

Inventaire fédéral des subventions aux énergies fossiles

2026 - RÉSUMÉ

Service Public
Fédéral
FINANCES

Santé publique
Sécurité de la Chaîne alimentaire
Environnement

Table des matières

1 **Contexte** 3
2 **Le cadre conceptuel** 5
3 **Principaux résultats** 7

Ce rapport est rédigé par et disponible auprès des services publics fédéraux (SPF) suivants :

SPF Finances
Expertise et Support stratégiques - Service d'Etudes - Direction Politique fiscale générale
Boulevard du Roi Albert II 33 bte 22, 1030 Bruxelles

SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement
DG Environnement - Service Changements climatiques
Avenue Galilée 5/2, 1210 Bruxelles

Personnes de contact :

Jean-Baptiste Traversa : giovanbattista.traversa@minfin.fed.be

Justine Soete : justine.soete@health.fgov.be

Ce rapport a été élaboré sur la base des informations disponibles au 1er janvier 2026.

Date de publication : juillet 2026
Une copie électronique du rapport complet (en français et néerlandais) et de son résumé (en français, néerlandais et anglais) peuvent être téléchargées sur :

https://finances.belgium.be/fr/statistiques_et_analyses/analyses/inventaire-des-subventions-aux-energies-fossiles

https://climat.be/2050-fr/analyses-complementaires

Nous remercions Samantha Haulotte pour ses contributions de grande qualité aux éditions de cette publication depuis sa création et lui souhaitons le meilleur pour la suite.

1 Contexte

Au niveau mondial, les mesures de soutien aux énergies fossiles restent considérables, et ce malgré les objectifs de neutralité climatique à long terme de la plupart des grands pays et le fait que le déploiement des énergies renouvelables et des mesures d'économie d'énergie soient plébiscités. En 2024, le coût budgétaire du soutien public aux combustibles fossiles s'élevait, selon l'OCDE[1] , à 920 milliards USD. Malgré une tendance à la baisse depuis le pic de 2022, cela signifie que le soutien des gouvernements aux combustibles fossiles reste nettement plus élevé qu'au cours de la dernière décennie.

La crise énergétique de 2021-2022 a été propice à la mise en place rapide de mesures de soutien, pour la plupart temporaires, visant à contenir la hausse des prix de l'énergie, y compris des énergies fossiles.

La crise n'a donc pas eu un effet bénéfique sur la réduction des subsides aux énergies fossiles et en 2025, l'Agence européenne pour l'Environnement faisait le constat que la plupart des Etats membres ne disposent pas de plan concret pour réduire significativement les subsides existants[2]. Pourtant, la crise énergétique ou plutôt les crises énergétiques mettent clairement en évidence la nécessité de réduire la dépendance aux énergies importées que la Commission européenne qualifie de risque stratégique critique[3]. C'est donc une nécessité d'accélérer la transition vers des sources d'énergie renouvelables. Favoriser les comportements et les politiques visant à diminuer la consommation des énergies fossiles est certainement une manière de tirer des enseignements des crises énergétiques.

Des développements qui ont eu lieu à différents niveaux indiquent cependant la volonté d'aller dans le sens d'un abandon progressif des soutiens aux énergies fossiles.

Au niveau international, la Belgique fait partie de la Coalition on Phasing Out Fossil Fuel Incentives Including Subsidies (COFFIS)[4] qui vise (1) à accroître la transparence en se fondant sur une méthodologie exhaustive, (2) à évaluer les accords internationaux existants qui constituent des obstacles à la réforme et (3) à élaborer des stratégies nationales d'élimination progressive des subsides aux énergies fossiles. A la COP30, la Belgique a signé la Déclaration de Belém pour la transition vers la sortie des combustibles fossiles, qui reconnaît la nécessité d'éliminer les subventions aux énergies fossiles le plus rapidement possible. Par la suite, la Belgique a également participé à la *First Conference Transitioning away from Fossil Fuels*, qui s'est tenue en Colombie en avril 2026.

Au niveau européen, la révision de la Directive sur la taxation des produits énergétiques est en cours de discussion depuis 2021. La Directive actuelle ne prévoit pas la perception de taxes sur les produits énergétiques dans certains cas spécifiques tels que le transport maritime et l'aviation. Dans le contexte du 8ème programme d'action pour l'environnement de l'UE, le rapportage des subsides préjudiciables à l'environnement a été développé.

Au niveau belge, des mesures décidées sous la précédente législature entrent en vigueur en 2026. C'est le cas de la baisse progressive du remboursement du diesel professionnel, ainsi que la fin de la déductibilité fiscale pour les voitures de société essence ou diesel.

Dans le cadre du Budget 2026, le gouvernement fédéral a décidé de procéder à une baisse des accises sur l'électricité pour les ménages, compensée par une hausse des accises sur le gaz naturel pour les ménages et sur les produits pétroliers.

Par ailleurs, l'accord de gouvernement fédéral (2025-2029) mentionne que le gouvernement examinera « quelles subventions fossiles peuvent être réduites, sur quel délai réaliste un phasing-out peut avoir lieu, et ce sans générer d'impact économique négatif

[1] OECD, 2025, *Inventory of support measures for fossil fuels*, OECD Publishing, Paris
[2] European Environment Agency, 2025, *Fossil fuel subsidies in Europe | Indicators | European Environment Agency (EEA)*
[3] Commission européenne, 2024, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52024DC0404&qid=1739370086578
[4] La Belgique a signé le *Joint Statement on Fossil Fuel Subsidie* à la COP28 (2023). Cette initiative des Pays-Bas a été renommée la *Coalition on Phasing Out Fossil Fuel Incentives Including Subsidies* (COFFIS).

et sans avoir d'impact négatif sur le pouvoir d'achat ou sur les charges des entreprises. La contribution fédérale à l'actualisation du PNEC (2024)[5] reprend l'intention d'établir une feuille de route pour la suppression des subsides.

De son côté, l'administration fédérale s'est vue confié la tâche de rédiger une spending review relative aux subventions aux énergies fossiles qui se basera notamment sur le présent inventaire.

Ce cinquième rapport intègre une évaluation systématique des subsides aux énergies fossiles jusqu'à et y compris 2024 et vise donc une mise à jour des inventaires précédents. Il s'avère particulièrement important de mettre régulièrement à jour un inventaire des mesures fédérales de soutien aux énergies fossiles, vu l'évolution des données d'une année à l'autre d'une part et les changements législatifs de certaines mesures d'autre part.

