
AVIS D'INITIATIVE

La réduction de la masse des véhicules en Région de Bruxelles-Capitale

Avis adopté par le Conseil de l'Environnement le 11-06-26

Préambule

1. Introduction

Le présent avis d’initiative a été rédigé sur la base d’un travail approfondi relatif à la diminution de la masse des véhicules¹ en Région de Bruxelles-Capitale²³. Il s’appuie notamment sur les travaux réalisés par l’association The Shifters Belgium (par ailleurs membre du **Conseil**) dans le cadre de leur projet REGIME - *Réduire Grandement et Irrémédiablement la Masse des Véhicules en Région de Bruxelles-Capitale*⁴ ainsi que sur les documents, études⁵ et présentations apportées par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement au cours des discussions sur le sujet. Toutefois, le **Conseil** souligne que cet avis ne constitue pas un simple relais de la contribution des Shifters Belgium, mais une position collégiale adoptée en son sein, à l’issue de discussions et d’un examen critique des hypothèses, propositions et constats formulés. Le **Conseil** s’approprie ainsi les éléments techniques et chiffrés jugés pertinents et les inscrit dans une réflexion plus large sur les politiques régionales de mobilité, de climat, de santé publique et d’aménagement du territoire.

2. Contexte et constats

2.1 Évolution de la masse des véhicules neufs

Entre 1999 et 2022, la masse moyenne des voitures neuves immatriculées en Belgique est passée de 1,1 tonne à 1,6 tonne. À Bruxelles, les données les plus récentes disponibles (2023) indiquent que la masse moyenne des voitures nouvellement immatriculées atteignait 1.681 kg⁶. Cette tendance à l’alourdissement des véhicules, fortement marqué ces dernières années, semble ainsi se poursuivre.

L’alourdissement du parc s’explique par l’acquisition et la mise en circulation de véhicules de plus en plus volumineux. Le succès rencontré par les véhicules de type SUV (et, plus marginalement, des pick-up) ne se dément pas : en 2023, plus de la moitié des nouvelles immatriculations en Région bruxelloise étaient des SUV⁷. Ce succès se vérifie aussi sur le marché de l’occasion, où ce type de véhicule est également très prisé.

Les déterminants de cette évolution des comportements d’achat sont multiples. Parmi ceux-ci figurent notamment les normes européennes d’émissions qui favorisent les véhicules plus lourds, les stratégies commerciales des constructeurs automobiles qui mettent davantage en avant ces modèles dans leurs campagnes publicitaires afin d’en accroître la rentabilité, le contexte fiscal belge (incluant notamment les voitures de société ainsi que le modèle de taxation en vigueur à Bruxelles), le sentiment de sécurité

¹ Par “véhicules”, le présent avis vise uniquement les véhicules des catégories M1 (véhicules particuliers de transport de passagers) et N1 (véhicules de transport de marchandises de moins de 3,5 tonnes).

² BRU-EI_ZO n’a pas participé aux travaux relatifs au présent avis.

³ À dater du 01/10/2024 l’organisation représentative des employeurs BECI, Chambre de Commerce de Bruxelles, ne participe plus aux travaux du présent Conseil, le contenu de ce document n’engage dès lors que les personnes ou organisations faisant parties du Conseil.

⁴ The Shifters Belgium - Propositions visant la diminution de la masse des véhicules en région Bruxelles-Capitale, <https://drive.google.com/file/d/1Mpi0cqzylYJF0aMz2qZLTbul-XHdEkj/view>

⁵ Bruxelles Environnement/Bruxelles Mobilité - Des voitures plus grandes et plus lourdes, analyse de la situation des impacts et des mesures possibles, <https://data.mobility.brussels/fr/info/b4aada2d-16f9-48a0-bea4-faaf6f82085d/>

⁶ Idem

⁷ Idem

associé à la conduite de véhicules plus imposants, ainsi que l'essor des voitures électriques et électrifiées, combiné à l'absence de mécanismes fiscaux limitant leur poids.

2.2 Impacts sur les émissions directes de gaz à effet de serre

L'augmentation de la masse des véhicules entraîne des conséquences directes et significatives sur les émissions de gaz à effet de serre. En 2023 (dernières données disponibles à ce jour), dans notre Région, le transport routier représentait environ 25 % des émissions directes de gaz à effet de serre, la quasi-totalité provenant des voitures particulières et autres véhicules motorisés, ce qui en fait le deuxième poste d'émissions après le chauffage des bâtiments⁸. Toutefois, le parc automobile bruxellois est en constante évolution. Sous l'effet de la zone de basses émissions (LEZ) et de ses nouveaux jalons, des évolutions positives en termes d'émissions directes sont attendues.

