



Le péage urbain aux portes de Bruxelles : la clé d'une ville humaine ?



Inter-Environnement Bruxelles

Le péage urbain aux portes de Bruxelles : la clé d'une ville humaine

Décembre 2007



Inter-Environnement Bruxelles

INTRODUCTION	3
I. SYSTÈMES ET EXPÉRIENCES	
Enjeux	5
Types de péage	7
Systèmes d'enregistrement des entrées	8
Les différents paramètres d'un péage	10
- Le prix	
- L'horaire	
- La zone	
- Les types de personnes taxées	
Les résultats des expériences existantes	13
Autre mécanisme : la taxe kilométrique	14
2. A BRUXELLES	
Le cas Bruxelles	16
- Le contexte	
- La mobilité	
- Le parc automobile	
- Les transports publics	
- Le RER	
Un péage à Bruxelles ?	22
- La réalisation	
- Le coût	
Problèmes soulevés, et les réponses	25
- La complexité institutionnelle de Bruxelles	
- La délocalisation des entreprises	
- La violation de la vie privée	
- La multiplication des entrées à Bruxelles	
- Le ring pollueur en Flandre	
- Le report de la circulation	
- Une opinion publique réfractaire	
- L'injustice sociale	
Problème soulevé, sans réponses	39
- La volonté politique	
3. L'AVIS D'IEB	41
Bibliographie sélective	46

Introduction

Bruxelles étouffe.

Entre 1990 et 2003, les émissions liées au transport ont progressé de 34 % en Belgique. Si la voiture n'est responsable que de 20% des émissions de CO₂, c'est aussi le secteur où la progression est la plus fulgurante. Outre le réchauffement climatique, elle est en outre responsable d'une multitude d'autres maux : pollutions liées aux particules fines, nuisances sonores, coût de la congestion, occupation de l'espace public, insécurité routière,... Bref tout ce qui relève de ce qu'on appelle les coûts externes parce qu'ils ne sont pas pris en charge par les utilisateurs.

Bruxelles étouffe en partie à cause des voitures.

En 2005, la Région a accueilli 13,2% des véhicules mis en circulation pour une population représentant 10% de la Belgique. Et la part de la voiture est grandissante dans le Royaume. Dans son rapport annuel 2006, la Febiac qualifie ainsi l'année 2006 d'« exceptionnelle » au niveau des ventes de voitures. « Avec un total de 526 141 nouvelles immatriculations, le record de l'année 2000 est pulvérisé. » Et les résultats espérés pour 2007 étaient alors jugés « résolument positifs, (...) le secteur automobile aurait donc toutes les raisons d'être satisfait »¹. Les Bruxellois le seront sans doute moins. Le niveau de pollution et la congestion des voiries deviennent des problèmes importants qui pèsent sur leur qualité de vie.

La station de mesure de la qualité de l'air située à Arts-Loi révèle la concentration importante de pollution de cette voirie au trafic intense



¹ « Le marché des voitures neuves en 2006 », Rapport annuel, Febiac, p.4, 2007

FEBIAC : fédération belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle

Bruxelles étouffe en partie à cause des voitures. C'est de pire en pire.

Entre 1991 et 2001, la navette entrante des actifs a augmenté de 20% pour atteindre 378 789 unités. Or une grande partie de cette navette est effectuée en transport privé. C'est l'une des causes essentielles de la congestion que connaît la Région.²

Bruxelles étouffe en partie à cause des voitures. C'est de pire en pire. Le politique est inefficace.

Vaille que vaille, les représentants politiques tentent de trouver une solution pour rendre à la ville un air respirable, un visage humain et une nouvelle convivialité. Certaines solutions préconisées vont dans le bon sens mais restent des « mesurette » par rapport aux efforts à fournir pour réduire nettement la densité du trafic.

Actuellement, le Plan Air-Climat de la Région de Bruxelles-Capitale ne permettra qu'une réduction de l'ordre de 240 kilos-tonnes équivalent de CO₂, soit un cinquième de l'objectif requis pour satisfaire l'engagement de Kyoto.³

Bruxelles étouffe en partie à cause des voitures. C'est de pire en pire. Le politique est inefficace. Et pourtant, des solutions existent.

Différents leviers existent pour diminuer la pression automobile : une politique de stationnement volontariste, l'amélioration des transports public, des mesures fiscales incitatives ou dissuasives.

C'est dans cette dernière catégorie que se classe le péage qui consacre le principe du pollueur-payeur et assure l'internalisation d'une partie des coûts que fait peser la voiture sur l'ensemble de la collectivité. Les coûts externes dus à la voiture sont quatre fois plus élevés que ceux engendrés par les transports collectifs.

Ailleurs, face à un défi similaire, des solutions courageuses ont été prises. Milan rejoint ainsi cette année le club des « villes à péage » dont Stockholm, Londres, Singapour ou Rome sont les exemples les plus connus.

Inter-Environnement Bruxelles fait le point sur la possibilité d'un tel système dans notre ville. Sans dogmatisme, mais avec la conviction que seule une action forte pourra enrayer la spirale du « tout à la voiture ».

² <http://www.mobil2015.irisnet.be/Public/>

³ Selon une étude réalisée par la société Econotec qui évalue les coûts-bénéfices des 55 prescriptions à caractère technique du Plan Air-Climat (sur les 81 prescriptions que comporte le Plan)



Ma voiture, ma prison !

Première partie : **SYSTÈMES ET EXPÉRIENCES**



Enjeux

La mise en place d'une taxation de l'usage de voiries en milieu urbain peut poursuivre un ou plusieurs objectifs. En fonction des priorités choisies, Bruxelles optera pour l'instauration d'un type de péage adapté aux objectifs qu'elle s'est fixés.

Un péage urbain peut viser essentiellement trois objectifs :

- 1. Réduire la congestion urbaine**
- 2. Améliorer la qualité de l'air**
- 3. Obtenir des ressources financières**

Ces trois objectifs ne sont pas exclusifs. Un péage peut à la fois réduire le trafic urbain, améliorer la qualité de l'air et récolter les fonds nécessaires à son fonctionnement. Cependant, ces trois objectifs demandent des mesures distinctes.

RÉDUIRE LA CONGESTION URBAINE

Un péage urbain peut rendre la circulation plus fluide en ville en répartissant le trafic à travers les différentes voies de communication. Il s'agit alors plus de gérer le flux de voitures que de le réduire. On parle d'ailleurs de « *péage de congestion* ».

Pour François Mirabel, Maître de Conférences à l'Université Montpellier I, « *le péage de congestion et le péage environnemental ont pour objectif d'orienter le choix des automobilistes en modifiant le signal-prix de leur déplacement : en faisant payer aux usagers de la voirie les pertes de temps qu'ils font subir aux autres utilisateurs (péage de congestion) ou encore les nuisances environnementales qu'ils imposent aux habitants de la cité (péage environnemental), l'objectif est d'intégrer dans le prix de déplacement le coût que la collectivité supporte du fait de l'utilisation de l'automobile en ville. Dans ce contexte, les usagers adaptent leurs comportements au nouveau signal-prix : ceux dont la disposition à payer est inférieure au niveau du péage changent d'itinéraire ou de mode de transport. Généralement, pour avoir un impact significatif sur les comportements de déplacement des individus (choix du mode, de l'horaire ou de l'itinéraire), le niveau de ces péages est relativement élevé et modulé dans le temps.* »

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

Un péage urbain peut constituer une barrière financière pour empêcher l'usage de la voiture dans un périmètre ou sur une voie précise. Réduire la présence de la voiture induira une réduction des émissions à des GES (gaz à effet de serre).

Cet objectif est proche de la réduction de la congestion urbaine qui peut passer par une réduction de trafic. Cependant et compte tenu du nombre de paramètres disponibles (heures de passage, type de payeurs, montants demandés, zones en péage, etc.), il est possible de ne pas lier environnement et qualité de vie, et d'atteindre des résultats assez précis en matière de mobilité. Comme le constate François Mirabel, *« par exemple, la mise en place d'un péage d'infrastructure finement modulé pour réguler le trafic (péage de congestion de première classe) ne résout en aucun cas le problème des nuisances environnementales : le péage a un impact fort sur la répartition du trafic automobile entre voies payantes et voies gratuites mais il n'exerce quasiment aucun effet sur le niveau de trafic global qui ne baisse pas »*.

Réduire la congestion du trafic bruxellois et améliorer la qualité de l'air bruxellois sont donc bien deux objectifs différents.

OBTENIR DES RESSOURCES FINANCIÈRES

Toujours selon François Mirabel, *« Le péage peut avoir pour objectif principal de fournir des moyens financiers à l'exploitant de l'infrastructure pour qu'il puisse couvrir les investissements effectués et éventuellement développer le réseau de voiries. De nombreuses villes disposent aujourd'hui de tels systèmes de péages de financement sur les grandes artères urbaines ; c'est le cas par exemple en Norvège (Oslo, Bergen ou Trondheim) ou à Marseille et Lyon où les recettes récoltées servent à financer l'entretien de la voirie et les investissements pour la mise en place de nouvelles infrastructures routières urbaines. »*

Les ressources financières peuvent également être affectées au refinancement des transports publics comme à Londres. Pour dégager des recettes élevées, le niveau du péage doit être faible : on touche alors le plus grand nombre d'usagers et l'on s'affranchit des effets d'évitement de la zone (ou de l'infrastructure) payante.

La question de l'affectation des ressources est politique et dépend de l'objectif assigné à la mesure. L'objectif de durabilité lié à sa dimension sociale imposerait que les recettes soient attribuées au financement des transports collectifs.

Types de péage

Le péage d'infrastructure ou de réseau

Ce type de péage est appliqué à une voirie, une infrastructure (tunnel, pont, etc.). Le péage finance le coût de l'infrastructure que représente une route ou un passage de qualité. Le péage d'infrastructure permet de se déplacer plus rapidement grâce à la fluidité du trafic (sélection économique) et la qualité de la route.

L'utilisateur paye en fonction de l'itinéraire parcouru sur un réseau donné.



Le péage cordon

L'utilisateur paye pour accéder à une zone géographique donnée. Pour y rentrer ou en sortir, on doit s'acquitter d'une taxe à chaque passage.



Le péage de zone

Le péage de zone est identique au péage de cordon mais pour le péage de zone, les automobilistes s'acquittent une fois par jour du droit d'entrée et de sortie (peu importe leur nombre de passages).

La tarification de la mobilité

Cette solution plus générale consiste à faire payer l'utilisateur pour tout déplacement au sein d'une zone géographique donnée, par exemple grâce à une carte multimodale.





Systemes d'enregistrement des entrées

Différentes technologies existent pour mettre en place un système de péage urbain. Certaines sont simples mais plus coûteuses, d'autres sont plus performantes mais nécessitent encore certaines avancées. Quoi qu'il en soit, cette question ne semble pas être un obstacle à la mise en œuvre du dispositif.

PÉAGES PHYSIQUES

Ce sont des obstacles physiques qui enregistrent le paiement des véhicules. L'inconvénient majeur de cette solution est la nécessité pour les voitures de s'arrêter, ce qui a des implications directes sur la pollution et la congestion du trafic routier.

LICENCE

Une autorisation est délivrée pour entrer ou évoluer dans une zone. Cette solution peut être mise sur pied rapidement et peut être une option intéressante pour une première implantation à petite échelle.

VPS

Le VPS (Vehicle positioning system) est un GPS (Global positioning system) pour localiser un véhicule. C'est également la technologie du futur système européen Galileo. L'équipement de bord signale régulièrement la position du véhicule au système de contrôle. Ce système amène beaucoup de souplesse et de finesse dans l'application du péage puisqu'il permet de faire payer la taxe en fonction de la distance parcourue à un taux qui peut varier selon le lieu et l'heure. Mais selon le rapport de PROGRESS, la technologie GPS n'est pas encore au point pour être appliquée à une grande échelle urbaine. Les variantes complexes de prix demandent un besoin important de mémoire pour stocker la liste des prix et, selon des premiers tests, des participants ont affirmé que leur batterie était à plat à cause du système GPS (ce qui n'a pas été démontré). Par ailleurs, le système GPS requerrait une installation technologique dans chaque voiture, ce qui représente une organisation et un coût considérable. Aussi, le rapport recommande « *d'utiliser des techniques plus matures (DSRC et/ou ANPR) si la taxe routière doit être implémentée en zones urbaines dans un futur très proche* ».

