

Taxe kilométrique: la FEB craint un exode des entreprises bruxelloises

MOBILITÉ

La fédération des entreprises de Belgique préférerait une redevance à l'échelon national.

Après la décision du gouvernement bruxellois de s'engager dans la voie d'une taxation kilométrique intelligente dès 2022, les associations des usagers de la route, Touring en tête, suivies des représentants des employeurs (Beci, Voka et UWE), se sont prononcées défavorablement sur le projet, fin de semaine dernière.

“Il est probable que de nombreuses entreprises décident de se délocaliser.”

Aujourd'hui, c'est la Fédération des entreprises de Belgique qui sort du bois. La FEB craint en effet un exode des sociétés actuellement installées à Bruxelles pour lui préférer les deux Brabant. “Si une telle taxe se met en place, il est en effet probable que de nombreuses entreprises décident de se délocaliser pour aller s'installer en périphérie bruxelloise pour échapper à cette taxation si pas dans leur totalité (Ndlr: certaines seront contraintes

de quand même circuler à Bruxelles), au moins dans une partie importante”, confie Éloïse de Villegas, responsable

mobilité au sein de la FEB.

La FEB se dit pourtant consciente qu'il faut agir contre le problème de congestion de la capitale bruxelloise. Selon les études, le coût annuel des embouteillages coûterait entre 1 et 2% du PIB belge. Soit entre 4 et 8 milliards d'euros, dont

une très grande partie à décharge des entreprises bruxelloises. Agir contre la congestion est impératif, estime donc la FEB. “Mais il faut la bonne manière, tempère Éloïse de Villegas. C'est pourquoi nous estimons qu'il faudrait surtout plancher sur un système à l'éche-

lon national, pour que tous les automobilistes soient tous sur un pied d'égalité.”

Par ailleurs, la FEB parle davantage de redevance que de taxe. “À l'inverse d'une taxe, une redevance imposerait au gouvernement de réinvestir l'argent récolté dans les mêmes services publics, à savoir la mobilité dans ce cas-ci. À terme, cela permettrait d'améliorer qualité des infrastructures routières mais également de développer les alternatives à la voiture en augmentant les lignes de bus, de métro ou de train ou en sécurisant les pistes cyclables. Au final, cela jouerait sur la congestion automobile et ferait donc diminuer le coût des embouteillages sur l'économie belge.”

À Bruxelles, on campe pour l'instant sur ses positions et on compte bien lancer ce système de taxation kilométrique dès 2022. “L'objectif est de faire diminuer la congestion automobile de 30% à Bruxelles, confie Marie-Thibaut de Maisières, porte-parole de la ministre bruxelloise de la Mobilité, Elke Van den Brandt. À terme, les entreprises bruxelloises économiseront chaque année des millions d'euros grâce à l'économie de temps passé par leurs employés dans les embouteillages.”



■ Plutôt qu'une taxe bruxelloise, la FEB privilégierait une redevance à l'échelon national. © JC GUILLAUME

Y. N.

“Il faut tendre la carotte plutôt que le bâton”

CEO de Skipr, Mathieu de Lophem souhaite la mise en place d'un chèque mobilité.

CEO de Skipr, une application destinée aux entreprises pour faciliter les déplacements intermodaux de leurs travailleurs, Mathieu de Lophem est aujourd'hui l'un des rares soutiens au projet bruxellois. D'abord sceptique face à l'idée d'instaurer une taxe kilométrique, le trentenaire bruxellois estime aujourd'hui que le projet peut réellement faire évoluer la mobilité à Bruxelles. “La situation de mobilité à Bruxelles demandait et demande encore beaucoup de

changements, confie-t-il. Mais les Belges ont la voiture dans le ventre. C'est ancré en eux. Pour impulser un changement, il faut un effort important. Et il y a deux façons de l'imposer. Soit le bâton, soit la carotte.”

Auparavant, le Bruxellois envisageait la taxation kilométrique comme un bâton. “Mais je conçois de plus en plus qu'elle puisse devenir une carotte. Car si on utilise peu ou pas son véhicule, on sera très avantagé.”

Une carotte financière qui serait un incitant important.

“L'instauration d'une taxe n'aura d'effet que si les citoyens ont aussi la possibilité de payer moins et qu'on évite de leur prélever de l'argent de quoi qu'ils fassent. Pour ceux qui adoptent un comportement raisonné, la dépense doit être raisonnable. Le bâton doit surtout frapper les conducteurs qui continueront à rouler beaucoup.”

Mathieu de Lophem invite donc le gouvernement bruxellois à s'inspirer du forfait mobilité durable français. Soit un chèque-cadeau de 400 € par an qui est alloué aux travailleurs par les employeurs à condition de dépenser la somme dans la

mobilité douce (achat d'un vélo par exemple). En contrepartie, ce chèque-cadeau serait déductible fiscalement à 100%. “Ce principe pourra être mis en place chez nous avec la somme récoltée par le système de taxation kilométrique intelligente. Ça permettra de créer un cercle vertueux. Plus on investira dans la mobilité douce, plus les gens rechigneront à prendre leur voiture et plus il y aura d'espace pour la mobilité douce.”

Par ailleurs, Mathieu de Lophem insiste pour que la somme récoltée soit utilisée pour financer de nouvelles infrastructures: métro, bus, pistes cyclables et parking de



■ Mathieu de Lophem, CEO de Skipr. © OLIVIER PAPEGNIES

délestage avec alternative de transport doux.

Y. N.