

Vignette: une solution d'avant-hier pour demain?

Plutôt que de réactiver ce vieux débat fiscal, la vraie révolution serait de taxer l'usage des véhicules plutôt que leur simple possession.

C'est reparti pour un tour. Il semble que l'idée d'introduire une vignette autoroutière reprend vigueur et, pour une fois, la Flandre et la Wallonie seraient sur la même longueur d'onde. Pour ce qui est de Bruxelles, voici ce que dit l'accord gouvernemental: «Le gouvernement s'inscrit dans la dynamique initiée par la Flandre et la Wallonie en faveur de l'instauration d'une vignette automobile harmonisée. Cette convergence ne pourra toutefois se concrétiser que dans le strict respect des intérêts bruxellois: nous exigerons une clé de répartition financière équitable.» Ceci annonce des discussions tendues.

Faire payer les automobilistes de passage

L'idée d'une vignette repose sur un raisonnement simple: faire participer les utilisateurs étrangers qui traversent le territoire (et qui contribuent à l'usure de chaque réseau régional, au bruit...) sans rien payer et, par là même, alléger la fiscalité automobile pour les résidents (les modalités sont encore à préciser) tout en dégageant des moyens supplémentaires pour le maintien à niveau du réseau routier.

On rappellera à cet égard que la Commission européenne est très attentive à la mise en place de compensations pour les résidents.

La fiscalité de la mobilité routière repose sur trois piliers: les taxes sur les carburants routiers (compétence fédérale) et les taxes régionales de mise en circulation et de circulation annuelle. Il n'est pas exclu que le budget général y contribue aussi. On ne tiendra pas compte, dans la suite du texte, de la TVA sur l'achat de véhicules, dans la mesure où il s'agit d'une taxe générale non spécifiquement liée à l'automobilité (ceci pour répondre à des calculs plusieurs fois effectués par le passé pour comparer les dépenses «en faveur» des automobilistes et les charges fiscales pesant sur eux, y compris la TVA).

Deux points méritent ici une attention. Alors que tout le reste de la fiscalité tend à tenir compte, explicitement (modalités des taxes régionales) ou implicitement (via les taxes sur les carburants), de multiples caractéristiques des véhicules, on nous sert une taxe forfaitaire, ce qui constitue le degré zéro du choix politique.

Par ailleurs, l'électrification désormais inévitable du parc conduira à des pertes de recettes croissantes pour l'État fédéral au fur et à mesure que baissera la consommation de carburants routiers. Certes, l'État fédéral récupérera des taxes via l'électricité, mais pour partie seulement.

N'est-il dès lors pas temps de passer à une



Philippe Defeyt

Économiste

révolution radicale, à savoir remplacer, à terme, toute la fiscalité automobile par une redevance au kilomètre, autrement dit «taxer» l'utilisation des véhicules et non plus leur possession? Faire payer pour l'usage fait glisser la contribution de l'automobiliste de la sphère fiscale vers la sphère de la redevance.

Avantages à foison

Il faudrait, certes, développer un réseau virtuel de localisation via Galileo et intégrant tous les véhicules routiers. Mais que d'avantages une fois ce réseau mis sur pied...

1. L'utilisateur du réseau est responsabilisé, y compris sur ses choix en matière de plages horaires de circulation. À cet égard, il serait utile que l'acheteur d'un véhicule soit informé du coût moyen de la redevance kilométrique qui lui sera appliquée, tout comme il existe un système unifié de consommation moyenne (carburants ou électricité).
2. On peut affiner le coût de la redevance en tenant compte de paramètres, par exemple, l'heure de circulation dont on ne peut pas tenir compte dans la fiscalité actuelle. On notera à cet égard que les taxes régionales ont déjà été modifiées plusieurs fois pour tenir compte de diverses considérations: émissions polluantes, poids, émergence de véhicules électriques, nombre d'enfants...

Alors que tout le reste de la fiscalité tend à tenir compte de multiples caractéristiques des véhicules, on nous sert une taxe forfaitaire, ce qui constitue le degré zéro du choix politique.

