

GOOD CHOICE

D.3 Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile et son usage

L'ambition est de dissuader la possession et l'utilisation de véhicules individuels ou de véhicules de société pour faire du transport pour compte propre, afin d'éviter un recours systématique à l'usage de la voiture et de libérer l'espace public des voitures en stationnement longue durée. Outre le développement et l'intégration des modes et services alternatifs à l'usage de la voiture individuelle développés dans les autres actions du plan, il s'agit de mettre en place et d'activer plusieurs outils économiques et fiscaux. Cette mesure est complémentaire aux développements de nouveaux services (action C.1) et aux autres actions de développement de l'offre de mobilité.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



 Concevoir une réforme de la fiscalité automobile (taxe de circulation et taxe de mise en circulation) qui décourage la possession automobile (en plus de son usage) et vise une flotte de véhicules plus légers, moins polluants, moins consommateurs d'énergie et plus adaptés au milieu urbain (voir action D.5). 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 les publics cibles objectivés

 Développer un outil permettant aux citoyens et aux petites entreprises de calculer leurs coûts de mobilité, y compris pour leurs livraisons

 Soutenir le système de « budget mobilité » au sein des entreprises, notamment à travers les plans de déplacement d'entreprise et le développement du MaaS, et appuyer une réforme dans le régime des voitures de société auprès de l'autorité fédérale en vue de réduire, voire de supprimer, l'avantage fiscal accordé à celles-ci (voir action E.2)

 Accompagner les professionnels pour la transition vers l'usage de modes de livraison plus propres pour la logistique de proximité : véhicules électriques, vélos-cargos

 Soutenir le développement de systèmes de camionnettes (électriques) partagées en vue de permettre le développement d'une offre adéquate (flotte et fonctionnement) pour la logistique

Analyse de l'avancement et des freins

Actuellement, la fiscalité automobile régionale prend la forme d'une taxe à l'achat (Taxe de Mise en Circulation – TMC) et d'une taxe de détention (Taxe de Circulation annuelle – TC). 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 par plusieurs centaines de participants, etc. Toutefois, faute d'accord politique, ce projet de réforme n'a pas encore abouti.

La Région bruxelloise offre un environnement « résilient » pour les ménages qui ne peuvent disposer d'une voiture pour des raisons financières ou qui ne souhaitent pas en posséder. En effet, la densité des commerces et des services et l'offre de transport public permettent à beaucoup de ménages de vivre confortablement sans voiture. En un sens, toute amélioration de l'étendue et de la qualité de l'offre de transport public est, en puissance, une mesure d'accompagnement social. La non-indexation des tarifs depuis une dizaine d'années et la mise en place de nombreux tarifs sociaux rendent la STIB particulièrement accessible financièrement pour les ménages les plus modestes. Il n'en demeure pas moins qu'il convient de prévoir dans le cadre d'une réforme de la fiscalité automobile (qu'il s'agisse d'une mise en œuvre de la tarification kilométrique ou d'une autre évolution de la taxe de circulation et de mise en circulation) une plus grande attention à la progressivité de l'impôt en fonction des conditions socio-économiques des ménages motorisés. Bruxelles Mobilité a mené diverses études pour mieux identifier les publics cibles potentiels et les variables qui pourraient être utilisées dans ce cadre.

Par ailleurs on observe une diminution du nombre de voitures par ménage. En effet la part des ménages bruxellois disposant d'au moins une voiture est passée de 47,5% en 2019 à 45,5% en 2022. Néanmoins, la contraction du parc automobile est freinée par le régime des voitures de société. En effet, entre 2019 et 2022, le nombre de voitures détenues à titre privé par des ménages bruxellois a baissé de 5% alors que le nombre de voitures de société a, lui, progressé de 8%¹. En outre, les ménages disposant d'une voiture l'utilisent de moins en moins de façon régulière. En 2022, la part modale automobile des ménages motorisés était de 41 % alors qu'elle était de 52 % en 2010².

Néanmoins, des tendances préoccupantes apparaissent comme des voitures de plus en plus lourdes et imposantes qui semblent de moins en moins adaptées au contexte urbain. Cette problématique fait l'objet d'une analyse par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité.

