentaine d'années, l'impact des subventions publiques et dépenses fiscales sur l'environnement a fait l'objet d'une attention croissante au sein des pays anglo-saxons ainsi que d'organisations internationales telles que l'OCDE, l'Agence internationale de l'Énergie, la Banque mondiale, la FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture), le PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement), le G20, l'Agence européenne de l'environnement, la Commission européenne.

La nécessité de réformer les subventions, aides et dispositifs fiscaux défavorables au développement durable est mentionnée, de façon récurrente, dans plusieurs textes internationaux.

Le Programme Agenda 21 adopté lors de la Conférence de Rio en 1992 indique dans son article 8.32 que les pays signataires devraient « *supprimer ou réduire les subventions qui ne favorisent pas les objectifs d'un développement durable* », tout comme ils devraient « *réformer ou refondre la structure actuelle des incitations économiques et fiscales en fonction des objectifs en matière d'environnement et de développement* ».

Le Plan de mise en œuvre du Sommet mondial pour le développement durable de Johannesburg (2002) recommande quant à lui « *la restructuration de la fiscalité et l'élimination progressive d'éventuelles subventions compte tenu de leurs effets néfastes sur l'environnement* ».

La Conférence des Parties de la Convention sur la diversité biologique

(CDB) a adopté, en 2010, à Nagoya, un plan stratégique pour limiter la perte de la biodiversité mondiale d'ici à 2020. L'un des principaux objectifs est la réforme, la suppression ou la réduction des incitations et subventions dommageables : *« D'ici à 2020 au plus tard, les incitations, y compris les subventions néfastes pour la diversité biologique, sont éliminées, réduites progressivement ou réformées afin de réduire au minimum ou d'éviter les impacts défavorables, et des incitations positives en faveur de la conservation et de l'utilisation durable de la diversité biologique sont élaborées et appliquées d'une manière compatible et en harmonie avec les dispositions de la Convention et les obligations internationales en vigueur, en tenant compte des conditions socio-économiques nationales ».*

Ce constat est d'ailleurs partagé par l'Institute for Environmental Policy<sup>1</sup> : *« Les récents plans de relance (et les stratégies de sortie de crise qui seront élaborées dans les prochains mois par les Gouvernements) offrent une occasion sans précédent de restructurer fondamentalement l'économie sur une base plus durable et de stimuler les investissements appropriés susceptibles de faciliter la transition vers une économie pauvre en carbone. Malheureusement, le contexte de court terme dans lequel les plans de redressement ont été élaborés ne permet pas de repenser fondamentalement les schémas actuels de dépenses publiques. Au contraire, les plans de relance économique ont, jusqu'à présent, assuré de nouvelles économies (ou repenser les économies existantes), plutôt que de réformer ou supprimer les subventions existantes. Ce fut une occasion manquée. »*

De son côté l'OCDE a encore récemment recommandé à la Belgique de réformer son système fiscal pour s'orienter vers une plus grande part de fiscalité environnementale et de supprimer les subventions qui ont déjà atteint leurs objectifs ou qui ont un impact économique négatif<sup>2</sup>.

Pourtant, dans les faits, l'immobilisme fait rage et pas uniquement en Belgique. Les subsides aux énergies fossiles représentent, au niveau international, 1.000 milliards de dollars par an. Et c'est sans compter les effets indirects (externalités négatives) tels que l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, une extraction non durable des ressources, des incidences néfastes sur la biodiversité, etc. Aujourd'hui, ces effets, non intégrés dans le prix des biens et services, sont majoritairement pris en charge par la collectivité et non par l'individu ou l'entreprise responsable du comportement dommageable.

L'abandon des subventions dommageables à l'environnement n'aura donc

1 Institute for Environmental Policy, op. cit., p24.

2 OCDE, « Consolidation budgétaire : quelle ampleur, quel rythme, et quels moyens ? », 2012

pas que des effets positifs sur l'environnement. Les avantages sont nombreux et couvrent également des aspects économiques, sociaux.

Il ne faut cependant pas considérer la suppression des subsides dommageables à l'environnement comme une chose simple et qui aurait uniquement des répercussions positives pour l'ensemble de la société. En effet, si par définition la fin d'un SDE est bénéfique pour l'environnement, elle a également des conséquences au niveau social et/ou économique. Par exemple, si le Gouvernement fédéral décide de supprimer du jour au lendemain la réduction du droit d'accises accordée au mazout de chauffage, des milliers de ménages belges se retrouveront du jour au lendemain dans l'impossibilité de se chauffer en raison de l'élévation soudaine des prix.

La fin des subsides dommageables à l'environnement doit donc se faire de manière progressive et nécessitera dans certains cas des mesures d'accompagnement pour protéger les publics les plus précaires.

## 2. Contexte européen

Dans son Livre vert de 2007, un des objectifs de la Commission européenne est de « *fournir les signaux de marché appropriés pour la conservation de la biodiversité, y compris en réformant, réduisant et éliminant les subventions dommageables aussi bien au niveau de l'UE qu'à celui des États membres* »<sup>3</sup>.

Dans sa communication « Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources » datée de septembre 2011 la Commission européenne stipule quant à elle que : « (...) *les subventions ayant des incidences potentiellement négatives sur l'environnement (notamment dans les domaines des combustibles fossiles, des transports et de l'eau) représentent un montant total de 1 000 milliards de dollars par an. Ces subventions entraînent une augmentation des déchets et des émissions ainsi qu'une extraction plus importante des ressources ; elles peuvent aussi avoir des incidences néfastes sur la biodiversité. Elles contribuent à perpétuer des pratiques inefficaces et peuvent dissuader les entreprises d'investir dans les technologies vertes. Ces subventions peuvent prendre différentes formes, notamment des réductions ou des exonérations fiscales. L'abandon de ces subventions dommageables à l'environnement permettrait de générer des avantages*

3 Commission européenne (2011), « Our life insurance, our natural capital : An EU biodiversity strategy to 2020 », Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, COM(2011) 244 final.

économiques, sociaux et environnementaux et d'améliorer la compétitivité. Dans l'examen annuel de la croissance pour 2011, les États membres ont déjà été invités à supprimer ces subventions pour assainir leurs finances publiques. »

Et la commission précise sa stratégie pour « supprimer les subventions dommageables à l'environnement et assurer les prix justes » : « Les décisions d'achat et les choix d'investissement sont principalement guidés par les prix de marché, mais ces prix ne reflètent pas nécessairement les coûts réels de l'utilisation des ressources et de ses incidences sur l'environnement. De plus, les prix peuvent être délibérément faussés lorsque les autorités publiques octroient des subventions dommageables à l'environnement (SDE), qui confèrent à certains consommateurs, utilisateurs ou producteurs un avantage en termes de revenus ou de coûts, mais qui, ce faisant, exercent un effet discriminatoire à l'encontre des bonnes pratiques environnementales. Pour remédier au problème de subventions dommageables à l'environnement et garantir des meilleurs signaux de prix, la Commission européenne :

- surveillera, dans le cadre du semestre européen, le suivi donné par les États membres aux recommandations par pays en matière de réformes fiscales allant dans le sens d'un allègement de la taxation du travail et d'un recentrage sur l'imposition des incidences environnementales, ainsi que la suppression progressive des SDE à partir de 2012 ;
- encouragera l'échange régulier, entre les États membres, des meilleures pratiques et des évaluations par les pairs concernant la réforme des SDE et les instruments fondés sur le marché et du groupe de politique fiscale (effort continu) ;
- évaluera comment les aides d'État en faveur des mesures visant l'utilisation plus efficace des ressources ont été utilisées et à quel point il convient de renforcer les objectifs en matière d'utilisation efficace des ressources dans les révisions de l'encadrement des aides d'État à compter de 2013 ;
- continuera de travailler à l'amélioration des indicateurs concernant le recours aux taxes sur la pollution et les ressources.

Les États membres devraient :

- recenser les principales subventions dommageables à l'environnement, conformément à des méthodes établies (d'ici 2012) ;
- établir des plans et des calendriers de suppression des SDE et en rendre compte dans le cadre de leurs programmes nationaux de réforme (d'ici à 2012/2013) ;

- *alléger la fiscalité sur le travail en taxant les incidences environnementales (effort continu) ;*
- *revoir leurs politiques et leurs instruments budgétaires en vue de mieux soutenir l'utilisation efficace des ressources et, dans ce contexte, réfléchir à des mesures d'incitation visant à encourager les consommateurs et les producteurs à agir en faveur d'une utilisation plus efficaces des ressources. »*

Cette démarche de la Commission est soutenue par les organisations environnementales. Dans une lettre adressée aux Ministres de l'Économie et des Finances de l'UE, le Bureau européen de l'environnement (BEE) estime qu'il faudrait adopter, dans l'année à venir, une stratégie visant à supprimer les subventions ayant un effet dommageable sur l'environnement. Pour appuyer son appel au Conseil EcoFin, l'organisation écologique propose sous le titre « Stop aux subventions qui polluent le monde - Recommandations pour la suppression des subventions dommageables pour l'environnement » une véritable stratégie dans laquelle elle identifie les subventions qui nécessitent une attention prioritaire. Cette démarche serait, selon John Hontelez, Secrétaire général du BEE<sup>4</sup>, un pas vers la mise en œuvre des recommandations du Groupe de haut niveau présidé par Wim Kok en novembre 2004, selon lesquelles « *il est essentiel de mettre en place un cadre réglementaire approprié qui permette aux écotecnologies de pénétrer le marché* ».

Dans ce cadre, le BEE demande de traduire en actes les engagements du Conseil environnement de mars 2005 et adresse au Conseil EcoFin les recommandations suivantes :

- supprimer d'ici 2010 les réductions de taxes et les exemptions fiscales dans le secteur de l'énergie (le BEE insiste en particulier sur les exemptions fiscales accordées au secteur aérien, les réductions fiscales au diesel et les déductions fiscales consenties aux abonnés) ;
- mettre fin à toutes les aides d'État aux mines de charbon au plus tard en 2010 ;
- supprimer les réglementations préférentielles en faveur du secteur nucléaire ;
- poursuivre les réformes dans le cadre de la Stratégie européenne de développement durable.

### **3. Contexte belge**

La Belgique fait plutôt figure de mauvais élève en matière de fiscalité environnementale. La taxation environnementale est nettement moins utilisée

<sup>4</sup> Jusqu'en 2011.

chez nous que dans les autres pays de l'OCDE. Notre pays est très souvent classé dans les dernières positions, souvent même à la dernière place dans les études évaluant le recours à la fiscalité environnementale au sein de l'OCDE. Il se classe bon dernier par rapport aux autres pays membres de l'UE au niveau du revenu fiscal qu'elle retire de l'ensemble des taxes environnementales.