DSRC

Le DSRC (Dedicated short range communication) utilise des micro-ondes entre un équipement de la voiture et un équipement installé en bord de route. Cet équipement, au



En Région bruxelloise, les autorités attendent la mise en œuvre de Galiléo pour éventuellement tester l'aventure.

passage, charge le véhicule soit en enregistrant le système de la voiture, soit en rassemblant les informations dans un système central.

Selon les expériences menées par PROGRESS, cette technologie fonctionne bien. Le coût cependant est important puisqu'il faut équiper toutes les voitures. L'équipement doit par ailleurs être réduit au minimum car il est difficile de le standardiser pour l'ensemble des modèles existants de voitures (ne serait-ce que parce qu'il faudrait un système européen unique de péage par exemple).

Londres envisage d'appliquer cette technique pour fournir par GSM des services additionnels aux conducteurs dans la zone de péage : informations en fonction de la situation du conducteur (point de paiement le plus proche par exemple), alerte trafic, actualités. Ces services étaient délivrés en deux langues : anglais et urdu⁴. A terme, le paiement serait réalisé par ce système.⁵

ANPR⁶

L'ANPR signifie « Automatic number plate recognition », soit la reconnaissance automatique de votre plaque d'immatriculation par un système de caméras, quadrillant la zone payante. Une caméra couleur situe la voiture dans son environnement. Une caméra monochrome lit les plaques d'immatriculation. Grâce à la technologie des rayons X, cette caméra peut identifier une plaque en cas de faible luminosité. Il existe alors 2 bases de données :

- une base de données reprenant les plaques enregistrées de la journée ;
- une base de données reprenant les plaques qui se sont acquittées de la taxe pour la journée.

Ces deux bases sont comparées et les fraudeurs sont reconnus via le fichier d'immatriculation. Concernant les véhicules étrangers (s'ils doivent également payer), il faut créer des liens entre les différentes agences dans les autres pays qui collectent ce type de données.

Selon PROGRESS, l'ANPR a un taux de non-reconnaissance des plaques respectivement de 7 et 15 % dans les expériences menées à Gênes et Rome. Cependant, l'ANPR s'est montré à Rome plus efficace qu'un contrôle manuel. L'ANPR par ailleurs ne permet pas de développer des péages basés sur les distances parcourues. Le coût de l'ANPR est enfin relativement modeste par rapport aux autres systèmes. Il peut être couplé avec le système DSRC.

LES VILLES QUI ACCUEILLENT DES PÉAGES

Londres, Singapour, Stockholm, Rome, Trondheim, Bergen, Oslo, Milan (depuis 2008), etc.

⁴ L'urdu est la langue de culture des musulmans de l'Inde depuis deux siècles et demi, et la langue nationale du Pakistan, http://www.universalis.fr/encyclopedie/S181631/URDU_LANGUE_ET_LITTERATURE.htm

⁵ <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/TfL-value-added-test.pdf>

⁶ « Le péage urbain de Londres », Guillaume Abadie, Les dossiers du net, lundi 15/12/2003, <http://www.dossiersdunet.com/article26.html>



Les différents paramètres d'un péage

Le terme de péage peut donner de prime abord l'idée d'un outil brut, monnayant toute circulation contre paiement. En fait, plusieurs paramètres du péage permettent d'en faire une mesure assez fine et modulable pour intervenir sur le flux routier.

LE PRIX

Deux paramètres peuvent intervenir pour fixer un prix pour entrer dans une zone à péage : le montant et la modulation du prix en fonction de l'heure. Plus le prix est élevé, plus le péage dissuade les usagers de prendre leur voiture. Le principe d'augmenter le tarif au fur et à mesure que se rapprochent les heures de pointe est généralement appliqué.

A Londres, le péage a débuté à 5 £ (7,42 euros) avant de passer en 2005 à 8 £ (11,87 euros). En février (alors que la zone couverte s'est étendue), le prix est passé à 12 £ (16,68 euros) par jour. Les résidents paient un dixième de ce prix.

Des amendes peuvent atteindre 180 euros (en cas de non-paiement dans les 28 jours).

A Stockholm, le tarif selon les heures est de 1,07 euro à 2,1 euros (aux heures de pointe) avec un maximum journalier de 6,4 euros.

A Rome, le centre historique (zone bleue) n'est pas accessible aux véhicules particuliers, sauf permis spécial. Le permis le plus vaste coûte 350 euros par an.⁷

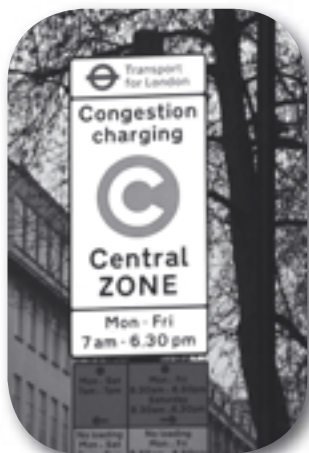
A Trondheim (Norvège), les tarifs sont compris entre 0,5 et 2 euros par entrée. Le péage en heures creuses (10 à 17 h) coûte un tiers moins cher.

A Singapour, le prix varie entre 0,5 et 2,5 dollars.

Depuis le 1^{er} janvier 2008, Milan possède également son péage urbain selon un « ticket antipollution » en phase d'expérimentation pendant un an. La semaine, de 7h30 à 19 h, les véhicules polluants devront payer entre 2 et 10 euros pour circuler au cœur de Milan.⁸

L'HORAIRE

Globalement, les péages de ville visent les navetteurs. Aussi, les plages de paiement sont calquées sur les horaires de bureaux. A Londres, à Trondheim, à Stockholm ou à Singapour, le péage fonctionne du matin (début entre 6 et 8h30 selon les cas) à la fin de l'après-midi (de 17 à 19 h) mais n'est pas appliqué les week-ends et jours fériés.



⁷ La Nouvelle République, « de Londres à Rome, des exemples à suivre », 14 novembre 2006

⁸ <http://ecologie.caradisiac.com/>

Milan-des-nouvelles-de-son-peage-urbain-128



A Londres, le péage est passé d'une zone de 20 à 40 km² en 2007

A Rome, un permis spécial est demandé la semaine entre 6h30 et 18h mais aussi le samedi entre 14 et 18 heures.

LA ZONE

Le principe de péage urbain a souvent pour objectif de ceinturer un lieu public investi temporairement par certaines fonctions (tourisme ou travail). Ce lieu est souvent le centre de la ville. A Singapour, il s'agit du centre d'affaires. C'est également vrai à Londres, avec 21 kilomètres carrés et 174 accès à contrôler. Depuis le lundi 19 février 2007, la «*Central London Congestion Charge Zone*» a doublé en s'étendant à l'ouest de Londres, dans les quartiers de Kensington, Chelsea et Westminster.⁹

A Stockholm, le centre-ville payant représente 34,5 kilomètres carrés. Compte tenu de la configuration de la ville en bord de mer, il n'y a que 18 accès à contrôler pour enregistrer les 227 000 personnes qui vivent à l'extérieur de la zone à péage. A Rome, le centre historique et donc touristique est payant.

LES TYPES DE PERSONNES TAXÉES

Dans les différents péages de ville, les personnes visées par le dispositif sont des résidents temporaires de la ville, navetteurs ou touristes. Des mesures sont en place pour exonérer les habitants de la ville de tout paiement ou leur octroyer une réduction substantielle. A Londres, les habitants de la zone paient dix fois moins que les «*extérieurs*». A Rome, les résidents et certaines professions «*nécessaires*» (comme médecin) ont accès gratuitement au centre ville.

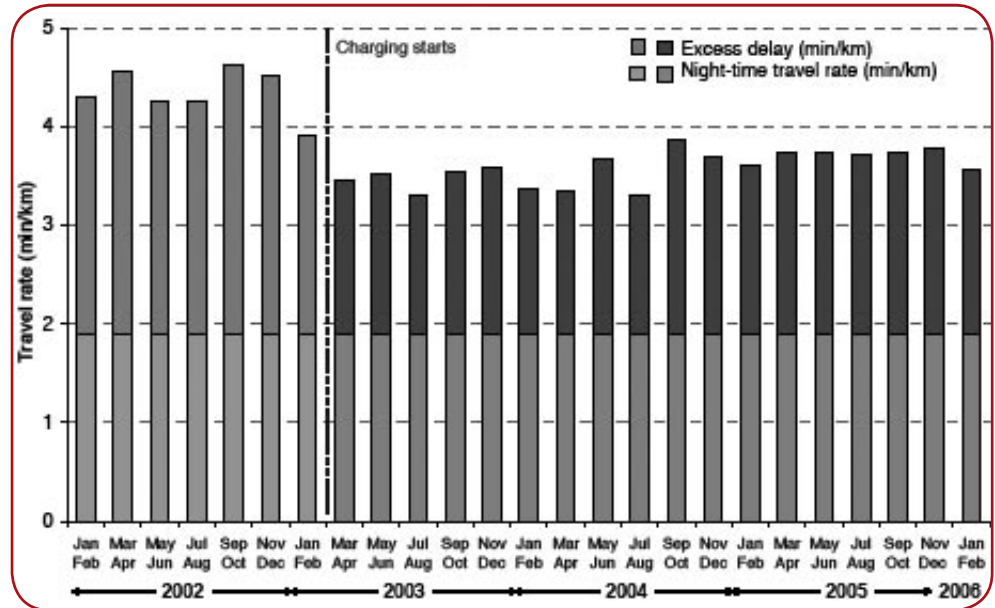
Outre les riverains, à Stockholm, sont exempts de paiement les taxis, véhicules de secours, voitures électriques ou hybrides, et les véhicules immatriculés à l'étranger. A Londres, les deux-roues, taxis et véhicules de neuf places s'ajoutent à la liste des véhicules circulant gratuitement dans la zone.

⁹<http://www.tfl.gov.uk/tfl/press-centre/press-releases/press-releases-content.asp?prID=1063>

	LONDRES	MILAN	STOCKHOLM
CONTEXTE DE MISE EN ŒUVRE	<ul style="list-style-type: none"> - instauré en 2003 - objectif : réduire la congestion et la pollution - très associé au développement des transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> - instauré le 1^{er} janvier 2008 - centre ville particulièrement pollué, nombreux dépassement des normes - transports en commun peu développés 	<ul style="list-style-type: none"> - instauré à titre de test en 2006 - renouvelé suite à la suite d'un referendum en 2007 - objectif : améliorer la qualité de l'air et rendre la ville plus conviviale - important investissement dans les transports en commun
LA ZONE	<ul style="list-style-type: none"> - le centre d'affaires - est passé de 21 à 40 km² en 2007 - 174 points de contrôle 	<ul style="list-style-type: none"> - centre ville - 8 km² - 43 points d'accès 	<ul style="list-style-type: none"> - centre-ville - 35 km² - 18 points d'accès
LE SYSTÈME	<ul style="list-style-type: none"> - caméras = ANPR - péage de zone - coût d'investissement : 130 millions € - coût d'exploitation : 133 millions €/an - 80% des recettes sont affectées aux TC - péage par Internet, SMS, téléphone 	<ul style="list-style-type: none"> - caméras - achat d'un Ecopass pour payer la taxe 	<ul style="list-style-type: none"> - DSRC : micro-ondes entre le véhicule et un équipement de contrôle - péage de cordon - toutes les voitures ont dû être équipées d'une boîte noire (coût élevé) - coût d'investissement : 190 millions € - coût d'exploitation : 40 millions €/an
LE PRIX	<ul style="list-style-type: none"> - 7,50 € > 12 € > 17 €/jour - les résidents de la zone paient seulement 10% - amendes jusqu'à 180€ 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 à 10 eur, ne concerne que les véhicules polluants (norme euro 1 et 2, poids lourds) - amendes de 74 à 285€ 	<ul style="list-style-type: none"> - de 1 à 2 eur aux heures de pointe avec un max de 6,4 €/jour
LES EXEMPTIONS	<p>Ne paient pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les motos - les taxis - les véhicules 9 places et + - les véhicules électriques - les TC 	<p>Ne paient pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les véhicules euro 3 et euro 4 - les deux roues - les TC - les véhicules électriques ou au LPG 	<p>Ne paient pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les résidents - les taxis - les motos - les voitures électriques ou hybrides - les TC - les catégories d'exemption se sont élargies depuis 2007 sous la pression des constructeurs
L'HORAIRE	<ul style="list-style-type: none"> - 7h à 18h30 - pas appliqué le WE et jours fériés 	<ul style="list-style-type: none"> - 7h30 à 19h30 - pas appliqué le WE et jours fériés 	<ul style="list-style-type: none"> - 6h30 à 18h30 - pas appliqué le WE et jours fériés
LES RÉSULTATS	<ul style="list-style-type: none"> - recette : 200 millions €/an - coût total : 55% des recettes - diminution des émissions de CO₂ de 19% - réduction du trafic de 18% en moyenne - la congestion a diminué de 30% - augmentation de la vicom des bus - diminution du temps d'attente des bus - impact neutre sur l'économie 	<p>Pas encore disponibles</p>	<ul style="list-style-type: none"> - recette : 80 millions €/an - coût total : 40% des recettes - réduction du trafic de 15% - baisse de 14% des émissions polluantes - important report vers les TC : + 20%



