

## Chapitre 13 : Mobilité

### Service concerné :

SPF Mobilité et Transports

#### Base juridique :

- Loi spéciale de réforme des institutions du 8 août 1980 ;
- Accord de Coopération du 15 septembre 1993 entre le gouvernement fédéral et la Région de Bruxelles-capitale relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles ;
- Contrats de gestion conclus entre l'État Belge et la SNCB Holding / la SNCB / Infrabel du 29 juin 2008 ;
- Homologation :  
A.R. du 15 mars 1968 et ses modifications ultérieures portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;
- Emissions de polluants :
  - Normes EURO (dans la directive cadre homologation) :
    - Voitures :
      - Règlement (CE) 715/2007 du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.
    - Camions :
      - Règlement (CE) 595/2009 du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.
  - Nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National :
    - arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National ;
    - arrêté ministériel du 3 mai 2004 et ses modifications relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National.

### Introduction

La mobilité ne cesse de croître et les enjeux sur les plans économique, social et environnemental requièrent que les pouvoirs publics appliquent des actions qui s'adaptent aux besoins d'organiser les transports des personnes et des marchandises suivant une vision qui intègre aussi bien les préoccupations à l'échelon national que celles au niveau européen et mondial.

De l'analyse de nos statistiques, il apparaît que sur la période 2000-2005, le nombre de passagers au km a crû à un rythme supérieur à 2% par an. La voiture est le mode de transport le plus utilisé (80% du total des déplacements motorisés). Parmi les trajets dont le motif principal est le travail, 3% seulement sont des trajets collectifs (car pooling). La distance moyenne domicile-travail est passée de 16 à 23 km de 1981 à 1999.

Une enquête du SPF Économie réalisée en 2006, estime qu'un Belge sur dix travaille dans une autre région et 1 sur 5 dans une autre province. Chaque jour trois cent mille personnes viennent travailler de Flandre et Wallonie à Bruxelles.

Une modélisation toute récente développée par le Bureau Fédéral du Plan pour le SPF M&T, estime qu'entre 2005 et 2030 le nombre de déplacements de personnes augmentera de 18% et de 29% pour ce qui concerne respectivement les déplacements domicile-travail et les déplacements domicile-école. En même temps le taux d'occupation des véhicules, que ce soit en heures de pointes ou en heures creuses, diminuera encore. À politique inchangée, en 2030, la vitesse moyenne sur la route aux heures de pointe serait de 31% plus basse qu'en 2005 et de 17% plus basse pour les heures creuses.

Le SPF Mobilité et Transports s'est fixé comme objectif de promouvoir une mobilité durable et de tenter de satisfaire les besoins de mobilité en tenant compte équitablement de critères économiques, sociaux et environnementaux.

Pour ce faire, le SPF collabore aussi à la collecte des données et à la production des statistiques qui sont à la base de la diffusion de l'information relative à l'Environnement, tout comme à l'élaboration des politiques et à la détermination des sanctions dans les cas d'infractions à la législation sur l'Environnement et les Transports. Différents aspects sont intégrés dans la politique : sécurité, concurrence, aspects sociaux, transport routier, transports maritime et aérien, environnement.

### Définition de la politique

Sur le plan climatique et environnemental, le SPF M&T travaille à l'application des normes existantes et en élaboration au niveau européen pour contribuer à l'amélioration des performances énergétiques des véhicules. Il vise, de surcroît, les objectifs auxquels s'est engagée la Belgique pour réduire l'impact des activités du transport sur le climat.

Les objectifs principaux de la politique sont de :

- participer à la lutte contre le réchauffement climatique ;
- contribuer à la résorption des problèmes d'accessibilité et de congestion dont sont victimes les citoyens et l'économie ;
- Faire participer le secteur des transports aux objectifs du Protocole de Kyoto ; tenter de ramener les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur transports (actuellement à 27 millions tonnes/an) à leur niveau de 1990. Même si en 2009 et la crise aidant la Belgique parvient à diminuer ses émissions globales de GES par rapport à 1990, il faut constater l'impact négatif croissant des transports<sup>41</sup> ;
- Remplir les nouveaux engagements européens en termes d'économies d'énergie et de réduction d'émissions de GES.

