



**CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT POUR
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

AVIS

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

Demandeur Ministre Alain Maron

Demande reçue le 7 décembre 2020

Avis adopté par le Conseil de 20 janvier 2021
l'Environnement pour la Région de
Bruxelles-Capitale le

Préambule

Le Conseil de l'Environnement (ci-après « Le Conseil ») a été saisi, le 07/12/2020, d'une demande d'avis relative à l'avant-projet d'ordonnance établissant une taxe de lutte contre la congestion du trafic automobile.

Cet avant-projet d'ordonnance vise à provoquer une transformation sociétale qui permettra de créer, en encourageant des choix de mobilité responsables, une région où il fait bon vivre. Pour ce faire, l'avant-projet d'ordonnance institue une taxe kilométrique intelligente dénommée « SmartMove ». Cette taxe vise à répondre à quatre besoins fondamentaux de la Région :

- Une fiscalité automobile juste, équitable et favorable où c'est l'utilisation et non la propriété qui est taxée ;
- Une meilleure mobilité pour tous ceux qui se déplacent dans la Région ;
- Une meilleure qualité de vie pour tous ;
- Des progrès technologiques qui soutiennent les usagers de la route 24h/24 et 7j/7 et les aident à faire les meilleurs choix de mobilité.

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil salue l'initiative prise par le Gouvernement et se réjouit d'être consulté pour l'élaboration de cet avant-projet d'ordonnance qui promet d'offrir nous l'espérons, un nouveau souffle en faveur de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie de la population à l'ensemble du territoire régional et sa périphérie.

Vu les propos des médias au sujet de cette mesure, il est primordial de garantir le soutien à la mesure, pour un fonctionnement efficace et une adhésion collective. Il faut donc qu'elle soit perçue comme socialement juste (voir ci-dessous, « Aspects socio-économiques », que l'augmentation de l'offre des alternatives soit rendue visible, et qu'un effet rapide de la mesure sur la réduction des encombrements soit assuré). Toutefois, **le Conseil** se concentre sur les aspects environnementaux dans son avis, étant donné que plusieurs organismes consultatifs régionaux ont été saisis pour s'exprimer de façon plus approfondie sur d'autres questions relevant de l'avant-projet d'ordonnance.

Il est essentiel pour **le Conseil** que les recettes obtenues par cette mesure servent prioritairement à la mise en œuvre du Plan Régional de Mobilité GoodMove et plus particulièrement au financement d'alternatives collectives : transports en commun, infrastructures de mobilité (parkings de dissuasion), soutien aux navettes d'entreprises, liaisons avec la périphérie, etc. **Le Conseil** recommande de recadrer la taxe dans la vision globale du plan GoodMove tant pour ses impacts environnementaux que socio-économiques. Il recommande aussi de mieux évaluer les impacts au niveau métropolitain d'une part et au niveau des quartiers d'autre part.

Cette ordonnance n'étant actuellement qu'au stade d'avant-projet, **le Conseil** souhaiterait pouvoir être consulté à nouveau dans le cas où le projet d'ordonnance viendrait à fortement différer du texte soumis pour avis à ce jour.

1.1. Aspects environnementaux

Outre l'impact positif sur la qualité de l'air et l'effet de serre, la mise en place d'une telle taxe agira également en faveur de la réduction du bruit, du temps perdu dans les transports individuels aux heures de pointe et du nombre d'accidents routiers, améliorant ainsi la qualité de vie et la sécurité des habitants. De plus, une taxation de l'utilisation suscitera chez les conducteurs une prise de conscience quant à leurs habitudes de déplacement. Ils seront ainsi incités à rationaliser leurs déplacements, induisant une diminution du coût environnemental de ceux-ci. Le principe du pollueur/payeur s'appliquera donc pleinement.

Cette taxe encouragera également la population à se tourner vers des modes de déplacement actifs, tels que la marche à pied ou le vélo, et par conséquent, à être physiquement plus actifs au bénéfice de leur santé.

