

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

Voor een betere mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: de fiscale en financiële hefboom



- 4 **Mot de bienvenue par – Welkomstwoord door**
Philippe Vandenabeele, *Vice-Président du CESRBC –*
Ondervoorzitter van de ESRBHG

SESSION 1 : Une fiscalité intelligente en matière de mobilité **SESSIE 1: Slimme belasting op het vlak van mobiliteit**

- 9 **Discussion sur les justifications d'un péage, présentation des différents types de péage avec illustration par celui de Stockholm et celui de Londres**
Hugues Duchateau, *STRATEC*
- 14 **Présentation des résultats de l'étude péage urbain sur Bruxelles (STRATEC 2013)**
Louis Duvigneaud, *Espaces Mobilités*
- 19 **Kilometerheffing voor vrachtwagens**
Johan Schoups, *VIAPASS*
- 23 **Péage inversé aux Pays-Bas**
Célia Darrisse, *EGIS*
- 26 **Besluiten van de Task force Brusselse autofiscaliteit**
Dirk De Smedt, *Bruxelles Fiscalité*
- 31 **Questions et discussions – Vragen en besprekingen**

SESSION 2 : Le budget mobilité comme levier pour l'usage multimodal des transports

SESSIE 2: Mobiliteitsbudget als hefboom voor het multimodaal gebruik van vervoersmiddelen

- 37 **Mobility as a Service (MaaS): ervaringen van een verrichte pilootstudie in Gent**
Frank Witlox, *UGent*
- 42 **Getuigenis Helsinki en Antwerpen**
Ralph De Jong, *Whim / MaaS Global*
- 46 **Cash for car vs budget mobilité: 2 cadres réglementaires pour stimuler une autre mobilité**
Christophe Quintard, *FGTB* et Marie-Noëlle Vanderhoven, *FEB*
- 49 **Les ambitions et les outils proposés dans le plan Good Move en cours d'élaboration**
Jean-Rodolphe Dussart, *Bruxelles Mobilité*
- 53 **Discours de clôture par - Slottoespraak door**
Jan De Brabanter, *Président du CESRBC – Voorzitter van de ESRBHG*





PHILIPPE VANDENBEELE

(Vice-Président, Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale)

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

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 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 remettre un avis – chose qui a été appréciée – nous restons dans l'attente des fiches d'actions opérationnelles pour nous prononcer.

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 nous observons l'immobilité, la longueur des files, la pollution de l'air à Bruxelles et l'impact que cela a pour les entreprises et pour 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 réflexion, de débat 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 (44 heures) 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-Louis¹.

Chaque jour de 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 sinon sous l'aspect des plans de déplacement d'entreprises soutenus par Bruxelles Environnement.

1. 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>)



Les interlocuteurs sociaux sont actifs sur le thème de la mobilité.

Par exemple, au travers d'un avis de 2017 du Conseil central de l'économie, un avis a été remis à propos du budget mobilité, invitant les travailleurs à revoir leur mode de mobilité.

Au niveau interfédéral, au printemps de cette année, il y a eu la déclaration commune du CCE et des trois conseils économiques et sociaux régionaux sous le titre: « **De l'immobilité à la mobilité: agir maintenant pour inverser le cours des choses** ».

Au niveau régional bruxellois, en octobre 2017, les interlocuteurs sociaux bruxellois ont réclamé – et obtenu – que la mobilité soit un objectif à part entière de la Stratégie 2025 (qui est le plan de 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.

Les interlocuteurs sociaux bruxellois se sont à plusieurs reprises prononcés en matière de mobilité. 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 service 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 domicile-travail et à une mobilité multimodale.**

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 des équipements destinés à améliorer la mobilité.

Notre matinée sera divisée en deux sessions:

- La Session 1 porte sur la **fiscalité**.
- La Session 2 sur un **budget mobilité** comme levier pour l'usage multimodal des transports.

Je peux maintenant passer la main à Xavier Tackoen qui va présenter plus en détail le programme des deux sessions.

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!





XAVIER TACKOEN

(Administrateur délégué,
Espaces Mobilités)

Mesdames, Messieurs,

Je vous souhaite la bienvenue à ce colloque sur la **mobilité**, la **tarification**, le **budget mobilité**.

Je remercie le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'organisation de cet événement. Je pense que nous sommes en plein dans l'actualité.

Cinq intervenants pour quatre présentations sont prévus ce matin. Nous allons démarrer avec les questions de péage urbain, de tarification kilométrique, et bénéficier de l'expérience du bureau STRATEC qui va nous présenter ses réflexions dans ce domaine, différentes études menées, ainsi que les résultats d'expériences.

Indépendamment des questions de tarification kilométrique, nous allons nous intéresser aux différentes formes de tarification positive, avec des expérimentations qui ont eu lieu dans différents pays, notamment aux Pays-Bas, avec la présence de Madame Darrisse qui nous fera l'honneur de présenter cela.

Nous allons également aborder la question de la taxe kilométrique intelligente pour les camions avec Monsieur Johan Schoups de VIAPASS.

Enfin, la dernière présentation concernera les conclusions de la Task force sur la fiscalité, en particulier la fiscalité automobile. Les résultats de cette Task force sont présentés par Monsieur Dirk De Smedt.

Je passe sans plus attendre la parole à Hugues Duchateau et Louis Duvigneaud du bureau STRATEC. Monsieur Duchateau a une expérience de plus de 30 ans dans les questions de planifications des transports. Il a fondé en 1984 le bureau STRATEC, qu'il a dirigé jusqu'en 2015.

Place ensuite à Monsieur Duvigneaud qui se concentrera sur les résultats des études relatives au cas spécifique de Bruxelles. Louis Duvigneaud a rejoint STRATEC en 2001 et a repris sa direction en 2015.



SESSION 1:
UNE FISCALITÉ INTELLIGENTE
EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
SESSIE 1:
SLIMME BELASTING OP
HET VLAK VAN MOBILITEIT



HUGUES DUCHATEAU (Président, STRATEC)

Discussion sur les justifications d'un péage, présentation des différents types de péage avec illustration par celui de Stockholm et celui de Londres

Notre exposé sera divisé en deux parties. Dans un premier temps, je présenterai les principes de la tarification de la manière suivante: À quoi cela sert d'avoir un péage en ville? En cas de péage, quel tarif faut-il appliquer? Quels sont les différents principes de tarification qui peuvent être envisagés? Quels sont les systèmes qui permettent de le mettre en place? Enfin, quelles sont les conditions essentielles pour le succès de l'opération auprès de l'opinion publique et comment faut-il communiquer avec l'opinion publique pour rendre le projet réalisable?

Dans un deuxième temps, Louis Duvigneaud présentera les résultats d'une étude de cas qui a été faite sur la tarification à Bruxelles.

Pourquoi faudrait-il un péage en ville?

En ville, le péage aurait **trois objectifs principaux**:

1. RÉDUIRE LA CONGESTION ET AINSI, LES PERTES DE TEMPS DES USAGERS

L'orateur qui m'a précédé a souligné que, selon l'OCDE, dans certains pays comme la Belgique, la congestion était responsable d'une perte de PIB de l'ordre de 1 à 2 %. Ce chiffre vaut pour l'ensemble du pays. En ville, nous sommes sans doute concernés par un taux plus élevé. Il s'agit peut-être de 4 à 6% du PIB de la Région qui est perdu à cause de la congestion. C'est évidemment dramatique et il faut y remédier.

Le premier objectif est donc de réduire les pertes économiques dues aux pertes de temps sur le réseau de circulation, que ce soit pour les transports en commun ou les voitures.

2. ACCROÎTRE LES EFFETS D'AGGLOMÉRATION POSITIFS

L'utilisation de la voiture a des impacts très négatifs sur l'environnement. Là aussi, un péage qui réduit l'utilisation de la voiture permet d'agir dans le bon sens. Lorsque l'on améliore la fluidité de la circulation des biens et des personnes dans la ville, on crée ce qu'on appelle des « effets d'agglomération positifs » qui permettent d'augmenter le PIB régional.

3. RÉCOLTER DES RESSOURCES PERMETTANT D'AMÉLIORER L'INFRASTRUCTURE ET SUBVENTIONNER LE SYSTÈME DE TRANSPORT PUBLIC

Avec les recettes du péage, nous avons l'opportunité d'améliorer les transports en commun et d'ainsi réduire la congestion. Il y a donc quelque chose d'essentiel dans la tarification et la taxation de la mobilité en ville. Ce sont ces objectifs-là qu'il faut poursuivre.

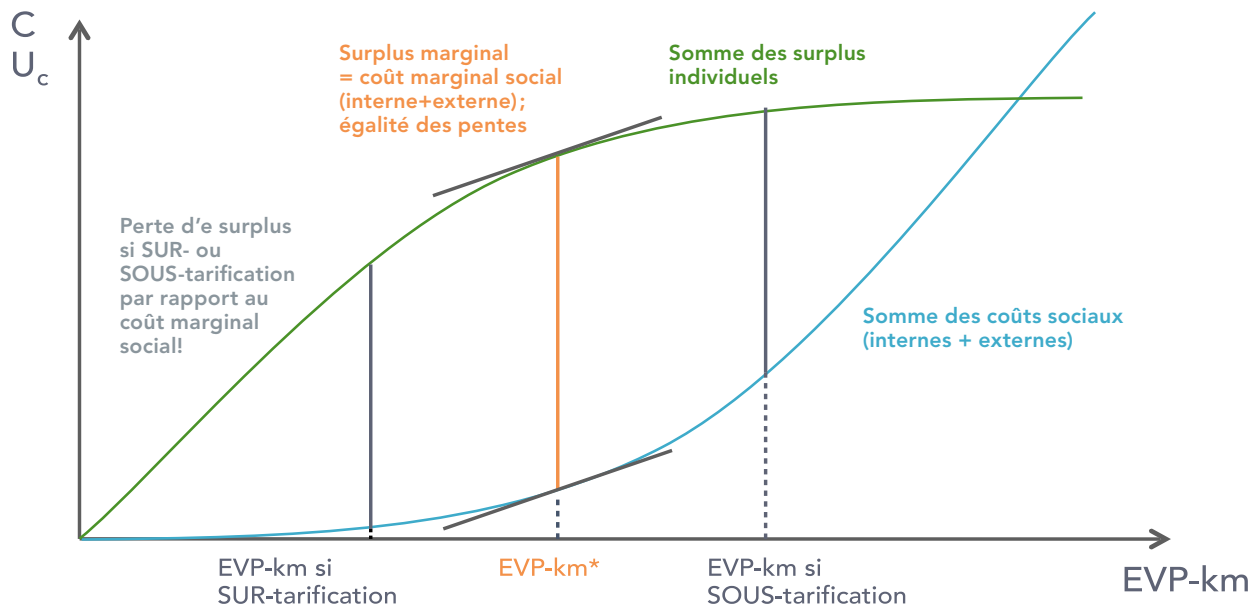
Quels tarifs faut-il appliquer?

Ci-après, un graphique représentant les **avantages économiques qui sont procurés aux usagers en fonction de leur mobilité** (cfr. Courbe verte). Ces avantages sont classés par ordre décroissant d'intérêt. Nous pouvons observer une saturation dès lors que l'on se dirige vers des niveaux de mobilité très élevés.

La courbe bleue représente, quant à elle, les impacts sociaux négatifs liés à l'excès de mobilité: la congestion, les accidents, le temps perdu dans les files.

Nous pouvons observer qu'une des deux courbes possède une concavité vers le bas et l'autre courbe une concavité vers le haut. La différence entre les

deux courbes correspond au profit qui se trouve maximisé lorsque la taxation est équivalente au coût marginal social (interne et externe) de la mobilité. C'est le cas lorsque les deux tangentes sont parallèles. Cette situation représente à merveille le principe du « pollueur-payeur ».



Source: Stratec, 2018

Cela étant, il faut déterminer quels sont les coûts sociaux marginaux qui devraient servir de référence pour la taxation de la mobilité.

Repris ci-dessous, un tableau provenant du manuel européen pour les études d'incidence et les études environnementales :

| COÛTS MARGINAUX EXTERNES DU TRAFIC DES VÉHICULES LÉGERS (2.000€) | | | |
|--|--------------------------|-----------------------------------|-------------|
| Impact du trafic routier | Période | Urbain Interurbain €/ct/veh.km | |
| | | Congestion | pointe |
| | 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

Ce tableau est intéressant parce qu'il montre que les **coûts sociaux marginaux sont très élevés en milieu urbain aux heures de pointe** et qu'ils représentent environ un tiers en milieu interurbain aux heures de pointe. **En-dehors des heures de pointe, ces coûts sont moindres**: un cinquième en milieu urbain et moins d'un cinquième en milieu interurbain.

Ces chiffres démontrent qu'une bonne taxation de la mobilité ne peut pas être la même en ville aux heures de pointe et en milieu interurbain aux heures creuses. Ces sont des situations radicalement différentes, essentiellement à cause des coûts de congestion qui s'élèvent à trente centimes d'Euro par véhicule au kilomètre en ville aux heures de pointe alors qu'ils sont de zéro Euro en-dehors des heures de pointe,

que ce soit en ville ou en interurbain. C'est donc essentiellement la congestion qui justifie la taxation optimale aux différents moments et aux différents endroits du réseau.

Aux Pays-Bas, nos voisins se sont demandé si le calcul du temps perdu dans les files par les automobilistes était une bonne mesure du coût de la congestion? Leur conclusion indique que non. En effet, lorsqu'il y a de la congestion, certaines personnes sont obligées de se déplacer à une autre heure que celle qui leur convient le mieux ou sont obligées de déménager à un endroit qui ne leur convient pas forcément à cause du temps qu'elles perdent dans les files ou encore se voient forcées d'aller travailler à un autre endroit.

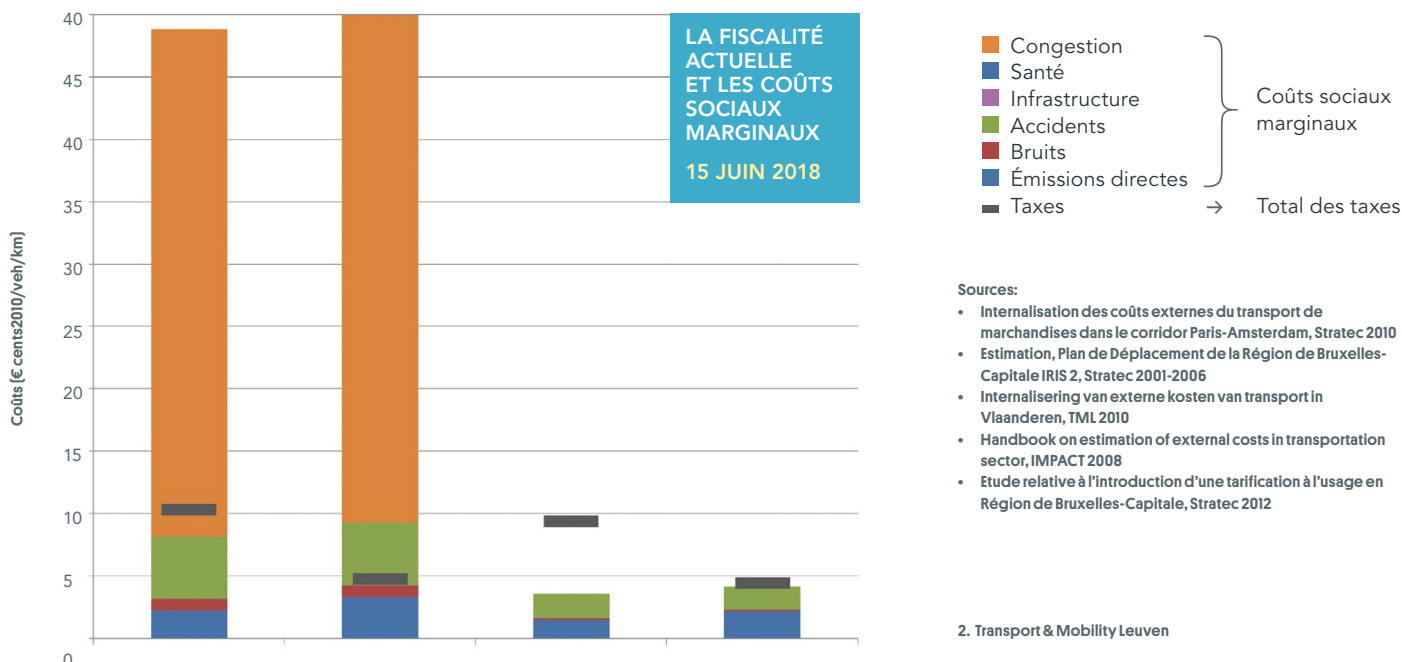
| COÛTS DE LA CONGESTION ROUTIÈRE EN 2000 (Het Landelijke Model, Koopmans & Kroes, 2006) | | |
|--|--|----------------|
| Temps supplémentaire sur le réseau | Temps supplémentaire sur le réseau + détournement d'itinéraire + changement de destination + changement d'heure de départ | Variation en % |
| 799 M€ | 1 509 M€ | +89% |

Source: Het Landelijke Model, Koopmans & Kroes, 2006

Le bureau hollandais, qui a réalisé cette étude sur base du modèle national hollandais, est arrivé à la conclusion que le temps perdu dans les files représentait probablement seulement la moitié du coût économique total de la congestion. Dans le tableau repris ci-dessus, nous pouvons observer que 89% de ces coûts sont dus au coût du changement d'itinéraire, du changement de l'heure de départ, du changement de destination ou encore du changement du lieu de résidence.

Où en sommes-nous aujourd'hui en matière de taxation de la mobilité?

TML², le bureau de Leuven, a travaillé sur la question de façon très approfondie et a représenté dans le graphique ci-dessous les **situations de tarification et de coûts en milieu interurbain, urbain et selon une motorisation diesel ou essence**. En effet, les taxes principales sont les accises sur les carburants et celles-ci diffèrent selon qu'il s'agisse de diesel ou d'essence.



- Sources:
- Internalisation des coûts externes du transport de marchandises dans le corridor Paris-Amsterdam, Stratec 2010
 - Estimation, Plan de Déplacement de la Région de Bruxelles-Capitale IRIS 2, Stratec 2001-2006
 - Internalisering van externe kosten van transport in Vlaanderen, TML 2010
 - Handbook on estimation of external costs in transportation sector, IMPACT 2008
 - Etude relative à l'introduction d'une tarification à l'usage en Région de Bruxelles-Capitale, Stratec 2012

Les tarifications actuelles sont représentées par les épais traits noirs. En-dehors de la ville, nous observons que les taxations sont beaucoup trop élevées pour les moteurs à essence alors qu'à l'intérieur de la ville, elles sont trop basses.

La question qui se pose est: que faut-il faire pour atteindre l'optimum?

Si l'on souhaite atteindre l'optimum, il faut réduire les taxes sur l'essence pour les déplacements hors de la ville (les déplacements en zone rurale) et considérablement augmenter la tarification et la taxation pour la mobilité en voiture à l'intérieur de la ville, en tous les cas aux heures de pointe.

Comment faire ?

Du côté de la taxation des coûts environnementaux, nous sommes déjà bons élèves. Les coûts environnementaux sont couverts par des taxes sur les carburants et largement couverts hors de la ville. Par contre, en ville, il manque une taxation de la congestion qui formerait l'optimum économique. La première chose à prendre en compte est qu'il faut donc prévoir une taxation en ville pour les routes congestionnées.

Quelles sont les différents types de péage ?

- La première possibilité est la **taxation par passage d'une ligne écran**. Avec un système fermé tel qu'une autoroute, nous pouvons taxer l'entrée ou la sortie du système.
- En Norvège, la plupart des villes ont un système de « **taxation cordon** » qui implique un paiement à la moindre entrée dans la ville. À Stockholm, c'est la même chose. Ce système présente cependant un inconvénient: ceux qui se déplacent uniquement à l'intérieur de la ville se déplacent gratuitement alors qu'ils contribuent aussi à la gestion.
- Le **péage de zone** constitue une troisième alternative qui permet de corriger ce défaut. Selon son principe, toute personne circulant à un

moment donné dans une zone déterminée, dans le centre-ville par exemple, doit payer en amont le droit d'y circuler. Un tel système a déjà été mis en place à Londres et à Milan. Il a l'avantage de fonctionner assez facilement et d'être simple à mettre en œuvre via une vignette électronique. Toutefois, il présente une faille car, dans le cas d'un déplacement domicile/travail, une personne qui fait seulement un kilomètre par jour dans le centre-ville doit payer la même chose que celui qui y circule pendant toute la journée.

- Le système idéal serait donc la **tarification kilométrique** car le tarif peut être modulé selon la congestion, l'endroit et l'heure. Or, pour le moment, nous ne savons pas l'appliquer car aucune autre ville ne l'a déjà mise en œuvre.

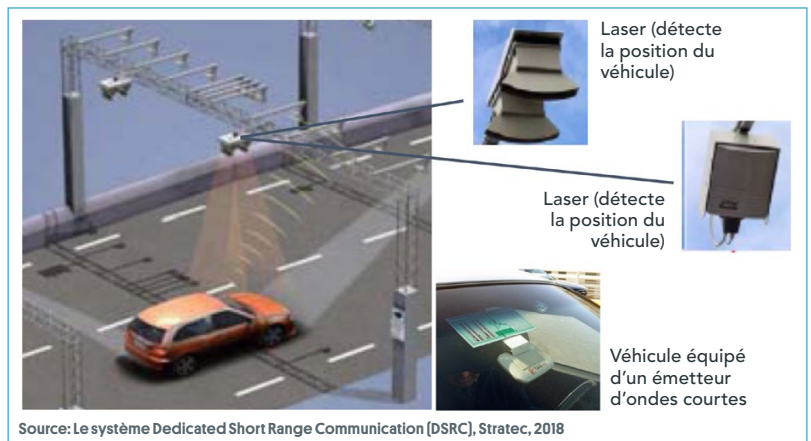
Quels sont les systèmes de perception et de contrôle ?

- Le système en place sur les autoroutes françaises, dit « **système fermé** », installé sous la forme d'un péage à barrière qu'il est impossible de franchir sans avoir payé. Il s'agit d'une solution radicale qui nécessite de l'espace et du personnel. En ville, ce système n'est pas praticable.
- Le deuxième système est celui de la **vignette**, actuellement en place en Suisse. Il convient bien pour les péages de zone. Avec une vignette papier accrochée sur le pare-brise, le risque d'être contrôlé sur une journée est assez faible dans le cas où la vignette est valable pour moins d'un an. Le système de la vignette papier présente donc aussi une faille.
- Il existe désormais le système de la **vignette électronique** où l'enregistrement du paiement du droit de circuler pendant une certaine période se fait via un fichier électronique dans lequel la plaque d'immatriculation est enregistrée. Il suffit dès lors de contrôler la plaque et de vérifier dans le fichier si la personne est en droit de circuler à l'endroit où son numéro de plaque a été relevé.

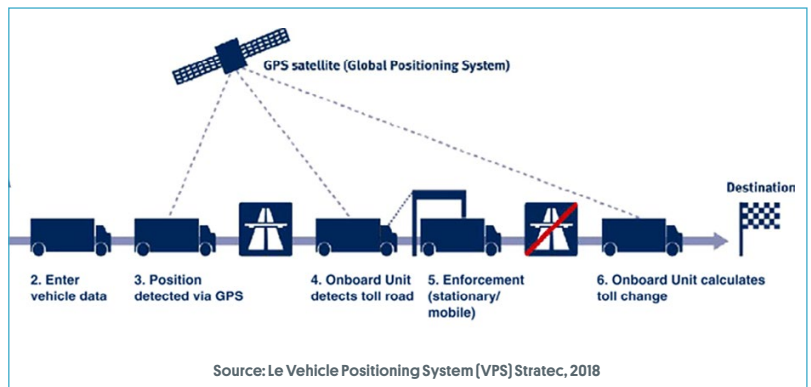


Source: Stratec, 2018

Prévoir des policiers pour vérifier toutes les plaques de la ville pose également un problème de disponibilité de personnel, d'où l'installation des systèmes électroniques qui réalisent eux-mêmes ces contrôles. Cela a été mis en place à Londres (sur une zone de 21 km) et à Milan via un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation. Ce type de technologie est peu coûteux et l'impact visuel est faible. Toutefois, il y a des risques de fraude (ex: couvrir sa plaque avec de la boue) et d'erreurs de lecture de plaques.



