

DOSSIER :
Pour une meilleure
mobilité en Région de
Bruxelles-Capitale :
le levier fiscal et
financier

www.ces.bruxelles



Sommaire

3 Édito

Dossier

- 4 | « Pour une meilleure mobilité en Région de Bruxelles-Capitale : le levier fiscal et financier »
- 16 | Interview de Madame Marie-Noëlle VANDERHOVEN, Premier conseiller au centre de compétence Emploi & Sécurité sociale de la FEB
- 20 | Discours d'introduction de Philippe VANDENABEELE, Vice-Président du CESRBC
- 22 | Discours de clôture de Jan DE BRABANTER, Président du CESRBC

Édito

En tant que nouvelle directrice du CES, j'ai le plaisir d'introduire ce « Magazine du Conseil », consacré au colloque organisé sur la thématique de la mobilité en Région bruxelloise. Occasion m'est ainsi donnée d'écrire quelques mots sur notre Région de Bruxelles-Capitale, pour laquelle je suis investie avec passion et détermination depuis de nombreuses années. Bruxelles, qui m'a vue naître. Bruxelles, dont l'école et l'université m'ont formée. Bruxelles, dont les théâtres ont animé mes soirées en famille et entre amis. Bruxelles, dont la multiculturalité m'a fait voyager l'esprit grâce aux échanges si enrichissants.

Bruxelles si forte, si riche d'opportunités et pourtant parfois si duale, si complexe.

Après une vie professionnelle consacrée au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est avec fierté que je me suis mise au service des interlocuteurs sociaux pour défendre une ambition pour Bruxelles, celle d'un territoire offrant une qualité de vie à tous ses habitants.

Convaincue que notre Région mérite le rassemblement de toutes les forces vives pour son développement, et consciente que la voix des interlocuteurs sociaux est précieuse pour mener des politiques publiques ambitieuses et adaptées aux réalités de terrain, je m'engage ainsi à œuvrer pour une concertation sociale forte en Région de Bruxelles-Capitale.

C'est une nouvelle page professionnelle qui s'ouvre mais des convictions qui persistent. Nous devons collectivement répondre aux enjeux et aux défis pour Bruxelles : garantir à chaque enfant un enseignement de qualité, offrir aux parents des solutions de gardes d'enfant, proposer des parcours de formation adaptés aux personnes sans emploi, prendre soin de nos aînés, disposer d'un parc de logements décents et accessibles, permettre un vivre-ensemble dans le respect de tous, offrir des services publics efficaces répondant aux besoins des citoyens, développer une mobilité urbaine moderne répondant aux enjeux économiques, environnementaux et de santé publique, permettre l'existence des réseaux associatifs dynamiques, ouvrir Bruxelles sur le monde et développer son rayonnement international, entretenir des relations apaisées et réciproques avec les diverses entités fédérées du pays, ...

Avec une équipe dynamique et motivée, nous sommes au travail pour permettre aux interlocuteurs sociaux de défendre et faire entendre leur voix pour notre Région.



Caroline VINCKENBOSCH

« Pour une meilleure mobilité en Région de Bruxelles-Capitale : le levier fiscal et financier »



Le 15 juin 2018, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a organisé un colloque consacré à la mobilité en lien avec le levier fiscal et financier. Durant cette matinée, différents orateurs issus tant du monde académique que des secteurs privés et publics ont apporté leur éclairage quant aux pistes envisageables dans les domaines fiscaux et financiers permettant de modifier le comportement des usagers et d'ainsi améliorer la mobilité sur le territoire bruxellois.

1. Trame du colloque

Ce colloque, organisé sur une matinée, a rassemblé 150 participants issus de différents horizons (interlocuteurs sociaux, personnes issues des mondes politique, économique, administratif, associatif, etc.). De nouveau un beau succès pour cet événement organisé par le Conseil économique et social !

Deux sessions ont été prévues au programme : la première consacrée à « **une fiscalité intelligente en ma-**

tière de mobilité » et la deuxième relative au « **budget mobilité comme levier pour l'usage multimodal des transports** ». Xavier TACKOEN, Administrateur-délégué du bureau d'étude Espaces-Mobilités, bien connu et reconnu dans le domaine de la mobilité, était l'animateur de ce colloque.

Philippe VANDENABEELE, Vice-Président du Conseil économique et social a ouvert la matinée. L'intégralité de son discours se trouve en fin de dossier.

L'exposé introductif de la première session a été donné en deux volets par Hugues DUCHATEAU et Louis DUVIGNEAUD, respectivement Président et Administrateur-délégué de STRATEC. Ces derniers se sont penchés sur les justifications d'un péage urbain et ses différentes concrétisations et sur les résultats de l'étude péage urbain sur Bruxelles réalisée en 2013 par le bureau d'études.

Johan SCHOUPS, Administrateur-délégué de VIAPASS, a quant à lui, dressé le bilan de la taxe kilométrique pour les poids lourds (camions de plus de 3,5T) en vigueur dans les trois Régions (Bruxelles, Flandre et Wallonie). Il a également pointé les éléments d'attention à prendre en compte en cas d'instauration d'une taxation kilométrique intelligente pour les véhicules légers.

Célia DARRISSE, Cheffe du projet de péage inversé pour EGIS, a ensuite présenté une approche alternative face aux problèmes de mobilité : le péage inversé, un programme qui récompense les automobilistes qui modifient leur comportement pour éviter la congestion.

Après avoir abordé les différents instruments de péage, le Directeur général de BRUXELLES FISCALITE, Dirk DE SMEDT a exposé les conclusions de la « Task force verdissement de la fiscalité automobile ».

Le budget mobilité et le concept de Mobility as a Service (MaaS) ont fait l'objet de la seconde session. Des vidéos de témoignages réalisées par le Conseil ont été diffusées lors de cette session.

Le concept de MaaS est une nouvelle tendance qui apparaît dans le monde de la mobilité et qui veut changer complètement la façon dont les gens se déplacent en leur permettant d'avoir accès, via une application sur smartphone, à un ensemble de services en lien avec la mobilité (différentes offres de mobilité de plusieurs opérateurs publics et/ou privés). A cet égard, Frank WITLOX de l'UNIVERSITE DE GAND, a exposé les résultats d'une étude-pilote menée à Gand. Ralph DE JONG, Launch Manager Benelux, a quant à lui vanté les avantages de WHIM, une application de « MaaS global » développée par une jeune entreprise en croissance basée à Helsinki et qui est pour le moment également implémentée à Amsterdam et Anvers.

Deux représentants des interlocuteurs sociaux fédéraux, Marie-Noëlle VANDERHOVEN, Premier conseiller à la FEB et Christophe QUINTARD, Directeur du Service d'études fédéral - Département économie et développement durable de la FGTB – ayant participé à l'avis du Conseil central de l'économie relatif au budget mobilité en 2017 – ont ensuite comparé la mesure « Cash for car » au budget mobilité à travers différents exemples.

Afin de boucler l'approche des solutions à trouver pour désengorger la ville et pour envisager l'avenir, Jean-Rodolphe DUSSART, Directeur-Chef de service Stratégie de BRUXELLES MOBILITE a dévoilé les pistes envisagées par le nouveau Plan régional de mobilité (GOOD MOVE), toujours en cours d'élaboration.

Enfin, fort des enseignements qui ont pu être tirés des travaux de la matinée, le Président du Conseil économique et social, Jan DE BRABANTER, a livré ses conclusions en faveur d'une meilleure mobilité en Région bruxelloise. L'intégralité de son discours se trouve également en fin de dossier.

Les actes de ce colloque seront disponibles prochainement (N'hésitez pas à consulter notre site Internet www.ces.brussels et à vous inscrire à notre newsletter pour être tenu au courant. En attendant, vous pouvez d'ores et déjà y découvrir les présentations des différents orateurs ainsi que les vidéos qui ont été projetées lors de cette matinée).

Ce dossier a, avant tout, pour objectif de pointer les éléments principaux abordés lors du colloque.



Source : CESRBC

2. Contexte : la mobilité, une priorité !

Quelques chiffres-clés relatifs à la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale mis en exergue par les orateurs

370.000 voitures/jour circulent à Bruxelles	1 à 2% du PIB = coût lié aux embouteillages calculé par l'OCDE
39 heures passées dans les embouteillages à Bruxelles (selon Inrix, 2017)	25% = allongement du temps de parcours des transports publics ¹
33% = part de la voiture individuelle dans la répartition modale	22% = consommation énergétique des transports (publics et privés en RBC)
53% = part des ménages bruxellois possédant une voiture	95% du temps, une voiture est stationnée

Comme relevé par le Vice-Président du Conseil, Philippe VANDENABEELE, la mobilité est un enjeu socio-économique et environnemental majeur pour la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, il ne se passe pas un seul jour sans que, d'une manière ou d'une autre, la mobilité bruxelloise ne se trouve au cœur de l'actualité.