Afin d'éviter toute confusion, les auteurs tiennent à rappeler que les incitants à la consommation des dérivés du pétrole tels les subsides et les écarts de taux d'accises mesurés dans ce document ne constituent pas une estimation de recettes budgétaires potentielles qui découleraient de leur suppression.

Les subsides aux énergies fossiles ont souvent été mises en place pour soutenir les ménages vulnérables ou pour améliorer la compétitivité des entreprises. Dans de nombreux cas, la suppression de ces subsides nécessitera donc également une forme de compensation, sans que le signal-prix des énergies fossiles ne soit faussé.

Si nous voulons estimer les recettes budgétaires, nous devons également tenir compte des changements de comportement et de l'impact d'autres mesures aux niveaux national, régional et européen. Lorsqu'un subside aux énergies fossiles est supprimé, le prix de ce combustible augmente et les entreprises et les ménages peuvent, par exemple, réduire leur consommation d'énergie fossile ou investir dans des alternatives durables. De ce fait, les recettes budgétaires peuvent s'avérer inférieures aux montants des subsides figurant dans l'inventaire.

Pour ce faire, il faudrait tenir compte des effets de comportement engendrés par les modifications législatives envisagées. Par ailleurs, les écarts de taux dépendent fortement du taux de référence choisi. Dans un premier temps, nous avons opté pour l'essence sans plomb (désormais dénommé benchmark 1). Depuis 2025, l'inventaire reprend également à titre de comparaison un autre taux de référence qui fait la distinction sur base de l'usage, à savoir comme carburant ou combustible (benchmark 2).

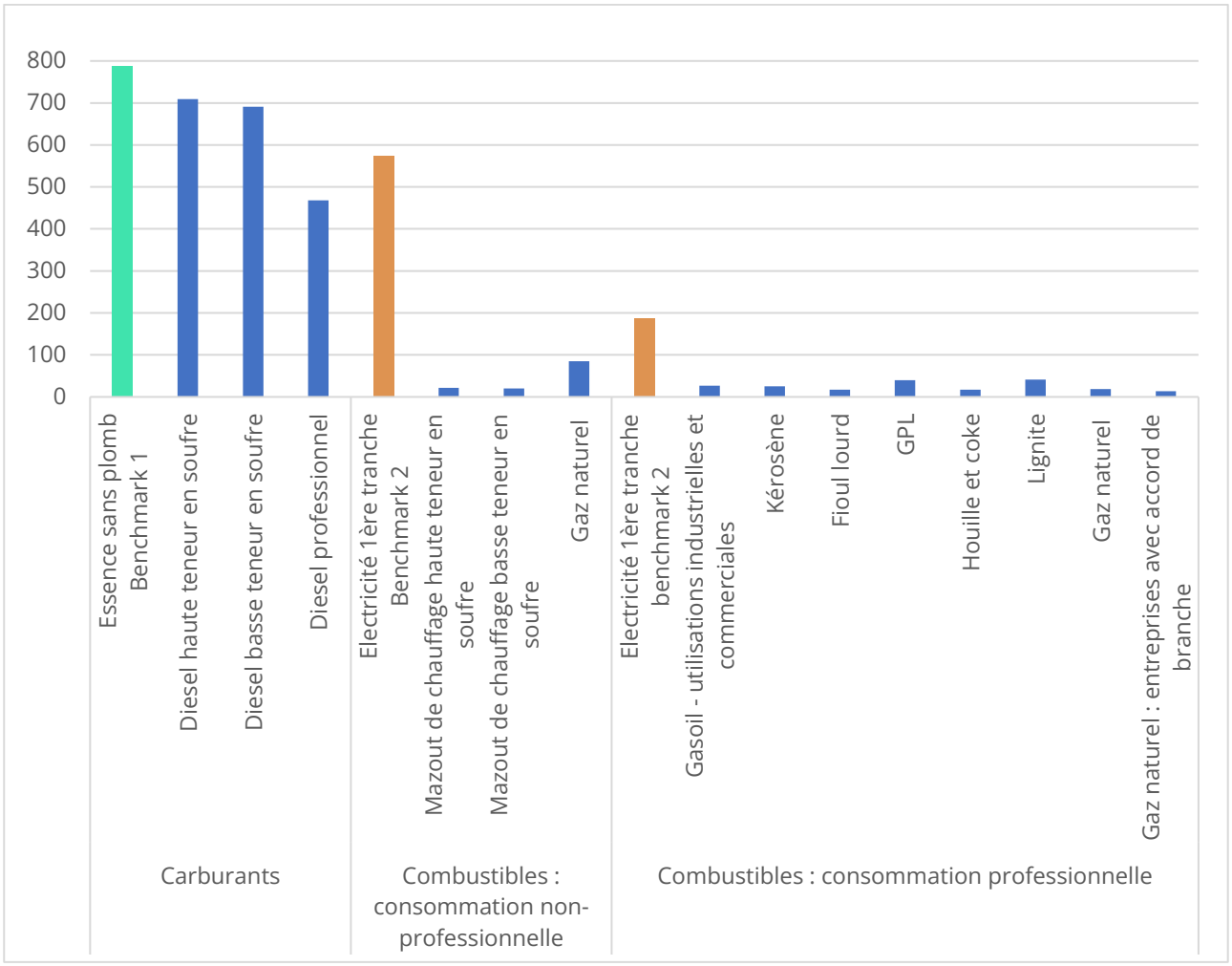
[5] https://climat.be/doc/pfec-2024-mise-a-jour-definitive.pdf

2 Le cadre conceptuel

Le choix opéré dans cet Inventaire est celui d'une approche qui combine l'approche 'bottom-up' de l'OCDE et l'approche de l'OMC. Une autre approche possible était celle du « price-gap », développée notamment par le FMI. Cette approche n'a pas été retenue ici car elle ne recense pas directement les subventions et ses résultats sont trop dépendants des hypothèses émises sur les coûts de production et sur les coûts externes.

Nous avons opéré un screening systématique des différentes formes de subventions, tant pour celles qui sont octroyées sous forme de dépenses budgétaires et que pour celles qui sont octroyées par la voie fiscale. Celles-ci s'évèrent être le principal mécanisme par lequel la Belgique apporte son soutien aux combustibles fossiles. Pour celles-ci, il y a lieu de définir préalablement le système de référence. Une subvention par la voie fiscale est en effet une dérogation par rapport au système de référence. Pour les impôts sur les revenus et la TVA, nous reprenons le système de référence tel que défini dans l'inventaire fédéral des dépenses fiscales.

