

Motion de M. Cools contre le projet de taxation kilométrique en Région bruxelloise.

M. Cools rappelle que le gouvernement bruxellois a l'intention de créer une taxe kilométrique applicable autant aux navetteurs qu'aux habitants.

Ce projet a été élaboré sans concertation préalable avec les autres régions, les différentes communes bruxelloises ou les représentants du monde socio-économique.

Selon M. Cools, cette méthode est inacceptable.

Ce projet risque de dégrader l'attractivité économique de la Région bruxelloise et de ses communes.

Cette taxe entraînera aussi un coût supplémentaire très important pour les indépendants et les travailleurs qui ont besoin d'une voiture pour se déplacer.

Le Conseil communal doit donner un signal clair pour indiquer qu'il souhaite la révision concertée de ce projet de taxation kilométrique.

M. Cools n'a pas d'objection à l'encontre des amendements déposés par M. Hayette, qui instaurent le principe du « pollueur payeur ».

Le projet de taxation kilométrique ne répond d'ailleurs absolument pas à ce principe, puisque les véhicules polluants et non-polluants sont soumis à la même taxation, du moment qu'ils parcourent le même nombre de kilomètres.

Ce projet ne permet pas davantage de lutter contre la congestion automobile. Pour ce faire, l'instauration d'un péage urbain en fonction des heures de circulation serait beaucoup plus efficace.

M. Hayette remarque que ce projet suscite des divisions non seulement parmi les citoyens mais aussi au sein des partis politiques, y compris le sien.

Quoique ce projet ne soit pas d'une actualité brûlante, il convient que la commune émette un avis.

M. Hayette a déposé quatre amendements pour mettre l'accent sur certains points qui lui paraissent importants.

Le premier énonce le principe du « pollueur payeur », qui lui paraît relever du bon sens : plus on roule, plus on pollue, et donc il est normal dans ce cas de payer davantage. Le produit de cette taxe doit être consacré à l'amélioration du bien-être de l'ensemble des citoyens via des projets environnementaux.

Le second amendement insiste sur la nécessité d'augmenter l'offre de transports en commun. Il convient de réfléchir à la mise en service de transports en commun électriques ou à hydrogène, mais de toute façon, quel que soit le combustible utilisé, une augmentation des transports en commun entraînera une réduction de la circulation automobile et donc réduira le niveau de pollution.

Le 3^{ème} amendement promeut l'octroi d'aides sous forme de compensation destinées à permettre aux détenteurs de véhicules polluants de les remplacer par des voitures plus performantes sur le plan environnemental. En effet, de nombreux travailleurs modestes, voire précarisés, sont obligés de recourir à la voiture et les véhicules bon marché qu'ils utilisent sont souvent très polluants.

Il faudrait aussi prévoir une certaine dégressivité de cette taxe en fonction des revenus en instaurant des tarifs sociaux pour les personnes défavorisées.

Le dernier amendement invite la Région bruxelloise à conclure un accord avec les Régions wallonne et flamande pour déterminer une politique publique en ce domaine, Bruxelles n'étant pas un îlot isolé du reste du pays.

Dans ce débat, M. Hayette n'est pas partisan de positions aussi tranchées que M. Cools. Selon M. Hayette, la commune d'Uccle ne doit pas se prononcer nécessairement pour ou contre l'instauration d'une taxe kilométrique mais affirmer qu'en cas d'instauration d'une telle taxe, elle tient à avoir certaines garanties.

Mme Delvoye signale que son groupe politique s'est dès le départ opposé au projet du gouvernement bruxellois, non en raison d'une hostilité de principe à l'égard d'une réforme de la fiscalité automobile mais en raison de l'absence totale de concertation avec les autres régions et avec les communes.

De plus, le contexte de la crise du covid n'est certainement pas le plus propice pour adopter une mesure de ce genre, qui serait un véritable coup de grâce pour les citoyens.

Mme Delvoye n'est pas favorable au principe du « pollueur payeur », qui serait particulièrement injuste pour les personnes handicapées, dont la mobilité requiert un véhicule à moteur, ou pour les travailleurs moyens ou modestes, souvent contraints d'utiliser un petit véhicule d'occasion.

Mme Delvoye est disposée à voter en faveur de cette motion mais souhaiterait que l'amendement de M. Hayette relatif au principe « pollueur payeur » ne soit pas adopté.

M. Desmet précise que le groupe Ecolo est contre la proposition de motion de M. Cools.

En effet, le concept même de motion suppose un travail en commun entre formations politiques en vue d'un consensus qui, dans le cas d'espèce, est manifestement impossible.

