



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## AVIS SUR L'AVANT-PROJET D'ORDONNANCE ÉTABLISSANT UNE TAXE DE LUTTE CONTRE LA CONGESTION AUTOMOBILE

<b>Demandeur</b>	Mme Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité et de la Sécurité routière
<b>Demande reçue le</b>	Décembre 2020
<b>Exposés</b>	14/12/2020
<b>Documents transmis</b>	Note aux membres du Gouvernement de la RBC : Avant-projet d'ordonnance établissant une taxe de lutte contre la congestion du trafic automobile – première lecture Projet d'ordonnance établissant une taxe de lutte contre la congestion automobile Exposé des motifs Avant-Projet d'ordonnance établissant une taxe de lutte contre la congestion automobile Analyse de la mobilité les effets de SmartMove sur la mobilité ; les recettes de péage et les effets socio-économiques - 25/11/2020 Présentations à la réunion du 14/12/2020 Avant-projet d'ordonnance portant adaptation de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles en vue d'une diminution de la taxation à l'égard de certains véhicules à moteur Avant-projet d'ordonnance portant adaptation de la taxe de mise en circulation en vue d'une diminution de la taxation à l'égard de certains véhicules à moteur
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	25/01/2021

Extraits de l'avis de la Commission sur le Plan Good Move (14/10/2019) :

- « *l'importance de l'outil fiscal pour orienter le choix du mode de transport et l'achat d'un véhicule plus adapté au contexte urbain en termes d'emprise sur l'espace public, de sécurité routière, de pollution.* »
- « *Étant donné que les problèmes de congestion dépassent les limites régionales, la Région bruxelloise doit inciter les autres régions à discuter de la tarification des déplacements. Si un accord ne peut être trouvé avec les autres régions, la Région de Bruxelles-Capitale devra trouver une mesure à l'échelle de son territoire.* »

La Commission salue la proposition du gouvernement bruxellois qui permet d'avancer dans l'utilisation de l'outil fiscal pour améliorer la mobilité.

La concertation préalable pose cependant question alors que Good Move – et le prix européen reçu pour ce plan - mettaient bien en avant l'importance de la concertation avec les acteurs. S'il est intéressant de discuter d'un projet suffisamment défini, la Commission regrette que les acteurs n'aient pas été impliqués plus tôt. Ils auraient ainsi pu contribuer à affiner le projet et l'étude d'impacts. Une plus grande implication des acteurs, en amont, avec des discussions sur les principes, participe à une meilleure appropriation et ouvre aussi la porte à un éventuel soutien.

Partant du besoin de l'amélioration de l'accessibilité et de la qualité de vie en ville et du principe du pollueur-payeur, la Commission régionale de la Mobilité soutient les principes d'une fiscalité routière intelligente et d'une taxation kilométrique de l'usage de la voiture en Région de Bruxelles-Capitale tout en mettant en avant plusieurs points d'attention et en rappelant que c'est l'ensemble du plan Good Move qui doit mener à une amélioration de la mobilité à l'échelle de la Région.

L'avis est approuvé par une grande majorité des membres. Seul Touring s'abstient pour l'ensemble de l'avis et BECI, l'UCM et la FGTB ne marquent pas leur accord sur les points concernant l'accord interrégional (voir A.) et la révision de la taxe de mise en circulation (voir B.).

## **A. UNE TAXATION KILOMÉTRIQUE EST PERTINENTE À L'ÉCHELLE DE LA RBC**

Une des premières questions débattues par la Commission est celle de la légitimité et de la pertinence d'une telle mesure à l'échelle de la seule Région de Bruxelles-Capitale. Dans le cadre d'une approche globale de la mobilité, visant tant la répartition des générateurs et des attracteurs de mobilité que la structure de l'aménagement du territoire et l'offre de mobilité, **une tarification de l'usage de la voiture sera toujours plus justifiée en ville qu'en périphérie. A cet égard, il est légitime que la RBC prenne l'initiative d'une telle mesure.** La situation est semblable dans les autres villes du monde qui ont mis en place de tels systèmes.

Une approche basée sur les réalités socio-économiques et sur les structures du territoire aurait plus d'intérêt qu'une définition basée sur les limites politiques.

**La concertation entamée avec les deux autres Régions et l'Etat fédéral doit évidemment être encouragée pour établir les termes les plus justes des nouvelles mesures et en garantir l'interopérabilité en cas d'extension du système à un territoire plus large (poser les bases d'un système technique commun) et/ou à d'autres villes.**

Le système introduit en RBC doit mener à une concertation positive et constructive avec les deux autres Régions et l'Etat fédéral pour une mobilité durable dans l'ensemble de la zone métropolitaine. Outre le développement d'alternatives et de coopérations, la politique d'aménagement du territoire des autres régions a un impact fort sur les choix de mobilité et doit faire partie des discussions. La question des voitures de société, dépendant du niveau fédéral, doit aussi faire partie du débat.

