

**Colloque « Pour une meilleure mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale :  
le levier fiscal et financier »**

Mesdames, Messieurs,

Ce colloque avait pour ambition de permettre aux interlocuteurs sociaux bruxellois de réfléchir ensemble, avec les autorités publiques bruxelloises, les orateurs et vous les participants, à certaines pistes - dans le domaine fiscal et financier - qui permettraient de modifier le comportement des usagers et de rendre le trafic plus fluide en Région bruxelloise.

Philippe Vandenaabeele l'a très bien dit : ce colloque se fait dans une période cruciale. Le Gouvernement travaille à son projet de Mobilité Good Move. Philippe a également souligné que les interlocuteurs sociaux suivent de près l'évolution de la mobilité à Bruxelles !

Vos contributions à tous ont permis d'enrichir le débat plus que jamais actuel. Au nom du Conseil économique et social, je vous en remercie vivement.

Je remercie bien évidemment tous les orateurs, tout comme notre modérateur Xavier Tackoen, ainsi que tous les collaborateurs du CES qui ont veillé au bon déroulement du Colloque, à trouver une salle adaptée, mais surtout à trouver un large panel d'experts et de faiseurs d'opinion. Merci à Johan, Marc, Siham et à toute l'équipe du CES !

Pratiquement, pas un seul jour ne se passe sans que, d'une manière ou d'une autre, la mobilité bruxelloise se trouve dans l'actualité.

Cette semaine encore, les problèmes de circulation à Bruxelles ont été signalés, chiffres à l'appui, comme un frein aux investissements internationaux dans notre ville-Région (à ce propos, je renvoie à un rapport de EY qui vient de paraître et qui contient des chiffres préoccupants).

En 2016, trois entreprises sur quatre étaient encore disposées à investir à Bruxelles. Aujourd'hui, leur nombre n'est plus que de 44%. « Bruxelles devrait être un atout, mais ne l'est pas » estime le professeur d'économie Sleuwaegen. Paris, Londres et Berlijn sont les trois villes importantes pour les investisseurs étrangers. Seuls 7% classent Bruxelles dans leur Top 3. Ceci est préoccupant et constitue un signal fort au Gouvernement actuel.

Le Ministre Vanhengel devrait en tenir compte s'il participe à la formation du prochain Gouvernement bruxellois.

Face à ces difficultés, trop souvent, le monde politique désigne un coupable tout désigné : le navetteur.

Le Navetteur est le grand coupable, car il vient par définition en voiture - mais qui se trouve alors dans ces trains bondés ?

Le navetteur donc. Or, que faut-il constater ? Ces dernières années, le nombre de navetteurs a diminué. Oui, la navette entrante dans Bruxelles a diminué. En revanche, ce qui a nettement augmenté, c'est le nombre de chantiers dont la gestion doit être améliorée.

Mais passons sur ces questions de circulation pour en revenir à notre thème : la fiscalité automobile. A quoi doit-elle ressembler ? En tout cas, elle doit rester simple ! Keep it simple and stupid ? Or disons plutôt « Keep it Simple and Smart ».

Dirk De Smedt (Directeur Général de Bruxelles Fiscalité) a fait le point : les conclusions de la Taskforce sur la fiscalité automobile bruxelloise a confirmé ce principe. Les employeurs et employés de la Région sont preneurs !

La fiscalité automobile - Doit-elle être au service d'une meilleure qualité de l'air ? Oui, assurément et une meilleure mobilité sera un des résultats. Mais faut-il vraiment s'attaquer aux voitures qui font le plein de Diesel ?

Devons-nous bannir, interdire, voire maudire les véhicules diesel ? Nous savons que ces véhicules sont considérés aujourd'hui comme les grands coupables. Et surtout les grands SUV, et pourquoi pas directement les Porsches et grosses BMW ?

Mais sérieusement, ne devrions-nous pas appliquer plutôt des normes objectives d'**émissions admissibles**, et ne devrions-nous pas augmenter les contrôles? Tant les véhicules roulant sur du diesel que de l'essence doivent être soumis à des normes de pollutions. Le type de voiture, de moteur ou voir même le type de carburant n'ont pas de sens à notre avis. Le résultat compte, non ?

Célia Darrisse (Chef de projet du péage inversé en France), sur base du « Omgekeerde Tol » au Pays-Bas, nous a certainement démontré qu'il existe de bonnes ou d'autres pratiques qui peuvent nous inspirer.

Notons aussi que nous n'avons pas encore d'alternatives à proposer pour que les voitures électriques deviennent réellement attractives et abordables. Où sont les bornes électriques en villes ?

On a aussi évoqué la taxe kilométrique intelligente. Notons au passage que cette taxe, en réalité, existe déjà !

Oui, elle existe à Bruxelles : à l'heure actuelle, elle concerne les camions. Pratiquement, la faisabilité du système n'est plus à démontrer. Le système fonctionne. Certes, il est perfectible, mais le système, aujourd'hui, est opérationnel.

Faut-il introduire de nouvelles frontières fiscales et physiques en Région de Bruxelles-Capitale ?

En instaurant une forme de droit de passage ? A l'heure où l'introduction de frontières physiques fait débat au sein de l'Union européenne, cette question doit être traitée avec grande prudence. Quoiqu'il en soit, le monde économique y est peu favorable. Comme il est d'ailleurs peu favorable, en général, aux barrières douanières et administratives.

Que penser du budget Mobilité ? Ce levier est certainement prometteur, à condition de lui donner toutes ses chances. A condition d'utiliser le budget Mobilité pour des produits et services qui contribuent, effectivement, à améliorer la mobilité à l'intérieur de Bruxelles. Si nous voulons développer la Mobilité comme un service, la Mobility as a Service, nous devons sans aucun doute renforcer le budget Mobilité. Xaviera a pointé à juste titre qu'il faut une bonne collaboration privé-public.

Frank Witlox (Professor Economic Geography) et Ralph De Jong (MaaS) nous ont esquissé une belle image de l'approche de la question à Gand, Anvers et Helsinki.

Merci surtout d'avoir enrichi le débat de vos contributions. Nous sommes tous conscients, me semble-t-il, que l'amélioration de la mobilité dans et autour de Bruxelles, constitue une priorité. Je ne doute pas que les réflexions ici exprimées, vos idées et vos expériences puissent y contribuer de manière concrète et positive.

Merci aussi à Jean-Rodolphe Dussart de Bruxelles Mobilité de nous avoir éclairci sur les ambitions du Gouvernement avec le plan GOOD MOVE en cours d'élaboration et sur lequel les partenaires sociaux sont étroitement associés.

Soyez-en remerciés.

Enfin : nous espérons que vous avez également appris des choses qui pourront contribuer à un dialogue positif pour une meilleure mobilité à tous les niveaux.

Un grand merci de votre venue.

Grand merci à tout le monde.

Bon appétit. Un buffet vous attend. A bientôt !