

« La tarification au km est la plus juste »,

LE SOIR - FABRICE VOOGT - 10/02/2014

EXTRAITS

ARTICLE COMPLET POUR LES ABONNES

<https://plus.lesoir.be/art/422863/article/actualite/belgique/2014-02-09/tarification-au-km-est-plus-juste-selon-une-etude>

Une étude énumère les possibilités de tarification et les impacts de différents scénarios pour la mobilité, l'économie et la santé.

Hasard du calendrier : l'étude commandée par la Région à Stratec vient de livrer ses résultats alors que le projet-pilote de taxe kilométrique pour les voitures débute le 17 février prochain. Le système, basé sur l'accord trouvé par les trois Régions sur les tarifs de la taxe kilométrique, prévoit une taxe sur chaque kilomètre parcouru, en fonction des heures de pointe ainsi que du type de route empruntée par les conducteurs. Quelque 1.200 personnes participent au projet. L'étude de Stratec envisage, elle, les différentes possibilités pour la tarification routière et tente d'objectiver les conséquences en matière de mobilité, d'économie, de santé et au niveau juridique.

Plusieurs scénarios envisagés. Les scénarios suivants ont été simulés : péage zonal de 3 euros par jour en Région bruxelloise ou en « moyenne ceinture », péage zonal de 3 euros par jour en zone RER, péage zonal de 12 euros par jour en Région bruxelloise ou tarification kilométrique de 7 cents par kilomètre en zone RER. Ces scénarios ne concernent que les jours ouvrables, Bruno De Lille rappelant qu'« *il ne s'agit pas d'une taxe en plus mais d'un moyen de gérer la mobilité, or le trafic est nettement plus fluide le week-end* ». Le système serait contrôlé par des caméras ANPR (reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation). D'autres facteurs ont été ajoutés pour la simulation qui envisage Bruxelles en 2018 : croissance économique, hausse du prix du pétrole, augmentation de la population, réduction de l'emploi...

Réduction du trafic de 11 % dans Bruxelles. L'objectif Iris 2 était de réduire le trafic automobile de 20 % d'ici 2018 par rapport à 2001. La plupart des scénarios permettent d'atteindre une réduction de 11 % du trafic. On monte cependant à 16 % avec un péage zonal de 12 euros par jour et à 19 euros en augmentant à 18 euros par jour. Si on « se contente » des mesures actuelles (investissements dans les transports en commun et les pistes cyclables, plan de stationnement...), on ne ferait baisser le trafic que de 4 %. Commentaire de Bruno De Lille : « *Une tarification limitée peut déjà réaliser une partie importante de l'objectif Iris 2, tandis qu'une différence entre 3 euros par jour et 12 euros par jour est trop limitée pour pouvoir justifier un tarif plus élevé.* »

Transfert modal : la SNCB « gagnante ». C'est la tarification sur la zone RER qui entraîne le plus grand transfert vers le réseau de la SNCB : 95 % des voyages qui

n'auraient plus lieu en voiture se feraient sur le réseau ferroviaire ; 3 % vers la Stib et le reste au profit de De Lijn et du TEC ainsi qu'une petite part en transports à vélo.

Pollution de l'air : le péage zonal gagnant. La réduction de la pollution de l'air est légèrement plus importante (- 12,1 % de CO2 contre - 9,2 %) avec le système de péage zonal qu'avec la taxe au km.

Socioéconomique et délocalisation : « Pas d'effets négatifs. » Selon Bruno De Lille, les expériences (de péage) menées à Londres ou en Norvège (Trondheim et Oslo) qui auraient pu faire craindre des effets négatifs pour l'économie et/ou encourager les entreprises à quitter la zone concernée par la taxe, ne montrent pas d'effets négatifs. Au contraire même pour Londres où une étude de Dun & Bradstreet observe une hausse de la rentabilité des activités commerciales depuis la mise en place du péage il y a dix ans, sans qu'on puisse certes, établir un lien de cause à effet.

Résultats financiers : le péage plus intéressant. Le péage zonal est près de trois fois plus rentable que la tarification au km dans la zone RER (quelque 458 millions d'euros par an contre 135), aussi parce que la technologie est plus simple et l'investissement de base moins coûteux.

« **La tarification au km est la plus juste.** » Si la rentabilité financière plaide certes pour le péage zonal (point précédent), Bruno De Lille rappelle que l'objectif n'est pas ici de lever une taxe supplémentaire, mais de désengorger la Région bruxelloise. Il suggère d'ailleurs que la taxe de mise en circulation et les taxes de circulation soient réévaluées à la lueur de l'instauration éventuelle de cette mesure. L'objectif est de changer les habitudes et, selon lui, à résultats égaux (baisse de 11 % du trafic), la tarification au kilomètre est plus honnête et plus juste qu'un péage zonal – les distances courtes sont trop coûteuses et les distances longues sont trop bon marché – et recueille d'ailleurs non seulement les faveurs des partenaires politiques, mais aussi des entreprises (Beci, Voka...), ainsi que des acteurs de la mobilité (Touring, Febiac, VAB). Le secrétaire d'Etat à la Mobilité rappelle, par ailleurs, que la tarification au kilomètre pour les poids lourds devrait entrer en vigueur en 2016