BECI et UCM estiment 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 SmartMove. 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. Sans cette vision transversale, concertée et coordonnée de la mobilité, le risque est bien réel de déplacer les problèmes de mobilité vers la périphérie de Bruxelles. Pour BECI et UCM sans 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.

### *Points d'attention*

- Le système fédéral belge permet à chaque entité fédérée de mener sa politique dans le champ de ses compétences.
- La conformité du projet avec les lois spéciales de financement doit être validée pour éviter les risques de recours juridiques pour des motifs de concurrence déloyale, de double imposition, de libre circulation, de location et de leasing de voitures.
- La périurbanisation attirant des habitants et/ou des emplois depuis ou vers la RBC a des impacts tant sur la mobilité que sur les différents coûts, revenus et sur la fiscalité des individus, des entreprises et des Régions. Bien que bénéficiaire de dotations, la Région de Bruxelles-Capitale souffre d'un déséquilibre économique entre les revenus fiscaux et sa contribution à la valeur ajoutée et supporte la charge d'infrastructures fortement utilisées par des personnes n'y payant pas d'impôt direct.
- L'importance du développement des parkings de transit dans la zone métropolitaine est soulignée par la commission depuis des années.
- De nombreuses villes ont mis en place des systèmes de tarification routière sans inclure les territoires limitrophes.
- Les conditions de révision de la fiscalité doivent viser un ensemble large de paramètres afin de réduire la dépendance à l'automobile : développement d'alternatives, compensations, révision du régime fiscal des voitures de société, adaptation des politiques d'aménagement du territoire, etc.

## B. DES OBJECTIFS PLUS AMBITIEUX, RÉDUIRE L'USAGE ET LA POSSESSION DES VÉHICULES LES PLUS POLLUANTS

La Commission soutient l'objectif de réduction de la congestion routière mais souhaite voir **élargir les objectifs** de la révision de la fiscalité automobile pour en assurer la pertinence et la renforcer. La Commission se réfère à l'action D.3. de Good Move « Mettre en place les outils visant à **dissuader la possession** automobile et son usage » et au point sur la fiscalité automobile de la déclaration de politique générale du Gouvernement de la RBC, page 79, « Le régime de TMC sera revu en intégrant une plus grande progressivité en fonction de la performance environnementale des véhicules (poids, puissance réelle et type de carburant utilisé) afin de dissuader l'achat de véhicules non adaptés aux déplacements dans un environnement urbain. »

A la lutte contre la congestion du trafic automobile, la Commission demande d'ajouter comme objectifs de **contribuer à une ville plus agréable pour tous, d'améliorer la qualité de l'air et la santé, de lutter contre le réchauffement climatique.**

S'ils roulent uniquement en soirée ou le week-end, le projet SmartMove va permettre à certains usagers de ne plus payer de taxes pour l'usage de leur voiture. D'une part, ceci peut favoriser la possession et/ou l'usage de la voiture et d'autre part, cela exonère ces usagers d'une partie des coûts externes liés l'usage de la voiture comme par exemple, l'occupation de l'espace pour le stationnement.

La Commission demande de préciser le calcul de l'impact de la réduction des émissions et de traiter cette évaluation en lien avec celle de leur concentration dans l'air, afin de pouvoir objectiver l'évolution de la qualité de l'air et donc l'impact sanitaire.

### DE CES OBJECTIFS PLUS GLOBAUX DECOULENT DES MODIFICATIONS DU PROJET

- **CONCERNANT LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION (TMC)**

La Commission demande de revoir la taxe de mise en circulation mais de **la maintenir** pour atteindre ces objectifs plus larges et inciter à l'achat de véhicules plus légers et moins puissants. La taxe est à déterminer en lien avec l'évolution des émissions et du parc automobile, cet objectif devra aussi être pris en compte lors de la révision de la législation du stationnement en voirie.

- **CONCERNANT LA NOUVELLE TAXE D'USAGE (ANCIENNE TAXE DE CIRCULATION TC)**

La composante journalière de la taxe d'usage doit être due pour tous les véhicules en fonction de leurs performances environnementales et en tenant compte des effets sociaux et du caractère d'occasion des véhicules.

La taxe d'usage doit viser l'ensemble des deux-roues motorisés non électriques peu adaptés à un usage urbain en raison de leur impact élevé en termes d'émissions polluantes et sonores.

La gratuité fiscale des déplacements en soirée et le week-end ne doit pas être déterminée de manière absolue mais relative, c'est-à-dire en lien avec l'évolution des émissions, du parc de véhicules et de l'évolution du nombre de déplacements motorisés à ces moments précis. La gratuité prévue le week-end risque d'engendrer une moindre réduction de l'utilisation de la voiture à ce moment, et d'annuler partiellement les bénéfices attendus.

