
AVIS

Avant-projet d'ordonnance établissant une taxe de lutte contre la congestion du trafic automobile

Demandeur	Ministre Sven Gatz
Demande reçue le	4 décembre 2020
Demande traitée par	Commission Economie - Emploi - Fiscalité - Finances Commission Aménagement du territoire - Mobilité Commission Environnement
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	21 janvier 2021

TABLE DES MATIERES

Préambule	3
Avis	4
1. <i>Considérations générales</i>	4
1.1. Conditions de réussite	4
1.1.1. La taxe doit être intelligente	4
1.1.2. La taxe doit faire l'objet d'un accord interrégional	5
1.1.3. La taxe doit constituer un tax shift	6
1.1.4. La taxe doit être concomitante à une augmentation de l'offre des alternatives en transports en commun et à la construction de parkings de transit	7
Transport en commun	7
Parkings de transit	8
Coordination et cohérence des alternatives	8
1.1.5. La taxe doit prendre en compte les impacts socio-économiques	9
1.1.6. La taxe doit également concerner les véhicules immatriculés à l'étranger	9
1.2. Impacts socio-économiques de SmartMove	9
1.2.1. Bien cibler la zone concernée par la taxe	10
1.2.2. Prendre en compte la compétitivité et l'attractivité de l'économie bruxelloise	11
1.2.3. Prendre en compte les impacts sociaux	13
1.2.4. Prendre en compte les effets macro-économiques et les effets micro-économiques	15
1.3. Concertation et temporalité	16
1.3.1. La concertation sociale	16
La concertation intersectorielle	16
La concertation sectorielle	16
La concertation au niveau des entreprises	16
1.3.2. L'opportunité du timing	17
1.4. Utilisation des ressources	17
1.5. Phase test et re-consultation	17
2. <i>Considérations particulières</i>	19
2.1. Mesures d'accompagnement spécifiques pour certains types de véhicules	19
2.1.1. Exemptions	19
2.1.2. Véhicules de leasing	19
2.1.3. Véhicules de transports collectifs (institutions) et de PMR	19
2.2. Respect de la vie privée	20
2.3. Mise en œuvre du système via l'application smartphone	20
3. <i>Annexe</i>	21
3.1. Annexe 1	21
3.2. Annexe 2	22

Préambule

Afin de lutter contre la congestion automobile, des péages urbains ont été introduits dans différentes villes au cours des dernières décennies. En Région de Bruxelles-Capitale, 54% des ménages possèdent une voiture et plus de 370.000 voitures circulent quotidiennement (175.000 véhicules bruxellois et 190.000 navetteurs). Cette densité du trafic occasionne un temps de trajet supplémentaire de 38% en moyenne. Toutefois, pendant les heures de pointe du matin et du soir, ces pourcentages s'élèvent en moyenne respectivement à 75 et 77% de temps de voyage supplémentaire. Ce temps perdu représente une perte économique de 1 à 2% du PIB belge.

Ces problèmes de congestion automobile provoquent de nombreux impacts négatifs, notamment sur la qualité de l'air, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et une augmentation des nuisances sonores. Ces effets négatifs dégradent sensiblement la qualité de vie en ville et, même si l'usage de la voiture individuelle a tendance à diminuer ces dernières années, les déplacements domicile-travail (vers une entreprise située en Région de Bruxelles-Capitale) en voiture individuelle représentent toujours 36% du total de ces déplacements en 2017 (contre 45% en 2005).

Pour faire face à ces défis contemporains, il est important de repenser entièrement la politique de mobilité à Bruxelles afin d'assurer une transition juste visant à améliorer la qualité de vie et de travail pour tous. Ceci passe par une révision de la fiscalité automobile où dorénavant ce n'est plus la possession d'un véhicule qui est taxée mais son usage.

SmartMove, nom donné à cette taxe, est une taxe kilométrique intelligente applicable à tous les véhicules particuliers et camionnettes qui circulent dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette taxe kilométrique intelligente sera calculée sur la base de 3 paramètres :

- L'heure des déplacements
- La distance parcourue
- La cylindrée des véhicules

Le redevable peut toutefois opter pour un modèle de taxe forfaitaire à la journée.

Les régimes de taxe de mise en circulation et de taxe de circulation seront revus (voir A-2021-005-BRUPARTNERS).

Brupartners rappelle qu'à diverses occasions, il a déjà eu l'opportunité de se prononcer sur la question de la taxation kilométrique pour les véhicules légers, notamment dans son avis sur le plan régional de mobilité Good Move ([A-2019-069-CES](#)) et son avis sur le plan régional de développement durable ([A-2017-006-CES](#)).

Avis

1. Considérations générales

Le développement d'une fiscalité automobile adaptée aux enjeux actuels de réduction de la congestion, de préservation de la santé publique et de diminution des gaz à effet de serre est un objectif partagé par l'ensemble des interlocuteurs sociaux. Dans ce cadre, une taxation de l'usage des véhicules plutôt que de leur possession est opportune. Une telle taxation de l'usage suscite chez le conducteur une prise de conscience quant à ses habitudes de déplacement qu'il sera incité à rationaliser.

Brupartners tient toutefois à préciser que, pour que le dispositif SmartMove soit efficace et rencontre son objectif de réduction de la congestion, certaines conditions de réussite doivent être rencontrées et certains impacts socio-économiques sont à évaluer. Ces points sont développés ci-dessous.

1.1. Conditions de réussite

Pour **Brupartners**, pour que la taxation de l'usage plutôt que la possession soit efficace et permette de rencontrer l'objectif de réduction de la congestion, il est essentiel de respecter certaines conditions de réussite. Conditions que Brupartners a déjà eu l'occasion de mettre en avant dans ses précédents avis¹ et qu'il développe plus amplement ici. L'avis de Brupartners est donc conditionné à la prise en compte des remarques qu'il formule ci-dessous :

Les conditions de réussite sont les suivantes :

1. La taxe doit **être intelligente**
2. La taxe doit **faire l'objet d'un accord interrégional**
3. La taxe doit **constituer un tax shift**
4. La taxe doit **être concomitante à une augmentation de l'offre des alternatives en transports en commun et à la construction de parkings de transit**
5. La taxe doit **prendre en compte les impacts socio-économiques**
6. La taxe doit **également concerner les véhicules immatriculés à l'étranger**

1.1.1. *La taxe doit être intelligente*

Pour **Brupartners**, les paramètres utilisés pour déterminer le montant de la taxe variable (article 7) qui devra être payée pour les km parcourus au sein de la Région permettent de rencontrer ce caractère intelligent (une modulation selon différents critères : nombre de km parcourus, horaires, cylindrée de la voiture).

Concernant la détermination des plages horaires, **les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** considèrent que les horaires de pointe sont trop larges car ils ne correspondent pas à la réalité du terrain.

¹ Voir notamment avis [A-2019-069-CES](#)

A l'inverse, **les organisations représentatives des travailleurs** considèrent ces plages horaires comme justes car elles permettent de diminuer de potentielles discriminations qui font que certains travailleurs pouvant bénéficier d'horaires plus flexibles pourraient « échapper » à la taxe en décalant leurs déplacements sur la journée si les horaires étaient plus restreints.

Par ailleurs, **Brupartners** rappelle qu'il existe également au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, une zone de basses émissions qui permet de prendre en compte le caractère « environnement » lié aux véhicules utilisés, il est donc logique de ne pas avoir repris tel quel un tel critère pour le dispositif SmartMove. Les véhicules les plus polluants sont déjà « sanctionnés » avec la mise en place de la LEZ.