Les résultats des expériences existantes



Durée des trajets avant et après l'instauration du péage urbain à Londres

A Londres, le péage urbain a réduit le trafic de la zone de 18% en moyenne. La vitesse des bus a augmenté et l'attente des passagers a été réduite d'un tiers¹⁰. Les émissions de CO₂ ont diminué de 19%. La clientèle des bus à destination de la zone payante a progressé de 14% de 8 à 9 heures du matin avec 15 000 passagers supplémentaires entre 7 et 10 heures. L'offre de bus a été accrue de 10 000 places¹¹.

A Stockholm, la circulation automobile a baissé de 22 % en moyenne, soit plus de 100 000 véhicules par jour, contre 10 à 15 % attendus. Les embouteillages ont été réduits de plus d'un tiers¹². Le système a été installé de façon permanente le 1^{er} août 2007.

En Norvège (Bergen, Oslo et Trondheim), le prix du péage étant relativement faible, le trafic n'a quasiment pas diminué d'autant que le péage vise à financer le développement des capacités de transport, y compris d'infrastructures routières.

¹⁰ « Air Bruxellois et Transport », IBGE, Département Données et Plans, pp.169-172, mars 2006

¹¹ « Les péages urbains, une solution pour un développement durable des villes ? », François Mirabel, Colloque Monder, 14 septembre 2004 (Québec)

¹² « Un nouveau droit de Cité », Clotilde CHENEVOY, 5 décembre 2006, Autonews.fr

A Singapour, le péage de zone uniforme en place depuis 1975 a réduit de 45% la circulation ! Il a été remplacé en 1998 par un péage de pointe modulant le paiement en fonction du trafic. Bien que les tarifs aient baissé, le volume du trafic a encore diminué de 10 à 15 % pendant les périodes de pointe¹³. La vitesse moyenne aux heures de pointe a doublé (36 km/h)¹⁴.



Autre mécanisme : la taxe kilométrique

Outre le péage urbain, d'autres mécanismes existent pour appliquer le principe « pollueur/payeur ». Parmi ceux-ci, la taxe kilométrique paraît la plus équitable. La logique est simple : plus le conducteur utilise la route, plus son véhicule est polluant, plus son déplacement est coûteux. La taxe kilométrique n'existe pas encore en tant que telle pour les usagers privés de la route.

Les Pays-Bas envisagent un système de tarification routière visant à remplacer les taxes actuelles de circulation et sur la vente des véhicules par une redevance kilométrique en 2012. Cette mesure a fait l'objet d'une décision au Parlement en février 2006.

En Allemagne, ce sont les poids lourds de plus de 12 tonnes qui paient leurs kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier selon leur nombre d'essieux et la valeur d'émission du moteur du tracteur. Depuis le 1^{er} septembre 2007, le camion paie en moyenne 13,5 cents au kilomètre, au lieu de 12,4 cents précédemment ; ces tarifs sont valables jusqu'au 30 septembre 2008. Le montant de la redevance à régler dépend de la catégorie de rejets polluants et du nombre d'essieux du camion.

Plusieurs dispositifs existent pour calculer le déplacement des poids lourds. Le premier est l'On Board Unit (OBU), un dispositif automatique combinant un ordinateur embarqué, le GPS et les données du chronotachygraphe. Ce système est le plus souple et ne nécessite pas d'attentes spécifiques ou de saisies de données fastidieuses. La saisie du nombre d'essieux est faite par le chauffeur à la mise en route du moteur, et après des passages à des barrières virtuelles du réseau autoroutier correspondant à une entrée et à une sortie, le système calcule la longueur du trajet et en déduit le montant de la taxe à payer qui sera débité automatiquement suivant un mode prédéterminé. Les installations d'OBU sont laborieuses, les difficultés de paramétrage, de fonctionnement (kilomètres parcourus en France et décomptés par le système), sont nombreuses et nécessitent souvent plus d'une immobilisation pour un véhicule.

¹³ « Les péages urbains, une solution pour un développement durable des villes ? », François Mirabel, Colloque Monder, 14 septembre 2004 (Québec)

¹⁴ « Air Bruxellois et Transport », IBGE, Département Données et Plans, pp 169-172, mars 2006



La région flamande envisage d'adopter la taxe kilométrique sur le modèle hollandais. En région wallonne, on parle plutôt de vignettes autoroutières.

Il est également possible pour les transporteurs se rendant en Allemagne et empruntant les autoroutes de saisir sur Internet, préalablement à leur déplacement, toutes les données du camion nécessaires au calcul de la taxe kilométrique. Le chauffeur devra être muni d'une preuve de cette réservation.

Enfin, le système le plus utilisé passe par les terminaux de péage. Une saisie manuelle se fait sur des bornes permanentes (3500 bornes à l'échelle européenne) de toutes les données du camion nécessaires au calcul de la taxe kilométrique, de toutes les données

d'itinéraire nécessaires au calcul de la distance parcourue sur le réseau autoroutier ainsi que les dates et heures prévues pour l'accès au point d'entrée sur l'autoroute.

Afin d'appliquer un système analogue aux particuliers, l'Etat de l'Oregon a créé une « Road User Fee Task Force » chargée de concevoir un nouveau système de collecte de fonds pour le financement des routes. Dans cette optique, les chercheurs de l'Oregon State University College of Engineering ont dévoilé deux systèmes sans fil de calcul du kilométrage parcouru par les véhicules. Ces systèmes calculent les kilomètres parcourus par un véhicule entre deux pleins d'essence. Puis, ils lisent automatiquement les données, calculent un montant total et l'ajoutent au coût du carburant tandis que le véhicule fait le plein.

Deuxième partie : À BRUXELLES



Le cas Bruxelles¹⁵

Le contexte

La Région de Bruxelles-Capitale est une région autonome, comparable aux Régions flamande et wallonne, depuis le 18 juin 1989, date des premières élections régionales. La Région de Bruxelles-Capitale exerce ses compétences sur un territoire de 162 km², constitué par 19 communes.

Parmi ses compétences, la Région comprend les « transports ». A savoir : routes, voies hydrauliques, régime juridique de la voirie terrestre, ports... Cette compétence recouvre également la STIB et les taxis, auparavant compétences de l'Agglomération. L'Autorité fédérale coopère avec la Région en matière de transports en raison de son rôle de capitale.

Au cours des dernières décennies, la population de Bruxelles a progressivement diminué, excepté un léger regain depuis quelques années. De plus, ce sont les hauts revenus qui ont eu tendance à migrer vers la périphérie de la ville, sortant de facto de la région. La population en Région de Bruxelles-Capitale présente un profil à capacité fiscale faible. Le nombre de bénéficiaires des aides octroyées par les CPAS y est plus élevé que dans les deux autres Régions et elle a un taux de chômage supérieur à 20% de la population active.

Or c'est cette population précarisée qui supporte grandement le financement des équipements profitant aux navetteurs.

¹⁵ Les sources principales pour développer le cas de Bruxelles :

- « Impact of transport price on mobility and land use in the Brussels area », Pascale LOBE, Senior Consultant, Hugues DUCHATEAU, Managing Director STRATEC s.a., Belgium, 1998
- Avis du panel de citoyens dans le cadre de la mise à jour du plan de la Région Bruxelles-Capitale, mai 2006, MOBIL2015
- « Air Bruxellois et Transport », IBGE, Département Données et Plans, pp.69-172, mars 2006

Ce facteur a appauvri la Région de Bruxelles-Capitale qui connaît un important déficit dont la moitié provient du coût régional de la mobilité des navetteurs. La politique d'équipement et des transports représente le poste budgétaire le plus important, soit 26,5% du budget régional depuis 1990.

Par ailleurs, les activités industrielles ont également suivi une logique centrifuge, s'implantant aux abords de grands réseaux routiers et évitant l'entrée en zone urbaine. Selon le bureau STRATEC, « il est difficile d'identifier la cause actuelle d'une telle évolution, mais il semble qu'elle ait été accélérée par la progression dramatique (« dramatic improvement ») de l'accessibilité de la ville par la route, ce qui résultait de la construction dans les années 70 d'un réseau de voies rapides. »

Le parc automobile

L'ensemble des chiffres avancés concerne l'année 2005.¹⁶

Le parc automobile bruxellois est constitué de 486 744 véhicules à moteur. Si ce chiffre représente 55 000 véhicules supplémentaires en dix ans, il se stabilise, voire régresse légèrement depuis 2000 (491 789 véhicules).

Les voitures constituent 83,2% du total de ces véhicules en RBC. Au 1^{er} août 2005, il y a pour chaque Bruxellois 0,48 voiture, soit 2,07 habitants pour une voiture.

La RBC accueillait 13,2% des véhicules mis en circulation alors que la Région ne totalise que 10% de la population du Royaume. Autre constat : « Depuis 1998, on constate que le nombre de véhicules neufs dépasse à nouveau le nombre de véhicules d'occasion immatriculés à Bruxelles. En 2005, le pourcentage de véhicules neufs immatriculés en RBC est de 55,5% et seulement de 42,7% dans le Royaume. »

Or, les Bruxellois sont en moyenne plus pauvres (10% en dessous de la moyenne belge) que les habitants des deux autres régions.

Comment expliquer que des ménages à revenus plus modestes achètent plus de voitures, dont beaucoup de neuves ? « Ce phénomène de nouvelles immatriculations pourrait être le reflet de l'activité économique de la région. Vu certains avantages fiscaux dont bénéficient les voitures de société, il pourrait être lié à l'augmentation des véhicules mis à la disposition de leurs collaborateurs (Bruxellois ou non) par les sociétés ayant leur siège social à Bruxelles. Ce phénomène pourrait également être lié à l'augmentation du parc de véhicules détenus par des sociétés de location de véhicules, etc.

¹⁶ IBSA Cellule statistique – Ministère
Région Bruxelles Capitale

Au niveau du Royaume, en 2003, 23,3% des véhicules étaient immatriculés pour des personnes morales avec TVA, les 76,7% restants étant immatriculés au nom de personnes physiques ou morales sans TVA. En 2004, 23,7% et en 2005 24,6 % des véhicules immatriculés appartenaient à la première catégorie citée. »

Les transports publics¹⁷

LES GESTIONNAIRES

En Région de Bruxelles-Capitale, plusieurs acteurs publics participent à la gestion de la mobilité : le fédéral (organisme de tutelle de la SNCB, du contrôle aérien et de l'Aéroport de Bruxelles-National et législateur en matière de circulation routière), la Région de Bruxelles-Capitale avec la tutelle sur la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB), le Port de Bruxelles et les services de taxis, les communes pour les voiries communales.

La STIB gère les trams et métro en région bruxelloise. Elle gère également les bus « intra-muros » de la région. Les bus inter-régionaux sont gérés avec les sociétés des deux autres régions : les TEC (région wallonne) et De Lijn (région flamande).