La mobilité fait d'ailleurs actuellement l'objet de toutes les attentions aux différents niveaux politiques :

■ Au niveau régional bruxellois

Fin 2017, sur demande des interlocuteurs sociaux bruxellois, la mobilité a été ajoutée comme un objectif à part entière de la **Stratégie 2025**².



Le nouveau Plan régional de mobilité (GOOD MOVE), successeur du plan IRIS II, est en cours d'élaboration. Selon Jean-Rodolphe DUSSART, GOOD MOVE est un processus de co-construction avant

d'être un plan : son élaboration repose en effet sur une large consultation d'un ensemble d'acteurs privés/publics et de citoyens (plus de 1.000 personnes ont été mobilisées au travers d'un forum, de workshops, de rencontres bilatérales, de panels citoyens, etc.).

L'effet présumé de GOOD MOVE est une **diminution totale de 4% de la charge de trafic par rapport à aujourd'hui** (dans les quartiers, -34% ; sur les axes principaux, -10% et sur le Ring, +18%).

Pour atteindre cet objectif, GOOD MOVE se décline en **6 focus**³ et **environ 50 actions**.



Source : Bruxelles Mobilité

⁽¹⁾ Kevin LEBRUN, « Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités », Brussels Studies, Collection générale, n° 123, mis en ligne le 07 mai 2018. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1652> ; DOI : 10.4000/brussels.1652.

⁽²⁾ La Stratégie 2025 a un quadruple objectif (<http://strategie2025.brussels>)

- Redynamiser l'économie de la Région pour faire de Bruxelles la capitale belge et européenne de l'esprit d'entreprendre et de l'innovation et inverser le paradoxe de l'économie bruxelloise.
- Assurer l'avenir de la Région d'ici 10 ans afin d'anticiper les effets de la loi spéciale de financement.
- Décloisonner les compétences au service des Bruxellois et assurer une mise en œuvre coordonnée des politiques régionales et communautaires.
- Impliquer les acteurs socio-économiques à tous les stades du processus.

⁽³⁾ Les 6 focus :

- Good Neighbourhood vise à créer de grands « quartiers de vie » apaisés entre les principaux axes urbains, en partenariat avec les communes ;
- Good Network vise à réaliser un ensemble performant de réseaux structurants des mobilités et des priorités claires dans le partage de l'espace ;
- Good Service vise à intégrer de manière efficace les services de transports publics aux autres offres de mobilité pour un usage facilité et flexible ;
- Good Choice vise une gestion de la demande cohérente, qui facilite les choix individuels et collectifs souhaitables pour une mobilité urbaine durable ;
- Good Partner vise à redynamiser le leadership régional pour assurer un pilotage effectif dans un esprit de partenariat et de transparence ;
- Good Knowledge vise à renforcer les connaissances, la récolte et l'exploitation des données (enquêtes, statistiques, big data), le monitoring sur base d'indicateurs, l'échange et le benchmarking avec d'autres villes et les méthodes d'aide à la décision.

Le quatrième focus, **GOOD CHOICE**, est celui qui nous a particulièrement intéressé lors de cette matinée. Il a notamment pour objectif d'orienter les citoyens et les acteurs économiques vers des choix plus raisonnés en matière de déplacements par une nouvelle approche en termes de tarification et de fiscalité des transports.

Monsieur DUSSART a ainsi mis en évidence les leviers qui peuvent être appliqués pour agir, tant sur l'usage que sur la possession d'un véhicule.

Concernant la possession d'un véhicule, les pistes d'actions sont notamment la taxe de mise en circulation et la zone de basses émissions (LEZ), qui concernera 30% des véhicules circulant en Région de Bruxelles-Capitale en 2025.

La mise en place de la LEZ et l'hypothèse d'une sortie du diesel en 2030 risquent d'engendrer un basculement vers d'autres modes de transport. Dès lors, des mesures d'accompagnement telles que des incitants financiers (une prime LEZ, une indemnité vélo, etc.), le partage des modes, l'utilisation du concept de MaaS ou encore la mise en place d'un budget mobilité s'imposent.

Concernant l'usage d'un véhicule, la tarification au kilomètre intelligente semble être une solution mais il n'y a pas encore d'accord sur les modalités pratiques ni sur un calendrier. Quoi qu'il en soit, une approche métropolitaine s'impose et les courtes distances doivent être intégrées dans l'approche qui sera choisie afin de les rationaliser. Jean-Rodolphe DUSSART a évoqué la possibilité d'introduire un péage urbain en phase intermédiaire avant la mise en place effective d'une tarification kilométrique intelligente. Il a aussi insisté sur le fait que le système choisi (péage ou tarification kilométrique) doit viser une redevance et non une taxe et ce, pour pouvoir réinvestir les recettes dans la mobilité et avoir une politique incitative.

Par ailleurs, un autre levier est celui du **stationnement**.

Les pistes évoquées dans ce Plan GOOD MOVE qui, rappelons-le, n'a pas encore été approuvé à ce jour, ont été développées tout au long de la matinée par les différents orateurs. Pour plus de détails, nous vous invitons à lire le point 3.



Source : Bruxelles Mobilité

■ Au niveau interfédéral

Le Fédéral et les Régions (Ministres de la Mobilité et leurs Administrations) travaillent actuellement à l'élaboration d'une vision interfédérale de la mobilité. Vu les enjeux socio-économiques, les interlocuteurs sociaux du Fédéral (Conseil central de l'économie) et des trois Régions (CESW, CESRBC et SERV) ont expressément demandé d'être formellement associés à ce processus au travers d'une déclaration commune comprenant quatre messages : ① Associer les partenaires sociaux ; ② Adopter dans l'immédiat des actions plus cohérentes ; ③ Activer les organes de coordination existants et accroître la transparence de ceux-ci ; ④ S'accorder sur des solutions garantissant une accessibilité plus durable.

L'ensemble de cette déclaration est à retrouver sur notre site Internet, dans la rubrique « autres publications du Conseil ».

■ Au niveau fédéral

Au niveau fédéral, la loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (cash for car) a été promulguée le 30 mars 2018 (publication au Moniteur belge le 7 mai 2018) et le budget mobilité fait l'objet de nombreuses discussions. Nous y reviendrons au travers de l'intervention de Marie-Noëlle VANDERHOVEN.




Source : Shutterstock

3. Quelles pistes pour améliorer la mobilité ?

Nous reprenons ici les pistes de solution telles qu'évoquées durant la matinée. D'autres leviers tout aussi pertinents existent par ailleurs et mériteraient également de faire l'objet d'un colloque du Conseil.

3.1 Adapter la fiscalité

▪ Péage urbain

 Hugues DUCHATEAU et Louis DUVIGNEAUD nous ont présenté les résultats de l'étude menée par STRATEC.

Hugues DUCHATEAU a tout d'abord expliqué de manière générale les principales justifications à la mise en place d'un péage urbain à Bruxelles :

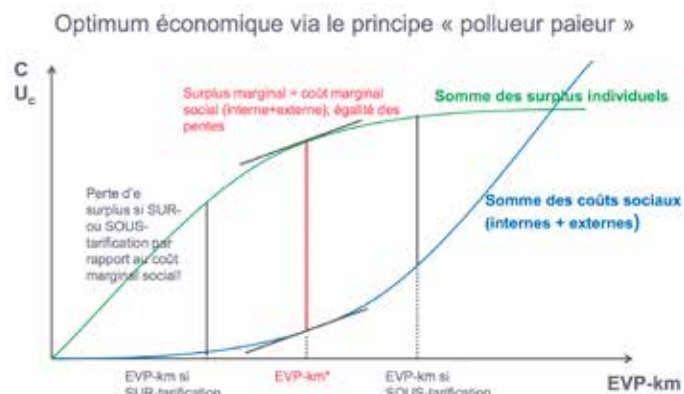
➔ réduire le coût global de la congestion :

- en réduisant les pertes économiques directes des usagers (pertes de temps et consommation excessive d'énergie), via un report d'une partie de la demande vers les transports en commun, un étalement des pointes et un détournement du trafic de transit indésirable ;
- en incitant les usagers à utiliser des modes de transport, moins nuisibles pour l'environnement que l'automobile (moins de gaz à effets de serre, moins de polluants, moins de surface au sol dédiée à la mobilité).

➔ accroître les effets d'agglomération positifs : en améliorant la fluidité des biens et des personnes, on engendre des effets d'agglomération qui ont un effet positif sur le PIB.

➔ financer l'entretien et l'extension des réseaux de transport : grâce au péage, des ressources financières peuvent être dégagées et ensuite investies dans le système de transports en commun.

Une fois les justifications d'un péage évoquées, la question clé est celle du tarif. Il doit viser l'optimum économique via le principe de pollueur-payeur tel que représenté dans le graphique suivant :



Source : Stratec

La courbe bleue représente les impacts sociaux négatifs (congestion, accidents, etc.) alors que la courbe verte concerne les impacts positifs. La différence entre les deux courbes correspond au profit, qui est maximalisé lorsque la taxation est équivalente au coût marginal social (interne + externe) de la mobilité.