Le produit des taxes environnementales en Belgique et dans l'OCDE en 2008

	Taxes sur l'énergie		Dont taxes sur les carburants		Taxes sur les transports (hors carburants)		Pollution Ressources			
	% du PIB	% des recettes fiscales	% du PIB	% des recettes fiscales	% du PIB	% des recettes fiscales	% du PIB	% des recettes fiscales		
Belgique	2.0	4.4	1.2	2.8	1.1	2.5	0.6	1.3	0.1	0.3
Rang parmi les pays UE de l'OCDE, classés du plus élevé au moins élevé	19/20	20/20	19/20	20/20	17/20	18/20	10/20	11/20	5/20	5/20
Allemagne	2.2	5.7	1.8	4.7	1.4	3.6	0.4	0.9	0.0	0.1
Pays-Bas	3.9	9.9	1.9	4.9	1.2	3.2	1.3	3.3	0.6	1.7
France	2.1	4.9	1.4	3.3	1.2	2.8	0.6	1.3	0.1	0.2
Royaume-Uni	2.4	6.5	1.8	4.8	1.7	4.5	0.5	1.4	0.1	0.2
Danemark, Suède, Finlande (moyenne)	3.7	8.0	2.0	4.4	1.2	2.6	1.1	2.3	0.6	1.3
Pays UE de l'OCDE	2.6	6.8	1.8	4.8	1.2	2.7	0.6	1.6	0.2	0.4
Norvège, Islande (moyenne)	2.2	5.6	1.1	2.8	n.d.	n.d.	0.9	2.1	0.2	0.6

Source : Commission européenne (2010), « Tendances de la fiscalité dans l'Union européenne : données pour les États membres, l'Islande et la Norvège ».

Le régime fiscal belge en vigueur n'encourage pas les investissements nécessaires à la transition écologique de notre société. C'est notamment le cas du régime de faveur octroyé aux voitures de société qui, d'après une étude internationale commandée par la Commission européenne, place la Belgique parmi les champions d'Europe en la matière. La suppression de ces subsides serait salutaire à différents égards, notamment pour les finances publiques puisque des dépenses, jugées inutiles, s'en trouveraient en conséquence réduites. Il en serait de même pour les coûts indirects aujourd'hui pris en charge par la collectivité (coûts externes).

Ainsi l'OCDE recommande à la Belgique que « *pour que les objectifs environnementaux soient atteints pour un coût minimal dans l'ensemble de l'économie, les pollueurs [supportent] le coût marginal des externalités qu'ils imposent, ce qui devrait être obtenu par un recours accru à la taxation environnementale.* »<sup>5</sup>

5 OCDE, « Études économiques de l'OCDE : Belgique », Juillet 2011, p.111

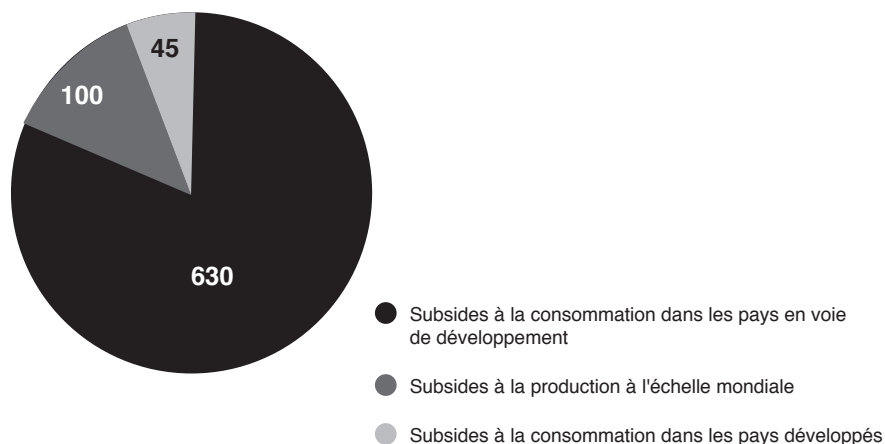
Dans cette deuxième partie, nous nous arrêterons sur les principaux subsides dommageables à l'environnement qui existent en Belgique. Nous présenterons dans un premier temps le(s) subside(s) concernés traités selon 4 thématiques (énergie, transport, eau, industrie), pour ensuite proposer une piste de réforme.

#### 1. Les subsides dans le domaine de l'énergie

##### 1.1 Contexte

Une analyse récente publiée par l'ONG Oil Change International<sup>1</sup> montre que les subsides accordés aux énergies fossiles à l'échelle mondiale sont, en 2012, de l'ordre de 775 milliards de dollars. En réalité, le chiffre est encore plus important car celui avancé ne tient compte que des aides directes à production et à la consommation. Si on prend en compte les soutiens indirects, le montant avoisine la somme astronomique de 1000 milliards de dollars par an. Comme le montre le graphique ci-dessous, plus de 81% des subsides directs concernent les pays en voie de développement. Le reste est réparti entre les aides à la production, près de 13% et les subsides à la consommation dans les pays développés, un peu moins de 6%.

*Subsides aux énergies fossiles en 2012 (en milliards de \$)*



Source : Oil Change International, Fuel Facts, 2012, p.2.

<sup>1</sup> Oil Change International, « Fuel Facts », 2012

En éliminant progressivement ces subsides, un signal-prix significatif pourrait être envoyé de sorte à créer des incitants pour un usage plus rationnel des ressources fossiles et un intérêt plus grand pour les énergies renouvelables. De tels subsides pourraient être ainsi redirigés et réaffectés aux entreprises produisant de l'énergie renouvelable ainsi qu'aux biens et services économiseurs d'énergie.

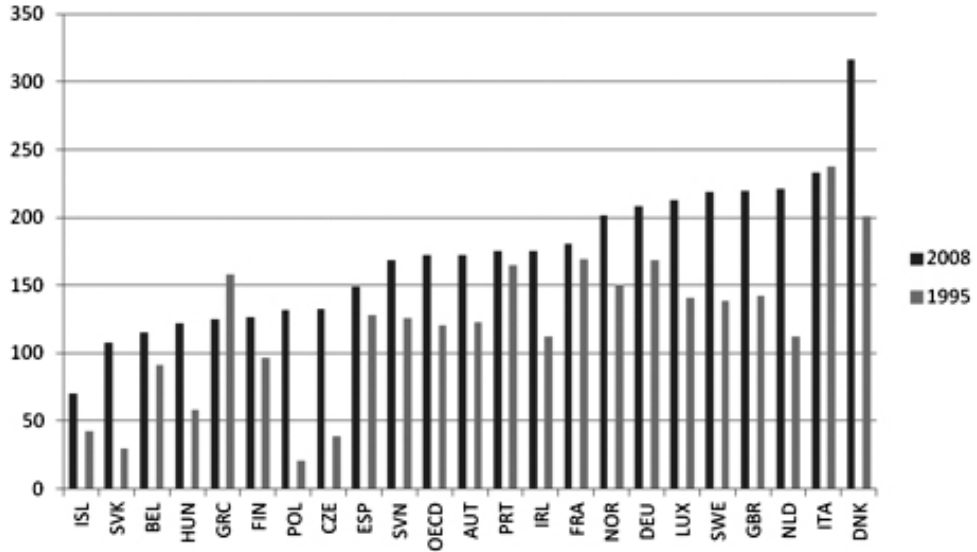
Au niveau européen, les subventions en matière d'énergie allaient en 2001 à 75% aux énergies fossiles, dont une large part au charbon. En 2004, ces mêmes énergies fossiles étaient subsidiées à concurrence de 24 milliards d'euros pour 5,3 milliards aux énergies renouvelables. Il est particulièrement intéressant de comparer les subsides aux énergies fossiles à l'échelle mondiale avec les recommandations du rapport Stern. C'est en 2006 que fut publié le désormais célèbre rapport Stern, du nom de son auteur, Nicholas Stern, économiste et ancien vice-président de la Banque mondiale. Ce dernier faisait alors le constat accablant économique de ce qu'allait coûter le réchauffement planétaire si nous n'arrivons pas à la limiter la hausse des températures à 2°C d'ici 2050. Cette limite des 2°C semble d'ores et déjà irréalisable, les dernières données climatiques suivent plutôt la tendance du scénario du GIEC<sup>2</sup> menant à une hausse de 4°C. Il préconisait une solution... jugée par de nombreuses personnes comme impossible à mettre en œuvre car trop coûteuse. Cette solution était de consacrer 1% du PIB mondial à la lutte contre les changements climatiques. Son remède a rapidement été rejeté, les dirigeants internationaux estimant impossible de consacrer une telle somme, 450 milliards de dollars en 2006, pour le combat climatique. Or, ces 450 milliards de dollars représentent moins de la moitié des subsides accordés aux énergies fossiles en 2012.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, la Belgique est régulièrement critiquée pour la faible utilisation de l'instrument fiscal dans sa politique environnementale. Il en va de même pour la taxation des produits énergétiques. Le graphique suivant montre que la Belgique avec un produit des taxes sur

.....  
2 Créé en 1988 à l'initiative de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est un organe intergouvernemental ouvert à tous les pays membres de l'ONU et de l'OMM. Il a pour mission « d'évaluer, sans parti pris et de façon méthodique, claire et objective, les informations d'ordre scientifique, technique et socio-économique qui nous sont nécessaires pour mieux comprendre les fondements scientifiques des risques liés au changement climatique d'origine humaine, cerner plus précisément les conséquences possibles de ce changement et envisager d'éventuelles stratégies d'adaptation et d'atténuation. » Il publie notamment, à intervalles réguliers, à une évaluation de l'état des connaissances relatives au changement climatique.

l'énergie d'environ 115 EUR par tonne d'équivalent pétrole (tep) est bien en deçà de la moyenne des pays européens qui est de 172 EUR/tep.

*La taxation effective de l'énergie en Europe*



Source : OCDE (2011), Études économiques de l'OCDE : Belgique, Juillet 2011, p.111

La cause principale de cette faible taxation est la mise en place d'un système d'exonération de TVA très important et de réduction sur les droits d'accises. Le Conseil supérieur des Finances a repris dans une étude de 2009 intitulée « la politique fiscale et l'environnement » l'ensemble des exonérations accordées dans le domaine de l'énergie. Elles sont synthétisées dans le tableau suivant qui reprend pas moins de 13 exonérations possibles faisant de la Belgique la championne en la matière.

Il est cependant important de noter que toutes ces aides accordés en Belgique ne sont pas le fait exclusif des pouvoirs publics belges. En effet, la Belgique a signé des conventions internationales et doit respecter les règles européennes qui l'obligent à ne pas taxer certains produits énergétiques. On pense évidemment au kérosène utilisé dans l'aviation ou encore au carburant utilisé pour la navigation maritime et fluviale.