Le SPF s'est attaché notamment à :

- limiter les effets négatifs indirects des transports sur l'environnement, par le biais d'une intégration maximale de la prévention et de la protection de l'environnement dans les textes législatifs et réglementaires dont il a la responsabilité en termes d'élaboration ou d'application ;
- ne pas mettre l'accent uniquement sur le contrôle de l'impact des transports ni sur la réduction des coûts qui en résultent, mais aussi sur le respect des règlements, sur la communication avec les partenaires et sur l'amélioration permanente des prestations en relation avec l'environnement.

---

<sup>41</sup> Les émissions de CO<sub>2</sub> du transport ont augmenté de plus de 30% depuis 1990 en Belgique.

En matière de transport de voyageurs en trafic intérieur, l'objectif de la SNCB est une augmentation moyenne annuelle de 3,8% du nombre de voyageurs transportés. La réalisation de cet objectif permettra d'augmenter d'ici 2012, le nombre de voyageurs de 25% par rapport à 2006.

## **Mise en œuvre et évaluation**

### ***Études et enquêtes***

Des efforts substantiels sont déployés pour permettre d'améliorer et de renforcer les connaissances sur les données de transport. Avec l'amélioration des statistiques internes, plus de 200 indicateurs de transport ont été développés dans le cadre de la convention entre le SPF M&T et le Bureau Fédéral du Plan.

Pour répondre à la volonté du Gouvernement de soutenir le plus possible les modes les plus durables des déplacements des personnes, les efforts ont été concentrés, notamment, sur les déplacements des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail. Le SPF a instauré une loi du 08 avril 2003 obligeant les entreprises de plus de 100 travailleurs d'effectuer une collecte de données sur les déplacements réalisés entre leur domicile et leur lieu de travail (entreprises et institutions publiques). Une première enquête a eu lieu en 2005 et la suivante en 2008. Cette enquête est reconduite tous les 3 ans.

Sur base de ce diagnostic, le Gouvernement examine en concertation avec les partenaires sociaux des possibilités de renforcer les mesures prises, tout en stimulant l'élaboration de plans d'entreprises. Le SPF M&T a publié sur son site web un guide des bonnes pratiques afin que celles-ci puissent être suivies par d'autres entreprises et organismes publics.

La seconde grande enquête nationale sur la mobilité des Belges, dénommée BELDAM vient d'être lancée. Elle fait suite, dix ans plus tard, à MOBEL et sera réalisée selon la même méthodologie afin de mettre en évidence l'évolution de la mobilité au cours de cette dernière décennie. Au total, ce seront plus de 31 200 ménages qui seront contactés entre le 1<sup>er</sup> décembre 2009 et le 31 janvier 2011. Une première analyse des données récoltées est prévue dans le courant de l'année 2011.

L'analyse des résultats d'une enquête domicile-travail menée par notre SPF pour le Rail montre que les nouveaux contrats de gestion conclus en 2008 entre l'État et les trois sociétés du Groupe SNCB ainsi que le plan d'investissement pluriannuel, couvrant la période 2008-2012, donneront une impulsion importante à la mobilité durable.

### ***Planification en matière de transport***

Le Plan « KYOTO Transport » rédigé par la Direction Mobilité résume les modalités de mise en œuvre de la politique. Il s'adresse aux autorités fédérales. Ce plan n'a pas été validé par le gouvernement, mais il constitue un fil conducteur de la politique à suivre en matière environnementale, en vue de répondre aux exigences du Protocole de Kyoto et tenter de ramener les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur transports (actuellement à 27 millions de tonnes par an) à leur niveau de 1990. Le Plan utilise plusieurs types d'action au niveau fédéral pour parvenir à ses objectifs : la réglementation et les normes, l'incitation et la dissuasion (via la fiscalité ou la communication et les campagnes de sensibilisation), et l'offre de transports publics. Il comprend 22 mesures.