Toutefois, **Brupartners** souligne que la deuxième variante de la taxe, qui est la taxe forfaitaire (article 8), ne peut être considérée comme une taxe intelligente puisqu'elle ne prend en compte que la puissance du moteur et non le nombre de km parcourus et le moment des déplacements. La taxe forfaitaire envisagée n'a donc pas pour effet d'encourager les usagers à réduire le nombre de km parcourus sur la journée puisque peu importe le nombre de km parcourus, le montant est payé pour toute la journée. Dès lors, les conducteurs sont incités à rentabiliser leur investissement sur la journée.

1.1.2. La taxe doit faire l'objet d'un accord interrégional

En 2012, **Brupartners** avait salué la concertation entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale ayant permis d'aboutir à un accord politique de réforme de la fiscalité routière. Il avait en outre expressément exprimé le souhait de voir cette concertation interrégionale se poursuivre (avis [A-2012-053-CES](#)).

Or, **Brupartners** constate, qu'à ce stade, le projet SmartMove est porté uniquement par la Région de Bruxelles-Capitale. Si des difficultés ont été rencontrées ces dernières années pour mettre l'ensemble des acteurs des différentes entités concernées par une telle mesure autour de la table, **Brupartners** salue l'initiative du Gouvernement bruxellois d'être à la proposition pour combattre la congestion présente sur son territoire. Toutefois, vu que les embouteillages ne s'arrêtent pas aux frontières de Bruxelles et concernent tant ses habitants que les navetteurs qui viennent y travailler, s'y divertir, ..., il est primordial que cette proposition soit débattue plus largement et que les politiques des deux autres Régions puissent s'emparer de la question. Dans ce contexte et estimant qu'un accord avec les deux autres Régions est indispensable pour éviter de rencontrer des écueils dans la mise en œuvre et la concrétisation de cette taxe (voir notamment les interrogations par rapport à la loi de financement, les discriminations entre Bruxellois et navetteurs, ...), **Brupartners** demande expressément au Gouvernement bruxellois dans les prochaines semaines de tout mettre en œuvre pour se concerter et négocier avec les deux autres Régions.

En effet, la réponse aux problèmes de mobilité demande une approche globale qui combinera diverses mesures telles que la mise en place d'éléments d'offre de mobilité (parkings de transit, transports en commun performants, aménagements pour cyclistes...), le télétravail, la mobilité partagée etc. La coordination entre les Régions est donc indispensable et de manière spécifique pour ce qui concerne la zone métropolitaine de Bruxelles. Parmi cet ensemble de mesures, la taxe kilométrique intelligente est un outil crucial afin de favoriser une évolution des comportements de mobilité de tous les usagers, qu'ils soient Bruxellois ou navetteurs. Sans cette vision transversale, concertée, coordonnée de la mobilité, le risque est bien réel de déplacer les problèmes de mobilité vers la périphérie de Bruxelles.

Si **Brupartners** estime que les montants pour les différentes composantes de la taxe variable peuvent différer d'une Région à l'autre, pour tenir compte de spécificités de chacune, il estime que d'un point

de vue technique, le dispositif doit fonctionner sur base d'un système commun, comme c'est le cas actuellement pour ce qui concerne la taxation des véhicules lourds. Il serait incohérent d'avoir 3 dispositifs d'enregistrement des km parcourus différents.

Si cette condition de réussite devait ne pas être rencontrée et ne pas aboutir à un accord entre les Régions, **Brupartners** estime que la concrétisation de SmartMove en serait grandement déforcée et pourrait subir certains écueils (voir notamment le point suivant en lien avec la loi spéciale de financement).

Pour **Brupartners**, à l'exception de deux organisations représentatives des travailleurs (CSC, CGSLB), sans cet accord interrégional, c'est tout le dispositif SmartMove qui doit être remis en cause car il ne permettra pas de rencontrer l'objectif de diminution de la congestion dans la mesure où les problèmes de mobilité transcendent les frontières.

Les deux organisations représentatives des travailleurs (CSC, CGSLB), quant à elles, estiment que malgré l'absence d'un accord interrégional, le dispositif SmartMove peut, quand même, être mis en place au niveau de la Région bruxelloise, moyennant des corrections sociales et mesures d'accompagnement pour certains publics (voir plus bas).

1.1.3. *La taxe doit constituer un tax shift*

Si cette taxation kilométrique constitue bien, à ce stade, un "tax shift" pour les Bruxellois qui bénéficieront d'une neutralisation de leur taxe de circulation annuelle ainsi que de leur taxe de mise en circulation (voir A-2021-005-BRUPARTNERS), **Brupartners** souligne qu'il n'en sera pas de même pour les personnes résidant en Région flamande et en Région wallonne, ainsi que pour les redevables possédant des véhicules de leasing. Or, toute personne circulant en Région de Bruxelles-Capitale dans un véhicule soumis à la taxation kilométrique aura à s'acquitter de ladite taxe (qu'il ait, ou non, à s'acquitter d'autres taxations automobiles dans sa Région de résidence).

Le dispositif idéal prôné par **Brupartners** reste que l'utilisation d'un véhicule, plutôt que sa possession, soit la base d'une taxation juste dans l'ensemble des Régions du pays. En l'absence de "tax shift" global et concerté, SmartMove prend le risque de ne pas remplir ses objectifs de mobilité durable. Il risque en effet de déplacer les problèmes de trafic vers la périphérie de Bruxelles alors que les défis de mobilité transcendent les frontières des Régions.

De plus, la loi spéciale de financement, si elle a été modifiée lors de la Sixième réforme de l'Etat pour renforcer les compétences fiscales des Régions, exclut spécifiquement toute concurrence fiscale déloyale et toute double imposition en son article 1ter. Pour éviter cette double imposition et la concurrence fiscale, la loi oblige d'ailleurs la concertation : *" En cas de demande d'un contribuable visant à éviter la double imposition, jugée fondée par une autorité, celle-ci se concerta avec les autres autorités concernées en vue de remédier à l'imposition contraire au principe évoqué à l'alinéa 1er, 2°. Une concertation sur la politique fiscale et sur les principes visés à l'alinéa 1er est organisée annuellement au sein du Comité de concertation visé à l'article 31 de la loi ordinaire du 9 août 1980 de réformes institutionnelles. "* (Art.1ter Loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions).

Dans ce contexte, **Brupartners** s'interroge sur la proportionnalité dans les objectifs poursuivis de cette taxe SmartMove. La neutralisation des taxes de circulation et de mise en circulation peut-elle répondre de façon satisfaisante à cette obligation ?

Brupartners pointe également que la méthode choisie déplace la charge fiscale routière en partie des personnes et entreprises établies à Bruxelles vers les personnes et entreprises établies en dehors de Bruxelles. Il est donc nécessaire de vérifier que la charge ainsi déplacée ne constitue pas un obstacle à la libre circulation des personnes, des biens et des services, telle que mise en exergue par le jugement de la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) du 18 juin 2019 sur la vignette routière allemande.

Etant donné que la taxe de mise en circulation est actuellement déductible, et quelle que soit la forme juridique que SmartMove prendra, **Brupartners** demande qu'elle reste déductible tant pour les personnes physiques que pour les sociétés.

Par ailleurs, **les organisations représentatives des travailleurs** insistent sur la nécessaire concertation avec le Fédéral pour connaître le statut de la prise en charge éventuelle de cette taxe par les employeurs au niveau fiscal et de la sécurité sociale.

1.1.4. La taxe doit être concomitante à une augmentation de l'offre des alternatives en transports en commun et à la construction de parkings de transit

Transport en commun

Dans son avis relatif au PRDD, **Brupartners** soulignait que l'accessibilité multimodale de la Région, des communes et des quartiers, via autant de modes de transports différents que possible, doit être comprise comme un véritable atout, susceptible de renforcer l'attractivité de la Région ([A-2017-006-CES](#)).