Les taxis, les plateformes de transport rémunéré de personnes et les véhicules partagés sont des moyens permettant de ne pas posséder de voiture, la tarification de leur usage doit être adaptée pour maintenir leur attractivité.

- **LE RAPPORT ENTRE TMC ET TAXES D'USAGE DOIT ETRE OPTIMISE POUR REpondre AUX OBJECTIFS PLUS GLOBAUX.**

BECI, l'UCM et la FGTB ne soutiennent pas la partie de l'avis de la Commission sur les TMC et TC. Pour BECI, l'UCM et la FGTB, l'instauration d'un tel système constitue un tax shift, SmartMove remplacera la taxe de circulation annuelle ainsi que la taxe de mise en circulation

### *Points d'attention concernant les objectifs*

- La révision de la fiscalité routière doit viser les objectifs du plan régional de mobilité Good Move, de la déclaration gouvernementale et du PRDD.
- Good Move (action D.3) prévoit de "Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile et son usage". L'une des mesures concrètes de cette action est de « Concevoir une réforme de la fiscalité automobile (taxe de circulation et taxe de mise en circulation) qui décourage la possession automobile (en plus de son usage) et vise une flotte de véhicules plus légers, moins polluants, moins consommateurs d'énergie et plus adaptés au milieu urbain (voir action D.5). Cette réforme de la fiscalité doit permettre un meilleur usage de la voiture tout en assurant qu'elle n'ait pas d'impact social négatif."
- La déclaration de politique générale du Gouvernement (DPG 2019) prévoit de revoir le régime de taxe de mise en circulation (TMC) en intégrant une plus grande progressivité en fonction de la performance environnementale des véhicules (poids, puissance réelle et type de carburant utilisé) afin de dissuader l'achat de véhicules non adaptés aux déplacements dans un environnement urbain.
- Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), adopté en 2018, a aussi pour objectif la limitation de la possession individuelle de véhicules (page 97).

### *Points d'attention spécifiques à la Taxe de Mise en circulation (TMC)*

- SmartMove n'intègre pas les objectifs de Good Move, de la DPG et du PRDD concernant la limitation de la possession des véhicules. SmartMove prévoit que la TMC disparaisse avec l'introduction de la taxe à l'usage (à l'exception d'un pourcentage très faible de véhicules).
- La TMC actuelle est peu élevée pour une majorité de véhicules, et entre donc peu en ligne de compte lors de l'achat d'un véhicule. En adaptant le système de tarification, la TMC pourrait pourtant s'avérer un outil efficace pour moduler les comportements d'achat (à l'exemple du modèle danois), et agir efficacement sur la possession d'un véhicule et l'utilisation de l'espace en ville. Obtenir un effet sur la possession des véhicules pourrait être envisagé par une augmentation significative des tarifs de stationnement en voirie (voir les révisions de l'ordonnance Stationnement et du plan régional de stationnement). Si la TMC est revue, une attention doit être portée pour ne pas pénaliser les achats de véhicules d'occasion par les personnes aux revenus plus modestes.
- La poursuite de l'objectif de baisse des émissions pourrait être entravée par la suppression (de fait) de la taxe de mise en circulation (TMC). Cette suppression présente le risque d'entraîner l'achat de voitures plus puissantes et d'accroître la rotation du parc automobile.
- Plusieurs études scientifiques montrent l'utilité d'une taxe à l'achat, notamment pour dissuader l'achat de véhicules puissants et polluants. L'étude d'impact aurait dû modéliser l'évolution du parc automobile et sa rotation, car la fabrication d'un véhicule génère des émissions qui, selon les études, sont évaluées à celles générées par deux ans d'utilisation du véhicule.
- Le maintien de la TMC pour les véhicules dont la puissance est supérieure à (selon les documents) 14 ou 15 chevaux fiscaux (0,22 % du parc automobile) constitue une mesure purement « symbolique ».

### *Points d'attention concernant la mobilité et la congestion*

- Les véhicules électriques et les véhicules de moins de 8 chevaux fiscaux (cylindrée <1351 cc) correspondant à 21,63 % du parc actuel<sup>1</sup> sont exemptés de la composante journalière de la nouvelle taxe. Cependant, une voiture de faible puissance fiscale ou une voiture électrique ne contribue pas moins à la congestion qu'une voiture d'une puissance supérieure.
- L'exemption de la taxe pour les véhicules de moins de 8 CV fiscaux se comprend par la

---

<sup>1</sup> Selon Bruxelles Fiscalité.

