

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2008-2009

31 MAART 2009

### DEBAT

over de eventuele invoering van stadstol  
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

### VERSLAG

uitgebracht namens de verenigde commissies  
voor de Financiën,  
de Infrastructuur en Leefmilieu

door mevrouw Marie-Paule QUIX (N),  
mevrouw Céline DELFORGE (F) en  
de heer André du BUS de WARNAFFE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

#### Commissie voor de Financiën :

*Vaste leden* : mevr. Isabelle Emmery, mevr. Julie Fiszman, mevr. Anne Sylvie Mouzon, de heren Eric Tomas, Rudi Vervoort, Olivier de Clippele, Serge de Patoul, Denis Grimberghs, Joël Riguelle, Frédéric Erens, mevr. Marie-Paule Quix.

*Plaatsvervangers* : mevr. Viviane Teitelbaum, mevr. Julie de Grootte.

#### Commissie voor de Infrastructuur :

*Vaste leden* : de heren Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Willem Draps, mevr. Martine Payfa, de heren Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri, mevr. Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

*Plaatsvervanger* : mevr. Fatima Moussaoui.

#### Commissie voor Leefmilieu :

*Vaste leden* : de heer Ahmed El Ktibi, mevr. Olivia P'tito, mevr. Anne Swaelens, de heer Alain Destexhe, mevr. Caroline Persoons, mevr. Jacqueline Rousseaux, de heer André du Bus de Warnaffe, mevr. Valérie Seyns.

*Plaatsvervanger* : de heer Fouad Ahidar.

*Ander lid* : mevr. Adelheid Byttebier.

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2008-2009

31 MARS 2009

### DÉBAT

relatif à l'instauration éventuelle d'un péage  
urbain en Région de Bruxelles-Capitale

### RAPPORT

fait au nom de la commission  
des Finances, de l'Infrastructure et  
de l'Environnement

par Mmes Marie-Paule QUIX (N),  
Céline DELFORGE (F) et  
M. André du BUS de WARNAFFE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

#### Commission des Finances :

*Membres effectifs* : Mmes Isabelle Emmery, Julie Fiszman, Anne Sylvie Mouzon, MM. Eric Tomas, Rudi Vervoort, Olivier de Clippele, Serge de Patoul, Denis Grimberghs, Joël Riguelle, Frédéric Erens, Mme Marie-Paule Quix.

*Membres suppléants* : Mmes Viviane Teitelbaum, Julie de Grootte.

#### Commission de l'Infrastructure :

*Membres effectifs* : MM. Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Willem Draps, Mme Martine Payfa, MM. Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

*Membre suppléante* : Mme Fatima Moussaoui.

#### Commission de l'Environnement :

*Membres effectifs* : M. Ahmed El Ktibi, Mmes Olivia P'tito, Anne Swaelens, M. Alain Destexhe, Mmes Caroline Persoons, Jacqueline Rousseaux, M. André du Bus de Warnaffe, Mme Valérie Seyns.

*Membre suppléant* : M. Fouad Ahidar.

*Autre membre* : Mme Adelheid Byttebier.

## INHOUDSTAFEL

I.	INLEIDING.....	3
II.	HOORZITTINGEN VAN 28 APRIL 2008 .....	3
	II.1. Hoorzitting met de heer Hugues Duchâteau, afgevaardigd bestuurder van STRATEC .....	3
	II.2. Hoorzitting met de heer Thierry Duquenne, zaakgelastigde bij Brussel Mobiliteit .....	4
	II.3. Hoorzitting met de heer Steve Kearns, van Transport for London .....	8
	II.4. Gedachtewisseling .....	14
III.	HOORZITTINGEN VAN 8 JANUARI 2009 .....	21
	III.1. Hoorzitting met de heer Frédéric Dobruszkes, lector aan het « Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire » van de ULB (IGEAT) .....	21
	III.2. Hoorzitting met de heer Christian Valenduc, algemeen adviseur op de studiedienst van de FOD-Financiën en secretaris van de afdeling « Fiscaliteit en Parafiscaliteit » van de Hoge Raad van Financiën....	24
	III.3. Hoorzitting met de heer Bruno Lombaert, advocaat aan de balie van Brussel, docent aan de Universitaire Faculteiten Saint-Louis .....	30
	III.4. Hoorzitting met de heren Willem Debeuckelaere, voorzitter, en Stefan Verschuere, ondervoorzitter van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.....	40
	III.5. Gedachtewisseling.....	44
IV.	HOORZITTINGEN VAN 4 FEBRUARI 2009.....	56
	IV.1. Hoorzitting met de heer Bram Claeys, beleidsmedewerker energie, klimaat en mobiliteit bij Bond Beter Leefmilieu .....	56
	IV.2. Hoorzitting met mevrouw Claire Scohier, beleidsmedewerkster bij Inter-Environnement Bruxelles (IEB).....	59
	IV.3. Hoorzitting met de heer Ben Bellekens, medewerker bij de BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu) .	64
	IV.4. Hoorzitting met mevr. Isabelle Pauthier, directrice van het ARAU (Atelier de recherche et d'action urbaines) .....	67
	IV.5. Gedachtewisseling .....	73
	IV.6. Regeling van de werkzaamheden.....	81
V.	HOORZITTINGEN VAN 31 MAART 2009 .....	82
	V.1. Hoorzittingen met vertegenwoordigers van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest .....	82
	V.1.1. Hoorzitting met mevrouw Francine Werth, Unie van de Middenstand .....	82
	V.1.2. Hoorzitting met de heer Pierre Thonon, algemeen directeurbeheerder van het Verbond van Ondernemingen te Brussel (BECI – VOB) .....	84
	V.1.2.a. Gedachtewisseling .....	87
	V.1.3. Hoorzitting met de heer Philippe Van Muylder, ABVV .....	87
	V.1.4. Hoorzitting met mevrouw Myriam Gérard, ACV .....	88
	V.1.5. Hoorzitting met mevrouw Yaël Huysse, ACLVB .....	89
	V.2. Hoorzittingen met vertegenwoordigers van Febiac .....	89
	V.2.1. Hoorzitting met de heer Michel Martens, directeur van de studiedienst van Febiac.....	89
	V.2.2. Hoorzitting met mevrouw Nadine Atanassoff, adviseur bij Febiac.....	92
	V.2.3. Gedachtewisseling .....	93
VI.	EINDE VAN DE BESPREKING .....	99

## TABLE DES MATIÈRES

I.	INTRODUCTION.....	3
II.	AUDITIONS DU 28 AVRIL 2008 .....	3
	II.1. Audition de M. Hugues Duchâteau, administrateur délégué de STRATEC .....	3
	II.2. Audition de M. Thierry Duquenne, chargé de mission à Bruxelles Mobilité.....	4
	II.3. Audition de M. Steve Kearns, du Transport for London .....	8
	II.4. Echange de vues.....	14
III.	AUDITIONS DU 8 JANVIER 2009.....	21
	III.1. Audition de M. Frédéric Dobruszkes, maître de conférences à l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire de l'ULB (IGEAT)....	21
	III.2. Audition de M. Christian Valenduc, conseiller général au Service d'Études du SPF Finances et secrétaire de la section « Fiscalité et Parafiscalité » du Conseil supérieur des Finances.....	24
	III.3. Audition de M. Bruno Lombaert, avocat au barreau de Bruxelles, chargé d'enseignement aux Facultés universitaires Saint-Louis.....	30
	III.4. Audition de MM. Willem Debeuckelaere, président, et Stefan Verschuere, vice-président de la Commission de la protection de la vie privée .....	40
	III.5. Échange de vues .....	44
IV.	AUDITIONS DU 4 FÉVRIER 2009.....	56
	IV.1. Audition de M. Bram Claeys, chargé de mission énergie, climat et mobilité au Bond Beter Leefmilieu.....	56
	IV.2. Audition de Mme Claire Scohier, chargée de mission à Inter-Environnement Bruxelles (IEB).....	59
	IV.3. Audition de M. Ben Bellekens, collaborateur du BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu).....	64
	IV.4. Audition de Mme Isabelle Pauthier, directrice de l'ARAU (Atelier de recherche et d'action urbaines) .....	67
	IV.5. Echange de vues.....	73
	IV.6. Ordre des travaux .....	81
V.	AUDITIONS DU 31 MARS 2009 .....	82
	V.1. Auditions des représentants du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale .....	82
	V.1.1. Audition de Mme Francine Werth, présidente de l'Union des classes moyennes .....	82
	V.1.2. Audition de M. Pierre Thonon, administrateur directeur général de l'Union des entreprises de Bruxelles (BECI – UEB).....	84
	V.1.2.a. Echange de vues.....	87
	V.1.3. Audition de M. Philippe Van Muylder, représentant de la FGTB .....	87
	V.1.4. Audition de Mme Myriam Gérard, représentante de la CSC .....	88
	V.1.5. Audition de Mme Yaël Huysse, représentante de la CGSLB .....	89
	V.2. Auditions des représentants de la Febiac .....	89
	V.2.1. Audition de M. Michel Martens, directeur du service d'études de la Febiac.....	89
	V.2.2. Audition de Mme Nadine Atanassoff, conseillère à la Febiac.....	92
	V.2.3. Echange de vues .....	93
VI.	CLÔTURE DES DÉBATS .....	99

## I. Inleiding

Na verschillende interpellaties in de plenaire vergadering van 18 januari 2008, met betrekking tot de stadstol en de milieufiscaliteit <sup>(1)</sup>, zijn de commissies voor Financiën, Infrastructuur en voor Leefmilieu bijeengekomen om een debat te voeren over de eventuele invoering van een stadstol in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Daartoe zijn vier reeksen hoorzittingen gehouden, op 28 april 2008 alsook op 8 januari, 4 februari en 31 maart 2009, met verschillende gedachtewisselingen.

## II. Hoorzittingen van 28 april 2008

### II.1. Hoorzitting van de heer Hugues Duchâteau, afgevaardigd bestuurder van STRATEC

De heer Hugues Duchâteau houdt voor de commissie een uiteenzetting – met slides – over de opportuniteit van een stadstol in Brussel. Zijn uiteenzetting omvat zes delen : waarom een tol invoeren ? Tegen welk tarief ? Zou deze tol ten goede komen aan de maatschappij ? Wat zijn de voorwaarden voor succes ? Wat zou de bestemming van de ontvangsten zijn ? In welke mate zou een dergelijke maatregel aanvaard worden ?

Waarom stadstol ? Op die manier zou men kunnen strijden tegen de verkeerscongestie : de stadstol zou kunnen leiden tot een modal shift naar het openbare vervoer, zou het verkeer tijdens de spitsuren beter spreiden en zou het ongewenste verkeer in de Brusselse straten omleiden. Een tweede doel van stadstol is de luchtvervuiling in de stad te verminderen. Stadstol zou ook een betere toegankelijkheid van de stad garanderen.

Volgens welke regels zou het tarief berekend moeten worden ? Er zijn verschillende mogelijkheden : men zou, volgens het principe dat de vervuiler betaalt, de gebruiker alle externe kosten doen dragen die hij op het vlak van het milieu veroorzaakt. Men zou het tarief in de tijd en in de ruimte kunnen aanpassen volgens de verkeerscongestie of volgens de hinder (broeikasgassen).

Wat zou het voordeel van een dergelijke tol voor de maatschappij zijn ? Men stelt vast dat de tijdswinst van de gebruikers ongeveer 60 tot 80 % van de voordelen van een stadstol vertegenwoordigt. De vermindering van de hinder van broeikasgassen vertegenwoordigt 20 tot 40 % van het nut van een stadstol. Wat betreft de verbetering van de toegankelijkheid van de stad, heeft men nog geen precies idee.

In de Randstad in Nederland, waar het om een betaalzone voor ongeveer 10 miljoen inwoners gaat, wordt het maat-

(1) Zie volledig verslag nr. 14 van 18 januari 2008, bladzijde 29 tot 72.

## I. Introduction

A la suite de plusieurs interpellations développées lors de la séance plénière du 18 janvier 2008, relatives au péage urbain et à l'écofiscalité <sup>(1)</sup>, les commissions des Finances, de l'Infrastructure et de l'Environnement se sont réunies en vue de mener un débat sur l'instauration éventuelle d'un péage urbain en Région de Bruxelles-Capitale.

A cette fin, quatre séries d'auditions ont été organisées, le 28 avril 2008 ainsi que les 8 janvier, 4 février et 31 mars 2009, avec plusieurs échanges de vues.

## II. Auditions du 28 avril 2008

### II.1. Audition de M. Hugues Duchâteau, administrateur délégué de STRATEC

M. Hugues Duchâteau présente à la commission un exposé, documenté par des transparents, concernant l'opportunité de l'instauration d'un péage urbain à Bruxelles. Son exposé comprendra six parties : pourquoi instaurer un péage ? A quel tarif ? Est-ce que ce péage profiterait à la collectivité ? Quelles sont les conditions d'un succès ? Quelle serait l'affectation des recettes ? Quelle serait l'acceptabilité d'une telle mesure ?

Pourquoi un péage routier ? Celui-ci permettrait principalement de lutter contre la congestion automobile : il mènerait ainsi à un report modal vers les transports en commun, permettrait d'étaler les pointes et détournerait le trafic indésirable des rues bruxelloises. Un deuxième but avoué d'un péage routier est de faire diminuer la pollution en ville. Enfin, un péage permettrait une meilleure accessibilité de la ville.

Selon quelles règles calculerait-on le tarif ? Il y a plusieurs possibilités : on pourrait, selon le principe du « pollueur-payeur », faire supporter par l'utilisateur tous les coûts externes qu'il cause en matière d'environnement. On pourrait faire varier le tarif dans le temps et dans l'espace selon l'état de la congestion routière ou le niveau des nuisances (gaz à effet de serre).

Quel serait le profit d'un tel péage pour la collectivité ? On constate que les gains de temps des usagers représentent quelque 60 à 80 % des avantages d'un péage urbain. La réduction des nuisances des gaz à effet de serre représente 20 à 40 % de l'utilité d'un péage urbain. Quant à l'amélioration de l'accessibilité de la ville, on n'en a pas encore une idée très précise.

Par exemple, dans la Randstad aux Pays-Bas, où il s'agit d'un péage de zone concernant environ 10 millions d'ha-

(1) Voir compte rendu intégral n° 14 du 18 janvier 2008, p. 29 à 72.

schappelijk voordeel bijvoorbeeld geraamd op 1,5 miljard euro per jaar. In Stockholm waar het om een tol gaat voor 275.000 inwoners, bedraagt het maatschappelijk voordeel 84 miljoen euro per jaar.

Wat zijn de voorwaarden voor het succes van een stadstol? Het is belangrijk dat men de grootste aantrekkingspolen van verkeer binnen de perimeter van de stadstol brengt. Men moet ook zorgen voor voldoende capaciteit inzake openbaar vervoer om de model shift te verwerken: in Brussel gaat het om het GEN, de metro en de trams, maar ook om de overstapparkings in de rand.

Waarom worden de ontvangsten van de tol bestemd? Men zou in principe de ontvangsten moeten bestemmen voor overheidsuitgaven met de hoogste maatschappelijke output, volgens een kosten-batenanalyse. In het geval van Brussel zouden de ontvangsten van de tol voornamelijk bestemd moeten worden voor de uitbreiding van de capaciteit van het openbaar vervoer, met inbegrip van de overstapparkings en vervolgens voor een vermindering van de heffing op de arbeid.

Als men bijvoorbeeld een tol invoert tegen 7,5 EUR per toegang met abonnement en 11,25 EUR per toegang zonder abonnement, stelt men een stijging van de bevolking vast binnen het cordon met 4 %, maar daarentegen een vermindering van de werkgelegenheid (handelszaken en diensten) met 5 %.

De spreker toont de commissie een aantal grafieken met de impact voor de gezinnen en de werkgelegenheid van een eventuele invoering van een stadstol rond Brussel.

Hoe kan men de stadstol aanvaardbaar maken voor de bevolking? Vandaag stoot het principe in het algemeen niet meer op verzet. De publieke opinie moet overtuigd worden van de efficiëntie van het project. De spreker wijst erop dat de proefperiode in Stockholm voldeed, maar dat de kost van de proef toch 400 miljoen euro bedroeg.

## **II.2. Hoorzitting met de heer Thierry Duquenne, zaakgelastigde bij Brussel Mobiliteit**

De spreker zal tijdens zijn uiteenzetting de redenen aankaarten waarom het beter zou zijn stadstol in Brussel in te voeren, vervolgens het voorbeeld van Stockholm en Milaan en tot slot de mogelijkheden in Brussel bespreken.

Waarom zou men een stadstol moeten invoeren? Zoals de heer Duchâteau gezegd heeft, is het enerzijds de bedoeling om de verkeerscongestie te verminderen en anderzijds de lasten van de infrastructuur te financieren en de verontreiniging te verminderen.

De eerste tol in België gaat terug tot 1933, toen men een tunnel onder de Schelde in Antwerpen aangelegd heeft:

bitants, le profit social est évalué à 1,5 milliard d'euros par an. A Stockholm, où il s'agit d'un péage de cordon qui concerne 275.000 habitants, le profit social est de 84 millions d'euros par an.

Quelles sont les conditions du succès d'un péage urbain? Il est impératif d'inclure dans le périmètre du péage les plus gros attracteurs de trafic routier. Il faut également créer des capacités de transport public suffisantes pour absorber les transferts: c'est-à-dire, à Bruxelles, le RER, le métro et les trams, mais aussi les parkings-relais en périphérie.

A quoi affecter les recettes du péage? Il faudrait en principe les affecter aux dépenses publiques dont le profit social est le plus élevé, selon une analyse coût/bénéfice. Dans le cas de Bruxelles, les recettes du péage devraient être affectées principalement à l'augmentation de la capacité des transports publics, y compris les parkings-relais et, ensuite, à une diminution des taxes sur le travail.

Par exemple, si on instaure un péage de cordon au prix de 7,5 EUR par accès avec abonnement et de 11,25 EUR par accès sans abonnement, on observe une augmentation de la population à l'intérieur du cordon de 4 %, mais par contre une diminution de l'emploi (commerces et services) de 5 %.

L'intervenant présente à la commission une série de graphiques montrant l'impact sur les ménages et sur l'emploi de l'instauration éventuelle d'un péage de cordon autour de Bruxelles.

Enfin, comment rendre le péage acceptable par le public? Aujourd'hui le principe ne fait généralement plus problème. L'opinion publique doit en effet être convaincue de l'efficacité du projet. L'intervenant fait observer qu'à Stockholm, la mise à l'essai a été probante, mais le coût de l'essai s'est quand même élevé à 400 millions d'euros.

## **II.2. Audition de M. Thierry Duquenne, chargé de mission à Bruxelles Mobilité**

L'orateur abordera dans son exposé, premièrement les raisons pour lesquelles il serait judicieux d'instaurer un péage urbain à Bruxelles, ensuite l'exemple de Stockholm et de Milan et, enfin, les possibilités qui s'offrent à Bruxelles.

Quelles sont les raisons qui pousseraient à l'instauration d'un péage urbain? Comme l'a dit M. Duchâteau, il s'agit d'une part de réduire la congestion automobile, d'autre part de couvrir les charges de l'infrastructure et enfin de diminuer la pollution.

Le premier péage en Belgique remonte à 1933 lorsqu'on a construit un tunnel sous l'Escaut à Anvers: un péage a été

er is toen tol ingevoerd tot in de jaren 60 om de investeringskosten van dat kunstwerk te financieren. In de jaren 80 heeft men een nieuwe tunnel onder de Schelde aangelegd, de Liefkenshoekstunnel, waar ook tol geheven is om uit de kosten te raken. Andere bekende voorbeelden van tunnels of bruggen met tol zijn : de tunnels in de Alpen, de brug in Normandië of meer recent het viaduct van Millau.

Er bestaan verschillende soorten stadstol :

- een tol bij de toegang tot de stad;
- een tol zodra men beweegt;
- een tol naargelang de afgelegde afstand,
- een tol naargelang de uitstoot van de motor.

De eerste stad die een stadstol ingevoerd heeft is Singapore, in 1976. Er zijn nog andere historische voorbeelden : Trondheim (Oslo), waar een tol voor de financiering geheven is. De tol van Londen alsook de tol van Stockholm, die bedoeld zijn om het verkeer terug te dringen, en tot slot de tol van Milaan om de verontreiniging te verminderen. In Nederland waar men een tol zal invoeren voor 2010-2012 gaat het om de invoering van een nieuwe fiscaliteit.

Zijn uiteenzetting zal niet gaan over het voorbeeld van Londen, waarover de heren Kearns en Catlow zullen spreken, aangezien de vertegenwoordigers van Londen aanwezig zijn.

In Stockholm varieert de tarifiering volgens het uur. Het verkeer is er met 27 % afgenomen, wat veel meer is dan de verwachte 15 %. Er was een proefperiode van zes maanden, waarna een referendum een positief resultaat heeft opgeleverd. Het Zweeds parlement heeft een definitieve beslissing genomen in 2007.

De investeringsuitgaven bedroegen 173 miljoen voor het systeem voor de erkenning van de nummerplaten, 76 miljoen voor de aankoop van 300 extra bussen, 32 miljoen voor de controle-infrastructuur en 16 miljoen voor de decoders. De verwachte modale shift was 15 % en die is gestegen tot 20 en zelfs tot 27 %, wat een vermindering met ongeveer 100.000 automobilisten betekent. Het tolsysteem van Stockholm telt 21 toegangspoorten.

De spreker toont de commissies op een grafiek de resultaten die met stadstol in Stockholm zijn behaald

In Milaan werd begin 2008 stadstol ingevoerd. Interessant is dat de oppervlakte van Milaan vergelijkbaar is met die van Brussel. Milaan is een stad met 1.308.000 inwoners. De stadstol in Milaan geldt voor een gebied van 8 km<sup>2</sup>, zijnde 77.000 inwoners. Het systeem bevat 43 toegangspoorten. De tarifiering varieert volgens de vervuiling door de motor : langs een poort rijden kost 0 tot 10 EUR volgens het soort vervuiling dat het voertuig in kwestie veroorzaakt.

instauré jusque dans les années 60 pour couvrir les coûts d'investissement de cet ouvrage. Dans les années 80, on a refait un nouveau tunnel en dessous de l'Escaut, le Liefkenshoekstunnel, où un péage a été instauré pour amortir les frais. D'autres exemples célèbres de tunnels ou de ponts à péage sont connus : les tunnels alpins, le pont de Normandie ou encore, tout récemment, le viaduc de Millau.

Il existe différents types de péages urbains :

- un péage aux accès de la ville;
- un péage dès que l'on bouge;
- un péage en fonction de la distance parcourue;
- un péage en fonction des émissions du moteur.

La première ville à avoir établi un péage urbain est la ville de Singapour en 1976. On observe également d'autres exemples historiques : la ville de Trondheim (Oslo), où il s'agit d'un péage de financement, le péage de Londres ainsi que celui de Stockholm, qui sont des péages de congestion, et enfin celui de Milan, destiné à réduire la pollution. Aux Pays-Bas, où se mettra en place un péage pour 2010 - 2012, il s'agit de l'instauration d'une nouvelle fiscalité.

L'exemple de Londres, dont vont parler MM. Kearns et Catlow, ne fera pas l'objet de son exposé puisque les représentants de Londres sont présents.

En ce qui concerne l'exemple de Stockholm, on observe que la tarification est variable selon l'heure. La diminution observée du trafic est de 27 %, ce qui est largement plus que les 15 % espérés. Un essai a eu lieu pendant six mois, à la suite de quoi un référendum a donné un résultat positif. Une décision définitive a été prise par le Parlement suédois en 2007.

Les dépenses d'investissement ont été de 173 millions pour le système de reconnaissance des plaques, 76 millions pour l'achat de 300 bus supplémentaires, 32 millions pour l'infrastructure de contrôle et 16 millions pour les décodeurs. Le report modal espéré était de 15 %, il est passé à 20 voire 27 %, ce qui signifie une diminution d'environ 100.000 automobiles. Le péage de Stockholm comporte 21 portes d'accès.

L'orateur montre aux commissions sur un graphique les résultats obtenus par le péage à Stockholm.

L'exemple de Milan : ce péage a été mis en place au début de cette année 2008. Ce qui est intéressant, c'est de voir que Milan a une surface comparable à celle de Bruxelles. Milan est une ville d'1.308.000 habitants. Le péage urbain à Milan concerne 8 km<sup>2</sup>, soit 77.000 habitants. Il comprend 43 portes. Ce péage offre une tarification variable en fonction de la pollution du moteur : on passe de la gratuité à 10 EUR par passage, selon le type de pollution du véhicule considéré.

De resultaten zijn een algemene vermindering van het verkeer met 14 % en, rekening houdend met de vrijgestelde voertuigen, stelt men vast dat het verkeer daalt met 20 % binnen de zone, maar ook met 8 % buiten de zone. Men stelt daarentegen vast dat het aandeel van het bovengronds openbaar vervoer slechts in geringe mate is toegenomen.

Wat zijn de perspectieven in Brussel ? Eerst moet men zich afvragen wat men in Brussel wil verwezenlijken : stadstol om de congestie te bestrijden, om de vervuiling te verminderen ? Als men beslist om stadstol te heffen, waar zal men die dan invoeren ? Rond de Vijfhoek ? Rond het Gewest ? Rond een stadsgemeenschap die ruimer is dan het Gewest ? Hoe zal die stadstol georganiseerd worden ? Zal het gaan om tol per zone of om tol om een gordel rond Brussel binnen te rijden ?

In Brussel leidt de verkeerscongestie ertoe dat de periodes buiten de spits langer worden en beginnen aan te sluiten met de spitsuren. Congestie is synoniem met economische verliezen, die onder meer te wijten zijn aan de stijging van de kosten van het openbaar vervoer dat geblokkeerd zit in de opstoppingen. De congestie drijft de inwoners ook uit de stad. Ten slotte is het probleem in Brussel, net als overal elders, dat de externe kosten niet geïnternaliseerd worden.

Wat zou de doelstelling van stadstol in Brussel zijn ? Een realistische doelstelling die men hier zou kunnen vaststellen is een vermindering van het autoverkeer met 20 % in Brussel.

Waar moet de tol geheven worden ?

- Als de stadstol word ingevoerd rond de Vijfhoek, zal die symbolisch wel belangrijk zijn, maar niet erg efficiënt, aangezien slechts 12 % van de verplaatsingen de Vijfhoek als bestemming heeft.
- Als men de stadstol rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest invoert, bestaat het gevaar dat het Gewest geïsoleerd geraakt en dat de bedrijven wegtrekken.
- Als men de stadstol op een grotere schaal dan Brussel invoert, wat moet men dan kiezen : het GEN-gebied ? De hele Benelux, naar het Randstad-model ?

Hoe wordt het stadstolsysteem rond Brussel ingevoerd ? Zoals in Londen, waar dat geldt voor een beperkt grondgebied ? Of moeten er toegangspoorten worden geïnstalleerd ? Het probleem dat men bij de simulatie vaststelt is dat hoe hoger de tarieven voor de pendelaars zijn, hoe meer Brusselaars hun wagen gebruiken. Degenen die in het stadstolgebied wonen, betalen niet en op de wegen nemen de Brusselaars de plaats van de pendelaars in.

Een andere mogelijkheid is om stadstol in te voeren naargelang het afgelegde aantal kilometer of nog een tol per afgelegde kilometer na een forfaitair bedrag bij de start.

Les résultats sont une diminution globale de 14 %, et si l'on tient compte des véhicules exemptés, on observe une diminution de 20 % à l'intérieur de la zone, mais également de 8 % hors zone. Par contre, on observe une faible augmentation de la part des transports en commun de surface.

Quelles sont les perspectives à Bruxelles ? Il importe d'abord de se demander ce qu'on veut faire à Bruxelles : un péage pour lutter contre la congestion, pour diminuer la pollution ? Si on décide de faire un péage, où va-t-on l'instaurer ? Autour du pentagone ? Autour de la Région ? Autour d'une communauté urbaine plus vaste que la Région ? De quelle manière va-t-on l'établir ? S'agira-t-il d'un péage de zone ou d'un péage de cordon ?

À Bruxelles, la congestion automobile se traduit par un allongement des périodes « hors pointe », évoluant vers la pointe. La congestion est synonyme de pertes économiques, dues notamment à l'augmentation des coûts des transports en commun bloqués dans les embouteillages. Cette problématique mène également à une fuite des habitants. Enfin, le problème à Bruxelles, comme partout ailleurs, est qu'il n'y a pas d'internalisation des coûts externes.

Quel serait l'objectif d'un péage à Bruxelles ? Un objectif réaliste que l'on pourrait se fixer est celui d'une diminution de 20 % des voitures à Bruxelles.

Où instaurer ce péage ?

- Si on l'instaure autour du pentagone, il s'agira certes d'un symbole mais qui sera peu efficace, étant donné que 12 % seulement des déplacements se font à destination du pentagone.
- Si on le fait autour de la Région de Bruxelles-Capitale, on risque un isolement supplémentaire de la Région, ainsi qu'une délocalisation des entreprises.
- Si on le fait sur une échelle plus large que Bruxelles, que choisir : la zone RER ? Le Benelux tout entier, comme sur le modèle du Randstad ?

Comment établir ce péage autour de Bruxelles ? Faut-il faire comme à Londres où cela fonctionne sur un territoire restreint ? Ou faut-il établir des portes d'accès ? Le problème qu'on constate dans la simulation est que plus on augmente les tarifs pour les navetteurs, plus il y a de Bruxellois sur la route. Donc ceux de l'intérieur ne paient pas, et on remplace sur les voiries un navetteur par un Bruxellois.

Une autre possibilité est d'établir un péage en fonction des kilomètres parcourus, ou encore un péage au kilomètre parcouru après un forfait au démarrage.

In het eerste geval, als men een forfaitair bedrag naargelang van de afgelegde kilometers aanreken, ontmoedigt men niet het gebruik van de auto voor korte afstanden : men stelt immers vast dat 5.000 personen hun wagen gebruiken voor trajecten van minder dan één kilometer en dat 35.000 personen hun wagen gebruiken voor trajecten van minder dan drie kilometer. Daarom zou er een formule nodig zijn die bij het vertrek een forfaitair bedrag aanreken en daarna een tarief per kilometer. Dat systeem zou bijgevolg nadelig zijn voor de kleine afstanden en tot meer billijkheid leiden.

Waar zit de billijkheid in de stadstol ? Er wordt vaak gezegd dat stadstol « de rijken bevoordeelt ». Dat is niet noodzakelijk zo, aangezien enkel de mensen die een auto hebben stadstol betalen. De armste Brusselaars hebben evenwel geen wagen en zouden die tol dus niet hoeven te betalen. Degenen voor wie de wagen een noodzakelijk instrument is, zouden daarentegen worden benadeeld : dat probleem moet dus sereen bestudeerd worden.

Als men een ander beleid, namelijk dat van het gratis openbaar vervoer, onder de loep neemt, stelt men vast dat die maatregel ertoe kan leiden dat mensen die normaliter te voet gaan het openbaar vervoer gaan gebruiken : dat beleid zou evenwel kunnen worden opgevat als een flankerende maatregel van het tolbeleid.

Wat de haalbaarheid van stadstol betreft, stelt men vast dat tol per kilometer veel bakens vereist en onder meer de invoering van het Galileo-systeem, dat de GPS moet vervangen. Voorts zou de invoering van het GEN noodzakelijk zijn. De stadstol zal dus niet voor morgen zijn, aangezien Galileo niet voor 2013 en het GEN niet vóór 2016 worden verwacht. Men zou de inwoners goed moeten uitleggen wat er bij zo'n beleid op het spel staat. Men stelt vast dat in geval van invoering van stadstol het aandeel van het openbaar vervoer tot met 45 % zou kunnen stijgen.

Wat zijn de alternatieven voor stadstol ? Enerzijds doen betalen voor het parkeren. Het probleem is dat van de firmawagens : men heeft vastgesteld dat 70 % van de mensen die in Brussel werken, een gratis parkeerplaats ter beschikking heeft, waarvan de helft zich niet op de weg bevindt. 35 % van hen is dus « untouchable ».

Een ander alternatief is de beperking van de wegcapaciteit : ofwel een beperking van de toegang tot Brussel met het risico dat een Brusselaar de plaats van een pendelaar inneemt, ofwel een beperking van de capaciteit binnen de stad, maar dan zijn degenen die op bussen en trams zijn aangewezen daarvan het slachtoffer.

Een derde mogelijkheid is een verkeersverbod dat niet geldt voor buurtbewoners. Dat systeem bestaat onder meer in Italië. Het is echter niet simpel om de uitzonderingen op dat systeem te snappen.

Dans le premier cas, si on fait un forfait en fonction des kilomètres parcourus, on ne dissuade pas les courtes distances : en effet, on constate que 5.000 personnes utilisent leur voiture pour des trajets de moins d'un kilomètre, et 35.000 personnes utilisent leur voiture pour des trajets inférieurs à 3 kilomètres. C'est pourquoi il faudrait une formule qui fasse payer un forfait au démarrage, et puis un tarif au kilomètre. Ce système pénaliserait donc les petites distances et amènerait davantage d'équité.

Quelle est l'équité du péage urbain ? On entend souvent dire qu'un péage « favorise les nantis » : cela n'est pas nécessairement vrai, étant donné que seuls les gens qui possèdent une voiture paient un péage. Or, les Bruxellois les plus pauvres ne disposent pas de voiture et donc ne devraient pas payer cette taxe. Par contre, ceux pour qui la voiture est un outil incontournable seraient défavorisés : il faut donc étudier cela sereinement.

Si on considère une autre politique, qui est celle de la gratuité des transports en commun, on constate que cette mesure risque de causer un report de la marche vers les transports en commun : cette politique pourrait cependant être conçue comme un accompagnement de la politique du péage.

Concernant la faisabilité d'un péage, on constate qu'un péage au kilomètre nécessite beaucoup de balises, et notamment l'instauration du système Galileo, amené à remplacer le GPS. Par ailleurs, l'instauration du RER serait nécessaire. Ce n'est donc pas demain la veille qu'on instaurerait un péage urbain, puisqu'on n'attend pas Galileo avant 2013 et le RER avant 2016. Il faudrait bien expliquer aux habitants les enjeux d'une telle politique. On observe qu'en cas d'instauration d'un péage urbain, la part des transports en commun pourrait augmenter jusqu'à 45 %.

Quelles sont les alternatives au péage ? D'une part, rendre le stationnement payant. Le problème est celui des voitures de société : on a constaté que 70 % des gens qui travaillent à Bruxelles ont une place gratuite à disposition, dont la moitié hors voirie. 35 % d'entre eux sont donc « intouchables ».

Une autre alternative est la restriction de la capacité routière : soit une restriction de l'accès à Bruxelles, avec le risque qu'un Bruxellois prenne la place d'un navetteur, soit une restriction de la capacité à l'intérieur de la ville, mais alors ce sont les captifs des bus et des trams qui seront les victimes de ce système.

Une troisième possibilité est l'interdiction de circuler « sauf riverains », système qui se pratique notamment en Italie. Mais il n'est pas simple de comprendre les exceptions à ce système.

Ten slotte, is er het alternatief verbod van pare en onpare nummerplaten, dat leidt tot systemen van uitwisseling van nummerplaten, zoals men heeft kunnen merken in Griekenland.

Men moet opmerken dat geen van die maatregelen de – 20 % haalt. Alleen tol zou een beter resultaat kunnen bereiken.

### **II.3. Hoorzitting met de heer Steve Kearns, van Transport for London**

De heer Steve Kearns stelt aan de commissieleden voor om eerst de krachtlijnen van de operatie « Congestion Charging » ter sprake te brengen en daarna de gevolgen voor het economisch leven van het centrum van de stad Londen aan te snijden. Dit lijkt een bijzondere belangstelling op te wekken vanwege de politieke verantwoordelijken in Brussel.

De heer Steve Kearns plaatst de problemen van het verkeer in de stad Londen in een historisch perspectief. Honderd jaar (1899-1999) ligt er tussen de twee foto's die zijn voorgesteld en nochtans is de verplaatsingssnelheid nu dezelfde als toen, te weten 15 km/uur !

Het probleem waarmee de Londenaren geconfronteerd werden was aanzienlijk en politiek delicaat. In 1997, na 18 jaar rechts beleid, is een linkse regering aangetreden. De nieuwe regering had een erg verschillende houding tegenover het openbaar vervoer. Zij is begonnen met meer autonomie te geven aan de individuele steden om hun vervoerproblemen op te lossen.

In 1999, heeft de regering de zogeheten wet « Greater London Authority Act » laten goedkeuren, waarmee de Londenaren voor het eerst hun eigen burgemeester hebben kunnen kiezen met ruime bevoegdheden voor de stad.

In 2000 hebben de eerste verkiezingen voor een Londen burgemeester plaatsgehadt. Indertijd was de burgemeester een zelfstandige kandidaat die een programma had in verband met de « Congestion Charging » in het centrum van Londen. Hij werd verkozen met 70 % van de stemmen. Er was kennelijk een consensus om een einde te maken aan de bestaande verkeersopstoppingen. De situatie had negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het leven van degenen die werken en leven in het centrum. Het beeld van de stad leed er eveneens onder. En toch heeft de stad Londen ambitie als wereldcentrum voor de financiën. De directe concurrenten zijn niet Parijs en Berlijn maar wel New York en Tokyo !

« Transport for London » werd opgericht eind 2000 met de bedoeling om alle Londense vervoermodi, te weten de bus, de metro, het wegverkeer enz.) te hergroeperen. Het is in dat verband dat de Congestion Charge is ontwikkeld. Het programma is uiteindelijk vrij beperkt uitgewerkt. Het gaat slechts om 4 % van de totale oppervlakte van de stad en is

Enfin, il y a l'interdiction alternative des plaques paires ou impaires, qui mène à des systèmes d'échange de plaques, comme on a pu l'observer en Grèce.

Il faut remarquer qu'aucune de ces mesures n'atteint les – 20 %. Seul le péage pourrait obtenir un meilleur résultat.

### **II.3. Audition de M. Steve Kearns, du Transport for London**

M. Steve Kearns propose aux commissaires d'évoquer dans un premier temps les lignes de force de l'opération « Congestion Charging » et d'aborder ensuite ses effets sur la vie économique du centre de la ville de Londres, ce qui semble susciter un intérêt particulier de la part des responsables politiques bruxellois.

M. Steve Kearns commence par situer les problèmes de circulation de la ville de Londres dans une perspective historique. Cent ans (1899-1999) séparent les deux photos présentées et pourtant la vitesse de déplacement est aujourd'hui, comme à l'époque, de 15 km/h !

Le problème auquel se trouvaient confrontés les Londo-niens était considérable et politiquement délicat. En 1997, après 18 ans de politique de droite, un gouvernement de gauche a été mis en place. Le nouveau gouvernement avait une attitude fort différente vis-à-vis des transports publics. Il a commencé par donner plus d'autonomie aux villes individuelles pour régler leurs problèmes de transport.

En 1999, le gouvernement a fait voter une loi dite « Greater London Authority Act », qui a permis aux Londo-niens d'élire pour la première fois leur propre maire investi de larges pouvoirs sur la ville.

En 2000, les premières élections pour un maire londonien ont eu lieu. A l'époque, le maire était un candidat indépendant qui avait fondé son programme sur une « Congestion Charging » dans le centre de Londres. Il fut élu à 70 % des suffrages. Il y avait manifestement consensus pour mettre un terme aux embouteillages existants. La situation avait des effets néfastes sur la qualité de la vie de ceux qui travaillaient et vivaient dans le centre. L'image de la ville en souffrait également. Et pourtant, la ville de Londres ne manque pas d'ambition en tant que place financière mondiale. Ses concurrents directs ne sont pas Paris et Berlin mais bien New York et Tokyo !

« Transport for London » fut créé fin 2000 avec pour objectif de regrouper l'ensemble des modes de transport londoniens (bus, métro, transports routiers, etc.). C'est dans ce cadre qu'a été développée la « Congestion Charge ». Le programme qui a été mis en place est finalement assez réduit. Il ne concerne que 4 % de la surface totale de la ville



bedoeld voor het centrum ervan. De heer Kearns legt op de kaart uit dat de zone in het geel de zone in kwestie is en dat de wegen errond vrij zijn.

Er is een grote volksraadpleging en een raadpleging van de lokale handelaars georganiseerd via de radio, de televisie en de geschreven pers en via openbare vergaderingen. Er zijn flyers rondgedeeld aan ongeveer 3 miljoen eigenaars in de stad. Het was de grootste raadpleging ooit die is opgezet door de lokale besturen in het Verenigd Koninkrijk.

Bij die raadplegingen was gesuggereerd om van de Theems de zuidgrens van het plan te maken. De politieke wil bestond erin om deze zone op te nemen in het programma omdat ze anders is dan de noordelijke waarin hoofdzakelijk banken, winkelstraten en de Westminsterzone te vinden is. De zuidelijke zone is een woonzone bewoond door armere mensen die geen wagen hebben. Vandaar het belang om te zien wat de gevolgen zijn van het plan voor deze zone.

De burgemeester wou dat het plan operationeel was begin 2003. Dat onder meer om evidente politieke redenen omdat de verkiezingen gepland waren voor mei 2004.

Voor de volgende verkiezingen, had de burgemeester een verruiming van het plan beloofd. Het was mogelijk naar het Noorden toe, naar het Zuiden of naar het Westen. Er is uiteindelijk beslist om de zone uit te breiden naar het westen (Western extension). Op de kaart merkt men dat de A-202, die de oude grens was van de oorspronkelijke zone, een weg wordt waarlangs men gratis van het noorden naar het zuiden kan gaan in de uitgebreide nieuwe zone. De grotere nieuwe zone werd ingevoerd in februari 2007. Deze uitbreiding is op demografisch vlak anders. De inwoners van deze woonzone zijn rijk en machtig. Ze zijn in hoofdzaak gekant tegen zo'n uitbreiding. Slechts 24 % van deze bevolking was voorstander. De burgemeester heeft van zijn democratisch mandaat van 65 % gebruik gemaakt om het project uit te voeren.

Het systeem van camera's dat wordt gebruikt; wordt ANPR genaamd, te weten automatic number plate recognition. Op de transparant merkt men een zone-ingang. Er zijn geen barrières, geen poortjes, geen chicanes. De bevolking dacht dat het systeem zou worden voorzien van een barrière waar men moet belasting betalen of/en waar de doorgang niet vrij zou zijn. Dat is niet het geval. Niemand moet ergens stoppen. Men kan normaal blijven doorrijden.

Een camera op de straat neemt een foto van de nummerplaat van het voertuig en gaat na of de eigenaar van hetzelfde voertuig de tol betaald heeft. Als dat niet het geval is wordt een « evidential report » bezorgd om de overtreding te bevestigen. Op dit ogenblik staan er 290 ingangspunten. Op de transparant merkt men een foto van de nummerplaat die om vertrouwelijkheidsredenen onduidelijk gemaakt

et vise le cœur de celle-ci. M. Kearns explique sur la carte que la zone en jaune est la zone concernée et que les voiries qui l'entourent sont libres.

Une vaste consultation de la population locale et des commerçants locaux a été organisée par voie de radio, de télévision et de presse écrite ainsi que des réunions publiques. Des tracts ont été distribués à quelque 3 millions de propriétaires dans la ville. C'était la consultation publique la plus considérable jamais entreprise par des pouvoirs locaux au Royaume-Uni.

Lors de ces consultations, il avait été suggéré de faire de la Tamise la frontière sud du plan. La volonté politique était d'inclure cette zone dans le programme à cause de sa nature différente de celle du Nord qui comprend essentiellement des banques, des rues commerçantes et la zone de Westminster. La zone sud est résidentielle et elle est habitée par des gens plus pauvres qui ne possèdent pas autant de voitures. D'où l'intérêt de voir les effets du plan sur cette zone-là.

Le maire avait souhaité que le plan soit opérationnel début 2003. Ceci, entre autres, pour des raisons politiques évidentes puisque des élections étaient prévues pour mai 2004.

Pour les élections suivantes, le maire avait promis un élargissement du plan. Il était possible vers le Nord, le Sud ou vers l'Ouest. Il a été décidé finalement d'élargir vers l'Ouest (Western extension). Sur la carte, on notera que la A-202, qui était l'ancienne frontière de la zone initiale, devient une voie de libre parcours qui permet de traverser gratuitement du nord au sud la nouvelle zone agrandie. La nouvelle zone agrandie fut introduite en février 2007. Cette extension est en termes démographiques de nature différente. Les habitants de cette zone résidentielle sont riches et puissants. Ils sont majoritairement hostiles à un tel élargissement. Seuls 24 % de cette population s'y déclarent favorables. Le maire s'est prévalu de son mandat démocratique de 65 % pour réaliser le projet.

Le système de caméras utilisé est appelé ANPR (automatic number plate recognition). Sur le transparent, on observe une entrée de zone. Il n'y a pas de barrières, ni de portillons, ni de chicanes. La population pensait que le système serait muni d'une barrière où il faudrait payer une taxe et qu'au-delà le passage serait libre. Il n'en n'est rien. Personne ne doit s'arrêter nulle part. On peut continuer à rouler normalement.

Une caméra placée en rue prend une photo du matricule du véhicule et vérifie si le propriétaire du même véhicule a payé le péage. Si ce n'est pas le cas, un « evidential report » est produit pour attester l'infraction. Actuellement, il existe 290 points d'entrée. Sur le transparent, l'on observe une photo du matricule qui, pour des raisons de confidentialité, a été masqué. En haut de la photo, l'on aperçoit quatre pho-

is. Bovenaan de foto ziet men vier foto's van de context. Dit maakt het mogelijk om het model en de kleur van het voertuig te identificeren wat van nut is ingeval van betwisting. In dat geval wordt de foto gezonden aan de persoon in kwestie.

De verschuldigde som maakt het mogelijk om te rijden binnen de zone gedurende de hele dag. In 2003 diende men 5 pond te betalen. Op 4 juli 2005 werd het bedrag verhoogd tot 8 pond.

Wat zijn de resultaten van de operatie ?

- De opstoppingen in de zone zijn met 21 % verminderd sedert 2003;
- het verkeer dat binnenkomt in de zone is met 21 % verminderd, waarvan 33 % voertuigen minder. Nu zijn er meer bussen en taxi's in de zone;
- het busaanbod is toegenomen. Hun betrouwbaarheid en de duur van de reizen is verbeterd. De wachttijd is verbeterd met 33 %. In Londen, was het niet mogelijk om de mensen te verplichten om de bus of de metro of de trein te nemen, omdat die eivol zaten op de spitsuren. Op korte termijn bestond de enige mogelijkheid erin om meer bussen in te leggen. Zeven nieuwe buslijnen zijn toegevoegd. Vele buslijnen met een verdieping zijn vervangen door dubbeldekbussen. Bovendien zijn vele lijnen waar tweedekbussen reden vervangen door gelede bussen. Dit was een grote stap voorwaarts. Als deze veranderingen gingen vooraf aan de invoering van een belastingsysteem. Hierover wordt nu nog gedebatteerd in het kader van de verkiezing van de burgemeester, die donderdag plaatsheeft. De metro vergt ook verbeteringen. Dit is pas op lange termijn mogelijk. 2015 is de dichtste datum. Een programma voor de metro bestaat, maar past niet goed in de timing van de « Congestion Charging »;
- het aantal verplaatsingen is weinig veranderd of niet veranderd. 50 tot 60 % van de mensen heeft de stap gezet naar het openbaar vervoer. De andere omzeilen de belaste zone of hebben hun arbeidsgewoonten veranderd. Uit recente statistieken blijkt dat sommigen een of twee dagen thuis werken. Anderen komen in de zone vóór er moet worden betaald (van 7.00 uur tot 18.30 uur van maandag tot vrijdag).

De heer Steve Kearns toont vervolgens een transparant waarop de verdeling van het type gebruikers in de zone af te lezen valt. Men vindt er de voertuigen, de bestelwagens, de vrachtwagens, de taxi's, de bussen, de bromfietsen en de fietsen. De grote verandering heeft uiteraard betrekking op de voertuigen en de kleine transporteurs. Men stelt vast dat er meer taxi's en bussen en meer fietsen zijn. Het aantal bromfietsen is eerst gestegen, maar daarna teruggevallen op het oorspronkelijk percentage.

tos du contexte. Ceci permet d'identifier le modèle et la couleur du véhicule, ce qui a son utilité en cas de contestation. Dans ce cas, la photo est envoyée à la personne concernée.

La somme due permet de circuler à l'intérieur de la zone pendant toute la journée. En 2003, il fallait payer 5 livres. Le 4 juillet 2005, la somme a été portée à 8 livres.

Quels sont les résultats de l'opération ?

- Les embouteillages dans la zone ont diminué de 21 % depuis 2003;
- le trafic qui entre dans la zone a diminué de 21 %, dont 33 % de voitures en moins. Aujourd'hui plus de bus et de taxis parcourent la zone;
- l'offre de bus a augmenté. Leur fiabilité et la durée des déplacements s'est améliorée. La durée d'attente s'est améliorée de 33 %. A Londres, il n'était pas possible d'enjoindre les gens d'utiliser le bus ou le métro ou le train, ceux-ci étant complètement débordés aux heures d'affluence. A court terme, la seule possibilité était de mettre en place plus de bus. Sept nouvelles lignes de bus ont été ajoutées. De nombreuses lignes de bus à un seul étage ont été remplacées par des bus à double étage. En outre, de nombreuses lignes où circulaient des bus à deux étages ont été remplacées par des bus articulés. Ceci a été un grand pas en avant. Tous ces changements ont précédé l'instauration du système de taxation. Ceci fait encore actuellement l'objet des débats dans le cadre de l'élection du maire qui aura lieu jeudi prochain. Le métro aussi nécessite des améliorations. Or, ce n'est possible qu'à long terme, 2015 est la date la plus rapprochée. Un programme pour le métro existe mais il s'accorde mal au timing de la « Congestion Charging »;
- le nombre de déplacements n'a pas ou peu changé. 50 à 60 % des personnes ont fait le pas vers les transports publics. Les autres contournent la zone taxée ou ont changé leurs habitudes de travail. Des statistiques récentes permettent de relever que certains travaillent un ou deux jours à la maison. D'autres entrent dans la zone avant qu'elle ne devienne payante (de 7h00 à 18h30 du lundi au vendredi).

M. Steve Kearns montre ensuite un transparent qui donne la répartition du type d'utilisateurs dans la zone. On y retrouve les voitures, les camionnettes, les camions, les taxis, les bus, les motocyclettes et les vélos. La grande modification concerne évidemment les voitures et les petits transporteurs. On constate la présence de plus de taxis et de bus et de plus de vélos. Le nombre des motocyclettes a d'abord augmenté mais ensuite, elles ont retrouvé le pourcentage initial qui leur avait été attribué.

De heer Kearns gaat vervolgens over tot de transparant die de steun van het groot publiek duidelijk maakt. Het aantal personen dat voorstander is van het plan stijgt. Aanvankelijk, in maart 2003, waren er evenveel voor al tegen (40 %). Deze cijfers zijn mettertijd gunstig geworden voor de voorstanders (50 %). Dat bewijst dat het systeem goed werkt en toont aan dat men niet moet wachten tot de meerderheid van de bevolking voor het systeem is om het op stapel te zetten.

Het beste is om het voorbeeld van de stad Stockholm te volgen, dat een test gedaan heeft gedurende zes maanden. In Edinburg, heeft er een stemming plaatsgehadt vóór de test, wat een vergissing was. Welk antwoord moet men verwachten van mensen die moeten betalen voor iets dat gratis is? Men moet wachten tot ze kunnen oordelen over de voordelen van het systeem.

Het tweede gedeelte van de uiteenzetting van de heer Steve Kearns heeft betrekking op de nadelige gevolgen voor de handel en de economie in het centrum van Londen. Er is aanzienlijk onderzoek gedaan ter zake. Er is van dichtbij gevolgd wat de gevolgen zijn van de verandering voor de economie en de zakensector aldaar. Een monitoring is ingevoerd. Het ging erom beter te begrijpen wat de totale gevolgen zijn van de verandering: hoe voelen de handelaren de zaken aan, hoe reageren ze erop en wat zijn de echte gevolgen? Men moest die gevolgen kwantificeren, en daarna een voldoende fijne en gedifferentieerde monitoring opzetten.

De heer Steve Kearns herinnert aan de context inder tijd. De Central Line, een belangrijke spoorweg, was van januari tot juli 2003 gesloten wegens een treinongeval in een tunnel onder Oxford Street. Londen Underground had gevraagd om een beetje te wachten met de invoering van de stadstol wegens dit ongeval. Vergeefs, want op 17 februari, heeft de burgemeester de invoering van het belastingstelsel bevolen. In 2003 is de oorlog in Irak begonnen. Het centrum van Londen hangt grotendeels af van de toeristen, die in hoofdzaak Amerikanen zijn. In 2005, waren er aanslagen in de metro. In die week, was het bedrag van de stadstol trouwens gestegen van 5 tot 8 pond. In 2006 heeft de Bank van Engeland de interestvoet opgetrokken. Al deze macro-economische elementen hebben gevolgen gehad voor de zakenwereld in Londen.

Vervolgens haalt de heer Steve Kearns een reeks studies aan die vermeld staan op de transparant: the Annual Business Inquiry, the Dun and Bradstreet database of business, the Investment Property databank, the SPSL Retail Traffic Indicators (het aantal personen dat winkels bezoekt) en ten slotte de VAT Registrations data analysis.

De spreker benadrukt de problemen om een betrouwbare monitoring in te voeren. Er rijzen problemen met betrekking tot de plaatsing in de tijd en de ruimte van de gegevens die moeten worden ingezameld en van de maatregelen die moeten worden genomen. Jammer genoeg springen de na-

M. Kearns passe ensuite au transparent qui illustre le soutien du grand public. La part des personnes favorables au plan augmente. Au départ, en mars 2003, le nombre des « pour » égalait le nombre de « contre » (40 %). Ces chiffres s'écartent avec le temps en faveur des personnes favorables (50 %). Ceci prouve que le système fonctionne bien et illustre qu'il ne faut pas attendre que la majorité de la population soit favorable au système pour le lancer.

Le mieux c'est de suivre l'exemple de la ville de Stockholm, qui a effectué un test durant six mois. A Edinbourg, un vote a eu lieu avant le test, ce qui est une erreur. Quelle réponse faut-il attendre des gens qui devront payer pour une chose qui est gratuite? Il faut attendre qu'ils puissent juger aussi des avantages du système.

La seconde partie de l'exposé de M. Steve Kearns concerne les effets néfastes sur le commerce et l'économie au centre de Londres. Des recherches importantes ont été faites à ce sujet. La perception du changement proposé pour l'économie locale et le secteur des affaires a été suivie de près. Un monitoring a été mis en place. Il s'agissait de mieux comprendre l'impact global du changement: comment les commerçants perçoivent-ils les choses, comment y réagissent-ils et quelles sont pour eux les conséquences réelles? Il fallait pouvoir quantifier cet impact et ensuite mettre en place un monitoring suffisamment fin et différencié.

M. Kearns rappelle le contexte de l'époque. La Central Line, une importante voie de chemin de fer, avait été fermée de janvier à juillet 2003 à cause d'un accident de train dans un tunnel sous Oxford Street. London Underground avait supplié d'attendre un peu avant d'introduire le péage urbain en raison de cet accident. En vain, puisque le 17 février, le maire a ordonné la mise en route du système de taxation. L'année 2003 était l'année où a commencé la guerre d'Irak. Le centre de Londres dépend en grande partie des touristes, majoritairement américains. En 2005, il y eut les attentats à la bombe dans le métro. C'était d'ailleurs lors de cette même semaine que le montant avait été augmenté de 5 à 8 livres. En 2006, la Banque d'Angleterre a augmenté ses taux d'intérêt. Tous ces éléments macro-économiques ont un effet sur le monde des affaires londonien.

Ensuite M. Kearns évoque une série d'études mentionnées sur son transparent: the Annual Business Inquiry, the Dun and Bradstreet database of business, the Investment Property databank, the SPSL Retail Traffic Indicators (le nombre de personnes qui entrent dans les magasins) et enfin the VAT Registrations data analysis.

L'intervenant souligne les difficultés à mettre en place un monitoring fiable. Des problèmes se posent quant à la localisation dans le temps et l'espace des données à recueillir et des mesures à prendre. Malheureusement, les inconvénients du système sautent aux yeux alors que les avantages

delen van het systeem in het oog terwijl de reële voordelen minder duidelijk zijn, en moeilijk in de verf te zetten zijn.

Drie sectoren zijn aandachtiger gevolgd. Het gaat om de sector van de financiën en van de zakenwereld, de hotel-sector en de horeca, en de detailhandel. Deze sectoren zijn meer emblematisch voor het centrum van Londen. Drie tabellen illustreren wat de heer Kearns poneert : telkens stelt men een verbetering van de werkgelegenheidsgraad en van het aantal bedrijven vast na de « Congestion Charge ». Op zijn minst kan men een negatief effect aanrekenen aan de belastingen, en dat is onder meer het geval voor de hotel-sector en de restaurants.

Een andere transparant (footfall) toont het aantal personen dat in winkels komt. Er is een vrij constante beweging, met pieken voor de eindejaarsperiode. Grosso modo verandert het aantal klanten niet na de belasting. In juli 2005 zag men na de aanslagen een daling van de frequentie.

Wat moet men zeggen van de huurwaarde van het vastgoed in het centrum van Londen ? In 2003, bij de invoering van het systeem, is de huurwaarde gedaald. Van 2004 tot 2006, zijn de prijzen sneller gestegen dan voor de invoering van de belasting.

Een zone in het noordoosten is bestudeerd en vergeleken om te zien wat de evolutie is van de handel. Niets kan staven dat de stadstol enige negatieve invloed heeft op de handel. Aanwezigheid binnen of buiten de zone maakt geen verschil.

De WEZ (Western Extension Zone) is een apart geval. Deze woonzone telt uiteraard handelszaken. Op dit ogenblik tracht men een methodologie vast te stellen om beter te weten te komen wat de eventuele gevolgen zijn van de belasting. Men heeft een vermindering met 13 % van het verkeer in de uitbreidingszone gemerkt. Voor de inwoners bedraagt de belasting geen 8 pond maar 80 pences, wat doet vrezen dat de buurtbewoners in de zone van hun voertuigen gebruikmaken. In 2007 heeft men immers kunnen vaststellen dat het verkeer in de oorspronkelijke zone toeneemt met een instroom uit de uitbreidingszone. In de herfst van 2007 is dat cijfer tot nul gedaald.

In verband met de factoren die hun zaken beïnvloeden, zeggen de handelaars dat economische factoren de doorslag geven voor 46 %. De « Congestion Charge » weegt voor slechts 12 % door.

Een externe audit heeft het mogelijk gemaakt deze gunstige conclusies te bevestigen. Men kan redelijkerwijze beweren dat de gevolgen van de tol voor de economie vrij neutraal zijn.

Dankzij de tolregeling en de gevolgen ervan voor de opstoppingen, verlopen leveringen gemakkelijker. De monitoring is toegespitst op de handel van eenmanszaken die

réels sont moins apparents, plus diffus et difficiles à mettre en lumière.

Trois secteurs ont fait l'objet d'un suivi plus attentif. Il s'agit du secteur des finances et du monde des affaires, de l'hôtellerie et de la restauration, ainsi que du commerce de détail. Ces secteurs sont les plus emblématiques pour le centre de Londres. Trois tableaux illustrent le propos de M. Kearns : à chaque fois, l'on constate une amélioration du taux d'emploi et du nombre d'entreprises suite à la « Congestion Charge ». A tout le moins, et c'est le cas notamment pour l'hôtellerie et la restauration, ne peut-on imputer à la taxe un effet négatif.

Un autre transparent « footfall », qui mesure le nombre de personnes qui entrent dans les magasins, montre un mouvement assez constant, avec des pics pour la période de fin d'année. Grosso modo le nombre de clients ne change pas suite à la taxe. En juillet 2005, suite aux attentats, l'on a pu constater une chute des fréquentations.

Que dire de la valeur locative de l'immobilier situé au centre de Londres ? En 2003, lors de la mise en place du système, la valeur locative a baissé. De 2004 à 2006, les prix ont remonté la pente de manière plus rapide qu'avant la mise en place de la taxe.

Une zone située au nord-est de la zone a été étudiée et comparée de près afin de voir l'évolution du commerce. Rien ne permet d'affirmer une quelconque influence négative du péage urbain sur les commerces. La présence juste à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone ne fait aucune différence.

La WEZ (Western Extension Zone) forme un cas à part. Cette zone résidentielle compte évidemment des commerces. Pour l'heure, l'on tente d'arrêter une méthodologie pour mieux cerner les éventuels impacts de la taxation. On a pu noter une réduction de 13 % du trafic dans la zone d'extension. Pour les résidents, la taxe n'est pas de 8 livres mais de 80 pences ce qui a fait craindre que les riverains à l'intérieur de la zone ne se mettent à se servir de leurs voitures. En 2007, on a en effet pu constater une augmentation de la circulation dans la zone initiale en provenance de l'extension. A l'automne 2007, ce chiffre est retombé à zéro.

Interrogés sur les facteurs qui influencent leurs affaires, les commerçants répondent que des facteurs économiques sont prépondérants à 46 %. La « Congestion Charge » ne compte que pour 12 %.

Un audit externe a permis de confirmer ces conclusions favorables. On peut affirmer raisonnablement que l'impact de la taxe sur l'économie est assez neutre.

Grâce au système de taxation et à ses effets sur les embouteillages, les livraisons se font plus facilement. Le monitoring s'est focalisé sur le commerce de personnes seules

met twee of drie personen werken. Die categorie (vaklui als loodgieters, elektriciens, enz.) was aanvankelijk het felst gekant tegen de tol en vreesde dat ze de stad moest verlaten. Vandaag zijn ze daarentegen opgetogen over de verbetering van het verkeer, waardoor ze zich beter kunnen verplaatsen.

Wat moeten we onthouden uit het Londens experiment ?

De betrokkenheid van de burgemeester van Londen was van doorslaggevend belang. De huidige burgemeester komt opnieuw op bij de verkiezingen van volgende week. Zijn conservatieve tegenstander, die traditioneel gezien gekant is tegen deze vorm van belasting, heeft beloofd de regeling te behouden.

Het is belangrijk om de bevolking zeer vroeg in te lichten. Als de regeling opnieuw zou worden ingevoerd, zou de raadpleging niet beperkt worden tot Londen en het zuidoosten. De raadpleging zou op grotere, meer nationale schaal gebeuren. De meeste mensen die de tolregeling hebben overtreden, komen van meer dan 80 km ver. Ze zeggen dat ze onvoldoende ingelicht waren. Om dat probleem te verhelpen, stuurt het ministerie van Financiën alle belastingplichtigen een informatiefolder.

Om omzeilingen van de tol te voorkomen, diende er een nieuwe verkeersplan voor de wegen in de onmiddellijke buurt van de zone te worden ingevoerd, met bijvoorbeeld bepaalde straten die eenrichtingsstraten zijn geworden, parkeerterreinen die uitsluitend voor de omwonenden gereserveerd zijn, enz. Al die maatregelen werden genomen om verkeer uit de wegen rond de tolzone te weren.

Het is belangrijk de gepaste technologie te gebruiken. Er is gekozen voor DSRC (dedicated short range communication) of GNSS (global navigation satellite systeem), systemen die afhangen van het Galileo-systeem van de EU, dat onlangs in de ruimte werd gelanceerd. De straten in Londen zijn vrij smal en de gebouwen zijn vrij hoog, waardoor een goede zichtbaarheid vanaf die satellieten niet mogelijk is. De voertuigen dienen op een afstand van een meter te worden geïdentificeerd en het duidelijkste beeld wordt genomen op een afstand van minstens 10 meter.

De steun van de bevolking is noodzakelijk. Dat kan vereisen dat het systeem gecorrigeerd wordt.

Ten slotte kan het systeem uitgebreid worden naar het nationale niveau. In dat verband zijn er contacten gelegd met de Nederlandse autoriteiten, die belangstelling hebben. In het Verenigd Koninkrijk zijn de beleidsmensen voorstander van een uitbreiding naar een landelijk niveau, maar er komt blijkbaar geen schot in de zaak.

qui mènent leur entreprise à deux ou à trois. Cette catégorie (plombiers, électriciens, etc.) était initialement la plus opposée à la taxation et craignait de devoir quitter la ville. Aujourd'hui, bien au contraire, ces gens se félicitent de l'amélioration de la circulation, qui leur permet de mieux se déplacer.

Que retenir de l'expérience londonienne ?

L'implication du maire de Londres a été décisive. Lors des élections de la semaine prochaine, le maire actuel se représente. Son adversaire conservateur, traditionnellement opposé à cette forme de taxation, a promis de maintenir le système.

Il est important d'informer très tôt la population. Si c'était à refaire, la consultation ne se limiterait pas à Londres et au South-East. Elle serait plus nationale. La majorité des gens en infraction avec la taxe ont un déplacement de plus de 80 km derrière eux. Ces gens se disent trop peu informés. Afin d'y remédier, le ministère des Finances envoie à tous les contribuables un dépliant informatif.

Pour éviter tout contournement, il a fallu mettre en place un nouveau plan de circulation des voiries immédiatement en dehors de la zone avec par exemple la mise à sens unique de certaines voiries, des parkings réservés aux riverains, etc. Toutes ces mesures ont été prises afin de décourager la circulation aux abords de la zone de péage.

Il est important d'utiliser la technologie appropriée. L'attention se porte sur les systèmes DSRC (dedicated short range communication) ou GNSS (global navigation satellite system) qui dépendent du système Galileo de l'UE, qui vient d'être lancé dans l'espace. Les rues de Londres étant assez étroites et les bâtiments assez hauts, il n'est pas possible d'avoir une bonne visibilité à partir de satellites. Il faut identifier les véhicules à un mètre près et le satellite n'offre cette précision qu'à 10 mètres près.

Le soutien de la population est indispensable, ce qui peut nécessiter de corriger le système.

Enfin, le système est susceptible d'un agrandissement au niveau national. A ce propos, des contacts ont lieu avec les autorités néerlandaises qui se montrent intéressées. Au Royaume-Uni, les responsables politiques se montrent favorables à une extension plus nationale mais tout semble stagner.