A ce titre, **Brupartners** a toujours insisté sur l'importance et la priorité à accorder au développement de l'offre de transports en commun qui, outre la congestion, répond également aux défis environnementaux et sociaux de la Région. Il salue les efforts indéniablement consentis ces dernières années pour accroître et améliorer l'offre de transports en commun au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Il souligne toutefois que la connexion entre certaines zones de la Région de Bruxelles-Capitale reste difficile, notamment en raison de la structure en étoile du réseau de la STIB. Ces zones sont d'ailleurs identifiées dans le cadre du COBRACE (zones B et C).

Brupartners encourage donc à poursuivre cette dynamique d'augmentation de l'offre de transports en commun. En outre, il rappelle soutenir toute mesure visant à améliorer l'attractivité en transports en commun. Il estime que cette attractivité passe entre autres par :

- L'efficacité de l'offre de transports en commun (singulièrement en matière de temps de parcours, de fréquences et de variété de l'offre) ;
- L'accroissement du sentiment de sécurité ;
- L'accessibilité des PMR ;
- Une « expérience clients » positive ;
- ...

A l'heure actuelle, si **Brupartners** estime que l'offre de transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale s'est améliorée ces dernières années, il souligne que tant la qualité que la quantité de l'offre de transports en commun entre la Région et sa périphérie est quant à elle insatisfaisante. De nombreux efforts doivent encore être accomplis sur cet aspect, afin de limiter les impacts négatifs de l'éventuelle taxe kilométrique sur les travailleurs actifs en Région de Bruxelles-Capitale mais résidant en dehors de la Région ou sur les Bruxellois actifs en périphérie.

Brupartners s’interroge en ce sens sur le champ des alternatives proposées. Pour le moment, il semble que les résidents de la Région de Bruxelles-Capitale pourraient potentiellement bénéficier beaucoup plus de SmartMove que les navetteurs et visiteurs des deux autres Régions du pays. Pour ces utilisateurs, *“les avantages temporels du prélèvement SmartMove ne sont pas assez importants pour compenser [les changements induits par la taxe]. Cela peut mettre en évidence la nécessité d’élaborer des politiques qui profitent à la fois aux résidents et aux non-résidents. Il est possible, par exemple, de développer davantage l’infrastructure des transports publics ou de mettre en place une compensation spéciale pour les navetteurs des régions éloignées.”*².

Cette conclusion est d’autant plus valable pour la zone métropolitaine, où les alternatives à la voiture (même en cas de grosse congestion automobile) ne garantissent pas un gain de temps, les transports publics n’étant pas nécessairement plus rapides sur de courtes distances dans ces situations. Si certaines alternatives modernes comme le vélo électrique peuvent modifier ce constat, la non-universalité de ce type d’alternatives ne permet pas de proposer de solution globale. **Brupartners** estime dès lors urgent de concrétiser les alternatives annoncées depuis longtemps telles que le réseau express régional, les parkings de transit (voir infra), le tarif unifié des transports en commun, le « Brabantnet », ... L’existence et la visibilité de ces solutions auront pour effet de rendre le système plus efficace et plus acceptable pour l’ensemble des personnes (travailleurs, employeurs) se déplaçant dans et vers Bruxelles.

Parkings de transit

Tant l’avant-projet d’ordonnance proposé que son exposé des motifs indiquent que les parkings de transit serviront à accueillir la circulation automobile des navetteurs afin de permettre à ces derniers de rejoindre la Région grâce aux transports en commun.

A cet égard, **Brupartners** tient à souligner que diverses analyses ont déjà démontré que, pour être pertinents, ces parkings doivent être situés dans la zone métropolitaine plutôt que dans la Région. D’ailleurs, une analyse réalisée en 2018 par Brussels Metropolitan soulignait le manque de places de parkings de transit (et de covoiturage) disposant d’une connexion directe avec les transports en commun et plus particulièrement avec le réseau ferroviaire « S » (tant dans la zone métropolitaine que dans la Région de Bruxelles-Capitale).

Selon **Brupartners**, la création de tels parkings doit impérativement constituer un des objets des négociations avec les Gouvernements flamand et wallon. A toute fin utile, une illustration des besoins de parkings de transits identifiés par Brussels Metropolitan est annexée au présent avis.

Coordination et cohérence des alternatives

La réponse aux problèmes de mobilité demandant une approche globale, et pour assurer une transformation modale, **Brupartners** estime qu’il s’agit de proposer des solutions qui soient cohérentes et concertées entre Régions et avec le Fédéral (SNCB par exemple). En effet, si un automobiliste, suite à l’introduction de la taxe SmartMove, décide de laisser sa voiture au garage ou de ne pas entrer avec son véhicule dans Bruxelles, il faut qu’il puisse avoir le choix de combiner différentes solutions (transports en commun, parkings de transit, ...) et que le coût total de ce transfert modal ne soit pas supérieur au prix auquel lui reviendrait un trajet en voiture. Se pose dès lors la question de la gratuité des parkings de transit par exemple.

² Analyse de la mobilité – Les effets de SmartMove sur la mobilité, les recettes de péage et les effets socio-économiques, p.111.

C'est pourquoi, pour **Brupartners**, il est nécessaire que les demandeurs de déplacements puissent avoir accès à un dispositif de type MaaS leur permettant de visualiser l'ensemble des alternatives qui s'offrent à eux et de comparer les coûts et le temps de parcours liés au trajet, afin d'inciter au maximum au modal shift. La visibilité des alternatives à la voiture est essentielle si l'objectif est de réduire sa présence sur les routes. **Brupartners** se réjouit donc qu'un tel aspect soit présent dans le cadre de SmartMove.

Par ailleurs, pour **Brupartners**, afin d'éviter toutes discriminations entre travailleurs d'un même secteur, d'une même entreprise, il faut qu'il y ait une discussion tant au niveau intersectoriel que de l'entreprise quant à la prise en charge de cette taxe dans le cadre du remboursement des frais de déplacements. Il faudra tout de même veiller au fait que le remboursement par l'employeur, en partie ou en totalité de la taxe, n'ait pas pour conséquence de diminuer l'effet incitatif de la taxe et de ne plus rencontrer l'objectif de cette taxe qui est la diminution de la congestion.

1.1.5. La taxe doit prendre en compte les impacts socio-économiques

Pour **Brupartners**, les impacts socio-économiques, dans leur globalité, induits par SmartMove doivent être positifs pour la Région de Bruxelles-Capitale. Ce point sera développé plus en détails ci-dessous (**voir point 2**).

1.1.6. La taxe doit également concerner les véhicules immatriculés à l'étranger

Le dispositif de taxation kilométrique prévoit la participation financière de tous les véhicules, qu'ils soient immatriculés en Belgique ou non. **Brupartners** estime que cette disposition est positive dans la mesure où actuellement de nombreux véhicules non-immatriculés en Belgique ne participent aucunement aux frais engendrés par leur utilisation des infrastructures routières belges. La Région de Bruxelles-Capitale est particulièrement concernée par cette problématique. En outre, cette situation peut être la source de distorsions de concurrence dans la mesure où certaines entreprises travaillent avec des véhicules immatriculés à l'étranger.

En prévoyant la participation financière des véhicules étrangers, cet avant-projet d'ordonnance corrigera partiellement ces distorsions de concurrence, à condition bien sûr que des contrôles soient effectués sur le terrain. Pour **Brupartners**, il est notamment nécessaire que les zones de police et les communes collaborent avec la Région (exemple : nouvelle domiciliation en Belgique mais plaque d'immatriculation étrangère) pour le contrôle de l'usage des plaques d'immatriculation.

Brupartners s'interroge sur la manière dont les amendes vont pouvoir être récupérées auprès des automobilistes dont le véhicule est immatriculé à l'étranger. Il exige que tout soit mis en œuvre (via notamment la conclusion d'accords bilatéraux avec les autres Etats) afin de faciliter la perception des amendes auprès des fraudeurs étrangers. En l'absence de tels accords, une immobilisation du véhicule devrait être prévue afin de s'assurer de la récupération du montant de l'amende.