LA FRÉQUENTATION

En 2007, la STIB prévoyait de clôturer l'année avec 285 millions d'usagers¹⁸, soit une augmentation de 5,5 % par rapport en 2006. Un résultat d'autant plus remarquable que déjà en 2006, la STIB avait réalisé 5,7% de croissance par rapport à l'année précédente (269,4 millions de voyages). Depuis 1999 (et ses 159,1 millions de voyages), la STIB voit ses bus, trams et métros de plus en plus remplis : une fréquentation en hausse de 60% en sept ans. Si cette progression devait se poursuivre, le nombre de voyages atteindrait 375 millions en 2010.

C'est le métro, mode de transport public privilégié par les clients de la STIB, qui a connu l'augmentation de fréquentation la plus notable ces dernières années. A lui seul, il couvre presque la moitié des déplacements effectués par la STIB (45% de déplacements en 2005).

LA PART DES TRANSPORTS PUBLICS

La part des transports publics dans les déplacements dans la région est de 36%. Cette part monte à 46% si seules les personnes résidant en région bruxelloise sont prises en

¹⁷ Pour cette partie du dossier :

- Rapport d'activités 2006, STIB, Bruxelles, 2007

- « Cinq ans d'amélioration des transports publics à Bruxelles 2001-2005 », rapport quinquennal du contrat de gestion, STIB, Juin 2006

- Etat des lieux, Mobil 2015, www.mobil2015.irisnet.be

¹⁸ « La Stib commande 102 trams neufs », Philippe Lawson, La Libre Belgique, 18 décembre 2007

*La STIB a procédé
ces dernières années à
d'importants investissements.
Il était temps !*



compte. L'usage des transports publics chute à 25% le week-end (34% si on ne prend que les déplacements des Bruxellois).

Constat concernant les modifications de comportements : les navetteurs sont sensibles au coût de leurs déplacements en voiture. Si celui-ci augmente de 50%, cette modification entraînerait un report modal vers le transport public, faisant grimper la part de marché des transports publics de 36 à 41%.

EN TERMES FINANCIERS

Pour 2007, la STIB planifie 181 millions d'euros de recettes directes et indirectes, soit une augmentation de 8 millions par rapport à 2006. Si ce montant est atteint, la STIB aura doublé ses recettes en dix ans (89,676 millions d'euros en 1997). Toutefois le taux de couverture (c'est-à-dire le rapport entre les recettes propres hors subventions régionales et les charges d'exploitation), s'il s'améliore chaque année, n'atteint encore que 47,66% en 2006. L'amélioration du taux de couverture peut être obtenue par une augmentation de la fréquentation ou une augmentation des prix, mais ce dernier facteur peut paraître profon-

dément inéquitable pour des usagers captifs des transports en commun qui n'ont pas les moyens de se payer une voiture et qui, bientôt, ne pourront plus non plus se payer les transports publics. Des sources de financement plus équilibrées permettant de répartir la charge sur l'ensemble des usagers, et pas sur les seuls Bruxellois, devraient être recherchées.



La création d'un Réseau Express Régional (RER)

Une amélioration drastique de l'offre en transport en commun autour de la région bruxelloise devrait s'opérer grâce à la mise en place d'un Réseau Express Régional (RER). Celui est destiné à offrir une alternative en transport public à la voiture pour les déplacements dans un rayon de 30 km autour de la Région appelée zone RER, soit 135 communes au total. Le RER se déploierait sur huit lignes avec un train toutes les 15 minutes en heure de pointe et devrait comporter une quarantaine de points d'arrêts en région bruxelloise de façon à améliorer également la desserte intra-urbaine.

Il faut savoir que la zone RER compte environ 3 millions d'habitants dont 1,2 millions de personnes actives. Entre 1991 et 2001, le nombre de véhicules à disposition des ménages dans la zone RER a augmenté de 207 400 unités. A plus de 80%, cette augmentation concerne la zone RER hors de Bruxelles où le taux de motorisation (47,9%) est nettement plus élevé qu'en région de Bruxelles-Capitale (35,6%). Sur les 188 000 personnes qui se déplacent chaque matin de l'anneau RER vers la région, 67% utilisent la voiture et 33% les transports en commun. Ces données démontrent clairement tout l'intérêt d'améliorer la desserte en transport public de cette zone.

Le RER devrait être à même d'aspirer une partie importante des navetteurs de la voiture vers les transports en commun (35 000 unités selon les scénarios tendanciels). Seul hic, c'est que la finalisation de ce projet est reportée d'année en année. Au départ prévu pour 2012, l'opérationnalisation pleine et entière du RER est aujourd'hui postposée à 2016 et pendant ce temps, la congestion ne cesse de croître.

En outre, il est établi que le report modal attendu ne s'effectuera que si un certain nombre de mesures dissuasives à l'usage de la voiture sont adoptées dans l'ensemble de la zone : implantation de parkings de dissuasion aux abords des gares, politique de stationnement volontariste, mise en zone 30 des voiries locales, amélioration de l'inter-modalité via notamment l'intégration tarifaire, restriction des capacités routières entrant dans la région.

Le réseau RER tel qu'il devrait être finalisé pour 2016



Parmi ces mesures de dissuasion, la fiscalité automobile est également un levier d'importance englobant des mesures telles que la taxe kilométrique et le péage urbain.

Ces mesures d'accompagnement sont indispensables si l'on veut éviter que l'amélioration de l'accessibilité à la ville n'accroisse la propension à l'exode des classes moyennes vers la périphérie, accroissant de ce fait la navette entrante. Selon l'étude d'incidences menée dans le cadre de la mise à 4 voies de la ligne 161 à Watermael-Boitsfort, le RER présente le risque de perdre 17 725 ménages dont 70% de ménages moyens ou aisés.

Compte tenu des différents éléments de contextualisation précités, comment pouvons-nous penser pertinemment le péage urbain en région bruxelloise ?



Un péage à Bruxelles ?

La réalisation

Les différentes études qui se sont penchées sur un péage urbain à Bruxelles optent pour un modèle à tarification variable selon les heures et pour un système de péage électronique basé sur le modèle londonien.

Les options non définies restent la hauteur du montant exigé pour le passage, le lieu des points de péage (et donc la zone à péage) et les autres paramètres (les transports en commun).

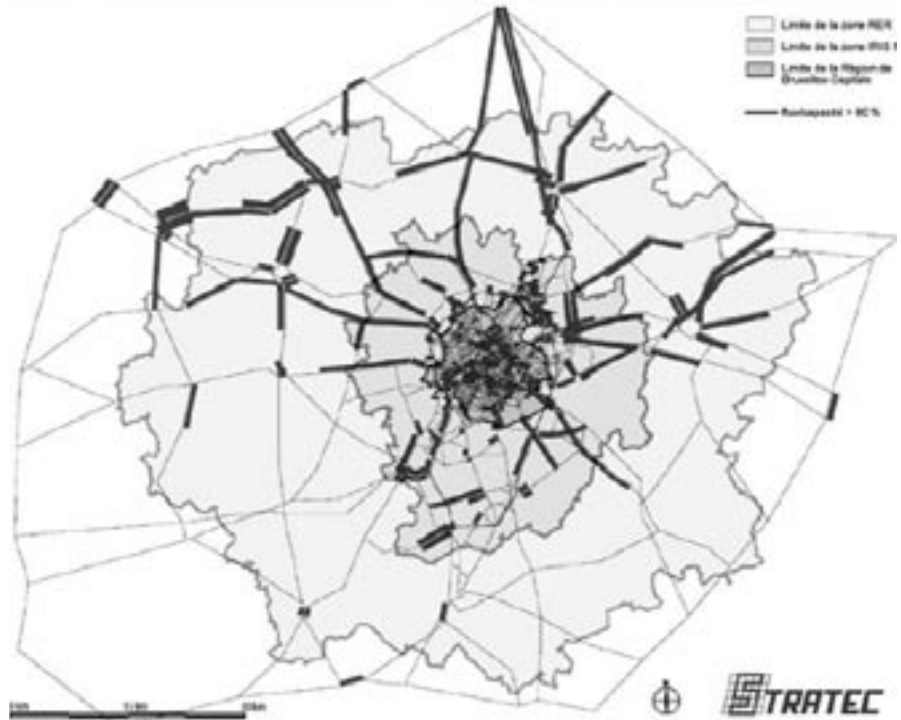
Dans son rapport « *Impact of transport price on mobility and land use in the Brussels area* » (1998), le bureau Stratec développe (via modélisation) cinq scénarios (qui comprennent l'arrivée du RER) pour Bruxelles. Le premier place un péage aux entrées de Bruxelles et fixe le prix à 100 FB (2,5 euros) pour les trajets réguliers (navetteurs) et 150 FB (3,75 euros) pour les non-réguliers. Le deuxième scénario est un calque du premier mais le tarif du péage est doublé (200 et 300 FB, soit 5 à 7,5 euros). Le troisième scénario place des péages à toutes les voies donnant accès au ring avec un tarif 100/150. Le quatrième est un calque du troisième avec les tarifs doublés (200/300). Enfin, un cinquième scénario développe des péages tant au ring qu'aux routes qui donnent accès à Bruxelles, tout en développant un tarif avantageux pour les transports publics (30 FB ou 0,88 euros).

Sans surprise, placer un péage aux entrées de Bruxelles a induit un glissement de la voiture privée au transport public. Mais les péages placés aux entrées de ring renvoient le flux du trafic sur les accès gratuits avec pour résultat que la vitesse moyenne de la zone étudiée est moindre.

La stratégie combinée proposée dans le scénario 5 mène à de meilleurs résultats, une meilleure répartition du trafic, tout en précisant que l'attrait d'un transport public plus accessible influence le résultat.

Dans ses conclusions, Stratec estime que « *les simulations ont montré qu'un péage seulement appliqué au ring n'est pas approprié.* » Le bureau d'études recommande dès lors pour Bruxelles un transport public attractif financé par un péage urbain.

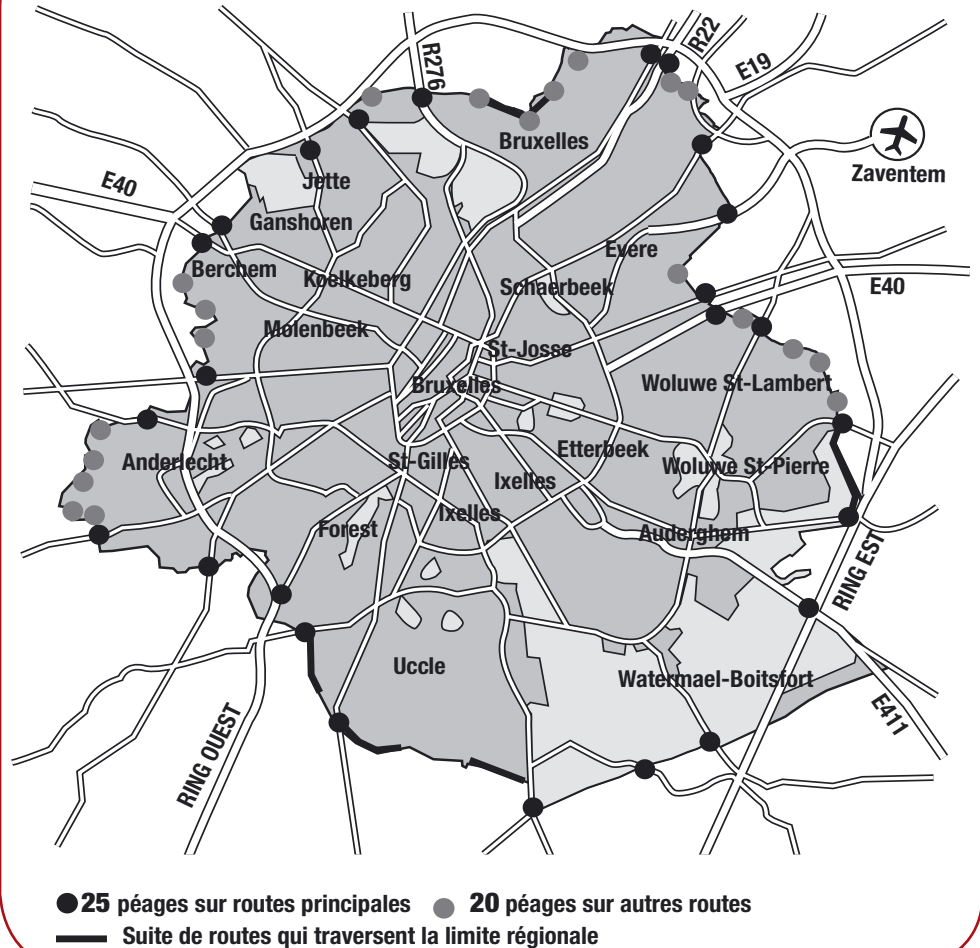
CONGESTION À LA POINTE DU SOIR (17-19H) SUR LE RÉSEAU ROUTIER - ZONE RER



¹⁹ Venaient ensuite (sans estimation de réduction) une politique de stationnement très stricte, un plan de déplacement des entreprises, une bande de circulation pour les véhicules à haute occupation, le car-sharing, la limitation du trafic lourd routier et le transport en commun gratuit.

