



**mouvement
écologique**

Un renouvellement écologique du parc automobile s'impose!

Dépenser les fonds publics dans le respect strict des critères sociaux et environnementaux!

Février 2021

Un renouvellement écologique du parc automobile s'impose!

Dépenser les fonds publics dans le respect strict des critères sociaux et environnementaux!

Fin mars, les aides étatiques à l'achat de véhicules électriques viennent à échéance. Selon les déclarations de représentants du gouvernement, ces aides ne seront plus reconduites sous leur forme actuelle, mais bien sous une forme révisée. Le Mouvement Écologique se félicite expressément de la réforme de ces subventions d'aujourd'hui qui, à ses yeux, n'atteignent que partiellement l'objectif visé alors qu'elles représentent des dépenses considérables. Il convient d'adopter une nouvelle approche face aux voitures de fonction, qui s'impose depuis des années. Et finalement, il convient de soumettre à une analyse critique non seulement ces aides directes allouées par l'État, mais également l'ensemble de la politique fiscale en général, et celle qui régit le secteur de la mobilité en particulier.

Le fait que - avec près de 65 % des émissions de CO₂, - le secteur des transports est le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre au Luxembourg, démontre à quel point il est important que l'État mette les bons accents dans ce secteur. Le tourisme à la pompe, très critiqué à juste titre, est de loin le seul responsable. Nul n'ignore que le parc automobile n'a cessé d'augmenter au Luxembourg au cours des dernières années. D'après les chiffres d'Eurostat, le Luxembourg affiche le taux de motorisation le plus élevé de l'UE et occupe ainsi la première place en ce qui concerne le nombre de véhicules immatriculés par habitant. Étant donné que les voitures électriques sont peu nombreuses et que les véhicules immatriculés ont des moteurs puissants et circulent de manière régulière, les émissions sont proportionnellement élevées. **Un renversement de tendance vers une mobilité individuelle plus respectueuse du climat n'est pas encore en vue, telle est aussi une conclusion qui ressort du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC).**

A cela s'ajoute : selon les données fournies par le ministère de la Mobilité et des Travaux publics à la demande du Mouvement Écologique, les véhicules à fortes émissions polluantes restent très (trop) prisés au Luxembourg, aussi en 2020, malgré toutes les subventions ou légères incitations fiscales à l'achat de véhicules à faibles émissions!

Fait est de constater que le niveau des émissions des véhicules achetés en 2020 est inquiétant ! Près de 65% des nouvelles immatriculations sont des voitures présentant des émissions de CO₂ supérieures à 110 g/km. Pour 20% des nouvelles voitures achetées l'année dernière, un niveau d'émission supérieur à 150 g/km a été constaté ... alors que 4,8% des immatriculations de voitures neuves présentent une valeur de 200 g/km, ou même plus ! Voilà des chiffres et des faits alarmants !

Outre les prix toujours trop bas des carburants, la politique actuelle - qui consiste à allouer des subventions et des primes d'encouragement - en est largement responsable, car elle est conçue de manière contradictoire, voire même contre-productive.

Si nous voulons respecter l'accord de Paris sur le climat et honorer les obligations que nous impose le droit international, si nous voulons promouvoir la qualité de vie dans nos villes et « rendre » l'espace routier aux habitants, si nous souhaitons réellement développer les transports publics ... alors nous devons être prêts à engager des réformes !

Il est inacceptable que le trafic automobile (donc le plus gros émetteur de CO₂) continue à être subventionnée par l'État, au moyen de fonds publics !

Il s'agit, d'une part, d'une question d'équité : que ceux qui génèrent davantage d'émissions supportent également les coûts (en épargnant bien entendu les personnes de graves difficultés sociales). Aussi, dans l'intérêt du respect du principe du pollueur-payeur, la collectivité ne doit pas être obligée à supporter des coûts qui sont causés par certains individus.

Conclusions

Le niveau élevé des émissions de CO₂ produites par les nouvelles voitures acquises au Luxembourg en 2020 est très inquiétant.

Le bénéfice d'une faible taxation ne suffit pas à lui seul pour pousser à l'achat et à l'utilisation d'une voiture plus écologique. Il faut plutôt réformer le « système global » - en passant d'une autre taxation des véhicules aux prix des carburants.