1.2. Impacts socio-économiques de SmartMove

Brupartners insistait déjà en 2012 pour que « l'introduction d'un prélèvement kilométrique [...] [soit] précédée d'analyses socio-économiques et d'une concertation sociale ». Il y soulignait également que « certains préalables sont requis et même indispensables avant la mise en place de tels systèmes [dont le prélèvement kilométrique]. 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 » (avis [A-2012-053-CES](#)).

De plus, dans son avis relatif au plan Good Move, **Brupartners** insistait pour que la taxation n'entrave pas le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale et demandait plus globalement de veiller à ce que l'exécution du plan Good Move aboutisse à une amélioration des prestations économiques des entreprises en Région bruxelloise au niveau de la rentabilité, de l'emploi et de la durée de vie des entreprises.

Brupartners salue dès lors le fait qu'une étude d'impacts socio-économiques ait été effectuée dans le cadre de l'élaboration du projet de taxation kilométrique. Toutefois, au vu de la date à laquelle l'étude s'est clôturée (25 novembre 2020), il se demande dans quelle mesure les conclusions qui en résultent ont été prises en compte dans la rédaction de l'avant-projet d'ordonnance soumis à consultation. Le tout n'est pas de mener une étude socio-économique, il faut pouvoir en tirer les conclusions utiles.

En outre, **Brupartners** souligne qu'une concertation des interlocuteurs sociaux, notamment sur les éléments à évaluer dans l'étude aurait permis de déjà prendre en compte certains éléments qui vont être développés ci-dessous et pour lesquels l'étude actuelle n'apporte pas de réponse, et d'apporter un premier regard critique. **Brupartners** aurait, ainsi, souhaité pouvoir être concerté sur les profils socio-économiques pertinents à analyser.

Brupartners formule donc dans les points qui suivent, les éléments qui semblent importants à prendre en compte lorsqu'un dispositif tel que SmartMove est mis en place, puisque ses effets socio-économiques ne seront pas neutres. Ainsi, **Brupartners** considère essentiel de mettre en exergue les éléments suivants devant impérativement être pris en compte avant toute mise en œuvre d'une taxation kilométrique intelligente :

- **Bien cibler la zone concernée par la taxe**
- **Prendre en compte la compétitivité et l'attractivité de l'économie bruxelloise**
- **Prendre en compte les impacts sociaux**
- **Prendre en compte les effets macro-économiques et les effets micro-économiques**

1.2.1. *Bien cibler la zone concernée par la taxe*

Pour **Brupartners**, la question de la zone concernée par la taxe est indéniablement à mettre en parallèle avec la condition de réussite relative à la conclusion d'un accord interrégional. En effet, en fonction de la zone définie, les impacts socio-économiques seront différents.

C'est pourquoi, **Brupartners** s'interroge sur le postulat de départ de l'étude qui ne considère comme zone à cibler pour la mise en place de la taxation kilométrique intelligente que le seul territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. La détermination de la zone doit être étudiée d'un point de vue socio-économique et concertée avec les deux autres Régions.

Or, selon **Brupartners**, l'hypothèse de départ choisie ici (qui écarte *de facto* la possibilité d'une zone plus petite ou plus grande) est une décision inspirée par la réalité constitutionnelle du pays et non par sa réalité socio-économique. Pourtant, l'interdépendance économique et sociale de Bruxelles avec son hinterland est si grande et si importante que des mesures qui ne tiennent pas compte des impacts sur celle-ci risquent d'engendrer des retombées négatives sur l'ensemble du tissu socio-économique.

En outre, pour garder toute la cohérence et garantir l'objectif de réduction de la congestion, il faut que, comme mentionné précédemment les alternatives à la voiture et les infrastructures de mobilité

(ex : parkings de transit) soient développées, non seulement au sein de la Région mais également sur l'ensemble de la zone métropolitaine.

Pour **Brupartners, à l'exception de deux organisations représentatives des travailleurs (CSC, CGSLB)**, si la zone déterminée ne concerne pas *a minima* la zone métropolitaine, alors c'est tout le dispositif SmartMove qui doit être remis en cause car il ne permettra pas de rencontrer l'objectif de diminution de la congestion dans la mesure où les problèmes de mobilité transcendent les frontières.

Les deux organisations représentatives des travailleurs (CSC, CGSLB), quant à elles, estiment que si la zone devait rester celle établie actuellement, à savoir le territoire régional, le dispositif SmartMove peut, quand même, être mis en place moyennant des corrections sociales et des mesures d'accompagnement pour certains publics.

1.2.2. Prendre en compte la compétitivité et l'attractivité de l'économie bruxelloise

Brupartners estime nécessaire d'accorder une attention particulière à l'impact de la taxe kilométrique sur les aspects économiques suivants. Il faut prendre en considération le fait que, contrairement à certains exemples étrangers évoqués dans l'étude d'impact (Londres, Stockholm)³, Bruxelles est située à proximité d'autres villes dotées de services et d'infrastructures similaires.

- L'attractivité des métiers et des salaires en Région de Bruxelles-Capitale. Singulièrement, il y a lieu d'être extrêmement attentif à ne pas mettre à mal cette attractivité, en particulier, dans des fonctions critiques (notamment dans les métiers de la petite enfance (puériculteurs), de l'enseignement (enseignants, éducateurs) ou de l'aide aux personnes (infirmiers, aides-soignants)). Par ailleurs, une moindre attractivité des métiers en Région de Bruxelles-Capitale risque d'induire l'exode de travailleurs résidents actuellement en Région de Bruxelles-Capitale, en particulier dans les secteurs très concurrentiels tels que la chimie, la recherche et le développement ;

Il faut également prendre en compte la distinction entre les effets relevant du niveau macro-économique et ceux relevant du niveau micro-économique (voir en particulier le point 1.2.4) ;

- L'attractivité des commerces, du secteur HORECA bruxellois et du secteur culturel bruxellois ;
- L'attractivité des infrastructures bruxelloises en matière de soins de santé, qui pour les non-Bruxellois sont principalement accessibles en véhicule individuel ;
- Le risque de délocalisation d'entreprises ou d'institutions ;
- La faisabilité économique de développement d'offres d'e-commerce, singulièrement pour de petits acteurs locaux.
- Les impacts qui peuvent être plus conséquents sur certains secteurs puisque le véhicule est un outil de travail : notamment les secteurs de la construction, les professions libérales, les professionnels de la santé.

Par ailleurs, il ressort de l'étude qu'à la suite de l'introduction de SmartMove, le nombre de km parcourus en voiture et le nombre de passagers-km vont diminuer. Certains de ces voyages seront effectués en utilisant les alternatives à la voiture individuelle. Dans l'ensemble, moins de passagers-

³ Voir annexe 2

km seront parcourus, principalement par les résidents, mais plus encore par les visiteurs de la Région⁴. **Brupartners** demande dès lors qu'une étude soit réalisée sur l'impact de SmartMove sur la décision des non-résidents de la Région bruxelloise de « monter à la capitale », que ce soit en voiture ou non. Bruxelles est-elle suffisamment attrayante pour que les visiteurs et les entreprises paient la taxe ou utilisent des alternatives à la voiture ou Bruxelles risque-t-elle de souffrir d'un ralentissement économique ?

Brupartners demande également que l'accessibilité du marché non-bruxellois pour les entrepreneurs bruxellois puisse être étudiée, dans la mesure où ces derniers devront sans doute, contrairement à leurs homologues flamands ou wallons, intégrer le montant de la taxation kilométrique dans leur structure de prix.