Lors d'une étude réalisée en 2004, le bureau TM Leuven a analysé diverses pratiques de réduction du trafic. Le péage de Londres et la zone limitée de Rome ont notamment été étudiés. En termes d'efficacité de réduction de trafic, un péage à tarif modulé arrivait en première position (l'étude identifiait un potentiel de réduction du trafic de 15 à 18 %) et la zone à trafic limité en deuxième position (diminution de 7 à 15 %)¹⁹.

LES POINTS D'ENTRÉE DE LA RÉGION BRUXELLOISE



Notons enfin que pour quadriller le ring, une quarantaine d'entrées (42 selon Stratec en 1998, 45 selon Le Soir en 2007) devraient être contrôlées. Plus que Stockholm (18). Moins que Londres (173).

Le coût

Il est difficile d'établir un coût du péage bruxellois tant les possibilités sont variées. L'installation du péage de Stockholm a coûté très cher mais toutes les voitures ont été équipées d'une boîte noire au frais de l'Etat. Au total, le péage a coûté 410 millions d'euros, dont 173 ont été dévolus au système de reconnaissance des véhicules et 76 à l'amélioration des transports publics. Les recettes du péage sont estimées à environ 8 millions d'euros par mois²⁰. A Londres, le fonctionnement total du système est couvert par plus de 60 % des recettes engendrés par le péage. Le péage rapporte 79 millions de livres (117 millions d'euros) par an alors que la ville en espérait 130. Pour Bruxelles, on pourrait tabler avec des frais de gestion représentant 50% des revenus.

En fonction des résultats obtenus dans les projets menés à l'étranger, si on table sur une réduction de 20% de la circulation (c'est l'objectif fixé par le Plan Régional de Développement) avec un péage partant de 3 euros et avec 0,2 euros/km (système de taxe kilométrique), on obtient deux milliards d'euros si on ne taxe que les heures de pointe (6 si on taxe 24h/24). Si on applique un simple péage à l'entrée, on parlera de 120 millions d'euros par an. Pour rappel, le budget total de la Région de Bruxelles-Capitale tourne autour des deux milliards d'euros²¹.

Selon une étude réalisée par la société Econotec qui évalue les coûts-bénéfices des 55 prescriptions à caractère technique du Plan Air-Climat (sur les 81 prescriptions que comporte le Plan), les usagers finaux des prescriptions (conducteurs de véhicules, ménages, exploitants d'installation qui sont sources d'émissions) dépenseraient 355 millions d'euros supplémentaires (dont 87 millions en frais d'exploitation) et les pouvoirs publics déboursaient 115 millions. Soit un total de 472 millions d'euros.

²⁰ « Le péage urbain réduit le trafic à Stockholm », Fredrik J.M Andersson, 19 avril 2006 (http://www.sweden.se/templates/cs/Article_14501.aspx)

²¹ Données émanant d'un entretien avec Th. Duquenne de l'AEB



Problèmes soulevés, et les réponses...

La complexité institutionnelle de Bruxelles

Compte tenu du contexte institutionnel particulièrement alambiqué de la Région de Bruxelles-Capitale, le Département Données et Plans de l'IBGE s'est posé la question en 2006 : « *qui est compétent ?* » pour le péage. Pour répondre à cette question, l'IBGE se demande si ce prélèvement financier sera une redevance ou un impôt. Ce serait une rede-

vance « si le montant payé correspond raisonnablement au prix de l'utilisation du réseau routier qui est ainsi ouvert à la circulation. » Cette option engendrerait plusieurs difficultés : comment déterminer un coût objectif ? Dans quelle sphère de compétence tombe la notion de péage routier ? Etc.

Mais ce péage serait un impôt « si le but est de financer d'autres politiques publiques que l'usage d'un réseau routier et si le montant prélevé semble plus élevé que le service rendu à l'automobiliste. » Comme il n'existe pas de précédent en Belgique, le premier pouvoir à légiférer sur le péage serait le premier servi. Mais pour l'IBGE : « il semble que ce soit l'Etat fédéral qui soit l'autorité la plus pertinente pour adopter ce genre de taxe, vu que l'argent ne devrait pas bénéficier à une seule région, soit la région bruxelloise, mais bien à l'ensemble des régions et à l'Etat fédéral lui-même, s'il s'agit de financer par ce biais une nouvelle politique en matière de mobilité qui dépasse les frontières de notre capitale. » L'IBGE ajoute cependant un paragraphe plus loin : « Si par contre, l'objectif du péage n'est pas de financer le RER mais simplement d'inciter les actuels automobilistes utilisateurs du réseau à se tourner vers les transports en commun existants, dans ce cas la Région bruxelloise pourrait agir seule ou en concertation avec les autres régions. »

La délocalisation des entreprises

La crainte de délocalisation des entreprises en dehors de Bruxelles est un épouvantail fréquemment agité par les décideurs politiques pour justifier le rejet du péage urbain. Cette crainte ne résiste cependant ni à l'analyse, ni à l'étude de cas de l'expérience londonienne.

Dans la capitale anglaise, les entrepreneurs n'ont évidemment pas accueilli l'idée d'un péage urbain avec le sourire. « Avant l'instauration du péage, de grands businessmen prédisaient la fin de Londres, expliquant que ni leur entreprise, ni leurs clients ne voudraient de cette taxe supplémentaire, nous confia Steve Kearns de la Congestion Charging Section des « Transport for London »²². Mais quand nous avons vérifié après un ou deux ans la situation des entreprises, nous avons pu constater que très peu avaient mis leurs menaces à exécution. Et pour cause, l'attrait du centre de Londres continue. »

Par ailleurs et tout en expliquant les difficultés à cerner les conséquences économiques du péage parmi d'autres innombrables facteurs, Steve Kearns a présenté les résultats d'études se basant sur quatre secteurs importants pour le centre de Londres : les Services Financiers et des Affaires, l'hôtellerie et la restauration, le commerce, la valeur des propriétés commerciales.

²² Propos recueillis après la conférence-débat organisée par IEB et le bral, « Péage urbain : clé pour une ville durable ? », 20 novembre 2007.



En comparant la période avant le péage (2001-2002) et après (2003-2005), Steve Kearns constate que le secteur commercial dominant dans la zone d'origine (les finances et les affaires) a présenté une évolution positive après la mise en place de la « *congestion charge* » en termes d'emplois et d'activités commerciales en général. Il faut cependant préciser que ce constat vaut pour l'ensemble de Londres et dans une mesure plus forte.

Ensuite, les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration et le secteur de la vente ont enregistré une croissance commerciale plus forte que le reste de Londres après la mise en place du péage. Enfin, la valeur des propriétés commerciales ne semble pas avoir été affectée par le projet, au contraire. Les valeurs des propriétés commerciales ont plus fortement augmenté dans le périmètre du péage qu'en dehors.

A la lumière de ces résultats, Bruxelles ne pourrait-elle pas, en devenant une ville plus conviviale, espérer également des retombées économiques dans les secteurs liés à la l'hôtellerie, la restauration, les PME, les infrastructures touristiques, etc. ?

Concernant les grandes entreprises pourvoyeuses d'emplois, la majorité d'entre elles fonctionnant sans lien direct avec un public sont déjà en périphérie de la ville. Les autres installées dans une des 19 communes bruxelloises ont besoin de la proximité de la ville pour réaliser leur chiffre d'affaires. Imagine-t-on IKEA ou CORA déménager parce qu'un péage urbain s'installerait en région bruxelloise ? Ceci est d'autant moins probable que le périmètre ciblé en premier lieu ne concernerait aucune grande entreprise de ce type.

Enfin, et même si cet argument renforce le phénomène de gentrification, une meilleure qualité de vie ramènerait à terme en ville une population aisée qui a fui les conditions de vie de la capitale. Cet attrait est illustré par un témoignage sur le site de l'Ecolo Christos Doulkeridis : « *Perso, si quelqu'un me dit qu'il installe un péage aux entrées de BXL, je reviendrai immédiatement m'y réinstaller...* ».

La violation de la vie privée

L'argument a été avancé lors de la conférence d'IEB/Bral du 20 novembre 2007 sur le péage urbain. Les différentes techniques permettant d'identifier les mouvements ou passages de la voiture sont autant de données privées récoltées et potentiellement utilisables par les autorités publiques pour contrôler nos mouvements. Malheureusement, péage ou pas, le mouvement est déjà en route. IBM, forcément intéressé à développer, implémenter – et donc vendre – les technologies numériques des péages urbains estime « *qu'à terme, tous les véhicules seront équipés d'appareils configurables pour différents opérateurs de péage, éventuellement montés en usine.* » Et le contrôle se fera par Galileo, ce système de navigation par satellite européen qui permettra de localiser des objets de moins d'un mètre. Il s'agit du premier système de navigation et de positionnement par satellite entièrement conçu à des fins civiles. Il cible essentiellement le transport dans tous ses aspects (aérien, maritime, routier ou ferroviaire)²³.

Plutôt que de refuser les applications d'un système déjà en place, il s'agit de définir et garantir les garde-fous législatifs pour que l'usage de ces bases de données soit strictement limité à une finalité de service à la collectivité. Toute autre dérive, commerciale ou géostratégique, est à dénoncer.

Le ring pollueur en Flandre

Nombre de politiques posent le constat : l'essentiel de la pollution présente en Région de Bruxelles-Capitale provient du ring, à 85% en terres flamandes. Et la conclusion s'impose :

²³ « *Quel avenir pour les systèmes de péage routier* », Livre blanc, IBM Business Consulting Services, février 2005



impossible de placer un péage le long du ring. Mais quelle nécessité de placer le péage à la sortie du ring ? Le péage pourrait se trouver à l'intérieur des frontières de la Région, ciblant en premier lieu les goulots de passage massif. Des mesures complémentaires devraient être prises pour éviter un report de circulation dans des voies secondaires, mais le fait que le ring ne soit pas sous contrôle bruxellois est un obstacle contournable. Agissons là où c'est possible.

La multiplication des entrées à Bruxelles

Pour quadriller le ring, une quarantaine d'entrées devraient être contrôlées. Plus que Stockholm (18). Moins que Londres (173). Mais dans l'édition du *Soir* du 25 février 2007, Pascal Smet (opposé au péage) identifie 110 portes d'entrée, soit toujours moins qu'à Londres. En outre, toujours dans cette édition du *Soir*, le journaliste Frédéric Soumois constate que 45 portes seraient suffisantes pour cerner le Ring, mais il faudrait alors fermer plusieurs voiries qui traversent les limites régionales pour que celles-ci ne deviennent pas des

tunnels gratuits entre les Régions. Cette solution est techniquement réalisable, même si elle affrontera le mécontentement des riverains. Des solutions de compensations pourraient être trouvées. Ensuite, cette possibilité s'inscrit dans un péage appliqué au ring. Dans une configuration moindre, les problèmes devraient l'être également.

