



Synthèse de la soirée thématique du 9 mai 2018

Exposés des experts

Edoardo Traversa (UCL)

<https://uclouvain.be/fr/repertoires/edoardo.traversa>

La fiscalité sur la mobilité est régie par un cadre légal européen (taux TVA, taux d'accises), fédéral (accises, voitures de société), régional (taxe de mise en circulation, taxe annuelle, vignette routière) et même communal (centimes additionnels, parking). Cela rend les choses très complexe. Il est donc important que ces niveaux de pouvoir travaillent en concertation, pour **éviter les mesures isolées**. L'absence de vision commune à tous les niveaux de pouvoir est d'ailleurs un des freins majeurs à une politique fiscale efficace et cohérente sur la mobilité.



Par ailleurs la fiscalité a aussi d'autres objectifs que simplement la mobilité (environnement, budget de l'état, équité). La fiscalité sur la voiture de société découle aussi en grande partie de la fiscalité élevée sur le travail. Elle n'a donc pas été pensée à partir des seuls enjeux de mobilité.

Enfin, on sous-estime souvent la question du **stationnement**, qui est un levier aussi important que le coût de déplacement en voiture, pour changer les comportements. Et c'est une question qu'il est parfois plus simple de régler à un niveau local, plutôt que d'attendre un changement de taux de TVA, qui requiert l'unanimité au sein de l'Union Européenne !

Il est intéressant également de comparer notre fiscalité avec ce qui est fait dans d'autres pays européens. Au Danemark on a instauré des **taxes très lourdes à l'achat** d'un véhicule (plus de 100% de la valeur du véhicule), ce qui a limité la croissance du parc automobile. Sans aller jusque cela les Pays-Bas ont aussi essayé mais ont eu des problèmes d'acceptation de ces taxes automobiles. Il n'est donc pas facile de faire de même qu'ailleurs.

Dans tous les cas une révision intelligente de la fiscalité sur la mobilité passera en Belgique par un **travail coordonné** entre les régions et l'état fédéral. Même si c'est difficile c'est la seule voie. Rien que pour la fiscalité automobile une seule région ne peut mettre un nouveau système efficace en place à elle toute seule.

Cathy Macharis (VUB - MOBI)

<http://mobi.vub.ac.be/mobi/team-member/prof-dr-cathy-macharis/>

Le nombre de personnes qui vont habiter en ville va croître dans les prochaines années (60% au niveau mondial), et le trafic s'en ressent. Celui-ci a un **impact négatif de 4%** sur notre PIB. Voici quelques chiffres pour Bruxelles :

- 509.498 voitures
- 136.518 nouvelles immatriculations en 2017
- répartition : 58 % diesel et 39% essence
- 18,7% de voitures sont en leasing
- âge moyen des véhicules : 9,5 ans
- 1/3 des ménages n'ont pas de voiture !
- 350.000 navetteurs viennent tous les jours, dont la moitié en voiture.
- 265.000 places de parking, soit une file de 1500 km (jusqu'à Rome !).
- chaque jour 10 voitures se rajoutent dans la capitale



Il y a des anomalies dans la taxe de mise en circulation : la plupart ne paient que 61,5 €. Idem pour la taxe annuelle : la plupart paient seulement 80,52 €. Ceci parce qu'elle est calculée sur la puissance du moteur (et pas sa pollution réelle). La fiscalité automobile n'est donc pas du tout adaptée actuellement à Bruxelles. Sinon on compte aussi très peu de voitures "vertes" dans la capitale (5% maximum).

Trois mesures prioritaires

1. Une fiscalité automobile basé sur caractéristiques environnementaux (CO₂, PM, NO_x)
2. Une taxation importante à l'achat
3. Tarification kilométrique intelligente

Christophe Speth (USL-B, CEREC)

<http://www.usaintlouis.be/sl/4036377.html>

Le coût marginal externe de congestion de la voiture aux heures de pointe est très élevé. A ces heures là les transports en commun (TC) sont également saturés. La dispersion de l'habitat est incompatible avec une desserte efficace en TC. La mobilité résidentielle est également faible, ce qui peut s'expliquer, mais pas seulement, par des droits d'enregistrement élevés en Belgique.



