

Les Analyses du Centre Jean Gol



Analyse :

La taxe de mobilité

Amaury de Saint Martin

Mai 2015

Administrateur délégué : Richard Miller

Directrice : Laurence Glautier

Directeur scientifique : Corentin de Salle

Avenue de la Toison d'Or 84-86
1060 Bruxelles
Tél. : 02.500.50.40
cjg@cjg.be

Analyse :

La taxe de mobilité

Résumé

Le 21 janvier 2011 a été conclu un accord politique entre les trois régions pour aboutir à une réforme commune de la fiscalité routière. Cet accord prévoyait trois volets dont :

- l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent pour les poids lourds à partir de 3,5 tonnes ;
- l'introduction d'une vignette routière électronique pour les véhicules légers ;
- une réforme coordonnée des taxes automobiles. A terme, celles-ci seront notamment calculées sur base des paramètres environnementaux du véhicule.

En Région wallonne, seul le premier volet est en voie de concrétisation. Quant à la Région de Bruxelles capitale, la situation est sensiblement différente. En effet, le Groupe MR bruxellois s'est pendant longtemps montré favorable à la taxation kilométrique intelligente, à défaut de vouloir soutenir l'instauration d'un péage urbain et conscient que la congestion automobile s'accroît gravement depuis 10 ans, de même que les conséquences qui vont de pair dont l'exode urbain, la délocalisation d'entreprises, la baisse de l'attractivité des commerces bruxellois ou la diminution de la qualité de vie. Toutefois, depuis l'élaboration du programme 2014, le Mouvement Réformateur ne s'est plus montré en faveur de cette taxe ni du péage urbain, le temps qu'une alternative suffisante en terme de transport public n'existe.

La présente analyse vise donc à donner un aperçu détaillé de l'évolution de ce dossier et à y définir le positionnement du Centre Jean Gol tout en tenant compte des réalités distinctes de la Wallonie et de Bruxelles.

1. Région wallonne et Région de Bruxelles-Capitale : deux réalités distinctes

1.1. La Taxe kilométrique pour les camions

Rappel

Depuis l'accord de coopération entre les trois régions en date du 21 janvier 2011 (voir plus haut), le dossier a évolué d'année en année.

En 2011-2012, un comité politique est mis en place avec les deux Ministres cdH wallons ainsi qu'un comité interrégional d'experts désignés par le Ministre du Budget. La même année est mise en place l'institution inter-régionale VIAPASS qui a pour tâche d'assurer la coopération, la coordination et la concertation entre les régions et qui est entre autre chargée de mettre en œuvre le projet.

En 2012-2013 / Nouvel An, les trois régions finalisent une note d'architecture pour le prélèvement kilométrique pour les poids lourds. Cette note prévoit explicitement un test pour l'extension aux véhicules légers.

Fin 2013, publication au Moniteur belge de la modification de la loi spéciale de financement pour permettre le passage officiel de l'Eurovignette à la taxe au km mais en conservant les avantages actuels de l'Eurovignette pour la déductibilité.

Mars 2014, approbation au parlement wallon (abstention du MR) de l'accord de coopération basé sur plusieurs points:

- l'accord de coopération se base sur différentes directives européennes relatives aux péages et à la taxation des poids lourds et sur l'orientation « pollueur-payeur » défendue par l'UE ;
- l'accord de coopération s'appuie sur le fait que cette taxe existe déjà dans d'autres pays dont l'Allemagne ;
- le prélèvement kilométrique s'appliquera aux véhicules destinés au transport de marchandises d'une Masse Maximale Autorisée de 3,5 tonnes et plus. Il remplacera l'Eurovignette actuelle ;
- il peut prendre la forme d'un impôt ou d'une redevance ;
- le prélèvement kilométrique sera dû par le détenteur du véhicule via le système électronique « On Board Unit » mis à disposition par un prestataire de service ;
- le prélèvement kilométrique s'appliquera en principe à l'ensemble du réseau routier mais un tarif zéro s'appliquera sur certaines parties du réseau ;
- Chaque région est compétente – voir plus bas ;
- une formule est indiquée que les régions doivent respecter pour calculer le montant ; (les variables sont les types de route, le tarif de base ou la catégorie du véhicule.)
- des exonérations sont prévues pour différents types de véhicules dont les véhicules d'incendie, de police ou médicaux ;
- le versement aux régions des recettes perçues par le prestataire de services est fonction de l'endroit où les kilomètres ont été parcourus ;
- l'accord prévoit la création d'une institution commune appelée VIAPASS qui assurera la coopération, la coordination et la concertation entre les régions et qui sera chargée de mettre en œuvre concrètement le projet.