Cependant, le poids et le gabarit des véhicules plus lourds (souvent moins favorables sur le plan aérodynamique) impliquent en phase d'usage une consommation énergétique plus élevée pour un même trajet, qu'ils fonctionnent à l'essence, au diesel ou à l'électricité. À l'échelle urbaine, cela se traduit par une pression accrue sur les émissions liées au transport, qui demeurent un levier essentiel pour atteindre les objectifs climatiques de la Région bruxelloise (réduction des émissions régionales directes de GES de -47 % d'ici 2030 et de -69 % d'ici 2040 par rapport à 2005 dans le cadre du PACE adopté en 2023).

Rappelons également que ces évolutions n'ont que peu d'effet sur le nombre moyen de personnes déplacées par véhicule : en Région bruxelloise, l'autosolisme reste la norme. En effet, deux tiers des trajets automobiles en Région bruxelloise ne déplacent qu'une seule personne⁹. Parmi les trajets restants, plus de 60% s'effectuent avec seulement deux personnes à bord du véhicule¹⁰.

2.3 Impacts sur les émissions indirectes de gaz à effet de serre

Au-delà des émissions directes, la masse des véhicules influence également les émissions indirectes de gaz à effet de serre liées à leur production. Les véhicules plus lourds requièrent en effet davantage de matériaux (acier, aluminium, batteries, etc.), ce qui augmente leur empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie.

Dans le cas des véhicules électriques, il convient toutefois de nuancer ce constat car ils reposent sur une architecture mécanique plus simple que les véhicules thermiques (absence notamment de boîte de vitesses complexe, d'embrayage ou de ligne d'échappement), ce qui permet de réduire l'impact environnemental de certains composants. Néanmoins, la batterie demeure un élément déterminant de l'empreinte carbone à la fabrication, dont l'impact tend à croître avec la taille et donc, indirectement, avec la masse du véhicule.

Au-delà de la seule empreinte carbone, cette augmentation de la masse des véhicules soulève également des enjeux liés à la consommation de ressources. Les véhicules plus lourds nécessitent davantage de matières premières, y compris des matériaux critiques pour la transition énergétique, ce qui pose des questions en termes de disponibilité, de dépendance et de soutenabilité de leur

⁸ Bruxelles Environnement - Émissions de gaz à effet de serre, <https://environnement.brussels/citoven/documentation-et-outils/etat-des-lieux-de-lenvironnement/emissions-de-gaz-effet-de-serre>

⁹ Bruxelles Mobilité - Véhicules intermédiaires en Région de Bruxelles-Capitale : Perspectives et recommandations, <https://data.mobility.brussels/fr/info/d7a0d42f-ba92-49c3-9d76-b7b7fc8689b3/>

¹⁰ Idem

approvisionnement. Ce phénomène est également exacerbé par le *shift* technologique constaté au niveau des véhicules, qui embarquent des technologies de plus en plus sophistiquées.

Bien que ces émissions indirectes ne soient pas produites sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, elles contribuent à l’empreinte carbone globale associée aux modes de consommation et de mobilité des Bruxellois. À ce titre, elles sont pertinentes dans une approche systémique des politiques environnementales, d’autant plus que les impacts environnementaux globaux ont des répercussions locales, notamment via le changement climatique. La prise en compte de ces émissions dites « grises » permet ainsi de compléter l’analyse en évitant de limiter l’évaluation des politiques de mobilité aux seules émissions territoriales.

2.4 Impacts sur la sécurité routière

L’état actuel des connaissances en la matière convergent vers un seul et même constat : un véhicule plus léger présente une dangerosité moindre en cas de collision. Il a ainsi été estimé qu’un conducteur ou un usager vulnérable a respectivement 76,6 % et 28,2 % de risques supplémentaires de subir des lésions mortelles lorsqu’il est percuté par un véhicule pesant 300 kg de plus que la moyenne belge¹¹. Par ailleurs, il ressort notamment de plusieurs études et analyses que les véhicules plus lourds, généralement plus puissants, sont associés à des styles de conduite plus sportifs, susceptibles d’accroître les risques en matière de sécurité routière¹²¹³¹⁴¹⁵.