Pour accompagner le report modal dans le cadre de la Low Emission Zone, la Région a développé la Prime [Bruxell'Air](#). Elle 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 dans Bruxelles. Le montant de la prime est plus important 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.

D'autres projets d'accompagnement existent comme [Vélo Solidaire](#) Bruxelles. Il s'agit d'un projet financé par Bruxelles Mobilité et porté par Pro Velo, CyCLO et les Ateliers de la rue Voot. L'objectif de faciliter l'accès à la pratique du vélo à Bruxelles. Pour ce faire, le projet s'adresse aux associations bruxelloises dont le public est éloigné de la pratique du vélo pour des raisons culturelles, sociales, économiques ou de genre. D'autres mesures d'accompagnement sont également évoquées dans la fiche D.4

Il peut être relativement difficile d'identifier tous les coûts de mobilité liés à la possession d'un véhicule. À ce jour deux outils existent. En 2023, Bruxelles Environnement a développé un [Car cost calculator](#). Il permet de comparer des véhicules électriques avec des véhicules thermiques, hybrides, au gaz naturel ou utilitaire, dans les segments pour lesquels des véhicules électriques sont disponibles. Il est aussi possible de réaliser un comparatif entre deux véhicules électriques ou un véhicule électrique d'occasion. Pour le public des professionnels, le projet Cargo Bike avait permis de développer un [Impact Tool](#) pour connaître les émissions annuelles du véhicules et les économies possibles en remplaçant un véhicule par un vélo-cargo.

¹ (source : Statbel)

² (source : OVG 2022 et BELDAM 2010)

Dans le cadre de l'action D.7 sur les générateurs de déplacements, un suivi particulier est accordé aux Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE). Le dernier rapport à ce sujet souligne qu'une des mesures ayant le plus progressé entre 2017 et 2021 est « la combinaison possible de la voiture de société avec un abonnement de transport public (éventuellement via un budget mobilité) ». Bruxelles Environnement a mis en place un facilitateur Mobility & Fleet qui vise en particulier à soutenir le budget mobilité au sein des entreprises. Le budget mobilité est par ailleurs une obligation du PDE pour les entreprises avec plus de 10 voitures de société. Par contre, le nombre de voitures-salaires continue de croître : il a doublé en quinze ans en Belgique, passant de 272.000 début 2007 à 595.000 début 2023 ([SPF Mobilité et Transports](#)). En 2007, seuls 7,4% des salariés disposaient d'une voiture de société. Ce nombre atteint depuis 2023 les 14%.

Hormis la réforme visant à maintenir la déductibilité fiscale des voitures de société uniquement pour les modèles zéro émission, aucune autre réforme n'a été entreprise. Or, en plus des questions déjà soulevées par cet avantage fiscal, les voitures de société tendent à être beaucoup plus lourdes que les autres véhicules ([VIAS](#)). Cette augmentation de masse a des impacts sur la sécurité routière. Cette tendance fait l'objet d'une analyse commune entre Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité.

En 2020, la Région lançait le projet Cairgo Bike. Financé grâce à un fonds européen, ce projet coordonné par Bruxelles Mobilité s'adressait aussi bien aux familles qu'aux professionnels. L'objectif était de créer l'écosystème nécessaire à l'utilisation du vélo-cargo via le stationnement, les formations, systèmes de partage, primes, mesure de l'impact sur l'exposition à la pollution atmosphérique... Le projet Cairgo Bike est l'un des leviers pour mettre en place la mesure LOG 5 dans la Shifting Economy. Depuis 2024 les primes pour les professionnels sont intégrées aux aides à l'expansion économique. L'accompagnement des professionnels pour passer au vélo cargo a été prolongé par Bruxelles Mobilité. Un autre projet destiné cette fois-ci aux familles (Families on Bike) a également été lancé par Pro Velo grâce au financement de Bloomberg Philanthropies et de Bruxelles Mobilité.

Soutenir le développement de systèmes de camionnettes électriques partagées est l'un des engagements de Bruxelles Mobilité dans le cadre du Green Deal Logistique. Bruxelles Mobilité avait remis avec Bruxelles Environnement une candidature pour un projet européen sur le sujet avec deux opérateurs de carsharing. Le projet européen n'ayant pas été retenu une réflexion est en cours pour identifier d'autres sources de financement, tant au niveau européen qu'au niveau régional. La collaboration au sein du Green Deal permet également un rapprochement entre acteurs régionaux sur ce sujet.