Le report de circulation

On pourrait craindre que la mise en place d'un péage sur une zone crée des zones de congestion ailleurs par un report de circulation. Selon une étude réalisée par la Conférence européenne des Ministres des Transports en 2006, les systèmes de tarification mis en place jusqu'ici n'ont posé aucun problème de détournement de la circulation des axes à péage vers d'autres axes à proximité. A Londres, on a surveillé la circulation sur les axes extérieurs à la zone à péage de congestion mais la circulation qui était déviée était si peu importante qu'on a interrompu les mesures effectuées. L'Allemagne a observé un nombre restreint de cas de détournement de la circulation des autoroutes à péage vers les voies express sans péage et elle a étendu la tarification à ces tronçons de voies express.

Une opinion publique réfractaire ?

L'acceptabilité des systèmes de tarification routière dépend de plusieurs facteurs. L'expérience montre que les responsables politiques et le public doivent ressentir un besoin urgent de mettre en œuvre une nouvelle stratégie de financement qui s'attaque à la congestion du trafic et favorise la protection de l'environnement. A Londres, la congestion a été largement reconnue comme une menace pour l'économie de la ville et sa capacité à attirer et retenir des entreprises devenues de plus en plus mobiles au niveau international. Il était en outre estimé que la congestion nuisait également à la qualité de vie des habitants et des personnes effectuant des déplacements domicile-travail. L'opinion publique était prête à franchir le pas. Le 4 mai 2000, Ken Livingstone, candidat dissident travailliste, a été élu avec 38% des suffrages, devant le candidat du Parti conservateur (26,5%) et celui du Parti travailliste (13%). Il avait fait du péage urbain un argument central de sa campagne.

L'expérience de péage de congestion réalisée à Stockholm montre également qu'il faut « voir pour croire ». Un suivi précis de l'opinion publique avant et durant cette expérience révèle une évolution progressive et continue de l'opinion. Une majorité initialement hostile au péage cordon s'est transformée en une majorité favorable à la redevance au fur et



à mesure que le public s'est familiarisé avec le système et ses effets sur la congestion et la qualité de vie. Sans doute conséquence d'une conscience écologique de plus en plus affûtée, l'opinion publique bruxelloise évolue également dans le sens du péage urbain. Un sondage réalisé par l'IBGE et relaté par le *Soir* du 2 avril 2007 souligne que 56% des personnes interrogées sont d'ores et déjà favorables au péage urbain !

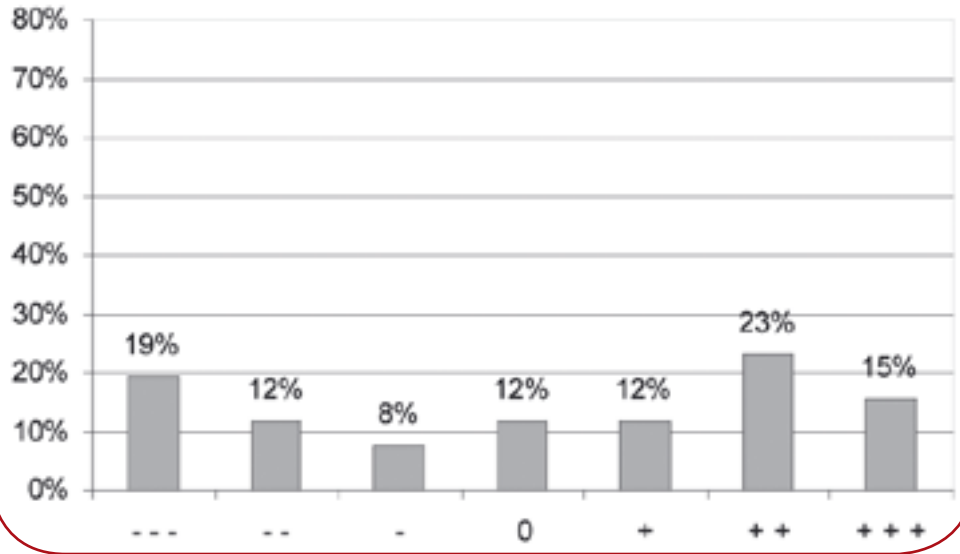
Un sondage Eurobaromètre confirme en juillet 2007 l'intérêt de l'automobiliste pour l'environnement. 62% des Belges sont ainsi disposés à payer pour des transports propres. Cependant, les Européens de l'Ouest sont généralement moins favorables aux péages routiers que les Européens de l'Est²⁴.

Plus anecdotique sur le site de Mobil2015, à la question « rendre l'accès au centre-ville payant », 61% des internautes (338 votants au 2 janvier 2007) votèrent « Oui dès demain ! » (36% « Non surtout pas ! » et 3% d'indifférents).

Par ailleurs, le péage est mieux accepté lorsqu'il place le conducteur dans une position de pollueur-payeur. Pour le chercheur François Mirabel, « les populations demeurent le plus souvent

²⁴ « Le Belge disposé à abandonner la voiture », *Metro* citant www.ec.europa.eu/public_opinion, 27 juillet 2007

Résultat de la consultation du panel citoyen dans le cadre de Mobil2015



hostiles à la mise en place d'un péage urbain dont les objectifs ne sont pas suffisamment clairs et dont les impacts redistributifs n'ont pas été pris en compte et corrigés ». Pour Charles Raux, « si l'acceptabilité d'une mesure de péage urbain est le fruit d'un processus complexe où interviennent des paramètres très divers, l'expérience des débats montre que la perception de l'équité ou, plus trivialement, de la justice de la mesure joue un rôle central, bien plus que l'efficacité économique supposée de ces projets »²⁵.

La mise en place d'un tel projet demande donc une préparation au sein de la population. Le projet européen PRoGRESS a observé huit initiatives ou projets dans huit villes européennes et en a tiré des leçons, recommandations et conclusions. Notamment, il insiste sur la nécessité d'une communication abondante et disponible. Car si habituellement la population est hostile à ce type d'initiative, le vent change. A Londres, les personnes favorables au péage sont passées de 39 à 57 % en quelques mois.

²⁵ Ch. RAUX, *Le péage urbain, Paris, La documentation française, 2007, p. 42.*

L'injustice sociale

Régulièrement, lors de débats en Belgique, l'argument d'un système socialement inéquitable a été avancé pour refuser le principe d'un péage urbain. Il constituerait une injustice sociale.

Steve Kearns, du « *Transport for London* », rejette cette idée. Les études menées concluent que la plupart des employés contactés avec des revenus faibles n'ont pas été touchés de manière considérable par le projet du péage urbain. Cela est dû au fait qu'ils n'habitent pas loin de leur lieu de travail et que peu d'entre eux possèdent une voiture. Pourtant, ces personnes ont une perception mitigée ou négative du péage.

Et Steve Kearns de conclure par une démonstration en trois points :

- Les médias de droite disent que ceux qui sont le plus pauvres n'ont plus les moyens de conduire des voitures au centre de Londres.
- Mais ceux qui sont les plus pauvres, d'habitude, n'ont pas des voitures et ils utilisent les transports en commun.
- Et les bénéficiaires du péage payent pour les améliorations du transport en commun. Le péage bénéficie aux plus démunis. CQFD.



Steve Kearns est venu partager son expérience avec les Bruxellois lors de la conférence organisée par IEB et le Bral le 20 novembre 2007.

Mais le constat est plus nuancé. Les études de « Transport for London » démontrent aussi que les personnes interrogées les plus susceptibles de se considérer perdantes sont celles qui conduisent dans la zone taxée et celles venant de familles avec des revenus moins élevés à l'exclusion de ceux (les plus pauvres) qui n'ont pas des voitures. 25% des personnes interrogées rencontrent des difficultés pour payer. La classe oscillant entre pauvre et revenus moyens bas semble la plus touchée par le principe du péage. Leurs revenus leur permettent sans doute de se procurer une voiture, mais pas d'y consacrer des frais supplémentaires. La taxe viendrait alors mettre à mal leur usage de la voiture, ce qui est en soi un des objectifs du péage, mais qui touche des personnes aux revenus moyens, voire modestes.

Quel public privilégié ? Stéphanie Souche, dans « *les Cahiers Scientifiques du Transport* » n° 43/2003²⁶, fait le tour des littératures sur le « *péage urbain et équité* » et nuance la notion d'équité en fonction des publics visés et objectifs poursuivis. Il y a « *une équité sociale lorsqu'on s'intéresse au sort des catégories de revenus les plus défavorisées. Une équité territoriale qui souligne la nécessaire prise en compte des différences de localisation géographique des individus et des emplois. Enfin une équité qui traduit une liberté retrouvée par la fluidité du trafic et une demande de contribution financière aux seuls utilisateurs de l'infrastructure. Or dans le cas du péage urbain, la difficulté est que ces dimensions sont le plus souvent contradictoires et liées aux configurations locales (e.g. localisation dans ou à l'extérieur du cordon de péage des membres de la société aux revenus les plus faibles).* »

Si l'on prend en compte l'injustice causée aux publics les plus défavorisés, rien ne prouve actuellement que la présence d'un péage augmente l'injustice sociale, déjà bien présente dans le déplacement individuel en voiture.

Lors d'une enquête sur les biens des ménages en 1998, l'Institut de statistiques constatait qu'« *environ 80% des ménages belges possèdent leur propre voiture. A Bruxelles, ce nombre n'atteint plus que 63,5% et, dans le quartile le plus pauvre, il descend sous les 50%. Plus de 40% des ménages du quartile le plus riche possèdent plus d'une voiture. L'employeur met gratuitement une voiture à la disposition d'environ 6% des ménages. Au quartile le plus riche, ce nombre monte à 15%* »²⁷.

Une enquête statistique concernant Paris confirme cette approche. « *Elle fournit une vision détaillée du profil des individus se déplaçant dans l'agglomération francilienne, précise Matthieu Glachant, maître de recherche au Cerna (Ecole des mines de Paris). Elle décrit notamment le*

²⁶ « *Péage urbain et équité : une revue de la littérature* », Stéphanie Souche, les Cahiers Scientifiques du Transport N°43, Pages 119-146, 2003.

²⁷ « *La possession de biens durables et l'utilisation des nouvelles technologies sont essentiellement déterminées par le revenu et l'âge* », dans le cadre de l'enquête sur le budget des ménages 1997/1998, des données sur la possession de biens durables par les ménages belges sont disponibles, http://statbel.fgov.be/press/pr025_fr.asp



*La circulation automobile et
la convivialité des quartiers
sont des frères ennemis*



revenu de la population qui serait directement affectée par un péage, à savoir les automobilistes circulant dans Paris. On constate ainsi que ces individus ont un revenu moyen supérieur de 30 % à celui des usagers des transports collectifs effectuant des trajets équivalents. Si la recette financière était utilisée - comme à Londres ou à Stockholm - pour financer les transports collectifs, un hypothétique péage occasionnerait alors un transfert des automobilistes, en moyenne plus fortunés, vers une population plus modeste »²⁸.

Ainsi, le système routier 'ouvert' comporte lui aussi son lot d'injustices. Comme le souligne Dominique Hartmann, « si les taxes telles l'impôt sur le véhicule, la vignette autoroutière et l'impôt prélevé sur l'essence couvrent la construction et l'entretien des routes, une part des frais d'accidents, atteintes à la santé dues à la pollution et dommages climatiques restent non couverts. En reprenant les catégories grossières de « riches » et « pauvres », on peut dire que les pauvres (qui parcourent moins de kilomètres-personnes et sont nettement moins nombreux à avoir une voiture) paient pour les coûts externes générés davantage par les riches. Et qu'ils pourraient donc

²⁸ <http://www.lesechos.fr/info/transport/4489506.htm>

avoir tout à gagner à passer du mode de financement actuel à une taxation liée à l'utilisation effective de la route.» Le sociologue François Maribel abonde dans ce sens : « l'automobile apparaît comme le moyen de déplacement le plus coûteux pour la collectivité, engendrant des externalités considérables de pollution, de congestion, etc. (...) L'automobile engendre un coût social pour 100 voyageurs-km 3,5 fois supérieur à celui engendré par les transports collectifs. »

Si l'on apporte une distinction entre l'usager et l'habitant de Bruxelles, l'instauration d'un péage routier peut être la possibilité de rétablir quelque peu une injustice sociale. Alors qu'il est en moyenne plus pauvre (voir la présentation de Bruxelles supra), le Bruxellois supporte seul les coûts de qualité de vie (santé, environnement, aménagement du territoire, etc.) tandis que les navetteurs en voiture ne participent pas à une réparation des dégâts causés par le passage. Le constat social est d'autant plus difficile à accepter lorsqu'une partie de ces voyageurs se déplacent en voiture de société. Selon l'Echo du 12 septembre 2007, « 28,9% des employés belges disposent d'une voiture de société, également utilisée pour les déplacements privés, avec pour record historique 512 000 voitures de société en Belgique. » Un cas de ces pratiques fiscales a été rapporté par la Dernière Heure (« la folie des voitures de société », 26 septembre 2005) : la société Deloitte a engagé 150 jeunes comptables avec comme cadeau, une Ford...