- Un autre système, appliqué à Stockholm, fonctionne via un **contrôle** ou une **détection par émetteur ondes courtes**, ou « **DSRC** » (Dedicated Short Range Communication). Chaque véhicule possède un dispositif qui émet un code caractéristique correspondant au fait d'avoir payé et qui est détecté par des portiques se trouvant sur le réseau. Ce système a un impact visuel important. Il peut y avoir une facturation différée via une centrale de contrôle ou bien, comme à Singapour, fonctionner via des véhicules équipés d'un petit ordinateur de bord et d'une carte de crédit qui sera débitée au fur et à mesure de la progression dans la ville. Cela convient pour les péages cordon et les systèmes fermés mais pas pour un système de zones ou kilométrique.
- Le système idéal est le **système « VPS »** (Vehicle Positioning System), couplé à la technologie GSM, qui permet de tarifier exactement le coût marginal social de la circulation d'un véhicule à un endroit déterminé. Le problème de la mise en place du système VPS en ville est qu'il faut des installations relativement importantes le long de la route pour pouvoir contrôler les véhicules et qu'il faut que les véhicules soient équipés d'un On-Board Unit, un outil relativement coûteux. Les usagers occasionnels sont donc très difficiles à contrôler correctement.



Enfin, il faut penser à **compenser les perdants**, c'est-à-dire les personnes qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour se déplacer, soit par l'allocation au logement, soit par la réduction des cotisations sociales pour ceux qui travaillent.

Des focus groupes ont été réalisés avec la Fondation Roi Baudouin et ont démontré que les gens acceptaient facilement le principe de la tarification, à condition qu'on le leur explique correctement et qu'ils gagnent effectivement du temps sur le réseau. Pour pouvoir gagner du temps, il faut évidemment qu'il y ait un réseau de transports publics de qualité et que l'argent du péage soit exclusivement réservé à améliorer ce réseau.

Quelles sont les conditions du succès d'une tarification kilométrique?

Le succès d'une tarification kilométrique est le fait de **savoir tarifier au bon moment et au bon endroit**. Il est également nécessaire de mettre en place des **solutions alternatives**. Dissuader les gens d'utiliser leur voiture sans mettre de transports publics à leur disposition ne fonctionnera pas.

Il faut, de plus, être attentif à la **communication**. Sans gros efforts auprès de l'opinion publique, il y a peu de chances que l'opération soit un succès.

Il faut également prévoir une **réduction des pertes de temps** qui soit à la mesure de ce que l'on a payé. Sans preuves de l'efficacité de cette tarification dans la réduction des pertes de temps, les utilisateurs n'y verront aucun intérêt.

Xavier TACKOEN (Administrateur délégué, Espaces Mobilités)

Je passe la parole à Monsieur Louis Duvigneaud qui va présenter des résultats spécifiques au cas bruxellois ainsi que des recommandations émises dans le cadre des études menées.



LOUIS DUVIGNEAUD [Administrateur délégué, STRATEC]

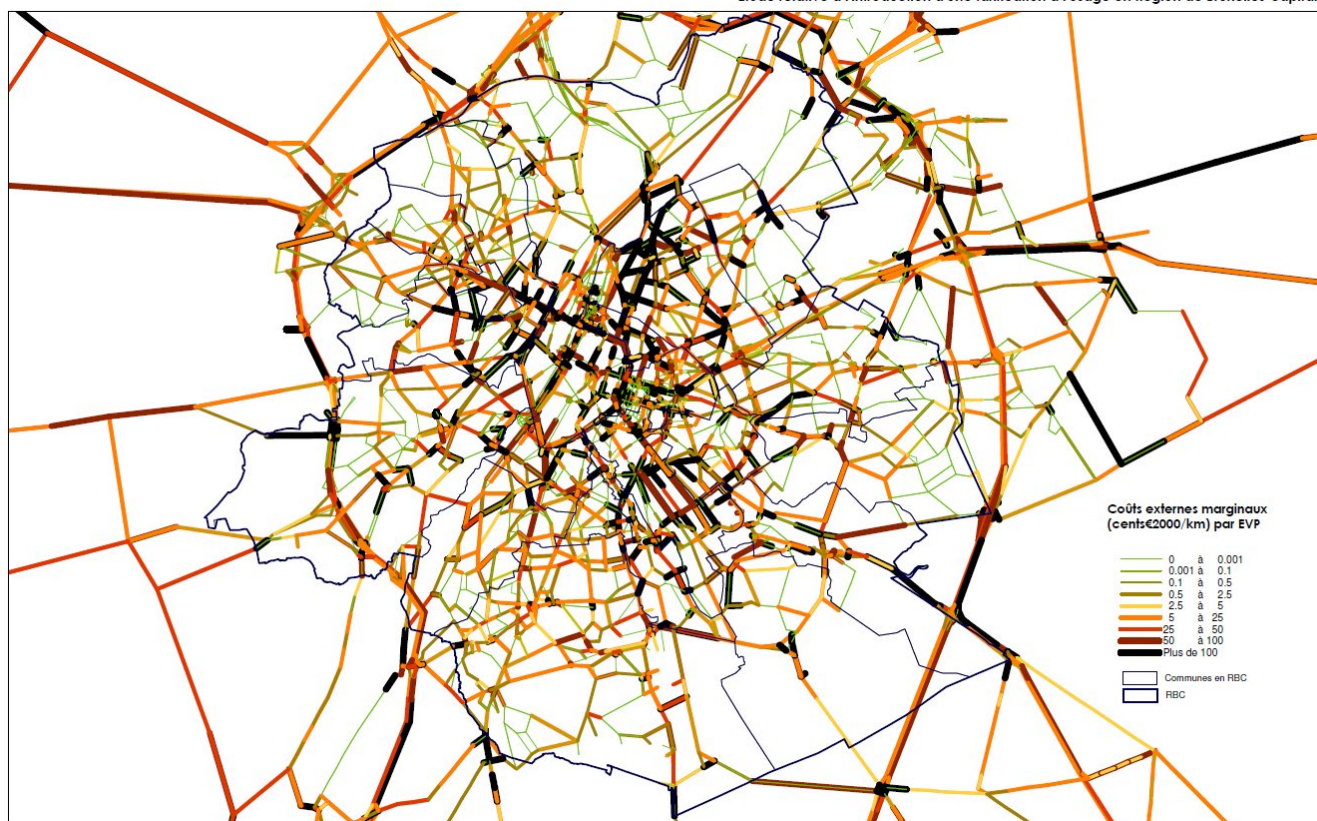
Présentation des résultats de l'étude péage urbain sur Bruxelles [STRATEC 2013]

Je vais vous présenter les résultats d'une étude qui a été terminée aux alentours de 2012. À mon sens, une grande partie de ces résultats restent, malgré tout, intéressants à analyser, moyennant une actualisation avec les données dont nous disposons actuellement.

Les **deux objectifs principaux de cette étude** étaient d'essayer d'estimer le **niveau de tarif optimal** et **étudier le type de système idéal** à mettre en place pour Bruxelles.

Coûts externes marginaux par EVP en RBC en heure de pointe du matin (8-9h) en 2020

Etude relative à l'introduction d'une tarification à l'usage en Région de Bruxelles-capitale



Source: Stratec, 2018

Cette étude a été réalisée pour Bruxelles Mobilité et se positionnait dans le contexte du **plan IRIS 2**, à l'époque où l'ambition était de diminuer de 20% la pression automobile. Le principe est celui expliqué par Hugues Duchateau, c'est-à-dire essayer d'estimer le niveau de tarif qui annulerait les coûts marginaux sociaux. Les usagers de la route ne voient pas les effets négatifs qu'ils génèrent sur la collectivité. Il faut donc leur montrer via une tarification afin qu'ils fassent de meilleurs choix et que ceux-ci bénéficient à l'ensemble de la collectivité.

D'un point de vue économique, l'utilité générale de la collectivité à Bruxelles serait donc augmentée grâce à ce type de péage. Ce qui est surtout intéressant à prendre en compte comme coûts générés à la collectivité, ce sont les coûts externes, de type environnement mais également ceux liés à la congestion. Il s'agit en effet des impacts les plus importants. Il y a aussi des impacts liés à la détérioration des infrastructures mais puisqu'ils concernent avant tout les camions, ceux-ci n'ont pas été pris en compte dans l'étude.

L'**évolution de la population** a également été prise en compte dans l'étude. Il est apparu qu'en 2017, nous avons déjà dépassé les prévisions de l'époque en termes de densité de population à Bruxelles, estimations qui s'élevaient alors à 1.178.000 habitants. La croissance de la population à Bruxelles est donc un facteur très important à prendre en compte.

Afin d'estimer globalement le tarif optimal, une information très précise localisée arc par arc a été utilisée. Le modèle multimodal de la Région de Bruxelles-Capitale permet justement de faire ce type de calculs, d'estimer et de modéliser le trafic automobile, de pouvoir tester des tarifs et voir l'impact en termes de report modal et d'utilisation des différents modes de transport. Ce modèle permet donc d'**évaluer l'utilité globale d'un système de transport**.

Pour chaque arc de la Région, nous avons déterminé quel était le tarif optimal qui permettrait de maximiser cette utilité pour la Région car nous sommes actuellement dans une situation qui est non optimale de ce point de vue-là. En installant un péage à certains niveaux, il y a en effet moyen d'améliorer la situation pour l'ensemble des Bruxellois. Ce qui est particulier, c'est que la modélisation classique des transports détermine des systèmes d'équilibre en calculant l'optimum individuel. Dans l'étude, nous avons essayé de calculer un optimum collectif, c'est-à-dire un fonctionnement optimal du réseau de sorte que le fonctionnement global et les pertes de temps globales soient minimisées.

En fin d'exercice, nous avons calculé, en fonction de la congestion dans Bruxelles, quel serait le tarif optimal sur chacun des tronçons de la Région. Évidemment cela reste très théorique car mettre en place un tel péage est pour l'instant irréalisable. Idéalement, il faudrait mettre en place un péage uniquement aux endroits où il y a de la congestion.

Qu'est-ce que cela donne en termes de chiffres?

Cet optimum, calculé avec un modèle multimodal, donne, en 2018, **43 centimes du kilomètre** en moyenne. Nous avons des tarifs pour l'ensemble des tronçons mais si nous prenons la moyenne, nous obtenons 43 centimes du kilomètre.

Lorsque nous regardons les choses par tranche horaire, nous pouvons observer que les tarifs diffèrent d'une période à l'autre, ce qui est logique à partir du moment où la congestion est plus importante entre 08h00 et 09h00, par exemple.

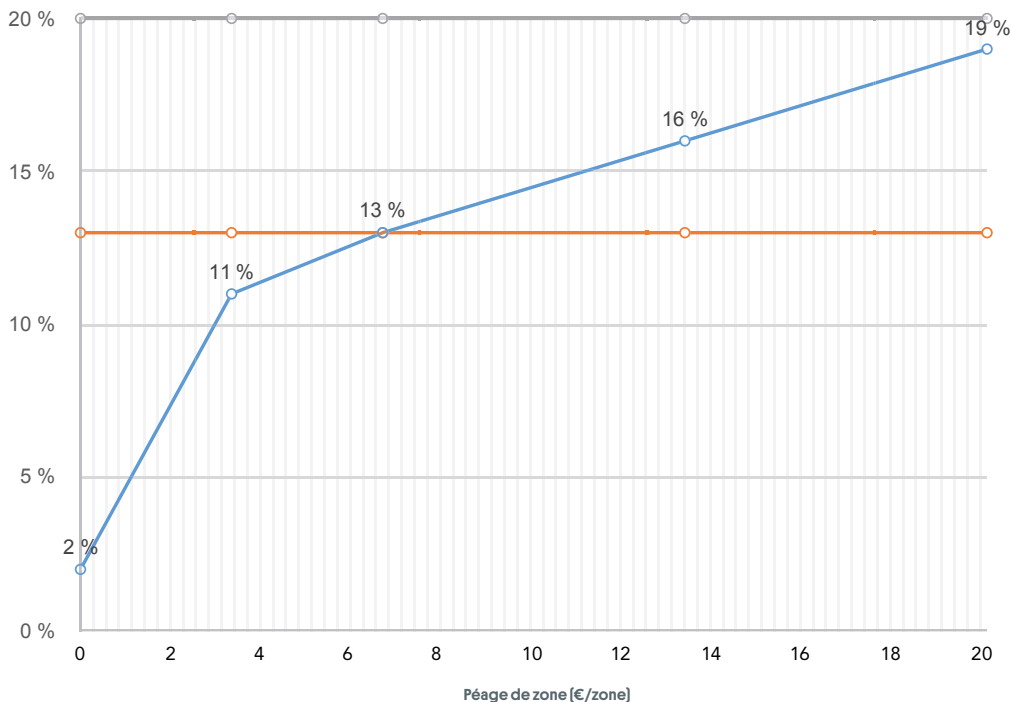
| COÛTS EXTERNES MARGINAUX (cents€2010/EVP-km) | |
|---|-------------|
| Tranche horaire | Zone RER |
| 6 h - 7 h | 11.5 |
| 7 h - 8 h | 45.3 |
| 8 h - 9 h | 62.9 |
| 9 h - 10 h | 35.1 |
| Moyenne | 42.9 |

Source: Stratec, 2018

Ces 43 centimes devraient générer une diminution de 13 % de la circulation sur la Région, ce qui forme notre objectif d'optimum.

Nous avons testé toute une série de scénarii qui permettraient de tourner autour de ces 13%, dont un scénario de péage de zone. Parmi ceux-ci, nous avons testé un péage de zone sur la Région de Bruxelles-Capitale aux heures de pointe du matin (6h00-10h00), avec notamment un test de tarifs à 3 euros/jour, 6 euros/jour et 12 euros/jour.





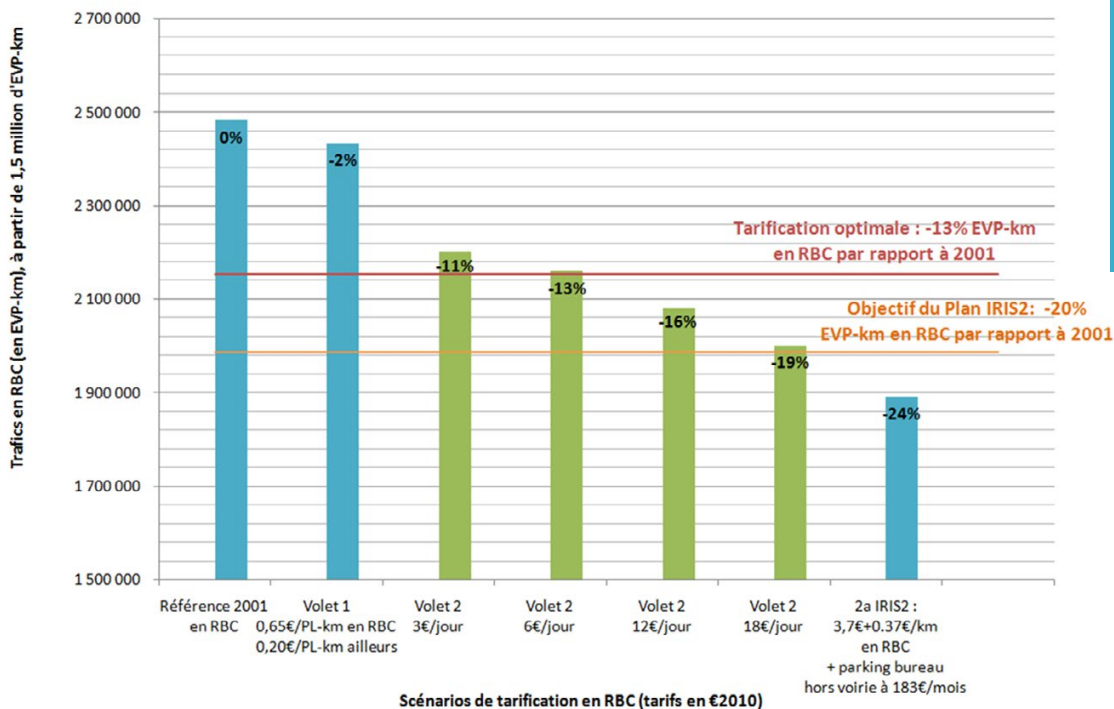
L'IMPACT ATTENDU D'UN PÉAGE DE ZONE SUR LE TRAFIC (par rapport à la situation qui prévalait en 2001)

Source: Impact des différents scénarii sur le trafic (de 06h à 10h), Stratec, 2018

Nous observons qu'avec un tarif de 3 euros/jour, nous obtenons une réduction de 11% des véhicules/kilomètre, tandis qu'avec un tarif de 6 euros/jour, nous arrivons à ces fameux 13%. Avec un tarif de 12 euros/jour, nous dépassons même l'optimum avec une réduction de 16%.

La conclusion qui peut être tirée est qu'un tarif de 3 euros/jour produit déjà des effets et permet de se limiter à un tarif, somme toute, moins important que celui qui permet d'atteindre les 13%.

D'autres scénarii, plus ambitieux, ont été testés, notamment pour essayer d'atteindre les -20% repris dans les objectifs du Plan IRIS 2. Avec un tarif de 18 euros/jour, il est théoriquement possible d'atteindre ces 20%, mais pas sans mesures complémentaires au péage. Pour rester dans l'optimum, d'autres mesures doivent effectivement être mises en place en parallèle. Cependant, le péage seul, au tarif de 18 euros/jour, reste un outil intéressant car il permet de récolter des fonds et d'améliorer en partie les conditions de circulation.



IMPACT DES SCÉNARIOS DE TARIFICATION SUR LES TRAFICS EN RBC (en EVP-KM)

Source: Impact des différents scénarii sur le trafic (de 06h à 10h), Stratec, 2018

Quels sont les impacts d'un péage?

Il y a des impacts évidemment positifs sur les émissions de CO2 et sur les polluants qui sont même légèrement supérieurs aux 13% de diminution d'utilisation de la voiture. Si l'on valorise l'ensemble en termes de coûts financiers, il est intéressant de constater que le péage à 3 euros/jour procure un gain en termes de temps valorisé à près de 1,7 milliard ce qui est très conséquent. D'autres gains, moins conséquents en termes de temps restent malgré tout non négligeables: près de 19,8 millions d'euros pour les gaz à effet de serre et 20,2 millions d'euros pour les polluants.

Il est également important de considérer l'**impact d'un péage sur les transports publics** (diminution de la congestion, report modal, etc.). Cet aspect a été étudié parmi les différents scénarii et nous avons pu observer qu'il provoque effectivement une

augmentation de fréquentation de 2% sur les transports en commun, dont une **augmentation de 4% sur le RER**.

Pour résumer, ce qui est intéressant avec ce type de péage de zone par rapport au péage kilométrique, c'est la question de la faisabilité. Le système de péage de zone ne nécessite pas de système embarqué qui trace et enregistre les kilomètres parcourus et forme donc un système beaucoup plus léger à mettre en œuvre. Le paiement peut se faire à l'avance et le contrôle se fait alors effectivement avec des systèmes de portiques qui seront déjà en grande partie mis en place pour la zone basse émission, ce qui facilite encore les choses.

Autre point non négligeable, **il existe déjà un accord politique tri régional sur la mise en place de la vignette**. Il n'y a donc pas besoin de relancer des négociations pour mettre en place un péage de ce type.

RÉSULTATS SUR LE TERRITOIRE DE LA RBC SUR L'ANNÉE

| Horizons | Scénarios | GES | Polluants | Total (GES et polluants) |
|----------|-----------------------------|--|-----------|--------------------------|
| | | GES et polluants en millions d'euros 2010/an | | |
| 2018 | SC5 PL (0,65€/PL-km en RBC) | 22.5 | 22.8 | 45.3 |
| | Péage de zone VL 3€ RBC | 19.8 | 20.2 | 40.0 |
| | Péage de zone VL 12€ RBC | 18.3 | 19.0 | 37.3 |

Source: Valorisation des effets sur le trafic et sur la pollution de l'air, Stratec, 2018

Les coûts et les recettes du péage

Les **coûts de mise en œuvre du péage de zone** sont évalués à **47 millions d'euros**. Ces prévisions ont été faites sur base d'une part importante de paiements par Internet et de domiciliations. Un fort niveau de contrôle était également supposé, avec, parmi ces 47 millions d'euros, 240 postes fixes de contrôle, une vingtaine de postes amovibles et une vingtaine de véhicules de contrôle.

En ce qui concerne les recettes, le péage de zone à 3 euros/jour pourrait engendrer 323 millions d'euros.

Le ratio coûts/recettes s'élève donc à 14%. Par comparaison avec d'autres péages européens, celui de Bruxelles reste relativement intéressant (33% à Londres, 29% à Stockholm et 11% à Oslo).

Un péage de zone à 3 euros/jour engendre également des bienfaits sur le bien-être global du système. La mise en œuvre de ce type de péage équivaut en effet à 400 millions d'euros gagnés pour la collectivité bruxelloise, ce qui n'est pas négligeable.

PÉAGE DE ZONE (E-VIGNETTE)

| Ville | Coûts annuels | Ratio Coût/recettes |
|-----------------------------------|-------------------|--|
| Bruxelles (péage de zone) | 47,4 M € | De 2,6% à 14,7%, en fonction des scénarios |
| Londres, 2007 (péage de zone) | 105 M € (152 M €) | 33% (48%) |
| Stockholm, 2006 (péage de cordon) | 24 M € | 29% |
| Oslo, 2006 (péage de cordon) | 17 M € | 11 % |

Source: Péage de zone (e-vignette): benchmark des coûts et des recettes, Stratec, 2018

Le péage kilométrique

La différence majeure entre le péage de zone et le péage kilométrique se situe au niveau des **recettes**. Avec un péage kilométrique à l'échelle de la zone RER (où il sera le plus pertinent d'avoir un tel péage), il faudra partager les revenus entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale. Du coup, les revenus pour Bruxelles deviendront moins élevés, à raison de recettes annuelles de 228 millions d'euros.

Les **coûts d'investissement** seront également **plus élevés**. Pour une question de technologie, nous passons de 47 millions d'euros à 92 millions d'euros pour un péage kilométrique. À l'époque, nous avions déjà prévu des investissements plus lourds parce qu'il est plus compliqué à mettre en place en ville et qu'actuellement, il est encore plus compliqué de tracer des véhicules. Pour des questions de respect de la vie privée, il faut, de plus, faire en sorte que le calcul des itinéraires se fasse réellement à l'intérieur de l'outil localisé dans les véhicules.