- Part des ménages bruxellois disposant d'au moins une voiture : 45,5% en 2022 (contre 47,5% en 2019)
- Pourcentage des salariés bénéficiant d'une voiture de société : 14% (contre 7,4 % en 2007) (source SPF Mobilité et transports)

Réalisations illustrées



Projet Cairgo Bike



Prime Bruxell'Air © Bruxelles Environnement

Chiffres clés

- Outil disponible pour évaluer les coûts de mobilité : 2 outils en 2024
- Nombre de primes Bruxell'Air octroyées en 2023 : Près de 1.200
- Résultats du projet Cairgo Bike :
 - 331 PME bruxelloises ont été soutenues dans l'achat de leur vélo-cargo ou remorque avec la prime de Bruxelles Economie et Emploi.
 - 400 vélos cargos ou remorques pour vélo ont été partiellement subsidiés.
 - Budget total de 950.000 € de 2021 à 2023 (400.000 € de fonds européens et 550.000 € de fonds régionaux bruxellois, budget augmenté vu le succès)
 - 200 places de stationnement vélo-cargo ont été créées, en voirie ou en parkings publics, via BePark et Parking.brussels
 - Urbike a formé plus de 300 professionnels de 220 organisations de secteurs très divers (services publics, construction, média et événementiel...)
 - Pro Velo a accompagné 447 ménages sur 17 communes bruxelloises. 73% des participants étaient convaincus par le vélo cargo 6 mois après le test. 62% de ces ménages ont aujourd'hui un vélo-cargo, en ont commandé un ou ont l'intention de le faire.



Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.

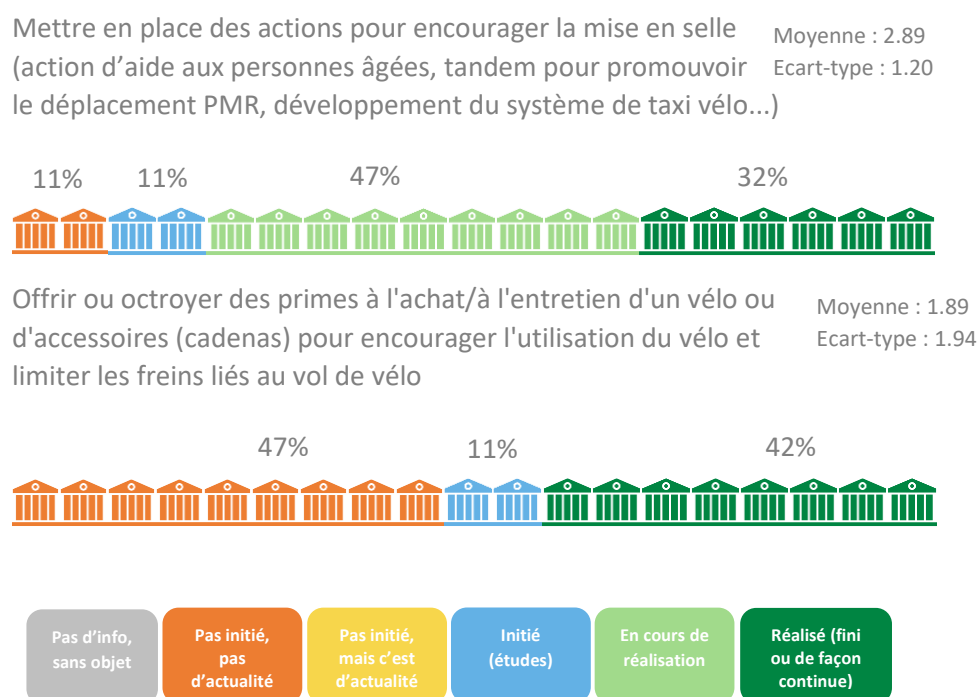


GOOD CHOICE

D.3 Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile et son usage

L'ambition est de dissuader la possession et l'utilisation de véhicules individuels ou de véhicules de société pour faire du transport pour compte propre, afin d'éviter un recours systématique à l'usage de la voiture et de libérer l'espace public des voitures en stationnement longue durée. Outre le développement et l'intégration des modes et services alternatifs à l'usage de la voiture individuelle développés dans les autres actions du plan, il s'agit de mettre en place et d'activer plusieurs outils économiques et fiscaux. Cette mesure est complémentaire aux développements de nouveaux services (action C.1) et aux autres actions de développement de l'offre de mobilité.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

Les actions pour encourager la mise en selle sont bien mises en œuvre dans la plupart des communes. Il s'agit majoritairement d'actions de communication et/ou de sensibilisation. Les incitations financières sont, elles, proposées dans moins de la moitié des communes uniquement.