2.5 Impacts sur la santé publique

La réduction de la masse des véhicules constitue également un enjeu sanitaire. Et pour cause, un véhicule plus léger consomme moins d’énergie pour se déplacer et génère, en conséquence, moins d’émissions de polluants atmosphériques. Si cette relation vaut directement pour les véhicules thermiques (notamment en matière d’oxydes d’azote et de particules fines issues de la combustion), elle reste également pertinente dans un contexte d’électrification croissante du parc.

En particulier, les émissions de particules fines liées à l’usure des pneus, de la chaussée et, dans une moindre mesure, des systèmes de freinage, demeurent fortement influencées par la masse du véhicule. Si les véhicules électriques présentent des émissions réduites liées au freinage grâce au freinage régénératif, ils n’éliminent pas ces sources d’émissions non liées à l’échappement, qui tendent à augmenter avec le poids du véhicule.

Dans un contexte où les émissions à l’échappement sont appelées à diminuer fortement, ces émissions liées à l’usure des pneumatiques et au freinage gardent leur importance en matière de qualité de l’air. À cet égard, la réduction du poids des véhicules constitue un levier pertinent pour limiter l’exposition de la population aux particules fines, qui ont causé respectivement 298 et 144 décès prématurés liés aux oxydes d’azote et aux particules fines en Région de Bruxelles-Capitale en 2024¹⁶.

¹¹https://www.vias.be/publications/Impact%20voertuigkenmerken/Impact_des_caract%C3%A9ristiques_des_v%C3%A9hicules.pdf

¹² VIAS | Des voitures plus lourdes, plus hautes et plus puissantes pour une sécurité routière à deux vitesses ?

¹³ Walker, L., Williams, J., Jamrozik, K. (2006), Unsafe driving behavior and four wheel drive vehicles: observational study. *BMJ* 2006 Jul 8; 333(7558): 71. <https://doi.org/10.1136%2Fbmj.38848.627731.2F>

¹⁴ Wallner, P., Wanka, A., & Hutter, H. P. (2017) - SUV driving “masculinizes” risk behavior in females: a public health challenge. *Wiener Klinische Wochenschrift*, 129(17–18), 625–629. <https://doi.org/10.1007/s00508-017-1219-6>

¹⁵ Axa, (2020), SUV – grosses cylindrées, grands dangers? <https://www.axa.ch/fr/ueber-axa/blog/mobilite/axa-crash-tests-recherche-accidentologique-suv-trottinette-electrique.html>

¹⁶ Les Chercheurs d’Air – Rapport 2024 d’évaluation de la zone de basses émissions, <https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2025/12/LEZ-Rapport-2024-FR.pdf>

2.6 Impacts sur les infrastructures et le stationnement

La réduction de la masse des véhicules présente également un intérêt économique pour les autorités publiques. En effet, les véhicules moins lourds entraînent une usure plus lente des infrastructures routières, avec un impact budgétaire positif pour la Région.

Au-delà de l'usure des infrastructures routières, les infrastructures de stationnement existantes présentent des limites face à l'évolution du gabarit et du poids des véhicules. De nombreux emplacements de stationnement ont été conçus pour des véhicules plus étroits et plus légers que la moyenne des véhicules actuellement en circulation. Cette évolution peut engendrer des problèmes d'accessibilité et d'usage, notamment des difficultés à se garer dans des emplacements standards ou une réduction de l'espace disponible. Elle peut également conduire à un empiètement accru des véhicules sur les trottoirs, avec des conséquences négatives pour la circulation des piétons, en particulier des personnes à mobilité réduite, ainsi qu'à une exposition accrue des véhicules eux-mêmes à des risques de dommages lorsqu'ils dépassent de leur emplacement. Par ailleurs, l'augmentation du poids des véhicules peut, dans certains cas, soulever des enjeux liés à la capacité portante et à la sécurité des structures de parkings existants.

Avis

Le **Conseil** considère que la réduction progressive de la masse moyenne des véhicules particuliers constitue un levier stratégique pour la Région de Bruxelles-Capitale, à la fois en matière climatique, sanitaire et sécuritaire. L'augmentation de la masse des véhicules observée ces dernières années, conséquence directe de l'offre disponible sur le marché des véhicules, notamment de l'électrique, engendre des effets négatifs cumulatifs : hausse des émissions liées à la production des véhicules, augmentation de la consommation d'énergie à l'usage, accroissement des particules issues de l'usure, aggravation des risques et de la gravité des accidents impliquant des piétons, trottinettes et cyclistes, et pression accrue sur l'espace public et les infrastructures.

