



---

## **Communiqué sous embargo *jusqu'au mardi, 22 octobre 2013 à 11h00***

**Date** **Bruxelles, le 22 octobre 2013**

**Personnes de contact** Joost Kaesemans, Directeur Communication FEBIAC  
e-mail: [joost.kaesemans@febiac.be](mailto:joost.kaesemans@febiac.be)

Frank Dierckx, Partner PwC, Tax and Legal Services  
e-mail: [frank.dierckx@pwc.be](mailto:frank.dierckx@pwc.be)

Saskia Rademakers, Marketing & Communication  
e-mail: [saskia.rademakers@pwc.be](mailto:saskia.rademakers@pwc.be)

---

### **Une fiscalité intelligente pour décongestionner le trafic**

*« La redevance kilométrique doit se réaliser en accord équitable avec l'utilisateur de la route »*

D'aucuns savent que la mobilité est problématique dans notre pays. Bruxelles et Anvers ont récemment été qualifiées de championnes des embouteillages. Il y a peu, l'OCDE a estimé que le coût économique des embouteillages, des préjudices à l'environnement et des accidents représentait 1 à 2 % de notre PIB. Une politique de mobilité inchangée conduira inévitablement à un alourdissement du coût pour la société. Il ressort également d'une étude que d'ici 2020, ce coût pourrait atteindre de l'ordre de 6 milliards d'euros.

« L'immobilité croissante est devenue le plus grand défi des années à venir pour l'industrie automobile », explique Thierry van Kan, Président de FEBIAC. La fédération de l'automobile et du cycle souhaite ainsi apporter une contribution positive au débat sur la mobilité. Elle dévoile donc aujourd'hui un ensemble de mesures visant à améliorer la mobilité (une mobilité plus fluide, plus propre et abordable pour tous) qui, globalement, n'alourdira pas la charge pour les utilisateurs et réduira celle pour la société.

Pour la fédération, une taxation au kilomètre intelligente constitue un levier idéal vers une meilleure mobilité. Cependant, elle estime également qu'une telle mesure ne sera acceptée par la société que si elle satisfait à plusieurs conditions. L'une d'entre elles est la réforme et la refonte de la fiscalité routière.

À la demande de FEBIAC, PwC s'est penché sur ces propositions pour évaluer leur faisabilité et calculer leur impact sur le budget mobilité actuel. Les résultats de cette enquête se trouvent dans le rapport « Une fiscalité intelligente pour une meilleure mobilité »<sup>1</sup> qui sera présenté aujourd'hui.

La conclusion ? Une meilleure mobilité n'est pas nécessairement synonyme d'une hausse des coûts pour les utilisateurs et les pouvoirs publics.

### **La sainte trinité de la fiscalité routière**

Selon Floris Ampe, Partner Consulting chez PwC, « La densité du trafic est une donnée non linéaire. Lorsque l'on dépasse un certain seuil, un embouteillage se forme assez rapidement. Mais l'inverse est également vrai. Une réduction de 5 à 10 % du nombre de véhicules pendant les heures de pointe conduit très rapidement à un recul proportionnel pouvant atteindre 40 % de la longueur et de la durée des embouteillages. Une légère adaptation du comportement de l'utilisateur de la route peut donc avoir un impact notable sur la densité du trafic. Il convient donc d'encourager ce changement de comportement. »



Les pouvoirs publics peuvent encourager ce comportement souhaité au travers d'une politique de mobilité visant à combler les chaînons manquants dans l'infrastructure et la comodalité, d'une utilisation efficace de l'offre de transports existante (dont l'infrastructure routière et la capacité) et de la création d'incitants (fiscaux) pour les utilisateurs.