Sur base de ce graphique, nous constatons donc qu'il faut déterminer **les coûts marginaux sociaux** qui serviront de référence.

Les coûts marginaux externes du trafic sont notamment la congestion, le bruit, les accidents, la pollution de l'air, les effets climatiques, etc. Pour les véhicules légers, ces coûts diffèrent selon qu'on se situe dans un milieu urbain ou interurbain et selon la période (heures de pointe ou heures creuses). La tarification doit donc tenir compte de ces paramètres pour être la plus juste. En effet, en ville, les coûts externes sont 5 à 6 fois plus élevés pendant les heures de pointe. Durant les heures de pointe, les coûts de congestion représentent environ 80% du total des coûts externes.



Source : Shutterstock

Impact du trafic routier	Période	Urbain	Interurbain
		€/veh.km	
Congestion	pointe	30	10
	hors pointe	0	0
Bruit	jour	0.76	0.12
	nuit	1.39	0.22
Accidents	jour ou nuit	4.12	1.57
Pollution de l'air	essence	0.17	0.09
	diesel	1.57	0.89
Effets climatiques	essence	0.67	0.44
	diesel	0.52	0.38
Amont/aval	essence	0.97	0.65
	Diesel	0.61	0.45
Autres pollutions		0.06	0.06
Totaux	jour/pointe	36.7	13.3
	jour/ hors pointe	6.7	3.3
	nuit	7.4	3.4

Source : Handbook on estimation of external costs in transportation sector-IMPACT 2008

Par ailleurs, il faut être attentif aux coûts cachés de la congestion (changements d'itinéraires, d'heure de départ, de destination, etc.). Ainsi, selon une estimation réalisée avec le modèle de transport national hollandais, le temps perdu dans le trafic ne représente que la moitié du coût économique total de la congestion.

Hugues DUCHATEAU a également relevé un autre élément à prendre en compte : hors de la ville, les taxations sont beaucoup trop élevées pour les moteurs à essence alors qu'elles sont beaucoup trop basses en ville.

Il a ensuite passé en revue **les différents types de péage** :

- ➔ **le péage cordon** : en entrée de ville (comme par exemple à Stockholm). Le trafic à l'intérieur du cordon n'est donc pas concerné par la tarification ;
- ➔ **le péage de zone** : tarif forfaitaire à la durée à l'intérieur de la ville (comme par exemple à Londres et Milan) ;
- ➔ **la tarification kilométrique** : voir plus loin la présentation de Johan SCHOUPS.

Selon le type de péage envisagé, il faut définir le **système de perception et de contrôle**. Hugues DUCHATEAU a présenté 4 systèmes avec, pour chacun d'entre eux, des avantages et inconvénients :

➔ **paiement manuel, laissez-passer en papier** (exemple : France, Suisse). Parmi les avantages, nous retrouvons le contrôle aisé et la technologie qui s'adapte facilement aux usagers occasionnels. Par contre, ce type de système implique l'arrêt du véhicule, une main d'œuvre et une utilisation de l'espace sur les voiries concernées assez importantes.

➔ **vignette électronique**. Elle requiert un paiement au préalable et donc un enregistrement de la transaction sur un fichier central, ce qui nécessite un contrôle indispensable pour éviter les fraudes (via par exemple des caméras avec un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (technologie ANPR, Automatic number plate recognition)). La ville de Londres a mis en place un tel système.

➔ **DSRC (Dedicated Short Range Communication)**. Ce type de technologie permet des radiocommunications entre un véhicule et une infrastructure routière. La position du véhicule (équipé d'un émetteur) peut ainsi être détectée par un laser. Un système de carte prépayée ou une facturation différée sont des possibilités pour la perception du paiement. Ce type de système demande un investissement préalable important pour équiper les voiries et les véhicules avec les appareils de détection. Cependant, il présente l'avantage d'un contrôle plus fiable sans arrêt des véhicules et les coûts d'exploitation sont faibles. Ce type de technologie a été utilisé par la ville de Stockholm pendant la période de test.

➔ **VPS (Vehicle Positioning System)** couplé à la technologie GSM. Ce système est utilisé pour les poids lourds en Allemagne. Comme dans le système précédent, les véhicules ne doivent pas s'arrêter et la modulation tarifaire est aisée. Contrairement au DSRC, il ne nécessite aucune infrastructure encombrante sur le réseau routier mais les véhicules doivent être équipés d'un *On Board Unit (OBU)*. Parmi les inconvénients, Hugues DUCHATEAU cite également la fiabilité limitée en milieu urbain et la nécessité de prévoir des antennes relais.

Hugues DUCHATEAU a conclu sa présentation en abordant **les principales conditions du succès de ce péage**. Selon lui, seules les zones et les heures de congestion doivent être tarifées. Ailleurs, la tarification ne se justifie pas et elle sera difficilement acceptable. À cet égard, la communication est importante pour convaincre les personnes concernées du bien-fondé de l'objectif. En parallèle à l'instauration d'un péage, les capacités de transports publics doivent être augmentées pour répondre à une nouvelle demande. Enfin, la réduction des pertes de temps doit être en rapport avec le prix payé.

Louis DUVIGNEAUD nous a ensuite présenté les options de tarification à l'usage pour Bruxelles. L'étude, qui date de 2013, avait été mandatée par Bruxelles Mobilité, dans le cadre notamment du plan IRIS II (prédécesseur du plan GOOD MOVE dont nous avons parlé plus haut) afin de voir quel est le niveau de tarif optimal et quel système est le plus efficace pour Bruxelles.

Méthodologie utilisée

1. Estimation des coûts marginaux externes (en dehors de la congestion) ;
2. Calcul des coûts externes de congestion, arc par arc, avec le modèle routier IRIS II ;
3. Internalisation de tous les coûts externes, y compris la congestion et un éventuel péage, dans la modélisation du choix modal du modèle multimodal Iris II ;
4. Réitérations jusqu'à maximisation de l'utilité nette en recherchant pour chaque section du réseau le péage qui égale le coût marginal externe ;
5. Obtention des tarifs optimaux, par section du réseau.

Source : Department for Transport UK (2007), TAG Unit 3.12.2 (Modelling Road Pricing)

Dans l'étude, différents scénarios ont été testés, dont un péage de zone (e-vignette) avec différents tarifs et un péage kilométrique.

La mise en place d'un péage de zone à 3€/jour en Région de Bruxelles-Capitale sur la pointe du matin (6h à 10h) représente un coût de mise en œuvre de 47 mio €/an avec environ 240 postes fixes de contrôle. Les recettes annuelles pour le péage de zone à 3€ qui en découlent ont été évaluées à 323 mio €/an. En termes de diminution du trafic en RBC, par rapport à la situation de 2001, le gain est de 11%.

C'est presque équivalent à l'optimum social qui se situe à 13%. Une diminution des émissions de gaz à effets de serre est également constatée. Le profit social d'un tel péage est estimé à 400 mio €/an. La source principale du profit concerne à 73% des gains réalisés par les usagers et le reste des gains se répartit entre la réduction des nuisances et des gaz à effets de serre et les effets d'agglomération.

Les principales conclusions de l'étude nous enseignent qu'à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale la rentabilité d'un système de tarification kilométrique serait moindre que celle d'un péage de zone pour obtenir une réduction de trafic comparable. Par ailleurs :

- le péage urbain pour les véhicules légers est un péage de congestion. Il ne doit concerner que les parties congestionnées du réseau ;
- le péage de zone est le mieux adapté au cas de Bruxelles, principalement grâce à son rapport entre les investissements et les recettes ;
- l'efficacité du péage sera accrue si le transfert modal vers les transports en commun est facilité. En effet, un réinvestissement dans l'amélioration des infrastructures de transports en commun constitue le meilleur usage de la recette du péage de congestion et présente un élément clé pour l'acceptation du péage par l'opinion publique.



Source : Shutterstock

▪ **Tarifification kilométrique intelligente**

Il n'existe actuellement pas d'exemple de ville ou région ayant introduit une tarification intelligente pour les véhicules légers.

Toutefois, Johan SCHOUPS, fort de son expérience au sein de VIAPASS, nous a dressé le bilan du prélèvement kilométrique pour les véhicules lourds (plus de 3,5 tonnes MMA⁴) tel qu'il est en vigueur depuis le 1^{er} avril 2016 au sein des trois Régions (Flandre, Wallonie et Bruxelles). Depuis cette date, les camions de plus de 3,5 tonnes MMA circulant sur le réseau routier du territoire belge doivent disposer à bord d'un OBU actif qui facture uniquement les kilomètres parcourus sur les routes à péage.