L'ensemble du secteur des carburants est au-delà subventionné par des coûts externes non imputés liés à l'environnement et à la santé (voir l'étude d'Ewringmann sur le tourisme à la pompe et l'étude datant de 2018 d'Ecoplan, PRH, komobile, et BDO intitulée „*Transportrechnung für Luxemburg und Methodik zu Kosten-Nutzen-Analysen für Verkehrsprojekte*“). Selon la méthode d'évaluation, ces coûts s'élèvent de 300 - 700 millions € par an.

Compte tenu de l'existence de ce véritable « réseau de subventions » solide et dense dans le secteur des transports, la suppression ou la réforme de certaines subventions s'impose. Les effets positifs sur l'environnement resteront assez limités tant que d'autres formes de subventions seront maintenues. Par conséquent, une **évaluation détaillée des subventions sectorielles** doit être effectuée pour les transports, c'est-à-dire une analyse détaillée de la mesure dans laquelle l'État promeut directement ou indirectement les voitures particulières (que ce soit par le biais de taxes peu élevées, de subventions directes ou de coûts non internalisés).

En ce qui concerne la politique fiscale et de subventionnement dans le domaine des voitures particulières, le Mouvement Écologique demande à ce que:

1. la charge fiscale sur les véhicules et les carburants soit généralement augmentée, ceci également sur la base de chiffres comparatifs provenant de l'étranger et de la prise en considération éventuelle des cas de difficultés sociales importantes;
2. une taxe d'enregistrement soit introduite pour les nouvelles immatriculations, liée aux valeurs d'émission de ces véhicules. L'objectif doit être d'alourdir sensiblement la charge fiscale des voitures à fortes émissions de CO₂;
3. une approche différenciée soit adoptée au niveau des taxes selon qu'il s'agit de voitures plus respectueuses de l'environnement ou bien de voitures plus polluantes ;
4. les subventions directes allouées aux voitures électriques soient également liées à leur efficacité énergétique (les voitures électriques inefficaces ne doivent plus pouvoir bénéficier d'un soutien financier) ainsi qu'à une approche différenciée selon la situation sociale

(améliorer la réglementation sur « l'avance » de l'aide étatique, en particulier lorsqu'il s'agit de ménages à faible revenu);

5. les subventions directes pour les véhicules hybrides plug-in soient abandonnées ;
6. un débat soit entamé sur la date à partir de laquelle la vente de véhicules à motorisation diesel et essence sera également interdite au Luxembourg.

Ce n'est que sur cette base que la taxe sur le CO₂ récemment introduite, pourra produire un meilleur effet, malgré son faible niveau par tonne d'émissions.

En adaptant ses pratiques fiscales et de subventionnement liées à la flotte des voitures particulières, le gouvernement est en mesure de mettre en place des incitations qui sont à la fois écologiques et sociales! C'est une opportunité à ne pas manquer!

En outre, le Mouvement Écologique réitère ses revendications générales :

- La promesse d'une étude (annoncée à plusieurs reprises) qui analysera dans quelle mesure l'État encourage actuellement des comportements et des formes de production avec des subventions et des allègements fiscaux qui sont en contradiction avec le comportement écologique, doit enfin être établie . Il s'agit plus précisément d'étudier comment l'État utilise l'argent des contribuables pour saper les objectifs qu'il s'est lui-même fixés. Investir les fonds publics de manière ciblée devrait être une évidence, plus que jamais, en cette période! Une étude correspondante est en discussion depuis des années, malheureusement, elle n'a pas encore vu le jour!
- Au-delà, le Mouvement Écologique s'engage en faveur d'une réforme fiscale générale et fondamentale, axée d'une part sur une taxation plus lourde de la consommation des ressources et de la pollution environnementale, et, d'autre part, sur un allègement fiscal des facteurs sociaux. Là aussi, même avec l'introduction - hésitante et incomplète - d'une taxe sur le CO₂, les choses n'évoluent guère.