En outre et de manière transversale, afin de mettre en œuvre sa politique – s'agissant essentiellement d'une politique intégrée qui s'inscrit dans les processus de planification

des autres Départements fédéraux – le SPF a rédigé et participé à la rédaction des plans suivants :

- Plan d'action belge pour l'efficacité énergétique 2008-2012 ;
- Plan National Climat ;
- Les trois Plans Nationaux de Développement Durable 2000-2004, 2004-2008, 2008-2012 ;
- Plan et mesures structurelles pour la lutte contre l'acidification et l'ozone troposphérique 2004-2007 ;
- Plan « opérationnel » Ozone (situation d'urgence).

### ***Planification en matière de mobilité***

Depuis plusieurs années, le département a mis en place une politique de mobilité visant à encourager les navetteurs à opérer un glissement de l'usage de la voiture vers des moyens de transport plus durables et à lutter contre la congestion qui entraîne des conséquences néfastes pour les entreprises et les travailleurs.

### ***Mesures au niveau de l'offre de transport par rail***

Les projets d'investissements du groupe SNCB sont suivis, et des dossiers concernant les différents projets sont transmis chaque trimestre par les trois sociétés du groupe.

Les contrats de gestion 2005-2008 comportent des exigences portant sur la sécurité, la qualité du service et le respect de l'environnement, qui ont été renforcées dans les contrats 2008-2011.

Le respect de l'environnement inclut les aspects liés à la politique environnementale et au développement durable : la consommation de l'énergie, les émissions de CO<sub>2</sub>, l'utilisation de sources d'énergies alternatives, la limitation des bruits et des vibrations, l'assainissement du sol, le respect de la nature et du paysage aux abords des infrastructures, la gestion des déchets dans les gares, etc. Ainsi, en cas de travaux ou d'acquisition de matériel notamment, sont imposés les critères de respect et de protection de l'environnement et de l'impact sur les riverains, notamment en matière de nuisances sonores.

Pour garantir le bon suivi de ces mesures, une Commission d'accompagnement sur les questions environnementales a été instaurée, et un Rapport annuel sur l'Environnement et le développement durable est transmis au SPF M&T.

Le 31 mai 2006, les divers ministres de la Mobilité et le secrétaire d'État aux Entreprises publiques ont signé un protocole d'accord au sujet d'un billet inter-opérationnel en 2010. Un billet unique doit permettre au voyageur de voyager sur le réseau des autres sociétés de transports en commun.

### ***Mesures au niveau du bruit ferroviaire***

Deux types de mesures peuvent être distingués en matière de bruit ferroviaire :

1. celles visant à limiter le bruit à l'émission est une compétence européenne (norme de produits) ;
2. celles visant à limiter le bruit à l'immission est une compétence régionale (norme environnementale locale).

## 1. Le bruit à l'émission

La Commission Européenne a pris une initiative législative pour limiter le bruit à la source avec la décision de la Commission Européenne du 23 décembre 2005 (publiée le 08 février 2006) relative aux *Spécifications Techniques d'Interopérabilité* (STI) concernant le sous-système « matériel roulant – bruit » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, imposant des normes de bruit à l'émission.

Ces normes de bruit sont uniquement valables pour le nouveau matériel roulant ou le matériel existant s'il est transformé de manière à rendre une nouvelle certification nécessaire.

Cette STI limite le bruit des locomotives, des automotrices électriques, des autorails diesel, des voitures et des wagons de marchandises. Des limites acoustiques sont spécifiées pour le bruit à l'arrêt, au démarrage, de roulement et dans la cabine de conduite. Le renouvellement progressif du matériel roulant et de l'infrastructure ferroviaire rendra à terme la circulation des trains plus silencieuse.

En 2008, le parc de véhicules de la SNCB a été élargi de 53 voitures à deux étages de type M6. Bien que la commande et la première mise en service de ce type de voitures soient antérieures à l'entrée en vigueur des nouvelles normes anti-bruit, le bruit de roulement est conforme à la valeur prévue. Le renouvellement graduel du matériel roulant permet de réduire l'émission de bruit (à vitesse égale). En 2006, environ 12% du matériel ferroviaire SNCB destiné au transport de voyageurs était de type silencieux. Avec l'injection des 305 automotrices commandées de la série 08, qui seront utilisées pour le RER (Réseau Express Régional autour de Bruxelles), et la poursuite de la mise en service des voitures à deux étages de type M6, ce pourcentage atteindra près de 40% en 2015.