L'accord de coopération du 31 janvier 2014 est à l'origine de la constitution du partenariat interrégional de droit public, VIAPASS. Les missions de VIAPASS sont d'assurer, au nom des trois Gouvernements régionaux, la coordination, la collaboration et la concertation entre les Régions en matière de prélèvement kilométrique.

Le système mis en place via l'OBU va mesurer l'usage selon le principe de l'utilisateur (pollueur)-payeur. Ce dispositif est facile à installer et à mettre à jour. Les technologies sont d'ailleurs déjà disponibles pour les véhicules légers. Il est également basé sur le principe du *free flow*, ce qui signifie que les véhicules ne doivent pas s'arrêter à une barrière pour payer. Le trajet n'est donc pas interrompu, contrairement à d'autres systèmes abordés par Hugues DUCHATEAU. Grâce à cette haute technologie, un ensemble de données sont générées et peuvent ainsi être exploitées.

Enfin, le système est modulable puisque chaque Région garde sa propre identité et peut définir les routes qui sont prises en compte dans le calcul, les tarifs, etc.

Le prélèvement kilométrique est calculé sur base de la formule suivante :

$$Tz = F \times (Bt + a \times A + b \times G + c \times En + d \times Et + e \times Ep) + Ex$$

- A = type de route
- G = MMA (classe de poids)
- En = classe d'émissions EURO
- Ep = endroit
- Et = temps
- Ex = facteur externe

Chiffres après 2 ans d'opérations	
39 portiques dont 3 à Bruxelles	50% des véhicules ont une norme EURO 6
22 caméras mobiles dont 4 à Bruxelles	400.000 moments de contrôle par jour ouvrable
38 véhicules de contrôle	800.000 OBU pour toute la Belgique
87% des OBU enregistrés concernent des véhicules de plus de 32T	2,5 mio € de recettes par jour ouvrable en Belgique
	10 mio € de recettes par an pour Bruxelles
84% des recettes pour Bruxelles sont générées par des véhicules immatriculés en Belgique	54% des recettes pour la Belgique sont générées par des véhicules immatriculés à l'étranger



Source :Viapass

⁽⁴⁾ Masse maximale autorisée.

Johan SCHOUPS a finalement mis l'accent sur les éléments d'acceptation sous-jacents à la mise en place d'un prélèvement kilométrique. Ces éléments sont à prendre en compte, tant pour la mise en place d'un prélèvement kilométrique pour les véhicules lourds que pour les véhicules légers :

- ➔ besoin de contrôles tant pour les véhicules immatriculés à l'étranger que ceux immatriculés sur le territoire ;
- ➔ besoin d'une méthodologie de tarification qui soit simple et directe ;
- ➔ besoin de voir les effets : diminution des files, amélioration de la qualité des routes, etc. ;
- ➔ besoin d'offrir des alternatives : amélioration de l'offre en transports en commun, mise en place de systèmes de vélos partagés, etc. ;
- ➔ efforts minimums pour les utilisateurs : interopérabilité des systèmes, simple à installer, à utiliser, à mettre à jour, free flow.



Source : Viapass



Source : Shutterstock

■ Conclusions de la Task force verdissement de la fiscalité automobile

Lors de cette matinée, Dirk DE SMEDT a présenté les conclusions de la Task force « verdissement de la fiscalité automobile ». Composée de six experts en fiscalité automobile et en sciences de l'environnement, cette Task force a été créée pour mettre en place la prochaine fiscalité automobile.

La nécessité de revoir la fiscalité automobile a été évoquée dans l'Accord de Gouvernement 2014-2019 : « *Le Gouvernement souhaite améliorer la qualité de l'air des habitants de notre Région... dans ce cadre, le péage urbain ne se justifiera pas. Les taxes de circulation actuelles pourront entre-temps être réformées en vue de valoriser les véhicules performants au niveau environnemental* ».

Par ailleurs, appliquer uniquement un multiplicateur aux taxes de circulation actuelles rendrait la mobilité des Bruxellois encore plus contraignante. En effet, à Bruxelles, nombreux seront ceux qui auraient des difficultés à circuler ; la position socio-économique de certains habitants de la Capitale étant inférieure à celle des habitants des deux autres Régions. En outre, un véhicule bruxellois qui ne circulera plus risque d'être remplacé par le véhicule d'un navetteur non-bruxellois non soumis à la fiscalité régionale bruxelloise.

Quel est l'objectif d'un nouveau système fiscal ?

La fiscalité est un des leviers qui fera bouger les choses : il est nécessaire d'avoir une fiscalité qui soit plus juste, plus simple et plus équitable !

Plusieurs objectifs sont envisageables : la mobilité, la redistribution sociale, la sécurité routière, la qualité de l'air, le climat, etc. Cependant, selon Dirk DE SMEDT, il est indispensable de faire un choix. Poursuivre trop d'objectifs de manière simultanée risque de ne mener à rien.

Monsieur DE SMEDT a également attiré l'attention sur un élément important : la Région bruxelloise, à elle seule, ne peut améliorer substantiellement la qualité de l'air et générer des effets positifs en matière de lutte contre les changements climatiques. Une solution doit être trouvée avec les autres Régions.

La réforme des taxes de circulation : un changement de paradigme

Les experts de la Task force plaident pour une nouvelle réflexion, non plus basée sur la possession d'un véhicule (comme c'est le cas actuellement), mais sur des instruments qui permettent d'atteindre les objectifs (c'est-à-dire une fiscalité orientante).

L'idée, **à court terme**, est de transformer la fiscalité sur base des trois paramètres suivants – type de carburant - CO₂ – EUROnorme – afin de rationaliser les comportements en orientant les Bruxellois vers l'achat et l'usage de véhicules moins polluants pour « verduriser » le parc automobile de la Région.

- Voici les principes directeurs de cette nouvelle vision :
- amélioration de la qualité de l'air ;
 - sensibilisation sociétale (changement de comportement lors de l'achat d'un véhicule) ;
 - simplification de la fiscalité ;
 - les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers (VUL) sont concernés ;

-> **La nouvelle formule de la Taxe de circulation annuelle (TCA), qui remplace les actuelles Taxes de mise en circulation (TMC) et TCA est la suivante :**



Source : Bruxelles Fiscalité

Le montant de référence est fixé selon l'EUROnorme et le type de carburant du véhicule. La détermination de ce montant de référence est donc influencée par les performances environnementales du véhicule.

Euronorme – Montant de base (poids ± 75%)			
DIESEL	TC base	OTHER FUEL	TC base
0	€ 600,00	0	€ 350,00
1	€ 550,00	1	€ 300,00
2	€ 500,00	2	€ 250,00
3	€ 450,00	3	€ 200,00
4	€ 400,00	4	€ 150,00
5	€ 350,00	5	€ 100,00
6 a & b	€ 300,00	6 a & b	€ 50,00
6 c	€ 250,00	6 c	€ 50,00
6d	€ 250,00	6d	€ 50,00

Source : Bruxelles Fiscalité

Sur base du principe selon lequel « tout gramme de CO₂ est un gramme en trop », il a été décidé d'ajouter 1 EUR par gramme de CO₂ aux montants de référence selon l'EUROnorme/le carburant.

Dirk DE SMEDT a ensuite expliqué qu'un multiplicateur sur la TCA de l'année de chaque immatriculation est appliqué. Il est souhaitable de différencier ce multiplicateur selon le type de carburant pour soutenir la sortie du diesel.

La proposition est donc d'introduire un multiplicateur plus élevé lors de l'(la) (ré)immatriculation des voitures diesel (x2) par rapport aux autres types de carburant (x1,5).

Certains carburants actuellement sous-représentés en Région de Bruxelles-Capitale (électricité, hydrogène et hybride rechargeable) pourraient être exonérés pendant une certaine période.

A long terme, l'objectif est d'ajouter un nouveau principe directeur dans la vision à court terme et ce, pour avoir une fiscalité plus juste en faveur d'une amélioration de la mobilité.

Des aspects liés à la mobilité sont donc inclus dans le modèle et doivent être modulés par Région. La taxation ne serait plus basée sur la possession mais bien sur l'utilisation du véhicule, par la mise en place d'un prélèvement kilométrique intelligent.

Le slide ci-dessous nous indique la méthode de calcul comprenant une base imposable commune aux trois Régions, la nouvelle TCA, telle qu'elle ressort de la vision à court terme. Des composantes liées à la mobilité peuvent y être intégrées par les Régions. Il peut s'agir de modulations en fonction du temps, de l'endroit, etc.

Vision à long terme – Taxation de l'utilisation

Prélèvement kilométrique intelligent

- Base imposable = TCA selon la nouvelle formule (cfr. vision à court terme) – en fonction des 3 paramètres
- Modularité selon le temps, l'endroit, ...

