

Les carburants fiscaux pour passer au vert...

Roger Lassaux

Conseil fiscal

Conseiller auprès de la direction de l'IEC

Enjeu majeur qui revisite en profondeur notre mode de société, la problématique de la mobilité durable mérite d'évidence que l'on s'y intéresse de près, y compris sous l'angle fiscal !

Au cœur de notre vie...

Avec plus de cinq millions de voitures immatriculées et 80 % des déplacements toujours assurés par la voiture, notre réseau routier est sérieusement encombré, ce qui est une évidence ! Mais s'il attise déjà en soi les débats, le constat en dissimule un autre, plus insidieux : dépendant à 96 % des énergies fossiles, les transports constituent une des principales sources de pollution actuelles et représentent un danger pour l'environnement et la santé publique, tant en termes d'émissions de CO₂ qu'en termes de rejets de particules fines. Ils sont responsables de plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre, directement à l'origine des changements climatiques. L'accroissement du trafic automobile n'a pas seulement un effet sur le climat : il aggrave également la pollution atmosphérique, le risque d'accident et l'exposition au bruit. Moins de véhicules, c'est moins d'embouteillages, une meilleure qualité de vie, une réduction de l'impact humain sur l'effet de serre, tout autant qu'une amélioration de la qualité de l'air.

Initiée par les organisations écologiques, la prise de conscience des limites et de la fragilité des ressources naturelles de la planète a trouvé, au cours des récentes années, de larges échos dans les institutions internationales, européennes, nationales, régionales. Le constat vaut d'évidence pour la mobilité durable. Prise de conscience devenue mobilisation, la menace pesante du réchauffement climatique, aujourd'hui clairement sans équivoque, fut à l'origine de nombreuses initiatives, comme l'ont démontré la récente semaine européenne de la mobilité¹ et ses relais régionaux, et/ou le printemps de l'environnement... Et dans moins de 90 jours, le 7 décembre précisément, l'Europe, qui entend occuper une position de pointe dans le dossier, et la communauté internationale, sous l'égide des Nations Unies, ont rendez-vous à Copenhague pour garantir une suite au protocole de Kyoto², dont les premiers engagements expirent fin 2012.

¹ Pour plus d'informations, voyez les sites européen (www.mobilityweek-europe.org), wallon (www.semaine.mobilite.wallonie.be), bruxellois (www.dimanchesansvoiture.irisnet.be) ou flamand (www.varieerinhetverkeer.be).

² Selon le protocole de Kyoto et la répartition des charges au sein de l'Union européenne, la Belgique doit réduire ses émissions de 7,5 %, d'ici à 2010. Il ressort de la lecture du 8^e rapport national sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), rédigé dans le cadre de la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, que la Belgique a déjà atteint cet objectif (www.ipcc.ch).

Il n'est pas trop tard pour agir...

Pour prévenir, réduire l'impact sur l'environnement, donner ainsi du corps au credo du développement durable, chacun a la possibilité d'agir afin de réduire son empreinte écologique dans la vie de tous les jours. Bien souvent, éviter les gaspillages, rompre avec les vieux automatismes donne des résultats tangibles dans la nature et en termes de portefeuille. Dans cette optique, « bouger moins et bouger mieux » tient à l'évidence, en matière de déplacements, de la dynamique porteuse pour inciter chacun à agir là où il en a la capacité. « Bouger moins », c'est réduire la distance qui nous sépare de nos lieux de domicile, de travail et de détente, mais cela comprend également les raisons de bouger ! Télétravail, utilisation optimale des nouvelles technologies de l'information et de la communication, politique d'implantation des bureaux près des gares, voilà, parmi d'autres, quelques éléments clés qui participent de cette logique écologique. « Bouger mieux », c'est jouer, autant que faire se peut, à fond la carte de l'intermodalité : opter pour le moyen de transport le plus adapté au type de déplacement, assembler au mieux les fils qui composent la mobilité à l'aune de choix guidés par les critères de coût (dépenses/budget), de pollution (émissions de gaz à effet de serre) et d'énergie (consommation de carburant).