#### II.4. Gedachtewisseling

De heer Willem Draps vraagt de heer Steve Kearns hoe de tol wordt geïnd in Londen. De volksvertegenwoordiger vraagt ook hoe dat gebeurt met voertuigen met een buitenlandse nummerplaat.

Mevrouw Céline Delforge haalt de kwestie van Zaventem, Machelen en Diegem aan. De spreker vraagt of, aangezien het tolgebied beperkt zou worden tot het Brussels grondgebied, er geen rekening moet worden gehouden met de bereikbaarheid van die gebieden met het openbaar vervoer?

De spreker merkt eveneens op dat vooral de Brusselse belastingplichtigen opdraaien voor de transportkosten van het Gewest. Ze vraagt wat de heer Hugues Duchâteau verstaat onder de verlichting van de belasting op arbeid waarvan hij gesproken heeft.

De spreker vraagt ook tot wie de enquête in verband met Randstad was gericht: enkel tot de automobilisten? Tot de andere weggebruikers (voetgangers, fietsers, ...)?

De spreker wendt zich tot de heer Thierry Duquenne. Ze wil weten of de impact van de stadstol op het vlak van de vervuiling werd gemeten in de verschillende vernoemde steden.

De spreker kaart eveneens de kwestie van volksgezondheid aan en wijst erop dat er andere vervuilende stoffen bestaan dan de broeikasgassen, waarmee evenwel geen rekening is gehouden.

De spreker wijst er eveneens op dat de heer Thierry Duquenne niet gesproken heeft over de reïssnelheid van het openbaar vervoer.

Mevrouw Céline Delforge vraagt ook hoe het zit met de sociale billijkheid: is er een evaluatie uitgevoerd van de sociale klassen die het meest betalen voor de collectieve kosten van de wagen (volksgezondheid, woonbaarheid van de wijken, ...)?

Wanneer de heer Thierry Duquenne spreekt van de vermindering van de wegcapaciteit, spreekt hij dan over het gebruik van de ruimte? Kan de wegcapaciteit voor de automobilisten worden afgebouwd zonder de reïssnelheid van het openbaar vervoer te verlagen?

Mevrouw Céline Delforge vraagt de heer Steve Kearns of de gevolgen van de stadstol voor de werkgelegenheid in sectoren van het openbaar vervoer en de taxi's zijn geëvalueerd.

#### II.4. Echange de vues

M. Willem Draps demande à M. Steve Kearns la manière dont le recouvrement de la taxe est assuré à Londres. Le député aimerait également savoir comment cela s'effectue avec les véhicules équipés de plaques d'immatriculation étrangères.

Mme Céline Delforge évoque le cas de Zaventem, de Machelen et de Diegem. L'oratrice voudrait savoir si, dans la mesure où la zone de péage serait limitée au territoire bruxellois, l'accessibilité de ces zones en transports en commun n'est pas un élément à prendre en compte?

L'intervenante remarque également que c'est principalement sur le contribuable bruxellois que repose le coût des transports de la Région et souhaiterait savoir ce que M. Hugues Duchâteau entend par l'allègement de la taxe sur le travail qu'il a évoqué.

La députée demande aussi à qui s'est adressée l'enquête menée à propos du Randstad: aux automobilistes uniquement? Aux autres usagers de la voirie (piétons, cyclistes,...)?

L'oratrice s'adresse à M. Thierry Duquenne. Elle voudrait savoir si l'impact du péage urbain en termes de pollution a été mesuré dans les différentes villes citées.

L'intervenante évoque aussi la question de la santé publique et rappelle qu'il existe d'autres polluants que les gaz à effets de serre, qui n'ont pourtant pas été pris en considération.

De même, l'oratrice relève que la question de la vitesse commerciale des transports en commun n'a pas été abordée par M. Thierry Duquenne.

Mme Céline Delforge pose également le problème de l'équité sociale: y a-t-il eu une évaluation quant aux classes sociales qui paient le plus le coût collectif de la voiture (santé publique, habitabilité des quartiers,...)?

Enfin, lorsque M. Thierry Duquenne évoque la réduction de la capacité routière, parle-t-il en termes d'utilisation de l'espace? Peut-on réduire la capacité routière des automobiles tout en maintenant la vitesse commerciale des transports en commun?

A M. Steve Kearns, Mme Céline Delforge demande s'il y a eu une évaluation des conséquences du péage urbain sur l'emploi dans le secteur des transports en commun et des taxis.

De heer Serge de Patoul vraagt de heer Steve Kearns naar de kosten van de invoering en de uitbreiding van de stadstol in Londen en over het aantal personeelsleden van de administratie die voor dat project worden ingezet.

De heer Rachid Madrane vraagt de heer Steve Kearns of hij heeft vastgesteld dat de stadstol tot stadsvlucht uit Londen heeft geleid.

Houdt de tarifiering rekening met het inkomen van de gebruikers ?

Mevrouw Marie-Paule Quix vindt dat Brussel en Londen niet met elkaar kunnen worden vergeleken : het Brussels grondgebied is veel kleiner. De volksvertegenwoordiger vraagt ook wat het profiel is van de mensen die nog de wagen in Londen gebruiken en of ze worden terugbetaald door hun werkgever.

Ten slotte wijst de spreekster erop dat de steun van de bevolking voor de stadstol fors kan veranderen (zie de tabel « Public Support for Congestion Charging », uiteenzetting van de heer Steve Kearns). In juni 2005 waren er zoals eind 2006 bijna evenveel tegenstanders als voorstanders van de stadstol, terwijl in juni 2006 de voorstanders in de overgrote meerderheid waren. Is er een verklaring voor die schommelingen ?

De heer Denis Grimberghs vraagt aan de heer Steve Kearns of de invoering van de stadstol in Londen gepaard gegaan is met bijkomende maatregelen wat betreft het parkeren in de zone in kwestie.

De heer André du Bus de Warnaffe vraagt aan de heer Steve of een nieuwe uitbreiding van de stadstolzone in Londen wordt overwogen. En welke argumenten worden aangevoerd door degenen die andere oplossingen bepleiten ? Is het Londens voorbeeld elders mogelijk en waarom ?

Mevrouw Carla Dejonghe zou willen weten wie de stadstol kan aftrekken van zijn belastingen of wie die kan laten beschouwen als beroepskosten.

Mevrouw Julie Fiszman vraagt de heer Thierry Duquenne naar de kostprijs van de invoering van een dergelijk systeem. Bestaat er een studie die een vergelijking maakt tussen de verschillende mogelijke systemen ? Welk systeem zal in Brussel het meest rendabele zijn ?

Wordt er in de ramingen rekening gehouden met eventuele vrijstellingen (bijvoorbeeld vrijstelling voor een wagen per Brussels gezin) ? Is dat mogelijk ?

Heeft men een idee van het aantal personen dat de wagen zal laten staan om het openbaar vervoer te gebruiken ? Hoe hoog zouden de investeringen oplopen als men daarvoor zou opteren ?

M. Serge de Patoul interroge M. Steve Kearns sur le coût de l'implantation et de l'extension du péage urbain à Londres et sur le nombre d'agents affectés à ce projet au sein de l'administration.

M. Rachid Madrane demande à M. Steve Kearns s'il a pu constater un exode des habitants de Londres suite à l'instauration du péage.

Par ailleurs, la tarification tient-elle compte des revenus des usagers ?

Mme Marie-Paule Quix considère qu'on ne peut comparer Bruxelles et Londres; le territoire de Bruxelles est plus restreint. La députée s'interroge également sur le profil des gens qui utilisent encore la voiture à Londres et s'ils sont remboursés par leur employeur.

L'intervenante relève enfin de fortes fluctuations du soutien du public au péage urbain (voir le tableau « Public Support for Congestion Charging », exposé de M. Steve Kearns). En juin 2005 comme fin 2006, le péage urbain comptait ainsi presque autant d'opposants que de partisans, alors qu'en juin 2006, les partisans étaient largement majoritaires. Ces variations trouvent-elles une explication ?

M. Denis Grimberghs demande à M. Steve Kearns si l'instauration du péage urbain à Londres s'est accompagnée de mesures complémentaires relatives au stationnement dans la zone concernée.

M. André du Bus de Warnaffe demande à M. Steve Kearns si une nouvelle extension de la zone du péage londonien est en vue. Quels sont en outre les arguments opposés par ceux qui défendent d'autres modèles ? Enfin, le modèle londonien tend-il ou non à se reproduire ailleurs et pourquoi ?

Mme Carla Dejonghe voudrait savoir qui peut déduire le coût du péage de ses impôts ou les faire passer en frais professionnels.

Mme Julie Fiszman demande à M. Thierry Duquenne le coût de la mise en œuvre d'un tel système. Existe-t-il une étude comparée des différents mécanismes envisageables ? Quel serait le système le plus rentable à Bruxelles ?

Tient-on compte d'éventuelles exemptions (par exemple la gratuité d'une voiture par ménage bruxellois) dans les estimations ? Est-ce possible ?

A-t-on une idée du nombre de personnes qui abandonneraient la voiture pour se reporter sur les transports en commun ? A combien s'élèveraient les investissements destinés à faire face à cette nouvelle demande ?

Vergt de invoering van stadstol in Brussel een samenwerkingsakkoord met de andere Gewesten ?

De volksvertegenwoordiger wijst er ten slotte op dat de nieuwe technologieën de bescherming van de private levenssfeer zouden kunnen bedreigen.

De heer Hamza Fassi-Fihri stelt, op sommige grafieken die door de heer Steve Kearns worden voorgesteld, de tendens vast dat bedrijven die actief zijn in de sector van de dienstverlening aan bedrijven de stadstolzone verlaten en naar de rand verhuizen. Is dat een feit ?

Mevrouw Olivia P'tito wenst het resultaat te kennen van de enquêtes waarover de heer Thierry Duquenne gesproken heeft.

De heer Steve Kearns legt uit dat de stadstol op verschillende manieren kan worden betaald. Het is mogelijk om te betalen via het Internet, in de winkels, via de telefoon naar call-centers of per SMS als men een gsm heeft. Slechts enkelen betalen via de post. De meeste mensen (29 %) betalen in de winkels die een overeenkomst hebben gesloten. Het betreft de winkels binnen en buiten de zones en die over de nodige computers beschikken. Betalen per SMS is het minst dure middel en wordt alsmaar populairder (22 %). Om op die manier te kunnen betalen, moet men in zijn gsm een registratienummer invoeren.

In het begin waren er problemen met buitenlandse nummerplaten. Het probleem was de identificatie van die nummerplaten. Sinds 2006 is er een akkoord met een bedrijf dat toegang heeft tot de gegevensbanken van 11 landen van de Europese Gemeenschap. Er rijst een specifiek probleem met de Belgische nummerplaten die sterk gelijken op de Britse nummerplaten. De computer verwacht ze soms. Vele buitenlandse nummerplaten zijn Poolse, Letse of Litouwse nummerplaten. Die auto's zijn eigendom van personen die in het Verenigd Koninkrijk komen wonen maar die vaak vergeten om hun voertuig opnieuw in te schrijven wat, volgens de wet, binnen de zes maanden moet gebeuren.

In verband met de maatschappelijke billijkheid, kan men zich afvragen of het maatschappelijk verantwoord is om acht pond per de dag te moeten betalen zonder dat er rekening wordt gehouden met het aantal keren dat men de zone doorkruist of met het aantal kilometer dat men in de zone aflegt. Het DSRC-systeem, waarvan eerder sprake, zou de mogelijkheid moeten bieden om tegen 2009-2010 te zorgen voor een verfijnde heffing van de stadstol, volgens de tijd en de afstand in de zone of volgens het type auto.

Men kan niet ontkennen dat acht pond niet hetzelfde is voor een bemiddeld persoon als voor een minder gefortuineerd iemand. De wet bestemt de opbrengst voor de verbetering van het vervoer, *in casu* het openbaar vervoer. Van de 120 miljoen pond die de regeling al heeft opgeleverd, gaat 90 miljoen naar de verbetering van het net – met nieuwe bussen, een hogere frequentie – of naar nieuwe lijnen. Dat komt neer op een herverdeling van de rijkdom.

L'instauration du péage urbain à Bruxelles nécessite-t-elle un accord de coopération avec les autres Régions ?

La députée soulève enfin le risque que représentent les nouvelles technologies sur la protection de la vie privée.

M. Hamza Fassi-Fihri constate, sur certains graphiques présentés par M. Steve Kearns, une tendance des sociétés actives dans le secteur des services aux entreprises à quitter la zone couverte par le péage pour aller s'installer vers l'extérieur. A-t-il bien compris ?

Mme Olivia P'tito souhaiterait connaître les résultats des enquêtes citées par M. Thierry Duquenne.

M. Steve Kearns explique que l'argent est récupéré de diverses manières. Il est possible de payer par Internet, dans des magasins, par téléphone vers des centres d'appel, ou par SMS au moyen d'un GSM. Quelques rares personnes payent par la Poste. Le moyen le plus usuel (29 %) est de payer dans des magasins qui ont passé un accord. Il s'agit de magasins à l'intérieur et à l'extérieur des zones qui disposent d'ordinateurs. Payer par SMS est le moyen le moins cher et devient de plus en plus populaire (22 %). Pour cela, il faut introduire un numéro d'enregistrement dans son GSM.

Les immatriculations étrangères ont posé problème au départ. La difficulté était d'identifier les numéros de plaques. Depuis 2006, il y a un accord avec une firme qui a accès aux banques de données de 11 pays de l'Union européenne. Un problème spécifique se pose pour les plaques belges qui ressemblent fort aux plaques britanniques. L'ordinateur se méprend parfois. De nombreuses plaques étrangères viennent de Pologne, de Lettonie et de Lituanie. Ces voitures sont la propriété de personnes qui viennent habiter au Royaume-Uni. Souvent, ces personnes omettent de réenregistrer leur véhicule, ce que, aux yeux de la loi, elles sont tenues de faire dans les six mois.

A propos de la justice sociale, on peut se demander légitimement s'il est équitable de devoir payer huit livres par jour sans qu'on tienne compte du nombre de fois que l'on traverse la zone ou du nombre de kilomètres qu'on fait à l'intérieur de la zone. Le système DSRC, dont il a été question plus haut, devrait permettre en 2009-2010 une taxation plus fine, selon le temps et l'espace parcouru ou selon le type de voiture.

Comment nier que huit livres n'a pas la même valeur pour une personne nantie que pour une personne moins aisée ? La loi affecte l'argent récolté à l'amélioration des transports, *in casu* publics. Des 120 millions de livres récoltés, 90 millions vont à l'amélioration du réseau des bus nouveaux, plus fréquents, ou à de nouvelles lignes. Ceci équivaut à une redistribution des richesses.



In 2008 telde men niet meer auto's in het centrum van Londen dan in 2003. De files nemen af. De files beginnen echter opnieuw toe te nemen. De beleidsvoerders willen de ruimte voor de auto's beperken. De vrijgekomen ruimte wordt prioritair bestemd voor de voetgangers, fietsers en de bussen. Er zij ook op gewezen dat het gehele Londense wegennet sterk te lijden heeft onder de vele werken, in het bijzonder de werken om de water infrastructuur te vernieuwen.

Als men de toestand vergelijkt met die van vijf jaar geleden, stelt men vast dat meer en meer personen een baan hebben gevonden als bus- of taxichauffeur. Destijds was het moeilijk om buschauffeurs te vinden. In tijden van economische welvaart, is het niet gemakkelijk om er te vinden. Mensen uit Oost-Europa blijken dikwijls als buschauffeur aan de slag. Op dit ogenblik zijn er 21.000 taxi's in Londen. Dat aantal schommelt naargelang het beleid dat de overheid voert.

De invoering van het systeem heeft 200 miljoen pond gekost. Dat bedrag is betaald door de Staat en wordt teruggewonnen dankzij de jaarlijkse winst. De jaarlijkse winst bedraagt 120 miljoen pond. De uitbreiding heeft 18 miljoen pond gekost.

Wat het personeel betreft dat wordt aangeworven voor de stadstolregeling, legt de heer Kearns uit dat er een overeenkomst is gesloten met een bedrijf genaamd Capita. Volgend jaar gaat het contract naar IBM. De meeste mensen die werken in het kader van de stadstol doen dat in privébedrijven (150-200 mensen) en zijn, in tegenstelling tot de heer Kearns, geen ambtenaren van « Transport for London ».

De vastgoedprijzen in Londen ligt heel hoog. Een mogelijke verhuizing van de bedrijven naar de Docklands werd overwogen. Men moet dat gebied vergelijken met de wijk van La Défense in Parijs. Niets wijst evenwel op een reële verhuizingsgolf naar dat gebied. Zelfs de zetel van de groep die Docklands vertegenwoordigt heeft ervoor gekozen om zich binnen de zone van de stadstol te vestigen.

Het zijn vooral de meer bemiddelde mensen die de wagen blijven gebruiken. Bovendien worden ze terugbetaald door hun werkgevers. Zoals eerder gezegd, dient het geld voor de verbetering van het openbaar vervoer.

Het is juist dat de grafiek aantoont dat er een schommeling is in de beoordeling bij de bevolking. In juni 2005, was die beoordeling minder positief. Dat is te verklaren door de verhoging van de prijs tot acht pond. In 2006, was de beoordeling minder gunstig als gevolg van de uitbreiding naar het westen.

Die acht pond zijn niets vergeleken met de parkeerprijs die twee tot drie pond per uur bedraagt. Vandaar het belang om een plaats te hebben die ter beschikking wordt gesteld door de werkgever. In dat verband, verwijst de heer Kearns

En 2008, il n'y a pas plus de voitures dans le centre de Londres qu'en 2003. Les embouteillages commencent à resurgir. La volonté politique est de réduire l'espace des voitures. L'espace libéré est prioritairement destiné aux piétons, aux cyclistes et aux bus. Il faut également noter que l'ensemble du réseau routier londonien est durement affecté par de très nombreux travaux, en particulier ceux qui visent à remplacer l'infrastructure de l'eau.

Comparé à il y a 5 ans, plus de personnes ont trouvé un emploi dans les bus et taxis. A l'époque, on trouvait difficilement des chauffeurs de bus. En temps de prospérité économique, il n'est pas aisé d'en trouver. Les ressortissants de l'Europe de l'Est, travaillent souvent comme chauffeurs de bus. Actuellement, on dénombre 21.000 taxis dans la ville de Londres. Ce nombre peut fluctuer en fonction de la volonté des autorités publiques.

La mise en place du système a coûté 200 millions de livres qui ont été payés par l'Etat et sont remboursés grâce aux profits annuels. Les profits annuels sont de 120 millions de livres. L'extension a coûté 18 millions de livres.

A propos des ressources humaines engagées dans le processus de taxation, M. Kearns explique qu'il existe un contrat avec une entreprise nommée « Capita ». L'année prochaine, le contrat passe à IBM. La plupart des gens travaillant pour la taxation sont employés par des entreprises privées (environ 150 à 200 personnes) et ne sont pas comme M. Kearns, fonctionnaires pour Transport for London.

Le prix de l'immobilier à Londres est fort élevé. Un éventuel déplacement des entreprises vers les Docklands avait été envisagé. Il faut comparer cette zone au quartier de la Défense à Paris. Rien ne démontre un déplacement vers cette zone. Même le siège du groupement qui représente les Docklands a fait le choix de s'établir à l'intérieur de la zone de taxation.

Les profils des personnes qui continuent à se servir de leur véhicule, sont principalement les personnes les plus nanties. De plus, ces utilisateurs sont remboursés par leurs employeurs. Comme indiqué plus haut, cet argent sert à l'amélioration des transports publics.

Il est exact que la courbe du graphique montré indique une fluctuation dans l'appréciation de la part de la population. En juin 2005, on a pu observer une baisse d'appréciation. Elle s'explique par l'augmentation à 8 livres. En 2006, on a noté une baisse lors de l'extension vers l'Ouest.

Ces huit livres ne sont rien, comparé au prix du stationnement, qui est de deux à trois livres par heure. D'où l'intérêt d'avoir un emplacement mis à disposition par son employeur. A ce propos, M. Kearns renvoie au chiffre de

naar het cijfer van 70 % van de Brusselse werkgevers dat een parkeerplaats ter beschikking stelt van hun personeel.

De toekomst van het Londens systeem hangt in grote mate af van het resultaat van de verkiezingen van volgende week. De huidige burgemeester heeft te verstaan gegeven dat hij de zone niet wil uitbreiden. Sommige zones hebben nochtans interesse. Dat hangt af van complexe vraagstukken van lokale politiek. De toekomst hangt af van de wil om het systeem te integreren in het nationaal model. Met Galileo bestaat de wil om de gebruikte technologie te verbeteren en meer aangepast te maken aan het gebruik van de openbare weg. Birmingham en Manchester hebben interesse betoond voor het systeem. Er bestaat echter een gebrek aan politieke consensus in die twee steden. Zeven van de tien lokale besturen van Manchester moeten volgens de wet akkoord gaan om de invoering te kunnen voortzetten. Op 1 mei komen er verkiezingen in Birmingham en in Manchester. Dat probleem rijst niet in Londen, waar de burgemeester veel macht heeft.

Het hangt van de steden zelf af om een burgemeester te hebben die zo invloedrijk is als in Londen.

De systeem van vignetten is eigen aan het continent. Het DSRC-systeem lijkt meer geschikt voor de Londenaren. De doortocht van camions van het continent ligt heel gevoelig. Deze vrachtwagens komen vooral uit Calais of uit Zeebrugge waar de prijs lager ligt. Ze gebruiken Britse wegen zonder bij te dragen aan het onderhoud. De overheid denkt na over de invoering van een systeem van bijdragen voor deze vervoerders.

De heer Kearns bevestigt dat geen enkele delokalisatie kon worden vastgesteld na het belastingssysteem. Het centrum van Londen blijft erg aantrekkelijk. De prijzen van het vastgoed hebben echter tot gevolg gehad dat sommige bedrijven kiezen om zich buiten Londen te vestigen.

In verband met de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, moet eraan herinnerd worden dat de bestuurder van het voertuig niet kan worden herkend aan de hand van de foto's die worden genomen. Het bestuur kent alleen de eigenaar van het voertuig. In de toekomst zal de wijze van betaling kunnen wijzigen. De betaling door middel van een kredietkaart zal het onvermijdelijk mogelijk maken om de bestuurder te identificeren. Hoe dan ook zal het nog mogelijk zijn om cash te betalen in een winkel.

De heer Ian Catlow poneert in verband met de transnationale problemen die te berde zijn gebracht, dat de oplossing Europees zal zijn. De Europese Commissie heeft begin 2008 een voorstel van richtlijn aangenomen in verband met de vervolging, over de grenzen, van overtredingen in verband met verkeersveiligheid. Er zijn inspanningen gedaan om de toepassingsfeer uit te breiden tot de Congestion Charge en/of andere vergoedingen, bijvoorbeeld die welke

70 % des employeurs bruxellois qui mettent un parking à disposition de leurs employés.

L'avenir du système londonien dépend dans une large mesure du résultat des élections de la semaine prochaine. Le maire actuel a indiqué qu'il ne comptait pas étendre la zone. Certaines zones se montrent pourtant intéressées. Ceci relève de questions complexes de politique locale. L'avenir est fait de la volonté d'intégrer le système dans un modèle national. Avec Galileo, la volonté existe d'améliorer la technologie utilisée et de la rendre plus adaptée à l'usage fait de la voie publique. Birmingham et Manchester se sont montrées intéressées par le système. Il existe toutefois un manque de consensus politique dans ces deux villes. Sept des dix entités locales de Manchester doivent selon la loi s'accorder pour pouvoir continuer la mise en place. Le premier mai, il y aura des élections à Birmingham et à Manchester. Ce problème ne se pose pas à Londres où le maire est investi de beaucoup de pouvoir.

Il ne tient qu'aux villes elles-mêmes d'avoir un maire aussi influent qu'à Londres.

Le système des vignettes est propre au continent. Le système DSRC semble plus approprié aux yeux des Londo-niens. Le passage des camions en provenance du continent est un sujet particulièrement sensible. Ces camions font le plein d'essence à Calais ou à Zeebruges où le prix est moindre. Ils empruntent les routes britanniques sans contribuer à leur entretien. Les autorités publiques réfléchissent à la mise en place d'un système de contributions pour ces transporteurs.

M. Kearns confirme qu'aucun déplacement de l'emploi n'a pu être observé suite au système de taxation. Le centre de Londres demeure fort attractif. Les prix de l'immobilier ont cependant pour effet que certaines entreprises choisissent de s'établir en dehors de Londres.

A propos du respect de la vie privée, il faut rappeler que les photos qui sont prises ne permettent pas d'identifier le chauffeur du véhicule. L'administration connaît uniquement le propriétaire du véhicule. A l'avenir, le mode de paiement pourrait changer. Le paiement par carte de crédit permettra inévitablement d'identifier le conducteur. De toute manière, il sera encore possible de payer cash dans un magasin.

M. Ian Catlow précise à propos des problèmes transnationaux qui ont été évoqués que la solution sera européenne. La Commission européenne a adopté, début 2008, une proposition de directive sur la poursuite transfrontalière des infractions liées à la sécurité routière. Des efforts sont faits pour en étendre le champ d'application aux « congestion charges » et/ou autres redevances, par exemple celles liées aux zones environnementales. Ceci intéresse d'autres

verband houden met de milieuzones. Dat is belangrijk voor andere steden en onder meer voor Stockholm, Berlijn, Milaan en andere.

De heer Thierry Duquenne merkt een dubbele weerslag voor de vervuiling aangezien de stadstol gevolgen heeft zowel voor het vlot verkeer als voor de hoeveelheid voertuigen.

De cijfers die in Milaan zijn vastgesteld tonen aan dat er een vermindering met 20 % is van de CO<sub>2</sub>-emissie en van 40 % voor andere verontreinigende stoffen. Op termijn, zal de verbetering van de motoren gelijkaardige effecten hebben, onder meer op het klein stof, stikstofdioxide en vluchtige organische samenstellingen.

In Brussel staat de daling van de CO<sub>2</sub>-emissie rechtstreeks in verhouding tot de afgelegde afstand. De verbetering van de motoren op zich is niet voldoende daar de voertuigen steeds groter worden, en meer en meer verbruiken.

In alle steden waarvan sprake is, is de reïssnelheid van het openbaar vervoer verbeterd. Deze verbetering is des te sterker daar de invoering van stadstol gepaard gaat met de invoering van eigen banen. Vooral in Londen zijn de reïssnelheid en de regelmaat aanzienlijk verbeterd.

De heer Thierry Duquenne poneert nog dat er twee manieren zijn om de wegcapaciteit te verminderen. Ofwel door te verhinderen dat men Brussel binnenrijdt, ofwel door de capaciteit te verminderen op heel het grondgebied van het Gewest.

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan voorziet in de specialisatie van de wegen, wat zou leiden tot de beperking van de wegcapaciteit met 20 %. Als deze specialisatie gepaard gaat met een vermindering van de capaciteit in het Gewest, zal het verkeer niet vlotter verlopen. Het is noodzakelijk om ruimte te creëren om de reïssnelheid van het openbaar vervoer op de grote wegen te verbeteren.

Wat de ramingen voor Brussel betreft, kan worden geponeerd dat ze voor het ogenblik nogal summier zijn. Men kan er echter van uitgaan dat, ongeacht de wijze van controle, de investering omvangrijk zal zijn.

Deze ramingen houden bovendien geen rekening met eventuele vrijstellingen. Er moet echter worden opgemerkt dat indien men een voertuig per gezin gratis maakt, de invoering van stadstol maar geringe gevolgen zou hebben, aangezien het aantal gezinnen met een tweede voertuig in Brussel vrij gering is.

Bovendien, indien maatregelen om het autoverkeer te verminderen worden aangenomen, zullen de behoeften aan versterking van de capaciteit, van de frequentie en van de

viles et notamment Stockholm, Berlin, Milan et beaucoup d'autres.

M. Thierry Duquenne relève un double impact sur la pollution puisque le péage urbain a des conséquences tant sur la fluidité que sur la quantité du trafic.

Les chiffres observés à Milan montrent une diminution de l'ordre de 20 % des émissions de CO<sub>2</sub> et de 40 % pour d'autres polluants. A terme, les progrès des moteurs auront des effets similaires, notamment sur les particules, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils.

A Bruxelles, la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> est directement proportionnelle à la distance parcourue. Néanmoins, le seul progrès des moteurs ne suffit pas, dès lors que les voitures sont de plus en plus volumineuses et consomment de plus en plus.

Dans toutes les villes évoquées, la vitesse commerciale des transports en commun a crû. Cette augmentation est d'autant plus forte que la mise en place de systèmes de péage s'est accompagnée de l'instauration de sites propres, particulièrement à Londres où vitesse commerciale et régularité ont sensiblement augmenté.

M. Thierry Duquenne explique encore qu'il y a deux manières de réduire la capacité routière. Soit en empêchant d'entrer dans Bruxelles, soit en réduisant la capacité sur l'ensemble du territoire de la Région.

Le Plan Régional de Développement prévoit la spécialisation des voiries, qui provoquerait à elle seule une restriction de capacité routière de 20 %. Si cette spécialisation devait s'accompagner d'une réduction de capacité dans la Région, la fluidité ne s'améliorerait pas, l'une étant affectée par l'autre. Il est donc nécessaire de créer des espaces destinés à favoriser la vitesse commerciale des transports en commun sur les grands axes.

Quant aux estimations faites pour Bruxelles, elles sont pour l'instant assez grossières. On peut toutefois considérer que, quel que soit le mode de contrôle, l'investissement de base demeurera important.

Ces estimations ne tiennent en outre pas compte d'éventuelles exemptions. Il est toutefois à relever que si on prévoyait la gratuité pour une voiture par ménage, l'instauration du péage urbain n'aurait qu'un faible impact vu le nombre – peu élevé – de familles disposant d'un second véhicule à Bruxelles.

Par ailleurs, si des mesures destinées à réduire la circulation automobile sont adoptées, les besoins de renforcement de la capacité, de la fréquence et de la vitesse commerciale

reïssnelheid van het openbaar vervoer groot zijn. De basis-kost voor de invoering van een vervoerplan in Brussel is hoe dan ook groot, en de tol zou het mogelijk maken om voor geld te zorgen.

De spreker herinnert er in verband met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer aan dat de gebruiker van het voertuig niet noodzakelijk de eigenaar is en dat men in België de bestuurder van het voertuig kan fotograferen wanneer men zijn nummerplaat noteert.

De heer Hugues Duchâteau herhaalt dat sommige econo-misten vinden dat men Zaventem, Diegem en Machelen moet opnemen in de zone voor stadstol aangezien deze steden steeds meer werkgelegenheid hebben en voor een au-toverkeer zorgen dat groot is omdat ze zelf geen openbaar vervoer hebben. De voornaamste congestiezones zijn niet te vinden in Brussel maar in de rand.

Logischerwijze, zouden deze zones de eerste moeten zijn waar stadstol wordt geheven. Opdat dit gevolgen zou hebben zou men er openbaar vervoer moeten inleggen, wat erg moeilijk is.

De spreker stelt voor dat, indien de winst van de tol niet kan worden besteed aan het openbaar vervoer, men het be-steedt aan verhuizingspremies voor bedrijven opdat ze zich komen vestigen bij de grote stations, in Brussel of in een andere stad.

De heer Hugues Duchâteau poneert vervolgens waarom men de opbrengst van de tol vooral zou moeten besteden aan de vermindering van de belasting op arbeid.

De tol is inderdaad een reguleringstol. De opbrengst gaat naar de overheid die ervoor moet zorgen dat het geld beter wordt aangewend. Rekening houdend met het feit dat het voornaamste doel erin bestaat ervoor te zorgen dat men de wagen laat staan en het openbaar vervoer neemt, is het creëren van openbaarvervoercapaciteit een flankerende maatregel.

Bovendien, dateert het onderzoek dat is uitgevoerd door Randstad van 1996. Het is slechts uitgevoerd bij automobi-listen gedurende de ochtendspits. Dit verklaart ten dele de hiërarchie van de geleverde antwoorden.

Ten slotte meent de heer Hugues Duchâteau dat de tol, het GEN, parkeren in de rand, verschillende elementen van een geheel vormen.

des transports publics seront importants. Le coût de base d'introduction d'un plan de transport à Bruxelles est de toute façon élevé et le péage permettrait de libérer des li-liquidités.

L'intervenant rappelle, en matière de protection de la vie privée, que l'utilisateur de la voiture n'en est pas spéciale-ment le propriétaire et qu'on ne peut, en Belgique, photo-graphier le conducteur de l'automobile lorsqu'on enregistre sa plaque.

M. Hugues Duchâteau répète que plusieurs économistes considèrent qu'il faut inclure Zaventem, Diegem et Mache-len dans la zone couverte par le péage puisque ces com-munes regroupent un nombre d'emplois de plus en plus élevé, et génèrent un trafic automobile très important car elles ne sont pas desservies par des transports en commun. Les principales zones de congestion ne se situent donc pas à Bruxelles, mais en périphérie.

La logique voudrait par conséquent que ces zones soient les premières à être couvertes par le péage. Pour que cela ait de l'effet, il faudrait toutefois y amener le transport pu-blic, ce qui semble fort difficile.

L'intervenant préconise donc qu'à défaut de pouvoir af-fecter le bénéfice du péage au transport public, on l'affecte à des primes de déménagement destinées aux entreprises pour qu'elles viennent s'installer près de grandes gares, à Bruxelles ou dans une autre ville.

M. Hugues Duchâteau explique ensuite pourquoi il fau-drait affecter en priorité les recettes du péage à la réduction des taxes sur le travail.

Le péage est effectivement un péage de régulation. Son produit revient aux pouvoirs publics qui doivent veiller à ce qu'il soit le mieux utilisé. Compte tenu du fait que l'ob-jectif principal est de créer un *shift* de la voiture vers le transport en commun, créer la capacité de transport public nécessaire est une mesure d'accompagnement.

Par ailleurs, l'enquête menée sur la Randstad date de 1996 et n'a été réalisée qu'auprès d'automobilistes durant la pointe du matin. Cela explique en partie la hiërarchie des réponses fournies.

Enfin, M. Hugues Duchâteau estime que péage, RER, stationnement en périphérie, ... ne constituent que les diffé-rents éléments d'un tout.

### III. Hoorzittingen van 8 januari 2009

#### III.1. Hoorzitting met de heer Frédéric Dobruszkes, lector aan het « Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire » van de ULB (IGEAT)

De eerste vraag die men zich volgens de spreker moet stellen is waarom men een stedelijke wegentol zou moeten invoeren.

Er zijn drie potentiële doelstellingen voor de invoering van stadstol. Het eerste doel is van financiële aard : men kan een tol invoeren om de algemene fiscale ontvangsten te verhogen, of om een bijzondere financiering van de mobiliteit (nieuwe infrastructuur, exploitatie van openbaar vervoer,...) in te voeren.

De spreker geeft de commissie enkele voorbeelden van enkele investeringskosten : bijvoorbeeld, één kilometer ondergrondse metro in Brussel kost 15 miljoen euro; de verlenging van de metro tot Erasmus heeft 108 miljoen euro gekost; het GEN-project (infrastructuur en rollend materieel) zou 2 miljard euro kosten; een metrostel M6 kost 5 miljoen, enz. De spreker toont de commissie een grafiek met een vergelijking van de evolutie van de prijs van het abonnement MIVB per jaar met de evolutie van de index der consumptieprijzen. Op 20 jaar tijd is de eerste tweemaal zo snel gestegen als de tweede, waaruit blijkt dat er onvoldoende financiële middelen zijn.

Een tweede potentieel doel bestaat erin het verkeer vlotter te maken : men zou de congestie moeten beperken. Het kan door een overschakeling naar het openbaar vervoer, de fiets of te voet gaan, ofwel door een tijdelijke spreiding van de mobiliteit.

Ten slotte, zou een derde doelstelling van milieu-aard zijn : te weten de hinder van het wegverkeer beperken (lawaai, luchtverontreiniging, klimaatopwarming, gebruik van de ruimte, ...). Dat doel kan niet anders worden bereikt dan door een overschakeling naar het openbaar vervoer, de fiets en het wandelen.

Er bestaan drie geografische vormen voor de invoering van een stadstol, te weten een axiale tol, zoals op de Franse autowegen, een snoertol, zoals voor de steden Oslo, Stockholm, Singapore, ofwel ten slotte een zonale tol, zoals in Londen.

Technisch gezien, bestaan er verschillende oplossingen om de stadstol in te voeren. Het eenvoudigste systeem is een systeem van vignettes (zoals op de Zwitserse en de Oostenrijkse autowegen). Een ander systeem bestaat in een prepaid met controle met camera's, zoals in Londen. Een derde systeem bestaat in de invoering van poortjes, ofwel handbediend ofwel automatisch, zoals op de Franse autowegen, in Singapore of in Oslo. Ten slotte kan men een

### III. Auditions du 8 janvier 2009

#### III.1. Audition de M. Frédéric Dobruszkes, maître de conférences à l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire de l'ULB (IGEAT)

La première question sur laquelle il faut s'interroger, d'après l'intervenant, est de savoir pourquoi il conviendrait d'instaurer un péage routier urbain.

Il y a trois objectifs potentiels à l'introduction d'un péage urbain. Le premier est financier : on peut instaurer un péage de financement afin d'augmenter les recettes fiscales générales, ou pour le financement particulier de la mobilité (nouvelles infrastructures, exploitation des transports collectifs,...).

L'intervenant donne à la commission quelques exemples de coûts d'investissement : par exemple, un kilomètre de métro souterrain à Bruxelles coûte 50 millions d'euros; le prolongement du métro jusqu'à Érasme a coûté 108 millions d'euros; le projet RER (infrastructures et matériel roulant) coûterait 2 milliards d'euros; une rame de métro M6 coûte 5 millions, etc. L'intervenant montre à la commission un graphique comparant l'évolution du prix de l'abonnement MTB annuel avec l'évolution de l'indice des prix à la consommation. En 20 ans, le premier a augmenté deux fois plus rapidement que le second, traduisant ainsi l'insuffisance de moyens financiers.

Un second objectif potentiel est d'augmenter la fluidité du trafic : il s'agirait de limiter la congestion. Ceci peut se faire soit par un report modal vers les transports collectifs, le vélo et la marche, soit par un étalement temporel de la mobilité.

Enfin, un troisième objectif serait environnemental : limiter les nuisances du trafic routier (bruit, pollution atmosphérique, réchauffement climatique, consommation d'espace,...). Cet objectif ne peut être atteint que par un report modal vers les transports collectifs, le vélo et la marche.

Il existe les trois formes géographiques d'instauration d'un péage urbain : soit un péage axial, comme sur les autoroutes françaises, soit le péage de cordon, comme pour les villes d'Oslo, de Stockholm et de Singapour, soit enfin un péage zonal, comme à Londres.

Techniquement, plusieurs solutions existent pour mettre en œuvre le péage urbain. Le système le plus simple est un système de vignettes (comme sur les autoroutes suisses et autrichiennes). Un autre système consiste en un prépaiement avec contrôle par caméra, comme à Londres. Un troisième système consiste en l'instauration de portiques, qu'ils soient manuels ou automatiques, comme sur les autoroutes françaises, à Singapour ou à Oslo. Enfin, on peut envisager

systeem met GPS of het toekomstige Galileo overwegen, bijvoorbeeld voor de zware vrachtwagens op de Duitse autowegen.

Technisch gezien, bij vergelijking van de meest eenvoudige oplossingen zoals het vignet met de meer technologische oplossingen zoals de GPS, de automatische poortjes of de camera's, heeft elk van de systemen voor- en nadelen. Het voordeel van een systeem zoals het vignet is de eenvoud, de geringe kost voor invoering, de tijd dat de persoonlijke levenssfeer wordt geëerbiedigd, en de dat er soepele formules kunnen worden ingevoerd (een tol voor één dag). Het nadeel van een systeem van vignetten is dat er alleen vaste tarieven bestaan, en het houdt controles ter plekke in. Daarentegen, als men de technologische oplossingen overweegt, bieden deze als voordeel hun automatische werking en de mogelijkheden om de tarieven aan te passen, maar als groot nadeel hun hoge kost voor invoering en werking. Men wijze ook op de technologische afhankelijkheid en de risico's van ontsparing met betrekking tot de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer die zulke systemen inhouden.

Indien men de resultaten van de invoering van stadstol in sommige steden bekijkt, stelt men in de eerste plaats de methodologische moeilijkheid vast om de effectiviteit van een stadstol te evalueren : men kan inderdaad het verkeer meten, maar hoe moet men de tijdwinst vergelijken, de ecologische voordelen, enz. ? Het in rekening brengen van de externe kosten (zoals de klimaatopwarming, de vervuiling, het lawaai, het tijdverlies,...) is een onstabiel en betwistbaar begrip. Ter zake zijn er bijna evenveel verschillende resultaten als onderzoeken. Bijvoorbeeld, inzake verzekeringsrecht, wanneer er verkeersongevallen zijn, is het zeer moeilijk om de waarde van een mensenleven in euro's om te zetten : dit verschilt van land tot land.

De spreker licht aan de commissie de resultaten van de invoering van de stadstol toe.

In Londen is de « Congestion Charge » ingevoerd in 2003 en nadien recent uitgebreid : het gaat vandaag om een zonale tol voor een zone van 37.000 km<sup>2</sup>, wat slechts 2,3 % van groot Londen vertegenwoordigt. De kosten van de investering bedroegen 325 miljoen pond, wat *mutatis mutandis* overeenstemt met de bouw van 6,5 km metro in Brussel (bijvoorbeeld een lijn van het Noord – Schaarbeek – NAVO). De operationele kost bedraagt 131 miljoen pond wat overeenstemt met 49 % ontvangsten. Bij een eerste benadering zou deze kost in Brussel overeenstemmen met de aanwerving van 2620 lokale politieagenten of administratieve personeelsleden die belast zijn met het toezicht op de betaling via het vignet. De netto-opbrengst van de stadstol in Londen bedraagt 137 miljoen pond, waarvan 82 % naar de autobussen gaat. De Londense stadstol heeft geleid tot een vermindering van het autoverkeer en heeft weinig sociaal-economische gevolgen gehad.

In Oslo gaat het om een financieringstol, in de vorm van een tol aan de ingang van de stad, op een straal van on-

ger un système par GPS ou le futur Galileo, par exemple concernant les poids lourds sur les autoroutes allemandes.

Techniquement, si on compare les solutions les plus simples comme la vignette, avec les solutions plus technologiques comme le GPS, les portiques automatiques ou les caméras, on en retiendra dans chacun des systèmes les avantages et les inconvénients. L'avantage d'un système comme la vignette est sa simplicité, son faible coût de mise en œuvre, le fait est qu'il respecte la vie privée, et qu'il y ait moyen d'établir des formules souples (par exemple un péage d'un jour). L'inconvénient d'un système de vignettes est qu'il ne permet que des tarifs fixes, et implique des contrôles sur place. Par contre, si on considère les solutions technologiques, celles-ci offrent comme avantage leur fonctionnement automatique et la possibilité de modulation des tarifs, mais ont comme grave inconvénient leur coût très important de mise en œuvre et de fonctionnement. On épinglera également la dépendance technologique et les risques de dérives quant au respect de la vie privée qu'impliquent de tels systèmes.

Si on considère les résultats de la mise en œuvre d'un péage urbain dans certaines villes, on constate tout d'abord la difficulté méthodologique à évaluer l'effectivité du péage urbain : on peut effectivement mesurer le trafic, mais comment comparer les gains de temps, les gains écologiques, etc. ? La monétarisation des coûts externes (comme le réchauffement climatique, la pollution, le bruit, les pertes de temps,...) est une notion instable et discutable. En la matière, il y a presque autant de résultats différents que de recherches. Par exemple, en droit des assurances, lorsqu'il y a des accidents de la route, il est très difficile de convertir en euros la valeur de la vie humaine : celle-ci varie d'un pays à l'autre.

L'intervenant expose à la commission les résultats de la mise en œuvre du péage urbain à Londres et à Oslo.

À Londres, la « Congestion Charge » a été instaurée en 2003 puis a été récemment étendue : il s'agit aujourd'hui d'un péage zonal sur une zone de 37 km<sup>2</sup>, qui ne représente que 2,3 % du grand Londres. Le coût de l'investissement a été de 325 millions de livres, ce qui correspond *mutatis mutandis* à la construction de 6,5 km de métro à Bruxelles (par exemple une ligne Gare du Nord – Schaarbeek – OTAN). Le coût opérationnel se monte à 131 millions de livres, ce qui correspond à 49 % des recettes. En première approximation, ce coût correspondrait, à Bruxelles, à l'engagement de 2620 policiers locaux ou agents administratifs chargé de contrôler le paiement par vignette. Le revenu net du péage urbain à Londres est de 137 millions de livres, dont 82 % sont affectés aux autobus. Le péage londonien a engendré une réduction du trafic automobile, et a eu peu d'impact socio-économique.

À Oslo, il s'agit d'un péage de financement, sous la forme d'un péage-cordon qui est perçu à l'entrée de la ville, à

geveer 3 km van het centrum, en geldt dus voor de helft van de bevolking. Aangezien Oslo een moeilijke topografie heeft, zijn er slechts 19 betalingsposten geplaatst. Het tarief is laag om de automobilisten niet ontmoedigen. De operationele kost van deze tol vormt 10 % van de ontvangsten. De nettokost bestaat uit 111 miljoen euro, die voor 80 % bestemd wordt voor de financiering van wegeninfrastructuur en voor 20 % voor de financiering van het openbaar vervoer. Deze tol heeft niet verhinderd dat het autoverkeer gestegen is, als gevolg van lage tarieven en een uitbreiding van de bewoning in de rand.

Als men het bijzonder geval van Brussel bekijkt, waar de auto koning is, rijst de eerste vraag vóór stadstol ingevoerd wordt, wat eigenlijk de bedoeling is : is het de bedoeling om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te herfinancieren ? Wil men het openbaar vervoer financieren ? Is het de bedoeling om de autodruk te verminderen, met name om de doelstellingen van Kyoto te halen ?

Het ontwerpplan Iris 2 heeft als doel het aandeel van het openbaar vervoer op 50 % te brengen, tegen 30 % nu. In deze studie wordt bevestigd dat de stadstol daartoe voor 50 % zal bijdragen. Als men de maatregelen van het ontwerpplan met uitzondering van de stadstol toepast, zou het aandeel van het openbaar vervoer van 30 tot 40 % stijgen, tegen 50 % met de stadstol.

Wie zou een dergelijke stadstol betalen ? Als de doelstelling financieel is, is het noodzakelijk om te voorzien in een cordon-stadstol om te zorgen voor een financiële overdracht van pendelaars naar de Brusselaars. Is dat politiek wel haalbaar ? Een overleg met de twee andere Gewesten zou nodig zijn.

Als de doelstelling een milieudoelstelling is, zou men moeten zorgen voor een zonetol en logisch gezien zouden de Brusselaars dan ook moeten betalen. Maar waarom zou men zich dan beperken tot de Brusselaars ? Zou het ideaal niet zijn dat de pendelaars betalen voor de hele GEN-zone ? Daarvoor is wel een transregionaal samenwerkingsakkoord vereist.

Als men toch een transregionaal samenwerkingsakkoord moet sluiten waarvan de afloop onzeker is, kan men stellen dat er eenvoudiger methodes bestaan dan de invoering van een tol : als men een financiële doelstelling nastreeft, « volstaat » het om regelingen te treffen voor de herfinanciering van het Gewest door de federale Staat; als men een milieudoelstelling nastreeft zou men de modal shift ten nadele van het autoverkeer moeten bewerkstelligen door een restrictief parkeerbeleid (in het bijzonder in de kantoorwijken), de vermindering van de capaciteit van de wegen en een restrictievere benadering van de bedrijfswagens.

De spreker meent tot slot dat het primordiaal is om het doel te kiezen, ongeacht of het financieel of milieugericht is. De verkeerscongestie is volgens de spreker niet het fun-

un rayon d'environ 3 km du centre, concernant ainsi la moitié de la population. Comme Oslo dispose d'une topographie difficile, seuls 19 postes de péage ont dû être installés. Le tarif est peu élevé, afin de ne pas décourager les automobilistes. Le coût opérationnel de ce péage est de 10 % des recettes. Le revenu net engendré est de 111 millions d'euros, affectés pour 80 % au financement d'infrastructures routières et pour 20 % au financement des transports en commun. Ce péage n'a pu empêcher une augmentation du trafic automobile, du fait de tarifs bas et d'une dispersion croissante de l'habitat en périphérie.

Si on considère le cas particulier de Bruxelles, où la voiture règne en maître, la première question à se poser avant d'instaurer un péage est de savoir quel est l'objectif à poursuivre : est-ce de refinancer la Région de Bruxelles-Capitale ? Est-ce de financer les transports en commun ? Est-ce de diminuer la pression automobile, notamment pour rencontrer les objectifs de Kyoto ?

Le projet de plan Iris 2 a pour objectif de porter à 50 % la part des transports en commun, contre 30 % actuellement. Il est affirmé dans cette étude que le péage urbain y contribuerait à raison de 50 %. En effet, en appliquant les mesures du projet de plan sauf le péage, la part des transports en commun passerait de 30 à 40 %, contre 50 % en intégrant le péage.

Qui payerait un tel péage urbain ? Si l'objectif est financier, il est nécessaire de prévoir un péage-cordon, pour effectuer un transfert financier des navetteurs vers les Bruxellois. Mais ceci est-il politiquement faisable ? Une concertation avec les deux autres Régions s'imposerait certainement.

Si l'objectif est environnemental, il faut alors prévoir un péage de zone et, en toute logique, les Bruxellois devraient également payer. Mais alors, pourquoi se limiter à faire payer les Bruxellois ? L'idéal ne serait-il pas de faire payer les navetteurs sur tout l'espace RER. Mais il faut pour cela un accord de coopération transrégional.

Or, s'il faut de toute façon conclure un accord de coopération transrégional, dont l'issue est pour le moins incertaine, on peut considérer qu'il existe des méthodes plus simples que l'instauration d'un péage : si l'on poursuit un objectif financier, il « suffit » de prévoir des mécanismes de refinancement de la Région par l'État fédéral; si l'on poursuit un objectif environnemental, il faudrait contraindre le report modal au détriment de la voiture, typiquement par une politique de stationnement restrictive (en particulier dans les quartiers de bureaux), par la diminution de capacité des axes routiers et par la remise en cause des voitures de société.

En conclusion, l'intervenant estime qu'il est primordial de choisir son objectif, qu'il soit financier et/ou environnemental. La congestion n'est, selon l'orateur, pas le pro-

damentele probleem, maar enkel de zichtbare kant van de overheersing van de wagen.

De spreker meent dat de stadstol maar een van de oplossingen is die variabele resultaten oplevert naargelang de gekozen werkwijze. Volgens hem moet men opletten voor ontsporingen op technologisch en veiligheidsvlak die mogelijk zouden worden via een tolsysteem.

De spreker geeft tot slot enkele aanbevelingen in het geval van de invoering van tol in Brussel : hij vindt persoonlijk een gewoon vignet beter, omdat het verkiesbaar is om controleambtenaren te betalen eerder dan te investeren in computersystemen. Deze tol zou door iedereen betaald moeten worden, ook door de Brusselaars, om milieuredenen. De kost voor de gebruiker zou hoger zijn dan een MTB-abonnement, waarop het vignet echter automatisch recht zou geven. De netto-opbrengst van deze tol zou bestemd moeten worden voor het vervoer dat milieuvriendelijk is.

### **III.2. Hoorzitting met de heer Christian Valenduc, algemeen adviseur op de studiedienst van de FOD-Financiën en secretaris van de afdeling « Fiscaliteit en Parafiscaliteit » van de Hoge Raad van Financiën**

De heer Christian Valenduc preciseert dat hij in persoonlijke naam spreekt. Hij geeft een toelichting bij een geheel van slides.

#### ***Doelstellingen van de stadstol***

Drie doelstellingen zijn mogelijk :

- de integratie van de externe kosten;
- de financiering van de infrastructuur door de gebruikers,
- de verbetering van de financiering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het nastreven van verschillende doelstellingen met eenzelfde instrument houdt het risico in dat geen enkel van de vooropgestelde doelstellingen gehaald wordt.

Alvorens een stadstol in te voeren zouden de protagonisten dus zo veel mogelijk eensgezindheid moeten bereiken over een unieke doelstelling.

#### ***1) Eerste mogelijke doelstelling : de integratie van de externe kosten***

##### ***Verantwoording***

Het autoverkeer in Brussel doet vandaag ernstige problemen rijzen :

blème fondamental, mais seulement l'expression visible de la domination automobile.

L'intervenant estime que le péage urbain est une solution parmi d'autres, qui offre des résultats variables selon les modalités retenues. Il faut, selon lui, se méfier des dérives technologiques et sécuritaires qu'engendrerait ou rendrait possible un système de péage.

Enfin, l'orateur formule quelques recommandations en cas de mise en œuvre d'un péage à Bruxelles : personnellement, il choisirait plutôt un système de simple vignette, estimant qu'il est préférable de payer des agents de contrôle plutôt que des systèmes informatiques. Ce péage serait dû par tous, y compris par les Bruxellois, dans l'optique d'un objectif environnemental. Son coût pour l'utilisateur serait supérieur à celui d'un abonnement MTB, auquel la vignette donnerait cependant droit automatiquement. Enfin, il faudrait que le revenu net de ce péage soit affecté aux modes de transport respectueux de l'environnement.

### **III.2. Audition de M. Christian Valenduc, conseiller général au Service d'Études du SPF Finances et secrétaire de la section « Fiscalité et Parafiscalité » du Conseil supérieur des Finances**

M. Christian Valenduc précise qu'il s'exprime à titre personnel. Il présente et commente un ensemble de transparents.

#### ***Objectifs du péage urbain***

Trois objectifs sont possibles :

- l'intégration des coûts externes;
- le financement des infrastructures par leurs utilisateurs;
- l'amélioration du financement de la Région de Bruxelles-Capitale.

La poursuite de différents objectifs à l'aide du même instrument comporte toutefois le risque de ne jamais atteindre aucun des objectifs fixés.

Avant d'instaurer un péage urbain, ses protagonistes devraient donc s'entendre autant que possible sur un objectif unique.

#### ***1) Premier objectif possible : l'intégration des coûts externes***

##### ***Justifications***

Le trafic automobile à Bruxelles pose aujourd'hui d'importants problèmes :



- congestie, met als gevolg een verlies van arbeidsduur, een verlies van vrije tijd en in het algemeen een achteruitgang van het welzijn;
- grotere verontreiniging als gevolg van de filevorming;
- toename van het risico op ongevallen,
- vermindering van de efficiëntie van het openbaar vervoer : vertraging van de bussen in de files wat een stijging van het aantal bussen vereist om met name de rij-snelheid te verzekeren.

Deze problemen – externe kosten – kunnen gecijferd worden. Met betrouwbare methodes kan men, ondanks onvermijdelijke foutenmarges, minder verontreinigde lucht, minder verkeersopstoppingen in euro's omzetten.

De integratie van de externe kosten – met andere woorden het op de markt brengen – wordt ruim verantwoord op theoretisch vlak.

De integratie van een belasting die overeenstemt met de externe kosten vermindert het totale bedrag van dezelfde kosten (als gevolg van het feit dat bepaalde automobilisten hun gedrag wijzigen en overstappen op het openbaar vervoer) en brengt tegelijk een ontvangst op voor de overheid (omdat sommige automobilisten met de wagen blijven rijden).

Economisch gezien is de integratie van de externe kosten ook efficiënter dan andere reglementaire maatregelen (het afwisselend rijden volgens de nummerplaat die op een even of een oneven getal eindigt) of bepaalde forfaitaire belastingen (een belasting verschuldigd door alle burgers).

De gevolgen van de integratie van de externe kosten zullen evenwel variëren naargelang de vraag elastisch of niet elastisch is.

In geval van sterke elasticiteit zal de houding veranderen. De externe kosten zullen verminderen en de ontvangsten voor de overheid zullen beperkt blijven.

In geval van niet-elasticiteit, zal de houding weinig veranderen. De externe kosten zullen niet verminderen, maar de ontvangsten van de Staat zullen toenemen, gefinancierd door de gebruiker.

In de twee gevallen betaalt de verontreiniger.

Samengevat kan men zeggen dat de vermindering van de externe kosten en de ontvangst gedeeltelijk in elkaars plaats treden, maar ze zijn niet volledig complementair. Het gebruik van de wagen blijft, maar in mindere mate.

Volgens de berekeningen van federaal Planbureau, dekt de huidige autofiscaliteit niet alle externe kosten als gevolg van het gebruik van de wagen tijdens de spits.

- congestion, entraînant une perte de temps de travail, une perte de temps réservé aux loisirs et, globalement, une perte de bien-être;
- pollution plus importante due aux embouteillages;
- augmentation des risques d'accidents;
- diminution de l'efficacité des transports en commun : ralentissement des bus dans les embouteillages nécessitant une augmentation du nombre de ces mêmes bus pour maintenir la vitesse commerciale notamment.

Or, ces problèmes – coûts externes – sont tout à fait chiffrables. Des méthodes fiables permettent, moyennant d'inévitables marges d'erreur, de traduire en euros un air plus propre, une heure d'embouteillage, etc.

Par ailleurs, l'intégration des coûts externes – en d'autres termes, leur mise sur le marché – est largement justifiée sur le plan théorique.

L'intégration d'un impôt correspondant aux coûts externes diminue le montant total de ces mêmes coûts (du fait que certains automobilistes modifient leur comportement et se reportent sur les transports en commun) en même temps qu'elle crée une recette pour les pouvoirs publics (du fait que d'autres automobilistes continuent à rouler en voiture).

Économiquement, l'intégration des coûts externes est aussi plus efficace que certaines mesures réglementaires (la circulation alternée selon que la plaque des véhicules concernés se termine par un nombre pair ou impair par exemple) ou certains impôts forfaitaires (une taxe due par l'ensemble des citoyens).

Les conséquences de l'intégration des coûts externes varieront néanmoins selon que la demande est élastique ou inélastique.

En cas de forte élasticité, les comportements évolueront. Les coûts externes diminueront, les recettes des pouvoirs publics resteront faibles.

En cas d'inélasticité, les comportements évolueront peu. Les coûts externes ne diminueront pas, mais les recettes de l'État augmenteront, financées par le consommateur.

Dans les deux cas cependant, le pollueur paie.

En résumé, la diminution des coûts externes et la recette se substituent partiellement l'une à l'autre, mais elles ne sont pas totalement complémentaires. L'usage de la voiture persiste, mais dans une moindre mesure.

Par ailleurs, selon les calculs du Bureau fédéral du Plan, la fiscalité automobile actuelle ne couvre pas les coûts externes liés à l'utilisation de l'automobile aux heures de pointe.

*Uitvoeringswijzen*

Opdat de doelstelling van de integratie van de externe kosten efficiënt nagestreefd zou worden, moeten de tarieven bepaald worden door de ontstane externe kosten, ofwel als gevolg van de verontreiniging of van de technische kenmerken van de wagen in kwestie, en het tijdstip waarop gereden wordt.

*Uitvoeringsgebied*

De tol zou van toepassing moeten zijn ten minste in de agglomeratie, idealiter ook op de toegangswegen, gelet op de geluidshinder en de verontreiniging op en langs deze wegen.

**2) Tweede doelstelling : de financiering van de infrastructuur***Verantwoording*

Het nastreven van een dergelijke doelstelling is eerder economisch te verantwoorden : de burgers dragen bij tot de financiering van de overheidsstructuur naargelang het gebruik dat zij ervan maken.

Het nastreven van deze doelstelling is in het bijzonder verantwoord in het geval van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het is immers zo dat :

- de pendelaars hun belasting buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betalen terwijl zij gebruikmaken van de Brusselse openbare diensten,
- er geen perequatieregeling bestaat tussen de stad en de rand gelet op het interregionale karakter van het geheel « stad + rand » (de perequatiemechanismen hangen af van de Gewesten).

*Uitvoeringswijze*

Een heffing per kilometer volstaat. Een aangepaste tarifiering naargelang het soort wagen (meer of minder verontreiniging) en het tijdstip waarop gereden wordt is immers niet verantwoord, als de enige doelstelling erin bestaat het gebruik van de overheidsinfrastructuur te financieren.

*Uitvoeringsgebied*

De maatregel zou betrekking moeten hebben op het geheel van de infrastructuur op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

*Modalités*

Pour que l'objectif d'intégration des coûts externes soit efficacement poursuivi, la tarification devra être fonction des coûts externes générés, soit de la pollution émise ou des caractéristiques techniques du véhicule concerné, et de l'heure de circulation.

*Zone d'application*

Le péage devra être d'application au moins dans l'agglomération, au mieux également sur les voies d'accès, vu l'importance des nuisances sonores et de la pollution sur et aux alentours de ces voies.

**2) Deuxième objectif : le financement des infrastructures***Justifications*

La poursuite d'un tel objectif se justifie d'un point de vue économique : les citoyens contribuent au financement des infrastructures publiques en fonction de l'utilisation qu'ils en font.

La poursuite de cet objectif est particulièrement justifiée dans le cas de la Région de Bruxelles-Capitale.

En effet :

- les navetteurs paient leurs impôts en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale alors qu'ils utilisent des services publics bruxellois;
- il n'existe pas de mécanisme de péréquation entre ville et périphérie vu le caractère interrégional de l'ensemble « ville + périphérie » (les mécanismes de péréquation relèvent des compétences régionales).

*Modalités*

Une taxation au kilomètre suffit. Une tarification différenciée en fonction du type de véhicule (plus ou moins polluant) et de l'heure de circulation ne se justifie effectivement pas dès lors que le seul objectif est de faire payer l'utilisation des infrastructures publiques.

*Zone d'application*

La mesure devrait concerner l'ensemble des infrastructures du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

### 3) *Derde doelstelling : de financiering van het Gewest*

Het nastreven van een dergelijke doelstelling via stadstol doet een probleem rijzen : waarom zouden de pendelaars met de trein komen en vervolgens gebruikmaken van de MIVB ook niet moeten betalen ?

Een andere – betere – oplossing is de gedeeltelijke heffing van de belasting op de arbeidsplaats, bijvoorbeeld door de pendelaars opcentiemen te doen betalen via hun arbeidsplaats, aftrekbaar van wat zij in hun gemeente betalen; een gemeente zou dus Brussel financieren in de mate waarin zij pendelaars stuurt.

\*  
\* \*

Van de drie doelstellingen die in de verf gezet zijn kiest de spreker eerder voor de integratie van de externe kosten en de uitvoeringswijze van de stadstol moet dus op basis daarvan gedefinieerd worden.

Dan rijst de vraag van de bestemming van de ontvangsten.

Het ideaal is natuurlijk te investeren in het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen. Het milieuvoordeel van de stadstol wordt dan zo groot mogelijk en de politieke haalbaarheid zal er alleen maar op verbeteren.

In mindere mate kunnen de ontvangsten uit de stadstol ook dienen om de gewestbelastingen te verminderen die voor de grootste economische wanverhoudingen zorgen. De registratierechten verminderen kan ook de vlucht naar de rand beperken.

#### ***Buitenlandse experimenten***

##### *1) Londen*

Het experiment in Londen is globaal gezien positief ondanks de hoge kosten voor de uitvoering en de werking.

Enkele arbeidsintensieve activiteiten zijn misschien vertrokken uit de tolzone.

Wat betreft de vastgoedprijzen in de tolzone, die zijn eerst gezakt en vervolgens gestegen. De tolzone werd op die manier gevaloriseerd.

##### *2) Stockholm*

Het experiment in Stockholm is ook positief.

### 3) *Troisième objectif : le financement de la Région*

La poursuite d'un tel objectif par le péage urbain pose problème : pourquoi les navetteurs qui viennent en train et utilisent ensuite la STIB ne devraient-ils pas eux aussi payer ?

Une autre solution – meilleure – est de lever partiellement l'impôt sur le lieu de travail, par exemple en faisant payer aux navetteurs un centime additionnel sur leur lieu de travail, déductible de ce qu'ils payent dans leur commune; une commune financerait donc d'autant plus Bruxelles qu'elle y envoie de navetteurs.

\*  
\* \*

Parmi les trois objectifs mis en exergue, le choix de l'orateur est de donner la priorité à l'intégration des coûts externes et les modalités d'application du péage urbain doivent donc être définies sur cette base.

Se pose alors la question de l'affectation des recettes.

L'idéal est évidemment d'investir dans les transports en commun et les aménagements cyclistes. Le bénéfice environnemental du péage s'en trouvera maximisé et son acceptabilité politique n'en sera que plus grande.

Dans une moindre mesure, les recettes tirées du péage peuvent également servir à réduire les impôts régionaux qui créent le plus de distorsions en termes économiques. Réduire les droits d'enregistrement permettrait ainsi d'enrayer l'exode vers la périphérie.

#### ***Expériences étrangères***

##### *1) Londres*

L'expérience londonienne est globalement positive en dépit de ses importants coûts de mise en œuvre et de fonctionnement.

Plusieurs activités intensives en emploi ont peut-être été délocalisées vers la zone hors péage.

Quant aux prix de l'immobilier dans la zone concernée par le péage, ils ont diminué dans un premier temps pour augmenter dans un second. La zone à péage a, de ce point de vue, été valorisée.

##### *2) Stockholm*

L'expérience de Stockholm est elle aussi positive.

Het experiment zal binnen vier jaar uit de kosten zijn, maar de configuratie van de Zweedse hoofdstad is zodanig dat er niet veel toegangspunten tot de tolzone zijn.

### **Het argument « verdeling van de inkomsten »**

Dit argument is soms verdacht.

De eerste vraag die men zich moet stellen, als men rekening wil houden met de externe kosten, gaat niet over de verdeling van de kosten maar over de spreiding van de hinder : wie lijdt onder het verlies van welzijn ?

Wie de tol zal moeten betalen heeft in het algemeen een hoger inkomen dan wie de hinder ondergaat. Men veronderstelt dus dat de stadstol een herverdelend effect zal hebben.