## 2. Le bruit à l'immission

Pour ce qui concerne le bruit causé par les infrastructures, là où Infrabel procède à une extension du réseau ferroviaire et où une étude d'impact environnemental est nécessaire, le chargé d'étude évalue l'impact acoustique du projet. Si motivées, des mesures de réduction du bruit sont proposées et officialisées par le permis d'urbanisme délivré par l'autorité régionale (construction de voies dotées d'écrans antibruit et de bermes). Deux autres mesures permettent également de réduire les nuisances sonores : la construction de ponts en béton qui offrent une plus grande stabilité et de longs rails soudés réduisant les vibrations du trafic ferroviaire (plus de 90% des voies principales du réseau d'Infrabel en sont constituées). Il est à noter que l'étude européenne STAIRRS (Strategies and Tools to Assess and Implement noise Reducing measures for Railway Systems) a démontré qu'il est beaucoup plus rentable de réduire le bruit à la source que de construire des murs et des bermes anti-bruit aux endroits où les voies traversent des zones résidentielles.

Le Groupe SNCB met à disposition les données relatives à la situation de ses lignes de chemin de fer, aux caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire et au nombre et au type de trains par période de vingt-quatre heures<sup>42</sup>.

---

<sup>42</sup> cartes consultables, pour la Région flamande <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid>, pour la Région de bruxelles-Capitale <http://www.ibgebim.be>, pour la Région wallonne <http://cartographie.wallonie.be/NewPortailCarto>.

### **Mesures au niveau du transport aérien**

La transposition de la Directive européenne relative à l'intégration de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émissions a fait l'objet de discussions avec les Régions.

Par rapport aux nuisances sonores relatives aux activités aériennes à l'aéroport de Bruxelles National, des dispositions successives ont été prises pour concilier le rôle de l'aéroport comme moteur pour la croissance économique et le respect du cadre de vie des riverains de l'aéroport. L'approche a consisté à appliquer un ensemble de mesures relativement cohérentes en matière de réduction du bruit à la source, à mettre en œuvre des procédures d'exploitation à moindre bruit et des restrictions d'exploitation.

Réduction du nombre de vols de nuit :

L'arrêté ministériel du 21 janvier 2009 a fixé le nombre maximum de 16 000 créneaux horaires par an de 23h00 à 05h59 dont maximum 5 000 créneaux horaires de décollages.

Nuit sans décollage :

L'arrêté ministériel du 27 juillet 2009 a fixé comme interdiction de décoller pendant :

- la nuit de vendredi à samedi entre 01h00 et 05h59 ;
- la nuit de samedi à dimanche entre 00h00 et 05h59 ;
- la nuit de dimanche à lundi entre 00h00 et 05h59.

Quota de bruit :

L'arrêté ministériel du 27 juillet 2009 prévoit :

- une extension des maxima de quotas de bruit actuellement d'application pour la nuit à la période 06h00-06h59 ;
- un renforcement des restrictions de nuit ;
- l'instauration de limitations de jour et en soirée.

Par ailleurs le gouvernement a défini un nouveau système préférentiel d'utilisation des pistes.

### **Mesures en matière de transport maritime**

La politique s'appuie sur trois piliers liés respectivement à la promotion du transport maritime, à l'intensification de mesures visant à réduire la pollution et les émissions de CO<sub>2</sub> en mer, et à la supervision des instances de l'enseignement et des formations sur les métiers de la mer.

### **Mesures « vélo »**

Une « Fonctionnaire Vélo » a été désignée. Elle est à l'écoute des cyclistes et de leurs associations, essaye de résoudre leurs problèmes et figure comme point de contact en matière de politique cycliste au niveau fédéral.

Le Code de la route a été revu afin d'augmenter la sécurité routière des usagers vulnérables. Depuis 1997, il est accordé une indemnité de 0,15 euro/km pour les fonctionnaires fédéraux faisant leurs déplacements domicile-travail à vélo; suite au Printemps de l'Environnement, on étudie actuellement l'augmentation tant de cette prime vélo que du plafond fiscal pour cette indemnité. L'État fédéral remplit un rôle d'exemple dans ce domaine, tout comme pour l'emploi des « vélos de service ». Les Régions et beaucoup de grandes entreprises ont suivi son exemple.