Par conséquent, le résultat net entre les deux systèmes est sans appel. **Un péage de zone sera beaucoup plus rentable pour Bruxelles qu'un péage kilométrique** et permettra de réinvestir davantage, notamment dans d'autres modes de transports. Comme l'a souligné Monsieur Hugues Duchateau, ce dernier point est déterminant pour l'acceptabilité du système.

| CONCLUSIONS | | |
|--------------------------|---|---|
| | Péage kilométrique en zone RER à 0,07€/EVP-km (-10 % EVP) | Péage de zone (24h) en RBC à 3€/jour (- 11 % EVP) |
| Recettes annuelles (M €) | 228 | 505 |
| T.C.O/an (M €) | 92 | 47 (TCO donné pour le scénario moyen) |
| Résultat net (M €) | 136 | 458 |

Source: Rentabilité des deux systèmes, Stratec, 2018

Xavier TACKOEN (Afgevaardigd Bestuurder, Espaces Mobilités)

Na de theorie met de studies, nu de praktijk met Johan Schoups, Administrateur-generaal van VIAPASS, een publieke instelling die de kilometerheffing voor de vrachtwagens coördineert en controleert.





JOHAN SCHOUPS (Algemeen Bestuurder, VIAPASS)

Kilometerheffing voor vrachtwagens

Viapass is een interregionale opdrachthoudende vereniging van publiek recht. Een van de grote lessen, die men heeft getrokken als men een kilometerheffing wil invoeren, is dat deze simpel moet zijn. Daarom heeft de wetgever ervoor gekozen om aan de **kilometerheffing** in de drie gewesten één gezicht te geven, en dat gezicht is Viapass. Wij zijn zelf geen dienstleverancier, wij zijn een soort van regulator, wij bewaken, controleren en coördineren de kilometerheffing voor de drie gewesten, en dus ook voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit biedt eigenlijk het voordeel dat ieder gewest zijn eigenheid kan behouden en vrij is om zijn wegen en tarieven te kiezen en om het accent leggen op zijn eigen identiteit. U ziet hier het wegennet, u kent ook allemaal de tarieven, u ziet het wegennet van Brussel waar ervoor is gekozen om alle wegen te onderwerpen aan de kilometerheffing, met slechts één klein verschil: binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied.

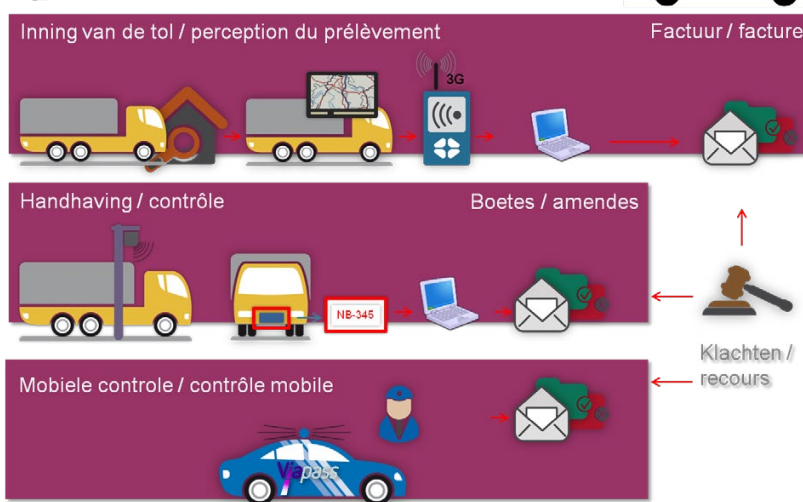
U heeft daarnet gehoord dat het moeilijk is om met gps-positie te betalen en ik kan u verzekeren, de technologie is zodanig geëvolueerd dat de error rate nu lager is dan één percent zonder bijkomende installaties. We moeten dus zelfs geen location augmentation meer zetten, zonder bijkomende installatie is de precisie nu al minder dan een percent.

Wat is een intelligent systeem?

- Ten eerste, het moet **een systeem** zijn **dat het gebruik meet**. U rijdt een kilometer, u vervuult met die kilometer, u verslijt wegen, dus de gebruiker en de vervuiler is ook de betaler.
- Het moet **eenvoudig** zijn **om te installeren**.

Ik spreek hier nu niet aan overheidszijde want we hebben hieraan toch serieus nog werk gehad, maar voor de gebruiker moet het eenvoudig zijn om te installeren.

Viapass



Bron: Viapass, 2018

Waar beperkt het zich toe?

Tot een doosje en in minder dan tien minuten zit dat in uw wagen. Vroeger moest u echt een computer installeren in uw cabine, nu is dat niet meer het geval. De evolutie is zodanig, u rijdt allemaal met de wagen, we hebben allemaal GPS aan boord, we hebben allemaal GSM aan boord. Sinds 1 april dit jaar is de **eCall** verplicht. Het is *no limits*, als techniek heeft u altijd een oplossing. Het is *Freeflow*, dat wil zeggen dat je nergens moet stoppen om te betalen. De gebruiker heeft daar geen last van. Het is ook hoogtechnologisch, dat wil zeggen dat je eigenlijk met die gegevens andere dingen kan doen dan alleen maar *peage*. We spreken over "city of things". Alle voertuigen genereren gegevens. Moet u eens denken wat u daar allemaal mee kan doen. Het moet modulable zijn. Gewoon over de air opladen, via 2G, 3G, 4G komt dat in dat bakje, de gebruiker moet daar niks voor doen.

In deze zin, is het systeem al intelligent. Maar de facto heeft de wetgever eigenlijk nog meer voorzien, als u kijkt naar de formule. We gebruiken nu al het wegtype, de gewichtsklasse en de euro-emissieklasse, maar als u straks gaat surfen op het internet en u gaat kijken naar de ordonnantie van Brussel, dan zal u opmerken dat er nog andere dingen in zitten die al voorzien zijn en waarvoor het systeem al gereed is, maar die nu op nul staan.

De plaats waar u rijdt, kan perfect met een ander tarief worden voorzien. En ook de tijd, die zit er al in. Als u om acht uur 's morgens rijdt, kan u perfect meer betalen of minder betalen, en er zitten ook externe factoren in. In plaats van de euronorm, kan u ook zeggen, ik kan daar een geluidsfactor aan toevoegen bijvoorbeeld.

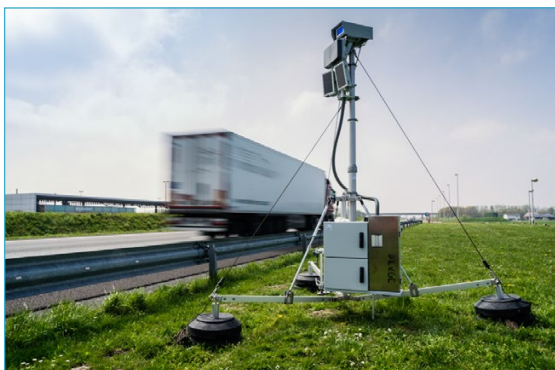
Gaan we intelligent zijn met kilometerheffing alleen?

U kan eigenlijk fiscaal nog veel intelligenter zijn, en ik ben altijd voorstander geweest van wat we de holistische aanpak noemen.

Ik geef u een voorbeeld.

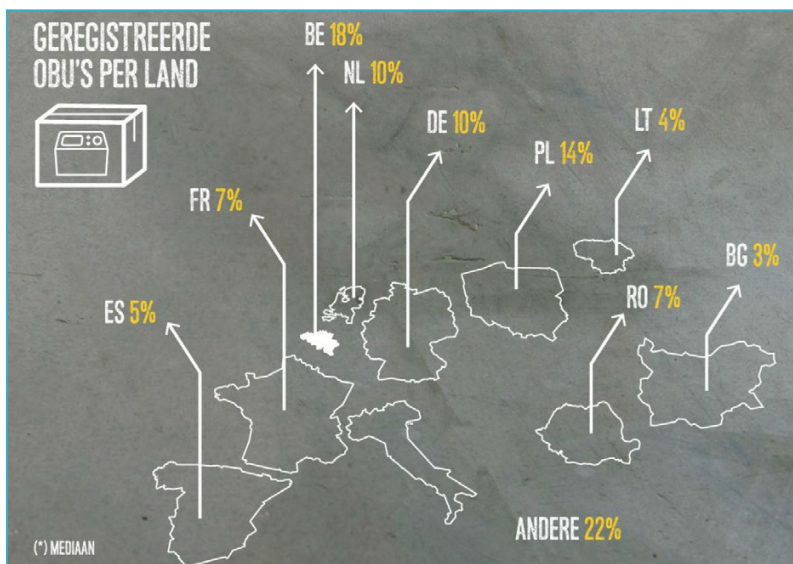
Als u de tarieven zodanig gaat veranderen dat de vrachtwagens aangezet worden om 's nachts te rijden maar ze kunnen 's nachts niet afladen omdat nachtwerk in bepaalde depots niet is toegelaten of veel duurder is. Ik kan ook werken op multimodaliteit en andere logistieke modellen stimuleren. We spraken daarnet over **zoneheffing**. Met het systeem is dat perfect mogelijk door geofencing: als de gebruiker binnen die zone beslist om zijn contactsleutel te draaien en het bakje wordt actief, waarom dan niet zeggen, binnen die zone kost het u forfaitair zoveel en daar dan nog eens de kilometerheffing bij optellen. U kan hiermee zeer creatief en zeer intelligent omgaan.

Ik zal hier getallen geven voor het volledig systeem, maar ook telkens toepassen op Brussel en zien wat die getallen in verhouding tot Brussel geven. We hebben **39 portieken**, drie daarvan staan er in Brussel. Er zijn **22 mobile camera's**, ook daarvan staan er een viertal in Brussel, vijf controlevoertuigen in Brussel van de achtendertig die er rondrijden. Er zitten 800.000 van die bakjes in de vrachtwagens. Viapass is bevoegd voor het vrachtverkeer, niet voor voertuigen, personenvoertuigen en bussen. We zitten met **800.000 bakjes voor de vrachtwagens**. Indien u spreekt van personenvoertuigen, dan zit u aan 5,6 miljoen voertuigen alleen voor België. Kan het systeem worden uitgebreid? Natuurlijk. Is dat makkelijk? Neen.



Bron: Viapass, 2018

In heel België per werkdag gemiddeld 2,5 miljoen euro aan inkomsten genereren, daar staan 24 miljoen gereden kilometers tegenover. Het systeem telt gereden kilometers. Mensen willen ook dat dat gelijk is: ik betaal, den andere moet ook betalen en je moet dat controleren. We verrichten 400.000 controlemomenten per dag. Dat betekent dat ieder voertuig gemiddeld drie keer door een controlepost wordt gezien.



Bron: Geregistreeerde OBU's – Top10 (2017), Viapass, 2018

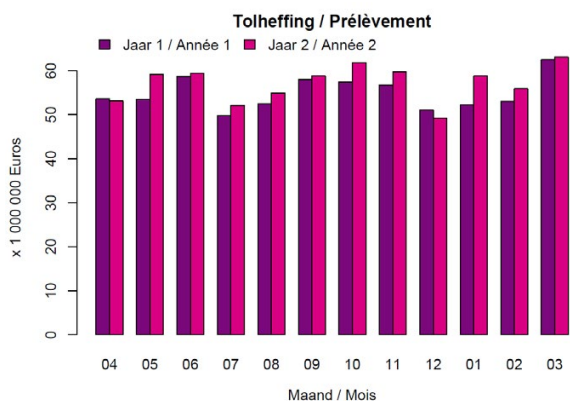
Een van de effecten in het systeem is dat we een constante vergroening zien. Sinds de lancering van de kilometerheffing in december 2017 is meer dan de helft van de vrachtwagens geregistreerd in de hoogste euronorm. Vandaag zitten we aan ongeveer 55%.

We zien ook dat de meeste voertuigen meer dan 32 ton zwaar zijn. Is dat overal zo? Waar zitten die voertuigen overal? 18% van de bakjes circuleert in België, 10% in Nederland, in Duitsland en Frankrijk. Normaal, dat zijn de buurlanden. Maar wat de meesten ook wel vermoeden is dat de Polen met 14% het meeste vertegenwoordigd zijn. Daarna komen de Roemenen, Bulgaren, Spanjaarden, Portugezen, Italianen en 22% anderen.

Laten we kijken naar wat dat oplevert. 54% van de totale opbrengsten worden gegenereerd door niet-Belgische voertuigen, dus voertuigen die niet in België zijn ingeschreven. Als je kijkt voor Brussel, dat is een heel ander verhaal, want 84% zijn kleine voertuigen met een Belgische nummerplaat. Waarom? Een indicatie is de gewichtsklasse: het is niet eenvoudig om nog met een 32 tonner rond te rijden in Brussel. Op de tweede plaats komen de Nederlanders, dan de Roemenen, dan de Polen, de Fransen, en zo verder.

Wat heeft dit opgeleverd na twee jaar?

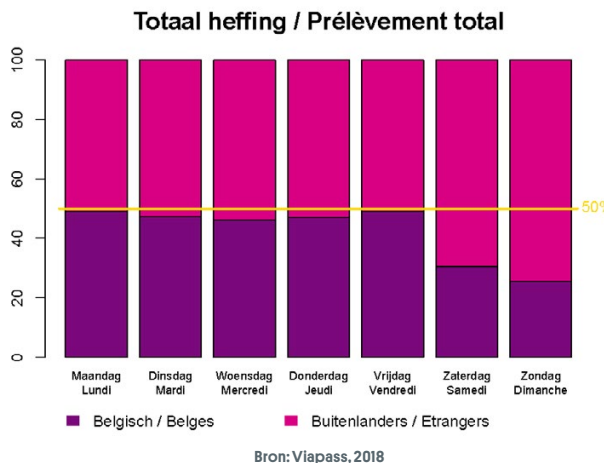
Vorig jaar, tussen 1 april 2017 en 1 april 2018, bracht dit 686 miljoen euro op. In Brussel leverde het eerste operatiejaar 9,9 miljoen euro en het tweede 10,1 miljoen euro op. Is dat logisch? Ja, omdat we gereden kilometers tellen.



Bron: Viapass, 2018

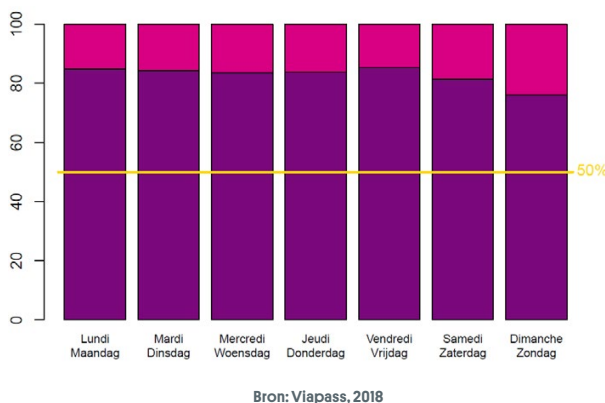
Voor de situatie in België hebben we een volledig jaaroverzicht van het hele systeem. In sommige dagen, veel dagen eigenlijk, bracht het systeem meer dan 2,5 miljoen euro aan inkomsten op. De impact van – bijvoorbeeld - slecht weer is minder omdat je in de Ardennen meer sneeuw hebt en meer ijzel. Er zijn ook de effecten van de buurlanden, zoals bijvoorbeeld Koningsdag, de Journée de la Bastille, de dag van de Duitse eenmaking die in Brussel niet veel impact hebben, in tegenstelling tot de eigen nationale feestdagen.

Als je gaat kijken per werkdag, dan beheert het systeem 54% buitenlanders en 46% Belgen.



Bron: Viapass, 2018

In Brussel zie je dat de Belgische voertuigen eigenlijk constant boven de 80% zitten.



Bron: Viapass, 2018

Wat betreft de aanvaardingsfactoren aangehaald door mijn collega's van Stratec, sta me toe om er enkele aan toe te voegen.

Gebaseerd op de reacties van de gebruikers, de opgedane ervaring, vragen en opmerkingen die we gekregen hebben: wat moet men doen om het systeem van de kilometerheffing aanvaardbaar te maken? Eerste is er de grote vraag van de gebruiker dat deze moet dienen waarvoor ik betaal. Ik betaal om te rijden, ik wil goed aangelegde wegen. En dan is er *earmarking*: net zoals een dier een tag krijgt aan zijn oor moet er een link worden gelegd tussen de inkomsten die men vraagt van een gebruiker en wat dat men ermee doet op het wegennet. Iedereen gelijk, ik wil wel betalen, jazeker, maar die naast mij ook, en zie maar dat u het controleert want anders is uw geloofwaardigheid weg.

Iedereen gelijk. Zeker hier in België was dat een heel grote vraag, waarom? Omdat er zoveel transit is. Ik wil wel betalen met mijn wagen, maar je moet zien dat je ook de buitenlanders controleert. Zoals gezegd, het

moet eerlijk en simpel zijn. Men kan zeer ver gaan in die tariefmethodologie, maar probeert dat maar eens uit te leggen. Dus het moet een simpel, eerlijk, straight forward, klaar en duidelijk systeem zijn dat je gemakkelijk kan uitleggen en dat de gebruiker ook begrijpt. Het mag van de gebruiker zo weinig mogelijk inspanningen vergen. Ja, ik wil daarin wel meegaan, maar als mijn wagen daarvoor twee weken onbeschikbaar is en ik moet daar veel voor betalen, en bij het rondrijden nog moet stoppen, dan heeft het niet veel zin. Het moet een straight forward, gemakkelijk en snel systeem zijn.

Het moet ook effect hebben. Er wordt constant gevraagd: er is nu een kilometerheffing, waarom wordt er niks gedaan aan die files? Daar zie je duidelijk de link die men van u verwacht. Ik wil wel betalen, maar het moet verbeteren. Men moet ook de keuze laten voor alternatieven. Ik heb nu geen zin om te betalen. Wat kan ik doen om anders te rijden? Wat kan ik doen om op een andere manier op mijn bestemming te geraken? Stimuleer dat met intelligente transportsystemen, met applicaties met voertuigdeling, met fietsdeling, met beter openbaar vervoer. En dan nog iets over draagvlak: alles wat we onderzocht hebben, overaal waar we zijn gaan luisteren en alle opgedane ervaring tonen aan dat er geen draagvlak bestaat voor een referendum. Als je een referendum organiseert, dan mag je er zeker van zijn dat iedereen in het begin tegen is. Wat wel helpt is het gaan uitleggen. Bij de lancering hebben we meer dan 10.000 mensen *face-to-face* gezien. We zijn in verschillende landen geweest, we zijn het gaan uitleggen aan transportfederaties, in ministeries, aan verenigingen – niet alleen in België maar ook in het buitenland – om dit draagvlak te creëren. Een goede en duidelijke communicatie helpt dus wel degelijk.

Xavier TACKOEN

(Administrateur délégué, Espaces Mobilités)

Nous allons maintenant nous intéresser à un autre retour d'expérience quelque peu contre-intuitif. En effet, depuis notre plus tendre jeunesse, pour nous encourager, nous avons le choix entre se faire interdire de TV en cas de mauvaise conduite et aller au parc d'attraction le week-end en cas de bonne conduite.

Lorsqu'il est question de tarification, celle-ci peut aussi être positive. Madame Darrisse, cheffe de projet chez EGIS, va justement nous présenter le cas des Pays-Bas où ce genre de développement a été mis en place dans de nombreuses villes, et en particulier à Rotterdam. Des réflexions sont également en cours en France, notamment en Île-de-France, pour tester ce genre de dispositifs qui font couler beaucoup d'encre mais qui restent évidemment très intéressants à aborder dans le cadre de ce colloque.





CÉLIA DARRISSE

[Cheffe du projet de péage inversé, EGIS]

Péage inversé aux Pays-Bas

EGIS est une société d'ingénierie, spécialisée dans plusieurs corps de métier. Une grosse partie de notre chiffre d'affaires provient de l'ingénierie et une petite partie, qui prend de plus en plus d'importance, s'attache à l'exploitation des services et de la mobilité. Tout cela à travers différents métiers : conseil, ingénierie, montage de projets, etc.

Qu'est-ce que le péage inversé?

Le **péage inversé** est en réalité un programme de modification de comportement qui vise à décongestionner les routes en récompensant les gestes vertueux des automobilistes.

Le trafic à Bruxelles, c'est 39 heures perdues dans les embouteillages et, en termes financiers, 100 millions d'euros de perdus (temps, usure, carburant, etc.) en 2016². Les embouteillages ont également un impact environnemental non-négligeable : 22% d'émissions de gaz à effet de serre sont en effet liés au transport. Parmi ces 22%, 98% sont le fait du transport routier. Ils ont aussi un impact social (stress, burn-out, etc.), ce qui est un peu moins visible et moins quantitatif mais tout de même présent et donc à considérer. Il a été prouvé que seulement 30 minutes passées dans les embouteillages augmentaient excessivement le risque de burn out. Tout cela est lié et peut ensuite avoir un impact sur l'aspect financier.

À quoi correspond « l'approche classique » ?

L'approche classique correspond soit à une augmentation des capacités routières et des transports publics, soit, comme mentionné précédemment, à une régulation des flux par le péage ou par une taxe.

Ces deux solutions sont complémentaires et sont nécessaires pour réduire la congestion mais la

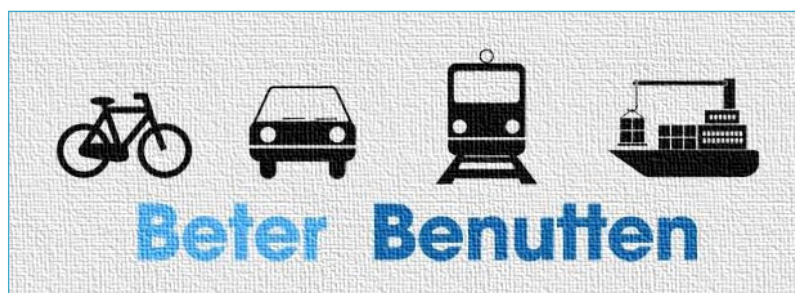
première reste malgré tout coûteuse et engendre des nuisances dues aux travaux. De plus, elle constitue une solution à court terme car, par un effet d'aspiration, plus on construit, plus cela attire de nouveaux automobilistes. La deuxième solution pose un problème au niveau de l'acceptation sociale, tout simplement.

Avec le péage inversé, il est proposé de **mieux utiliser les infrastructures existantes**.

Comment s'y prendre?

Le péage inversé est guidé par le principe de l'innovation sociale, c'est-à-dire modifier les comportements avec une nouvelle approche et se base sur le concept de « nudge », qui signifie « coup de pouce » en français. Il s'agit donc de donner un coup de pouce aux automobilistes pour qu'ils changent leur comportement durablement.

L'exemple le plus parlant de ce principe est celui des Pays-Bas et de leur programme de **péage inversé à Rotterdam**. Ils ont eu le même problème qu'ici à Bruxelles et dans toutes les métropoles du monde : un haut taux de saturation, beaucoup d'embouteillages. Ils ont un jour décidé de prendre les choses en mains et de créer une nouvelle solution alternative : le péage inversé.



Source: « Pour une meilleure utilisation des infrastructures existantes », Egis

2. Des experts du cabinet du ministre fédéral de l'Économie Kris Peeters (CD&V) se sont basés sur des chiffres datant de 2016.

Celui-ci se basait sur un programme plus général appelé « **Benutten** » et visait une meilleure utilisation des infrastructures existantes.

Le principe est le suivant: un automobiliste qui utilise sa voiture tous les jours aux heures de pointe pour se rendre au travail est détecté par la ville, qui lui propose de participer au programme.

Comment cibler efficacement ces personnes?

Soit via les **caméras**, soit via une **campagne diffusée auprès des employeurs** dans la zone congestionnée ou au sein de la région, soit via une **campagne de communication** réalisée dans les zones concernées et dans la région. Sachant que pour être le plus efficace possible, il est préférable de combiner ces trois moyens.