### **Toepassingsgebied**

1) *Eerste optie « Pentagon + » (vijfhoek uitgebreid tot de kantoorwijken)*

Deze optie bestaat erin de toegang tot de bureauwijken te belasten. De locatie van de kantoren is niet erg elastisch en het gevaar dat de werkgelegenheid verdwijnt is dus eerder klein.

Bovendien zijn er uitstekende andere mogelijkheden met het openbaar vervoer, op voorwaarde dat men parkeerplaatsen in de rand aanlegt opdat de mensen die in gebieden wonen met weinig openbaar vervoer dat kunnen combineren met de wagen.

Betekent de maatregel dus dat men de niet-verplaatsbare werkgelegenheid belast of houdt de maatregel ook rekening met de externe kosten ?

De vraag is belangrijk, gelet op de gevolgen :

- de maatregel zou geen rechtstreekse gevolgen hebben voor de luidruchtige en vervuilde zones van de toegangswegen;
- de maatregel zou weinig gevolgen hebben voor het doorgaand verkeer,
- de maatregel zou geen enkel ontradend effect hebben op de installatie van activiteiten in de rand wat tot een toegenomen gebruik van de wagen leidt.

Als men opteert voor een milieudoelstelling, zou een deel van de opbrengst opnieuw buiten de zone geïnvesteerd moeten worden, in de bevordering van de parkeerplaatsen « P + R » ten nadele van de parkeerplaatsen in de Vijfhoek bijvoorbeeld.

Son installation serait amortie en quatre ans, mais la configuration de la capitale suédoise est telle que le nombre de points d'accès à la zone de péage est assez réduit.

### **L'argument « distribution des revenus »**

L'utilisation de cet argument est parfois suspecte.

La première question qui doit être posée, si l'on vise à intégrer les coûts externes, n'est d'ailleurs pas celle de la distribution des coûts mais celle de la distribution des nuisances : qui supporte la perte de bien-être ?

Globalement toutefois, ceux qui devraient payer le péage ont un revenu supérieur à ceux qui supportent les nuisances et on présume que le péage urbain aurait donc un effet redistributif.

### **Zone d'application**

1) *Première option : « Pentagone + » (pentagone étendu aux zones de bureaux)*

Cette option consisterait à taxer l'accès à des zones de bureau. La localisation des bureaux est assez inélastique et le risque de délocalisation de l'emploi serait donc peu élevé.

Il y a en outre des possibilités de substitution très fortes avec les transports en commun, à condition toutefois de développer les parkings situés en périphérie pour que des personnes habitant des zones peu desservies par les transports en commun puissent les combiner avec la voiture.

La mesure équivaldrait-elle cependant à taxer l'emploi non délocalisable ou intègre-t-elle réellement les coûts externes ?

La question mérite d'être posée. En effet :

- la mesure n'aurait pas d'effet direct sur les zones de bruit et de pollution que sont les voies d'accès;
- la mesure aurait peu d'impact sur le trafic de transit;
- la mesure n'aurait aucun effet dissuasif sur l'installation d'activités en périphérie, qui génère un usage accru de la voiture.

Si l'objectif environnemental est privilégié, une partie du produit devra être réinvestie en dehors de la zone, dans la promotion des parkings « P+R » au détriment des parkings dans le Pentagone par exemple.

## 2) Tweede optie : tol binnen de ring

Deze formule heeft het voordeel dat invloed uitgeoefend wordt op het doorgaand verkeer en een groot deel van de toegangswegen met de meeste hinder. De formule integreert dus beter de externe kosten dan de optie « Pentagon + ».

Het gevaar van delocalisatie van bedrijven naar de rand, voornamelijk naar Vlaanderen, is daarentegen groter.

## 3) Derde optie : tol in de GEN-zone

Deze optie kan het verkeer stroomopwaarts beter regelen, op een groter gebied.

Het gevaar van delocalisatie is minder groot, aangezien men de GEN-zone zal moeten verlaten om de tol te voorkomen.

De externe kosten zijn beter geïntegreerd.

Een gedifferentieerde tol, in concentrische cirkels, kan overwogen worden.

Deze optie doet daarentegen beheersproblemen rijzen omdat het om verschillende Gewesten gaat.

## Conclusies

### Moet men het doen ?

Men zou kunnen zeggen dat de automobilisten nu al de melkkoeien van de Staat zijn en dat zij uren verliezen in de files. Moet men hen dan nog eens doen betalen voor de tijd die zij verliezen ?

Deze bewering is verkeerd. De belasting dekt niet de externe kosten tijdens de spitsuren en, zonder stadstol, zijn het de anderen die betalen.

De aanwezigheid van de externe kosten staat duidelijk vast en de stadstol is een efficiënte economische oplossing. De buitenlandse experimenten zijn eerder beloftevol, met inbegrip van het standpunt van de sociale rendabiliteit en de technische haalbaarheid. Deze oplossing doet bovendien geen grote problemen rijzen op het vlak van herverdeling van de inkomens.

### Welke optie ?

De voorkeur gaat naar de GEN-zone indien deze optie geen beheersproblemen zou doen rijzen.

Men zou dus beter beginnen met « Pentagon + » en andere maatregelen stroomopwaarts overwegen op de toegangswegen en voor het doorgaand verkeer.

## 2) Deuxième option : péage « intra-ring »

Cette formule a l'avantage de toucher le trafic de transit et une partie importante des voies d'accès où sont concentrées les nuisances. Elle intègre donc mieux les coûts externes que l'option « Pentagone + ».

Les risques de délocalisation d'entreprises vers l'extérieur et principalement vers la Flandre sont en revanche plus élevés.

## 3) Troisième option : péage sur la zone RER

Cette option permet une régulation du trafic en amont, sur une zone plus large.

Les risques de délocalisation sont moins élevés puisqu'il faudra quitter la zone RER pour éviter le péage.

Les coûts externes sont mieux intégrés.

Un péage différencié, par cercles concentriques, peut être envisagé.

En revanche, cette option pose des problèmes de gestion puisqu'elle concerne plusieurs régions.

## Conclusions

### Faut-il le faire ?

On serait tenté de dire : « les automobilistes sont déjà les vaches à lait de l'État, ils perdent des heures dans les bouchons, vous n'allez tout de même pas les faire payer encore une fois pour le temps qu'ils perdent ? ».

Or, cette assertion est fautive. L'impôt ne couvre pas les coûts externes aux heures de pointe et, sans péage urbain, ce sont les autres qui paient.

La présence de coûts externes est bien établie et le péage urbain est une solution économiquement efficace. Les expériences étrangères sont plutôt encourageantes, y compris du point de vue de la rentabilité sociale et de la faisabilité technique. Cette solution ne pose en outre pas de problème majeur de redistribution des revenus.

### Quelle option ?

La préférence irait à la zone RER si cette option ne posait pas de problèmes de gestion.

Il vaut dès lors mieux s'attaquer au « Pentagone + », tout en envisageant des actions complémentaires en amont sur les voies d'accès et le trafic de transit.

De oplossing binnen de ring kan op grote problemen op het vlak van delocalisatie van bedrijven doen ontstaan.

### **III.3. Hoorzitting met de heer Bruno Lombaert, advocaat aan de balie van Brussel, docent aan de Universitaire Faculteiten Saint-Louis**

De heer Bruno Lombaert heeft in de commissie de volgende uiteenzetting gehouden :

- De eerste vraag die ik mij gesteld heb is de juridische kwalificatie van de stadstol die een verplichte openbare heffing is. Zoals ik zal uitleggen, voorziet onze Grondwet in twee verplichte soorten bijdragen met een verschillend juridisch stelsel. Men moet beslissen welke van deze twee juridische stelsels van toepassing is op de stadstol.
- De tweede vraag is de materiële bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om een dergelijke bijdrage in te voeren.
- De derde vraag houdt verband met de vorige; de vraag houdt verband met de territoriale bevoegdheid van het Gewest. Men heeft het gehad over een tol die ruimer zou zijn dan het grondgebied van het Gewest; dat doet natuurlijk juridische moeilijkheden rijzen.
- De vierde vraag is die van de fiscale gelijkheid en het vrije verkeer van personen en goederen dat gerespecteerd moet worden door dit soort bijdrage.
- Tot slot heb ik enkele antwoorden voorbereid op een laatste vraag over het respect voor de privacy, maar aangezien ik gezien heb dat een specialist in deze aangelegenheid op het programma staat, zal ik daar niet veel over zeggen.

#### **1) De kwalificatie van de verplichte heffing : belasting of heffing ?**

Ten eerste, de kwalificatie van de verplichte heffing : gaat het om een belasting (om de gebruikelijke termen te gebruiken) of gaat het om iets anders ? Is het een retributie ? De Grondwet onderscheidt immers twee soorten verplichte financiële bijdragen die opgelegd kunnen worden en die door de overheid geheven kunnen worden : de belastingen enerzijds – artikel 170 van de Grondwet – en de retributies anderzijds – artikel 173 van onze Grondwet.

*Wat is het verschil ?*

Men heeft het over een belasting in het geval van een verplichte heffing die opgelegd wordt door de Staat, de Ge-

La solution de l'intra-ring risque quant à elle de poser d'importants problèmes de délocalisation d'entreprises.

### **III.3. Audition de M. Bruno Lombaert, avocat au barreau de Bruxelles, chargé d'enseignement aux Facultés universitaires Saint-Louis**

M. Bruno Lombaert a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

- La première question que je me suis posée est la qualification juridique du péage urbain qui est un prélèvement public obligatoire. Comme je vais vous l'exposer, notre Constitution prévoit deux types de cotisations obligatoires en leur assignant un régime juridique différent. Il faudra décider duquel de ces régimes juridiques relève le péage urbain.
- La deuxième question est celle de la compétence matérielle de la Région de Bruxelles-Capitale pour instaurer une telle cotisation.
- La troisième question est liée à la précédente; elle touche à la compétence territoriale de la Région. On a évoqué l'hypothèse d'un péage qui s'étendrait à un territoire plus large que celui de la Région; cela suscite évidemment des difficultés d'ordre juridique.
- La quatrième question est celle de l'égalité fiscale et de la libre circulation des personnes, des biens et des marchandises qui doit être respectée par ce type de cotisation.
- Et enfin, j'avais préparé quelques éléments de réponse à une dernière question relative au respect de la vie privée, mais, comme j'ai vu qu'un intervenant spécialiste de cette matière est inscrit au programme, je n'en dirai donc pas grand-chose.

#### **1) La qualité du prélèvement obligatoire : impôt ou redevance ?**

Tout d'abord, la qualification du prélèvement obligatoire : est-ce un impôt (pour utiliser les termes consacrés) ou est-ce autre chose ? Est-ce une redevance, une rétribution ? La Constitution distingue, en effet, deux types de cotisations financières obligatoires qui peuvent être imposées, levées par les pouvoirs publics : les impôts, d'une part – c'est l'article 170 de la Constitution – et les rétributions ou redevances, d'autre part – organisées par l'article 173 de notre charte fondamentale.

*Quelle est la différence ?*

On parle d'impôt, tout d'abord, dans le cas d'un prélèvement obligatoire qui est pratiqué par voie d'autorité par

meenschappen, de Gewesten, de lokale besturen, op de inkomens van personen, om die te bestemmen voor diensten van algemeen belang.

De retributie (of heffing), is daarentegen geen heffing die besteed wordt aan uitgaven van algemeen belang, maar wel een bezoldiging die de overheid aan iemand in het bijzonder vraagt voor een dienst die de overheid aan deze persoon in kwestie aanbiedt.

Het bedrag van deze bezoldiging moet in verhouding staan tot de kost van de geleverde dienst om een retributie te blijven; indien dat bedrag niet proportioneel is, indien het niets te maken heeft met de kost van de dienst voor de overheid die de dienst aanbiedt, is deze heffing geen echte retributie, maar wel een belasting en valt die onder de regeling van de belastingen.

Ik maak dit onderscheid, niet enkel om voor mijn plezier een theoretische uiteenzetting te houden, maar vooral omdat de rechtsregelingen voor de belastingen en de retributies sterk verschillen en de bevoegdheden van de Gewesten ook verschillen naargelang het om een belasting of een retributie gaat.

Eerste kenmerk : wat betreft de belasting legt de Grondwet het principe van de wettelijkheid op. Het komt de wetgever (de decreetgever als het om een Gewest gaat) toe om de essentiële elementen van een belasting vast te stellen. Deze essentiële elementen zijn : het belastbaar feit (het evenement dat leidt tot de betaling van de belasting), de belastinggrondslag, het tarief, de eventuele vrijstellingen.

Tweede kenmerk : er is geen verband tussen de bevoegdheid om belastingen te heffen en de materiële bevoegdheden. De belastbare feiten voor gewestbelastingen houden niet noodzakelijk verband met de gewestbevoegdheden. In dat verband gaat het eerder om de organisatie van concurrerende bevoegdheden waarbij de federale Staat voorrang krijgt. De federale Staat beslist wie bevoegd is om wat te doen en bepaalt wie de bevoegdheid van de Gewesten beperkt. Als er dus een gewestbelasting geheven wordt, zal men moeten nagaan of het Gewest bevoegd is ofwel of de federale Staat het Gewest verboden heeft om bepaalde zaken te belasten.

Derde kenmerk : het bedrag kan relatief vrij vastgesteld worden. Er moet in ieder geval geen proportionaliteit gelden tussen het bedrag van een belasting en de kosten van een dienst die geleverd zou worden aangezien de belasting niet overeenstemt met de bezoldiging van een dienst. Men heeft dus een ruimere beoordelingsmarge, meer keuzevrijheid ten aanzien van het bedrag van de belasting dan wanneer het om een retributie gaat.

Vierde kenmerk : de regels voor de inning van de belasting zijn regels uit het publiek recht. Het gaat om de regels voor de fiscale inning die met name de mogelijkheid

l'État, les Communautés, les Régions, les pouvoirs locaux sur les ressources des personnes, pour être affecté aux services d'intérêt général.

La rétribution (ou la redevance), pour sa part, est non pas un prélèvement affecté à des dépenses d'intérêt général, mais bien une rémunération que l'autorité publique réclame à une personne considérée isolément pour un service qu'elle fournit à cette personne particulière.

Le montant de cette rémunération doit être proportionnel au coût du service fourni pour rester une rétribution; si ce montant n'est pas proportionnel, s'il n'a rien à voir avec le coût du service pour l'autorité qui le rend, ce prélèvement n'est pas une vraie rétribution, mais un impôt, et il sera soumis au régime de l'impôt.

Si je fais cette distinction, ce n'est pas uniquement pour le plaisir de faire de la théorie, c'est parce que les régimes juridiques de l'impôt et de la redevance sont très différents et parce que la compétence des Régions est également différente selon qu'elles lèvent un impôt ou une redevance.

Première caractéristique : en ce qui concerne l'impôt, la Constitution impose ce que l'on appelle le principe de légalité. C'est le législateur (le législateur décentralisé, s'il s'agit de la Région) qui doit établir les éléments essentiels d'une imposition. Ces éléments essentiels sont : le fait générateur (l'événement qui donne lieu au paiement de l'impôt), la base de calcul, le taux, les éventuelles exonérations ou exemptions.

Deuxième caractéristique : il n'y a pas de lien entre la compétence de lever des impositions et les compétences matérielles. Les faits générateurs des impôts régionaux ne sont pas nécessairement liés aux compétences régionales. Il y a, en la matière, plutôt l'organisation de compétences concurrentes dans lesquelles l'État fédéral a une primauté. C'est lui qui va décider qui est compétent pour faire quoi et c'est lui qui va limiter la compétence des Régions. Donc, si on fait un impôt régional, il va falloir bien regarder si la Région est compétente ou si l'État fédéral lui a interdit de taxer certaines matières.

Troisième caractéristique : le montant peut être fixé relativement librement. En tout cas, il ne faut pas qu'il y ait un rapport de proportionnalité entre le montant d'un impôt et le coût d'un service qui serait fourni puisque, par hypothèse, l'impôt ne correspond pas à la rémunération d'un service. Par conséquent, on a une plus grande marge d'appréciation, une plus grande latitude quant au montant de l'impôt que lorsqu'il s'agit d'une redevance.

Quatrième caractéristique : les règles de recouvrement de l'impôt sont des règles de droit public. Il s'agit des règles de recouvrement fiscal qui permettent notamment le

bieden om fiscale dwang uit te oefenen en afwijkingen op het gemene recht toe te staan. De overheid kan zichzelf een uitvoerbare titel toekennen om goederen van de belastingplichtige in beslag te nemen zonder eerst een beroep te moeten doen op de rechter enz. De fiscale bevoegdheid biedt dus een aantal uitvoeringsfaciliteiten.

Tot slot het laatste kenmerk van de belasting dat volgens mij belangrijk is : de niet-afrekbaarheid van de gewestbelastingen van de vennootschapsbelasting. Zodra men met een gewestbelasting te maken heeft, bepaalt het Wetboek op de Vennootschapsbelastingen – zoals het Grondwettelijk Hof bevestigd heeft – dat die niet aftrekbaar is van de vennootschapsbelasting.

Als het daarentegen om een retributie of een heffing gaat, is het niet nodig dat de wet op de ordonnantie (voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) alles regelt. De ordonnantie moet niet alle elementen van de berekeningswijze van de bijdrage bepalen. Er is enkel een rechtsgrond vereist, te weten een ordonnantie die bepaalt dat men een heffing kan invoeren voor een bepaalde dienst. Voor de rest bepaald de executieve – de regering – het exacte bedrag. De taak van de wetgever is dus minder uitgebreid.

Wanneer het om een retributie gaat, moet er verband zijn met de materiële bevoegdheden ; de retributie is de bezoldiging voor de dienst die men levert. Als een overheid een dienst wil leveren, moet die overheid bevoegd zijn om deze dienst te organiseren. Het Gewest zou enkel diensten aan de burgers kunnen aanbieden in de domeinen die tot zijn materiële bevoegdheid behoren. Er is dus een verband tussen de bevoegdheid om de heffing in te voeren en de materiële bevoegdheden die exclusief zijn. Zodra men weet dat men te maken heeft met een materiële bevoegdheid van het Gewest, kan enkel het Gewest een heffing invoeren en rijst er geen enkel concurrentieprobleem met de Staat of andere overheidsdiensten.

Ander kenmerk van de retributie : inherent aan de heffing is de vereiste van proportionaliteit tussen het bedrag en de kost van dienst.

Op het vlak van de inning worden de retributies onderworpen aan het gemeenrecht. Men kan dus de fiscale inningmethodes niet toepassen. Wanneer een overheid een heffing wil innen, moet die zoals een particulier persoon naar de vrederechter of de rechtbank van eerste aanleg stappen opdat die de persoon die zijn heffing niet betaald heeft zou veroordelen en om die persoon te kunnen vervolgen met de uitvoeringsmiddelen van het gemeenrecht.

Tot daar het kleine hoofdstuk « theorie ». Nu ga ik over tot de praktijk.

Wat betreft de voorgestelde stadstol, meen ik dat men twee opties moet onderzoeken die theoretisch mogelijk zijn.

recours à la contrainte fiscale et des dérogations au droit commun. L'autorité peut se donner à elle-même un titre exécutoire qui lui permet de saisir les biens du débiteur sans devoir passer au préalable par le juge, etc. Donc le pouvoir fiscal entraîne un certain nombre de facilités d'exécution.

Enfin, dernière caractéristique de l'imposition qui me semble importante : la non-déductibilité des impôts régionaux à l'impôt des sociétés. À partir du moment où on est face à une taxe régionale, le Code de l'Impôt sur les Sociétés prévoit – comme la Cour constitutionnelle l'a confirmé – qu'elle n'est pas déductible à l'impôt des sociétés.

S'il s'agit en revanche d'une rétribution ou d'une redevance, il ne faut pas que la loi ou l'ordonnance (pour la Région de Bruxelles-Capitale) fassent tout. Il ne faut pas que l'ordonnance détermine tous les éléments de calcul de la cotisation. Il faut seulement qu'il y ait une base légale, c'est-à-dire une ordonnance qui dit « on peut lever une redevance pour tel service ». Et pour le reste, c'est l'exécutif – le gouvernement – qui peut en définir le montant précis. L'intervention du législateur doit donc être moins étendue.

Lorsqu'il s'agit d'une rétribution, il faut qu'il y ait un lien avec les compétences matérielles; la rétribution est la rémunération d'un service qu'on rend. Pour qu'une autorité rende un service, il faut qu'elle soit compétente pour organiser ce service. La Région ne pourrait rendre des services aux citoyens que dans les matières qui sont de son ressort matériel. Il y a donc un lien entre la compétence de lever la redevance et les compétences matérielles qui sont, elles, exclusives. Dès lors, on sait que quand on est dans une compétence matérielle de la Région, seule la Région peut lever une redevance et aucun problème de concurrence ne se pose éventuellement avec l'État ou avec d'autres pouvoirs publics.

Autre caractéristique de la rétribution : il s'agit de cette exigence, qui est inhérente même à la redevance, de proportionalité entre le montant et le coût du service.

Enfin en termes de recouvrement, les rétributions sont soumises à l'application du droit commun. On ne peut donc pas y appliquer les modes de recouvrement fiscaux. Lorsqu'une autorité publique veut recouvrer une redevance, elle doit, comme un particulier, saisir le juge de paix ou le tribunal de première instance pour qu'il condamne celui qui n'a pas payé sa redevance et pour pouvoir le poursuivre par les voies d'exécution de droit commun.

Voilà pour le petit chapitre « theorie ». Je passe maintenant à la pratique.

S'agissant du péage urbain envisagé, je crois qu'il faut examiner les deux options, qui sont théoriquement possibles.



De optie van de heffing is gemakkelijk te begrijpen voor wat men beschouwt als tol voor de financiering van een infrastructuur. Wanneer de constructie van een tunnel (zoals de Liefkenshoektunnel in Antwerpen) gefinancierd moet worden, kan men een heffing invoeren : men weet hoeveel het gekost heeft, men heeft men het verkeer berekend en men weet dat als iedereen x euro over een bepaalde periode voor de aflossing betaalt, het kunstwerk gefinancierd raakt. Dezelfde redenering geldt voor de viaducten (het viaduct van Millau), de tunnels in de Alpen, of de autosnelwegen (bijvoorbeeld de Franse autosnelwegen).

Een dergelijke heffing voor de Brusselse stadstol zou ongetwijfeld enkel voordelen hebben :

- als men kan stellen dat het Gewest een dienst levert aan de automobilisten die daarvoor betalen en dat deze dienst deel uitmaakt van de gewestelijke materiële bevoegdheden, rijst er geen enkel bevoegdheidsprobleem (het gaat om exclusieve bevoegdheden – er is geen gevaar van concurrentie – men treedt niet in concurrentie met de Staat of andere overheidsdiensten);
- men zou ook kunnen stellen dat deze heffing aftrekbaar is van de vennootschapsbelasting, wat niet het geval zou zijn met een belasting,
- men zou eventueel de zaken op dergelijke wijze kunnen organiseren dat de BTW verschuldigd is op de heffing, wat de aftrek van de betaalde BTW voor de infrastructuurwerken mogelijk zal maken.

Het lijkt er echter op dat de hypothese van de heffing moeilijk wordt, gelet op de wijze waarop over het project nagedacht wordt.

Voor een heffing moet men immers een dienst kunnen beschrijven die door het Gewest geleverd zou worden ten voordele van de personen die ervoor betalen (de gebruikers, de heffingsplichtigen). Men moet de bezoldiging van deze dienst berekenen en de proportionele kost van de geleverde dienst.

Voor het Gewest zijn er volgens mij twee problemen in het kader van dit project. Het eerste probleem is dat de geleverde dienst het gebruik van de wegen door de automobilisten is. Ik zou het niet weten voor welke andere directe dienst zij zouden betalen. Zoals u echter weet, zijn er zowel gewest- als gemeentewegen. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat het Gewest een heffing zou kunnen invoeren voor het gebruik van de gemeentelijke wegen. Om een dienstverlening (gebruik van de wegen) in te voeren, moet men toch eerst eigenaar zijn en het moet tot de bevoegdheid behoren van diegene die een heffing invoert. Dat is een eerste hindernis.

Tweede hindernis, in het geval van een retributie, is dat de bestemming van de ontvangsten rechtstreeks moet gebeuren en enkel voor de dienst die geleverd wordt. Dat zou

L'option de la redevance se conçoit relativement facilement pour ce que l'on qualifie de péage de financement d'une infrastructure. Lorsqu'il s'agit de financer la construction d'un tunnel (comme le Liefkenshoektunnel à Anvers), par exemple, on peut faire une redevance : on sait ce que cela a coûté, on a calculé le trafic et on sait que si chacun paie X euros sur une certaine durée d'amortissement, on aura financé l'ouvrage, l'infrastructure. Le même raisonnement vaut pour les viaducs (le viaduc de Millau), les tunnels dans les Alpes, ou même les autoroutes (c'est le cas des autoroutes françaises notamment).

Concevoir une telle redevance pour le péage urbain bruxellois, aurait sans doute certains avantages :

- si on peut dire que la Région rend un service aux automobilistes qui le paient, et que ce service entre dans le cadre des compétences matérielles régionales, alors aucun problème de compétence ne se pose (ce sont des compétences exclusives - on n'a pas le risque de concurrence - on ne va pas être concurrencé par l'État, voire par d'autres pouvoirs publics);
- on pourra dire aussi qu'éventuellement cette redevance sera déductible à l'impôt sur les sociétés, ce qui ne serait pas le cas d'une taxe;
- enfin, on pourra, éventuellement, organiser les choses de telle manière que la TVA soit due sur la redevance, ce qui permettra la déduction de la TVA payée en amont sur les travaux d'infrastructure.

Toutefois, il semble que l'hypothèse de la redevance soit difficile compte tenu de la manière dont le projet est envisagé.

Pour une redevance, il faut en effet isoler un service qui serait presté par la Région au profit de ceux qui paient (les utilisateurs, les redevables) et il faut calculer la rémunération de ce service, le coût proportionnel du service rendu.

Il me semble qu'il y a, pour la Région, deux problèmes dans le cadre de ce projet. Le premier problème est que le service qui serait rendu, c'est l'utilisation des voiries par les automobilistes, je ne vois pas d'autre service direct pour lequel ils paieraient. Or, comme vous le savez, il y a à la fois des voiries régionales et des voiries communales. Et j'imagine mal que la Région puisse lever des redevances pour l'utilisation des voiries des communes. Pour rendre un service « d'utilisation des voiries », il faut quand même être propriétaire, il faut que ce soit dans le domaine de celui qui prévoit une redevance. C'est un premier obstacle.

Deuxième obstacle, dans le cas d'une rétribution, il faut que l'affectation budgétaire des moyens perçus, des recettes soit faite entièrement et uniquement au profit du service qui

betekenen dat deze bestemming moet bestaan uit de bouw van wegeninfrastructuur, het onderhoud van de wegen, enz.

Met andere woorden, de middelen die betaald worden voor een dienst kunnen niet gebruikt worden om andere dingen te financieren dan deze dienst, anders heeft men te maken met een belasting die ertoe strekt diensten van algemeen belang te financieren. In de documenten die ik gelezen heb, zou het project er vooral naar streven om de verkeerscongestie te verminderen en een betere mobiliteit te organiseren en samen daarmee te strijden tegen de verontreiniging. Op die manier wordt het een soort milieutol.

Gelet op de nagestreefde doelstellingen, gaat het dus niet om een heffing, maar eerder om een belasting, een ontraderende belasting. Het gaat om een taks die ernaar streeft geld binnen te brengen, omdat het de eerste doelstelling van iedere belasting is, maar ook om de attitudes te veranderen. Hoe? Door het gebruik van de wagen te ontraden en andere vervoerswijzen te stimuleren. Een dergelijke instrumentalisering van de fiscaliteit is toegestaan. Het Grondwettelijk Hof heeft bijvoorbeeld het systeem van de milieutaksen toegestaan, ook al heeft de wetgever gezegd dat het niet zozeer de bedoeling is om geld binnen te rijden, maar vooral om de attitudes ten voordele van het leefmilieu te wijzigen. Het Grondwettelijk Hof heeft gezegd dat het niet om die reden ongrondwettelijk of onregelmatig zou zijn; men kan zoiets doen met een belasting. Maar men kan dat niet doen met een heffing.

Het lijkt er dus op dat men naar de oplossing van een belasting gaat die in een ordonnantie geregeld zou moeten worden. De ordonnantie moet bepalen wat het belastbaar feit is, de berekeningsbasis, het tarief en de vrijstellingen; er kunnen geen ruime machtigingen aan de regering gegeven worden. Het zou om een ontradingstaks gaan, wat betekent dat de tarieven waarschijnlijk tamelijk hoog zouden zijn; als men iemand wil ontraden om de wagen te nemen en de mensen naar andere vervoerswijzen wil doen overstappen, moet het bedrag hoog genoeg zijn om het gebruik van de wagen te ontmoedigen, anders werkt het niet. Het tarief zou dus niet proportioneel zijn met een dienst die geleverd wordt. De begrotingsbestemming moet gericht zijn op diensten van algemeen belang: de financiering van de verbetering van het openbaar vervoer bijvoorbeeld (een dienst die niet geleverd wordt aan de automobilisten die betalen). Ik heb ook gelezen dat men overstapparkings zou aanleggen, premies zou toekennen om de verplaatsing te bevorderen alsook het heroriënteren van bepaalde economische activiteiten naar het centrum van Brussel, enz., al deze bestemmingen zijn mogelijk en zeker niet bekritiseerbaar maar die hebben niet te maken met de heffing maar vallen eerder onder de belasting. Men kan ook zorgen voor vrijstellingen, ten voordele van minder verontreinigende voertuigen (groene voertuigen bijvoorbeeld), ten voordele natuurlijk van het openbaar vervoer, misschien ook ten voordele van de tweewielers, op voorwaarde dat dergelijke

est rendu. Cela voudrait dire que cette affectation devrait être faite dans la construction des infrastructures routières, l'entretien des voiries, etc.

En d'autres termes, l'argent qui est payé pour un service ne peut pas servir à financer d'autres choses que ce service, sinon on tombe dans l'impôt qui vise à financer des services d'intérêt général. Or, je crois avoir compris, d'après les documents que j'ai lus, que la philosophie du projet serait surtout de lutter contre la congestion et d'organiser une meilleure mobilité, et corrélativement de lutter contre la pollution. Ce serait ainsi une sorte d'écopéage.

Compte tenu des objectifs poursuivis, on n'est pas du tout dans la philosophie d'une redevance, mais plutôt dans celle d'un impôt, d'une taxe incitative, dissuasive. Il s'agit d'une taxe qui a certes pour objet de faire rentrer des sous, parce que c'est le premier but de tout impôt, mais aussi de modifier les comportements. Comment? En dissuadant l'utilisation de la voiture, en favorisant d'autres modes de déplacement. Une telle instrumentalisation de la fiscalité est admise. La Cour constitutionnelle par exemple a admis le système des écotaxes, même si le législateur a dit « mon but n'est pas tellement de gagner de l'argent, mais surtout de modifier les comportements en faveur de l'environnement. » La Cour constitutionnelle a dit: « ce n'est pas pour ça que c'est inconstitutionnel ou que ce serait irrégulier »; c'est quelque chose qu'on peut faire avec un impôt. Mais ce n'est pas quelque chose qu'on peut faire avec une redevance.

On s'oriente donc, semble-t-il, vers la solution d'une imposition qui devrait être fixée par une ordonnance. Il faudrait que l'ordonnance dise quel est le fait générateur, quelle est la base de calcul, quel est le taux, quelles sont les exonérations; et ce sans pouvoir faire de larges délégations au gouvernement. Ce serait une taxe incitative, ce qui veut dire que les taux seraient probablement relativement élevés; si on veut dissuader de prendre la voiture et si on veut diriger les gens vers d'autres modes de déplacement, il faut que le montant dissuade de prendre sa voiture sinon ça ne marche pas. Le taux ne serait donc pas proportionnel à un service qui serait rendu. L'affectation budgétaire serait faite au profit de services d'intérêt général: le financement d'améliorations des transports en commun par exemple (ce n'est pas un service qui est rendu aux automobilistes qui paient). J'ai lu aussi qu'il pourrait s'agir de créer des parkings de desserte, d'octroyer des primes pour encourager le déplacement ou le recentrage de certaines activités économiques vers le centre de Bruxelles, etc., toutes sortes d'affectations qui sont tout à fait envisageables et certainement pas critiquables, mais qui n'ont rien à voir avec la redevance et qui relèvent plutôt de l'imposition. On pourrait aussi prévoir des exonérations, au profit de véhicules qui sont moins polluants (véhicules verts par exemple), au profit évidemment des transports en commun, peut-être au profit des deux-roues, dans la mesure où de telles exonérations seraient en rapport avec les buts de la taxe. À cet effet,

vrijstellingen verband zouden houden met de doelstellingen van de taks. In dat verband moet men vaststellen dat het om minder verontreinigende voertuigen gaat, die voor minder verkeerscongestie zorgen.

De inningprocedure zou de fiscale procedure zijn, maar men moet dus onderzoeken wat de bevoegdheid van het Gewest is en wat de grenzen van de bevoegdheid van het Gewest zijn om een dergelijke taks in te voeren.

## **2) De bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om een dergelijke belasting te heffen**

Ik heb u gezegd dat het Gewest krachtens artikel 170, § 2 van de Grondwet, belastingen kon heffen in alle aangelegenheden die volgens het Gewest opportuun zijn, in volledige autonomie, met uitzondering volgens de Grondwet van de uitzonderingen vastgesteld bij federale wet in de gevallen die noodzakelijk geacht worden door de federale wetgever. Men zegt vaak dat er voorrang is van de federale overheid in fiscale aangelegenheden : de federale overheid is heer en meester over de bevoegdheden en bepaalt wat de Gewesten niet mogen doen. De federale wetgever is reeds tweemaal opgetreden om de fiscale bevoegdheid van de Gewesten te beperken. Hij heeft tweemaal een regel van niet-concurrentie bevestigd, in zijn voordeel natuurlijk, een regel die men vaak bestempelt als « non bis in idem » (verbod om twee belastingen te heffen op dezelfde zaak, in dezelfde aangelegenheid).

De eerste van deze bepalingen staat in de financieringswet van 16 januari 1989. Artikel 11 van de bijzondere wet zegt dat de Gemeenschappen en de Gewesten niet bevoegd zijn om belastingen te heffen in de aangelegenheden die het voorwerp uitmaken van een belasting bedoeld in deze wet. Het Grondwettelijk Hof heeft gezegd dat deze aangelegenheden begrepen moeten worden als belastbare feiten, de evenementen die aanleiding geven tot de inning van belastingen. Als de Staat reeds een bijzonder evenement belast heeft, kan het Gewest dat niet meer doen.

Om welke belastingen gaat het in de financieringswet die elk initiatief uitsluiten ? Het gaat voornamelijk om de gewestbelastingen die overgedragen zijn aan de Gewesten krachtens artikel 3 van de bijzondere financieringswet : voormalige nationale belastingen, waarvoor de bijzondere wetgever beslist heeft dat de Gewesten voortaan bevoegd zijn om de tarieven, de belastinggrondslag en de vrijstellingen te bepalen.

Bij deze belastingen die overgedragen zijn aan de Gewesten vindt men er twee die ons interesseren omdat het om de wagens gaat. In artikel 3, punt 10, staat de verkeersbelasting. In punt 12 van hetzelfde artikel 3 gaat het om het eurovignet.

Is er daar een hindernis ? Is er een aangelegenheid die reeds belast wordt door de federale wet ? Ik denk dat er

il faudrait établir que ce sont des véhicules moins polluants, qui créent moins de congestion dans la ville.

La procédure de recouvrement serait la procédure fiscale, mais il faut donc examiner quelle est la compétence de la Région et quelles sont les limites de la compétence de la Région pour lever une telle taxe.

## **2) La compétence de la Région de Bruxelles-Capitale pour lever une telle imposition**

Je vous ai dit que la Région, en vertu de l'article 170, § 2 de la Constitution, pouvait lever des impôts sur toute matière qui lui semble opportune, en pleine autonomie, sauf, dit la Constitution, les exceptions établies par la loi fédérale dans les cas qui sont jugés nécessaires par le législateur fédéral. On dit souvent qu'il y a une primauté du fédéral en matière fiscale : c'est lui qui est maître des compétences et c'est lui qui va dire ce que les Régions ne peuvent pas faire. Et le législateur fédéral est intervenu à deux reprises pour limiter la compétence fiscale des régions. Il a consacré deux fois une règle de non-concurrence, à son profit évidemment, une règle qu'on qualifie souvent de « non bis in idem » (interdiction de lever deux taxes sur la même chose, sur la même matière).

La première de ces dispositions se trouve dans la loi de financement du 16 janvier 1989. C'est l'article 11 de la loi spéciale qui nous dit : « Les Communautés et les Régions ne sont pas autorisées à lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition visée par la présente loi. ». Et la Cour constitutionnelle a dit que « les matières » doivent se comprendre comme les faits générateurs, les événements qui donnent lieu à la perception d'impôts. Si l'État a déjà taxé un événement particulier, la Région ne peut pas le taxer non plus.

Quels sont les impôts visés par la loi de financement qui excluent toute initiative ? Ce sont essentiellement les impôts régionaux transférés aux Régions par l'article 3 de la loi spéciale de financement : d'anciens impôts, nationaux, pour lesquels le législateur spécial a décidé que désormais les Régions sont compétentes pour en modifier le taux, la base imposable, les exonérations.

Parmi ces impôts transférés aux Régions, on en trouve deux qui nous intéressent parce qu'ils frappent les automobiles. À l'article 3, 10°, figure la taxe de circulation. Et le 12° du même article 3 concerne l'eurovignette.

Y a-t-il là un obstacle ? Y a-t-il une matière qui est déjà taxée par la loi fédérale ? Je crois effectivement qu'il y a

in zekere mate een hinderpaal bestaat die onderzocht moet worden. Wat is voor de verkeersbelasting het belastbare feit, welk evenement geeft aanleiding tot de betaling van de taks? Het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen bepaalt dat het belastbare feit de inschrijving is van de nummerplaat van het voertuig (nummerplaat van het voertuig bij de dienst voor inschrijving van voertuigen). De belastingplichtige is de persoon die het voertuig gebruikt.

Wat is de zin van deze inschrijving? Wat betekent de inschrijving van het voertuig? Het gaat om een administratieve overheid die toestaat dat het voertuig gebruikt wordt en dat het voertuig op de openbare weg mag rijden. Daartoe is een inschrijving in het repertorium van voertuigen noodzakelijk.

Wat betreft het eurovignet, dat heeft enkel betrekking op de vrachtwagens van meer dan 12 ton; het is dus minder ruim dan de verkeersbelasting.

Het belastbaar feit van het eurovignet is het rijden op het netwerk beschreven in een koninklijk besluit – de autosnelwegen, de ring rond Brussel, een aantal nationale wegen die vanuit Brussel vertrekken – of voor de vrachtwagens van meer dan 12 ton die in België ingeschreven zijn, het rijden op elke openbare weg.

Men moet de belastbare feiten van deze twee belastingen vergelijken met de voorgestelde stadstol.

In het kader van de stadstol, zou het belastbare feit, als ik het goed begrepen heb, bestaan uit het rijden van de voertuigen op bepaalde wegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De wegen die deel uitmaken van de betalende perimenter. Dit belastbaar feit lijkt a priori verschillend van het belastbaar feit van de verkeersbelasting. Enerzijds heeft men de inschrijving in een register dat door de overheid bijgehouden wordt, anderzijds het feit dat een vignet gekocht wordt dat toestaat om te rijden binnen een bepaalde perimenter in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Als men de zaken van naderbij bekijkt, zoals ik u gezegd heb, wat betekent dan de inschrijving van het voertuig? Het is een vergunning om met dit voertuig op de openbare weg te rijden.

De inschrijving in het register is uiteindelijk maar een voorwaarde van het echte belastbare feit van de verkeersbelasting die bestaat in het rijden op de openbare weg; men spreekt niet voor niets over de verkeersbelasting. Het echte belastbare feit van de verkeersbelasting is dus het feit dat de wagen op de openbare weg mag rijden.

Uit de definitie van dit belastbare feit blijkt toch dat dit feit ruim samenvalt met het belastbare feit van de stadstol. Het enige verschil is geografisch: enerzijds moet u een belasting betalen om op de openbare weg van het koninkrijk te rijden en anderzijds moet u een belasting voor hetzelfde

dans une certaine mesure un écueil qu'il faudra examiner. Pour la taxe de circulation, quel est le fait générateur, quel est l'événement qui donne lieu au paiement de la taxe? Le Code des taxes assimilées à l'impôt sur les revenus dit que ce fait générateur est l'inscription du véhicule au répertoire matricule (l'immatriculation du véhicule à la DIV). Le redevable est la personne qui utilise le véhicule.

Quel est le sens de cette inscription? Qu'est-ce que l'immatriculation du véhicule? C'est une autorisation administrative qui permet d'utiliser le véhicule, de mettre le véhicule sur les voies publiques, de le faire rouler sur les voies publiques. C'est pour ça qu'il faut une immatriculation.

Quant à l'eurovignette, elle concerne uniquement les camions de plus de 12 tonnes; elle a donc une portée moins large que la taxe de circulation.

Le fait générateur de l'eurovignette c'est soit la circulation sur le réseau désigné par un arrêté royal – les autoroutes, le ring de Bruxelles, un certain nombre de routes nationales qui partent de Bruxelles – soit pour les camions de plus de 12 tonnes immatriculés en Belgique, le fait de circuler sur toute voie publique.

Il faut comparer les faits générateurs de ces deux taxes avec le péage urbain envisagé.

Dans le cadre du péage urbain, le fait générateur serait, si j'ai bien compris, la circulation des véhicules sur certaines voiries de la Région de Bruxelles-Capitale, celles qui feront partie du périmètre payant. A priori, ce fait générateur semble différent de celui de la taxe de circulation. D'un côté, on a l'immatriculation dans un registre tenu par les pouvoirs publics, de l'autre côté le fait d'acheter une vignette qui permet de circuler dans un certain périmètre dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Mais, à y regarder de plus près, comme je vous l'ai dit, l'immatriculation du véhicule c'est quoi? C'est une autorisation qui permet de faire rouler ce véhicule sur les voies publiques.

L'immatriculation, au fond, ce n'est qu'un indice, une condition du vrai fait générateur de la taxe de circulation qui est la circulation sur la voie publique; ce n'est pas pour rien qu'elle s'appelle taxe de circulation. Donc, le vrai fait générateur de la taxe de circulation, c'est le fait que le véhicule peut circuler sur la voie publique.

Lorsqu'on a défini ce fait générateur, je trouve qu'il se confond quand même très largement avec celui qui serait celui du péage urbain. La seule différence est géographique: d'un côté, vous devez payer une taxe pour circuler sur les voies publiques du Royaume, et de l'autre côté, vous

voertuig betalen om op bepaalde openbare wegen van het Gewest te rijden. Denk bijvoorbeeld aan een chauffeur die zijn wagen enkel in Brussel gebruikt; die zal twee belastingen betalen – federaal en gewestelijk – voor exact hetzelfde belastbare feit. De vraag is wat het Grondwettelijk Hof in geval van beroep zal zeggen. Ik meen dat men zich op een zeer onzeker terrein begeeft.

Voor het eurovignet valt het belastbare feit ook samen met dat van stadstol, maar op voorwaarde dat men te maken heeft met vrachtwagens van meer dan 12 ton. Men zou dus het probleem kunnen oplossen door hen vrij te stellen van de betaling van de tol.

Om dit gevaar uit te sluiten, dat me toch tamelijk groot lijkt, meen ik dat er maar een oplossing is die er in zou bestaan om artikel 11 van de bijzondere financieringswet te wijzigen. Dat is misschien ambitieus en zou misschien het voorwerp moeten uitmaken van een deel van de « package » van de komende staatshervorming, maar ik denk dat men het toch in de lijst moet opnemen als men wil voorkomen dat de tol nietig verklaard wordt door het Grondwettelijk Hof om deze reden alleen.

Het tweede initiatief van de federale wetgever is voor ons minder interessant. Het gaat om een wet van 23 januari 1989 betreffende de fiscale bevoegdheid bedoeld in artikel 170 van de Grondwet. Wat zegt de wetgever? Hij zegt dat voor alle gevallen die niet bedoeld worden in de bijzondere financieringswet, de gewesten geen belasting kunnen heffen in de domeinen die reeds belast worden door de federale overheid. Zij kunnen dus geen belasting heffen op wat reeds het voorwerp uitmaakt van de BTW, de inkomstenbelastingen, het geheel van de klassieke federale belastingen. Maar daar zie ik geen enkele moeilijkheid.

### **3) De territoriale bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

De derde grote vraag: is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen bevoegd of zal het moeten samenwerken met de andere gezagsniveaus. De Gewesten kunnen enkel een beslissing nemen binnen hun territoriale bevoegdheid en de gevolgen van de ordonnances en de besluiten van de regering kunnen alleen maar gelden in het overeenstemmende taalgebied. Voor Brussel gaat het enkel om het grondgebied van de 19 gemeenten en dat geldt ook in fiscale aangelegenheden. Er kunnen dus geen belastingen geheven worden die gevolgen hebben buiten het Gewest en buiten de 19 gemeenten.

In de gevallen waarin de tol slechts verschuldigd is voor het verkeer op de wegen binnen de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zijn er vanuit dat standpunt volgens mij geen moeilijkheden, maar in de ruimere hypothese, de zogeheten « GEN-zone », bevindt men zich duidelijk in een zone die ver in Vlaanderen gaat, zelfs in Wallonië. Om een

devriez payer une taxe pour le même véhicule, pour circuler sur certaines voies publiques de la Région. Imaginez un conducteur qui n'utilise sa voiture qu'à Bruxelles; celui-là va payer deux taxes – une fédérale et une régionale – pour exactement le même fait générateur. La question est de savoir ce que dirait la Cour constitutionnelle en cas de recours. Pour ma part, j'ai l'impression qu'on est quand même sur un terrain très très glissant.

Pour l'eurovignette, le fait générateur se confond aussi avec celui du péage urbain, mais à condition qu'on soit confronté à des camions de plus de 12 tonnes. On pourrait donc résoudre le problème ou plutôt l'évacuer en les excluant des redevables du péage.

Pour exclure ce risque, qui me semble quand même relativement important, je crois qu'il n'y a qu'une seule solution qui consisterait en la modification de l'article 11 de la loi spéciale de financement. C'est peut-être ambitieux, cela devrait peut-être faire l'objet d'une partie du « package » des prochaines réformes institutionnelles, mais je crois que ce serait à noter dans la liste si on veut éviter le risque que ce péage soit annulé par la Cour constitutionnelle pour ce seul motif.

La deuxième intervention du législateur fédéral nous intéresse moins. C'est une loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 170 de la Constitution. Que nous dit le législateur? Il dit: « pour tous les cas qui ne sont pas visés par la loi spéciale de financement, de toutes façons les Régions ne peuvent pas établir d'impôt sur des matières qui sont déjà taxées par le fédéral. ». Donc, elles ne peuvent pas établir d'impôt sur ce qui fait déjà l'objet de la TVA, des impôts sur les revenus, de l'ensemble des impositions fédérales classiques. Mais de ce point de vue là, je ne détecte aucune difficulté.

### **3) La compétence territoriale de la Région de Bruxelles-Capitale**

La troisième grande question: la Région de Bruxelles-Capitale est-elle compétente toute seule ou bien devra-t-elle collaborer avec d'autres niveaux de pouvoir? Les Régions ne peuvent prendre de décision que dans le respect de leur compétence territoriale, les effets des ordonnances et des arrêtés du gouvernement ne peuvent se produire que dans la région linguistique correspondante. Pour Bruxelles c'est le territoire des 19 communes seulement, et cela vaut aussi en matière fiscale. Donc, on ne peut pas lever des impôts qui produisent leurs effets en dehors de la Région, en dehors des 19 communes.

Dans les scénarios pour lesquels le péage n'est dû que pour la circulation sur les voiries dans les limites de la Région de Bruxelles-Capitale, il me semble qu'il n'y a pas de difficultés de ce point de vue, mais dans l'hypothèse la plus large dite « de la zone RER », on est clairement dans une zone qui s'étend largement dans la Flandre, voire en

dergelijk project uit te voeren zie ik geen andere oplossing dan een samenwerkingsakkoord te sluiten. Dat wordt zo bepaald in de bijzondere wet op de hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 (artikel 92*bis*) : als twee Gewesten samen hun bevoegdheid wensen uit te oefenen, en ieder Gewest zijn bevoegdheid uitoefent, moet een samenwerkingsakkoord gesloten worden en u weet net als ik dat deze methode helemaal niet gemakkelijk en soepel is. Het is dus een optie die juridisch en politiek ongetwijfeld het moeilijkst uitgevoerd kan worden.

#### 4) Fiscale gelijkheid en vrij verkeer

Vierde belangrijk punt : de naleving van de regel van fiscale gelijkheid en de principes van het Europese recht. Ik zit hier een beetje mee verveeld. De Brusselaars worden vrijgesteld en het zijn enkel de mensen van buiten Brussel die naar de stad komen die zullen betalen. Er is op de eerste plaats een probleem van efficiëntie van dergelijke regeling. Als het gevolg van de tol is dat een wagen van buiten Brussel vervangen wordt door een Brusselse wagen, worden de doelstellingen inzake mobiliteit en milieubescherming niet gehaald. Het doet toch juridische vragen rijzen, met name de naleving van het principe van de gelijkheid en de niet-discriminatie. Er is een verantwoording vereist die objectief en redelijk is als men beslist dat de Brusselaars niet moeten betalen. Wat betreft de doelstellingen van de belasting, zie ik niet in hoe men een dergelijke vrijstelling kan verantwoorden. Als het doel er in bestaat de verkeersdruk te verminderen, het milieu te beschermen, waarom moeten de Brusselaars dan niet betalen zoals de anderen ?

Een andere vraag die zou kunnen rijzen en die de andere Gewesten Brussel voor de voeten zouden kunnen werpen, is de kwestie van een eventuele belemmering van het vrij verkeer van goederen en personen, dat een principe uit het Europese recht en dat ook « omgezet » is in de bijzondere wet op de hervorming der instellingen die de Gewesten moeten naleven wanneer zij belastingen heffen.

Als de stadstol de vorm aanneemt van een Brusselse grens waar iedereen die van buiten komt moet betalen en waarbij de mensen binnen Brussel vrijgesteld worden, zal men zich natuurlijk de vraag moeten stellen of men geen nieuwe grens gecreëerd heeft, een soort van douanerecht en in ieder geval een belemmering van het vrije verkeer.

Er moet daar grondig over nagedacht worden. Naast de noodzaak om de Brusselaars niet vrij te stellen in de benadering van een tolzone, moet volgens mij echter ook voorkomen worden dat men alleen maar een barrière opwerpt rond de grenzen van Brussel. Men zou eerder moeten nadenken over een zone als product van een gedachtewisseling over de doelstellingen van de tol. Als men op de eerste plaats een zone in bepaalde delen van Brussel zou oprichten, van het centrum van Brussel met alle kantoorwijken, zou men misschien al het geheel in zeer ruime mate mo-

Wallonie. Pour mettre en œuvre un tel projet, je ne vois pas d'autre solution que d'envisager la conclusion d'un accord de coopération. C'est la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 qui nous le dit (l'article 92*bis*) : si deux Régions veulent ensemble exercer leur compétence, chacune apportant sa propre compétence, il faut faire un accord de coopération, et vous savez comme moi que c'est une méthode qui est tout sauf facile et souple. C'est donc une option qui, juridiquement et politiquement, est sans doute la plus compliquée à mettre en œuvre.

#### 4) Égalité fiscale et libre circulation

Quatrième grand point : le respect de la règle d'égalité fiscale et des principes de droit européen. Là il y a une question qui me titille un peu, je me dis : « on va exempter les Bruxellois et ce sont uniquement les extérieurs qui rentrent dans la ville qui vont payer ». Cela pose tout d'abord une question d'efficacité du système. Si l'effet du péage est qu'une voiture de l'extérieur soit remplacée par une voiture bruxelloise, on n'aura pas atteint les objectifs ni en termes de mobilité ni en termes de protection de l'environnement. Mais cela pose aussi des questions juridiques et notamment celle du respect du principe d'égalité et de non-discrimination. Il faudra trouver une justification qui soit objective et raisonnable si l'on veut décider que les Bruxellois ne doivent pas payer. Par rapport aux objectifs de la taxe, je ne vois pas comment on pourrait justifier une telle exemption. Si le but est de décongestionner, de protéger l'environnement, pourquoi les Bruxellois ne devraient-ils pas payer comme les autres ?

Une autre question pourrait se poser et elle pourrait être posée par les autres Régions à Bruxelles. Il s'agit de la question d'une éventuelle entrave discriminatoire à la libre circulation des marchandises et des personnes, qui est un principe de droit européen, et qui est aussi « transposé » dans la loi spéciale de réformes institutionnelles que les Régions doivent respecter lorsqu'elles font, notamment, des impositions.

Si le péage urbain se présente comme frontière bruxelloise à laquelle tous ceux qui viennent de l'extérieur doivent payer, et ceux qui vivent à l'intérieur sont exemptés, la question va évidemment être posée de savoir si l'on n'a pas créé là une nouvelle frontière, une espèce de droit de douane et en tout cas une entrave à la libre circulation.

Une réflexion approfondie devrait certainement être menée à ce sujet. Il me semble toutefois que, outre la nécessité de ne pas exonérer les Bruxellois dans la manière de concevoir la zone du péage, il faudra sans doute éviter de se borner à créer une barrière autour des limites de Bruxelles. Il faudrait plutôt concevoir une zone issue d'une réflexion liée aux objectifs du péage. Si on créait tout d'abord une zone dans certaines parties de Bruxelles, du centre de Bruxelles qui comprend toutes les zones de bureaux, cela contribuerait peut-être déjà à décongestionner très large-

bieler kunnen maken. Ik denk dat als de tol op die manier voorgesteld wordt, de andere Gewesten moeilijk zouden kunnen beweren dat het om een hinderpaal gaat, een soort van douanerecht.

### 5) *Het respect voor de privacy*

U weet net als ik dat er een wet van 8 december 1992 bestaat op de bescherming van het privéleven, alsook dat bekende inschrijvingsregister van de DIV. Naargelang de controlewijzen die men wil invoeren, moet men weten of men gebruik zal maken van dit register om de identiteit van de eigenaar van het voertuig te vragen waarvoor de tol niet betaald geweest is. Zo ja, mag men dat doen? Ik denk dat alles zal afhangen van de technische oplossingen die aangewend zullen worden.

Als men barrières opwerpt met toltoegangen zoals het bestaat in bepaalde landen, is er geen probleem, maar in Brussel lijkt dat zeer moeilijk. Met een systeem van vignet denk ik dat men deze kwesties gemakkelijk omzeilt.

Ik meen ook gelezen te hebben dat de huidige technologie het niet mogelijk maakt na te gaan of de tol betaald geweest is, met de satelliet, met de Galileotechniek. Met een aantal technologieën moet men dus foto's nemen, de nummerplaat filmen (zoals in Londen) en in dat geval zou men wanneer men vaststelt dat iemand niet betaald heeft gebruik kunnen maken van het register van de DIV.

Ik denk dat de huidige teksten geen moeilijkheden doen rijzen in dat verband; er is een koninklijk besluit van 20 juli 2001 dat dit register organiseert en dat de gevallen bepaalt waarin men zich tot het register kan wenden om de identiteit op te vragen van de eigenaar van een voertuig. Een van de doelstellingen luidt dat men de toegang kan vragen tot de DIV met het oog op de identificatie van de natuurlijke of rechtspersoon waarvoor taksen zijn verschuldigd verbonden aan het gebruik van een wagen. Ik denk dat we gedekt zijn met deze bepaling; misschien zou het voorzichtiger zijn informeel overleg te plegen met de federale overheid, de diensten voor mobiliteit, om er zeker van te zijn dat er geen problemen rijzen als de toegang tot dit register noodzakelijk wordt.

### *Conclusie*

Ik denk dat de filosofie van het project zoals u voorstelt dus eerder in de richting van een belasting dan een heffing gaat.

Het gewest is bevoegd om belastingen te heffen maar ik denk toch dat er een probleem is met de verkeersbelasting en om alle risico's te voorkomen zou men dus artikel 11 van de bijzondere financieringswet moeten wijzigen.

ment l'ensemble. Je crois que si le péage était présenté de cette manière, les autres Régions pourraient difficilement dire qu'il s'agit là d'une entrave, d'une espèce de droit de douane.

### 5) *Le respect de la vie privée*

Vous savez comme moi qu'il y a une loi du 8 décembre 1992 sur la protection de la vie privée et qu'il y a ce fameux registre d'immatriculation de la DIV. La question qui se pose est de savoir, selon les modes de contrôle qu'on va instaurer, s'il faudra recourir à ce registre pour demander l'identité du propriétaire de la voiture pour laquelle le péage n'aurait pas été acquitté et, si oui, si on peut le faire. Je crois qu'ici tout dépendra des solutions techniques qui seront mises en œuvre.

Si on a des barrières avec des péages d'accès comme cela existe dans certains pays, il n'y a pas de problème, mais à Bruxelles cela semble difficilement praticable. Si on a un système de vignette, je crois qu'aussi on peut se dispenser très largement de ces questions.

Je crois aussi avoir lu, par ailleurs, que la technologie actuelle ne permet pas de vérifier que le péage a été fait, par le satellite avec la technique Galileo. Dans un certain nombre de technologies, il faut donc photographier, filmer la plaque (c'est le cas à Londres) et dans ce cas-là il faudrait, lorsqu'on constate que quelqu'un n'a pas payé, pouvoir recourir à la consultation du registre d'immatriculation de la DIV.

Je crois que les textes actuels ne suscitent pas de difficultés à cet égard; il y a un arrêté royal du 20 juillet 2001 qui organise ce registre d'immatriculation, qui prévoit les cas dans lesquels on peut s'adresser à ce registre pour demander l'identité du propriétaire d'un véhicule et une de ses finalités est rédigée comme il suit : on peut demander l'accès à la DIV « en vue de l'identification de la personne physique ou morale pour laquelle sont dues les taxes liées à l'utilisation d'un véhicule automobile ». Je crois qu'on est couvert avec cette disposition; peut-être qu'une précaution serait d'avoir une concertation informelle avec le fédéral, avec les services de la mobilité, pour s'assurer de ce que ça ne susciterait pas de problèmes si cet accès au registre était rendu nécessaire.

### *Conclusion*

Je crois que vu la philosophie du projet tel que vous le réfléchissez, il s'agirait d'un impôt plutôt que d'une redevance.

La Région est compétente pour fixer des impositions, mais il me semble quand même qu'il y a un écueil avec la taxe de circulation et que, pour éviter tout risque, il faudrait, pour bien faire, modifier l'article 11 de la loi spéciale de financement.

Men moet er op toezien dat het principe van de gelijkheid en het vrije verkeer nageleefd wordt, met twee bijzondere punten die onze aandacht verdienen : de vrijstelling van de Brusselaars lijkt mij a priori gevaarlijk (ik zou dat afraden) en de manier waarop de perimeter gedefinieerd wordt zou ook gevolgen kunnen hebben voor deze principes.

#### **III.4. Hoorzitting met de heren Willem Debeuckelaere, voorzitter en Stefan Verschuere, ondervoorzitter van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer**

De heer Willem Debeuckelaere stelt voor om zelf enkele algemene beschouwingen te maken, waarna de heer Stefan Verschuere een aantal deelaspecten zal toelichten.

De moeilijkheidsgraad van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer hangt in belangrijke mate af van de gehanteerde technieken om de taks, het rekeningrijden of eender welke andere vorm van heffing te organiseren.

De materie wordt geregeld in de wet van 8 december 1992 op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Deze federale wetgeving vertaalt sinds 1995 in de nationale wetgeving een Europese richtlijn. Het gehanteerde begrip- en apparaat is praktisch volledig Europees geïnspireerd en omvat vier belangrijke beginselen :

Het legaliteitsbeginsel gaat uit van de absolute bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van de verwerking van persoonsgegevens dienaangaande, behalve wanneer de wet er een uitzondering op maakt. Overeenkomstig artikel 22 van de Grondwet is een wettelijke basis steeds vereist. In 2005 en nogmaals in 2008 heeft de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof dit duidelijk voorop gesteld. Dit houdt in dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest via een ordonnantie zal moeten legifiëren en hierbij de federale wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer dient na te leven.

De doelbinding of de finaliteitstoets is essentieel. Men mag enkel gegevens opragen en verwerken als men daar een wettelijk en redelijke grondslag voor heeft. De gegevens mogen ook slechts gebruikt worden voor dit ene doel.

In verband met de proportionaliteit mag men enkel deze gegevens verwerken die men nodig heeft in functie van de doelstelling. Indien men enkel een financiële doelstelling weerhoudt, dan zal men geen andere doelstellingen meer kunnen hanteren. Een verkeerstechnische reden of een milieureden hanteren, leidt tot een andere omschrijving van de doelstelling alsook een andere vorm van controle. Als men bijvoorbeeld enkel een financiële doelstelling vooropstelt, kan men moeilijk verantwoorden waarom men het traject van, het tijdstip waarop of de zone waarin het voertuig zich bevond, dient te kennen. In dit laatste geval volstaat het te weten dat men een zone binnen en buiten rijdt. Differentiaties op basis van spitsuren of daluren zijn dan ook niet meer mogelijk.

Il convient de faire attention enfin au respect du principe d'égalité et de libre circulation avec deux points d'attention : l'exemption des Bruxellois me semble, a priori, dangereuse (c'est une voie que je déconseillerais) et la manière de définir le périmètre pourrait aussi avoir un impact sur ces principes. ».

#### **III.4. Audition de MM. Willem Debeuckelaere, président, et Stefan Verschuere, vice-président de la Commission de la protection de la vie privée**

M. Willem Debeuckelaere propose d'énoncer quelques considérations générales avant de laisser M. Stefan Verschuere détailler une série de points particuliers.

C'est le choix des techniques utilisées pour organiser la taxation, le péage urbain ou toute autre forme d'imposition qui déterminera en grande partie le degré de difficulté de la protection de la vie privée.

La matière est réglée par la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée. Depuis 1995, cette législation fédérale transpose une directive européenne dans la législation nationale. Les principes utilisés sont presque entièrement inspirés de l'Europe. Les quatre principes les plus importants sont les suivants :

Le principe de licéité (légalité) prend pour point de départ la protection absolue de la vie privée et la protection du traitement des données personnelles à ce sujet sauf pour les exceptions prévues par la loi. Conformément à l'article 22 de la Constitution, il faut toujours une base légale. En 2005 et de nouveau en 2008, la jurisprudence de la Cour constitutionnelle l'a clairement établi. Autrement dit, la Région de Bruxelles-Capitale devra légiférer par le biais d'une ordonnance qui devra respecter la loi fédérale de protection de la vie privée.

Le principe de la limitation des finalités est essentiel. On ne peut demander et traiter des données que si on dispose d'une base légale et légitime pour le faire. Et ces données ne peuvent être utilisées que pour cet objectif unique.

En ce qui concerne le principe de proportionnalité, on ne peut traiter que les données nécessaires à l'objectif poursuivi. Si on ne retient que l'objectif financier, on ne pourra plus utiliser les données à d'autres fins. Les questions d'ingénierie du trafic et d'environnement demandent une autre description de l'objectif ainsi qu'une autre forme de contrôle. Si on présuppose uniquement un objectif financier, on peut difficilement justifier vouloir connaître le parcours d'un véhicule, son heure de passage ou la zone dans laquelle il se trouvait. Dans ce dernier cas, il suffit de savoir qu'on entre ou sort d'une zone. Les différenciations sur la base des heures de pointe ou des heures creuses ne sont dès lors plus non plus possibles.



Het is verder noodzakelijk dat de burger voorafgaandelijk en naderhand een volkomen transparant systeem wordt aangeboden. De federale wetgeving geeft de burger het recht om alle gegevens die hem betreffen en de verwerking ervan op begrijpelijke wijze te kennen en desnoods uitgelegd te krijgen.

Voorts maakt de heer Debeuckelaere twee praktische opmerkingen.

Zonder enige verplichting daartoe, is het steeds mogelijk om het advies van de Privacycommissie in te winnen over een wetgevend initiatief. De heer Debeuckelaere bedankt overigens de commissie voor de uitnodiging van vandaag. Daarnaast blijft natuurlijk de controle van de Raad van State of van het Grondwettelijk Hof bestaan dat in 2005 bijvoorbeeld een decreet van de Vlaamse Gemeenschap vernietigd heeft wegens schending van de proportionaliteitsregel. (Het betrof toen een soort elektronische schandpaal voor sportbeoefenaars veroordeeld wegens dopinggebruik.)

Er bestaan verregaande besprekingen met de vroegere dienst DIV van het Directoraat-generaal voor Mobiliteit en Verkeer met het oog op de vervanging van het vroeger koninklijk besluit van 2001 door een wet, en dit overeenkomstig artikel 22 van de Grondwet. Eén van de finaliteiten die in het voorontwerp van wet « authentiek bron DIV » werden opgenomen, zijn precies het rekeningrijden of andere vormen van taxatie. Wanneer de autoriteit die zal belast worden met het heffen van deze taks toegang zal willen hebben tot het DIV, dan zal deze onderworpen zijn aan een machtigingsbesluit van het Sectoraal Comité van de Federale Overheid (overeenkomstig artikel 36*bis* van de wet op de bescherming van de persoonsgegevens). Een machtiging van het Sectoraal Comité Rijksregister zal ook nodig zal wanneer men toegang zal willen hebben tot het Rijksregister.

De heer Stefan Verschuere wijst op de moeilijkheid om precieze commentaar te geven, omdat de stadstol nog niet praktisch uitgewerkt is. Hij herinnert aan de strekking van de wet met betrekking tot de bescherming van de privacy.

In deze wet wordt niet enkel gesproken over de privacy aangezien elke verwerking van persoonlijke gegevens met betrekking tot een natuurlijk persoon impliceert dat deze persoon recht heeft op de bescherming van zijn rechten en fundamentele vrijheden, waaronder de bescherming van de privacy.