Pour faire ces pas dans la bonne direction, utiliser moins d'énergie tout en conservant largement le même niveau de confort, joindre ainsi l'action à la réflexion en transformant de petits gestes en réflexes, le coup de pouce d'une politique fiscale responsable pour l'environnement, parce qu'il permet, surtout en ces temps de crise économique majeure et de hausse des prix pétroliers et des matières premières, de faire rimer économie et écologie, est manifestement le bienvenu ! En ayant un impact sur des pans entiers de la vie des citoyens et des entreprises, comme nous l'avons vu dans un récent article³, la fiscalité apporte également des accents verts dans nos modes de déplacement. À juste titre, ce ne sont pas les moindres ! Dans une démarche non porteuse de leçons, mais plus lourde de sens et d'effets, nous allons en apporter la démonstration dans les lignes qui suivent.

³ R. Lassaux, « Fiscalité verte : bien davantage que coller à l'air du temps... », *Tax, Audit & Accountancy*, n° 17, février 2009, pp. 12-15.

La carotte et le bâton fiscal...

Depuis plusieurs années déjà, c'est, en effet, peu dire que la dimension fiscale⁴ est omniprésente, plurielle, contrastée, etc., vert rimant souvent avec divers, dans le cadre de la promotion globale des modes de déplacement respectueux de l'environnement. Maniant la carotte et le bâton, elle imprègne notre comportement citoyen et nos décisions d'agents économiques, chamboule nos habitudes de déplacement, à l'aune des déductions, exonérations et régimes d'imposition favorables qu'elle organise... ou des charges pécuniaires dont elle affecte les comportements écologiquement peu responsables.

Copenhague : le grand stratégo...

En voulez-vous quelques exemples ? Taxe de mise en circulation, primes et réductions fiscales et parafiscales à l'achat d'un véhicule qui a une faible émission théorique de CO₂ et/ou qui est, pour les voitures diesel, équipé d'un filtre à particules, écobonus et écomalus wallons, écoscore flamand et bruxellois, taxe de circulation, taxe compensatoire des accises, eurovignette, fiscalité propre aux biocarburants, pour les taxes et assimilés ; déduction limitée, à l'exception des frais de carburant et de certains frais de financement, de tous les frais directs et indirects afférents à l'utilisation, en Belgique ou à l'étranger, des voitures, voitures mixtes et minibus, et des moins-values sur ces véhicules à l'impôt des personnes physiques et nouvelle règle de déductibilité spécifique des mêmes frais à l'impôt des sociétés et à l'impôt des non-résidents/sociétés en fonction du caractère polluant ou non du véhicule utilisé, mesuré à l'aune des émissions de

⁴ Vous lirez avec intérêt l'excellent ouvrage de V. Sépulchre, *La fiscalité environnementale en Belgique*, Cahiers de fiscalité pratique, Larcier, 2009, 428 pages « Comment agir sur l'environnement par le biais de la fiscalité ? ».

dioxyde de carbone par kilomètre. Voilà, entre autres, quelques mesures sur le plan des frais professionnels.

Émissions de CO ₂		Déductibilité
Diesel	Essence	%
< 105 g	< 120 g	90 %
105 – 115 g	120 – 130 g	80 %
115 – 145 g	130 – 160 g	75 %
145 – 175 g	160 – 190 g	70 %
175 g >	190 g	60 %

Concrètement, plus le degré de pollution du moteur essence ou diesel est élevé, plus la déductibilité des frais, précédemment soumis à la limitation fixe de « 75 % » de l'article 66, § 1^{er}, du CIR 92, est réduite. Plus il est faible, plus elle est élevée, comme l'illustre le tableau ci-contre.

Mais ce n'est pas tout, loin s'en faut ! Notamment pour encourager les comportements énergétiques responsables, les frais de déplacements domicile-lieu de travail dépendent, pour leur déduction, du mode de transport utilisé, tout comme d'ailleurs, dans une large mesure, l'exonération dans le chef des travailleurs de l'indemnité en paiement ou en remboursement de frais pour ces déplacements qu'ils reçoivent de l'employeur.

Mode de transport	Montant de l'exonération
Transport public en commun (train, tram, bus, métro)	Totalité des indemnités
Transport collectif organisé ⁵	Abonnement de train en première classe pour une distance équivalente à celle parcourue avec ce transport collectif
Autre moyen de transport (voiture de société, voiture propre, moto, covoiturage...)	170 EUR maximum (350 EUR pour l'ex. d'imp. 2010)
Vélo (exonération spécifique)	Forfait de 0,15 EUR par km (0,20 EUR par km pour l'ex. d'imp. 2010)

⁵ Moyennant, le cas échéant, l'intervention d'une société de transport de personnes, un « transport collectif organisé » est un transport organisé par l'employeur ou un groupe d'employeurs, qui doivent en déterminer les règles, les modalités d'usage et les conditions de l'indemnisation.