Juillet 2014, les trois régions s'engagent avec le consortium Sky-Ways pour la mise en œuvre du prélèvement kilométrique intelligent pour poids lourds. Viapass a attribué le contrat à la société Satellic NV, société allemande.

Février 2015, adoption par les différents gouvernements d'avant-projets de décret/ordonnance.

Trois taxations différentes selon trois régions

- En Wallonie : la tarification de la redevance kilométrique sera établie sur base du nombre de kilomètres parcourus, du poids du camion (trois catégories) et des performances environnementales. Cependant, ces trois critères, la grille tarifaire et le réseau routier visé font toujours l'objet d'une concertation au sein du Gouvernement wallon. Aucune décision n'a donc encore été prise.
- A Bruxelles : les camions de plus de 3,5 tonnes qui traverseraient Bruxelles plutôt que de contourner la ville devraient à l'avenir payer deux à trois fois plus au kilomètre. C'est dans tous les cas l'option que le Gouvernement bruxellois a prise dans l'avant-projet d'ordonnance qui prévoit l'instauration d'une taxe au kilomètre pour les poids lourds à partir de janvier 2016.
- En Flandre : le Gouvernement flamand a donné son feu vert à l'instauration d'un régime de taxation au kilomètre pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Elle devrait entrer en vigueur en 2016. La taxe sera d'application sur tous les axes routiers principaux ainsi que sur les voies parallèles afin d'éviter des détournements de circulation. Les tarifs précis doivent en revanche faire encore l'objet de discussions avec le secteur concerné. Toutefois on sait déjà que la taxation tiendra compte du poids du camion, de ses émissions de gaz polluant et du type de route emprunté par chaque véhicule.

Des revendications fortes des transporteurs routiers

Les trois fédérations représentatives des entreprises du secteur du transport et de la logistique (UPTR, Febetra et Transport & Logistiek Vlaanderen) ont été officiellement informées de la volonté des trois gouvernements régionaux d'instaurer en Belgique une taxe kilométrique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes d'ici à février 2016.

Cette taxe kilométrique s'inscrit dans le cadre de la directive 2006/38/CE du 17 mai 2006 relatif à la tarification de l'usage des infrastructures routières. Elle remplacera l'Eurovignette que, aussi bien les transporteurs belges que les transporteurs étrangers doivent payer pour emprunter les réseaux autoroutiers belge, néerlandais, luxembourgeois, danois et suédois. Selon l'UPTR, cette mesure n'apporte aucune solution dans la mesure où le Bureau du Plan rappelait encore en 2012 qu'avec une taxe kilométrique pour les camions uniquement, le trafic routier total n'évolue pas beaucoup puisque la baisse du nombre de camions est compensée par une hausse du nombre camionnettes. D'autre part, vu la position concurrentielle des transporteurs par rapport à leurs concurrents étrangers et en tenant compte du handicap salarial cumulé des entreprises belges, les tarifs évoqués font craindre le pire aux trois fédérations représentatives du secteur. Dès lors, il est plus que nécessaire de recadrer cette « explosion » de la fiscalité dans le contexte économique et concurrentiel du secteur du transport routier car cette augmentation du coût des transports sera phénoménale.

Les trois fédérations demandent en conséquence le report de l'instauration d'une taxe kilométrique en Belgique et conditionnent la durée de ce report à 8 éléments essentiels à leurs yeux :

- exonération des cotisations ONSS sur les heures improductives que sont les heures de disponibilité des chauffeurs ;
- une clause légale de répercussion du coût de la taxe kilométrique ;
- le réinvestissement des revenus de la taxe kilométrique dans l'infrastructure routière ;
- l'instauration d'un accès à la profession ;
- l'assouplissement du système du congé-éducation ;
- un réseau routier taxé limité au réseau routier Eurovignette ;
- une distinction entre d'une part les tarifs pour la catégorie 3,5 – 12 tonnes et les tarifs pour la catégorie 12 – 32 tonnes ;
- les tarifs doivent être identiques dans les trois régions.