## Taxation des produits énergétiques en Belgique et dans les pays voisins : résumé des exonérations

Type d'exonération	Allemagne	France	Luxembourg	Pays-Bas	Belgique
Produits énergétiques utilisés autrement que comme carburant ou combustible		X	X	X	X
Produits énergétiques utilisés à double usage				X	X
Électricité utilisée dans certains procédés		X	X		X
Produits énergétiques utilisés pour produire de l'électricité	X	X		X	X
Navigation aérienne (hors accords internationaux)	X	X	X	X	X
Navigation maritime et fluviale	X	X	X	X	X
Électricité produite pour usage propre à partir de sources d'énergie renouvelable	X			X	X
Produits énergétiques et électricité utilisés pour la production combinée de chaleur et d'énergie	X	X			X
Électricité produite pour usage propre dans une installation de production combinée de chaleur et d'électricité					X
Produits énergétiques et électricité utilisés pour le transport de personnes et de marchandises par train	X				X
Produits énergétiques et électricité utilisés dans l'agriculture, l'horticulture, la pisciculture et la sylviculture	X	X			X
Huile de colza utilisée comme carburant		X			X
Électricité et gaz naturel fournis à des « clients protégés »					X

Source : Conseil supérieur des finances (2009), La politique fiscale et l'environnement, p.60

### 1.2 Le soutien aux agrocarburants

Au début des années 2000, les agrocarburants ont suscité d'énormes espoirs : ils étaient vus comme un moyen de réduire la dépendance au pétrole tout en offrant un nouveau débouché à l'agriculture et en diminuant les émissions de CO<sub>2</sub>. Considérés comme une source d'énergie renouvelable, avec un bilan CO<sub>2</sub> inférieur à celui des énergies fossiles, ils apparaissaient comme une solution incontournable dans la lutte contre les changements climatiques. Leur utilisation a donc été encouragée par les pouvoirs publics en Europe, via des quotas d'incorporations ambitieux et d'importants mécanismes de soutien financiers. Ainsi, le paquet « Energie-Climat » connu

également sous l'appellation 3 fois 20<sup>3</sup>, impose d'atteindre d'ici à 2020 une part de 10% d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie des transports et ce très majoritairement grâce aux agrocarburants.

Aujourd'hui, force est de constater que les agrocarburants n'ont pas tenu leurs promesses et que de nombreux impacts environnementaux et sociaux négatifs, particulièrement ressentis dans les pays du Sud, peuvent leur être imputés : volatilité des prix alimentaires, accaparement de terres, problème d'accès à l'eau, droits humains bafoués, augmentation des émissions de gaz à effet de serre, déforestation, réduction de la biodiversité... A tel point que, fin 2012, la Commission européenne a souhaité réorienter fortement la politique mise en place trois années plus tôt en limitant le recours aux agrocarburants qui entrent en concurrence avec l'alimentation. Au cœur du débat, les effets indirects des cultures énergétiques sur l'utilisation des terres<sup>4</sup>. Les cultures destinées à la production d'agrocarburants entrent en concurrence avec les cultures agricoles qu'elles évincent, ne laissant d'autres possibilités aux paysans que de déboiser la forêt équatoriale afin de créer de nouvelles parcelles. Le bilan CO<sub>2</sub> de la culture des agrocarburants est ainsi globalement négatif.

D'après une étude de l'Institute for European Environmental policy (IEEP)<sup>5</sup>, il faudrait transformer un territoire grand comme deux fois la Belgique en champs et plantations pour satisfaire la demande européenne croissante d'agrocarburants. Le maintien des objectifs européens visant à remplacer une partie des carburants traditionnels (diesel et essence) par des agrocarburants aura, à terme, des répercussions préjudiciables sur les forêts, les écosystèmes de grande valeur et les populations, principalement dans les pays du Sud où elles sont plus dépendantes de cultures locales.

Hormis certains systèmes de transports en commun qui reçoivent l'énergie nécessaire tout au long de leur parcours (trains, tram, métro, trolleys, etc.) une grande partie des modes de transports nécessite une énergie stoc-

3 Adopté le 12 décembre 2008 par les 27 Chefs d'États et de Gouvernements de l'UE cet ensemble législatif prévoit d'augmenter de 20% l'efficacité énergétique d'ici 2020 (objectif alors non-contraignant); de réduire de 20% les émissions de GES d'ici 2020, voire de 30% en cas d'accord international; d'atteindre une proportion de 20% d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique totale de l'UE d'ici 2020 ; d'atteindre une proportion de 10% de biocarburants dans la consommation totale des véhicules d'ici 2020

4 L'effet des changements indirects dans l'affectation des sols sur le bilan CO<sub>2</sub> des agrocarburants est souvent désigné par l'acronyme ILUC (Indirect Land Use Change). Même si le terme ILUC est généralement utilisé pour parler des impacts en terme de CO<sub>2</sub>, les changements indirects d'affectation des sols ont beaucoup d'autres impacts environnementaux et sociaux.

5 Institute for European Environmental policy (IEEP), novembre 2010, Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels in the EU : An Analysis of Member State Performance.

kable et transportable. La biomasse-énergie présente à ce titre d'intéressantes caractéristiques. Cependant, les quantités de biomasse disponibles dans un modèle réellement durable sont bien trop réduites pour espérer remplacer une quantité substantielle des carburants fossiles consommés aujourd'hui dans les transports. Il n'est pas possible de produire les quantités d'agrocarburants requis par les objectifs actuels de manière durable. Par conséquent, la mise en place d'incitants favorisant l'utilisation à large échelle d'agrocarburants (non durables) dans le secteur des transports ne se justifie pas.

En Belgique, afin de limiter la différence de prix entre les agrocarburants et les carburants classiques, le Gouvernement fédéral a opté pour la suppression des accises sur les agrocarburants. Cette mesure est financée par une augmentation correspondante des accises sur les carburants traditionnels, dans une optique de neutralité budgétaire.

Des quotas de production d'agrocarburants défiscalisés ont donc été attribués à sept producteurs belges agréés (loi du 6 juin 2006). Ces quotas, définis jusqu'au 30 septembre 2013 (terme de validité de la loi), couvrent la totalité des quantités nécessaires pour atteindre l'objectif belge à cette échéance. Les quotas de production couvrent une production annuelle globale de 380.000 m<sup>3</sup> de biodiesel et de 250.000 m<sup>3</sup> de bioéthanol exonérés des droits d'accises. De plus, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009, l'incorporation d'agrocarburants dans les carburants est obligatoire<sup>6</sup>. Ainsi, lorsque vous réalisez un plein d'essence ou de diesel, votre carburant contient au minimum 4% d'agrocarburants, ce qu'ignorent de nombreuses personnes.



### **Nos recommandations**

Nous appelons le Gouvernement à plafonner dès maintenant le recours aux agrocarburants qui entrent en concurrence directe ou indirecte avec l'alimentation et à plaider pour un relâchement des objectifs européens en matière d'énergie renouvelables dans les transports. Par ailleurs, les aides publiques (défiscalisation et autres) dont bénéficient les agrocarburants devraient être réorientées vers les économies d'énergie, ou vers d'autres filières renouvelables qui présentent des bénéfices environnementaux et sociaux indiscutables, dans le but d'atteindre l'objectif européen global de 20% d'énergie renouvelable à l'horizon 2020.

Malheureusement, la récente proposition de la Commission européenne for-

<sup>6</sup> Loi relative à l'obligation d'incorporation de biocarburants dans les carburants fossiles mis à la consommation.

mulée dans le cadre de la révision de la directive relative à la fiscalité énergétique<sup>7</sup> ne va pas dans ce sens. En effet, elle prévoit d'exempter les agrocarburants de la composante CO<sub>2</sub> de la taxe sur l'énergie, ce qui est injustifié sur le plan environnemental puisque, si l'ensemble des effets (directs et indirects) est pris en considération, le bilan CO<sub>2</sub> des agrocarburants dépasse de loin celui du diesel ou de l'essence. Il ne nécessite dès lors aucun traitement de faveur. Notre proposition rejoint la demande de dix organisations internationales parmi lesquelles la FAO, la Banque mondiale et l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui plaident pour la suppression de l'incorporation obligatoire et les subventions octroyées aux agrocarburants. Leurs revendications reposent sur un rapport qui démontre que l'utilisation croissante d'agrocarburants a un impact sur la hausse des prix et la volatilité accrue sur les marchés alimentaires<sup>8</sup>.

Cette mesure a évidemment incité des entreprises et des agriculteurs à (re)deployer une part de leur activité dans le développement et la transformation de cultures énergétiques en agrocarburants. Le Gouvernement devrait impulser une conversion des producteurs belges d'agrocarburants qui se sont vus octroyés des quotas de production vers la production d'agrocarburants réellement durables, sans impact pervers sur l'approvisionnement alimentaire et l'utilisation des terres. Nous pensons notamment à la récupération des déchets verts, de déchets d'origines agricoles ou animales qui peuvent être transformés en carburant.

---

### 1.3 Le mazout de chauffage

Dans le cas des produits énergétiques, on entend par « accises »<sup>9</sup> les droits d'accises ordinaires (communs à la Belgique et au Luxembourg), les droits d'accises spéciaux (propres à la Belgique), la redevance de contrôle sur le fuel domestique (ou mazout de chauffage) et la cotisation sur l'énergie. Le montant total de ces différents prélèvements publics doit être égal ou supérieur au niveau minimal défini par la directive européenne du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

---

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

8 OMC, « Price Volatility in Food and Agricultural Markets : Policy Responses », [www.wto.org/english/news\\_e/new11\\_e/igo\\_10jun11\\_report\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/news_e/new11_e/igo_10jun11_report_e.pdf) (site consulté le 14/11/2012)

9 L'arrêté royal du 29 février 2004 modifiant la loi du 22 octobre 1997 relative à la structure et aux taux des droits d'accise sur les huiles minérales a en effet étendu l'appellation d'accise à la redevance de contrôle et à la cotisation sur l'énergie

Le mazout de chauffage pose les mêmes problèmes environnementaux que le diesel utilisé comme carburant pour la bonne et simple raison que ce sont les mêmes produits mais taxés différemment. En raison de la taxation moindre du mazout de chauffage, il est interdit de « rouler au rouge ». Ce combustible est particulièrement néfaste en raison des particules émises dans l'air : presque toutes les zones surveillées dépassent ainsi la limite journalière (mais non annuelle), et le problème est particulièrement grave à Bruxelles et à Anvers. De manière générale, le respect des valeurs limites journalières fixées par l'UE pour les PM 10 est un problème qui va probablement persister pendant de nombreuses années<sup>10</sup>

Il est important de noter que les agriculteurs peuvent utiliser le mazout de chauffage comme carburant. Cet avantage qui leur est octroyé ne mécontente pas seulement les organisations environnementales mais également les transporteurs routiers. Pour l'Union professionnelle des transporteurs routiers (UPTTR), ce carburant bénéficiant d'une taxation préférentielle est à la source d'une concurrence déloyale dans le secteur du transport. En effet, de plus en plus de tracteurs sont utilisés pour effectuer des travaux qui n'ont aucun lien avec le domaine agricole ce qui désavantage les transporteurs routiers qui payent le prix « normal » du diesel.

