

CE SAMEDI DANS VOTRE JOURNAL

VOUS AVEZ RENDEZ-VOUS AVEC...

Patrick Bruel

Impatient de remonter sur scène !



En couple pour la spéciale VivaforLife des « Associés »



Ophélie Fontana et Vincent Langendries



Yves Van Laethem

« Je ne suis pas une star, juste un zinneke »



Iris Mittenaere

Les confidences de la nouvelle présidente du jury Miss France



Sarah Schlitz

« Mes priorités en faveur des personnes handicapées »

© Belg. Photo News, D.R.

MOBILITÉ

Taxe kilométrique intelligente à Bruxelles

SmartMove se base désormais sur l'usage de la voiture et non plus sur la détention d'un véhicule

Chose promise, chose due. Le gouvernement bruxellois a présenté, jeudi midi, sa proposition de taxe kilométrique intelligente. Fini le forfait à l'année, voilà le paiement à l'usage. Explications.

Ça y est, le projet d'une taxe kilométrique intelligente à Bruxelles est approuvé. Elke Van den Brandt (Groen) venait à peine d'être nommée ministre bruxelloise de la Mobilité qu'elle annonçait une réforme de la fiscalité automobile. Un an plus tard, là voilà qui présente une proposition approuvée par le gouvernement bruxellois. Un système plus simple et plus juste pour « construire une ville à laquelle notre population, nos navetteurs, nos visiteurs et nos entrepreneurs ont droit », annonce Rudi

Ce qu'il faudra payer si vous parcourez 30 km à Bruxelles aux heures de pointe

Golf VIII 1.000 Essence - 90 ch - 6 CV fiscaux

- ▶ Montant de base aux heures de pointe (*): 2 X 0 = 0
- ▶ Composante kilométrique: 0,20 X 30 = 6
- ▶ Total sur la journée: 6 €
- Total sur l'année (200 jours de travail): 1.200 €**

Passat Variant Style Diesel 2 litres - 150 ch - 11 CV fiscaux

- ▶ Montant de base aux heures de pointe: 2 X 1 = 2
- ▶ Composante kilométrique: 0,20 X 30 = 6
- ▶ Total sur la journée: 8 €
- Total sur l'année (200 jours de travail): 1.600 €**

PASS-JOURNALIER
Golf VIII : 4 €
Passat Variant : 6 €

(*): Selon la puissance fiscale, le montant de base peut monter jusqu'à 12€. Mais, il s'agit alors de moteurs dépassant largement les 2 litres

© V.W., Photonews

Un tollé de réactions en Wallonie et en Flandre

Le gouvernement bruxellois avait à peine présenté son nouveau modèle de péage urbain intelligent que les politiques wallons et flamands réagissaient. Entre les déclarations bien acérées et les propos plus mesurés, voici un florilège de réactions. C'est le ministre wallon de l'Économie Willy Borsus (MR) qui a ouvert le bal: « Je trouve qu'il est choquant, pour ne pas dire scandaleux, de proposer en pleine crise un nouveau système fiscal qui impacte très lourdement les ménages wallons, et particulièrement les 130.000 Wallonnes et Wallons qui se rendent quotidiennement à Bruxelles. Je n'ai pas l'intention de laisser passer ce projet qui est d'abord un nouveau prélèvement fiscal. »

« Que cherche le gouvernement de gauche bruxellois? Détruire un peu plus la capitale? Faire fuir les entreprises? Les classes moyennes et populaires n'ont pas besoin d'impôts ou de taxes en plus mais au contraire d'investissement et d'intelligence », a tweeté le président du MR Georges-Louis Bouchez. Le député PTB Raoul Hedebouw y va aussi de son petit commentaire. « Ce seront une nouvelle fois les travailleurs qui paieront la note! Plutôt que de taxer, les gouvernements de ce pays feraient mieux d'investir dans les alternatives au transport automobile. »

La ministre flamande de la Mobilité, Lydia Peeters (Open Vld) prend acte de la décision bruxelloise et assure qu'elle « défendra toujours les intérêts des navetteurs flamands. Introduire une taxe unilatérale au détriment d'une autre Région est à mes yeux inacceptable et je m'y opposerai ».

Les partis nationalistes flamands n'ont pas manqué de faire une grande sortie. « Une nouvelle règle embêtante de l'arc-en-ciel pour les Flamands qui travaillent », a tweeté le président de la N-VA Bart De Wever. Le bourgmestre d'Anvers a même annoncé qu'il était prêt à accueillir les entreprises et les habitants de Bruxelles. L'extrême-droite du Vlaams Belang a déjà annoncé son intention de réclamer une procédure en conflit d'intérêts.