Idéalement un km en voiture devrait être **tarifié au coût marginal social**, qui varie sensiblement en fonction du lieu et de l'heure de l'emplacement. Pour ce faire il existe deux mécanismes :

- **Péage urbain** : péage forfaitaire pour circuler au sein d'une zone en période délimitée
- **Tarification au km** : à faire varier (fortement) en fonction de critères spatio-temporels

Péage urbain (de zone)

- Mis en oeuvre à Londres : la "**Congestion Charge**" s'élève à 11,50 £/jour et est due pour les déplacements au sein de la zone concernée ayant lieu en semaine entre 7 h et 18 h
- **Atouts** : impact significatif sur la demande, assez simple à mettre en oeuvre, pas de problème lié au traitement des données de déplacement, etc.
- **Principal inconvénient** : manque de précision (pas d'incitation à diminuer l'intensité d'utilisation de la voiture une fois le péage dû, pas de prise compte de l'hétérogénéité des déplacements au sein d'une zone, etc.)

Tarification au km

- Une des motivations peut être d'ordre budgétaire : à mesure que les véhicules consomment moins de carburant, les recettes issues des droits d'accise diminuent
- Une tarification au km pure et simple pourrait donc se substituer aux droits d'accise, mais l'impact sur les comportements de mobilité resterait très limité dans ce cas
- Un projet de tarification au km au sein de la zone RER avec prise en compte de critères spatio-temporels a récemment été étudié. Mais la différenciation étudiée était extrêmement modeste (le prix au km étant plafonné à 0,09 EUR/km en heures de pointe en milieu urbain, bien en deçà du coût marginal social)
- Pour un effet significatif sur les comportements de mobilité, il faut tendre le plus possible vers le coût marginal social

Conclusion : avec une tarification au km, les critères spatio-temporels peuvent être pris en compte de manière plus précise, mais elle est plus complexe à mettre en oeuvre !

Droits d'enregistrement

- Pour les propriétaires (de l'ordre de 70 % en Belgique), les droits d'enregistrement sur la vente de biens immeubles constituent un **frein à la mobilité résidentielle**. Ces droits sont fixés à 12,5 % de la valeur du bien en Région wallonne et en RBC et à 10 % en Région flamande.
- En RBC, les acheteurs bénéficient d'une baisse de la base imposable de 175 000 €, pour autant que la valeur du bien n'excède pas 500 000 € et que celui-ci soit affecté à la résidence principale pour 5 ans au moins.

- En Région flamande, les droits d'enregistrement payés antérieurement peuvent être déduits à hauteur de 12 500 € (reportabilité des droits d'enregistrement).
- Pour financer une baisse, voire une suppression, des droits d'enregistrement, il est possible d'augmenter le poids de la fiscalité immobilière récurrente

Trois mesures prioritaires

1. Pour diminuer l'utilisation de la voiture en milieu urbain : introduire une forme de tarification routière, de préférence liée à la distance parcourue et avec prise en compte de critères spatio-temporels
2. Pour favoriser la mobilité résidentielle des Belges : supprimer les droits d'enregistrement pour la vente de biens immeubles. Et augmenter la fiscalité immobilière récurrente de manière à financer cette suppression
3. Pour lisser la demande relative aux transports en commun : rendre ceux-ci gratuits en heures creuses (peak-load pricing)

Xavier May (ULB - IGEAT)

<http://igeat.ulb.ac.be/fr/equipe/details/person/xavier-may/>

En 2016, on recense 445 000 **voitures de société** à la disposition des salariés et environ 200 000 pour les dirigeants d'entreprise.

Le nombre de voitures de société à la disposition des salariés augmente très vite (hausse de 54 % entre 2007 et 2016). Quelques autres statistiques :

- ≈ 650 000 voitures de société en Belgique (2016)
- ≈ 13,5% des travailleurs ont une voiture de société
- ≈ 11,5% des voitures sont des voitures de société
- ≈ 23% des km parcourus par les voitures en Belgique le sont par des voitures de société

L'employé est taxé sur un avantage estimé à 2.155€ alors que l'employeur paie 10 164€ (TVAC) de location et de carburant. Estimation du **manque à gagner fiscal du régime des voitures de société** : $3\,450\text{€} \times 650\,000 \approx 2\,242\,500\,000\text{€}$. Trois autres études (OCDE, UE, IEW) citent des chiffres sensiblement plus élevés !

À salaire constant, les utilisateurs de voitures de société font des **navettes beaucoup plus longues** que les autres automobilistes. La navette domicile-travail joue un rôle important dans la mobilité des bénéficiaires de voitures de société (en moyenne 70 km/jour).