L'octroi d'un taux réduit en faveur du mazout de chauffage constitue la dépense fiscale la plus importante pour le budget de l'État fédéral. Ainsi, en 2010, la perte s'élève à 1.650 millions d'euros et représente à elle seule 78% des pertes en recette quantifiables.<sup>11</sup>

### ● Nos recommandations

Nous souhaitons la suppression de cet avantage accordé au mazout de chauffage. Cette mesure ne doit pas entrer en vigueur du jour au lendemain, la hausse des prix doit être progressive et faire l'objet d'une politique d'accompagnement ciblant plus particulièrement les ménages les plus sensibles à une telle hausse.

Il est important que l'économie budgétaire ainsi réalisée soit consacrée exclusivement à la rénovation du parc immobilier belge. En effet, en 2011 le Gouvernement fédéral a décidé de supprimer les réductions d'impôts

10 Fierens, F., Dumont G. et Demuth C. (2006), « Estimation of the Exceedance of the European PM10 Limit Values in Belgian Cities and Streets During the Period 2005-2010-2015 », IRCEL-CELINE, Bruxelles ; Deutsch, F. et al. (2010), « Zwevend stof en fotochemische luchtverontreiniging. Visionair scenario Milieuverkenning 2030 », studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2010/09, VITO.

11 SPF Finances, « Mémento fiscal », Service d'Études et de Documentation, n°24, 201, p 22

pour les travaux économiseurs d'énergie. Or, cette mesure ne représentait pour l'année 2011 que 350 millions d'euros soit moins d'un cinquième de l'aide pour le mazout de chauffage.

Cette politique de soutien à l'isolation doit être principalement concentrée sur les ménages précaires et ne doit pas être une simple réduction d'impôts ne permettant pas de toucher les ménages avec des revenus plus faibles.

---

## 2. Les aides dans le secteur du transport

En Belgique, comme dans la plupart des autres pays européens, c'est le secteur des transports qui a vu ses émissions augmenter de manière la plus importante<sup>12</sup>. La quantité totale de marchandise transportées en Wallonie, tout réseau confondu (routier, fluvial, ferroviaire) a augmenté de 82% entre 1990 et 2007. Le transport routier a absorbé la majorité de cette hausse en prenant en charge près de 80% des marchandises<sup>13</sup>. Le fret aérien n'est pas en reste et a connu sur la période 1998-2010 une croissance de 13% par an<sup>14</sup>. Au niveau des personnes, la situation est identique. Les déplacements en Wallonie ont augmenté de 40% entre 1990 et 2009 et les mouvements de passagers dans les aéroports régionaux ont explosés (+76% entre 2008 et 2010).<sup>15</sup> Cette hausse des déplacements de personnes et du transport de marchandises est encouragée par des aides octroyées aussi bien au niveau fédéral que régional.

### 2.1 Les accises sur le diesel

La Belgique, comme d'autres pays européens, a décidé de longue date de favoriser l'usage du diesel sur l'essence.

La principale raison à l'origine de taux d'accises plus faibles sur le diesel que sur l'essence est l'utilisation du diesel pour le transport routier de marchandises, l'objectif étant de limiter l'impact de la fiscalité sur les coûts de production et donc sur la compétitivité des entreprises au niveau international<sup>16</sup>.

---

12 La part des émissions de GES due au seul transport routier est passée de 13.7% en 1990 à 20.2% en 2008.

13 Tableau de bord de l'environnement, 2012.

14 Ibid

15 Ibidem

16 Bureau Fédéral du Plan, « Analyse de politiques de transport : rapprochement des accises sur les carburants et eurovignette III », février 2001, p 6

Depuis la prise de conscience des changements climatiques, de nombreuses personnes ont également avancé un argument écologique, arguant du fait que le diesel rejette moins de CO<sub>2</sub> que l'essence. Cependant, cet argument ne tient pas sur le plan environnemental. Par litre brûlé, les émissions du diesel que ce soit de CO<sub>2</sub> (2,63 kg/l pour le diesel, contre 2,36 kg/l pour l'essence), de polluants locaux - exception faite du monoxyde de carbone -, ou encore de particules fines, sont plus importantes que pour l'essence. Les sanctions qui menacent notre pays pour le dépassement des normes de concentration européennes pour les particules fines sont d'ailleurs, pour une bonne part, attribuables aux voitures diesel. Les coûts sociétaux externes de l'importante consommation de diesel sont particulièrement élevés, surtout dans un pays à forte densité de population comme la Belgique.

Les accises ont actuellement un effet incitatif, limité mais réel, sur le mode de déplacement du Belge. C'est ainsi qu'une légère diminution du trafic routier<sup>17</sup> a pu être observée au cours de la période précédant la crise lorsque les prix du carburant ont connu un pic à la hausse.

Une directive européenne<sup>18</sup> fixe un taux de taxation minimal pour les accises. La Belgique applique des taux supérieurs à ces valeurs minimales : 63 cents de plus au litre pour le diesel et 254 pour l'essence. Dans notre pays, les transporteurs payent le même prix à la pompe que les automobilistes mais peuvent retoucher le différentiel entre les accises belges et le minimum européen.

Une proposition de révision de cette directive publiée par la Commission européenne en avril 2011 prévoit un calcul des niveaux minimums d'accises sur base du contenu énergétique et des émissions de CO<sub>2</sub> dans le cadre d'une approche phasée : dès 2015, les accises essence (0,359 €/l) seraient inférieures aux accises diesel (0,368 €/l).

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

17 La Libre Belgique, « La Belgique tête de liste des embouteillages », 21 juin 2012, <http://www.lalibre.be/actu/belgique/article/745380/la-belgique-tete-de-liste-des-embouteillages.html> (site consulté le 27/11/12)

18 Directive 2003/96/CE du Conseil du 23 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:FR:PDF>

comportements au volant.

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

### ● Nos recommandations

Nous proposons que, dans un premier temps, les accises sur le diesel soient au minimum alignées sur les niveaux de nos pays voisins (en 2008, les accises diesel étaient de 31,8 cents par litre en Belgique, 30,2 au Luxembourg, 41,3 aux Pays-Bas, 42,8 en France et 47,0 en Allemagne). Dans un deuxième temps, les accises sur le diesel seront alignées sur celles de l'essence, réparant ainsi l'avantage non justifié du diesel sur l'essence.

Le Royaume-Uni a procédé à cet alignement des taxes entre le diesel et l'essence. Ce nivellement au niveau des prix n'a pas eu pour effet de détruire le secteur des véhicules diesel mais a rééquilibré la part de marché entre le parc automobile fonctionnant au diesel et celui roulant à l'essence.<sup>19</sup> Chez nous, tous types et modes de transport confondus, les rentrées fiscales progressent, par rapport à la situation actuelle. Les rentrées fiscales supplémentaires d'un alignement des accises sur le diesel sur celle de l'essence sont évaluées par le Bureau du Plan d'un montant allant de 300 à 500 millions d'euros de 2000.<sup>20</sup>

Il semble judicieux d'accompagner cette politique d'alignement des accises du diesel et de l'essence d'une campagne de communication mettant en exergue les désavantages du diesel et expliquant qu'il n'est plus opportun, vu la mesure prise, d'acheter un véhicule diesel, plus cher qu'un véhicule à essence.

## 2.2 Les véhicules de société

Une voiture de société ou « voiture-salaire » est un véhicule dont l'employeur supporte le coût initial et qu'il met à disposition de l'employé pour les déplacements personnels, professionnels et/ou privés de celui-ci. L'employé peut en faire usage sans demander l'autorisation de son employeur<sup>21</sup>. Les véhicules de flotte utilisés par l'employé uniquement durant les heures de

19 Stop aux subventions à la pollution, « Pour la suppression des avantages fiscaux pour le diesel », 2012, p.2.

20 Bureau Fédéral du Plan, « Analyse de politiques de transport : rapprochement des accises sur les carburants et eurovignette III », février 2001, p.14.

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

travail ne tombent donc pas sous la dénomination « voitures de société » telle qu'entendue ici. Toute une série de dispositions fiscales, relativement attrayantes, font en sorte qu'il est plus intéressant pour l'employeur de proposer une voiture de société qu'une hausse de salaire à son personnel. Ce subside fiscal rencontre un tel succès qu'il a des répercussions énormes sur les comportements de mobilité :

- les déplacements professionnels occupent une part minoritaire dans l'utilisation des véhicules de société. Le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre du travail varie de 20,8% à 44,4%. La majorité des déplacements concerne le trajet domicile-lieu de travail ;
- même dans les zones caractérisées par de fréquents embarras de circulation, les usagers renoncent difficilement à leur voiture de société au profit des transports en commun. D'après l'étude Promoco<sup>22</sup>, 84 à 93% des personnes qui disposent d'une voiture d'une société l'utilisent pour se rendre au travail alors qu'on ne compte que 59% d'automobilistes chez les personnes ne disposant pas d'une voiture de société. Parmi ces derniers, plus d'une personne sur quatre voyage en train pour se rendre à son lieu de travail, alors que ce pourcentage est de moins de 5% pour les possesseurs d'une voiture de société ;
- les voitures de société génèrent une augmentation importante du nombre de kilomètres parcourus. Selon l'étude Promoco, des personnes au profil identique auront tendance à parcourir en moyenne 9 200 kilomètres supplémentaires si elles disposent d'une voiture de société.<sup>23</sup> Par ailleurs, le kilométrage moyen d'une voiture de société sera de l'ordre de 33 000 km contre un peu moins de 20 000 km pour une voiture privée. Ce type de véhicule participe donc à la congestion du trafic<sup>24</sup> problème auquel les autorités répondent actuellement par de coûteux travaux d'infrastructure qui ne résolvent que très temporairement les problèmes de mobilité.<sup>25</sup>

Ce système débouche sur un surdimensionnement de notre parc automobile. Par ailleurs, les voitures de société sont souvent des véhicules lourds, puissants, équipés d'un moteur diesel de cylindrée élevée. Ce système est donc en grande partie co-responsable du fait que la Belgique ne res-

22 Castaigne et al. : Professional mobility and company car ownership (PROMOCO), Science for a sustainable development, 2009, page 69

23 (Promoco).