Par ailleurs, la tarification kilométrique vise notamment à étaler les déplacements dans le temps afin de fluidifier le trafic. **Le Conseil** souhaiterait toutefois obtenir des garanties sur le fait que SmartMove ne mènera pas, *in fine*, à une utilisation accrue de la voiture aux heures non tarifées, qui à terme pourrait reposer le problème de congestion visé par la mesure. Il serait donc nécessaire de formuler un objectif clair pour la diminution du trafic en termes de volume et pas seulement en termes d'heures perdues par les déplacements en voiture.

Le Conseil s'interroge sur l'exemption du Ring (R0) de la vision SmartMove. Ce boulevard périphérique étant une source de pollution très importante aux abords de la Région¹, il apparaît peu pertinent que cette zone ne soit pas soumise aux mêmes restrictions que le reste de la capitale, que cela soit pour des raisons environnementales ou sanitaires. **Le Conseil** est par ailleurs conscient que l'inclusion de cet axe dans la vision SmartMove requerra davantage de concertation avec les autres régions (voir point 3 « Concertation interrégionale »).

Le Conseil souligne qu'une condition importante de réussite de SmartMove est que les automobilistes disposent d'alternatives durables suffisantes pour leurs déplacements, lorsqu'ils sont contraints par le lieu et le temps. Il insiste sur l'importance de fournir des alternatives de qualité, car les alternatives actuelles n'offrent pas toujours la garantie d'un gain de temps. La réponse aux problèmes de mobilité demande une approche globale. La solution combinera diverses mesures telles que la mise en place d'éléments d'offre de mobilité (parkings de transit, transports en commun performants, aménagements pour cyclistes, RER vélo, ...), le télétravail, la mobilité partagée, etc. En effet, si l'offre de transport en commun à Bruxelles est suffisamment abondante pour justifier une contribution contre les embouteillages, le problème se situe surtout au niveau de la liaison avec la périphérie, et les efforts doivent se porter sur cet aspect, y compris par les régions voisines afin de limiter les impacts négatifs sur leurs travailleurs.

Dès lors, **le Conseil** souhaite mettre en évidence l'importance de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures du Plan Régional de Mobilité GoodMove et pas uniquement d'une mesure ou l'autre contraignant les automobilistes. Il est essentiel de leur offrir des alternatives pertinentes pour leurs déplacements afin de préserver les atouts, entre autres économiques, de la Région.

¹ https://www.irceline.be/~celinair/documents/documents/Rapport_Ring_BXL.pdf

1.2. Technologies employées

Le Conseil se demande si le fait que la tarification kilométrique 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) a été pris en considération lors de l'élaboration de l'avant-projet d'ordonnance. À moins de calculer et d'intégrer les émissions liées à cette consommation énergétique supplémentaire à ses modélisations, SmartMove risque de rendre invisible l'empreinte écologique que génèreront les instruments techniques sur lesquels elle repose. En plus de l'empreinte écologique, ces instruments induiront également des coûts pratiques, administratifs et financiers à l'utilisateur et à l'administration bruxelloise. Il est donc nécessaire de savoir comment ces inconvénients seront compensés.

En outre, les outils destinés à être utilisés dans le cadre de la mise en place de SmartMove soulèvent des enjeux liés à la protection de la vie privée et à la surveillance généralisée permise par la technologie. S'y ajoutent le coût opérationnel important d'un système de tarification basé sur des OBU (on-board unit, dispositif embarqué) ou du développement d'une application smartphone et la nécessité de renforcer le nombre de caméras ANPR sur le territoire de la Région. Ceci aurait pour effet de diminuer les recettes pouvant être réinvesties dans solutions durables de mobilité telles que les transports en commun et le développement des infrastructures cyclables.

