



AVIS A. 1097

Avis sur l'introduction au sein des trois Régions d'une vignette routière pour les véhicules légers et d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds

Adopté par le Bureau du CESW le 22 octobre 2012

1. Exposé du dossier

Le 21 janvier 2011, les trois Régions ont conclu un accord politique visant à l'introduction d'une vignette routière pour les véhicules légers et d'un prélèvement kilométrique pour les véhicules utilitaires lourds et légers belges et étrangers.

La vignette routière correspond à un droit d'usage limité dans le temps des infrastructures routières et s'applique à tous les véhicules légers dont la masse maximale autorisée (MMA) est inférieure à 3,5 tonnes. Le propriétaire d'un véhicule immatriculé en Belgique s'acquittera du paiement d'une vignette électronique annuelle en même temps que celui de la taxe de circulation, tandis que le propriétaire d'un véhicule étranger pourra opter pour une vignette temporaire valable dix jours, un mois ou un an.

Le prélèvement kilométrique pourra être différencié en fonction de l'endroit, du temps, du comportement et des caractéristiques environnementales du véhicule et s'applique aux véhicules affectés au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée de 3,5 tonnes ou plus. Il couvre au minimum le réseau routier eurovignette étendu et au maximum l'ensemble du réseau et requiert l'installation d'un équipement à bord du véhicule (On-Board Unit). L'introduction du prélèvement kilométrique va de pair avec la suppression de l'eurovignette.

En vue de la mise en œuvre de ces systèmes, prévue en principe en 2016, une architecture provisoire, couvrant les aspects techniques, juridiques et financiers des systèmes de vignette et de prélèvement, a été élaborée par un consultant et soumise à consultation auprès des parties prenantes du 30 juillet au 15 octobre 2012.

Invité à se prononcer à l'égard de cette architecture provisoire, le CESW a entendu au sein de ses Commissions « Mobilité – Aménagement du territoire » et « Finance – Institutionnel » réunies conjointement le 18 septembre 2012, Monsieur Marc Degaute, Chef de Cabinet du Ministre-Président Rudy Demotte, Monsieur Benoît Flahaut, Conseiller au sein du Cabinet du Ministre André Antoine, et Monsieur Freek Smets, Conseiller en communication du PMO Mobilité durable.

2. Avis

Le CESW se montre a priori favorable au principe d'une réforme de la fiscalité routière initiée par l'introduction simultanée de systèmes de vignette routière pour les véhicules légers et de prélèvement kilométrique pour les véhicules lourds.

Il relève néanmoins d'emblée que les perspectives de l'évolution des transports à l'horizon 2030, élaborées récemment par le Bureau fédéral du Plan, montrent que les mesures proposées par les autorités régionales ne produiront pas d'effet significatif en termes de congestion routière, de report modal et d'émissions polluantes. Pour le CESW, seule l'application du prélèvement kilométrique à l'ensemble des usagers de la route permettra d'obtenir des effets positifs sur le plan environnemental et sur la fluidité du trafic. De plus, un élargissement de l'assiette à tous les utilisateurs du réseau routier présente l'avantage de fortement lisser l'impact de la taxation, en répartissant la pression fiscale sur un nettement plus grand nombre de contributeurs. Le CESW appelle dès lors le Gouvernement wallon à appliquer, ainsi qu'il est prévu, le système de prélèvement kilométrique à l'ensemble des véhicules, y compris particuliers, dès que possible et dans le respect du principe de neutralité budgétaire. L'application d'un système de prélèvement kilométrique aux véhicules légers se devra en outre de prendre en compte la situation sociale des contribuables et d'éviter tout impact négatif sur les services sociaux et de santé (soins à domicile, ramassage scolaire, etc.) organisés au bénéfice de la population.

Par souci de cohérence, une telle réforme de la fiscalité routière devra s'inscrire dans le cadre de la mise en œuvre d'une véritable politique de mobilité à long terme, visant à susciter un report modal vers les modes de transport les plus respectueux sur le plan environnemental.

A ce stade de l'élaboration de l'architecture des deux systèmes, le CESW tient en outre à exprimer certaines préoccupations d'ordre socio-économique, principalement sur le plan du transport de marchandises et inhérentes à l'absence de prise en compte des spécificités wallonnes dans le contexte d'un système interrégional.

a) Le système de prélèvement kilométrique

Le CESW tient à attirer l'attention du Gouvernement wallon sur le danger d'instaurer un régime unique dans les trois régions sans en évaluer l'impact selon les caractéristiques du tissu économique wallon. Il convient en effet d'être conscient qu'un tel système uniforme pourrait s'avérer fortement préjudiciable à l'activité de certains secteurs à forte intensité de transport, captifs du transport routier et/ou tributaires de transports à courte distance.