A cet égard, **Brupartners** rappelle que les camionnettes sont les outils de travail des entreprises et de leurs travailleurs et que donc, à ce titre, la proximité entre le lieu sur lequel les travaux ont lieu et les camionnettes est primordiale. Elles contiennent tant le matériel que les matériaux nécessaires à leur mission, et leur utilisation nécessite de nombreux aller-retours avec des charges parfois lourdes.

Les travailleurs des secteurs concernés ne peuvent pas choisir d'utiliser les transports publics ou le vélo, sauf cas exceptionnel. Par ailleurs, la mobilité partagée des camionnettes dans certains secteurs (construction, ...) en fait déjà un modèle de transport respectueux de l'environnement, en circulant de plus généralement en dehors des heures de pointe. Pour **Brupartners**, ces camionnettes partagées devraient d'ailleurs être davantage encouragées.

Sur base de ces éléments, **Brupartners** demande qu'une étude sur les impacts socio-économiques d'une telle taxe kilométrique sur ces publics-cibles puisse être réalisée, même s'il est bien conscient que la réduction de la congestion pourra être un avantage pour ces professionnels (gain de temps, trafic plus fluide, ...).

Brupartners suggère aussi d'étudier rigoureusement l'impact de ce projet de taxation kilométrique sur le secteur des taxis qui rencontre déjà de grande difficulté à être rentable, et ce encore plus en pleine crise économique liée au Covid-19. En outre, pour ce secteur les gains liés à la décongestion seront moindres que pour les conducteurs *lambda* dans la mesure où les taxis peuvent déjà sortir des embouteillages dans certains endroits critiques (par exemple en étant autorisés à utiliser certains couloirs de bus). Des mesures d'accompagnement sont à envisager, d'autant que certains taxis ont des contrats et des équipements spécifiques pour le transport des personnes à mobilité réduite

Par ailleurs, **Brupartners** se demande également ce qu'il en est de mesures d'accompagnement spécifiques pour les auto-écoles qui ne sont actuellement pas soumises à la taxe de circulation.

Enfin, **Brupartners** se demande s'il y a une corrélation entre la crise sanitaire liée au Covid-19, qui a eu des conséquences en termes de modifications des comportements liés aux déplacements « domicile-travail » (augmentation du télétravail, augmentation de l'utilisation des modes actifs, ...), et la volonté de mettre rapidement en place ce dispositif SmartMove. Les effets qui y sont liés en termes économiques doivent être étudiés.

⁴ Voir figure 30 page 53 de l'analyse de mobilité, les effets de SmartMove sur la mobilité, les recettes de péages et les effets socio-économiques.

1.2.3. Prendre en compte les impacts sociaux

Bien qu'une étude d'impacts socio-économiques ait été effectuée, **Brupartners** estime que plusieurs effets sociaux de la taxation kilométrique restent à évaluer et doivent être davantage pris en considération. Sans préjuger de l'exhaustivité de cette liste, il met en exergue les éléments suivants :

- Les risques de discrimination entre travailleurs et les potentiels impacts sur les conditions de travail.

La capacité de négocier ses conditions de travail variant selon les secteurs d'activités des travailleurs, voire en fonction de la capacité à négocier des individus, le dispositif de taxation kilométrique risque d'induire des discriminations entre travailleurs, notamment en ce qui concerne la prise en charge par l'employeur des frais de déplacement (à la hausse) ou les horaires de travail imposés (qui pourraient être modifiés pour échapper à la taxation). Garantir l'absence de discriminations entre travailleurs constitue une condition pour la mise en œuvre de ce dispositif.

- Contrairement à ce qui est affirmé dans le « test égalité des chances », une taxation kilométrique induit un risque de discrimination genrée.

Plusieurs études⁵ ont démontré que les parcours effectués diffèrent en fonction du genre des individus. Les femmes sont en effet plus nombreuses à effectuer des étapes durant un parcours entre le domicile et le travail. Dès lors, l'impact financier d'une taxation kilométrique sera plus conséquent pour ce public. En outre, certains secteurs très féminisés (petite enfance, enseignement, soin de santé...) risquent d'être fortement impactés par une taxation kilométrique.

- Le dispositif tel que prévu nécessite d'agir pour davantage d'inclusion numérique.

Le dispositif tel qu'actuellement envisagé prévoit la nécessité d'utiliser un smartphone. Or, dans son « baromètre de l'inclusion numérique 2020 », la Fondation Roi Baudouin a évalué que 32% des individus possèdent des compétences numériques « faibles »⁶ et considère qu'environ 40% de la population belge est en situation de vulnérabilité face à la numérisation croissante de la société. **Brupartners** a d'ailleurs consacré le dossier de son magazine de décembre 2020 à cette problématique ([Décembre 2020](#)).

- Les impacts sur le suivi médical des patients non-bruxellois traités dans une institution de soin bruxelloise (plus de 30% des patients).

Outre, le risque de perte d'attractivité général des institutions médicales bruxelloises (voir supra), il y a lieu d'évaluer finement les effets d'une éventuelle taxation kilométrique sur ces patients, notamment en ce qui concerne le suivi de leurs soins.

- Les biais induits par le critère des chevaux fiscaux.

D'une part, la prise en compte des chevaux fiscaux comme l'un des critères pour déterminer le montant de la taxation kilométrique induit un biais social dans la mesure où il ne permet

⁵ Voir notamment : https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/domicile_travail/edition_2017/genre, <https://www.laligue.be/association/edito/la-mobilite-des-familles-une-affaire-de-genre> et <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-1-page-137.htm>.

⁶ https://www.kbs-frb.be/fr/Activities/Publications/2020/2020_08_24_CF.

pas de tenir compte du fait que certains véhicules disposant de nombreux chevaux fiscaux sont achetés d'occasion. Or, ce sont principalement des ménages disposant de revenus plus faibles qui recourent au marché des véhicules d'occasion.

D'autre part, le fait que les véhicules électriques soient considérés comme ayant les chevaux fiscaux les plus bas, permettant aux possesseurs de ces véhicules d'échapper au montant de base lors du calcul de la taxe (alors que seuls les véhicules les plus petits ont normalement droit à cet avantage), confèrera un avantage financier à un public disposant des moyens lui permettant d'envisager l'achat de ce type de véhicules. En outre, cette disposition est injustifiée au regard de l'objectif de décongestionnement de la Région de Bruxelles-Capitale dans la mesure où, quel que soit son type de motorisation, un véhicule occupe de l'espace public.

À cet égard, **Brupartners** estime que les effets environnementaux des mesures de mobilité sont supposés être prises en charge par le dispositif de la zone de basses émissions et que la mesure SmartMove doit avoir comme but principal un shift-modal pour aider à la décongestion automobile.

- Les spécificités de certaines situations méritent une attention particulière.

Il s'agit notamment des Bruxellois en situation de précarité économique possédant un véhicule ancien, des véhicules utilisés par plusieurs travailleurs au cours d'une même journée ou de l'impact fiscal sur les personnes isolées (célibataires, personnes âgées, familles monoparentales, ...) par ailleurs déjà défavorisées au niveau de la fiscalité globale.

Défendant le principe selon lequel « *les épaules les plus larges doivent porter les charges lourdes* », **Brupartners** estime important de trouver des solutions satisfaisantes pour les situations évoquées et de prévoir des compensations sociales, notamment, pour les publics-cibles suivants :

- Les familles nombreuses à bas revenus (véhicules plus gros)
- Les travailleurs (qu'ils soient salariés ou indépendants) à bas revenus dépendants de la voiture (plus longues distances)
- Les entrepreneurs lourdement impactés par la crise du COVID-19.