3. Les recettes liées aux voitures-salaires – en grande partie concentrées en Flandre pour des raisons de localisation des gestionnaires de flottes – seront mieux réparties sur le territoire belge. Ceci dit, le mieux, c'est bien sûr la fin des voitures-salaires.

4. Le nombre de kilomètres parcourus est facilement connu et peut servir, par exemple, à moderniser le système des dépenses professionnelles à l'IPP. Convenablement configuré, le système peut aussi remplacer les radars tronçons, voire détecter une vitesse localement trop élevée.

5. Cette approche permet de diminuer la pression fiscale sans perte de moyens d'action.

6. Ce type de solution ne présenterait a priori aucun problème pour la Commission européenne, la taxation étant strictement identique pour les résidents et les non-résidents; ces derniers paieront donc leur juste part de la facture.

Certes, il faut se mettre d'accord entre le Fédéral et les Régions et entre les Régions, répondre aux préoccupations sur la vie privée, convaincre les résidents de zones éloignées qu'ils ne perdent pas dans ce système et gérer la phase de transition en attendant la généralisation de l'électrification. Mais tant qu'à négocier, autant préparer une solution innovante plutôt que de ranimer une vieille idée.



Revue de presse

Après l'Iran, une nouvelle donne régionale... et de nouveaux ressentiments

HAARETZ

En Israël, une large partie du spectre politique accueille pour l'instant favorablement l'évolution du conflit en cours en Iran. Nombreux sont ceux qui évoquent même l'idée qu'une nouvelle séquence pourrait s'ouvrir au Moyen-Orient. Mais cette dynamique comporte aussi un risque. Les succès militaires israéliens pourraient renforcer l'hostilité dans la région à l'existence d'Israël. Ces victoires sur le champ de bataille peuvent en effet aussi nourrir, dans une partie du monde arabe, des sentiments d'humiliation. Certains responsables israéliens estiment que la guerre pourrait accélérer l'élargissement des accords d'Abraham. Benyamin Nétanyahou a notamment évoqué la possibilité d'une normalisation des relations avec l'Arabie saoudite. Un tel rapprochement suppose une évolution politique, mais aussi religieuse et psychologique, dans une région où l'opposition à Israël reste profondément ancrée. La défaite de l'Iran pourrait, dans certaines opinions publiques, être interprétée comme une nouvelle humiliation infligée par Israël au monde musulman. Dans les médias arabes, y compris sur des chaînes influentes comme Al-Jazeera, les commentaires récents illustrent cette ambiguïté. La satisfaction face aux difficultés de l'Iran coexiste avec une forme de méfiance – parfois teintée de jalousie – vis-à-vis d'Israël. En Arabie saoudite, où les médias reflètent largement la position des autorités, la critique vise d'abord Téhéran. Mais un autre message est également diffusé: le royaume entend maintenir son rôle central dans l'équilibre régional. Malgré ces signaux contrastés, la conjoncture actuelle pourrait représenter une opportunité stratégique pour Israël. L'affaiblissement de l'Iran, la dégradation des capacités du Hezbollah et la pression exercée sur le Hamas créent une configuration régionale inédite. Si cette situation est gérée avec prudence, elle pourrait offrir à Israël l'occasion de consolider durablement sa sécurité. Au-delà de la dimension militaire, cette perspective suppose toutefois un renforcement de la cohésion interne et un retour aux principes fondateurs de la construction de l'État. Depuis la création de l'État d'Israël, il y a 78 ans, de nombreuses étapes ont été franchies. Les évolutions actuelles pourraient permettre d'en franchir de nouvelles – et, peut-être, d'inscrire plus durablement la stabilité d'Israël dans le paysage du Moyen-Orient.

Cette tribune, publiée dans le quotidien israélien Haaretz, a été traduite et résumée par nos soins.

L'Europe peut-elle inventer l'entreprise du XXI^e siècle?

Les sociétés à mission intègrent explicitement un objectif social et environnemental dans leur gouvernance. Ces entreprises esquissent ainsi une nouvelle voie entre planification étatique et ultralibéralisme.

