

## Good Choice

### D.4 Moduler la tarification des déplacements à l'usage

*L'ambition est de susciter une prise de conscience de chaque usager quant à ses habitudes de déplacement (choix du mode, moment du déplacement, impact du mode sur l'environnement et la congestion...) pour le pousser à rationaliser et à maîtriser ses choix de mobilité et encourager l'usage de mode(s) de déplacement plus efficace(s) ou plus adéquat(s) en fonction du moment et de l'endroit.*

#### Bilan de mise en œuvre par la Région

##### Mise en œuvre des actions



Introduire, de façon progressive, flexible et concertée à l'échelle nationale (voir action E.3) ou métropolitaine, un système de tarification routière intelligente, permettant de moduler le prélèvement par rapport au nombre de kilomètres parcourus, à l'heure du déplacement et au type de voiries empruntées (ainsi qu'en fonction de l'impact environnemental du véhicule)

En utilisant les compétences propres de la RBC, développer et exploiter l'ensemble des technologies disponibles et à venir (LEZ au niveau régional, Viapass au niveau interrégional...) pour implémenter une fiscalité intelligente qui opère notamment une modulation de la tarification en fonction de l'utilisation du véhicule. Le régime actuel de taxe de circulation (TC) sera revu en lien avec les objectifs de la zone de basse émission (LEZ) et s'appuiera sur sa technologie. Ce nouveau régime visera l'ensemble des véhicules circulant à Bruxelles et sera modulé à l'usage afin de limiter la congestion automobile, en particulier aux heures de pointe. A cet effet, le Gouvernement développera son réseau de caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition, soit reconnaissance automatique du numéro de plaque). Cette réforme de la fiscalité doit permettre un meilleur usage de la voiture tout en assurant qu'elle n'ait pas d'impact social négatif

Identifier les mesures d'accompagnement nécessaires pour certains publics cibles dont les besoins auront été objectivés

Réduire les dépenses pour les Bruxellois par des mesures d'accompagnement appropriées (subsidés, primes au logement, incitants immobiliers pour les entreprises, primes pour livraisons à vélo) afin de contrebalancer les impacts socio-économiques non désirés

Analyser les impacts budgétaires sur l'exploitation des flottes publiques (coûts de la tarification, achat possible de véhicules alternatifs de type vélos-cargos...)

Développer une tarification intégrée des réseaux de transport public en vue d'optimiser l'intermodalité et l'usage combiné des différents réseaux de transport public en concertation avec les autres entités fédérées (voir action E.3 et C.1), et d'optimiser l'utilisation des ressources (infrastructure, matériel roulant)

Adopter une politique tarifaire sociale de transport public et mettre en œuvre la gratuité pour certains publics cibles

#### Analyse de l'avancement et des freins

Ces dernières années, la Région a étudié la possibilité d'introduire une tarification kilométrique intelligente (projet SmartMove) en lieu et place de la taxe de circulation annuelle. La conception juridique et la mise en œuvre opérationnelle de ce projet de réforme de la fiscalité automobile ont bien avancé.

Un projet d'ordonnance a été soumis en première lecture en 2021, les enjeux légaux en matière de répartition des compétences et la conformité au RGPD ont été analysés de façon détaillée, le réseau de caméras ANPR nécessaire au contrôle s'est étoffé, l'application sur smartphone (qui permet de calculer la tarification à l'usage en temps réel) a été testée auprès de 880 personnes en 2023, etc. Toutefois, faute d'accord politique, ce projet de réforme n'a pas encore abouti.

Une concertation a été menée avec les autres régions au sujet du projet de taxe kilométrique. Toutefois, les autres régions ont souligné qu'elles n'envisageaient pas la mise en place d'un système similaire pour les voitures, que ce soit au niveau national ou métropolitain. Il n'a donc pas été possible de mener un projet commun durant cette législature. Par contre, la Région Flamande a décidé d'étudier la possibilité d'élargir Viapass aux camionnettes.