Graphique 1 Taux d'accises (en € par tonne équivalent pétrole, 2024)



Pour les accises, il n'y a pas de taux de référence unique dans l'inventaire des dépenses fiscales. Afin de mettre en évidence les différences parmi les taux actuellement en vigueur, nous avons opté pour un benchmark unique, à savoir le taux d'accises sur l'essence sans plomb (désormais dénommé benchmark 1) et non pour « un taux par produit » [6]. Nous considérons qu'il n'y a pas de raison à ce qu'un vecteur énergétique soit moins taxé qu'un autre. Ce choix nécessite d'exprimer les taux appliqués aux différents vecteurs énergétiques en unité commune. Concrètement, ils sont exprimés en tonnes équivalent pétrole (Tep). Cette édition reprend également à titre de comparaison un autre taux de référence qui fait la distinction sur base de l'usage, à savoir comme carburant ou combustible (benchmark 2). Dans le benchmark 2, l'essence sans plomb est toujours le taux de référence des carburants mais pour les autres usages repris sous l'appellation combustibles, c'est le taux d'accise sur la première tranche de consommation d'électricité qui a été choisi, en faisant la distinction entre usage professionnel et usage non-professionnel.

Une distinction est également opérée entre les subventions directes, qui s'appliquent à la consommation d'énergie fossile, et les subventions indirectes qui s'appliquent à la production de services ayant un large recours aux énergies fossiles. Suite à l'évolution de la classification européenne et à l'introduction d'un nouveau rapportage relatif aux Environmentally Harmful Subsidies (EHS), le régime fiscal des voitures de sociétés est désormais repris en tant que subside préjudiciable à l'environnement et non plus en tant que subside indirect aux énergies fossiles.

Le critère d'identification des subventions est donc le recours aux énergies fossiles. Certaines subventions ont des objectifs particuliers. C'est évident en ce qui concerne les tarifs sociaux sur les consommations d'énergie et autres interventions sociales similaires. L'existence d'autres objectifs est à prendre en considération, non pas au stade de l'identification, mais au stade de la réforme, en recherchant un meilleur moyen d'atteindre l'objectif spécifique tout en n'ayant pas d'effet négatif sur l'environnement.

[6] L'Inventaire fédéral des dépenses fiscales fait le choix d'un taux par produit en partant du principe que les accises sont des taxes spécifiques.

3 Principaux résultats

Ce rapport vise à être autant que possible exhaustif pour les subventions directes. Pour les subventions indirectes, nous n'avons pu être exhaustifs et le choix des cas traités ne doit pas être interprété comme un ordre de priorité. Il a davantage été dicté par les données disponibles et par la complexité des différents cas, notamment pour le transport.

Pour les subventions d'origine fiscale, l'Inventaire fédéral des dépenses fiscales fournit un point de départ. Il a cependant dû être complété, vu le manque d'estimations de pertes en recettes pour certains postes importants, comme les cartes carburant, les exemptions d'accises sur la consommation intermédiaire ou encore l'exemption d'accises sur le kérosène. Une autre modification importante concerne la prise en compte, parmi les subventions, des écarts de taux d'accises entre les différents produits énergétiques. Le Tableau 1 reprend les écarts de taux entre produits en fonction du benchmark 1 (essence sans plomb) et du benchmark 2 (essence sans plomb pour les carburants, électricité pour les combustibles).

Tableau 1 Ecarts de taux entre produits pour benchmark 1 et 2, en 2024 (en millions €)

	Benchmark 1	Benchmark 2
	Carburants	
Essence sans plomb	0,0	0,0
Gasoil haute teneur en soufre	0,0	0,0
Gasoil faible teneur en soufre	273,3	273,3
Total carburants	273,3	273,3
	Combustibles	
Kérosène (hors aviation)	0,0	0,0
Fioul lourd	7,9	1,8
GPL	6,4	1,3
Gaz naturel : professionnel	2.143,7	470,3
Gaz naturel : non-professionnel	1.945,6	1.353,3
Houille et coke	0,2	0,0
Total combustibles	4.103,8	1.826,6

Le Tableau 2 reprend les écarts de taux entre utilisations d'un même produit avec également une comparaison entre benchmark 1 et benchmark 2.

Tableau 2 Ecarts de taux entre utilisations d'un même produit pour benchmark 1 et 2, en 2024 (en millions €)

	Benchmark 1	Benchmark 2
	Carburants	
Remboursement de diesel professionnel	831,2	831,2
Total carburants	831,2	831,2
	Combustibles	
	Usage professionnel	
Gasoil - utilisations industrielles et commerciales	365,9	77,4
Kérosène utilisé comme combustible	30,5	21,9
Kérosène - utilisations industrielles et commerciales	1,3	0,3
Gaz naturel au taux réduit	903,0	203,0
	Usage non-professionnel	
Mazout de chauffage - haute teneur en soufre	309,7	223,2
Mazout de chauffage - faible teneur en soufre	1.526,7	1.101,3
Mazout de chauffage – total	1.836,4	1.324,5
GPL utilisé comme combustible	127,6	92,2
Houille et coke - exonération pour les ménages	10,8	7,9
Total combustibles	3.275,6	1.727,2

Le Tableau 3 liste les subventions recensées dans ce rapport selon le benchmark 1, à l'exception des cas-limites. Les subventions directes s'élèvent à 10.781,9 millions € pour l'année 2024, soit 1,7 points de PIB. Elles étaient évaluées à 2,4% du PIB en 2021, soit une baisse de 0,7 point de de PIB sur 4 ans. Cette baisse s'explique principalement par une baisse des volumes de gaz naturel consommés en 2024 par rapport à 2021. Si la tendance est globalement à la baisse entre 2021 et 2024, les volumes consommés ont cependant augmenté entre 2023 et 2024. Autre facteur de baisse, l'électrification du parc de voitures de sociétés qui réduit le subside lié aux cartes carburant.

Les subventions au transport aérien et maritime international s'élèvent à 1.006,5 millions en 2024, soit 0,2% du PIB. Pour le secteur aérien, le montant de l'exonération sur le kérosène est estimé à 754,6 millions € en 2024, en hausse continue depuis 2020 après une baisse due à l'impact de la crise Covid sur le secteur aérien. L'exonération pour le transport maritime est estimée en 2024 à 226,9 millions € pour le fioul lourd et à 24,9 millions € pour le diesel. Ces montants sont en baisse par rapport à 2020 et 2021. Le niveau des écarts de taux en 2024 reste cependant inférieur au niveau de 2021. Un benchmark international est utilisée dans ce cas-ci. Pour le secteur aérien, il s'agit du taux minimum fixé par la directive européenne de taxation de l'énergie applicable au kérosène (330 €/1000 l). Pour le secteur maritime, en l'absence de taux de référence applicable, nous avons opté pour le taux minimum proposé dans la proposition de réforme de cette directive publiée en juillet 2021 (0,9 €/GJ).