De bescherming van de fundamentele rechten en vrijheden omvat met name de gelijkheid voor de belasting, de niet-discriminatie, het vrije verkeer en het respect en de bescherming van de privacy.

De heer Stefan Verschuere stelt voor om zijn betoog te beperken tot het thema van het rekeningrijden, met uitsluiting van de kwestie van het vignet dat inderdaad de anonimiteit garandeert.

Il est en outre nécessaire d'offrir au citoyen un système complètement transparent, préalablement et rétrospectivement. La législation fédérale donne au citoyen le droit de connaître de manière compréhensible les données le concernant ainsi que leur traitement et, le cas échéant, de recevoir des explications.

M. Debeuckelaere fait ensuite deux remarques pratiques.

Bien qu'il n'y ait aucune obligation, il est toujours possible de demander l'avis de la Commission de la protection de la vie privée sur une initiative législative. Du reste, M. Debeuckelaere remercie la commission pour son invitation. En outre, il y a toujours le contrôle du Conseil d'État ou de la Cour constitutionnelle qui, en 2005, a annulé un décret de la Communauté flamande pour violation du principe de proportionnalité (Il s'agissait d'une sorte de pilori électronique pour les sportifs condamnés pour usage de produits dopants).

Des discussions approfondies sont en cours avec l'ancien service de la DIV de la direction générale Mobilité et Transports en vue de remplacer par une loi l'ancien arrêté royal de 2001 et ce, conformément à l'article 22 de la Constitution. Une des finalités figurant dans cet avant-projet de loi « source authentique DIV » est précisément le péage urbain ou d'autres formes de taxation. Lorsque les autorités chargées de lever cette taxe auront accès à la DIV, elle seront soumises à une décision d'autorisation du Comité sectoriel pour l'Autorité Fédérale (conformément à l'article 36*bis* de la loi de protection des données personnelles). Une autorisation du Comité sectoriel du Registre national sera également nécessaire pour accéder au Registre national.

M. Stefan Verschuere soulève la difficulté à apporter des commentaires précis dans la mesure où le péage urbain n'est pas encore envisagé dans ses modalités pratiques et rappelle la portée de la loi relative à la protection de la vie privée.

Dans cette loi, il n'est pas seulement question de vie privée puisque tout traitement de données personnelles qui concerne une personne physique implique que cette personne ait droit à la protection de ses droits et libertés fondamentaux, dont la protection de sa vie privée.

La protection des droits et libertés fondamentaux comprend notamment l'égalité devant l'impôt, la non-discrimination, la liberté de circuler et le respect et la protection de la vie privée.

M. Stefan Verschuere se propose de limiter son intervention à la thématique du télépéage, excluant du débat la question de la vignette qui en effet garantit l'anonymat.

De tol wordt geregeld door de wet van 21 december 2006 die de Europese richtlijn 2004/52/EG omzet en de interoperabiliteit van de tolsystemen voor het wegverkeer in de Europese gemeenschap regelt.

Deze wet regelt wel niet het onderscheid dat gemaakt moet worden tussen een heffing en een belasting, maar wel de manier waarop een tol geïnd wordt als er elektronische middelen gebruikt worden.

De heer Stéfan Verschuere citeert vervolgens de zogeheten wet : « Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de Gewesten inzake tarifiering van de infrastructuur, de fiscaliteit, het openbaar vervoer en het transport is de wet van toepassing op de elektronische inning van alle soorten tolheffing, op het geheel van het Belgische wegennet. De wet is niet van toepassing op de tolsystemen zonder middelen van elektronische inning ».

De wet verplicht alle operatoren die elektronische communicatiediensten ter beschikking stellen, om een dienst van rekeningrijden aan hun klanten aan te bieden.

Deze richtlijn en de wet die de richtlijn in Belgische recht omzet, zijn aangenomen met de bedoeling om de systemen van rekeningrijden of wegentol in de Europese Unie te uniformiseren.

De wet vertrekt vanuit de hypothese dat tal van voertuigen die in het buitenland geregistreerd zijn in Brussel zullen rijden, net als het feit dat heel wat Belgische voertuigen in het buitenland zullen rijden en uitgerust zullen zijn met systemen die het mogelijk maken om elektronisch de heffing of de belasting te betalen.

Gelet op de bescherming van de privacy, doet deze kwestie de volgende opmerkingen rijzen.

De Europese richtlijn herinnert eraan dat elk systeem waarmee de voertuigen uitgerust zullen worden en dat bestemd zal zijn om het gebruik van de weg te controleren, zonder mogelijke afwijking, alle Europese en Belgische regels inzake privacy zal moeten respecteren, alsook de regels aangaande de behandeling van de persoonlijke gegevens.

Hetzelfde geldt voor de wet op de elektronische communicatie van 13 juni 2005 die bepaalt dat wie gevolgd wordt door een systeem van geolokalisatie, de keuze moet hebben om dat te weigeren en eventueel gebruik moet kunnen maken van een concurrerend systeem als er een belasting of een heffing aan gekoppeld is.

Inzake wegentol vallen deze kwestie echter niet onder de bevoegdheid van het Gewest.

De vraag rijst waarom de beslissing om een tol in te voeren genomen zal worden : om het gebruik van de weg te financieren of om milieudoelstellingen na te streven of om het

Le péage est régi par la loi du 21 décembre 2006, qui transpose la directive européenne 2004/52/CE et règle l'interopérabilité des systèmes de péage routier dans la Communauté européenne.

Cette loi ne règle certes pas la distinction à faire entre une redevance et un impôt, mais bien la manière de percevoir le péage, si des moyens électroniques sont utilisés.

M. Stefan Verschuere cite ensuite ladite loi : « Sans préjudice des compétences des Régions en matière de tarification des infrastructures, de fiscalité, de travaux publics et de transport, la [...] loi s'applique à la perception électronique de tous les types de péages, sur l'ensemble du réseau routier belge. [Elle] ne s'applique pas aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique. »

La loi fait obligation à tous les opérateurs qui mettent à disposition des services de communication électronique de proposer un service de télépéage à leurs clients.

Cette directive, et la loi qui la transpose en droit belge, ont été adoptées dans la perspective d'uniformiser les systèmes de télépéage ou de péage routier dans l'Union européenne.

Elle part de l'hypothèse que de nombreux véhicules immatriculés à l'étranger circuleront à Bruxelles, de même que bon nombre de véhicules belges circuleront à l'étranger et seront équipés de systèmes qui permettront de payer électroniquement la redevance ou l'impôt.

Au regard de la loi relative à la protection de la vie privée, cette question suscite les commentaires suivants.

La directive européenne rappelle que tout système qui équipera les véhicules et sera destiné à contrôler l'utilisation de la voirie devra, sans dérogations possibles, respecter toutes les règles européennes et belges sur la vie privée et le traitement de données à caractère personnel.

Il en sera de même pour la loi sur les communications électroniques du 13 juin 2005, qui précise que la personne suivie par un système de géolocalisation, doit avoir le choix de le refuser et éventuellement, si un impôt ou une redevance y est lié, de pouvoir bénéficier d'un système concurrent.

En matière de péage routier, ces questions ne relèvent toutefois pas des compétences de la Région.

Le problème se pose de savoir pourquoi la décision d'instaurer un péage sera prise : pour financer l'usage de la voirie, pour poursuivre des objectifs environnementaux ou

verkeer te beheren ? Deze hypothesen worden overwogen door de federale wetgever die de Gewesten betrokken heeft bij de wet tot omzetting van de Europese richtlijn 2004/52/EG. De wetgever heeft zich dan ook de vraag gesteld over de gelijkheid voor de belasting en het principe van non bis in idem. De wetgever heeft de bedragen beschreven die geïnd zouden kunnen worden in welke hoedanigheid dan ook voor een van de drie voormelde hypothesen, van de heffing bestemd om de kost van de dienst te financieren.

De uitvoeringswijzen van de tol houden meer verband met het respect van de privacy en de verwerking van de persoonlijke gegevens.

Er zijn verschillende manieren mogelijk om de tol te innen : bij de toegang tot bepaalde wegen (grote wegen, tunnels, enz.), bij het gebruik van bepaalde zogeheten gevoelige wegen, op bepaalde tijdstippen (bijvoorbeeld spits), bepaalde dagen (werkdagen of niet), naargelang de kilometers, enz...

Deze verschillende systemen doen op een bepaald moment de vraag rijzen van de verwerking van de persoonlijke gegevens.

Er zijn echter geen vernietigende bezwaren. De risico's van een systeem van rekeningrijden zijn niet ongegrond.

Er bestaat geen enkele noodzaak om in detail de verplaatsingen van een voertuig te registreren. Wanneer een belasting geheven wordt op een aantal kilometers op geïdentificeerde wegen, is het niet nodig om de weg te identificeren, maar enkel het gebruik van dat soort weg. Eenzelfde opmerking geldt voor een heffing op basis van gevoelige zones of periodes. Eens de informatie ingewonnen is, is het niet noodzakelijk, om het bedrag van de inning vast te stellen, dat de verplaatsing van het voertuig of het tijdstip gecontroleerd wordt.

Er kunnen problemen rijzen inzake bewijsvoering. De gebruiker van het voertuig moet bijvoorbeeld het systeem in zijn voertuig kunnen lezen en kunnen controleren of de geregistreerde gegevens beantwoorden aan het gebruik van de weg. Dat is de strekking van de discussies die gevoerd zijn in landen waar een systeem van rekeningrijden ingevoerd is.

De heer Stefan Verschuere meent dat de vrees a priori betreffende de technologische ontwikkeling en het gebruik dat ervan gemaakt kan worden niet gegrond zijn, op voorwaarde dat dit gebruik gecontroleerd wordt. Hij herinnert eraan dat een GSM de gebruiker permanent lokaliseert. Het gebruik van kredietkaarten bij de tol op de Franse autowegen maakt dat ook mogelijk. De rijkswacht gebruikt dat als bewijs om snelheidsovertredingen vast te stellen.

Ander voorbeeld : een verzekeraar overweegt de plaatsing van een zwarte doos in de voertuig van jonge chauff-

pour gérer le trafic ? Ces hypothèses ont été envisagées par le législateur fédéral qui a associé les Régions à la loi transposant la directive européenne 2004/52/CE. Le législateur s'est alors posé la question de l'égalité devant l'impôt et du principe « non bis in idem ». Il a qualifié les montants qui pouvaient être perçus à quelque titre que ce soit pour une des trois hypothèses citées, de redevance destinée à financer le coût du service.

Les modalités du péage sont davantage liées au respect de la vie privée et au traitement des données à caractère personnel.

Plusieurs modalités de perception sont possibles : lors de la pénétration sur certaines voiries (grands axes, tunnels, etc.), lors de l'utilisation de certaines voiries dites sensibles, à certaines heures (par exemple heures de pointe), certains jours (ouvrables ou non), en fonction du kilométrage, etc..

Ces différents systèmes posent à un moment donné la question du traitement de données à caractère personnel.

Toutefois, il n'y a pas d'objections dirimantes. Les risques que représente un système de télépéage ne sont pas insensibles.

Il n'existe aucune nécessité de retracer, dans le détail, les déplacements d'un véhicule. Dans le cas où le fait de parcourir un certain nombre de kilomètres sur des voiries identifiées est soumis à taxation, il n'est pas nécessaire d'identifier la voirie, mais seulement l'utilisation de ce type de voiries. Une même remarque vaut pour une taxation sur la base de zones ou des périodes sensibles. Une fois l'information recueillie, il n'est pas indispensable, pour fixer le montant de la perception, de retracer le déplacement du véhicule ou son horaire d'utilisation.

Des problèmes de preuve peuvent se poser. L'utilisateur du véhicule doit ainsi pouvoir lire le système implanté dans son véhicule et pouvoir contrôler si les données enregistrées correspondent à l'utilisation faite de la voirie. Voilà le sens donné aux discussions entamées dans les pays ayant mis en œuvre un système de télépéage.

M. Stefan Verschuere pense que les craintes a priori concernant le développement technologique et l'utilisation qui peut en être faite ne sont pas fondées, pour autant que cette utilisation soit contrôlée et maîtrisée. Il rappelle qu'un GSM localise en permanence son utilisateur. L'utilisation des cartes de crédit aux péages autoroutiers français le permet également. La gendarmerie s'en sert pour prouver des excès de vitesse.

Autre exemple : un assureur envisage l'installation d'une boîte noire dans le véhicule de jeunes conducteurs afin de

feurs om hun verplaatsingswijzen te registreren en de premie in functie daarvan vast te stellen. Dit systeem maakt een controle van de verplaatsingen van het voertuig mogelijk.

Gemeenten ontwikkelen systemen voor de inning van parkeergeld via geolocalisatie. Bepaalde Brusselse gemeenten zorgen voor betalingen via sms, wat het mogelijk maakt om de plaats van verzending te lokaliseren en het oproepnummer en de duur van het parkeren te registreren. Soms wordt gebruik gemaakt van kredietkaarten.

De bijzondere wet van 8 augustus 1980 verplicht de federale overheid om de Gewesten te betrekken bij transport en elektronische communicatie. Dat was het geval voor de wet betreffende de interoperabiliteit van de elektronische betaalsystemen. Dat moet ook het geval zijn voor de uitvoeringswijzen van deze systemen. Op die manier kunnen de gewestelijke overheden hun toekomstplannen zelf uittekenen.

De heer Stefan Verschuere besluit dat de inzet aangaande de verwerking van persoonlijke gegevens en de naleving van de fundamentele rechten bepaald wordt door de keuzes die de politici zullen maken. De inzet is perfect beheersbaar en moet ons niet verontrusten, op voorwaarde dat men niet vergeet om er rekening mee te houden en er over te discussiëren.

### III.5. Gedachtewisseling

Mevrouw Olivia P'Tito bedankt namens haar fractie de verschillende sprekers die nieuwe nuttige informatie bezorgd hebben over de problematiek van de stadstol.

De spreekster vraagt aan de heer Frédéric Dobruszkes om het idee verder uit te werken om een vignet uit te voeren waarvan de prijs hoger zou zijn dan dat van een MIVB-abonnement en waarvan de Brusselaars vrijgesteld zouden zijn.

Mevrouw P'Tito vraagt aan voorzitter Eric Tomas en aan meester Lombaert of het niet nuttig zou zijn om een kopie van de wetgeving in Stockholm of Londen op te vragen.

Is het mogelijk om aparte tarieven op te leggen ten gunste van de Brusselaars op basis van bijvoorbeeld de woonplaats? Kan de milieubezorgdheid die vandaag op de voorgrond treedt, verschillende tarieven verantwoorden?

Kan een heffing beschouwd worden als een hinderpaal voor het vrije verkeer?

Mevrouw Céline Delforge vraagt aan de heren Frédéric Dobruszkes en Christian Valenduc of de invoering van stadstol geen gevolgen zou kunnen hebben op de keuze van de woonplaats buiten het Gewest.

relever leurs modes de circulation et d'établir la prime en fonction. Ce système permet de retracer les déplacements du véhicule.

Des communes développent des systèmes de perception pour stationnement par géolocalisation. Certaines communes bruxelloises développent les paiements par sms, ce qui permet de localiser le lieu d'envoi, de connaître le numéro d'appel et le temps de stationnement. Parfois, on se sert de cartes de crédit.

La loi spéciale du 8 août 1980 impose d'associer les Régions au pouvoir fédéral en matière de transport et de communications électroniques. Ce fut le cas pour la loi relative à l'interopérabilité des systèmes de paiement électronique. Ce devra être le cas pour les modalités de mise en œuvre de ces systèmes. Il y a là un enjeu qui permettra aux autorités régionales de maîtriser les perspectives qui s'offrent à elles.

M. Stefan Verschuere conclut que les enjeux liés au traitement des données à caractère personnel et au respect des droits fondamentaux sont fonction des choix que feront les décideurs politiques. Les enjeux sont entièrement maîtrisables et ne doivent pas inquiéter, pour autant qu'on n'oublie pas de les prendre en compte et d'en discuter.

### III.5. Échange de vues

Mme Olivia P'Tito remercie au nom de son groupe les différents orateurs qui ont fourni de nouvelles précisions très utiles sur la problématique du péage urbain.

À M. Frédéric Dobruszkes, l'oratrice demande de développer l'idée d'instaurer une vignette dont le prix serait supérieur à celui d'un abonnement STIB et dont seraient exemptés les Bruxellois.

Mme P'Tito demande au Président Éric Tomas et à maître Lombaert s'il ne serait pas utile de demander une copie de la législation à Stockholm ou à Londres.

Une différenciation des tarifs en faveur des Bruxellois sur la base, par exemple, du domicile serait-elle envisageable? La justification environnementale qui semble prédominer aujourd'hui permet-elle des tarifications différenciées?

Enfin, une taxation peut-elle être considérée comme un obstacle à la libre circulation?

Mme Céline Delforge demande à MM. Frédéric Dobruszkes et Christian Valenduc si la mise en œuvre d'un péage urbain ne pourrait pas avoir un impact sur la localisation de l'habitat en dehors de la Région.

Tijdens een colloquium heeft onlangs een van de architecten van de Londense stadstol, na vastgesteld te hebben dat het aantal voertuigen verminderd was, onderstreept dat de tol niet volstaat om resultaten te verkrijgen, maar deel moet uitmaken van ruimere maatregelen.

De verschillende scenario's voor de te kiezen perimeters hebben elk hun voor- en nadelen. De pistes van « Pentagon + » heeft als voordeel dat er reeds operationeel openbaar vervoer is en dat het voorstel politiek meer haalbaar is. Door de verkeersdruk te verminderen en het openbaar vervoer te verbeteren, is het misschien mogelijk om de perimeters geleidelijk uit te breiden.

De spreekster vraagt aan meester Lombaert of de precedenten in andere steden geen garantie vormen tegen eventuele beroepen gebaseerd op het recht op het vrije verkeer.

Heeft het feit dat Londen zijn heffing « congestion charge » genoemd heeft een of andere gevolgen gehad ?

De heer Serge de Patoul sluit zich aan bij de dankbetuigingen.

Meester Lombaert heeft gezegd dat de belasting niet aftrekbaar zou zijn voor de bedrijven. De spreker is het daar niet mee eens.

De heer Bruno Lombaert antwoordt dat de vennootschapsbelasting bepaalt dat de gewestbelastingen niet aftrekbaar zijn van de gemeenschapsbelasting. Het Grondwettelijk Hof heeft de beroepen daartegen verworpen.

De heer Christian Valenduc bevestigt dat de hervorming van 2002 dateert en in werking getreden is op 1 januari 2003 wanneer de federale wetgever de tarieven verminderd heeft. Een van de compenserende maatregelen om de begrotingsneutraliteit te verzekeren was de niet-aftrekbaarheid van de gewestbelastingen. Gemeentebelastingen blijven aftrekbaar.

De heer Serge de Patoul begrijpt dat het gevaar van beroepen tegen deze belasting reëel is. Men zou dus eerder moeten kiezen voor de heffing. De noodzakelijke definitie van de geleverde dienst is moeilijk. Is het waar dat het Parlement een aanvaardbare definitie moet vinden voor de geleverde diensten ? Hoe kan men dat oplossen ?

De heer de Patoul vraagt aan de heer Valenduc of het gevaar van delocalisatie als men de Ring als perimeter kiest, gebaseerd is op gezond verstand of op andere elementen. Men kan begrijpen dat de belastingplichtigen er snel zullen voor zorgen dat ze zich aan de goede kant bevinden, maar het is ook mogelijk dat er heroriënteringen gebeuren naar een GEN-lijn.

De heer Denis Grimberghs keurt de transversale benadering van de genodigden in het kader van dit debat goed en is

Récemment, lors d'un colloque, un des maîtres d'œuvre du péage urbain londonien, après avoir constaté une diminution du nombre de véhicules, a souligné que le dispositif clef du péage n'est pas suffisant pour obtenir des résultats, mais doit s'inscrire dans un ensemble de mesures plus vastes.

Les différents scénarios sur les périmètres à retenir ont chacun leurs avantages et leurs inconvénients. La piste du « Pentagone + » présente l'avantage de transports en commun déjà opérationnels et d'une plus grande faisabilité politique. En diminuant de plus en plus les congestions et en améliorant les transports publics, est-il envisageable d'agrandir progressivement les périmètres ?

À maître Lombaert, l'intervenante demande si les précédents des autres villes ne prémunissent pas contre d'éventuels recours fondés sur le droit à la libre circulation.

Est-ce que le fait que Londres ait nommé sa taxe une « congestion charge » a pu avoir un impact quelconque ?

M. Serge de Patoul s'associe aux remerciements exprimés avant lui.

Il a été dit par maître Lombaert que si taxe il y a, elle ne serait pas déductible pour les entreprises. L'intervenant pensait le contraire.

M. Bruno Lombaert répond que le Code des Impôts sur les Sociétés stipule que les taxes régionales ne sont pas déductibles à l'impôt des sociétés. La Cour constitutionnelle a rejeté les recours qui le contestaient.

M. Christian Valenduc confirme que cette réforme date de 2002 et est entrée en vigueur au 1er janvier 2003 quand le législateur fédéral a baissé les taux. Une des mesures compensatoires pour assurer la neutralité budgétaire a été la non-déductibilité des taxes régionales. Les taxes communales demeurent déductibles.

M. Serge de Patoul comprend que le risque de recours en introduisant cette taxe est réel. Il faudrait donc choisir la voie de la redevance. Or, la définition nécessaire du service fourni est difficile. Est-il exact que le Parlement devra trouver une définition acceptable du service rendu ? Comment envisager la solution à cette question ?

À M. Valenduc, M. de Patoul demande si le risque de délocalisation en retenant le Ring comme périmètre est basé sur le bon sens ou sur d'autres éléments. Si l'on peut comprendre que les contribuables feront vite le pas pour être du bon côté, il est également imaginable qu'il y ait des recentrements sur une ligne RER.

M. Denis Grimberghs salue les approches transversales développées par les invités dans le cadre de ce débat et se

verheugd dat er gesproken is over andere complementaire maatregelen bij de tolheffing (parkeren, openbaar vervoer, enz.). In de overeenkomst voor de uitvoering van het GEN, die door alle parlementen goedgekeurd is, wordt de autofiscaliteit aangehaald als een van de begeleidende maatregelen op dezelfde voet als de parkeermaatregelen. De Brusselaars hebben de noodzaak onderstreept om begeleidingsmaatregelen te nemen voor het GEN via concentrische cirkels rond de GEN-zone, zonder dat enkel het centrum van de GEN-zone geïsoleerd wordt.

De spreker vraagt zich af of men verder moet gaan in de modulering van de autofiscaliteit in het algemeen, bijvoorbeeld door de verkeersbelasting te moduleren. Dat is een gewestbelasting waarvoor het belastbaar feit bestaat. Het volstaat om de belastinggrondslag ervan te veranderen alsook de belastingwijzen, in overleg met de andere Gewesten.

Tal van hinderpalen bij het respect van de privacy kunnen opgeheven worden op voorwaarde dat de informatie anoniem beheerd wordt. Een intelligente fiscaliteit veronderstelt evenwel de noodzaak om de plaats van de verplaatsingen te kennen, alsook het uur en het aantal personen die vervoerd worden.

Mevrouw Julie Fiszman stelt vast dat de voornaamste hinderpaal voor een gewestbelasting erin bestaat dat de verkeersbelasting als belastbaar feit de inschrijving van het voertuig heeft. Is het mogelijk om een ander belastbaar feit te overwegen, dat weinig te maken heeft met de inschrijving van het voertuig en de belasting mogelijk maakt? Voor de PB en de OV, is de belastinggrondslag dezelfde terwijl de belastbare feiten verschillen.

Er zullen samenwerkingsakkoorden nodig zijn omdat er economische gevolgen zijn voor de twee andere Gewesten. Om dat vignet voor de vrachtwagens in te voeren, is een samenwerkingsakkoord gesloten. Is er een nodig om tol of een vignet in te voeren?

Mevrouw Jacqueline Rousseaux maakt zich zorgen over de problematiek van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, die volgens de heer Verschuere beheersbaar is. Zou ze haar woorden kunnen toelichten? Het is vaak gemakkelijk om binnen te dringen in gegevensbanken.

In een recent geval heeft Italië niet gedacht aan de opspoorbaarheid van personen en voertuigen. Is het mogelijk om dat geval in herinnering te brengen en te vergelijken met andere voorbeelden uit het buitenland?

Geldt de aftrekbaarheid voor natuurlijke personen? Zij hebben er het meest belang bij en zijn het talrijkst.

De voorzitter Eric Tomas is daarvan niet overtuigd. De huidige inschrijvingen hebben voornamelijk betrekking op firmawagens.

réjout que d'autres mesures complémentaires au péage ont été évoquées (stationnement, transports publics, etc.). Dans la convention pour la mise en œuvre du RER, ratifiée par l'ensemble des Parlements, la fiscalité automobile est évoquée comme étant une des mesures d'accompagnement au même titre que les mesures de stationnement. Les Bruxellois ont insisté sur l'intérêt à prendre des mesures d'accompagnement du RER par cercles concentriques autour de la zone RER, sans que le centre de la zone RER ne soit uniquement visé.

L'intervenant se demande s'il faut aller plus loin dans la modulation de la fiscalité automobile en général, par exemple en modulant la taxe de circulation. C'est un impôt régional pour lequel le fait générateur existe. Il suffit d'en changer la base taxable ainsi que les modalités de taxation, en concertation avec les autres Régions.

De nombreux obstacles à propos du respect de la vie privée peuvent être levés moyennant une gestion anonyme des informations. Néanmoins, une fiscalité intelligente implique la nécessité de connaître l'endroit du déplacement, l'heure ou le nombre de personnes transportées dans le véhicule.

Mme Julie Fiszman note que l'obstacle principal pour un impôt régional est que la taxe de circulation a pour fait générateur l'immatriculation. Est-il possible d'envisager un autre fait générateur, suffisamment éloigné de l'immatriculation, qui permet l'impôt? Pour le PRI et l'IPP, la base imposable est la même alors que les faits générateurs diffèrent.

Des accords de coopération sont nécessaires dès lors qu'il y a un impact économique sur les deux autres Régions. Pour instaurer la vignette sur les camions, un accord de coopération a été nécessaire. En faudra-t-il un pour instaurer un péage ou une vignette?

Mme Jacqueline Rousseaux se dit préoccupée par la problématique du respect de la vie privée qui, à en croire M. Verschuere, est maîtrisable. Lui serait-il possible de préciser son propos? Il est souvent facile de violer les banques de données.

Dans un cas récent, l'Italie n'a pas prévu la traçabilité des personnes et des véhicules. Est-il possible de rappeler ce cas et de le comparer à d'autres exemples étrangers?

La déductibilité est-elle prévue pour les personnes physiques? Elles sont les premières intéressées et sont les plus nombreuses.

Le Président Eric Tomas n'en est pas convaincu. Les immatriculations actuelles portent principalement sur des véhicules de société.

De voorzitter Eric Tomas vraagt meester Lombaert te bevestigen dat de retributie-oplossing moet worden afgevoerd en dat er nog enkel de belasting-oplossing overblijft, die eveneens verschillende problemen doet rijzen. De gewestelijke belastingen kunnen alleen worden aangerekend aan de inwoners van het Gewest. Hoe kan men de niet-inwoners doen betalen ?

De heer Frédéric Dobruszkes beantwoordt de verschillende vragen die hem zijn gesteld. De heer Valenduc stelt voor om de externe kosten te internaliseren, maar volgens de spreker is het altijd moeilijk om een cijfer te plakken op de externe kosten. De onderzoekers gebruiken niet altijd dezelfde technieken. Volgens de spreker mogen beleidsbeslissingen niet voortvloeien uit economische modellen, maar moeten ze voortvloeien uit sociale verhoudingen, wat niet belet dat men zich kan baseren op de wetenschappelijke kennis. Vanuit dat standpunt is de spreker van oordeel dat er milieuproblemen zijn en dat men te rade moet gaan bij de wetenschappers om te weten welke vervuilingsgraad draaglijk is en welke gebruiksgraad van het openbaar vervoer men wenst te halen. Op die basis zouden de gekozen een beleidsdoelstelling inzake de verdeling over de vervoersmodi moeten vaststellen en de methode kiezen om dat doel te bereiken. Een van die methodes is stadstol. Dat is een oplossing zoals er nog andere zijn. In het kader van het ontwerp van Iris 2-plan zou stadstol leiden tot de helft van de modale shift.

De spreker heeft voorgesteld dat men, in geval van invoering van stadstol in Brussel, werkt met een vignet, omdat hij zich zorgen maakt over de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Als men toestaat dat de verplaatsingen van de burgers worden bijgehouden, weet men bij de huidige stand van zaken niet tot welke ontsparingen dat over tien of twintig jaar zal leiden. Volgens hem is dat helemaal niet geruststellend.

Aangezien het om een milieutol gaat, heeft de spreker gepreciseerd dat de Brusselaars ook zullen moeten betalen. De prijs moet hoger zijn dan die van een MTB-abonnement.

In verband met de vraag van mevrouw Delforge over de gevolgen van stadstol voor de spreiding van de woningen, preciseert de spreker dat die kwestie complex is, maar de keuze van de woonplaats altijd een keuze is die wordt bepaald door de vastgoedprijzen en de inkomens van de gezinnen. Degenen die kunnen kiezen zijn ook degenen die de meeste financiële middelen hebben.

Mevrouw Céline Delforge had haar vraag gesteld in verband met de verandering van woonplaats in de stad.

De heer Frédéric Dobruszkes vraagt zich af of stadstol niet zou leiden tot een verhoging van de vastgoedprijzen in de stad, omdat de levenskwaliteit verbetert. Voorts stelt men vast dat het aantal kantoren in de rand toeneemt : als een stadstolgebied niet groot genoeg is, bestaat het gevaar op een grote delocalisatiebeweging.

À maître Lombaert, le Président Eric Tomas demande à confirmer que la piste « redevance » est à écarter et que seule reste la piste « impôt », qui pose également divers problèmes. Les impôts régionaux ne peuvent s'adresser qu'aux seuls habitants de la Région. Comment toucher les non-résidents ?

M. Frédéric Dobruszkes répond aux différentes questions qui lui ont été adressées. M. Valenduc propose d'internaliser les coûts externes, mais en ce qui le concerne, l'orateur estime que la monétarisation des coûts externes est toujours difficile à évaluer. Les chercheurs n'ont pas toujours les mêmes techniques. L'intervenant pense que les décisions publiques ne doivent pas découler de modèles économiques, mais des rapports sociaux, ce qui n'empêche pas de prendre appui sur les connaissances scientifiques. De ce point de vue, l'intervenant estime qu'il y a des problèmes environnementaux, et qu'on doit se demander, en questionnant des scientifiques, quel taux de pollution est supportable, et corrélativement, quel taux d'utilisation des transports en commun on désire atteindre. Sur cette base, les élus devraient fixer un objectif politique de répartition modale et choisir la méthode pour y parvenir. L'une d'elles est le péage urbain. C'est une solution parmi d'autres. Dans l'optique du projet de plan Iris 2, la moitié du report modal viendrait d'un péage urbain.

En ce qui le concerne, l'orateur a proposé qu'en cas d'implémentation d'un péage urbain à Bruxelles, on retienne un simple système vignette, parce qu'il se dit préoccupé par la question du respect de la vie privée. Dans l'état actuel des choses, si on permet la traçabilité des citoyens, on ne sait pas vers quelles dérives on ira dans dix ou vingt ans. Ce n'est guère rassurant à son avis.

S'agissant d'un péage environnemental, l'orateur a bien précisé que les Bruxellois devraient payer également. Il faut un coût qui soit supérieur à celui d'un abonnement MTB.

Par rapport à la question de Mme Delforge concernant l'impact d'un péage sur la dispersion de l'habitat, l'orateur précise que la question est complexe, mais que le choix du lieu de résidence est toujours un choix contraint par les prix de l'immobilier compte tenu des revenus des ménages. Ceux qui ont le choix sont également ceux qui ont le plus de moyens financiers.

Mme Céline Delforge avait posé sa question dans l'optique de la relocalisation des gens en ville.

M. Frédéric Dobruszkes se demande si ce péage n'aurait pas un effet d'augmentation des prix de l'immobilier en ville, par amélioration de la qualité de vie. Par ailleurs, on observe un phénomène de développement de bureaux en périphérie : si une zone de péage n'est pas suffisamment large, on risque des délocalisations plus importantes.

In antwoord op de vraag van mevrouw Fiszman precieert de spreker dat men strategisch gezien moet vermijden dat Vlaanderen en Wallonië een front vormen tegen Brussel. Men mag niet vergeten dat de federale Staat zich in de plaats van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan stellen als dit laatste zijn mobiliteitsdoelstellingen als hoofdstad van het land niet haalt, ook al is dat tot op heden nog niet gebeurd.

De heer Christian Valenduc herinnert eraan dat de integratie van de externe kosten volgens hem de basis van stadstol moet vormen en dat die kosten kunnen worden gecijferd.

Er hoeft weliswaar geen exacte band te zijn tussen de externe kosten en de belastingen, maar deze laatste moeten het mogelijk maken om de optimale modaliteiten naargelang van de doelstelling in kwestie vast te stellen.

Net als de heer Frédéric Dobruszkes vindt de spreker dat de beleidsbeslissingen voortvloeien uit sociale verhoudingen.

Wat de impact op de lokalisatie van de activiteiten betreft, wil de heer Christian Valenduc een onderscheid maken tussen de voorraden en de stromen.

Wat de voorraden betreft – de plaats waar de burgers zich op dit ogenblik bevinden – vindt de spreker dat men kan rekenen op het legendarische gebrek aan mobiliteit van de Belgen, die niet geneigd zijn om te verhuizen en te grote veranderingen willen vermijden.

Wat de stromen betreft, vindt de spreker dat een groot aantal individuele beslissingen zijn genomen op basis van een transportprijs die sociaal gezien verkeerd is. Als men de prijzen corrigeert op basis van de externe kosten, zal men bijgevolg de stromen wijzigen.

Stadstol is evenwel noodzakelijk, maar volstaat niet. Er is nood aan flankerende maatregelen: als de vervoersmodi elkaar beter kunnen vervangen, zal het project politiek gezien makkelijker aanvaard worden.

In Zwitserland werd het vignet voor de vrachtwagens aanvaardbaar, omdat er de bouw van een tunnel mee gefinancierd werd. In Londen werd de aanvaarding van de stadstol zeer gunstig beïnvloed door flankerende maatregelen die het openbaar vervoer bevoordelen. Meer in het algemeen hebben de werkzaamheden van het OESO onder de aandacht gebracht dat de flankerende maatregelen het succes van maatregelen ter bescherming van het leefmilieu bevorderen.

Volgens de spreker zijn er geen nadelen bij de geleidelijke uitbreiding van het tolgebied in kwestie.

In verband met de delocalisatie als de stadstol zal worden geheven in het gebied binnen de ring, verwijst de heer Christian Valenduc naar de studies van Stratec.

Pour répondre à la question de Mme Fiszman, l'orateur précise qu'en termes stratégiques, il faut éviter que la Flandre et la Wallonie ne s'unissent contre Bruxelles. Il ne faut pas oublier que l'État fédéral peut se substituer à la Région de Bruxelles-Capitale si celle-ci manque à ses objectifs de mobilité par rapport à sa fonction de capitale, même si cela ne s'est à ce jour pas produit.

M. Christian Valenduc rappelle que, selon lui, l'intégration des coûts externes doit constituer le fondement d'un péage urbain, et que ces coûts sont chiffrables.

Certes, il ne doit pas y avoir de lien exact entre coûts externes et impôts, mais ceux-ci doivent permettre de déterminer les modalités optimales en fonction de l'objectif visé.

L'orateur croit, à l'instar de M. Frédéric Dobruszkes, que les décisions politiques résultent de rapports sociaux.

Quant à l'impact sur la localisation des activités, M. Christian Valenduc veut distinguer les stocks et les flux.

Pour ce qui concerne les stocks – l'endroit où les citoyens sont actuellement –, l'intervenant croit pouvoir compter sur la « viscosité légendaire », c'est-à-dire les réticences du Belge à déménager pour éviter de grandes mutations.

Pour ce qui concerne les flux, l'orateur croit que de nombreuses décisions individuelles ont été prises sur la base d'un prix du transport socialement faux. Si on corrige les prix en fonction des coûts externes, on modifiera donc les flux.

Toutefois, un péage est nécessaire, mais pas suffisant. Il faut des mesures d'accompagnement: renforcer la substituableté entre les modes de transport permettra d'augmenter l'acceptabilité politique du projet.

Ainsi, en Suisse, la vignette sur les poids lourds a été rendue acceptable parce qu'elle finançait la construction d'un tunnel. De même à Londres, l'acceptabilité du péage a été très favorablement influencée par des politiques d'accompagnement favorisant les transports en commun. Plus globalement, des travaux de l'OCDE ont mis en évidence que les politiques d'accompagnement favorisent le succès des réformes environnementales.

L'intervenant ne voit aucun inconvénient à l'élargissement progressif du périmètre concerné.

Quant aux délocalisations probables si le péage s'appliquait à l'intra-ring, M. Christian Valenduc se réfère aux études de Stratec.



De spreker verklaart zich vervolgens vrij positief over een aanpassing van de autofiscaliteit, maar gelooft niet dat zulks congestieproblemen zal oplossen. Deze vraag wordt bestudeerd door de Hoge Raad van Financiën.

De heer Christian Valenduc antwoordt bevestigend op de vraag of er samenwerkingsovereenkomsten noodzakelijk zijn.

Toen men de belasting op de inverkeerstelling en het eurovignet wilde regionaliseren voor vrachtwagens van meer dan twaalf ton, had de Hoge Raad van Financiën zich daartegen verzet wegen het gewicht van de externe factoren en het risico op fiscale concurrentie tussen de Gewesten. De wet van 2001 heeft toen rekening gehouden met die bezwaren door het sluiten van samenwerkingsovereenkomsten op te leggen.

Het enige scenario dat daaraan niettemin kan ontsnappen is dat van de « Vijfhoek + ». Het aanvullende beleid dat erin bestaat een deel van de ontvangsten te bestemmen voor infrastructuur van het type « P+R » in de rand, zou dan een geschenk zijn en geen overeenkomst vereisen.

De heer Christian Valenduc voegt eraan toe dat de tol aftrekbaar zou zijn van de personenbelasting, tenzij men voor de woon-werkverplaatsingen van oordeel is dat de tol wordt gedekt door de forfaitaire aftrekbaarheid van 0,75 euro per kilometer. Het zou evenwel niet opportuun zijn om die aftrek toe te staan als men wil dat de tol een ontradend effect heeft.

Kunnen de Brusselaars daarvan vrijgesteld worden ? Juridisch gezien is dat delicaat, maar men kan in compenserende maatregelen voorzien door de van de personenbelasting vrijgestelde schijf op te trekken voor alle personen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen. De stimulus om het openbaar vervoer te gebruiken moet evenwel worden behouden.

Mevrouw Olivia P'Tito herinnert eraan dat het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van oordeel is dat het feit « de door plaatselijke of gedecentraliseerde nationale overheden toegekende discriminerende tariefvoordelen voor de toegang voor musea, monumenten, galerieën, archeologische opgravingen en als openbare monumenten beschermde parken en tuinen, enkel voor te behouden aan de nationale onderdanen of ingezetenen van het gebied van bedoelde overheden die de betrokken culturele locatie beheren, mits zij de leeftijd van 60 of 65 jaar hebben bereikt, met uitsluiting van toeristen die onderdaan van een andere lidstaat of niet ingezetenen zijn, maar aan dezelfde objectieve leeftijdsvereisten voldoen, in strijd is met het gelijkheidsbeginsel » (arrest C-388/01 van 16 januari 2003). Het Hof was van oordeel dat de Italiaanse Republiek haar verplichting inzake gelijke behandeling niet was nagekomen, omdat ze een verandering had uitgevaardigd die de inwoners van bepaalde steden toestond om geen inkomprijs in de musea te betalen.

L'intervenant se dit ensuite assez favorable à une modulation de la fiscalité automobile, mais ne croit pas qu'elle résoudra les problèmes de congestion. Cette question est à l'étude au Conseil supérieur des Finances.

À la question de la nécessité des accords de coopération, M. Christian Valenduc répond par l'affirmative.

Lorsqu'on a voulu régionaliser la taxe de mise en circulation et l'eurovignette pour les plus de douze tonnes, le Conseil supérieur des Finances s'y était opposé en raison du poids des externalités et du risque de concurrence fiscale entre Régions. La loi de 2001 a alors répondu à ces objections en imposant le recours à des accords de coopération.

Le seul scénario qui peut néanmoins y échapper est celui du « Pentagone + ». La politique complémentaire consistant à destiner une partie des recettes à des infrastructures de type « P+R » en périphérie représenterait alors un cadeau et ne nécessiterait pas d'accord.

M. Christian Valenduc ajoute que le péage serait déductible à l'IPP sauf si, pour les déplacements du domicile au lieu de travail, on considère qu'il est couvert par la déductibilité forfaitaire de 0,75 € par kilomètre. Il ne serait toutefois pas opportun de pouvoir opérer cette déduction si on veut qu'il reste dissuasif.

Peut-on en exempter les Bruxellois ? Juridiquement, c'est délicat, mais on peut prévoir des mesures compensatoires, en relevant la tranche exonérée à l'IPP pour toutes les personnes domiciliées en Région de Bruxelles-Capitale. Il faut toutefois maintenir l'incitation à prendre les transports en commun.

Mme Olivia P'Tito rappelle que la Cour de Justice des Communautés européennes considérait comme contraire au principe d'égalité le fait de réserver « des avantages tarifaires pour l'accès aux musées, monuments, galeries, fouilles archéologiques, parcs et jardins classés monuments publics, accordés par les collectivités locales ou nationales décentralisées aux seuls ressortissants nationaux ou aux seuls résidents sur le territoire desdites collectivités gérant l'installation culturelle en question, qui sont âgés de plus 60 ou 65 ans, et qui exclut de tels avantages les touristes ressortissants des autres États membres ou les non-résidents qui satisfont aux mêmes conditions objectives d'âge » (arrêt C-388/01 du 16 janvier 2003). La Cour a estimé que la République italienne avait manqué à ses obligations en matière d'égalité de traitement, car elle avait pris une réglementation qui permettait aux habitants de certaines villes de ne pas payer une entrée dans les musées.

De heer Christian Valenduc antwoordt dat de Brusselaars natuurlijk zullen moeten betalen, maar dat niets belet dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hun daarvoor bepaalde compensaties kan verlenen. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen een monetaire compensatie die niet samenhangt met het belastbare feit en een vrijstelling van de belasting.

De heer Bruno Lombaert wijst er eveneens op dat de vrijstelling niet mag worden gekoppeld aan het belastbare feit. Als men bijvoorbeeld een autovignet wil invoeren en daarbij beslist dat de Belgen als compensatie geen verkeersbelasting meer hoeven te betalen, zullen enkel nog de buitenlanders betalen en dat is in strijd met het Europees recht.

De spreker wijst mevrouw Olivia P'Tito erop dat hij niet beschikt over teksten van buitenlands recht over de kwestie van de stadstol. Hij is van oordeel dat het moeilijk zou zijn om buitenlandse wetgeving om te zetten in de Belgische context, waar heel bijzondere regels bestaan (verdeling van de bevoegdheden, grondwettelijke begrippen, « belasting » en « retributie »...).

Hoe zit het met een eventuele vrijstelling voor de inwoners? Een volledige vrijstelling van de Brusselaars zou laakbaar zijn, gelet op het gelijkheidsbeginsel. Als men een belasting invoert om het milieu te beschermen of de mobiliteit te vrijwaren, is er geen reden waarom de Brusselaars daarvan vrijgesteld zouden zijn. Een ander tarief, dat eventueel lager is voor de Brusselaars, zou enkel en alleen kunnen worden overwogen als men een objectieve en redelijke verantwoording kan aanvoeren.

Wat betreft de territoriale bevoegdheid inzake fiscaliteit en de aanknopingscriteria, is het criterium van de woonplaats van de belastingplichtige een klassiek criterium dat voor geen discussies zorgt. Een ander toelaatbaar criterium is dat van de plaats waar het belastbaar feit zich voordoet. Men kan belastingen invoeren die niet gekoppeld zijn aan een woonplaats. Als er een vignet voor de Vlaamse autosnelwegen zou bestaan, zou de Brusselaar die naar zee rijdt ook betalen. Dat is het geval voor het Zwitserse vignet.

De heer Denis Grimberghs haalt het voorbeeld van de onroerende voorheffing aan. Het gaat om een gewestelijke belasting op een goed dat niet noodzakelijk de woning is.

De heer Bruno Lombaert vermeldt eveneens de btw voor het federale niveau. De Belgische Staat int de btw op de aankopen van buitenlanders die niet in België wonen. Het is bijgevolg de plaats van het belastbaar feit die de territoriale bevoegdheid inzake fiscaliteit bepaalt.

In antwoord op de vraag van mevrouw Delforge over de naleving van het Europees recht en het beginsel van vrij verkeer preciseert de spreker dat men geen systeem kan overwegen waarbij alle bewoners van een Gewest vrijgesteld zijn, terwijl de bewoners van een ander Gewest moeten betalen.

M. Christian Valenduc répond qu'il faut évidemment faire payer les Bruxellois, mais que rien n'empêche la Région de Bruxelles-Capitale de leur offrir certaines compensations par ailleurs. Il faut opérer la distinction entre une compensation monétaire non liée au fait générateur de la taxe et une exemption de la taxe.

M. Bruno Lombaert insiste également sur la nécessité de ne pas lier l'exemption au fait générateur de la taxe. Si l'on veut par exemple instaurer une vignette autoroutière en décidant que, par compensation, les Belges ne paieront plus la taxe de circulation, seuls les étrangers paieront, or ce n'est pas autorisé par le droit européen.

L'orateur signale à l'attention de Mme Olivia P'Tito qu'il ne dispose pas des textes de droit étranger sur la question du péage urbain. Il pense que la législation étrangère serait difficile à transposer dans le contexte belge où il existe des règles tout à fait particulières (répartition des compétences, notions constitutionnelles de taxe et de redevance...).

Qu'en est-il d'une éventuelle exemption pour les résidents? Une exonération totale des Bruxellois serait critiquable en regard du principe d'égalité. Si l'on établit une taxe incitative en faveur de la protection de l'environnement ou de la mobilité, rien ne justifie que les Bruxellois soient dispensés de payer. Un tarif différent, éventuellement moins élevé pour les Bruxellois, pourrait être envisagé uniquement si l'on peut invoquer une justification objective et raisonnable.

En ce qui concerne la compétence territoriale en matière fiscale et les critères de rattachement, le critère du domicile du redevable est classique et ne prête pas à discussion. Un autre critère admissible est celui du lieu où se produit le fait générateur donnant lieu à une taxation. On peut prévoir des impositions qui ne sont pas liées à une domiciliation. S'il existait une vignette pour les autoroutes flamandes, le Bruxellois qui se rend à la mer paierait également. C'est le cas de la vignette suisse.

M. Denis Grimberghs prend l'exemple du précompte immobilier. Il s'agit d'un impôt régional visant un bien qui n'est pas nécessairement le lieu d'habitation.

M. Bruno Lombaert cite également la TVA au niveau fédéral. L'État belge perçoit la TVA sur les achats effectués par des étrangers non domiciliés en Belgique. C'est donc le lieu du fait générateur qui détermine la compétence territoriale en matière fiscale.

En réponse à la question de Mme Delforge concernant le respect du droit européen et du principe de libre circulation, l'intervenant précise qu'il est critiquable d'envisager un système où tous les habitants d'une Région sont exemptés alors que ceux d'une autre Région doivent payer.

De term « congestiebelasting » voor de Londense stadstol heeft geen bijzondere juridische inhoud en is een zuiver semantische benaming.

In antwoord op de vraag van de heer de Patoul of men moet nadenken over de definitie van een te vergoeden dienst, teneinde een retributie in te voeren, ziet de heer Lombaert een juridisch risico in de hypothese van een belasting krachtens artikel 11 van de bijzondere financieringswet. A priori zou de enige dienst die voor vergoeding in aanmerking zou komen, het gebruik van de Brusselse verkeerswegen zijn. De bescherming van het milieu of de decongestie van de stad ten gevolge van de invoering van stadstol komen ten goede aan de hele gemeenschap en niet aan de Brusselse automobilisten in het bijzonder. Het is bijgevolg moeilijk om een dergelijke maatregel als een retributie voor te stellen. Die zou dan geherkwalificeerd kunnen worden tot belasting. De afdeling wetgeving van de Raad van State en het Grondwettelijk Hof hebben al dergelijke herkwalificaties gedaan.

Wat betreft de opmerking van de heer Grimberghs over een eventuele herziening van de hele autofiscaliteit, verwijst de heer Bruno Lombaert naar de gewestelijke bevoegdheden die zijn omschreven in de bijzondere financieringswet. Hij stelt vast dat het Brussels Parlement al initiatieven terzake heeft genomen (voorstellen om vrijstellingen in te voeren voor niet-vervuilende voertuigen, om de belastinggrondslag te wijzigen...). Er is evenwel een samenwerkingsovereenkomst nodig om te vermijden dat er discriminerende regelingen, onder meer voor firmawagens, worden ingevoerd.

Mevrouw Fiszman heeft gevraagd of het mogelijk is een ander belastbaar feit te vinden om de bijzondere financieringswet te omzeilen. De Gewesten hebben dat al geprobeerd door bijvoorbeeld te stellen dat het belastbare feit het vervullen van een administratieve formaliteit is. De rechtscolleges (Raad van State, Grondwettelijk Hof) gaan evenwel na of de fiscale bevoegdheden worden nageleefd en wat er achter de benaming schuilgaat. Ze zoeken naar het feit dat men daadwerkelijk wil belasten. In dat geval zou het feit dat aanleiding geeft tot de belasting het rijden met een voertuig op de Brusselse wegen zijn. De inschrijving is een administratieve toelating, zodat het voertuig op de openbare weg mag rijden. De inschrijving verschilt nog van de invertering, die aanleiding geeft tot een enkele betaling bij de aankoop van een nieuw voertuig. De verkeersbelasting wordt verklaard door het feit dat het voertuig ingeschreven is en jaar na jaar ingeschreven blijft. Een voertuig moet ingeschreven zijn om te mogen rijden op de openbare weg.

Overeenkomstig de bepalingen van de bijzondere financieringswet, mag het Gewest geen nieuwe belasting heffen op een belastbaar feit dat al door de federale overheid wordt belast. De verkeersbelasting is geregionaliseerd. Het belastbare feit is de inschrijving in het inschrijvingsregister.

La dénomination londonienne de « taxe de congestion » n'a pas un contenu juridique particulier, c'est une appellation purement sémantique.

En réponse à M. de Patoul, qui se demande s'il faut réfléchir à la définition d'un service rémunéré en vue d'instaurer une redevance, M. Lombaert décèle un risque juridique dans l'hypothèse d'une imposition en vertu de l'article 11 de la loi spéciale de financement. A priori, le seul service qui pourrait faire l'objet d'une rémunération serait l'utilisation des voies de communication bruxelloises. Le bénéfice environnemental ou la décongestion de la ville résultant de l'instauration d'un péage routier profitent à l'ensemble de la collectivité, et non à l'automobiliste bruxellois en particulier. Il est dès lors difficile de présenter une telle mesure comme une redevance. Celle-ci pourrait donc être requalifiée comme taxe. La section de législation du Conseil d'État et la Cour constitutionnelle ont déjà procédé à des requalifications de la sorte.

Concernant la réflexion de M. Grimberghs sur une éventuelle révision de l'ensemble de la fiscalité automobile, M. Bruno Lombaert renvoie aux compétences régionales décrites dans la loi spéciale de financement. Il constate que le Parlement bruxellois a déjà pris des initiatives en la matière (propositions visant à établir des exonérations pour les véhicules non polluants, à modifier la base imposable...). Il faut néanmoins un accord de coopération pour éviter de créer des régimes discriminatoires, notamment pour les véhicules de société.

Mme Fiszman a demandé s'il était possible de trouver un autre fait générateur, de façon à éviter l'écueil de la loi spéciale de financement. Les Régions ont déjà tenté cet exercice, en disant par exemple que le fait générateur est le fait de remplir une formalité administrative. Cependant, les juridictions (Conseil d'Etat, Cour constitutionnelle) contrôlent le respect des compétences fiscales, en allant plus loin que la simple dénomination formelle. Elles recherchent l'événement que l'on a réellement voulu taxer. En l'occurrence, l'événement qui donnerait lieu au paiement de la taxe serait le fait de rouler avec un véhicule sur les routes bruxelloises. L'immatriculation, quant à elle, correspond à une autorisation administrative qui permet de mettre le véhicule en circulation sur la voie publique. Elle est encore différente de la mise en circulation, qui se traduit par un paiement en une seule fois lors de l'achat d'un nouveau véhicule. La taxe de circulation s'explique par le fait que le véhicule soit immatriculé et qu'il le reste, d'année en année. Un véhicule doit être immatriculé pour pouvoir être mis en circulation sur la voie publique.

Conformément aux dispositions de la loi spéciale de financement, la Région ne peut pas lever une nouvelle imposition sur un fait générateur qui est déjà taxé au niveau fédéral. La taxe de circulation a été régionalisée. Son fait générateur est l'inscription au registre des immatricula-

Ook al bestaat er een formeel verschil tussen rijden en ingeschreven zijn, stelt men evenwel vast dat de belastingplichtige telkens betaalt om met zijn voertuig op de openbare weg te mogen rijden. In geval van beroep bij het Grondwettelijk Hof zou het bijgevolg moeilijk zijn om te pleiten voor het bestaan van twee verschillende belastingen. Het zou dan beter zijn om de bijzondere financieringswet te wijzigen teneinde zo'n mogelijkheid toe te staan.

Dient er een samenwerkingsovereenkomst met de overige Gewesten te worden gesloten, gelet op de eventuele economische gevolgen van stadstol? Politiek gezien zou er overleg moeten worden gepleegd met de federale overheid en de overige Gewesten, opdat ze een duidelijk beeld van het project zouden hebben. Strikt juridisch gezien verplicht de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen tot het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst wanneer het erom gaat gezamenlijk bevoegdheden uit te oefenen. Met andere woorden, er is een overeenkomst nodig voor de aangelegenheden waarin de Gewesten hun bevoegdheden niet alleen kunnen uitoefenen. Als de grenzen van de stadstol in Vlaanderen worden geplaatst, moet er met dit gewest een overeenkomst worden gesloten. Voor stadstol binnen Brussel (Vijfhoek + ...) is er geen samenwerkingsovereenkomst nodig, ook al is het aangewezen om overleg te plegen met de andere gezagsniveaus.

Het systeem met de vignettes voor de autosnelwegen is verschillend, aangezien alle Gewesten doorkruist worden. Het belastbaar feit ligt niet meer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar op het grondgebied van verschillende Gewesten.

Als er een ontradende belasting wordt ingevoerd die de mobiliteit beïnvloedt, wat zouden dan de economische gevolgen voor de overige Gewesten zijn? Hoever reikt de Brusselse bevoegdheid op dit vlak? De Gewesten mogen gebruikmaken van hun fiscale macht in het kader van hun bevoegdheden, maar mogen de bevoegdheden van overige Gewesten niet onevenredig schenden. Ze mogen dus hun bevoegdheden niet gebruiken op een wijze die de overige Gewesten belet om hun bevoegdheden op hun grondgebied uit te oefenen. In het aangehaalde geval is dat a priori niet zo, zelfs al zullen er wellicht economische gevolgen zijn. Mobiliteit en leefmilieu zijn typisch gewestelijke bevoegdheden.

De heer Stefan Verschuere legt uit dat het onderscheid tussen een belasting en een retributie ook aandachtig onderzocht wordt door de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer. Gelijkheid voor de belasting is een fundamenteel punt dat aandachtig onderzoek verdient. De memorie van toelichting van de wet van 21 december 2006 houdende omzetting van richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap <sup>(2)</sup>

(2) *Belgisch Staatsblad* van 29 december 2006.

tions. Même s'il existe une différence formelle entre la circulation et l'immatriculation, on constate néanmoins que le redevable paie à chaque fois pour pouvoir mettre son véhicule en circulation sur la voirie. En cas de recours devant la Cour constitutionnelle, il serait donc difficile de plaider l'existence de deux impositions différentes. Il serait alors préférable de modifier la loi spéciale de financement en vue d'admettre une telle possibilité.

L'impact économique éventuel d'un péage urbain exige-t-il la conclusion d'un accord de coopération avec les autres Régions? D'un point de vue politique, il faudrait une concertation avec l'autorité fédérale et les autres Régions afin que le projet soit bien perçu. Sur le plan strictement juridique, la loi spéciale de réformes institutionnelles impose un accord de coopération lorsqu'il s'agit d'exercer ensemble des compétences. En d'autres termes, il faut un accord là où les Régions ne peuvent exercer seules leurs compétences. Si les limites du péage urbain sont placées en Flandre, un accord doit être conclu avec cette dernière. Pour un péage urbain intrabruuxellois (Pentagone + ...), un accord de coopération n'est pas nécessaire, même s'il est indiqué d'organiser des concertations au niveau politique.

Le système des vignettes autoroutières est différent, puisque toutes les Régions sont traversées. Le fait générateur n'est plus localisé dans la Région de Bruxelles-Capitale, il se déplace sur le territoire de plusieurs Régions.

Si l'on instaure un impôt dissuasif qui influe sur la mobilité, quel serait l'impact économique sur les autres Régions? Quelles sont les limites de la compétence bruxelloise dans ce domaine? La règle veut que les Régions peuvent user de leur pouvoir fiscal, dans le cadre de leurs compétences, en évitant de porter atteinte de façon disproportionnée aux compétences des autres Régions. Il ne faut donc pas user de ses pouvoirs d'une manière qui empêche les autres Régions d'user de leur pouvoir sur leur territoire. Dans l'hypothèse envisagée, ce n'est a priori pas le cas, même s'il y aura sans doute des conséquences économiques. La mobilité, l'environnement sont des compétences typiquement régionales.

M. Stefan Verschuere explique que la distinction à faire entre un impôt et une redevance touche aussi les pré-occupations de la Commission de la Protection de la Vie privée. L'égalité devant l'impôt est un point fondamental qui mérite un examen attentif. L'exposé des motifs de la loi du 21 décembre 2006 transposant la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté <sup>(2)</sup> indique que la loi ne touche d'aucune manière à la compétence de décision des Régions

(2) *Moniteur belge* du 29 décembre 2006.

vermeldt dat de wet geenszins raakt aan de beslissingsbevoegdheid van de Gewesten betreffende de invoering van tol, de vaststelling van het bedrag en het nagestreefde doel. Het gaat om alle types van elektronische tolheffing.

Om deze wet goed te keuren, heeft de federale wetgever overleg gepleegd met de Gewesten. Uit dat overleg, dat in 2006 werd gepleegd, blijkt dat een retributie verwijst naar het gebruik van een dienst waarvan de totale kostprijs moet worden gefinancierd. De zorg voor het leefmilieu of het ontwarren van de verkeersknoop lijken niet samen te hangen met het voordeel dat de gebruiker eruit haalt.

Als dit onderscheid tussen een belasting en een retributie niet goed wordt onderzocht, bestaat het gevaar dat de wetgevende akte wordt gediskwalificeerd, omdat de wetgever zijn boekje te buiten gaat wanneer onderzocht wordt of hij de persoonsgebonden gegevens correct verwerkt.

De kwestie van de gelijkheid voor belasting rijst wanneer men een belasting ten laste van de Brusselaars vermindert om ze niet vrij te stellen van een belasting waaraan ze op dezelfde manier als de anderen zouden worden onderworpen.

Een retributie wordt anders beheerd. Er bestaan bijvoorbeeld bewonerskaarten voor de parkeermeters. Dat zijn verantwoorde positieve discriminaties. Het is evenwel moeilijk om een vrijstelling voor de bewoners te rechtvaardigen wanneer een belasting gegrond is op milieu-overwegingen.

In al die gevallen kan er een probleem rijzen met het verzamelen van persoonsgebonden gegevens met het oog op een belasting/inning van bedragen voor het gebruik van de weg in het kader van een betwistbare wetgevende akte.

De commissie heeft de inning door privébedrijven van retributies voor het parkeren op de openbare weg door middel van parkeermeters onderzocht. In geval van belastingen is het moeilijk om het beheer van bepaalde infrastructuur (een tunnel, een pont of een brug) toe te vertrouwen aan een privé-operator. De retributies mogen vastgesteld worden door de overheid en geïnd of geëxploiteerd worden door een privé-operator.

De kwestie van de kwalificatie verdient dus onderzoek. Ze heeft invloed op de wettelijkheid van de verwerking en het type van persoonsgebonden gegevens. Wat de procedure betreft, zijn de belastingen onderworpen aan de regels van het Wetboek op de Inkomstenbelastingen van 1992, onder meer wat de gegevensuitwisseling tussen de belastingdiensten of de onderzoeksbevoegdheid betreft. Men moet zeer aandachtig zijn bij het verlenen van bevoegdheden aan een institutionele of privé-operator naargelang de gekozen kwalificatie.

De problemen in verband met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zijn beheersbaar voor zover men

pour l'introduction d'une redevance de péage, la fixation de son montant, le but poursuivi. Ceci concerne tous les types de redevance de télépéage électronique.

Le législateur fédéral s'est concerté avec les Régions à l'occasion de l'adoption de cette loi. De cette concertation en 2006, il résulte qu'une redevance fait référence à l'utilisation d'un service dont il faut financer le coût global. Les préoccupations environnementales ou liées à la décongestion du trafic ne semblent pas liées au bénéfice qu'en retire l'usager.

Mal examiner cette distinction entre un impôt et une redevance risquerait de disqualifier l'auteur de l'acte législatif qui sort du champ de ses compétences quand il s'agit d'examiner s'il traite correctement les données personnelles.

Une question d'égalité devant l'impôt se pose quand on diminue une taxe à charge des Bruxellois pour ne pas les exonérer d'un impôt auquel ils seraient soumis de manière égale aux autres.

Une redevance se gère autrement. Il existe par exemple des cartes de riverains à propos des parcmètres. Ce sont des discriminations positives justifiées. Or, il est difficile de justifier une exonération des riverains quand un impôt se base sur des motifs environnementaux.

Dans tous ces cas, recueillir des données personnelles en vue d'une taxation/perception de montants pour l'usage de la voirie dans le cadre d'une légalité contestable peut poser problème.

La commission s'est penchée sur la perception de redevances pour le stationnement public au moyen de parcmètres par des sociétés privées. En cas d'impôt, il est difficile de confier la gestion de certaines infrastructures (un tunnel, un bac ou un pont) à un opérateur privé. Les redevances peuvent quant à elles être fixées par le pouvoir public et perçues ou exploitées par un opérateur privé.

La question de la qualification mérite donc un examen. Elle influe sur le caractère licite du traitement et du type de données à caractère personnel. Du point de vue de la procédure, les impôts suivent les règles du Code des impôts sur les revenus de 1992, notamment en ce qui concerne l'échange d'informations entre les services fiscaux, ou le pouvoir d'investigation. Il faut être attentif aux pouvoirs conférés à un opérateur institutionnel ou privé en fonction de la qualification retenue.

Les enjeux de protection de la vie privée sont maîtrisables pour autant que l'on se penche sur la question. Il

de kwestie onderzoekt. Men zal moeten verduidelijken welke gegevens verwerkt worden om te kunnen beoordelen of ze voldoende beveiligd worden.

Is het noodzakelijk om het exact traject van een voertuig te kennen om de belasting te heffen? In Londen wordt de belasting per kwartaal geheven en is het niet nodig om het traject van de voertuigen te kennen. In dat geval is het niet nodig om de details van de verplaatsingen bij te houden, aangezien de gegevens worden bijgehouden naarmate ze worden verzameld.

Op de vraag of die gegevens over tien jaar voor onwetige doeleinden zullen kunnen worden gebruikt, antwoordt de heer Verschuere dat het niet wenselijk is om die gegevens zo lang te bewaren. Volgens de wet van 21 december 2006 moeten de bepalingen betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer volledig nageleefd worden. Die wet bepaalt dat de gegevens niet langer mogen worden bewaard dan noodzakelijk is voor het nastreven van het vastgestelde doel. De bewaringsduur van de gegevens zal dus worden bepaald door een maandelijks, trimestriële of jaarlijkse belasting die met betwistingstermijnen gepaard gaat.

Het is niet het recht dat de burger beschermt maar het project en de instellingen. Het feit dat er gegevens worden verzameld doet geen probleem rijzen. De aanwending van die gegevens kan voor problemen zorgen. Vandaar dat controle nodig is. Het recht verandert en de technische methodes variëren, alleen het project blijft bestaan. De uitdagingen op het vlak van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer kunnen worden aangenomen, omdat er instellingen bestaan die regulerend optreden en gezag hebben.

De leden van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer zijn leden van de gerechtelijke politie. Ze mogen ambtshalve huiszoeken verrichten en spreken zich uit over de gegrondheid van de klachten. Ze zorgen voor uitvoerbare authentieke akten inzake bemiddeling in verband met de vergoedingen. Ze zijn bevoegd om adviezen uit te brengen en aanbevelingen te formuleren. Het is dus aan dit soort structuur dat er bevoegdheden inzake actieve regulering en controle moeten worden verleend.

In het begin heeft de Kruispuntbank voor de Sociale Zekerheid voor ongerustheid gezorgd. Dat is niet meer het geval, want de bescherming van die gegevens wordt gewaarborgd door een procedure. Er bestaat een netwerk om de gegevens te verspreiden en op te slaan. De controle van de gegevensstromen is niet een louter technologische gelegenheid.

Men moet vooruitlopen op het elektronisch beheer van de tol, dat overal zal worden ingevoerd. De Europese Commissie bemoeit zich liever niet met fiscale aangelegenheden, maar doet dat wel als het vrije verkeer wordt belemmerd. Over twee jaar zullen alle operatoren van elektronische telecommunicatienetwerken hun klanten die daarom vragen

faudra préciser quelles informations sont en jeu pour juger si elles sont suffisamment sécurisées.

Est-il nécessaire de connaître le trajet exact d'un véhicule pour lever la taxe? À Londres, la taxation est trimestrielle et n'exige pas de connaître le trajet de véhicules. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de conserver le détail des déplacements puisque les informations sont capitalisées au fur et à mesure qu'elles sont recueillies.