Par ailleurs, **Brupartners** suggère les pistes de réflexion suivantes devant conduire à des solutions afin de pallier les effets sociaux négatifs de la taxation kilométrique :

- Analyser davantage de personnes-types, en envisageant un plus grand nombre de simulations et en variant les situations car, si les gains de la décongestion seront certes garantis dans certains cas, d'autres effets plus insidieux peuvent également exister.
- Envisager un tarif réduit pour certains publics (BIM, par exemple).
- Développer un simulateur (sur base de l'ensemble des projections effectuées dans le cadre de l'étude d'impacts) permettant à tous d'évaluer l'impact de la réforme selon leur propre situation. Le simulateur doit permettre d'évaluer tant des situations individuelles que collectives (ex : au niveau des entreprises par rapport à la flotte de véhicules, ...).
- Rendre l'outil de comparaison de modes de déplacement utile aux entreprises afin de les accompagner dans la diminution de leurs besoins en déplacements individuels.

- Harmoniser les modalités de remboursement des frais de déplacements au niveau intersectoriel pour réduire les risques de discrimination entre travailleurs.
- Étudier l'impact que la taxe pourrait avoir sur les effets générés.
- Outre les solutions globales pour davantage d'inclusion numérique (voir dossier), un système alternatif (OBU) à l'utilisation du smartphone doit être rendu possible, tant pour la taxe variable que pour la taxe forfaitaire.
- Prendre en compte l'âge du véhicule lors de son achat (immatriculation) pour que le tarif de base soit réduit pour les voitures d'occasion.

1.2.4. *Prendre en compte les effets macro-économiques et les effets micro-économiques*

Brupartners reconnaît que, lorsque l'analyse d'impacts se place au niveau macro-économique, il est certain que les gains de temps générés par une diminution de la congestion urbaine et des temps de déplacements auront un impact économique positif (tout comme les avantages liés à une meilleure sécurité routière, une meilleure qualité de l'air et à la réduction du bruit). Cependant, **Brupartners** insiste sur le fait que ces gains macro-économiques et donc globaux ne seront pas nécessairement perceptibles au niveau micro-économique. En effet, pour **Brupartners**, un gain en termes de temps lié à une diminution des embouteillages et donc des trajets plus courts peut difficilement être matérialisé en revenu supplémentaire pour la plupart des travailleurs et des institutions voire même des entreprises.

À titre d'exemple, **Brupartners** souligne qu'un travailleur ne verra probablement pas de changement concret quant à sa capacité à boucler son budget individuel grâce à la réduction de son temps de parcours « domicile-travail ». De même, il n'est pas certain qu'un chef d'entreprise perçoive directement les avantages économiques d'une diminution du stress de ses employés résultant d'une diminution du temps passé dans les embouteillages.

En outre, **Brupartners** constate que les effets sont regardés par moyenne, sans chercher à identifier les scénarios critiques. Si les ménages avec peu de revenus font en moyenne peu de km, il y en a certains qui font beaucoup de km : quel est l'effet sur leur revenu et un éventuel piège à l'emploi ?

L'étude stipule en outre⁷ que « pour les visiteurs et les navetteurs de la Région de Bruxelles-Capitale, les avantages temporels du prélèvement SmartMove ne sont pas assez importants pour compenser. Cela peut mettre en évidence la nécessité d'élaborer des politiques qui profitent à la fois aux résidents et aux non-résidents. Il est possible par exemple, de développer davantage l'infrastructure de transports publics ou de mettre en place une compensation spéciale pour les navetteurs des Régions éloignées. Toutefois, nous n'avons pas évalué l'impact de ces mesures compensatoires dans le présent rapport ». **Brupartners** demande explicitement que ces mesures compensatoires puissent être étudiées et identifiées.

Par ailleurs, vu la généralisation de la vitesse de 30 km/h sur le territoire bruxellois, **Brupartners** se demande dans quelle mesure le cumul de cette diminution de la vitesse et de la taxe SmartMove aura un effet sur la diminution de la congestion et les temps de parcours.

⁷ L'analyse de mobilité, les effets de SmartMove sur la mobilité, les recettes de péages et les effets socio-économiques, p.111 (version FR), p108 (version NL).

1.3. Concertation et temporalité

1.3.1. La concertation sociale

La concertation intersectorielle

Brupartners rappelle que les interlocuteurs sociaux avaient demandé que la mobilité soit considérée comme une priorité partagée dans le cadre de la Stratégie 2025. Cette demande a en outre été réitérée en ce qui concerne la Stratégie 2030 (même si l'élaboration du plan Good Move a fait l'objet de larges consultations et qu'il est prévu de traiter certains chantiers spécifiques dans le cadre des priorités partagées). En effet, les partenaires sociaux sont, en ce qui concerne la mobilité, aussi bien les grands « demandeurs » de mobilité que les « détenteurs de solutions ».

Brupartners a toujours demandé d'être impliqué en amont des réflexions sur la tarification des déplacements à l'usage, eu égard aux impacts socio-économiques qui y sont liés. Brupartners rappelle d'ailleurs que l'action E.5 du plan Good Move présente les partenaires sociaux comme partenaires dans la mise en œuvre des actions du plan régional de mobilité et des plans communaux de mobilité, afin d'augmenter leur acceptabilité et d'assurer l'opérationnalisation la plus adaptée aux besoins des usagers, tout en assurant la conformité des aménagements et des infrastructures aux objectifs de la Région.

A cet égard, si **Brupartners** salue le fait que le Gouvernement ait décidé de geler le processus de décision sur le dispositif SmartMove jusqu'au 31 mars 2021 afin de permettre une concertation avec les différents acteurs concernés, il se demande s'il n'aurait pas été plus utile de prévoir une période de concertation d'emblée, permettant aux différents acteurs d'intégrer dans leurs positions les résultats des études ou phase-tests en cours ou à venir.

Si la volonté de développer une fiscalité automobile adaptée aux enjeux actuels est un objectif partagé par les interlocuteurs sociaux (voir supra), **Brupartners** questionne donc la méthode mise en œuvre par le Gouvernement bruxellois pour y parvenir et regrette que ses appels à l'organisation de consultations le plus en amont possible concernant la taxe kilométrique n'aient pas été entendus. Il estime en effet qu'il aurait été opportun de pouvoir débattre sereinement de certaines modalités de ce projet avant son introduction.

Brupartners regrette également la communication du Gouvernement sur le sujet présent. Celle-ci n'a pas contribué à l'instauration d'un climat serein à la concertation, situation préjudiciable pour atteindre les objectifs fixés par l'ensemble des éléments du plan Good Move.

La concertation sectorielle

Brupartners se demande comment les différents secteurs qui sont concernés par la mesure vont être approchés et concertés sur celle-ci. **Brupartners** estime important de n'oublier personne. Il sera nécessaire d'avoir une coordination des retours qui seront faits auprès des différents Ministres.

En effet, pour assurer une adhésion du plus grand nombre quant à cette taxe SmartMove, il importe que l'ensemble des acteurs concernés soient consultés le plus en amont possible.

La concertation au niveau des entreprises

Brupartners souligne que la concertation sur la mobilité et en particulier sur SmartMove doit également avoir lieu au niveau des entreprises, via les conseils d'entreprise, afin de ne pas limiter la réflexion à la problématique des déplacements individuels.

Pour les entreprises de plus de 100 travailleurs et qui ont l'obligation d'établir un plan de déplacements d'entreprise (PDE), il importe que la réflexion sur SmartMove puisse être intégrée dans la réflexion sur l'établissement de ce PDE.

1.3.2. *L'opportunité du timing*

La crise du COVID-19 ayant encore, malheureusement, à produire tous ses effets, **Brupartners** considère opportun de s'interroger sur la juste période qui permettrait d'introduire des changements dans les habitudes de mobilité. Si la période choisie peut profiter des changements induits par le choc COVID-19 dans les habitudes de travail et de déplacements, bien que tous n'aient sans doute pas vocation à être pérennisés, **Brupartners** considère qu'elle doit également prendre en compte les effets des grandes mesures prises en matière de mobilité pour limiter l'impact négatif du cumul de ces mesures sur la vie socio-économique de la Région.