Les subventions indirectes s'élèvent à 0,04% du PIB et le poste principal est constitué par l'exonération de TVA sur les billets d'avion dont le niveau de 2024 est comparable à celui de 2019 après une baisse importante due à l'impact de la crise Covid sur le secteur du transport aérien.

Depuis 2024, les exemptions accordées aux produits fossiles à usage non-énergétique (feedstocks) sont également reprises. Cependant, en l'absence d'un taux de référence comparable à celui utilisé pour mesurer les écarts de taux en matière d'accises, aucun montant n'est repris dans cette édition-ci. Seules les quantités sont mentionnées et elles représentent en 2024 l'équivalent de 69,9% de la consommation finale d'énergie utilisée par le secteur industriel en Belgique ou 103,1% de la consommation finale d'énergie utilisée par les ménages.

Le régime fiscal des voitures de société est désormais repris comme subside préjudiciable à l'environnement (EHS). Le montant est en croissance continue sur la période observée.

Tableau 3 Détail des subventions aux énergies fossiles – benchmark 1 (en millions €)

	2021	2022	2023	2024
Subventions directes				
Transferts - mesures permanentes	**132,7**	**516,7**	**333,3**	**120,2**
Tarif social - Gaz naturel	95,3	428,2	268,2	96,3
Tarif social - Electricité (*)	23,6	67,4	48,6	11,2
Fonds Mazout	13,8	21,1	16,5	12,6
Transferts - mesures temporaires	**64,3**	**446,3**	**541,0**	**30,3**
Tarif social élargi - gaz naturel (BIM)	36,8	378,4	462,2	27,7
Tarif social élargi - électricité (BIM) (*)	8,4	67,9	78,8	2,6
Prime unique de 80€ (*)	19,2			
Impôts sur le revenu et cotisations sociales	**709,0**	**1173,8**	**911,7**	**721,0**
Cartes carburant	688,2	1119,3	852,8	661,6
Cartes de recharge (*)	20,8	54,5	58,9	59,4
TVA	**55,4**	**977,1**	**1049,0**	**918,4**
TVA - taux réduit du gaz pour les ménages	0,0	610,1	694,3	635,2
TVA - taux réduit de l'électricité pour les ménages	0,0	277,1	285,6	226,9
TVA - cartes carburants	53,9	88,2	67,7	52,8
TVA - cartes de recharge (*)	1,5	1,7	1,4	1,4
TVA- Taux réduit sur le charbon	2,7	2,1	2,1	2,1
Accises	**11.131,2**	**10.332,0**	**8.827,0**	**8.992,1**
Ecarts de taux entre produits				
Gasoil	342,0	385,3	350,2	273,3
Kérosène	0,0	0,0	0,0	0,0

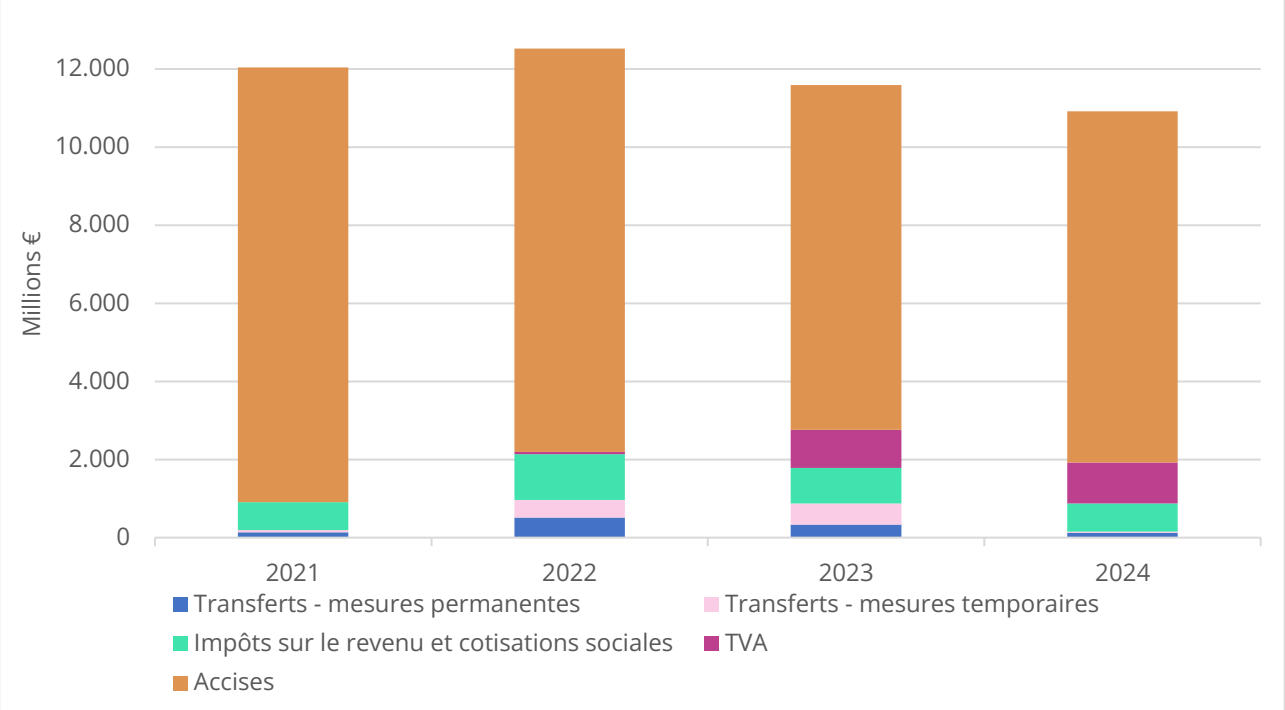
Fioul lourd	16,9	20,1	10,2	7,9
GPL	9,7	9,2	6,1	6,4
Gaz naturel	5.124,3	4.854,2	3.722,4	4.089,4
Houille et coke	0,2	0,7	0,2	0,2
Sous-total	5.493,2	5.269,4	4.089,1	4.377,1
Taux particuliers pour un même produit				
Remboursement de diesel professionnel	1.052,0	557,9	772,5	831,2
Gasoil - utilisations industrielles et commerciales	375,0	412,5	377,1	365,9
Kérosène - utilisations industrielles et commerciales	2,4	1,3	1,3	1,3
Gaz naturel au taux réduit	1.190,6	1.295,2	1.052,1	903,0
Mazout de chauffage	2.096,5	1.856,8	1.798,2	1.836,4
GPL utilisé comme combustible	140,0	120,3	117,8	127,6
Kérosène utilisé comme combustible	41,5	36,9	34,9	30,5
Houille et coke - exonération pour les ménages	21,9	16,4	11,0	10,7
Sous-total	4.919,9	4.297,3	4.164,9	4.106,7
Subventions sur consommation intermédiaire				
Fabrication, développement, essais et entretien aéronefs et navires	7,5	5,1	5,8	5,2
Transport ferroviaire	16,0	15,7	15,9	15,6
Navigation intérieure	86,1	90,5	82,7	84,3
Activités de dragage	45,9	24,0	25,9	24,7
Travaux agricoles et horticoles, pisciculture et sylviculture -	562,6	629,9	442,8	378,5
Sous-total	718,0	765,2	573,0	508,3
Total des subventions directes	**12.092,8**	**13.445,9**	**11.661,9**	**10.781,9**
En % PIB	**2,4%**	**2,4%**	**1,9%**	**1,7%**
Subventions au transport aérien maritime et international				
Exemption accises kérosène – aviation	594,2	687,7	689,5	754,6
Exemption accises fioul lourd -	241,9	232,8	212,8	226,9