Faut-il encore ajouter, pour emporter votre conviction, que la distance entre le domicile et le lieu de travail conditionne encore le calcul forfaitaire de l'avantage de toute nature lié à l'usage privé d'une voiture de société et que la cotisation CO₂ corrélative à charge de l'employeur dépend, elle aussi, du taux de CO₂ ? Et qu'enfin, ce qui vaut pour l'achat et l'utilisation d'un véhicule trouve parfois à s'appliquer lors de sa mise hors d'usage : certaines plus-values sur les véhicules d'entreprise sont exonérées, à condition de réemployer un montant égal à l'indemnité ou à la valeur de réalisation dans des véhicules d'entreprise qui répondent à des normes écologiques déterminées par l'article 20 de l'AR/CIR 92.

À n'en point douter, dans la famille récente mais déjà bien nombreuse de la fiscalité verte, aux côtés des mesures fiscales couplant économies d'énergie et économies tout court dans le domaine de l'habitation (isolation, pose de panneaux photovoltaïques...), les différentes pièces du « patchwork fiscal mobilité » méritent d'évidence que l'on s'y intéresse de très près ! Car, si avec les premières, elles cumulent nécessité, urgence, efficacité et possibilités d'optimisation, elles y ajoutent des difficultés pratiques liées aux multiples modes de déplacement et, partant, de leur combinaison optimale, qui plus est, dans le cadre des déplacements du domicile au lieu de travail, sous un double angle employeur et travailleur.

Se positionner
délibérément
au cœur d'un
dispositif citoyen...

Il n'empêche : on aurait tort d'oublier que les avantages sont indépendants l'un de l'autre et un cumul est souvent autorisé. Voiture, vélo, moto, marche à pied, transports en commun, transport collectif organisé par l'employeur, covoiturage... : tester les modes de déplacement alternatifs et adaptés réserve ainsi parfois de belles surprises fiscales. Savez-vous, par exemple, que nonobstant le fait qu'un membre du personnel dispose d'une voiture de société, l'employeur peut prendre entièrement ou partiellement en charge les frais d'un abonnement aux transports en commun et les déduire, alors que le montant de son intervention est totalement exonéré d'impôt dans le chef du travailleur bénéficiaire, qui, en plus, bénéficie d'une immunisation forfaitaire (il est vrai, cette fois limitée à 170 EUR pour ses déplacements domicile-lieu de travail) ? Rien n'empêche également un employeur de verser une indemnité exonérée de 0,20 EUR par kilomètre parcouru par le travailleur avec son vélo entre son domicile et le lieu de travail, voire de lui octroyer dans ce cadre un vélo de société, dont la mise à disposition n'entraînera pas, pour le travailleur, l'imposition d'un avantage de toute nature, en tout cas pour ce qui est des déplacements domicile-lieu de travail.

Un partenariat durable...

Mieux encore : la fiscalité écologique offre la possibilité de déduire plus de frais que ceux réellement consentis ! L'utilisation d'un autre moyen de transport que la voiture permet une déduction des frais professionnels réels sur la base d'un forfait de 0,15 EUR par kilomètre (0,20 EUR par kilomètre

pour les vélos, pour l'exercice d'imposition 2010), même si cela, parce que vous effectuez ces déplacements à pied ou en vélo, vous coûte moins cher !

Toujours dans cette catégorie particulière, les dépenses spécifiquement consenties pour promouvoir l'usage du vélo pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail (aménagement d'abris pour les vélos, mise à disposition de douches...) peuvent, depuis le 1^{er} janvier 2009, bénéficier d'une déduction majorée de 20 %...

Tout n'est pas rose pour autant ! Quelques chausse-trappes tapissent la matière. Deux exemples ? S'il revendique la déduction de ses frais réels, y compris en appliquant le forfait de 0,15 EUR par kilomètre, le travailleur n'a pas droit à l'exonération générale – il est vrai, variable selon le mode de déplacement utilisé – des montants remboursés par l'employeur pour couvrir ses frais de déplacements domicile-lieu de travail. À une seule exception : l'indemnité vélo, dont l'exonération vient d'ailleurs d'être portée, depuis le 1^{er} janvier 2009, à 0,20 EUR par kilomètre ; dans le cadre de la mise à disposition d'une voiture de société, la déduction des frais réels impulse le calcul du montant de l'avantage en nature résultant de l'usage privé du véhicule concerné. Il faut, en effet, rester cohérent : on ne peut invoquer l'application des forfaits de 5 000 km et 7 500 km annuels, et déduire des frais réels correspondant, par exemple, à 10 000 km annuels.