Sur le plan fiscal, les investissements des employeurs dans toute infrastructure servant aux travailleurs qui se déplacent à vélo sont déductibles à 100% : parkings vélos, douches, vélos d'entreprise, équipements de sécurité, etc. Le lancement d'une campagne nationale « vélo » de plusieurs semaines a pris fin le 25 avril 2010.

### ***Interventions transports publics***

En application de l'AR du 3 mai 2007, le système de la gratuité complète des transports publics dans le cadre des déplacements domicile – lieu de travail est devenu définitif pour les fonctionnaires fédéraux depuis le 1er juin 2007.

Pour le secteur privé, le système de gratuité par le biais de conventions tiers payant, prévu dans le Contrat de gestion État-SNCB, a été maintenue pour une durée indéterminée.

### ***Transport combiné route rail***

Le subventionnement des opérateurs vise, grâce à une offre de prix compétitive, à inciter les transporteurs à choisir le transport de marchandises par chemin de fer.

Ces mesures visent non seulement à maintenir le volume de transport par rail existant au niveau de 300 000 unités de transport intermodal (ITE) 112, mais aussi à augmenter ce volume de 20% sur une période de trois ans. Elle doit permettre une économie de 11 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

### ***Transport ferroviaire***

En vue d'augmenter la part des sources d'énergie renouvelables dans la satisfaction des besoins en énergie d'Infrabel, une étude de faisabilité a été commandée à propos du projet de production d'énergie par co-génération. L'A.R. du 10 mai 2007 approuve quant à lui les deux annexes du contrat de gestion entre l'État et la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB pour ce qui concerne la collecte sélective des déchets dans un certain nombre de gares importantes. Différents systèmes seront testés dans trois gares-pilotes : Ostende, Charleroi et Bruxelles-Midi.

### ***Navigation intérieure et transport maritime***

L'A.R. du 10 décembre 2003 attribue la responsabilité juridique et financière en matière d'élimination des déchets de fret au chargeur et/ou au destinataire. Ceci vaut également pour d'autres aspects de l'exploitation des navires : effluents, déchets chimiques...

### ***Promouvoir les véhicules plus respectueux de l'environnement***

Au niveau européen, la stratégie CO<sub>2</sub><sup>43</sup> vise à limiter la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs. L'objectif initial était de 120gCO<sub>2</sub>/km en 2012. Pour sa réalisation, des accords volontaires<sup>44</sup> avaient été conclus avec l'industrie pour que les émissions moyennes des voitures neuves atteignent les 120gCO<sub>2</sub>/km. De plus, des mesures fiscales<sup>45</sup> et d'information des consommateurs<sup>46</sup> décidées au niveau européen devaient être prises.

---

<sup>43</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 7 février 2007 - Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et véhicules commerciaux légers, COM(2007) 19 final.

<sup>44</sup> COMMISSION RECOMMENDATION of 5 February 1999 on the reduction of CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars C(1999) 107, C(2000) 803 et C(2000) 801.

<sup>45</sup> Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE on passenger car related taxes SEC(2005) 809.

<sup>46</sup> Directive 1999/94.

Seules les mesures d'informations ont été prises. Une évaluation de la progression vers cet objectif a eu lieu en 2008 et a montré que l'objectif ne serait pas atteint.

Les accords volontaires de réduire la moyenne des émissions prennent la forme d'un règlement mais la moyenne à atteindre passe à 130 g CO<sub>2</sub>/km<sup>47</sup>. Les 10g CO<sub>2</sub>/km manquant pour la réalisation de l'objectif seront obtenus par des mesures additionnelles.

L'émission moyenne de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs diminue mais à un rythme inférieur à celui nécessaire à la réalisation de l'objectif européen initialement fixé à 120g CO<sub>2</sub>/km en 2012. Il convient néanmoins de rappeler que la stratégie européenne prévoyait des mesures fiscales qui n'ont pu être prises au niveau européen. On voit que les mesures d'incitation fiscale/financière prises dans les États membres entraînent des changements significatifs. Ces changements ne sont cependant pas suffisamment généralisés ni suffisamment cohérents pour influencer efficacement les orientations des fabricants.