24 IRIS II, Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, 9/9/2010, [www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/static/.../na/.../Iris\\_2-FR\\_.pdf](http://www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/static/.../na/.../Iris_2-FR_.pdf) (site consulté le 27/11/2012)

25 Selon Swerts & Nuyts, la différence varie même de 30.000 à 16.000 km.

pecte pas les normes européennes en matière de particules fines et de NO<sub>2</sub>. De plus, les voitures de société ont un impact indéniable sur le marché des véhicules d'occasion. Ces voitures ne finissent en effet pas leur vie lorsqu'elles sont « déclassées » par les sociétés mais se retrouvent sur le marché de l'occasion et continuent ainsi à rouler pendant plusieurs années.<sup>26</sup>

Les entreprises ne paient pas de cotisations sociales sur les véhicules de société et les frais de carburant sont très souvent pris en charge pour les trajets privés<sup>27</sup>. De plus, il est permis à l'employeur de récupérer 50% de la TVA sur les frais d'achat et d'utilisation.

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

### ○ Nos recommandations

Afin de diminuer l'attractivité de la voiture de société et, de ce fait, ses incidences environnementales négatives, il convient d'aligner la fiscalité qui lui est appliquée sur celle des salaires. Dans la même logique, il apparaît inopportun de développer une fiscalité automobile propre aux voitures de société.

Parmi les différentes dispositions fiscales qui différencient la voiture de société (entendue comme « voiture-salaire) du salaire en nature, celle qui est la plus déterminante à la fois pour l'employé et pour l'employeur est le calcul de l'avantage de toute nature (ATN) qu'elle représente. Les cotisations sociales suivent directement au niveau de l'impact sur le budget de l'employeur.

En pratique, on pourrait dans un premier temps supprimer les dispositions dont l'impact financier est de second ordre (carte carburant, cotisations sociales employé) et réaliser un premier aménagement des dispositions de base du système des voitures de société (ATN, cotisations sociales employeur). Dans un second temps, ces dispositions de base seraient également supprimées. Considérant le taux de renouvellement rapide des voitures de société (3 à 5 ans), il semble raisonnable de rendre effective la première étape deux ans après l'adoption de la réforme et la seconde trois ans

26 Cornélis et al. : Company car analysis (COCA), Rapport final, politique scientifique fédérale, avril 2007, p.78.

27 À l'heure actuelle, les sociétés paient à l'ONSS une « cotisation de solidarité » proportionnelle aux émissions de CO<sub>2</sub>. Mais cette cotisation est beaucoup moins élevée que les charges sociales sur salaires. Dans le secteur privé, la contribution de l'employeur s'élève à ± 32% du salaire brut, tandis que la cotisation de solidarité varie entre 23,05 euros (voiture électrique) et environ 120 euros (voiture diesel fort polluante, émissions de l'ordre de 250 g/CO<sub>2</sub>/km).

plus tard, soit cinq ans après l'adoption.

Le calcul de l'ATN devrait intégrer le prix du véhicule, son kilométrage et sa consommation. Un premier (mais très timide) pas a été réalisé avec la modification du calcul de l'ATN adopté par la Chambre le 22 décembre 2011 : le prix du véhicule est intégré dans l'ATN. Si, en moyenne, la mesure a eu peu de répercussions (les rentrées additionnelles pour l'Etat n'atteindront pas les 100 millions d'euros prévus – à comparer aux 1.300 millions d'euros de « manque à gagner » en matière d'impôt (PrP) par rapport à une hausse salariale équivalente.

Selon les calculs de Pierre Courbe, chargé de mission mobilité chez Inter-Environnement Wallonie, le manque à gagner résultant des dispositions fiscales en faveur des véhicules de société s'élève, pour l'État belge, à 3.5 milliards d'euros. Ce montant tient compte des cotisations sociales non perçues ainsi que des dépenses qui auraient pu être évitées dans le domaine des soins de santé ou des travaux d'infrastructure.

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

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

### EXPÉRIENCES

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

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

## LE ROYAUME-UNI : UN CAS D'ÉCOLE ?

En avril 2002, le Gouvernement du Royaume-Uni décidait de modifier le système de taxation des voitures de société avec l'objectif affiché de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>.

Avant la réforme, le système promouvait indirectement une utilisation importante des voitures de société par deux biais<sup>1</sup> :

- l'ATN était calculé sur base de 35% du prix catalogue du véhicule si le nombre de kilomètre professionnels était inférieur à 2.500 miles par an, 25% s'il était compris entre 2.500 et 17.999 miles et 15% au-delà de 18.000 miles. Si l'intention de base était bonne (taxer plus les véhicules utilisés principalement à titre privé), le problème était malheureusement pris à l'envers (ce sont les kilomètres roulés à titre privés qui auraient dû être pris en compte) ;
- l'avantage représenté par l'utilisation gratuite du carburant était soumis à une taxe fixe, indépendamment de l'utilisation réelle du véhicule.

La réforme adoptée en 2002 agissait sur quatre axes principaux :

- le calcul de l'ATN devenait fonction des émissions de CO<sub>2</sub> : 10% du prix catalogue pour des émissions inférieures à 120 g/km, 15% entre 121 et 135 g/km, 1% supplémentaire pour chaque saut de 5 g/km jusqu'à une limite supérieure fixée à 35% pour des émissions de plus de 235 g/km ;
- cette échelle CO<sub>2</sub> était évolutive ; ainsi, pour l'année 2011, les 35% sont applicables dès 210 g/km (diesel) ou 225 g/km (essence) ;
- les limites associées au nombre de kilomètres roulés à titre professionnel étaient supprimées ;
- la taxation de l'avantage associé à l'utilisation gratuite du carburant variait en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Les effets de la réforme furent rapides et importants. L'efficacité énergétique des voitures de société augmenta considérablement et leur nombre diminua de manière significative, passant de 1,6 millions en 2001 à 1,4 millions en 2005. La moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de société était, en 2004, inférieure de 15 g/km à ce qu'elle aurait été en l'absence de réforme<sup>2</sup>. Par ailleurs, le nombre d'employés bénéficiant de carburant gratuit passa de un million en 2001 à 400.000 en 2005<sup>3</sup>.

On peut toutefois s'interroger sur le bien-fondé de cette approche intégrant les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule. La poursuite d'objectifs environnementaux spécifiques, additionnels à d'autres politiques concernant l'entièreté des voitures, telles les taxes de mise en circulation (TMC) et de circulation (TC), mérite d'être mis en débat.

1 Valsecchi C.: Company car tax reform in the UK, Institute for European Environmental Policy, October 2009, page 4

2 Copenhagen Economics, op. cit., page 35

3 Valsecchi C., op. cit., page 6

## 2.3 Le secteur de l'aviation

Le transport aérien génère de nombreuses incidences à la fois au niveau local (incidences principalement induites par la pollution sonore et de l'air) et au niveau global (incidences majoritairement liées aux émissions de gaz à effet de serre), incidences dont le coût n'est pas (ou seulement de manière fort partielle) internalisé. Ce mode de transport jouit également d'une distorsion de concurrence par rapport aux autres. En effet, pour développer l'essor du transport aérien, une série d'accords internationaux ont été conclus pour exempter le kérosène de toute taxe ou droits d'accises. Cet avantage accordé à l'aviation est unique, le kérosène étant le seul carburant d'origine fossile à ne pas être taxé. Par ailleurs, les billets pour les vols tant internationaux qu'intra-européens ne sont pas soumis à la TVA contrairement aux billets de train par exemple. Cette aide au transport aérien trouve son origine dans une directive européenne de 1977 et devait s'appliquer uniquement de manière provisoire. Selon l'ONG européenne « Transport et Environnement », cette TVA à 0% représente un manque à gagner d'environ 10 milliards d'euros par an.<sup>28</sup>

En ce début d'année 2012, les associations environnementales s'étaient réjouies de voir enfin le secteur de l'aviation, jusque là totalement exempté de participation à la diminution des émissions de GES, rejoindre le système européen de quotas d'émissions de CO<sub>2</sub> (SCEQE). Malheureusement, suite à de fortes pressions internationales principalement de la part de la Chine, des États-Unis, de l'Inde et de la Russie, la Commissaire européenne en charge du climat, Mme Hedegaard, a « *proposé d'arrêter les pendules, car nous avons des signes qu'un accord peut être conclu au niveau international* ». <sup>29</sup>

### Nos Recommandations

Si la Belgique a peu de poids pour imposer une révision des conventions internationales pour demander une taxation du kérosène, elle peut cependant agir de manière locale. Ainsi, pour palier les effets négatifs décrits précédemment, nous proposons d'instaurer une taxe sur les billets d'avions. Le montant de cette taxe serait forfaitaire et suffisamment élevée pour avoir un impact dissuasif, fixé au minimum à 25 euros quelle que soit la longueur du vol. De cette manière, les vols les plus courts, qui sont également les plus polluants et ceux pour lesquels les alternatives sont les plus

<sup>28</sup> <http://www.transportenvironment.org/sites/default/files/media/2011%2005%20T%20E%20Response%20to%20VAT%20Consultation%20Final.pdf>

<sup>29</sup> Le Monde.fr, L'aviation échappe au marché carbone, 13/11/2012, [http://www.lemonde.fr/planete/article/2012/11/13/l-aviation-echappe-au-marche-carbone\\_1789544\\_3244.html](http://www.lemonde.fr/planete/article/2012/11/13/l-aviation-echappe-au-marche-carbone_1789544_3244.html) (site consulté le 16/11/2012)

attrayantes, seraient proportionnellement plus impactés.

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

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

Par ailleurs, cette absence de taxation des billets d'avion est également inégale d'un point de vue social. En effet, cet avantage bénéficie principalement aux catégories les plus aisées, les plus à même financièrement de voyager fréquemment en avion.

En Europe, plusieurs pays appliquent déjà une taxe sur les billets d'avions. Au Royaume-Uni, les montants varient de 14 euros en classe economy pour les courtes distances à 196 euros en Business class pour les très longues distances (les recettes s'élèvent à environ 3 milliards d'euros). En Allemagne, les tarifs appliqués vont de 8 à 45 euros pour les mêmes catégories (les recettes sont de l'ordre du milliard d'euros). L'Autriche a annoncé sa volonté d'adopter également une telle mesure (tarifs variant de 8 euros pour les vols interne à l'Europe à 35 euros pour les vols intercontinentaux). La France applique une « taxe de solidarité » dans le but d'alimenter la lutte mondiale contre les grandes pandémies. Le montant varie de 1 à 40 euros. Le système a rapporté, en 2009, environ 110 millions d'euros.