Dans un contexte où la transition énergétique suscite des préoccupations sociales légitimes au sein de la Région, la diminution de la masse des véhicules apparaît comme un objectif stratégique présentant de multiples co-bénéfices pour un coût social limité. Afin que cet objectif se traduise concrètement et bénéficie d'une réelle acceptabilité, le **Conseil** estime important d'identifier et de mettre en œuvre des mesures incitatives susceptibles d'orienter le choix des citoyens vers des véhicules plus légers.

Dans ce contexte, le **Conseil** estime que la Région doit se doter d'un cadre d'action cohérent, combinant instruments fiscaux, régulation d'accès au territoire, tarification du stationnement et mesures d'accompagnement social. Ces instruments doivent être conçus de manière complémentaire, progressive et proportionnée. En outre, le **Conseil** relève que la nouvelle Déclaration de Politique Régionale prévoit l'instauration, au cours de la législature, d'une zone « Light and Safe » (LISA), reposant sur une limitation progressive de la circulation des véhicules particuliers les plus lourds. Le présent avis entend également contribuer à la bonne concrétisation de cette mesure, dans le cadre d'un éventail de propositions plus larges.

1. Considérations générales

1.1 Stationnement

Le **Conseil** soutient, à l'instar d'autres villes européennes, l'introduction d'une modulation des tarifs de stationnement en voirie en fonction de la masse en ordre de marche du véhicule. En effet, un tel mécanisme présente plusieurs avantages puisqu'il envoie un signal-prix clair et immédiatement perceptible par les usagers, et est particulièrement adapté à un territoire urbain dense tel que la Région de Bruxelles-Capitale, et cible spécifiquement l'occupation accrue de l'espace public en voirie par les véhicules les plus lourds et volumineux.

Le **Conseil** estime que cette mesure peut être amorcée relativement rapidement, sous réserve d'une base réglementaire claire et d'un système d'identification fiable des caractéristiques des véhicules. Des exemptions ou modulations spécifiques devront être prévues pour les professionnels dans l'exercice de leur activité (pour autant que cela se justifie) ou situations particulières, afin de préserver la proportionnalité de la mesure.

En outre, le **Conseil** recommande également une attention toute particulière à la question des horodateurs. Leur capacité (ou non) à faire le lien avec des informations issues de la DIV est en effet importante dans le cadre de la mise en place d'une modulation des tarifs de stationnement. À cet égard, le **Conseil** suggère donc une adaptation progressive du matériel (par exemple à l'occasion du renouvellement d'un marché public) plutôt qu'une obligation rigide qui engendrerait des surcoûts pour les communes bruxelloises.

Enfin, s'agissant de moduler la tarification du stationnement en fonction de la masse des véhicules, le **Conseil** estime particulièrement important de veiller à l'homogénéisation des dites politiques. À ce titre, une attention toute particulière devra être portée à ce point, notamment en vue d'assurer une certaine cohérence entre les 19 communes (qu'elles fassent partie de parking.brussels ou non).

1.2 Fiscalité (Taxe de mise en circulation et Taxe de circulation)

Le **Conseil** recommande une réforme en profondeur de la fiscalité automobile régionale, intégrant explicitement la masse et la puissance des véhicules dans le calcul de la taxe de mise en circulation (TMC) et de la taxe de circulation (TC).

L'objectif est d'orienter les décisions d'achat vers des véhicules plus légers et moins puissants, en cohérence avec les objectifs climatiques et de sécurité routière. Les travaux examinés par le Conseil présentent différentes formules de calcul, notamment une méthodologie proposée par The Shifters Belgium¹⁷ ou encore la méthode adoptée en Région wallonne¹⁸, permettant d'estimer les effets budgétaires potentiels. Le **Conseil** recommande que les leçons tirées de ces expériences et propositions mènent à des propositions concrètes et adaptées au contexte bruxellois en prévoyant une formule claire, compréhensible, pertinente et simple à mettre en œuvre. Il apparaît par exemple plus pertinent d'axer les réflexions sur la variable de masse en ordre de marche (MOM) et le type de

¹⁷ The Shifters Belgium - Propositions visant la diminution de la masse des véhicules en région Bruxelles-Capitale, <https://drive.google.com/file/d/1Mpi0cqzylYJFOaMz2qZLTbul-XHdEki/view>

¹⁸ SPW Finances – Fiscalité des véhicules, <https://finances.wallonie.be/home/fiscalite/fiscalite-des-vehicules.html>

motorisation plutôt que d'utiliser la masse maximale autorisée (MMA) ou le CO₂, cette dernière variable étant difficile à vérifier pour de nombreux véhicules.