- volonté d'avoir un facteur de modulation sociale de la taxe.
- Pour les voitures électriques, la fiscalité doit servir à encourager des véhicules de meilleure performance environnementale tout en étant attentif à leur encombrement spatial.
- La tarification kilométrique vise notamment à étaler les déplacements dans le temps afin de fluidifier le trafic. Si réduire la congestion peut être considéré comme un objectif économique pertinent, l'augmentation générale de la fluidité des flux pourrait mener à un effet d'appel, qui à terme pourrait reposer le problème de congestion visé par SmartMove.
- La plupart des déplacements internes sont inférieurs à 5 km et la RBC est une ville-région de taille modeste, n'existe-t-il pas des dispositifs plus sobres et moins coûteux pour s'attaquer à la congestion ?
- La tarification kilométrique repose sur le postulat de l'individu maximisateur de son utilité personnelle, dont le comportement est déterminé par un calcul coûts-bénéfices. Pourtant, les individus évaluent mal le coût total de l'utilisation d'une voiture : le rapport coûts/bénéfices ne constitue donc pas l'unique facteur explicatif des choix de mobilité. Baser la réforme fiscale sur ce postulat est susceptible de générer des effets pervers non pris en compte par l'étude d'impact, en l'occurrence l'achat de voitures plus puissantes.
- L'étude d'impact traite de manière équivalente le transport de personnes et de marchandises. Or, les particuliers et les entreprises n'organisent pas leurs déplacements selon les mêmes contraintes et objectifs. La taxation des camionnettes rétablit de plus justes conditions de concurrence avec les poids lourds de plus de 3,5 tonnes soumis à une tarification kilométrique sur l'ensemble des voiries régionales.

#### *Points d'attention concernant les exemptions*

- Les PMR bénéficient d'un avantage fiscal sur la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation, les critères de cet avantage n'ont pas tous été repris dans la taxe SmartMove.
- Les véhicules d'intervention et de dépannage liés au transport public sont essentiels à la bonne exécution des services de transport public et doivent être considérés comme prioritaires dans la liste des exemptions.
- La question des déplacements des chauffeurs de transport public, qui effectuent les premiers et derniers services, est aussi à considérer car, par définition, ils ne disposent pas d'alternative en transport public pour l'un des deux déplacements, mais sont soumis à la taxe pour l'autre.
- Les auto-écoles sont actuellement exemptées de taxes et par définition, une partie de leur activité implique la circulation de véhicules.

#### *Points d'attention concernant l'impact environnemental*

- Le bilan environnemental estimé par l'étude d'impacts est décevant : les émissions de polluants atmosphériques ne seraient réduites que de 5% environ (figure 61 de l'étude d'impact, p. 112). Ceci contredit l'exposé des motifs qui annonce que « *les émissions de gaz d'échappement nocifs tels que le CO<sub>2</sub>, le SO<sub>2</sub> et les NO<sub>x</sub> seront considérablement réduites* ».
- Réduire les émissions ne signifie pas forcément améliorer la qualité de l'air. Évaluer celle-ci impose de s'intéresser à la *concentration dans l'air* des émissions. Ainsi, on pourrait constater une baisse générale des émissions et, dans le même temps, une augmentation de leur concentration dans certaines zones, où la qualité de l'air serait détériorée. On ne peut d'autant moins exclure cette possibilité que « *l'impact de SmartMove [sur les émissions] n'est pas tangible en RBC* » (étude d'impact, p.18) et que Good Move assume l'augmentation de la charge automobile sur les grands axes et les autoroutes.
- Ce dernier point est à relier avec le fait que les populations plus pauvres sont a priori peu émetteurs de polluants (faible taux de motorisation), mais fortement exposés à ceux-ci

(résidence dans les quartiers centraux denses et sur les grands axes routiers, tous deux plus pollués).

- Les véhicules électriques et les véhicules de moins de 8 chevaux fiscaux (cylindrée <1351 cc) correspondant à 21,63 % du parc actuel sont exemptés de la composante journalière de la nouvelle taxe.
- L'évolution des performances environnementales des véhicules électriques doit être intégrée : pollution atmosphérique liée à l'usure des pneus et des freins (plus sollicités vu le poids plus élevé du véhicule), recyclage des batteries, importance du mix électrique et de la période de rechargement, remplacement d'une dépendance aux hydrocarbures par une dépendance à l'uranium (centrales électriques), au lithium (batteries) et aux terres rares (moteurs), etc.
- La base du système sur les chevaux fiscaux (basé sur la puissance du moteur) devrait être concertée avec le fédéral afin d'inclure d'autres composantes (notamment concernant le caractère plus ou moins polluant du véhicule).
- Il n'est pas souhaitable d'encourager un report modal vers des véhicules motorisés à deux roues, peu adaptés à un usage urbain, en raison de leur impact élevé en termes d'émissions polluantes et sonores. Le coefficient appliqué aux motos (0,25) est trop faible et la gratuité appliquée aux cyclos B et A ne se justifie pas. Il serait contre-productif d'encourager la multiplication de ce type d'engins, surtout sur les pistes cyclables (pas toujours adaptées) : rejets polluants respirés directement par les cyclistes, nuisances sonores, vitesses régulièrement excessives. Il est nécessaire d'inclure les cyclomoteurs A et B dans la taxe.