À la question de savoir si ces données peuvent faire l'objet d'une utilisation illégitime dans dix ans, M. Verschuere répond qu'il n'est pas souhaitable de conserver ces données aussi longtemps. La loi du 21 décembre 2006 dit qu'il faut respecter intégralement les dispositions sur la protection de la vie privée. Elle établit que les données ne peuvent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la poursuite de la finalité déterminée. Une taxation mensuelle, trimestrielle, annuelle assortie de délais de contestation déterminera donc la durée de conservation des données.

Ce n'est pas le droit qui protège le citoyen, mais bien le projet et les institutions. Le fait de recueillir des données ne pose pas problème. C'est son usage qui peut poser problème. D'où la nécessité d'un contrôle. Le droit change et les méthodes techniques varient, seul le projet se maintient. Les enjeux de la protection de la vie privée sont maîtrisables parce qu'il existe des institutions qui sont des régulateurs et qui détiennent un pouvoir.

Les membres de la Commission de la Protection de la Vie privée sont membres de la police judiciaire. Ils peuvent perquisitionner d'office et se prononcent sur le caractère fondé des plaintes. Ils produisent des actes authentiques exécutoires en matière de médiation sur les indemnités. Ils ont un pouvoir d'avis et de recommandation. C'est donc à ce genre de structure qu'il faut donner des pouvoirs de régulation active et de contrôle.

À ses débuts, la Banque Carrefour de la Sécurité sociale a suscité des inquiétudes. Ce n'est plus le cas, car la protection de ces données est garantie par une procédure. Il existe un réseau de dispersion et de stockage des données. Le contrôle des flux ne réside pas purement dans une technologie.

Il faut anticiper la gestion électronique du paiement routier, qui va se généraliser. La Commission européenne n'aime pas intervenir dans les questions fiscales, mais elle s'en préoccupe s'il y a entrave à la libre circulation. Dans deux ans, tous les opérateurs de réseaux de télécommunication électronique devront fournir, à leurs clients qui le

een systeem moeten bezorgen dat in hun auto zal worden geïnstalleerd en waarmee ze overal op het grondgebied van de Europese Unie, waar elektronische betaalsystemen bestaan, zullen kunnen betalen.

De transporteurs en alle professionals uit de transportsector zullen als eersten geen vignettes in verschillende steden meer willen kopen. Ze zullen willen beschikken over een elektronisch betaalsysteem in voertuigen om zich door de Europese Unie te verplaatsen. Als men niet vooruitloopt op de kwestie van de elektronische betalingen en zich beperkt tot een systeem met vignettes, dreigt men de zaken te compliceren. Voor de parkeerruimten bestaat er trouwens al een elektronisch betaalsysteem.

De MOBIB-kaart van de MIVB heeft niet tot grote parlementaire debatten over de aanleg van databases of de consolidatie van de oorspronkelijke gegevens geleid. Thans haalt de MIVB de lijst van de 65-plussers die recht hebben op gratis vervoer, uit het rijksregister. Ze vergelijkt dit bestand met dat van haar reizigers en wist niet de gegevens van de mensen die geen abonnee willen zijn.

Als men het echt wil, zijn de uitdagingen beheersbaar. Het staat vast dat de operatoren van goede wil zijn en geen systemen willen ontwikkelen die tot betwistingen leiden. Ze wissen de gegevens na de gewenste termijn.

In verband met elektronische tolheffing stipuleert de wet van 21 december 2006 dat de wet op de elektronische gegevensuitwisseling volledig moet worden nageleefd. Wat de geolocalisatie betreft, moet de gebruiker van de diensten voor een alternatief systeem kunnen kiezen en instemmen met het gebruik van een alternatief systeem dat het anonieme karakter garandeert. De MIVB heeft dat gewaarborgd bij de invoering van het MOBIB-systeem.

In de « Groep 29 », die in Brussel bijeenkomt, komen de autoriteiten van de Europese staten die bevoegd zijn voor de bescherming van de persoonsgebonden gegevens, regelmatig bijeen om problemen te bespreken waarmee ze worden geconfronteerd en om adviezen voor de Europese overheden te formuleren. Deze groep zal weldra een advies verstrekken aan de Europese Commissie inzake het gebruik van de gegevens die noodzakelijk zijn voor elektronische tolheffing op de weg. Het advies zal onder meer gaan over het feit dat het niet altijd nodig is om de afgelegde trajecten in de tijd en de ruimte te kunnen nagaan.

Het komt toe aan de verschillende parlementen om werk te maken van die uitdagingen.

De heer Bruno Lombaert wijst erop dat de wetgever een onderscheid maakt tussen belasting en retributie, maar dat in de wet van 21 december 2006 die begrippen rechtstreeks voortvloeien uit de Grondwet en dus onderworpen zijn aan de controle van het Grondwettelijk Hof en de Raad van State.

demandent, un système qui devra être installé dans leur voiture leur permettant de payer partout où ils se déplacent sur le territoire de l'Union, là où existent des systèmes de paiement électronique.

Les transporteurs et tous les professionnels du déplacement seront les premiers à ne plus vouloir acheter des vignettes dans différentes villes. Ils souhaiteront disposer d'un système de paiement électronique dans leurs véhicules pour se déplacer à travers l'Union européenne. Ne pas anticiper la question du paiement électronique et se limiter à un système de vignettes risque de compliquer la question. D'ailleurs, pour les parkings, il existe déjà un système électronique de paiement.

Le système de la carte Mobib de la STIB n'a pas suscité de grands débats parlementaires sur la constitution des bases de données ou la consolidation des données d'origine. Actuellement, la STIB puise dans le registre national la liste des personnes de plus de 65 ans qui ont droit à la gratuité. Elle consolide ce fichier avec celui de ses clients et n'efface pas les données des gens qui ne souhaitent pas être abonnés.

À condition de s'en préoccuper, les enjeux sont maîtrisables. Il est certain que les opérateurs sont de bonne volonté et ne souhaitent pas développer des systèmes qui suscitent des contestations. Ils effacent les données après le délai souhaité.

Pour le télépéage, la loi du 21 décembre 2006 stipule que la loi sur les communications électroniques doit être respectée intégralement. Pour tout ce qui concerne la géolocalisation, le preneur de services doit avoir le choix d'un système alternatif et donner son consentement à l'utilisation d'un système alternatif qui garantit l'anonymat. La STIB l'a garanti lors de la mise en place du système Mobib.

Au sein du « Groupe 29 » qui se réunit à Bruxelles, les autorités de protection des données privées des États européens se réunissent régulièrement pour discuter de problèmes auxquels ils sont confrontés et formulent des avis à l'égard des autorités européennes. Ce groupe rendra bientôt un avis à la Commission européenne pour encadrer l'utilisation des données nécessaires au télépéage routier. L'avis portera notamment sur le fait qu'il n'est pas toujours nécessaire de pouvoir retracer les trajets parcourus dans le temps et l'espace.

Il revient aux différents Parlements de faire retentir ces enjeux.

M. Bruno Lombaert signale que le législateur a fait la distinction entre un impôt et une redevance, mais que dans la loi du 21 décembre 2006 ces notions découlent directement de la Constitution et sont donc sujettes au contrôle de la Cour constitutionnelle et du Conseil d'État.

De heer Stefan Verschuere is het daarmee eens. Die kwestie moet nader onderzocht worden. Een memorie van toelichting van een wet zegt niet noodzakelijk de waarheid. Een goede motivering – en geen improvisatie – zal voor de juiste kwalificatie zorgen.

De heer Frédéric Dobruszkes verduidelijkt dat hij zich geen zorgen maakt over wat men over tien jaar zal doen met de gegevens die vandaag worden verzameld, maar wel wat men over tien jaar zal doen met de gegevens die op dat moment zullen worden verzameld. Het is niet nodig dat het tolsysteem de verplaatsingen kan nagaan, maar die mogelijkheid bestaat. De spreker vindt dat helemaal niet geruststellend, als men nagaat in welke richting de controle en het toezicht op de bevolking al meer dan een decennium evolueren.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux dankt de sprekers, maar ze deelt niet het optimisme van de heer Verschuere over de manier waarop de persoonsgebonden gegevens zullen worden gebruikt. Men moet zich eerst zorgen maken over het huidige gebruik van de gegevens die vandaag worden verzameld. We beleven in een Orwelliaanse samenleving. Daarom verkiest mevrouw Rousseaux een systeem met vignettes.

De heer Stefan Verschuere deelt de ongerustheid van mevrouw Jacqueline Rousseaux. Het is met een gsm mogelijk om de verplaatsingen van een persoon minuut per minuut na te gaan. Wie zal geïnteresseerd zijn in de verplaatsingen van een voertuig? Men moet dus controleren hoe die gegevens worden gebruikt.

Voorzitter Olivia P'Tito benadrukt dat het Parlement hoorzittingen heeft georganiseerd om rekening te houden met al die kwesties alvorens wetgevend op te treden. Ze dankt de verschillende sprekers en deelt mee dat er over dit onderwerp nog andere hoorzittingen zullen worden georganiseerd in overleg met de andere commissievoorzitters.

#### **IV. Hoorzitting van 4 februari 2009**

##### **IV.1. Hoorzitting met de heer Bram Claeys, beleidsmedewerker energie, klimaat en mobiliteit bij Bond Beter Leefmilieu**

De heer Bram Claeys neemt zich voor de problematiek rond stadstol in een ruimer kader te plaatsen door onder meer ook over rekeningrijden en brandstoffen te spreken. Bond Beter Leefmilieu is de federatie van de milieubewegingen in Vlaanderen die zich buigt over allerhande milieuthema's op Vlaams, nationaal en internationaal niveau. Mobiliteit is één van haar belangrijkste werkingsthema's.

Transport en milieu vormen een duo dat niet altijd op evidente wijze samengaat. Dankzij de geleverde inspanningen uit het verleden heeft men kunnen vaststellen dat

M. Stefan Verschuere partage cet avis. Il faudra examiner cette question de plus près. Un exposé des motifs d'une loi ne dit pas forcément la vérité. La bonne motivation – et non l'improvisation – donnera la bonne qualification.

M. Frédéric Dobruszkes précise qu'il ne s'est pas inquiété de ce qui se fera dans dix ans des données récoltées aujourd'hui, mais bien de ce qui, dans dix ans, sera fait des données qui seront récoltées à ce moment-là. Le système de péage ne requiert pas nécessairement la traçabilité des déplacements, mais il la permet et l'orateur estime que cela n'a rien de rassurant si l'on observe l'évolution du contrôle et de la surveillance de la population depuis plus d'une décennie.

Mme Jacqueline Rousseaux remercie les orateurs, mais ne partage pas l'optimisme de M. Verschuere sur la façon dont seront utilisées les données à caractère personnel. Il faut commencer par s'inquiéter de l'utilisation actuelle des données récoltées aujourd'hui. La société est devenue orwellienne. C'est pourquoi Mme Rousseaux préfère un système de vignettes.

M. Stefan Verschuere confirme les inquiétudes de Mme Jacqueline Rousseaux. Il est possible au moyen de son GSM de retracer minute par minute les déplacements qu'elle a effectués. Mais qui sera intéressé de connaître les déplacements de son véhicule? Il faut donc contrôler l'usage qui est fait de ces informations.

La Présidente Olivia P'Tito souligne que le Parlement a précisément organisé des auditions pour anticiper toutes ces questions avant de légiférer. Elle remercie les différents intervenants et annonce que d'autres auditions seront encore organisées sur ce sujet, en concertation avec les autres présidents des commissions.

#### **IV. Auditions du 4 février 2009**

##### **IV.1. Audition de M. Bram Claeys, chargé de mission énergie, climat et mobilité au Bond Beter Leefmilieu**

M. Bram Claeys se propose d'inscrire la problématique du péage urbain dans un cadre plus large, en évoquant notamment aussi la tarification à l'usage et les carburants. Le Bond Beter Leefmilieu est une association de défense de l'environnement en Flandre qui se penche sur toute une série de thématiques liées à l'environnement au niveau flamand, national et international. La mobilité est l'un des sujets les plus importants.

Le transport et l'environnement vont de pair et la cohabitation n'est pas toujours aisée. Les efforts fournis dans le passé ont permis de constater une réduction des émissions



de klassieke emissies (minder lood door loodvrije benzine, SO<sub>2</sub>, enz.) dalen. Toch blijven knelpunten bestaan zowel op het gebied van luchtvervuiling als in andere domeinen.

Op de kaart vormt België een rode vlek binnen Europa voor Nox-emissie (42 % afkomstig uit de transportsector) en fijn stof (30 % afkomstig uit de transportsector). Ook broeikasgasemissies vormen een probleem : 18 % ervan is afkomstig uit de transportsector. In tegenstelling tot de landbouw en de industrie blijft het aandeel van de transportsector voor deze uitstoot stijgen. Men verwacht een stijging van nog eens 20 % tegen 2020.

Eén derde van de Belgen is blootgesteld aan een te grote geluidshinder, voornamelijk ten gevolge van verkeer.

Deze hinder evolueert in functie van het verkeersvolume en het gekozen transportmiddel. Men dient derhalve in te grijpen op deze twee vlakken door ervoor te zorgen dat burgers en bedrijven de mobiliteitsbehoeften op een duurzame wijze kunnen invullen.

Het openbaar vervoer moet verbeteren en niet-optimale vervoersmiddelen moeten gestuurd worden. Er bestaat geen golden bullet. Er is nood aan een waaier van maatregelen.

Diverse overheden proberen sinds decennia de knelpunten te verhelpen. Deze maatregelen zijn onvoldoende om een aanvaardbare kwaliteit te bereiken.

Ruimtelijke ordening is een belangrijke oorzaak van blootstelling aan verkeershinder en zal een belangrijke rol spelen bij het vinden van oplossingen. Men zal een verdichting realiseren door stadskernen aantrekkelijker te maken. Hierdoor vermindert de af te leggen afstand. Zowel de zachte transportmodi (fietsen, te voet gaan) als autodelen verdienen financiële ondersteuning. De uitwerking van het GEN verloopt veel te traag doordat het onvoldoende middelen krijgt. Dit vergt bijkomende inspanningen. Daarnaast moet men erop toezien dat alternatieven daadwerkelijk gebruikt worden. Dit kan gebeuren door de slimme kilometerheffing, stadstol of andere varianten ervan.

De overheid kan de samenstelling van het wagenpark sturen via een combinatie van normering en financiële instrumenten. De overheid maakt te weinig gebruik van deze laatste. Zij vormen nochtans de sleutel tot oplossingen. Een financiële hervorming dient coherent en omvattend te zijn. Coherentie betekent dat voor alle aspecten van eenzelfde probleem eenzelfde lijn aangehouden wordt zodanig dat de maatregelen mekaar versterken. Omvattend zijn, betekent dat alle mogelijke aspecten op eenzelfde manier gestuurd worden. Bij de aankoop behelst dit bijvoorbeeld eenzelfde aanpak van de belasting op de inverkeerstelling en de we-

classiques (moins de plomb grâce à l'essence sans plomb, moins de SO<sub>2</sub>, etc.). Toutefois, certains points noirs persistent tant en matière de pollution de l'air que dans d'autres domaines.

La Belgique est représentée par une tache rouge sur la carte européenne des émissions d'oxydes d'azote (42 % proviennent du secteur des transports) et de particules fines (30 % proviennent du secteur des transports). Les émissions de gaz à effet de serre posent également problème : 18 % proviennent du secteur des transports. Contrairement à ce qui se passe dans l'agriculture et l'industrie, la part du secteur des transports dans ces émissions ne cesse d'augmenter. On s'attend encore à une croissance de 20 % d'ici à 2020.

Un tiers des Belges est exposé à de trop fortes nuisances sonores, principalement causées par la circulation.

Ces nuisances varient en fonction de l'intensité de la circulation et du moyen de transport choisi. Il faut donc intervenir à ces deux niveaux en veillant à ce que les citoyens et les entreprises puissent assurer de manière durable leurs besoins en matière de mobilité.

Il faut améliorer les transports en commun et prendre des mesures à l'égard des moyens de transport non optimaux. Il n'y a pas de solution magique. Il est nécessaire d'adopter toute une série de mesures.

Depuis des décennies, diverses autorités se sont attaquées à la résolution de ces points noirs. Ces mesures sont insuffisantes pour parvenir à une qualité acceptable.

L'aménagement du territoire est une cause importante d'exposition aux nuisances liées à la circulation et jouera un rôle déterminant dans la recherche de solutions. On parviendra à une densification en rendant les noyaux urbains plus attractifs. On réduit ainsi la distance à parcourir. Il faut encourager financièrement aussi bien les modes de déplacement doux (vélo, marche) que le partage de voitures. La réalisation du RER est beaucoup trop lente car on ne lui consacre pas suffisamment de moyens. Il faut fournir des efforts supplémentaires. Il faut en outre s'assurer que ces solutions de remplacement sont effectivement utilisées. Cela peut se faire par le biais d'une taxation kilométrique intelligente, un péage urbain ou d'autres variantes.

Les autorités peuvent exercer une influence sur la composition du parc automobile via une combinaison de normes et d'instruments financiers. Or, les autorités n'utilisent pas assez ces derniers. Il sont pourtant la clé pour trouver des solutions. Une réforme financière doit être cohérente et globale. La cohérence signifie adopter une même ligne dans tous les aspects d'un même problème afin que les mesures se renforcent mutuellement. La globalité signifie que tous les éventuels aspects doivent être traités de la même manière. Cela signifie par exemple une même approche de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation

gentaks. Bij het gebruik behelst dit zowel slimme kilometerheffing als parkeertarieven en brandstofaccijnzen.

In vergelijking met andere landen kent België een grote en toenemende bedrijfsvloot. De keuze die bedrijven maken, hebben een directe impact op het verkeer. Op termijn stromen die wagens door op de tweedehandsmarkt.

Aangezien de hinder verschillende aspecten betreft (broeikaseneffect, luchtvervuiling, lawaai) moeten deze op een transparante wijze tegenover mekaar worden afgewogen. De bestaande instrumenten zoals de euronormen zijn te statisch en onvolledig (roetfilter). De CO<sub>2</sub>-vervuiling wordt hierbij niet in aanmerking genomen. De keuringsgegevens in verband met CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen een element vormen voor de belastinghervorming. Ook kan men roetfilters of betere banden financieel stimuleren.

Mevrouw Els Ampe heeft daarom een voorstel van ordonnantie ingediend op basis van de Ecoscore. Vlaanderen heeft dit instrument ontwikkeld waarbij de verschillende milieu-aspecten van wagens tegenover mekaar worden afgewogen (broeikaseneffect, luchtvervuiling en lawaaihinder). Men kan discussiëren over de afweging van deze verschillende aspecten. Het voordeel van dit systeem is zijn transparantie en zijn objectiviteit. Het kan tot basis dienen voor de differentiëring van financiële stimuli. Het verschil dient ook significant te zijn om een gedragsverandering teweeg te brengen. De bestaande differentiatie op basis van de pk is gedeeltelijk gerelateerd aan de milieu-uitstoot. De differentie op basis van de ecoscore zal groter moeten zijn dan de bestaande differentiatie.

Daarnaast kan de ecoscore een basis zijn in de communicatie. Een geïntegreerde benadering is belangrijk. Op bepaalde aspecten inzoomen is gevaarlijk. Zo is differentiatie enkel op basis van brandstof te beperkt. Los van het type brandstof is de impact voertuig immers van groter belang. Biobrandstof of elektriciteit zijn maar zo milieuvriendelijk als ze geproduceerd worden. Een differentiatie volgens brandstof is pas aanvaardbaar als duurzame brandstoffen worden aangeboden.

Een ander instrument is de invoering van milieuzones. Bond Beter Leefmilieu is hier voorstander van. Zij kunnen op korte termijn worden ingevoerd en hebben effect op korte termijn. De beste milieuzone is de verkeersvrije zone. De zone in kwestie moet dan voldoende groot zijn. Gent bijvoorbeeld heeft een verkeersvrij centrum, het grootste in Vlaanderen. Daarenboven is het doorsneden met parkings en doorgangswegen.

Een alternatief voor een verkeersvrije zone is de toegang ontzeggen voor bepaalde types voertuigen (bijvoorbeeld zware vrachtwagens, op basis van de ecoscore) of op bepaalde tijdstippen.

lors de l'achat et d'une taxation kilométrique intelligente ainsi que du coût du stationnement et des accises sur le carburant à l'utilisation.

Par comparaison avec d'autres pays, la Belgique compte une flotte importante et croissante de véhicules de société. Le choix des entreprises a une incidence directe sur la circulation. À terme, ces véhicules finissent sur le marché des véhicules d'occasion.

Étant donné que les nuisances portent sur différents aspects (effet de serre, pollution de l'air, bruit), ceux-ci doivent être pondérés de manière transparente. Les instruments existants tels que les normes européennes sont trop statiques et incomplets (filtres à particules). La pollution due au CO<sub>2</sub> n'est pas prise en compte. Les données d'essais relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> peuvent constituer un élément pour la réforme de l'imposition. On peut aussi encourager financièrement le placement de filtres à particules ou de meilleurs pneus.

C'est pourquoi Mme Els Ampe a déposé une proposition d'ordonnance sur la base de l'Ecoscore. La Flandre a développé cet instrument qui pondère les différents aspects environnementaux des véhicules (effet de serre, pollution de l'air, bruit). On peut discuter de la pondération de ces différents aspects. L'avantage d'un tel système est sa transparence et son objectivité. Il peut servir de base pour la différenciation des incitants financiers. La différence doit aussi être significative afin d'entraîner une modification des comportements. La différenciation actuelle, sur la base des chevaux fiscaux est partiellement liée aux rejets dans l'environnement. La différenciation sur la base de l'écoscore devra être plus importante que la différenciation actuelle.

En outre, l'écoscore peut servir de point de départ pour la communication. Une approche intégrée est importante. Il est dangereux de se focaliser sur certains aspects. Ainsi, la différenciation au seul carburant est trop limitée. L'impact du véhicule est plus important que le choix du type de carburant. Les biocarburants ou l'électricité sont aussi respectueux de l'environnement que leur mode de production. Une différenciation selon le carburant n'est acceptable que s'il existe une offre de carburants durables.

Un autre instrument est l'introduction de zones écologiques. Le Bond Beter Leefmilieu est favorable à de telles zones. Elles peuvent être mises en place à court terme et faire effet à court terme. La zone écologique idéale est une zone sans circulation. Une telle zone doit être suffisamment grande. Le centre de Gand, par exemple, est la plus grande zone sans circulation en Flandre. Elle est par ailleurs traversée de parkings et de voies de transit.

Outre la zone sans circulation, on peut créer des zones où l'accès est refusé à certains types de véhicules (par exemples les poids lourds, sur la base de leur ecoscore) ou à certaines heures.

Er zijn ook bevoegdheidsaspecten van belang in de aangehaalde problematiek. De federale overheid is bevoegd voor het aanpassen van de verkeerscode. De Gewesten kunnen beleidsvoorbereidende maatregelen nemen. Het best kan men de zones afstemmen op het buitenland. In Duitsland werden reeds veel zulke zones ingevoerd. Ook hier is coherentie noodzakelijk. In infrastructuurwerken investeren door uitbreiding van het wegennet levert meer verkeer op en zou de inspanningen in verband met tolzones teniet doen. Een uitbreiding van de Brusselse Ring is bijvoorbeeld contraproductief.

Iris 2 leert ons dat de Kyotodoelstelling voor Brussel moeilijk haalbaar is. Bij wijze van besluit stelt de heer Claeys dat Bond Beter Leefmilieu de invoering van een kilometerheffing en andere financiële instrumenten die bijdragen tot een verkeersdaling ondersteunt.

#### **IV.2. Hoorzitting met mevrouw Claire Scohier, adviseur bij Inter-Environnement Bruxelles (IEB)**

Moet stadstol worden beschouwd als de sleutel voor een duurzame stad ?

De drie pijlers van duurzame mobiliteit zijn leefmilieu, economie en sociale maatregelen.

Een groot aantal maatregelen kan natuurlijk enkel betrekking hebben op het milieuaspect.

Dat is het geval in Milaan, waar de beoogde voertuigen tot de meest vervuilende voertuigen behoren. Dat heeft geleid tot een vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies door een hernieuwing van het wagenpark, maar niet tot een vermindering van de files, die toch een negatieve economische factor vormen.

Aangezien de welgestelde bevolking in het centrum woont en de armsten in de rand, wonen heeft de stadstol in Milaan dan ook een sociale barrière gecreëerd.

Voorts heeft het Iris 2-plan als doelstelling de autodruk met 20 % te verlagen. Die druk lijkt evenwel niet af te nemen. Vandaag stelt men in het beste geval een stagnatie vast. De pendelaars gebruiken minder de wagen, maar de Brusselaars doen dat meer.

Er zij op gewezen dat andere steden naar een verlaging van de autodruk met 40 tot 60 % streven.

Bovendien is het wagenpark constant uitgebreid sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog en het beleid heeft lange tijd alles in het teken van de wagen gesteld. Sommige voorstellen in het Iris 2-plan bevorderen die groei nog altijd.

Hoe kan men dan de vicieuze cirkel die de levenskwaliteit in de stad aantast, bijdraagt tot stadsvlucht en daardoor de Brusselse belastinggrondslag verlaagt, doorbreken ?

Les aspects liés aux compétences sont également importants dans cette problématique. Les autorités fédérales sont compétentes pour les modifications du code de la route. Les Régions peuvent prendre des mesures préparatoires. Le mieux est de faire correspondre les zones à ce qui se fait à l'étranger. En Allemagne, de telles zones ont déjà été mises en place. Ici aussi, il faut faire preuve de cohérence. Investir dans des travaux d'infrastructure visant à élargir le réseau routier augmente la circulation et réduirait à néant les efforts liés aux zones de péage. Un élargissement du ring de Bruxelles est par exemple contre-productif.

Iris 2 nous apprend que Bruxelles aura du mal à atteindre les objectifs de Kyoto. En conclusion, M. Claeys déclare que le Bond Beter Leefmilieu soutient la mise en place d'une taxation kilométrique et d'autres instruments financiers qui contribuent à une diminution de la circulation.

#### **IV.2. Audition de Mme Claire Scohier, chargée de mission à Inter-Environnement Bruxelles (IEB)**

Le péage urbain doit-il être considéré comme la clé d'une ville durable ?

Les trois piliers d'une mobilité durable sont l'environnemental, l'économique et le social.

De nombreuses mesures ne peuvent évidemment toucher qu'à l'aspect environnemental.

C'est le cas à Milan, où les véhicules visés sont les plus polluants. Il en résulte une diminution des émissions de CO<sub>2</sub> due au renouvellement du parc automobile mais pas de réduction de la congestion, qui constitue pourtant un facteur économique négatif.

Aussi, dans la mesure où la population aisée habite le centre et les plus pauvres vivent dans la périphérie, le péage milanais a créé une barrière sociale.

Par ailleurs, le plan Iris II s'est fixé comme objectif la réduction de 20 % de la pression automobile. Or, il ne semble pas que la tendance soit à la diminution. Aujourd'hui, on constate tout au plus une stagnation. La circulation des navetteurs diminue mais celle des Bruxellois augmente.

Pour information, d'autres villes visent une réduction de la pression automobile de l'ordre de 40 à 60 %.

En outre, le parc automobile a été en constante augmentation depuis la fin de la seconde guerre mondiale et le politique a longtemps privilégié le « tout à la voiture ». Certaines propositions contenues dans le Plan Iris 2 sont encore de nature à favoriser cette croissance.

Comment dès lors casser le cercle vicieux qui diminue la qualité de vie en ville et contribue à l'exode urbain, diminuant ainsi l'assiette fiscale bruxelloise ?

Het verminderen van de autodruk maakt het mogelijk om doelstellingen in de drie pijlers te behalen : er kan meer ruimte worden besteed voor alternatieve vervoersmodi met een betere levenskwaliteit, een daling van het aantal pendelbewegingen en een stijging van de belastinggrondslag,...

Hoe ?

Het BIM heeft vele scenario's uitgewerkt en getest. Uit zijn analyses blijkt dat er slechts één middel is om de autodruk op korte termijn te verlagen : stadstol heffen.

Er kunnen natuurlijk andere maatregelen worden genomen, onder meer op het vlak van de ruimtelijke ordening, maar de gevolgen ervan laten langer op zich wachten.

Om de doelstellingen van Kyoto 2012 te halen, zouden zowel de pendelaars als de inwoners (eventueel tegen een lager tarief) stadstol moeten betalen. Die maatregel zou met andere maatregelen moeten worden gecombineerd. Een belasting op de parkeerruimten van kantoren in combinatie met stadstol zou het aldus mogelijk maken om de autodruk met 26 % te verminderen.

Iris 2 wil wachten op de ingebruikname van het GEN, aangezien dit laatste werd bestudeerd in combinatie met andere maatregelen om de risico's van stadsvlucht te beperken. Een verbetering van het vervoersaanbod leidt evenwel tot multimodaliteit en niet tot een modale shift. Met andere woorden, het gebruik van het openbaar vervoer neemt toe, maar het gebruik van de auto vermindert niet. Om tot een modale shift te komen, moet de verbetering van het aanbod gepaard gaan met dwingende maatregelen. Het is geenszins nodig om het openbaar vervoersaanbod te verbeteren voordat de stadstol wordt ingevoerd. Inter-Environnement Bruxelles pleit veeleer voor gelijktijdigheid.

De intelligente kilometerheffing is niet in strijd met stadstol, maar kan er een modaliteit van zijn. Die heffing kan natuurlijk op het hele land als op de stad worden toegepast, waar er meer alternatieven voor de wagen bestaan. De intelligente kilometerheffing veronderstelt evenwel dat het Galileo-systeem volledig operationeel is.

Stadstol biedt verschillende voordelen :

- de kosten van het wagengebruik worden geïnternaliseerd : de externe kosten van de wagen liggen viermaal hoger dan die van het openbaar vervoer;
- de balans wordt in evenwicht gebracht in het voordeel van de alternatieve vervoersmodi; stadstol maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker op het niveau van de kosten;
- de gebruiker krijgt een prijssignaal over de schaarsheid van de openbare ruimte;

Le diminution de la pression automobile permet d'atteindre des objectifs sur les trois piliers : plus d'espace peut être consacré aux modes de déplacement alternatifs, avec une meilleure qualité de vie, une diminution de la navette, une hausse de l'assiette fiscale,...

Comment faire ?

L'IBGE a élaboré et testé de nombreux scénarios. De leurs analyses, il ressort qu'un seul moyen permettra de réduire la pression automobile à court terme : le péage urbain.

Il y a bien sûr d'autres mesures à prendre, notamment dans le domaine de l'aménagement du territoire, mais leurs effets sont plus lents.

Les objectifs de Kyoto 2012 supposeraient que l'on applique le péage urbain tant aux navetteurs qu'aux résidents (quitte à les faire bénéficier d'un tarif réduit) et qu'on combine cette mesure avec d'autres. Une taxe sur les parkings des bureaux permettra ainsi, en combinaison avec le péage urbain, de réduire la pression automobile de 26 %.

Iris 2 veut attendre la mise en œuvre du RER, puisque ce dernier a été étudié en combinaison avec d'autres mesures pour limiter les risques d'exode. Toutefois, une amélioration de l'offre de possibilités de déplacements génère, plutôt qu'un transfert modal, de la multimodalité. Autrement dit, l'usage des transports en commun s'accroît sans mordre sur la part de l'automobile. Pour parvenir au transfert modal, cette amélioration de l'offre doit s'accompagner de mesures contraignantes. Il n'est nullement nécessaire d'améliorer l'offre des transports en commun avant d'instaurer le péage. Inter-Environnement Bruxelles prône plutôt la concomitance.

Quant à la taxe kilométrique intelligente, elle n'est pas antinomique au péage mais peut en être une modalité. Elle peut bien sûr s'appliquer à l'échelle du pays comme à l'échelle de la ville, où existent davantage d'alternatives à la voiture. La taxe kilométrique intelligente suppose toutefois la pleine opérationnalité du système Galileo.

Le péage urbain présente plusieurs avantages :

- il internalise les coûts liés à la voiture : les coûts externes de la voiture sont quatre fois plus élevés que ceux du transport public;
- il rééquilibre la balance au profit des modes alternatifs; le péage rend les transports en commun plus compétitifs au niveau du coût;
- il envoie un signal prix à l'utilisateur sur la rareté de l'espace urbain;

- de autodruk en de verontreinigende emissies kunnen met 20 tot 30 % worden verlaagd;
- door de congestie te verminderen wordt er tijdswinst geboekt, wat ook een economische winst is, en stijgt de reïssnelheid van het openbaar vervoer;
- de winsten kunnen gebruikt worden voor de alternatieve vervoersmodi;
- stadstol verschilt van milieutol zoals in Milaan, die de vernieuwing van het wagenpark mogelijk maakt, maar de congestie niet vermindert.

#### *Quid in de buitenlandse steden ?*

##### Londen

De stadstol in Londen had aanvankelijk betrekking op een oppervlakte van 21 km<sup>2</sup>, die in 2006 werd verhoogd tot 40 km<sup>2</sup>. Het gaat om een tol per zone (men betaalt wanneer men binnen de zone rijdt) en niet om een tol bij het binnenrijden van een gebied zoals in Stockholm (men betaalt wanneer men een gebied rond de stad binnenrijdt).

De gevolgen van de stadstol voor het autoverkeer waren onmiddellijk merkbaar : vermindering van de congestie met 30 %, vermindering van de autodruk met 18 %, vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies met 19 %.

De nettowinst (na installatie van de camera's, onderhoud van het materiaal, ...) bedraagt 137 miljoen EUR, die geïnvesteerd worden in openbaar vervoer en in voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

Er moesten weliswaar veel camera's geïnstalleerd worden, maar het systeem is evenwel minder schadelijk voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer dan de opspoorbaarheid via het gps-systeem.

Er zijn geen banen verloren gegaan in het tolgebied, integendeel. Er waren evenmin negatieve gevolgen voor de winkels.

Het verkeer heeft zich niet verplaatst naar de rand van het gebied, aangezien de automobilisten de te betalen parkeerruimten aldaar vermijden.

Ten slotte is de reïssnelheid van het openbaar vervoer toegenomen en gebeuren de leveringen voortaan sneller.

##### Stockholm

In Stockholm wordt stadstol geheven in een gebied van 35 km<sup>2</sup>. Het gaat om tol bij het binnenrijden.

De stadstol had onmiddellijk gevolgen voor het autoverkeer : daling met 19 % van de autodruk en de verminde-

- il permet de diminuer de 20 à 30 % la pression automobile et les émissions polluantes;
- en diminuant la congestion, il permet un gain de temps et donc un gain économique, et accroît la vitesse commerciale des transports en commun;
- il dégage des bénéfices pouvant être réaffectés au profit des modes alternatifs;
- il se distingue d'un péage environnemental comme à Milan, lequel permet le renouvellement du parc automobile mais ne diminue pas la congestion.

#### *Quid dans les villes étrangères ?*

##### Londres

Le péage urbain instauré à Londres portait au départ sur une superficie de 21 km<sup>2</sup>, portée en 2006 à 40 km<sup>2</sup>; il s'agit d'un péage de zone (on paie quand on circule dans la zone) et non d'un péage cordon comme à Stockholm (on paie quand on franchit le cordon).

Les effets du péage sur la circulation automobile ont été immédiats : diminution de 30 % de la congestion, diminution de 18 % de la pression automobile, diminution de 19 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

Le bénéfice net (après installation des caméras, entretien du matériel,...) est de 137 millions EUR, investis dans les transports en commun, les infrastructures cyclistes et piétons.

De nombreuses caméras ont certes dû être installées mais le système est toutefois moins nuisible, en termes de protection de la vie privée, que la traçabilité via le système GPS.

Il n'y a pas eu de perte d'emplois dans la zone de péage, au contraire, et pas davantage d'impact négatif sur les commerces.

La circulation ne s'est pas reportée en bordure de zone, les automobilistes évitant les parkings payants y installés.

Enfin, la vitesse commerciale des transports en commun s'est accrue et les livraisons sont désormais plus rapides.

##### Stockholm

Le péage urbain couvre à Stockholm une superficie de 35 km<sup>2</sup>. Il s'agit d'un péage cordon.

Les effets du péage sur la circulation automobile ont été immédiats : diminution de 19 % de la pression automobile

ring van de autodruk buiten het gebied, vermindering met 14 % van de verontreinigende emissies, modale shift voor 90 % naar het openbaar vervoer waarin enorm geïnvesteerd werd.

De netto-onvangsten bedragen 80 miljoen euro per jaar.

Het gebruik van de fiets is aanzienlijk toegenomen, als ook de reissnelheid van de bussen.

Het aantal ongevallen met lichamelijke letsels is met 5 tot 10% gedaald.

Het aantal leveringen is stabiel gebleven en de levertijd is ingekort.

De evolutie van de handel in Stockholm verschilt niet van de rest van het land.

#### *Waarom niet in Brussel ?*

Op dit ogenblik beschikt men niet over recente gegevens.

De intelligente kilometerheffing zou pas op nationale schaal kunnen worden toegepast in 2016.

Tol bij het binnenrijden van het GEN-gebied zal pas kunnen worden geheven als het GEN operationeel is, dus evenmin vóór 2016.

Het studiebureau Stratec had enkele jaren geleden het scenario van tol bij het binnenrijden ter hoogte van de ring bestudeerd, die aldus zou worden geheven op een oppervlakte van 162 km<sup>2</sup> (tegenover 40 km<sup>2</sup> voor Londen) en een overeenkomst met het Vlaams Gewest zou vereisen.

Er werd daarentegen geen enkele studie uitgevoerd over de mogelijkheden om stadstol in het centrum van de stad zoals in Londen in te voeren.

Stadstol heffen in de Vijfhoek zal niet volstaan, aangezien er amper 95.000 betrekkingen zijn.

Men zou evenwel de Vijfhoek kunnen uitbreiden met de kantoorgebieden (Europese wijk, Noord, Zuid, Louizalaan, ...) te meer daar :

- het gaat om een zone die vlot bereikbaar is met het openbaar vervoer;
- het gaat om een gebied met veel pendelverkeer;
- het gaat om een gebied met economische activiteiten die niet snel gedelokaliseerd worden : overheidsbetrekkingen, financiële diensten, Europese ambtenaren, detailhandel;

et diminution de la pression hors de la zone, diminution de 14 % des émissions polluantes, report à 90 % vers les transports en commun dans lesquels on a énormément investi.

La recette nette est de 80 millions EUR par an.

L'utilisation du vélo a considérablement crû, la vitesse commerciale des bus également.

Les accidents corporels ont baissé de 5 à 10 %.

Les livraisons se sont maintenues en nombre et ont augmenté en rapidité.

L'évolution du commerce ne diffère pas, à Stockholm, de l'ensemble du pays.

#### *Pourquoi pas à Bruxelles ?*

On ne dispose pas à l'heure actuelle de données récentes.

La taxe kilométrique intelligente ne pourra être appliquée au niveau national qu'en 2016.

Un péage cordon à l'échelle du RER ne pourra être réalisé que lors de la mise en œuvre du RER, soit pas avant 2016 non plus.

Le bureau d'études STRATEC avait il y a quelques années étudié le scénario d'un péage cordon à hauteur du ring, qui couvrirait dès lors une surface de 162 km<sup>2</sup> (pour 40 km<sup>2</sup> à Londres) et nécessiterait un accord avec la Région flamande.

Aucune étude n'a par contre été faite sur les possibilités d'instauration d'un péage semblable à l'expérience londonienne à l'échelle du cœur de la ville.

Etablir le péage dans la zone du pentagone ne suffira pas puisqu'on y recense à peine 95.000 emplois.

On pourrait néanmoins élargir le pentagone aux zones de bureaux (quartier européen, Nord, Midi, Louise,...), d'autant plus que :

- il s'agit d'une zone bien desservie en transports en commun;
- il s'agit d'une zone générant un important trafic de navettes;
- il s'agit d'une zone comprenant des activités économiques peu sujettes à délocalisation : emplois publics, services financiers, fonctionnaires européens, commerces de détail;

- 40 % van de gezinnen die in Brussel wonen over geen wagen beschikt, in die zone komt men tot 50-60%;
- het Gewest alleen kan optreden om stadstol in dat gebied te heffen,
- de maatregel ongeveer 120 miljoen euro bruto per jaar zou opbrengen, waarvan de helft zou kunnen worden geïnvesteerd in alternatieve vervoersmodi.

Wat de technische modaliteiten betreft, dient voorrang te worden gegeven aan een tolgebied zoals in Londen, waarin zowel de pendelaars als de bewoners moeten betalen (met een lager tarief voor deze laatsten).

Een systeem met camera's zou het mogelijk maken om systemen in de voertuigen te vermijden en zou vrij eenvoudig kunnen worden ingevoerd.

Dat systeem heeft als voordeel dat het moduleerbaar is. Men kan zich aldus inbeelden dat het slechts op bepaalde dagen op bepaalde uren werkt (bijvoorbeeld in de week tussen 7.00 en 19.00 uur).

Ten slotte zou men het openbaar vervoer, gedeelde wagens, tweewielers, taxi's, voertuigen van gehandicapten, enz... kunnen vrijstellen van de stadstol.

*Drie veronderstellingen die uit de wereld moeten worden geholpen.*

Eerste veronderstelling : het risico van delocalisatie.

Delocalisatie naar de rand is een fenomeen dat van de jaren '60 dateert. Er was toen al delocalisatie. Voorbeelden uit het buitenland tonen aan dat stadstol niet onvermijdelijk leidt tot delocalisatie van de economische activiteiten.

Congestie is een belangrijke factor die bijdraagt tot de verspreiding van de economische activiteiten.

De handelszones in de betrokken gebieden maken hier doorgaans een positieve evolutie door.

De levertijden verminderen, wat aldus economische winsten oplevert.

Stadstol kan ten slotte jobs voor de Brusselaars vrijmaken, aangezien de pendelaars hun jobs buiten het tolgebied zullen zoeken.

Tweede veronderstelling : de sociale ongelijkheden.

Uit kaarten die het Nationaal Instituut voor de Statistiek in de loop van de jaren '90 heeft opgesteld, blijkt dat de mensen met de laagste inkomens veeleer in het centrum van de stad wonen en meer blootgesteld worden aan de door het

- 40 % des ménages habitant Bruxelles ne disposent pas de voiture, dans cette zone on arrive à 50-60 %;
- la Région peut agir seule pour mettre le péage en œuvre dans cette zone;
- la mesure rapporterait environ 120 millions EUR bruts par an, dont la moitié pourrait être réinvestie dans les transports alternatifs.

Quant aux modalités techniques, il convient de privilégier un péage de zone à la londonienne qui s'applique tant aux navetteurs qu'aux résidents (avec tarif réduit pour ces derniers).

De même, un système de caméras permet d'éviter les systèmes embarqués dans le véhicule et suppose une mise en œuvre relativement simple.

Ce système a l'avantage d'être modulable. On pourrait ainsi imaginer qu'il ne soit d'application que certains jours à certaines heures (par exemple en semaine entre 7h et 19h).

On pourrait enfin exempter les transports en commun, les voitures partagées, les deux-roues, les taxis, les voitures de personnes handicapées, ...

*Il convient de tordre le cou à trois présupposés.*

Premier présupposé : le risque de délocalisation.

Les délocalisations vers la périphérie sont un phénomène qui prend sa source dans les années 60; les délocalisations existent donc déjà. Les exemples étrangers montrent que le péage ne conduit pas inévitablement à la délocalisation des activités économiques.

La congestion est un facteur de dispersion important de l'activité économique.

Les secteurs commerçants des zones concernées connaissent en moyenne une évolution positive.

Les temps de livraison diminuent, générant ainsi un gain économique.

Le péage peut enfin permettre de libérer des emplois pour les Bruxellois puisque les navetteurs chercheront des emplois en dehors de la zone payante.

Deuxième présupposé : les inégalités sociales.

Des cartes réalisées dans le courant des années 90 par l'Institut national de Statistique montrent que les gens aux revenus les plus faibles habitent plutôt dans le centre de la ville, davantage exposé aux nuisances générées par la cir-

autoverkeer voortgebrachte hinder, terwijl ze meestal zelf geen wagen gebruiken.

Als er geen tol wordt ingevoerd, zijn het de armen die opdraaien voor de externe kosten die worden gemaakt door de rijkere klassen.

Als de ontvangsten worden bestemd voor het openbaar vervoer, wordt het eventuele degressieve karakter van de tol ruimschoots gecompenseerd.

De invoering van stadstol in het gebied waar de kansarme bevolking woont, zal de levenskwaliteit verbeteren; bewoners en pendelaars van de tweede kroon zullen de prijs betalen voor de milieuschade in dat gebied.

Ten slotte kan men compenserende maatregelen overwegen voor de gezinnen met een bescheiden inkomen (bijvoorbeeld een Cambio-abonnement).

Derde veronderstelling : de ontoereikende capaciteit van het openbaar vervoer.

De situatie van het openbaar vervoer is niet rampzalig.

Het aanbod in het betrokken gebied volstaat.

De vermindering van de autodruk zal het openbaarvervoersaanbod verbeteren zonder het aantal voertuigen te verhogen : door de congestie kunnen we verschillende voertuigen van het openbaar vervoer niet inzetten (wegens de lage reissnelheid moeten meer voertuigen worden ingezet voor eenzelfde passagefrequentie).

Het aanbod wordt duidelijk verbeterd en die trend zal zich doorzetten.

Kortom, stadstol leidt ertoe dat de burgers tot het inzicht komen dat ze geen voertuig hoeven te bezitten om zich te verplaatsen. Stadstol maakt de verplaatsingen gemakkelijker en goedkoper voor de gemeenschap.

### **IV.3. Hoorzitting met de heer Ben Bellekens, medewerker van de BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)**

De heer Ben Bellekens herinnert er op zijn beurt aan dat het autoverkeer sterk gegroeid is. In de periode 1990-2005 stelt men een stijging van het Belgisch wagenpark vast met 27 %. In Brussel een stijging van 18 %. Volgens IRIS 2 blijft het autoverkeer groeien en zal het tegen 2015 volledig vastzitten. Het federaal planbureau stelt in een rapport van mei 2008 dat tegen 2020 het wegverkeer met 17 % zal stijgen. Een zeer recente studie van januari 2009 van Transport

automobile, alors qu'ils ne sont généralement pas des usagers de la voiture.

En l'absence de péage, ce sont les pauvres qui paient pour les coûts externes générés par les classes plus aisées.

L'affectation des recettes aux transports en commun compense largement le caractère éventuellement dégressif du péage.

L'instauration du péage dans la zone où se concentre le public le plus précaire va améliorer la qualité de vie de ses habitants; les habitants et navetteurs de la deuxième couronne payeront le prix pour les dégâts environnementaux créés dans cette zone.

On peut enfin envisager des mesures compensatoires pour les familles à revenus modestes (abonnement Cambio par exemple).

Troisième présupposé : la capacité insuffisante des transports en commun.

La situation des transports en commun n'est pas catastrophique.

L'offre dans la zone visée est suffisante.

La diminution de la pression automobile va améliorer l'offre des transports en commun à nombre de véhicules égal : la congestion nous prive de plusieurs véhicules de transport en commun par jour (une mauvaise vitesse commerciale impose, pour une même fréquence de passage, plus de véhicules en service).

Une amélioration nette de l'offre est en cours et va se poursuivre.

En conclusion, le péage urbain permet aux citoyens de dissocier l'idée de possession d'un véhicule de la nécessité de se déplacer; il rend nos déplacements plus faciles et moins coûteux pour la collectivité.

### **IV.3. Audition de M. Ben Bellekens, collaborateur du BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)**

M. Ben Bellekens rappelle à son tour que la circulation automobile a fortement augmenté. Au cours de la période 1990-2005, le parc automobile belge a augmenté de 27 %. À Bruxelles, l'augmentation a été de 18 %. Selon Iris 2, la circulation automobile va continuer d'augmenter et arrivera à saturation complète en 2015. Le Bureau fédéral du Plan indique, dans un rapport de mai 2008, que la circulation routière augmentera de 17 % d'ici à 2020. Une étude très



& Mobility Leuven <sup>(3)</sup>, in opdracht van de federale overheid, voorspelt een verdubbeling van de files tegen 2020. In Brussel zal de stijging het hoogst zijn.

Ondanks investeringen blijft het autoverkeer groeien. Men noteert een groei van het stedelijk openbaar vervoer (MIVB op 10 jaar +50 % reizigers), een groei van het spoorverkeer (NMBS op 10 jaar +50 % reizigers) en een groei van het fietsverkeer (van 1 % naar 4 % in de afgelopen legislatuur volgens minister Pascal Smet). Ook carsharing kent een groot succes. (Cambio telt 4000 leden in 2009, afgelopen jaar een stijging met 45 %).

Nochtans zijn er veel kwalijke gevolgen verbonden aan een ontembare groei van het autoverkeer.

Het schaadt de commerciële snelheid van het bovengronds openbaar vervoer (dit betekent tot 20 % productiekost voor de MIVB). Ondanks de verbetering van de voertuigtechnologie stelt men een stagnatie vast van de daling van fijn stof en NO<sub>x</sub> sinds 2004 wat de gezondheid schaadt. Men observeert een blijvende stijging van CO<sub>2</sub>. Dit schaadt het klimaat. Het verkeerslawaai neemt toe. De auto vreet publieke ruimte en plaats van voetganger, fietser en het openbaar vervoer aan. Een auto staat immers voor 90 % van de tijd stil en betekent dus geen efficiënt gebruik van de publieke ruimte.

Wildparkeren en parkeren in dubbele file zijn het gevolg van de mobiliteitscrisis. Het leidt tot stadsvlucht als gevolg van een verminderde leefbaarheid. De verminderde bereikbaarheid van Brusselse bedrijven leidt op zijn beurt tot een delocalisatie naar de Rand.

De heer Bellekens toont vervolgens een kaart met een concentratie aan NO<sub>x</sub> en CO<sub>2</sub>-vervuiling in Europa waarbij België donker kleurt. Enkel investeren in openbaar vervoer, stappen en trappen doet het autoverkeer niet afnemen. Er is geen modal shift. Het beleid loopt de vervoersvraag achterna in plaats van het te sturen.

Er is nood aan samenhangende mix van maatregelen die de mobiliteit sturen.

Maatregelen op vlak van ruimtelijke ordening dringen zich op : bijvoorbeeld een grotere mix of een verdichting nabij openbaar vervoersknooppunten. Nieuwe stadsdelen (bijvoorbeeld T&T en Josaphat) moeten op voorhand ontsloten worden met kwaliteitsvol openbaar vervoer. Men moet mensen aanmoedigen om in de stad te komen wonen zonder ze te veroordelen tot het gebruik van een wagen.

(3) Men kan deze studie raadplegen op [www.tmleuven.be](http://www.tmleuven.be).

récente, de janvier 2009, réalisée par Transport & Mobility Leuven <sup>(3)</sup> pour le compte des autorités fédérales, prévoit que les bouchons doubleront d'ici 2020. C'est à Bruxelles que l'augmentation sera la plus forte.

En dépit des investissements, la circulation automobile continue d'augmenter. On note une croissance des transports en commun urbains (le nombre de voyageurs sur les lignes de la STIB a augmenté de 50 % en 10 ans), du trafic ferroviaire (le nombre de voyageurs transportés par la SNCB a augmenté de 50 % en 10 ans) et des déplacements à vélo (de 1 % à 4 % au cours de la législature écoulée selon le ministre Pascal Smet). Le partage de voitures rencontre lui aussi un franc succès (Cambio compte 4.000 membres en 2009, soit 45 % d'augmentation en un an).

Néanmoins, la croissance indomptable de la circulation automobile s'accompagne de conséquences fâcheuses.

Elle nuit à la vitesse commerciale des transports en commun de surface (cela représente jusqu'à 20 % du coût de production de la STIB). Malgré une amélioration technologique des véhicules, on constate que les émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, qui sont néfastes pour la santé, ont cessé de diminuer depuis 2004. Les émissions de CO<sub>2</sub> ne cessent d'augmenter, ce qui est néfaste pour le climat. Le bruit de la circulation augmente. La voiture accapare l'espace public et prend la place des piétons, des cyclistes et des transports en commun. En effet, une voiture est à l'arrêt 90 % du temps, ce qui ne constitue pas une utilisation efficace de l'espace public.

Les stationnements sauvages et en double file sont une conséquence de la crise de la mobilité. Et une réduction de la qualité de vie entraîne un exode urbain. L'accessibilité réduite de Bruxelles pousse ensuite les entreprises à se délocaliser en périphérie.

M. Bellekens présente ensuite une carte avec les concentrations d'oxydes d'azote et de particules fines en Europe, où la Belgique apparaît en couleur sombre. Limiter les investissements aux transports en commun, à la marche et au vélo ne fera pas reculer la circulation automobile. Il n'y a pas de transfert modal. La politique est en retard : elle vient après la demande de transports au lieu de la précéder.

Il faut un mélange cohérent de mesures afin de répondre aux problèmes de mobilité.

Des mesures s'imposent en matière d'aménagement du territoire : une plus grande mixité ou une densification à proximité des plaques tournantes en matière de transports en commun par exemple. Il faut d'abord désenclaver les nouveaux quartiers (Tour & Taxis et Josaphat par exemple) grâce à des transports en commun de qualité. Il faut encourager les gens à venir vivre en ville sans les condamner à utiliser une voiture.

(3) Consultable sur le site [www.tmleuven.be](http://www.tmleuven.be)

Een geïntegreerd kwaliteitsvol openbaar vervoer impliceert een aanbod met hoge frequenties ook in het weekend en 's avonds in Brussel en in de GEN-zone. Het huidige aanbod schiet tekort.

Men dient het STOP-principe toe te passen bij de aanleg publieke ruimte in de stad. Het staat voor : eerst stappers, trappers, openbaar vervoer en dan pas privé vervoer. Dikwijls stelt men een omgekeerde aanpak vast.

De heer Bellekens is verder opgetogen over de goedkeuring van de ordonnantie betreffende een coherent gewestelijk parkeerbeleid en pleit voor strengere normen voor kantoren in zones goed bediend door het openbaar vervoer (zone A). In Centrum Londen telt men één parkeerplaats per 1115 m<sup>2</sup> tegen één parkeerplaats per 200 m<sup>2</sup> in de zones A te Brussel<sup>1</sup>.

Een logistiek plan voor Brussel met stedelijke distributiecentra met spoor- en wateraansluiting ontbreekt.

Iris 2 onderstreept dat de invoering van een tarifiering voor het gebruik van het wegennet nodig is om een daling van 20 % autoverkeer of meer te halen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Onder rekeningrijden verstaat men een verzamelterm voor verschillende systemen. Een cordon tolheffing wordt toegepast enkel als je de zone betreedt (bijvoorbeeld in Stockholm en Singapore). Een charged area zoals in London wordt toegepast niet enkel als je de zone betreedt maar ook als men zich in de zone verplaatst. Distance pricing is een satellietgestuurd systeem waar je je ook bevindt (zoals kilometerheffing voor vrachtwagens in Duitsland).

Bij een keuze van een systeem voor Brussel dient men volgende context in herinnering te brengen.

Er zijn 350.000 pendelaars iedere dag waarvan ± 60 % met de auto komt. De Brusselaar houdt ook van zijn auto : ± 60 % gebruikt zijn auto voor woon-werkverplaatsingen (65 % van alle autoverplaatsingen zijn minder dan 5 km bijvoorbeeld naar de scholen). Er is een toename van de verkeersdruk in het weekend en 's avonds. Zaterdag zijn minstens even druk als weekdagen. Niet alleen het centrum, gans het Gewest en het hinterland gaat gebukt onder de verkeersdruk. Een groot deel van de vervuiling komt van de Grote Ring.

BRAL pleit voor een systeem dat niet enkel pendelaars viseert maar ook de Brusselaars. De plaats die pendelaars

Des transports en commun intégrés et de qualité impliquent une offre avec des fréquences élevées, y compris le soir et le week-end, à Bruxelles et dans la zone RER. L'offre actuelle est insuffisante.

Il faut mettre en œuvre le principe « STOP » en aménageant l'espace public en ville. La priorité est accordée, dans l'ordre, aux piétons (Stappers), aux cyclistes (Trappers), aux transports en commun (Openbaar vervoer) et seulement après aux véhicules particuliers (Privé vervoer). Souvent, on constate une approche inverse.

M. Bellekens est par ailleurs ravi de l'adoption de l'ordonnance relative à une politique de stationnement régionale cohérente et plaide en faveur de normes plus sévères pour les bureaux situés dans des zones bien desservies par les transports en commun (zone A). Au centre de Londres, on compte un emplacement de parking pour 1115 m<sup>2</sup> de bureaux alors qu'à Bruxelles il y a un emplacement pour 200 m<sup>2</sup> dans les zones A.

Ce qui manque aussi à Bruxelles, c'est un plan logistique avec des centres de distribution urbains reliés au rail et à la voie d'eau.

Iris 2 souligne la nécessité d'introduire une tarification pour l'utilisation du réseau routier afin de réduire de 20 % ou plus la circulation automobile en Région de Bruxelles-Capitale.

Le péage urbain est un terme générique qui regroupe une série de systèmes. Le péage cordon est appliqué lorsque l'utilisateur franchit la limite de zone (à Stockholm et Singapour par exemple). Le péage de zone, comme à Londres, est appliqué non seulement lorsque l'utilisateur entre dans la zone mais aussi lorsqu'il se déplace à l'intérieur des limites de la zone. Le péage d'infrastructure ou de réseau suppose la mise en place d'un système (par satellite) d'information en temps réel sur la position et le déplacement des automobilistes (péage kilométrique pour les camions en Allemagne).

Le choix du système pour Bruxelles doit tenir compte du contexte suivant.

Quelque 350.000 navetteurs, dont 60 % d'automobilistes, se rendent quotidiennement à Bruxelles. Les Bruxellois aussi aiment se déplacer en voiture : environ 60 % des déplacements domicile-travail se font en voiture (65 % des déplacements en voiture concernent des distances inférieures à 5 km, pour se rendre à l'école par exemple). La densité du trafic est en augmentation le soir et le week-end. La densité du trafic est presque aussi importante le samedi que les jours de semaine. Le centre n'est pas le seul à subir la pression automobile, c'est toute la Région et la périphérie qui sont concernées. Une grande partie de la pollution provient du grand ring.

Le BRAL plaide pour un système qui vise non seulement les navetteurs mais aussi les Bruxellois. En effet,

zouden vrijmaken zou immers vlug door de Brusselaars zelf worden ingenomen. BRAL is voorstander van een satellietgestuurd systeem dat minstens ook het hinterland in rekening brengt, de GEN-zone met afstemming met Vlaanderen, Wallonië, Nederland, Duitsland, enz..

Een slim systeem dat de beprijzing laat variëren naar milieukarakteristieken van de auto is wenselijk. De ecoscore kan hierbij als basis dienen. Voor korte afstanden kan men relatief meer laten betalen. Ook kan dit een gelegenheid zijn om het tijdstip en de hiërarchie van wegen beter te doen respecteren.

De tarifiering moet hoog genoeg zijn om gedragsturend te zijn, het rationeel gebruik, een hogere bezettingsgraad aan te moedigen en de korte afstanden of een gebruik tijdens de piekuren te ontmoedigen.

Wat moet Brussel doen ? Cruciaal wordt 2016 want dan zou het GEN operationeel zijn. Brussel moet het voortouw nemen om met andere gewesten rond de tafel te zitten. De drie gewesten dienen nu reeds een stappenplan uit te werken dat de een scenario uitwerkt van rekeningrijden tegen 2016. De technologie van Galileo zou op punt zijn vanaf 2010.

Dit stappenplan dient simultaan te gaan met de uitbouw van een sterk openbaar vervoer. Ook het federaal niveau heeft ook een rol te spelen. Het Gewest kan hiervan de pleitbezorger zijn.

Tot slot laat de heer Bellekens opmerken dat bedrijfswagens het rationeel gebruik van de wagen in de weg staan en dat België een dieselland is, wellicht omdat dieselwagens fiscaal aantrekkelijk zijn.

#### **IV.4. Hoorzitting met mevrouw Isabelle Pauthier, directeur van ARAU (Atelier de Recherche et d'Actions urbaines)**

Mevrouw Isabelle Pauthier wijst erop dat ARAU zich in 1999 heeft uitgesproken voor de invoering van stadstol in het kader van de gewestelijke verkiezingen. ARAU heeft daarover een rondetafel georganiseerd waaraan vertegenwoordigers van alle politieke partijen hebben deelgenomen. De afgelopen tien jaar is de situatie evenwel enorm veranderd, zowel in negatieve als in positieve zin.

Een negatieve evolutie is in de eerste plaats de stijging van het aantal ingeschreven voertuigen : dat aantal is de afgelopen tien jaar met meer dan 19 % gestegen in België. Tegelijk neemt het aantal verplaatsingen in de stad toe. Voorts stelt men vast dat de congestie in en rond Brussel toeneemt : dagelijks zijn er 200 km files. Dat zorgt even-

l'espace libéré par les navetteurs serait rapidement occupé par les Bruxellois. Le BRAL est partisan d'un système par satellite qui s'applique aussi à la périphérie, la zone RER à destination de la Flandre, de la Wallonie, des Pays-Bas, de l'Allemagne, etc.

Il est souhaitable d'opter pour un système intelligent, qui adapte le prix en fonction des caractéristiques environnementales du véhicule. À cette fin, l'écoscore peut servir de base. Le prix peut être proportionnellement plus élevé pour les courtes distances. Cela peut aussi être l'occasion de mieux faire respecter les heures et la hiérarchie des voies.

La tarification doit être suffisamment élevée pour entraîner une modification des comportements, encourager une utilisation rationnelle, le covoiturage et décourager l'utilisation durant les heures de pointe ou sur de courtes distances.

Que doit faire Bruxelles ? 2016 est une date cruciale car le RER devrait alors être opérationnel. Bruxelles doit prendre l'initiative de discuter avec les autres Régions. Les trois Régions doivent déjà maintenant élaborer un plan en étapes en vue de la mise en place d'un péage urbain d'ici 2016. La technologie de Galileo devrait être au point à partir de 2010.

Ce plan doit aller de pair avec le développement d'un réseau de transports en commun fort. Le fédéral a aussi un rôle à jouer. La Région peut plaider en ce sens.

Pour finir, M. Bellekens fait remarquer que les véhicules de société sont contraires à une utilisation rationnelle de la voiture et que la Belgique est un pays qui roule au diesel, probablement parce que les véhicules au diesel sont intéressants du point de vue fiscal.

#### **IV.4. Audition de Mme Isabelle Pauthier, directrice de l'ARAU (Atelier de recherche et d'action urbaines)**

Mme Isabelle Pauthier rappelle qu'en 1999, l'ARAU s'est prononcé en faveur du péage urbain dans le cadre des élections régionales. L'ARAU a organisé une table ronde à ce sujet, à laquelle des intervenants de tous les partis politiques ont participé. Mais depuis dix ans, le contexte a énormément évolué, que ce soit dans un sens négatif ou positif.

Comme évolution négative, on notera tout d'abord l'essor des immatriculations de voitures : celles-ci ont augmenté de plus de 19 % en Belgique depuis dix ans; parallèlement, on assiste à un essor du nombre de déplacements en ville. Par ailleurs, on observe une augmentation de la congestion dans et autour de Bruxelles : il s'agit de 200 km

eens voor een toename van de luchtvervuiling. België behoort trouwens tot de meest verontreinigde gebieden van Europa. Een derde vaststelling heeft betrekking op de gevolgen van het vervoer voor de volksgezondheid : in België daalt de levensverwachting van de mensen met gemiddeld 13 maanden. Vanuit economisch oogpunt leidt de toename van de congestie tot economische verliezen : moeilijke bereikbaarheid van de bedrijven, kosten van de werknemers die vastzitten in de opstoppingen, enz. Ten slotte stelt men vast dat de stadsvlucht niet afneemt, wat betekent dat de beleidsmaatregelen ter bestrijding van stadsvlucht, die sinds 1989 worden toegepast, in zekere zin gefaald hebben.

Sinds tien jaar zijn er daarentegen ook positieve trends, zoals een grotere bewustwording van de bijdrage van het openbaar vervoer tot de vermindering van de broeikasgasen. Men stelt ook vast dat de MIVB-voertuigen in grotere mate worden gebruikt en dat men zich ervan bewust is geworden dat het openbaar vervoer gefinancierd moet worden. Over het algemeen werden er verschillende studies over duurzame mobiliteit uitgevoerd : de spreekster verwijst naar het rapport van de OESO van 2007, naar het rapport van de WGO of nog naar het Europees Groenboek van 2007 met als titel « een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur ». Dit Groenboek beveelt trouwens aan dat er stadstol wordt ingevoerd « want die heeft zijn positieve gevolgen voor de doorstroming van het transport bewezen ».

Er wordt gewerkt aan een nieuwe sociale consensus op basis van de bewustwording van de kritieke situatie op het vlak van de luchtverontreiniging. In dat verband toont een enquête in de krant « Le Soir » van 2 april 2007 aan dat 56 % van de ondervraagde personen voorstander van de invoering van stadstol zou zijn. Die bewustwording is te wijten aan het succes aan stadstol in buitenlandse steden die uiteindelijk goed aanvaard werd door de betrokken bevolking. We vermelden de steden Singapore, Oslo of Trondheim, waar stadstol wordt geheven om infrastructuur te financieren, de steden Rome en Milaan, waar tol wordt geheven om milieuschade te beperken, en ten slotte de Londen en Stockholm, waar stadstol respectievelijk in 2003 en 2007 werd ingevoerd en die de interessantste voorbeelden zijn waarop Brussel zich zou kunnen baseren. Men stelt vast dat Duitse steden zoals Keulen, Berlijn of Hannover eveneens tolsystemen invoeren. In Gent bestaat er een « P »-route met een verbod om in het stadscentrum te rijden : dat systeem werkt zeer goed. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben we de studie van Stratec, maar die is al oud, want ze dateert van 1997.