« Vilvorde veut devenir d'une autre manière le nouveau centre économique du pays », a ironisé le secrétaire d'État fédéral CD&V Sammy Mahdi. Du côté d'Ecolo, on se montre, sans surprise, très satisfait. « Cette concertation est une opportunité pour répondre aux questions et objections soulevées et ouvrir un débat essentiel », se félicite Pascal Devos, porte-parole des verts. Le PS a préféré s'abstenir de tout commentaire sur la taxe. « Le mot d'ordre est la concertation et c'est ce qu'a annoncé la Région », s'est contenté de répondre Sylvain Jonckheere, porte-parole du ministre-président wallon Elio Di Rupo.

le déplacement à lieu et la puissance du véhicule utilisé.

Ainsi les heures de pointe et le nombre de chevaux pèseront lourds dans le portefeuille de l'automobiliste. De plus, la TMC reste d'application pour les voitures de plus de 15 chevaux.

Pour encourager la multimodalité des déplacements, la Région bruxelloise va investir dans des alternatives. « L'augmentation de la fréquence des transports en commun, l'ajout de lignes de tram, les parkings de dissuasions, l'amélioration des infrastructures cyclables et la ville 30 vont offrir une liberté de choix dans ses déplacements », détaille Elke Van den Brandt. Il n'est pas question de faire disparaître la voiture de Bruxelles, as-

sure Alain Maron (Ecolo), ministre bruxellois de l'Environnement, mais « de réduire son usage de 25 % pour une meilleure qualité de l'air et de vie. C'est un objectif raisonnable ».

UNE APP MOBILITÉ

Et le paiement? Ce n'est pas encore très clair. Mais une application sera disponible. Elle calculera les frais de déplacement et permettra d'acheter un pass d'une journée. Des choix de mobilité optimaux seront proposés et l'appli permettra de comparer les différentes alternatives. Bernard Clerfayt en appelle à l'intelligence des citoyens: « Il suffit de penser autrement. Par exemple, pourquoi postuler pour un job loin de chez soi

plutôt qu'à une offre d'emploi où on pourrait se rendre rapidement? », déclare Bernard Clerfayt (DéFI), ministre de la Transition numérique.

Pour mener ce projet à bien, un montant considérable est nécessaire. « On va investir 93 millions d'euros en 2021. Cela comprend des nouvelles caméras, du personnel et toute la technologie », précise Sven Gatz (Open Vld), ministre des Finances.

Une phase test débutera en 2021 et dès 2022 SmartMove sera lancé. Encore faut-il voir les résultats des concertations avec les autres régions et acteurs socio-économiques. Les discussions promettent d'être compliquées.

ZHEN-ZHEN ZVENY

Vive réaction chez Touring

« C'est une taxe féodale et antidémocratique »

Plus d'un Wallon se pose la question: combien pour rouler à Bruxelles? Les autorités régionales ont présenté plusieurs cas de figure dont celui de « Lorie », une fleuriste indépendante installée à Havelange et qui parcourt chaque jour 30 km à Bruxelles pour ses livraisons. À la fin de l'année, la « contribution kilométrique intelligente » lui coûtera un total de 1.200 €... une belle somme. Mais que Lorie se rassure,

elle va gagner 90 heures sur les 300 heures d'embouteillages annuels qui sont son lot. Les autorités bruxelloises sont catégoriques grâce à ce système elle va « économiser 12 jours ouvrables complets par an ».

Pour ceux qui ne fréquenteraient pas la capitale au quotidien, le prix du pass journalier oscille entre 4 et 15 € selon la puissance du moteur. Et ceux qui viendraient pour un spectacle ou une

activité, ils ont intérêt à arriver après 19h00 en semaine ou le week-end toute la journée, c'est gratuit.

« Cette taxe est féodale et antidémocratique », estime Lorenzo Stefani, porte-parole de Touring. « De smart-move, elle va devenir bête-move. N'oublions pas qu'un emploi sur deux à Bruxelles est un navetteur. Les problèmes de mobilité avaient déjà poussé des entreprises à se délocaliser. Cela va

continuer ». Si les travailleurs des deux autres Régions ne sont plus là, le commerce pendant l'heure de midi va en pâtir. « Au final, cette taxe va rapporter moins et coûter cher », assène le représentant des usagers de la route.

FAIRE PAYER CEUX QUI TRAVAILLENT

« Nous sommes en pleine crise liée à la situation sanitaire, il y a peut-être d'autres priorités que de

faire payer les gens qui viennent travailler. Des personnes précaires vont encore plus souffrir. Le trafic routier ne représente que 15 % de la pollution. On pourrait s'attaquer au chauffage et à l'isolation qui représentent plus de 60 % de la pollution », souligne Lorenzo Stefani.

Sur le principe, Touring n'est pas opposé à une telle taxation, mais à l'échelle de la Belgique, et gérée à l'aide de l'intelligence artifi-

cielle pour tenir compte des réalités de chacun. « De toute manière avant de taxer les automobilistes, il faut mettre en place des alternatives avec les transports en commun et les parkings de dissuasion. Londres dispose du péage urbain depuis 2005. En janvier prochain, ils vont passer à 15 livres par jour de redevance, y compris le samedi et le dimanche. Et la congestion ne s'est pas améliorée », conclut le porte-parole.

YANNICK HALLET