



Chambre des classes moyennes

Avis d'initiative émis le 16 décembre 2008

concernant

**« Tarification d'usage du réseau routier
en Région de Bruxelles-Capitale »**

TARIFICATION D'USAGE DU RÉSEAU ROUTIER EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Avis d'initiative de la Chambre des Classes Moyennes du Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale. 16 décembre 2008

Saisine

Le projet de Plan régional de Déplacements, Iris 2, soumis à enquête publique, présente la tarification routière comme une des mesures susceptibles de réduire la congestion automobile dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Les organisations de classes moyennes représentées au sein de la Chambre des Classes Moyennes ont participé aux travaux du Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale en la matière, travaux qui ont abouti le 20 novembre dernier à la formulation d'un avis afférent au projet de Plan régional des Déplacements Iris 2.

A ce sujet, la Chambre des classes moyennes estime que le Conseil ne s'est pas prononcé sur les principes de base d'une telle mesure et voudrait les développer dans cet avis.

Avis

La Chambre des Classes Moyennes est opposée à l'instauration d'un système de tarification routière qui aura des répercussions négatives significatives pour le développement socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette tarification est de nature à détourner une importante partie de la population et des visiteurs des infrastructures économiques, culturelles et commerciales de la Région. En outre, elle n'est pas de nature à maintenir ou attirer les entreprises dans la Région.

Objectifs

La Chambre des Classes Moyennes est certes sensible aux objectifs poursuivis à savoir, la réduction de la congestion automobile dans le centre-ville, la réduction des nuisances environnementales et l'amélioration de la qualité de la vie.

Elle estime cependant que la taxe routière n'est pas la solution la plus adéquate pour atteindre les objectifs annoncés.

La Chambre demande tout particulièrement que les mesures adoptées n'induisent pas des coûts supplémentaires pour les entreprises et les indépendants.

Elle considère que dans l'éventualité où une telle taxe kilométrique serait mise en œuvre, les moyens financiers supplémentaires ne soient pas exclusivement investis dans les transports publics mais devraient être affectés aux multiples facettes de la mobilité.

Spécificités de la Région de Bruxelles-Capitale

Le contexte et la mission de la Région bruxelloise est fort différent de celui des villes disposant d'un dispositif propre de péage urbain et citées généralement en exemple. La Chambre a identifié les principales spécificités de la Région à prendre en considération dans un tel débat :

- la superficie totale de la Région se limite à 161 km² (par rapport à celle de 30 528 km² calculée au niveau du Royaume) et comprend 160 routes d'accès ;
- la Région ne compte que 4 kilomètres d'autoroute ;
- la densité de population de la Région de quelque 6147,1 habitants/km² se caractérise par une présence importante de populations à (très) faibles revenus dans le Pentagone tandis que les catégories à revenus élevés habitent le plus souvent en seconde couronne et en périphérie ;
- la présence du canal et l'importance des activités du Port de Bruxelles ;
- la concentration des activités économiques est très élevée en liaison avec son statut de métropole et de capitale du pays et de l'Europe ;
- la Région attire plusieurs centaines de milliers de navetteurs ;
- la présence de 104 noyaux commerciaux et d'une trentaine de galeries commerçantes dont une quarantaine situés dans le Pentagone en fait la première ville commerciale du pays ;
- de nombreux noyaux commerciaux se caractérisent par une zone de chalandise dépassant largement les frontières de la Région. Ces noyaux sont dotés d'une attractivité et vocation supra régionales avec pour conséquence que toute mesure frappant une zone restreinte tel le Pentagone aboutira à l'affaiblissement des quartiers commerçants qui y sont implantés au profit des pôles commerciaux situés à l'extérieur du périmètre visé. La même analyse peut se faire au niveau de la Région : la clientèle lointaine a des alternatives dans d'autres villes de sorte que les distorsions de concurrence constituent un risque réel ;
- le taux de chômage régional bruxellois est le plus élevé du royaume et s'élève à quelques 20 % soit le double de la moyenne nationale,
- la Région de Bruxelles-Capitale s'insère dans un dispositif institutionnel d'une grande complexité ;
- la majorité des déplacements au sein de la Région portent sur moins de 5 km : limiter la tarification au sein de la Région ne va pas réduire ces flux automobiles de courte distance de manière significative ;
- le RER n'est toujours pas opérationnel ;
- la capacité actuelle du métro est quasi à saturation et sa desserte est insuffisante ;
- le manque de parkings de dissuasion hors et aux abords de la Région bruxelloise est criant ;
- la Région concentre, du fait de ses fonctions de capitale de l'Europe et de ville internationale, un grand nombre de diplomates et de fonctionnaires européens ;
- l'usage de la voiture en Région bruxelloise n'est pas abusif si l'on sait que 70 % des déplacements au sein du Pentagone se font en transports en commun contre 50 % dans le reste de la Région bruxelloise.

La Chambre souligne que, dans les villes citées en exemple, les recettes issues du péage ne couvrent pas l'ensemble des dépenses générées. La Chambre s'interroge dans ces conditions sur la faisabilité de la mesure dans le contexte économique et budgétaire actuel.

Alternatives

La Chambre des Classes Moyennes plaide pour une action alternative basée sur les mesures suivantes :

- l'opérationnalité effective du RER en ce compris au sein de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- l'extension des lignes et des capacités du métro et de leur desserte ;
- la mise à disposition en suffisance de parkings de dissuasion sécurisés dans la périphérie et en dehors de la Région bruxelloise ;
- une amélioration significative de la qualité des transports publics en termes de fréquence, de correspondances, de sécurité et de confort ;
- une réelle promotion du taxi ;
- un dispositif d'incitants en faveur de la voiture propre (subordonner l'octroi des avantages liés aux voitures de sociétés à la qualité environnementale de ces dernières) ;
- une campagne permanente pour modifier, sur base volontaire, le comportement des citoyens et amener ces derniers vers des modes alternatifs à la voiture.

*
* *