La plupart des communes organisent des actions soit ponctuelles (dimanche sans voiture) soit récurrentes pour encourager l'utilisation du vélo (Pro Vélo, Gracq, Vollenbike). Ces communes organisent toutes sortes d'activités comme du testing de vélo (cargos) électrique, des ateliers de réparations ou encore des formations dans les écoles.

Au niveau des incitations financières, les freins énoncés par les communes qui n'en délivrent pas sont les suivants :

- La mise en place de telles primes peut représenter une charge administrative lourde pour les communes, nécessitant des ressources importantes en termes de gestion.
- Certaines communes cherchent à éviter un effet d'aubaine, c'est-à-dire que la prime ne profite qu'à ceux qui n'en ont pas vraiment besoin. Elles peuvent considérer que les primes soutiennent des personnes qui étaient déjà décidées à acquérir un vélo ou qui ont déjà les moyens financiers de le faire.
- Certaines communes estiment qu'elles n'ont plus besoin d'encourager les habitants à adopter le vélo comme mode de déplacement, mais qu'elles doivent plutôt se concentrer sur la fourniture d'infrastructures cyclables adéquates.
- Le manque de budget peut être un obstacle majeur à la mise en place de primes, car les communes doivent allouer des ressources financières à cette fin.

Concernant les primes, celles-ci varient en fonction des communes si elles existent, mais elles sont généralement comprises entre 150 et 500 euros pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, d'un vélo-cargo ou d'un vélo-cargo à assistance électrique. En ce qui concerne les primes pour les cadenas de vélo, plusieurs communes les proposent également. Ces primes sont généralement très populaires, et une communication additionnelle n'est pas nécessaire pour les promouvoir.

Chiffres clés

- Dans le cadre du projet Cairgo Bike et de la partie destinée aux familles : Pro Velo a accompagné 447 ménages sur 17 communes bruxelloises.

Bonnes pratiques

- Etterbeek, Woluwé-Saint-Pierre et Woluwé-Saint-Lambert proposent des primes pour l'achat d'accessoires pour la sécurisation de vélos. À Etterbeek, cela prend forme de chèques locaux « Broebel » de valeur de 5 € à utiliser chez les commerçants partenaires dans la commune, pour une intervention à hauteur de 30 % du montant de l'achat (plafonné à 50 € pour les cadenas et 75 % pour les traceurs GPS). À Woluwé-Saint-Pierre, la prime concerne des cadenas et correspond à une intervention de 50 % sur le prix d'achat (plafonné à 50 €). À Woluwé-Saint-Lambert, la prime concerne les associations de propriétaires qui installent des systèmes d'ancrage au sol ou au mur (comme des arceaux), sécurisent des locaux vélos ou autres avec appréciation de la commune et de la police. L'intervention est de 25 % plafonnée à 500 €.
- Woluwé-Saint-Pierre propose une prime communale à l'abandon de véhicule : sur 5 ans et cumulable avec la prime Bruxell'Air. La commune propose également un avantage de 100 euros pour les utilisateurs d'un système de carsharing (Cambio ou Poppy)¹.
- À Woluwé-Saint-Pierre, la commune a initié le Programme Buck-e pour 4 écoles communales primaires (école du Chant d'Oiseau, école du Centre, école de Joli-Bois et école de Stockel). Ce programme consiste à encourager les élèves à effectuer leurs trajets domicile-école via des modes de déplacement alternatifs à la voiture (vélo, à pied, en transport public). Ces trajets sont comptabilisés en points (« bucks ») en fonction des kilomètres parcourus. Ces points possèdent une valeur monétaire (10 centimes par point) et peuvent être utilisés dans plusieurs commerces locaux.

¹ Primes disponibles - Woluwé-Saint-Pierre (woluwe1150.be)