Pour accompagner le report modal dans le cadre de la Low Emission Zone, la Région a développé la Prime [Bruxell'Air](#) qui peut être obtenue en cas de radiation de la plaque d'immatriculation. Cette prime, à dépenser « à la carte », donne droit pour une durée maximum de deux ans à des alternatives de mobilité pour se déplacer facilement et gratuitement au sein de la Région. Le montant de la prime a été revu à la hausse pour les personnes disposant de faibles revenus. En plus de la gestion de la prime, Bruxelles Environnement propose un service de Mobility Coach qui permet d'obtenir une information personnalisée en lien avec les différentes offres de mobilité alternatives à la voiture disponibles en Région de Bruxelles-Capitale. L'analyse des impacts budgétaires de la tarification kilométrique sur l'exploitation des flottes publiques n'a pas été réalisée. Toutefois dans le cadre de la LEZ, Bruxelles Environnement a réalisé un [rapport](#) sur l'impact budgétaire de la sortie du thermique pour les autorités publiques. Enfin dans le cadre de son catalogue de subsides Bruxelles Mobilité met à disposition des communes une subvention pour l'achat de vélos-cargos.

En décembre 2022, 570.000 personnes bénéficiaient d'un abonnement de transport public gratuit ou à prix (très) réduit. Les abonnements gratuits ou à prix réduits sont délivrés sur base de critères liés à l'âge et/ou aux conditions socio-économiques. Ces abonnements sont délivrés sans critère de lieu de résidence, donc aussi à de nombreux non Bruxellois (à l'exemption du nouvel abonnement à 12€/an pour les jeunes non scolarisés âgés de 18 à 24 ans). Par ailleurs, Les abonnements STIB n'ont pas été indexés depuis 2014. Si l'abonnement annuel avait été indexé en suivant l'indice des prix à la consommation (127,3 depuis 2013), il coûterait aujourd'hui 635€. En d'autres termes, l'abonnement coûte aujourd'hui, dans les faits, 21% moins cher qu'il y a une décennie (et ce, pour un service fortement amélioré tant au niveau des fréquences, de l'étendue du réseau que du confort et de l'accessibilité).

En plus de ce service, 38.149 chèques-taxis ont été subsidiés par la Région en 2023 (chaque chèque a une valeur de 5 euros). Ces chèques sont octroyés sur base du handicap et du statut BIM ou de l'âge plus une attestation d'incapacité à utiliser les transports en commun.

En ce qui concerne la tarification intégrée des réseaux de transport public, une étape importante a été franchie avec le lancement de l'application Floya en 2023 (voir la fiche sur l'action C.1 pour plus de détails. Les fiches E.3 et C.1 reprennent toutes les informations disponibles.

## Chiffres clés

- Mise en oeuvre d'un système de tarification : /
- Gratuité pour les publics cibles : Voir la [page](#) tarifs préférentiels de la STIB

## Réalisations illustrées



### VOS TRAJETS DANS BRUXELLES À PRIX RÉDUIT ?

Vérifiez si vous avez droit à une formule moins chère. Voici les différents abonnements à prix réduit qui existent.

Étudiants, porteurs d'un handicap visuel, accompagnants d'une personne handicapée, bénéficiaires d'une intervention majorée ou du revenu d'intégration sociale... Certains statuts permettent de voyager à prix réduit, voire gratuitement, sur notre réseau.

À cela s'ajoutent les tarifs préférentiels liés à l'âge et/ou au lieu de résidence : enfants de moins de 12 ans, Bruxellois de moins de 25 ans, personnes âgées de 65 ans ou plus...



### LISTE DES LIENS

- |  |   |   |
|--|---|---|
| > <a href="#">Bénéficiaires d'une intervention majorée</a> | > <a href="#">Bénéficiaires du revenu d'intégration</a> | > <a href="#">Personnes déficientes visuelles</a>   |
| > <a href="#">Accompagnant(e) - personne handicapée</a>    | > <a href="#">Enfants de moins de 6 ans</a>             | > <a href="#">Enfants de 6 ans à 11 ans compris</a> |
| > <a href="#">Étudiants de 12 à 24 ans compris</a>         | > <a href="#">Bruxellois de 18 à 24 ans compris</a>     | > <a href="#">Personnes âgées de 65 ans ou plus</a> |

*Capture d'écran de la page de la STIB sur les tarifs préférentiels disponibles*

La mise en œuvre de cette action étant plutôt de nature régionale, il n'y a pas d'évaluation sur la mise en œuvre au niveau communal.