



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR L'ÉTUDE « DES VOITURES PLUS GRANDES ET PLUS LOURDES :
ANALYSE DE LA SITUATION, DES IMPACTS ET DES MESURES POSSIBLES »,
RÉALISÉE PAR BRUXELLES ENVIRONNEMENT ET BRUXELLES MOBILITÉ**

Demandeur	Avis d'initiative faisant suite à la présentation de l'étude « des voitures plus grandes et plus lourdes : analyse de la situation, des impacts et des mesures possibles » réalisée par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité
Demande reçue le	Na (avis d'initiative)
Exposé	22/11/2024
Documents transmis	Etude « des voitures plus grandes et plus lourdes : analyse de la situation, des impacts et des mesures possibles » réalisée par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité (versions FR et NL) Power point de l'Exposé à la CRM du 22/11/2024
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	20/01/2025

L'ensemble des membres de la Commission a approuvé l'avis suivant, à l'exception de Touring et Bru-Eizo dont la position est reprise après l'avis.

Observations générales

La Commission salue l'étude sur l'évolution du parc automobile, qui a tendance à s'alourdir, et sur les impacts qui en découlent. Pertinente et de qualité, elle offre un aperçu clair de la situation pour la Région de Bruxelles Capitale, base riche et solide pour une prise de décision éclairée.

La Commission demande au Gouvernement régional de se saisir de ce dossier et d'activer tous les leviers dont il dispose afin d'endiguer l'augmentation continue du poids et de la puissance des voitures circulant en Région de Bruxelles Capitale. Cela se justifie au regard des conséquences néfastes de l'évolution du parc automobile qu'il s'agisse de sécurité routière (mortalité des accidents), d'urbanité (conflits d'usage, emprise de l'automobile sur les voiries et plus généralement l'espace public) ou d'environnement (pollution

atmosphérique ou consommation d'énergie) et d'inclusion sociale. Il existe, par ailleurs, un consensus dans les études scientifiques : les véhicules plus grands et plus lourds offrent une meilleure sécurité pour leurs occupants, mais présentent un risque accru pour tous les autres usagers de la route (cfr études VIAS¹).

Mesures présentées : généralités

La Commission salue l'approche intégrée et l'ensemble des mesures proposées, dont l'adaptation de la fiscalité automobile régionale, l'adaptation de la politique de stationnement, la définition de zones interdites aux véhicules lourds, l'encouragement des entreprises à réduire la masse de leur flotte, la coopération au niveau fédéral et avec les autres régions (notamment en ce qui concerne le régime des voitures de société), la coopération au niveau européen et la régulation de la publicité pour les véhicules lourds. Elle invite le Gouvernement à analyser et intégrer ces propositions pour guider ses actions.

Elle estime que, compte tenu de la taille de Bruxelles, il est essentiel, plus qu'ailleurs, de prendre des mesures en la matière et considère que la Région doit jouer un rôle de pionnière.

La Commission insiste particulièrement sur les mesures qui visent à garantir la fluidité de la circulation des transport en commun.

Elle insiste sur la nécessité de mettre en place des mécanismes efficaces visant à réduire le poids moyen de la flotte de voitures circulant en région bruxelloise mais aussi à renforcer le sentiment de- et la sécurité des usagers qui ont opté pour des modes de déplacement alternatifs à la voiture. Dans ce cadre elle rappelle aussi la nécessité de tenir compte de diverses spécificités comme certains métiers qui n'ont d'autres choix alternatifs que le recours à des véhicules qualifiés de « préjudiciables » (notamment dans le secteur des taxis), ou les personnes ne pouvant faire autrement de par leur situation privée (notamment certaines familles et les personnes en situation de handicap).

La Commission rappelle, en outre, la nécessité que ces mesures soient fondées sur des critères objectifs issus d'un débat équilibré et attire l'attention sur l'importance d'études scientifiques sur le sujet.

La Commission est aussi d'avis que ce qui importe ce sont les véhicules ; les mesures ne doivent dès lors pas concerner uniquement les Bruxellois, mais aussi les navetteurs. Ce faisant elle estime que des alternatives fiables à la voiture doivent permettre et encourager les non Bruxellois à se rendre dans les commerces et entreprises de la Région.

Quelles que soient les pistes mises en œuvre, des mesures d'accompagnement seront déterminantes. Dans le cadre de mesures de restriction, le cas échéant, il va de soi que des exceptions ou des dérogations pour les personnes et les activités qui nécessitent l'utilisation de véhicules lourds, comme les professionnels, les personnes à mobilité réduite (PMR), ou

¹ Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des lésions des occupants de voiture et de la partie adverse :

https://www.vias.be/publications/Impact%20voertuigkenmerken/Impact_des_caract%C3%A9ristiques_des_v%C3%A9hicules.pdf

Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des blessures des usagers vulnérables de la route :

<https://www.vias.be/publications/Impact%20van%20voertuigkenmerken%20op%20de%20letselernst%20van%20kwetsbare%20weggebruikers/Impact%20des%20caract%C3%A9ristiques%20des%20v%C3%A9hicules%20sur%20usagers%20vuln%C3%A9rables.pdf>

encore pour des besoins spécifiques (déménagements, livraisons exceptionnelles, etc.) doivent exister.