### C. MOBILITÉ, ACCESSIBILITÉ POUR TOUS ET JUSTICE SOCIALE

La Commission souligne la prise en compte de certaines dimensions sociales dans l'étude d'impact, leur traduction dans le projet est moins évidente.

En particulier, le test du projet sur l'égalité des chances mentionne pour le volet « handicap » que les problématiques et spécificités n'ont pas été prises en compte. La Commission recommande de revoir l'ensemble de ce test sur l'égalité des chances.

Baser la taxation sur des chevaux fiscaux peut être pris en compte comme une correction sociale, mais ce n'est pas parfait notamment car il n'y a pas, comme c'est le cas aujourd'hui, une réduction si le véhicule est acheté d'occasion.

La Commission attire l'attention sur la dépendance de certaines personnes à mobilité réduite (PMR) à leur véhicule, au vu de l'inaccessibilité actuelle de la ville, notamment de la plupart des transports publics.

La Commission estime nécessaire de mettre en place des compensations sociales à la révision de la fiscalité pour des publics cibles : les personnes à mobilité réduite, les personnes à bas revenus, les personnes isolées ou familles monoparentales, ménages à revenus faibles ou travailleurs dépendants de la voiture.

Pour réduire la fracture numérique, la Commission plaide pour un système alternatif à l'application smartphone avec des OBU.

#### *Points d'attention*

- Les PMR bénéficient d'un avantage fiscal sur la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation, les critères de cet avantage n'ont pas tous été repris dans la taxe SmartMove.
- Il doit être tenu compte que les personnes en situation de handicap ne conduisent pas toujours elles-mêmes le véhicule, même si elles en sont propriétaires.
- Les avis des Conseils national et régional des personnes handicapées doivent être requis dans l'esprit de coopération avec les autres Régions ou même le fédéral.
- La variation temporelle de tarif de la composante kilométrique (heures creuses à 0,08 €/km vs. heures de pointes à 0,20 €/km) porte en elle un risque d'inégalité sociale. On peut en effet raisonnablement penser que plus le revenu des travailleurs est élevé, plus ceux-ci occupent des fonctions qui vont de pair avec la liberté des horaires de travail. Si ceux-ci veulent payer moins, ils pourront donc circuler aux heures creuses. À l'inverse, les fonctions qui

donnent lieu à des salaires moyens ou inférieurs sont sans doute liées à des obligations horaires qui imposeront à ces automobilistes, qui n'ont d'autre choix modal, de payer un tarif kilométrique élevé.

- La taxe SmartMove aura un impact non négligeable sur les indépendants et PME qui sont déjà lourdement impactés par la crise économique liée au Covid. Certains secteurs seront davantage impactés car ils n'ont pas la possibilité d'utiliser d'autres moyens de transport que la voiture (véhicule-outil, nombreux déplacements). Cela vise notamment les secteurs de la construction, les professions libérales et les professionnels de la santé.
- La Commission estime que l'impact socio-économique sur ces secteurs doit être pris en compte dans la mise en œuvre de la taxe SmartMove.
- Actuellement, l'achat de véhicules électriques n'est pas accessible à tous. Comme indiqué plus haut, l'impact environnemental pourrait être mieux modulé à l'aide d'une TMC avec des critères environnementaux. De plus, les véhicules électriques ont aussi un impact sur la congestion et une emprise sur l'espace public. Par ailleurs, une révision de la fiscalité devrait soutenir l'achat de (petits) véhicules électriques. Le système de paiement secondaire plus cher que le système primaire (exigeant le smartphone) est conçu pour éviter que le forfait devienne un outil structurel pour échapper à la ponction fiscale, mais il entraîne le risque d'augmenter les inégalités envers les victimes de la fracture numérique.
- L'étude d'impact comporte un possible biais méthodologique lorsqu'elle conclut pour les résidents de la RBC, que les ménages pauvres paieront à peine plus et les riches franchement plus qu'actuellement (figure 56 p. 89), car les résultats sont basés sur le revenu des ménages, sans tenir compte de leur taille. Les conclusions seraient sans doute différentes s'il existe un lien entre taille des ménages et revenus (p. ex. si les familles nombreuses sont en moyenne plus pauvres).
- Le système pourrait créer des inégalités supplémentaires dans le remboursement des frais par l'employeur. Une concertation à différents niveaux (intersectoriel, sectoriel et dans les plans de déplacements d'entreprises) est nécessaire pour harmoniser les pratiques sans perdre complètement le caractère incitatif de la taxe.
- Le gouvernement doit montrer l'exemple et mettre en œuvre les accords de remboursement des transports en commun dans le non-marchand.