Même s'il est difficile de savoir à quel point les voitures de société participent aux problèmes de circulation dans Bruxelles, ce sont elles qui actuellement assurent la progression du parc automobile en Belgique. 37% des véhicules qui franchissent le ring chaque matin sont des voitures de société. Pour Bruxelles, le système fiscal des voitures de société sans contrepartie pour les villes polluées revient à donner des avantages à des personnes (plutôt riches) pour provoquer des nuisances dans l'environnement des Bruxellois (plutôt pauvres).

Le GRACQ propose encore un autre niveau de lecture pour réfléchir à l'équité du système actuel (source : Villeàvélo, n° 129, mars-avril-mai 2007) : « A mesure inchangée, les contribuables bruxellois paieront obligatoirement des droits de polluer (accords de Kyoto) pour celles et ceux qui venant de Flandre ou de Wallonie ont fait le choix de venir bosser en voiture en Région bruxelloise! »

Comment, alors, évaluer correctement l'injustice sociale ? Pour Stéphanie Souche, c'est « la redistribution des recettes du péage et la liberté de choix de l'individu qui deviennent centrales pour juger du caractère équitable de cette mesure tarifaire. La redistribution des recettes du péage



doit permettre de compenser les perdants à l'introduction du péage. D'autre part, la liberté de choix, voire l'existence d'un droit fondamental auquel on se réfère souvent, nécessite d'être clairement définie comme le montrent les expériences de Trondheim et de TEO. La liberté de choix est finalement dépendante de la situation qui prévaut avant et après la mise en place du péage urbain (taxes existantes, alternatives, facteurs socio-démographiques et de déplacements), de l'objectif assigné au péage et de sa forme (niveau du tarif). Bref, de variables identifiées dans le « savoir commun » sur l'équité du péage urbain. Ces éléments plaident en faveur d'une prise en compte du contexte local (alternatives existantes, facteurs socio-démographiques et de déplacements, situation des transports avant l'introduction, péage sur une nouvelle infrastructure) et national (autres taxes existantes, compétitivité du secteur, objectif et forme du péage). »

Ainsi, la création d'un péage aux portes de Bruxelles doit amorcer une réflexion globale sur la mobilité au sein de la ville, notamment en termes de mobilité douce et de transport en commun. La gestion de ces derniers doit intégrer le nouvel afflux de clients et les pouvoirs publics doivent améliorer le service afin que la personne qui délaisse sa voiture ne se sente pas excessivement sanctionnée par le péage. Dans son édito du 25 février 2007, Frédéric Soumois (journaliste - *Le Soir*) soulignait sous le titre « *une taxe irritante mais sans doute indispensable* » qu'« à Stockholm, la moitié de l'investissement a porté sur de nouvelles lignes de bus. A cette condition-là et seulement, l'équité entre les différents moyens de transport sera rétablie ».

La question de l'équité sociale est complexe. Un péage urbain qui intègre un développement conséquent de transports publics bon marché et efficace sera d'autant plus social, permettant aux plus démunis de retrouver une mobilité réelle, tout en ne sanctionnant pas les ménages à revenus modestes.

Notons enfin que ce seront ces mêmes ménages qui seraient désavantagés par des mesures fiscales promouvant la voiture dite propre. Cette fiscalité encourage un renouvellement fréquent de la voiture pour profiter des dernières technologies, option seulement accessible à un petit nombre de conducteurs privilégiés.



Problème soulevé, sans réponses...

La volonté politique

Pour le sociologue François Mirabel, « les expériences de Londres et de Singapour montrent ainsi que de vieux mythes s'effondrent, notamment la croyance selon laquelle la demande de mobilité croît sans limite. Le développement de la voirie urbaine et l'option d'une mobilité choisie n'ont fait que renforcer cette croyance suscitant de nouveaux déplacements en automobile. Le péage urbain se fonde sur la logique inverse : modifier les conditions de mobilité aujourd'hui en contraignant l'usage de l'automobile et en développant les transports collectifs pour une mobilité choisie de qualité demain : c'est le fondement du péage urbain pour une mobilité durable dans les grandes agglomérations»²⁹.

Pour la représentante du parti socialiste Olivia P'tito : « C'est une chose difficile, ce n'est pas comme à Londres. Ici en Région de Bruxelles-Capitale, la situation est tout à fait différente. Un péage inciterait à une plus forte délocalisation et le ring est tout simplement en dehors de la région. Il faut plutôt investir dans les politiques bruxelloises dans Bruxelles, avec les transports en commun, une politique de stationnement. Il faut prendre les choses en considération, cela ne se fait pas en un jour. Je pense qu'il faut raison garder et donc promouvoir le transport en commun, le vélo et toute la politique de stationnement. Le péage est une piste séduisante mais qui n'est pas réellement praticable dans le contexte actuel et dans l'immédiateté. »

D'un côté une vision de la mobilité urbaine, de l'autre une pensée sclérosée de problèmes, de contraintes et d'obstacles jugés infranchissables...

L'avis d'Olivia P'tito n'est pas isolé. Le Ministre bruxellois de la Mobilité brandit aussi le spectre de la délocalisation et de l'injustice sociale. « Nous préférons agir sur le stationnement et ouvrir des parkings de persuasion supplémentaires »³⁰. Les parkings de dissuasion permettraient aux personnes venant de Wallonie et de Flandre de se garer aux abords de la ville et d'y entrer en transports en commun. Tout gain pour la Région bruxelloise mais une vision étroite de l'enjeu climatique : le fonctionnaire de Verviers fera ainsi 120 kilomètres en voiture pour terminer son parcours par 5 kilomètres de bus...

²⁹ « Les péages urbains, une solution pour un développement durable des villes ? », François Mirabel, Colloque Monder, 14 septembre 2004 (Québec)

³⁰ « Après Londres et Stockholm, un péage oxygénerait Bruxelles », Frédéric Soumois, Le Soir, 25 février 2007



péage n'est envisageable « qu'au terme d'un accord de coopération entre les trois Régions, en termes de répartition des recettes et du renfort en transports en commun ». Elle conclura que « le péage n'est pas pour demain ». ³¹ Le Ministre bruxellois des Finances et du Budget Guy Vanhengel ne l'envisage même pas après-demain. Radicalement opposé à la mesure, il défend Bruxelles en « ville ouverte », signalant qu'il faudrait « réfléchir à deux fois avant de pénaliser les citoyens qui viennent travailler à Bruxelles alors que les transports en commun ne leur offrent pas de solution valable ». ³²

Sans surprise, la Febiac et Touring Assistance adoptent la même position.

Secrétaire d'Etat du Logement et de l'Urbanisme, Françoise Dupuis joint enfin sa voix au concert des sceptiques. A la question pour ou contre le péage urbain, elle répond : « je suis plutôt partisane de mesures positives pour réduire le trafic automobile comme la promotion des transports en commun en élargissant la gratuité ou la mise en place de véritables circuits pour cyclistes ». ³³

Pourtant, d'autres avis existent. Lors du débat organisé par IEB et le Bral le 20 novembre 2007, Marie Nagy (Ecolo) et Didier Gosuin (MR) se sont prononcés en faveur du principe du péage urbain. Monsieur Gosuin allant jusqu'à réclamer la suppression de bandes d'entrée à Bruxelles pour engorger les voiries et décourager les automobilistes.

Leur voix rejoint celle du député bruxellois Serge de Patoul (MR) qui a réalisé plusieurs interpellations allant dans le sens du péage urbain. Ainsi le 7 juin 2006, il évoquait à l'attention de M. Pascal Smet le péage urbain comme « solution face aux problèmes de mobilité à Bruxelles. »

³¹ « Après Londres et Stockholm, un péage oxygénerait Bruxelles », Frédéric Soumois, *Le Soir*, 25 février 2007

³² « Péage à Bruxelles : « Pas question », d'après Belga, *La Libre Belgique*, 26 février 2007

³³ « Onze questions express à Françoise Dupuis », Baudouin Peeters, *La Tribune de Bruxelles*, du 16 au 22 mars 2006

Troisième partie : L'AVIS D'IEB



Sur base de l'étude menée ci-dessus, Inter-Environnement Bruxelles pose plusieurs constats.

D'abord au niveau environnemental, les mesures existantes (le Plan Air-Climat entre autres) sont largement insuffisantes pour atteindre l'objectif, pourtant modeste, que sont les accords du protocole de Kyoto.

Ensuite en termes de qualité de vie, le nombre de voitures sur la route ne cesse d'augmenter et rend la ville de plus en plus dédiée à la voiture.

Face à ce double défi, les mesures décidées par le gouvernement bruxellois auront des effets à la marge (fléchage de parking, stationnement en voirie réduit) voire des effets contreproductifs (parking de dissuasion).

Repenser la mobilité dans Bruxelles doit passer par une politique volontariste, visionnaire et contraignante pour les voitures. Aujourd'hui, la fin d'une ville dédiée au « *tout à la voiture* » est arrivée. Comme le souligne le sociologue Bruno Marzloff, spécialiste de la mobilité : « *On n'est pas dans l'épiphénomène. On est dans une tendance de fond. Partout, les signes se multiplient. De Singapour à New York, d'Amsterdam à Bruges ou Tokyo. La lassitude à l'égard de la voiture est générale* ». ³⁴ Milan applique un système de péage depuis janvier 2008, Londres renforce son système, Paris y pense. Bruxelles sera-t-elle absente de cette dynamique ?

³⁴ « *Faut-il supprimer les voitures* », Christophe Boltanski, *Le Nouvel Observateur*, 20 septembre 2007

Certes, le péage urbain est une solution parmi d'autres. La gestion des parkings, si elle est drastique, peut obtenir des résultats. Des bandes réservées aux seuls bus pourraient voir le jour sur les autoroutes.

Mais le péage recèle plusieurs avantages conséquents. La formule est souple, adaptable aux spécificités des villes. Le système s'autofinance (même s'il faut trouver des prêteurs ou partenaires économiques pour le lancement de l'opération). Elle existe déjà dans plusieurs villes permettant de sortir des modélisations de projet pour constater sur le terrain les effets positifs et négatifs des différents systèmes.

Elle a fait ses preuves, tant en termes d'efficacité (elle est la solution la plus efficace en termes de réduction de gaz à effets de serre) qu'en termes de rentabilité (à Londres, le système s'autofinance et dégage des bénéfices).

Le péage n'est pas une mesure extrémiste. Il accepte la présence de voitures en ville (mieux, il en a besoin pour obtenir un équilibre financier) mais entend réduire puis réguler les entrées des automobiles.

Parmi les désavantages cités du péage urbain, l'injustice sociale est le point auquel il faut prêter le plus d'attention. Un péage urbain ne peut se construire sans simultanément développer fortement les transports publics qui desservent la ville. Ces transports doivent améliorer leur fréquence, leur confort, leur fiabilité et leur accessibilité financière. Si ces conditions sont réunies, si les transports en commun deviennent performants, l'effet social pervers du péage urbain est contrecarré. Cela dit, même sans installation d'un péage urbain, le citoyen a logiquement droit à un service de transports publics efficace, étendu et de qualité.

Concrètement, au vu des expériences à l'étranger, plusieurs scénarios sont envisageables. S'il est difficile aujourd'hui, sans étude de faisabilité poussée, de préconiser une forme de péage plutôt qu'une autre, il semble cependant préférable que le péage cible les navetteurs avec pour objectif de les décourager de prendre leur voiture. Néanmoins, les Bruxellois devraient aussi contribuer à l'effort mais un tarif réduit pourrait être envisagé à leur profit, comme c'est le cas à Londres. Il faut en effet éviter un effet pervers souvent dénoncé : la taxe pesant sur les navetteurs libérerait le centre ville au profit des Bruxellois qui rouleraient de plus belle.