Équité des voitures de société

Le régime des voitures de société bénéficie essentiellement aux plus hauts revenus (51% au dernier décile, 21% à l'avant-dernier !).

Problème d'**équité horizontale** : les niveaux de taxation sont différents, selon que l'on est payé en cash ou en nature (impôt des personnes physiques et cotisations sociales). Ceci n'est absolument pas résolu par le nouveau système "cash for cars". Le conseil d'état a d'ailleurs critiqué vertement ce principe. Seule la cour constitutionnelle pourrait l'annuler, sur la base d'une discrimination entre citoyens belges (taxés différemment sur la même somme d'argent reçue !).

Problème d'**équité verticale** : le régime des voitures de société réduit la progressivité de l'impôt (impôt des personnes physiques et cotisations sociales).

Les dirigeants d'entreprise paient également moins de taxes que les salariés car ils ne paient pas de cotisation de solidarité CO2. Deux mécanismes posent encore question :

- La **carte carburant** est une taxation négative : 100€ donné au salarié pour ses déplacements privés coûtent 70€ à l'employeur
- Plus la voiture de société est **chère**, plus le régime est **avantageux**

<https://www.rtl.be/info/belgique/societe/probleme-de-mobilite-pollution-et-maintenant-2-milliards-par-an-pourquoi-l-etat-s-acharne-a-preserver-le-modele-belge-des-voitures-de-societe--962642.aspx>



Fanny Vanrykel (ULG - Tax Institute)

<http://local.droit.ulg.ac.be/jcms/perso/index.php?idpers=989>

La mobilité est un défi majeur du 21^e siècle, entraînant des effets (externalités) négatifs en termes de congestion, de réchauffement climatique, ainsi que de pollution de l'air et de l'environnement. Notre système de mobilité actuel se caractérise par une grande dépendance aux voitures privées ; avec une part modale d'environ 80%, la voiture demeure de loin le mode de transport prédominant en Belgique.



Jusqu'à présent, les autorités publiques se sont montrées incapable d'atteindre une mobilité durable sur le territoire. Différentes barrières ont empêché ce mouvement, parmi lesquelles le manque d'alternative à l'utilisation individuelle de voitures roulant aux carburants fossiles.

Bien que certaines alternatives ont été offertes par le secteur public, celles-ci n'ont rencontré qu'un succès mitigé. Grâce à l'avènement des **plateformes et de l'économie collaborative**, des initiatives nouvelles ont émergé dans le secteur privé, proposant des solutions innovantes aux problèmes de mobilité.

Des compagnies privées, partageant des valeurs communes de durabilité, ont vu dans le développement de plateformes une opportunité de créer de nouveaux marchés dans le secteur de la mobilité.

Des particuliers, animés par des raisons économiques, environnementales, ou le désir d'une autonomie accrue, ont commencé à **partager l'accès à des biens** (voitures, parkings, bornes de chargement) et à des services, dans des relations de pair-à-pair.

Dans ce contexte, mes recherches visent à déterminer comment les autorités publiques pourraient créer un **écosystème fiscal adapté pour soutenir les initiatives privées qui offrent des alternatives à l'usage individuel de voitures** énergivores, tout en s'attachant au respect de principes juridiques fondamentaux et à la neutralité budgétaire.

A cette fin, les solutions sont divisées en trois catégories :

- la mobilité partagée
- la mobilité multimodale
- les véhicules propres

Pour chacune d'entre-elles, une étude de cas de plateformes présentant intérêt pour le développement d'une mobilité durable est en cours. Je cherche d'ailleurs encore dans le monde du vélo !

Enfin, la mise en place de **processus participatifs** pour l'adoption de nouveaux instruments fiscaux encouragerait la gouvernance participative et accroîtrait l'acceptation des contribuables.