#### **D. SOUTENIR ET ACCOMPAGNER LA REFORME DE LA TARIFICATION NOTAMMENT PAR UN MONITORING REACTIF ET L'OFFRE D'ALTERNATIVES**

**La Commission demande de développer les outils de soutien et d'adhésion collective à la mesure.** Pour cela, il faut assurer une bonne compréhension et une cohérence entre objectifs, que la fiscalité soit perçue comme socialement juste, et il faut rendre visible les alternatives et assurer des effets rapides de la mesure sur les encombrements. La Commission se réfère aux actions de bonne gouvernance reprises dans Good Move concernant la collaboration avec les autres autorités et les mécanismes de co-construction avec les citoyens et le secteur économique et social (actions E.3. et E.5.).

**La phase test** devra faire l'objet d'un monitoring très détaillé. Une période de test de trois mois ne peut pas être basée uniquement sur des volontaires "early adopters". La Commission recommande un test plus long et basé sur un ensemble large et représentatif d'utilisateurs, voire une année « blanche » avec l'ensemble des utilisateurs.

**Le monitoring du projet lui-même doit être utilisé comme un outil dynamique de soutien de la mesure et porter sur la mobilité, sur les coûts et les revenus du système, et plus globalement sur les activités socio-économiques** : localisation et chiffres d'affaires des entreprises, emploi à Bruxelles et emploi des Bruxellois. La Commission demande de monitorer finement les différents impacts de la mesure pour Bruxelles et son hinterland. En effet, c'est au niveau de la proche périphérie que l'usage de la voiture est plus répandu et que les alternatives en lien avec la RBC sont les moins développées. A terme, le monitoring pourrait conduire à une taxation encore plus intelligente c.-à-d. basée sur la variation d'un plus grand nombre de paramètres. Ces évolutions doivent

être déjà rendues possibles, notamment en réfléchissant aux paramètres du monitoring et tout en gardant à l'esprit qu'il faut garder une communication claire et un effet incitant sur les comportements.

Le monitoring doit examiner les impacts sur les différents réseaux de transport et accompagner la mise en œuvre de la taxe, celle-ci pourrait par exemple conduire à une augmentation significative de la fréquentation de la STIB qui devra alors bénéficier de moyens supplémentaires pour augmenter son offre.

Pour autant, les recettes devront favoriser les modes de déplacements durables et les liens manquants, notamment en lien avec la périphérie.

#### *Points d'attention*

- De manière générale, ce sont les actions du plan Good Move qui constituent les mesures d'accompagnement de la réforme de la tarification ; elles visent une diminution des déplacements en voiture.
- Les mesures doivent avoir des effets "rapides". A cet égard la communication sur les alternatives existantes est à renforcer.
- Les mesures doivent être déclinées pour différents publics cibles notamment les secteurs avec moins d'alternatives à la voiture, comme ceux de la construction ou de la santé.
- En matière de transport de marchandises, les mesures d'accompagnement à mettre en avant sont le développement de l'usage des vélos-cargos (par exemple le projet Cairgo Bike), le développement de points relais, les livraisons à vélo, un soutien à la logistique de la construction. Le monitoring doit aussi suivre l'augmentation éventuelle des coûts de transport de marchandises et leur répartition entre les acteurs de la chaîne logistique (entreprises productrices, acteurs du transport, consommateurs).
- En matière de transport de personnes, les mesures alternatives concernent le stationnement pour les vélos, la communication sur l'offre en transports publics (dont celle de la SNCB), la poursuite du développement des transports publics, le soutien à la mobilité partagée, l'usage du vélo comme un 4<sup>e</sup> pilier du transport public.
- Par définition, la recette de la taxe kilométrique a vocation à être instable, en fonction des comportements de mobilité et des équipements en véhicules (nombre, puissance fiscale) des ménages ; le monitoring doit anticiper cette instabilité et ces effets.
- Les effets sur l'emploi et sur les entreprises sont évidemment à suivre avec attention, d'autres instances étant plus qualifiées à ce sujet, ils ne sont pas détaillés ici.
- Le choix du système de tarification, primaire ou secondaire, doit aussi être monitoré.

## **E. DES RECETTES BIENVENUES MAIS LIMITEES ET INCERTAINES**

La Commission demande d'évaluer le plus précisément possible les coûts de mise en place et les coûts opérationnels annuels du système.

Les recettes nettes annuelles après déduction des coûts opérationnels et de la réduction de TMC/TCA sont estimées par la Région dans une fourchette de 150 à 200 millions d'euros. Il importe de maîtriser au mieux les coûts du système. L'objectif de la taxe est la réduction de la congestion et non la création d'un outil de financement.

