



AVIS

**Accord de coopération relatif à
l'instauration de la tarification
kilométrique sur le territoire des trois
Régions et à la création de l'entité
interrégionale Viapass et l'avant-
projet d'ordonnance y portant
assentiment**

17 octobre 2013

Demandeur	Ministre-Président Rudi Vervoort
Demande reçue le	3 octobre 2013
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Demande traitée le	8 octobre 2013
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	17 octobre 2013

Préambule

Cet accord de coopération et l'ordonnance y portant assentiment ont pour objectifs de régler les questions suivantes :

- la création d'une base juridique pour l'instauration de la tarification kilométrique ;
- la création de l'entité interrégionale, avec le nom de Viapass. Viapass sera responsable du suivi du contrat avec le Single Service Provider qui fournira et exploitera le système entier pour la tarification kilométrique ;
- la confirmation des accords au niveau de la gouvernance de Viapass, qui ont été approuvés par le Gouvernement bruxellois le 18 juillet ;
- la désignation de Viapass en tant que pouvoir adjudicateur¹.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Coopération interrégionale

Le Conseil estime positif qu'une collaboration entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale soit de mise sur ce dossier et qu'elle ait pu aboutir à un accord de coopération sur la tarification kilométrique pour les poids lourds. **Le Conseil** souhaite vivement que cette concertation interrégionale se poursuive.

1.2 Analyse socio-économique et business plan

Tout comme il l'avait fait dans son avis sur la note d'architecture provisoire (A-2012-053-CES²), **le Conseil** insiste pour qu'un business plan et une analyse socio-économique des effets du prélèvement kilométrique soient réalisés. Il s'agit notamment d'analyser les impacts de la tarification au niveau de la mobilité, du volume et de la qualité de l'emploi, de l'économie locale, de la position concurrentielle des Régions...

1.3 Technologies intelligentes

Le Conseil rappelle la position qu'il avait émise dans son avis précédent : **Le Conseil** considère les technologies intelligentes et innovantes comme l'une des clés du succès pour améliorer les conditions de mobilité (gestion de la circulation dynamique, gestion des flux, ...).

Le Conseil encourage dès lors la poursuite des efforts en ce sens. Il attire toutefois l'attention sur la nécessaire compatibilité des différentes technologies et systèmes avec ceux utilisés ou qui pourraient être utilisés dans les pays limitrophes.

¹ Note au Gouvernement

² http://www.esr.irisnet.be/avis/avis-du-conseil/par-date/2012/Avis_fiscalite_routiere.pdf/view

1.4 Méthodologie tarifaire

Le Conseil estime positif que la méthodologie tarifaire prévoit de prendre en compte la classe d'émission euro.

Toutefois, **le Conseil, hormis les organisations représentatives des classes moyennes** regrette que ce prélèvement kilométrique ne puisse être qualifié de prélèvement intelligent puisqu'il ne prévoit pas une variation de prix en fonction de la localisation du véhicule, du jour et de l'heure d'utilisation du réseau routier (heure de pointe versus heure creuse).

Les organisations représentatives des classes moyennes estiment qu'une tarification variable ne peut pas être imposée uniquement au secteur du transport. Si les autres usagers de la route ne sont pas soumis à une tarification similaire, cette tarification variable n'aura pour le moment qu'un effet marginal sur la congestion. En outre, le secteur du transport ne dispose pas des mêmes alternatives que les usagers individuels de la route.

Le Conseil estime que la formule de base telle qu'elle est proposée laisse une trop grande marge aux Régions et risque donc d'induire des tarifs sensiblement différents d'une Région à l'autre. Pour **le Conseil**, une harmonisation tarifaire entre les Régions est souhaitable. Si le tarif est plus élevé dans la Région bruxelloise que dans les autres Régions, cette situation risque d'avoir des impacts non-négligeables pour les entreprises bruxelloises.

En effet, comme il l'a mentionné dans son avis précédent (A-2012-053-CES), **le Conseil** craint que malgré l'introduction du prélèvement kilométrique, le nombre de camions passant par la Région de Bruxelles-Capitale ne va pas diminuer mais le coût lui sera plus important. Dans le cas où les deux autres Régions prévoient de définir des tarifs préférentiels pour certaines de leurs zones stratégiques, **le Conseil** demande que les zones stratégiques importantes de la Région bruxelloise (par exemple Mabru, terrains de CityDev, Port de Bruxelles, ...) puissent être définies à un tarif qui ne soit pas supérieur à celui fixé dans les Régions flamande et wallonne afin de ne pas se trouver en position concurrentielle défavorable.

Le Conseil estime que le délai de 4 mois, prévu pour qu'une Région notifie aux autres les modifications apportées au tarif avant que celles-ci entrent en vigueur, est trop court. En outre, **le Conseil** souhaite que les transporteurs puissent également être informés, en amont, des modifications tarifaires qui seraient appliquées par telle ou telle Région, ceci pour des raisons économiques, de prévisibilité des investissements, ...

1.5 Exemptions

L'article 1, 18° (version francophone du texte) définit le véhicule comme étant « *un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes ; en cas d'ensemble de véhicules articulés, le prélèvement est dû uniquement si le véhicule à moteur est destiné au transport de marchandises par la route* ».

Le Conseil comprend donc que ce sont les véhicules transportant des marchandises, au sens strict, qui sont visés. Si la définition revêt un caractère plus large, **le Conseil** estime que des exceptions devraient être prévues pour les métiers qui utilisent des véhicules dont le transport de marchandises n'est qu'un volet accessoire à leur activité principale.

Dans le cas où des exceptions sont mises en place, **le Conseil** souhaite que celles-ci soient encadrées afin d'éviter tout abus.

1.6 Perception des amendes

Afin de faciliter la perception des amendes auprès des transporteurs étrangers, **le Conseil** encourage la Belgique à conclure des accords de coopération avec les autres Etats membres.

1.7 Aspects fiscaux

Le Conseil insiste pour qu'une double taxation soit évitée pour les véhicules immatriculés en Belgique et que les autres formes de tarifications européennes existantes soient prises en compte.

1.8 Missions de Viapass

Le Conseil estime qu'une des missions de Viapass doit notamment être la concertation sur la tarification afin de s'assurer que celle-ci soit la plus transparente et harmonisée possible.

1.9 Moyens de paiement

Le Conseil estime que, dans le cadre des services aux clients et de la simplification administrative, tous les moyens de paiement courants, y compris la domiciliation, devraient être ajoutés aux moyens de paiement garantis.

1.10 Evaluation

Suite à la mise en place du prélèvement kilométrique, un grand nombre de données vont ainsi être récoltées. **Le Conseil** insiste pour que ces données puissent faire l'objet d'analyses, de rapports afin de pouvoir évaluer notamment l'impact de cette tarification au niveau socio-économique dans les trois Régions. Les interlocuteurs sociaux souhaitent être impliqués.

*
* *