---

## 2.4 Les aides wallonnes au développement de l'aéroport de Charleroi

Le gouvernement wallon a décidé de faire des aéroports un axe de développement économique pour la Région<sup>30</sup>. En 2001, la compagnie à bas-prix Ryanair a décidé de s'installer sur l'aéroport de Charleroi et d'y faire un *hub* européen, profitant de sa situation géographique idéale. Cette compagnie est connue pour négocier avec les autorités publiques de nombreux avantages fiscaux et matériels, n'hésitant pas à menacer de ne pas s'installer ou

---

<sup>30</sup> Le secteur « transport-logistique » est un des domaines identifié dans le cadre du premier Plan Marshall et de son successeur, le plan Marshall 2.Vert pour relancer l'économie wallonne.

de quitter le pays si ses demandes ne sont pas rencontrées. C'est ainsi que le 6 novembre 2001, la Région signa avec Ryanair un accord qui attribuait de nombreuses aides à la compagnie dont, notamment, une réduction de l'ordre de 50% du niveau de la «taxe d'atterrissage» par rapport au montant fixé par le Gouvernement. La Région s'engagea également à indemniser Ryanair pour les pertes que la compagnie viendrait à subir du fait d'une modification éventuelle du niveau de toutes les taxes aéroportuaires ou des horaires d'ouverture de l'aéroport durant les années 2001 à 2016. Comme le rappelle la Commission européenne qui a, dès 2002, ouvert une procédure à l'encontre de la Région wallonne pour non respect des règles européennes de concurrence, « ces avantages n'ont fait l'objet d'aucune mesure de publicité et d'aucun engagement particulier de Ryanair vis-à-vis de la Région »<sup>31</sup>.

À ces avantages accordés directement par la Région à la compagnie aérienne, viennent s'ajouter des aides allouées par la société gestionnaire de l'aéroport, Brussels South Charleroi Airport (BSCA). Cette société anonyme, créée en 1991 par la Région wallonne, est toujours détenue par les pouvoirs publics.<sup>32</sup> Elle est également liée par les engagements conclus par le Gouvernement wallon. Ces engagements prévoient un prix pour l'assistance en escale pour Ryanair de 1 euro par passager, soit 10 fois moins que le prix affiché en 2001 par BSCA pour les autres utilisateurs<sup>33</sup>. Par ailleurs, Ryanair et BSCA ont constitué ensemble une société de promotion et de publicité conjointe, Promocy, qui finance les actions de publicité et de marketing de Ryanair en relation avec ses activités à Charleroi<sup>34</sup>.

Ces divers avantages octroyés directement ou indirectement par la Région à Ryanair ont fait l'objet d'une procédure de la part de la Commission européenne. Celle-ci réclamait à la Région de se faire rembourser ces subsides qui constituent une infraction aux règles européennes de concurrence. La décision de la Commission a été annulée par le Tribunal de première instance en 2004. Le Tribunal ne s'est toutefois pas prononcé sur le fond du dossier et donc sur la qualification d'aide mais a considéré que décision de la Commission était entachée d'erreurs de Droit.

En plus de ces avantages directement concédés à Ryanair, le projet de gare ferroviaire sous l'aéroport de Charleroi pose également question. D'un

31 Commission européenne, « Procdures relating to the implementation of competition policy », Journal officiel de l'UE, 17/8/2012.

32 Les autres actionnaires principaux sont des structures de financement dépendant de la Région wallonne ou des autorités de la ville et de la Province de Charleroi. BSCA, « Rapport annuel 2011 », p.5. <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/rapport-annuel/index.html> (site consulté le 11/11/2012).

33 Point 1.3 du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001

34 Point 1.5 du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001

montant de 740 millions d'euros, ce projet n'a fait l'objet d'aucune étude sérieuse et ne correspond pas à une demande de passagers. Si, sur base des chiffres de l'aéroport de Zaventem, nous réalisons une extrapolation des usagers susceptibles de prendre le train pour l'aéroport, nous arrivons pour l'année 2009 à un chiffre qui se situe entre 2150 et 2700 utilisateurs potentiels de cette liaison<sup>35</sup> par jour. Un tel investissement est-il réellement pertinent, sachant qu'un tramway souterrain circule déjà à Charleroi, et s'arrête à quelques centaines de mètres de l'aéroport ?

### .....○ Nos Recommandations .....

La Wallonie et la société gestionnaire de l'aéroport doivent mettre fin aux avantages octroyés à Ryanair. La Région doit supprimer la réduction de 50% pour la taxe d'atterrissage et rompre son engagement à indemniser Ryanair pour les pertes liées à la gestion de l'aéroport. Par ailleurs, le simple fait d'aligner le prix pour l'assistance en escale sur le prix pratiqué pour les autres compagnies aériennes permettrait de dégager un surplus budgétaire important. En 2011, Ryanair a transporté 4.5 millions de passagers via l'aéroport de Charleroi. Si BSCA fixait le prix pour l'assistance en escale à 10 EUR, comme elle le fait pour les autres compagnies aériennes, elle dégagerait une manne financière de 40.500.000 EUR.

Le projet de gare souterraine, actuellement gelé, devrait être abandonné par le Gouvernement wallon qui se plaint, à juste titre, de la faiblesse des investissements sur le rail wallon.

### 3. Les aides à l'industrie

Si la consommation d'énergie primaire dans le secteur industriel a diminué de 6.8% entre 2008 et 2009<sup>36</sup>, cette baisse est principalement conjoncturelle. En effet, l'intensité énergétique des industries n'a pas connu d'amélioration significative mais la fermeture de secteurs très énergivores comme la sidérurgie a eu pour conséquence de faire baisser la consommation globale.

Comme nous allons le voir, les pouvoirs publics belges continuent à favoriser les processus industriels gourmands en énergie par peur de voir ces activités délocalisées dans des pays avec une législation environnementale moins forte.

Selon les chiffres de l'Agence internationale à l'énergie (AIE), l'intensité énergétique de l'industrie belge est quelque 50% plus élevée que celle

35 Céline Tellier, « Transport public à Charleroi : investir intelligemment ! », <http://www.iewonline.be/spip.php?article4767>

36 Tableau de bord de l'environnement, 2012

de l'UE15.<sup>37</sup> La structure de l'industrie n'explique pas entièrement le niveau élevé de l'intensité énergétique puisque la part de la valeur ajoutée des secteurs à forte intensité énergétique (9%) est globalement égale à la moyenne de l'UE.<sup>38</sup> La raison principale de cette forte intensité énergétique réside dans les prix de l'énergie relativement faibles en Belgique. En effet, la Belgique applique la plupart des exemptions aux droits d'accises autorisées par la législation communautaire<sup>39</sup> et, en outre, les prix des produits énergétiques peuvent également être influencés par des réductions de taux, notamment de TVA.

Il faut noter qu'en Belgique, la consommation énergétique des entreprises bénéficie souvent de réductions de taux importantes : une réduction de 50% dans le cas d'entreprises avec accord ou permis environnemental et de 100% si elles sont grandes consommatrices.<sup>40</sup>

Au niveau wallon, les « accords de branche »<sup>41</sup> viennent aider les entreprises à augmenter leur efficacité énergétique. Si ces contrats entre la Région et les fédérations sectorielles sont positifs, on se pose la question du niveau d'ambition des objectifs d'efficacité. Pour pousser les entreprises à diminuer leur intensité énergétique, ne serait-il pas plus pertinent que celles-ci paient leur énergie à un prix qui reflète son coût réel ?

### Nos Recommandations

Nous souhaitons que les réductions de taux accordées aux entreprises disparaissent progressivement pour que celles-ci paient le coût réel de l'électricité qu'elles consomment. En revanche, cette suppression de subsides devra se faire de manière progressive en accompagnant les entreprises afin qu'elles diminuent leur empreinte énergétique. Les sommes récoltées grâce à l'augmentation de taux sur l'énergie peuvent être redistribuées aux entreprises sous formes d'aides techniques comme l'engagement de nouveaux facilitateurs ou bien sous forme financière, par exemple sur le remboursement d'audit énergétique ou de formation de personnel.

37 Comprend l'ensemble des pays qui appartenaient à l'Union européenne entre 1995 et 2004, c'est-à-dire avant l'élargissement de l'Union européenne aux anciens pays membres du Bloc de l'Est.

38 McKinsey, « Pathways to World-Class Energy Efficiency in Belgium », 2009

39 OCDE, op ; cit., Juillet 2011, p.118.

40 Conseil supérieur des finances, « La politique fiscale et l'environnement », 2009, p61

41 n accord de branche est une convention environnementale entre la Région wallonne et un secteur industriel, représenté par sa fédération. Par cet accord, les industriels concernés s'engagent à réduire leurs émissions de polluants ou à améliorer leurs performances énergétiques. En contrepartie, le secteur concerné bénéficie de différents avantages financiers et administratifs de la part de la Région.

#### 4. Les subsides dommageables dans le secteur de l'eau

« En 2010, 55% des 54 sites du réseau de contrôle de surveillance de la qualité des cours d'eau wallons présentaient une eau de bonne ou très bonne qualité biologique ». <sup>42</sup> Cette situation est inquiétante car si on observe l'évolution sur plusieurs années, on constate qu'en 2008, 70% de ces sites présentaient une eau de bonne ou très bonne qualité biologique. Si les plans de gestion par district hydrographique devraient être adoptés en 2013, ils ne seront toutefois pas la seule réponse à cette problématique.

La Belgique, et particulièrement la Wallonie, est régulièrement rappelée à l'ordre par la Commission européenne pour la mauvaise qualité de ses eaux. En juillet 2001, notre pays a ainsi été cité par la Commission devant la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect de la « Directive cadre eau ». Suite à cette citation, la Cour a condamné la Belgique, seule entité reconnue par la législation européenne, en justifiant sa décision par le fait que ni la Région bruxelloise ni la Région wallonne n'ont transposé la « Directive cadre eau ». <sup>43</sup>

En effet, la législation sur la qualité de l'eau applicable en Belgique découle notamment de la Directive 2000/60/CE, « Directive cadre eau » qui établit un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. L'objectif ultime de cette directive est d'atteindre un « bon état » écologique et chimique de toutes les eaux communautaires d'ici à 2015. Cette directive impose notamment aux États membres de recenser tous les bassins hydrographiques <sup>44</sup> qui se trouvent sur leur territoire et de les rattacher à des districts hydrographiques. <sup>45</sup> Une fois les bassins et districts répertoriés, le Gouvernement wallon doit adopter des plans de gestion de ces districts hydrographiques. Alors qu'ils auraient dû être publiés pour le 22 décembre 2009 et l'ensemble du programme de mesures qu'ils contiennent être opérationnel au 22 décembre 2012, les projets de plan de gestion font toujours l'objet d'une procédure d'enquête publique qui se conclura en janvier 2013 <sup>46</sup>.