D'une part, la mise en place d'un simple péage zonal paraît plus sobre, moins coûteuse et donc plus évidente. D'autre part, la plupart des déplacements internes sont inférieurs à 5 km et la Région de Bruxelles-Capitale est une Ville-Région de taille modeste. Ce sont en effet les trajets plus courts qui contribuent proportionnellement de manière plus significative au coût externe du trafic routier. A ce titre, il est question de savoir si ces trajets courts seront suffisamment découragés. **Le Conseil** constate que le scénario d'un prélèvement de base plus élevé, sans charge kilométrique, n'a malheureusement pas été élaboré de façon approfondie dans l'étude. Or un tel scénario aurait permis de donner une réponse définitive sur la valeur ajoutée de la charge kilométrique par rapport à une simple charge zonale et sur les gains de mobilité de ces deux cas de figure. Cependant, **le Conseil** soutient l'idée d'une taxe kilométrique intelligente liée à l'usage, avec un tarif de base et une composante kilométrique.

L'application de SmartMove implique également une émission constante d'ondes électromagnétiques pour géolocaliser la voiture. Puisque l'intention de l'ordonnance est de favoriser l'utilisation du système de taxation variable, cela risque d'avoir un impact négatif sur les électro-hypersensibles (EHS) qui totalisent 5% de la population belge de par leur sensibilité/souffrance causée par l'augmentation de l'« électrosmog » et de par l'effet « cage de Faraday » produit par la carrosserie métallique du véhicule, qui freine le smartphone dans sa communication avec l'extérieur, le contraignant à émettre à pleine puissance. **Le Conseil** invite donc le Gouvernement à consulter des experts dans ce domaine, et de les inclure à la discussion portant sur cette ordonnance et les autres ordonnances en lien avec les ondes électro-magnétiques.

Finalement, **le Conseil** s'interroge sur l'impact de l'emplacement des dispositifs SmartMove (caméras, etc.) sur le paysage urbain. Il serait notamment utile de préciser les marges de manœuvre pour les communes quant à l'emplacement, l'entretien et la surveillance (contre le vandalisme) du matériel.

1.3. Concertation interrégionale

Avec le lancement d'une taxe kilométrique intelligente, Bruxelles fait le premier pas vers un instrument qui peut être déployé dans toute la Belgique. Il est clair qu'une taxe kilométrique intelligente aurait une grande valeur ajoutée au niveau du pays. Au niveau de la ville, la situation pourrait être différente. **Le Conseil** souhaiterait donc obtenir des justifications sur le choix posé en faveur d'une tarification kilométrique sur son territoire au détriment d'un péage zonal plus classique, et mis en place dans d'autres pays.

Le prélèvement kilométrique intelligent est un outil crucial afin de favoriser une évolution des comportements de mobilité de tous les usagers. **Le Conseil** encourage donc fortement l'élaboration d'un projet en concertation avec les autres régions du pays. Tenant compte du fait qu'une partie des problèmes de trafic de la capitale sera déplacée vers la périphérie bruxelloise, SmartMove risque, par ailleurs, de perdre une partie de son impact positif.

Il en va de même d'un point de vue socio-économique. Si SmartMove et le principe de la taxe de congestion ne sont pas d'application sur l'ensemble du territoire belge (ou du moins sur l'agglomération métropolitaine suprarégionale), **le Conseil** s'inquiète d'un déplacement de certains groupes sociaux et d'entreprises à l'extérieur de la capitale.

Le Conseil salue le volontarisme et la proactivité de la Région de Bruxelles-Capitale de vouloir mettre en place la mesure SmartMove. Comme repris ci-dessus, cette démarche pourrait aisément être intégrée dans un système de prélèvement kilométrique valable sur l'ensemble du territoire belge.

En l'absence d'un accord avec les deux autres régions, **les organisations APERe, BRAL, IEB, Goodplanet, Réseau Idée, la CSC et Bruxelles-Mobilité** estiment que la sévérité des problèmes de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale justifie une action solitaire. **Ces organisations** soulignent le fait qu'il s'agit d'une mesure de mobilité et non seulement d'une mesure fiscale, soutenable autant sur le plan légal que moral.