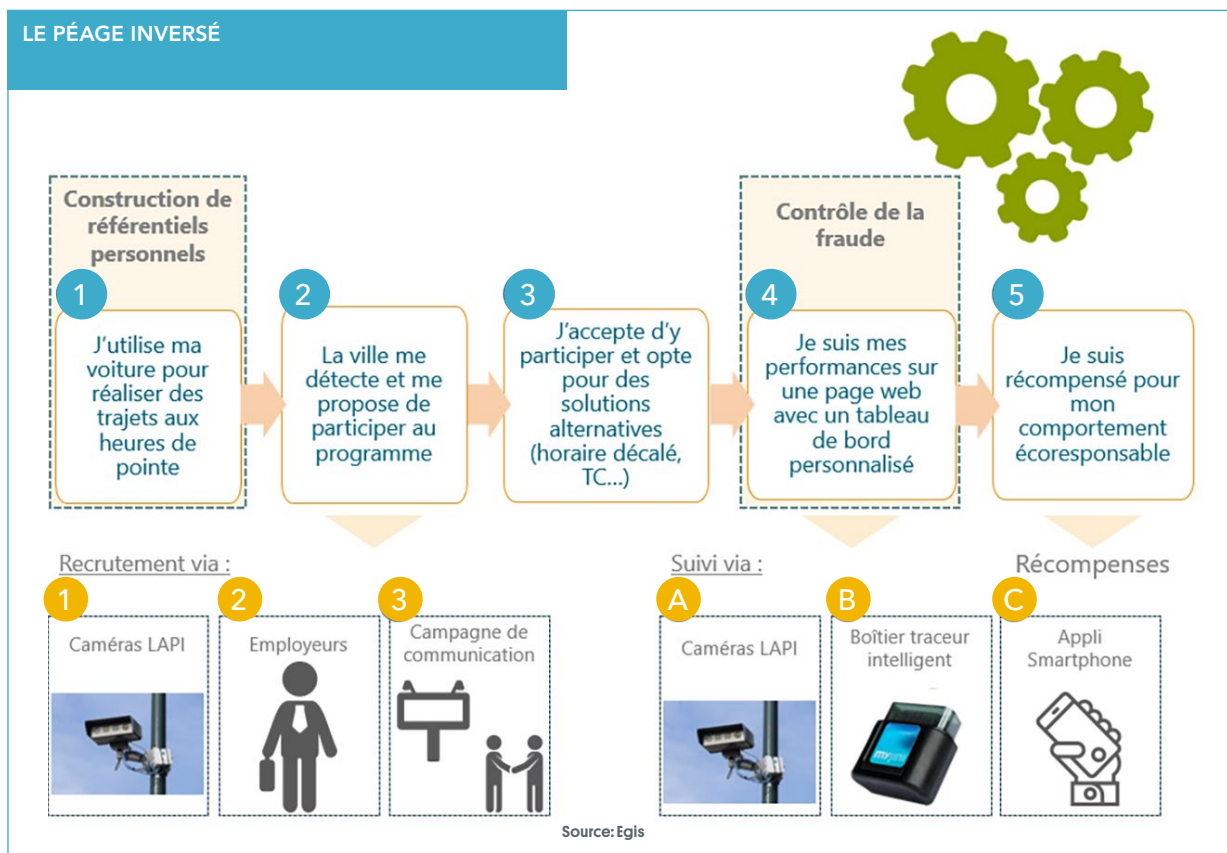
Une fois détectée, la personne accepte ou non de participer au programme et s'engage à trouver des alternatives à la voiture pendant les heures de pointe. La personne peut ensuite effectuer un suivi de ses « performances ». Il est bien question de « performances » car il s'agit d'un programme de modification de comportements où le côté ludique et l'aspect de gamification sont très importants.

Cette personne a accès à un front office, c'est-à-dire à une page Web, qui contient un tableau de bord lui présentant le(s) trajet(s) qu'elle a évité et si ses points ont été transformés en montants d'euros, en bons de réduction, etc. Elle peut également se comparer aux autres participants. Toute la base du programme repose sur cet aspect de gamification et sur l'envie de faire partie du jeu.

Comment voit-on si les personnes sont présentes ou non dans la zone interdite aux heures de pointe?

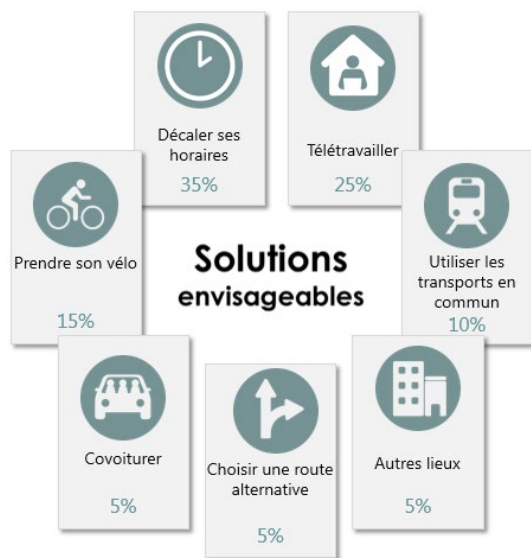
Si possible, au moyen de caméra, via un boîtier intelligent (un « OBU », branché sur la prise diagnostic qui va pouvoir remonter les données GPS de la personne), ou encore grâce à une application Smartphone équipée de la fonction GPS. Grâce à ces trois moyens, nous sommes en mesure de savoir si la personne a suivi les règles du jeu ou pas. Suite à cela, les points sont transformés en montants, en bons de réduction ou en abonnement de transport.

Le comportement vertueux et éco-responsable de l'automobiliste est ainsi récompensé.



Quelles sont les solutions et les alternatives à la voiture qui sont envisageables?

Elles sont multiples : **décaler ses horaires (35%), utiliser sa voiture en-dehors des heures de pointe, faire du télétravail (25%), utiliser les transports en commun (10%), prendre son vélo (15%),** etc. Aux Pays-Bas, ils se sont rendus compte que les automobilistes continuent d'utiliser leur voiture mais en décalant leurs horaires (partir avant 8h, après 10h, etc.)



Résultats observés aux Pays-Bas

Source: Egis

Une remarque qui revient très souvent est: « Vous voyez? Les personnes utilisent quand même leur voiture ». Seulement le but n'est pas d'éradiquer la voiture, ce qui n'est pas réalisable pour l'instant, mais bien de **retirer une partie des automobilistes aux heures de pointes pour fluidifier le trafic**. Le programme cherche simplement à inclure la voiture et les automobilistes, dans les solutions.

Nous avons également constaté que les gens utilisent beaucoup le **télétravail (25%)**. Il est donc

important d'impliquer au maximum les employeurs si l'on souhaite mettre en place un tel programme car le télétravail requiert une certaine régulation au niveau des Ressources Humaines. L'intérêt de toute cette démarche, c'est qu'elle engendre des résultats significatifs. Des rapports ont été effectués à la suite de la mise en place de ces programmes aux Pays-Bas. Grâce à un recul scientifique de 6 ans sur la démarche, nous pouvons aujourd'hui affirmer qu'avec un programme de 12.000 participants, une réduction du trafic de 6% y a été observée.

En quoi est-ce intéressant?

Grâce aux études actuelles sur le trafic, nous nous sommes rendu compte qu'il suffit de **réduire de 8 à 10% le trafic pour le fluidifier**. Encore une fois, l'objectif n'est pas de supprimer toutes les voitures ou d'aspirer tout le trafic, mais juste de le fluidifier.

L'étude réalisée aux Pays-Bas démontre que 40% des participants inscrits participent tous les jours au programme. Cela montre qu'une grande partie d'entre eux se prend vraiment au jeu, et j'insiste vraiment sur cette notion de « jeu ».

Sur la durée, 80% des participants ont gardé leurs bonnes habitudes après la fin du programme, tout simplement parce qu'ils se sont rendus compte, en testant des alternatives, qu'il existait d'autres moyens pour arriver à leur poste de travail. En plus de cela, ils se sont rendu compte du bien-être engendré par le fait de ne pas se retrouver coincé(e) dans les bouchons au quotidien.

Comment mettre en place ce genre de programme?

Ce genre de programme nécessite généralement une étude de faisabilité en amont ainsi que des études de trafic pour pouvoir comprendre l'impact de la fermeture d'une zone. Dans un premier temps, il est même préférable de lancer une expérimentation à petite échelle pour, ensuite, parvenir à prévoir et gérer les obstacles à grande échelle.

Xavier TACKOEN (Administrateur délégué, Espaces Mobilités)

Cette intervention ouvre des perspectives d'innovation sociale. Nous rentrons ici dans des champs de compétences que nous maîtrisons moins bien mais qui ont démontré sur le long terme des effets positifs.

Voor de resultaten van de Brusselse taskforce voor autofiscaliteit, verleen ik nu het woord aan de heer Dirk De Smedt. Hij is Directeur-generaal van Brussel fiscaliteit.



DIRK DE SMEDT
(Directeur-generaal,
Brussel Fiscaliteit)

Besluiten van de Task force Brusselse autofiscaliteit

Ik nodig jullie ondanks de boeiende sprekers, die tot nog toe gepasseerd zijn, uit om nog een laatste inspanning te doen om samen met mij te reflecteren over de resultaten van de studie van experts die samen in het kader van het Brussels gewest, maar ook met de twee andere gewesten het afgelopen jaar werd gerealiseerd.

Ik denk dat het belangrijk is om eerst en vooral de context, de specifieke Brusselse context nogmaals in herinnering te brengen. Vanuit politiek oogpunt was het van bij het begin van de legislatuur duidelijk dat men wou inzetten op een behoorlijke verbetering van de luchtkwaliteit en dat men keek naar de impact van de mobiliteit en voornamelijk van het gebruik van wagens om daar iets aan te doen.

Het spreekt voor zich dat het fiscale aspect daar vrij snel in de picture kwam en in lijn met eerdere plannen, het **Iris2 plan** werd al genoemd vandaag en daar zal het waarschijnlijk vandaag straks nog wel overgaan. Het Iris2 plan, dat trouwens ondertussen een beetje gedateerd is en kortelings zal omslaan naar het plan Good Move van Brussel Mobiliteit, maar ook het Lucht-Klimaat-Energieplan van Brussel Leefmilieu, gaf al aan dat er dringend een aantal inspanningen moeten gebeuren met betrekking tot de luchtkwaliteit en de leefomgeving in het Gewest in het algemeen. Fiscaliteit kan daar uiteraard een van de hefboomen in zijn.

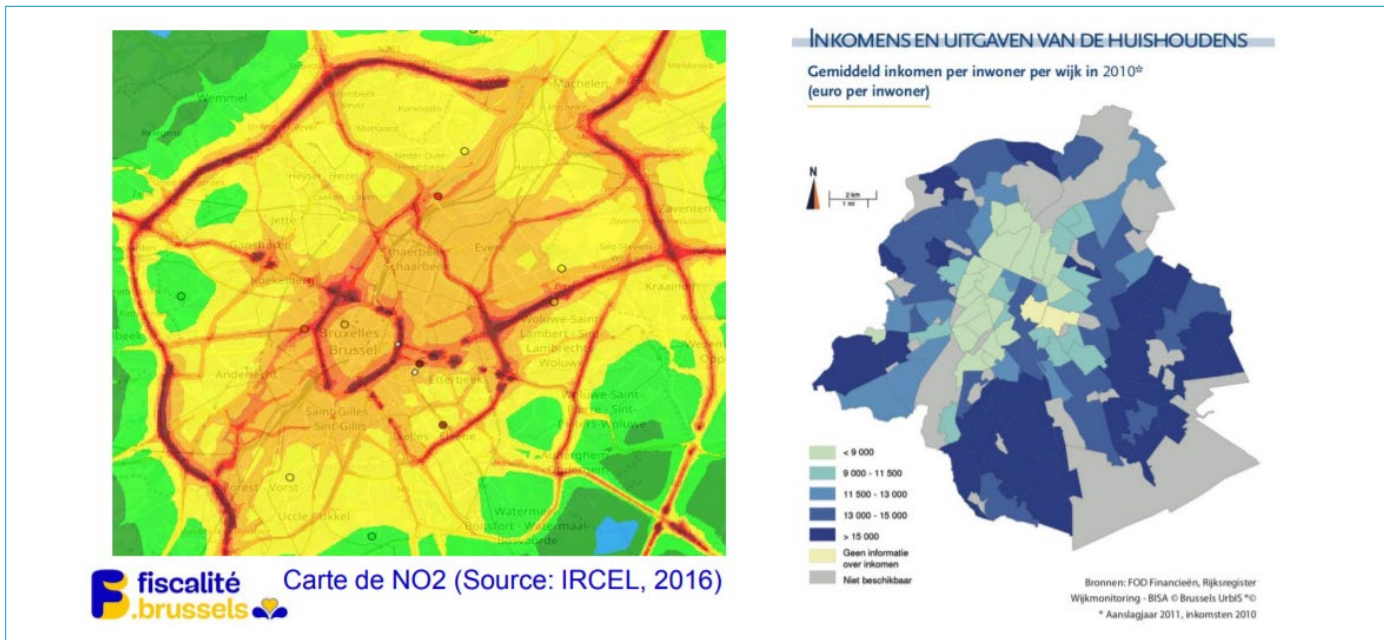
Het is dan ook in het kader van de globale fiscale hervorming, die tracht om een fiscaliteit te ontwikkelen die eerlijker, rechtvaardiger maar ook gunstiger is voor het geheel van de Brusselaars, dat de werkgroep van experts aan de slag is gegaan met die problematiek. Het spreekt voor zich, en ik heb hier daarnet heel veel cijfers gehoord van een paar tientallen miljoenen tot bedragen van meer dan een miljard, dat de eenvoudigste oplossing puur voor

het mobiliteitsprobleem er ongetwijfeld één zou zijn waarbij men de huidige verkeersfiscaliteit zou gaan vereenvoudigen.

De vraag die we ons daarbij moeten stellen is of dat we bij de oplossing van het mobiliteitsprobleem aldus ook een probleem van immobiliteit creëren. Het gevolg zou er namelijk gewoonweg toe leiden dat de gemiddelde Brusselaar nog veel moeilijker dan vandaag zijn verplaatsingen daadwerkelijk goed zou kunnen gaan organiseren. Dat heeft natuurlijk alles te maken met de vaststelling dat de gemiddelde Brusselaar qua koopkracht zicht in een minder comfortabele sociaaleconomische positie bevindt dan wat we in de twee andere gewesten vaststellen.

Anderzijds zou het weghalen van Brusselse wagens mogelijk tot gevolg kunnen hebben dat die eenvoudigweg vervangen worden door wagens van pendelaars. Zoals u weet, wordt een groot aantal, meer dan 50% van de arbeidsplaatsen te Brussel, ingevuld door pendelaars. Het zou dus met andere woorden een bijzonder ongunstig effect zijn indien we een bijkomende barrière voor de gemiddelde Brusselaar zouden creëren om aansluiting te vinden bij die tewerkstelling. Ook mogen we de ogen niet sluiten voor de problemen die we kennen. We moeten dringend ingrijpen op het niveau van de luchtkwaliteit en de impact van het vervoer daarop.

Ik denk dat het trouwens ook een interessante oefening is om de twee grafische voorstellingen, aan de linkerkant een voorstelling met betrekking tot luchtverontreiniging en impact op de gezondheid, aan de rechterkant de gemiddelde inkomens in het Brusselse gewest, met elkaar te vergelijken. Indien we die twee op elkaar liggen, dan zien we trouwens ook dat die sociaal fragielere populatie erg veel impact heeft, of erg geïmpacteerd is door de effecten van een slechtere luchtkwaliteit.



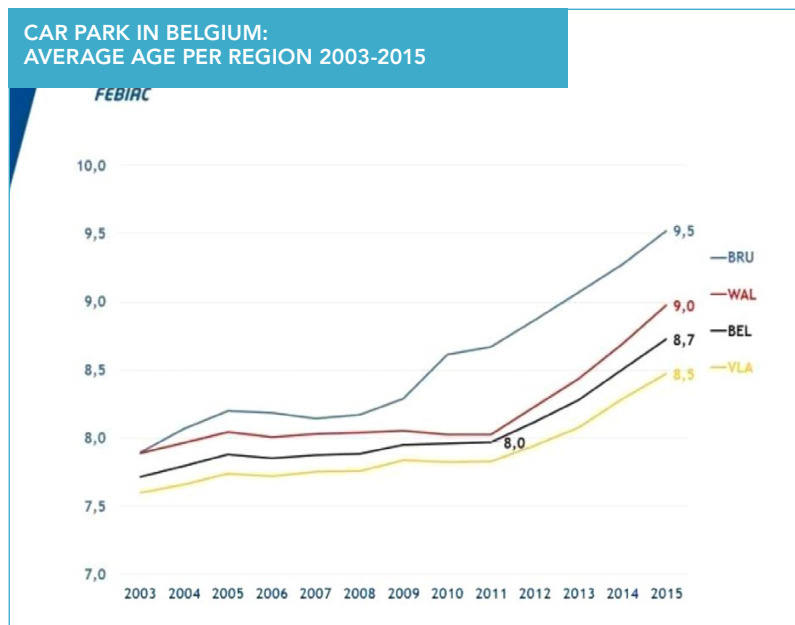
Bronnen: IRCEL, 2016 en FOD Financiën, Rijksregister Wijkmonitoring – BISA ©BRUSSELS UrbIS

De Brusselse context met betrekking tot het vervoer is qua grootteordes een bijzonder interessant gegeven. We hebben een **wagenpark dat traditioneel zeer oud is**, een pak ouder dan dat het gemiddelde wagenpark in België, en indien men rekening houdt met het percentage van **leasingwagens**, dat toch **bijna 19%** bedraagt en waarvan we weten dat zij gemiddeld een pak jonger zijn, dan betekent dat eigenlijk dat de gemiddelde private wagen bijzonder oud is, dus nog wel een pak ouder dan die negen en half jaar. Er zijn studies die aangeven dat de gemiddelde privéwagen tot 12 jaar oud zou zijn. Wij hebben anderzijds in dit Gewest ook een traditie – net als in het hele land in het algemeen - van bijzonder veel dieselwagens, die zoals u weet een bijkomend negatief effect resulteren op die luchtkwaliteit en op de gezondheidsparameters in het algemeen.

Gelinkt aan het hoge aantal leasingwagens is het uiteraard zo, en dit is een historisch fenomeen, dat alle grote leasingmaatschappijen in dit land zich eigenlijk rond de luchthaven van Zaventem hebben ontwikkeld, en de meeste in Evere en Zaventem. We kennen een hoog aantal inschrijvingen en nieuwe inschrijvingen in het Gewest. Het betreft hier volgens mij stuk parameters die bijzonder belangrijk zijn bij in het uitdenken van een alternatief fiscaal systeem.

De vraag, die ons vandaag zou moeten bezighouden, is: *wat wensen we eigenlijk te bereiken met dat nieuwe fiscaal system?* Ik heb daarnet Johan als ervaringsdeskundige al terecht horen zeggen dat een goed fiscaal systeem een bepaalde correctheid, een bepaald rechtvaardig gevoel met zich mee moet brengen, dat het bij voorkeur eenvoudig, transparant, communiceerbaar moet zijn en dat het inderdaad een bepaald gevoel van billijkheid in zich moet dragen, van wederkerigheid.

Alleen is de vraag: *wat zijn nu de doelstellingen die we met die eerlijke, rechtvaardige, en gunstige fiscaliteit wensen te bereiken?* In dit verband hebben we daarnet al een groot aantal thema's aangereikt gekregen. We hebben verkeersveiligheid, we hebben klimaat, we hebben luchtkwaliteit, we hebben ook mobiliteitsdoelstellingen. Waarom geen sociale of herverdelende doelstellingen? Zo kunnen we er - denk ik zo - nog wel heel wat bedenken. Alleszins, tijdens de vergaderingen van de werkgroep van deskundigen, hebben we nog heel wat bijkomende mogelijke ambities en doelstellingen geïdentificeerd. Maar de vraag is: *zijn we ook in staat om al deze doelstellingen met het fiscaal instrumentarium gelijktijdig te bereiken?* Daarop is het antwoord van de experts volmondig neen. Een te groot aantal aan doelstellingen simultaan nastreven leidt ongetwijfeld tot het niet halen van de doelstellingen.



Dus heeft men gekozen voor een strategie waarbij men effectief een aantal prioriteiten stelt en op een incrementele manier probeert om doelstellingen te bereiken. Belangrijk in dat verhaal is, denk ik, dat de experts volmondig onderstrepen dat het uiteraard niet zo is dat Brussel op zijn ukkie, met z'n 0,5% van het totale grondgebied van dit land, alleen een oplossing zou kunnen gaan ontwikkelen wat betreft de luchtkwaliteit en gezondheid in het algemeen. Vanuit die context pleiten de experts voor een fundamentele herdenking van de verkeersfiscaliteit en eigenlijk een verschuiving van het paradigma dat we tot nu toe gehanteerd hebben. Zij hebben namelijk een belasting of een fiscaliteit georiënteerd op het bezit van wagens. Zij zeggen: Neen, laat ons die fiscaliteit omvormen tot een fiscaliteit gericht op een instrument om doelstellingen te realiseren.

Die doelstellingen, die prioritair gerealiseerd zouden moeten worden, zijn net diegene die ook in het regeerakkoord al in alle duidelijkheid naar voren zijn gekomen, namelijk: de luchtkwaliteit en klimaatdoelstellingen in het algemeen. Om dat te bereiken, stellen de experts voor om eigenlijk op een heel transparante manier die verkeersfiscaliteit om te vormen op basis van **3 parameters: soorten van brandstof, CO2 en euronorm**. Uiteraard stopt daar de redenering niet.

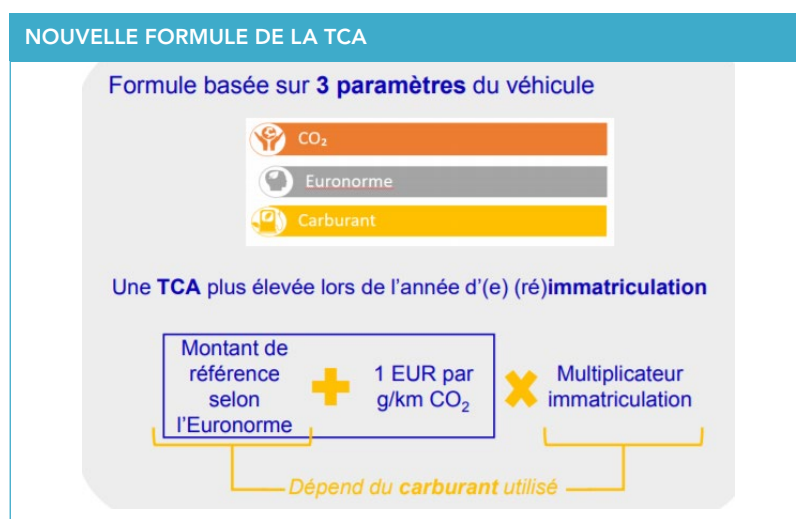
Na dit op korte termijn te hebben gerealiseerd, is het uiteraard de ambitie om te evolueren naar een kilometerheffing en bij voorkeur een slimme kilometerheffing. Hoe doen we dat? Heel eenvoudig: **door aan elke wagen een referentiebedrag toe te kennen, gebaseerd op het brandstoftype en de euronorm**. Aan dat bedrag wordt in een tweede fase in het kader van een taxatieproces 1 euro bijkomend toegevoegd per uitgestoten CO2. De redenering daarachter is heel eenvoudig: elke gram CO2 is er eigenlijk één te veel.