Sans compter, enfin, que certaines notions, qui sémantiquement ne prêtent pourtant guère à confusion, doivent s'interpréter à la lumière de règles administratives spécifiques. Tel est le cas de la règle dite « des 40 jours », pertinente pour déterminer cette notion centrale qu'est le lieu fixe de travail, une expression « valise » qui cache mal le fait qu'elle peut se conjuguer au pluriel au cours d'une même période imposable. C'est également le cas de la règle des 0,15 EUR par kilomètre dans le cadre de la déduction à titre de frais professionnels des kilomètres parcourus entre le domicile et le lieu de travail, qui s'applique de façon limitée ou illimitée selon que la voiture utilisée est le « véhicule propre »⁶ ou non du conducteur. Ou de la formule du covoitu-

⁶ À lire l'article 66, § 5, du CIR 92, est présumé être le « véhicule propre » du contribuable toute voiture, toute voiture mixte ou tout minibus qui : 1) soit est sa propriété ; 2) soit est immatriculé à son nom ou appartient à, ou est immatriculé au nom de son conjoint, cohabitant légal ou de ses parents ; 3) soit est mis à sa disposition de

rage, où il convient de distinguer les kilomètres où le conducteur roule seul, en opérant une seconde distinction selon qu'il s'agit ou non d'un détour pour se rendre au point de covoiturage, de ceux où il est accompagné, en distinguant alors, le cas échéant, la situation selon que l'accompagnant est son époux (cohabitant légal) ou une tierce personne... Que dire également de la règle des « 5 000 ou 7 500 km », si ce n'est qu'elle est limpide dans son exposé : l'avantage est irréfragablement présumé s'élever à 5 000 km, pour autant que la voiture de société ait été effectivement utilisée à des fins privées et que la distance du trajet domicile-lieu de travail atteigne un maximum de 25 km. Et si elle lui est supérieure ? 7 500 km, quel que soit le nombre de kilomètres privés effectivement parcourus avec la voiture de société. Cependant, constance dans la matière, la jurisprudence et des questions parlementaires, ainsi que plusieurs circulaires, ont toutefois apporté plusieurs précisions et nuances, dont il convient de tenir compte dans l'application pratique de cette règle !

Dix questions pratiques et autant de réponses du même acabit consultables sur notre site...

Comme on le voit, mêlant ainsi déductions (modulées), impositions, exonérations, parfois régimes différents de l'impôt des personnes physiques et de l'impôt des sociétés, impôts directs et TVA, points de vue de l'employeur et points de vue du travailleur, et même parafiscalité, les questions fiscales liées à la mobilité sont multiples, diverses et transversales. Sans doute plus encore qu'en d'autres thématiques, un conseil avisé ne peut s'exonérer d'une prise en compte des nuances jurisprudentielles, des précisions multiples par les questions parlementaires et autres arrêts : au cours de ces dernières années, en effet, les situations particulières furent régulièrement à la base de réponses circonstanciées du ministre des Finances, et furent autant d'occasions d'arrêts nuancés.

façon permanente ou habituelle en vertu d'un contrat de location ou de *leasing* ; 4) soit appartient à son employeur ou à sa société, pour autant qu'il soit imposé sur l'avantage découlant de l'utilisation privée de ce véhicule.

Pour mieux comprendre...

1. Quelle déduction pour quel moyen de déplacement ?
2. Le covoiturage sous tous ses angles !
3. Déductions réduites ou majorées à l'impôt des sociétés : quels frais, quelle voiture, quelle influence sur le calcul des plus ou moins-values ?
4. Comment déduire davantage que les frais réellement exposés ? Transport collectif organisé par l'employeur, usage du vélo...
5. La cotisation CO2 : calcul et déduction
6. Intervention de l'employeur dans les frais de déplacements domicile-lieu de travail : exonération générale ou partielle ? Pour tous ?
7. Usage privé d'un véhicule de société : calcul sur la base des kilomètres réellement parcourus ?
8. Et si le travailleur intervient dans le prix des options de la voiture de société ?
9. 5 000 km, minimum absolu ? 5 000 km ou 7 500 km ?
10. Zoom tous azimuts sur les bicyclettes de société...