Base imposable	Composantes du prélèvement kilométrique intelligent	
Montant de référence par véhicule en fonction de:	x 0,0000. %	x Nombre de km parcourus
- Carburant	Δ temps	
- Euronorme	Δ endroit	
- CO ₂	Δ ...	
= dans les 3 régions	= à moduler librement par chaque région	

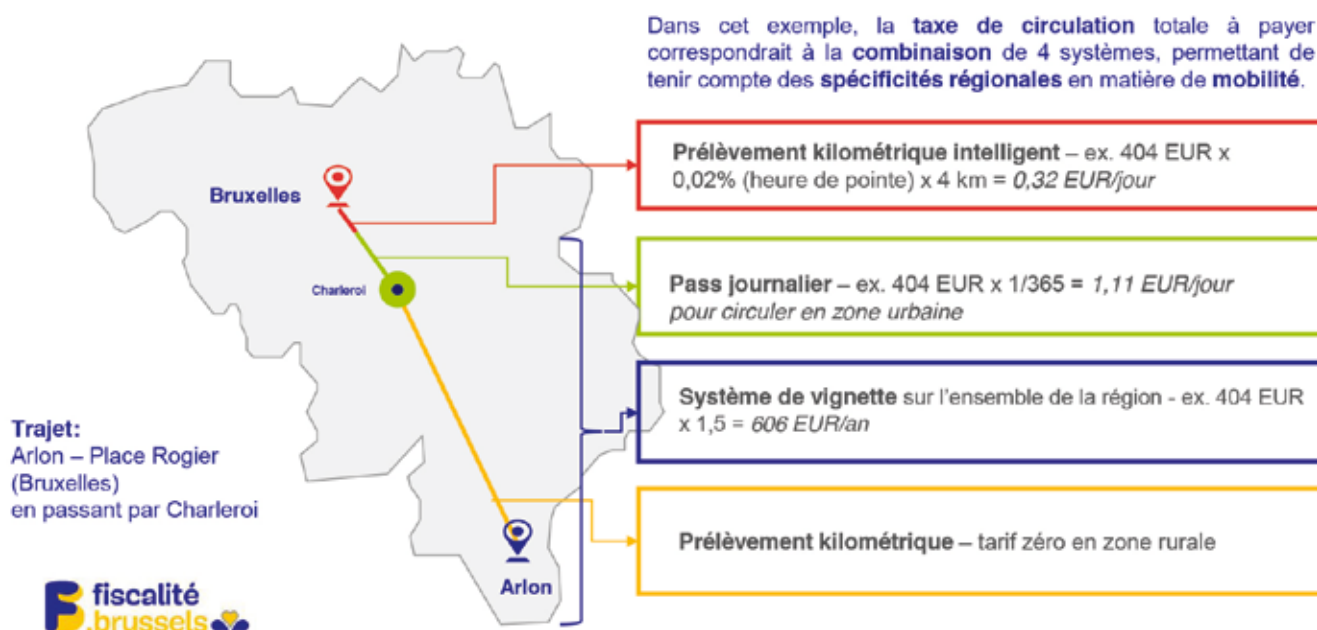
Généralisation d'un prélèvement au km intelligent au sein des 3 régions

Source : Bruxelles Fiscalité

Même si l'objectif à long terme reste la généralisation du prélèvement kilométrique intelligent au sein des trois Régions, Dirk DE SMEDT explique qu'en fonction des spécificités régionales (présence des transports en commun, densité du réseau routier, superficie du territoire, nécessité

de parcourir des trajets plus longs, etc.), il est possible de taxer l'utilisation de la voiture sous différentes formes (prélèvement kilométrique intelligent, pass journalier, vignette modulable, etc.), tout en gardant la base imposable commune.

Illustration : Combinaison de différents systèmes



Source : Bruxelles Fiscalité

Enfin, Dirk DE SMEDT a conclu sa présentation en mettant l'accent sur les points d'attention suivants liés au prélèvement kilométrique. Il faut veiller :

- à une appropriation au niveau régional, pour éviter de créer un conflit social / politique;
- aux technologies utilisées pour la localisation et la communication sur la position du véhicule ;
- à la protection des données ;
- à inclure le parc entier, dont les véhicules en leasing.



Source : Shutterstock

3.2 Réfléchir aux alternatives : péage inversé



Selon Célia DARRISSE, Cheffe du projet de péage inversé pour EGIS, une entreprise d'ingénierie et de conseils française, l'approche classique face aux problèmes de mobilité est :

- d'augmenter les capacités routières et celles des transports publics.
Cependant, cette approche est coûteuse, engendre des nuisances dues aux travaux et n'est qu'une solution à court terme vu l'effet d'aspiration de nouveaux véhicules qu'elle risque de provoquer.
- de réguler les flux par le péage ou par une taxe.
Cependant, cette approche est coûteuse et son acceptation sociale est délicate.

Suite à ces constats, une approche alternative a vu le jour : le **Péage inversé**. Ce système a pour but d'inciter les gens, via une récompense (« nudge » en anglais), à changer leur comportement et à mieux utiliser les infrastructures existantes. L'approche budgétaire est donc nouvelle par rapport aux approches classiques.

Le schéma ci-dessous nous explique ce processus. Pour participer au programme de péage inversé, tel qu'il a été mis en place aux Pays-Bas⁶ notamment, l'automobiliste doit d'abord s'y inscrire (pour être détecté par les caméras, répondre à une campagne de communication, etc.). Après avoir accepté de participer au programme, l'automobiliste doit mettre en place des alternatives pour éviter d'utiliser son véhicule pendant un

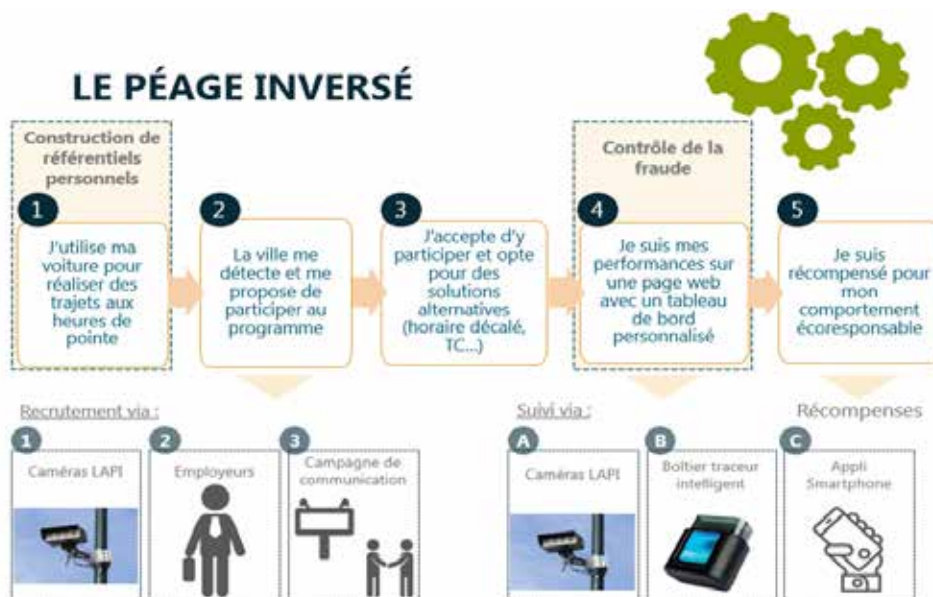
certain laps de temps (aux heures de pointe par exemple). S'il respecte son « contrat », il se voit récompenser (le seuil minimal de motivation est de 2,5€ par trajet évité) et peut suivre ses performances sur une application smartphone. Par ailleurs, un système de contrôle est mis en place afin d'éviter toute fraude.

Parmi les alternatives mises en place par les automobilistes, Célia DARRISSE identifie :

Les alternatives (résultats observés aux Pays-Bas)	
35%	décaler les horaires
25%	télétravailler
15%	prendre un vélo
10%	utiliser les transports en commun
5%	covoiturer
5%	choisir une route alternative
5%	travailler dans d'autres lieux

Ce système engendre une meilleure fluidification du trafic sans pour autant éradiquer la voiture. Les chiffres du projet mené à Rotterdam démontrent que cela fonctionne : diminution de 6% du trafic pour 12.000 participants, 40% des participants inscrits participent chaque jour à ce résultat et se prennent au jeu et environ 80% d'entre eux ont modifié durablement leurs habitudes après la fin du programme.

Néanmoins, Célia DARRISSE insiste sur le fait qu'avant de se lancer dans un tel programme, il est nécessaire de réaliser une étude de faisabilité et de définir la zone sur laquelle il faut agir.



Source : EGIS

⁶ Voir www.beterbenutten.nl.

3.3 Mettre en place un véritable budget mobilité

Interview de Madame Marie-Noëlle Vanderhoven

Marie-Noëlle Vanderhoven est Premier conseiller au centre de compétence Emploi & Sécurité sociale de la FEB.