Het referentiebedrag, en er zijn een aantal, is een voorbeeld van tarificatie en maakt een duidelijke onderscheid tussen brandstoftypes. Zo zou bijvoorbeeld een basisheffing op een dieselwagen tot 300 euro kunnen bedragen indien het gaat om een euronorm 6 wagen. Anderzijds zien we dan dat voor benzinewagens diezelfde tarifiering eigenlijk slechts zou worden toegepast op euronorm 1 wagens.

Daarna komt, zoals daarnet reeds gezegd, het supplement ingevolge de reëel uitgestoten CO2. De aandachtige toehoorder zal het al hebben opgemerkt, het expertenrapport spreekt vandaag enkel nog over een belasting op een verkeersbelasting en dus niet meer langer over een belasting, een verkeersbelasting en een belasting op inverkeersstelling. Een belasting op inverkeersstelling zou eigenlijk opgaan in één uniek belastingstelsel van

de verkeersbelasting, waarbij men eigenlijk een multiplicator bij de eerste inschrijving zou gaan hanteren, een multiplicator die in het geval van een dieselmotor net weer iets hoger zou liggen dan in het geval van een ander brandstoftype. Redenering daarachter is heel eenvoudig: we willen vooral dat consumenten nadenken op het moment dat ze een wagen aanschaffen: heb ik die nodig? Heb ik dit type van wagen nodig, van zo'n omvang? Met die mogelijkheden? Ja, dan neen, of kan ik naar alternatieven gaan. We weten dat een prijseffect op het moment van aankoop een goede stimulans is om die sensibilisering tot stand te brengen.

Dezelfde redenering noopt ons om voor bepaalde types van brandstoffen, die we eigenlijk willen stimuleren binnen het Brussels wagenpark omdat ze eigenlijk vandaag ondervertegenwoordigd zijn – wagens met elektrische aandrijving, hydrogene wagens of hybride wagens - eigenlijk gedurende een bepaalde periode, een vijftal jaar, een vrijstelling te verlenen. Waarom tijdens een bepaalde periode en niet op perpetue basis? Net om die versnelling in de transformatie van het wagenpark mogelijk te maken. Ik geef een concreet voorbeeld uit het expertenrapport van een dieselwagen type Golf, euronorm 4, die vandaag een jaarlijkse verkeersbelasting betaald van 324 euro. Welnu, in de redenering die aan de basis ligt van het tarificatiemodel, dat daarnet is getoond, zou dus een basisbedrag van 400 euro aan verkeersbelasting verschuldigd zijn. Deze wagen stoot 128 gram CO2 uit per gereden kilometer en bijgevolg zou de totale verkeersbelasting in een eerste fase evolueren tot een bedrag van 528 euro. Met dit systeem nemen we in de eerste plaats de ecologische en kwaliteitsparameters in het model op, maar daar stopt het uiteraard niet.



Bron: Fiscaliteit Brussel

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 |
| 6 d | € 250,00 | 6 d | € 50,00 |

CO₂ – Supplément (poids ± 25%)

- Principe selon lequel « tout gramme de CO₂ est un gramme en trop »

Multiplicateur

Immatriculation
DIESEL

×2

Immatriculation
AUTRE

×1,5



Bron: Fiscaliteit Brussel

Volkswagen Golf

- Diesel; Euronorme 4; CO₂ 128; Age 8; PK 10
- BIV-TMC: € 61,50
- JVB-TCA: € 324,98



- TCA: € 528,00 (400 + 128 g CO₂*1€/g = € 528)
- A l'achat: € 1.056,00 (528 x 2 = € 1056)

Bron: Fiscaliteit Brussel

Een tweede belangrijke behoefte, en ik denk dat deze trouwens ook het onderwerp is van de discussies en het colloquium hier vandaag, is uiteraard die **mobilitateitscomponent**. In de tweede fase kiezen wij er inderdaad voor om die mobilitateitscomponent in het model in te voeren, een mobilitateitscomponent die heel wat verschillende vormen zou kunnen aannemen.

Het zou kunnen gaan om een vignet, om een dagpas, om een traditionele kilometerheffing zoals die vandaag door Viapass wordt gerealiseerd, maar het zou ook kunnen gaan over een intelligente kilometerheffing die bijvoorbeeld kan gemodelleerd worden op plaats en tijdstip van gebruik.

De doelstelling hierbij is duidelijk: **naast de kortetermijndoelstelling met betrekking tot de luchtkwaliteit en het klimaat uiteraard ook die mobiliteitsdoelstellingen mee gaan sturen en vormgeven**. Zoals ik al zei, we hebben de belastingbasis die eigenlijk afhangt van drie parameters: type brandstof, euronorm en CO₂.

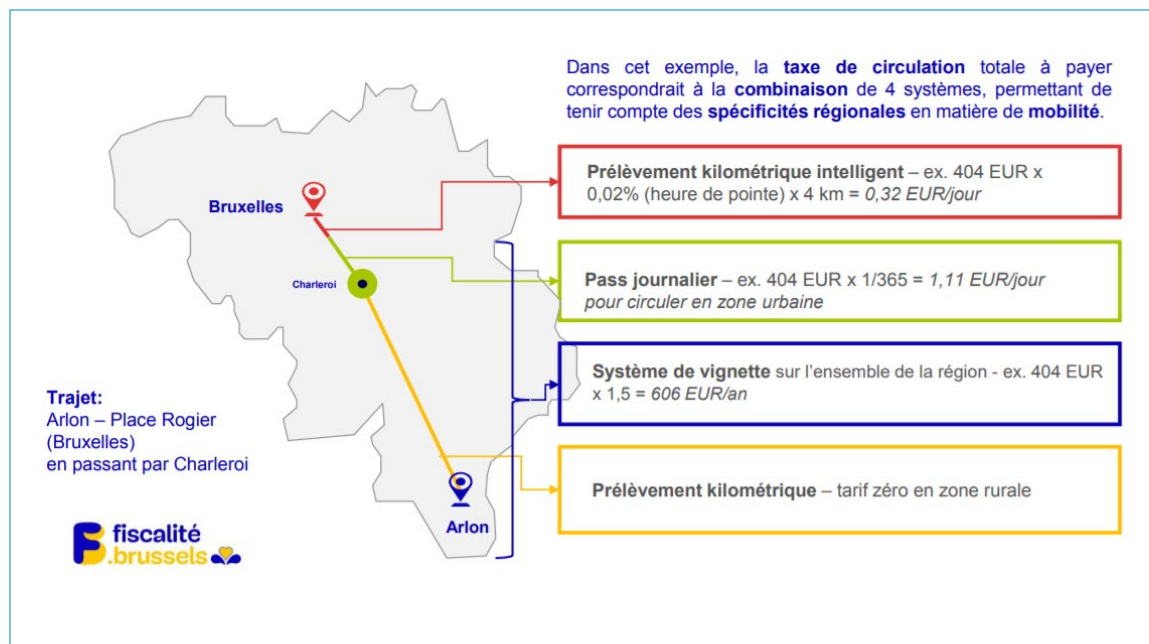
De ambitie van de studie, en dat is ook de reden waarom we dit met drie Gewesten samen hebben gedaan, is om een gemeenschappelijke fiscale basis te creëren binnen het land, dus eenzelfde fiscale basis voor de drie Gewesten. Maar anderzijds werd de moduleerbaarheid van het systeem vrijgelaten op vorm, omwille van de fiscale autonomie die we hebben

verworven in het kader van de Staatsvervorming, om eigenlijk die moduleerbaarheid mogelijk te maken in een tweede component.

Ik geef een **concreet voorbeeld** van hoe zo'n meer-
voudig taxatiesysteem er zou kunnen uitzien. Het voorbeeld, dat hier is uitgewerkt, is eigenlijk een combinatie van 4 verschillende systemen waarbij we wat betreft de gemeenschappelijke fiscale basis even abstractie kunnen maken van de betrokken Gewesten. Het gaat over een traject puur hypothetisch gekozen tussen Arlon en het Rogierplein hier vlakbij. We stellen vast dat we effectief, via die vrij te kiezen moduleerbare component, in staat zijn op basis van eenzelfde fiscale unieke basis verschillende fiscale processen tot stand te brengen.

In Brussel zou het gaan om een intelligente kilometerheffing waar we met andere woorden een tarificatie - in functie van waar men rijdt en het tijdstip

waarop men rijdt - gaat bepalen, in dit geval een multiplier van 0,2% op het basisbedrag. Men heeft daar 4 kilometer gereden, voor een fiscale punctie van 0,32 eurocent per dag. De wagen rijdt verder in de zone rond Charleroi die kiest om een dagpas-systeem in te voeren. Geen enkel probleem, de dagpas systeem zal leiden tot 1/365 van het referentiebedrag, een taxatie van 1,11 euro per dag. We zouden ook een veralgemeend vignetsysteem in de Waalse regio kunnen organiseren, waardoor er dus ook een forfaitarisering is van het fiscale proces. Men hanteert daar puur ter illustratieve titel 1,5 keer het referentiebedrag, wat zou neerkomen op een 606 euro op jaarbasis. Men zou bijvoorbeeld kunnen kiezen om geen kilometerkost te heffen, enigszins in lijn met de studie van Statec in meer rurale zones, waardoor dan inderdaad opnieuw die billijkheid en het evenwicht in de perceptie van het fiscale proces ten opzichte van de realiteit van de gebruiker wordt bereikt.



Bron: Fiscaliteit Brussel

Er zijn een aantal aandachtspunten vermeld die ik toch nog in de verf zou willen zetten. Enerzijds is er uiteraard de **technologische keuze**. Er zijn al een aantal voorbeelden gegeven, we hebben een succesvolle implementatie van het OBUS-systeem in vrachtwagens

Een van de grote essentiële vragen, die op dit moment trouwens in een gemeenschappelijke studie van het Brussels en Vlaamse Gewest wordt onderzocht, is: *wat zijn de mogelijke technologische keuzes indien we naar een slimme kilometerheffing zouden willen gaan voor privéwagens?* Een ander aandachtspunt, dat ook al is vermeld, is de **bescherming van privégegevens** waar we uiter-

aard bijzonder omzichtig moeten mee omspringen. Er is bovendien een derde belangrijke reeks aan aandachtspunten die eigenlijk gewoon te maken hebben met **de politieke en maatschappelijke haalbaarheid van elk voorstel**.

Een dergelijk voorstel, dat trouwens ook een belangrijke stimulans is geweest in de reflectie-oefening en de resultaten van de expertengroep, is namelijk de specificiteit van elke regio en - misschien zelfs fijner nog - van elk gebied waarin zo'n systeem wordt geïmplementeerd, die absoluut vertaald moet worden. Het moet mogelijk zijn om die specificiteit, die karakteristieken te vertalen in een fiscaal proces.

Indien men dat niet doet dan zal men absoluut in een conflictsituatie terechtkomen waarbij men eigenlijk het sociale en het politiek draagvlak verliest om echte behoorlijke stappen voorwaarts te maken in dit beleid.

Last but not least, en dat is - denk ik - voor Brussel een heel belangrijk punt, is het feit dat een hervorming

zeker ook het volledige wagenpark moet omvatten. Met andere woorden, ook **leasingwagens**.

Dat betekent dat we gelet op de institutionele context per definitie via een samenwerkingsakkoord met de twee andere Gewesten moeten kunnen werken.

Questions et discussion Vragen/antwoorden en bespreking

Xavier TACKOEN

(Administrateur délégué, Espaces Mobilités)

Tout ce qui a été présenté durant ce colloque mériterait encore des années de discussion. Je propose d'engager la conversation avec trois questions très synthétiques et correspondant plutôt à des demandes de clarification, pas de grands débats.

Kelly TIMPERMAN

(Conseillère politique, BRUXEO)

Je travaille chez BRUXEO, l'organisme qui représente les employeurs du secteur non-marchand bruxellois. Une question pour Madame Darrisse: j'ai trouvé cela très intéressant de voir ce que l'on pourrait proposer en matière de modification de comportements. Très concrètement, vous avez parlé de résultats pour la diminution de la congestion mais vous n'avez pas donné de précisions quant aux coûts que ce projet a engendrés.

Michel VAN DER MEERSCHEN

(Président, ASBL Vivre à Floréal et au Logis)

Le Ministre Pascal Smet a une opinion très claire sur le péage urbain: c'est nocif pour l'emploi à Bruxelles et est donc à éviter. Le confirmez-vous? Y a-t-il moyen de le faire changer d'avis? L'étude STRATEC 2013 date d'il y a 5 ans. Est-ce que quelqu'un chez Bruxelles Mobilité s'occupe du suivi de ce dossier? Est-ce régulièrement mis à jour? Enfin, vous n'avez pas évoqué le problème du stationnement. Ne faut-il pas aussi taxer le stationnement public ou privé?

Antoine BERTRAND

(Conseiller Économie et Environnement, UCM)

Antoine Bertrand de l'UCM. Une question pour STRATEC: suite à vos présentations, nous constatons que le péage urbain de zone a l'air d'être plus facile à mettre en place, avec un meilleur retour financier et une réduction de 13% de la congestion. Mais vous n'avez pas mis ces résultats en perspective de la taxe kilométrique sur la réduction de la congestion. Outre le fait que cela rapporte plus d'argent et que c'est facile à mettre en place, je voulais donc savoir si, concrètement cela réduit plus la congestion ou pas?

Xavier TACKOEN

(Administrateur délégué, Espaces Mobilités)

Merci. Nous allons commencer avec la question adressée à Madame Darrisse.

Célia DARRISSE
[Cheffe du projet de péage inversé, EGIS]

Concernant les coûts, il est vrai que je n'ai pas parlé du montant de la rémunération par trajet évité. Aux Pays-Bas, nous nous sommes rendu compte que le **montant idéal pour récompenser un trajet évité s'élevait à 2 euros-2,50 euros**. Nous avons démarré avec une récompense de 6 euros par trajet évité, ce qui n'était pas nécessaire pour motiver les personnes. Nous sommes donc descendus à 2 euros-2,50 euros. À cela s'ajoutent les études réalisées en amont, les études de trafic, les études de faisabilité et, enfin, la rémunération des opérateurs.

Je ne peux donc pas vous donner un montant exact car cela dépend du coût des études et de la durée du programme, mais pour une expérimentation d'un ou deux mois, nous tournons autour de 100.000-200.000 euros. Pour des programmes un peu plus longs, il faudra compter environ 1 ou 2 millions d'euros. Pour donner un exemple concret: Lille, en France, compte lancer un vrai programme de 3X18 mois pour lequel nous avons réussi à obtenir un budget d'à peu près 13- 14 millions d'euros.

Xavier TACKOEN
[Administrateur délégué, Espaces Mobilités]

Merci beaucoup. La deuxième question est pour Monsieur Duchateau.

Hugues DUCHATEAU
[Président, STRATEC]

Le but est de faire en sorte que l'accessibilité de la ville s'améliore. Le coût de la mobilité diminue et cela a des effets très favorables sur l'emploi. Vous souhaitez savoir ce que l'on peut faire avec une taxe sur le stationnement. Celle-ci existe et est déjà mise en place. Les pouvoirs publics peuvent surtout agir sur le stationnement en rue, hors voirie. Il faut utiliser la taxe sur le stationnement mais cela ne permet pas de réduire la congestion. La congestion, il faut s'y attaquer spécifiquement pendant les heures de pointe, dans les zones très congestionnées. C'est cela qui va permettre d'avoir une meilleure attractivité de la ville et donc un effet positif sur l'emploi.

Xavier TACKOEN
[Administrateur délégué, Espaces Mobilités]

Je vous remercie. Monsieur Duvigneaud va enchaîner sur la question de la tarification kilométrique.

Louis DUVIGNEAUD
[Administrateur délégué, STRATEC]

Il ne faut pas chercher à savoir quel est le système qui engendre le plus de recettes et donc quel est le « meilleur ». C'est plutôt une question de coût d'implémentation. Le péage de zone rapporte 3 euros par jour par véhicule. À côté de cela, le système kilométrique correspond à environ 7 centimes du kilomètre. Les deux systèmes rapportent donc à peu près les mêmes gains mais n'ont effectivement pas les mêmes coûts d'implémentation. Et surtout, les revenus ne vont pas aux mêmes régions. Il ne faut donc pas regarder la performance du système mais bien les coûts qu'il va engendrer.



Xavier TACKOEN
[Administrateur délégué, Espaces Mobilités]

Quel est le résultat obtenu en ce qui concerne la congestion ?

Louis DUVIGNEAUD
[Administrateur délégué, STRATEC]

Le résultat par rapport à la congestion aborde la question de la localisation précise de l'impact. Effectivement, l'idéal est le péage kilométrique puisque l'optimum est calculé et localisé arc par arc. Actuellement, nous proposons un tarif unique, mais l'idéal serait de mettre en place un tarif pouvant être ajusté arc par arc et en fonction de la congestion.

Xavier TACKOEN
[Administrateur délégué, Espaces Mobilités]

Une petite dérogation pour le Président du Conseil économique et social qui souhaitait également intervenir.

Jan DE BRABANTER
[Président, Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale]

Eigenlijk is dit vooral een vraag aan de heer De Smedt: men heeft het over van belastingen, maar één aspect dat ik noch uw uiteenzetting, noch in deze van anderen heb gehoord, is: wie betaalt uiteindelijk deze belasting? Want men heeft het ook over bedrijfswagens en men spreekt vaak in een context van woon-werkverkeer, van verplaatsingsvergoedingen, enz.

Qui devra payer les taxes kilométriques intelligentes ou autres ?

Dirk DE SMEDT
[Algemeen Directeur, Brussel Fiscaliteit]

Dit is een hele terechte vraag. Als men meer belastingen heft, dan roomt men immers natuurlijk ook de koopkracht af. En dan is het een illusie om te denken dat er geen andere maatschappelijke effecten zijn.

Dit is dus de reden waarom het voorstel, zoals de experts het hebben uitgewerkt, eigenlijk binnen een budgettair neutraal kader ontwikkeld is. Toch wil ik dit nuanceren. Het budgettair neutraal kader is er uiteraard één waarbij wij naar de budgetneutraliteit voor de globale Brusselse bevolking hebben gekeken. Dit wil zeggen dat wij vandaag enkel fiscale heffingen organiseren die de Brusselaars betalen en dus hebben we ook daar binnen deze Brusselse context gekeken. Hoe kunnen we een fiscaal systeem implementeren met dezelfde fiscale opbrengst, maar met een grotere impact op lucht- en levenskwaliteit en, in een tweede fase, op mobiliteit?

Uiteraard is het zo dat het systeem, indien het naar een gedeeld systeem binnen de drie Gewesten evolueert, uiteraard ook een deel inkomsten zullen worden gegenereerd door niet Brusselaars die gebruik maken van de Brusselse infrastructuur en wegen. Om een lang verhaal kort te maken: wie zal de factuur betalen? In principe zal de factuur vooral worden betaald door diegene die ervoor kiest om met een vervuilende wagen te blijven rijden en dat blijft doen op tijdstippen waarop dit het maatschappelijk de meeste belasting veroorzaakt. Wanneer men een gedragsverandering organiseert en meer flexibiliteit invoert in het moment waarop men zich verplaatst, naar waar men zich verplaatst en hoe men zich verplaatst, dan zal men perfect een fiscale situatie op het individueel niveau kunnen zien ontstaan die veel interessanter is dan degene die we vandaag zien.

Xavier TACKOEN
 (Administrateur délégué, Espaces Mobilités)

Merci beaucoup. Ce dernier échange est une bonne manière d'aborder la deuxième partie de ce colloque, consacrée au cadrage du budget mobilité, aux apports de ce budget et aux initiatives déjà mises en place dans certaines entreprises.

La deuxième partie de ce colloque s'intéressera principalement à un concept récent qui commence à beaucoup faire parler de lui et qui supplante même, en quelque sorte, la notion de *Smart Mobility*. Il s'agit du concept de *Mobility as a Service (MaaS)*, la mobilité servicielle, ou encore, la mobilité comme un service.

Dat betekent de integratie van de mobiliteitsbehoefte en de verschillende mobiliteitsdiensten in één ecosysteem, in één systeem van deur tot deur, dat heel gemakkelijk, eenvoudig, duidelijk en efficiënt moet zijn.

Le *Mobility as a Service* est un changement de paradigme extrêmement ambitieux que personne ne peut réaliser seul, ni le privé, ni le public, ni l'associatif. Cela nécessite donc une réelle collaboration entre les différents acteurs de la mobilité et du territoire.

Pour illustrer ce concept et mettre en avant ce qui se fait déjà dans ce domaine-là, le Conseil économique et social a tourné trois petites capsules vidéo qui sont, à mon sens, très illustratives des initiatives en Région de Bruxelles-Capitale et qui viendront ponctuer les prochaines interventions.

Wij hebben vandaag als spreker Hoogleraar Frank Witlox. Hij gaat het hebben over een initiatief, een proefproject dat in Gent werd georganiseerd. Daarna volgt een uiteenzetting van Ralph de Jong van MaaS global over het Whim concept, dat nu al in Helsinki is gestart en dat binnenkort in Antwerpen van start zal gaan.

Nous reviendrons également et bien entendu sur la fameuse question du cadre légal et fiscal du budget mobilité avec Madame Marie-Noëlle Vanderhoven et Monsieur Christophe Quintard. Enfin, nous terminerons avec une intervention de Monsieur Jean-Rodolphe Dussart afin de résumer les différentes présentations de ce colloque.

La première capsule vidéo illustre une expérience menée il y a quelques mois en collaboration avec une partie des partenaires sociaux, la FEB et BECI. Le principe était de tester un budget mobilité auprès de quelques personnes. Plusieurs d'entre elles sont dans la salle et d'autres commencent aujourd'hui l'expérience.

14 managers testent donc depuis hier soir ce package mobilité. Ils ont tout à disposition : systèmes d'autopartage, carte de mobilité, trottinette électrique ou vélo électrique. Nous espérons que cela pourra inspirer d'autres personnes.

Om deze tweede sessie te beginnen, vraag ik aan de heer Frank Witlox, Hoogleraar aan de faculteit Economische Geografie in Gent, om een uiteenzetting over een proefproject in Gent te geven.



SESSION 2 : LE BUDGET MOBILITÉ
COMME LEVIER POUR L'USAGE MULTIMODAL
DES TRANSPORTS

SESSIE 2:
MOBILITEITSBUDGET ALS HEFBOOM
VOOR HET MULTIMODAAL
GEBRUIK VAN VERVOERSMIDDELEN



FRANK WITLOX

(Hoogleraar Economische Geografie, UGent)

Mobility as a Service (MaaS): ervaringen van een verrichte pilootstudie in Gent

Vooreerst bedankt om de resultaten van een studie die wij als UGent in opdracht van Touring hebben uitgevoerd, hier vandaag te kunnen voorstellen. Eigenlijk kadert het gehele verhaal van **Mobility as a Service (MaaS)** wel een beetje in een discours dat rond Smart Cities en Smart Mobility draait. Ik denk dat indien u deze twee begrippen in Google invoert, u ongeveer op 7,6 miljoen pagina's uitkomt waarop dergelijke informatie terug te vinden is. Met andere woorden, het is iets dat vrij recent heel expliciet aandacht krijgt, waarbij uiteraard niet alleen Brussel maar een heleboel steden over de wereld op zoek gaan naar wat de beste manier is om de stad nog mobiel te houden en om ervoor te zorgen dat die stad uiteraard aantrekkelijk is om er te wonen, om er te werken, om er te recreëren en om erdoor te wandelen.