Motivations pour adapter la fiscalité des véhicules particuliers et réformer la politique du subventionnement:

Les conséquences négatives du trafic automobile intense sont connues : émissions élevées de CO₂, bruit, pollution de l'air, réduction de la qualité de vie dans les localités (car les routes appartiennent aux « engins motorisés » et non plus à l'être humain), fragmentation du paysage, perte de biodiversité, accidents, embouteillages...

C'est la raison pour laquelle beaucoup de gens sont unanimes pour dire qu'ils souhaitent réduire la circulation automobile à l'avenir, privilégier la marche à pied, le vélo, promouvoir les transports publics, rendre nos villages plus sûrs et plus attrayants pour l'homme... et faire en sorte que la circulation automobile restante produise le moins d'émissions possible.

Afin d'atteindre ces objectifs, il est clair que nous devons prendre de nombreuses mesures: améliorer avant toute chose les conditions des piétons et des cyclistes (routes sûres et attrayantes, etc.) et continuer à développer considérablement les transports publics. Dans la mesure du possible,

les gens doivent de nouveau pouvoir vivre plus près de leur lieu de travail. Ces mesures sont extrêmement importantes et indispensables.

Il est bien connu qu'il ne suffit pas d'augmenter les taxes ou d'imposer des critères plus stricts pour l'octroi des subventions étatiques pour que les améliorations nécessaires dont bénéficieraient tant l'environnement que les êtres humains se produisent.

Ces instruments s'avèrent néanmoins aussi extrêmement importants et indispensables, et s'imposent au-delà des mesures susmentionnées pour promouvoir e.a. une mobilité différente. Il faut tout simplement promouvoir les alternatives d'une part, ET créer les bonnes incitations financières, d'autre part.

Il est en effet incontestable que le facteur « prix » fait, lui aussi, partie des mesures d'incitation.

Alors pourquoi ces instruments sont-ils si importants ? Voici 4 arguments cruciaux :

- Il faut gérer l'argent des contribuables avec prudence: les finances de l'État sont limitées. A l'heure actuelle, l'État subventionne l'achat / l'utilisation des voitures privées dans une très large mesure. Cet argent n'est évidemment plus disponible pour d'autres projets. Il devrait donc être évident que l'État alloue cet argent uniquement pour des voitures qui, par rapport à d'autres véhicules, représentent un réel avantage pour l'environnement et le climat et contribuent à réduire e.a. la pollution de l'air Or, ce n'est pas le cas aujourd'hui.

-Le respect du principe du pollueur-payeur s'impose: les émissions de CO₂ engendrent des coûts élevés pour la société, qui sont actuellement supportés par la collectivité. Il est tout à fait logique que ceux qui produisent des émissions – et donc des coûts - plus élevées paient davantage que ceux qui font des efforts pour réduire leur empreinte carbone.

- Les bonnes incitations exercent une grande influence sur l'être humain: il est évident que nous orientons notre choix vers un modèle X si l'État nous verse une subvention importante pour ce véhicule X. A l'opposé, un modèle de véhicule Y qui est grevé d'une taxe importante au vu de son niveau d'émissions particulièrement élevé, ne nous donne plus envie de l'acheter. Un « effet d'orientation » se produit : les prix influent sur les décisions d'achat et les comportements des consommateurs. Et il est clair que : plus les écarts de prix sont élevés, plus l'effet d'orientation est important. Si l'avantage fiscal entre une voiture à fortes émissions de CO₂ et une voiture à faibles émissions de CO₂ est trop faible, cet effet d'orientation ne joue plus ...

- Soutenir les entreprises qui s'engagent à produire plus écologique:

D'une part, l'État - au moyen de sa politique financière (lois, etc.) – et d'autre part, les êtres humains - en leur qualité de consommateurs - peuvent contribuer à promouvoir les entreprises qui produisent de manière plus durable et (plus) respectueux de l'environnement ... et ils peuvent faire en sorte que les entreprises moins orientées vers le développement durable repensent leur modèle de production. Une politique fiscale plus durable est donc clairement aussi un signal en faveur d'une politique économique plus durable.

Nous pouvons donc conclure que cette réforme revêt d'une importance capitale et qu'elle doit évidemment contenir des instruments de compensation pour tous les cas de difficultés éventuels qui peuvent survenir