transport maritime international				
Exemption accises diesel - transport maritime international	57,6	55,2	46,8	25,0
Total transport aérien et maritime international	**893,7**	**975,7**	**949,0**	**1006,5**
En % PIB	**0,2%**	**0,2%**	**0,2%**	**0,2%**
Subventions indirectes				
TVA - exonération billets d'avion	87,5	180,4	208,8	224,5
Total des subventions indirectes	**87,5**	**180,4**	**208,8**	**224,5**
En % PIB	**0,02%**	**0,03%**	**0,03%**	**0,04%**
Subventions préjudiciables à l'environnement (EHS)				
Voitures de sociétés	1998,4	2880,3	3153,0	3141,7
Total des subventions préjudiciables à l'environnement	**1998,4**	**2880,3**	**3153,0**	**3141,7**
En % PIB	**0,4%**	**0,5%**	**0,5%**	**0,5%**

(*) Tarif social électricité, tarif social élargi électricité, forfait unique de 80€, cartes de recharge et taux réduit de TVA sur l'électricité: prise en compte du mix électrique.

Le Tableau 3 détaille les subventions directes selon l'instrument utilisé et cette catégorisation fait également l'objet du Graphique 2.

Graphique 2 Subventions directes aux énergies fossiles par instrument – benchmark 1 (2021-2024, en millions €)

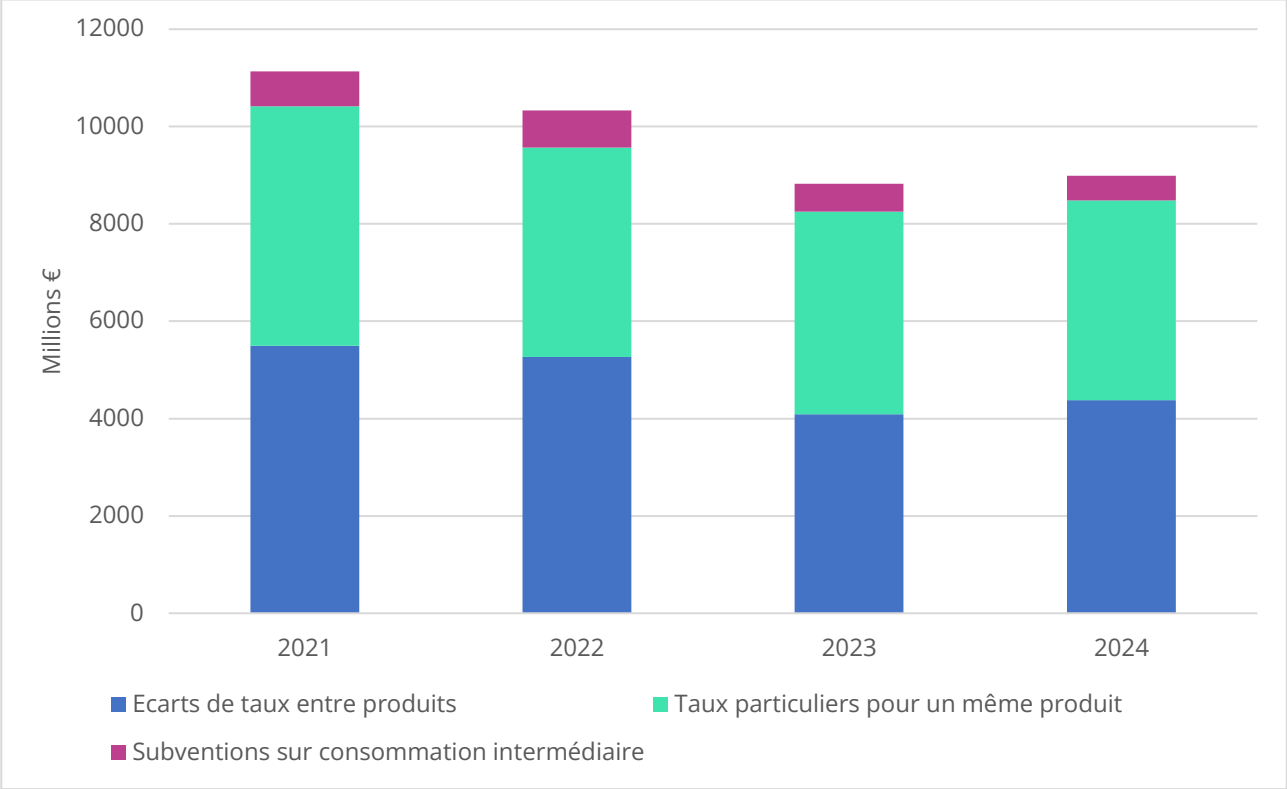


Les subventions octroyées sous forme de transferts s'élèvent à 120,2 millions € en 2024 et reviennent à un niveau comparable à 2021 après un pic en 2022 et 2023 après un pic en 2022 et 2023 suite à l'augmentation du coût tarif social[7]. Il s'agit de transferts aux particuliers et ces subventions ont des objectifs sociaux. Les cartes carburant sont la seule subvention directe recensée qui est octroyée par les impôts sur les revenus. Le montant estimé est de 661,6 millions € en 2024 et il est en baisse depuis 2022 suite à l'électrification du parc de véhicules. Pour la TVA, il existe depuis 2022 un taux réduit sur le gaz et sur l'électricité consommés par les ménages dont le coût est respectivement estimé à 635,2 et 226,9 millions en 2024.