Met andere woorden, een heleboel functies die op een heel beperkte oppervlakte moeten worden ingevuld en die uiteraard maken dat het mobiliteitsdebat heel complex wordt. Wat hebben wij gedaan? Wel de titel is: "UGent aan de MaaS" waarbij MaaS voor "Mobility as a service" staat. In feite is dit het **eerste proefproject dat voor Vlaanderen gerealiseerd werd, waarbij we effectief met mensen en met een mobiliteitsbudget aan de slag gingen via een app die ontwikkeld werd om te kijken wat hun ervaringen in het gebruik van die app zijn en wat hun ervaringen zijn met betrekking tot hoe hun mobiliteit en verplaatsingspatroon aan elkaar zijn aangepast.**

Net als in het filmpje van daarjuist zag je dat er zich een aantal wijzigingen, naar andere modi, hebben voorgedaan. Wel dat is eigenlijk ook wat wij wilden testen om te zien of dat het werkt en wat eigenlijk een aantal kritische voorwaarden zijn om het te laten werken. Er werd aangegeven dat "**Vlaanderen zeer afhankelijk is van de auto**". Ik denk dat we dat natuurlijk wel naar andere contexten kunnen verbre-

den, maar als we voor Vlaanderen kijken, dan zien we in de mobiele opsplitsing toch een **hele sterke dominantie van de auto en een grote automobilititeit.**

Deze **toegankelijkheid van de auto** wordt eigenlijk voor een stuk door de **aanwezige infrastructuur ondersteund.** Natuurlijk is er ook een fiscaal beleid in bepaalde richtingen naar bedrijfswagens toe, maar we moeten ook eens op een andere manier naar die bedrijfsfiscaliteit kijken. Dat was eigenlijk de inhoud van de discussie die voor de pauze heeft plaatsgevonden en uiteraard zijn er heel wat andere modi, die elk hun voor- en hun nadelen hebben.

Dan stelt zich natuurlijk de vraag of deze wel voldoende met elkaar verbonden zijn. Want iedereen weet dat van zodra er een overstap in het traject komt, en dat geldt zowel voor mensen als voor goederen, er iets kan misgaan. Iedereen neemt het liefst een rechtstreekse vlucht en geen vlucht waarbij men drie of vier keer moet overstappen. Want uiteraard zal men deze vertragingen nooit kunnen inhalen. De flexibiliteit gaat immers ten koste van het feit dat er in een combinatie van verschillende modi veel kan misgaan.

Dan moet men nagaan of men dit niet op een betere of op een andere manier kan combineren. **Hoer men die overstap van modi, van verschillende modi in combinatie met elkaar, effectief vlot dat kan laten verlopen. En dit is ook een probleem in Brussel.** Brussel heeft een eigen identiteit en een eigen regelgeving. Brussel is sterk verbonden met Vlaanderen, zeer veel Vlamingen werken in Brussel, en er is een grote pendelstroom. Uiteraard is er ook de link naar Wallonië.

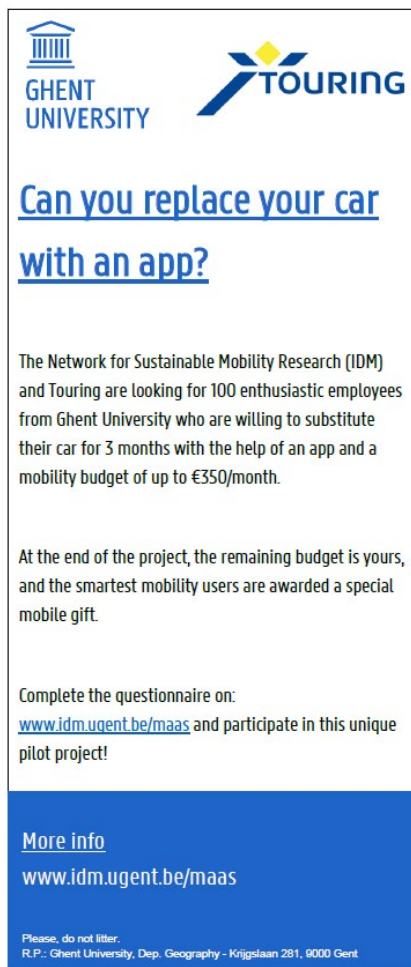
Men ziet dus dat er in het hart van het land een regio zit die eigenlijk een eigen dynamiek heft, waarin ook een eigen mobiliteitsbeleid en een eigen mobiliteitsidee worden ontwikkeld.



Hierin liggen uiteraard enerzijds opportuniteiten, maar ook bepaalde moeilijkheden. We zijn immers vrij honkvast als het over ons locatiebeleid gaat. **Wij verhuizen niet zoveel en dus blijven wij vrij sterk gebonden aan het lokale**, laten we zeggen aan de kerktoren, terwijl een Nederlander veel meer geneigd is om zich dicht bij zijn of haar werk te vestigen, wat er eigenlijk voor zorgt dat de complexiteit van de mobiliteit dan ook uiteraard iets anders kan worden gepercipieerd.

Dus **er is wel nood aan een transitie**, die trouwens in het Vlaamse decreet staat. We moeten met andere woorden erover nadenken om toch wel een ander beleid te voeren dan het beleid dat men gewoon altijd maar "business as usual" voert. Er moet dus wel iets gebeuren.

De centrale vraag van het proefproject was: "Can you replace your car with an app?". Uiteraard was dat een beetje een trigger, want in ieder geval is de conclusie niet dat je eigenlijk in een MaaS-verhaal stapt om geen autoverplaatsingen meer te hebben. Het is wel de bedoeling dat men veel meer gaat nadenken en bewuster wordt over wanneer dat men die auto gebruikt en in combinaties met andere modi. Hoe kan het overstappen van de ene modi naar de andere zo flexibel mogelijk gebeuren?



GHENT UNIVERSITY **TOURING**

Can you replace your car with an app?

The Network for Sustainable Mobility Research (IDM) and Touring are looking for 100 enthusiastic employees from Ghent University who are willing to substitute their car for 3 months with the help of an app and a mobility budget of up to €350/month.

At the end of the project, the remaining budget is yours, and the smartest mobility users are awarded a special mobile gift.

Complete the questionnaire on: www.idm.ugent.be/maas and participate in this unique pilot project!

More info
www.idm.ugent.be/maas

Please, do not litter.
R.P.: Ghent University, Dep. Geography - Krijgslaan 281, 9000 Gent

Bron: UGent

Eigenlijk ziet men dat men voor een stuk **van monomodaal naar multimodaal wil overgaan** en daartoe werd dus deze flyer hier over alle parkings van de UGent verdeeld, met andere woorden aan mensen die sowieso met de auto naar Gent komen, met de vraag of ze aan dit proefproject zouden willen deelnemen. Met als bijkomende vraag: *wat is uw evaluatie van MaaS? Ken je het? Kan je ermee werken?*

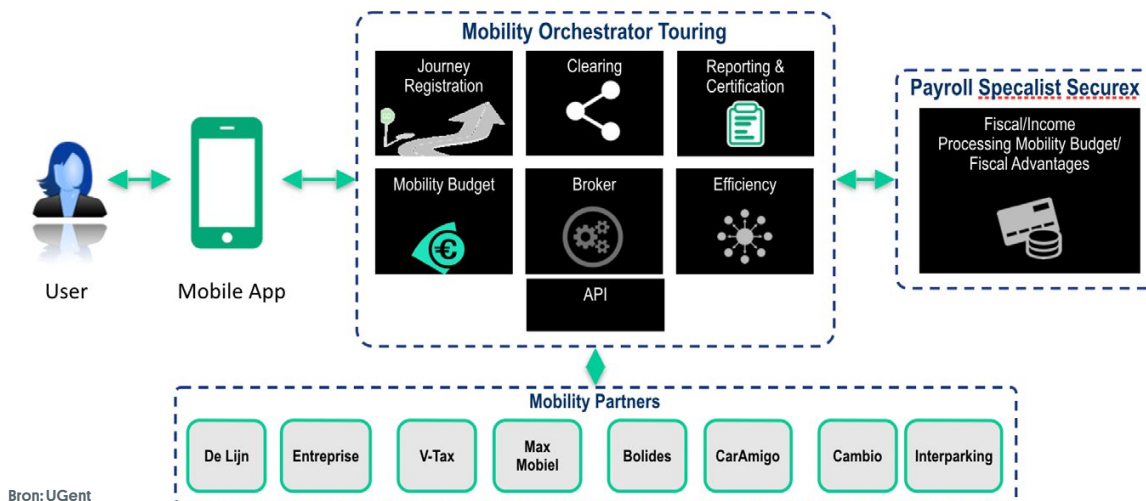
Er werd ook voor een deel een app ontwikkeld, die uiteraard ook een aantal technische aspecten met zich meebrengt. Er waren ook sommige mensen die dat niet onmiddellijk als de technologie zien of die deze technologie aanvaarden. Dus moest deze app ook worden geëvalueerd. Ik denk dat het wel belangrijk is dat MaaS meer is dan het ontwikkelen van een app. Men zou bijna kunnen zeggen dat dit één van de facetjes is, maar zeker niet de kern.

Het was hier wel de bedoeling om te bekijken of men met zo'n ontwikkelde app een stap verder kan gaan in het meer bewust worden van het verplaatsingspatroon van de uitgekozen mensen. In het totaal waren er **ongeveer 500 mensen vanuit de UGent die zich als geïnteresseerd hadden opgegeven**. Daar hebben wij dan een aantal selecties in gedaan. Mensen moesten bijvoorbeeld een auto bezitten en moesten een smartphone met een abonnement hebben. We hadden dus een aantal beperkingen opgelegd omwille van de haalbaarheid van de studie.

En uiteraard is er ook een centerkwestie, dus was de opzet een panel van ongeveer 120 mensen. Uiteindelijk zijn er **93 mensen met de app aan de slag gegaan** en kregen deze ook een mobiliteitsbudget. Dat **mobiliteitsbudget varieerde van 150 euro tot 350 euro per maand**. Het restbedrag van het mobiliteitsbudget mochten ze aan het einde van de rit ook houden. Dus was er eigenlijk een hele grote financiële incentive om aan het project deel te nemen.

Er zijn immers in Zweden en andere landen ook al andere projecten geweest waarbij men bijvoorbeeld alle verplaatsingen zelf moest betalen en waarbij het panel dan uiteraard iets beperkter qua opzet was. Dus wilden we alles zo goed mogelijk faciliteren, opdat die mensen aan de slag konden gaan en er op het vlak van het financiële zeker geen hinder was. Ze kregen van ons 150 euro of 350 euro per maand.

De **totale duur van het project was 2 maand en een half** en daarna hebben we de effecten ervan bekeken. Om te zien hoe men qua opzet kan starten, heb ik een slide van Touring overgenomen waarop Mobility Orchestrator Touring staat. Ze zien daar uiteraard de rol van "mobility orchestrator". Er zijn dus een aantal gebruikers en dan stelt zich de vraag of men een map en mobiele app of iets anders heeft, dat technologie-ondersteunend werkt en dat een hele reeks van mobiliteitgerelateerde onderwerpen



Bron: UGent

voor u kan vereenvoudigen, zoals het plannen van de reisweg. Er is ook heel het aspect van wie men contracteert en het feit dat het over rapportering gaat, die het liefst zo efficiënt mogelijk gebeurt, en dat dit met andere woorden ook aan een financiële afwikkeling gekoppeld is.

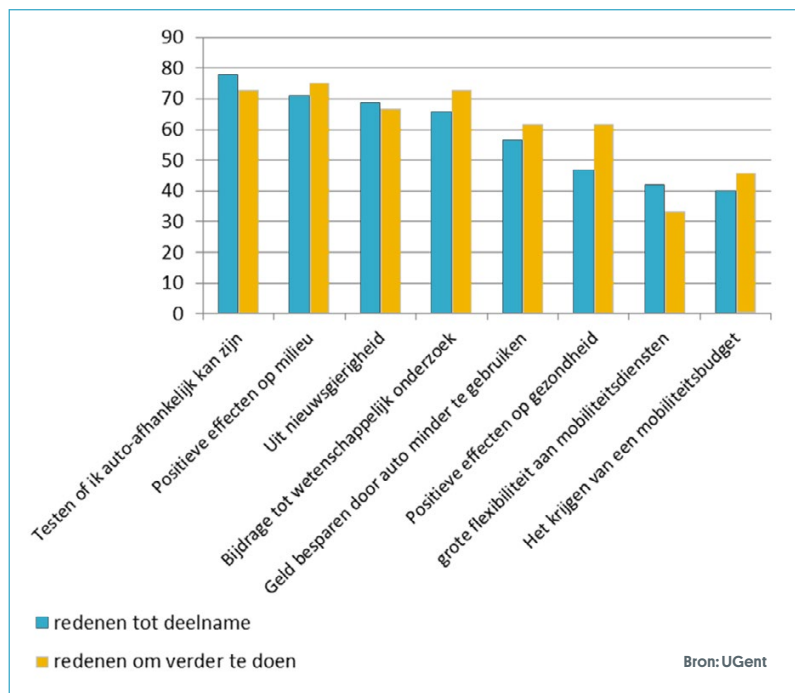
Dus zit er achter MaaS een heel verhaal, dat veel complexer is dan enkel datgene wat de gebruiker vaststelt door gewoon met een app of iets dergelijks aan de slag te gaan. Ook de mobiliteitspartners ziet u hier opgelijst. Dit zijn onder meer De Lijn, de taxidiensten, Max mobiel, een aantal leasingbedrijven en ook parkeerbedrijven. Dit is een selectie die op maat van Gent gemaakt is en die uiteraard kan worden uitgebreid en waarbij er ook discussie is over welke van de verschillende mobiliteitsaanbieders men in dit verhaal wil.

Wie heeft er nu deelgenomen? Vermits de geselecteerden allemaal aan de UGent werken en UGent een universiteit met hoger opgeleiden is, ziet men dat men uiteraard een doelgroep heeft die heel erg gemotiveerd is. Achteraf hebben we ook wel gezien dat de **motivatie ook wel financieel gedreven was**, dus ook hoger opgeleiden zijn getriggerd als het om geld gaat. Ze gaan wel heel bewust om met hun woon-werkverplaatsingen en willen voor een stukje in het verhaal meestappen omwille van het experiment. Maar ook om te bekijken of ze de auto effectief minder kunnen gebruiken of zelfs helemaal vervangen door wat er werd aangeboden.

De meeste van de deelnemers hebben dus een auto, dat was een voorwaarde, werken en zijn samenwonend. Het samenwonend is op zich wel belangrijk, omdat dit ook meteen het mobiliteitsverhaal anders invult dan als het bijvoorbeeld om een alleenstaande gaat. In een samenwonende situatie moet men immers ook rekening houden met het mobiliteitsgedrag van de partner. Zeker als het om bijvoorbeeld één auto per gezin gaat.

De reden voor deelname was dus deels om uit te testen of men zo afhankelijk van de auto is of helemaal niet. Daarnaast toch ook wel omwille van het

idee rond **duurzaamheid en het positieve effect op het leefmilieu.** Het zijn natuurlijk wetenschappers en dus speelt er ook wel een stukje **nieuwsgierigheid** mee. Als we dan kijken naar wat de verwachtingen zijn, dan zijn deze eigenlijk voor een stuk dat men zijn verplaatsingen beter moet plannen. Men wordt zich bewuster van zijn verplaatsingspatroon van elke dag en men zal dus ook beter plannen. Dat betekent dat men ook begint na te denken over de manier waarop die verplaatsingen gebeuren.



Bron: UGent

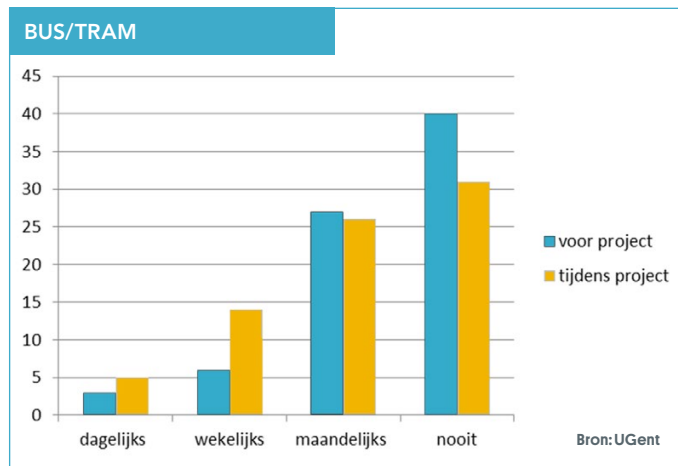
Bepaalde alternatieven waar men voordien misschien nog niet aan dacht, komen toch wel opnieuw in de picture. Een aantal van de mensen hadden nog **nooit een taxi genomen.** Om maar aan te geven dat dit ook wel iets is waarvan men zegt dat men dit niet zou hebben verwacht. Ik ga hier niet het hele lijstje aflezen, maar de **belangrijkste modale verschuivingen zijn diegene waarbij men effectief weggaat van de auto, waarbij er een stuk winst is voor het openbaar vervoer, en dat is dan de bus of de tram.**



De hele grote winnaar van dit verhaal is echter duidelijk de fiets, en meer in het bijzonder de e-bike. In het filmpje zagen we dat de persoon in kwestie dat ook aangaf. Dit experiment vond echter plaats in de lente, toen het met andere woorden goed weer was. Als we iets in de winter zouden doen, zou dat misschien wel opnieuw tot andere resultaten leiden.

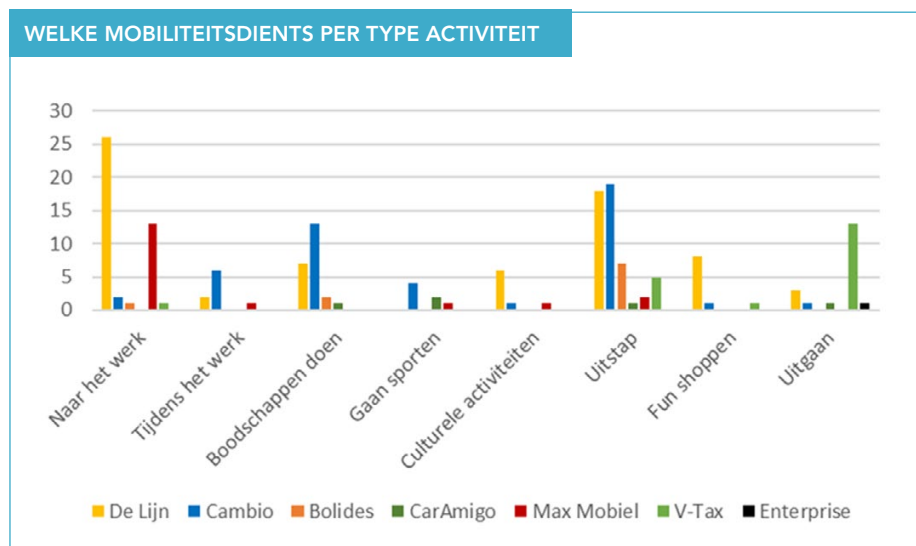
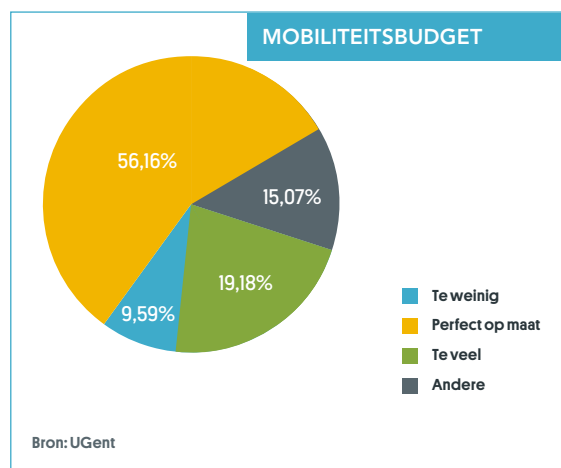
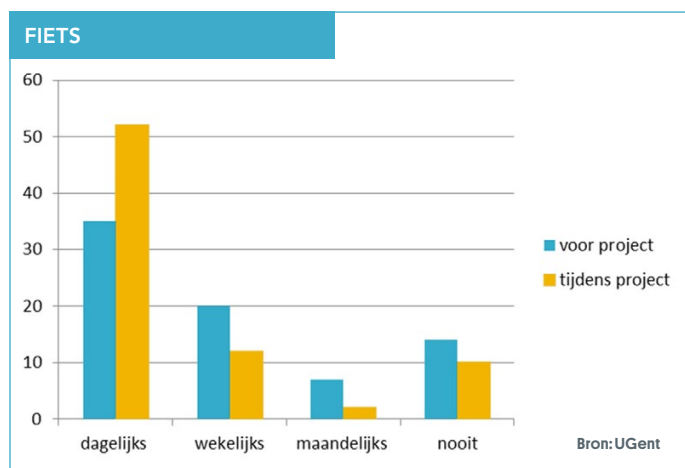
De meeste van de modi die gebruikt werden, werden voor een stuk aan bepaalde activiteiten gelinkt. Zo was er de **taxi voor een avondje** uit, **De Lijn vooral voor het werk en voor het winkelen** en het **autodeelsysteem Cambio voor boodschappen en dergelijke**.

De inschatting van het budget dat is altijd een hele moeilijke kwestie. De vraag is of we juist zaten qua mobiliteitsbudget. Daar is toch de conclusie dat **bijna meer dan de helft van de mensen zeiden dat ze het mobiliteitsbudget op maat vonden**. Zelfs diegenen die maar 150 euro per maand kregen, zeiden niet persé dat het toch te weinig was en diegene die 350 euro kregen, zeiden ook niet dat het teveel was. Het enigszins juist kunnen bepalen van dat



mobilitieitsbudget is dus wel vrij belangrijk. Er gaat nu nog wel een belangrijk deel van dat budget naar de eigen wagen en telkens wanneer men de eigen wagen gebruikte, moest men daar ook als zodanig voor betalen en dan gaat het budget uiteraard naar beneden.

Wat zijn mijn conclusies, of de conclusies die wij alleszins hadden? MaaS is eigenlijk een tool voor ketenverplaatsingen, en dat is toch wel belangrijk. Vaak worden MaaS en dergelijke niet met een ketenver-



plaatsing geassocieerd. Daarmee bedoel ik dat men verschillende activiteiten na elkaar doet met verschillende modi. En dit blijkt toch wel op een **betere, duurzamere, efficiëntere en snellere** manier te kunnen. Het feit dat modi in combinatie met elkaar worden gebruikt, is dus niet persé de factor die ervoor zou zorgen dat men niet in zo'n MaaS-verhaal will stappen. Dat lukt dus wel degelijk.

Uiteraard is het ook wel voor een stuk zo dat diegene die voor het MaaS-gebruik getriggerd zijn, mensen zijn die eigenlijk al bewust zijn van hun verplaatsingsgedrag. Men zou kunnen zeggen een beetje de "early adopters", die eigenlijk voor een stukje met technologie om kunnen. Wat zijn de minimale voorwaarden? Het moet eenvoudig te installeren en te bedienen zijn en technisch stabiel en gebieddekkend zijn. Hier ging enkel over Gent, maar er zijn uiteraard heel wat verplaatsingen van Gent, Antwerpen, Leuven en Charleroi bijvoorbeeld richting Brussel,

waarbij men dit dan als een groter systeem wil hebben. Men zou kunnen zeggen: elke stad ontwikkelt zijn eigen MaaS-platform en met het systeem van "roaming" kan men als het ware van de ene stad naar de andere reizen. Dat men eigenlijk van platform naar platform kan overstappen.

Uiteraard het liefst in real-time en ook voor een stuk gekoppeld aan een multimodale routeplanner. Dit zijn de stappen die we willen zetten, waarbij er uiteraard een aantal initiatieven al lopen. Belangrijk is dat ITS Belgium momenteel bezig is met het opstarten van een belangrijk platform, om te bekijken of MaaS verder kan worden ontwikkeld. Ook vanuit het VBO zijn er stappen genomen om na te denken over hoe men mobiliteit beter kan organiseren en orkestreren vanuit het oogpunt van de bedrijven, waarbij het MaaS-verhaal opnieuw voor een stukje naar voren komt.