La zone payante devra être relativement étendue. Cibler le Pentagone n'aurait pas beaucoup de sens : le nombre de déplacements en voiture y est trop faible et il y a peu d'emplois (95 000) dans la zone. Celle-ci est, de plus, bien desservie en transports en commun. Le périmètre pourrait cependant être à l'intérieur de Bruxelles et incluant des voies importantes d'arrivées dans la ville.

Si ces objectifs et cibles sont reconnus par la Région, le coût du péage devra être important, dissuasif, et le tarif augmentera en fonction des plages horaires. Par ailleurs, et comme le souligne l'IBGE, *« s'il l'on souhaite que le coût du péage se répercute sur le comportement du navetteur, il faut veiller à ce que celui-ci ne puisse déduire fiscalement ces frais supplémentaires ou se les voir rembourser par son employeur. »*³⁵

³⁵ *« Etude prospective et comparative pour une stratégie environnement et mobilité en RBC », IBGE / Dpt Données et Plans, janvier 2006*

A l'instar de l'IBGE, Inter-Environnement Bruxelles place le péage dans une forme d'impôt, qui serait touché par la Région bruxelloise et l'Etat fédéral (un prorata serait à négocier).

*Les espaces de circulation libérés
par les navetteurs peuvent être
réinvestis par les modes doux*



Les fonds levés par le péage devraient essentiellement être réinvestis dans la qualité et la fréquence des transports publics. Cette condition est indispensable pour permettre aux transports en commun d'absorber les transferts entre déplacements privés et publics.

Au niveau technique, le péage à cordon a un désavantage. Les espaces de circulation libérés par les voitures de navetteurs risqueraient d'être pris d'assaut par les voitures bruxelloises. IEB prône plutôt un système permettant de taxer les conducteurs en fonction de leur déplacement, dès le premier mètre parcouru. L'On Board Unit (OBU) appliqué en Allemagne serait trop fastidieux à l'usage. Le Vehicle positioning system n'est pas encore opérationnel à grande échelle. Le DSRC (Dedicated short range communication) est prêt, mais il demande au préalable l'équipement de tous les véhicules franchissant les portes de Bruxelles. Or aujourd'hui, de plus en plus de GPS équipent les nouveaux modèles. La DSRC est donc de plus en plus proche de nous.

En attendant, un cordon peut cibler les goulots de circulation sur un périmètre précis. Les espaces définis cibleraient les passages fréquents des voitures. L'organisation de la circulation autour de l'espace payant veillerait à éviter tout contournement et à ce qu'un vaste détour soit plus coûteux (en temps et en argent) que le paiement de la taxe. Dès le départ, le système serait phasé dans le temps pour, en cas de réussite, couvrir un territoire de plus en plus large.

Le projet sera difficile à mettre en place. Forcément. Mais son succès aurait une réelle influence pour la qualité de vie dans la capitale belge.

Qu'auraient à gagner les Bruxellois, les touristes, et les navetteurs dans cette aventure ?

- D'abord un air respirable, une santé, un environnement sain. En préambule, le plan « *Bruxell'Air* » précise que « *le triangle constitué par la Flandre-Bruxelles, le sud des Pays-Bas et la Ruhr constitue une des régions au monde où la pollution atmosphérique est la plus élevée, avec la cuvette de Milan et la région de Shanghai* ». Tout est dit.
- Ensuite une circulation plus fluide et un partage de la route. Non seulement, le péage améliorerait la mobilité (la capacité à se déplacer) mais aussi l'accessibilité (la capacité d'atteindre, l'interconnexion entre les différentes activités ou fonctions dans un quartier, une ville).³⁶
- Enfin des transports publics efficaces. A condition que la Région fasse des transports publics un acteur incontournable de la politique de mobilité. Ces transports amélioreront leur vitesse de déplacement grâce à une circulation moins dense, mais leur fréquence devra être plus soutenue.

Inter-Environnement Bruxelles a conscience que le défi d'instaurer un péage urbain à Bruxelles est considérable. Il ne peut être la seule solution à tous les maux environnementaux et autres de la ville. En défendant cette alternative, Inter-Environnement Bruxelles insiste sur l'urgence de mesures coercitives fortes en défaveur de l'auto. Si l'on veut modifier le profil de la ville, réduire la présence des voitures est incontournable. Et vital.

³⁶ Pour une vision urbaine de la notion d'accessibilité : « *Transportation Accessibility* », Carlos A. Alba, CE 790, University of Wisconsin-Milwaukee, December, 2003, <http://www.uwm.edu/Dept/CUTS/2050/access.pdf>

BIBLIOGRAPHIE SELECTIVE

Documents

- GLACHANT Mathieu, Equité sociale et péage urbain : une évaluation de huit scénarii pour Paris, CERNA, Ecole des mines de Paris, Septembre 2004.
- LOBE Pascale, Senior Consultant, DUCHATEAU Hugues, Managing Director STRATEC s.a, Impact of transport price on mobility an land use in the Brussels area, Belgium, 1998.
- MIHALY Almos, « Restreindre l'usage de l'automobile. L'impossible devenu réalité », Bruxelles en mouvements, n°104, 17 juillet 2003.
- MIRABEL François, Les péages urbains, une solution pour un développement durable des villes ? Colloque Monder, 14 septembre 2004 (Québec).
- PRoGRESS Project 2000, Pricing road use for greater responsibility, efficiency and sustainability in cities (Bristol - Copenhagen - Edinburgh - Genoa - Gothenburg - Helsinki - Rome - Trondheim), CM.10390, Main Project Report, juillet 2004.
- RAUX Charles, Le péage urbain, Paris, La documentation française, 2007.
- Avis du panel de citoyens le cadre de la mise à jour des déplacements régionaux de la mise à jour du plan de la Région Bruxelles-Capitale, mai 2006, MOBIL2015.
- Air Bruxellois et Transport, IBGE, Département Données et Plans, pp. 169-172, mars 2006.
- Etude prospective et comparative pour une stratégie environnement et mobilité en RBC, IBGE / Dpt Données et Plans, janvier 2006.
- Conférence sur les redevances routières. Choix technologiques et coût-efficacité, CEMT, Paris, 1^{er} juin 2006.

Inter-Environnement Bruxelles remercie tous ceux et celles qui ont collaboré à ce dossier. Il a été réalisé grâce à la collaboration de nombreux acteurs. En particulier : Thierry Duquenne de Bruxelles Mobilité et Hughes Duchâteaux du bureau STRATEC pour leur importante documentation. Ce dossier n'aurait pu être réalisé sans la contribution de toutes les personnes qui ont participé à la conférence du 20/11/2007, organisée par le BRAL et Inter-Environnement Bruxelles. Les recherches, analyses et rédaction de ce dossier ont été réalisées par Olivier Bailly et Claire Scohier.

Photos et illustrations : Philippe Meersseman : pp. 3, 4, 9, 15, 16, 19, 27, 31, 36, 38, 43 et 44. Almos Mihaly : p. 29. Marie-Claire Schmitz : pp. 33 et 40. Bernard Devillers : p. 35. Transport for London : p.10. Graphisme : François Hubert. Impression : De Beys. Editeur responsable : Jacqueline Gilissen, place des Bienfaiteurs, 5, 1030 Bruxelles.

Brochure réalisée dans le cadre du décret de l'Éducation permanente de la Communauté française.

D/2007/2523/1

INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES

POUR FAIRE DE BRUXELLES UNE VILLE DURABLE

Inter-Environnement Bruxelles (IEB) est une fédération, de près de 80 comités de quartiers et groupes spécialisés dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Depuis près de 30 ans, Inter-Environnement Bruxelles agit pour améliorer la qualité de la vie à Bruxelles. La fédération défend et promeut une ville qui permet à la fois émancipation et solidarité. Son fonctionnement et son évolution doivent garantir le bien-être des générations actuelles et à venir. Une perspective urbaine et humaine.

Les enjeux

Les enjeux auxquels la région de Bruxelles-Capitale doit faire face sont immenses.

Outre le défi climatique et les multiples menaces sur notre environnement, les enjeux sont également économiques et sociaux : 30% des Bruxellois vivent avec un revenu inférieur au seuil de pauvreté. Entre 1990 et 2005, le nombre de chômeurs a augmenté de 53%. Plus de trente mille familles sont en attente d'un logement décent et l'on continue à constater une fuite des familles de classe moyenne, ce qui diminue l'assiette fiscale de la Région et accentue d'autant la dualisation de la population bruxelloise.

L'enjeu est aussi politique car la tendance est lourde : la recherche d'une meilleure compétitivité est devenu le fondement unique de tous les projets politiques qui nous sont proposés. En entérinant de la sorte la compétition entre les individus, entre les quartiers de Bruxelles, entre les Régions ou entre les capitales européennes, on a créé les conditions qui expliquent le constat désolant qui précède. Et l'on a oublié une valeur qui pourtant constitue une réponse aux enjeux qui nous attendent. Cette valeur, c'est la solidarité.

Sensibilisation et information

La ville concentre et amplifie les maux de notre temps. Mais elle constitue aussi une occasion unique d'y répondre. Car la ville est riche de ressources et de besoins aussi, l'occasion d'adopter une politique de développement qui cherche l'adéquation entre ces besoins et ressources, qui privilégie son métabolisme propre au lieu de rechercher un développement de type exogène, rarement respectueux de la qualité de vie de ses habitants et plus facilement susceptible de délocalisation.

Pour encourager l'implication citoyenne, IEB s'efforce de rendre ces enjeux plus compréhensibles. Avec nos comités membres, nous effectuons un travail de sensibilisation qui s'adresse aussi bien à la population qu'aux pouvoirs publics et l'association ambitionne de participer modestement, au quotidien, à la transformation de la ville. Pour que demain Bruxelles devienne une ville durable.

**Vous voulez découvrir les activités d'Inter-Environnement Bruxelles ?
Contactez-nous.**



**Inter-Environnement
Bruxelles asbl**

Fédération des comités
d'habitants de Bruxelles.

Rue du Midi, 165.

1000 Bruxelles.

Tél. : 02 223 01 01.

Fax : 02 223 12 96.

E-mail : info@ieb.be.

Site Internet : www.ieb.be.

LE PÉAGE URBAIN, AUJOURD'HUI !

Aujourd'hui, en janvier 2008, les défis auxquels doit faire face Bruxelles sont immenses.

Le défi environnemental n'est pas le moindre : Bruxelles présente un taux de pollution parmi les plus élevés d'Europe et à l'heure où le monde entier en a enfin pris la mesure, le défi climatique mérite que notre ville s'impose enfin des objectifs de réduction des gaz à effet de serre. Londres ambitionne de les réduire à 60% d'ici 2020. Pendant ce temps, les dernières projections indiquent qu'à politique inchangée, Bruxelles verra ses émissions de CO₂ augmenter de 8,5% d'ici 2010¹ !

A Bruxelles, la pression automobile est l'une des principales responsables de la production de particules fines et de CO₂. Malgré toute une batterie de mesures incitatives (amélioration de l'offre des transports public, plan Bruxelles-Air, création de pistes cyclables, sensibilisation, ...), l'usage de la voiture continue à croître.

Il est temps de prendre conscience de ce problème et de passer aux mesures coercitives. Après Singapour, Stockholm, Londres, Rome et Milan, Bruxelles sera-t-elle la prochaine ville polluée à faire le choix de l'efficacité en instaurant le péage urbain ?

Dans cette brochure, Inter-Environnement Bruxelles déconstruit nombre d'idées reçues sur ce sujet et plaide avec force pour l'instauration rapide d'un péage urbain à Bruxelles, pour faire de Bruxelles dès demain une ville durable !

¹ Par rapport aux chiffres de 1990

**Vous voulez découvrir les activités d'Inter-Environnement Bruxelles ?
Contactez-nous.**



Inter-Environnement Bruxelles asbl
Fédération des comités d'habitants de Bruxelles.
Rue du Midi, 165, 1000 Bruxelles.