Les accises sont clairement l'instrument majeur utilisé pour octroyer les subventions aux énergies fossiles. Les exonérations et taux réduits d'accises sont évalués à 8.992,1 millions € en 2024 et sont en diminution par rapport à 2021 suite à une baisse des volumes consommés.

Comme pour toutes les dépenses fiscales, le montant estimé est fonction du point de référence retenu, le « benchmark ». Comme indiqué ci-dessus, nous avons considéré qu'il n'y avait pas d'arguments justifiant des écarts de taux de taxation entre produits énergétiques. Nous avons alors retenu comme point de référence le taux de taxation de l'essence sans plomb et réalisé la comparaison des taux en exprimant ceux-ci en unité énergétique.

Graphique 3 Subventions directes aux énergies fossiles – accises, par catégorie de subventions – benchmark 1 (2021-2024, en millions €)



Le Graphique 3 détaille les subventions liées aux accises en plusieurs rubriques. La première provient des écarts de taux entre produits. Le montant correspondant est de 4.377,1 millions € en 2024[8], en hausse par rapport à 2023. Entre 2015 et 2019, cette catégorie de subsides diminue suite à une hausse des accises sur le diesel qui ont convergé vers celles appliquées à l'essence sans plomb, qui constituent ici le point de référence. Il convient toutefois de noter que cette égalisation n'est pas effectuée en unités énergétiques (tep), mais en volume, de sorte qu'un montant de subvention pour le diesel subsiste à la fin de la période. La part la plus importante des subventions provenant des écarts de taux entre produits provient toutefois de la faible taxation du gaz naturel. Depuis 2020, le montant du subside est principalement influencé par les quantités consommées que ce soit pour le gaz naturel ou

[7] En prenant en compte, pour les subsides relatifs à l'électricité, la proportion d'énergies fossiles dans le mix électrique.
[8] Le montant de la subvention est calculé sur base des volumes soumis au taux d'accises de référence pour un produit donné. Lorsqu'il y a un régime particulier, les volumes concernés sont repris dans la deuxième rubrique. Il n'y a donc pas de double comptage.

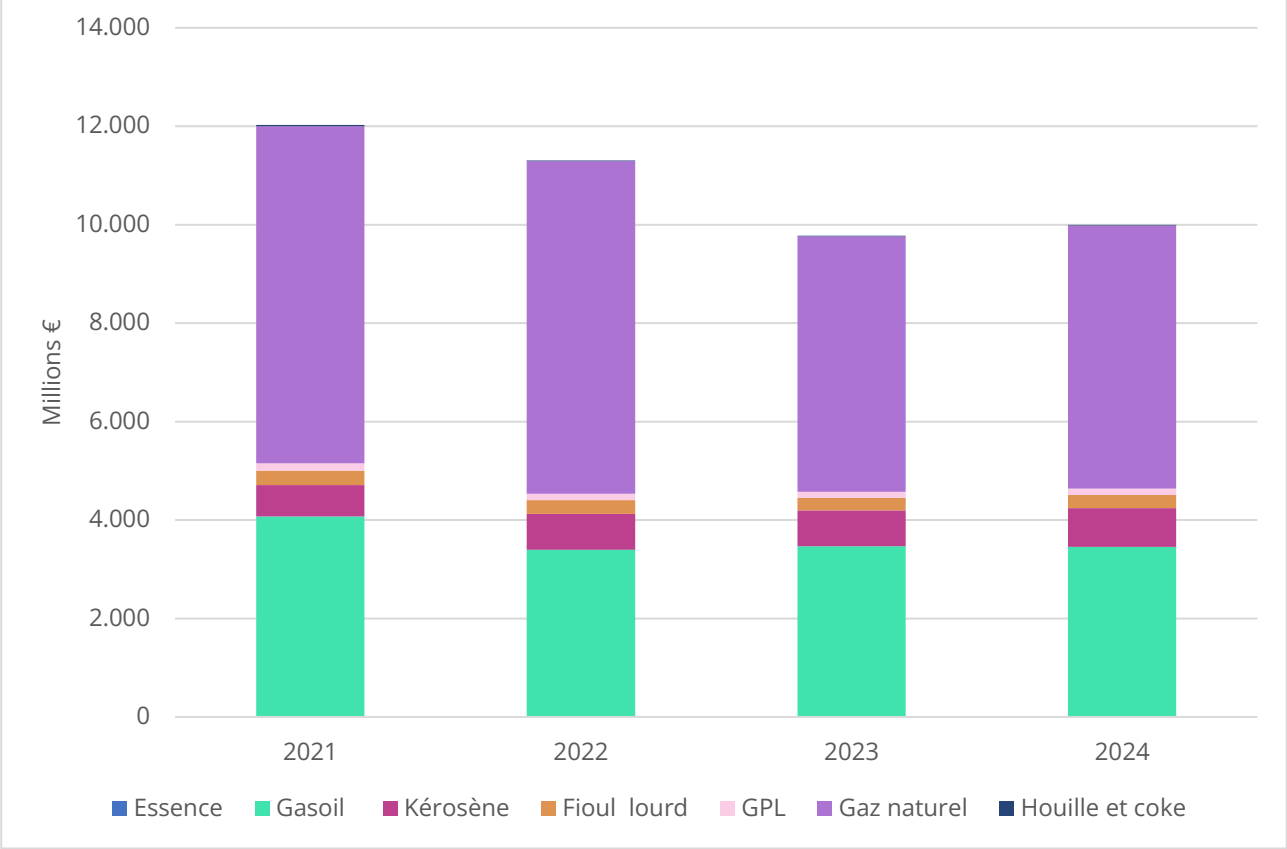
le gasoil. Celles-ci ont connu une baisse en 2020 suite à la crise du Covid et ainsi qu'en 2022 et 2023 suite aux conséquence de la guerre en Ukraine. Le montant pour l'année 2024 est en hausse suite à la légère augmentation des taux d'accises pour les particuliers et surtout à l'augmentation des volumes consommés tant par les particuliers que par les professionnels.

Les taux particuliers pour un même produit font l'objet de la deuxième rubrique. Ces subventions sont recensées dans l'Inventaire fédéral des dépenses fiscales mais le montant de la subvention n'est pas le même que dans ce rapport, du fait de points de référence différents 9. Le montant de cette catégorie de subventions est estimé à 4.106,7 millions € en 2024 et s'inscrit lui en baisse continue depuis 2021. Les trois principaux postes sont l'exonération d'accises sur le mazout de chauffage, le taux réduit pour le gaz naturel pour les usages industriels et les remboursements de diesel professionnel.