On peut reprocher aux fabricants de proposer des véhicules dont les caractéristiques et les performances augmentent parfois dans des proportions peu utiles, au détriment du potentiel de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Cependant, si les comportements d'achats continuent à justifier de telles dérives, l'offre accusera toujours du retard par rapport aux objectifs de réduction.

Au-delà de l'offre, il convient donc de poursuivre les mesures d'incitation, tant positives que négatives.

Pour améliorer la sécurité mais aussi le confort, la masse et la puissance des véhicules a augmenté, entraînant ainsi une augmentation de la consommation de carburant et donc des émissions de CO<sub>2</sub>.

Les mesures destinées aux véhicules qui émettent moins de CO<sub>2</sub> soutiennent de facto les véhicules diesel. Ils émettent en effet moins de CO<sub>2</sub>/km. Il y a donc une augmentation de la proportion de véhicules diesel parmi les nouveaux véhicules.

Au niveau belge, outre l'application des mesures décidées au niveau européen, des incitants financiers ont été mis en place. Pour les particuliers, il s'agissait de réduction d'impôts. Elles sont devenues par la suite des réductions sur facture. Pour les entreprises d'autre part, la déductibilité des frais liés aux véhicules a été liée aux émissions de CO<sub>2</sub>. De plus, lorsque des véhicules sont mis à disposition du personnel pour des usages autres que strictement professionnels, une cotisation de solidarité également calculée en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> est due par l'entreprise (voir partie 3, chapitre 12.2 Finances) D'un point de vue pratique, l'avantage est disponible directement ; il n'y a plus de délai entre l'achat et la réduction de l'impôt. L'avantage n'est plus lié au montant de l'impôt dû mais uniquement au prix effectivement payé.

Les succès des mesures d'incitations financières en Belgique et à l'étranger montrent la nécessité de poursuivre dans cette voie. Par incitations financières, il faut comprendre les réductions sur facture mais aussi les bonus malus (en Wallonie et en France) et la fiscalité automobile (taxe de mise en circulation et taxe de circulation).

### ***Réduction des émissions de polluants***

Les polluants visés sont les hydrocarbures imbrûlés, les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone et les particules. Les hydrocarbures et les oxydes d'azotes ont des impacts en terme

---

<sup>47</sup> Règlement 2009/443.

d'acidification. Le monoxyde d'azote, les particules ainsi que les oxydes d'azote ont eu des impacts en terme de santé.

Les normes européennes, comme expliqué précédemment, sont régulièrement revues en fonction des progrès techniques. Elles définissent les limites maximales d'émissions que doivent respecter les véhicules pour pouvoir être mis en vente sur le marché européen. Cette logique de définir des limites maximales d'émissions par véhicule a été appliquée aux voitures particulières, aux poids lourds, véhicules "offroad" et aux deux et trois roues.

Au niveau belge, une mesure d'encouragement à l'acquisition de véhicules qui respectent des limites plus strictes a été décidée pour les véhicules diesel. Ceux dont les émissions de particules sont inférieures à la limite fixée par la cinquième révision ont droit à une réduction sur facture.

Les émissions de polluants du secteur du transport diminuent selon les entrées en vigueur des révisions des normes EURO. L'entrée en vigueur d'une nouvelle norme EURO et les limites d'émissions plus strictes qui l'accompagnent entraînent généralement une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>. Les systèmes de traitement supplémentaires consomment en effet de l'énergie donc du carburant et augmentent ainsi les émissions de CO<sub>2</sub>. De même, les traitements anti-particules entraînent une augmentation des émissions de dioxyde d'azote.

Les émissions de polluants devraient être prises en compte également dans le cadre d'un système d'incitation, non seulement pour éviter les dérives vers le diesel mais aussi pour favoriser les véhicules qui émettent le moins de polluants.

