

Les énergies fossiles carburent à l'argent public



Le Soir* - 19 fév. 2019
Page 7

* Le Soir Wallonie, Le Soir Bruxelles

La Belgique carbure aux énergies fossiles et le charbon, le pétrole et le gaz profitent bien des subventions publiques. C'est la conclusion d'une étude réalisée pour le WWF.

Un peu moins de 3 milliards d'euros par an. C'est le montant que les autorités belges accordent directement chaque année aux énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz naturel). Pour le compte du WWF, les experts du bureau de consultants Climact ont évalué ce que notre pays débourse pour avantager des énergies très émettrices de CO₂ et de polluants nocifs pour la santé.

Leur conclusion est claire : la Belgique dépense comparativement plus d'argent à aider les voitures de société que le déplacement en transports en commun. Elle débourse davantage pour subventionner le mazout que pour aider la rénovation énergétique des bâtiments. Et si les choses se sont légèrement améliorées à la faveur du rattrapage des accises du diesel sur celles de l'essence, au moins 2,7 milliards sont dépensés annuellement pour une série d'exemptions, de réductions de taxes, etc.

La quête des chiffres n'a pas été aisée, explique-t-on chez Climact. Contrairement à d'autres pays, la Belgique ne publie en effet aucun chiffre relatif aux subventions fossiles. Le nouveau plan national énergie-climat promet plus de transparence à tous les niveaux. Mais aujourd'hui, une série de niches favorables aux carburants fossiles sont encore inchiffrables. Ainsi, on n'a pas pu identifier le montant que représente l'exemption d'accises pour l'utilisation du charbon par les ménages.

Au niveau européen, la Belgique occupe la septième position des pays les plus « subsidiateurs », confirmait récemment une étude de la Commission européenne, et ces subsides ont augmenté entre 2008 et 2016. Entre 2014 et 2016, indique Climact, le volume total des subsides accordés chaque année aux énergies fossiles s'est élevé à environ 4 milliards. L'augmentation des accises sur le diesel – elles sont désormais identiques à celles qui pèsent sur l'essence depuis septembre 2018 – a légèrement rogné ce pactole, le faisant passer à 2,7 milliards annuels.

La part du lion est accordée au soutien dont bénéficie le mazout de chauffage chez les particuliers et les professionnels ; 1,1 milliard est accordé annuellement via une réduction des accises. Cette taxation « ne facilite pas la transition vers une société bas carbone », note le rapport. Pour 1.000 litres de mazout, un Belge paiera 122 euros de taxes contre 247 en moyenne pour les autres pays européens.

Les chercheurs ont volontairement exclu de ce chiffre les tarifs sociaux pour le gaz, l'électricité et le mazout. Via le même système étendu au gaz naturel, les entreprises grosses consommatrices d'énergie bénéficient quant à elles d'une réduction d'accises de 565 millions par an. Or, selon le WWF, l'Etat accorde seulement 325 millions de primes et d'exonérations fiscales à la rénovation et à l'isolation. C'est 3,5 fois moins que le montant des subsides au mazout.

Le régime d'accises favorable au diesel qui coûtait 1,3 milliard a graduellement été réduit. « On peut considérer que cette subvention n'existe plus », explique Quentin Schobbens, l'expert de Climact qui a rédigé le rapport. Le troisième poste le plus gourmand est constitué par les voitures de société qui, elles aussi, bénéficient d'un traitement favorable via la carte de carburant : 222 millions d'euros y passent. C'est le montant du revenu perdu par l'Etat comparé à un traitement fiscal « normal » du salaire. Conservatrice, l'étude ne comptabilise pas l'avantage fiscal de la voiture de société et la perte de l'Etat en cotisation sociale notamment. « Selon les études, l'avantage fiscal général dont bénéficient les voitures de société est évalué entre 900 millions et 3,7 milliards d'euros par an », indique Schobbens. Ici aussi, le WWF dénonce un déséquilibre inacceptable : les autorités publiques, dit-il, « ne dépensent que 94 euros par mois pour les usagers des transports en commun (SNCB, Stib, De Lijn, TEC) ». On est loin des 493 euros d'avantages fiscaux dont bénéficient chaque mois les 13 % des ménages belges qui ont une voiture de société, soit 625.000 voitures.

Enfin, et à hauteur plus ou moins égale, on trouve l'absence de taxation sur le kérosène (210 millions), le gasoil professionnel pour les chauffeurs de taxi et pour les transporteurs routiers qui bénéficient d'un remboursement d'un tiers des accises sur le diesel (206 millions) et des exemptions pour certaines utilisations commerciales et industrielles du diesel comme les véhicules tout-terrain et les groupes électrogènes dans la construction et le génie civil (152 millions).

L'essentiel des subsides est accordé par le gouvernement fédéral. Mais les Régions y ajoutent leur grain de sel : l'exemption de taxe de circulation et d'écomalus pour certains véhicules utilitaires en Wallonie et à Bruxelles, l'exemption de la taxe sur les pompes à essence ou l'absence d'écomalus à Bruxelles...

Conservatrice, l'étude l'est sans aucun doute. Elle ne prend ainsi pas en compte les investissements en infrastructure réalisés en faveur des véhicules à moteur thermique (nouvelles routes, élargissement du ring de Bruxelles, contournements routiers...) considérant que ces infrastructures « pourraient également servir aux véhicules électriques », dit Schobbens. Elle ne comptabilise pas non plus les subsides que l'Etat accordera aux centrales électriques au gaz naturel destinées à remplacer les centrales nucléaires qui fermeront à partir de 2025.

MICHEL DE MUELENAERE

MICHEL DE MUELENAERE

Copyright © 2019 Rossel & Cie. Tous droits réservés