BECI et la représentante des classes moyennes rejettent une mesure uniquement bruxelloise, principalement en raison des effets pervers qui pourraient être entraînés.

Il est donc très important de prendre en compte l'impact global sur les habitants et travailleurs des autres régions. La mesure SmartMove leur apporte de nombreux effets positifs (réduction du nombre de déplacements en voiture, réduction d'émission et de bruit, diminution des heures perdues dans le trafic) ; néanmoins, ces personnes seront également impactées de façon plus négative en l'absence de nouvelles politiques flamandes ou wallonnes. Le cas échéant, il faudra prévoir un système ouvert dans lequel les autres régions peuvent venir se greffer. Des solutions collectives à destination des sous-régions les plus touchées (navettes de bus, parkings de dissuasion à proximité des gares de départ) doivent donc être concrétisées et mises en évidence, tout comme le développement d'un système de tiers-payant pour les transports en commun intégrés à Bruxelles. De façon générale, un accord entre les différentes régions doit en effet demeurer une priorité pour la Région bruxelloise.

Il serait donc important de mettre en place les conditions d'un débat et d'une prise de décision qui soient les plus aptes à rencontrer les enjeux, et d'éviter une confrontation entre régions au profit d'une discussion qui se base sur la viabilité des modes alternatifs à la voiture, laquelle dépend de la densité d'habitat et d'activités des territoires. De la sorte, des perspectives de révision d'un ensemble de mesures publiques devraient pouvoir être envisagées de manière la plus globale possible.

1.4. Aspects socio-économiques

Le Conseil maintient que la tarification applicable aux usagers doit être juste et proportionnée, notamment au regard des difficultés financières que rencontrent bon nombre de citoyens, d'indépendants, d'entreprises et d'organismes publics suite à la crise sanitaire. L'introduction de cette mesure risque d'impacter certains secteurs ou catégories de personnes plus lourdement que d'autres. Il est donc nécessaire de prévoir suffisamment de mesures d'accompagnement pour les catégories de personnes et les secteurs qui peuvent moins facilement changer de mode de transport, de garantir que les mesures soient perçues comme justes, et de relever la question dans l'étude de risques pour bien cibler ces catégories et ces secteurs. Dans la mesure du possible, il convient dès lors d'accompagner les personnes et acteurs bruxellois afin de les orienter vers des modes de déplacement durables.

Le Conseil souhaite également attirer l'attention du Gouvernement sur le contrôle nécessaire des véhicules étrangers, qui seront susceptibles d'échapper à l'application de la mesure SmartMove et de son suivi. Ceci engendrera certainement un risque de dumping environnemental et social.

1.5. Etude d'impacts

Le Conseil regrette de ne pas avoir reçu l'étude d'impacts SmartMove en même temps que les documents relatifs à la demande d'avis. A l'avenir, il souhaiterait recevoir tous les documents utiles, en temps voulu.

De plus, **le Conseil** remarque que de nombreuses données permettant une objectivation des impacts environnementaux de la réforme fiscale ne figurent pas dans l'analyse et ne semblent pas avoir été étudiées, notamment le double objectif de baisse de congestion et de l'amélioration du climat (et de la qualité de l'air). L'évaluation de la qualité de l'air impose de s'intéresser à la concentration dans l'air des émissions, mais réduire les émissions ne signifie pas nécessairement améliorer la qualité de l'air de manière significative.

À la lecture des documents publiés par la Région, il apparaît que l'objectif de la diminution de la congestion (et de son impact économique évalué entre 850 millions et 1,7 milliard d'euros) prime cependant clairement sur les objectifs environnementaux. En effet, le projet de réforme n'a pas objectivé la part des émissions due aux embouteillages et ne peut dès lors pas formuler un objectif clair dans ce domaine. Le bilan environnemental de l'étude d'impacts ne fait état que d'une diminution de 5 % des émissions de polluants atmosphériques (figure 61 de l'étude d'impacts, p. 112). Pourtant, seule la réduction des émissions a, à l'heure actuelle, été considérée. D'autres données manquent également à l'analyse telles que l'évolution du parc automobile, l'impact environnemental des instruments nécessaires à sa mise en œuvre, etc.