Trois mesures prioritaires

1. La rédaction d'un plan politique / accord de coopération intra-entités en vue de proposer une feuille de route pour une vision intégrée de la mobilité durable à l'horizon 2030
2. La modification de la fiscalité des véhicules, vers une fiscalité de l'utilisation (prélèvement kilométrique) et non de la possession
3. La suppression des avantages aux véhicules électriques

Propositions du Fietsersbond

Pour les **déplacements domicile-travail** :

1. Augmenter l'indemnité vélo pour les trajets courts et la rendre obligatoire
2. Supprimer l'indemnité voiture
3. Elargir le système de remboursement du transport en commun (tiers payant)
4. Neutraliser l'aspect salarial de la voiture de société
5. Introduire le "Cyclo" (quota de déplacements à vélo pour une entreprise, avec un marché d'échange entre entreprises qui n'atteignent pas le quota)

En ce qui concerne les **voitures de société** :

- Neutraliser l'avantage salarial de la voiture de société.
- L'employé paie pour tous les kilomètres privés, y compris les trajets domicile - travail au prix de revient réel.
- Le bénéficiaire d'une voiture de société a droit du remboursement total des frais du transport en commun (s'il l'utilise) et de l'indemnité vélo (s'il prend le vélo)
- Choix entre le système forfaitaire ou déclaration réelle.
- Le budget de mobilité n'est pas une solution. C'est surtout un prétexte pour maintenir un système fiscale injuste.

En ce qui concerne la **voiture en général** :

- Plus de taxes à la possession et à l'utilisation
- Augmentation des accises sur le diesel
- Taxation intelligente au km
- Taxation fixe en fonction de la masse, du volume, du bruit et de l'éco-score du véhicule

Autres idées en matière de fiscalité favorable à la mobilité durable :

- Diminution des droits d'enregistrement
- Diminution du précompte immobilier en ville
- Diminution de la fiscalité sur le travail (pour compenser celle sur les véhicules)
- Quotas de déplacement domicile-travail à vélo par entreprise (15%, "Cyclo")

Débat (animé par Geoffrey Usé, président du GRACQ)

Cathy Macharis : en réaction aux propositions du Fietzersbond, à court terme la taxe de mise en circulation devrait être calculée surtout sur les aspects environnementaux, même si la masse du véhicule joue un rôle aussi

Xavier May : il faut prendre en compte des zonings inaccessibles avant de supprimer totalement les indemnités de déplacements en voiture. Sinon le co-voiturage est aussi en recul historiquement

Edoardo Traversa : pour faire mourir un avantage fiscal, il y a un moyen très simple : il suffit de ne pas l'indexer, ce qui évite les réactions enflammées quand on le supprime...

Il est évident qu'il faut pousser les gens à habiter plus près de leur lieu de travail, il faut donc travailler sur la fiscalité de l'investissement et du patrimoine. Dans certaines villes/quartiers, le précompte immobilier est très élevé (ex: centre de Charleroi), ce qui est contre-productif. Mais attention de ne pas donner un avantage fiscal aux plus riches, qui ont les moyens d'acheter en ville, et de reporter la charge sur ceux qui n'ont pas d'autre choix que de déménager loin pour trouver un logement abordable...

Fanny Vanrykel : je ne vois pas la plus-value de créer un marché de quotas de déplacements à vélo comme le "cyclo" proposé par le Fietzersbond. C'est compliqué, peu lisible et vite ingérable.

Christophe Speth : un tax shift intéressant serait de supprimer les droits d'enregistrement et de les remplacer par une fiscalité annuelle basée sur un revenu cadastral (estimé à sa vraie valeur). En ce qui concerne le système de quotas de "cyclos" ce serait injuste de le limiter au vélo, il faudrait l'étendre à tous les modes alternatifs

Cathy Macharis : contrairement à ce qu'on entend souvent, il est nécessaire de travailler sur la fiscalité sans attendre les alternatives, car il faut les financer ! Il faut aussi réfléchir à rétablir un prix correct à chaque mode de transport (bus, train, avion) et cela ne peut se faire principalement que par la fiscalité.

Xavier May : diminuer la mobilité implique une concentration dans l'espace, ce qui va avoir un impact sur le prix du terrain/logement. Il faudra donc penser à compenser l'augmentation des prix de l'immobilier pour les plus vulnérables, qui sont très souvent locataires (et donc pas touchés par des diminutions de précomptes immobiliers ou de droits d'enregistrement)

Christophe Speth : il faut réfléchir aux interactions entre les mesures, car l'une peut annuler les effets de l'autre...

Cathy Macharis : ce serait parfait si on pouvait internaliser tous les coûts externes à chaque mode de transport. Pour la taxation au km un boîtier coûte 100 €, cela ferait donc 50 millions € pour équiper toutes les voitures à Bruxelles...