42 TBE2012

43 Belga, « Écosystèmes aquatiques: l'Europe condamne la Belgique », 24/05/2012

44 Toute zone dans laquelle toutes les eaux de ruissellement convergent à travers un réseau de rivières, fleuves et éventuellement de lacs vers la mer, dans laquelle elles se déversent par une seule embouchure, estuaire ou delta.

45 Une zone terrestre et maritime, composée d'un ou plusieurs bassins hydrographiques ainsi que des eaux souterraines et eaux côtières associées, identifiée comme principale unité aux fins de la gestion des bassins hydrographiques.

46 IEW, Position d'Inter-Environnement Wallonie en réponse à l'enquête publique relative aux projets de plans de gestion par district hydrographique, Octobre 2012 [http://www.iew.be/IMG/pdf/cce\\_kt\\_sr\\_121012\\_position\\_pgdh.pdf](http://www.iew.be/IMG/pdf/cce_kt_sr_121012_position_pgdh.pdf)

En Wallonie, le déversement des eaux usées industrielles est taxé selon les modalités mises en place par le décret du 30 avril 1990 instituant une taxe sur le déversement des eaux usées industrielles et domestiques. Ce décret est maintenant repris aux articles D275 à D316 du Code de l'eau. Sont assujetties à cette taxe, toutes les entreprises qui déversent des eaux usées industrielles dans les égouts publics, dans les collecteurs d'eaux usées, dans les stations d'épuration des organismes d'épuration ou encore dans les eaux de surface. Le régime de taxation des eaux usées industrielles est différent du régime de taxation des eaux usées domestiques et agricoles.<sup>47</sup>

Il s'avère cependant que cette taxe de déversement des eaux usées industrielles n'a plus été indexée depuis 1990, date de la mise en œuvre du décret.<sup>48</sup> Le montant de la taxe est fixé à 8,9242 euros par unité de charge polluante (UCP). Or si nous prenons un taux moyen d'inflation de 2% depuis 1990<sup>49</sup>, nous arrivons en 2012 à une taxe de 13,80 euros par UCP. On peut assez facilement calculer le manque à gagner pour le budget wallon de cette absence d'indexation. Ainsi pour l'année 2006, on dénombreait 981.759 UCP<sup>50</sup>, ce qui a rapporté à la Région wallonne 8.761.414 euros. Si nous prenons un montant de taxe indexée de 12,5 euros<sup>51</sup> pour l'année 2006, nous arrivons à un montant de 12.271.987,5 euros soit un manque à gagner pour cette année de plus de 3.500.000 d'euros. Cette non-indexation est également inégale d'un point de vue social. La tarification de l'eau n'est en effet pas représentative des coûts techniques et environnementaux car elle n'intègre pas le principe pollueur/payeur.<sup>52</sup> Cette constatation ne vient d'ailleurs pas d'opinions ou d'études commandées par des organisations environnementales mais de l'Administration wallonne, elle-même. En effet, selon ses chiffres, « *le secteur industriel ne contribue pas assez à l'effort d'assainissement par rapport aux ménages* ».

	Contributions annuelles	Coût annuel du service	Coût environnementaux	Taux de récupération des coûts
<b>Ménages</b>	1.102	109	n.d.	101%
<b>Industries</b>	11.5	21.5	n.d.	53%
<b>Agriculture</b>	2.8	n.d.	n.d.	n.d.
<b>Totaux</b>	124.5	130.5	n.d.	95%

Source : SPGE - CIS-Workshop on WFD-economics - Liège, 19th and 20th October 2011

47 Autres décrets

48 IEW, op.cit., Octobre 2012

49 Entre 1990 et 2009, le taux d'inflation moyen est de 2,13%

50 SPW, Bilan environnemental des entreprises en Région wallonne, <http://environnement.wallonie.be/enviroentreprises/pages/etatEnvilIndustrie.asp?doc=syn-ind-rej> (site consulté le 15/11/2012)

51 Pour arriver à cette somme, nous avons rehaussé le montant de la taxe de 2%/an.

52 SPW, « Les coûts liés aux rejets d'eaux usées : schéma récapitulatif », juillet 2012

Ce tableau montre bien la problématique du rejet d'eaux polluées par l'industrie. En raison notamment de la non indexation, les entreprises ne participent qu'à 53% des coûts d'assainissements de leurs eaux usées. Cette situation est dommageable pour les finances publiques et donc, à terme, les citoyens qui doivent supporter ce coût supplémentaire soit par leur facture soit par les taxes et impôts. Elle a évidemment un impact négatif sur la qualité des eaux usées.

### ○ Nos Recommandations

Nous demandons aux pouvoirs publics wallons d'indexer le montant de cette taxe et de rééquilibrer la charge dévolue aux industries dans la récupération des coûts des services liés à l'eau.

## 5. Les aides à l'agriculture intensive

L'agriculture belge est l'une des plus intensives de la zone OCDE. Elle se caractérise notamment par une forte consommation de pesticides et d'engrais chimiques. Cette sur-utilisation de produits phytosanitaires est largement encouragée par une politique de subventionnement plus importante que dans d'autres pays de l'OCDE.

Le développement de l'agriculture industrielle depuis les années 50 a vu la banalisation et le recours intensif aux pesticides qui constituent aujourd'hui un intrant chimique important, sinon essentiel, des activités agricoles. Le Belge, aussi bien le particulier que l'agriculteur, est un grand utilisateur de pesticides. Selon le Bureau du Plan, « *la quantité de pesticides agricoles vendue par hectare a fortement augmenté au début des années 80 et a continué à augmenter plus modérément jusqu'en 1995.* » Depuis lors, elle a connu une légère tendance à la baisse avec cependant un regain d'utilisation pour 2004 et 2005, date des dernières données disponibles. Ces données très globales mettent en évidence la très forte consommation nationale de pesticides. Ainsi dans l'UE-15, la quantité de pesticides destinés à l'agriculture s'élevait à 2,6 kg par hectare de superficie agricole totale en 2001<sup>53</sup>. La Belgique, avec 6,4 kg de pesticides utilisés par hectare en 2001 se situait donc nettement au-dessus de cette moyenne européenne. Ce niveau très élevé peut notamment s'expliquer par le caractère intensif de notre agriculture et sa concentration sur un petit territoire.

53 Eurostat, « Chiffre clé de l'Europe », Office des publications officielles des Communautés européennes, 2009

La fiscalité appliquée aux pesticides est également responsable de leur utilisation intensive. En Belgique, un taux de TVA de 12% est appliqué pour les pesticides utilisés dans l'agriculture. Ce taux réduit fait de notre pays le 6ème État européen sur 27 au niveau de la taxation de ces produits. Font notamment « mieux » que nous, la France avec un taux de 7% ou encore le Portugal avec un taux de 6%. Il est intéressant de constater que les pays qui taxent faiblement l'usage des pesticides sont les pays qui les utilisent le plus. Si l'on considère la quantité de pesticides consommée à l'hectare, la France se classe au 3ème rang européen, après les Pays-Bas et la Belgique. Le Portugal et l'Italie complètent le top 5 des États membres de l'Union européenne les plus consommateurs de pesticides.<sup>54</sup>

### ○ Nos Recommandations

Nous recommandons que la TVA appliquée sur les pesticides soit relevée au taux normal applicable en Belgique, à savoir 21%. Notre recommandation fait écho à la communication de la Commission européenne « Vers une stratégie thématique concernant l'utilisation durable des pesticides » qui demande, entre autres, aux États membres d'harmoniser la TVA sur ces produits. Car au-delà des pertes de revenus que représente cette TVA réduite, elle est également à « l'origine de distorsions du marché intérieur et peut entraîner des importations illégales, d'où des incertitudes accrues en ce qui concerne les répercussions néfastes pour la santé et l'environnement qu'entraîneraient ces PPP (produits phytopharmaceutiques) importés illégalement, dû, par exemple, au risque supplémentaire que présente une étiquette libellée dans une langue inconnue de l'utilisateur »<sup>55</sup>.

Le relèvement de la TVA et donc la hausse des prix des pesticides offrent donc un triple avantage : des recettes supplémentaires pour le budget ; une diminution des quantités par un usage plus rationnel ; une diminution des impacts négatifs sur la santé.

54 Mission commune d'information sur les pesticides, « Pesticides : vers le risque zéro », Rapport d'information n° 42 tome I (2012-2013) - 10 octobre 2012.

55 Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen et au Comité économique et social vers une stratégie thématique concernant l'utilisation durable des pesticides /\* COM/2002/0349 final \*/ p39

# Conclusion

La suppression des subsides dommageables à l'environnement apparaît comme un des grands défis que devront relever l'ensemble des gouvernements pour lutter contre le réchauffement climatique. Un challenge important mais surtout une formidable opportunité à la fois sur le plan environnemental, sur le plan économique et sur le plan social.

## Un défi pour le monde politique

« *Les habitudes, les barrières politiques, sociales et institutionnelles qui freinent la suppression des subsides dommageables à l'environnement trouvent leurs racines dans ce que certains appellent l'addiction aux subsides.*<sup>1</sup> » Ces subsides dommageables à l'environnement sont pour certains très anciens — c'est le cas de la différence de taxation du diesel et de l'essence — et pour d'autres complexes à définir — c'est notamment l'exemple de la non-internalisation des externalités négatives. Ils sont pour ces raisons difficiles à supprimer. Il faut par ailleurs tenir compte des éventuels impacts sociaux : quid de l'accompagnement des ménages précaires se chauffant au mazout si le prix de cette énergie vient à augmenter de façon radicale ? Il importe également de considérer la situation économique : si le prix de l'énergie pour les industries belges augmente, ces dernières risquent de délocaliser leurs activités et donc de détruire des emplois. Des barrières institutionnelles empêchent en outre une réforme radicale de certaines aides : la non-taxation du kérosène est ainsi fixée par une convention internationale ce qui la rend extrêmement difficile à réformer. On ne peut enfin oublier que les électeurs sont particulièrement sensibles à des décisions impactant directement leur niveau de vie, ce qui rend ces décisions impopulaires et donc difficile à prendre pour un homme politique cherchant à se faire réélire.

## Une opportunité pour l'ensemble de la société

Dans leur grande majorité, les subsides dommageables à l'environnement manquent leurs objectifs sociaux et économiques, minent les efforts pour améliorer la qualité de notre environnement, nuisent, pour certains, au bien-être et à la santé et impactent lourdement les finances publiques.