De invoering van stadstol in Brussel kan worden gebaseerd op een recent document dat in Frankrijk werd gepubliceerd door het « Centrum voor Strategische Analyse » met als titel « Péage urbain » : principes pour une loi », dat van september 2008 dateert : het gaat om een document ter voorbereiding van een wet die de invoering van stadstol in Frankrijk zou toestaan. Deze studie staat op de internetsite [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr). De hoofdconclusie van dat document is dat « de legitimatie van stadstol moet be-

de bouchons quotidiens. Cela engendre également un essor de la pollution atmosphérique. La Belgique fait d'ailleurs partie des zones les plus polluées d'Europe. Une troisième observation concerne l'impact des transports sur la santé publique : en Belgique, l'espérance de vie des gens est en diminution de 13 mois en moyenne. Du point de vue économique, l'augmentation de la congestion pèse sur les pertes économiques : difficultés d'accès aux entreprises, coût des employés bloqués dans les embouteillages, etc. Enfin, on observe une poursuite de l'exode urbain, ce qui signifie l'échec relatif des politiques de lutte contre l'exode urbain, menées depuis 1989.

Depuis dix ans, par contre, on observe également des évolutions positives, comme une meilleure prise de conscience de la contribution des transports en commun à la diminution des gaz à effet de serre. On constate également une augmentation de la fréquentation des véhicules de la STIB, et une prise de conscience de la nécessité de financer les transports en commun. D'une manière générale, des études diverses sur la mobilité durable ont été menées : l'intervenante se réfère au rapport de l'OCDE de 2007, au rapport de l'OMS, ou encore au livre vert européen de 2007, intitulé « vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine ». Ce dernier préconise d'ailleurs la mise en place de péages urbains, « qui ont prouvé leur incidence positive sur la fluidité du transport ».

Un nouveau consensus social, basé sur la prise de conscience du caractère critique de la situation sur le plan de la pollution atmosphérique, est en marche. À cet égard, un sondage dans le journal «Le Soir» du 2 avril 2007 montre que 56 % des personnes interrogées seraient favorables à l'instauration d'un péage urbain. Cette prise de conscience est due au succès des péages urbains dans les villes étrangères, qui ont, in fine, été bien acceptés par les populations concernées. Citons les villes de Singapour, Oslo ou Trondheim, qui sont des péages de financement d'infrastructures, Rome et Milan, qui sont des péages environnementaux, et enfin les cas de Londres et Stockholm, successivement mis en place en 2003 et en 2007, qui sont les exemples les plus intéressants comme sources d'inspiration pour Bruxelles. On observe que des villes allemandes comme Cologne, Berlin ou Hanovre implantent également des systèmes de taxation. À Gand, il existe une « P »-route, avec interdiction de circuler dans le centre-ville : ce système fonctionne très bien. En Région de Bruxelles-Capitale, on dispose de l'étude de Stratec, mais qui est déjà ancienne car elle date de 1997.

L'instauration d'un péage urbain à Bruxelles peut s'appuyer sur un document récent, publié par le centre d'analyse stratégique, en France, intitulé « Péage urbain : principes pour une loi », datant de septembre 2008 : il s'agit d'un document préparatoire à une loi qui permettrait, en France, l'instauration de péages urbains. Cette étude se retrouve sur le site Internet [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr). La principale conclusion de ce document est que « la légitimité du péage urbain doit reposer sur les avantages socio-économiques globaux

rusten op de globale sociaal-economische voordelen voor de gemeenschap ». Voor Brussel moet het eerste doel erin bestaan de congestie, de broeikasgassen en het verbruik van brandstoffen terug te dringen.

Het autoverkeer neemt toe, want het aantal wagens en de redenen om zich te verplaatsen nemen toe. Volgens het Iris 2-plan wordt het aantal verplaatsingen in Brussel in 2001 geraamd op 367.000 voertuigen per dag, wat vergelijkbaar is met Londen vóór de invoering van de stadstol (378.000), maar dan in een gebied van 40 km<sup>2</sup>, terwijl het in Brussel over 160 km<sup>2</sup> gaat. Dat aantal verplaatsingen is enerzijds te wijten aan de binnenkomende pendelaars en anderzijds aan de verplaatsing van de Brusselaars zelf. Het trendmatige scenario van het Iris 1-plan is thans van de tafel geveegd : alle voorspelde negatieve gevolgen hebben zich voorgedaan.

Het autoverkeer beperken is een van de doelstellingen van het GewOP (Gewestelijk Ontwikkelingsplan). Dat plan voorziet in een vermindering met 20 % van de autodruk. De invoering van stadstol wordt overwogen door de studie Iris 2 : volgens dat plan is dat de enige manier om het autoverkeer in Brussel te doen afnemen.

Na de invoering van stadstol in Londen of Stockholm, is de verkeersdoorstroming fors verbeterd. In Stockholm is het autoverkeer met 10 à 15 % afgenomen. Degenen die baat hebben bij die vermindering zijn de professionals : kortere levertermijnen, verbetering van de arbeidsomstandigheden en van de productiviteit van de beroepen in de transportsector, zoals bijvoorbeeld de leveranciers, koeriers, gespecialiseerde transportbedrijven en de taxi's.

Volgens de cijfers van 2005 is het verkeer in Londen afgenomen met 15 % tijdens de uren waarin stadstol wordt geheven. Het aantal voertuigen dat het gebied binnenrijdt is gedaald met 21 % zonder dat het verkeer zich naar het gebied buiten het tolgebied verplaatst. Daardoor wordt ongeveer 40 miljoen liter brandstof per jaar bespaard. Dat betekent ook dat de CO<sub>2</sub>-emissies met 19 % gedaald zijn.

Het tweede doel voor een stadstol in Brussel is strijden tegen de milieuhinder. Door het BIM is bewezen dat het vervoer de voornaamste factor van verontreiniging is. De gevolgen van het wegverkeer voor de volksgezondheid zijn bestudeerd en gekwantificeerd in verschillende studies. De medische wereld is er zich meer en meer bewust. Om deze verontreiniging in te dijken, beveelt de OESO in een verslag van 2006 over de milieugevolgen van het vervoer om gebruik te maken van wegtarifieringsmaatregelen die streng moeten worden toegepast om de overschakeling naar een ander vervoerwijze aan te moedigen. In Stockholm heeft men dankzij de invoering van stadstol gemerkt dat de lokale emissie van pollutanten met 14 % is gedaald. In Londen heeft men tussen 2002 en 2004 dat de emissie van koolmonoxide met 18 % is gedaald en met 22 % voor het klein stof.

qu'il apporte à la collectivité ». Pour Bruxelles, le premier objectif doit être de limiter la congestion, les gaz à effet de serre et la consommation de combustibles.

La circulation automobile augmente car le nombre de voitures et les motifs de circulation tendent à augmenter. À Bruxelles, selon le plan Iris 2, le nombre de déplacements se chiffre en 2001 à 367 000 véhicules par jour, ce qui est comparable à Londres avant l'instauration du péage (378.000), mais dans une zone de 40 km<sup>2</sup>, alors qu'à Bruxelles il s'agit de 160 km<sup>2</sup>. Ce nombre de déplacements est dû, d'une part, à la navette entrante, et d'autre part aux déplacements des Bruxellois eux-mêmes. Aujourd'hui, le scénario tendanciel du plan Iris 1 a été pulvérisé : toutes les conséquences négatives prévues ont été rencontrées.

Limiter la circulation automobile fait partie des objectifs du PRD (plan régional de développement). Celui-ci prévoit une réduction de 20 % de la pression automobile. L'implantation d'un péage urbain est envisagée par l'étude Iris 2 : c'est la seule manière, selon ce plan, de diminuer la circulation automobile à Bruxelles.

Quand on compare avec Londres ou Stockholm, les gains de fluidité sont importants. A Stockholm, on a pu observer une diminution de 10 à 15 % de la circulation automobile. Les bénéficiaires de cette diminution sont les professionnels : diminution des temps de livraison, amélioration des conditions de travail et de la productivité des professions axées sur le transport, comme par exemple les livreurs, les coursiers, les transports spécialisés et les taxis.

À Londres, selon des chiffres de 2005, la circulation a diminué de 15 % pendant les heures d'application du péage, et on a compté une baisse de 21 % des véhicules entrant dans la zone, sans report de trafic sur la zone extérieure. L'économie de carburant ainsi engendrée se monte à 40 millions de litres par an. Cela signifie aussi une diminution de 19 % des émanations de CO<sub>2</sub>.

Le deuxième objectif que pourrait rencontrer un péage urbain à Bruxelles est de lutter contre les nuisances environnementales. Il a été démontré par l'IBGE que le transport est le principal facteur de pollution. L'effet du transport routier sur la santé publique a été étudié et quantifié dans plusieurs études. Le monde médical en est de plus en plus conscient. Pour limiter cette pollution, l'OCDE recommande, dans son rapport de 2006 sur l'impact environnemental des transports, de faire usage de mesures de tarification routière, qui devraient être «vigoureusement appliquées» afin d'encourager le report modal. À Stockholm, grâce à l'instauration du péage urbain, on a observé une réduction de 14 % des émissions de polluants locaux. A Londres, entre 2002 et 2004, on a observé une diminution de 18 % des émissions de monoxydes de carbone, et de 22 % des particules fines.

Daarentegen hebben andere studies in Londen aangetoond dat de verontreinigde stoffen buiten de « Congestion Charge » toenemen, wat de overheid ertoe aanzet heeft om de zone uit te breiden. Men meent dat er een jaarlijkse vermindering met 25 tot 30 doden is ten gevolge van de blootstelling aan klein stof, dankzij de invoering van de tol in Londen. In België zijn we bijzonder blootgesteld aan schadelijk stof, aangezien ons land voorstander is van diesel, te weten een brandstof die aangemoedigd wordt uit fiscaal oogpunt.

De verbetering is ten dele het gevolg van de verbetering van de technologie van de motoren, maar ook van de vermindering van de snelheid en het vlot verkeer dankzij de tol.

Op het vlak van de milieuhinder, wordt lawaai als eerste reden aangeduid waarom de mensen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verlaten. De kwaliteit van de lucht wordt ook vermeld. Maar wanneer de mensen vertrekken om naar de rand te gaan wonen, als ze geen rekening houden met de berekening van de vervoerkosten en ze een tweede wagen kopen, verontreinigen ze nog meer. Het scenario 9 van het Irisplan toont aan dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot mogelijk met 26 % vermindert ten opzichte van 1999 met de invoering van een stadstol.

Het derde doel dat de stadstol aanvaardbaar moet maken, is de besteding van de ontvangsten van de tol aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer, waarvan de milieufactuur twee tot vier maal hoger is dan de individuele wagen. In Brussel zijn de kosten van het openbaar vervoer alleen voor de Brusselaars, en dat is een derde van het gewestelijk budget. De MIVB kan de vraag niet volgen. De financieringsbehoeften zijn schrijnend. In Londen worden de netto-ontvangsten van de tol volledig gepompt in het openbaar vervoer. De directeur-generaal van de MIVB is voorstander van de invoering van stadstol wat hij geponeerd heeft in een boek dat gepubliceerd is door het Gewest naar aanleiding van 20 jaar (blz 355).

De ARAU meent in dat opzicht dat men het oppervlak-tervervoer moet aanmoedigen om te vermijden dat de automobilisten die tol willen betalen niet in de plaats komen van de « ontrade » automobilisten op de grote Brusselse wegen.

In Stockholm is een teveel aan beheer van openbaar vervoer vastgesteld, met 3 tot 6 % meer reizigers en een vermindering van 30 tot 50 % van de wachttijd in het verkeer, wat vooral ten goede komt aan de professionals. In Londen is het jaarlijks netto inkomen van 137 miljoen euro geherinvesteerd in het openbaar vervoer. In de twee steden is er een grote winstmarge afkomstig van de ontvangst van de tol, ondanks de grote infrastructuurkosten.

Een studie van CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme) beveelt in de eerste plaats aan

Par contre, d'autres études faites à Londres ont démontré une augmentation des polluants au-delà de la zone de « Congestion Charge », ce qui a encouragé les autorités à étendre la zone. On estime qu'il y a eu une diminution annuelle de 25 à 30 décès dus à l'exposition aux particules, grâce à l'instauration du péage londonien. En Belgique, nous sommes particulièrement exposés aux particules nocives, vu que notre pays est favorable au diesel, ce carburant étant encouragé du point de vue fiscal.

L'amélioration est due, en partie, à l'amélioration des technologies des moteurs, mais aussi à la réduction de la vitesse et à la fluidité retrouvée grâce au péage.

Sur le plan des nuisances environnementales, le bruit est invoqué comme première raison pour laquelle les gens quittent la Région de Bruxelles-Capitale. La qualité de l'air est également évoquée. Mais lorsque les gens partent habiter en périphérie, s'ils ne prennent pas en compte le calcul du coût de leur déplacement et qu'ils achètent une deuxième voiture, ils polluent davantage. Le scénario 9 du Plan Iris 2 montre une réduction possible de 26 % des émanations de CO<sub>2</sub> par rapport à 1999 avec l'implantation d'un péage urbain.

Le troisième objectif, qui doit concourir à l'acceptabilité d'un péage urbain, c'est l'affectation des recettes du péage au développement des transports en commun, dont la facture environnementale est deux à quatre fois moins élevée que la voiture individuelle. A Bruxelles, le coût des transports en commun est assumé uniquement par les Bruxellois, et constitue un tiers du budget régional. La STIB peine à rencontrer la demande. Les besoins de financement sont criants. A Londres, la recette nette du péage est entièrement réinvestie dans les transports en commun. Le directeur général de la STIB s'est d'ailleurs ouvertement prononcé en faveur de l'instauration d'un péage urbain, dans le livre publié par la Région à l'occasion de ses vingt ans (p. 355).

L'ARAU estime que dans cette perspective, il faut encourager les transports de surface, afin d'éviter que les automobilistes qui sont prêts à payer le péage ne viennent remplacer, sur les larges voiries bruxelloises, les automobilistes ainsi « dissuadés ».

A Stockholm, un surplus de gestion des transports en commun a été constaté, avec une hausse de fréquentation de 3 à 6 % et une réduction de 30 à 50 % du temps d'attente dans le trafic, ce qui bénéficie surtout aux professionnels. A Londres, le revenu net annuel de 137 millions d'euros est réinvesti dans les transports en commun. Dans les deux villes, une marge bénéficiaire importante, provenant de la recette des péages, malgré des coûts d'infrastructure importants, a été dégagée.

Une étude du CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme) pose comme première recom-

om een stadstol aanvaardbaar te maken dat het project ten dienste moet staan van het vervoerbeleid dat wordt bepaald door de territoriale collectiviteit, en coherent is met dit vervoerbeleid. In Brussel kunnen de beleidsmakers steunen op het Iris 1-plan, het Iris 2-plan en het GewOP, wat voorziet in een vermindering van het autoverkeer met 20 %.

Een vierde doel voor de stadstol bestaat erin de toegankelijkheid en het stedelijk leefkader te verbeteren, met name door een betere verdeling van de ruimte. De tol moet passen in een kader van een duurzame visie van de mobiliteit en van de stadsinrichting, met bevestiging van de toepassing van economische, sociale en milieudoelstellingen die zijn bepaald door de territoriale overheden, of in Brussel de toepassing van de prioriteiten 8 en 9 van het GewOP : te weten mobiliteit en stad verzoenen en het leefklimaat verbeteren.

De duurzame stadsmobiliteit vult ook andere beleidsvormen aan, zoals de ruimtelijke ordening, de ontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. De stadstol heeft een bijkomend voordeel ten opzichte van de regulering van het parkeren, bijvoorbeeld in de mate waarin zulks soepeler kan zijn dan de traditionele reguleringwijze en wijze van gebruik van de openbare ruimte. De tol is immers veranderbaar in de tijd, afhankelijk van voorafgaande criteria (bijvoorbeeld : de categorie van het voertuig) naargelang van het statuut van de gebruiker, van het aantal personen in het voertuig, enz. In Londen bijvoorbeeld betalen de inwoners van de zone een tiende van de belasting.

Een belangrijk doel van de tol is de herverdeling van de ruimte tussen de gebruikers. In Brussel klagen de inwoners over het gebrek aan parkeerplaatsen, de verloedering van hun leefruimte wegens lawaai, vervuiling, ... Dat schaadt het imago van de stad : op het vlak van het toerisme is gebleken dat de toeristen de kleine ring niet durven oversteken wat een fysieke en fysiologische barrière opwerpt die ontradend werkt.

De pendelaars maken woonkeuzes zonder rekening te houden met de individuele en collectieve kosten van hun mobiliteit. Zonder internalisering van deze kosten, en met een federale fiscaliteit die bedrijfswagens aanmoedigt, loopt een en ander uit de hand. De tol daarentegen maakt het mogelijk om, via een prijssignaal, de gebruiker duidelijk te maken dat zijn mobiliteit in een dergelijke zone een collectieve kost heeft die hoger ligt dan de directe individuele kosten.

Een zeer recente studie van de Bond van de Middenstand heeft in de verf gezet dat het voornaamste probleem van de middenstand in de uitoefening van haar beroep is dat ze te weinig bereikbaar is. De MIVB bestudeert de 285 zwakke punten : de trams en de bussen zitten vast in opstoppingen. Men mag de voetgangers en de fietsers niet verwaarlozen, want 60 % van de korte afstanden wordt

mandation, pour l'acceptabilité d'un péage urbain, le fait que le projet doit être au service de la politique de transport définie par la collectivité territoriale, et cohérent par rapport à cette politique de transport. A Bruxelles, les décideurs peuvent s'appuyer sur le Plan Iris 1, le Plan Iris 2 et le PRD, qui prévoit une réduction de la pression automobile de 20 %.

Un quatrième objectif que pourrait rencontrer un péage urbain est d'améliorer l'accessibilité et le cadre de vie urbain, en particulier par un meilleur partage de l'espace. Le péage doit s'inscrire dans une vision durable de la mobilité et de l'aménagement urbain, en confortant la mise en œuvre des objectifs économiques, sociaux et environnementaux définis par les autorités territoriales, soit, à Bruxelles, la mise en œuvre des priorités 8 et 9 du PRD : réconcilier la mobilité et la ville, et améliorer le cadre de vie.

La mobilité urbaine durable vient également en complément d'autres politiques, comme l'aménagement du territoire, le développement des transports en commun, etc. Mais le péage urbain présente un avantage supplémentaire par rapport à la régulation du stationnement, par exemple, dans la mesure où il peut se révéler plus souple que les modes traditionnels de régulation et d'exploitation de l'espace public. En effet, le péage est modulable dans le temps, en fonction de critères prédéfinis (exemple : la catégorie du véhicule), en fonction du statut de l'utilisateur, du taux de remplissage du véhicule, etc. A Londres par exemple, les habitants de la zone de péage paient un dixième de la taxe.

Un enjeu important du péage est celui de la redistribution de l'espace entre les usagers. À Bruxelles, les habitants se plaignent du manque de places de parking, de la dégradation de leur espace de vie à cause du bruit, de la pollution... Ce qui nuit à l'image de la ville : les Assises du tourisme ont démontré que les touristes n'osent pas franchir la petite ceinture, qui joue le rôle de barrière physique et psychologique assez dissuasive.

Les navetteurs opèrent des choix résidentiels sans tenir compte du coût individuel et collectif de leur mobilité. En l'absence d'internalisation de ces coûts, et en présence d'une fiscalité fédérale qui encourage la voiture de société, tout ceci engendre un cercle pervers. Le péage, en revanche, permet d'envoyer un « signal-prix », en faisant savoir à l'utilisateur que dans telle zone, sa mobilité a un coût collectif qui dépasse ses coûts individuels directs.

Une étude très récente de l'Union des Classes Moyennes met en évidence que le principal problème des classes moyennes dans l'exercice de leur profession est celui du manque d'accessibilité. La STIB étudie les 285 points noirs : les trams et les bus sont englués dans les embouteillages. Il ne faut pas non plus négliger les piétons et les cyclistes, car plus de 60 % des trajets courts sont effectués

afgelegd per wagen, terwijl dat met de fiets zou kunnen gebeuren. Het is echter niet gemakkelijk om met de fiets te rijden in Brussel wegens de verkeersdrukke en de snelheid van het verkeer. Wat het lopen betreft, merkt men dat de voetpaden in Brussel vaak niet erg breed zijn wat erg gevaarlijk is voor kinderen. De kwaliteit van het stadslandschap wordt in gevaar gebracht door de wagens.

Ten slotte blijft de vraag naar de sociale billijkheid. De tol is een rem voor het vervoer van personen. Men moet echter opmerken dat de bestaande situatie evenmin billijk is : tussen gebruikers met een bedrijfswagens en die welke er geen hebben, volgens de woonplaats van de personen, volgens hun inkomen, enz.

Er zijn verschillende categorieën van billijkheid, die worden uitgelegd in het eerder vermelde rapport. Er is de territoriale billijkheid maar ook de horizontale billijkheid, in de zin van de verdeling van de lasten tussen de belastingplichtigen en de gebruikers van het vervoer, en onder gebruikers van de verschillende wijze van vervoer, wat behoort tot de gelijke behandeling tussen gebruikers : onder meer het bekende principe « de vervuiler betaald », dat poneert dat willen rijden een kost heeft, waarop de gemeenschap voorstelt om bij te dragen.

De studies tonen aan dat de sociale billijkheid van een tol afhangt van het herverdelend effect van de ontvangsten. Daarom zou tol in Brussel de kosten van het pendelen moeten compenseren : omdat het niet mogelijk is om de pendelaars te doen bijdragen door middel van een belasting op de werkplek, is tol een ander soort belasting op de werkplek. Dat is billijk, want het maakt het mogelijk om het openbaar vervoer beter te financieren, wat thans alleen wordt gefinancierd door de Brusselaars.

In Brussel, in tegenstelling tot vele andere Europese steden, inzonderheid in Italië wonen, de gezinnen met lage inkomsten in het centrum. Bovendien is de motoriseringsgraad in het stadscentrum voor de gezinnen gering : 40 % van de gezinnen heeft geen wagen. Dat blijkt uit statistieken van het NIS in 2007. In de volkswijken zijn er enorm veel wagens, maar onze indruk wordt vervalst door twee aspecten : enerzijds zijn er de gevolgen van het pendelen, anderzijds moet men ook in overweging nemen wat die mensen doen met hun voertuig.

Het voorbeeld in Londen heeft aangetoond dat de kansarme gezinnen weinig getroffen waren door de tol, omdat ze, niettegenstaande ze buiten de zone wonen, toch gebruik maken van het openbaar vervoer en het voordeel hebben van de betere dienstverlening. Daarentegen ondervinden sommigen uit de middenklasse problemen om de belasting te betalen, die daar 12 euro per dag bedraagt. Hetzelfde geldt voor mensen met verschillende uurregelingen. Daarom is het noodzakelijk dat er mechanismen zijn om die ongelijkheid te verzachten. Bijvoorbeeld de sociale tarifiering voor het openbaar vervoer, de aanpassing van de stadstol. De

en voiture, alors qu'ils pourraient l'être en vélo : or, faire du vélo à Bruxelles est dissuasif, à cause de la densité et de la vitesse du trafic. Pour ce qui est de la marche, on observe que bien souvent à Bruxelles, les trottoirs ne sont pas assez larges, ce qui est particulièrement dangereux pour les enfants qui ne maîtrisent pas la vision périphérique. La qualité du paysage urbain elle-même est mise en péril par l'envahissement de la voiture.

Enfin, reste la question de l'équité sociale. Le péage est certes une contrainte au déplacement des personnes. Mais il faut observer que la situation existante n'est pas équitable non plus : entre les usagers qui disposent d'une voiture de société et ceux qui n'en ont pas, selon le lieu de résidence des personnes, selon leur revenu, etc.

Il y a plusieurs catégories d'équité, qui sont expliquées dans le rapport déjà cité : il y a l'équité territoriale, mais aussi horizontale, au sens de la répartition des charges entre contribuables et usagers des transports, et entre usagers des différents modes de transport, ce qui relève de l'égalité de traitement entre les usagers : notamment, le fameux principe du « pollueur-payeur », qui dit que vouloir circuler a un coût, auquel la collectivité lui propose de participer.

Les études montrent que l'équité sociale d'un péage dépend de l'effet redistributif de ses recettes. C'est pourquoi, à Bruxelles, le péage devrait compenser le coût de la navette : puisqu'il n'est pas possible de faire contribuer les navetteurs par un impôt sur le lieu de travail, le péage est une autre sorte de taxation sur le lieu du travail. C'est éminemment équitable, car cela permet de mieux financer les transports en commun, qui aujourd'hui ne sont financés que par les seuls Bruxellois.

À Bruxelles, contrairement à beaucoup d'autres villes européennes, notamment en Italie, ce sont les ménages à plus bas revenus qui habitent le centre. Par ailleurs, dans le centre-ville, le taux de motorisation des ménages est faible : 40 % des ménages n'ont pas de voiture. Cela ressort d'une statistique de l'INS en 2007. Dans les quartiers populaires, il est vrai qu'il y a énormément de voitures, mais notre perception est faussée par deux aspects : d'une part, il y a l'impact de la navette; d'autre part, il faut aussi prendre en considération ce que les gens font de leur voiture.

L'exemple londonien a montré que les ménages défavorisés étaient peu touchés par le péage car, bien qu'habitant en dehors de la zone, ils étaient déjà des usagers des transports en commun et ils bénéficiaient de l'amélioration du service. En revanche, parmi la classe moyenne, certains éprouvaient des difficultés à s'acquitter du paiement de la taxe, qui est là-bas de 12 € par jour. Il en va de même pour les personnes ayant des horaires décalés. C'est pourquoi il est nécessaire qu'il y ait des mécanismes d'atténuation des inégalités : par exemple, la tarification sociale des transports en commun, la modulation du péage urbain. La présence ou



aanwezigheid van alternatieven moet ook in aanmerking worden genomen. Bovendien is het eveneens noodzakelijk om sociale woningen neer te poten in de stad.

Tot besluit herhaalt mevrouw Isabelle Pauthier dat de ARAU voorstander is van een tol in een zone, zoals in Londen, die niet alleen het binnenrijden in de zone zou belasten, maar ook het verkeer in de zone. Dat zou moeten gelden voor alle 19 gemeenten binnen de Ring om te vermijden dat er gevolgen zouden zijn voor de werkgelegenheid. De voorbeelden in het buitenland tonen aan dat de aanpassing van tol een strategische rol vervult.

#### IV.5. Gedachtewisseling

De heer Rachid Madrane dankt de sprekers voor hun uiteenzetting.

De spreker is het niet een met de conclusies van mevrouw Claire Scohier, omdat hij weet dat de mensen met weinig inkomen veelal geen wagen hebben.

Daarentegen hebben grote gezinnen met weinig inkomsten wel een wagen, maar die beantwoordt evenwel niet aan de milieunormen en wordt weinig gebruikt.

Waarop heeft de spreker zich gebaseerd om dergelijke argumenten naar voren te brengen? Zijn die bronnen aangepast?

Bovendien begrijpt de heer Rachid Madrane dat Inter-Environnement Bruxelles stadstol wil invoeren zowel voor de pendelaars als voor de Brusselaars.

De volksvertegenwoordiger meent dat de inwoners, die kiezen om in Brussel te wonen ondanks het feit dat het leven er duur is, niet mogen worden gestraft.

De volksvertegenwoordiger meent nog dat de tol voor ongelijkheid kan zorgen tussen degenen die de middelen hebben om het bedrag te betalen, en de andere, die niet de middelen om in Brussel te rijden.

Mevrouw Scohier heeft uitgelegd dat niets een privé-werkgever belet om de kosten van de tol te dragen. Deze optie zou echter het probleem niet regelen omdat zij die komen werken in de stad er voordeel zouden uithalen.

De heer Rachid Madrane herhaalt ook dat een debat heeft plaatsgehad in de commissie voor de infrastructuur over de Mobib-kaart en de informatie die erin vervat zit, en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Ingeval van tol, spreekt men van camera's, die de automobilisten zouden kunnen laten opsporen.

De volksvertegenwoordiger poneert ten slotte dat rijden in de stad thans inhoudt dat er een voortdurende keuze moet worden gemaakt tussen het openbare vervoer en het indi-

non d'alternatives doit également être prise en compte. Par ailleurs, il est également nécessaire de développer les logements sociaux dans la ville.

En conclusion, Mme Isabelle Pauthier répète que l'ARAU est favorable à un péage de zone, comme à Londres, qui taxerait non seulement l'entrée dans la zone, mais également la circulation dans la zone. Celle-ci devrait couvrir l'ensemble des 19 communes à l'intérieur du Ring, pour éviter les effets d'épouvantail et l'impact sur l'emploi. Les exemples étrangers montrent que la modulation du péage a un rôle stratégique à jouer.

#### IV.5. Echange de vues

M. Rachid Madrane remercie les intervenants pour leur exposé.

Le député s'insurge néanmoins contre les conclusions de Mme Claire Scohier, considérant que les gens disposant de faibles revenus n'ont souvent pas de voiture.

Au contraire, de nombreuses familles aux revenus faibles disposent d'un véhicule, mais ce dernier ne répond pas aux normes environnementales et est peu utilisé.

Sur quelles sources l'intervenante s'est-elle basée pour avancer de tels arguments? Ces sources sont-elles à jour?

En outre, M. Rachid Madrane entend qu'Inter-Environnement Bruxelles veut instaurer un péage urbain qui s'applique tant aux navetteurs qu'aux Bruxellois.

Le député estime que les résidents, qui ont fait le choix de vivre à Bruxelles malgré la cherté de la vie, ne peuvent être sacrifiés.

Le député croit encore que le péage risque de créer une inégalité entre ceux qui ont les moyens de payer le montant réclamé et les autres, qui n'auront pas les moyens de circuler à Bruxelles.

Mme Scohier a certes expliqué que rien n'empêchait un employeur privé de supporter les coûts du péage. Cette option ne réglerait toutefois pas le problème puisque ceux qui viendraient travailler en ville en tireraient un avantage.

M. Rachid Madrane rappelle également qu'un débat a eu lieu en commission de l'Infrastructure sur la carte Mobib et les informations qu'elle contient, et la protection de la vie privée. Or, dans le cas du péage, on parle de caméras, lesquelles permettraient de tracer les automobilistes.

Le député explique enfin que se déplacer en ville aujourd'hui implique de procéder à un arbitrage permanent entre transports collectifs et individuels. Le péage est un

vidueel vervoer. De tol is een systeem dat alleen gunstig is voor enkele ultra-geprivilegieerden en dat van Brussel een stad van bobos zou maken.

Het recht op mobiliteit is dat niet. Het zou interessant zijn om de inwoners van die verschillende wijken te raadplegen.

Mevrouw Marie-Paule Quix bedankt de sprekers voor hun goed gedocumenteerde uiteenzetting. De argumenten uit buitenlandse voorbeelden zijn erg overtuigend. Men heeft de indruk dat de systemen elders mogelijk zijn maar dat men het zich niet kan voorstellen ze in Brussel in te voeren.

Het Brussels verkeer is vastgelopen. Bijkomend investeren in openbaar vervoer is steeds mogelijk, maar het autoverkeer blijft toenemen.

Men kan denken dat door stadstol de rijkere lagen van de bevolking verder gebruik zullen kunnen maken van hun auto. Anderzijds zullen de vrijgekomen middelen in het openbaar vervoer geïnvesteerd worden. Dit is een vorm van solidariteit.

Men mag niet al te selectief denken over het aspect privacy. Wie in een grootwarenhuis met zijn bankcontactkaart betaalt of een computer gebruikt, ondergaat reeds nu een inbreuk op zijn privacy.

In tegenstelling tot London kent men in Brussel een armere stadskern. Is het daarom wel een goed idee het Londens model over te nemen ?

Een metaliteitswijziging dringt zich op : voor veel mensen is een auto een prestigeobject. Men moet laten inzien dat de gezondheid primeert. Fijn stof is niet tastbaar maar het heeft wel een ernstige impact op de gezondheid. De levensverwachting is er meer dan een jaar minder door. Men dient dus na te denken hoe op een slimme manier een kilometerheffing kan worden ingevoerd.

Mevrouw Viviane Teitelbaum dankt de sprekers voor hun uiteenzetting.

Inzake de vermelde referentiesteden, zoals Londen of Milaan of nog Stockholm, is het openbaar vervoer er uitermate goed ontwikkeld. Er zijn overstapparkerplaatsen. In Brussel daarentegen is het openbaar vervoer niet zo performant als in Londen, en is er geen overstapparkerplaats die naam waardig. Moet er geen behoorlijke infrastructuur zijn vooraleer er een stadstol wordt ingevoerd ?

Wat zijn bovendien de argumenten die de spreker aanvoeren om te beweren dat bedrijven zouden verhuizen in geval een stadstol wordt ingevoerd.

système qui n'est favorable qu'à quelques ultraprivilégiés et ferait de Bruxelles une ville de bobos.

Le droit à la mobilité n'est pas cela. Il serait intéressant de consulter les habitants des différents quartiers.

Mme Marie-Paule Quix remercie les orateurs pour leur exposé bien documenté. Les arguments provenant d'exemples à l'étranger sont particulièrement convaincants. On a l'impression que les systèmes sont possibles ailleurs mais qu'on imagine mal leur mise en place à Bruxelles.

La circulation bruxelloise est dans l'impasse. Il est toujours possible d'investir davantage dans les transports en commun mais la circulation automobile continue d'augmenter.

On peut penser que les couches plus aisées de la population continueront d'utiliser leur voiture malgré le péage urbain. Mais les moyens libérés seront investis dans les transports en commun. C'est une forme de solidarité.

Il ne faut pas penser de manière trop sélective aux aspects de protection de la vie privée. Lorsqu'on utilise une carte bancaire pour payer ses achats dans un grand magasin ou un ordinateur, on subit déjà une violation de notre vie privée.

À l'inverse de Londres, le centre de Bruxelles est plus pauvre. Est-ce alors une bonne idée de reprendre le modèle londonien ?

Un changement des mentalités s'impose : pour de nombreuses personnes, la voiture est un objet de prestige. Il faut faire comprendre que la santé n'a pas de prix. On ne voit pas les particules fines mais elles ont un effet très néfaste sur la santé. Elles réduisent de plus d'un an l'espérance de vie. Il faut donc réfléchir à la manière de mettre en place une taxation kilométrique intelligente.

Mme Viviane Teitelbaum remercie également les intervenants pour leur exposé.

Pour ce qui concerne les villes de référence citées, comme Londres ou Milan ou encore Stockholm, les transports en commun sont particulièrement bien développés, et il y a des parkings de dissuasion. À Bruxelles, par contre, les transports en commun ne sont pas aussi performants qu'à Londres, et il n'y a aucun parking de dissuasion digne de ce nom. L'existence d'infrastructures correctes n'est-elle pas une nécessité préalable à l'instauration d'un péage urbain ?

Par ailleurs, quels sont les arguments qui poussent les intervenants à prétendre qu'il n'y aura aucune délocalisation d'entreprises en cas d'instauration d'un péage urbain ?

Wat het budget betreft, rijst de vraag, indien men tol invoert in de Vijfhoek, waarop men zich baseert om te zeggen dat deze tol 120 miljoen euro per jaar zou opbrengen? Elke investering is het gevolg van een politieke keuze: zal men investeren in bussen of in metro's? Het is geen kwestie van ontvangsten.

Ten slotte, wat de broeikasgassen betreft, heeft de spreker de indruk dat de sprekers de maatregelen die in Milaan zijn genomen afkeuren. Elke tol heeft milieuaspecten. Men mag van de wagen niet de vijand maken in de stad. Paaltjes installeren op de trottoirs is trouwens geen goede zaak. Is men er in Brussel op het vlak van de luchtvervuiling slechter aan toe dan in andere steden?

Mevrouw Céline Delforge meldt dat Ken Livingstone, « Ken de Rode », in Londen stadstol heeft ingevoerd, het openbaar vervoer geherfinancierd heeft en voorkeurtarieven toekent aan de minstbesteden. Stadstol is dus niet onverenigbaar met het socialisme.

Beschikt men over aangepaste kaarten waarmee de prioritaire zones kunnen worden afgebakend?

Wat is het verband tussen congestie en ecoscore? Een voertuig met een goede ecoscore vervuult weliswaar minder maar zal dat ook voor minder congestie zorgen?

Inzake de gezinnen die beschikken over een voertuig in de stad, lijkt de kaart te willen zeggen dat 40 % van de gezinnen in het stadscentrum geen wagen heeft. Men vermoedt echter dat het niet de rijkste gezinnen zijn die geen wagen hebben. Zij die de middelen hebben kiezen hun plaats, ze vestigen zich zelden langs de wegen met veel verkeer. De sociale billijkheid streeft ernaar dat elk kind op recht heeft op wonen in een niet-vervuilde omgeving, niet dat iedereen zich zou kunnen verplaatsen met de wagen. In dat opzicht, wil de stadstol het gebruik van voertuigen bestraffen eerder dan hun bezit.

De heer Denis Grimberghs heeft de deskundige horen zeggen dat het gevaar voor enige delocalisatie van bedrijven nihil is. Daarom is het nodig om een dergelijke tol in te voeren, zoals een intelligente autofiscaliteit, in heel de GEN-zone, en dat in het kader van flankerende maatregelen voor het GEN, die nog moeten worden genomen. Hebben de sprekers nagedacht over deze kwestie?

De heer Jacques De Coster vraagt zich af waar de statistiek vandaan komt waaruit zou blijken dat de levensverwachting met 13 maanden gemiddeld zou verminderen wegens de vervuiling door het verkeer.

Bovendien meent de spreker in het debat tussen snoertol en zonetol dat men de zonetol zou moeten afschaffen wanneer men ziet dat er heftige debatten worden gevoerd in deze commissie over het parkeeragentschap.

Concernant le budget, si on instaure un péage dans le pentagone, sur quoi se base-t-on pour dire que ce péage rapporterait 120 millions d'euros par an? Tout investissement résulte d'un choix politique: va-t-on investir dans des bus ou dans du métro? Ce n'est pas qu'une question de recettes.

Enfin, pour ce qui est des gaz à effet de serre, l'intervenante a l'impression que les orateurs disqualifient les mesures prises à Milan. Tout péage est environnemental. Il ne faut pas faire de la voiture l'ennemi en ville: installer partout des potelets sur les trottoirs n'est d'ailleurs pas une bonne chose. Le cas de Bruxelles, au point de vue pollution atmosphérique, est-il pire que dans d'autres villes?

Mme Céline Delforge fait observer qu'à Londres, c'est Ken Livingstone, dit « Ken le Rouge », qui a instauré le péage urbain, en refinançant les transports publics et en accordant des tarifs préférentiels pour les plus défavorisés: donc, le péage urbain n'est pas incompatible avec le socialisme.

Dispose-t-on de cartes réactualisées qui permettent d'identifier des périmètres prioritaires?

Quel est le lien entre congestion et écoscore? Une voiture avec un bon écoscore va certes polluer moins, mais en quoi va-t-elle moins congestionner?

En ce qui concerne les ménages qui disposent d'une automobile en ville, la carte semble vouloir dire que 40 % des ménages dans le centre-ville n'ont pas de voiture: or, on se doute bien que ce ne sont pas les ménages les plus riches qui n'ont pas de voiture; ceux qui ont les moyens choisissent leur localisation, et ils se mettent rarement dans les axes congestionnés. L'équité sociale, pour l'oratrice, vise à ce que chaque enfant ait droit à habiter dans un environnement non pollué, non à ce que tout le monde puisse se déplacer en voiture. A cet égard, le péage urbain vise à pénaliser l'utilisation des voitures plutôt que leur possession.

M. Denis Grimberghs a entendu les experts dire que le danger d'une certaine délocalisation des entreprises n'est pas nul. C'est pourquoi il est nécessaire d'instaurer un tel péage, comme modélisation d'une fiscalité automobile intelligente, dans toute la zone RER, et ceci dans le cadre des « mesures d'accompagnement du RER », qui sont encore à prendre. Les intervenants ont-ils réfléchi à cette question?

M. Jacques De Coster demande d'où provient la statistique prétendant que l'espérance de vie diminuerait de 13 mois en moyenne à cause de la pollution automobile.

Par ailleurs, dans le débat entre péage-cordon et péage de zone, l'intervenante estime qu'on devrait déjà éliminer le péage de zone, quand on voit les débats virulents qui ont eu lieu dans cette commission au sujet de l'agence de stationnement.

Als men het principe van een snoertol rond het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest neemt is dat nogal verleidelijk. Is het risico van een delokalisatie voldoende bestudeerd ?

Mevrouw Jacqueline Rousseaux heeft verschillende beweringen gehoord, maar zijn ze gegrond ? Londen en Stockholm, zijn dat steden die werkelijk te vergelijken zijn met Brussel ? In Londen bijvoorbeeld zijn de rijken in het centrum te vinden; in Brussel is het net het omgekeerde. Dat heeft gevolgen voor de maatregelen die de sprekers overwegen. Zal de stadstol goed zijn voor de handel, zoals de sprekers beweren ? De leveringen zullen misschien gemakkelijker geschieden maar als er geen klanten meer zijn loont het niet meer de moeite om te leveren. De beklantingszone van de 31 Brusselse handelskernen gaat zeer ver, zelfs tot in Henegouwen. Indien men in Brussel stadstol invoert, zullen ze dan nog blijven kopen ?

De spreekster heeft bovendien vragen of de kwestie van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Het niet omdat er al middelen zijn om te worden opgemerkt dat men er nog vrijwillig moet aan toevoegen. Een dag zal men erover klagen dat men voortdurend wordt in de gaten gehouden.

Wat zal er gebeuren met de nachtwerkers ? Zullen ze verplicht worden om een bijkomende belasting te betalen om te gaan werken ?

Mevrouw Olivia P'Tito meent dat de karikaturen moeten ophouden.

Het idee van hoorzittingen biedt de gelegenheid om na te denken over stadstol in termen van wettelijkheid, opportuniteit en duurzame ontwikkeling.

De stadstol moet worden bekeken in het algemeen en vergt een dialoog tussen de drie Gewesten.

Wanneer er een verontreinigingspiek is in Brussel, ziet men dat ook in Antwerpen, in Charleroi en in Luik.

De volksvertegenwoordiger zou willen weten of er cijfers bestaan waarmee de grote Belgische steden kunnen worden vergeleken. Men spreekt veel over Londen, Stockholm maar die vergelijking is niet altijd gegrond.

De sprekers pleiten er allemaal voor dat de Brusselaars betalen. Zij blijven echter de gevolgen dragen van de vervuiling. Is een vrijstelling voldoende ? Een alternatief zou er kunnen in bestaan om hen een abonnement op het openbaar vervoer aan te bieden.

De heer Ahmed El Ktibi meent dat er geen vergelijking mogelijk is met de buitenlandse steden die zijn opgesomd. Zo'n vernieuwing, in een stad waar het centrum wordt bewoond door kansarme families, is niet sociaal neutraal.

Si on prend le principe d'un péage-cordon autour de la région de Bruxelles-Capitale, c'est assez séduisant. Mais est-ce que le risque de délocalisation a été suffisamment étudié ?

Mme Jacqueline Rousseaux a entendu asséner de nombreuses affirmations, mais celles-ci sont-elles fondées ? Londres et Stockholm sont-elles réellement des villes comparables à Bruxelles ? À Londres, par exemple, c'est dans le centre que se trouvent les plus riches; à Bruxelles, c'est précisément l'inverse. Cela a des répercussions sur les mesures qu'envisagent les orateurs. Le péage urbain sera-t-il bon pour le commerce, comme le prétendent les intervenants ? Les livraisons se feront peut-être plus facilement, mais s'il n'y a plus de clients, cela ne vaut même plus la peine de livrer ! La zone de chalandise des 31 noyaux commerciaux bruxellois va très loin, même jusqu'en Hainaut. Si on instaure un péage urbain Bruxelles, les gens viendront-ils encore acheter à Bruxelles ?

Par ailleurs, l'oratrice s'interroge sur la question de la protection de la vie privée. Ce n'est pas parce qu'il existe déjà des moyens d'être repéré qu'il faut en ajouter volontairement. Un jour, on se plaindra d'être observé en permanence.

Qu'arrivera-t-il aux travailleurs de nuit ? Seront-ils contraints de payer une taxe supplémentaire pour aller travailler ?

Mme Olivia P'Tito estime qu'il faut cesser les caricatures.

L'idée des auditions est de faire le point sur le péage urbain en termes de légalité, d'opportunité et de développement durable.

Le péage urbain doit être pensé de manière générale et nécessite un dialogue entre les trois Régions.

Quand il y a un pic de pollution à Bruxelles, on l'observe aussi à Anvers, à Charleroi, à Liège,...

La députée voudrait savoir s'il existe des chiffres permettant de comparer les grandes villes belges. On parle beaucoup de Londres, Stockholm, ... mais comparaison n'est pas toujours raison.

Les intervenants plaident tous pour que les Bruxellois payent. Or, ces derniers continuent à subir la pollution. Une exemption est-elle possible ? Une alternative pourrait être de leur offrir un abonnement aux transports en commun.

M. Ahmed El Ktibi estime qu'il n'y a pas de comparaison possible avec les grandes villes étrangères citées. Une telle innovation, dans une ville où le centre est occupé par des familles défavorisées, n'est pas neutre socialement.

Door tol in te voeren, dreigen de overheden de armste mensen te verjagen. Waar gaan ze heen ? Brussel heeft geen rand zoals men rond andere Europese steden aantreft.

De volksvertegenwoordiger stelt bovendien in de uiteenzettingen vast dat het openbare vervoer niet voldoende capaciteit aanbiedt en het Brussels reliëf werkt een snelle expansie van de fiets niet in de hand.

De spreker herinnert nog aan de gevaren voor delokalisatie die de tol meebrengt.

Tot slot vreest de heer Ahmed El Ktibi dat de tol voor discriminatie zorgt zoals dat een beetje het geval is met de energiepremies. Bestaat er, rekening houdend met deze handicaps, een geloofwaardig alternatief dat het mogelijk maakt om de armsten in de stad te houden ?

De heer Willy Decourty wijst op het stigmatiserende aspect van het debat.

Men kan volgens hem Brussel, te weten een stad met een miljoen inwoners bestaande uit 19 gemeente en met een kanaal dwars door het centrum, niet vergelijken met de andere vermelde steden, met 12 tot 13 miljoen inwoners, bestaande uit eilanden of die beschikken over een openbaar vervoernetwerk dat zeer ontwikkeld is.

Wat zijn de wetenschappelijke parameters om een dergelijke vergelijking te maken.

De heer Eric Tomas is verbaasd over de kaart van de verontreiniging in Europa. België behoort tot de meest verontreinigde zone, waar geen tarifiering bestaat ofwel voor de instroom in de steden ofwel voor het verkeer op de autowegen.

Kan men de vraagstelling met betrekking tot de stadstol loskoppelen van een tol op de grote verbindingswegen ? De opstoppingen doen zich weliswaar voor in Brussel maar ook op alle grote wegen er naartoe.

De sprekers zijn allemaal voorstander voor het niet-vrijstellen van de Brusselaars. De Brusselaars doen in het algemeen verplaatsingen van enkele kilometers terwijl de andere soorten verplaatsingen (woon-werk, woning-aankopen of woning-school) langer zijn.

Mevrouw Isabelle Pauthier antwoordt op de verschillende vragen die zijn gesteld. In verband met de bronnen die haar inspiratie hebben opgeleverd, poneert zij dat zij voornamelijk van institutionele aard zijn : ofwel gaat het over het OESO-rapport van 2007, het verslag van de WGH van 2005, enz. De kaart toont de meest verontreinigde zone in Europa, en België maakt daar deel van uit. De kaart komt uit een verslag luidende « Clear air for Europe », dat dateert uit 2005 en dat groot nieuws was in heel de Europese pers.

En instaurant le péage, les pouvoirs publics risquent de chasser les plus pauvres. Où vont-ils aller ? Bruxelles ne connaît pas de périphérie telle qu'on en trouve autour d'autres villes européennes.

Le député constate par ailleurs, à travers les exposés, que les transports en commun n'offrent pas de capacité suffisante, et le relief bruxellois n'est guère favorable à une expansion rapide du vélo.

L'intervenant rappelle encore les risques de délocalisation que comporte le péage.

Au final, M. Ahmed El Ktibi craint que le péage ne crée une discrimination, un peu à l'image des primes énergétiques. Tenant compte de ces handicaps, existe-t-il une alternative crédible qui permette aux plus pauvres de se maintenir en ville ?

M. Willy Decourty dénonce le côté stigmatisant du débat.

On ne peut, à ses yeux, comparer Bruxelles, ville d'un million d'habitants composée de 19 communes et traversée en son centre par un canal, avec les autres villes citées, comptant 12 à 13 millions d'habitants, constituées d'îles ou disposant d'un réseau de transports en commun très développé.

Quels sont les paramètres scientifiques permettant une telle comparaison ?

M. Eric Tomas se déclare frappé par la carte de la pollution en Europe. La Belgique appartient à la zone la plus polluée, qui est également celle où il n'existe pas de tarification soit pour l'entrée dans les villes, soit pour la circulation sur les autoroutes.

Peut-on dissocier la question du péage urbain de celle d'un péage sur les grandes voies de communication ? Les embouteillages concernent certes Bruxelles, mais également tous les grands axes qui y mènent.

Les intervenants sont tous favorables à l'absence de dispense pour les Bruxellois. Or, les Bruxellois effectuent généralement des déplacements de quelques kilomètres alors qu'ailleurs les mêmes types de déplacements (domicile-travail, domicile-achats ou domicile-école) sont plus longs.

Mme Isabelle Pauthier répond aux différentes questions qui lui ont été posées. En ce qui concerne les sources dont elle s'est inspirée, celles-ci sont principalement institutionnelles : qu'il s'agisse du rapport de l'OCDE de 2007, du rapport de l'OMS de 2005, etc. La carte qui montre la zone la plus polluée en Europe, et dont fait partie la Belgique, provient d'un rapport intitulé « Clear air for Europe », qui date de 2005, et qui a fait la une de toute la presse européenne. Enfin, l'oratrice s'est basée sur le document fran-

Ten slotte heeft de spreker zich gebaseerd op het Franse document van het strategisch analysecentrum. Dat soort document is zeer interessant, want het is een voorbereidend document op wetgevend werk. Voor de vergelijking met Stockholm en Londen heeft de spreker zich gebaseerd op het verslag van het studiebureau PREDIT : « Studies over de tol in Londen : vaststellingen en controverse », « Economische evaluatie van de stadstol in Stockholm ». In haar uiteenzetting heeft de spreker getracht aan te tonen in hoeverre Brussel specifiek is in vergelijking met deze twee steden en waarom de stadstol een antwoord kan bieden op het specifiek karakter van Brussel.

In verband met de autobelasting, maakt stadstol deel uit van een reeks maatregelen die zouden moeten worden genomen. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is op die maatregel uitvoerig commentaar geleverd door de studie van STRATEC en door de twee Iris-plannen. Er zijn veel fiscale maatregelen die afhangen van de federale overheid, maar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een belangrijke bevoegdheid ter zake, te weten de mogelijke invoering van stadstol.

De aanvaardbaarheid is de voornaamste inzet van dit debat. Er zijn twee elementen : enerzijds moet er een prijs-sigitaal worden gegeven aan de gebruiker (internalisering van de externe kosten van het vervoer); anderzijds beantwoordt het feit dat men de tol kan aanpassen aan de hand van vele criteria aan de meeste bezwaren opgeworpen door de volksvertegenwoordigers. Bijvoorbeeld voor de toegankelijkheid van de winkels tijdens het week-end, zou men kunnen beslissen om de tol niet toe te passen op zaterdag of op zondag. Dat is het geval in Londen. Wanneer de heer Madrane poneert dat de bedrijven die thans bedrijfsvoertuigen betalen, tol zullen betalen, klopt dat. Men zou evenwel bijvoorbeeld kunnen beslissen om de rechtspersonen nog meer te laten betalen of zoals in Londen de natuurlijke persoon die gebruik maakt van de wagen en niet de eigenaar ervan te laten betalen. Het doel bestaat er immers in niet het bezit van een voertuig maar het gebruik ervan te belasten.

Sociale billijkheid is de belangrijkste hinderpaal voor de invoering van stadstol. Men moet echter opmerken dat de armste mensen vaak gezondheidsproblemen hebben die met vervoer te maken hebben, zoals bijvoorbeeld kinderen die bronchitis opdoen. Om die reden moet men de Brusselaars doen betalen voor het gebruik van de wagen. In Brussel betalen de inwoners 10 % van de prijs van de tol. In Londen is het 12 euro. In Brussel zou het 3 euro zijn. Drie euro is echter nog minder dan benzine.

Inzake de problemen om te fietsen in Brussel wegens het reliëf, poneert de spreker dat de steden met de meeste fietsen Zwitserse steden zijn.

Inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, gaat het er inderdaad om een probleem dat moet worden

çais provenant du centre d'analyse stratégique. Ce type de document est très intéressant, car c'est un document préparatoire à un travail législatif. Pour ce qui est de la comparaison avec Stockholm et Londres, l'oratrice s'est appuyée sur le rapport du bureau d'études PREDIT : « Etudes sur le péage de Londres : constats et controverse », et « Evaluation économique sur le péage urbain à Stockholm ». Dans son exposé, l'oratrice a essayé de montrer en quoi Bruxelles est spécifique par rapport à ces deux villes, et en quoi le péage urbain peut constituer une réponse à la spécificité de Bruxelles.

En ce qui concerne la fiscalité automobile, l'hypothèse du péage urbain fait partie d'une batterie de mesures qu'il faudrait prendre. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, ces mesures ont été abondamment commentées par l'étude de Stratec et par les deux plans Iris. Il y a beaucoup de mesures fiscales qui dépendent du fédéral, mais la Région de Bruxelles-Capitale dispose de la maîtrise pleine et entière d'une compétence importante en la matière, qui est l'instauration possible d'un péage urbain.

En ce qui concerne l'acceptabilité, c'est l'enjeu principal de ce débat. Elle repose sur deux éléments : d'une part, il s'agit d'envoyer un « signal-prix » à l'utilisateur (internalisation des coûts externes du transport); d'autre part, le fait qu'on puisse moduler le péage en fonction de nombreux critères répond à la plupart des objections soulevées par les députés. Par exemple, pour l'accessibilité des commerces le week-end, on pourrait décider ne pas appliquer le péage le samedi ou le dimanche. C'est le cas à Londres. Lorsque M. Madrane dit que les sociétés, qui aujourd'hui paient des voitures de société, payeront le péage, cela est exact. On pourrait aussi décider, par exemple, de faire payer encore plus cher les personnes morales, ou, comme à Londres, de faire payer la personne physique utilisant la voiture, et non le propriétaire de celle-ci. L'objectif, en effet, est de taxer non la possession d'une voiture, mais son utilisation.

En ce qui concerne l'équité sociale, il s'agit en effet d'un des obstacles les plus importants à l'instauration d'un péage urbain. Il convient cependant d'observer que les personnes les moins nanties ont davantage de problèmes de santé liés au transport, comme par exemple des enfants qui développent des bronchiolites. C'est la raison pour laquelle on doit faire payer les Bruxellois pour l'usage de leur voiture. A Londres, les résidents payent 10 % du prix du péage. A Londres, c'est 12 euros; à Bruxelles, ce serait 3 euros. Or, 3 euros c'est encore moins cher que l'essence !

En ce qui concerne les difficultés de faire du vélo à Bruxelles à cause du relief, l'oratrice fait remarquer que les villes qui ont le plus fort taux d'utilisation du vélo sont des villes suisses.

Pour ce qui concerne la protection de la vie privée, il s'agit effectivement d'un problème à régler. Personnelle-

geregeld. Persoonlijk heeft de spreker al de aandacht gevestigd van de MIVB op het probleem van de MOBIB-kaarten. In Londen is de identiteit van de gebruiker niet gekend. Slechts de nummerplaten zijn gekend. En van zodra de nummerplaat een retributie heeft betaald, worden de gegevens vernietigd.

Inzake de vraag over de mentaliteit, zij erop gewezen dat moet worden vermeden dat de gebruikers van de wagen als demon worden voorgesteld. Om die reden wordt het begrip « signaalprijs » bijzonder pertinent.

Inzake de verhuizing van bedrijven, is dat verschijnsel veel bestudeerd : zowel in Stockholm als in Londen zijn er geen delocalisaties geweest. Men moet voorzichtig blijven. In Brussel moet dit aspect zorgvuldig worden bestudeerd. De spreker merkt echter op dat er in Brussel veel bedrijven zijn, die afhankelijk zijn van het centrum. Bovendien hebben vele bedrijven hun zetel in Brussel gewild, ofwel omwille van het imago, voor de uitstraling van het bedrijf, ofwel voor de toegankelijkheid met het openbare vervoer. Dit aspect is belangrijk en de bedrijven zijn bereid om hiervoor te betalen. Voor de KMO's, kan men de tol altijd aanpassen naargelang van het statuut van de gebruiker. Men moet rekening houden met het verschillend sociaal-economisch profiel van Brussel. De tol is een tool die de vestigingsplaats van de inwoners kan beïnvloeden. Het doel van Brussel is meer inwoners te hebben niet om ze weg te jagen.

Inzake de inkomsten van de personen, is het juist dat men de stad niet moet voorbehouden voor de 4 x 4. Daarom heeft de spreker bezwaren met betrekking tot het onderscheid dat zou worden gemaakt aan de voertuigen die voldoen aan de normen « euro 4 » of « euro 5 ». Deze verschillen zorgen voor een zekere sociale immuniteit door de rijksten die een minder verontreinigende wagen kunnen kopen vrij te stellen. Men zou eerder moeten betalen op basis van het gebruik van de wagen, een belasting per kilometer.

In verband met de opportuniteit om de tolzone uit te breiden tot de GEN-zone, en zelfs tot heel België meent ARAU dat de Brusselaars hier een gelegenheid hebben om wetgevend op te treden door hun eigen bevoegdheden aan te wenden. Als men het nu niet doet zou het jaren kunnen duren. Er is ook een groot risico voor de werkgelegenheid.

Ten slotte is het voldoende om wat het Iris Plan 2 betreft om het advies van het BIM of van de MIVB of nog van de gespecialiseerde mobiliteitsverenigingen te bekijken : enorm veel instellingen hebben gewaarschuwd dat men verder moet gaan dan wat dit plan voorschrijft. Dat plan is volgens de spreker een flauwe consensus om iedereen plezier te doen.

De heer Ben Bellekens deelt de mening van mevrouw Pauthier maar vindt dat het Gewest met haar burens moet overleggen over de implementatie van zulk een systeem.

ment, l'oratrice avait déjà attiré l'attention de la STIB sur le problème des cartes « MOBIB ». À Londres, l'identité de l'utilisateur n'est pas connue : seules les plaques sont connues, et dès que la plaque a acquitté sa redevance, les données sont détruites.

Sur la question des mentalités, il faut en effet éviter de diaboliser les utilisateurs de la voiture. C'est la raison pour laquelle la notion de signal-prix est particulièrement pertinente.

En ce qui concerne les délocalisations d'entreprises, ce phénomène a beaucoup été étudié : que ce soit à Stockholm ou à Londres, il n'y a pas eu de délocalisations ! Mais il faut rester prudent. À Bruxelles, c'est une dimension qu'il faudra soigneusement étudier. Mais l'oratrice fait observer qu'il y a, à Bruxelles, beaucoup d'administrations, qui sont captives du centre. Par ailleurs, beaucoup d'entreprises ont voulu avoir leur siège à Bruxelles, soit pour une question d'image de marque, pour la visibilité de l'entreprise, soit pour l'accessibilité en transports en commun : cette dimension est très précieuse, et les entreprises sont prêtes à payer pour cela. Pour les PME, on peut toujours moduler le péage en fonction du statut de l'utilisateur. Il faut tenir compte du profil socio-économique différent de Bruxelles. Le péage est un outil qui peut infléchir la localisation des résidents. Or, l'objectif de Bruxelles est d'avoir plus d'habitants, pas de les faire fuir.

Pour ce qui concerne les revenus des personnes, il est vrai qu'on ne doit pas réserver la ville aux 4 x 4. C'est pourquoi l'oratrice a émis des réserves sur la distinction qui serait faite pour les véhicules répondant aux normes « euro 4 » ou « euro 5 » : ces distinctions induisent une certaine immunité sociale, en dédouanant les plus nantis qui pourront se payer une voiture moins polluante. Il faudrait plutôt payer en fonction de l'utilisation du véhicule, une taxe au kilomètre parcouru.

Sur l'opportunité d'étendre la zone de péage à la zone RER, voire à toute la Belgique, l'ARAU pense que les Bruxellois ont ici une occasion de faire œuvre législative en mettant en œuvre leurs propres compétences. Si on ne le fait pas maintenant, cela risque de traîner des années. Il y a également un risque d'instrumentalisation du bassin d'emploi par l'extérieur.

Enfin, pour ce qui est du Plan Iris 2, il suffit de voir l'avis de l'IBGE, ou de la STIB, ou encore des associations spécialisées en mobilité : énormément d'organismes et d'institutions ont prévenu qu'il fallait aller plus loin que ce que ne prévoit ce plan, qui constitue, selon l'oratrice, une sorte de consensus mou pour faire plaisir à tout le monde.

M. Ben Bellekens partage l'avis de Mme Pauthier mais estime que la Région doit se concerter avec ses voisins sur la mise en place d'un tel système. Le BRAL envisage à tout

BRAL beoogt op zijn minst de toepassing binnen de GEN-zone. De kaarten bewijzen dat de vervuiling niet enkel in Brussel zit maar zich uitstrekt tot Duitsland. België vormt een morfologisch geheel. Ruimtelijke ordening en mobiliteit dienen dus als een geheel te worden behandeld. Brussel Metropolitan Region, opgemaakt door de werkgevers, wil dit aantonen. Morele prikkels en sensibilisering blijken niet te helpen. Uit de buitenlandse voorbeelden leert men dat fiscale prikkels dit wel doen.

De spreker herhaalt dat een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is. Dat er één wegennet is en vier openbare vervoersmaatschappijen bemoeilijkt de aanpak. Men kan vragen hebben op sociaal vlak. Een slim systeem zal de mensen ertoe aanzetten hun auto rationeel te gebruiken.

Mevrouw Claire Scohier poneert dat Inter-Environnement Bruxelles sedert meer dan een jaar onderzoek doet, dat vele verslagen zijn gelezen en dat de evolutie van de buitenlandse voorbeelden wordt gevolgd. De cijfers komen van de operatoren van de tol.

In Frankrijk, inzonderheid in Lyon, wordt de kwestie sedert enige tijd onderzocht en de gevolgen voor het milieu en de sociaal economische gevolgen worden wetenschappelijk onderzocht.

Om te antwoorden op de vraag in verband met de delocalisatie, poneert mevrouw Claire Scohier dat sommige bedrijven inderdaad de tolzone zouden kunnen verlaten, maar dat andere naar het centrum kunnen terugkeren wegens de aantrekkelijkheid. Er zal geen vermindering zijn van de economische activiteit en sommige sectoren zoals de horecasector en de winkels zullen verbeteren in de zone.

Daarom wordt de uitgebreide Vijfhoek uitgekozen. Deze zone omvat vele kantoren, banken, overheidsbesturen, en winkels.

De spreker betreurt uiteraard dat er geen recentere kaarten bestaan. Het neemt niet weg dat de kaarten zeer duidelijk zijn en het mogelijk maken om verschillende gegevens betreffende eenzelfde grondgebied te vergelijken.

Er zijn echter recentere gegevens ingezameld in het kader van de wijkcontracten. In sommige ervan, bezit 70 % van de gezinnen geen wagen.

Bovendien wordt van het openbaar vervoer vooral gebruik gemaakt door mensen met een laag inkomen.

De heer Rachid Madrane vraagt zich af waaruit mevrouw Claire Scohier deze conclusie trekt. Hij stelt voor om de cijfers van de registraties per wijk te bekijken.

Mevrouw Claire Scohier meent dat die cijfers vervalst worden door de bedrijfswagens.

le moins une mise en œuvre dans la zone RER. Les cartes montrent que la pollution ne touche pas seulement Bruxelles mais qu'elle s'étend jusqu'en Allemagne. La Belgique forme un ensemble morphologique. L'aménagement du territoire et la mobilité doivent donc être traités comme un tout. La « Brussels Metropolitan Region » des employeurs vise à le démontrer. Les incitants moraux et la sensibilisation ne donnent manifestement pas de résultats alors que les exemples de l'étranger montrent l'efficacité des incitants fiscaux.

L'orateur rappelle la nécessité d'une approche intégrée, qui est plus compliquée car il y a un seul réseau routier et quatre sociétés de transports en commun. On peut se poser des questions sur le plan social. Un système intelligent incitera les gens à utiliser leur voiture de manière rationnelle.

Mme Claire Scohier explique qu'Inter-Environnement Bruxelles mène une étude depuis plus d'un an, que de nombreux rapports ont été lus et que l'évolution des exemples étrangers a été suivie. Les chiffres proviennent quant à eux des opérateurs de péage.

En France, notamment à Lyon, la question est à l'étude depuis un certain temps et l'impact environnemental et socio-économique a été examiné de manière scientifique.

Pour répondre à la question de la délocalisation, Mme Claire Scohier explique que si certaines entreprises risquent effectivement de quitter la zone de péage, d'autres reviendront vers le centre en raison de son attractivité. Il n'y aura pas, en somme, de chute de l'activité économique et certains secteurs, tels le secteur Horeca ou le commerce de détail, s'amélioreront dans la zone.

C'est aussi pour cette raison que le pentagone élargi a été privilégié. Cette zone comporte nombre de bureaux, de banques, d'administrations publiques, et de commerces de détail.

L'intervenante regrette évidemment qu'il n'existe pas de cartes plus récentes. Il n'empêche que les cartes exposées restent très parlantes et permettent de superposer des données différentes relatives à un même territoire.

Des données plus récentes ont toutefois été récoltées dans le cadre des contrats de quartier. Dans certains d'entre eux, 70 % des ménages ne possèdent pas de voiture.

Par ailleurs, les transports en commun sont surtout fréquentés par des gens ayant des bas revenus.

