

# Pistes de réforme des instruments tarifaires et fiscaux liés à la mobilité : focus sur la tarification routière et les droits d'enregistrement

Christophe Speth

Université Saint-Louis — Bruxelles, CEREC

*christophe.speth@usaintlouis.be*

9 mai 2018



- 1 Contexte
- 2 Pistes de réforme des instruments tarifaires et fiscaux liés à la mobilité
  - Tarification routière
  - Droits d'enregistrement
- 3 Pour conclure : les propositions retenues

# Mais d'où viennent nos problèmes de mobilité ?

- Aucune prétention à l'exhaustivité, mais quelques pistes de réflexion...
- Au niveau de l'offre : capacité insuffisante ?
  - Seulement si la demande excède l'offre
  - **Or la demande n'est pas exogène, elle dépend des politiques publiques mises en oeuvre**
- Au niveau de la demande
  - Choix de mode : la voiture reste prédominante
  - Choix du moment : forte concentration de la demande aux heures de pointe, en particulier pour les transports en commun
  - Choix du lieu de résidence : forte dispersion de l'habitat et faible mobilité résidentielle

# Et comment se manifestent-ils ?

- Le choix de la voiture est très pénalisant pour la mobilité **en milieu urbain**, et en particulier aux heures de pointe
  - Congestion : coût marginal externe de congestion peut atteindre, voire dépasser, 1 EUR/km à certains endroits de la RBC en heures de pointe (source : modélisation STRATEC, voir Duchâteau *et al.*, 2017)
  - Pollution de l'air : davantage de trafic, davantage de personnes exposées
  - Pression du stationnement sur l'utilisation de l'espace (uniquement dans la mesure où il ne s'agit pas d'une externalité pécuniaire)
- Le coût des transports en commun dépend fortement du niveau de l'offre pendant les heures de pointe (*peak-load problem*)
- La forte dispersion de l'habitat a pour conséquence une moins bonne accessibilité aux transports en commun
- La faible mobilité résidentielle implique que le lieu de résidence ne s'ajuste pas facilement à la localisation des activités de chacun

- Principe : optimum atteint si **tarification au coût marginal social**
  - Le coût marginal social varie sensiblement en fonction du lieu et de l'heure de déplacement
- Comment mettre en oeuvre une telle tarification ?
  - Péage urbain (de zone) : péage forfaitaire pour circuler au sein d'une zone pendant une période délimitée
  - Tarification au km : idéalement, varie (fortement) en fonction de critères spatio-temporels

# Péage urbain (de zone)

- Mis en oeuvre à Londres : la *Congestion Charge* s'élève à 11,50 GBP/jour et est due pour les déplacements au sein de la zone concernée ayant lieu en semaine entre 7 h et 18 h
- Atouts : impact significatif sur la demande, assez simple à mettre en oeuvre, pas de problème lié au traitement des données de déplacement, etc.
- Principal inconvénient : manque de précision (pas d'incitation à diminuer l'intensité d'utilisation de la voiture une fois le péage dû, pas de prise compte de l'hétérogénéité des déplacements au sein d'une zone, etc.)

- Une des motivations peut être d'ordre budgétaire : à mesure que les véhicules consomment moins de carburant, les recettes issues des droits d'accise diminuent
- Une tarification au km pure et simple pourrait donc se substituer aux droits d'accise, mais l'impact sur les comportements de mobilité resterait très limité dans ce cas
- Un projet de tarification au km au sein de la zone RER avec prise en compte de critères spatio-temporels a récemment été étudié
  - Mais la différenciation étudiée était extrêmement modeste (le prix au km étant plafonné à 0,09 EUR/km en heures de pointe en milieu urbain, bien en deçà du coût marginal social)
  - Pour un effet significatif sur les comportements de mobilité, il faut tendre le plus possible vers le coût marginal social
- Conclusion : avec une tarification au km, les critères spatio-temporels *peuvent* être pris en compte de manière plus précise, mais elle est plus complexe à mettre oeuvre

- Pour les propriétaires (de l'ordre de 70 % en Belgique), les droits d'enregistrement sur la vente de biens immeubles constituent un frein à la mobilité résidentielle
- Ces droits sont fixés à 12,5 % de la valeur du bien en Région wallonne et en RBC et à 10 % en Région flamande
  - En RBC, les acheteurs bénéficient d'une baisse de la base imposable de 175 000 EUR, pour autant que la valeur du bien n'excède pas 500 000 EUR et que celui-ci soit **affecté à la résidence principale pour 5 ans au moins**
  - En Région flamande, les droits d'enregistrement payés antérieurement peuvent être déduits à hauteur de 12 500 EUR (reportabilité des droits d'enregistrement)
  - Pour financer une baisse, voire une suppression, des droits d'enregistrement, il est possible d'augmenter le poids de la fiscalité immobilière récurrente



# Pour conclure : les propositions retenues

- Pour diminuer l'utilisation de la voiture en milieu urbain : introduire une forme de tarification routière, de préférence liée à la distance parcourue et avec prise en compte de critères spatio-temporels
- Pour favoriser la mobilité résidentielle des Belges : supprimer les droits d'enregistrement pour la vente de biens immeubles
  - Et augmenter la fiscalité immobilière récurrente de manière à financer cette suppression
- Pour lisser la demande relative aux transports en commun : rendre ceux-ci gratuits en heures creuses (*peak-load pricing*)
  - Pour financer une telle réforme : je laisse la parole à Xavier...

# Merci pour votre attention !

- Questions ?