Sur base du monitoring des impacts de la mobilité du projet et de ses revenus, les bénéfices devront servir à compenser les impacts négatifs en matière de mobilité ou sociaux. Compte tenu du contexte budgétaire bruxellois, cette somme n'est pas négligeable et permettra d'appuyer les politiques existantes ou futures. Vu l'incertitude pesant sur les revenus, il importe cependant de ne pas baser des accords ou des investissements sur base des prévisions de ces recettes nouvelles.



### Points d'attention

- La Commission regrette le manque de clarté sur les recettes attendues. Dans l'étude d'impact : 248 à 384 millions €/an (selon les scénarios) après déduction des taxes de mise en circulation (TMC) et de circulation annuelle (TCA) mais sans coûts opérationnels. Dans la note au gouvernement du cabinet Gatz, l'estimation est 380,16 millions € hors coûts opérationnels et revenus des TMC/TCA. Les revenus TMC/TCA sont de l'ordre de 200 millions €.
- Le montant de 150 à 180 millions d'euros est assez faible en comparaison du budget de la Région (5,2 milliards d'euros en 2018) ou du budget cumulé Région, communes (avec zones de police et CPAS) et Beliris (10,1 milliards d'euros en 2018). Les 200 millions € représentent ainsi 3,8 ou 2,0 % du budget des pouvoirs publics bruxellois (hors budget des Communautés), respectivement.
- Si les taxes de circulation et de mise en circulation sont mises à zéro, cela engendrera une perte de recettes pour les communes.
- Par définition, la recette de la taxe kilométrique a vocation à être instable et imprévisible, en fonction des comportements de mobilité et des comportements d'équipement en véhicules (nombre, puissance fiscale) des ménages. Les revenus bruxellois de la taxe kilométrique pour les poids lourds se sont avérés bien plus faibles que ceux estimés préalablement. Il ne faut donc pas compter sur ces recettes nouvelles pour financer des projets très coûteux, au risque de se retrouver dans la même situation que pour le RER.
- La Commission insiste pour que les coûts de mise en place (développement d'une application smartphone, augmentation des caméras ANPR, voire développement d'OBU (*on-board unit*, dispositif embarqué)) et annuels soient correctement évalués et le cas échéant comparés avec des systèmes moins onéreux.

## **F. LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTEME VIA UNE APPLICATION SMARTPHONE, LIEN AVEC LE MAAS**

La Commission attire l'attention sur les liens entre SmartMove et les projets MaaS (Mobility as a Service). SmartMove doit s'inscrire dans la vision adoptée par le gouvernement en 2019 privilégiant un système MaaS semi-public ouvert à différents opérateurs. SmartMove ne peut pas privilégier une seule application.

### Points d'attention

- Il faut prévoir différents profils pour un utilisateur dans l'application : professionnel et privé afin de répercuter la taxe des trajets effectués pour le service directement vers l'employeur. Un profil « privé » et plusieurs profils « DLT » et « Missions » pour les personnes avec plusieurs employeurs.
- Pour éviter de facturer par erreur ou dans les cas où la personne change d'avis (sort et rentre dans son garage) ou doit changer de place de stationnement, le montant de base ne devrait être dû qu'après quelques centaines de mètres.
- 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 se voir imputer une amende, à contester par la suite. Les amendes seraient réservées aux cas de fraude.
- Une procédure aisée et accessible de contestation des amendes doit être mise en place.
- 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).
- Quelles sont les risques de fraude via le GSM (spoofing GPS, hacking de l'appli ou autre) ? Une solution de type OBU généralisée serait-elle plus sûre et à quel coût ?
- L'impact sur la sécurité routière doit être pris en compte. Il faut éviter que le conducteur ne soit distrait, par exemple pour vérifier le bon fonctionnement de l'équipement embarqué. Le

système doit signaler facilement les dysfonctionnements et faire en sorte que la tâche principale du conducteur reste l'attention portée à la route et non pas celle portée à son smartphone ou son OBU.

## G. RESPECT DE LA VIE PRIVEE

### *Points d'attention*

- La tarification kilométrique proposée repose sur un traitement et stockage des données, l'utilisation accrue du smartphone, et soulève des enjeux liés à la protection de la vie privée, au respect du RGPD et à la surveillance généralisée permise par la technologie.
- La Région de Bruxelles-Capitale doit garantir que les données collectées pour la mise en œuvre de SmartMove (traçage en temps réel des déplacements d'un individu identifié) ne puissent être utilisées à d'autres fins que la taxation par les compagnies qui enregistreront ces données.
- Le système de traçage par application a le mérite d'identifier directement le redevable, et de ne pas nécessiter de démarches lourdes pour la personne qui dispose d'un smartphone. Néanmoins, l'utilisation d'une application smartphone pour chaque trajet risque de s'avérer fastidieuse (nécessité de posséder la technologie et son usage, de disposer en permanence d'un smartphone chargé...), et trop peu efficace.