S'ajoute à ce point une 9^e revendication qui porte sur l'article 1798 du code civil. Cet article précise très clairement que les maçons, charpentiers, ouvriers, artisans et sous-traitants qui ont été employés à la construction d'un bâtiment ou d'autres ouvrages faits à l'entreprise, ont une action directe contre le maître de l'ouvrage. Selon l'UPTR, cet article doit s'étendre à la profession des transporteurs. Il serait dès lors utile de demander au législateur d'insérer un paragraphe complémentaire dans l'article 1798 qui pourrait être libellé comme suit : « le transporteur sous-traitant bénéficie également de la même manière d'une action directe contre l'expéditeur ».

1.2. **Fiscalité routière et voitures particulières**

Rappel

Si l'accord de Gouvernement du 21 janvier 2011 prévoit l'introduction d'une vignette routière électronique pour les véhicules légers et une réforme coordonnée des taxes automobiles, ces deux volets n'ont jusqu'à présent, pas été mis en œuvre.

Mise en perspective

Pendant la dernière campagne électorale, le Mouvement Réformateur s'est déclaré vigoureusement contre la taxation au kilomètre pour les véhicules particuliers. D'autre part, la déclaration de politique régionale de l'actuel Gouvernement précise explicitement que « le Gouvernement ne mettra pas en œuvre de taxation au kilomètre pour les véhicules légers ».

En ce qui concerne la vignette pour véhicules légers, le Mouvement Réformateur s'est déclaré contre.

Enfin, le Mouvement Réformateur se prononce pour une modification de la fiscalité automobile dans un sens plus environnemental même si l'environnement ne doit pas être un prétexte pour accroître la « rage taxatoire ».

A Bruxelles

Comme signalé plus haut, la réalité bruxelloise est différente. Selon l'OCDE, le coût de la congestion à Bruxelles représente 510 millions d'Euros par an. A charge de tous les Belges et des entreprises. L'OCDE estime également que la congestion automobile représente 1 à 2% du PIB

belge. Historiquement parlant, le Mouvement Réformateur a toujours proposé - à Bruxelles ! – l’instauration d’une taxation au km pour les voitures ainsi qu’une neutralisation fiscale par la suppression de la taxe de mise en circulation et de la taxe annuelle de circulation. Comme signalé plus haut, cette position fut modifiée dans le programme électoral de 2014.

Concernant les autres partis, les positions sont fort variables :

- le PS se prononce pour à la condition que l’on supprime la taxation actuelle qui frappe les différents usagers de la route ;
- Ecolo est mitigé. D’accord sur le fond mais contre par crainte d’une atteinte à la vie privée ;
- le cdH est opposé craignant une augmentation du coût du déplacement à Bruxelles. L’impact serait négatif sur l’activité économique de Bruxelles mais aussi sur les familles à revenus moyens qui habite la région bruxelloise ;
- le FDF est opposé car la taxation peut favoriser l’exode urbain des entreprises et des classes moyennes.

Quant aux acteurs économiques bruxellois dont ceux du BECI, ils préconisent la taxation kilométrique, pointant la congestion automobile comme l’un des maux principaux pour les entreprises bruxelloises. Pour le BECI, la taxe intelligente est la dernière étape après le développement du RER, l’automatisation et l’extension du métro sans oublier l’aménagement des infrastructures routières. Autrement dit, le BECI estime que les entreprises quittent la ville en raison des problèmes de mobilité et ne semblent pas craindre des départs de PME en raison de la taxation kilométrique. Il faut donc faire en sorte que seuls les gens qui ont réellement besoin de circuler en voiture le fassent.

2. Positionnement selon différents angles

2.1. Au niveau régional wallon : 3 points essentiels

- Maintien de l’Eurovignette pour les camions de plus de 3,5 T

Le Centre Jean Gol se prononce contre le principe de la taxe kilométrique pour les poids lourds de plus de 3,5 T et pour le maintien de l’Eurovignette que tant les transporteurs belges que les transporteurs étrangers doivent payer pour emprunter les réseaux autoroutiers belges.

- En effet, cette taxe kilométrique va représenter une augmentation de 500 à 800% du droit d’usage de la route.
- L’augmentation du coût des transports est trop importante et il apparaît déjà que les transporteurs ne pourront pas intégralement répercuter cette hausse à leurs clients.
- Le Conseil Economique et Social de Wallonie (CESW) a d’ailleurs émis un avis très négatif sur l’impact économique d’une telle taxe kilométrique sur les PME. En effet, le CESW ne peut souscrire au processus de mise en œuvre d’une nouvelle tarification en raison des nombreuses interrogations qui subsistent à ce stade quant aux impacts du prélèvement kilométrique sur les entreprises de transport wallonne et sur certains secteurs d’activités wallons, quant aux procédures et aux coûts du système. En outre, quid du différentiel des tarifs qui pourraient apparaître entre les régions ? Cette

différentiation porterait particulièrement préjudice à la compétitivité des entreprises wallonnes.