Par ailleurs, la Commission rappelle qu'en matière de sécurité routière la responsabilité de tous les usagers de la route reste cruciale quel que soit le mode de déplacement et que ce n'est pas seulement la taille ou le poids du véhicule qui pose un risque, mais bien le comportement des différents usagers de la route. Aussi, il est indispensable d'améliorer la visibilité des piétons et des cyclistes et de repenser certaines infrastructures urbaines pour favoriser une cohabitation plus sûre entre tous les usagers de la route. Des traversées piétonnes et des pistes cyclables sécurisées et bien signalées et des zones apaisées sont autant de mesures à soutenir pour garantir une mobilité plus sûre et durable.

Mesures présentées : particularités

Adaptation de la fiscalité automobile régionale

La Déclaration de politique régionale soulignait qu'il est important de « dissuader l'achat de véhicules non adaptés aux déplacements dans un environnement urbain ». A l'instar de la « proposition de principes » décrite p.60 de l'étude présentée devant la Commission, celle-ci estime que tout projet de réforme de la fiscalité automobile devrait viser la baisse du poids et de la puissance des voitures. Pour ce faire, l'un des outils les plus efficaces reste une taxe à l'achat du véhicule. Dès lors, si la tarification kilométrique intelligente (Smart Move) restait le cadre d'une future réforme de la fiscalité régionale, elle devrait être amendée afin de maintenir la taxe de mise en circulation. Par ailleurs, la Commission rappelle que, quelles que soient les mesures privilégiées, celles-ci devront être appliquées et déployées de manière équitable et avec les corrections sociales nécessaires.

Adaptation de la fiscalité automobile et avantages fiscaux pour les familles (nombreuses)

L'étude présente la possibilité d'accorder une marge supplémentaire de masse ou des avantages fiscaux aux familles nombreuses, ainsi que des options de calcul. Dans le cadre de l'instauration d'une marge ou d'une réduction, la Commission rappelle la nécessité de bien tenir compte des spécificités des familles nombreuses mais également de celles de parents avec des enfants plus jeunes qui ont souvent besoin de véhicules plus spacieux pour transporter le matériel de petit enfance. De même elle encourage à prendre en compte tant l'achat de véhicules neufs que ceux d'occasion.

Le montant de cette réduction devra, le cas échéant, être suffisant pour compenser la hausse de la taxe et il faudra donc faire bien attention aux modalités (options de calcul) que la réduction prendra à Bruxelles pour que cette mesure représente un réel avantage pour les familles concernées.

Il faudra aussi que les preuves acceptées ainsi que leur enregistrement soit facilités et tiennent compte des gardes partagées et que, de manière générale, cette mesure soit au maximum automatisée pour lutter contre le non-recours aux droits.

Taxe kilométrique intelligente et meilleure prise en compte des familles

Dans les propositions de principe portant sur la taxe kilométrique intelligente figure la prise en compte des familles nombreuses. Or, la Commission rappelle que toutes les familles avec enfants (et pas seulement les familles nombreuses) font face à des contraintes spécifiques qui réduisent, voire suppriment, selon les cas, les possibilités d'alternatives à la voiture

(chaînes de déplacements multiples et contraintes horaires, configuration familiale —ex. famille monoparentale—, difficultés d'accès à l'offre de mobilité alternative à la voiture).

Caractéristiques des véhicules

L'étude aborde une série de caractéristiques de véhicules adaptés à la ville. La Commission attire l'attention sur la puissance et le couple des moteurs, qui peuvent apparaître plus problématiques que le poids du véhicule, et estime que sur ce plan, certaines véhicules électriques peuvent poser davantage de problèmes pour les autres usagers de la route. Cet aspect pourrait aussi être abordé d'un point de vue fiscal afin de dissuader l'usage de véhicules et d'engins électriques trop performants sans enfreindre l'évolution vers les véhicules zéro émission

Par ailleurs la Commission rappelle que quand on parle de véhicules adaptés à la ville il peut être adéquat de se reporter aux différentes fonctions de la ville et types de tissus qui la composent, le cas échéant ainsi qu'aux différentes voiries (fonctions et tailles).

Adaptation de la fiscalité automobile fédérale

La Commission est favorable à la suppression progressive de l'avantage fiscal de la voiture salariale, qui contribue à une prise de poids du parc automobile plus importante en Belgique que dans d'autres pays et rend les utilisateurs moins conscients des coûts directs et indirects de leur mobilité. Elle est bien consciente que ce sujet dépasse largement le cadre de la fiscalité des voitures de société et touche à la fiscalité du travail en général. Elle invite les différentes entités à prendre ce sujet à bras le corps, d'autant que des alternatives existent, tels le budget mobilité dont elle est favorable à une utilisation plus intensive.