## H. REMARQUES SUR L'ETUDE D'IMPACT

La Commission demande de modéliser plus finement l'impact sur les différents modes de transport ; en particulier, l'effet d'appel susceptible d'être généré par l'augmentation de la fluidité, l'effet de la suppression de la TMC sur l'évolution du parc automobile, l'effet de la Low Emission Zone et l'effet de l'intégration tarifaire des transports en commun.

### *Points d'attention*

- Les modèles utilisés pour simuler l'évolution du transport de personnes (modèle TREMOVE) et celle des aspects socio-économiques (modèle INSEEM) semblent partiellement inadéquats. En effet, en postulant le retour à l'équilibre (total ou partiel) des systèmes analysés, ils interdisent « *de prendre en compte, autrement que sous la forme d'événements aberrants [...] les phénomènes désagréables qu'il est pourtant vital de pouvoir anticiper* ». Concrètement, cela se traduit par le fait que certains effets-rebonds n'ont pas été modélisés, par ex. l'effet d'appel lié à la fluidification du trafic et le risque que les consommateurs achètent des voitures plus puissantes, suite à la suppression de la TMC.
- Une modélisation quantitative dynamique affectée aux réseaux devrait restituer la complexité du réel et l'interdépendance des systèmes et les effets de réseau sur les transports publics. Des variables comme le renouvellement du parc ou les effets de la LEZ doivent être intégrés.
- Les effets positifs (santé, temps gagné, etc.) sont quantifiés globalement mais ils ne se traduisent pas par une augmentation du revenu mensuel des ménages ou des institutions. Bien souvent, cela se traduira par une difficulté supplémentaire pour boucler son budget (familial ou institutionnel) malgré une augmentation de la qualité (de vie ou de travail).
- Les effets sont regardés par moyennes sans chercher à identifier les scénarios critiques. Si les ménages avec peu de revenus font en moyenne peu de kilomètres, certains font beaucoup de kilomètres : quel est l'effet sur leur revenu et un éventuel piège à l'emploi ?
- Quels seront les impacts sur le secteur de la construction, notamment routière ? surcoût pour les entrepreneurs, un effet possible sur le décalage des heures de travail des travailleurs de la construction, avec un surcoût potentiel des travaux ; effets positifs : amélioration des pratiques, gain de temps.
- Quels seront les impacts sur les travailleurs et les employeurs : un coût plus élevé pour les employés possédant une voiture de fonction (voiture-salaire) résidant en RBC ; un coût plus élevé pour les personnes travaillant dans des bureaux se situant dans la RBC et s'y rendant

en voiture ; pour des entreprises avec des bureaux en Flandre et en Wallonie, il serait moins coûteux d'embaucher un collaborateur résidant en Flandre ou en Wallonie par rapport à un collaborateur de la RBC ; un effet sur les lieux de réunion est-il attendu ?

- La tarification kilométrique proposée repose sur des instruments techniques qui génèrent une consommation d'énergie conséquente (traitement et stockage des données, utilisation accrue du smartphone, fabrication et utilisation des appareils embarqués nécessaires aux personnes ne disposant pas de smartphone), qui devrait aussi être estimée. L'étude d'impact devrait examiner d'autres systèmes de tarification.
- L'étude d'impact devrait indiquer comment les résultats se comparent avec les études précédentes et le Business as usual (projection sans changement de mesure).

#### Points d'attention sur les conséquences pour les transports publics

- Quelle est l'hypothèse utilisée pour la composition du parc de bus, trams et métros dans la modélisation pour arriver à l'augmentation globale présentée de 4,5% du nombre de passagers-kilomètres dans le scénario F, et une augmentation de 2,6% avec les visiteurs. Comment sont composés les passagers-km? Quelles sont les hypothèses par entreprise de transport (STIB, TEC, De Lijn, SNCB) ?
- Le paramètre voyageurs-kilomètres n'est pas idéal pour connaître la demande supplémentaire : en termes de kilomètres parcourus, quelques voyageurs supplémentaires sur de longues distances ont le même effet que de nombreux voyageurs supplémentaires sur de courtes distances.
- Il est préférable de travailler avec des nombres de voyageurs supplémentaires et de préciser les parts entre les trajets à l'intérieur de Bruxelles et les trajets à destination et en provenance de Bruxelles, et de distinguer aussi les différentes périodes horaires, pour anticiper opérationnellement.
- L'impact doit être précisé sur le réseau de voiries, en particulier sur les voies d'accès à destination et en provenance de Bruxelles, si possible également par période. Le trafic à destination et en provenance des aires de stationnement définies affectera potentiellement aussi la circulation des transports publics dans ces zones.