Au terme de cette première approche sommaire, comment dès lors ne pas se rendre à l'évidence que synthétiser une telle matière dans le cadre restreint de cet article tient du pari impossible ! Fort heureusement, outre une abondante doctrine et plusieurs sites thématiques⁷, on peut compter, dans cette entreprise, sur de nombreuses circulaires, au demeurant fort détaillées; et sur quelques décisions de la commission de *ruling* et autres FAQ, reprises sur le site du SPF Finances et par là aisément accessibles. Aussi notre démarche s'est-elle d'abord voulue essentiellement pratique : sans nullement prétendre à l'exhaustivité, c'est à travers dix questions sélectionnées, parce que fréquentes et pertinentes, et autant de réponses que nous vous proposons de prolonger votre réflexion, dans le cadre d'un voyage pragmatique dans la fiscalité de la mobilité durable, sous l'angle des impôts directs : imposition, déduction, exonération. Consultables sur notre site, proposant, en règle générale, les documents cités en référence sous la forme de liens hypertextes, elles constituent la trame d'une série d'articles ponctuels que nous allons consacrer à la fiscalité environnementale. C'est la garantie d'une information actualisée et fiable,

⁷ Sous l'appellation évocatrice « Coffre au trésor », la revue *Tax, Audit & Accountancy* vous propose, en pages 14-15, dans son numéro 1/2009, une liste de sites pertinents, dont nous vous conseillons la consultation régulière.

qui, d'évidence, ne peut s'exempter d'une réflexion prospective. D'autant moins que les choses bougent et bougeront encore davantage dans les mois qui viennent en ce qui concerne cette thématique essentielle. Priorité de la prochaine présidence danoise de l'Union européenne, préoccupation majeure des exécutifs fédéraux, régionaux et communautaires⁸ dans notre pays, objet de réflexions et d'actions dans le monde des entreprises, la mobilité durable est au cœur d'enjeux économiques, énergétiques, environnementaux et sociaux. Celle d'aujourd'hui, mais également celle probable de demain, que nous suivrons à l'aune de quelques réflexions prospectives nourries, entre autres, de la lecture du texte des différents accords de gouvernement des nouveaux exécutifs régionaux et communautaires, et des propositions régulières du Secrétaire d'État à la Modernisation du Service public fédéral Finances, à la Fiscalité environnementale et à la Lutte contre la fraude fiscale, adjoint au ministre des Finances, Bernard Clerfayt.

Soyons clairs sur tous les fronts...

Mêlant des dispositions multiples de compétences nationale et régionale, la fiscalité relative à la mobilité durable rencontre, en substance, deux objectifs, que l'urgence et l'importance de la problématique du réchauffement climatique rendent incontournables. Disons-le d'emblée : il ne s'agit pas de clouer au pilori la voiture individuelle – la voiture de société reste une alternative intéressante à une augmentation de salaire –, mais d'intégrer davantage son usage dans une logique globalement plus « verte », privilégiant les véhicules propres, et intermodale, bénéficiant ainsi du renforcement des atouts propres à chacun des différents moyens de transport, en conscientisant les citoyens et les entreprises sur les différentes façons dont ils peuvent contribuer à la réduction des émissions de CO₂.

Le premier but, c'est de donner un message très clair aux consommateurs comme aux constructeurs : « Achetez et construisez des voitures de petites cylindrées et à faible émission de CO₂ ». Partant du constat que les véhicules les

plus anciens sont également les plus polluants, le rythme du rajeunissement du parc automobile gagne logiquement à être soutenu. Les différentes primes et réductions fiscales et parafiscales à l'achat d'un véhicule, l'encouragement fiscal des parcs de véhicules et des flottes de société dits verts, la *green car policy* et l'*ecodriving*, tout autant que les innovations comme le *downsizing* ou la technologie *start-up*, les recherches sectorielles sur les carburants et motorisations alternatives (hybrides, électriques...) participent largement de cette avancée réelle vers moins de pollution, d'émission, de consommation et, en fin de compte, de coûts d'usage d'une voiture !