En 1988, Jacques Delors appelait à «redonner une âme à l'Europe». Près de quarante ans plus tard, au moment où notre continent est attaqué sur son modèle économique, social et politique, une question similaire se pose au monde de l'entreprise: quelle est sa fonction dans la société du XXI^e siècle? Partout en Europe, une dynamique émerge: celle des entreprises qui s'engagent et inscrivent leur mission au cœur de leur gouvernance. Par «mission», nous entendons l'affirmation explicite, portée au plus haut niveau de l'entreprise, de sa contribution sociale et environnementale, intégrée à sa stratégie et à ses décisions. Dans ce modèle, la direction de l'entreprise exerce un mandat plus large visant à rechercher délibérément un impact positif, en plus de l'objectif traditionnel de la création de profit et de la distribution de dividendes.

La société à mission ou «purpose-driven company» n'est plus une singularité nationale. En Italie, en France, en Espagne, en Suède, bientôt en Belgique, nous l'espérons, elle convainc. Dans ces pays et dans tous les secteurs de l'économie, elle s'implante: Crédit Mutuel Arkéa dans la finance, Doctolib dans la tech, Maison Dandoy et TCO Service dans l'alimentaire.

Si presque un million et demi de salariés travaillent déjà aujourd'hui dans une société à mission en France et en Italie, imaginons l'impact d'un modèle qui se déploierait à l'échelle européenne.

Les formes juridiques diffèrent, les contextes économiques aussi, mais une même vision se confirme: l'entreprise est le levier de transformation qui peut permettre à l'Europe de refonder son économie, loin de la planification chinoise et de l'ultralibéralisme américain.

Réconcilier performance et impact

Pourquoi cette convergence? Parce que le modèle répond à plusieurs impasses contemporaines. Il permet de réconcilier l'innovation et la résilience, la performance et le long terme. Il renforce la crédibilité des engagements sociaux et environnementaux, via leur inscription dans la gouvernance et un système de contrôle. Et il constitue un outil d'attractivité pour toutes les parties prenantes (talents, investisseurs...), dans une économie où le sens s'impose comme facteur de compétitivité. La mission devient un actif stratégique de l'entreprise et un levier d'efficacité économique. Elle renforce aussi l'autonomie stratégique européenne, en ancrant les entreprises dans le long terme, en sécurisant leurs chaînes de valeur et en orientant l'innovation vers les transitions clés.

Pour que cette dynamique change réellement d'échelle, un enjeu se dessine désormais: l'Europe. Reconnaître, structurer et rendre visible

La mission renforce l'autonomie stratégique européenne, en ancrant les entreprises dans le long terme, en sécurisant leurs chaînes de valeur et en orientant l'innovation vers les transitions clés.

le modèle de la société à mission à l'échelle européenne permettrait d'éviter une mosaïque de modèles, de renforcer la lisibilité pour les entreprises et les investisseurs et de donner à l'Europe une voie, sa voie, originale peut-être, civilisationnelle certainement.

Le lancement du projet de recherche «Société à mission en Europe», soutenu par le Fonds européen de développement régional, illustre cette maturité nouvelle. En réunissant chercheurs et acteurs économiques de plusieurs pays, il ouvre un espace essentiel pour comparer les pratiques, mesurer les effets réels et formuler des propositions pour l'avenir. Dans cette dynamique, les organisations pionnières de la société à mission en Europe assument un rôle moteur: structurer, relier et faire émerger une voix européenne commune de l'entreprise fondée sur la performance, l'autonomie stratégique et la transition écologique et sociale.

Oui, il est possible de redonner une âme à l'économie européenne en accompagnant ce modèle. Car s'engager dans la mission, c'est donner une ferveur créatrice à opposer à tous les appétits prédateurs contemporains.

* Guillaume Desnoes et Hélène Bernicot, Communauté des entreprises à mission, association de référence des sociétés à mission en France; Benoît Quittre, Kaya, coalition belge des Ecopreneurs; Marco Morganti et Paolo Di Cesare, Assobenefit, association des Società Benefit en Italie.

Collectif de signataires (*)