Le Conseil : Le Conseil central de l'économie a rendu, conjointement avec le Conseil national du Travail, le 7 avril 2017 un avis sur le budget mobilité et le 21 février 2018, un avis sur le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (« cash for car »). Pouvez-vous nous expliquer la différence entre ces deux concepts ?

Marie-Noëlle VANDERHOVEN : L'allocation de mobilité repose sur le principe du tout ou rien. En effet, le travailleur est invité à abandonner complètement sa voiture de société.

Le budget de mobilité est quant à lui conçu de manière fort différente puisque le travailleur conserve une voiture de société, mais cette dernière doit satisfaire à des critères écologiques. Le budget mobilité est surtout axé sur la multimodalité : selon le trajet à effectuer et le but du déplacement, le travailleur peut choisir lui-même quel moyen de déplacement lui convient le mieux. Il peut ainsi effectuer l'ensemble de son trajet avec sa voiture de société – plus respectueuse de l'environnement –, mais il peut également rouler jusqu'à une gare, poursuivre son trajet en train et enfin opter pour le tram, le bus, prendre un vélo partagé, etc.

Pour cette raison, nous pensons que le budget de mobilité touchera un public

plus large que l'allocation de mobilité. Il y a néanmoins des éléments similaires dans ces concepts. Dans les deux cas, il s'agit d'offrir une alternative au tout à la voiture de société, sans coût ni charge excessive pour les entreprises. A l'heure actuelle, seuls les travailleurs qui bénéficient d'une voiture de société sont donc éligibles. C'est inévitable dans une perspective de neutralité budgétaire.

« Nous pensons que le budget de mobilité touchera un public plus large que l'allocation de mobilité »

Le Conseil : Quels sont les enseignements à tirer de ces deux avis rendus par les interlocuteurs sociaux fédéraux? Y a-t-il des points de convergence ou de divergence fondamentaux entre la vision des interlocuteurs sociaux et celle proposée par le Gouvernement fédéral ?

Marie-Noëlle VANDERHOVEN : Le projet de loi relatif au budget de mobilité reprend dans les grandes lignes les principes phares défendus par les partenaires sociaux : absence d'optimisation fiscale, neutralité des coûts pour l'employeur, libre choix pour l'employeur et les travailleurs, un panel d'options pour le travailleur avec des charges administratives limitées ainsi que le verdissement du parc automobile. Le Gouvernement a égale-

ment tranché sur les questions laissées ouvertes par les partenaires sociaux : il propose de soumettre le budget de mobilité à un traitement fiscal et parafiscal avantageux, comme l'avaient demandé les partenaires sociaux, sans toutefois arriver à boucler à temps leurs travaux sur cette question au moment où ils ont rendu leurs avis.

Le Gouvernement va également plus loin que les partenaires sociaux sur l'aspect verdissement du parc automobile. La FEB craint même que le projet du Gouvernement pose des exigences difficilement atteignables à court terme. Ensuite, le Gouvernement reprend certaines mesures anti-abus prévues dans la loi sur l'allocation de mobilité comme l'obligation pour le travailleur de disposer effectivement d'une voiture de société pendant plusieurs mois avant de pouvoir bénéficier du budget de mobilité. Enfin, le Gouvernement a arrêté la liste des moyens de transports durables qui pourront être financés avec le budget de mobilité. Il s'agit d'une liste assez large dans laquelle la FEB peut se retrouver même si elle aurait voulu y voir des éléments tels que le financement de parkings de dissuasion.

« Le projet de loi relatif au budget de mobilité reprend dans les grandes lignes les principes phares défendus par les partenaires sociaux »

Le Conseil : La loi relative à l'instauration d'une allocation de mobilité a été publiée au Moniteur belge le 7 mai 2018. Savez-vous où en sont actuellement les discussions quant au budget mobilité ? Y a-t-il une obligation pour les entreprises et les travailleurs d'introduire une allocation de mobilité (et futur budget mobilité) ?

Marie-Noëlle VANDERHOVEN : Le Gouvernement s'est entendu sur un projet de loi le 26 juillet 2018. C'est un très bon signal pour la FEB. L'entrée en vigueur est prévue en octobre, ce qui me paraît assez optimiste.

Les deux textes sont basés sur le principe du libre choix pour l'employeur et les travailleurs. C'est l'employeur qui décide en premier lieu s'il instaure un budget de mobilité (et/ou une allocation de mobilité) à la place de sa politique de voiture de société. C'est également lui qui détermine les travailleurs qui pourront en bénéficier et qui fixe le cadre.

En revanche, il ne peut pas choisir librement le montant : des règles sont prévues dans les deux textes. Ensuite, il appartient à chaque travailleur concerné de faire, s'il le souhaite, une demande à l'employeur. Personne n'est obligé à quoi que ce soit dans les deux systèmes. Ce sont donc des systèmes vo-

lontaristes ; ce sont eux qui ont le plus de chance de succès.

Le Conseil : Lors du Colloque, vous nous avez présenté deux simulations selon que la voiture de société soit une BMW 1 ou une Audi Q7. Que faut-il retenir de ces exemples ?

Marie-Noëlle VANDERHOVEN : Je réprecise qu'il s'agit de simulations. Il ne faut donc pas s'arrêter aux chiffres, d'autant que la voiture que j'avais retenue dans mon exemple ne semble pas répondre aux exigences posées par le projet de loi (maximum 95g/CO₂).

J'ai ainsi voulu montrer que l'allocation de mobilité sera plus avantageuse pour un travailleur qui souhaite abandonner sa voiture de société.

J'ai également indiqué que le paiement du solde (la 3^{ème} partie) qui n'est pas utilisé par le travailleur pour financer une voiture plus verte et des moyens de transports durables sera moins avantageux pour le travailleur car l'employeur devra d'abord retenir une cotisation de 38,08%.

A l'inverse, s'il épuise totalement son budget pour financer des moyens de transports durables, le budget de mobilité devient très avantageux pour lui.

L'idée est aussi d'illustrer le principe du « coût total » pour l'employeur : il res-

sort de ces simulations que le coût pour l'employeur reste toujours le même quels que soient les choix que le travailleur effectue. C'était essentiel pour les employeurs. Les deux parties ont donc tout à gagner.

Lors du colloque, j'ai également expliqué qu'il vaut mieux opter pour une allocation de mobilité quand on a une voiture de société plus onéreuse car le montant de l'allocation de mobilité n'est pas susceptible d'évoluer.

Pour le budget de mobilité, nous avons demandé au Gouvernement de faire attention à cet aspect. Le montant du budget de mobilité pourra évoluer (à la hausse ou à la baisse) en cas de changement de fonction ou de promotion, lorsqu'en raison de ce changement ou de cette promotion, le travailleur fait partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle le système salarial de l'employeur prévoit respectivement un budget supérieur ou inférieur. J'ai compris que le Gouvernement avait l'intention de corriger la loi concernant l'allocation de mobilité pour permettre à l'allocation d'évoluer en fonction des promotions et changements de fonction du travailleur. C'est une bonne chose.

« Personne n'est obligé à quoi que ce soit dans les deux systèmes »

Exemple 1

Voiture de société: BMW 1 Reeks SPORTSHATCH (107g/CO₂) <ul style="list-style-type: none"> Leasing mensuel: 650 €/mois Valeur catalogue = 24.700 € ATN: 1.609 € IPP (53,5%)/ATN: 861 € Cotisation de solidarité (employeur): 461 € 	
Allocation de mobilité <ul style="list-style-type: none"> Montant brut: (24% x 6/7 x 24.700) = 5.081 € ATN: (4% x 6/7 x 24.700) : 846 € IPP (53,5%)/ATN : 453 € Net: 4.628 € Cotisation employeur (= cotisation de solidarité) : 461 € 	Budget de mobilité <ul style="list-style-type: none"> Budget total: 650 x 12 = 7.800 € - <u>1^{ere} partie</u>: Toyota Yaris (99g CO₂) pour 6.000 € ATN/voiture: 1.310 € IPP (53,5%)/ATN: 701 € Cot. solidarité: 370 € - <u>2^e partie</u>: 1.800 € (brut = net) - <u>3^e partie</u>: 0

Exemple 2

Voiture de société: Audi Q7 (154g/CO₂) <ul style="list-style-type: none"> Leasing mensuel: 1.300 €/mois Valeur catalogue = 67.000 € ATN: 7.064 € IPP (53,5%)/ATN: 3.779 € Cotisation de solidarité (employeur): 999 € 	
Allocation de mobilité <ul style="list-style-type: none"> Montant brut: 24% x 6/7 x 67.000 = 13.783 € ATN (4% x 6/7 x 67.000): 2.297 € IPP (53,5%): 1.229 € Net : 12.554 € Cotisation employeur (= cotisation de solidarité) : 999 € 	Budget de mobilité <ul style="list-style-type: none"> Budget total: 1.300 x 12 = 15.600 € - <u>1^{ere} partie</u> : Toyota Yaris (99g CO₂) pour 6.000 € ATN/voiture: 1.310 € IPP (53,5%)/ATN: 701 € Cot. solidarité: 370 € - <u>2^e partie</u>: 9.600 (brut = net) - <u>3^e partie</u>: 0

3.4 Développer le concept de MaaS

L'objectif du concept MaaS est de placer l'utilisateur au cœur des services de transport. Il s'agit de lui proposer des solutions de mobilité personnalisées en fonction de ses besoins (consultation des horaires, réservation de tickets de transport, choix d'un itinéraire, etc.) via, par exemple, une application disponible sur son smartphone.

