



Luc Maréchal

Economiste

Inspecteur général honoraire au Service public de Wallonie

Membre du Collège régional de Prospective de Wallonie

***La mobilité, d'une taxation à l'achat des véhicules
à un prélèvement fondé sur l'usage***

Version au 1er octobre 2018

La mobilité automobile ⁱ innerve la vie quotidienne, point route aux infos, nombres de déplacement par jour (commerce, école, travail, loisir, etc.), espaces publics saturés par la circulation et le parage, les images peuvent être multipliées à foison.

La mobilité est une demande dérivée d'autres domaines, que l'on peut approcher à travers une série de facteurs : localisation des résidences et des emplois, système de production, modes d'organisation au sein des lieux de travail, système scolaire, activités extra-scolaires, loisirs, offre des producteurs de véhicules, etc. Enfin la mobilité a une composante fortement sociologique : la mobilité, et surtout le véhicule (voir à cet égard le succès des SUV), est forgée par un modèle culturel, comme l'immobilité prônée par d'autres mouvements, nettement plus minoritaires. Mener une politique en ce domaine qui se veut innovatrice est difficile.

Deux phrases dessinent :

- d'une part un constat fort qui exprime toute la difficulté d'actions dans ce domaine : à partir d'une enquête en Ile-de-France l'arbitrage que réalisent les ménages entre le résidentiel et la mobilité, « la maison, le lieu des ajustements raisonnables (concrètement, on tend à économiser l'énergie dans l'habitat), « le déni du poids de la mobilité » ;ⁱⁱ
- d'autre part une piste : un arbitrage entre l'hypermobilité et l'immobilité et autre type de mobilité dans le SDER adopté en 1999 par la Gouvernement wallon, avec cette mesure : « moins circuler, mieux circuler ».

La proposition ici développée n'ignore pas toutes les mesures et actions adoptées ou mises en œuvre, elle vise un instrument qui fait un large consensus dans de nombreux milieux, sous des modalités différentes : la taxation à l'**usage**.

Le **système actuel** ⁱⁱⁱ, décrit dans ses grandes lignes, comprend deux types de taxes.

La taxe de mise en circulation (sur la voie publique) d'application lors de tout achat de véhicules neufs ou d'occasion. Le montant de la taxe est déterminé par la puissance du moteur (chevaux fiscaux ou kilowatts). De plus, lorsque le véhicule émet 146 gr. ou plus de CO2 par km parcouru, un éco-malus (qui varie avec les quantités de CO2 émises) est d'application.^{iv}

La taxe de circulation est, elle, annuelle et pour les voitures variables selon l'indicateur cheval-vapeur.

A la demande du gouvernement wallon Magnette-Prévot, des universités ont remis un rapport pour pénaliser les véhicules plus polluants et pousser à l'achat de véhicules « propres ». Ce rapport a été remis au Gouvernement Borsus. Il reste dans la logique de l'actuel système de fiscalité routière : à travers trois scénarios, il s'agit de variantes en fonction du degré de pollution émis par le véhicule. La question que pose cette logique est celle-ci : qui peut polluer en payant plus ? En d'autres termes certains pourront payer un droit à polluer.

Le modèle est toujours celui d'une fiscalité basée sur l'**achat**.

La **taxe au kilomètre** est formulée comme un renversement de la fiscalité en mettant l'accent sur l'usage plutôt que sur l'achat, certaines propositions y associent la problématique des embouteillages. La taxe durant les heures de pointes du soir et du matin est plus élevée que durant la journée, nulle durant la nuit. Une phase de test d'un tel modèle a été mise en place dans la zone ReR.

Nous ne soutenons pas ce type de taxe. D'apparence, elle est rationnelle : le kilomètre est l'étalon le plus simple et non contestable pour évaluer l'usage et par l'effet « prix » rationalise (ou raisonne) le comportement de mobilité (qui devrait induire une diminution des kms parcourus et donc l'effet sur le climat). Toutefois elle gomme les disparités sur le territoire, dont les territoires à faible densité ou ruraux, (ce qui est aussi le cas de l'actuel système de taxation), elle ne tient pas compte des usages obligés, elle n'incorpore pas les autres modes de transports, elle ignore la situation concrète du réseau.

Notre recommandation : construire en collaboration avec les usagers, le secteur professionnel, le politique, un modèle de taxe/prélèvement intelligent basé sur l'usage des automobiles

L'intelligence numérique offre maintenant la possibilité de créer un outil qui assure une fiscalité qui s'harmonise à la complexité du territoire, aux temporalités, aux usages (notamment la chaîne d'activités dont parlent les spécialistes de la mobilité), à l'impératif de répondre au défi climatique, à l'intermodalité et au transfert modal, à la baisse des encombrements ; sous une contrainte le respect de la vie privée.

Enfin s'agissant d'une question budgétaire, et donc à résonance idéologico-politique, un tel modèle ne s'ajoute pas aux taxes existantes produites par le système fiscal à l'achat, mais s'y substitue.

Au-delà de la thématique de la fiscalité, c'est une nouvelle vision de la mobilité globale, une plus grande équité entre usagers, une façon innovante de répondre aux externalités négatives : dégradation dramatique du climat, émissions de bruits pour les riverains, coût des encombrements.

Ce modèle, moyennant un effort pédagogique, peut être un outil de choix raisonné pour les usagers.

Nous recommandons donc que gouvernement commissionne une bonne étude multidisciplinaire, dans un esprit de démocratie participative.

ⁱ On ne développe pas ici le transport des biens, tant par route, rail, avion ou mer, qui mériterait aussi des développements analytiques et des propositions, vu sa place dans le système des échanges entre entreprises, les externalités et l'impact sur le climat.

ⁱⁱ METTETAL L., *Les pratiques énergétiques des ménages du périurbain*, sans IAU, Note rapide, n°492, novembre 2009

ⁱⁱⁱ Source SPW, Direction générale de la fiscalité

^{iv} L'éco-malus n'est pas d'application pour des véhicules ancêtres répondant à certaines caractéristiques. Étonnamment, « Il en est de même pour les véhicules de société, ayant des activités de leasing ».