- D'autres fédérations sectorielles (et donc, pas seulement des transports) s'inquiètent aussi de ces mesures dont Coméos. Pour Coméos, il s'agit en effet d'une « taxe supplémentaire anti-économique qui n'aura aucun impact sur la mobilité. (...) Une variabilité de la taxation avec des tarifs moins élevés entre 19h et 7h inciterait les camions à circuler en dehors des heures de pointe. Rien que pour le secteur alimentaire, cette taxe coûtera plus de 18 millions d'euros ». Coméos insiste d'ailleurs sur le fait que la Belgique est le seul pays à aller aussi loin.

L'Allemagne a introduit une taxe kilométrique moins étendue et la France et les Pays-Bas ont abandonné l'idée. Le commerçant voit donc à nouveau sa position concurrentielle se dégrader par rapport à ses pays voisins.

- *Une amélioration des infrastructures par des moyens différents*

Avec ses 16.844 km² de superficie, la Wallonie détient le réseau routier le plus dense de tous les Etats membres de l'Union européenne. Le trafic y croît en moyenne de 2,4% chaque année. Pour les seules autoroutes, cette croissance est de 3,7%. Les prévisions indiquent que pour le transport des personnes, la Wallonie sera confrontée d'ici 2030 à une augmentation de 30% du nombre total de passagers-kilomètres et pour le transport de marchandises, à une augmentation de 60% des tonnes-kilomètres parcourus. La facture est à la fois financière et humaine. En effet, plus de 900 millions d'Euros sont nécessaires pour réparer et remettre en ordre le réseau routier wallon, tandis que la sécurité des usagers est mise en danger.

- Le Centre Jean Gol prévoit dès lors d'améliorer la répartition des compétences entre les Régions et les Communes car la disparité des intervenants nuit à la qualité et la cohérence du réseau, engendre des coûts et pose question de l'identification du gestionnaire responsable.
- Le Centre Jean Gol souhaite privilégier les partenariats public-privé dans le financement des infrastructures en octroyant par exemple, aux entrepreneurs, une concession sur la route à rénover- entretenir – sécuriser.
- La/Les société(s) concessionnaire(s) aurait(aient) pour mission de veiller, pour les autoroutes et les grands axes de circulation, à leur entretien, propreté, sécurité et conformité à l'évolution du trafic selon un cahier des charges strict et précis mentionnant les différentes attentes en matière de qualité des réalisations et des interventions, de leurs délais et de leurs coûts.

- *Une modification de la fiscalité annexe en promouvant les voitures électriques*

Au vu de l'évolution technologique, la Région wallonne doit également prévoir des aménagements en conséquence dont l'installation de bornes électriques pour permettre une plus large utilisation des véhicules électriques. Il faut donc rendre le parking gratuit pour les véhicules de petites dimensions et diminuer la taxe de circulation appliquée à ces véhicules.

- *Les mesures compensatoires ne sont pas du seul fait du gouvernement fédéral mais doivent être partagées avec les Régions*

Il est en effet trop facile de faire « payer » le fédéral quand les régions taxent. L'accord de coopération entre les régions doit dès lors prévoir un remboursement des régions en cas de compensations par le fédéral.

2.2. Au niveau régional bruxellois

Comme signalé plus haut, la réalité bruxelloise est différente de la réalité wallonne. Même si un accord de principe entre les trois Régions a été conclu pour l'instauration d'une fiscalité modulable en rapport avec l'utilisation que l'on fait de son véhicule, des difficultés techniques et juridiques font que sa mise en œuvre n'est pas envisageable à court terme.

Sur le principe, sans augmenter la fiscalité, le système du péage urbain à Bruxelles responsabiliserait les automobilistes afin qu'ils évitent de circuler aux moments ou aux endroits où les phénomènes de congestion sont de manière récurrente les plus problématiques. Toutefois, aucun intervenant responsable n'imagine dans le contexte bruxellois actuel des portiques de péage aux limites de la Région, ce qui constituerait un véritable incitant à une délocalisation massive des habitants et des entreprises.

