



# AVIS

## Réforme interrégionale de la fiscalité routière

18 octobre 2012

<b>Demandeur</b>	Secrétaire d'Etat Bruno De Lille
<b>Demande reçue le</b>	3 septembre 2012
<b>Demande traitée par</b>	Commission Aménagement du territoire / Mobilité
<b>Demande traitée le</b>	13 septembre, 2 octobre et 9 octobre 2012
<b>Avis rendu par l'Assemblée plénière le</b>	18 octobre 2012
<b>Remarques</b>	Les deux autres Régions portent le même projet. Par ailleurs, les quatre Ministres régionaux bruxellois suivants sont impliqués : le Ministre- Président Charles Picqué, le Ministre Guy Vanhengel et les Ministres Brigitte Grouwels et Evelyne Huytebroeck

## Préambule

L'avis du Conseil porte sur les deux notes d'architecture provisoire concernant d'une part, le prélèvement kilométrique pour les poids lourds et d'autre part, la vignette routière pour les véhicules légers.

Ces deux notes sont la première phase de l'accord politique de réforme de la fiscalité routière conclu le 21 janvier 2011 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale. Cette réforme interrégionale de la fiscalité routière constitue un dossier important sur lequel, le Conseil, en tant qu'organe de concertation socio-économique bruxellois formule l'avis suivant :

## Avis

### 1. Considérations générales communes au prélèvement kilométrique et à la vignette routière

#### 1.1 Concertation interrégionale et objectifs bruxellois

**Le Conseil** estime positif qu'une concertation entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale soit intervenue en cette matière et qu'elle ait pu aboutir à un accord politique de réforme de la fiscalité routière. **Le Conseil** souhaite que cette concertation interrégionale se poursuive.

**Le Conseil** souligne également positivement le caractère évolutif de ces deux notes d'architecture (par exemple : adaptabilité du système).

**Le Conseil** comprend bien que cet accord est le résultat d'un compromis entre les Régions et que des concessions ont été faites par chacune d'entre elles. **Le Conseil** regrette que pour la Région de Bruxelles-Capitale, la diminution de la congestion, notamment, ne soit pas reprise comme un objectif en soi.

C'est pourquoi, **le Conseil** demande, que préalablement à toute prise de décision par la Région de Bruxelles-Capitale dans ce domaine, en particulier et en matière de mobilité, en général, il soit consulté.

#### 1.2 Choix des systèmes

Pour **le Conseil**, le choix de deux systèmes différents pour les véhicules lourds (prélèvement kilométrique) et les véhicules légers (vignette routière) ne permettra pas de résoudre les problèmes de mobilité connus en Région de Bruxelles-Capitale. Selon lui, cet accord politique est un premier pas en avant mais le Gouvernement bruxellois doit poursuivre la réflexion dans le cadre de cette architecture provisoire sur les mesures à mettre en œuvre pour répondre aux besoins spécifiques de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de mobilité. A cet égard, **le Conseil** renvoie à la récente étude du Bureau fédéral du Plan, « *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030* ».

### 1.3 Préalables à l'instauration des deux systèmes

Pour le **Conseil**, certains préalables sont requis et même indispensables avant la mise en place de tels systèmes. Un business plan, une analyse des coûts-bénéfices ainsi qu'une analyse des impacts au niveau de la mobilité, au niveau économique, écologique, ... de la mise en œuvre de ces systèmes doivent, au minimum, être réalisés.

### 1.4 Véhicules étrangers

A l'heure actuelle, l'eurovignette prévoit la participation financière de tous les camions (belges et étrangers) dont le poids total admissible en charge est d'au moins 12 tonnes. Cette eurovignette n'est due que si ces camions circulent sur les autoroutes ou certaines voies rapides.

**Le Conseil** constate que tant le système du prélèvement kilométrique que le système de la vignette routière prévoient la participation financière de tous les véhicules qui ne sont pas immatriculés en Belgique. Il estime que c'est positif dans la mesure où actuellement de nombreux véhicules non-immatriculés en Belgique ne participent aucunement aux frais engendrés de par leur utilisation des infrastructures routières belges.

En effet, **le Conseil** souligne que la Région de Bruxelles-Capitale est particulièrement concernée par la problématique de l'utilisation des infrastructures routières par des véhicules non-immatriculés en Belgique.

En outre, la situation actuelle peut être la source de distorsions de concurrence. En effet, certaines entreprises travaillent avec des véhicules immatriculés à l'étranger. En prévoyant la participation financière des véhicules étrangers, ce projet corrigerait donc partiellement ces distorsions de concurrence. **Le Conseil** encourage à aller plus amplement, encore, dans ce sens afin d'éviter le dumping social.

### 1.5 Coûts liés à l'infrastructure

**Le Conseil** souligne que l'accord politique trouvé implique la mise en œuvre de deux systèmes différents. Si des complémentarités entre ces deux systèmes existent, il semble cependant que ce choix politique impliquera des investissements et des coûts d'infrastructure plus élevés que si un seul système était mis en place.

Etant donné l'absence d'un business plan, **le Conseil** s'interroge sur la rentabilité des systèmes mis en place.

### 1.6 Investissements des bénéficiaires

Pour **le Conseil**, les éventuels bénéfices doivent être investis dans la mobilité et les infrastructures.

### 1.7 Technologies intelligentes

**Le Conseil** estime que ce projet constitue un premier pas vers la mise en œuvre de technologies intelligentes en matière de gestion de la mobilité. Il considère ces technologies intelligentes et innovantes comme l'une des clés du succès pour améliorer les conditions de mobilité (gestion de la circulation dynamique, gestion des flux, ...).