Une troisième catégorie reprend les écarts de taux sur la consommation intermédiaire. Nous avons pour cette rubrique combiné différentes sources d'information, dont les tableaux entrées-sorties et les données rassemblées pour l'Inventaire des émissions de gaz à effet de serre. Le montant de ces subventions est ainsi estimé à 508,3 millions € en 2024. L'agriculture (et activités assimilées) est le poste principal, suivi par la navigation intérieure.

Les écarts de taux sur les accises peuvent également être catégorisées par produit comme indiqué dans le Graphique 4.

Graphique 4 Subventions aux énergies fossiles – accises par produit – benchmark 1 (2021-2024, en millions €)



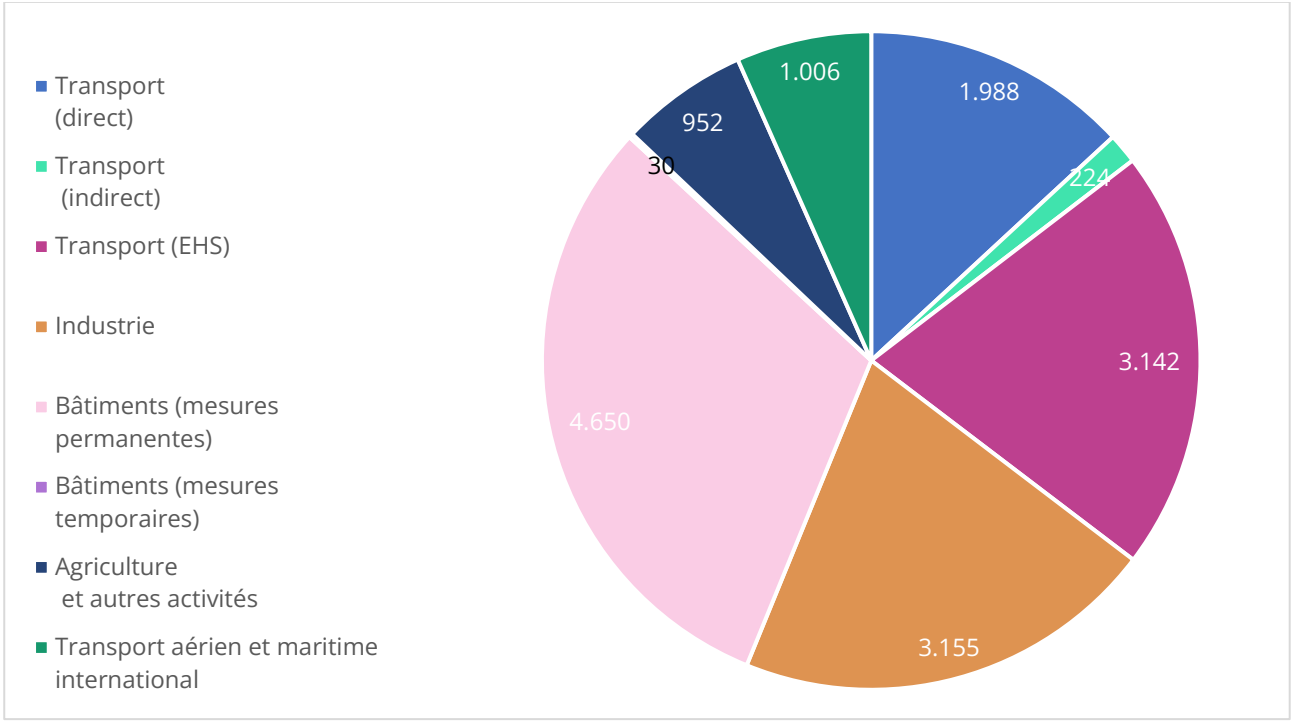
L'essentiel des subventions porte sur le diesel et sur le gaz naturel. Pour le diesel, une part provient de l'écart de taxation qui subsiste (en unité énergétique) par rapport à l'essence sans plomb. L'essentiel provient toutefois des régimes particuliers dont bénéficient le mazout de chauffage, le diesel professionnel et le secteur de l'agriculture et de la sylviculture. Pour le gaz naturel, la différence provient de l'écart de taux par rapport au point de référence de l'essence sans plomb, et du taux réduit appliqué à ce vecteur d'énergie dans le cadre d'accords de branche.

[9] L'Inventaire fédéral des dépenses fiscales quantifie ces subventions en prenant pour chaque produit le taux normal comme référence. Dans ce rapport, les subventions sont quantifiées ici par rapport au taux de référence unique exprimé en Tep.

L'ensemble des subventions peut être réparti entre les grands secteurs que sont le transport, l'industrie, le bâtiment et le secteur de l'agriculture et activités assimilées. Le Graphique 5 donne le résultat de cette ventilation pour l'année 2024 selon le benchmark 1. Il reprend tant les subventions directes que les subventions indirectes ainsi que les voitures de sociétés reprises comme subvention préjudiciable à l'environnement.

Le secteur du transport bénéficie de 1.988 millions € de subventions directes, soit 18,5 % du total de celles-ci. Les subventions au transport aérien et maritime international s'élèvent à 1006,5 millions €. Les subventions indirectes dont bénéficie ce secteur s'élèvent à 224,5 millions € et les subventions préjudiciables à l'environnement (EHS) à 3.141,7millions. Les autres secteurs ne bénéficient que de subventions directes, l'industrie pour 3.154,9 millions € (29,3 % des subventions directes), les bâtiments pour 4.649,6 millions € (43,2 %) et les activités agricoles et assimilées pour 951,6 millions € (8,8 %). Ces montants et ratios doivent être mis en rapport avec l'importance relative des différents secteurs ou activités concernées. Il faut ainsi se rappeler que l'agriculture ne représente, en 2024, que 0,9% de la valeur ajoutée produite par l'ensemble de l'économie.

Graphique 5 Répartition des subventions par secteur – benchmark 1 (2024, en millions €)



Le Tableau 4 donne le détail des principaux postes, pour chacun de ces secteurs, pour l'année 2024, selon le Benchmark 1.