L'argument du coût est souvent avancé contre ce projet de taxe de la Région bruxelloise mais le coût induit par la pollution causée par la circulation automobile est bien plus élevé, alors que les habitants et visiteurs de la Région bruxelloise ont droit à un air sain. Les dépenses directes et indirectes liées à la pollution de l'air (nuisances sonores, émissions de gaz à effet de serre, insécurité routière, etc.) ont coûté 1,6 milliard d'euros au contribuable bruxellois en 2018.

En réalité, les dégâts de la politique du « tout à la voiture » et la nécessité de réduire significativement le trafic automobile sont établis depuis longtemps.

L'argument hypocrite du coup de force du gouvernement bruxellois par manque de concertation ne tient pas la route, vu que l'idée du péage est envisagée depuis fort longtemps sans parvenir à être concrétisée à l'échelon national.

Le plan régional de mobilité Iris 2 de 2010 avait l'ambition de réduire de 20 % la pression automobile à l'horizon 2018. Selon le constat de Bruxelles-Mobilité, celle-ci n'a diminué que de 2 % entre 2001 et 2016.

Il faut donc aller de l'avant. L'instauration d'une taxe kilométrique zonale va dans le bon sens et permettra d'enclencher un cercle vertueux par l'affectation de son produit à des projets en faveur de l'environnement (développement des transports en commun, aménagements piétons et cyclables, etc.).

M. De Bock signale que la majorité de son groupe soutient le projet de taxation kilométrique, qui est préférable à une taxation forfaitaire.

Mais le gouvernement bruxellois a commis l'erreur de s'avancer sur un prix qui, aux yeux des automobilistes, a paru d'emblée exorbitant.

M. De Bock est évidemment favorable à une concertation afin de s'accorder sur une vision globale car tout le monde doit faire un effort.

Mme Maison votera contre la motion de M. Cools.

Le coût annuel des embouteillages est vraiment exorbitant en raison de leurs effets sur la santé, le stress, les temps de parcours, la pollution. Le Bureau du Plan a d'ailleurs évalué ce montant à 2,5 milliards d'euros.

Par conséquent, il est beaucoup plus juste de taxer à l'usage plutôt qu'à la possession.

Par ailleurs, Mme Maison est aussi en faveur du programme « Smart Move », car il ne s'agit pas seulement de diminuer le trafic automobile mais aussi de rendre le trafic plus fluide et moins stressant pour les citoyens contraints d'utiliser la voiture, grâce à des tarifs différenciés en fonction des horaires de circulation.

En outre, le gouvernement bruxellois tient compte de la dimension sociale en prônant une taxation réduite pour les petites cylindrées.

Mme Fremault rappelle qu'en 2019, tous les partis étaient favorables à une évolution en ce domaine et considéraient qu'il était normal de passer d'une taxation de la propriété à une taxation à l'usage.

Sur la forme, les partis étaient traversés par différentes opinions, les uns favorables à une taxe au kilomètre, les autres à l'instauration d'un péage, chaque solution présentant des avantages et des inconvénients en fonction des publics visés.

Mais si le principe d'une taxation kilométrique repose sur des arguments défendables, la méthode utilisée par le gouvernement bruxellois, fondée sur le fait accompli, est inadéquate, au vu des réactions extrêmement vives qu'elle a suscitées dans les autres régions.

Il était inopportun ou à tout le moins très imprudent de déposer un projet d'ordonnance sur une matière sensible ayant des répercussions au-delà des 19 communes sans mettre en branle au préalable des mécanismes de concertation, et ce d'autant plus que l'adhésion de la population est fondamentale pour la réussite de toute politique en cette matière.

Mme Fremault regrette que le projet alternatif de péage urbain inversé, analogue au dispositif mis en place à Rotterdam, n'ait pu être adopté par le Parlement bruxellois.

Mme la Présidente du Conseil procède au vote sur les amendements.

Le groupe Ecolo vote oui pour l'amendement n° 1 et s'abstient sur les trois autres.

Le groupe MR vote contre tous les amendements.

Le groupe CDH vote oui pour les amendements n° 1, 2 et 4 et s'abstient sur l'amendement n° 3.

Le groupe Défi vote oui pour les amendements n° 1, 2 et 4 et s'abstient sur l'amendement n° 3, à l'exception de Mme Maison et de M. Clumeck, qui votent contre tous les amendements.

Le groupe Uccle en avant vote en faveur de tous les amendements.

M. Sax vote en faveur de tous les amendements.

Mme la Présidente du Conseil procède au vote sur la motion.

La motion est adoptée par 23 oui, 17 non et 2 abstentions.