Plan de déplacements d'entreprise (PDE) : un levier régional

Parmi les mesures citées, le PDE ressort comme un levier et une solution à privilégier, dans un premier temps, puisque directement mobilisable au niveau de la région, moyennant la modification de l'*arrêté PDE*. La Commission invite cependant nos décideurs à revoir le seuil actuel de réalisation d'un PDE (100 travailleurs), qui semble trop haut pour permettre une analyse précise de la situation. Celui-ci devrait être abaissé (le seuil de 50 travailleurs nous semble être un minimum...) afin de permettre aux administrations et décideurs politiques d'avoir une vision plus complète. Il est cependant également important que les entreprises et les commerces se sentent les bienvenus en Région de Bruxelles-Capitale.

Publicité

Le Plan Régional de Mobilité contient une action sur la réflexion de l'adéquation entre la publicité sur la voie publique et les ambitions régionales. L'étude propose, notamment, différentes approches possibles visant à interdire la publicité pour les voitures non-adaptées au contexte urbain dans l'espace public. La Commission demande aussi d'envisager de travailler sur des campagnes qui pourraient sensibiliser les usagers sur les conséquences négatives des véhicules lourds.

Véhicules alternatifs

Une tendance aux petits véhicules se manifeste dans d'autres grandes villes, dont les petits véhicules L7². Ces véhicules sont considérés comme une alternative dans des villes comme Paris ou Amsterdam. La Commission invite les auteurs de l'étude à mener une analyse approfondie (forces – faiblesses - menaces - opportunités) de ces modes de transport alternatifs.

Points d'attention

Largeur des espaces de stationnement

Outre l'augmentation du poids des véhicules, la Commission attire aussi l'attention sur l'impact de l'augmentation de la largeur des voitures. En effet, il n'est pas toujours possible ou pertinent d'augmenter la largeur des espaces de stationnement. Or des véhicules plus larges, stationnés dans des espaces non adaptés, peuvent être source de fortes nuisances pour les transports publics : perte de fluidité, irrégularités, blocages et in fine, perte de qualité du service et surcoûts.

Impact sur l'entretien des voiries

S'il est vrai que les voitures particulières plus larges et plus lourdes ont un effet marginal³ sur l'usure des routes par rapport aux camions et aux autobus, elles ont un impact plus important sur l'usure des pistes cyclables et des chemins piétonniers. Or il n'est pas rare que les véhicules débordent sur ces voies, en cas de stationnement, de croisement ou de manœuvre dans des rues plus étroites. Dans un contexte budgétaire régional et communal tendu, la Commission insiste pour que cet impact soit pris en compte.

Zone à accès restreint

La Commission rappelle que le Centre de Recherches Routières coordonne actuellement une recherche internationale sur les réglementations UVAR (Urban Véhicule Access Régulations), dont la Région pourra tirer les apprentissages fin 2025.

Logistique urbaine et sécurité

L'étude se focalise sur les voitures sans aborder d'autres types de véhicules lourds, notamment les camionnettes, dont l'utilisation en milieu urbain s'est fortement développée avec l'essor du commerce en ligne et la taxation accrue des camions. Ces camionnettes, souvent plus volumineuses et plus lourdes que les véhicules évoqués dans l'étude, ont un impact significatif sur la sécurité des piétons et cyclistes. La Commission invite les autorités

² véhicules à quatre roues ne relevant pas de la catégorie L6, d'un poids à vide inférieur ou égal à 400 kg (550 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises) et d'une puissance continue maximale de 15 kW

³ Il est important de mentionner la Loi de la puissance 4 (The fourth power rule, expliquée ici <https://roaddamagecalculator.com/how-it-works>)

Pour exemple, si le poids à l'essieu double, le véhicule ne fera pas deux fois plus de dommage à une route mais bien seize fois. Donc, si le parc automobile s'alourdit en moyenne, les dommages à la voirie sont énormes et coûteux.

à se saisir, de même, de cette problématique afin de trouver un équilibre entre sécurité routière et maintien du tissu économique.

Avis de minorité de Touring et Brupartners-Entrepreneurs indépendants (BRU-EI_ZO).

Notamment, ils ne soutiennent pas une adaptation de la fiscalité automobile sans une harmonisation avec les autres régions. Ils considèrent que l'adaptation de la politique de stationnement se fera au détriment des indépendants ne pouvant pas se passer d'un véhicule avec un certain confort pour l'exercice de leur activité professionnelle et les entrepreneurs ayant besoin d'un véhicule plus lourd pour supporter la charge. Ils considèrent qu'interdire des zones aux véhicules a déjà fait ses preuves négatives sur le tissu économique.

En outre, Touring souligne une nouvelle stigmatisation de la voiture de société auprès de l'opinion et ne soutient pas le projet de péage à Bruxelles.