En outre, **le Conseil** estime que les modèles utilisés pour simuler l'évolution du transport de personnes (modèle REMOVE) et celle des aspects socio-économiques (modèle INSEEM) sont 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 »². Concrètement, cela se traduit par le fait que certains effets-rebonds n'ont pas été modélisés, par ex. le risque que les

² <https://lejournal.cnrs.fr/articles/leconomie-malade-de-ses-modeles>

consommateurs achètent des voitures plus puissantes suite à la suppression de la TMC. Un autre aspect trop peu quantifié dans l'étude est l'impact pour les navetteurs venant de la périphérie bruxelloise.

Sans évoquer les limites scientifiques des modèles d'équilibre total ou partiel, dont « la méthodologie statique [...] date des années 1870 »³, les bouleversements écologiques que nos sociétés connaîtront immanquablement appellent à une rupture avec des modélisations linéaires. **Le Conseil** considère qu'il est grand temps d'adopter des modèles quantitatifs dynamiques, donc non linéaires, à même de restituer la complexité du réel et l'interdépendance des systèmes.

Le Conseil remarque que, dans l'étude d'impacts, Bruxelles est comparée à d'autres villes qui ont implémenté une zone de péage urbain (Londres, Milan et Stockholm). Les zones référencées couvrent une superficie beaucoup plus petite que la zone envisagée par le Gouvernement bruxellois, à savoir l'ensemble de la Région. De plus, cette comparaison se concentre sur les différents systèmes de péage, sans prendre en compte les potentielles différences en matière de disponibilité de transports publics, les possibilités de correspondances aux frontières de la zone et les activités (économiques et autres) qui ont lieu dans la zone.

Le Conseil souhaite encore attirer l'attention sur le fait que, selon l'étude d'impacts, les conséquences immédiates dès l'implémentation, c'est-à-dire une baisse de 7% des trajets d'individuels, est encore fort loin de l'ambition avancée pour cette réduction. Puisque des exemples à l'étranger démontrent que l'impact de ce type de mesures est le plus grand au moment de l'implémentation et qu'il se stabilise généralement à un niveau plus bas par après, il pourrait être nécessaire de remettre en question les montants de la tarification prévue.

Enfin, **le Conseil** s'étonne du nombre de variables qui n'ont pas encore été quantifiées à ce stade et du manque de liens avec les effets de la mise en place de la Ville 30 et de la LEZ.

Pour **le Conseil**, il est donc question de mettre en place un système de monitoring pour évaluer l'évolution des volumes du trafic, des kilomètres parcourus par les différents types de véhicules, et le décalage des déplacements (vers d'autres voiries ou d'autres moments de la journée). Un mécanisme pourrait être ajouté, qui prévoit d'apporter des changements aux mesures si les volumes de trafic ne décroissent pas comme prévu. Il pourrait être utile d'inclure d'emblée ce type de mécanisme dans l'ordonnance.

En parallèle, il est nécessaire d'étudier l'impact sur l'environnement continuellement et de façon plus approfondie et systématique, avec une élaboration des différents scénarios en fonction des différentes mesures en place en Région de Bruxelles-Capitale. Un bon exemple a été mis en place par la LEZ, où les effets environnementaux des différentes mesures sont calculés et publiés.

1.6. Remplacement de la taxe de circulation (TC) et de la taxe de mise en circulation (TMC)

Le Conseil est divisé sur la modification que SmartMove apporte à la TC et la TMC.