Xavier TACKOEN (Administrateur délégué, Espaces Mobilités)

Ik geef het woord nu aan Ralph de Jong die Launch Manager is.

Avant l'intervention de Ralph, voici une seconde capsule vidéo portant sur la politique de mobilité de Proximus qui doit, actuellement, faire face à des évolutions de masse.

Nous vous invitons à découvrir la [vidéo](#).

Ontdek hier de [video](#).

Retour d'expérience très intéressant de ce grand groupe qu'est Proximus.

Ik geef het woord aan Ralph de Jong, Launch Manager van MaaS Global, één van de wereldwijde pioniers op het vlak van "Mobility as a Service".





RALPH DE JONG

(Launch Manager Benelux,
Whim / MaaS Global)

Getuigenis Helsinki en Antwerpen

Ik ben dus Ralph de Jong, Nederlander, ik woon al 10 jaar in Finland, maar ik heb natuurlijk nog steeds een oranje hart. Ik heb ook wel een aardig rood hart nu, omdat ik vooral de afgelopen tijd heel veel in België ben geweest. En ik las ook dat er wat onderzoeksresultaten waren naar voor wie de Nederlanders nu tijdens het WK wel zijn. Ik zag dat de percentages die voor België waren, behoorlijk hoog waren. In ieder geval hoger dan voor Duitsland.

In elk geval ben ik van oorsprong verkeerskundige en ben ik heel tevreden dat ik bij **MaaSGlobal** werk. Verkeerskunde is misschien traditioneel niet de meest sexy sector om in te werken, maar momenteel is het, wat ook al met die COOLCO werd aangegeven hoe vaak het op Google al wordt opgezocht, misschien wel één van de meest dynamische sectoren om in te werken. Dit is dus MaaSGlobal, we hebben de **Whim app** ontwikkeld en we zijn een startup die in Helsinki is gevestigd. We hebben daar nu ongeveer 30/35 man in dienst en we groeien behoorlijk hard. We zijn echt in de transitiefase van startup richting een ernstige organisatie met processen en dergelijke.

Dit is natuurlijk soms een moeilijke, maar wel een goede periode. We gaan in ieder geval zeker de goede kant op. Sampo Hietanen die staat daar ergens binnen met zijn handen omhoog en is de CEO. In de internationale mobiliteitswereld wordt vaak naar hem verwezen als de "father of MaaS". Toen hij 10-15 jaar geleden nog directeur van ITS Finland was, voorspelde hij al dat dit er zou aankomen. Uiteindelijk heeft hij het ook waar gemaakt. **De Whim app is twee jaar geleden van start gegaan.** Toen zijn we hem beginnen ontwikkelen en afgelopen herfst is hij ook echt vol gelanceerd in Finland, na natuurlijk een lange periode van feedback van gebruikers en een verdere verfijning van de app. We hebben een groep investeerders achter ons die in ons vertrouwen en dat is dus natuurlijk ook zeer fijn. We hebben ook al behoorlijk wat prijzen ontvangen en dus het lijkt het erop dat we best goed bezig zijn.

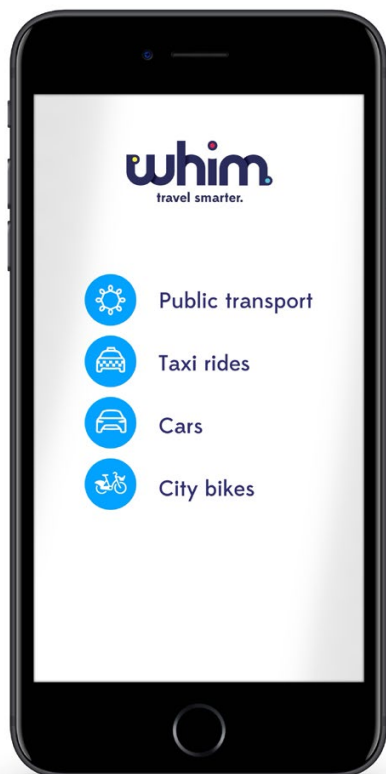
Belangrijk is ook de manier hoe we ons concept steeds uitleggen. **Freedom of Mobility**, daar draait het om: de auto. Henry Ford gaf ons natuurlijk de vrijheid van mobiliteit, met een auto voor de deur. Een soort verzekering dat men op elk moment van de dag ook vrijwel overal naartoe kan gaan. Die auto is gewoon een heel mooi product, dat de gebruiker een echt heel goed servicelevel geeft.

Het is moeilijk om daarmee te concurreren. Heel veel mensen hebben nog steeds het idee dat autoreizen er zo uitziet. In werkelijkheid is dat natuurlijk heel anders en is die droom dus behoorlijk aan het afbrokkelen. Vooral de jongere generatie begint meer en meer het gevoel te krijgen dat ze geen auto hoeft te bezitten. Ze beginnen dat echt wel te snappen. Het kost teveel geld, is teveel gedoe en het verpest de sfeer in vooral de stedelijke omgeving.

Wat die jeugd, de millennials, de early adopters vooral wil, is eigenlijk in plaats van dat zij een auto zouden bezitten als ze 18 zijn, het liefst zo snel mogelijk gewoon een goede telefoon zouden hebben. Met die telefoon heeft men tegenwoordig immers de beschikking over vrijwel alle services, waaronder mobiliteit. Mensen zijn natuurlijk eerder lui van aard en dus moet het allemaal heel eenvoudig te bedienen zijn. Dit is iets waar we heilig in geloven: **mobiele service moet gewoon goed werken en het moet super eenvoudig zijn voor de eindgebruiker.**

In Helsinki is de "**Whim app**" nu live: **één app die toegang geeft tot de verschillende mobiliteitsvormen en modaliteiten die beschikbaar zijn.** Één account en toegang tot de routeplanner en daarnaast ook de tickets van de verschillende mobiliteitsvormen en ook de afrekening ervan via één account. Het is dus niet nodig om verschillende apps en verschillende kaartjes in de portemonnee te hebben, zelfs niet als je naar een andere stad of naar een ander land reist. Men kan gewoon met diezelfde app verder reizen.





Bron: MaaS Global Ltd.

Whim is ook heel erg gebouwd en gaat over branding. We spelen dus vooral in op de early adopters. Er heerst in Helsinki een gevoel van: "Hé, Whim is iets cools, dit moet ik hebben, dit is gewoon de nieuwe manier van hoe ik mij in een stedelijke omgeving verplaats. Ik wil gewoon die app downloaden en op die manier kan ik mijn openbaar vervoer regelen en het stelt ook andere modaliteiten ter beschikking".

In Helsinki hebben we dus **drie verschillende subscriptions of abonnementen**, of eerder gezegd drie verschillende manieren hoe je de app kan gebruiken. Ten eerste is er **Pay as you go**, dat

neerkomt op een puur platform van de verschillende modaliteiten. De betaling wordt gewoon via die ene app geregeld, dus betaalt men per rit. De tweede optie is **de Monthly subscription**. En tot slot is er ook de **Unlimited**. Urban Unlimited is openbaar vervoer, citybikes en korte taxiriten voor een vaste en scherpe prijs. Unlimited is er ook voor autohuur, met ook de mogelijkheid voor openbaar vervoer en fiets en daarnaast ook onbepaald korte taxiritjes. Op dagen dat er geen taxiritjes worden gemaakt, is er de beschikking over een auto. Dat is op dit moment een huurauto en voor een beperkte groep.

We zien een paar zaken uit de eerste resultaten van de gebruikers. De discussie op de social media is heel doeltreffend. Mensen geven aan dat ze beseffen dat ze die **auto eigenlijk misschien niet meer nodig hebben**. Men ziet de andere vervoersmodaliteiten in de app op een hele eenvoudige manier. Zo is er bijvoorbeeld vlakbij de woonplaats een autoverhuur, waar men een auto kan huren tegen een zeer voordelige prijs. Men gaat dan nadenken over het verplaatsingsgedrag en ook makkelijker het gevoel krijgen dat men misschien de eigen auto niet nodig heeft.

Een onderzoek toonde ook aan dat **20% van de gebruikers ernstig overwoog om de eigen auto door Whim te vervangen**. Dit proces verloopt uiteraard stap voor stap. De Whim Unlimited is een grote stap. De tendens is dat de infrequente gebruikers met Whim to go beginnen. Als ze merken dat dit handig is en goed gaat en dus het openbaar vervoer vaker zullen gebruiken, dan schakelen ze over naar Whim Urban. Als ze dan uiteindelijk beslissen om die tweede auto niet aan te schaffen en dat voor hun gezin één auto volstaat, dan is dat misschien omdat één van de ouders een Unlimited abonnement heeft.

| | | |
|---|---|--|
| | | |
| whim to go | whim urban | whim unlimited |
| Pay-as-you-go. | Unlimited Public Transportation and Bikes. | All modes of transportation, for all your needs, with unlimited usage, all month long. |
| Download for free from whimapp.com | Taxis max 10€ per ride (within 5 km radius). Fixed fees for rental cars with unlimited mileage, starting at 49€ per day. | Price less than car ownership. |

Bron: MaaS Global Ltd.

Dit zijn de abonnementen die we nu hebben. Het is nog niet het eindstation, want ons businessmodel zit zo in elkaar dat we uiteindelijk een servicelevel willen verkopen. Eigenlijk is ons businessmodel heel traditioneel. Het komt erop neer dat wij het vervoer inkopen en het op een andere manier willen doorverkopen. De mensen moeten het gevoel krijgen dat ze een bepaalde vervoersbehoefte hebben, die hen een bepaald bedrag per maand kost en waarmee ze akkoord gaan, omdat ze weten wat ze ervoor terugkrijgen en zelf niet hoeven na te rekenen hoeveel dit zou hebben gekost wanneer ze dit allemaal zelf afhankelijk of op aparte manieren hadden aangeschaft.

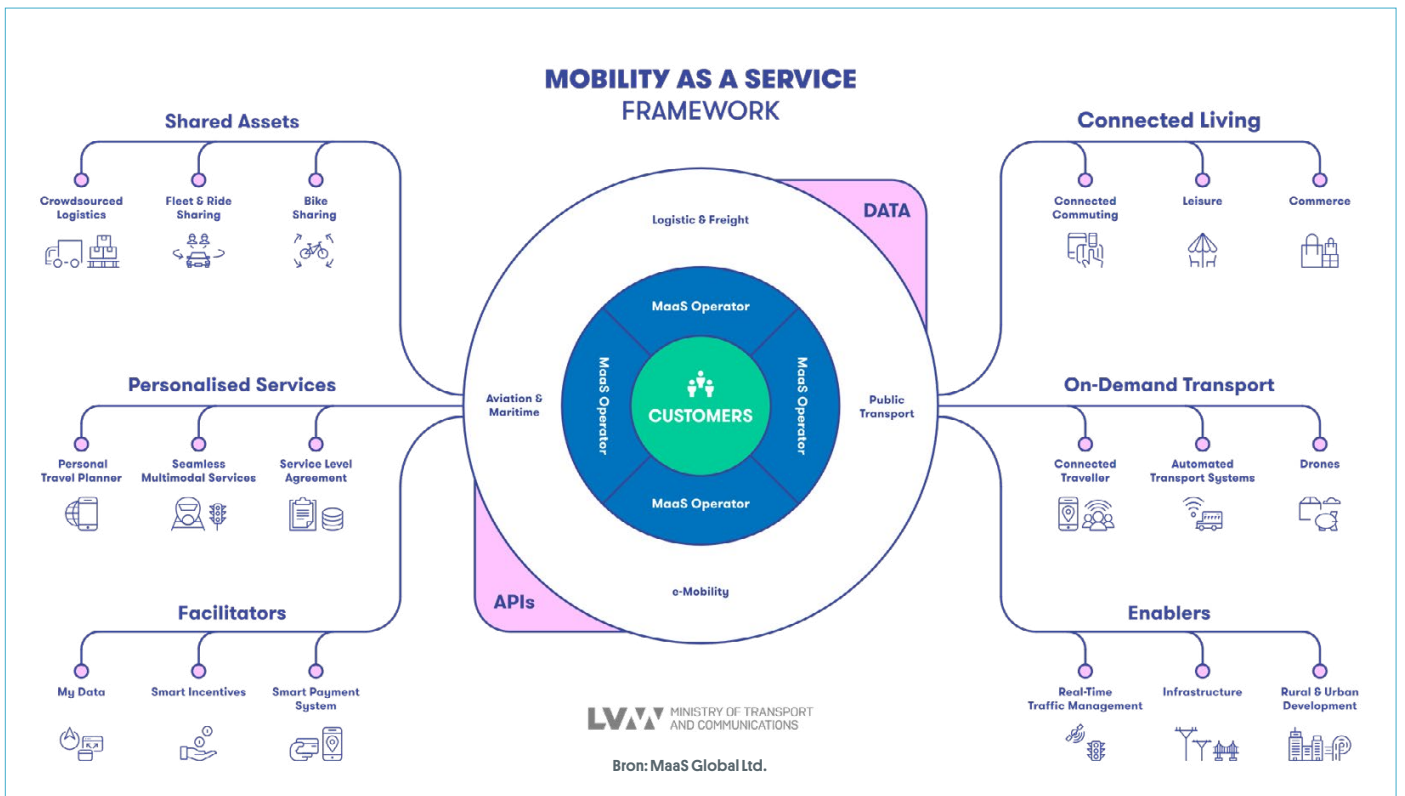
start te gaan. Waar wij heel erg naar streven, is dat dit alleen kan werken als er voor alle stakeholders die hierbij betrokken zijn, iets te winnen valt. Ten eerste voor de gebruikers, die van de serviceproviders een betere dienstverlening krijgen. Wij bieden hen een betere en grotere markt aan, er worden nieuwe segmenten aangeboord. Dan zijn er ook de steden, de leefbaarheid en uiteraard de investeerders. Er valt in deze markt een hoop geld te verdienen, in ieder geval meerdere miljoenen, waarvan 85% op dit ogenblik nog in een asset zit dat slechts 5% van de tijd wordt gebruikt. Er is dus zeker heel veel potentieel voor meerdere spelers.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden om een beetje een beeld te geven van de richting waarin we ons verder willen ontwikkelen. Ook in **Birmingham** zijn we live. We hebben daar een **Whim-huis** ter grootte van een parkeerplaats neergezet, ook om aan te geven wat men met parkeerruimte nog meer kan doen dan daar passief een auto hebben staan. Op dit moment zijn we druk bezig met een aantal lokale ecosystemen, om daar voet aan de grond te krijgen en om ook daar de bestaande belemmeringen weg te nemen.

Ondertussen groeit ook het globale systeem, het globale roaming network, bijvoorbeeld doordat we met internationale partners gaan samenwerken. Dit maakt het makkelijker om ook in een andere stad van



Bron: MaaS Global Ltd.



Nog heel even kort over hoe de Finse overheid dit ziet. Zij zien het en snappen het. Daar draait het om de gebruiker, om verschillende “MaaS operators” die de klant het best kunnen bedienen. De Finse overheid spant zich in op het gebied van de API’s. Sinds begin dit jaar zijn alle vervoerders verplicht om hun API’s beschikbaar te stellen, of om ze überhaupt te hebben, en ook de producten die zij verkopen, zodat “MaaS operators” deze kunnen doorverkopen. Ze doen er alles aan om dit mogelijk te maken, zodat ook op die manier nieuwe vervoersideeën zo goed zouden floreren dat er nieuwe partnerships kunnen ontstaan. Ook zij zien dit immers gewoon als een enorme economische kans. Het mobiliteitssysteem wordt dus als één systeem gezien, in plaats van als verschillende silo's waarin mobiliteit steeds verdeeld was.

Vanaf 1 juni, zijn we dus “live” in Antwerpen. We hebben hierover nog niet echt uitgebreid gecommuniceerd, omdat we het een beetje voorzichtig

willen uitrollen. Maar het werkt nu. Ook in Brussel kan men de lijnbus met de Whim app aanschaffen en zijn we als Pay as you go beschikbaar. De komende zomermaanden zullen we een eerste abonnement uittesten. We krijgen uitgebreid feedback van de eerste gebruikers over mogelijke verbeteringen, enz. Vervolgens bereiden we ons voor op een echte “Public launch” in het najaar. Er zullen dan ook meerdere partners bij de app aangesloten zijn en op dat moment hebben we ook gewoon een echt interessant product voor de inwoners van Antwerpen.

Op dit moment is het op zich interessant, maar nog niet helemaal. Omdat er nog niet zoveel partners bij zijn aangesloten, willen we benadrukken dat het nog gaat verbeteren. Vervolgens is er Vlaanderen en De Lijn. Dit geeft natuurlijk een hele goede basis voor de rest van Vlaanderen en Brussel. Daar kijken we natuurlijk ook naar. Nog niet echt op dit moment, maar dit staat uiteraard zeker in onze roadmap.

Xavier TACKOEN (Administrateur délégué, Espaces Mobilités)

Troisième et dernière capsule vidéo des Mutualités Libres qui illustre la façon dont est traitée la question de la mobilité au sein de cette institution.

Nous vous invitons à découvrir la [vidéo](#).

Nous voici maintenant à l'avant dernière intervention de ce colloque, destinée à montrer les différences entre le projet de loi *Cash for Car* et le projet de loi budget mobilité.

J'invite Marie-Noëlle Vanderhoven, premier conseiller à la FEB, et Christophe Quintard, Directeur du Service d'études fédéral de la FGTB.





Cash for car vs budget mobilité: 2 cadres réglementaires pour stimuler une autre mobilité

CHRISTOPHE QUINTARD

(Directeur Service d'études fédéral –
Département Economie et
Développement Durable, FGTB)

Nous allons ici présenter les avis que le **Conseil central de l'économie** a remis sur le **budget mobilité**. Au sein du Conseil, les interlocuteurs sociaux travaillent depuis toujours sur la question de la mobilité car les déplacements domicile-travail tiennent une part importante dans les relations sociales.

Dès mai-juin 2016, nous avons commencé à travailler autour de la mobilité suite à des retours et des demandes de clarification concernant notamment le **régime fiscal et parafiscal** de la combinaison entre voitures de société et autres systèmes de mobilité, demandes qui provenaient du terrain. C'est à ce moment-là que la réflexion entre interlocuteurs sociaux a débuté. Nous avons ensuite été saisis par le Gouvernement fédéral.

Pour mener cette réflexion, nous avons pris en compte les régimes existants en matière de voitures de société et les régimes dérogatoires en termes de cotisations sociales et d'impôts. Nous sommes également partis d'un point de vue budgétairement neutre, tant pour les pouvoirs publics que pour les employeurs et les travailleurs, ce qui n'est pas évident.

La volonté était aussi de promouvoir, quand elles existaient, des **alternatives de mobilité douce** aux voitures de société. Dans une optique de développement durable, nous avons également insisté auprès du Gouvernement pour qu'il accélère **l'incitation au verdissement du parc automobile**. En effet, dans la formule pour le calcul de l'avantage toute nature, des éléments tels que la puissance du véhicule et le taux d'émission de CO2 entrent en jeu. Il faudra peut-être être de plus en plus strict par rapport à ces éléments pour pousser les entreprises à passer à une flotte plus respectueuse de l'environnement.

Nous sommes parvenus à un avis quasi-consensuel. Voyant que le Gouvernement semblait tenir à la proposition du *Cash for Car*, nous avons, directeurs sociaux, proposé un texte de loi qui a été envoyé aux différents ministres concernés. Malheureusement, la proposition du *Cash for Car* a, entre-temps, été adoptée sous le nom d'**allocation mobilité**. Quant aux discussions autour du budget mobilité, elles étaient toujours en cours. La question que nous nous posions entre acteurs sociaux était de savoir s'il valait mieux posséder ou non les modes de transports alternatifs. Le banc patronal étant davantage pour la possession et le banc syndical plutôt pour le partage, l'accession, le leasing.

Avec ma collègue, nous avons fait des simulations pour montrer quel était l'avantage du budget mobilité par rapport à d'autres systèmes. Je lui cède la parole pour plus d'explications.





MARIE-NOËLLE VANDERHOVEN

(Premier conseiller, FEB)

Plutôt que de les opposer, nous allons nous attacher à mettre en parallèle, à comparer les deux propositions. La **proposition de budget mobilité** telle qu'elle a été reprise par le Gouvernement dans une notification d'avril 2018 est effectivement en discussion au niveau des cabinets.

La grande différence entre le *Cash For Car* et le **budget mobilité**, elle réside dans le fait que le *Cash for Car*, comme son nom l'indique, implique un **abandon de la voiture de société** puisque vous recevez de l'argent en échange. Dans le budget mobilité, abandonner complètement la voiture de société n'est pas la seule option puisque l'on considère qu'il est important dans un pays comme la Belgique d'avoir la **possibilité de maintenir une voiture de société dans le package global**. Le budget mobilité incite simplement à moins l'utiliser, au profit d'autres moyens de transports.

Voici maintenant un petit exercice de fiscalité.

Prenons l'exemple d'un travailleur en service qui roule en BMW série 1. Son employeur paye un leasing mensuel de 650 euros/mois pour financer cette voiture. La valeur catalogue s'élève à environ 24.700 euros. Pour cette voiture, le travailleur paie un ATN (*taxation imposée au travailleur dès lors qu'il a une voiture de société à disposition*) de 1.609 euros. Cette taxation se calcule selon un avantage de toute nature en fonction de la valeur catalogue de la voiture, en fonction du type de carburant et du taux d'émission de CO2. Dans ce cas-ci, cela nous donne un montant annuel de 1.609 euros. Ce montant, divisé par 12, sera donc ajouté à la rémunération mensuelle du travailleur. Le précompte professionnel est ensuite calculé en fonction de cet ajout. L'employeur, lui, paye une cotisation de solidarité qui dépend également du taux d'émission de CO2 et du type de carburant.

EXEMPLE 1

Voiture de société: BMW 1 Reeks SPORTSHATCH (107g/CO2)

- Leasing mensuel: 650 €/mois
- Valeur catalogue = 24.700 €
- ATN: 1.609 €
- IPP (53,5%)/ATN: 861 €
- Cotisation de solidarité (employeur): 461 €

Allocation de mobilité

- 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

- Budget total: 650 x 12 = 7.800 €
- ≥ 1re partie: Toyota Yaris (99g CO2) pour 6.000 €
- ATN/voiture: 1.310 €
- IPP (53,5%)/ATN: 701 €
- Cot. solidarité: 370 €
- ≥ 2e partie: 1.800 € (brut = net)
- ≥ 3e partie: 0

Source: FEB

Si nous prenons la même situation du point de vue du budget mobilité cette fois-ci, notre travailleur avec sa BMW série 1 a deux possibilités dès lors que son employeur met en place un budget mobilité et une allocation mobilité:

> Le travailleur opte pour l'allocation mobilité (*Cash for Car*)

Dans ce cas, il restitue la voiture qu'il avait en sa possession et recevra une allocation annuelle qui correspond à un pourcentage de la valeur catalogue de la voiture restituée. Sur ce montant, il devra payer un impôt. Contrairement à ce que l'on pourrait croire et puisque le but est d'encourager l'allocation de mobilité, le travailleur n'est pas taxé à 50%. Il a fallu trouver un système de taxation plus favorable. Pour cela, un ATN sur une allocation cash correspondant à 4% de la valeur catalogue a été créé. Le rapport brut-net est

donc très avantageux puisque pour 5.000 euros brut, on reçoit ainsi 4.600 euros en net. L'employeur, lui, va continuer à payer la cotisation de solidarité.