« Notre fiscalité en matière de mobilité n'a pas d'impact sur le comportement de l'utilisateur, » explique Thierry van Kan, « et nous proposons sa réforme et sa refonte en glissant dans la même enveloppe l'origine et l'affectation des ressources financières. Il sera ainsi possible d'adapter le comportement des utilisateurs d'une manière telle à générer un effet positif sur la mobilité. » La proposition prévoit trois glissements importants, ou « *tax shifts* », et ce tant au niveau des revenus qu'au niveau des dépenses :

- **Taxer (intelligemment) l'utilisation et non la possession**  
Plus de la moitié des revenus actuels liés à la mobilité proviennent de la possession. Un glissement vers une taxation sur l'utilisation, donc par kilomètre parcouru, encourage l'utilisation du bon moyen de transport au bon moment, ce qui rend possible une baisse des coûts liés à la congestion et des coûts environnementaux ;
- **Assigner (partiellement) les revenus fiscaux**  
Si la volonté est de baser (davantage) la fiscalité routière sur l'utilisation et de lui trouver une large assise, il est crucial d'offrir à l'usager de la route des garanties sur le fait que les recettes publiques seront à tout le moins consacrées à la remise en état et à l'entretien du réseau routier ;
- **Subsidier la demande de mobilité, et non l'offre**  
Il convient de se concentrer davantage sur la qualité de l'infrastructure routière, mais il est également nécessaire d'élaborer des solutions comodales : elles sont nécessaires pour offrir des compensations et alternatives aux personnes qui ne sont pas en mesure ou ne souhaitent pas payer pour utiliser l'infrastructure routière.

### Le « Mobility 6-pack »

Concrètement, FEBIAC propose six mesures, baptisées « Mobility 6-pack », qui vont non seulement dans le sens des glissements susmentionnés au niveau de la fiscalité routière, mais s'intègrent aussi dans sa vision d'une mobilité plus fluide, respectueuse de l'environnement et accessible à tous. Soulignons que ces mesures sont indissociables et que ce n'est qu'ensembles qu'elles auront un impact positif sur la mobilité.

- **Remplacer les taxes routières existantes** comme la TMC, la taxe de circulation annuelle et une partie des accises **par un tarif kilométrique variable** en fonction de l'heure et du lieu du déplacement, du revenu de l'utilisateur (avec correction sociale pour les bas revenus) et des caractéristiques environnementales du véhicule. L'avantage est que la taxe existante sur la possession est remplacée par un système qui encourage l'utilisateur à adapter son comportement et à réorganiser une partie de ses déplacements prévus pendant les heures de pointe pendant les heures creuses. Une taxation au kilomètre simplifie également le système fiscal et est globalement neutre sur le plan budgétaire si les utilisateurs adaptent (en partie) leur comportement.
- **Consacrer une partie des recettes de stationnement à l'extension de l'infrastructure « Park & Ride » (P&R) en périphérie.** Dans les centres urbains, nombre de personnes passent du temps à chercher une place de stationnement, ce qui augmente considérablement les coûts environnementaux et de congestion au sein des villes. Pour diminuer ces coûts, il convient d'affecter une partie des recettes de stationnement à la construction d'infrastructures P&R en périphérie et à proximité de gares, arrêts de tram et de bus.

- **Étendre le choix de moyens de transport pour les bas revenus et leur offrir un budget mobilité de la part des autorités.** Concrètement, cela implique subventionner la demande en transport comodal plutôt que de subsidier directement l'offre en transports. Grâce au budget mobilité, l'accès à la mobilité sera surtout ouvert aux plus bas revenus.
- **Étendre les options de mobilité pour les employeurs et les travailleurs,** notamment en exonérant les dépenses de mobilité de cotisations sociales et fiscales. La voiture de société reste un instrument utile pour compenser les charges salariales élevées dans notre pays. Afin de permettre la comodalité et une utilisation plus différenciée du budget mobilité, il est opportun de tendre à harmoniser le statut fiscal de tous les modes de transport (voitures, deux-roues, transports en commun) afin de rendre possible un choix de transport sur la base de conditions équivalentes.
- **Encourager le télétravail à l'aide d'une réduction de cotisation patronale.** Il ressort de l'étude « Journée Nationale du Télétravail » publiée par PwC en 2010 que 68 % des travailleurs aimeraient pratiquer le télétravail mais qu'ils sont seulement 18 % à en bénéficier réellement. Des directives formelles en la matière font défaut. Une réduction des cotisations patronales en cas de télétravail, calculée sur la base du coût social moyen que le travailleur n'engendre plus en évitant les heures de pointe, peut avoir une influence positive sur l'introduction ou l'extension du télétravail auprès des employeurs.
- **Rendre l'achat et l'utilisation de véhicules propres plus attrayantes.** Il est possible, pour ce faire, de rendre l'acquisition de véhicules plus propres moins onéreuse grâce à un incitant au niveau des taxes de consommation (TVA) et à l'aide d'un élargissement des possibilités de déduction pour les différents groupes cibles par le biais de leurs impôts sur le revenu.