Le **Conseil** encourage dès lors la poursuite des efforts en ce sens. Il attire toutefois l'attention sur la nécessaire compatibilité des différentes technologies et systèmes avec ceux utilisés ou qui pourraient être utilisés dans les pays limitrophes.

## 2. Considérations relatives au prélèvement kilométrique pour les poids lourds

### 2.1 Général

Le **Conseil** estime qu'il faut opter pour un système simple, fonctionnel, transparent et prévisible, afin de le maximaliser, de maîtriser les charges et les coûts pour les entreprises, et de garantir l'efficacité de la politique de contrôle. L'introduction de ce système ne peut pas porter préjudice à l'économie locale.

### 2.2 Tarification

Selon le **Conseil**, il faut que les tarifs soient transparents et clairs avec un seul tarif pour chaque catégorie tarifaire. Vu l'absence actuelle de clarté sur les tarifs et la méthodologie tarifaire, il est important que les acteurs soient associés à leur élaboration. Les tarifs doivent être comparables à ceux des Régions avoisinantes afin de ne pas porter atteinte à la compétitivité de l'économie bruxelloise. Les tarifs ne peuvent être adaptés qu'une seule fois dans l'année, afin de maximaliser la prévisibilité et la transparence de ceux-ci. En cas de variations tarifaires, il faut veiller à un équilibre entre l'effet incitatif et les charges administratives. Une différenciation tarifaire doit idéalement être basée sur des caractéristiques environnementales reconnues au niveau européen (norme Euro).

Selon le **Conseil**, des tarifs différenciés selon l'heure et l'endroit pourraient engendrer plus d'effets sur la mobilité en motivant de nouveaux modes de livraisons dans le respect de la concertation sociale et compte tenu des spécificités sectorielles. Le **Conseil** craint que malgré l'introduction du prélèvement kilométrique, le nombre de camions passant par la Région de Bruxelles-Capitale ne va pas diminuer mais le coût, lui, sera sans doute plus important. D'autant qu'aucune exception ne semble prévue en Région bruxelloise : il n'y aurait pas de routes au « tarif zéro ». Le **Conseil** craint que les livraisons et la logistique deviennent plus onéreuses et que cette situation puisse se faire ressentir sur le prix des biens. C'est pourquoi, il demande au Gouvernement bruxellois de tenir compte de la position concurrentielle des entreprises bruxelloises. En outre, il rappelle que les centre de distribution urbaine (CDU) constituent, entre autres, une des alternatives possibles afin d'améliorer la fonction logistique de la ville. Dans cette optique, le **Conseil** recommande également que certaines zones stratégiques importantes puissent être définies à un tarif qui ne soit pas supérieur à celui défini dans les deux autres Régions.

Pour le **Conseil**, le coût financier supplémentaire de la nouvelle taxe ne peut en aucun cas entraîner un dumping social au détriment des travailleurs du secteur.

Par ailleurs, le **Conseil** insiste pour qu'une double taxation soit évitée et que les autres formes de tarifications européennes existantes soient prises en compte.

## 2.3 Technologie choisie

Le **Conseil** estime que l'installation du système des OBU<sup>1</sup> doit s'avérer simple, et que la période d'installation doit être suffisamment longue afin de ne pas créer de problèmes dans les entreprises au moment du lancement. Il est important d'avoir recours à une procédure simple et courte qui soit conforme à la réalité du secteur des transports, et des entreprises en général.

A cet égard, le **Conseil** s'interroge sur le coût initial pour les transporteurs belges et étrangers de l'installation d'une OBU ainsi que sur l'utilisation de l'allume cigare pour l'alimentation de l'OBU (est-ce adapté aux transporteurs ?).

## 2.4 Exemption et réduction

Le **Conseil** constate que l'eurovignette est actuellement reprise dans la liste des impôts régionaux de l'article 3, 12° de la loi spéciale relative au financement des Communautés et Régions du 16 janvier 1989. Le **Conseil** souhaite que le même « statut » soit donné à la redevance kilométrique.

# 3. Considérations relatives à la vignette routière pour les véhicules légers

## 3.1 Général

Le **Conseil** souligne qu'une taxe forfaitaire, comme la vignette routière, telle qu'envisagée actuellement, n'aura pas d'impact direct sur la congestion automobile en Région de Bruxelles-Capitale. En effet, contrairement au prélèvement kilométrique, la vignette routière n'induit pas de changement de comportement.

Le **Conseil** insiste pour que les nouveaux moyens dégagés par la participation financière des véhicules étrangers (voir supra) soient investis dans l'amélioration de la mobilité bruxelloise. Ainsi, la vignette routière pourrait avoir un effet positif indirect sur les problèmes de congestion de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'introduction d'un prélèvement kilométrique, prévue à long terme pour les véhicules légers devra être précédée d'analyses socio-économiques et d'une concertation sociale.

## 3.2 Neutralité fiscale

Le **Conseil** demande qu'il puisse y avoir une neutralité fiscale globale. Les moyens budgétaires supplémentaires liés à la taxation des véhicules étrangers doivent être investis dans des mesures en faveur de la mobilité, au sens large.

## 3.3 Exemption

Si l'on considère les taxis comme étant un mode de transports collectifs, le **Conseil** souhaite que ceux-ci puissent bénéficier d'une exemption au paiement de la vignette routière.

\*  
\*      \*

---

<sup>1</sup> On board unit