



AVIS

**Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du
25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions**

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	14 février 2020
Demande traitée par	Assemblée Plénière saisine d'urgence
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	19 février 2020

Préambule

Le Conseil rappelle avoir émis les avis suivants concernant la thématique de la LEZ :

- Le 20 juin 2019, l'avis relatif au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions ([A-2019-061-CES](#)) ;
- Le 21 juin 2018, l'avis relatif au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du XX/XX/2018 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions ([A-2018-043-CES](#)) ;
- Le 19 octobre 2017, l'avis relatif au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du xx/xx/2017 portant exécution de l'ordonnance du xx/xx/2017 modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'énergie en ce qui concerne les zones de basses émissions ([A-2017-067-CES](#)) ;
- Le 20 avril 2017, l'avis relatif à l'avant-projet d'ordonnance portant modification du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Énergie (« LEZ ») ([A-2017-024-CES](#)) ;
- Le 7 juillet 2016, l'avis relatif au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'une zone de basses émissions ([A-2016-053-CES](#)).

Avis

Un recours en annulation a été introduit devant le Conseil d'État contre l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions.

Dans son avis, l'Auditeur estime « sérieux » le moyen invoquant la discrimination fondée sur l'exonération des véhicules de marchandises de plus de 3,5 tonnes. Il y souligne que :

- L'argument selon lequel le système Viapass applicable aux véhicules de marchandises de plus de 3,5 tonnes, invoqué pour justifier leur exclusion du système LEZ n'est pas suffisamment étayé ;
- La justification de l'exonération des véhicules de marchandises de plus de 3,5 tonnes ne figure pas de manière suffisamment claire dans le dossier administratif ;

L'Auditeur propose dès lors au Conseil d'État d'annuler ledit arrêté dans son ensemble.

Le Conseil prend acte qu'il est proposé d'adopter le présent arrêté modificatif afin de clarifier la dérogation pour les véhicules de marchandises de plus de 3,5 tonnes et d'inclure la motivation de cette dérogation dans le dossier administratif. Ceci afin de pallier les effets importants qu'engendrerait une telle annulation.

Le besoin d'adopter l'arrêté modificatif sans délai est invoqué pour saisir le Conseil en urgence.

Rappelant soutenir le principe d'une dérogation pour les véhicules de marchandises de plus de 3,5 tonnes, **le Conseil** ne formule pas de remarque quant à la volonté d'adopter rapidement le présent arrêté modificatif.

Le Conseil insiste toutefois sur l'importance d'évaluer précisément les impacts du dispositif de la LEZ (qu'il s'agisse de ses impacts environnementaux et plus particulièrement sur la qualité de l'air mais

également de ses impacts sociaux ou sur la santé). Il tient toutefois à rappeler quelques considérations émises dans ses précédents avis relatifs à la LEZ, les estimant également pertinentes dans le cas présent.

Exonération des véhicules de marchandises de plus de 3,5 tonnes

Le Conseil rappelle avoir émis la considération suivante relative à la dérogation permettant aux véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids supérieur à 3,5 tonnes d'avoir accès à la LEZ (ceci quelle que soit leur norme de moteur) :

- La demande pour la réalisation d'une étude de l'impact sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes des différentes taxes et obligations liées à leur utilisation (notamment la taxe kilométrique) afin, entre autres, d'analyser les impacts sur la modernisation de la flotte de ces véhicules et sur leur utilisation.

Le Conseil rappelle également avoir suggéré les mesures suivantes à destination des véhicules professionnels, utilisés par des entreprises marchandes et non marchandes, afin de diminuer le risque de dumping environnemental (voir infra) :

- Prévoir des dérogations pour les véhicules professionnels ayant été modifiés de manière significative ou les véhicules adaptés spécialement pour les marchés, les foires, les parades et les commerces ambulants. ;
- Prévoir une période transitoire spécifique plus longue lorsque des investissements ont été consentis dans un véhicule professionnel afin de l'adapter aux besoins de son utilisateur.

Toutefois, il estime que pour être envisageables, ces mesures doivent être encadrées et ne concerner que des véhicules professionnels pour lesquels leurs utilisateurs pourraient démontrer la réalisation de modifications, par exemple, au moyen de factures, de preuves visuelles (photos) ou d'attestations délivrées par exemple par un organisme de contrôle technique agréé.

Amélioration de la qualité de l'air

Le Conseil souscrit à l'objectif d'une amélioration de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale. Il considère en effet que cet objectif constitue un enjeu majeur de santé publique. En outre, il estime que la mise en place de mesures structurelles de lutte contre la pollution de l'air en Région de Bruxelles-Capitale est essentielle. Celles-ci devant intervenir parallèlement à des mesures ponctuelles d'urgence mises en œuvre lors de phénomènes de pics de pollution atmosphérique.

Le Conseil rappelle également avoir attiré l'attention sur d'autres mesures incitatives pouvant améliorer la qualité de l'air. Il invite notamment à encourager le renouvellement du parc automobile. À cet égard, il cite à titre d'exemple la proposition suivante comme alternative possible à la mise en place d'une LEZ :

- Rendre le système de taxe kilométrique plus intelligent afin qu'il prenne en considération la performance environnementale des véhicules et étendre ce système aux véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Contrôler le respect de la LEZ

Le Conseil rappelle avoir déploré le fait que les technologies utilisées pour contrôler le respect de la LEZ diffèrent qu'un véhicule soit immatriculé en Belgique ou à l'étranger. Il souligne la discrimination engendrée par cette situation.

Le Conseil ajoute que, dans le cas des véhicules professionnels, cette situation induit un réel risque de dumping environnemental (pouvant avoir des répercussions socio-économiques) dans la mesure où les entreprises respectueuses de la législation belge se voient imposer des charges supplémentaires sans que ne soient déterminées des mesures efficaces garantissant que les véhicules utilitaires immatriculés à l'étranger respectent eux aussi cette législation.

Considérant que la réalisation de contrôles sur le terrain constituerait une solution plus juste, **le Conseil** estime primordial de garantir l'effectivité de tels contrôles. Pour ce faire, il demande notamment de :

- Doter les services compétents des moyens budgétaires et technologiques requis afin d'opérer les contrôles sur le terrain ;
- Déterminer, dans un arrêté, les modalités permettant la perception immédiate d'amendes ou l'immobilisation de véhicules en infraction (qu'ils soient immatriculés en Belgique ou non).

*
* *
*