Le **Conseil** souligne que les estimations de recettes varient sensiblement selon les hypothèses retenues et selon l'évolution des comportements d'achat. Il recommande dès lors qu'une étude d'impact budgétaire et distributionnelle approfondie soit réalisée préalablement à toute réforme, en intégrant des scénarios dynamiques tenant compte des adaptations probables du marché.

Il insiste également pour qu'une part significative des recettes supplémentaires éventuelles soit affectée à des mesures d'accompagnement sociales et à des investissements en faveur des alternatives à la voiture individuelle, afin de garantir l'équité et l'acceptabilité de la réforme.

1.3 Low Danger Zone et zone « Light and Safe » (LISA)

Le **Conseil** soutient la mise en place d'un dispositif visant à limiter la circulation des véhicules particuliers les plus lourds sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Un tel dispositif constitue un levier pertinent tant en matière de sécurité routière qu'en matière environnementale, compte tenu des émissions accrues (à l'usage comme à la production) associées aux véhicules de grande masse.

Dans cette perspective, le **Conseil** estime que la mise en œuvre d'une « Low Danger Zone » (LDZ) doit être conçue comme un instrument complémentaire et articulé avec la Low Emission Zone (LEZ) bruxelloise existante. Il ne s'agirait pas de créer un dispositif isolé, mais d'adapter et d'enrichir l'architecture actuelle de la LEZ en y intégrant, aux côtés du critère de motorisation (normes Euro), un critère additionnel fondé sur la masse du véhicule.

Concrètement, le calendrier d'interdiction progressive actuellement appliqué aux motorisations les plus polluantes pourrait être modulé afin d'introduire des seuils de masse clairement définis et progressivement renforcés. Cette modulation permettrait de concentrer les contraintes sur les véhicules les plus lourds, tout en préservant plus longtemps l'accès au territoire pour les véhicules légers, ce qui présente un intérêt à la fois environnemental et social. L'amélioration de la qualité de l'air poursuivie par la LEZ serait ainsi complétée par une réduction des émissions de gaz à effet de serre et par l'ensemble des co-bénéfices associés à une diminution de la masse moyenne du parc (sécurité, occupation de l'espace public, usure des voiries, bruit).

Le **Conseil** relève par ailleurs que la nouvelle Déclaration de Politique Régionale prévoit l'instauration, au cours de la législature, d'une zone « Light and Safe » (LISA), reposant sur une limitation progressive de la circulation des véhicules particuliers les plus lourds. Le dispositif LDZ proposé dans le présent avis vise à contribuer à la concrétisation opérationnelle de cette orientation, en l'inscrivant dans un cadre réglementaire cohérent avec la LEZ et les objectifs climatiques régionaux.

Le **Conseil** préconise dès lors une mise en œuvre progressive et prévisible, fondée sur un calendrier public et stable. Ce calendrier pourrait prévoir l'interdiction graduelle de circuler pour les véhicules dépassant un certain seuil de masse à partir d'une date déterminée. Un tel phasage laisserait aux ménages et aux acteurs économiques le temps nécessaire pour anticiper et adapter leurs choix d'investissement.

1.4 Encadrement des exemptions

Le **Conseil** souligne toutefois avec force que les instruments proposés (qu'il s'agisse de la modulation du stationnement, de la réforme fiscale ou de la mise en place d'une Low Danger Zone ou LISA) ne peuvent s'appliquer indistinctement à l'ensemble des véhicules. Il estime indispensable de prévoir des régimes d'exemption ou d'adaptation clairement définis pour les véhicules de type M1 (véhicules particuliers conçus pour le transport de personnes) et N1 (véhicules de moins de 3,5T conçus pour le transport de marchandises) répondant à des besoins professionnels ou à des nécessités privées majeures, notamment les véhicules adaptés au transport de personnes à mobilité réduite, les véhicules des ménages en situation de précarité, les véhicules utilisés par les familles (notamment les familles nombreuses), les véhicules utilisés dans le cadre d'activités économiques (pourvu que cela se justifie), ainsi que certaines missions de service public ou d'intérêt collectif (charroi communal, secteur social et parapublic, etc.).