Or, du fait de leurs spécificités, certains pans de l'économie wallonne se trouvent fortement exposés à des hausses de tarif du transport par route et risquent de se voir fragilisés par rapport à leurs concurrents situés dans les deux autres régions. Un système unique de tarification pourrait dès lors déformer les entreprises wallonnes contraintes de proposer des tarifs moins attractifs.

Sans préjuger des résultats d'une telle étude et conscient de la difficulté de la mener de manière suffisamment fine, le CESW appelle le Gouvernement wallon à faire réaliser, préalablement à l'adoption des tarifs appliqués, une étude d'impact de la mise en œuvre du prélèvement kilométrique sur les différents secteurs concernés de l'économie wallonne.

Le système proposé retient en outre comme seuil d'application du prélèvement kilométrique une masse maximale autorisée de 3,5 tonnes, se différenciant ainsi par exemple de la valeur de 12 tonnes retenue dans le système allemand. La faible valeur limite retenue vise à dissuader les transporteurs de faire basculer les marchandises des poids lourds vers des véhicules utilitaires plus légers. Si le CESW juge cette intention louable, il attire l'attention sur le fait qu'une faible MMA de référence étend le champ du prélèvement kilométrique à un tissu économique plus large et plus local constitué de PME, d'artisans et d'activités concernées par des transports moins pondéreux. Cet élément mériterait d'être également analysé dans le cadre de l'étude d'impact socio-économique réclamée par le CESW.

Au sein même de l'architecture provisoire du système, le CESW pointe un certain déséquilibre entre les mesures propres aux différentes parties. Il relève ainsi que le système mis en place définit clairement les droits et devoirs des usagers payeurs, mais qu'il n'en va pas de même à l'égard des autorités publiques. Pour le CESW, l'architecture du système doit également apporter des précisions sur des éléments tels que la destination des recettes générées par le prélèvement et les engagements incombant aux autorités publiques, notamment en termes d'entretien des infrastructures, de gestion de la mobilité, d'amélioration des modes de transport alternatifs ou encore de compensations éventuelles à l'intention des entreprises les plus affectées.

Au niveau de la gestion de la mobilité, la taxation régionale des véhicules de transport ne peut en tous les cas venir simplement se superposer aux réglementations restrictives imposées par d'autres niveaux de pouvoir, en particulier local (réduction des accès en ville, mesures de circulation,...). Le nouveau régime de taxation doit impérativement s'inscrire dans une réflexion de fond sur la gestion du transport de marchandises par camion. Le CESW plaide ainsi pour une nécessaire approche intégrée des critères de tarification et des multiples réglementations, de manière à éviter par exemple que des règles édictées au niveau communal ne viennent contraindre un camion à circuler à des moments ou des endroits à tarification fortement majorée en vertu du système régional.

Sur le plan budgétaire, le CESW émet certains doutes quant au solde net dont bénéficierait la Région suite à la mise en œuvre du prélèvement kilométrique. Dans l'état actuel des réflexions, les estimations tablent sur des rentrées additionnelles nettes d'environ 120 millions d'euros par an, déduction faite des coûts inhérents au système (de l'ordre de 30% des recettes brutes) et des

recettes de l'eurovignette (de l'ordre de 50 millions d'euros). Le CESW juge que les autorités wallonnes doivent se montrer très prudentes à l'égard de ces prévisions, sachant que les coûts d'exploitation de ce type de système s'avèrent généralement plus élevés qu'initialement prévu.

Enfin, sur le plan technique, le CESW insiste sur l'impérieuse nécessité de garantir l'interopérabilité des OBU au sein des différents systèmes nationaux. Il considère en outre que ce système n'apporte pas de réelle plus-value par rapport au système actuel et s'inquiète de sa lourdeur et de sa complexité apparentes. Celles-ci tiennent à la fois à la multitude d'embranchements caractérisant le réseau routier et à la nécessité de conclure des accords de coopération avec les pays voisins en vue de récupérer de manière effective les montants à percevoir en cas d'infraction.

b) Le système de vignette routière

Le CESW estime à ce stade que le système de vignette routière à l'intention des véhicules légers aura peu d'impact pour les particuliers. Il reste dans l'attente de la réforme concomitante de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation pour se prononcer de manière pertinente.

Le CESW reste néanmoins soucieux de voir conservée une certaine modulation des tarifs en fonction de la situation sociale du redevable. Il soutient ainsi la volonté affirmée par les autorités wallonnes de tenter de maintenir les exemptions pour raisons sociales accordées dans le système actuel, dans le respect du principe de non-discrimination.

* * * * *