A cet effet, **Brupartners** plaide pour l'instauration d'une "année blanche" lors de laquelle la nouvelle taxation serait simulée pour tous les usagers, afin d'offrir une certaine souplesse au mécanisme et permettre une adoption plus sereine de nouvelles habitudes. Cette année permettrait d'informer correctement les usagers et redevables des alternatives disponibles, tout en planifiant le développement d'alternatives pour les usagers les plus impactés par la mesure à venir. Cette année blanche permettrait également d'éprouver le système d'un point de vue technique et de répondre aux éventuels bugs techniques et autres situations qui pourraient survenir (ex : quid de la facturation des kms roulés si ma voiture a été volée ?).

L'objectif de réduction de la congestion automobile serait d'autant plus facile à atteindre si les redevables ont à effectuer ces changements d'habitudes dans des conditions sereines permettant une comparaison directe.

1.4. Utilisation des ressources

Pour **Brupartners**, les ressources doivent prioritairement servir au financement d'alternatives de mobilité collective : transports en commun, infrastructures de mobilité (parkings de dissuasion), soutien aux navettes d'entreprises, etc.

Il faut également souligner que la Région crée par ce système une source de revenus qui pourra à terme compenser les accises amenées à disparaître vu l'électrification du parc.

Selon **Brupartners**, pour améliorer la portée de cette taxation kilométrique intelligente, une partie des revenus générés devrait être aussi attribuée à des investissements et à la maintenance de l'infrastructure routière. L'utilisateur du réseau routier contribue ainsi directement à son entretien. Une condition importante est que les automobilistes disposent d'alternatives suffisantes pour leurs déplacements, lorsqu'ils sont contraints par le lieu et le temps.

Enfin, **Brupartners** considère comme essentiel qu'une partie des fonds destinés à amortir les effets de SmartMove soient affectés aux mesures d'accompagnement, notamment à destination des publics les plus défavorisés.

1.5. Phase test et re-consultation

Brupartners estime positif de prévoir une phase « test » afin d'éprouver le système tel qu'actuellement envisagé, notamment d'un point de vue technique (corrections des éventuels bugs,

prise en compte des situations particulières : dispositif de contrôle en panne, vol d'un véhicule, ...) mais également au niveau des critères pris en compte pour déterminer le montant de la taxe (ajustement des horaires, des prix, ...) en fonction des résultats en termes de diminution de la congestion.

Il estime toutefois que la période de test doit être plus large que seulement 3 mois et doit viser l'ensemble des utilisateurs concernés. Ainsi, il estime que le test sera biaisé s'il se base uniquement sur des utilisateurs volontaires (certains publics-cibles ne seront sans doute pas représentés). En outre, la période durant laquelle le test sera effectué est également importante (par exemple, en raison de la crise sanitaire, le télétravail est sans doute plus largement utilisé qu'en période « normale »).

C'est pourquoi, **Brupartners** demande, qu'avant la mise en œuvre effective du dispositif SmartMove, il soit prévu l'organisation d'une « année blanche » lors de laquelle tous les redevables verraient leur imposition actuelle comparée à la nouvelle formule proposée. Impliquer tous les utilisateurs est une condition nécessaire pour vérifier l'impact sur la congestion automobile.

Brupartners attire également l'attention sur le fait que certains effets de la taxation kilométrique tels que la décongestion mettront plus d'un an à se faire ressentir. Il estime dès lors essentiel de prévoir une évaluation de ce dispositif plusieurs années après son éventuelle mise en œuvre.

Au vu des nombreuses mesures prises en matière de mobilité à Bruxelles, **Brupartners** considère évident que toute évaluation prochaine doit prendre en compte l'ensemble de ces mesures pour les évaluer, en ce compris l'impact de la zone 30 généralisée.

Brupartners souhaite être concerté sur l'évaluation de la phase test et pouvoir adapter son avis, le cas échéant en fonction des résultats obtenus.

- En résumé des considérations générales, **Brupartners** insiste sur le fait que pour assurer un fonctionnement efficace et une adhésion collective au dispositif SmartMove, il faut notamment que :
- **Les conditions de réussite** citées ci-avant **soient prises en compte**
 - **Les impacts socio-économiques** soient correctement **évalués, anticipés et pris en compte**
 - **Le dispositif** soit perçu comme **socialement juste**
 - **Le dispositif** ait un **effet retour rapide sur la diminution de la congestion**
 - **Les mesures du plan Good Move, dans leur globalité**, en ce compris, la LEZ, la nouvelle ordonnance de stationnement, l'interdiction des moteurs diesel, la zone 30, etc. **ne constituent pas dans leur ensemble, à un moment donné dans le temps, une charge trop importante**. Les changements entrepris prennent du temps et la hâte peut handicaper une mise en œuvre harmonieuse et concertée des changements souhaités
 - **Le calendrier soit phasé en prévoyant notamment une année blanche** afin de permettre tant une adaptation au niveau du dispositif en tant que tel (ajustements techniques, ajustement au niveau des variables) qu'au niveau des comportements de déplacements

2. Considérations particulières

2.1. Mesures d'accompagnement spécifiques pour certains types de véhicules

2.1.1. Exemptions

Brupartners remarque que certaines exemptions de la nouvelle taxe de lutte contre la congestion du trafic automobile ne s'alignent pas sur les exemptions de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation. A cet effet, **Brupartners** demande de conserver une cohérence dans les exemptions aux taxes afin d'éviter que des véhicules qui étaient exemptés pour des motifs raisonnables ne se retrouvent pas à payer la nouvelle taxe SmartMove. Cette cohérence est également nécessaire pour éviter que certains types de véhicule ne soit soumis à aucune taxe suite à la neutralisation de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation.

2.1.2. Véhicules de leasing

Brupartners note que les sociétés de crédit-bail bruxelloises se retrouveront, suite aux modifications présentes, dans la même situation que l'ensemble des redevables situés en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. Les modifications pour ces taxes étant subordonnées à des accords interrégionaux, les redevables usant des véhicules proposés par ces sociétés resteront assujettis à la taxe kilométrique sans neutralisation des taxes de mise en circulation et taxe de circulation.

Brupartners, compte tenu de cette situation, est demandeur des résultats d'études juridiques sur la taxation des sociétés de crédit-bail et d'une clarification sur la fiscalité de véhicules de leasing afin d'en mesurer correctement l'impact socio-économique.

2.1.3. Véhicules de transports collectifs (institutions) et de PMR

Brupartners demande qu'une attention particulière et des mesures d'accompagnement soient prévues pour les véhicules de transports collectifs (institutions) et de PMR (y compris pour les tuteurs et les aidants qui ne sont pas nécessairement domiciliés au même endroit). Il pourrait s'agir de prévoir une réduction de la taxe pour les véhicules collectifs qui ont un agrément pour ce type de transport puisque par essence, de par leur caractère collectif, ils permettent de réduire la congestion.

Brupartners souligne que vu le public-cible (personne avec un handicap, enfants, personnes âgées, malades, etc.) et le type de services offerts (transport de MRS vers les hôpitaux, transport vers des centres pour personne handicapées, etc.), certains trajets ou déplacements ne peuvent pas être évités et ne peuvent être organisés via des modes de transport alternatifs (transport en commun, camionnette "verte", etc.). Le risque est que ces services soient supprimés et que la responsabilité retombe sur le particulier, ce qui irait donc à l'encontre du but recherché : la lutte contre la congestion.

Dès lors, pour pouvoir continuer à fournir ces services collectifs et que le coût de la taxe n'empiète pas sur les enveloppes budgétaires, **Brupartners** demande que :

- la taxe kilométrique soit reprise dans les frais de fonctionnement
- les enveloppes de frais de fonctionnement des subventions soient revues à la hausse. En effet, celles-ci n'ont plus été augmentées depuis les années 90, mais les coûts n'ont quant à eux pas cessé d'augmenter.