« *Les subventions qui visent des objectifs redistributifs ratent leur cible : ce ne sont pas les groupes les plus pauvres qui les reçoivent* ». <sup>2</sup> Selon le Fonds

1 JP. Barde et O. Honkatukia, « Environmentally harmful subsidies », ERE, 2003, p22.

2 Dominique Finon, « Exposé à la Chaire de développement durable de Sciences Po », Paris, 8 février 2012.

monétaire international, 80% des bénéficiaires des subventions sur le pétrole profitent à 40% des ménages les plus aisés.<sup>3</sup> Les objectifs économiques, notamment la volonté de ne pas nuire à la compétitivité des entreprises, sont peu rencontrés et représentent un coût marginal dans l'ensemble de l'activité des industries. Leur retrait impacterait peu la croissance comme le démontre les travaux de l'OCDE.<sup>4</sup>

Le gain d'un point de vue environnemental et climatique est évidemment important. Selon l'Agence internationale à l'énergie (AIE), la simple suppression des subsides aux énergies fossiles devrait permettre de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> de près de 6% à l'horizon 2020.<sup>5</sup>

Le bénéfice en matière de santé est également conséquent. Alors qu'en 2050, la pollution atmosphérique devrait devenir la principale cause environnementale de décès prématurés à l'échelle mondiale et que selon l'OMS, la pollution de l'air causerait 350 000 décès prématurés en Europe par an, dont 50% sont dû à la circulation automobile ; la suppression des subsides dommageables à l'environnement permettrait de sauver de nombreuses vies en réduisant la consommation de produits fossiles et donc de leurs émissions de particules fines et de CO<sub>2</sub>.

Au niveau des finances publiques, le gain est également important et on ne peut que regretter que « *les récents plans de relance (...) offrent une occasion sans précédent de fondamentalement restructurer l'économie sur une base plus durable et de stimuler les investissements appropriés susceptibles de faciliter la transition vers une économie pauvre en carbone. Malheureusement, le contexte de court terme dans lequel les plans de redressement ont été élaborés ne permet pas de repenser fondamentalement les schémas actuels de dépenses publiques. Au contraire, les plans de relance ont, jusqu'à présent, assuré de nouvelles économies (...) plutôt que de réformer ou supprimer les subventions existantes. Ce fut sans conteste une occasion manquée* ».<sup>6</sup>

3 Coady, D., et al. (2010), "Petroleum Product Subsidies: Costly, Inequitable, and Rising", IMF Staff, Position Note, SPN/10/05, IMF, Washington, DC.

4 OCDE, « The Economics of Climate Change Mitigation: Policies and Options for Global Action Beyond 2012 », OCDE, 2009.

5 Agence internationale de l'énergie, OCDE, Banque mondiale, The scope of fossil fuel subsidies, 2009.

6 OCDE, Perspectives de l'environnement de l'OCDE à l'horizon 2050 : Les conséquences de l'inaction, OCDE, 2012

# Bibliographie

Agence internationale de l'énergie, OCDE, Banque mondiale, The scope of fossil fuel subsidies, 2009.

Belga, Écosystèmes aquatiques : l'Europe condamne la Belgique, 24/05/2012

BSCA, « Rapport annuel 2011 » :

<http://www.charleroi-airport.com/laeroport/rapport-annuel/index.html>  
(site consulté le 11/11/2012).

Bureau Fédéral du Plan, « Analyse de politiques de transport : rapprochement des accises sur les carburants et eurovignette III », février 2001

Castaigne et al. « Professional mobility and company car ownership (PRO-MOCO), Science for a sustainable development », 2009

Tellier Céline, « Transport public à Charleroi : investir intelligemment ! » :

<http://www.iewonline.be/spip.php?article4767>

Centre d'analyse stratégique, « Les aides publiques dommageables à la biodiversité », 21/10/2011 :

<http://cdurable.info/Les-aides-publiques-dommageables-a-la-biodiversite-Rapport-du-Centre-d-Analyse-Strategique.html>

Coady, D., et al. (2010), « Petroleum Product Subsidies: Costly, Inequitable, and Rising », IMF Staff, Position Note, SPN/10/05, IMF, Washington, DC.

Commission européenne (2011), « Our life insurance, our natural capital : An EU biodiversity strategy to 2020 », Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the economic and Social Committee and the Committee of the Regions, COM(2011) 244 final.

Commission européenne, « Procedures relating to the implementation of competition policy », Journal officiel de l'UE, 17/8/2012.

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen et au Comité économique et social vers une stratégie thématique concernant l'utilisation durable des pesticides/\* COM/2002/0349 final \*/

Communication de la Commission du 3 juin 2011, «La biodiversité, notre assurance-vie et notre capital naturel - stratégie de l'UE à l'horizon 2020» COM(2011) 244 final, p.8

Copenhagen Economics, « Company car taxation », 2009

Cornélis et al. « Company car analysis (COCA), Rapport final, politique scientifique fédérale », avril 2007

Deutsch, F. et al. « Zwevend stof en fotochemische luchtverontreiniging. Visionair scenario Milieuverkenning 2030 », studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2010/09, 2010 VITO.

Directive 2003/96/CE du Conseil du 23 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:FR:PDF>

Finon Dominique, « Exposé à la Chaire de développement durable de Sciences Po », Paris, 8 février 2012.

Finon Dominique, « Les subventions à l'énergie dans le monde : leur ampleur, leur efficacité et leur nécessaire recentrage », Centre International de Recherche sur l'Environnement et le Développement, Octobre 2010

Eurostat, « Chiffre clé de l'Europe », Office des publications officielles des Communautés européennes, 2009

Fierens F., Dumont G. et Demuth C. (2006), « Estimation of the Exceedance of the European PM10 Limit »

<http://www.transportenvironment.org/sites/default/files/media/2011%2005%20T%20E%20Response%20to>

IEW, Position d'Inter-Environnement Wallonie en réponse à l'enquête publique relative aux projets de plans de gestion par district hydrographique, Octobre 2012: [http://www.iew.be/IMG/pdf/cce\\_kt\\_sr\\_121012\\_position\\_pgdh.pdf](http://www.iew.be/IMG/pdf/cce_kt_sr_121012_position_pgdh.pdf)

Institute for Environmental Policy, « Environmentally Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment », 2009

Institute for European Environmental policy (IEEP), novembre 2010, « Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels in the EU : An Analysis of Member State Performance ».

IRIS II, Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, 9/9/2010:

[www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/static/.../na/.../Iris\\_2-FR\\_.pdf](http://www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/static/.../na/.../Iris_2-FR_.pdf)  
(site consulté le 27/11/2012)

Barde JP. et Honkatukia O., « Environmentally harmful subsidies », ERE, 2003, p22.

La Libre Belgique, « La Belgique tête de liste des embouteillages », 21 juin 2012, <http://www.lalibre.be/actu/belgique/article/745380/la-belgique-tete-de-liste-des-embouteillages.html> (site consulté le 27/11/12)

Le Monde.fr, « L'aviation échappe au marché carbone », 13/11/2012, [http://www.lemonde.fr/planete/article/2012/11/13/l-aviation-echappe-au-marche-carbone\\_1789544\\_3244.html](http://www.lemonde.fr/planete/article/2012/11/13/l-aviation-echappe-au-marche-carbone_1789544_3244.html) (site consulté le 16/11/2012)

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

McKinsey, « Pathways to World-Class Energy Efficiency in Belgium », 2009  
Mission commune d'information sur les pesticides, « Pesticides : vers le risque zéro », Rapport d'information n° 42 tome I (2012-2013) - 10 octobre 2012.

OCDE, « Environmentally Harmful Subsidies – Policy Issues and Challenges », OCDE, Paris, 2003.

OCDE, « Études économiques de l'OCDE : Belgique », Juillet 2011

OCDE, « Subsidy Reform and Sustainable Development : Economic, environmental and social aspects », 2006

OCDE, « The Economics of Climate Change Mitigation: Policies and Options for Global Action Beyond 2012 », OCDE, 2009.

OCDE, Consolidation budgétaire : quelle ampleur, quel rythme, et quels moyens ?, 2012

OCDE, Perspectives de l'environnement de l'OCDE à l'horizon 2050 : Les conséquences de l'inaction, OCDE, 2012

Oil Change International, « Fuel Facts », 2012

OMC, « Les subventions, le commerce et l'OMC », Rapport sur le commerce mondial, 2006, p.4-9.

OMC, « Price Volatility in Food and Agricultural Markets : Policy Responses » [www.wto.org/english/news\\_e/new11\\_e/igo\\_10jun11\\_report\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/news_e/new11_e/igo_10jun11_report_e.pdf) (site consulté le 14/11/2012)

Organisation des Nations-Unies, « Agenda 21 », 1992 : <http://www.un.org/french/events/rio92/agenda21/action8.htm> (site consulté le 10/10/2012)

Pieters, « When removing subsidies benefits the environment: Developing a checklist based on the conditionality of subsidies », OECD Workshop on Environmentally Harmful Subsidies, 2004

SPF Finances, « Mémento fiscal », Service d'Études et de Documentation, n°24, 201

SPW, Bilan environnemental des entreprises en Région wallonne :  
*<http://environnement.wallonie.be/enviroentreprises/pages/etatEnvilIndustrie.asp?doc=syn-ind-rej>*  
(site consulté le 15/11/2012)

SPW, « Les coûts liés aux rejets d'eaux usées : schéma récapitulatif », juillet 2012

Stop aux subventions à la pollution, « Pour la suppression des avantages fiscaux pour le diesel, 2012

Tableau de bord de l'environnement, 2012

Valsecchi C., « Company car tax reform in the UK, Institute for European Environmental Policy », October 2009,

# Sigles et acronymes

<b>AIE</b>	Agence Internationale à l'Énergie
<b>BSCA</b>	Brussels South Charleroi Airport
<b>CDB</b>	Convention sur la Diversité Biologique
<b>FAO</b>	Food and Agriculture Organization,
<b>FMI</b>	Fond Monétaire International
<b>G20</b>	Groupe de discussion rassemblant les pays du G8, 10 économies émergentes ainsi que la Corée du Sud et l'Australie
<b>G8</b>	Groupe de discussion des 8 plus grandes économies mondiales
<b>GIEC</b>	Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat
<b>IEPP</b>	Institute for European Environmental Policy
<b>ILUC</b>	Indirect Land Use Change
<b>OCDE</b>	Organisation de Coopération et de Développement Économiques
<b>OMC</b>	Organisation Mondiale du Commerce
<b>OMM</b>	Organisation Météorologique Mondiale
<b>PNUE</b>	Programme des Nations-Unies pour l'Environnement
<b>PPP</b>	Produit Phytosanitaire
<b>SCEQE</b>	Système Communautaire d'Échange de Quotas d'Émission
<b>SDE</b>	Subsides Dommageables à l'Environnement
<b>TEP</b>	Tonne Équivalent Pétrole
<b>UCP</b>	Unité de Charge Polluante