### Un accord équitable

« Les mesures proposées soutiennent dans tous les cas notre vision d'une meilleure mobilité par une fiscalité intelligente », ajoute Frank Dierckx, Tax & Legal Services Partner chez PwC. « Chacune des mesures vise un ou plusieurs des glissements proposés en matière de fiscalité routière. Nos calculs prouvent qu'une baisse potentielle du coût social de la mobilité de minimum 12 % peut être atteinte grâce à l'introduction de ces mesures. C'est-à-dire un recul des coûts de congestion de 6,6 % et du coût environnemental de 5,4 %. Les nouveaux revenus et dépenses inhérents aux mesures se neutralisent, ce qui donne lieu à un résultat budgétairement neutre pour les pouvoirs publics. »

Pour Luc Bontemps, CEO de FEBIAC, les mesures doivent servir de base à un accord équitable entre pouvoirs publics et utilisateurs : « Si l'on veut améliorer la mobilité, il est logique que l'utilisateur apporte sa contribution financière. Cependant, il est crucial que le coût d'une taxation au kilomètre remplace, pour l'utilisateur, les taxes existantes comme la TMC et la taxe de circulation annuelle ».

Pour Luc Bontemps, il est également essentiel d'informer l'utilisateur de manière transparente sur l'affectation des ressources et sur les résultats : « Celui qui roule moins, de manière plus propre, plus écologique et en dehors des heures de pointe paiera moins. Mais la taxe sur l'utilisation doit être bénéfique à l'utilisateur, et ce tant par le biais de la revalorisation de l'infrastructure routière qu'au travers de la prise en charge d'alternatives à part entière et écologiques. Ce n'est que de cette manière qu'une base sera créée pour l'introduction de régimes de péage. Nous espérons que nos propositions apporteront une contribution constructive au débat sur la mobilité. »

###



### **Note aux rédactions**

Vous trouverez les résultats et chiffres détaillés de l'impact des différentes mesures dans le rapport « Une fiscalité intelligente pour une meilleure mobilité » que vous pouvez télécharger à l'adresse suivante : [www.febiac.be/fiscaliteintelligente](http://www.febiac.be/fiscaliteintelligente)

###

### **À propos de FEBIAC**

FEBIAC est le représentant officiel en Belgique des constructeurs et importateurs d'automobiles, camionnettes, camions, autobus et autocars, deux-roues motorisés et vélos. Ces entreprises représentent ensemble plus de 200 marques. Elles gèrent et organisent la vente et la distribution sur le marché belge de 650.000 nouveaux véhicules chaque année. La fédération compte par ailleurs de nombreux sous-traitants et prestataires de services pour le secteur automobile.

### **A propos de PwC**

Les firmes de PwC aident des organisations et des individus à créer la valeur qu'ils recherchent. Nous sommes membre du réseau de firmes de PwC établi dans 157 pays avec plus de 184.000 personnes. Nous nous engageons à offrir des services de qualité en matière de certification de comptes, fiscalité et conseil. Dites-nous ce qui est important pour vous et apprenez à mieux nous connaître en consultant notre site [www.pwc.com](http://www.pwc.com).

« PwC » désigne le réseau de PwC et/ou une ou plusieurs de ses firmes membres, chacune formant une entité juridique distincte. Pour plus de détails, consultez [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure).

© 2013 PwC. Tous droits réservés.

### **Note à l'attention des rédactions**

PwC a changé sa dénomination, de PricewaterhouseCoopers en PwC. « PwC » s'écrit toujours avec un « P » et un « C » en majuscules et un « w » en minuscule. Ce n'est que pour le logo que toutes les lettres s'écrivent en minuscules.

Pour plus d'informations ou une interview avec un des experts PwC, veuillez contacter Geert Poisquet (0479 33 44 89) ou Olivier Maïen (0495 59 38 06) chez Luna (email: [pwc@luna.be](mailto:pwc@luna.be)).

Les dossiers de presse relatifs à PwC sont disponibles sur notre page presse : [PwC press room](#).