Les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur du transport stagnent alors que celles des autres secteurs diminuent dès 2004 (tableau 14). Les émissions de polluants du secteur du transport sont par contre en baisse. Les possibilités de traitement des émissions sont supérieures à l'accroissement des kilomètres parcourus.

### ***Mesures fiscales pour l'achat de véhicules neufs***

Les mesures prises dans ce contexte sont entre autre réalisées par le Gouvernement Fédéral.

Pour ce qui concerne les véhicules particuliers, depuis l'exercice d'imposition 2006, un avantage fiscal est appliqué à l'achat de voitures respectueuses de l'environnement. Pour les voitures dont les émissions sont inférieures à 115 grammes de CO<sub>2</sub> par km, les propriétaires peuvent bénéficier d'une déduction fiscale de 3% du prix d'achat. Pour les véhicules dont les émissions sont inférieures à 105 grammes de CO<sub>2</sub> par km, cet avantage s'élève à 15%, à concurrence d'un montant maximal de 3 280 € (à indexer). Depuis le 1er juillet 2007 cette mesure est adaptée par une réduction directe sur facture à l'achat. On bénéficie d'une réduction de 15% sur le prix d'achat (TVA comprise) à l'achat d'un véhicule qui rejette moins de 105 grammes de CO<sub>2</sub> par km. Pour l'année civile 2009, la réduction est limitée à un montant maximum de 4 540 euros (montant net indexé).

Pour les véhicules qui rejettent entre 105 et 115 grammes de CO<sub>2</sub> par km, on bénéficie d'une réduction de 3% du prix d'achat (TVA comprise). Pour l'année civile 2009, la réduction est limitée à un montant maximum de 850 euros (montant net indexé).

Pour les véhicules de société, depuis le 1er janvier 2005, la cotisation de solidarité est calculée sur la base de la teneur en CO<sub>2</sub> des émissions des voitures de société. En effet, les employeurs paient une cotisation mensuelle dite de solidarité à la mise à disposition d'une voiture de société.

Pour l'achat d'une nouvelle voiture diesel équipée d'un filtre à particules et dont les émissions ne dépassent pas 130 grammes CO<sub>2</sub> par km et celles de PM (suie) de 0,005 g/km maximum, depuis l'exercice d'imposition 2007, une réduction fiscale de 150 € (non indexés) peut être obtenue. Pour l'année civile 2009, on bénéficie d'une réduction de 210 euros (montant net indexé) par une réduction directe sur facture à l'achat. Cette mesure restera en vigueur, selon toute vraisemblance, jusqu'en 2010. À partir de 2011 la Commission européenne devrait introduire l'obligation pour tous les modèles diesel d'être équipés d'origine d'un tel filtre.

Des mesures spécifiques ont également été prises pour les voitures de société. Il a décidé que, pour les voitures de société acquises à partir du 1er avril 2007, la déductibilité à l'impôt des sociétés des coûts autres que ceux de carburant, qui s'élèvent actuellement à 75%, variera de 60% à 90% en fonction de l'émission de CO<sub>2</sub>. Par ailleurs, des dispositions ont été prises afin de renforcer le contrôle du niveau des émissions des véhicules, privés et d'entreprises.

### Perspectives

- Des négociations sont en cours sur plusieurs thèmes aux niveaux fédéral, européen et international sur plusieurs sujets dans le secteur des transports ;
- Le Conseil européen de l'environnement est parvenu le 20 décembre 2007 à un accord en vue de prendre en compte la navigation aérienne au sein du système d'échange des quotas d'émissions de gaz à effet de serre. Des compromis doivent être trouvés au sujet de la mise en vigueur de ces mesures et du nombre de phases à prévoir, de l'affectation budgétaire des recettes, de la procédure d'octroi - en ce compris la réserve spéciale pour les nouveaux États membres - de la clause minimum et des vols périphériques ;
- La norme EURO 6 relative à la réduction des émissions des véhicules lourds est sur le point d'être promulguée ;
- Les accords volontaires avec l'industrie d'automobile ne mènent pas toujours aux résultats attendus en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures privées. La Commission européenne souhaite imposer des normes contraignantes et a diffusé un communiqué visant à revoir la stratégie de réduction des émissions, avec des mesures tant en ce qui concerne l'offre que la demande des voitures privées. En matière d'offre, il est proposé d'adopter une norme de 130 g CO<sub>2</sub>/km pour le taux moyen d'émission de CO<sub>2</sub> d'une voiture, tout comme d'atteindre une réduction complémentaire de 10 g/km par le biais de mesures additionnelles. En matière de demande, il est proposé d'encourager l'achat de véhicules économiques, notamment par le biais d'une révision de la directive « labels » et de l'incitation des États-membres à adapter en conséquence leur dispositif de taxation des véhicules.
- Le SPF M&T développe un projet dénommé « Kyoto Transport », permettant, à l'horizon 2012, la réalisation des engagements de la Belgique relatifs aux émissions de gaz à effet de serre.