Frank WITLOX et Ralph DE JONG nous ont partagé leur expérience quant au concept de Mobility as a Service avec des exemples provenant des villes de Gand et d'Helsinki.

Frank WITLOX nous a ainsi présenté les résultats d'une étude pilote menée à Gand par l'Institut pour la mobilité durable de l'Université de Gand et Touring. Cette étude s'articule autour des concepts de « SMART CITY » et de « SMART MOBILITY ».

En Flandre, 75% des trajets domicile-travail sont effectués en voiture. Cette situation est notamment due à l'infrastructure

existante sur le territoire de la Région, à la politique fiscale avantageuse pour les voitures de société ou encore à l'insuffisance de connexions entre les modes alternatifs. Une transition est donc nécessaire pour remédier à cette situation.

Cette transition passe notamment par le développement du concept de MaaS, avec l'utilisation d'une application en vue de favoriser la multi-modalité plutôt que la mono-modalité (voiture uniquement).



Ralph DE JONG nous a par la suite transporté à Helsinki pour nous faire découvrir WHIM, une jeune entreprise en croissance basée dans la capitale finlandaise et qui a créé une application smartphone homonyme.

Avant, la voiture était perçue comme pouvant répondre au concept de « freedom of mobility ». Peu à peu, les jeunes

Expérience menée à Gand – question de recherche : Pouvez-vous remplacer votre voiture par une application ?

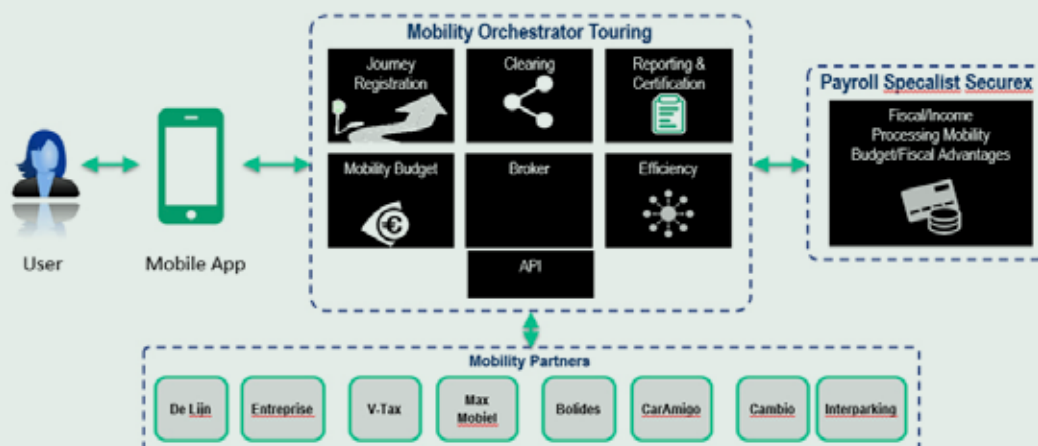
Des dépliants ont été distribués pour inciter la participation à cette expérience. Au final, 93 personnes exerçant une activité dans la région de Gand et disposant d'une voiture et d'un smartphone ont été retenues. Un budget mobilité leur a été octroyé (150, 205 ou 350€/mois) pour qu'elles l'utilisent parmi les différents modes de transports existants. Le montant restant, après dépenses, revenait aux participants.

Une application a également été développée et des partenariats ont été établis avec différents opérateurs de mobilité tels que De Lijn, CarAigo, Cambio, Interparking, des entreprises de leasing, etc.

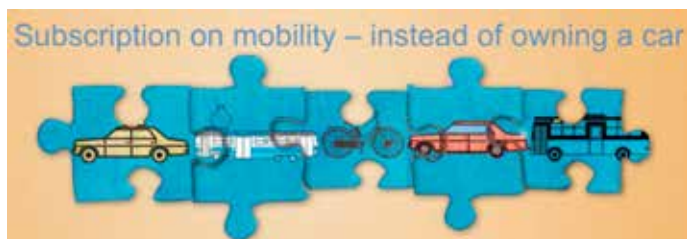
Les raisons pour lesquelles les participants ont pris part à l'expérience sont nombreuses : estimer leur dépendance à la voiture, voir les effets positifs sur l'environnement, par curiosité, pour prendre part à une recherche scientifique, pour épargner de l'argent en utilisant moins leur voiture, etc.

Leurs attentes étaient de notamment pouvoir mieux planifier leurs déplacements, identifier des alternatives non connues ou encore utiliser davantage le vélo et les transports en commun.

Le principal résultat est un « shift modal » de la voiture vers le vélo. Néanmoins, une part importante du budget mobilité octroyé reste tout de même allouée à la voiture (1/3).



Pour plus de détails, nous vous invitons à découvrir la présentation complète sur notre site internet, dans la rubrique « autres publications du Conseil ».



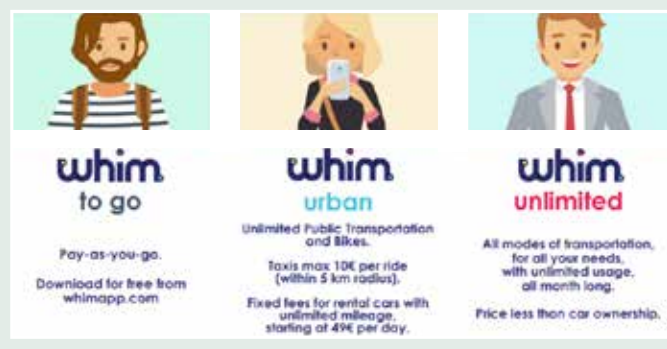
© UbiGo, 2013

génération ont perdu ce sentiment, d'autant plus qu'elles ont pris conscience des coûts élevés liés au fait de posséder leur propre véhicule et des effets néfastes sur l'environnement. Cela explique entre autre le développement d'une application telle que WHIM.

Application WHIM

WHIM offre un accès unique à différents opérateurs et permet notamment d'acheter des billets de transport. Tous les modes de transports y sont représentés et trois modes de consommation sont proposés : WHIM *to go*, WHIM *urban* et WHIM *unlimited*.

Grâce à cette application présentant un haut niveau de service, les utilisateurs se rendent compte qu'ils peuvent se passer d'une voiture ou du moins qu'ils ne doivent pas obligatoirement en posséder une pour pouvoir se déplacer facilement.



© UbiGo, 2013

➔ MaaS est un donc outil qui vise à améliorer et à rendre plus efficace et plus rapide la chaîne de déplacements.

Pour que cet outil remplisse ces objectifs, voici les **conditions de réussite** mises en exergue par Frank WITLOX et Ralph DE JONG :

- l'application doit être simple à installer et techniquement fiable ;
- l'application doit fonctionner en temps réel avec un planificateur multimodal ;
- les alternatives multimodales et la zone couverte doivent être suffisamment larges ;
- besoin de nombreux partenaires ;

- toutes les parties prenantes doivent s'y retrouver (les usagers, les investisseurs, les opérateurs de transports, etc.) ;
- le paiement via l'application doit être facile ;
- des stimuli peuvent être offerts aux utilisateurs pour augmenter l'effet MaaS.

4. Conclusion

Comme nous l'ont montré les orateurs tout au long de la matinée, des leviers fiscaux et financiers peuvent être activés pour améliorer la mobilité en Région bruxelloise. Cette préoccupation doit être commune puisque différents niveaux de pouvoir (Fédéral, Régions et communes) sont concernés.

Plusieurs orateurs ont d'ailleurs souligné le fait que Bruxelles n'avait pas toutes les cartes en main pour régler, à elle seule, les problèmes de mobilité dans la Capitale. Les collaborations avec les deux autres Régions et le Fédéral sont donc nécessaires voire indispensables. Elles ont d'ailleurs très bien fonctionné dans le cadre de la tarification kilométrique intelligente pour les poids lourds.

Par ailleurs, les secteurs publics (opérateurs de transports publics) et privés doivent également collaborer pour que la mobilité soit vue comme un service à part entière (MaaS) et qu'elle s'inscrive dans le concept de « Smart Mobility », en permettant par exemple aux usagers de choisir, via une application mobile, la meilleure option pour se déplacer parmi une large offre de services (transports en commun, véhicules partagés, services de taxis, etc.).