³ <https://lejournel.cnr.fr/articles/leconomie-malade-de-ses-modeles>

D'une part, **BECI et la représentante des classes moyennes** soutiennent le remplacement de l'imposition de la possession automobile par l'imposition de l'usage. Les modifications à la TC et la TMC sont à leurs yeux une partie essentielle de SmartMove.

D'autre part, **les organisations APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée et Gezinsbond** estiment que la poursuite de l'objectif de baisse des émissions pourrait être entravée par la suppression (de fait) de la TMC, qu'elles regrettent (voir ci-dessous).

Par ailleurs, pour **la CSC**, il s'agit surtout de conserver le correctif social d'une taxe réduite pour les véhicules d'occasion. Cette correction peut être insérée dans SmartMove en cas de *tax shift* via le montant journalier. Elle peut aussi être conservée au sein d'une TMC révisée si celle-ci reste nécessaire pour poursuivre d'autres objectifs.

Enfin, **les autres organisations du Conseil** ne souhaitent pas se positionner vis-à-vis de cette division.

Les organisations APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée et Gezinsbond avancent que la tarification kilométrique repose sur le postulat de l'individu maximisateur, dont le comportement est déterminé par un calcul coûts-bénéfices. Or, 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 et supprimer (de fait) la taxe de mise en circulation est susceptible de générer des effets pervers, non pris en compte par l'étude d'impacts, en l'occurrence l'achat de voitures plus puissantes. Par ailleurs, l'étude d'impacts traite de manière équivalente le transport de personnes et de marchandises (voir p.66). Or, les particuliers et les entreprises n'organisent pas leurs déplacements selon les mêmes contraintes et objectifs.

Selon les organisations APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée et Gezinsbond, cette suppression présente donc le risque d'accroître la rotation du parc automobile. Pourquoi se priver d'un outil, certes imparfait, de régulation de la flotte automobile ? De plus, cette suppression ne paraît pas être conforme à la Déclaration de politique générale du Gouvernement, qui mentionne une réforme de la TMC avec une progressivité intégrée en fonction des performances environnementales (poids, puissance, type de carburant), afin de dissuader l'achat de véhicules non adaptés aux déplacements dans un environnement urbain.

De plus, un nombre important d'études scientifiques⁴ démontrent l'utilité d'une taxe à l'achat, notamment afin de dissuader l'achat de véhicules puissants et polluants. A supposer que ces études soient caduques, voire erronées, l'étude d'impacts aurait dû modéliser l'évolution du parc automobile.

Les organisations APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée et Gezinsbond peinent donc à comprendre pourquoi une telle variable n'a pas été modélisée, dans la mesure où une rotation accrue du parc automobile provoquera l'augmentation du nombre de voitures fabriquées. Or, la fabrication d'un véhicule génère autant d'émissions que celles générées par deux ans d'utilisation.

⁴ - https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf

- https://www.lowcvp.org.uk/assets/reports/LowCVP_TCO_consumer_research_sept2019.pdf

- <https://plc.autotrader.co.uk/media/1100/car-buyers-report-auto-trader.pdf>

Concernant la plus-value d'une TMC comme elle existe maintenant, les études comportementales⁵ démontrent qu'au moment de l'achat, la plupart des personnes ne tiennent pas compte (ou tentent maladroitement de tenir compte) des coûts sur la durée de vie (le TCO: *total cost of ownership*). La pression publicitaire accroît cette cécité au TCO. La TMC est donc la seule arme des pouvoirs publics pour contrer les effets délétères de la publicité.

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, aux yeux **des organisations APERE, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée et Gezinsbond**, une mesure symbolique ayant peu d'impact. Cette mesure consiste par contre en un *tax shift* vers l'utilisation ; s'y ajoute que seule la puissance est prise en compte pour la performance environnementale, et ceci uniquement pour les voitures les plus puissantes. Comme repris plus haut, cette révision ne semble pas suivre l'accord de coalition, qui mentionne une réforme de la TMC, avec une progressivité intégrée en fonction des performances environnementales (poids, puissance, type de carburant).