Le **Conseil** rappelle que l'objectif poursuivi est de corriger une tendance structurelle à l'alourdissement excessif et souvent non nécessaire des véhicules en milieu urbain, et non de pénaliser les usages indispensables.

1.5 Voitures de société

Il est désormais bien établi que l'augmentation de la masse moyenne des véhicules est également marquée au sein des flottes d'entreprise et de leasing, qui incluent les voitures de société¹⁹. En outre, ces véhicules parcourent en moyenne près de deux fois plus de kilomètres annuellement que les voitures privées²⁰, ce qui renforce leur impact sur la congestion, l'occupation de l'espace public, la sécurité routière ainsi que les émissions liées au transport. Le **Conseil** considère dès lors que les flottes d'entreprise constituent un levier d'action prioritaire pour lutter contre l'alourdissement du parc automobile circulant en Région bruxelloise.

Par ailleurs, le **Conseil** note que la Région dispose de marges d'action importantes au travers des plans de déplacements d'entreprise (PDE). En effet, les PDE sont obligatoires pour les organismes occupant au moins 100 travailleurs sur un même site et couvrent ainsi plusieurs dizaines de milliers de véhicules circulant régulièrement à Bruxelles. Dès lors, le **Conseil** considère qu'il serait pertinent d'intégrer parmi les mesures obligatoires des PDE une limitation de la masse des nouveaux véhicules acquis, loués ou pris en leasing par les entreprises concernées. Une telle mesure permettrait d'agir rapidement sur le renouvellement des flottes, particulièrement dans le secteur du leasing où les véhicules sont régulièrement remplacés.

1.6 Publicité et image des véhicules

Le **Conseil** considère que la politique régionale doit également agir sur les déterminants culturels et commerciaux de la demande. À ce titre, il soutient la restriction de la publicité pour des véhicules inadaptés au contexte urbain sur les supports relevant de l'autorité régionale ou de ses opérateurs, y compris dans le cadre des contrats de service public.

¹⁹ Bruxelles Environnement/Bruxelles Mobilité - Des voitures plus grandes et plus lourdes, analyse de la situation des impacts et des mesures possibles, <https://data.mobility.brussels/fr/info/b4aada2d-16f9-48a0-bea4-faaf6f82085d/>

²⁰ Idem

Une telle mesure, bien que complémentaire aux instruments fiscaux et réglementaires, contribue à la cohérence globale de la stratégie régionale et à la transformation progressive des normes sociales en matière de mobilité.

1.7 Gouvernance et évaluation

Le **Conseil** soutient la mise en place d'une taskforce visant à fixer les modalités de mise en place de toute réforme relative à la limitation du poids des véhicules en Région bruxelloise. Le **Conseil** souligne à cet égard l'importance d'assurer une coordination étroite avec les autres Régions, ainsi qu'avec le niveau fédéral, afin de garantir la cohérence des politiques menées et d'éviter la mise en place de dynamiques concurrentielles entre territoires. À cet égard, une attention particulière devrait être portée au secteur du leasing, afin d'éviter des effets de contournement ou des distorsions de concurrence susceptibles de nuire à l'efficacité des mesures envisagées.

Dans ce contexte, le **Conseil** considère qu'une large réflexion doit être menée en amont pour s'assurer du succès de tout dispositif, en s'inspirant notamment des meilleures pratiques mises en place ailleurs. Le **Conseil** souligne à cet égard l'importance de réaliser également, en amont, une analyse approfondie des conséquences socio-économiques des mesures envisagées.

Le **Conseil** recommande également la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation associant les parties prenantes. Ce dispositif devra définir des indicateurs précis relatifs à la masse moyenne du parc, aux émissions associées, à la sécurité routière, aux impacts budgétaires et aux effets sociaux des mesures adoptées.

Enfin, une évaluation formalisée devrait être prévue dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur des principales mesures, afin d'en apprécier l'efficacité et, le cas échéant, d'en ajuster les paramètres.

Conclusion

Le **Conseil** de l'Environnement estime que la réduction de la masse des véhicules particuliers constitue un axe structurant pour la politique régionale de mobilité et de transition écologique. En combinant fiscalité adaptée, modulation du stationnement, régulation d'accès via la LDZ et la future LISA, encadrement de la publicité et accompagnement social renforcé, la Région de Bruxelles-Capitale peut se doter d'un cadre cohérent et progressif, à la hauteur des enjeux climatiques, sanitaires et urbains auxquels elle est confrontée.

*

* *