Les pistes pour améliorer la mobilité passent également par une adaptation de la fiscalité, voire un changement de paradigme. Cela pourrait être possible grâce à une taxation qui serait davantage basée sur l'usage plutôt que sur la possession d'un véhicule, comme c'est actuellement le cas avec la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation.

Comme nous l'a présenté Monsieur DE SMEDT, la vision à long terme est d'arriver à généraliser un prélèvement kilométrique intelligent au sein des trois Régions. Si les interlocuteurs sociaux du Conseil central de l'économie sont entendus, le budget mobilité tel qu'ils l'envisagent devrait également améliorer la mobilité durable et favoriser l'intermodalité.

Enfin, des solutions innovantes, non pas basées sur une taxation mais plutôt sur une récompense – comme nous l'avons vu avec le péage inversé – peuvent également conscientiser les automobilistes à l'existence d'alternatives à l'usage de la voiture. En outre, les interlocuteurs sociaux sont d'ores et déjà impatients de découvrir, via les fiches-actions de GOOD MOVE, l'ensemble des solutions envisagées dans le nouveau Plan régional de mobilité.

Discours d'introduction de Philippe Vandenabeele, Vice-Président du CESRBC



Madame, Monsieur,

Chers collègues,

Je vous souhaite la bienvenue à ce colloque organisé par le Conseil économique et social bruxellois.

Je remercie dès à présent tous les intervenants pour leur contribution à cette journée.

Le Conseil remercie Bruxelles Mobilité pour sa collaboration. Ce Colloque tombe en même temps qu'une réflexion qui est menée par Bruxelles Mobilité sous l'appellation « GOOD MOVE ». Cette réflexion en est encore, dans sa partie actuellement visible, à définir des grands principes, des orientations. Même si le Conseil a été sollicité pour émettre un avis – chose qui a été appréciée – il reste dans l'attente de fiches-actions opérationnelles pour se prononcer sur le plan complet.

Ce n'est pas un grand scoop que d'annoncer que la mobilité constitue un enjeu socio-économique et environnemental majeur, même vital pour la Région bruxelloise.

Quand on voit à Bruxelles l'immobilité, la longueur des files, la pollution de l'air et l'impact que cela a pour les entreprises et les travailleurs, nous pouvons nous dire qu'il y a urgence !

C'est pour ces raisons que le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a voulu consacrer une matinée de réflexions et de débats autour de cette question. C'est une initiative des partenaires sociaux pour contribuer à faire bouger les lignes.

Savez-vous que l'OCDE a calculé que le coût lié aux embouteillages (en heures perdues) représente de 1 à 2% du PIB ? Les automobilistes belges perdent chaque année plus d'une semaine complète de travail dans les embouteillages.

Et cela bouge :

- ➔ la marche est devenue le premier mode de déplacement à Bruxelles (37%), où elle a supplanté la voiture (32 % des déplacements) et les transports publics (26%) ;
- ➔ le vélo gagne du terrain chaque année ;
- ➔ la fréquentation de la STIB augmente chaque année depuis 15 ans.

La perte de temps moyenne en raison de la congestion automobile dans la capitale des véhicules de transport en commun est estimée à 25% par

rapport au temps que les opérateurs seraient capables de réaliser sans ralentissement. C'est ce qui ressort de l'étude récente (avril 2018) publiée par Brussels Studies et réalisée par Kevin Lebrun, chercheur à l'Université Saint-Louis⁶.

Chaque jour de la semaine, ce sont plus de 370.000 voitures qui circulent à Bruxelles, uniquement pour les déplacements domicile-travail, dont plus de la moitié appartiennent à des navetteurs.

Les nuisances environnementales du trafic routier ne sont pas à négliger. La qualité de l'air en ville, les coûts pour la santé et les zones de basse émission sont des sujets que nous n'aborderons pas directement dans le cadre de ce colloque.

Les interlocuteurs sociaux sont actifs sur le thème de la mobilité

Par exemple, au travers de son avis de 2017 sur l'allocation de mobilité, le Conseil central de l'économie (CCE) invitait les travailleurs à revoir leurs moyens de mobilité.

Au niveau interfédéral, au printemps de cette année, une déclaration commune du CCE et des trois Conseils économiques et sociaux régionaux titrait : « De l'immobilité à la mobili-

té : agir maintenant pour inverser le cours des choses ».

Au niveau régional bruxellois, en octobre 2017, les interlocuteurs sociaux ont réclamé et obtenu que la mobilité soit un objectif à part entière de la Stratégie 2025 (qui est le programme Bruxelles pour redynamiser l'économie et l'emploi).

Ils veulent à présent faire « bouger les lignes ». Il s'agit de réfléchir tous ensemble, autorités publiques et acteurs de la mobilité, à certaines pistes - dans le domaine **fiscal** (une fiscalité intelligente) et **financier** (le « budget mobilité ») - qui permettraient de modifier le comportement des usagers et d'améliorer la mobilité sur le territoire bruxellois.

Le but doit être de diminuer de façon significative la part modale de la voiture par les usagers de la route et de favoriser l'usage par ceux-ci de moyens de déplacement moins hégémoniques et moins polluants.

Il s'agit également d'encourager les prestataires de services de mobilité à diversifier leurs offres pour qu'ils constituent véritablement une alternative à la voiture.

Sachant que la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas toutes les compétences pour agir en matière fiscale, le Conseil a néanmoins tracé quelques lignes :

- taxer l'utilisation d'un véhicule et non plus sa possession. Cette utilisation pourrait ainsi être taxée via l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent pour l'ensemble des véhicules ;
- le Conseil interroge aussi les principes de la voiture de société en vue d'idées nouvelles pour en réduire l'usage. Il recommande que cette réflexion se fasse dans un cadre plus large qui est celui du budget mobilité qui doit viser une adaptation de la fiscalité pour que les entreprises puissent offrir à leurs travailleurs un plus large éventail de mesures en matière de mobilité ;
- en ce sens, le Conseil considère intéressante la récente réflexion du Parlement bruxellois visant à réformer la fiscalité automobile en faveur de l'octroi d'une aide au logement à Bruxelles. Plus généralement, il considère qu'il serait opportun d'inciter fiscalement à une diminution de la

distance entre son domicile et son travail et à une mobilité multimodale ;

- par ailleurs, le Conseil insiste pour que les recettes fiscales liées au prélèvement kilométrique soient affectées à l'entretien des infrastructures existantes ainsi qu'à des projets ou à des équipements destinés à améliorer la mobilité.

Je vous souhaite, je nous souhaite un colloque fructueux, qui contribue au changement, à davantage de mobilité, à un meilleur environnement, à plus de plaisir de vivre et de travailler en ville.

Je nous souhaite qu'un jour nos enfants, nos petits-enfants puissent reconnaître que notre génération a pris ses responsabilités pour que leur devenir soit de meilleure qualité.

Bon colloque !

⁽⁶⁾ Kevin LEBRUN, « Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités », Brussels Studies, avril 2018 (<https://journals.openedition.org/brussels/1652>)

Discours de clôture de Jan De Brabanter, Président du CESRBC



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 VANDENABEELE l'a très bien dit : ce colloque se tient dans une période cruciale. Le Gouvernement travaille à son projet de Mobilité « GOOD MOVE ». Il 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 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 !

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 au Baromètre de l'Attractivité belge 2017 d'Ernst & Young 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 Monsieur SLEUWAEGEN. Paris, Londres et Berlin 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 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 a fait le point : les conclusions de la Task force 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 Porches 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 au diesel qu'à l'essence doivent être soumis à des normes de pollutions. Le type de voiture, de moteur, voire même le type de carburant n'ont pas de sens à notre avis. Le résultat compte, non ?

Célia DARRISSE (Cheffe de projet du péage inversé en France), 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 ville ?

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. Quoi qu'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 et de l'utiliser 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 (MaaS), nous devons sans aucun doute renforcer le budget mobilité. À ce titre, il faut une bonne collaboration privé-public.

Frank WITLOX et Ralph DE JONG nous ont esquissé une belle image de l'approche MaaS à Gand, Anvers et Helsinki.

Merci à tous d'avoir enrichi le débat grâce à 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 éclairé sur les ambitions du Gouvernement avec le Plan GOOD MOVE en cours d'élaboration et sur lequel les partenaires sociaux sont étroitement associés.

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 !



Le Magazine du Conseil
Septembre 2018 - n°26

Publication périodique du Conseil
économique et social de la Région
de Bruxelles-Capitale

CESRBC

Boulevard Bischoffsheim, 26
1000 Bruxelles
02/205 68 68
02/502 39 54
cesr@ces.brussels

Editeur responsable :
Caroline Vinckenbosch

Mise en page et impression :
IPM printing sa - Ganshoren

Illustrations :
Couverture : Shutterstock
Dossier : CESRBC / Shutterstock

Rédacteurs :
Dossier : Stéphanie Polet et Siham Chaouch
Traduction: Rik Duynslager et Eric
Vanderheyden