Le second objectif tend davantage à induire une nécessaire réflexion sur l'usage de la voiture, visant à réduire son coût aux sens économique, social et environnemental, dans le cadre d'une stratégie optimale à long terme de mobilité durable. Dans un sens plus rationnel donc, en privilégiant la marche à pied ou la bicyclette pour les courtes distances, ou encore, en sus de ces deux modes de déplacement, la moto, le scooter ou les transports en commun pour les déplacements domicile-lieu de travail. Mais également en encourageant « comobilité » et transfert modal, en jouant de la complémentarité optimale de tous les moyens de transport. Régime fiscal du covoiturage, exonération intégrale des remboursements par l'employeur en cas d'utilisation des transports en commun par le travailleur pour se rendre à son travail, promotion de l'usage du vélo, déduction modulée des frais professionnels à l'impôt des sociétés en fonction d'un critère clair, indiscutable et facilement identifiable, ne prêtant pas à interprétation : le taux de CO₂ s'inscrit manifestement dans cette perspective. Parmi d'autres, la construction de grands parkings à côté des stations de métro, les travaux du RER, Internet dans les trains, la politique d'implantation des entreprises près des gares ou des stations de métro comptent alors au rang des complémentarités, notamment liées à l'aménagement du territoire, qui permettront aux automobilistes de changer de comportement et de penser en termes de mobilité différente.

⁸ Outre le secrétariat fédéral à la Mobilité et le secrétariat d'État à la Modernisation du Service public fédéral Finances, à la Fiscalité environnementale et à la Lutte contre la fraude fiscale, adjoint au ministre des Finances, la mobilité fait partie, pour certains aspects, des compétences de plusieurs ministres des trois Régions du pays.

De nouveaux leviers de croissance...

À la lecture de ce qui précède, mais plus encore au terme de celle des questions et des réponses pratiques que vous trouverez sur notre site, sans doute partagerez-vous le sentiment que le conseil délivré dans le cadre d'une fiscalité favorable à l'environnement et d'une politique intégrée de mobilité écologiquement efficace et socialement acceptable ne rencontrera les attentes des clients, nombreuses en la matière, que s'il est parfaitement calibré, spécifique et s'il s'intègre dans une analyse multidisciplinaire et dynamique des éléments propres à chaque situation. Plus encore qu'en d'autres matières, la maîtrise complète des règles de cumul d'exonérations, par exemple, la saisie des nuances jurisprudentielles ou résultant de questions parlementaires et la prise en compte des précisions administratives constituent, en effet, autant d'éléments incontournables d'un conseil avisé, tout autant qu'un suivi minutieux des nouveautés législatives, à l'exemple des quatre mesures énoncées par la récente loi de relance économique du 27 mars 2009 (*M.B.*, 7 avril 2009) pour stimuler l'usage du vélo dans le cadre

des déplacements domicile-lieu de travail et des projets⁹ dans les cartons. Parmi ceux-ci : dans un cadre budgétairement neutre, la promulgation du principe de l'utilisateur-payeur, en recourant à un système transparent et précis de redevance au kilomètre, d'abord pour les camions, mais pas avant 2013, et peut-être pour les voitures en 2016, voire plus tard, en « échange » alors de la disparition de la taxe de circulation ; les écoscores en Région flamande, sur le modèle développé par le VITO (*Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek*) ; des réductions spécifiques pour l'usage de voitures et de scooters électriques... On aperçoit également tout de suite qu'un conseil pertinent ne pourrait davantage s'exonérer de la rédaction d'annexes justificatives, explicatives et qu'il passe encore, s'il échet, par la conclusion d'accords avec l'Administration fiscale, voire par la sécurisation de formules optimisées dans le cadre de la commission de ruling.

S'il est bien encore une certitude, c'est que ce qui vaut pour nos clients vaut également pour l'exercice de notre activité professionnelle. Les trajets pour se rendre chez les clients peuvent s'avérer dispendieux en temps et en argent, les impressions, coûteuses en papier, les dépenses énergétiques, ruineuses... Des réponses existent, à l'exemple des téléconférences, des solutions de dématérialisation des procédures et documents et de leur transfert sécurisé, du télétravail, des déclarations électroniques... Autant d'éléments innovants en matériel et en termes de comportement et d'organisation, dont la mise en place et l'évaluation régulière gagnent à s'inscrire dans le cadre d'une véritable stratégie environnementale du cabinet. Des champs d'action parmi d'autres, assurément ! ●

⁹ Comme nous l'avons déjà signalé, c'est sur notre site que nous développerons ultérieurement le nécessaire suivi de cette problématique d'importance.