## Annexe

Tableau 14 : Évolution des émissions de CO<sub>2</sub> par les voitures neuves en Belgique.

CO <sub>2</sub> (g/km)	Essence	Diesel	Moyenne
<b>1995</b>	192	180	186
<b>1996</b>	188	178	183
<b>1997</b>	185	176	180
<b>1998</b>	183	172	177
<b>1999</b>	179	167	173
<b>2000</b>	175	161	167
<b>2001</b>	173	159	164
<b>2002</b>	170	156	161
<b>2003</b>	167	154	158
<b>2004</b>	165	152	156
<b>2005</b>	163	152	155
<b>2006</b>	159	152	153,8
<b>2007</b>	157	151	152
<b>2008</b>	153	147	148

Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves n'a cessé de diminuer depuis le début de la stratégie CO<sub>2</sub> des voitures mais à un rythme trop faible.

Tableau 15 : Évolution des immatriculations de voitures neuves ≤ 115 g CO<sub>2</sub>/km.

	2005		2006		2007		2008	
	< 105 g	105g à 115g						
Particulier	350	13 914	340	15 641	1 742	13 357	9 665	21 451
	<b>14 264</b>		<b>15 981</b>		<b>15 099</b>		<b>31 116</b>	
Tout propriétaire	802	26 700	883	27 668	2 895	21 450	13 923	30 184
	<b>27 502</b>		<b>28 551</b>		<b>24 345</b>		<b>44 107</b>	
<b>MARCHE TOTAL</b>	<b>480 088</b>		<b>526 141</b>		<b>524 795</b>		<b>535 946</b>	
≤ 115 g dans le marché total	3,0%		3,0%		2,9%		5,8%	

Source : FEBIAC.

Les voitures dont les émissions sont les plus basses représentent une part de plus en plus importante des ventes. La part des véhicules d'entreprises restent néanmoins inférieure à celle des véhicules particuliers.

Tableau 16 : Répartition du parc automobile belge par classe environnementale (au 31 décembre 2008).

	Essence	%	Diesel	%	LPG	%	Autre ou inconnu	%	Total	%
<b>Euro 0</b>	333 890	15,7	72 912	2,5	3 589	9,2	18 870	99,7	<b>429 260</b>	<b>8,4</b>
<b>Euro 1</b>	247 347	11,6	155 750	5,4	5 779	14,8	0	0,0	<b>408 875</b>	<b>8,0</b>
<b>Euro 2</b>	558 537	26,2	444 182	15,3	14 606	37,3	2	0,0	<b>1 017 327</b>	<b>20,0</b>
<b>Euro 3</b>	279 627	13,1	985 848	34,0	7 438	19,0	2	0,0	<b>1 272 915</b>	<b>25,0</b>
<b>Euro 4</b>	710 946	33,4	1 223 849	42,2	7 709	19,7	46	0,2	<b>1 942 550</b>	<b>38,2</b>
<b>Euro 5</b>	427	0,0	15 807	0,5	1	0,0	0	0,0	<b>16 235</b>	<b>0,3</b>
<b>Total</b>	<b>2 130 774</b>	<b>100,0</b>	<b>2 898 347</b>	<b>100,0</b>	<b>39 121</b>	<b>100,0</b>	<b>18 920</b>	<b>100,0</b>	<b>5 087 162</b>	<b>100,0</b>

Source: FEBIAC - Estimation sur base du parc.