M. Rachid Madrane se demande de quoi Mme Claire Scohier tire cette conclusion. Il suggère de s'intéresser aux chiffres des immatriculations par quartier.

Mme Claire Scohier croit ces chiffres faussés par les voitures de société.



Mevrouw Isabelle Pauthier voegt eraan toe dat de MIVB beschikt over gegevens over het sociaal-economisch profiel van de gebruikers van het openbaar vervoer.

Mevrouw Claire Scohier betreurt dat vele werknemers gratis openbaar vervoer hebben terwijl werklozen moeten blijven betalen.

De maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer zijn echt niet voldoende. Dwingende maatregelen om het autoverkeer moeten worden ingevoerd.

Inter-Environnement Bruxelles is niet tegen de wagen, maar alles voor de wagen pleit onvermijdelijk tot onbeveiligheid.

De spreker bevestigt tot besluit dat men het autoverkeer zal verminderen door stadstol in te voeren en een coherent parkeerbeleid te voeren.

Mevrouw Olivia P'Tito herhaalt haar vraagstelling betreffende de vergelijkingen tussen de grote Belgische steden.

Mevrouw Claire Scohier beschikt over Europese kaarten waaruit blijkt dat de vervuilingsgraad en de dichtheid verbonden zijn.

#### IV.6. Regeling van de werkzaamheden

De voorzitter Olivia P'Tito dankt de genodigden en geeft lezing van een verzoek van mevrouw Rousseaux dat ertoe strekt uit te nodigen voor hoorzittingen :

- Mevrouw Francine Werth van de Kamer van de Middenstand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en
- de heer Pierre Thonon, gedelegeerd bestuurder van het BECI.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux poneert dat het niet alleen gaat om de werkgevers uit te nodigen, maar ook de zelfstandigen. Het zou wenselijk zijn om Febiac dat tot nu toe is niet kunnen komen, uit te nodigen.

De voorzitter stelt voor om deze vraag aan te vullen met de aanwezigheid van vakbonden. Het zou gaan om de laatste hoorzittingen over de stadstol.

Mevrouw Marie-Paule Quix stelt voor om als praktijkvoorbeeld de Gentse oplossing ter plekke te bezoeken.

De heer Denis Grimberghs denkt dat de zittingsperiode te ver gevorderd is om collectief vervoer te organiseren. In plaats van zich te wenden tot de sociale partners, stelt

Mme Isabelle Pauthier ajoute que la STIB dispose de données sur le profil socio-économique des usagers des transports en commun.

Mme Claire Scohier regrette que de nombreux travailleurs bénéficient de la gratuité des transports en commun alors que les chômeurs continuent à payer.

Toutefois, des mesures favorisant l'usage des transports en commun ne suffisent pas. Des mesures contraignantes visant à réduire la pression automobile doivent être instaurées.

Inter-Environnement Bruxelles n'est pas opposé à l'automobile, mais le « tout à la voiture » conduit inévitablement à l'immobilité.

L'intervenante affirme, en conclusion, qu'on diminuera la pression automobile en instaurant un péage urbain et une politique cohérente de stationnement.

Mme Olivia P'Tito réitère sa question relative aux comparaisons entre grandes villes belges.

Mme Claire Scohier dispose de cartographies européennes qui démontrent que taux de pollution et densité sont liés.

#### IV.6. Ordre des travaux

La Présidente Olivia P'Tito remercie les invités et donne lecture d'une demande de Mme Rousseaux qui vise à inviter pour des auditions :

- Mme Francine Werth, de la Chambre des Classes moyennes de la Région de Bruxelles-Capitale, et
- M. Pierre Thonon, administrateur délégué de BECI.

Mme Jacqueline Rousseaux précise qu'il ne s'agit pas seulement « d'inviter les patrons », mais également les indépendants. Il serait souhaitable d'inviter la Febiac qui n'a pas pu venir aujourd'hui.

La Présidente propose de compléter cette demande par une présence des syndicats. Il s'agirait des dernières auditions sur le péage urbain.

Mme Marie-Paule Quix propose d'examiner sur place la solution mise en œuvre à Gand en guise d'exemple pratique.

M. Denis Grimberghs pense que la législature est trop avancée pour organiser des déplacements collectifs. Plutôt que de s'adresser aux partenaires sociaux, l'intervenant

de spreker voor om zich te richten tot de Economische en Sociale Raad die zich daarover gebogen heeft.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux poneert dat de Kamer van de Middenstand een advies heeft uitgebracht over dit vraagstuk, wat (nog) niet het geval is met de Economische en Sociale Raad. De heer Thonon is tegelijk voorzitter van de Economische en Sociale Raad en gedelegeerd bestuurder van het BECI.

Mevrouw Céline Delforge meent dat men meer hoorzittingen moet houden, maar wenst enkel diegene te horen die zich ernstig hebben gebogen over het vraagstuk van de stadstol.

De heer Denis Grimberghs herhaalt dat alle fracties inder tijd hun lijst van te horen personen hebben mogen indienen. Als men hiermee tot in het oneindige doorgaat, en dit in een verkiezingsperiode, lijkt dit niet verstandig. De parlementsleden moeten aanwezig zijn.

De voorzitter stelt voor om te rade te gaan bij de diensten of er naast de middenstand nog hoorzittingen kunnen worden gehouden over dit vraagstuk. Dit zal de mogelijkheid bieden om te opteren voor een uitnodiging van de Economische en Sociale Raad, of een enkele bijkomende hoorzitting met sociale partners, wat tegelijk de mogelijkheid zal bieden om de discussie af te sluiten (Akkoord van de commissieleden).

Mevrouw Jacqueline Rousseaux meent dat een advies van de Kamer van de Middenstand hoe dan ook dient te worden onderzocht.

## V. Hoorzittingen van 31 maart 2009

### V.1. Hoorzittingen met de vertegenwoordigers van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewestelijk

#### V.1.1. Hoorzitting met mevrouw Francine Werth, voorzitter van de Unie van de middenstand

De spreker zal hier het advies geven van haar organisatie over het scenario Iris 2 over de invoering van stadstol tegen 2016. De Unie van de middenstand deelt de doelstelling om de autocongestie te verminderen, maar meent dat stadstol niet het beste middel is daartoe te komen.

Men moet immers aandacht besteden aan de sociaal-economische gevolgen van de eventuele invoering van de stadstol. De invoering van stadstol kan de kosten voor de werknemers doen stijgen en dus ook voor de werkgever. Ook de kosten voor de leveranciers kunnen verhogen, en die van de leveringen. Voor de bevolking is het niet beter.

préconise de s'adresser au Conseil économique et social qui s'est penché sur la matière.

Mme Jacqueline Rousseaux précise que la Chambre des Classes moyennes a rendu un avis sur cette question, ce qui n'est pas (encore) le cas du Conseil économique et social. M. Thonon est en même temps président du Conseil économique et social et administrateur délégué de BECI.

Mme Céline Delforge pense que l'on peut multiplier les auditions, mais souhaite entendre seulement ceux qui se sont penchés sérieusement sur la question du péage urbain.

M. Denis Grimberghs rappelle qu'à l'époque, tous les groupes ont pu introduire leur liste des personnes à auditionner. En rajouter à l'infini, et ceci en période d'élections, ne paraît pas judicieux. Les parlementaires devront être présents.

La Présidente propose de s'enquérir avec les services si, outre les classes moyennes, des travaux ont été effectués sur cette question. Ceci permettra d'opter pour, soit une invitation du Conseil économique et social, soit une seule audition supplémentaire avec les partenaires sociaux, ce qui permettra en même temps de clôturer la discussion (Accord des commissaires).

Mme Jacqueline Rousseaux estime qu'un avis d'initiative de la Chambre des Classes moyennes de la Région de Bruxelles-Capitale mérite d'être examiné de toute manière.

## V. Auditions du 31 mars 2009

### V.1. Auditions des représentants du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale

#### V.1.1. Audition de Mme Francine Werth, présidente de l'Union des classes moyennes

L'oratrice donnera ici l'avis de son organisation sur le scénario Iris 2 concernant l'introduction d'un péage urbain pour 2016. Si l'Union des classes moyennes partage l'objectif de diminution de la congestion automobile, elle pense que le péage urbain n'est pas le bon moyen pour y parvenir.

En effet, il faut faire attention à l'impact socio-économique de l'instauration éventuelle d'un péage urbain. L'instauration d'un tel péage risque d'augmenter le coût pour les employés et donc pour l'employeur. Il risque aussi d'augmenter le coût pour les fournisseurs, et d'ainsi faire augmenter le coût des livraisons. Pour la population, ce n'est

De spreker meent dat de middenstand nog meer geneigd zal zijn om naar de rand uit te wijken.

Mevrouw Francine Werth toont aan de commissie een kaart met de klanten van de 31 handelskernen in Brussel. Het gaat om een zeer beperkte markt. De klanten bevinden zich in Machelen, Aalst, Waver of Waterloo en die komen hun aankopen niet doen in Brussel als ze een kilometer belasting moeten betalen. Voor de Brusselse winkels is het geen goede zaak. Bovendien zal stadstol zorgen voor een massale uittocht van de bedrijven.

De spreker meent dat het niet mogelijk is het Londens model over te plaatsen naar Brussel en dat om meerdere redenen. Enerzijds de grootte : terwijl de tolzone 35 km<sup>2</sup> is in Londen, zou de zone in Brussel veel groter zijn. Ten tweede is de sociologie verschillend : in Londen wonen de rijkere in het stadscentrum, wat niet het geval is in Brussel. Ten derde wat de economische dichtheid betreft : Brussel vertegenwoordigt het voornaamste economisch bekken van het koninkrijk. Indien het verzwakt kan heel de Belgische economie eronder te lijden hebben. Ten vierde kent Brussel ongeveer 350.000 dagelijks pendelaars. Ten slotte zijn er 104 handelskernen in Brussel bepaald in het GBP, die concurreren met de kernen in de rand. Men schat dat 65 % van de klanten niet in Brussel woont en met de wagen naar deze winkels komt. De spreker herhaalt ook het belang van het werkloosheidspercentage in België en voornamelijk in Brussel.

Mevrouw Francine Werth herhaalt dat de meerderheid van de verplaatsingen over een afstand van 5 km gaat. Indien het doel erin bestaat de congestie te verminderen, zal de belasting maar betrekking hebben op kleine ritten. In Londen bestaat er een schitterend openbaar vervoernet, dat in Brussel niet bestaat. Het buspark in Londen omvat 5.000 bussen, terwijl in Brussel maar 500 bussen zijn. Het feit dat er geen openbaar vervoernet deze naam waardig maakt is, maakt het niet mogelijk om van vervoermiddel te veranderen. 70 % van de reizen in de Vijfhoek gebeurt met het openbaar vervoer. In de rand gebeurt slechts 10 % van de verplaatsingen met het openbaar vervoer, daar dit niet geschikt is.

De Kamer van de middenstand heeft dus een alternatieve oplossing voorgesteld om de congestie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen.

- ten eerste, het GEN operationeel maken binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- een uitbreiding van de lijnen en van de capaciteit van de metro;
- om de overgang naar een ander vervoermiddel aan te moedigen, moeten er overstapparkerplaatsen komen in de rand;

pas mieux. L'oratrice pense que les classes moyennes seront encore davantage tentées d'aller vivre en périphérie.

Mme Francine Werth montre à la commission une carte reprenant les zones de chalandise des 31 noyaux commerciaux à Bruxelles. Il s'agit d'un marché très réduit. Les clients qui se trouvent à Machelen, Alost, Wavre ou Waterloo ne viendront pas faire leurs achats à Bruxelles s'ils doivent payer une taxe kilométrique. Pour les commerces bruxellois, c'est un facteur de non-dynamisme. De plus, un péage urbain provoquerait un exode massif des entreprises.

L'oratrice estime qu'il n'est pas possible de transposer à Bruxelles ce qui a été fait à Londres, et ceci pour plusieurs raisons. D'une part, la taille : alors que la zone du péage concerne 45 kilomètres carrés à Londres, la zone qui concernerait Bruxelles serait beaucoup plus large. Deuxièmement, la sociologie est différente : à Londres, les personnes les plus riches se trouvent au centre-ville, ce qui n'est pas le cas à Bruxelles. Troisièmement, en ce qui concerne la densité économique : Bruxelles représente le principal bassin économique du Royaume. S'il s'affaiblit, c'est toute l'économie belge qui risque d'en pâtir. Quatrièmement, Bruxelles connaît environ 350.000 navetteurs quotidiens. Enfin, il y a 104 noyaux commerciaux à Bruxelles définis dans le PRAS, qui sont concurrents avec les noyaux de la périphérie. On estime que 65 % des clients n'habitent pas à Bruxelles viennent en voiture vers ces magasins. L'intervenante rappelle également l'importance du taux de chômage en Belgique et particulièrement à Bruxelles.

Mme Francine Werth rappelle que la majorité des déplacements porte sur moins de 5 kilomètres. Si l'objectif est de diminuer la congestion, la taxation ne portera pas sur des petits trajets. A Londres, il existe un superbe réseau de transports en commun, ce qui n'est pas le cas à Bruxelles. Le parc de bus à Londres comporte 5.000 bus, alors qu'à Bruxelles, on n'en est qu'à 500 unités. L'inexistence d'un réseau de transports en commun digne de ce nom ne permet pas le report modal. 70 % des déplacements dans le Pentagone se font en transports en commun. Dans la périphérie, seuls 10 % des déplacements se font en transports en commun, car ceux-ci sont inadéquats.

La Chambre des classes moyennes a donc proposé une solution alternative pour réduire la congestion en Région de Bruxelles-Capitale :

- premièrement, rendre le RER opérationnel au sein de la Région de Bruxelles-Capitale;
- une extension des lignes et de la capacité du métro;
- pour encourager le report modal, il faut des parkings de dissuasion en périphérie;

- er moet efficiënt openbaar vervoer komen,
- de schone wagen moet worden gepromoot.

Tot besluit, is de spreker niet voor de invoering van stadstol. Indien men ondanks alles tol invoert, en indien men dat alleen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil doen, rijdt men recht tegen de muur. Indien er tol moet komen, is het noodzakelijk dat er een samenwerkingsakkoord moet worden gesloten met de andere Gewesten, om concurrentievervalsingen te vermijden <sup>(4)</sup>.

*V.1.2. Hoorzitting met de heer Pierre Thonon, algemeen directeurbeheerder van het Verbond van ondernemingen in Brussel (BECI – VOB)*

Stadstol, om de kwaliteit van de lucht te controleren of om de autocongestie in de steden te beheersen, wordt sedert enkele maanden herhaaldelijk door de media of in de politieke debatten te berde gebracht, inzonderheid in het licht van de ervaring van de verschillende Europese steden die deze maatregel en onlangs hebben genomen, zoals Milaan of Stockholm, of meer traditioneel, zoals Londen en Rome.

In Brussel, wordt thans een politiek debat gevoerd over de opportuniteit van structurele maatregelen om de toegang tot de Stad of het Gewest te beperken of te belasten.

De meesten zijn het er gelukkig over eens dat er niet zomaar hypothesen mogen worden gesteld en dat de sociaal-economische gevolgen en de gevolgen voor de toegankelijkheid en de economische aantrekkelijkheid van het Gewest ernstig moeten worden bestudeerd.

Het is uiterekend op dat niveau dat de argumenten die BECI aanvoert om resoluut gekant te zijn tegen enige maatregel die de mobiliteit binnen de economische ruimte van Brussel zou verstoren, waarvan men weet dat deze verder gaat dan de institutionele grenzen van het Gewest.

Het ontwerp van gewestelijk vervoerplan Iris 2 houdt hiermee ten andere rekening want de studiezone waarmee rekening wordt gehouden om de strategie en de actieprioriteiten uit te werken omvat 135 gemeenten, 3 miljoen inwoners, 1,4 miljoen banen en 543.000 leerlingen.

Het beheer van dit hinterland vereist een globale en overlegde aanpak van de beleidsmaatregelen betreffende de economische en sociale ontwikkeling. De mobiliteit

(4) De Kamer van de middenstand heeft op 16 december 2008 een initiatief bezorgd met betrekking tot de « wegentarifiering in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » : [http://www.esr.irisnet.be/site/adviezen/adviezen\\_kamer\\_van\\_de\\_middenstand/2008/Initiatiefadvies\\_wegentarifiering.pdf/fr](http://www.esr.irisnet.be/site/adviezen/adviezen_kamer_van_de_middenstand/2008/Initiatiefadvies_wegentarifiering.pdf/fr)

- il faut des transports en commun efficaces;
- il faut également promouvoir la voiture propre.

En conclusion, l'oratrice n'est pas favorable à l'instauration d'un péage urbain. Si l'on instaure malgré tout un péage, et si on compte le mettre en œuvre uniquement en Région de Bruxelles-Capitale, on va droit dans le mur. Si un péage doit se faire, il est nécessaire qu'un accord de coopération soit conclu avec les autres Régions, afin d'éviter les distorsions de concurrence <sup>(4)</sup>.

*V.1.2. Audition de M. Pierre Thonon, administrateur directeur général de l'Union des entreprises de Bruxelles (BECI – UEB)*

Le recours au péage urbain, pour contrôler la qualité de l'air ou maîtriser la congestion automobile dans les centres urbains, est depuis quelques mois fréquemment évoqué par les médias ou dans les débats politiques, notamment à la lumière de l'expérience de plusieurs villes européennes qui ont adopté ce dispositif récemment, comme Milan ou Stockholm, ou plus traditionnellement, comme Londres et Rome.

A Bruxelles, un débat politique porte actuellement sur l'opportunité de mesures structurelles visant à restreindre ou taxer l'accès à la Ville ou la Région.

La plupart concèdent heureusement que cette problématique ne peut être livrée aux hypothèses et que ses incidences socio-économiques et son impact sur l'accessibilité et l'attractivité économique de la Région doivent être sérieusement étudiés.

C'est précisément à ce niveau que se situent les arguments qui incitent BECI à s'exprimer résolument à l'encontre de tout dispositif qui perturberait la mobilité à l'intérieur de l'espace économique bruxellois, dont on sait qu'il dépasse très largement les limites institutionnelles de la Région.

Le projet de plan régional des déplacements Iris 2 intègre d'ailleurs cette réalité puisque la zone d'étude prise en considération pour définir la stratégie et les priorités d'actions comportent 135 communes, 3 millions d'habitants, 1,4 millions d'emplois et 543.000 élèves.

La gestion de cet hinterland exige une approche globale et concertée des politiques relatives à son développement économique et social. La mobilité des personnes et des

(4) La chambre des classes moyennes a remis, le 16 décembre 2008, un avis d'initiative concernant « la tarification d'usage du réseau routier en Région de Bruxelles-Capitale » : [http://www.esr.irisnet.be/site/adviezen/adviezen\\_kamer\\_van\\_de\\_middenstand/2008/Initiatiefadvies\\_wegentarifiering.pdf/fr](http://www.esr.irisnet.be/site/adviezen/adviezen_kamer_van_de_middenstand/2008/Initiatiefadvies_wegentarifiering.pdf/fr)

van de personen en van de goederen is wellicht een van de grootste uitdagingen.

De invoering van stadstol zou leiden tot een tariefbarrière binnen dit subregionaal geheel, terwijl dit de interregionale mobiliteit de essentie zelf is van de nationale en internationale functie van Brussel.

De interregionale mobiliteit van de werknemers moet bovendien worden aangemoedigd omdat zij een pertinent antwoord is op de bevrediging van de vraag naar werkgelegenheid.

Er bestaat een moeilijkheid in de drie Gewesten om werknemers te vinden waarvan het profiel beantwoordt aan het profiel dat de bedrijven zoeken. Het Gewest heeft een profiel van werkzoekenden dat moeilijk kan worden ingepast in de economie van de 19 gemeenten, terwijl men in Vlaanderen een vraag naar werkgelegenheid heeft die meer beantwoordt aan het profiel en de kwalificaties van een goed deel van de Brusselse werkzoekenden.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een samenwerkingsakkoord gesloten in verband met interregionale mobiliteit van de werknemers waarmee het onder meer getracht heeft de mobiliteit van de mensen tussen Zaventem en Brussel te bevorderen. Men moet meer dergelijke initiatieven nemen, zowel op het niveau van de bemiddelingsinstellingen als op dat van de bedrijven.

De werknemers moeten zich echter verplaatsen en idealiter met het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is op dit ogenblik niet voldoende om aan de vraag te beantwoorden. Het is inderdaad niet opgevat op een interregionale schaal.

Moet men nogmaals benadrukken dat er onvoldoende overstapparkplaatsen zijn en dat het GEN ontbreekt, waardoor de werknemers die naar Brussel komen (en die meer dan de helft van de gewestelijke werkgelegenheid uitmaken geen andere keuze hebben dan deze nieuwe belasting te betalen).

Binnen Brussel zelf, begint de metro zich te ontwikkelen. De metro en het GEN zijn geen instrumenten die alle punten van het grondgebied moeten bedienen maar die de overschakeling naar een ander vervoermiddel mogelijk moet maken.

Zolang er geen voldoende alternatief is voor de wagen, zal de stadstol alleen tot gevolg hebben dat de mobiliteit duurder wordt zonder eventueel het aantal voertuigen te verminderen.

Hetzelfde geldt voor het vervoer van goederen, dat duurder zou worden en hierdoor een bijkomende fiscale handicap zou worden die vele Brusselse bedrijven liever kwijt willen omdat ze al meer kosten hebben dan in de rand.

marchandises en constitue probablement l'un des défis majeurs.

L'introduction d'un péage urbain introduirait une barrière tarifaire à l'intérieur de cet ensemble subrégional, alors que la mobilité interrégionale relève de l'essence même des fonctions nationale et internationale de Bruxelles.

La mobilité interrégionale des travailleurs doit en outre être encouragée parce qu'elle constitue une réponse pertinente à la satisfaction de la demande d'emploi.

Il existe une difficulté dans les trois Régions de trouver des travailleurs dont le profil correspond à celui recherché par les entreprises. La Région a un profil de demandeurs d'emploi qui trouve difficilement à se placer dans l'économie des 19 communes, alors qu'on trouve en Flandre une demande d'emploi qui correspond davantage aux profil et qualifications d'une bonne partie des demandeurs d'emploi bruxellois.

La Région de Bruxelles-Capitale a conclu un accord de coopération sur la mobilité interrégionale de la main-d'œuvre au travers duquel elle a notamment essayé de favoriser la mobilité des gens entre Zaventem et Bruxelles. Il faut multiplier de telles initiatives, tant au niveau des organismes de placement qu'à celui des entreprises.

Les travailleurs doivent toutefois se déplacer et, idéalement, en transports en commun. Or, les transports en commun ne suffisent pas, à l'heure actuelle, à rencontrer la demande. Ils ne sont effectivement pas conçus à une échelle interrégionale.

Faut-il souligner une fois encore l'absence de parking de transit et de RER, qui ne laissera souvent aux travailleurs rejoignant Bruxelles (et qui constituent plus de la moitié de l'emploi régional), d'autre choix que de s'acquitter de ce nouvel impôt.

A Bruxelles même, le métro commence à se développer. Le métro et le RER ne sont pas des instruments qui doivent desservir tous les points du territoire régional mais ils doivent permettre un transfert vers d'autres moyens de transport.

En l'absence d'une solution satisfaisante pour remplacer la voiture, le péage urbain n'aura d'autre effet que d'augmenter le coût de la mobilité sans entraîner une diminution éventuelle du nombre de véhicules.

Il en va de même pour le transport de marchandises dont le coût augmenterait, ce qui créerait un handicap fiscal supplémentaire pour de nombreuses entreprises bruxelloises qui s'en passeraient volontiers car elles sont déjà exposées à davantage de frais que dans la périphérie.

Het argument van de volksgezondheid, dat vaak te berde wordt gebracht met betrekking tot stadstol, lijkt ten andere te moeten worden genuanceerd.

Het vervoer van goederen en personen vormt minder dan 18 % van de CO<sub>2</sub>-emissie en 27 % van het stof. De verwarming, daarentegen, is verantwoordelijk voor 70 % van het CO<sub>2</sub> en van 84 % van het stof veroorzaakt door brandstof.

Anderzijds, bevestigen de statistische opmerkingen vervat in het plan voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit dat betrekking heeft op de periode van 2002 tot 2010 dat de vergelijking van de historische verontreinigingen door het autoverkeer (NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, lood, stof) voor de periode 1990-1999 wijst op een zeer sterke vermindering van de concentratie, een verbetering te wijten aan de evolutie van de normen en de betere milieuprestatie van de motoren en de brandstoffen.

Deze vaststelling is des te merkwaardiger daar het verkeer tijdens de laatste tien jaar (1990-1999) met 11 % is toegenomen en het aantal inschrijvingen met 19 %.

Het antwoord op de verzuchting inzake volksgezondheid, die wij delen met de overheid, berust op het gebruik van een recent en schoon voertuigenpark. Het lijkt ons dat de stimulerende rol van de overheid in deze aangelegenheden voorrang moet krijgen op een onwerkzame fiscale maatregel ten voordele van het milieu maar die nadelig is voor de economie.

Het antwoord op de congestie, is de prestatie van het openbaar vervoer verbeteren. Voldoende parkeerinfrastructuur, die goed gelegen is en naar behoren is bewegwijzerd, in de rand en binnen Brussel, om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen of om de opstopping op de wegen te verminderen in de zones waar veel mensen komen.

In dat opzicht moet worden opgemerkt dat het Iris 1-plan voorzag in de aanleg van 8.000 overstapparkerplaatsen. Het Iris 2-plan voorziet in 14.600 plaatsen. Het aantal bestaande parkeerplaatsen is thans 2.800 plaatsen. Er zijn er dus niet genoeg en het huidige beleid strekt er nog toe om ze te verminderen ervan uitgaand dat ze een aanzuigeffect hebben voor de voertuigen.

Het onvoldoende aantal parkeerplaatsen zorgt voor meer verkeer. De overstapparkerplaatsen die gelegen zouden moeten zijn buiten het Gewest en in de buurt van knooppunten voor openbaar vervoer zijn onontbeerlijke instrumenten voor de overstap naar een ander vervoermiddel en een conditio sine qua non voor de doeltreffendheid van het GEN.

De mobiliteitinfrastructuur moet nog worden gefinancierd. BECI meent dat dit doel dat zowel Brussel als de rand ten goede komt in de twee andere Gewesten, moet

L'argument de la santé publique, fréquemment avancé en faveur des péages urbains, semble par ailleurs devoir être nuancé.

Les transports de biens et de personnes représentent moins de 18 % de l'émission de CO<sub>2</sub>, et 27 % des « poussières » (PM). Le chauffage, en revanche, est responsable de 70 % du CO<sub>2</sub> et de 84 % des poussières produites par les combustibles.

D'autre part, les observations statistiques contenues dans le « Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air » couvrant la période 2002 à 2010 confirment que la comparaison des polluants « historiques » liés à la circulation automobile (NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, plomb, poussières) sur la période 1990-1999, indique une très forte diminution de leur concentration, amélioration imputée à l'évolution des normes et aux meilleures performances environnementales des moteurs et des carburants.

Ce constat est d'autant plus remarquable qu'au cours des dix dernières années (1990-1999), le trafic a augmenté de 11% et le nombre d'immatriculations de 19 %.

La réponse à la préoccupation de la santé publique, que nous partageons totalement avec les pouvoirs publics, repose aussi sur l'utilisation d'un parc de véhicules récents et non polluants. Il nous semble que le rôle incitatif des pouvoirs publics doit, en ces matières, prévaloir sur une démarche fiscale inopérante pour l'environnement et pénalisante pour l'économie.

La réponse à la congestion, c'est l'amélioration de la performance des transports en commun. Ce sont aussi des infrastructures de parking en nombre suffisant, bien situées et correctement signalées, en périphérie ou à l'intérieur de Bruxelles, pour favoriser le relais avec les transports en commun ou réduire l'encombrement des voiries dans les zones fortement fréquentées.

A cet égard, il faut relever que le plan Iris 1 prévoyait la création de 8000 places de parkings de transit; le plan Iris 2 en prévoit 14.600. Le nombre de parkings existants est aujourd'hui de 2.800 places. Il n'y en a donc pas assez et la politique actuelle vise encore à les diminuer, prétendant qu'elles sont des aspirateurs à voitures. Or, l'insuffisance de parkings est génératrice de trafic.

Les parkings de dissuasion, qui devraient être situés en dehors de la Région et aux abords des nœuds de transports en commun, constituent les instruments indispensables du transfert modal et une condition sine qua non d'efficacité du RER.

Reste le financement des infrastructures de mobilité. BECI estime que cet objectif, qui sert autant Bruxelles que sa périphérie dans les deux autres Régions, doit se conce-

worden opgevat in een supra regionaal kader en via het partnerschap tussen de overheid en de privésector, om via ongelijke inhoudingen niet te zorgen voor lastenverstoringen waaronder de economische activiteiten in Brussel te leiden zouden hebben.

Bovendien twijfelt de spreker over de rendabiliteit van stadstol.

Tot besluit meent BECI dat de invoering van een verkeerstarief niet kan uitsluitend in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat zou neerkomen op een fiscale barrière binnen de Brusselse economische ruimte. Deze tarifiering kan slechts in heel het land worden ingevoerd, en zelfs in de Benelux. Aangezien het gaat over het vervoer van personen, vergt zulks de voorafgaande invoering van een openbaar vervoernet tussen de Gewesten en van overstap-parkeerplaatsen die het mogelijk maken om over te stappen naar een andere vervoerwijze, en een voldoende alternatief voor het gebruik van de wagen.

Wat het vervoer van goederen betreft, moet de opportuniteit van een dergelijke heffing rekening houden met de noodzaak om de concurrentiekracht van de bedrijven niet aan te tasten en moet dit gepaard gaan met de uitrusting van het Gewest met moderne multimodale infrastructuur.

#### *V.1.2.a. Gedachtewisseling*

Mevrouw Françoise Werth merkt op dat er geen fundamentele verschillen zijn met wat de heer Thonon zopas geponeerd heeft. Wat de perimeter betreft, stelt hij voor om een tol in te voeren in heel het land, en niet alleen in het hinterland.

#### *V.1.3. Hoorzitting met de heer Philippe Van Muylder, vertegenwoordiger van het ABVV*

De spreker poneert dat stadstol voor de interregionale mobiliteit is wat het stakingsrecht is voor een sociaal conflict, te weten het ultieme wapen. Alvorens er naar te grijpen, moet men een akkoord sluiten over het gebruik van de wegen. Het Belgisch model is geen fiscaal dumpingmodel, of concurrentie tussen de Gewesten, maar overleg. Daarom mag stadstol, indien dat moet worden ingevoerd, geen eenzijdige beslissing zijn. Het is immers een slecht idee, want het zal voor ongelijke toegang tot het stadscentrum zorgen.

De spreker herhaalt dat hij niet alleen de Brusselse werknemers vertegenwoordigt, maar ook de pendelaars.

Tijdens het week-end heeft de FGVB kennis genomen van een verklaring van de heer Daerden, die poneert dat Vlaanderen een autovignet zou aanvaarden. In dat geval zou dit de zaken veranderen, want er is geen sprake van om

voir dans un cadre suprarégional et via le partenariat public-privé, pour ne pas induire, par la disparité des prélèvements, des distorsions de charges dont pâtiraient surtout les activités économiques exercées à Bruxelles.

Par ailleurs, l'interlocuteur doute de la rentabilité d'un péage urbain.

En conclusion, BECI estime que la mise en œuvre d'une tarification routière ne peut se concevoir au seul niveau de la Région de Bruxelles-Capitale. Cela constituerait ainsi une barrière fiscale à l'intérieur de l'espace économique bruxellois. Cette tarification ne peut se concevoir qu'à l'échelle du pays, voire du Benelux. S'agissant du transport de personnes, elle exige la mise en œuvre préalable d'un réseau de transport en commun interrégional et de parkings de dissuasion permettant le transfert modal, et constituant une alternative suffisante à l'utilisation de la voiture.

Quant aux transports de marchandises, l'opportunité de ce type de prélèvement doit tenir compte de la nécessité de ne pas affecter la compétitivité des entreprises, et s'accompagner de l'équipement de la Région en infrastructures modernes de multimodalité.

#### *V.1.2.a. Echange de vues*

Mme Francine Werth fait remarquer qu'il n'y a pas de différences fondamentales avec ce que vient de dire M. Thonon. Sur le périmètre, il préconise d'instaurer un péage sur tout le pays, et pas seulement sur l'hinterland.

#### *V.1.3. Audition de M. Philippe Van Muylder, représentant de la FGVB*

L'orateur explique que le péage urbain est à la mobilité interrégionale ce que le droit de grève est au conflit social, c'est-à-dire l'arme ultime. Avant d'y recourir, il faut trouver un accord sur l'usage de la voirie. Le modèle belge n'est pas un modèle de dumping fiscal, ou de concurrence entre Régions, mais de concertation. C'est pourquoi le péage urbain, s'il doit être introduit, ne doit pas se faire par décision unilatérale. En effet, c'est une mauvaise idée, car cela créera des inégalités d'accès au centre-ville.

L'orateur rappelle qu'il représente non seulement les travailleurs bruxellois, mais également les navetteurs.

Au cours du week-end, la FGVB a pris connaissance d'une déclaration de M. Daerden, disant que la Flandre accepterait une vignette autoroutière. Dans ce cas-ci, cela changerait la donne, il n'est pas question de payer les

de Vlaamse of de Waalse autowegen te betalen als men gratis kan rijden in Brussel. Hier praat men niet over autowegen want er zijn maar vier kilometer autoweg in Brussel.

In tegenstelling tot de vorige sprekers meent de spreker niet dat de ontvangsten van stadstol zelf-besteeld zijn. Er zullen zeker ontvangsten zijn.

Tot besluit is de spreker niet principieel gekant tegen de invoering van stadstol maar meent hij dat dit moet gebeuren in het kader van een samenwerkingsakkoord.

#### *V.1.4. Hoorzitting met mevrouw Myriam Gérard, vertegenwoordiger van de CSC*

Mevrouw Myriam Gérard poneert dat de CSC nog geen definitief standpunt heeft ingenomen over invoering van stadstol in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De vakorganisatie heeft echter geen taboe ter zake.

Voorzichtigheid is geboden. De CSC vertegenwoordigt zowel de Brusselaars als de pendelaars, en studies over de sociaal-economische gevolgen van zo'n maatregel zijn wenselijk.

De spreker meent dat de voorstellen van het Verbond van Ondernemingen in Brussel in de huidige context nogal gewaagd zijn.

Indien er geen herfinanciering van Brussel wordt overwogen, zal tol het laatste wapen zijn om het openbaar vervoer te financieren.

De vraag naar de andere gebruikers van andere vervoermiddelen rijst ook.

Men moet inderdaad plaats laten voor de voetgangers, de fietsers, ... Het gaat om de verdeling van de openbare ruimte, die veel aangenamer zal zijn om in te leven indien kinderen op straat kunnen spelen.

De spreker geeft toe dat de economische argumenten die door de vertegenwoordigers van de werkgevers naar voren zijn gebracht rationeel klinken. Dit gezegd zijnde, is aangetoond dat de handelskernen die zijn omgeturnd in verkeersvrije zones niet door het cliënteel in steek zijn gelaten.

Tot besluit, maakt mevrouw Myriam Gérard drie bemerkingen :

- studies zijn nodig;
- interessante debatten hebben plaats gehad binnen de Nationale Arbeidsraad in verband met elementen die een invloed hebben op het gebruik van de wagen. Het gaat onder meer om de vergoeding van vervoerkosten (de vakbonden zijn gekant tegen de regel die deze vergoe-

autoroutes flamandes ou les autoroutes wallonnes si on a la gratuité des voiries à Bruxelles. Et ici on ne parle pas d'autoroutes car il n'y a que quatre kilomètres d'autoroute à Bruxelles.

Contrairement aux orateurs précédents, l'orateur ne pense pas que les recettes du péage urbain soient auto-affectées. Il y aura inmanquablement des recettes.

En conclusion, l'orateur n'est pas opposé par principe à l'instauration d'un péage urbain, mais estime que cela doit se faire au sein d'un accord de coopération.

#### *V.1.4. Audition de Mme Myriam Gérard, représentante de la CSC*

Mme Myriam Gérard explique que la CSC n'a pas encore adopté de position définitive sur l'instauration d'un péage urbain en Région de Bruxelles-Capitale. L'organisation syndicale n'a toutefois aucun tabou sur la question.

La prudence s'impose. La CSC représente tant des Bruxellois que des navetteurs, et des études sur l'impact socio-économique d'une telle mesure sont souhaitables.

L'oratrice estime que, dans le contexte actuel, les propositions formulées par l'Union des entreprises de Bruxelles sont quelque peu hasardeuses.

Si aucun refinancement de Bruxelles n'est envisagé, le péage sera alors l'arme ultime permettant de financer les transports en commun.

La question des usagers des autres moyens de transports se pose également.

Il faut effectivement laisser une place aux piétons, aux cyclistes, ... Il en va du partage de l'espace public, qui sera bien plus agréable à vivre si les enfants pouvaient jouer en rue.

L'intervenante reconnaît la rationalité des arguments économiques développés par les représentants du patronat. Ceci dit, il a été démontré que les noyaux commerciaux devenus zones piétonnes n'ont pas été désertés par la clientèle.

En conclusion, Mme Myriam Gérard développe trois considérations :

- des études sont nécessaires;
- des débats intéressants ont eu lieu au sein du Conseil national du Travail à propos d'éléments qui influent sur l'usage de l'automobile; il s'agit notamment de l'indemnisation des frais de transport (les syndicats se sont ainsi opposés à la règle qui n'octroie cette indemnisation



ding alleen betaalt op voorwaarde dat de afstand woon-werk meer dan vijf kilometer is; het gaat ook om de-lokalisaties, die voor verplaatsingen zorgen die kunnen worden vermeden. Op het argument van BECI dat ervan uitgaat dat de mobiliteit essentieel is wegens het feit dat het aanbod niet afgestemd is op de vraag naar werk binnen het gewest, antwoordt de spreker dat er een te hoog aantal Brusselse universitaires zijn die werkloos is;

- de zachte verplaatsingen en autodelen kunnen efficiënt zijn.

#### *V.1.5. Hoorzitting met mevrouw Yaël Huyse, vertegenwoordiger van de ACLVB*

Mevrouw Yaël Huyse poneert dat men van tevoren moet onderzoeken of stadstol haalbaar is en dat men de sociaal-economische gevolgen voor de werknemers en voor de inwoners moet bestuderen.

Voor de ACLVB is het van groot belang dat de kwaliteit van het leven van de werknemers en van de inwoners wordt verbeterd.

De liberale vakbond is niet fundamenteel gekant tegen stadstol maar vindt dat het moet worden aangepast.

De tol moet rekening kunnen houden met de spitsuren en de daluren, de zones van herkomst en van bestemming, de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. De prijs van de tol zou eveneens kunnen stijgen in geval van verontreinigingspiek, zodat het autoverkeer kan verminderen.

De deelnemers aan het systeem van autodelen zouden eveneens niet mogen worden belast.

Ten slotte zou rekening moeten worden gehouden met de situatie van de Brusselaars. De Brusselaars, die in het algemeen in een ongunstiger economische situatie verkeren dan de inwoners van andere gewesten, mogen niet worden benadeeld.

## **V.2. Hoorzittingen met de vertegenwoordigers van Febiac**

### *V.2.1. Hoorzitting met de heer Michel Martens, directeur van de studiedienst van Febiac*

De heer Michel Martens dankt de commissies voor de uitnodiging en herhaalt dat Febiac officieel de invoerders en de constructeurs van auto's en gemotoriseerde tweewielers voor heel het land vertegenwoordigt.

Stadstol en rekeningrijden vormen een belangrijk actueel thema. Heel wat beleidssectoren en ondernemingen houden zich er effectief meer bezig. Zij onderzoeken op

qu'à condition que la distance domicile-travail dépasse cinq kilomètres); il s'agit aussi des délocalisations, qui représentent des déplacements pouvant être évités (à l'argument de BECI qui considère la mobilité comme essentielle en raison de l'inadéquation entre l'offre et la demande d'emploi au sein de la Région, l'oratrice répond qu'il existe un nombre surélevé d'universitaires bruxellois au chômage);

- les modes de déplacements doux et des voitures partagées peuvent être efficaces.

### *V.1.5. Audition de Mme Yaël Huyse, représentante de la CGSLB*

Mme Yaël Huyse soutient qu'il faut au préalable examiner la faisabilité d'un péage urbain et en étudier les impacts socio-économiques tant pour les travailleurs que pour les habitants.

Pour la CGSLB, il est primordial que la qualité de vie des travailleurs comme des habitants soit améliorée.

Le syndicat libéral n'est pas fondamentalement opposé au péage urbain mais estime qu'il doit être modulé.

Le péage doit pouvoir tenir compte des heures de pointe et des heures creuses, des zones de provenance et de destination, de la disponibilité des transports en commun. Le prix du péage pourrait également augmenter en cas de pic de pollution, de façon à diminuer la circulation automobile.

Il faudrait aussi ne pas taxer les participants au système de voitures partagées.

Il faudrait enfin tenir compte de la situation des Bruxellois. Les Bruxellois, généralement dans une situation économique plus défavorable que les habitants des autres Régions, ne peuvent être pénalisés.

## **V.2. Auditions des représentants de la Febiac**

### *V.2.1. Audition de M. Michel Martens, directeur du service d'études de la Febiac*

M. Michel Martens remercie les commissions pour l'invitation et rappelle que la Febiac représente officiellement les importateurs et les constructeurs d'automobiles et de deux-roues motorisés pour l'ensemble du pays.

Le péage urbain et la tarification à l'usage constituent une thématique actuelle importante. Ils sont au cœur des préoccupations de nombreuses politiques et entreprises. Il

welke manier een vorm van rekeningrijden kan ingevoerd worden in diverse landen en steden. Sommigen hebben dit al geïmplementeerd.

Alvorens dit debat te voeren is het van belang te kijken wat voor toekomst men wil voor Brussel. Als Europese, nationale en regionale hoofdstad heeft Brussel er alle belang bij om een ontmoetingsplaats te zijn voor mensen, ondernemingen en om een mix van activiteiten te huisvesten die per definitie geconcentreerd zijn in één plaats. De hoofdstad moet openstaan voor zijn inwoners maar ook voor de bezoekers die om professionele of om privé redenen Brussel binnenkomen.

Brussel huisvest onder meer : woonruimten, economische ruimten, handelsruimten, administratieve ruimten, toeristische activiteiten, tal van historische elementen. Deze mix van activiteiten genereert een mix aan transportbehoeften met telkenmale een specifieke transportintensiteit. Elk heeft zijn eigen modal split. Een overheidsadministratie die vlakbij het station gesitueerd is, heeft natuurlijk veel meer openbaar vervoergebruikers dan autogebruikers. Een verkoopsafdeling van een bedrijf kent een totaal andere modal split, met veel meer autoverkeer omdat de verkopers hun klanten moeten bezoeken.

Deze transportbehoeften variëren afhankelijk van het type activiteit. Deze mix van activiteiten en ook de aaneenschakeling van deze activiteiten vereist flexibel vervoer. In vele gevallen zal de auto, binnen een gegeven tijdsbudget van een gezin, een hoofdrol blijven spelen. Het zal trouwens vaak ook de enige optie zijn om die keten aan verplaatsingen binnen een gegeven tijdsbudget te kunnen afwerken.

Het mobiliteitsbeleid zou deze mobiliteitsmix moeten faciliteren zonder één of andere modus te benadelen.

FEBIAC pleit daarom voor een multimodaal transportnetwerk dat een win-winsituatie schept.

Twee voorbeelden van hoe vervoersmodi tegen mekaar worden opgezet : 1) Wat is het nut van een bovengrondse trambeding als onder de grond een metrolijn ligt ? 2) Wat is het nut om een rijstrook van een bepaalde invalsweg op te geven voor een fietspad als vijftig meter verder, in een rustige straat, ook een fietspad kan worden ingericht ?

Alvorens over te gaan tot een of andere andere vorm van taxatie (rekeningrijden, stadstol) dient men de verschillende transportnetwerken en vervoersmodi optimaal te benutten. Van belang hierbij is dat voor elk transportnetwerk minimumnormen worden ingesteld op vlak van kwaliteit, capaciteit en verkeersdoorstroming. Deze minimumnormen dienen om een zekere kwaliteit te bieden aan elk transportmiddel. Hoe kan men een prijs vragen voor het gebruik van een infrastructuur of van een vervoersmodus als er geen minimum aan kwaliteit wordt geboden ?

s'agit de déterminer comment mettre en œuvre une forme de péage dans plusieurs pays et villes. Certains l'ont déjà fait.

Avant de mener ce débat, il faut d'abord déterminer quel avenir on veut pour Bruxelles. En tant que capitale européenne, nationale et régionale, il est primordial que Bruxelles soit un lieu de rencontre pour les gens, les entreprises et accueille une série d'activités qui, par définition, sont concentrées en un point. La capitale doit rester accueillante pour ses habitants mais aussi pour les visiteurs qui viennent à Bruxelles pour des raisons professionnelles ou privées.

Bruxelles c'est, entre autres, des zones de logements, des espaces économiques, commerciaux et administratifs, des activités touristiques et de nombreux éléments historiques. Ce mélange d'activités génère des besoins de transport variés qui ont chacun une intensité propre, une répartition modale propre. Une administration publique située à proximité d'une gare compte naturellement davantage d'utilisateurs des transports en commun que d'automobilistes. Le département des ventes d'une entreprise a une répartition modale toute autre, avec davantage d'automobilistes car les vendeurs doivent pouvoir rendre visite à leurs clients.

Ces besoins de transport varient en fonction du type d'activité. Le mélange des activités et leur enchaînement nécessite des transports flexibles. Dans bien des cas, la voiture continuera de jouer un rôle central vu le temps limité dont dispose une famille. Ce sera d'ailleurs souvent la seule possibilité de réaliser ces chaînes de déplacements dans un temps donné.

La politique de mobilité devrait faciliter ce mélange de modes de transport sans pour autant en léser l'un ou l'autre.

La Febiac plaide donc pour un réseau de transport multimodal qui crée une situation où tout le monde est gagnant.

Deux exemples de mise en concurrence des modes de transport : 1) Quel est l'intérêt d'un tram en site propre en surface quand une ligne de métro circule sous terre ? 2) Quel est l'intérêt d'une bande réservée aux vélos sur une voie de pénétration alors qu'une piste cyclable peut aussi être aménagée cinquante mètres plus loin, dans une rue calme ?

Avant de passer à une autre forme de taxation (tarification à l'usage, péage urbain), il faut valoriser de manière optimale les différents réseaux et modes de transport. Il est important de prévoir, pour chaque réseau, des normes minimales de qualité, de capacité et de fluidité de la circulation. Ces normes minimales doivent offrir une certaine qualité à chaque moyen de transport. Comment peut-on en effet demander de payer pour l'utilisation d'une infrastructure ou d'un moyen de transport sans offrir une qualité minimale en retour ?

Een goede verkeersdoorstroming is erg belangrijk. In heel wat gevallen wordt de bestaande capaciteit van het wegennet onderbenut of wordt ze zelfs gereduceerd. Van belang is om vooral het hoofdwegennet in Brussel in interactie met de grote Ring rond Brussel en het hinterland dat voor Brussel erg belangrijk is te optimaliseren. Op de Kleine Ring rond Brussel en de Keizer Karellaan bestaan bottlenecks die de optimale verkeersdoorstroming verhinderen bij het in- en uitrijden van Brussel.

Ook in de tunnels zijn er files door bottlenecks bijvoorbeeld omdat aan de uitgang ervan een verkeerslicht te lang op rood staat wat een terugslageffect genereert in de tunnel.

Al deze kleine elementen belemmeren de vlotte verkeersdoorstroming.

Ook de verkeersinformatiecentra en verkeersbeheerscentra kunnen geoptimaliseerd worden. Zij stellen de verkeerslichten in in functie van de verkeersdrukke of van de rijrichting. Zij kunnen groene golven instellen zoals de Wetstraat en de Belliardstraat.

Uiteraard heeft het openbaar vervoer een belangrijke rol te spelen. Het openbaar vervoer moet snel, efficiënt en stipt zijn.

Bepaalde eigen beddingen voor het openbaar vervoer zijn onderbenut. In de piekuren is er een regelmatige cadans van bussen en dan is er geen ruimte voor andere vervoersmodi. Buiten deze piekuren merkt men op dat bepaalde busbanen onderbenut zijn. Daarom pleit FEBIAC ervoor dat deze busbanen worden opgesteld voor andere doelgroepen. Waarom zou het stedelijk vrachtverkeer (bestelwagens, vrachtwagens) er geen gebruik kunnen van maken zonder daarbij uiteraard de busbaan te blokkeren ?

Het is essentieel dat het parkeeraanbod zo opgevat wordt dat het aan een gemiddelde vraag beantwoordt. Deze vraag hangt in bepaalde zones af van de activiteitenmix. Handelscentra hebben een grotere nood aan parkings dan een administratieve activiteit naast het station.

Als de parkeervraag het aanbod overstijgt dan stelt zich de vraag naar de prijzen. Het is gevaarlijk om het parkeeraanbod sowieso te reduceren zonder rekening te houden met de activiteiten van de zone in kwestie.

FEBIAC pleit ook voor een gewestelijk expresnet rond Brussel. De succesvoorwaarde is dat alle stations op het gewestelijk expresnet uitgerust moeten zijn met voldoende parkings voor twee- en vierwielers. De zwakke schakel van het gewestelijk expresnet is het verkeer naar en van het station. Het zou daarom beter zijn in plaats van over « ontradingsparkings » over « aanmoedigingsparkings » te spreken. Zij zetten de automobilist er immers toe aan om zijn voertuig achter te laten.

Il est très important que la circulation soit fluide. Dans bien des cas, la capacité du réseau routier est sous-exploitée voire même réduite. Il est surtout important d'optimiser le réseau routier principal de Bruxelles, en interaction avec le Grand Ring et la périphérie, qui est très importante pour Bruxelles. La Petite Ceinture et l'avenue Charles Quint présentent des goulots d'étranglement qui empêchent une fluidité optimale de la circulation à l'entrée et à la sortie de Bruxelles.

Dans les tunnels, des goulots d'étranglement, qui sont par exemple dus au fait qu'un feu reste trop longtemps au rouge à la sortie du tunnel, provoquent aussi des embouteillages.

Tous ces petits éléments entravent la bonne fluidité de la circulation.

Les centres d'information et de gestion de la circulation routière peuvent également être optimisés. Ils règlent les feux en fonction de l'intensité ou de la direction de la circulation. Ils peuvent générer des ondes vertes comme c'est le cas rue de la Loi et rue Belliard.

Il va de soi que les transports en commun ont un rôle important à jouer. Ils doivent être rapides, efficaces et ponctuels.

Certains sites propres réservés aux transports en commun sont sous-exploités. Aux heures de pointe, les bus ont une fréquence régulière, ce qui ne laisse pas de place aux autres moyens de transport. En dehors de ces heures de pointe, on note que certaines bandes réservées aux bus sont sous-exploitées. C'est pourquoi la Febiac plaide pour que ces bandes réservées aux bus soient mises à la disposition d'autres groupes cibles. Pourquoi le transport urbain de marchandises (fourgonnettes, camions) ne pourrait-il pas utiliser ces bandes sans pour autant bloquer les bus ?

Il est essentiel que l'offre de stationnement réponde à une demande moyenne. Cette demande dépend, dans certaines zones, du mélange d'activités présentes. Les noyaux commerciaux ont davantage besoin d'emplacements de parking qu'une activité administrative voisine d'une gare.

Si la demande de parking dépasse l'offre, la question du prix se pose alors. Il est de toute manière dangereux de réduire l'offre de stationnement sans tenir compte des activités dans la zone en question.

La Febiac plaide aussi pour un réseau express régional autour de Bruxelles. La clé de son succès réside dans la présence d'un nombre suffisant d'emplacements de parking pour les deux-roues et les voitures dans chacune des gares du RER. Le maillon faible du RER est le trajet vers et depuis la gare. Il serait donc préférable de parler de « parkings d'encouragement » plutôt que de « parkings de dissuasion ». Il s'agit en effet d'inciter l'automobiliste à abandonner son véhicule.

V.2.2. *Hoorzitting met mevrouw Nadine Atanassoff, adviseur bij Febiac*

Mevrouw Nadine Atanassoff meent dat tol niet kan worden overwogen als het laatste middel. Om het te rechtvaardigen moeten de eerder gestelde voorwaarden (efficiënt openbaar vervoer, GEN, ...) vervuld zijn maar ze lossen het probleem van de congestie niet op.

In dat geval moet men aandacht besteden aan verschillende elementen.

De snoertol zou weinig gevolgen hebben indien dit wordt toegepast op de Vijfhoek. De verplaatsingen naar deze zone vertegenwoordigen slechts 12 % van de verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Indien de zone wordt uitgebreid tot aan de Ring, zou er een groot gevaar voor delocalisatie van winkels en van bedrijven zijn.

Een tol beperkt in de tijd zou nieuwe congestiepieken veroorzaken, op andere momenten en op andere plaatsen. Een voortdurende zou de winkels, de horeca, ... benadelen.

Tot besluit lijkt tol niet de goede oplossing, omdat zo'n systeem onvoldoende flexibel is.

De spreker pleit meer voor de invoering van een slimme kilometervergoeding, gebaseerd op het principe van de veruiler betaalt. Deze maatregel vergt het gebruik van GPS- of Galileo-technologie. De tarieven kunnen in de tijd en de ruimte worden aangepast en een en ander leidt tot een rationeler gebruik van de wagen.

De invoering van dit systeem kan echter slechts op lange termijn omdat de technologie nog moet evolueren en bijgevolg vrij duur zal zijn. Het systeem moet dus worden ingevoerd door de federale overheid.

Deze oplossing moet uiteraard voldoen aan bepaalde voorwaarden.

De tarifiering moet geschieden per kilometer en niet, zoals het vignet, dat niet variabel is en dus geen ontradend effect heeft, neerkomen op een forfaitair bedrag.

De opbrengst van de vergoeding moet worden gestort in een fonds voor infrastructuur en wegbeheer, dat ervoor zal zorgen dat het wegennet in goede staat is.

De maatregel moet uit budgettair oogpunt neutraal zijn. Dit veronderstelt dat men de belasting op de inverkeersstelling, de verkeersbelasting en idealitair de accijnzen afschaft.

Met de milieukeurmerken van de voertuigen moet ook rekening worden gehouden.

V.2.2. *Audition de Mme Nadine Atanassoff, conseillère à la Febiac*

Mme Nadine Atanassoff estime que le péage ne peut être envisagé que de manière ultime. Il faudrait, pour le justifier, que les conditions précitées (transports en commun efficaces, RER, ...) soient réunies mais qu'elles ne résolvent pas le problème de la congestion.

Il s'agit, dans ce cas, de rester attentif à plusieurs éléments.

Le péage cordon aurait peu d'impact s'il était appliqué au Pentagone. Les déplacements vers cette zone ne représentent effectivement que 12 % des déplacements en Région de Bruxelles-Capitale. Étendu jusqu'au ring, il comporterait un risque important de délocalisation des commerces et des entreprises.

Un péage limité dans le temps créerait des nouveaux pics de congestion, à d'autres moments et à d'autres endroits. Un péage permanent pénaliserait les commerces, l'horeca, ...

En conclusion, le péage n'apparaît pas comme une solution valable, péchant par son manque de flexibilité.

L'oratrice plaide davantage pour la mise en place d'une redevance kilométrique intelligente, qui reprend le principe de l'utilisateur-payeur. Cette mesure nécessite l'utilisation de la technologie GPS ou Galileo. Elle permet de moduler les tarifs dans le temps et l'espace et tend dès lors à une utilisation plus rationnelle de la voiture.

La mise sur pied de ce système ne se conçoit toutefois que dans le long terme puisque la technologie doit encore évoluer et coûtera dès lors assez cher. Le système doit donc être instauré au niveau fédéral.

Cette solution doit évidemment répondre à certaines conditions.

La tarification doit se faire au kilomètre et non, comme la vignette qui n'est pas variable et n'a donc pas d'effet dissuasif, consister en une somme forfaitaire.

Le produit de la redevance doit être versé à un fonds pour l'infrastructure et la gestion routière, qui permettra de disposer d'un réseau routier en bon état.

La mesure doit être budgétairement neutre. Cela suppose qu'on supprime la taxe de mise en circulation, la taxe de circulation et, idéalement, les accises.

Les caractéristiques environnementales des véhicules doivent aussi être prises en compte.

Zoals hiervoren geponoerd, moet men over geldige initiatieven beschikken.

Ten slotte moet het mogelijk zijn te weten, vóór men de wagen neemt, wat het beoogde traject zal kosten.

In afwachting dat dit systeem uitgewerkt is, pleit Febiac voor groene fiscaliteit gebaseerd op criteria die op Europees niveau zijn gesteld, te weten Euronormen en CO<sub>2</sub>-emissies.

### V.2.3. *Gedachtewisseling*

De heer Rachid Madrane bedankt alle sprekers voor hun uiteenzettingen. De spreker is het eens met de heer Van Muylder die poneert dat de tol het laatste wapen is. De laatste betogen daarentegen, onder meer die van Febiac hebben hem niet overtuigd. Stadstol doet een aantal vragen rijzen : met betrekking tot de institutionele complexiteit, de ongelijkheden, enz. Bij de PS is er geen geloof ter zake. Persoonlijk heeft de spreker een probleem met het idee om het gebruik van de wagen te belasten. Hij meent dat dit onbillijk is. Het is jammer om nieuwe wagens alleen voor te behouden voor diegenen die kunnen betalen, en belastingen aan de anderen op te leggen.

De voordelen die men heeft gegeven aan onze werknemers maken dat hoe minder men rijdt, hoe minder voordelen men heeft. Men moet een slagkrachtiger beleid voeren, maar men moet zien wie zal betalen. De spreker is het eens met minister-president Charles Picqué om belastingen te doen betalen op de werkplek. Er zijn thans 1,2 miljoen voertuigen per dag. De spreker kan begrijpen dat ieder zijn lobby verdedigt. Maar men mag onder voorwendsel van de congestie de armen niet doen betalen. De armste Brusselaars moeten zich ook kunnen verplaatsen. Het is een kwestie van sociale ecologie.

Mevrouw Adelheid Byttebier antwoordt aan de heer Madrane dat het voor een socialistische partij legitiem en belangrijk is om op te komen voor de armste Brusselaars. Men mag hierbij evenwel niet vergeten dat vooral die Brusselaars die niet de middelen hebben om buiten de stad of meer in de groene zones te gaan leven, in de eerste plaats het slachtoffer zijn van de toenemende luchtvervuiling door het autoverkeer. Zij die zich geen auto kunnen permitteren worden er wel constant mee geconfronteerd worden.

Dit kan men gemakkelijk vaststellen wanneer men zich vanuit Brussel via Sint-Joost naar Schaarbeek met de fiets verplaatst. De meest stinkende straten worden bewoond door de armste Brusselaars die zelf geen auto hebben.

Als lid van GROEN! pleit mevrouw Byttebier voor tolheffing. Het is geen absoluut tovermiddel om de luchtvervuiling en het overmatig autogebruik te verhelpen. Het is één aspect van verschillende maatregelen die moeten ge-

Comme dit plus haut, il faut disposer d'alternatives viables.

Enfin, il doit être possible de savoir, avant même de prendre sa voiture, ce que coûtera le trajet envisagé.

En attendant que ce système soit mis au point, la Febiac plaide pour une fiscalité verte basée sur des critères définis au niveau européen : normes Euro et émissions de CO<sub>2</sub>.

### V.2.3. *Echange de vues*

M. Rachid Madrane remercie l'ensemble des intervenants pour leurs exposés. L'orateur rejoint la phrase de M. Van Muylder, lorsqu'il affirme que le péage est l'arme ultime. Par contre, les dernières interventions, notamment celles de la Febiac, ne l'ont pas convaincu. Le péage urbain pose une série de questions : celle de la complexité institutionnelle, les inégalités, etc. Au PS, il n'y a pas de religion en la matière. A titre personnel, l'orateur a un problème avec l'idée de taxer l'usage de la voiture. Il estime que c'est profondément injuste. Il est dommage de réserver les véhicules neufs à ceux qui peuvent payer, et de faire payer des taxes aux autres.

Les avantages que l'on donne à nos employés font que moins on roule, moins on a d'avantages. Il faut mettre en pratique une politique plus volontariste, mais il faut voir aussi qui va la payer. L'orateur rejoint l'idée du ministre-président Charles Picqué de faire payer l'impôt sur le lieu de travail. On en est aujourd'hui à 1,2 millions de véhicules par jour à Bruxelles. L'orateur peut comprendre que chacun défende son lobby. Mais il ne faut pas, sous prétexte de congestion, faire payer les plus pauvres. Il faut que les Bruxellois les plus pauvres puissent également encore se déplacer. Il faut un contexte d'écologie sociale.

Mme Adelheid Byttebier répond à M. Madrane qu'il est légitime et important qu'un parti socialiste prenne la défense des Bruxellois les plus pauvres. Mais il ne faut toutefois pas oublier que les premières victimes de la pollution croissante de l'air par la circulation automobile sont justement ceux qui n'ont pas les moyens d'aller vivre hors de la ville ou dans des zones plus vertes. Ceux qui ne peuvent pas se payer une voiture y sont pourtant confrontés constamment.

Lorsqu'on se déplace à vélo depuis Bruxelles via Saint-Josse pour se rendre à Schaarbeek, on le constate aisément. Les rues où l'air est le plus irrespirable sont celles où vivent les Bruxellois les plus pauvres, qui ne possèdent pas de voiture.

En tant que membre de GROEN!, Mme Byttebier plaide pour un péage urbain. Ce n'est en rien un tour de magie pour résoudre automatiquement le problème de la pollution de l'air et de l'utilisation excessive de la voiture. C'est un

nomen worden. Daarom apprecieerde mevrouw Byttebier de tussenkomst van de verschillende vakbonden die de bekommernis voor de leefbaarheid van de stad in zijn geheel naar voren geschoven hebben.

De heer Martens heeft hiertoe een verdienstelijke poging ondernomen door bij zijn opening te spreken over het belang van ontmoetingen. Het verder verhaal van de heer Martens had meer oog voor het ontmoeten van de autobestuurders onder elkaar dan van Brusselaars.

Als moeder herinnert mevrouw Byttebier eraan dat zij haar kinderen met de fiets laat rijden onder de voorwaarde dat de af te leggen weg veilig is. Wat moet centraal staan in het debat is het belang van de Brusselse gezinnen die ook willen werken, naar school gaan en die de publieke ruimte op een veilige en gezonde wijze moeten kunnen betreden.

Het aantal afgelegde kilometer met de auto stijgt elk jaar. Tussen 1996 en 2006 bedroeg deze stijging 8 % in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op de secundaire Brusselse wegen, namelijk de wijkwegen is die stijging 34 %. Dit toont dus aan dat de autodruk een realiteit is.

Van de middenstandorganisaties had mevrouw Byttebier liever gehoord wat er gedaan kan worden om delocalisatie te voorkomen en om competitief te blijven met het hinterland indien er tolheffing komt.

Ten slotte merkt mevrouw Byttebier op dat men niet zo vreemd is te pleiten voor maatregelen om de stijging van het autoverkeer te doen verminderen of te laten stagneren. In Londen is er stadstol. In Parijs zijn er maatregelen genomen om de wegcapaciteit te verminderen. Tien jaar lang heeft men beweerd dat er geen fietspad kon komen in de Wetstraat. Vandaag is het omgekeerde bewezen. In Berlijn en Keulen kent men lagere emissiezones. Duitsland kent een kilometerheffing.

Het debat moet gaan over het combineren van die mogelijkheden.

Mevrouw Byttebier adviseert de middenstandsorganisaties om te gaan kijken naar wat andere steden gedaan hebben om het autoverkeer te verminderen en hoe de lokale middenstand zich heeft aangepast. Een aanpassing zal immers nodig zijn; sommige winkels zullen populairder worden dan anderen maar dit betekent geenszins dat de economie zal doodbloeden.

De heer Joël Riguelle vindt het debat interessant.

De cdH-fractie meent niet dat een tol in de 19 gemeenten een oplossing is, inzonderheid wegens de gevolgen zo'n maatregel zou kunnen hebben voor de economie in ons Gewest.

des aspects des différentes mesures qui doivent être adoptées. C'est pourquoi Mme Byttebier a apprécié l'intervention des différents syndicats qui ont mis en avant le souci de la qualité de vie en ville dans son ensemble.

À cet égard, M. Martens a eu le mérite d'entamer son intervention par l'importance des rencontres. Il est apparu qu'il s'agissait en fait davantage de la rencontre des automobilistes entre eux plutôt que des Bruxellois.

En tant que mère, Mme Byttebier rappelle qu'elle laisse ses enfants rouler à vélo pour autant que le trajet à parcourir soit sûr. Il faut centrer le débat sur l'intérêt des familles bruxelloises qui souhaitent pouvoir se déplacer de manière sûre et saine dans l'espace public, pour se rendre au travail ou à l'école.

Les distances parcourues en voiture augmentent chaque année. Entre 1996 et 2006, l'augmentation en Région de Bruxelles-Capitale a été de 8 %. Sur les voiries secondaires du réseau bruxellois, c.-à-d. les voiries dans les quartiers, cette augmentation s'est élevée à 34 %. Cela montre la réalité de la pression automobile.

Mme Byttebier aurait aimé que les organisations des classes moyennes indiquent ce qu'il peut être fait pour prévenir les délocalisations et maintenir la compétitivité avec la périphérie si on met en place un péage urbain.

Pour finir, Mme Byttebier note qu'il n'est pas si étrange de plaider pour des mesures qui visent à diminuer la circulation automobile ou à empêcher qu'elle continue d'augmenter. Londres a mis en place un péage urbain. Paris a adopté des mesures pour réduire la capacité de la voirie. Pendant dix ans, on a affirmé qu'une piste cyclable rue de la Loi était chose impossible. Aujourd'hui, c'est le contraire qui a été démontré. Berlin et Cologne ont des zones de basses émissions. L'Allemagne dispose d'une taxation kilométrique.