2.2. Respect de la vie privée

Sur le plan de la vie privée, **Brupartners** considère le dispositif SmartMove comme inquiétant et intrusif.

D'une part, concernant l'utilisation des caméras ANPR, la note au Gouvernement n'est pas claire sur le plan juridique.

Par conséquent, **Brupartners** n'est donc pas convaincu que l'utilisation des caméras ANPR soit possible pour SmartMove. Il regrette, d'ailleurs, de ne pas avoir reçu l'avis juridique sur la question alors qu'il l'avait demandé.

D'autre part, concernant le respect de la vie privée et du GDPR, **Brupartners** insiste sur le fait que les données partagées doivent être celles qui sont strictement nécessaires à l'application de la taxe. Il n'est ainsi pas nécessaire de connaître les horaires de tous les déplacements mais seulement les km par tranche horaire. Il est nécessaire de garantir le respect de la vie privée, que les données puissent être anonymisées et qu'elles puissent, malgré tout, faire l'objet de contestations.

Pour **Brupartners**, il serait intéressant de voir comment les autres villes qui ont introduit un dispositif de taxation kilométrique ont procédé sur ce point.

Brupartners demande finalement que l'Autorité de Protection des Données puisse donner son avis sur la question.

2.3. Mise en œuvre du système via l'application smartphone

Brupartners estime que certaines modalités (utilisation d'un smartphone notamment) envisagées pour la taxation kilométrique soulignent l'importance d'œuvrer pour davantage d'inclusion numérique. Une solution alternative de type OBU doit être proposée d'emblée (**CSC**). A cet égard, **Brupartners** attire l'attention sur les conclusions formulées dans le cadre du dossier consacré à ce sujet dans son [magazine](#). En outre, il souligne avoir émis deux avis récents⁸ dans lesquels il traite également de cette problématique.

Pour **Brupartners**, il faut prévoir différents profils pour un utilisateur dans l'application : professionnel et privé afin de répercuter la taxe des trajets effectués pour l'employeur directement vers celui-ci. Un profil « privé » et plusieurs profils « Domicile-Lieu de travail » et « Missions » pour les personnes avec plusieurs employeurs.

En outre, pour éviter de facturer par erreur ou dans les cas où la personne change d'avis (sort et rentre dans son garage ou se déplace dans un domaine privé), **Brupartners** estime que le montant de base ne devrait être dû qu'après quelques centaines de mètres.

Pour **Brupartners**, en cas de non-fonctionnement de l'application pour diverses raisons (batterie, casse, oubli, perte du smartphone), les utilisateurs devraient avoir la possibilité de s'inscrire pour une activation automatique du forfait plutôt que de passer par la case « amende à contester ». Les amendes seraient réservées aux cas de fraudes.

Au cas où l'utilisateur du système primaire dépasse le forfait journalier, c'est celui-ci qui devrait être appliqué automatiquement (principe du maximum à facturer sans demander anticipativement à l'utilisateur de choisir).

⁸ Voir [A-2020-030-BRUPARTNERS](#) et [A-2020-047-BRUPARTNERS](#).

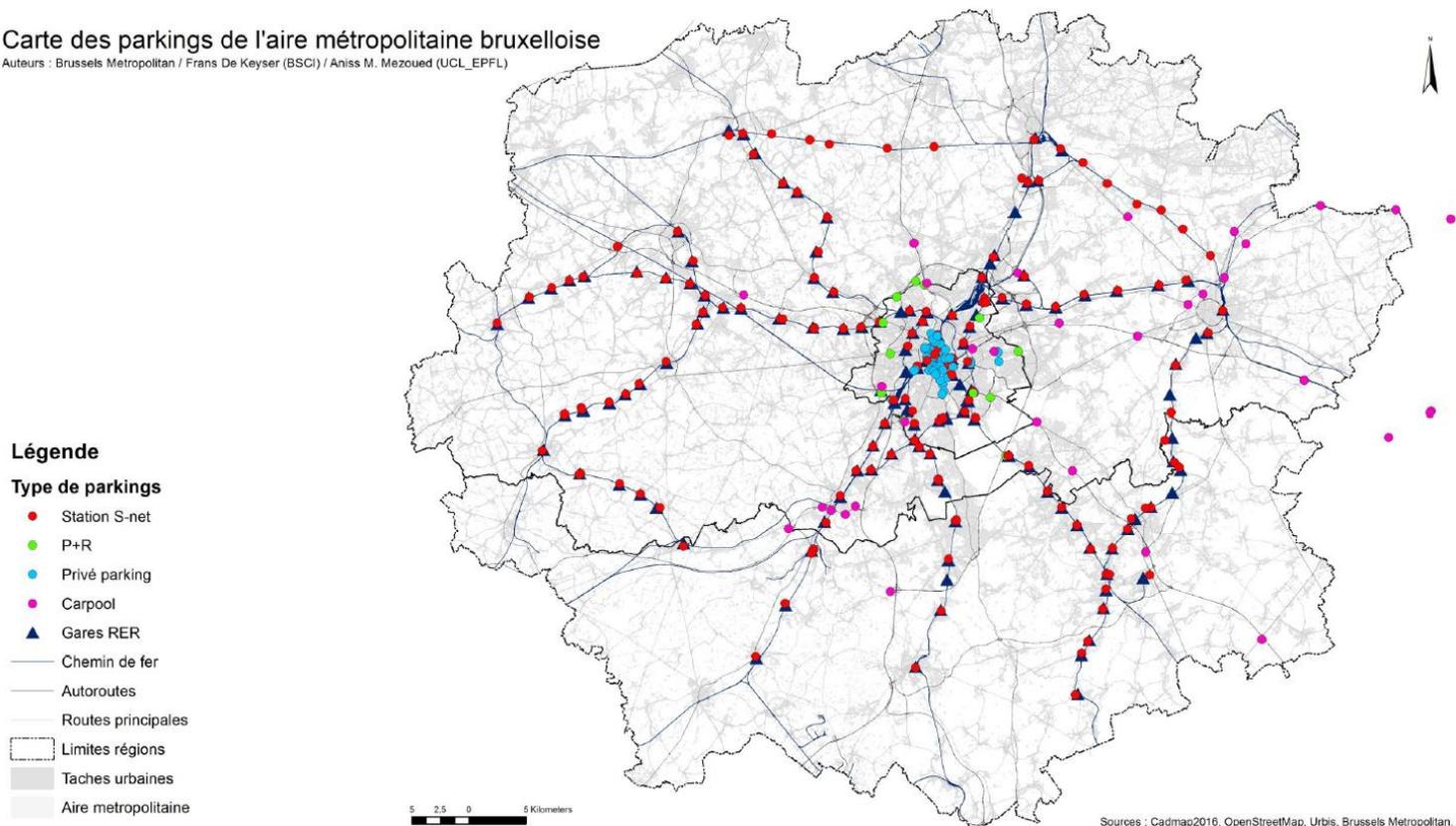
Enfin, **Brupartners** s'inquiète des possibilités de fraude via le GSM (spoofing GPS, hacking de l'appli ou autre). Une solution de type OBU serait plus coûteuse mais sans doute plus sûre.

3. Annexe

3.1. Annexe 1

Carte des parkings de l'aire métropolitaine bruxelloise

Auteurs : Brussels Metropolitan / Frans De Keyser (BSCI) / Aniss M. Mezoued (UCL_EPFL)



3.2. Annexe 2



Vergelijking van stadstolzones – op identieke schaal – kaart van Brussel

- Groene lijn: Milaan – historisch centrum
- Rode lijn: London – Congestion Charge zone – City of London
- Blauwe lijn: Stockholm – grotendeels afgeboord door water