Edoardo Traversa : le meilleur signal fiscal c'est une taxe à l'achat mais, pour faire passer ça auprès du citoyen, il vaut mieux lui dire que c'est pour alimenter un fond qui investira dans une meilleure mobilité, plutôt que de laisser simplement l'argent rentrer dans les caisses de l'état. Il faut aussi être pédagogique et expliquer qu'une voiture coûte à la collectivité beaucoup plus qu'on ne le pense !

Gauthier Le Bussy : on pourrait collectiviser les subsides à la mobilité, comme en France, où on a un "versement transport" des entreprises. Cela permet de sortir de la fiscalité individuelle sur la mobilité.

Fanny Vanrykel : la fiscalité peut remplacer des interdictions pures et simples, mais elle ne peut pas tout faire. Il y a aussi des limites à la fiscalité collective, comme celle évoquée en France.

Cathy Macharis : on devrait avoir un plan national de la mobilité, avec une vision globale en Belgique. Bruxelles en souffre beaucoup, car elle est isolée avec ses problèmes et dépend en grande partie des deux autres régions (qui ont d'autres priorités)

Edoardo Traversa : j'ai interpellé Willy Borsu sur la fiscalité automobile et les discussions avec les autres régions, mais la réponse n'était pas positive...

Par ailleurs on met en place un tas d'incitants sans trop les évaluer, il faudrait toujours une limite dans le temps, et une prolongation uniquement dans le cas où l'évaluation se révèle positive. La région flamande le fait plus que les autres.

Un avantage fiscal qui ne répond pas à des objectifs clairs et à une utilité sociale est discriminatoire ! Il ne faut donc pas hésiter à introduire un recours devant les juridictions compétentes pour les dénoncer. Par exemple le système "cash for cars" est injustifiable, puisqu'une même somme d'argent est taxée pour un employé et ne l'est pas pour un autre. Ça a été étrillé par le Conseil d'Etat. Cela peut aussi faire l'objet d'un appel à la Cour Constitutionnelle, (qui peut recaler une loi).

Christophe Speth : pour info supprimer les droits d'enregistrement n'est pas un "avantage fiscal"

Jean-Philippe Gerkens : il y a des primes à l'achat de vélos électriques, mais pas partout et donc tout le monde n'y a pas accès. Par contre il n'y a rien pour les vélos non motorisés... Or le secteur du vélo classique a besoin d'aide aussi ! Entretien un vélo coûte cher également, surtout pour les familles défavorisées, et on ne les aide pas beaucoup.

Edoardo Traversa : un chèque vélo pourrait être envisagé pour les réparations de vélos, au niveau régional (plus facile à mettre en oeuvre), ou un impôt négatif (mais qui sera différé dans le temps...)

Christophe Speth : le péage urbain n'est pas à écarter, mais est moins efficace qu'une taxe intelligente au km qui permet de mieux différencier les déplacements dans le temps et l'espace (1€/km en heure de pointe de coût social marginal !). J'attire aussi l'attention sur le fait qu'il faut un niveau de taxation conséquent quand même, si on veut réduire le trafic automobile, sinon cela changera peu les choses.

La fiscalité sur la mobilité n'est pas le meilleur moyen de redistribuer l'argent socialement, mais il faut bien sûr tenir compte des conséquences sociales.

Un participant : La taxation au km pourrait, comme dans certains pays pour les amendes de roulage, dépendre de la richesse de la personne (principe de proportionnalité). Chaque citoyen pourrait aussi commencer l'année avec une taxe négative (correspondant à 2.000 km parcourus).

- **Cathy Macharis** : comment va-t-on vérifier qui fait les km ? si je les impute à ma fille, qui gagne peu d'argent, alors je paierai moins de taxe kilométrique ?
- **Xavier May** : cela pourrait poser un problème de vie privée de lier les km parcourus à la déclaration fiscale...
- **Fanny Vanrykel** : cela veut dire aussi qu'on mettrait deux préoccupations dans le même instrument fiscal (mobilité et équité)
- **Edoardo Traversa** : cela marche en Suède pour les amendes, mais ce n'est pas la même chose pour une taxe : la capacité de dépense de quelqu'un n'est pas égale à ses revenus (ex: un senior a parfois une capacité de dépense supérieure à son revenu de retraite)
- **Christophe Speth** : la taxe au km vise à compenser l'impact sur la société, qui est le même pour une voiture conduite par un riche ou par un pauvre

Xavier May : le parking est aussi un instrument très puissant à utiliser comme levier sur le trafic motorisé, et on n'a pas eu le temps d'aborder beaucoup cette question ce soir !