> Le travailleur opte pour le budget mobilité

Le budget mobilité, quant à lui, n'est pas calculé sur base de la valeur catalogue de la voiture mais bien sur base du coût de leasing de la voiture de société. Cela donne un budget qui est plus élevé et qui peut se décomposer en trois parties.

Le travailleur, dans mon exemple, a choisi de prendre une plus petite voiture, respectueuse de l'environnement. Dans le cadre du budget mobilité, la voiture que vous allez choisir doit non seulement être moins chère mais également plus verte. À côté de cette voiture moins polluante, le travailleur va pouvoir opter pour un budget de mobilité qu'il va consacrer à des moyens de transport durables. Il va pouvoir acheter un vélo, prendre le train, prendre le taxi agréé, etc. Cette partie-là du budget va pouvoir être totalement défiscalisée et pourra se retrouver sur l'application dont nous parlions tout à l'heure. Enfin, s'il lui reste du budget en fin d'année, ce solde lui sera versé, moyennant une petite taxation.

Comment appliquer le système si le travailleur ne possède pas encore de voiture de société?

Dans l'exemple présenté, le travailleur roule avec une voiture de société, mais il faut également imaginer la situation d'un travailleur qui vient d'entrer en fonction et qui n'a pas encore de voiture de société.

Ce travailleur-là, **dans le cadre de l'allocation de mobilité**, devra **d'abord rouler pendant 12 mois** avec une voiture de société avant de pouvoir opter pour l'allocation de mobilité et d'en bénéficier.

Les partenaires sociaux ont mis en évidence le fait que cela ne correspond en aucun cas à la pratique de terrain et qu'il est absurde d'obliger un travailleur à s'habituer au confort d'une voiture de société pour lui permettre, 12 mois après, de bénéficier des allocations de mobilité. Nous avons donc fortement insisté pour que le travailleur qui débute dans une entreprise puisse **directement opter pour le budget de mobilité**.

Quelques temps plus tard, mon travailleur a évolué dans sa carrière et est devenu Senior Manager. Au lieu d'une BMW Série 1, il peut maintenant rouler dans une Audi Q7.

Dans le cadre de l'allocation de mobilité, donc dans le cadre du *Cash for Car*, mon travailleur ne pourra pas en bénéficier mais continuera à recevoir l'allocation de mobilité calculée selon la voiture qu'il a abandonnée la première fois, selon sa BMW Série 1.

EXEMPLE 2

Voiture de société: Audi Q7 (154g/CO2)

- 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 | Budget 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 € | <ul style="list-style-type: none"> • Budget total: 1.300 x 12 = 15.600 € • <u>≥ 1re partie</u>: Toyota Yaris (99g CO2) pour 6.000 € • ATN/voiture: 1.310€ • IPP (53,5%)/ATN: 701 € • Cot. solidarité: 370 € • <u>≥ 2e partie</u>: 9.600 (brut = net) • <u>≥ 3e partie</u>: 0 |

Selon moi, c'est dans ce cas précis que la loi sur le *Cash for Car* mérite quelques ajustements. En effet, si mon travailleur souhaite malgré tout bénéficier d'une allocation de mobilité basée sur une Audi Q7, il va d'abord devoir dire à son employeur « Écoutez, je fais une pause dans l'allocation de mobilité: je prends une Audi Q7 et je roule un an avec ». Au bout de sa période de 12 mois, il va rendre l'Audi Q7 et va enfin pouvoir bénéficier de l'allocation de mobilité correspondant à sa voiture.

Source: FEB

Face à cette situation aberrante, les partenaires sociaux sont d'avis que **le montant du budget de mobilité doit évoluer au même titre que la voiture de société**. Il faut éviter que, demain, dans toutes les entreprises, les travailleurs se voient offrir une allocation de mobilité à la place d'augmentation salariale ou de conversion de salaires existants.

Xavier TACKOEN
[Administrateur délégué, Espaces Mobilités]

Il est clair qu'il s'agit d'un exercice périlleux. Nous allons terminer ce colloque avec l'exposé de Jean-Rodolphe Dussart, Directeur-Chef de Service Stratégie chez Bruxelles Mobilité, pour présenter le cadre dans lequel ces questions de fiscalité et de tarification devraient s'intégrer, au sein du futur plan régional de mobilité, intitulé *Good Move*.



JEAN-RODOLPHE DUSSART (Directeur-Chef de Service Stratégie, Bruxelles Mobilité)

Les ambitions et les outils proposés dans le plan *Good Move* en cours d'élaboration

Je débiterai par une brève présentation de *Good Move*.

Good Move, avant d'être un plan, est d'abord un processus de co-construction entre Bruxelles Mobilité et les institutions. Beaucoup d'entre vous, les institutions que vous représentez, ont été impliquées dans le processus et le seront encore. Il s'agit de mettre sur pieds un plan en collaboration avec les acteurs concernés et le public, qui est la cible finale.

Le projet a démarré il y a déjà plus de deux ans et demi au travers de différents ateliers et d'un forum réunissant 250 personnes, par la mise en commun d'informations et le diagnostic d'enjeux principaux entre Bruxelles Mobilité, les institutions, les organismes, et autres stakeholders directement concernés. Ces ateliers ont également permis d'identifier des grandes tendances et de définir les orientations à donner à ce plan.

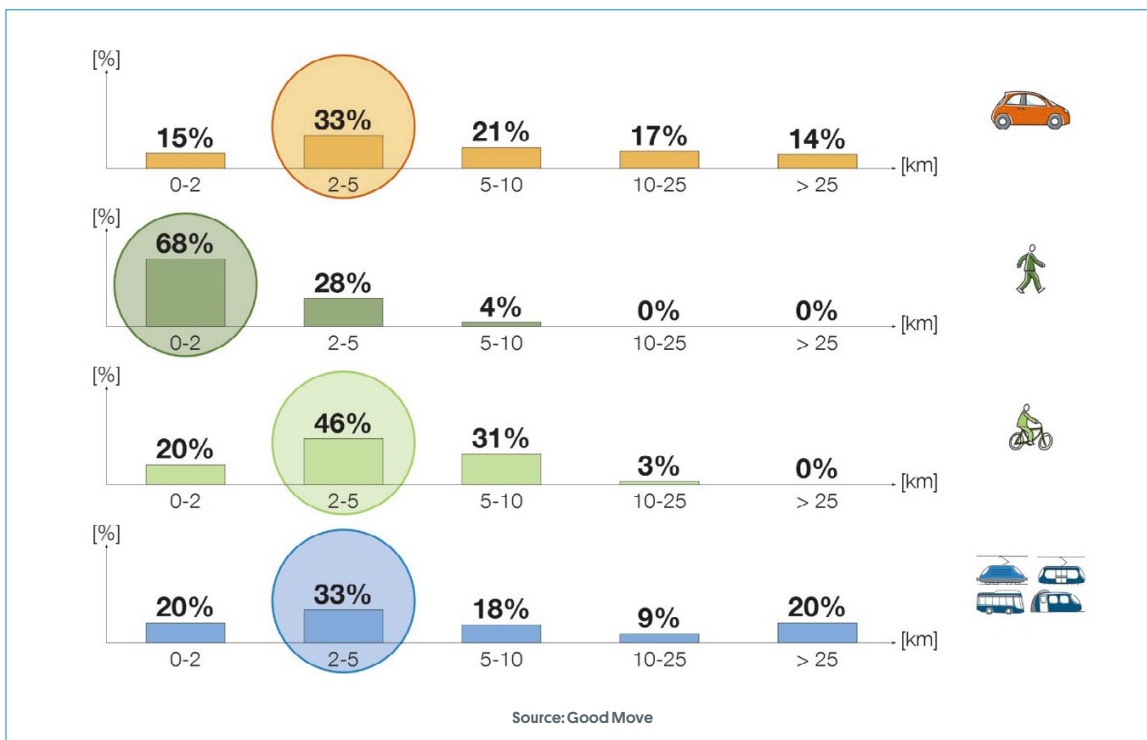
Côté public, de nombreuses actions ont été lancées afin d'activer la participation et l'implication du citoyen dans le projet: l'accès à un **site Web** offrant la possibilité de suivre les avancées de *Good Move*, des animations sur les **réseaux sociaux**, une invitation à participer à des **appels à idées** et à leur vote, différents événements au sein de l'espace public, ou encore le **regroupement d'un panel citoyen** de 40 personnes «représentatives» des réalités bruxelloises qui, pendant trois week-ends consécutifs, se sont réunies.

Une des capsules vidéo présentées ce matin a permis d'évoquer le concept de *Critical MaaS*. Le projet développé et présenté dans la vidéo, ainsi que d'autres projets antérieurs mettent en évidence le même type de résultats, à savoir que les managers ne sont pas conscients, avant de les tester, de la multiplicité des offres de mobilité sur Bruxelles et avouent même ne pas savoir comment les utiliser.

Pour remédier à cela, ils ont été encadrés par *MaaS Global* afin d'identifier comment opérationnaliser telle offre de transport ou telle application. Le fait d'avoir été accompagné(e) a, au final, été plus que déterminant dans la crédibilisation du projet auprès de ces personnes. Une fois mises au courant et guidées, elles étaient convaincues.

Tous ces processus de *Good Move* ont permis de développer une **vision de la mobilité: maîtriser le nombre de déplacements, rationaliser la longueur des déplacements, réduire la part modale de la voiture, réduire les impacts des modes de transports, augmenter la part des modes actifs** mais aussi, et c'est sans doute le but final, **garantir l'attractivité et la qualité de vie dans Bruxelles**.

Un des éléments intéressants est la déclinaison de la part modale par distance. Nous observons de manière très claire que pour des **distances de moins de deux kilomètres**, la **marche à pied** reste le moyen de transport privilégié. Par contre, sur des **distances de 5 kilomètres**, le **vélo** obtient la part modale la plus importante, même si la **voiture** et le **transport public** en possèdent encore respectivement **33%** dans cette tranche-là. Cela veut dire que deux modes de transport, peut-être davantage efficaces pour des distances plus longues, conservent malgré tout des portions très importantes qui mériteraient d'être transférées vers d'autres modes.



Le projet *Good Move* a la particularité de se concentrer sur une volonté d'améliorer la qualité de vie.

Pour cela, la mise en place de *Good Move* propose de prendre comme point de départ les réalités vécues dans chaque quartier et dans chaque maille. Au sein de ces quartiers, nous observons encore aujourd'hui une relative mixité des différents modes de mobilité. L'idée, c'est d'apaiser la zone de quartiers en réduisant le transit, la circulation.

Que fait-on de la circulation excédentaire?

Premièrement, il faut **la transférer vers d'autres modes de mobilité**. Ensuite, il s'agit de **la reporter sur des axes structurants** qui pourront, eux, accueillir le transit, sans pour autant qu'ils ne deviennent des autoroutes à voitures. Les entrées de villes ou les chaussées ne se transformeront pas non plus en voies à 4 bandes mais connaîtront des aménagements

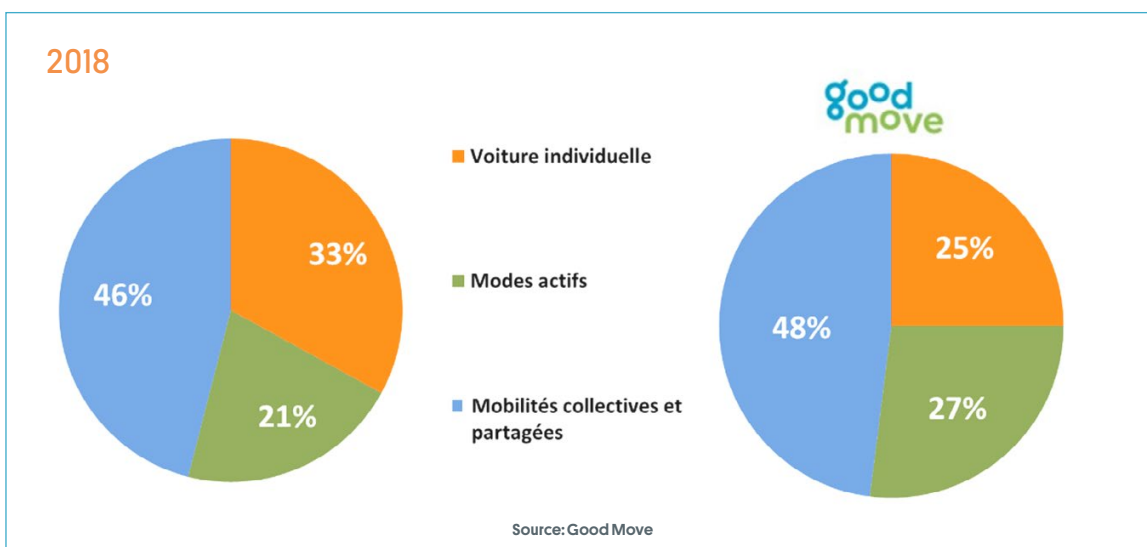
censés mener à une réduction et à une rationalisation du trafic.

Le principe global derrière tout ceci, qui est un des éléments fondamentaux du projet *Good Move*, consiste à **renvoyer vers un axe chaque fois supérieur le trafic excédentaire**. Les zones 30 et les boucles de quartiers sont des initiatives qui ont déjà été mises en place pour respecter ce principe, en complément du développement d'un *Mobility as a Service*.

Bien entendu, ces projets ne peuvent pas exister tant que nous ne renforcerons pas davantage le recours et l'accès à d'autres modes de mobilité.

Quels ont les effets d'un *Good Move*?

Quelques chiffres sommairess qui montrent les impacts d'un *Good Move* sur la charge de trafic:



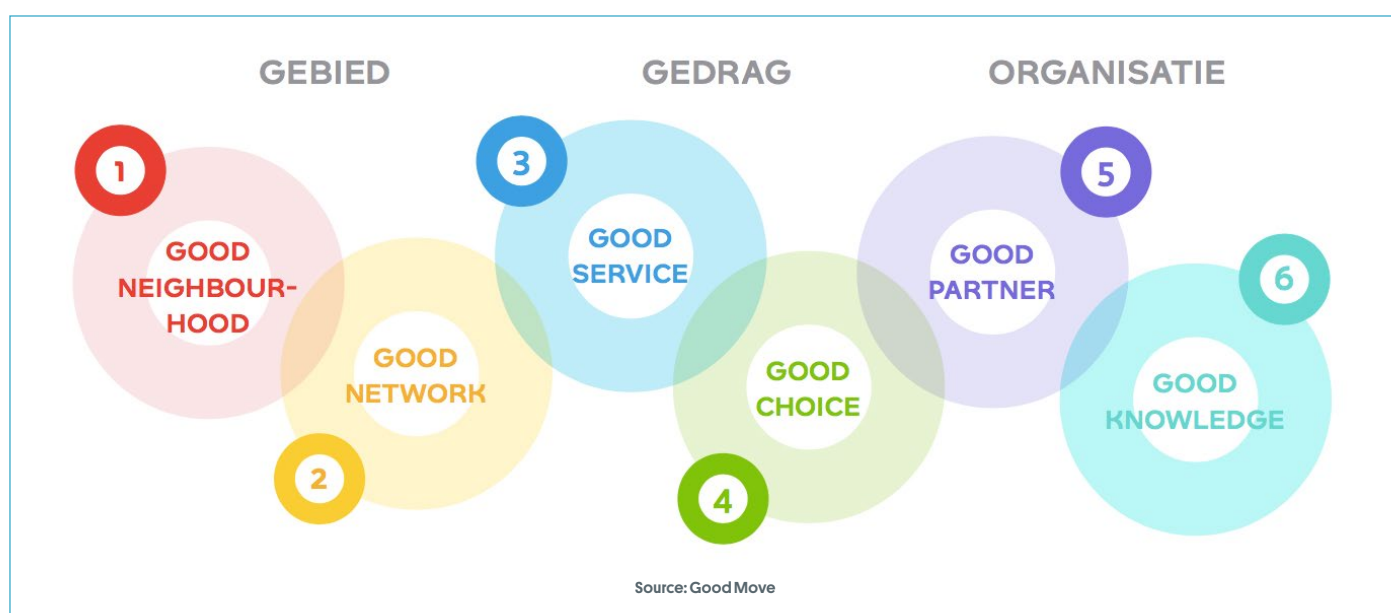
Dans le cas d'un « No Move », nous pouvons observer une augmentation tendancielle de 7% de la charge de trafic classique dans les quartiers, mais également sur les axes principaux, qui sont déjà relativement saturés, ainsi qu'un renforcement important sur le réseau autoroutier et sur le Ring.

La mise en œuvre de Good Move va permettre de réduire la charge totale de trafic de 4% par rapport à aujourd'hui. La réduction du transit dans les quartiers correspond, quant à elle, à 34% de circulation en moins, ce qui est égal à 10% de circulation en moins sur les axes principaux qui ne deviennent donc pas des autoroutes. Quant au Ring, la mise en place d'un Good Move n'apporte pas réellement de tendance significative.

Le projet *Good Move* a été traduit en **6 focus concrets**:

- **Deux focus relatifs aux aspects territoriaux**: la qualité de vie « Good Neighbourhood » et le réseau « Good Network ».
- **Deux focus relatifs aux aspects comportementaux**: « Good Service », qui consiste à développer davantage l'offre et « Good Choice », encourager les choix corrects.
- **Deux focus relatifs aux aspects de gouvernance**: « Good Partner » et « Good Knowledge ».

Chacun des focus donnera lieu à 5 à 10 actions, ce qui fait que le projet *Good Move* reste raisonnable et réalisable en n'excédant pas les 50 actions.



J'ai choisi de me focaliser aujourd'hui sur le « Good Choice » et ses aspects fiscalité et tarification. Pour cela, il est important de s'intéresser à **deux leviers**: la **possession du véhicule** et **l'usage** de celui-ci.

Si 53% des ménages bruxellois disposent d'une voiture, on constate que ces véhicules sont à plus de 95% stationnés dans l'espace public. En plus de la circulation, il y a donc une forte **emprise sur le stationnement de l'espace public** qui ne favorise pas la qualité de ce dernier. Il faut également noter que l'idée de posséder une voiture ou de disposer d'un permis de conduire plait de moins en moins, notamment auprès des jeunes. Quant au levier des taxes, il est déterminant par rapport à l'achat d'un véhicule.

La *Low Emission Zone* est un outil qui influencera la possession du véhicule puisque 30% d'entre eux circulant aujourd'hui seront concernés d'ici 2025 par la *Low Emission Zone*. Seront-ils tous remplacés par un véhicule plus propre ? À priori non car les

projections nous montrent qu'environ 20% de ces véhicules ne seront pas remplacés, obligeant ainsi à basculer vers d'autres modes de transport.

Autre question, la **sortie du Diesel en 2030**. La sortie du thermique en général produira davantage de basculement vers d'autres modes de transport et constitue, à ce titre, un levier intéressant mais qui nécessite des mesures d'accompagnement.

Ne plus posséder de voiture, avec l'alternative que constitue le *Car sharing*, est de plus en plus crédible. Aujourd'hui, près de 1.500 véhicules sont des véhicules de partage de sociétés organisées: *Cambio*, *Zen Car* et autres. À Ixelles, *Cambio* a doublé le nombre de véhicules disponibles en 2017. À côté de cela, il y a également de nombreux véhicules partagés tous les jours entre particuliers. Ce sont des taux de croissances significatifs qui rendent ces alternatives plus crédibles qu'autrefois.

L'autre levier sur lequel il est important d'agir est l'**usage du véhicule**. La **tarification kilométrique intelligente** constitue déjà une mesure mais de nombreuses zones grises persistent quant aux modalités, au calendrier, etc. Comme dit précédemment, cela nécessite une approche métropolitaine et devrait intégrer les courtes distances. Il ne faudrait pas que la mise en œuvre d'un tel système ne prenne pas en compte les petites distances puisque, dans la mesure du possible, il faudrait inciter à abandonner la voiture pour ce type de distance. Le **péage urbain** peut éventuellement servir de phase transitoire intermédiaire avant la mise en œuvre d'une tarification kilométrique. Nous savons également que les caméras LEZ sont utilisables pour ces péages. Enfin, il est important que ce péage urbain ou cette tarification soit établi(e) sous forme de redevance, de sorte que l'on puisse le/la réaffecter, notamment pour stimuler les politiques en matière de mobilité.

Je terminerai en évoquant le **levier de stationnement** qui correspond, avec les tarifications dynamiques et positives, à une autre forme de tarification pour l'usage, voire même, pour la possession de la voiture, d'ailleurs reprise dans les enseignements de *Good Move*.

Je voulais terminer en rappelant que *Good Move* est un projet en cours et qu'il reste beaucoup de choses à faire. Vous avez été investis dès le début du processus. Nous sommes en train de rassembler l'ensemble des informations et de travailler sur les fiches action. Nous pourrions ensuite mettre en place des tests. Je vous invite pour le moment à revoir avec nous, sur base des propositions que nous formulerons, la manière de calibrer les actions de la Région, de les canaliser et à étudier comment elles pourraient fonctionner.

Xavier TACKOEN

(Administrateur délégué, Espaces Mobilités)

Je passe à présent la parole à Monsieur Jan De Brabanter, Président du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale et je me permets de vous remercier tous pour votre présence aujourd'hui, en espérant que ce colloque consacré à la Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale vous aura permis d'ouvrir les yeux sur de nouvelles opportunités.





JAN DE BRABANTER

(Président, Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale)

Discours de clôture

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 Vandenaabeele l'a très bien dit: ce colloque se fait dans une période cruciale. Le Gouvernement travaille à son projet de Mobilité Good Move. Philippe 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 CESRBC qui ont veillé au bon déroulement du Colloque, à trouver une salle adaptée, 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 CESRBC!

Pratiquement, pas un seul jour ne se passe sans que, d'une manière ou d'une autre, la mobilité bruxelloise se trouve dans l'actualité.

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 à un rapport de EY 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 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 Ministre Vanhengel devrait en tenir compte s'il participe à la formation du prochain Gouvernement bruxellois.

Face à ces difficultés, trop souvent, le monde politique désigne un coupable tout désigné: le navetteur. 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 (Directeur Général de Bruxelles Fiscalité) a fait le point: les conclusions de la Taskforce 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, ou même 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 Porsches 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 sur du diesel que de l'essence doivent être soumis à des normes de pollutions. Le type de voiture, de moteur ou voire même le type de carburant n'ont pas de sens à notre avis. Le résultat compte, non?



Célia Darrisse (Chef de projet du péage inversé en France), sur base du « péage inversé » au Pays-Bas, 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 villes?

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. A condition d'utiliser le budget Mobilité 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, la Mobility as a Service, nous devons sans aucun doute renforcer le budget Mobilité. Xavier a pointé à juste titre qu'il faut une bonne collaboration privé-public. Frank Witlox (Professor Economic Geography) et Ralph De Jong (MaaS) nous ont esquissé une belle image de l'approche de la question à Gand, Anvers et Helsinki.

Merci surtout d'avoir enrichi le débat de 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 éclairci sur les ambitions du Gouvernement avec le plan *Good Move* en cours d'élaboration et sur lequel les partenaires sociaux sont étroitement associés.

Soyez-en remerciés.

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 à tous pour votre venue.



ÉDITEUR RESPONSABLE

Caroline Vinckenbosch,
Directrice du Conseil économique et social
de la Région de Bruxelles-Capitale

**CONSEIL ÉCONOMIQUE ET
SOCIAL DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE (CESRBC)**

Boulevard Bischoffsheim, 26 – 1000 Bruxelles
02 205 68 68
cesr@ces.brussels
www.ces.brussels

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET
SOCIAL DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE (CESRBC)
Boulevard Bischoffsheim, 26 - 1000 Bruxelles
02 205 68 68
cesr@ces.brussels
www.ces.brussels