Le débat doit porter sur la combinaison de ces possibilités.

Mme Byttebier conseille aux organisations des classes moyennes d'examiner ce que les autres villes ont mis en place pour réduire la circulation automobile et comment les classes moyennes se sont adaptées localement. Une adaptation sera effectivement nécessaire. Certains magasins deviendront plus populaires que d'autres mais cela ne veut nullement dire que l'économie périlitera.

M. Joël Riguelle trouve le débat intéressant.

Le groupe cdH ne pense pas qu'un péage à l'échelle des 19 communes soit une solution, notamment en raison des conséquences qu'une telle mesure pourrait avoir sur l'économie de notre Région.

De cdH-fractie pleit meer voor het opnemen van de kosten voor het gebruik van de wagen in een herwerkte auto-fiscaliteit.

De congestie heeft gezondheidsrisico's maar zorgt ook de vertraging van de economische activiteit. Men moet dus moedige en moeilijke beslissing nemen in een verkiezingsperiode. De burger is bereid om na te denken over een andere manier van leven in de stad. De vrijheid en de gelijkheid zijn niet afhankelijk van de wagen. De auto moet worden belast op het gebruik, om het ongepast gebruik te verwijderen.

De spreker herhaalt ook dat 80 % van de gebruikte voertuigen in België tweede wagens zijn van het gezin. Men moet niet van een verkeerd standpunt uitgaan.

Bovendien twijfelt de heer Joëlle Riguelle eraan dat men het principe van de bedrijfswagen kan blijven aanmoedigen, wetende onder meer dat het gaat om een vervangswedde die niet bijdraagt tot de sociale zekerheid. Men zou moeten nadenken, niet om het voordeel in te trekken, maar om het te vervangen door een ander : een verplaatsingsbonus, een huurbonus, ...

De tol is kennelijk niet haalbaar. Men moet echter het stadsverkeer in een slimme fiscaliteit verwerken.

Mevrouw Céline Delforge vindt het jammer dat men het debat niet van tevoren heeft afgelijnd. Tol kan veel betekenen. Iris 2 voorziet slechts in een enkel geval, dat ten andere reeds opgegeven is. Er bestaat zonetol, snoertol, enz. Persoonlijk denkt de spreker niet aan GEN-tol, want ze gelooft niet in de samenwerkingsakkoorden. Ze is eerder voorstander van een « Vijfhoek-plus-tol », te weten het stadscentrum waaraan men bijvoorbeeld de Europese wijk zou aan toevoegen. Het gaat om zones die goed bediend worden door het openbaar vervoer, en waar de werkgelegenheid niet kan worden gedelocaliseerd. Hoe kleiner de zone, hoe meer dat sociaal voordelig is. Om in te spelen op de angst van UCM inzake de leveringen, herhaalt de volksvertegenwoordiger dat het sedert de invoering van tol in Londen veel beter gaat. De tol is dus ook goed voor de professionals. Indien men ervan droomt om met de wagen naar een handelscentrum te gaan, gaat men er al naartoe. Maar indien men naar stedelijke handelskernen gaat, is het uitgerekend om er in de straat te wandelen.

Op de vraag wie betaalt, herhaalt de volksvertegenwoordiger dat de congestie een prijs heeft. Niet alleen voor het openbaar vervoer maar ook de gezondheid. De MIVB wordt bekritiseerd. Maar de bussen staan de hele tijd stil in de opstoppingen. Persoonlijk beschikt de spreker niet over een wagen en ze voelt zich niet gefnuikt in haar mobiliteit. De MIVB schept werkgelegenheid. De spreker merkt op dat er in Vlaanderen laaggeschoolde arbeidskrachten zijn die hun werk verliezen, voornamelijk in de automobielsector. In Brussel schept men werk voor laaggeschoolden.

Le groupe cdH plaide davantage pour l'intégration des coûts d'utilisation de la voiture dans une fiscalité automobile retravaillée.

La congestion présente des risques de santé mais aussi de ralentissement de l'activité économique. Il faut donc prendre des décisions courageuses et difficiles à envisager en période électorale. Toutefois, le citoyen est prêt à réfléchir à une autre manière de vivre la ville. La liberté et l'égalité ne passent pas par la voiture. L'automobile doit être taxée à l'usage, afin d'éviter son utilisation à tort et à travers.

L'orateur rappelle également que 80 % des véhicules usagés sont, en Belgique, les deuxièmes véhicules des ménages. Il ne faut pas partir d'un point de vue erroné.

Par ailleurs, M. Joël Riguelle doute qu'on puisse continuer à encourager le principe de la voiture de société, sachant notamment qu'il s'agit d'un salaire de remplacement qui ne contribue pas à la sécurité sociale. Il faudrait peut-être réfléchir non à retirer cet avantage mais à le remplacer par un autre : bonus-déplacement, bonus-loyer,...

Le péage n'est manifestement pas faisable. Il faut toutefois intégrer l'entrée dans la ville dans une fiscalité intelligente.

Mme Céline Delforge trouve dommage que l'on n'ait pas cadré le débat au préalable. Un péage, cela peut être beaucoup de choses. Iris 2 ne prévoit qu'une seule hypothèse, qui est d'ailleurs aussitôt abandonnée. Il existe des péages de zones, des péages cordon, etc. Personnellement, l'oratrice ne croit pas au péage RER, car elle ne croit pas aux accords de coopération. Elle est davantage partisane d'un péage « Pentagone plus », c'est-à-dire le centre-ville auquel on adjoindrait par exemple le quartier européen : il s'agit de zones très bien desservies par les transports en commun, et où les zones d'emploi ne sont pas délocalisables. Plus la zone est petite, plus elle est profitable socialement. Pour répondre aux angoisses de l'UCM en ce qui concerne les livraisons, la députée rappelle qu'à Londres, cela va beaucoup mieux depuis l'instauration du péage. Le péage est donc profitable également pour les professionnels. Si on rêve d'aller en voiture dans un centre commercial, on y va déjà. Mais si l'on se rend dans des noyaux commerciaux urbains, c'est justement pour le plaisir de flâner en rue.

A la question de savoir « qui paie », la députée rappelle que la congestion a un prix. Non seulement pour les transports en commun mais également pour la santé. La STIB est décriée, mais les bus sont tout le temps bloqués dans les embouteillages. Personnellement, l'oratrice ne dispose pas de voiture et ne se sent pas bridée dans sa mobilité. La STIB crée de l'emploi. L'oratrice fait remarquer qu'en Flandre, il existe une main-d'œuvre peu qualifiée qui perd son emploi, principalement dans l'entreprise automobile. Or, à Bruxelles, on crée de l'emploi peu qualifié.

Mevrouw Céline Delforge is gekant tegen het idee van Febiac om meer voertuigen op een eigen baan te laten rijden. Wanneer men langs een invalsweg woont begrijpt men waarom. Het lawaai veroorzaakt door auto's op deze wegen is hels. Men moet de instroom van voertuigen in de stad beperken. De verdeling van de openbare ruimte vervult een grote rol op de kwaliteit van het leven.

Het GEN is er nog niet maar komt eraan. Men mag het pendelen niet aanmoedigen maar indien men wil dat het GEN de Brusselaars beter bedient, moet men nadenken over de noodzaak van andere vervoermiddelen. Een van de mogelijke flankerende maatregelen is uitgerekend de stadstol. Stadstol maakt het eveneens mogelijk om te strijden tegen autosolisme. Dit moedigt carpoolen aan.

Inzake het fijn stof, bevestigt de volksvertegenwoordiger dat het autoverkeer hiervoor verantwoordelijk is. Het klopt ook dat 40 % van de Brusselaars geen wagen hebben, en dat 10 % van de Brusselaars 30 % van het automobielpark in beslag nemen. Degenen die geen wagen hebben zijn bij de armsten te vinden. De Ecolo-fractie heeft nog geen beslissing genomen over de wijzen van tolheffing. Men moet nadenken over de verschillende wijze van belasting en over de technologische investeringen die ze vergen, en zien in welke mate ze het openbaar vervoer kunnen financieren.

Men zal de specifieke kenmerken altijd als voorwendsel gebruiken om iets niet te doen in Brussel maar de volksvertegenwoordiger meent dat er absoluut maatregelen moeten worden genomen. Vele steden in het buitenland hebben een oplossing gevonden.

Mevrouw Caroline Persoons stelt vast dat er niet direct een oplossing voorhanden is.

Het openbare vervoer moet uiteraard verder ontwikkeld worden. Op middellange of lange termijn moeten er striktere maatregelen worden genomen. Het is in het belang van de inwoners.

Ter herinnering : 25 % van de verplaatsingen gaan om minder dan een kilometer en de helft over minder dan drie kilometer. Men moet dus de kwaliteit ervan verbeteren, door de ontwikkeling van het openbaar vervoer, de verbetering van de trottoirs, door vlotter verkeer.

Het is ook in het belang van de bedrijven en van de werkgever. Een handelaar van City 2 legde onlangs uit dat 80 % van het cliënteel naar dit handelscentrum komt met het openbaar vervoer. Er worden dus acties op touw gezet in samenwerking met de MIVB.

Kan men bovendien een onderscheid maken tussen de behoefte om zich met de wagen te verplaatsen en het gebruik wegens het comfort ?

De spreker pleit voor een ruime actie en wijst op drie essentiële punten :

Mme Céline Delforge s'oppose à l'idée de la Febiac d'autoriser plus de véhicules à emprunter les sites propres. Lorsqu'on habite le long d'un axe de pénétration, on comprend bien pourquoi. Le bruit de la circulation automobile sur ces voiries est infernal. Il faut limiter l'entrée des véhicules en ville. La répartition de l'espace public joue fortement un rôle sur la qualité de vie.

Le RER n'est pas encore là mais il arrive. Il ne faut pas qu'il encourage la navette sortante, mais si on veut que le RER serve mieux les Bruxellois, il faut réfléchir à la nécessité du transfert modal. Or, une des mesures d'accompagnement possibles est précisément le péage urbain. Celui-ci permet également de lutter contre l'autosolisme, et favorise de ce fait le covoiturage.

En ce qui concerne les microparticules, la députée confirme que c'est bien la circulation automobile qui en est responsable. Il est également vrai que 40 % des Bruxellois n'ont pas de voiture et que 10 % des Bruxellois concentrent 30 % du parc automobile. C'est parmi les plus pauvres qu'on retrouve des gens sans voiture. Le groupe Ecolo n'a pas encore tranché pour un mode de péage urbain particulier. Il faut réfléchir aux différents modes de taxation et aux investissements technologiques qu'ils nécessitent, et voir dans quelle mesure ils peuvent financer les transports en commun.

On invoquera toujours des spécificités comme prétexte pour ne pas faire quelque chose à Bruxelles, mais la députée pense qu'il faut absolument prendre des mesures. De nombreuses villes étrangères ont trouvé des solutions.

Mme Caroline Persoons constate qu'aucune solution ne se dégage dans l'immédiat.

Il va évidemment falloir continuer à développer les transports en commun; il va aussi falloir, à moyen ou long terme, prendre des mesures plus strictes. Il en va de l'intérêt des habitants.

Pour rappel, 25 % des déplacements font moins d'un kilomètre et la moitié moins de trois kilomètres. Il convient dès lors d'en améliorer la qualité, par le développement des transports en commun, l'élargissement des trottoirs, la fluidité du trafic,...

Il en va aussi de l'intérêt des entreprises et des employeurs. Un commerçant de City 2 expliquait ainsi récemment que 80 % de la clientèle se rendait dans ce centre commercial en transports en commun. Des actions ont donc été menées en collaboration avec la STIB.

Peut-on par ailleurs distinguer le besoin de se déplacer en voiture de l'usage qu'on en fait par confort ?

L'intervenante plaide pour une action large et insiste sur trois points essentiels :



- Brussel zit in een keurslijf. Men moet dus samenwerken met de andere Gewesten om het openbaar vervoer te verbeteren (tot nu toe berekend op de instroom naar Brussel, maar weinig op de uitstroom en om naar de industriezones erbuiten te gaan) en om overstapparkingsplaatsen aan te leggen;
- men moet de autofiscaliteit aanpassen en er een stimulant van maken voor het gebruik van emissie-arme voertuigen : minder dan 20 % van de oudere voertuigen zorgen voor 66 % van de schadelijke emissies;
- men moet zones met lage emissie vastleggen.

De heer Michel Martens antwoordt in verband met de bekommernis voor armere bevolkingslagen dat kleinere auto's minder zullen moeten betalen in de groene autofiscaliteit omdat ze minder vervuilen en doorgaans minder verbruiken.

Indien men de autobelasting moduleert in functie van milieucriteria, dan komt men in een toestand waar een kleine auto minder belast zal worden dan vandaag.

FEBIAC pleit er niet voor dat enkel Brussel stadstol zou invoeren. Men dient dit minstens op nationaal niveau in te voeren om allerhande stadsvluchten en verschuivingen te vermijden.

Er moeten volwaardige alternatieven komen op vlak van openbaar vervoer. Voor korte verplaatsingen kan men te voet gaan, met de fiets of met de bromfiets.

Verder spreekt de heer Martens de bewering tegen dat door een stijgend aantal auto's de luchtvervuiling toeneemt. Diverse rapporten in België en in Europa maken melding dat de luchtvervuiling in de steden en buiten de steden aan het dalen is en gedaald is. Dat komt door de Euronormen, de emissienormen die Europa in overleg met de autoconstructeurs hebben ontwikkeld. Vandaag is de Euronorm 4 van toepassing. Euronorm 4-auto's stoten 80 tot 95 % minder schadelijke stoffen uit dan de auto Euronorm 0 of 1. De Euronorm 5 (verplicht vanaf eind 2009) werd eind vorig jaar vastgelegd. Euronorm 6 (vanaf 2014) gaat nog eens de uitstoot van fijn stof en van stikstofoxides verminderen met 60 tot 80 % ten opzichte van de huidige generatie auto's. Zelfs met de toename van het wegverkeer kan men stellen dat het probleem van de luchtvervuiling onder controle is.

Dankzij technologie wordt de vervuiling teruggebracht tot aanvaardbare niveaus. Andere factoren zijn hierbij van belang. Vlot verkeer heeft een veel mindere milieu-impact dan stop-and-go-verkeer. Een vrachtwagen die over een kilometer een keer moet stoppen verdubbelt zijn verbruik.

- Bruxelles est enfermée dans un carcan; il faut donc collaborer avec les autres Régions tant pour améliorer les transports en commun (pensés jusqu'à aujourd'hui pour entrer dans Bruxelles, mais peu pour en sortir et se rendre vers les zonings industriels extérieurs) que pour développer les parkings de dissuasion;
- il faut adapter la fiscalité automobile et en faire un incitant à l'utilisation des véhicules propres : moins de 20 % des véhicules les plus anciens causent 66 % des émissions nocives;
- il faut établir des zones de basse émission.

M. Michel Martens répond, en ce qui concerne les inquiétudes pour les couches plus pauvres de la population, qu'il faudra payer moins pour les plus petites voitures avec une fiscalité automobile verte car elles polluent moins et elles consomment généralement moins.

Si on module la fiscalité automobile en fonction de critères environnementaux, on arrivera à une situation où les petites voitures seront moins taxées qu'elles ne le sont aujourd'hui.

La Febiac plaide pour que Bruxelles ne soit pas seule à introduire un péage urbain. Il faut au moins le mettre en place au niveau national afin de prévenir toutes sortes d'exodes urbains et de glissements.

Il faut des solutions de qualité en remplacement des transports en commun. Pour les courtes distances, il y a la marche, le vélo ou le vélomoteur.

Par ailleurs, M. Martens n'est pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle la pollution de l'air augmente avec le nombre de voitures. Divers rapports en Belgique et en Europe indiquent que la pollution de l'air a diminué et continue de diminuer dans les villes et en dehors de celles-ci. C'est dû aux normes Euro, les normes d'émission développées par l'Europe en concertation avec les constructeurs automobiles. Aujourd'hui la norme Euro 4 est d'application. Les véhicules qui répondent à la norme Euro 4 rejettent 80 à 95 % moins de substances nocives que les véhicules qui répondent à la norme Euro 0 ou 1. La norme Euro 5 (obligatoire fin 2009) a été fixée à la fin de l'année dernière. La norme Euro 6 (à partir de 2014) réduira encore de 60 à 80 % les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote par rapport à la génération actuelle de voitures. Même si la circulation automobile continue d'augmenter, on peut constater que le problème de la pollution de l'air est sous contrôle.

Grâce à la technologie, la pollution est ramenée à des niveaux acceptables. D'autres facteurs sont aussi importants. Une circulation fluide est moins néfaste pour l'environnement qu'un trafic discontinu. Un camion qui doit s'arrêter une fois sur un kilomètre double sa consommation. C'est

Daarom heeft men er alle belang bij om het verkeer vlot te trekken op de hoofdwegen.

FEBIAC kan zich vinden in autovrije zones zoals de Grote Markt of winkelstraten. Het is van belang dat deze ontmoetingsplaatsen bereikbaar blijven met het openbaar vervoer maar ook met de auto.

Inzake de bedrijfswagens merkt de heer Martens op dat deze voertuigen zeker niet meer verontreinigen omdat ze recenter zijn en voldoen aan performantere Euronormen.

De heer Joëlle Riguelle merkt op dat de bedrijfswagens aanzetten tot verbruik. Er zijn er meer. Indien er geen bedrijfswagens waren, zou er misschien geen tweede wagen zijn in het gezin in kwestie.

De heer Michel Martens wijst naar een studie die wordt uitgevoerd in enkele universiteiten over bedrijfswagens, inzonderheid die welke deel uitmaken van het loonpakket. Er bestaan thans 300.000 bedrijfswagens op een voertuigenpark van 5.000.000 voertuigen. Na onderzoek blijkt dat een dergelijke wagen niet meer kilometer aflegt dan een particuliere wagen. 90 % van de ondervraagde personen bevestigen dat zij een andere wagen zouden kopen indien ze niet over een bedrijfswagen zouden beschikken. Bovendien zou de wagen die het bedrijfsvoertuig zou vervangen vaak ouder zijn en dus meer vervuilen.

Daaruit volgt dat de bedrijfswagen meer belasten geen oplossing is voor het milieu.

De heer Joëlle Riguelle preciseert dat hij niet van plan is om de bedrijfswagens hoger te belasten en hij zoekt naar alternatieve oplossingen voor de bedrijfswagen als aanvulling van het loon (een huurbonus, een verplaatsingsbonus of aankoopbonnen).

De heer Michel Martens herhaalt nog dat de bedrijfswagens bijdragen tot de sociale zekerheid. Deze belasting gebaseerd op de CO<sub>2</sub> brengt ongeveer 2 miljoen euro op.

De heer Joëlle Riguelle preciseert dat hij niet gezegd heeft dat de bedrijfswagens hoger moeten worden belast, maar dat er andere gratificaties moeten worden toegekend die niet noodzakelijk aanzetten tot het rijden met een wagen.

De heer Martens geeft te kennen dat 180 miljoen euro elk jaar zullen worden teruggestort aan de sociale zekerheid.

Mevrouw Françoise Werth preciseert dat zij het standpunt van het middenstand, dus ook UNIZO heeft uitgedrukt.

De middenstand wil vooral dat er geen concurrentievervalsing is. Daarom pleit het Middenstandsverbond voor

pourquoi il est très important que la circulation soit fluide sur les grands axes.

La Febiac peut adhérer aux zones sans voitures, comme la Grand-Place ou les rues commerçantes. Il est important que ces lieux de rencontre restent accessibles en transports en commun mais aussi en voiture.

En ce qui concerne les voitures de société, M. Martens observe que ces voitures ne polluent certainement pas plus puisqu'elles sont plus récentes et obéissent à des normes Euro plus performantes.

M. Joël Riguelle observe que les voitures de société poussent à la consommation. Il y en a plus. S'il n'y avait pas de voitures de société, il n'y aurait peut-être pas une seconde voiture dans la famille en question.

M. Michel Martens évoque une étude en cours de quelques universités sur les voitures de société, notamment celles faisant partie intégrante du package salarial. Il en existe actuellement 300.000 sur un parc de 5.000.000 voitures. Il semblerait après enquête qu'une telle voiture ne produise pas plus de kilomètres qu'une voiture particulière. 90 % des personnes interrogées affirment qu'elles achèteraient un autre véhicule si elles ne disposaient pas d'une voiture de société. De plus, la voiture qui remplacerait la voiture de société serait souvent plus ancienne et donc plus polluante.

Il s'ensuit que taxer davantage les voitures de société n'est pas une solution pour l'environnement.

M. Joël Riguelle précise qu'il n'envisage pas de surtaxer les voitures de société et recherche des alternatives à la voiture de société comme complément de salaire (un bonus loyer, un bonus déplacement ou des bons d'achat).

M. Michel Martens rappelle encore que les voitures de société contribuent à la sécurité sociale. Cette taxe basée sur le CO<sub>2</sub> rapporte environ 200 millions EUR.

M. Joël Riguelle précise qu'il n'a pas parlé de surtaxer les voitures de société, mais d'accorder d'autres gratifications, qui ne poussent pas nécessairement à la voiture.

M. Martens signale que 180 millions d'euros sont reversés chaque année à la sécurité sociale.

Mme Françoise Werth précise qu'elle a exprimé la position de l'ensemble des classes moyennes, donc y compris l'UNIZO.

Les classes moyennes veulent surtout qu'il n'y ait pas de distorsion de concurrence; c'est pourquoi l'Union des clas-

een samenwerkingsakkoord. Het herinnert in dat opzicht aan de kaart van de klantenzones.

De spreker vraagt dat rekening wordt gehouden met de sociaal-economische kenmerken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een afgaande effectenstudie met het oog op de invoering van eventuele stadstol. Men moet de behoeften van de Brusselaars kennen. Voor de handelszones in het lagere gedeelte van de stad, herhaalt mevrouw Werth dat 60 % van de klanten met de wagen komt. Waarom willen de mensen niet naar Brussel komen ? Uitgerekend wegens de parkeerproblemen.

De UCM wil meer openbaar vervoer, en verdedigt niet zonder meer de wagen. Men weet dat er mensen uit zones komen met weinig openbaar vervoer, die alleen met de wagen komen.

De heer Pierre Thonon preciseert dat uit een studie van het BIM blijkt dat slechts 12 % van de werknemers en 22 % van de bestuurders met een bedrijfswagen rijden.

Het probleem is dat van de aantrekkelijkheid van de lonen en BECI staat open voor elke andere mogelijkheid tot bezoldiging.

De bedrijfswagen zorgt niet voor verkeer. Zij die over hun eigen beschikken gebruiken die ook. De oplossing ligt in de verbetering van het openbaar vervoer.

## VI. Sluiting van de debatten

Op 31 maart 2009, beslissen de commissies om de debatten zo te sluiten en een hoorzittingsrapport te publiceren.

ses moyennes plaide pour un accord de coopération. Elle rappelle à cet égard la carte des zones de chalandise.

L'oratrice demande à ce que l'on tienne compte des spécificités socio-économiques de la Région de Bruxelles-Capitale dans une étude d'impact en vue de l'instauration d'un éventuel péage urbain. Il faut bien connaître les besoins des Bruxellois. Pour les zones commerciales du bas de la ville, Mme Francine Werth rappelle que 60 % des clients viennent en voiture. Pourquoi les gens ne veulent-ils pas venir à Bruxelles ? À cause justement des problèmes de stationnement.

L'UCM veut plus de transports en commun, elle ne défend pas la voiture à tout crin. Mais on sait qu'il y a des personnes provenant de zones mal desservies en transports en commun, qui ne viennent qu'en voiture.

M. Pierre Thonon précise qu'il ressort d'une étude menée par l'IBGE que la voiture de société ne concerne que 12 % des travailleurs et 22 % des conducteurs.

Le problème est celui de l'attractivité des salaires et BECI est ouverte à toute autre possibilité de rémunération.

La voiture de société n'est pas génératrice de trafic. Ceux qui disposent de leur propre véhicule l'utilisent aussi. La solution réside dans l'amélioration des transports en commun.

## VI. Clôture des débats

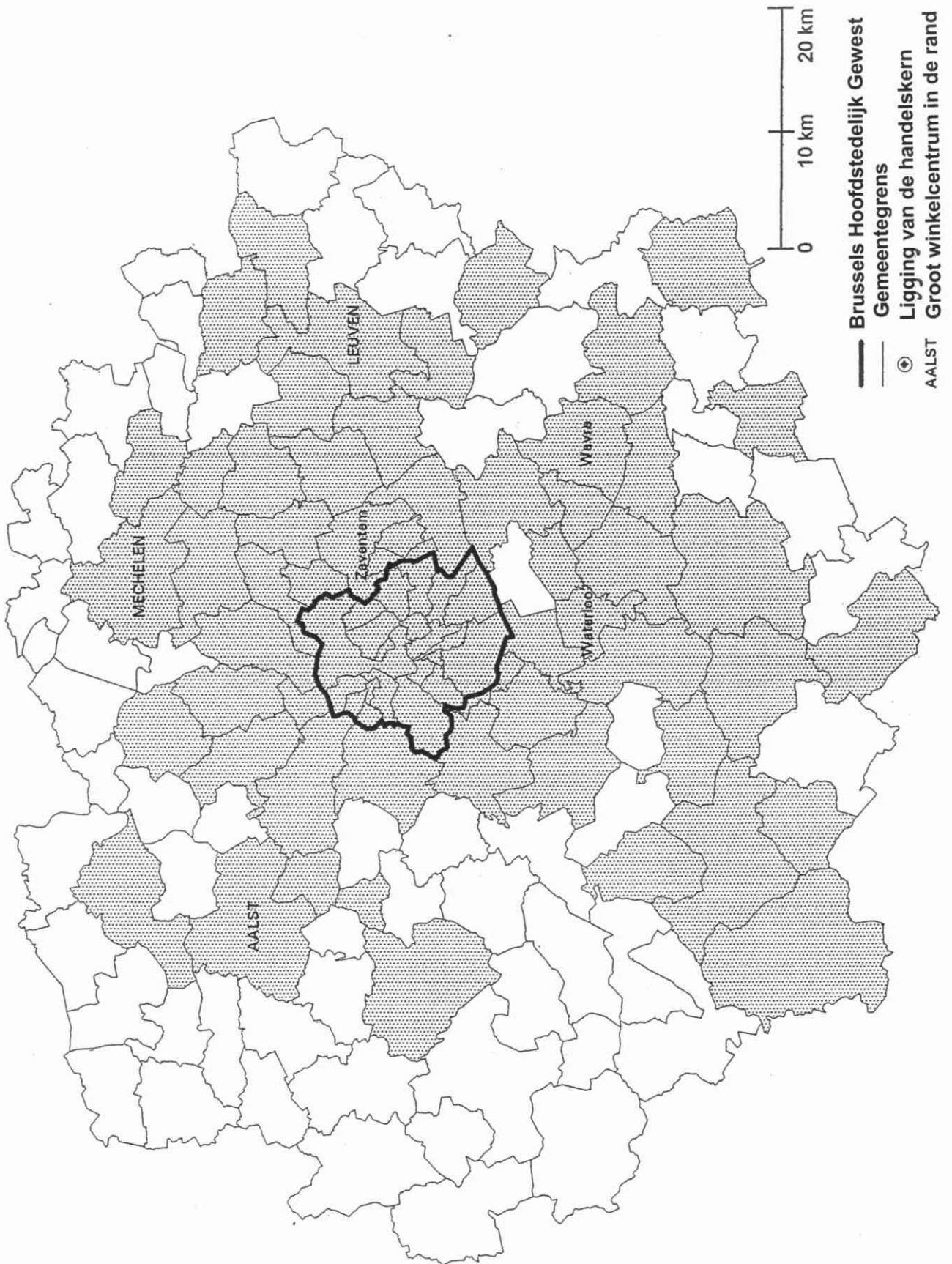
En date du 31 mars 2009, les commissions décident de clore les débats en l'état et de publier un rapport des auditions.



**Bijlagen – Annexes**

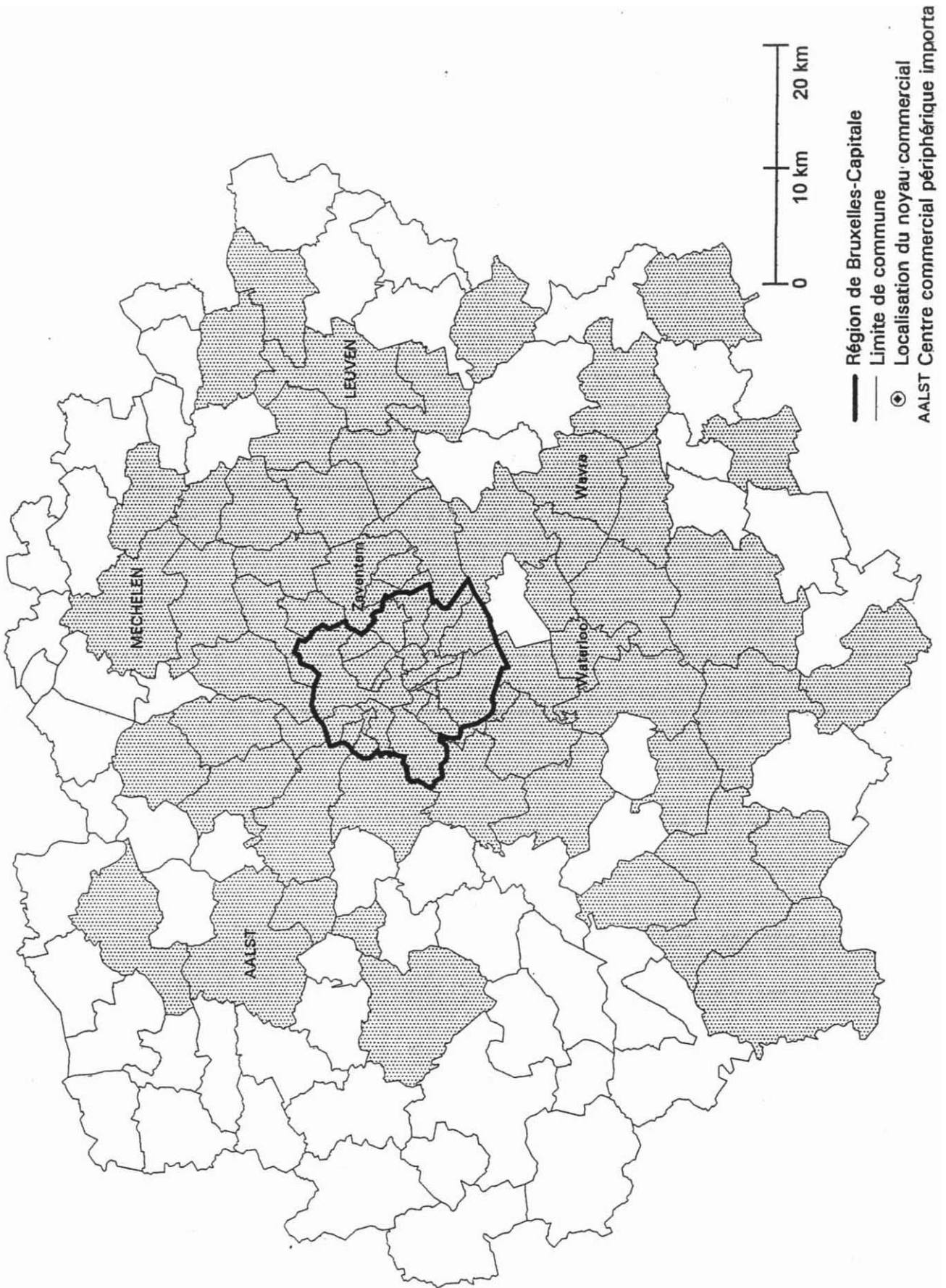
Bijlage 1

INVLOEDSGEBIED VAN DE 31 HANDELSKERNEN UIT DE ENQUETE



Annexe 1

**AIRE D'ATTRACTION GLOBALE DES 31 NOYAUX DE L'ENQUETE**



Bijlage 2

1		Wagenpark per jaar van de eerste inschrijving – Brussels Hoofdstedelijk Gewest																			
2		Situatie eind februari 2009																			
3		Elke eigenaars																			
4		< 1984	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
5	1000 Brussel	2.974	91	86	111	119	157	203	261	312	374	406	599	715	855	1.041	1.298	1.368	1.350	1.407	
6	1020 Laken	1.270	38	33	69	70	85	108	167	217	285	330	530	562	749	801	1.012	1.030	1.087	958	
7	1120 Neder-over-Hembeek	139	10	12	9	12	19	23	39	60	73	68	136	157	207	229	259	313	272	326	
8	1130 Haren	44		3	1	6	13	5	11	22	24	43	55	49	56	75	94	113	94	117	
9		4.427	139	134	190	207	274	339	478	611	756	847	1.320	1.483	1.867	2.146	2.663	2.824	2.803	2.808	
10	1030 Schaarbeek	2.874	103	88	109	125	190	233	346	433	597	695	1.035	1.225	1.514	1.625	2.006	2.018	2.220	1.923	
11	1040 Etterbeek	2.913	88	84	115	131	101	141	162	202	254	242	314	381	548	598	750	784	945	845	
12	1050 Elsene	4.789	141	194	193	182	243	217	305	340	462	474	581	683	885	998	1.284	1.427	1.708	1.598	
13	1060 Sint-Gillis	2.554	77	85	101	94	113	117	142	192	248	263	392	441	523	561	758	831	841	847	
14	1070 Anderlecht	2.093	69	91	100	109	164	252	324	430	570	650	932	1.116	1.404	1.588	1.806	1.931	1.988	1.822	
15	1080 Sint-Jans Molenbeek	2.076	64	81	74	98	155	180	274	321	462	569	806	929	1.196	1.289	1.469	1.550	1.558	1.329	
16	1081 Koekelberg	55	6	1	18	20	32	33	51	59	96	112	178	184	245	289	364	373	416	360	
17	1082 Sint-Agatha-Berchem	106	7	6	15	7	31	41	45	86	107	119	181	224	275	319	476	492	549	473	
18	1083 Ganshoren	69	10	13	21	24	36	46	74	89	123	118	185	235	306	365	425	484	490	463	
19	1090 Jette	683	35	37	27	44	71	81	151	192	227	247	392	442	639	657	846	963	1.020	873	
20	1140 Evere	444	32	35	26	37	45	85	121	125	185	188	318	339	428	532	705	702	797	687	
21	1150 Sint-Pieters-Woluwe	1.228	57	53	74	71	77	112	144	174	227	238	292	397	496	625	806	1.014	1.108	1.048	
22	1160 Oudergem	750	30	31	33	44	60	72	90	125	149	176	225	284	378	450	594	718	795	667	
23	1170 Watermaal-Bosvoorde	616	22	36	32	40	56	55	84	102	131	129	182	250	314	397	510	566	659	604	
24	1180 Ukkel	3.388	125	142	164	178	175	227	272	348	442	472	633	792	1.065	1.340	1.701	1.902	2.312	2.209	
25	1190 Vorst	1.112	38	40	49	62	84	106	144	195	278	311	470	511	688	760	952	972	1.159	990	
26	1200 St-Lambrechts-Woluwe	1.321	54	67	80	79	109	113	179	220	288	297	372	482	632	732	976	1.061	1.272	1.149	
27	1210 Sint-Joost-Ten-Node	161	15	19	37	28	40	52	59	76	109	134	213	238	270	325	363	391	390	289	
28	TOTAAL	31.659	1.112	1.237	1.458	1.578	2.056	2.502	3.445	4.320	5.711	6.281	9.021	10.836	13.673	15.596	19.454	21.003	23.030	20.984	
29		6,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,5%	0,7%	0,9%	1,1%	1,3%	1,8%	2,1%	2,7%	3,1%	3,9%	4,2%	4,6%	4,2%	
30																					
31	ANDERE (instellingen met een specifieke postcode)	545	33	31	45	44	74	46	66	55	91	107	30	6	12	36	27	82	35	100	

1		Wagenpark per jaar van de eerste inschrijving – Brussels Hoofdstedelijk Gewest																				
2		Situatie eind februari 2009																				
3		Wagens op naam van particulieren																				
4		<1984	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
5	1000 Brussel	2.620	80	72	93	101	132	170	225	288	325	348	520	633	727	868	985	1.009	983	839	906	811
6	1020 Laken	1.165	32	26	59	62	76	100	156	196	273	310	500	524	699	749	938	935	969	848	855	835
7	1120 Neder-over-Hembeek	137	9	10	8	8	17	23	37	55	66	80	128	151	194	211	238	282	246	285	275	273
8	1130 Haren	33		2	1	4	11	5	11	19	23	38	49	43	46	63	80	101	77	84	102	93
9		3.955	121	110	161	175	236	298	429	538	687	756	1.197	1.351	1.656	1.891	2.241	2.327	2.275	2.056	2.138	2.012
10	1030 Schaarbeek	2.671	93	81	100	113	176	215	323	407	544	648	965	1.144	1.401	1.493	1.826	1.809	1.969	1.657	1.741	1.580
11	1040 Etterbeek	2.751	84	78	106	117	80	111	147	185	231	216	276	346	484	529	641	643	751	669	692	681
12	1050 Elsene	4.446	122	142	147	154	209	183	263	301	398	406	520	596	777	876	1.105	1.193	1.408	1.285	1.268	1.297
13	1060 Sint-Gillis	2.408	58	77	86	80	97	121	175	211	225	345	393	470	501	618	630	631	556	529	501	
14	1070 Anderlecht	1.956	62	74	80	98	134	216	287	370	507	593	841	1.023	1.315	1.446	1.650	1.742	1.777	1.558	1.528	1.472
15	1080 Sint-Jans Molenbeek	1.955	55	70	70	84	138	155	256	299	431	536	763	859	1.133	1.197	1.355	1.416	1.412	1.164	1.204	1.130
16	1081 Koekelberg	46	5	1	12	18	32	33	49	53	88	104	166	173	229	273	346	342	383	322	301	265
17	1082 Sint-Agatha-Berchem	87	4	6	14	7	28	37	41	80	101	108	169	207	253	287	430	412	453	382	447	493
18	1083 Ganshoren	63	10	12	20	23	30	44	71	86	112	109	174	225	294	344	403	455	464	429	445	450
19	1090 Jette	631	31	34	23	37	65	75	140	176	213	232	356	417	593	619	792	894	936	781	867	800
20	1140 Evere	409	29	34	24	36	41	79	112	118	174	176	298	322	401	496	663	647	722	605	651	658
21	1150 Sint-Pieters-Woluwe	1.163	56	48	66	66	70	104	141	156	210	224	288	370	458	567	743	909	960	918	988	1.021
22	1160 Oudergem	702	27	29	32	41	54	65	80	122	140	159	209	263	339	409	540	646	700	600	659	631
23	1170 Watermaal-Bosvoorde	582	18	34	29	34	51	49	74	94	123	118	170	230	289	357	466	509	583	522	583	586
24	1180 Ukkel	3.160	114	129	148	155	151	200	243	314	397	418	573	684	917	1.089	1.411	1.533	1.827	1.665	1.780	1.679
25	1190 Vorst	1.046	35	37	44	53	78	97	131	182	254	289	445	484	634	681	858	834	971	836	869	801
26	1200 St-Lambrechts-Woluwe	1.248	51	60	76	72	104	107	161	204	273	278	339	446	590	675	883	951	1.106	986	1.123	1.100
27	1210 Sint-Joost-Ten-Node	144	12	16	28	24	30	47	50	65	98	120	195	212	232	283	303	340	326	228	249	247
28	TOTAAL	29.423	987	1.072	1.266	1.387	1.804	2.211	3.119	3.925	5.192	5.715	8.269	9.745	12.465	14.013	17.274	18.232	19.654	17.219	18.062	17.404
29		9,7%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%	0,6%	0,7%	1,0%	1,3%	1,7%	1,9%	2,7%	3,2%	4,1%	4,6%	5,7%	6,0%	6,5%	5,7%	6,0%	5,8%
30																						
31	ANDERE (instellingen met een specifieke postcode)	540	33	30	44	43	71	44	65	51	86	89	6	3	6	6	15	22	12	21	14	23



2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4 & 5	Bevolking 1/1/2008	Aantal wagens/1000 inwoners			
1.425	1.398	1.742	1.930	2.208	2.303	2.331	533	27.597	4.688	17,0%	2.575	9,3%	3.707	13,4%	7.322	26,5%	9.305	33,7%
1.022	1.003	1.119	1.066	1.072	1.006	1.056	167	16.912	2.342	13,8%	2.171	12,8%	2.843	16,8%	5.189	30,7%	4.367	25,8%
328	313	363	393	469	469	433	75	5.206	396	7,6%	568	10,9%	801	15,4%	1.602	30,8%	1.839	35,3%
143	187	740	3.139	4.068	6.023	6.678	1.457	23.260	129	0,6%	203	0,9%	282	1,2%	1.281	5,5%	21.365	91,9%
2.918	2.901	3.964	6.528	7.817	9.801	10.498	2.232	72.975	7.555	10,4%	5.517	7,6%	7.633	10,5%	15.394	21,1%	36.876	50,5%
2.013	1.904	2.218	2.728	2.751	2.462	2.730	522	36.687	5.098	13,9%	4.469	12,2%	5.649	15,4%	10.278	28,0%	11.193	30,5%
861	923	1.047	1.081	1.113	1.146	1.165	178	17.112	4.191	24,5%	1.485	8,7%	2.132	12,5%	4.621	27,0%	4.683	27,4%
1.665	1.766	2.781	4.699	6.512	7.527	11.378	1.872	54.904	7.066	12,9%	2.623	4,8%	3.709	6,8%	9.518	17,3%	31.988	58,3%
902	662	781	763	832	786	837	113	14.856	3.723	25,1%	1.619	10,9%	2.150	14,5%	4.033	27,1%	3.331	22,4%
1.810	1.816	2.125	2.033	2.454	2.592	2.711	464	33.444	4.202	12,6%	4.102	12,3%	5.325	15,9%	9.561	28,6%	10.254	30,7%
1.386	1.333	1.451	1.390	1.477	1.392	1.383	261	24.553	3.785	15,4%	3.500	14,3%	4.308	17,5%	7.057	28,7%	5.903	24,0%
341	317	381	342	360	377	360	56	5.426	371	6,8%	719	13,3%	1.026	18,9%	1.815	33,5%	1.495	27,6%
535	601	820	1.051	934	996	897	161	9.554	451	4,7%	799	8,4%	1.287	13,5%	2.978	31,2%	4.039	42,3%
494	501	550	527	634	593	623	94	7.592	505	6,7%	844	11,1%	1.274	16,8%	2.498	32,9%	2.471	32,5%
963	910	1.072	920	1.120	1.085	1.017	186	14.900	1.548	10,4%	1.720	11,5%	2.466	16,6%	4.838	32,5%	4.328	29,0%
757	857	2.053	5.819	9.848	12.056	19.451	2.845	59.517	1.135	1,9%	1.273	2,1%	1.939	3,3%	5.151	8,7%	50.019	84,0%
1.152	1.199	1.373	1.417	1.637	1.498	1.322	220	18.059	2.217	12,3%	1.423	7,9%	2.445	13,5%	5.880	32,6%	6.094	33,7%
769	760	927	896	1.112	1.075	1.177	163	12.550	1.384	11,0%	1.063	8,5%	1.762	14,0%	3.918	31,2%	4.423	35,2%
686	704	841	826	1.035	940	942	135	10.894	1.174	10,8%	875	8,0%	1.473	13,5%	3.494	32,1%	3.878	35,6%
2.347	2.365	2.837	3.378	4.363	5.142	6.066	1.165	45.550	5.461	12,0%	2.962	6,5%	4.943	10,9%	12.070	26,5%	20.114	44,2%
1.029	996	1.148	1.181	1.256	1.434	6.493	2.137	24.595	2.108	8,6%	1.980	8,1%	2.684	10,9%	5.322	21,6%	12.501	50,8%
1.306	1.297	1.555	1.493	1.774	1.652	2.149	511	21.220	2.510	11,8%	1.763	8,4%	2.769	13,0%	6.579	31,0%	7.579	35,7%
326	406	638	1.220	1.731	2.187	2.604	521	12.840	594	4,6%	855	6,7%	1.079	8,4%	2.049	16,0%	8.263	64,4%
22.260	22.218	28.562	38.292	48.760	54.741	73.803	13.836	497.228	55.078	11,1%	39.611	8,0%	56.053	11,3%	117.054	23,5%	229.432	46,1%
4,5%	4,5%	5,7%	7,7%	9,8%	11,0%	14,8%	2,8%											
71	81	44	95	151	78	99	7	2.091	1.030	49,3%	155	7,4%	145	6,9%	331	15,8%	430	20,6%

2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4 & 5	Bevolking 1/1/2008	Aantal gezinnen 1/1/2005	Aantal wagens/gezin			
838	813	839	793	732	102	16.830	4.086	24,3%	2.228	13,2%	2.862	17,0%	4.375	26,0%	3.279	19,5%	
866	787	774	662	724	113	14.223	2.145	15,1%	2.023	14,2%	2.622	18,4%	4.373	30,7%	3.060	21,5%	
293	280	349	308	289	54	4.296	370	8,6%	533	12,4%	731	17,0%	1.372	31,9%	1.290	30,0%	
110	91	100	101	84	20	1.391	109	7,8%	176	12,7%	244	17,5%	466	33,5%	396	28,5%	
2.105	1.991	2.062	1.864	1.829	289	36.740	6.710	18,3%	4.960	13,5%	6.459	17,6%	10.586	28,8%	8.025	21,8%	
1.644	1.491	1.593	1.432	1.354	228	28.698	4.723	16,5%	4.158	14,5%	5.128	17,9%	8.591	29,9%	6.098	21,2%	
741	707	722	723	702	114	13.527	3.890	28,8%	1.322	9,8%	1.813	13,4%	3.534	26,1%	2.968	21,9%	
1.447	1.385	1.468	1.390	1.272	184	24.242	3.665	26,3%	2.299	9,5%	3.174	13,1%	6.705	27,7%	5.699	23,5%	
498	493	471	433	396	68	11.167	3.409	30,5%	1.433	12,8%	1.749	15,7%	2.715	24,3%	1.861	16,7%	
1.650	1.411	1.683	1.530	1.457	271	26.731	3.784	14,2%	3.772	14,1%	4.838	18,1%	7.985	29,9%	6.352	23,8%	
1.137	997	1.034	942	920	155	20.867	3.513	16,8%	3.291	15,8%	3.968	19,0%	6.047	29,0%	4.048	19,4%	
304	255	279	269	254	39	4.641	337	7,3%	672	14,5%	961	20,7%	1.575	33,9%	1.096	23,6%	
514	425	507	514	461	70	6.537	405	6,2%	737	11,3%	1.129	17,3%	2.289	35,0%	1.977	30,2%	
473	414	500	465	469	74	6.658	471	7,1%	802	12,0%	1.202	18,1%	2.261	34,0%	1.922	28,9%	
910	747	893	839	768	137	13.006	1.425	11,0%	1.598	12,3%	2.305	17,7%	4.294	33,0%	3.384	26,0%	
714	679	783	711	852	140	10.574	1.056	10,0%	1.197	11,3%	1.806	17,1%	3.350	31,7%	3.165	29,9%	
1.106	1.127	1.324	1.142	974	161	15.340	2.080	13,6%	1.320	8,6%	2.219	14,5%	4.993	32,5%	4.728	30,8%	
761	688	846	761	744	99	10.346	1.292	12,5%	970	9,4%	1.595	15,4%	3.351	32,4%	3.138	30,3%	
636	588	738	629	616	91	8.799	1.088	12,4%	807	9,2%	1.332	15,1%	2.910	33,1%	2.662	30,3%	
1.937	1.965	2.185	2.050	1.867	313	28.904	5.011	17,3%	2.592	9,0%	4.033	14,0%	8.888	30,8%	8.380	29,0%	
827	782	872	855	787	134	13.916	1.957	14,1%	1.852	13,3%	2.373	17,1%	4.304	30,9%	3.430	24,6%	
1.274	1.171	1.369	1.221	1.155	194	17.217	2.356	13,7%	1.653	9,6%	2.509	14,6%	5.589	32,5%	5.110	29,7%	
215	173	180	181	185	24	4.207	514	12,2%	759	18,0%	926	22,0%	1.285	30,1%	743	17,7%	
18.893	17.479	19.509	17.951	17.062	2.785	302.117	50.386	16,7%	36.194	12,0%	49.519	16,4%	91.232	30,2%	74.786	24,8%	
6,3%	5,8%	6,5%	5,9%	5,6%	0,9%												
8	14	14	15	11	4	1.290	1.007	78,1%	104	8,1%	43	3,3%	78	6,0%	58	4,5%	

## Annexe 2

1 Parc des voitures par année de 1ère immatriculation - Région de Bruxelles-Capitale																					
2 Situation fin février 2009																					
3 Tout propriétaire																					
4		< 1984	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
5	1000 Bruxelles	2.974	91	86	111	119	157	203	261	312	374	406	599	715	855	1.041	1.298	1.368	1.350	1.407	
6	1020 Laeken	1.270	38	33	69	70	85	108	167	217	285	330	530	562	749	801	1.012	1.030	1.087	958	
7	1120 Neder-over-Hembeek	139	10	12	9	12	19	23	39	60	73	68	136	157	207	229	259	313	272	326	
8	1130 Haren	44		3	1	6	13	5	11	22	24	43	55	49	56	75	94	113	94	117	
9		4.427	139	134	190	207	274	339	478	611	756	847	1.320	1.483	1.867	2.146	2.663	2.824	2.803	2.808	
10	1030 Schaerbeek	2.874	103	88	109	125	190	233	346	433	597	695	1.035	1.225	1.514	1.625	2.006	2.018	2.220	1.923	
11	1040 Etterbeek	2.913	88	84	115	131	101	141	162	202	254	242	314	381	548	598	750	784	945	845	
12	1050 Ixelles	4.789	141	194	193	182	243	217	305	340	462	474	581	683	885	998	1.284	1.427	1.708	1.598	
13	1060 Saint-Gilles	2.554	77	85	101	94	113	117	142	192	248	263	392	441	523	561	758	831	841	847	
14	1070 Anderlecht	2.093	69	91	100	109	164	252	324	430	570	650	932	1.116	1.404	1.588	1.806	1.931	1.988	1.822	
15	1080 Molenbeek-Saint-Jean	2.076	64	81	74	98	155	180	274	321	462	569	806	929	1.196	1.289	1.469	1.550	1.558	1.329	
16	1081 Koekelberg	55	6	1	18	20	32	33	51	59	96	112	178	184	245	289	364	373	416	360	
17	1082 Berchem-Sainte-Agathe	106	7	6	15	7	31	41	45	86	107	119	181	224	275	319	476	492	549	473	
18	1083 Ganshoren	69	10	13	21	24	36	46	74	89	123	118	185	235	306	365	425	484	490	463	
19	1090 Jette	683	35	37	27	44	71	81	151	192	227	247	392	442	639	657	846	963	1.020	873	
20	1140 Evere	444	32	35	26	37	45	85	121	125	185	188	318	339	428	532	705	702	797	687	
21	1150 Woluwé-Saint-Pierre	1.228	57	53	74	71	77	112	144	174	227	238	292	397	496	625	806	1.014	1.108	1.048	
22	1160 Audergem	750	30	31	33	44	60	72	90	125	149	176	225	284	378	450	594	718	795	667	
23	1170 Watermael-Boisfort	616	22	36	32	40	56	55	84	102	131	129	182	250	314	397	510	566	659	604	
24	1180 Uccle	3.388	125	142	164	178	175	227	272	348	442	472	633	792	1.065	1.340	1.701	1.902	2.312	2.209	
25	1190 Forest	1.112	38	40	49	62	84	106	144	195	278	311	470	511	688	760	952	972	1.159	990	
26	1200 Woluwé-Saint-Lambert	1.321	54	67	80	79	109	113	179	220	288	297	372	482	632	732	976	1.061	1.272	1.149	
27	1210 Saint-Josse-ten-Noode	161	15	19	37	26	40	52	59	76	109	134	213	238	270	325	363	391	390	289	
28	<b>TOTAL</b>	<b>31.659</b>	<b>1.112</b>	<b>1.237</b>	<b>1.458</b>	<b>1.578</b>	<b>2.056</b>	<b>2.502</b>	<b>3.445</b>	<b>4.320</b>	<b>5.711</b>	<b>6.281</b>	<b>9.021</b>	<b>10.636</b>	<b>13.673</b>	<b>15.596</b>	<b>19.454</b>	<b>21.003</b>	<b>23.030</b>	<b>20.984</b>	
29		6,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,5%	0,7%	0,9%	1,1%	1,3%	1,8%	2,1%	2,7%	3,1%	3,9%	4,2%	4,6%	4,2%	
30																					
31	<b>AUTRES (institutions ayant un code postal spécifique)</b>	<b>545</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>45</b>	<b>44</b>	<b>74</b>	<b>46</b>	<b>66</b>	<b>55</b>	<b>91</b>	<b>107</b>	<b>30</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>82</b>	<b>35</b>	<b>100</b>	

1 Parc des voitures par année de 1ère immatriculation - Région de Bruxelles-Capitale																						
2 Situation fin février 2009																						
3 Voitures au nom de personnes privées																						
4		<1984	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
5	1000 Bruxelles	2.620	80	72	93	101	132	170	225	268	325	348	520	633	727	868	985	1.009	983	839	906	811
6	1020 Laeken	1.165	32	26	59	62	76	100	156	196	273	310	500	524	689	749	938	935	969	848	855	835
7	1120 Neder-over-Hembeek	137	9	10	8	8	17	23	37	55	66	60	128	151	194	211	238	282	246	285	275	273
8	1130 Haren	33		2	1	4	11	5	11	19	23	38	49	43	46	63	80	101	77	84	102	93
9		3.955	121	110	161	175	236	298	429	538	687	756	1.197	1.351	1.656	1.891	2.241	2.327	2.275	2.056	2.138	2.012
10	1030 Schaerbeek	2.671	93	81	100	113	176	215	323	407	544	648	965	1.144	1.401	1.493	1.826	1.809	1.969	1.657	1.741	1.580
11	1040 Etterbeek	2.751	84	78	106	117	80	111	147	185	231	216	276	346	484	529	641	643	751	669	692	681
12	1050 Ixelles	4.446	122	142	147	154	209	183	263	301	398	406	520	596	777	876	1.105	1.193	1.408	1.285	1.268	1.297
13	1060 Saint-Gilles	2.408	58	77	86	80	97	96	121	175	211	225	345	393	470	501	618	630	631	556	529	501
14	1070 Anderlecht	1.956	62	74	80	98	134	216	287	370	507	593	841	1.023	1.315	1.446	1.650	1.742	1.777	1.558	1.528	1.472
15	1080 Molenbeek-Saint-Jean	1.955	55	70	70	84	138	155	256	299	431	536	763	859	1.133	1.197	1.355	1.416	1.412	1.164	1.204	1.130
16	1081 Koekelberg	46	5	1	12	18	32	33	49	53	88	104	166	173	229	273	346	342	383	322	301	265
17	1082 Berchem-Sainte-Agathe	87	4	6	14	7	28	37	41	80	101	108	169	207	253	287	430	412	453	382	447	493
18	1083 Ganshoren	63	10	12	20	23	30	44	71	86	112	109	174	225	294	344	403	455	464	429	445	450
19	1090 Jette	631	31	34	23	37	65	75	140	176	213	232	356	417	593	619	792	894	936	781	867	800
20	1140 Evere	409	29	34	24	36	41	79	112	118	174	176	298	322	401	496	663	647	722	605	651	658
21	1150 Woluwé-Saint-Pierre	1.163	56	48	66	66	70	104	141	156	210	224	265	370	458	567	743	909	960	918	988	1.021
22	1160 Audergem	702	27	29	32	41	54	65	80	122	140	159	209	263	339	409	540	646	700	600	659	631
23	1170 Watermael-Boisfort	582	18	34	29	34	51	49	74	94	123	118	170	230	289	357	466	509	583	522	583	586
24	1180 Uccle	3.160	114	129	148	155	151	200	243	314	397	418	573	684	917	1.089	1.411	1.533	1.827	1.665	1.780	1.679
25	1190 Forest	1.046	35	37	44	53	78	97	131	182	254	289	445	484	634	681	858	834	971	836	869	801
26	1200 Woluwé-Saint-Lambert	1.248	51	60	76	72	104	107	161	204	273	278	339	446	590	675	883	951	1.106	986	1.123	1.100
27	1210 Saint-Josse-ten-Noode	144	12	16	28	24	30	47	50	65	98	120	195	212	232	283	303	340	326	228	249	247
28	<b>TOTAL</b>	<b>29.423</b>	<b>987</b>	<b>1.072</b>	<b>1.266</b>	<b>1.387</b>	<b>1.804</b>	<b>2.211</b>	<b>3.119</b>	<b>3.925</b>	<b>5.192</b>	<b>5.715</b>	<b>8.269</b>	<b>9.745</b>	<b>12.465</b>	<b>14.013</b>	<b>17.274</b>	<b>18.232</b>	<b>19.654</b>	<b>17.219</b>	<b>18.062</b>	<b>17.404</b>
29		9,7%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%	0,6%	0,7%	1,0%	1,3%	1,7%	1,9%	2,7%	3,2%	4,1%	4,6%	5,7%	6,0%	6,5%	5,7%	6,0%	5,8%
30																						
31	<b>AUTRES (institutions ayant un code postal spécifique)</b>	<b>540</b>	<b>33</b>	<b>30</b>	<b>44</b>	<b>43</b>	<b>71</b>	<b>44</b>	<b>65</b>	<b>51</b>	<b>86</b>	<b>89</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>14</b>	<b>23</b>

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4 & 5	Population 1/1/2008	Nbre voitures/1000 hab			
1.425	1.398	1.742	1.930	2.208	2.303	2.331	533	27.597	4.688	17,0%	2.575	9,3%	3.707	13,4%	7.322	26,5%	9.305	33,7%
1.022	1.003	1.119	1.066	1.072	1.006	1.056	167	16.912	2.342	13,8%	2.171	12,8%	2.843	16,8%	5.189	30,7%	4.367	25,8%
328	313	363	393	469	469	433	75	5.206	396	7,6%	568	10,9%	801	15,4%	1.602	30,8%	1.839	35,3%
143	187	740	3.139	4.068	6.023	6.678	1.457	23.260	129	0,6%	203	0,9%	282	1,2%	1.281	5,5%	21.365	91,9%
2.918	2.901	3.964	6.528	7.817	9.801	10.498	2.232	72.975	7.555	10,4%	5.517	7,6%	7.633	10,5%	15.394	21,1%	36.876	50,5%
2.013	1.904	2.218	2.728	2.751	2.462	2.730	522	36.687	5.098	13,9%	4.469	12,2%	5.649	15,4%	10.278	28,0%	11.193	30,5%
861	923	1.047	1.081	1.113	1.146	1.165	178	17.112	4.191	24,5%	1.485	8,7%	2.132	12,5%	4.621	27,0%	4.683	27,4%
1.665	1.766	2.781	4.699	6.512	7.527	11.378	1.872	54.904	7.066	12,9%	2.623	4,8%	3.709	6,8%	9.518	17,3%	31.988	58,3%
902	662	781	763	832	786	837	113	14.856	3.723	25,1%	1.619	10,9%	2.150	14,5%	4.033	27,1%	3.331	22,4%
1.810	1.816	2.125	2.033	2.454	2.592	2.711	464	33.444	4.202	12,6%	4.102	12,3%	5.325	15,9%	9.561	28,6%	10.254	30,7%
1.386	1.333	1.451	1.390	1.477	1.392	1.383	261	24.553	3.785	15,4%	3.500	14,3%	4.308	17,5%	7.057	28,7%	5.903	24,0%
341	317	381	342	360	377	360	56	5.426	371	6,8%	719	13,3%	1.026	18,9%	1.815	33,5%	1.495	27,6%
535	601	820	1.051	934	996	897	161	9.554	451	4,7%	799	8,4%	1.287	13,5%	2.978	31,2%	4.039	42,3%
494	501	550	527	634	593	623	94	7.592	505	6,7%	844	11,1%	1.274	16,8%	2.498	32,9%	2.471	32,5%
963	910	1.072	920	1.120	1.085	1.017	186	14.900	1.548	10,4%	1.720	11,5%	2.466	16,6%	4.838	32,5%	4.328	29,0%
757	857	2.053	5.819	9.848	12.056	19.451	2.845	59.517	1.135	1,9%	1.273	2,1%	1.939	3,3%	5.151	8,7%	50.019	84,0%
1.152	1.199	1.373	1.417	1.637	1.498	1.322	220	18.059	2.217	12,3%	1.423	7,9%	2.445	13,5%	5.880	32,6%	6.094	33,7%
769	760	927	896	1.112	1.075	1.177	163	12.550	1.384	11,0%	1.063	8,5%	1.762	14,0%	3.918	31,2%	4.423	35,2%
686	704	841	826	1.035	940	942	135	10.894	1.174	10,8%	875	8,0%	1.473	13,5%	3.494	32,1%	3.878	35,6%
2.347	2.365	2.837	3.378	4.363	5.142	6.066	1.165	45.550	5.461	12,0%	2.962	6,5%	4.943	10,9%	12.070	26,5%	20.114	44,2%
1.029	996	1.148	1.181	1.256	1.434	6.493	2.137	24.595	2.108	8,6%	1.980	8,1%	2.684	10,9%	5.322	21,6%	12.501	50,8%
1.306	1.297	1.555	1.493	1.774	1.652	2.149	511	21.220	2.510	11,8%	1.783	8,4%	2.769	13,0%	6.579	31,0%	7.579	35,7%
326	406	638	1.220	1.731	2.187	2.604	521	12.840	594	4,6%	855	6,7%	1.079	8,4%	2.049	16,0%	8.263	64,4%
22.260	22.218	28.562	38.292	48.760	54.741	73.803	13.836	497.228	55.078	11,1%	39.611	8,0%	56.053	11,3%	117.054	23,5%	229.432	46,1%
4,5%	4,5%	5,7%	7,7%	9,8%	11,0%	14,8%	2,8%											
71	81	44	95	151	78	99	7	2.091	1.030	49,3%	155	7,4%	145	6,9%	331	15,8%	430	20,6%

2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4 & 5	Population 1/1/2008	Nbre ménages 1/1/2005	Nombre voitures/ménage			
836	813	839	793	732	102	16.830	4.086	24,3%	2.228	13,2%	2.862	17,0%	4.375	26,0%	3.279	19,5%	
866	787	774	662	724	113	14.223	2.145	15,1%	2.023	14,2%	2.622	18,4%	4.373	30,7%	3.060	21,5%	
293	290	349	308	289	54	4.296	370	8,6%	533	12,4%	731	17,0%	1.372	31,9%	1.290	30,0%	
110	91	100	101	84	20	1.391	109	7,8%	176	12,7%	244	17,5%	466	33,5%	396	28,5%	
2.105	1.981	2.062	1.864	1.829	289	36.740	6.710	18,3%	4.960	13,5%	6.459	17,6%	10.586	28,8%	8.025	21,8%	
1.644	1.491	1.593	1.432	1.354	228	28.698	4.723	16,5%	4.158	14,5%	5.128	17,9%	8.591	29,9%	6.098	21,2%	
741	707	722	723	702	114	13.527	3.890	28,8%	1.322	9,8%	1.813	13,4%	3.534	26,1%	2.968	21,9%	
1.447	1.385	1.468	1.390	1.272	184	24.242	6.365	26,3%	2.299	9,5%	3.174	13,1%	6.705	27,7%	5.699	23,5%	
498	493	471	433	396	68	11.167	3.409	30,5%	1.433	12,8%	1.749	15,7%	2.715	24,3%	1.861	16,7%	
1.650	1.411	1.683	1.530	1.457	271	26.731	3.784	14,2%	3.772	14,1%	4.838	18,1%	7.985	29,9%	6.352	23,8%	
1.137	997	1.034	942	920	155	20.867	3.513	16,8%	3.291	15,8%	3.968	19,0%	6.047	29,0%	4.048	19,4%	
304	255	279	269	254	39	4.641	337	7,3%	672	14,5%	961	20,7%	1.575	33,9%	1.096	23,6%	
514	425	507	514	461	70	6.537	405	6,2%	737	11,3%	1.129	17,3%	2.289	35,0%	1.977	30,2%	
473	414	500	465	469	74	6.558	471	7,1%	802	12,0%	1.202	18,1%	2.261	34,0%	1.922	28,9%	
910	747	893	839	768	137	13.006	1.425	11,0%	1.598	12,3%	2.305	17,7%	4.294	33,0%	3.384	26,0%	
714	679	763	711	852	140	10.574	1.056	10,0%	1.197	11,3%	1.806	17,1%	3.350	31,7%	3.165	29,9%	
1.106	1.127	1.324	1.142	974	161	15.340	2.080	13,6%	1.320	8,6%	2.219	14,5%	4.993	32,5%	4.728	30,8%	
761	688	846	761	744	99	10.346	1.292	12,5%	970	9,4%	1.595	15,4%	3.351	32,4%	3.138	30,3%	
636	588	738	629	616	91	8.799	1.088	12,4%	807	9,2%	1.332	15,1%	2.910	33,1%	2.662	30,3%	
1.937	1.965	2.185	2.050	1.867	313	28.904	5.011	17,3%	2.592	9,0%	4.033	14,0%	8.888	30,8%	8.380	29,0%	
827	782	872	855	787	134	13.916	1.957	14,1%	1.852	13,3%	2.373	17,1%	4.304	30,9%	3.430	24,6%	
1.274	1.171	1.369	1.221	1.155	194	17.217	2.356	13,7%	1.653	9,6%	2.509	14,6%	5.589	32,5%	5.110	29,7%	
215	173	180	181	185	24	4.207	514	12,2%	759	18,0%	926	22,0%	1.265	30,1%	743	17,7%	
18.893	17.479	19.509	17.951	17.062	2.785	302.117	50.386	16,7%	36.194	12,0%	49.519	16,4%	91.232	30,2%	74.786	24,8%	
6,3%	5,8%	6,5%	5,9%	5,6%	0,9%												
8	14	14	15	11	4	1.290	1.007	78,1%	104	8,1%	43	3,3%	78	6,0%	58	4,5%	