Tableau 4 Détail des principaux postes de subventions par secteur – benchmark 1 (2024)

	Millions €	% sous-total
Transport		
Cartes carburant (IPP et ONSS)	661,6	33,3%
Carte de recharge (IPP et ONSS)	59,4	3,0%
Cartes carburants (TVA)	52,8	2,7%
Cartes de recharge (TVA)	1,4	0,1%
Ecart de taux de base entre produits (accises)	281,4	14,2%
Remboursements de diesel professionnel (accises)	831,2	41,8%
Exonération navigation intérieure (accises)	84,3	4,2%
Exonération transport ferroviaire (accises)	15,6	0,6%
Sous-total subventions directes	*1.987,6*	*100,0%*
Exonération kérosène aviation (accises)	754,6	75,0%
Exonération navigation maritime (accises)	251,9	25,0%
Sous-total subventions au transport aérien et maritime international	*1.006,5*	*100,0%*
Exonération des billets d'avion (TVA)	224,5	100,0%
Sous-total subventions indirectes	*224,5*	*100,0%*
Voitures de sociétés (IPP, TVA, ONSS)	3.141,7	100,0%
Sous-total subventions préjudiciables à l'environnement (EHS)	*3.141,7*	*100,0%*
Total Transport	**6.360,2**	
Industrie		
Ecart de taux de base entre produits (accises)	1.854,7	58,79%
Taux réduit gasoil (accises)	365,9	11,60%
Taux réduit gaz naturel (accises)	903,0	28,62%
Exonération dragage (accises)	24,7	0,8%
Autres (accises)	6,5	0,20%
Total Industrie	**3.154,9**	100,00%

Bâtiments		
Transferts aux particuliers (tarifs sociaux e.a) (*)	120,2	2,6%
Taux réduit sur le gaz pour les ménages (TVA)	635,2	13,7%
Taux réduit d'électricité pour les ménages (TVA) (*)	226,9	4,9%
Ecart de taux de base entre produits (accises)	1.963,0	42,2%
Exonération mazout de chauffage (accises)	1.533,4	33,0%
Exonération GPL (accises)	127,6	2,7%
Autres (accises)	43,4	0,9%
Total Bâtiments – mesures permanentes	**4.649,6**	100,0%
Uitgebreid sociaal tarief - aardgas (VT)	27,7	91,5%
Uitgebreid sociaal tarief - elektriciteit (VT) (*)	2,6	8,5%
Total Bâtiments – mesures temporaires	**30,3**	**100,0%**
Agriculture et autres activités		
Ecart de taux de base entre produits (accises)	270,1	28,4%
Exonération pour tracteurs tracteurs agricoles, horticoles et forestiers (accises)	303,1	31,8%
Exonérations sur consommation intermédiaire (accises)	378,5	39,8%
Total Agriculture et autres activités	**951,6**	100,0%
Total des subventions directes	**10.774,0**	

(*) Tarif social électricité, tarif social élargi électricité, forfait unique de 80€ et taux de TVA réduit sur l'électricité prise en compte du mix électrique.
(**) 0,1% des subventions directes n'ont pas pu être attribuées à un secteur spécifique, il y a donc une différence entre le total du tableau par secteur et le total des subventions directes.

Dans le secteur du transport, les deux postes les plus importants des subventions directes sont le remboursement du diesel professionnel et les cartes carburant des voitures de sociétés avec respectivement 41,8 % et 39,1 % du total des subventions directes dont ce secteur bénéficie. Vient ensuite l'exonération d'accises sur le kérosène dont bénéficie l'aviation. Les exonérations sectorielles ne forment qu'une faible part du total des subventions, mais peuvent être relativement importantes par rapport à l'activité de ces secteurs. L'impact des écarts de taux entre produits est ici relativement limité vu le faible écart de taxation entre essence et diesel qui sont les deux principaux carburants concernés.

Dans l'industrie, plus de la moitié (58,8%) des subventions directes proviennent des écarts de taux entre produits et plus particulièrement de la faible taxation du gaz naturel. Le taux réduit appliqué à celui-ci pour certaines entreprises forme le deuxième poste en importance. Notons également que les subventions liées aux usages non énergétiques (feedstocks), qui ne sont pas incluses dans le tableau ci-dessus, représentent une part importante des volumes exonérés d'accises consommés par l'industrie.

Dans le secteur des bâtiments, les deux postes principaux sont les subventions provenant des écarts de taux entre produits et l'exonération du mazout de chauffage. Le premier concerne essentiellement le gaz naturel qui bénéficie également depuis 2022 d'un taux réduit de TVA.

Enfin, deux postes sont à mentionner pour les activités agricoles et assimilées. La sous-taxation du gaz naturel (écarts de taux entre produits) représente 28,4% du total et les régimes sectoriels 71,6%.

Conclusions

Pour le recensement des subventions opéré dans ce rapport, le critère d'identification est le fait de subventionner, directement ou indirectement, le recours aux énergies fossiles.

Certains constats posés lors des éditions précédentes de l'Inventaire fédéral des subsides aux énergies fossiles restent d'actualité. Il en est ainsi, d'une part, du problème de transparence. La plus grande part des subventions sont en effet octroyées par la voie fiscale. Or, les écarts de taux ne sont pas directement identifiables, à l'inverse des dépenses budgétaires, car les recettes fiscales sont exprimées nettes des pertes en recettes provenant des dépenses fiscales. D'autre part, une part substantielle des subventions octroyées par la voie fiscale n'est pas quantifiée dans l'Inventaire fédéral des dépenses fiscales.

Les subventions directes aux énergies fossiles sont en baisse tant en valeur absolue qu'en pourcentage du PIB par rapport aux années précédentes. Cette évolution est principalement liée à la diminution des volumes des énergies fossiles consommés (par exemple, le gaz naturel) et à l'électrification du parc automobile (par exemple, les cartes de recharge). Les subventions indirectes, les subventions au transport aérien et maritime international et les subventions nuisibles à l'environnement ont augmenté ces dernières années.

Les subventions aux combustibles fossiles restent importantes dans tous les secteurs et des mesures supplémentaires sont nécessaires pour donner suite aux recommandations, par exemple celles de la Commission européenne, visant à supprimer progressivement les subventions aux combustibles fossiles.

Dans le Plan National Energie et Climat[a], le gouvernement fédéral confirme qu'il réduira, dans la mesure du possible, progressivement le support aux énergies fossiles.

Lors des discussions portant sur le phasing out de ces subventions, il y aura lieu de tenir compte des objectifs particuliers de certaines subventions, notamment des objectifs sociaux. Leur réforme doit concilier la suppression des effets dommageables à l'environnement avec l'atteinte par d'autres moyens, non néfastes à l'environnement, des objectifs particuliers identifiés. Les aspects de transition juste sont en effet indissociables des discussions portant sur les pistes de réforme.

[a] https://www.plannationalenergieclimat.be/fr



Health
Food Chain Safety
Environment