Les organisations APERE, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée et Gezinsbond déplorent que la réforme SmartMove et la réforme de la TMC aient été couplées de cette façon par le Gouvernement, créant la fausse impression que la réforme d'un instrument doit compenser l'introduction d'un nouvel instrument et provoquant de la confusion et des difficultés politiques. Ainsi, l'idée du « double paiement » est née dans les propos des médias sur SmartMove, même si cela n'a aucun sens et que de la confusion et des difficultés politiques s'en suivent.

2. Considérations article par article

CHAPITRE 2 : TAXE

Section 1^{ère} – Généralités

Article 3

Le Conseil propose d'étudier plus en profondeur la possibilité de tarifer également le week-end ou le samedi en fonction de l'évolution du trafic. En effet, les samedis ressemblent de plus en plus à certains jours de la semaine en termes de congestion.

Section 4 – Base imposable

Article 6

Le Conseil souhaite que la Région de Bruxelles-Capitale prévoie un régime, à implémenter à une date ultérieure, qui prendra plus en compte les contributions des voitures électriques à la congestion et aux volumes totaux de trafic. La part des véhicules électriques dans le parc automobile bruxellois augmentera sans aucun doute dans le futur ; un tel ajout à l'actuel projet d'ordonnance est donc nécessaire pour empêcher un nouveau croisement de la congestion et pour sécuriser les recettes

⁵- https://www.lowcvp.org.uk/assets/reports/LowCVP_TCO_consumer_research_sept2019.pdf

- <https://plc.autotrader.co.uk/media/1100/car-buyers-report-auto-trader.pdf>

- <https://www.scirp.org/journal/paperinformation.aspx?paperid=80959>

- <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0301421506001200>

fiscales de la Région de Bruxelles-Capitale. De plus, à l'heure actuelle, faire bénéficier les véhicules électriques de leur tarif zéro pour la tranche journalière pourrait donner l'impression de faire un cadeau à certaines catégories d'utilisateurs.

Section 6 – Exonérations

Article 9

Pour **le Conseil**, il est préférable de limiter au maximum les exemptions. Toutefois, il est important d'étudier plus en profondeur les mesures d'accompagnement à mettre en place pour certaines catégories d'utilisateurs (personnes à mobilité réduite et isolées, certains secteurs spécifiques (services sociaux, aides médicale à domicile, entreprises et organismes publics nécessitant des véhicules-outils, taxis, auto-écoles,...) mais aussi certains opérateurs tels que ceux du car-sharing qui doivent rester une alternative crédible et abordable afin de limiter la possession automobile).

3. Demandes particulières

Au vu de tous les commentaires et remarques formulés ci-dessus, **le Conseil** demande donc :

- que la part des émissions due à la congestion soit objectivée ;
- que la question des émissions soit traitée en lien avec celle de leur concentration dans l'air, afin de pouvoir objectiver l'évolution de la qualité de l'air ;
- que la gratuité fiscale des déplacements en soirée et le week-end ne soit pas déterminée de manière absolue mais relative, c'est-à-dire en lien avec l'évolution des émissions, du parc automobile et de l'évolution du nombre de déplacements motorisés à ces moments précis ;
- que les coûts opérationnels de SmartMove soient limités le plus possible ;
- que les recettes servent prioritairement au financement d'alternatives collectives : transports en commun, infrastructures collectives de mobilité (parkings de dissuasion), soutien aux navettes d'entreprises, etc. et de manière générale à la mise en œuvre du plan régional de mobilité GoodMove ;
- que l'étude d'impacts modélise les répercussions possibles sur le recours à l'utilisation de la voiture de la diminution de la congestion du trafic, l'effet de la suppression de la TMC sur l'évolution du parc automobile, l'effet de la Ville 30, l'effet de l'intégration tarifaire des transports en commun, l'impact environnemental des instruments nécessaires à la mise en œuvre de la mesure.

*
* *
*