Le Centre Jean Gol reste donc à Bruxelles :

Pour les voitures :

- favorable au principe d'une taxation de la voiture suivant l'usage qui en est fait à l'heure actuelle ;
- opposé - dans le contexte actuel – à la création d'un système de péage aux entrées de Bruxelles ;
- convaincu que les conditions ne sont actuellement pas réunies pour l'instauration d'un tel péage urbain comme à Londres, Stockholm ou Oslo et ce, le temps qu'une alternative suffisante en terme de transport public n'existe via le RER et l'extension du métro.

Pour les poids-lourds de 3,5 T et plus :

- opposé – **dans le contexte actuel et tant qu'une étude mesurant les coûts de la mise en œuvre de cette taxe n'a pas été effectuée à ce sujet** - au principe de la taxe kilométrique.

2.3. Au niveau fédéral : 3 points essentiels

- *Modification de l'article 1798 du code civil & Responsabilité en cascade*

L'article 1798 du code civil précise très clairement que les maçons, charpentiers, ouvriers, artisans et sous-traitants qui ont été employés à la construction d'un bâtiment ou d'autres ouvrages faits à l'entreprise, ont une action directe contre le maître de l'ouvrage.

- Le Centre Jean Gol se prononce pour que cet article s'étende à la profession des transporteurs, l'objectif étant de demander au législateur d'insérer un paragraphe complémentaire dans l'article 1798 qui pourrait être libellé comme suit : « le transporteur sous-traitant bénéficie également de la même manière d'une action directe contre l'expéditeur ».

- *Lutte contre la fraude sociale et le dumping social*

Le Centre Jean Gol se prononce clairement contre la fraude fiscale et le dumping social qui touche le secteur des transporteurs routiers.

Le prélèvement de charges sociales et fiscales ne peut compter sur une assiette sociale suffisante que si le poids du financement des dépenses publiques est équitablement réparti. Chaque citoyen et chaque entreprise se doit donc d'apporter sa contribution en respectant les règles légales. D'autre part, la lutte contre le dumping social est une priorité pour le Centre Jean Gol, de sorte que l'occupation de travailleurs salariés et indépendants se fasse dans le respect du droit du travail et de la sécurité sociale afin de lutter contre la concurrence déloyale à l'égard des entreprises qui agissent de bonne foi. Le Centre Jean Gol se prononce donc pour une politique de contrôle et de sanctions adaptée, notamment par :

- une meilleure identification des travailleurs sur le lieu de travail ;
- un contrôle plus strict en matière de sécurité ;
- des sanctions adaptées frappant les situations de travail illégal et de fraude sociale mais en faisant preuve de clémence lorsque des erreurs matérielles ou des oublis dans l'accomplissement de formalités diverses sont constatés, tout en respectant une égalité de traitement.

- *Soutien du Centre Jean Gol visant à objectiver le secteur du transport*

Le Centre Jean Gol soutient le secteur des transporteurs routiers par sa priorité à donner toutes les chances aux entrepreneurs. Le Centre Jean Gol encourage les gens qui entreprennent et encourage la création d'un cadre dans lequel toutes les opportunités soient données à l'entrepreneuriat. Willy Borsus, Ministre des Classes moyennes vient de faire adopter un plan PME et indépendants articulé en 6 axes de travail et résumé en 10 mesures.

- 6 axes de travail dont :
 - Compétitivité, fiscalité et lutte contre dumping social (voir plus haut)
 - Amélioration du statut social et promotion de l'entrepreneuriat
 - Accès au financement, faillite, seconde chance
 - Simplification administrative
 - Internationalisation des PME
 - Mesures plurisectorielles
- 10 mesures dont :
 - Réduction des charges patronales sur les trois premiers emplois
 - Porter le seuil d'exemption de la TVA pour les petites entreprises à 25.000 Euros de chiffre d'affaire contre 15.000 Euros aujourd'hui
 - Encourager les investissements productifs via des incitants

- ° Adapter un système de majorations plus équitable pour les chefs d'entreprise
- ° Etendre l'assurance sociale en cas de faillite
- ° Ouvrir l'accès à un deuxième pilier de pension aux indépendants actifs en personne physique car les indépendants en société y ont déjà droit
- ° Aligner la pension minimale des indépendants sur celles des salariés
- ° Evaluer la loi du 21 décembre 2013 sur l'accès aux crédits des PME
- ° Promouvoir le crowdfunding – financement participatif
- ° Soutenir la seconde chance à ceux qui « trébuchent » après avoir créé leur entreprise.